

MOTOCYCLES *et Scooters*

N° 179 - DÉCEMBRE 1956
10^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD. : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL, PARIS - 17^e

**COMPTE RENDU DU SALON
DE FRANCFORT**
ESSAI DE LA BSA ROAD ROCKET



40^F

UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES
POUR CYCLOMOTEURS

Pour le même prix :
1 chaîne
qui en vaut **3**

la
Spéciale Cyclo
à traitement Delta Δ

vous fera l'usage de **3** chaînes habituelles

Des expériences officielles réalisées par le Laboratoire des Arts et Métiers (P.V. n° 124.588 du 21.12.55) ont prouvé que la nouvelle chaîne *Spéciale Cyclo* SEDIS, à traitement DELTA, s'use 3 fois moins qu'une chaîne habituelle.

Son emploi libère de tout souci et rend l'usage journalier du cyclomoteur encore plus économique.

Dès maintenant,
exigez-la de votre fournisseur habituel

SEDIS
YELLOW

la chaîne française de qualité
toujours en tête du progrès!



VITESSE - PUISSANCE - SÉCURITÉ

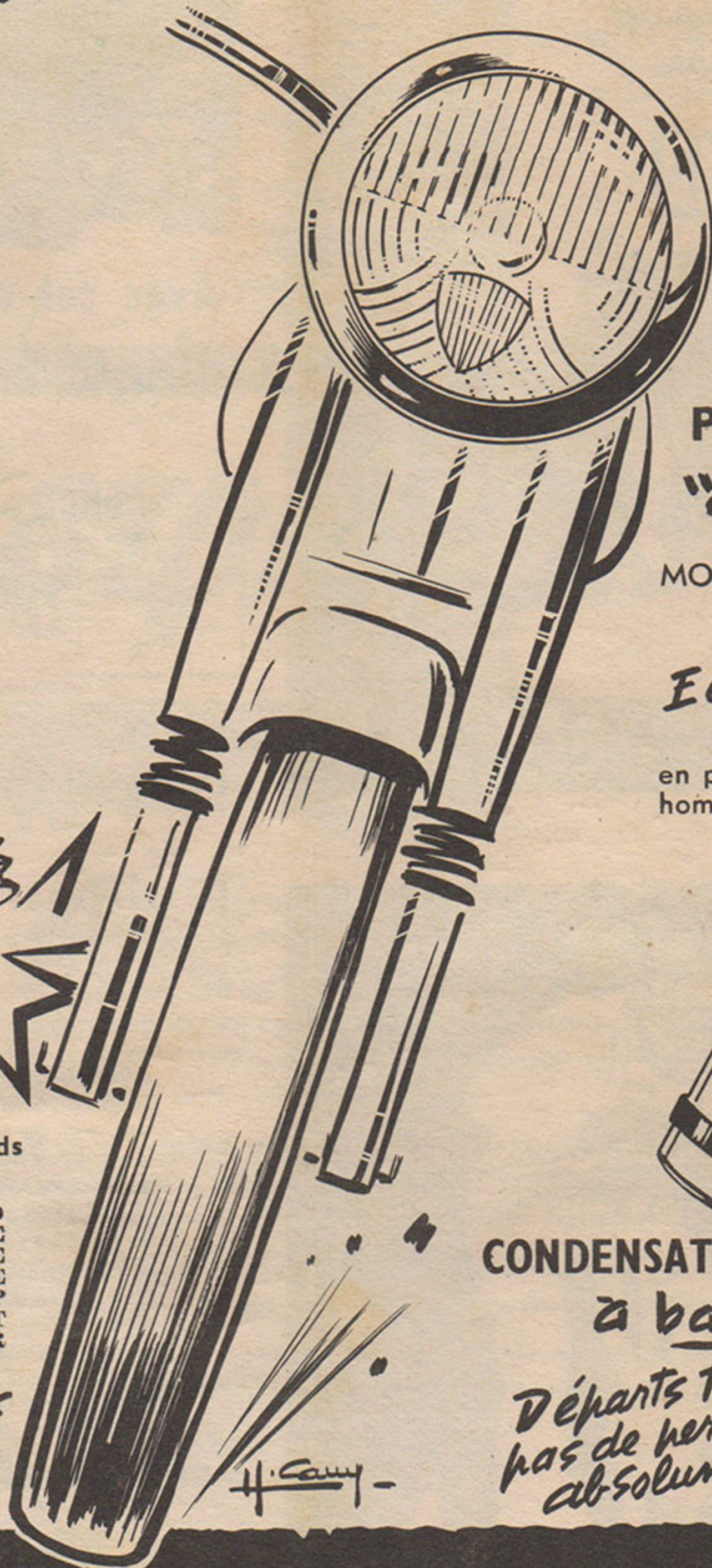
— en MOTO - VELOMOTEUR - SCOOTER —



BOUGIE
CORINDON



Notice 2.07



PROJECTEUR
"Equilux"
pour
MOTOS - VELOMOTEURS
SCOOTERS

Eclairage
Sensationnel

en portée comme en largeur
homogène et égal partout

Notice 1.05

montée en série par tous les grands
constructeurs de motocycles

- ALCYON - A.M.C. - AUTOMOTO
- BERNARDET - GNOME-RHONE
- MAGNAT-DEBON - MOBYLETTE
- MONET-GOYON - MOTOBECANE
- MOTOCONFORT - NEW MAP
- PEUGEOT - R. GILLET - TERROT
- VALLEE - VAP - VELOCAR
- VELOSOLEX

Victorieuse
dans toutes les compétitions



Notice 2.06

CONDENSATEUR D'ALLUMAGE
à bain d'huile

Départs toujours faciles
pas de perte de puissance
absolument étanche

MARCHAL

— Exigez cette Marque, c'est votre meilleure garantie —

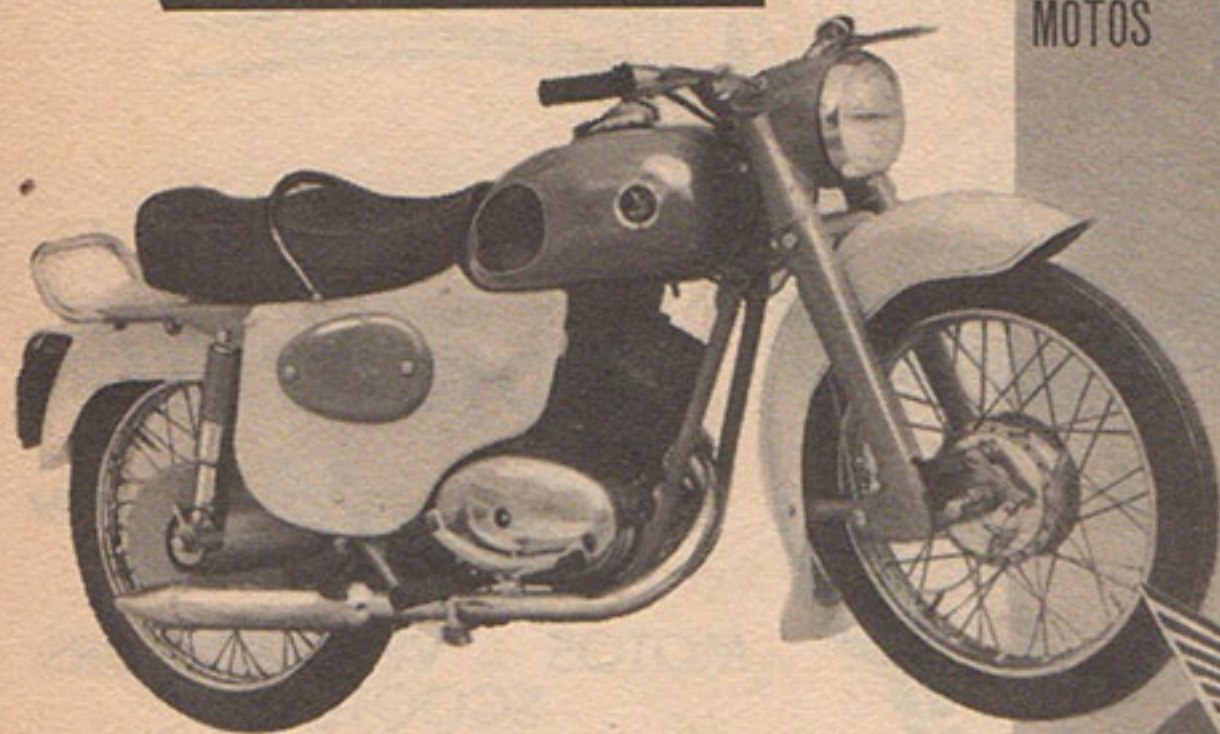


50^{cc} 100^{cc} 125^{cc} 175^{cc} 230^{cc} 250^{cc}

*Une technique éprouvée
par la compétition!*

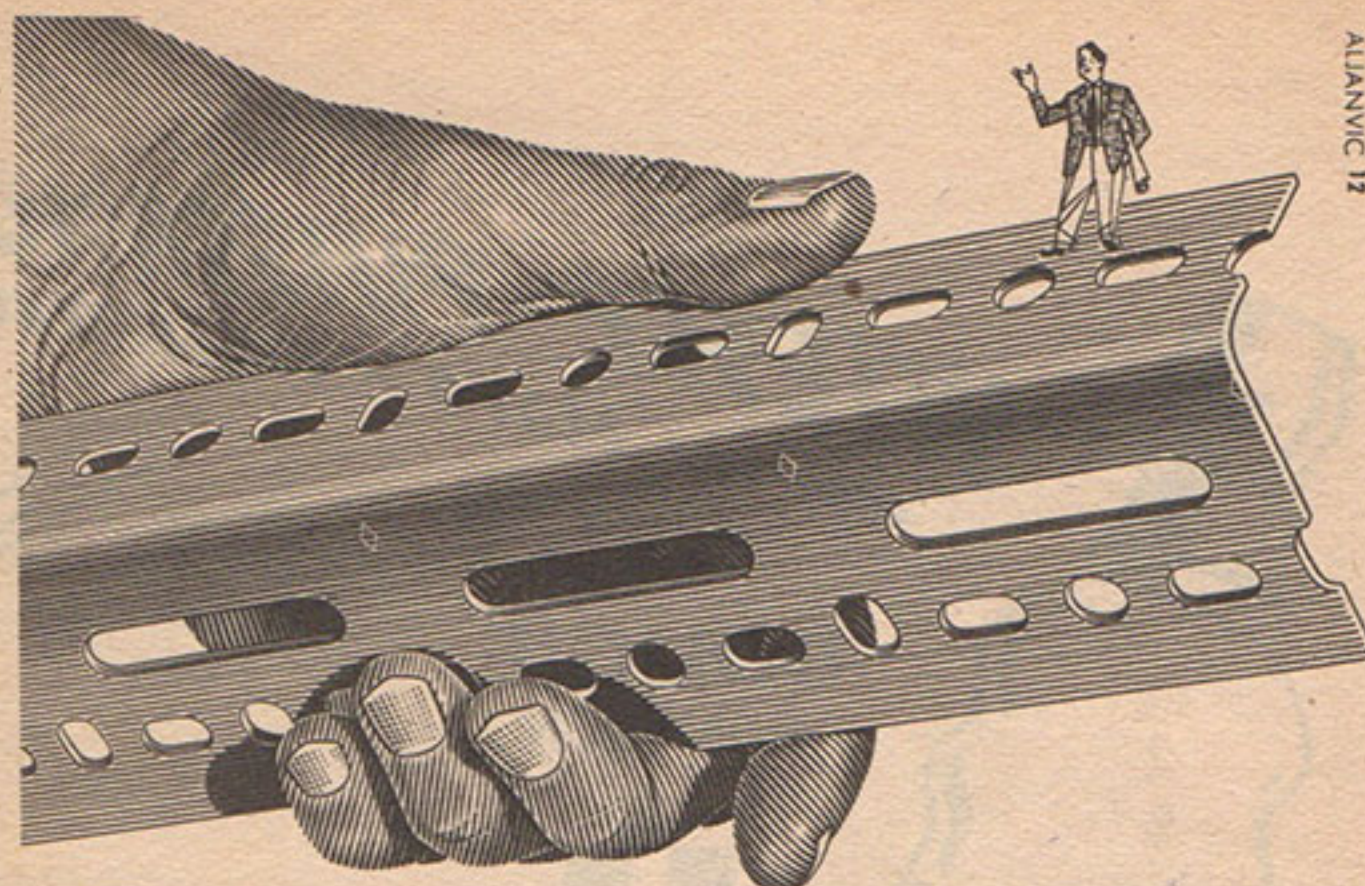
ALCYON

CYCLOMOTEURS
VELOMOTEURS
SCOOTERS
MOTOS

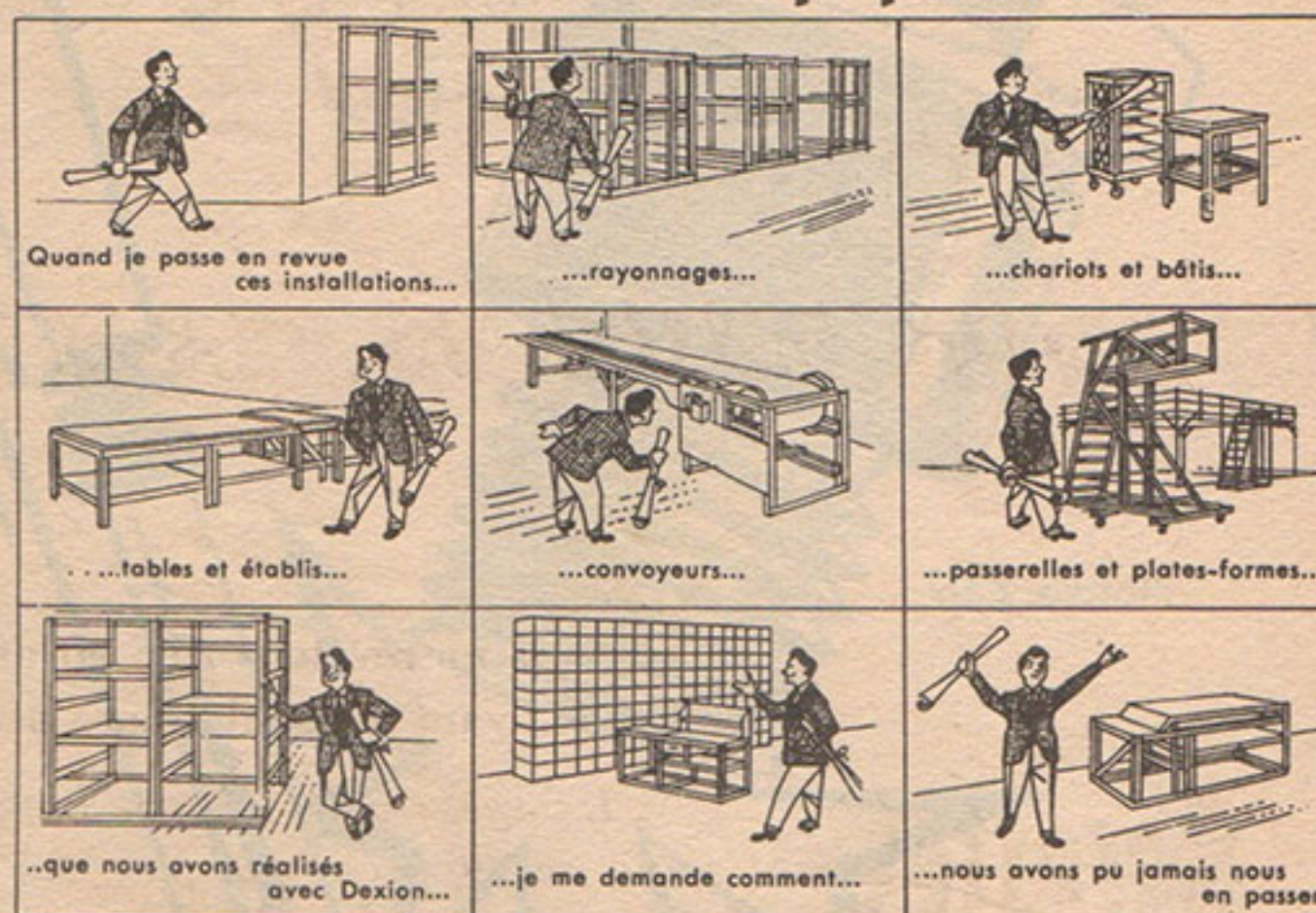


ALCYON

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



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



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

C'est simple, rapide et "payant"



DEXION la cornière perforée

30 millions de mètres vendus dans 90 pays

DOCUMENTATION F. 30 SUR DEMANDE A LA

Société FERALCO

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

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

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

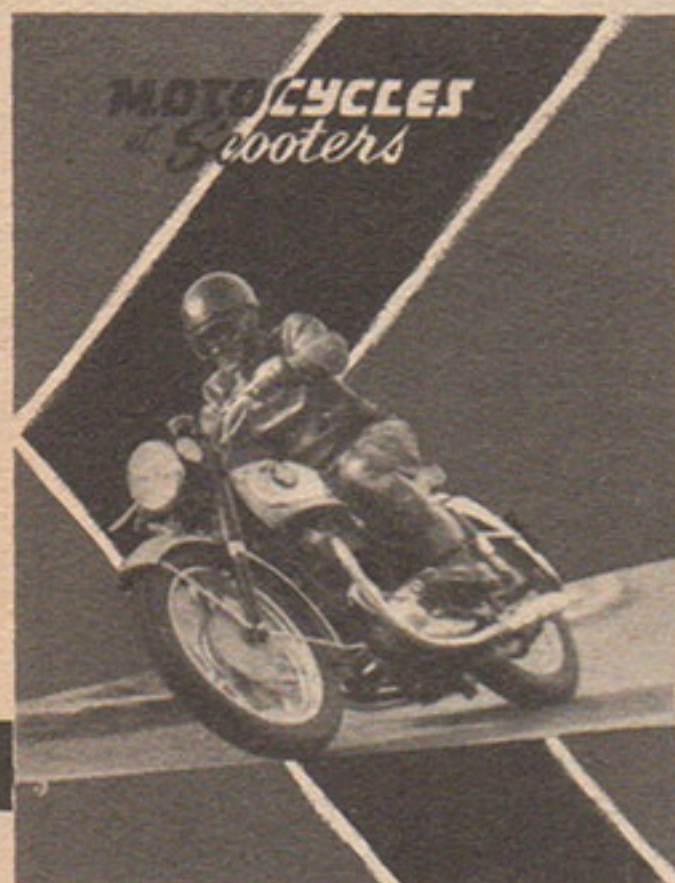
Agent pour A. E. F. - A. O. F., Madagascars, Guyane, Antilles : Sté-DAVUM



CHAUSSURES
SPORT. PLAGE. CAMPAGNE

à l'Aigle
HUTCHINSON

A U S O M M A I R E :



La 650 BSA
Road Rocket
à Montlhéry

★ Échos	6	★ Vu pour vous.....	22
★ Assurances.....	9	★ Les Six Jours inter- nationaux.....	23
★ Le Salon de Franc- fort	10	★ Les Matchless et AJS des Six Jours....	26
★ Le freinage.....	16	★ Records Guzzi	28
★ Nos essais : La 650 BSA-Road Rocket.....	18		

10^e ANNÉE

N° 179

1^{er} DÉCEMBRE 1956

MOTOCYCLES

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

Recettes de poche

Nous ne révélons rien en dévoilant ce projet de loi de finances 1957, d'autres y ont fait allusion avant nous ; il n'aura peut-être pas de suite, mais il vaut d'être cité :

L'impôt sur les vélocipèdes est porté de 115 à 300 francs PAR PLACE. Il est institué un impôt de 500 francs par place sur les cyclomoteurs, vélomoteurs, tricycles ou quadricycles à moteur d'une cylindrée inférieure à 125 cm³ et de 1.000 francs par place sur les motos et tricycles d'une cylindrée supérieure à 125 cm³.

Bravo pour les vélocipèdes multiplaces ! Mais savez-vous la destination de ces nouvelles taxes (confirmant si bien d'ailleurs les impératifs gouvernementaux : ni hausses, ni majorations) ? A subventionner Les Prestations Familiales Agricoles !...

L'auto payant déjà pour le Fonds de Solidarité, il va de soi que le cycle et la moto doivent payer pour les agriculteurs. Beaux exemples de cette décentralisation à l'ordre du jour.

Pour appliquer jusqu'au bout cette imperturbable et logique méthode, ne conviendrait-il pas qu'à leur tour les cultivateurs finançassent les aménagements de nos réseaux routiers et, pourquoi pas, urbains ?

Max Enders

Echos

Statistiques de septembre.

Suivant directement la période des vacances et précédant de peu le Salon, le mois de septembre n'a pas été très actif, sauf dans le domaine du cyclomoteur dont la production paraît intense en regard de celle des autres motocycles : 73.729 sur un total de 85.951 se décomposant ainsi :

Vélocycles de 50 à 100 cm ³ .	1.779
— de 100 à 125 cm ³ .	4.429
Scooters de 50 à 125 cm ³ ...	5.157
— de plus de 125 cm ³ .	216
Motocycles 175 cm ³	531
— 200 —	29
— 250 —	37
— 350 —	6
— 500 —	2
— 750 —	36

Ces deux dernières cylindrées toujours destinées aux grandes administrations.

Les leaders sont : en cyclomoteurs, Motobécane et Vélosorex ; en vélocycles 100, Terrot et Alcyon ; en 125, Motobécane ; en scooters, Acma-Vespa ; en 175, Motobécane ; en 200, Monet-Goyon ; en 250, Peugeot ; en 350, Motobécane ; en 500, Terrot et en 750, Ratier.

Louis Rosier.

Après une amélioration passagère qui laissait espérer son rétablissement, le coureur Louis Rosier est mort le 30 octobre, des suites de son accident lors des Coupes du Salon à Montlhéry ; il avait 51 ans.

Il avait affronté la compétition automobile il y a une dizaine d'années et conquit rapidement un glorieux palmarès qui lui valut en 1950, 1951 et 1952, le titre de champion de France des conducteurs.

Comme beaucoup de coureurs automobiles, il avait débuté, dès l'âge de 19 ans, dans les épreuves motocyclistes. Sa disparition nous affecte tous profondément.

Des pistes pour nos deux-roues ?

M. Paul Coirre, député, ancien président du Conseil Municipal, a déposé fin octobre, sur le bureau de l'Assemblée, une proposition de résolution tendant à la construction de chaussées réservées aux véhicules à deux roues. Ces pistes seraient surtout prévues aux abords des grands centres et des cités industrielles dont le personnel utilise intensément les véhicules à deux roues.

Cette proposition officialise en quelque sorte l'appel déjà lancé à plusieurs reprises par M. de Grenier de Latour, président de la Chambre syndicale des Constructeurs.

Souhaitons que ce projet ne soit pas enterré, mais rapidement réalisé ; les

Michel Jacquelin, champion de France international de moto-cross, utilise l'huile VEEDOL.

accidents qu'on déplore parmi les motocyclistes résultent, en effet, généralement de leur situation parfois périlleuse dans l'enchevêtrement des autos, camions et autres « mastodontes du transport ».

Ce n'est pas le même !

Nous relevons dans *la Revue des Agents du Deux-Roues* l'entrefilet suivant :

« ... le premier hebdomadaire cycliste illustré fut créé le 1^{er} avril 1869 par M. Lesclide, se disant secrétaire de Victor Hugo. Cet hebdomadaire s'appelait le *Vélocipède Illustré*.

» M. Lesclide signait ses éditoriaux du pseudonyme : « Legrand Jacques ».

Quatre-vingt-cinq ans plus tard, *Motocycles* avait comme coéquipier M. Legrand Jacques, spécialiste du tourisme, camping, photo, code de la route, etc.

Y aurait-il des noms prédestinés pour les journalistes ?

La coupe Remington d'élégance sportive 1956.

Créée en 1955 la Coupe Remington consacre la triple élégance, en tenue de sport, en action, (style) à la ville enfin, d'un champion.

Le Jury qui sélectionne les concurrents, parmi les as des sports athlétiques et mécaniques, est très éclectique.

C'est l'automobile avec Louis Chiron, qui emporte la coupe Remington 1956, le champion motocycliste Pierre Monneret ayant été sélectionné pour le Motocyclisme. Bravo à tous deux !

Une brillante réception eut lieu en cette occasion le 5 novembre aux Ambassa-

deurs. Après tirage au sort, une trentaine d'invités eurent l'heureuse surprise d'un rasoir Remington ; une machine à écrire constituant le gros lot.

Compliments à Remington pour sa sportivité ; cette maison qui a fabriqué sa première machine à écrire en 1873, sait, comme, on le voit, rester jeune en encourageant le sport d'une façon très personnelle et, d'ailleurs, d'excellent aloi.

D.K.W.-Service.

Depuis 1944, Georges Persin de Bry-sur-Marne s'était spécialisé dans l'entretien et la remise à neuf des D.K.W. du type S.B.

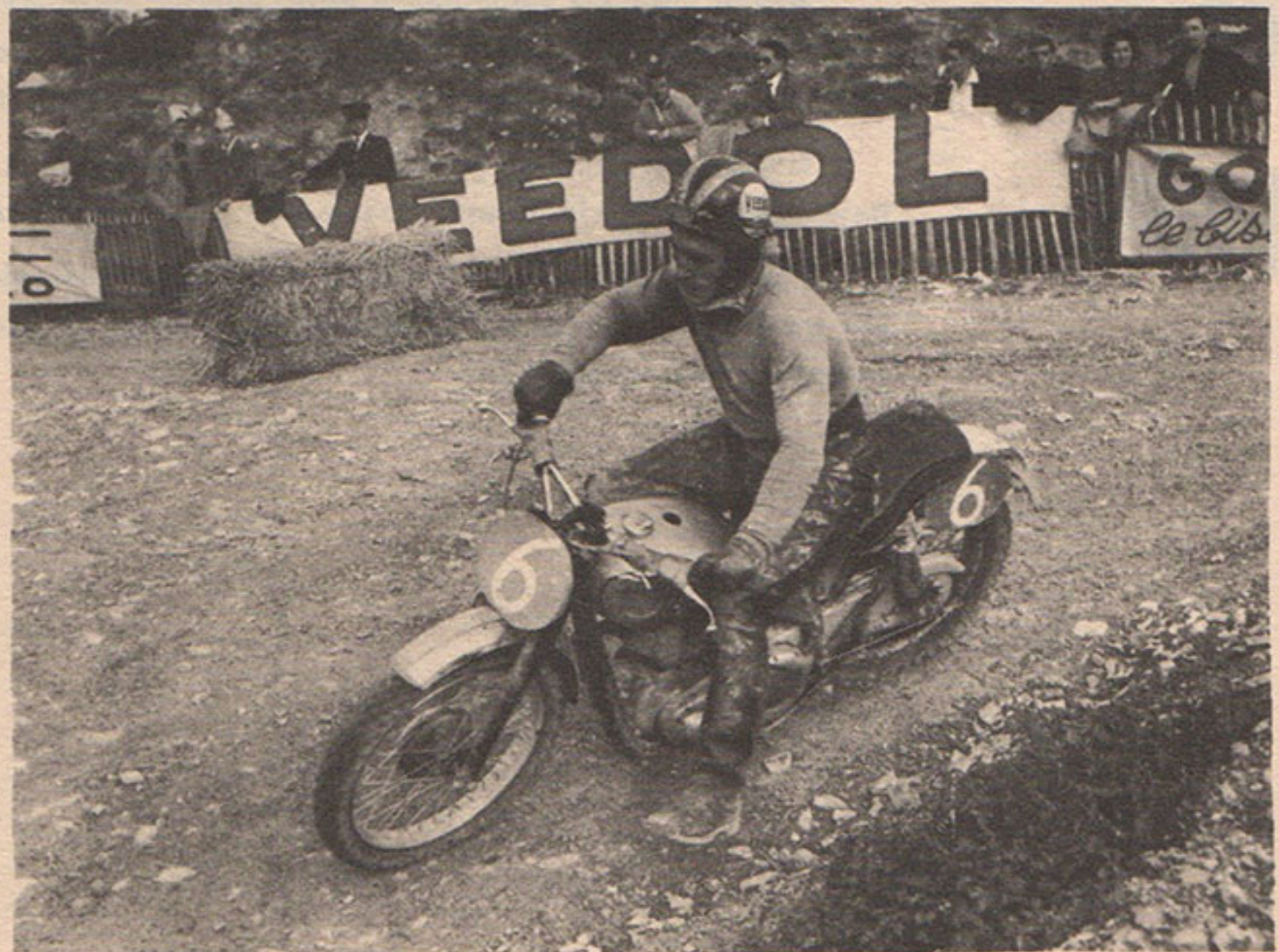
Après douze années d'efforts, c'est avec des moyens accrus et un matériel considérable qu'il peut maintenant venir en aide à tous les possesseurs de motos D.K.W. quels qu'en soient le modèle et la date de sortie d'usine (KS, SB, NZ et RT).

Les Dkwistes sont assurés de trouver absolument tout ce qu'il leur faudra, sans aucun délai, et aux meilleures conditions et ce, sans aucune erreur possible et avec la compétence que seule une activité exclusive peut garantir et qu'un important stock peut permettre.

A propos d'Aer Macchi,

Contrairement à ce que nous avons annoncé dans notre numéro d'octobre ce ne sont plus les Etablissements Paul Maury qui représentent en France la marque Aer. Macchi exposée d'ailleurs au Salon sur le stand Motoram.

Les Etablissements Paul Maury sont par contre les agents pour la France de Guzzi.



MOTOCYCLES

Schöckl

Tendre rencontre.

Sous ce titre notre confrère *L'officiel des transporteurs* relate cet amusant écho d'un autre confrère suisse, *L'Autocamion*, relatif aux amoureux itinérants, signalés comme l'un des dangers de la circulation routière.

« Nos jeunes gens trouveraient plus de poésie un peu à l'écart... » écrit-il, et « les amoureux sont un danger sur la route, qu'ils soient tendrement enlacés dans une voiture, sur un quelconque engin à deux roues, ou même simplement debout sur le bord de la piste. »

Et l'auteur de l'entrefilet conseille aux usagers de la route de redoubler de prudence partout où ils voient sur la chaussée l'amour se manifester à leurs yeux.

Silencieux à Fading ?

C'est un silencieux pour Motocycles, inventé par un ouvrier d'une maison suédoise, et qui en a été récompensé.

Ce silencieux révolutionnaire, annoncé dans *l'Usine Nouvelle*, est une combinaison de prise d'air et d'amortisseur d'échappement qui assure une marche plus régulière du moteur, sans perte de puissance.

Un guide de la circulation.

Les Editions routières de France annoncent la parution du *Guide de la circulation automobile, code de la route* dû aux travaux de M. Jean Sattonay qui avait déjà publié antérieurement *Le droit routier* dont la quatrième édition, entièrement revue et complétée est en préparation.

L'activité motocycliste suédoise.

La Suède est un pays qui apprécie le

cyclomoteur. A elle seule, Husquarna, qui a détenu autrefois dans les grosses cylindrées un glorieux palmarès, a produit plus de 250.000 B.M.A. au cours des dernières années.

Une autre marque avait présenté au Salon de Göteborg un scooter de 50 cm³ équipé, par contre, non d'un moteur-maison, mais du bloc allemand, Sachs.

Il n'y a pas de 175 cm³ Manurhin.

Dans notre article du Salon « Evolution-concentration » la légende sous la photo du Manurhin mentionnait 175 cm³. C'est une erreur typographique dont nous nous excusons, ce scooter n'existant qu'en une seule cylindrée, 75 cm³.

Un prochain minicar ?

La nouvelle nous vient de Tchécoslovaquie : les usines Avia préparent, pour l'année prochaine, une voiturette populaire avec une prévision de 20.000 par an ; propulsée par un deux-cylindres, ce serait une trois places ne consommant pas plus de 5 litres aux 100 km.

Les causes d'accidents.

Dans son bulletin d'octobre 1956, l'Union routière publie un parallèle entre les accidents 1956 et ceux de 1955 ; ce qu'il faut surtout retenir de cet écho c'est la conclusion, formulée en ces termes :

« ... il n'en demeure pas moins qu'une grande quantité d'accidents auraient pu être évités si le réseau routier avait été mieux adapté au trafic. »

Le Guide des « Deux-Roues ».

La Prévention routière vient de publier une remarquable brochure, sous ce titre ; non seulement ce guide est rédigé avec clarté, mais il est illustré de nombreux

schémas très explicites qui évitent toute fausse interprétation. Il a pour lui l'avantage de pouvoir être consulté sans l'ennui qui s'attache généralement à ce genre d'ouvrage, grâce à de nombreuses et attrayantes photos qui, avec art, expliquent mieux que des commentaires, toutes les situations des motorisés.

Les Editions Sociales Françaises qui ont assuré la composition, la mise en page et le tirage de ce guide méritent de sincères compliments.

Tiré à 100.000 exemplaires « le Guide des Deux-Roues » sera intégralement diffusé dans les écoles, les entreprises et tous les centres où il peut faire cette œuvre utile : l'éducation du motocycliste et du cycliste.

Nous relevons que sa rédaction est en partie, due à notre Directeur, qui tient toutefois à préciser la large collaboration que lui a apportée, en cette circonstance, notre rédacteur, spécialiste en la matière, M. Legrand Jacques.

Chez Safi.

La fusion de Safi et de Copréma a été annoncée à l'époque. Nous avons été avisés que dorénavant la production des volants magnétiques sera assurée par les usines de Mâcon, les services commerciaux et techniques siégeant toujours à Paris, mais 12, rue Magellan (8^e). Téléphone : Elysées 49-52.

Précisions sur un record du monde.

Depuis plusieurs années, c'est un de nos constructeurs, Motobécane, qui est reconnu comme le plus grand producteur mondial de motocycles. A l'appui de ce titre, voici sa production pour les 7 premiers mois de 1956 : 225.392 machines dont 189.674 cyclomoteurs, 17.837 vélomoteurs, 10.632 scooters, 7.249 motocyclettes. Cette année qui n'a pas été tellement favorable au motorcycle pour les raisons que l'on sait, n'est d'ailleurs pas celle du record absolu.

Deux scooters, un grand raid.

Quelques jours avant le Salon, parvenaient à Paris, venant de Saïgon, deux quartiers-maîtres de l'Aéro-navale, chacun sur un scooter Peugeot 125 cm³. Ils ont profité de leur permission de campagne pour cette promenade de 17.000 km sans autre désagrément qu'une crevaisson.

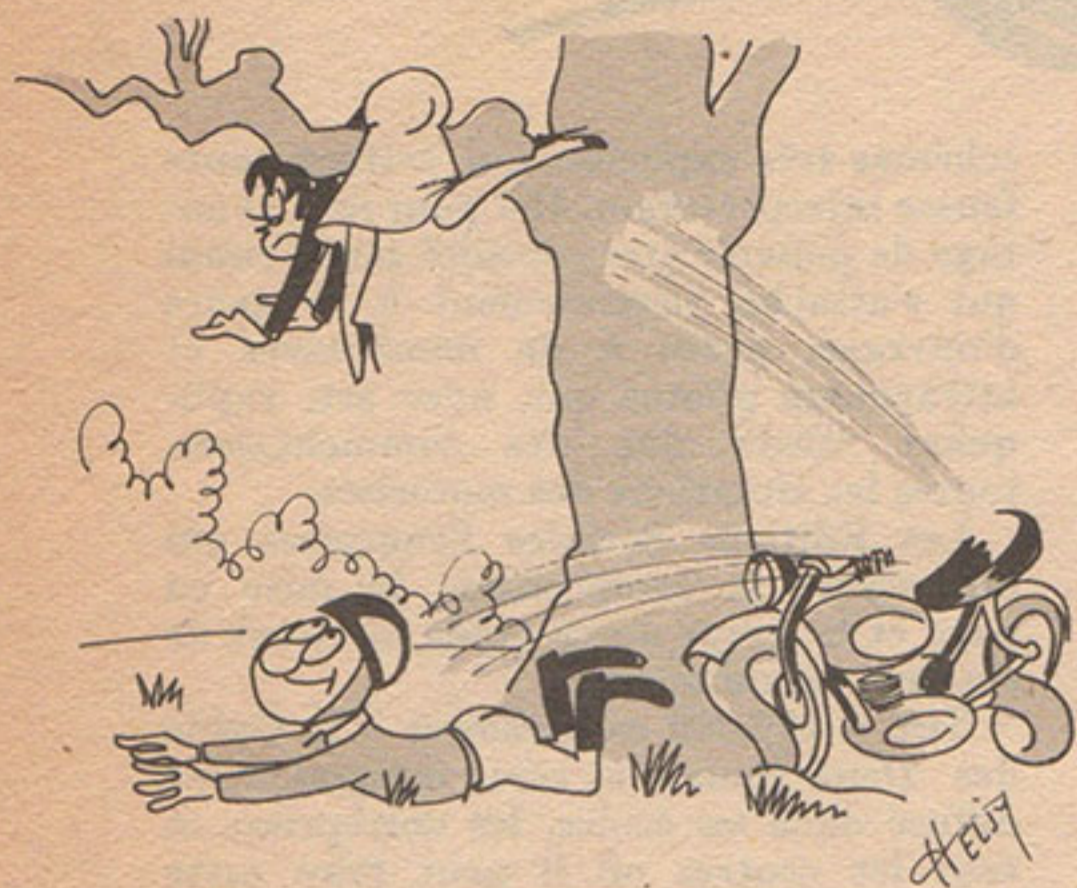
Lunettes antipluie.

A toutes fins utiles signalons que Rod a produit une lunette antipluie, ce qui n'est pas à négliger en ce début de mauvaise saison. Cette lunette se trouve chez les principaux spécialistes d'équipements pour motocyclistes.

VI^e concours d'AUDAX 1956, Challenge inter-militaire-police du M.C.C., gagné pour la 3^e année consécutive par la G.R.P. : colonel Soustrat, capitaine Calon, lieutenant Anne.

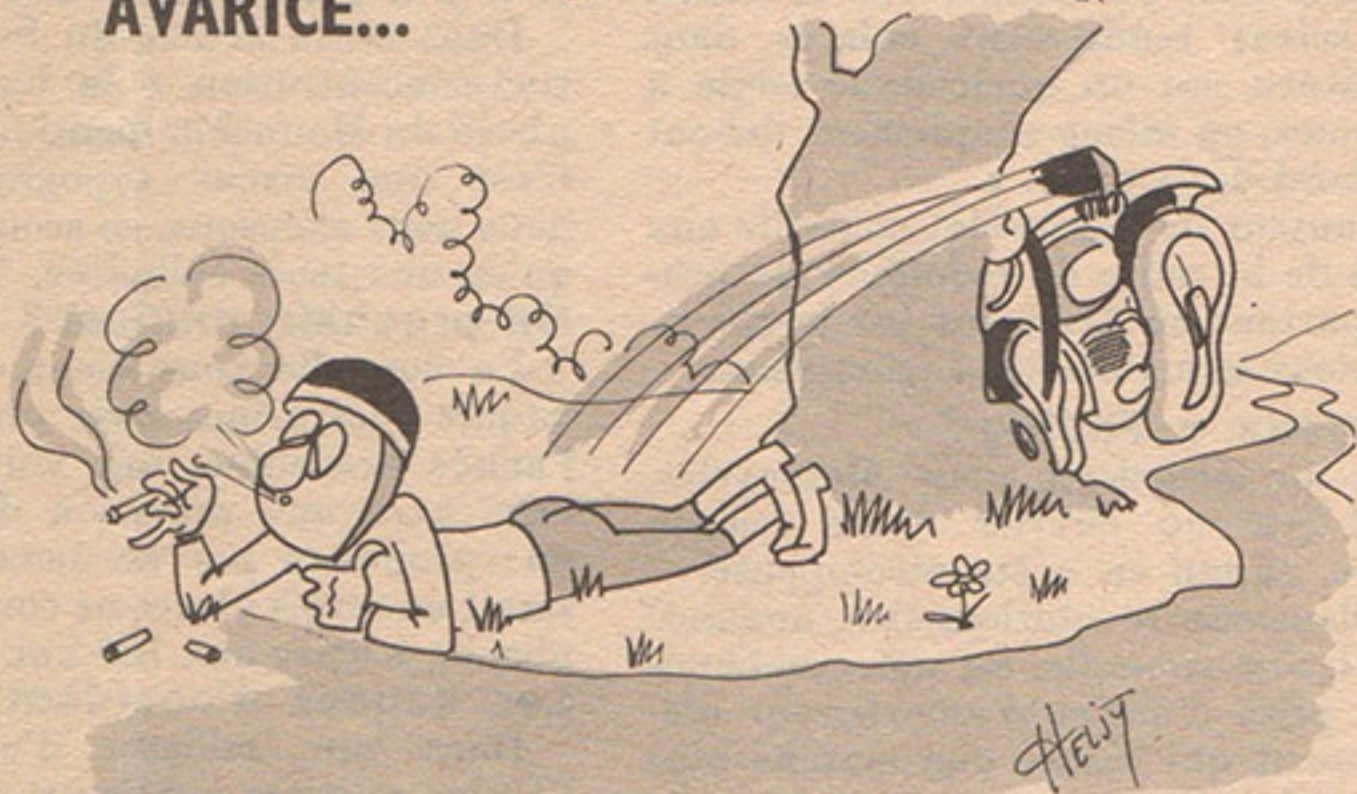


Péchés...



LUXURE...

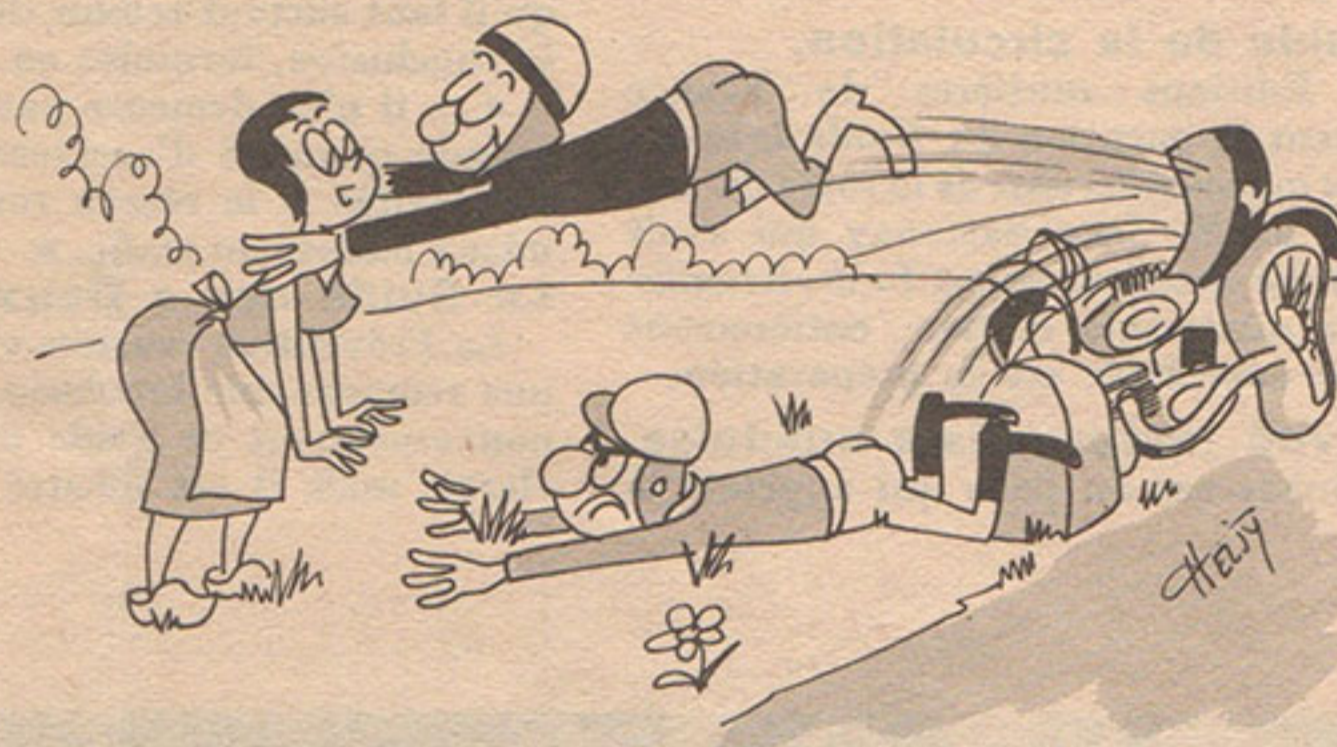
AVARICE...



PARESSE...



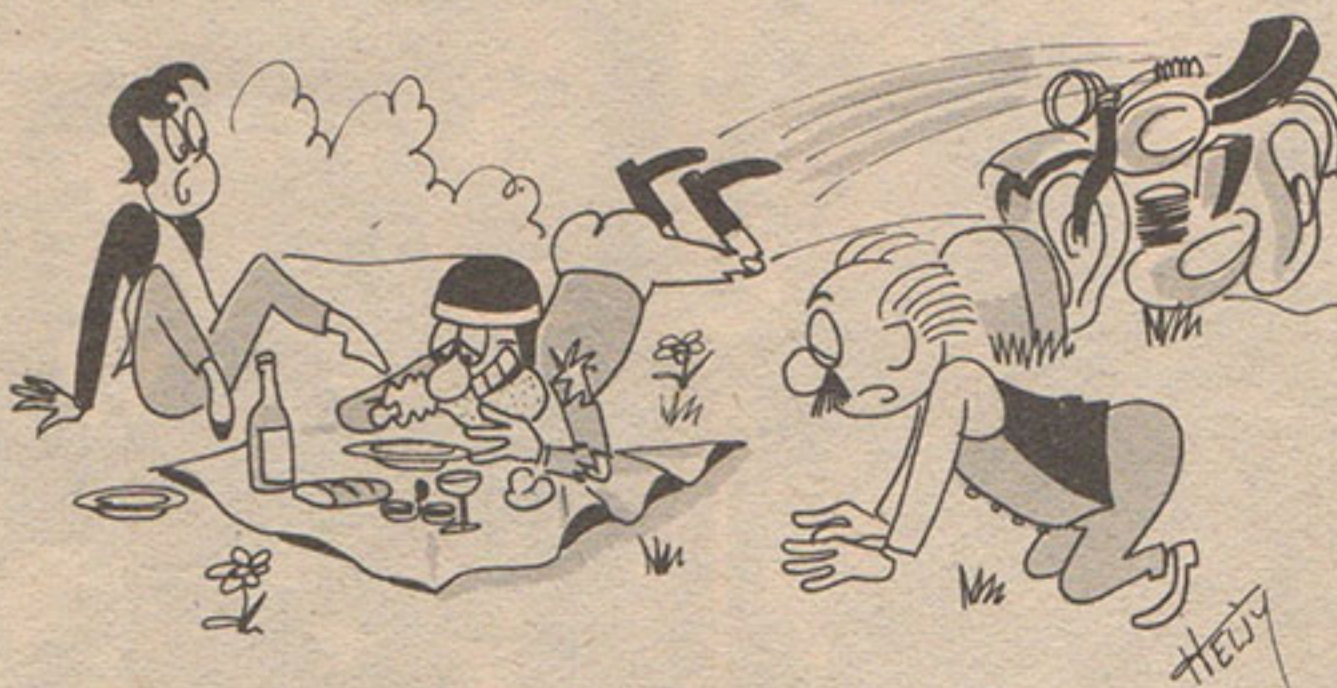
ORGUEIL...



ENVIE...



COLÈRE...



GOURMANDISE...

CAPITAUX...

SUR LES ASSURANCES

Deux opinions autorisées mais opposées.

Nos deux éditoriaux : « Le Pot de terre contre le Pot de Fer » et « Assurance obligatoire » nous ont valu une communication, fort courtoise d'ailleurs, du directeur de la Fédération française des Sociétés d'assurances, au cours de laquelle il répond à nos réflexions.

Toujours disposés à jouer le franc-jeu, nous reproduisons *in extenso* ce document, en prenant toutefois la liberté d'y répondre deux fois par d'autres arguments.

Monsieur le Directeur,

C'est avec intérêt que nous avons lu les deux billets que vous avez publiés en éditorial à votre publication dans les numéros d'août et de septembre.

Nous avons regretté de ne pas vous avoir transmis plus tôt quelques indications techniques sur l'assurance des deux-roues. La netteté de votre style et la probité de votre raisonnement auraient été mieux éclairés sur les données de faits. Permettez-nous de combler cette lacune, à nous imputable.

1° A propos de « Le pot de terre et le pot de fer ».

Votre raisonnement est incontestable. Les tarifs d'assurance sont uniquement fonction du risque de causer un accident et non celui d'en être victime. S'il en était autrement, le risque d'être tué ou blessé étant peut-être trois fois plus grand pour l'usager d'un véhicule à deux roues que pour un automobiliste, le tarif d'assurance devrait aussi être triple, ce qui n'est pas.

Les statistiques révèlent qu'en multipliant la fréquence des accidents causés par les scooters par le coût moyen desdits accidents, on atteint des chiffres compris entre la moitié et le tiers de ceux obtenus pour une 4 ch. Ce sont les mêmes proportions que l'on retrouve entre les tarifs d'assurance des scooters et des 4 ch.

Les statistiques de fréquence et de coût moyen des accidents causés par les assurés ont révélé que le coût de l'assurance deux roues s'était élevé de façon considérable ces dernières années. Or c'est sur la vue de ces statistiques que sont établis les tarifs. Il faut noter que l'assurance couvre la responsabilité des conducteurs vis-à-vis des tiers transportés et, là, le risque est beaucoup plus considérable pour les deux-roues que pour les quatre-roues. La jeune fille qui monte sur le scooter d'un galant jeune homme court plus de risques que celle qui est invitée à s'asseoir dans une 4 ch ; or, c'est le conducteur qui est responsable.

*
**

Nous répondrons à cette assertion en rappelant, sans commentaires, l'essentiel de

notre éditorial du 1^{er} octobre : « Suivant que vous serez puissants ou vulnérables... ».

Week-End du 15 août. — En 72 heures, 1 423 victimes dont 297 motocycles et 121 piétons. La différence, soit 1 005 est à l'actif des automobiles.

Opération « Sauvegarde ». — Entreprise à l'improviste au sommet d'une côte (défense de doubler), par M. Delaunay, préfet des Basses-Pyrénées ; infractions : 13 autos, 2 motos.

Conférence de Presse le 29 août par M. Gilbert Jules, ministre : sur 110 000 infractions au Code, 26 000 sont imputables aux motocycles et bicyclettes, le solde, soit 85 000, honore, si l'on peut dire, les voitures.

Nous ajouterons qu'il suffit de lire les quotidiens pour constater que lorsque des automobilistes s'entrechoquent, ce ne sont pas deux, mais parfois trois, quatre, cinq et même sept morts qu'on déplore, sans compter les blessés.

*
**

2° A propos de « Assurance obligatoire ».

a) Le supplément de recettes à prévoir par les compagnies d'assurances à la suite de la loi d'obligation est limité. Il sera, dans l'hypothèse extrême où la loi serait intégralement respectée, de 5 % pour les automobiles et de 30 % pour les deux-roues à moteurs, soit, en moyenne pondérée, de 10 % environ. En fait, compte tenu de la fraude, on ne peut guère prévoir que 5 %.

b) A ce supplément de recettes, correspondra un supplément de dépenses. En effet, actuellement les non-assurés responsables paient eux-mêmes les dégâts qu'ils causent. Lorsqu'ils s'assurèrent, c'est la compagnie qui devra supporter les frais. Le raisonnement que vous tenez n'est valable qu'en ce qui concerne les indemnités versées par le Fonds de Garantie automobile aux victimes d'accidents dont le responsable est simultanément insolvable et non assuré. Mais le Fonds de Garantie est alimenté par une taxe de 1,5 % des primes. Il y aurait donc éventuellement une économie de l'ordre de 0,5 à 1 % des primes, le Fonds devant conserver des ressources pour indemniser les victimes d'accidents causés par des auteurs inconnus ou en infraction avec l'obligation...

*
**

De cet exposé tendant à prouver que l'assurance obligatoire ne justifierait pas une réduction des tarifs, rapprochons simplement l'un des passages de l'allocution, lors de

l'ouverture du Salon, d'une personnalité hautement qualifiée et indiscutablement documentée, le président de la Chambre Syndicale du Motocycle ; voici en quels termes il a traité du même sujet :

« Si l'on tient compte du fait, admis par des spécialistes, que le plus mauvais assuré est celui qui a de trois à six mois d'apprentissage routier, on dégage déjà l'une des raisons essentielles du bilan peu favorable annoncé par les compagnies d'assurances françaises sur le risque « Motocycle ».

« Une conclusion vient donc immédiatement à l'esprit : puisqu'il y a relativement peu d'assurés parmi les usagers du motocycle et que ces assurés sont, pour une importante partie, des apprentis routiers, la généralisation de l'assurance améliorera le bilan du risque motocycle. On ne peut valablement contester que la péréquation entre les mauvais et les bons assurés permettra donc un abaissement de la prime actuelle. Et cela permettra à la France de sortir de l'étrange état d'exception dans lequel elle se trouve parmi les nations européennes.

« En effet, alors qu'en France la prime moyenne annuelle de l'assurance « Tiers », pour un 125 cm³, varie de 9 700 F au minimum pour la province à 16 000 F pour la région parisienne, on constate avec stupeur et envie que la moyenne de primes du même risque pour sept pays européens voisins du nôtre s'établit à 3 400 F environ seulement !

« Si l'obligation d'assurance conduit en France à un pareil abaissement de la prime actuelle, elle servira utilement la cause des usagers du motocycle. Souhaitons que la comparaison faite devienne un jour raison. »

*
**

Voici donc, reproduites en toute objectivité et sans vaines polémiques, des opinions et des constatations différentes et parfois opposées sur cette même question si angoissante pour la plupart d'entre nous, des assurances motocyclistes.

Si ce n'est déjà fait, il y aura certainement par la suite des contacts et des entretiens entre les directions de chacun des deux organismes que nous avons cités. Nous serons sans doute tenus au courant de ces conversations dont nous espérons qu'il en résultera du bien pour nous.

Entre temps, il ne servirait de rien d'envenimer les choses par des campagnes acerbes. L'essentiel a été dit de part et d'autre, faisons confiance à nos responsables pour une solution équitable.

MAX ENDERS

SALON

DE

FRANCFORT

Le Salon de Paris vient de fermer ses portes, pour céder la vedette à celui de Francfort, et, contrairement à ce que l'on pourrait croire, les salons se suivent et se ressemblent... dans une certaine mesure du moins.

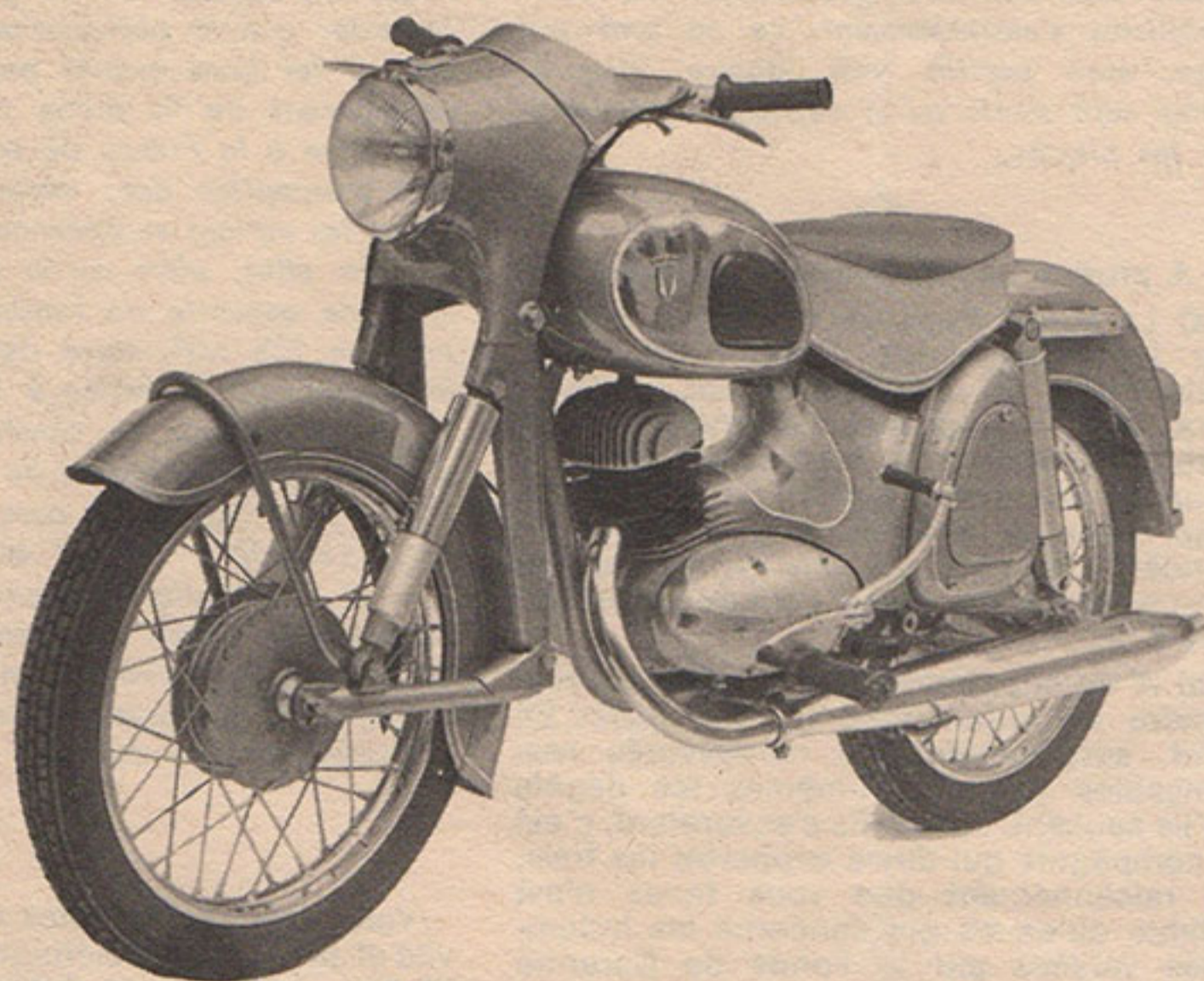
En effet, en Allemagne comme en France, la motocyclette connaît une mévente certaine, et ce pour des raisons différentes et bien connues. Presque toutes les usines allemandes souffrent aujourd'hui de l'énorme surproduction de ces dernières années. D'autre part, les magasins des revendeurs se remplissent également avec les machines invendues; dans des milieux généralement bien informés on parle d'environ 300 000 motos et cyclomoteurs de tous genres.

A notre avis il y a plusieurs raisons graves à la base de cet état de choses :

En premier lieu, il est certain que tout comme en France, les modèles « up to date » voient le jour un ou deux ans trop tard. On fait d'abord de l'à-peu-près et on essaye d'améliorer par la suite.

Ensuite, il faut sans aucun doute incriminer les tarifs prohibitifs des compagnies d'assurances ainsi que les impôts (en Allemagne). Lorsqu'on considère que les motos de moyenne et forte cylindrée coûtent, l'un dans l'autre, aussi cher qu'une voiture, on s'explique aisément l'absence presque totale de grosses machines au Salon de Francfort et la vogue décroissante du side-car en général.

Une troisième raison valable est constituée par le



D. K. W.

Une seule nouveauté chez D.K.W. Les modèles 175, 200 et 250 cm³ sont maintenant équipés d'une fourche avant Earles dont le dessin ne semble pas très heureux. A l'instar des B.M.W., cette fourche comporte plusieurs « positions » permettant des variations de chasse pour l'utilisation en side-car.

Parallèlement à ces trois modèles, D.K.W. livre toujours sa RT 125. Ainsi que la RT 350 twin, le Hobby (construit sous licence en France) et le cyclo « Hummel » à 3 vitesses.

Ce dernier est maintenant doublé d'un modèle « Luxe » équipé de garde-boue plus enveloppants et de jantes en aluminium poli.

facteur « protection ». Il faut bien le dire : la majeure partie des motocyclistes ne tiennent pas essentiellement à rouler sous la pluie et arriver à destination mouillés jusqu'aux os. Les « purs » sont l'exception, et quand le motocycliste moyen entrevoit la possibilité d'un toit, c'est-à-dire d'une protection efficace contre les intempéries, il n'hésite que rarement. Cela explique l'importance qu'a prise la voiturette dans certains pays au climat rude, dont l'Allemagne. Nous sommes certains que dans peu de temps, on trouvera sur le marché des carénages adaptables, motos carénées efficacement et,

« last not least », des engins nouveaux qui seront plus ou moins apparentés à la formule « chaise-longue ». Mais d'ici là, bien des clients seront perdus pour la moto.

Si, au Salon de Francfort, on ne voyait que très peu de grosses machines, il n'en est pas de même pour les cyclomoteurs. Dans les trois années séparant les deux dernières I.F.M.A., l'industrie du cyclomoteur a pris un essor considérable. Presque toutes les maisons importantes ont actuellement un ou plusieurs « Moped » sur leur programme. Il est à noter qu'il s'agit généralement de véhicules assez luxueux à deux et trois vitesses et que le cyclo allemand s'éloigne de plus en plus de l'engin populaire qu'il devait être au début. Bien au contraire on assiste actuellement à une floraison de modèles « sport » d'inspiration nettement transalpine. Certains modèles sont même dépourvus de pédales, la mise en route s'effectuant au kick-starter. Comme chez nous, on trouve sur le marché allemand des modèles très sérieux, avec beaucoup d'allure, mais d'autre part, il existe bien des machines qui semblent être fabriquées en dernière minute. Depuis le dernier

ADLER

① *Chez Adler on semble enfin se réveiller. Tous les modèles de cette firme ont subi des modifications importantes. Le scooter 100 cm³ est maintenant livré en « deux tons » et sa puissance est maintenant de 5,1 ch. Comme par le passé il est équipé d'un démarreur électrique.*

Un nouveau modèle de 125 cm³ développant 7 ch complète le programme « scooter »

② *La « Favorit », est le modèle 16 ch équipé maintenant d'une suspension AR oscillante.*

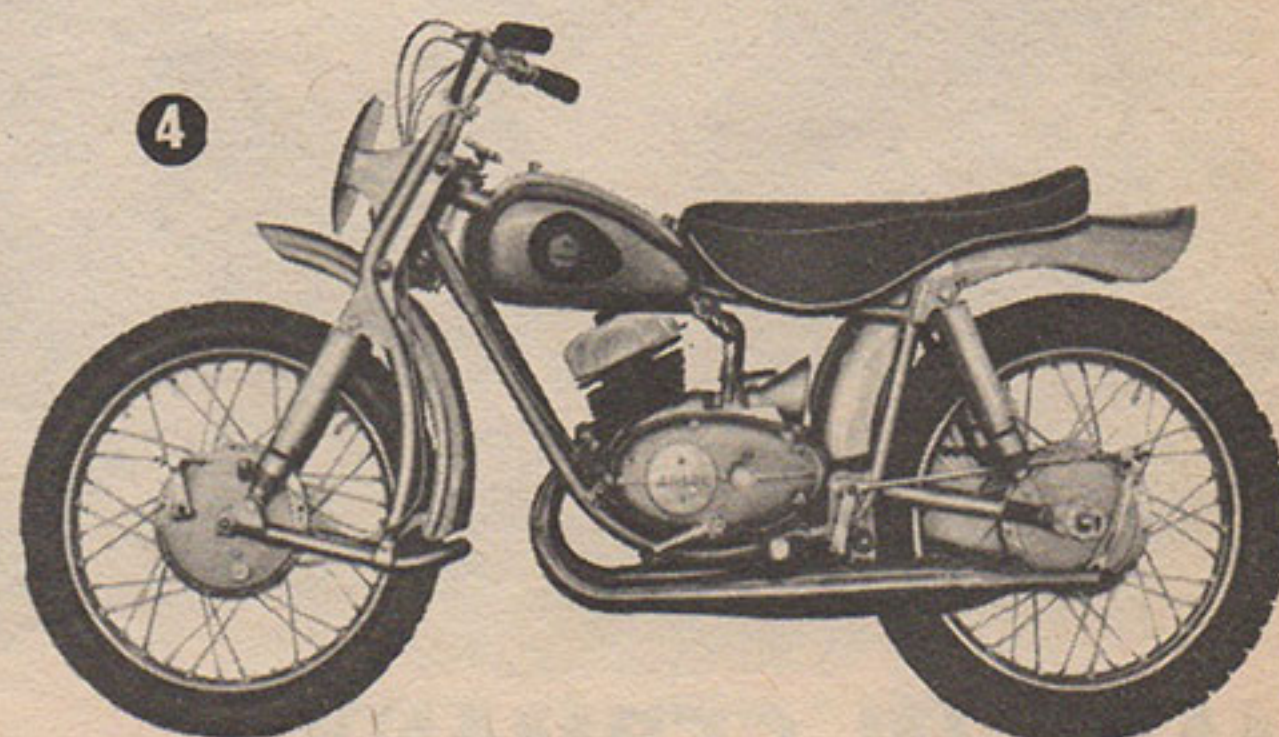
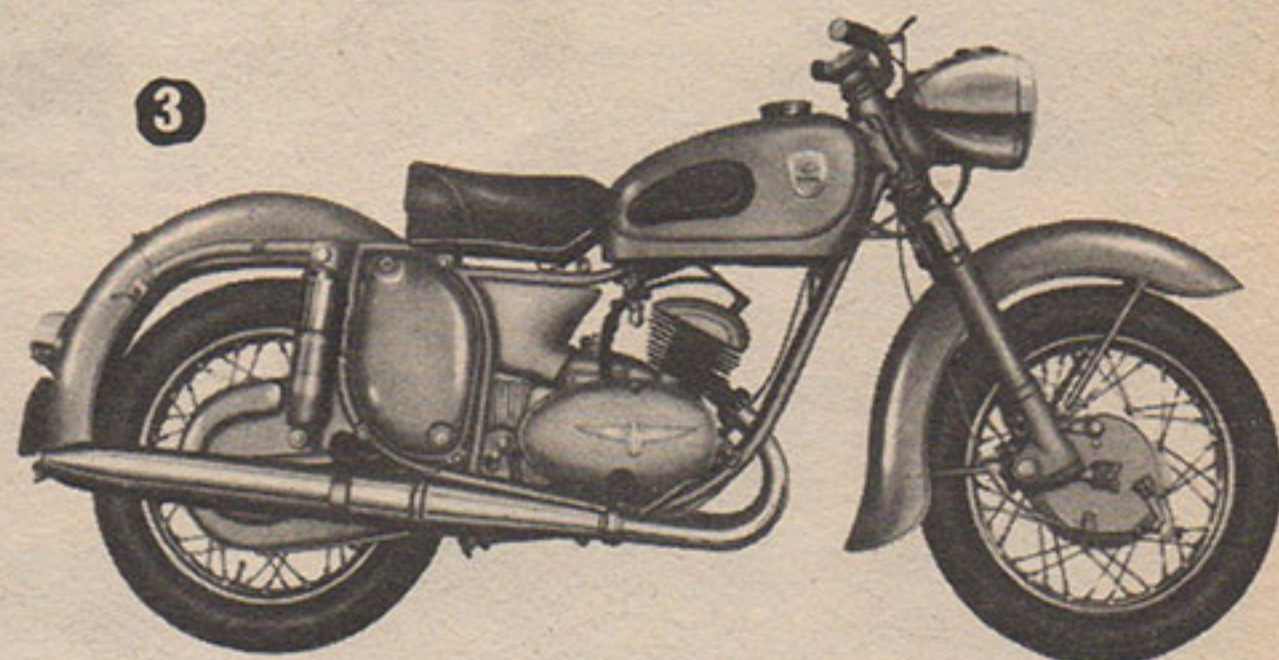
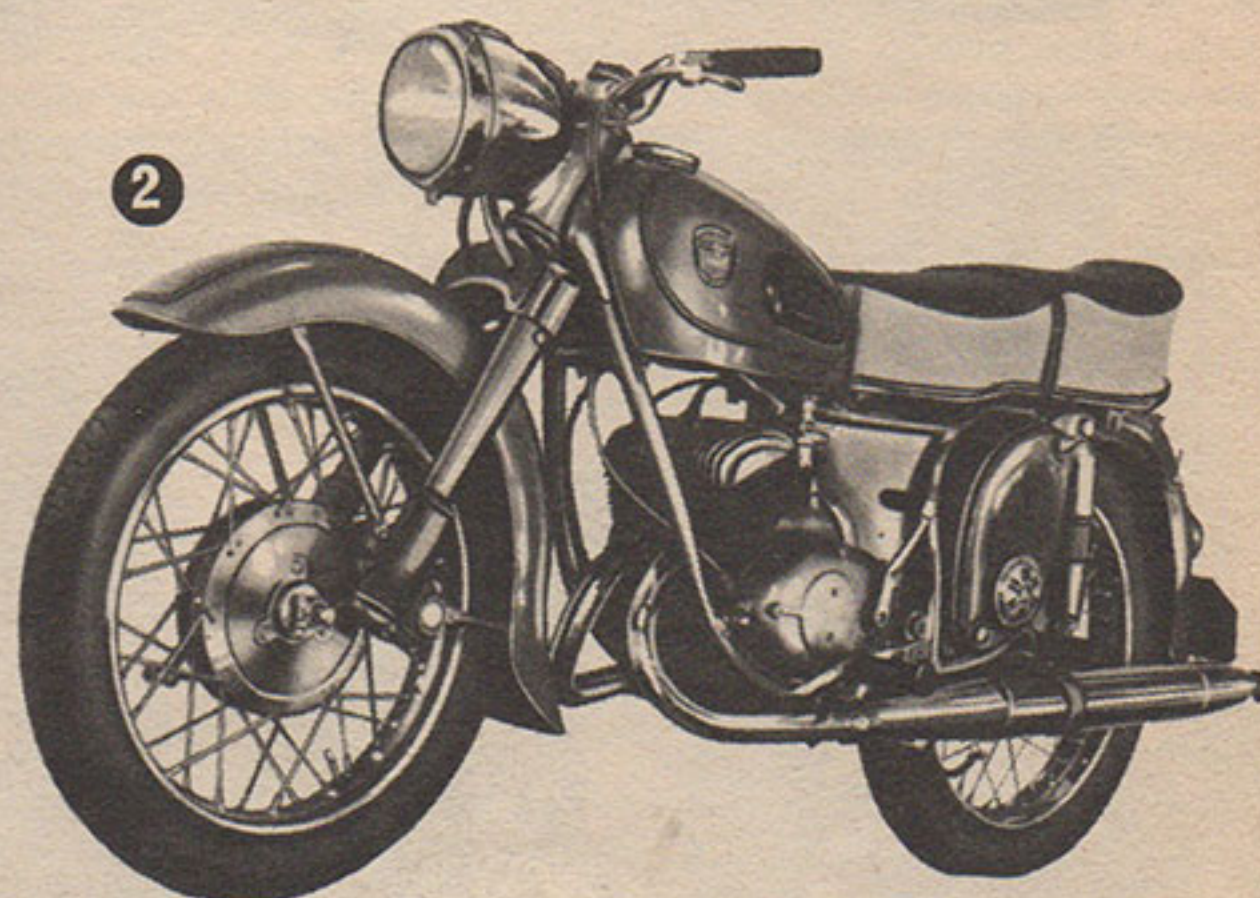
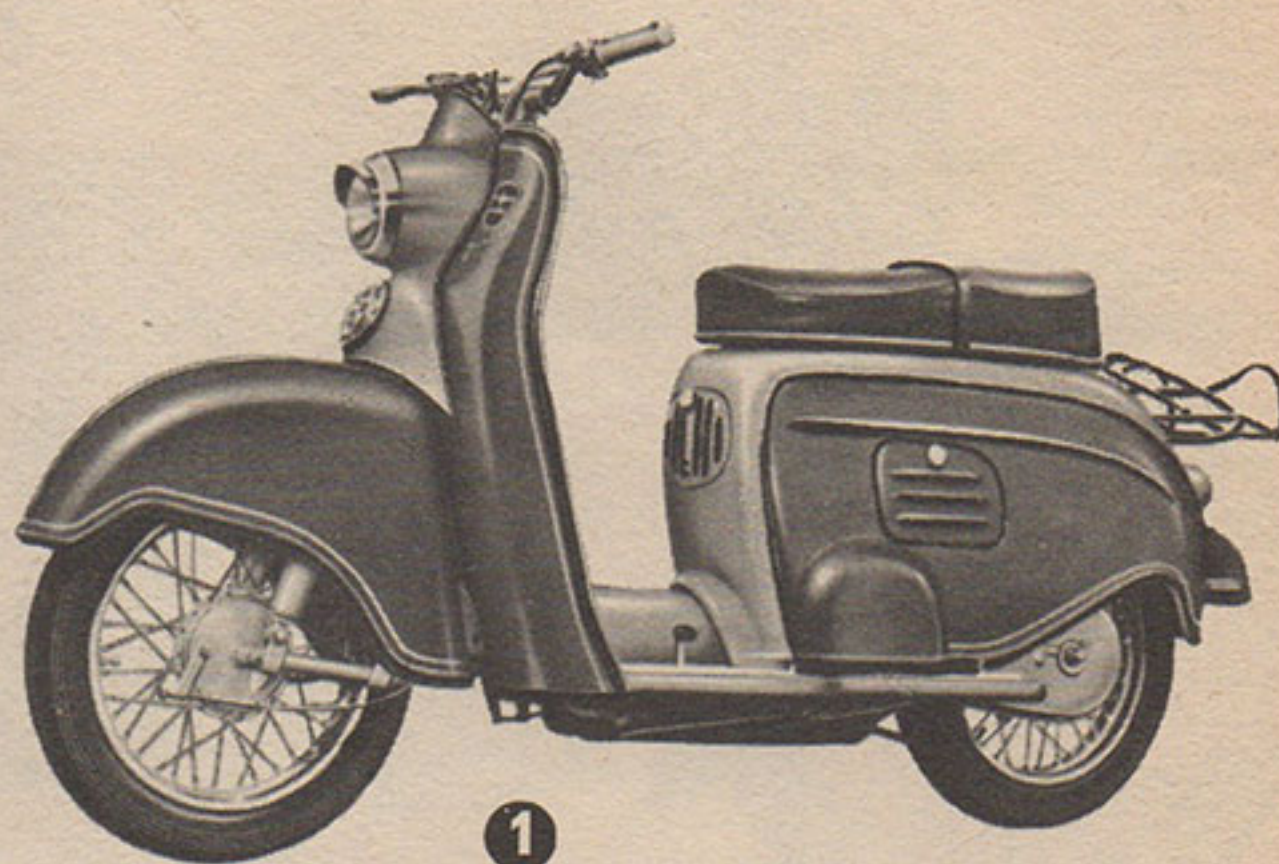
③ *Le modèle sport bien connu a été rebaptisé « Sprinter ». Il faut avant tout souligner l'utilisation de roues de 18" ce qui a permis de ne plus relever les tuyaux d'échappement. Une selle double bicolore donne la note sportive à ce modèle qui bénéficie naturellement aussi de la nouvelle suspension AR réglable.*

④ *Un modèle « Six days » s'adresse plus particulièrement aux amateurs de trials tandis que les crossmen se voient offrir un modèle entièrement nouveau développant 20 ch. Celui-ci est équipé d'une fourche Earles et de roues de 19".*

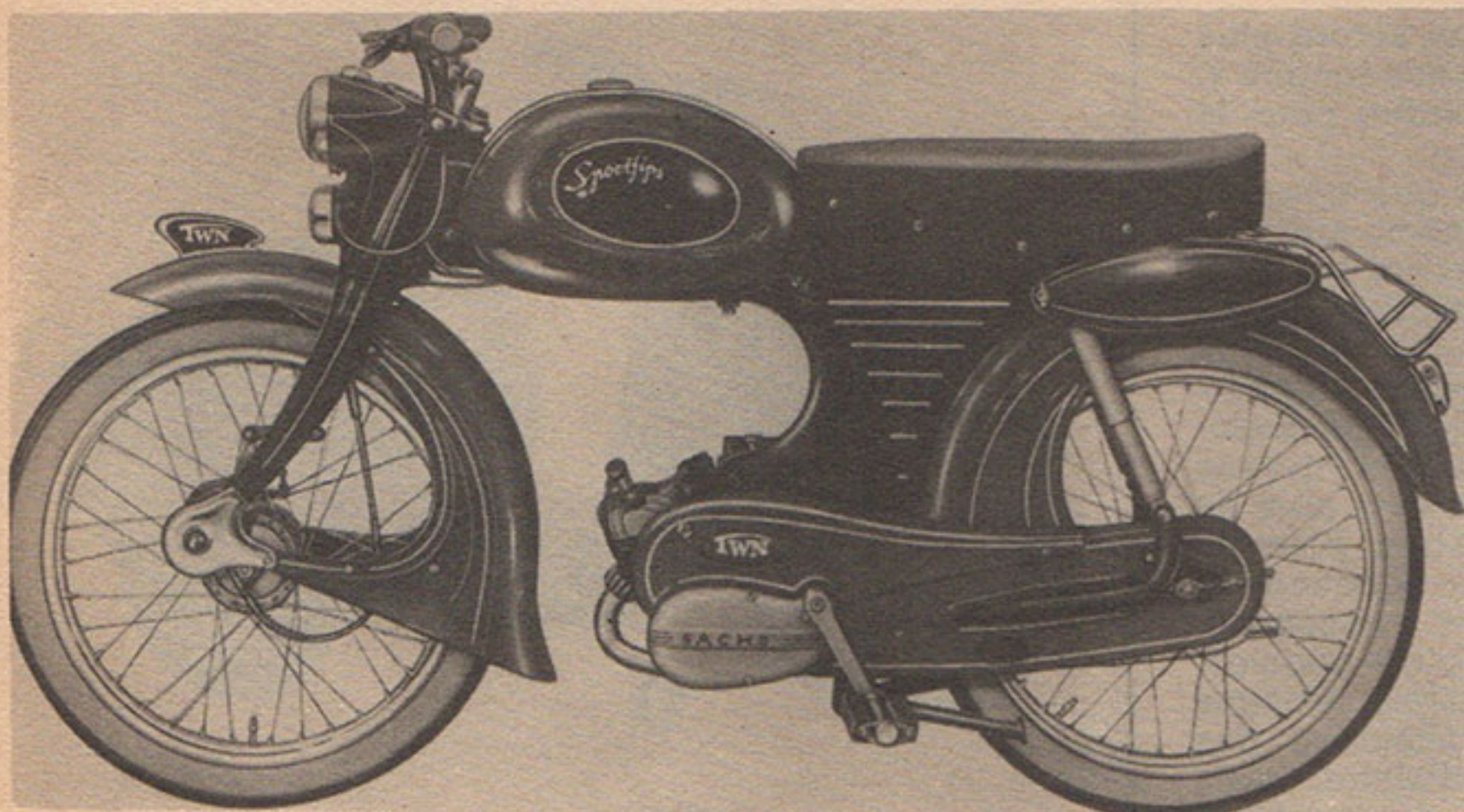
Signalons ici qu'Adler, T.W.N. et Hercules ont dernièrement fondé une communauté de vente qui démontre une fois de plus que tout n'est pas rose non plus sur le marché allemand.

Salon de Francfort, en 1953, une certaine sélection s'est faite, et parmi les nouveaux modèles, certains disparaîtront encore.

A la surprise générale, on voyait réapparaître à Francfort une catégorie que l'on croyait morte depuis longtemps : le 100 cm³. En effet, de nombreuses marques présentaient des motos ultra-légères avec suspensions arrière oscillantes et généralement des fourches Earles. La grande majorité de ces machines est équipée du 98 cm³ Sachs, qui semble avoir pris un avantage très net sur les modèles Ilo. La renaissance de cette caté-



CYCLOMOTEURS •



T.W.N.

La grande marque de Nüremberg présente un modèle nouveau (ci-contre).

Le cyclomoteur « Sportfips » est monté avec un ensemble moteur-suspension AR oscillant selon le principe cher à la marque. Le réservoir contient 9 litres de carburant et on note une selle biplace pour le moins confortable.

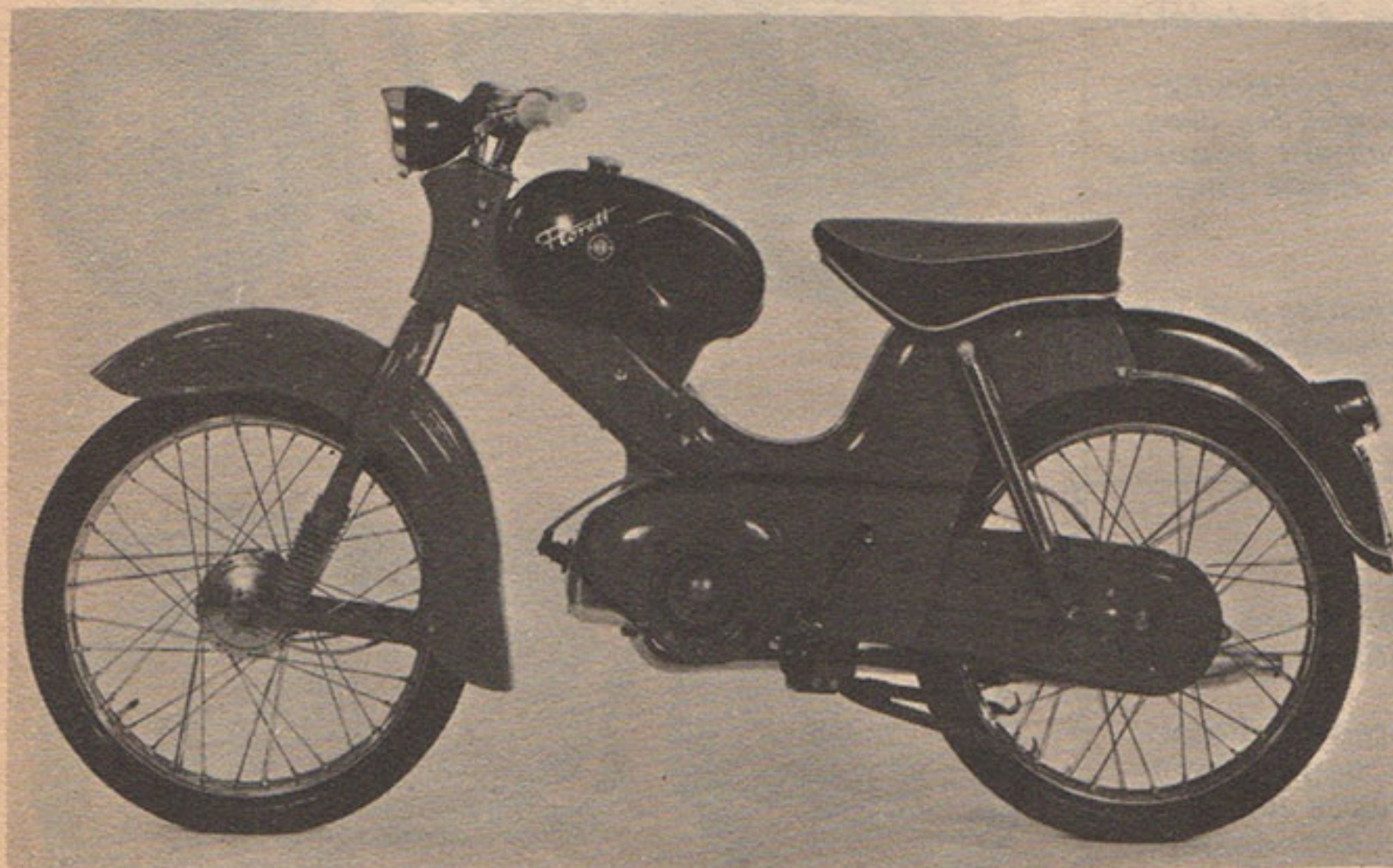


★

KREIDLER

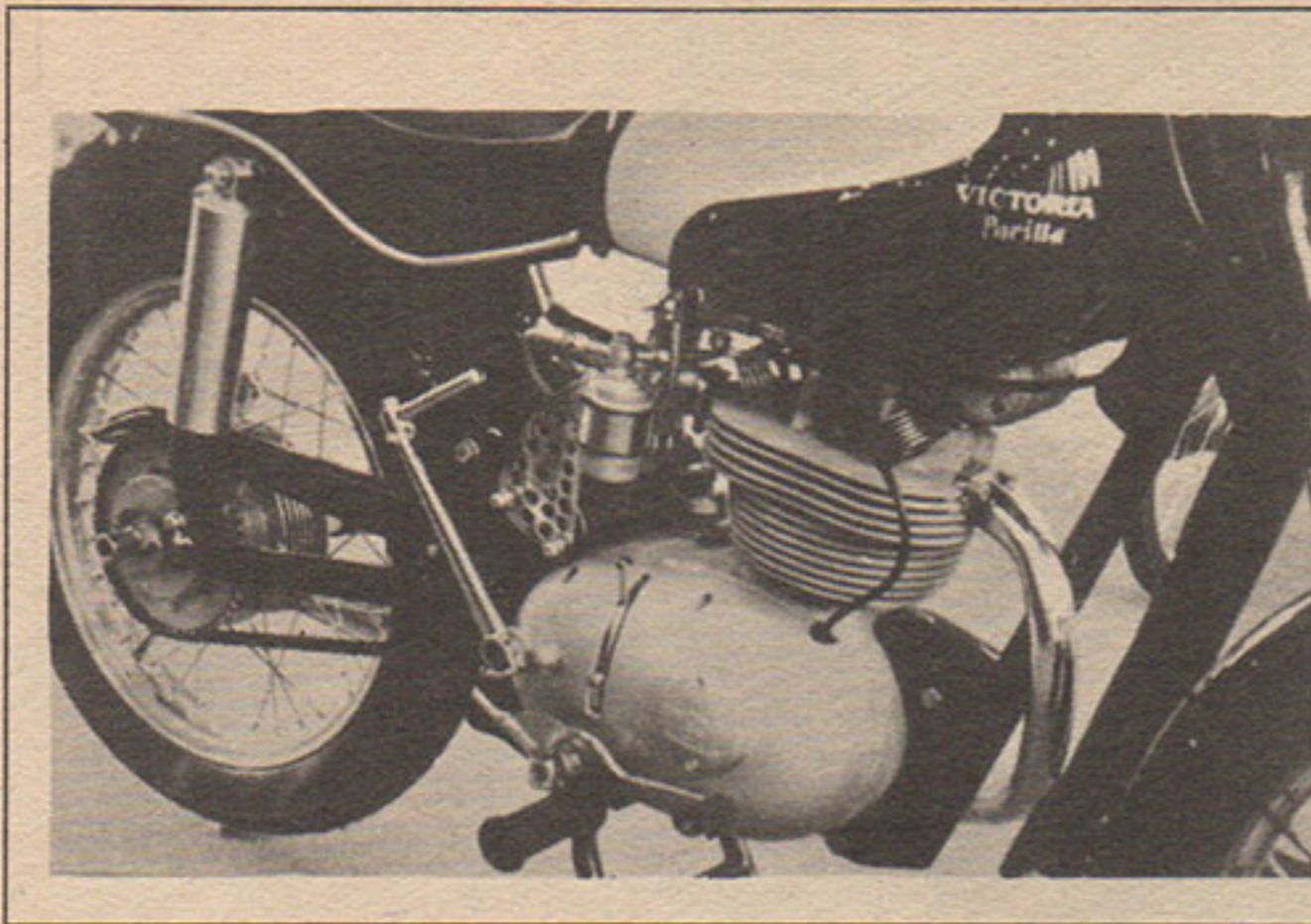
Comme par le passé cette maison ne fabrique que des 50 cm³ deux temps. Elle présente néanmoins deux nouveautés.

L'Amazone développe 2 ch à 5 500 tr/mn. Les deux vitesses sont commandées par poignée tournante. La fourche avant est du type « à biellettes » tandis que la suspension AR fait appel à deux éléments séparés.



Le modèle « Florett » (Fleuret en français) est une vraie petite moto de 50 cm³. Son moteur refroidi par turbine donne 3 ch à 5 500 tr/mn, 3 vitesses par poignée tournante, roues de 23 x 2,50, réservoir de 8,4 l et moyeux-freins sont autant d'atouts pour cette belle machine. Signalons aussi la fourche Earles de belle facture ainsi que la suspension arrière à amortisseurs hydrauliques. Débattement 100 mm.

MADE IN GERMANY •



VICTORIA

Le stand Victoria était assez important, et après examen on y découvrait plusieurs nouveautés.

On pouvait notamment y voir quatre nouveaux modèles de cyclomoteurs plus ou moins luxueux dont un modèle sport (Avanti) d'inspiration italienne. Ces quatre modèles se justifient par une différence de prix sensible, le premier étant coté à 395 DM, le dernier à DM 675.

En outre Victoria produit maintenant une voiturette 4 roues à carrosserie en matière plastique, dénommée Spatz. Ce véhicule est propulsé par un moteur Sachs 200 cm³ développant 10,2 ch. Nous aurons sans doute l'occasion de revenir sur cette voiturette.

Une autre nouveauté est constituée par le montage de deux moteurs Parilla 175 dans des cadres Victoria. Les Parilla Tourisme et Sport sont des moteurs connus, mais la partie cycle manque encore un peu de finesse, défaut sans gravité qui pourra s'arranger sans difficultés.

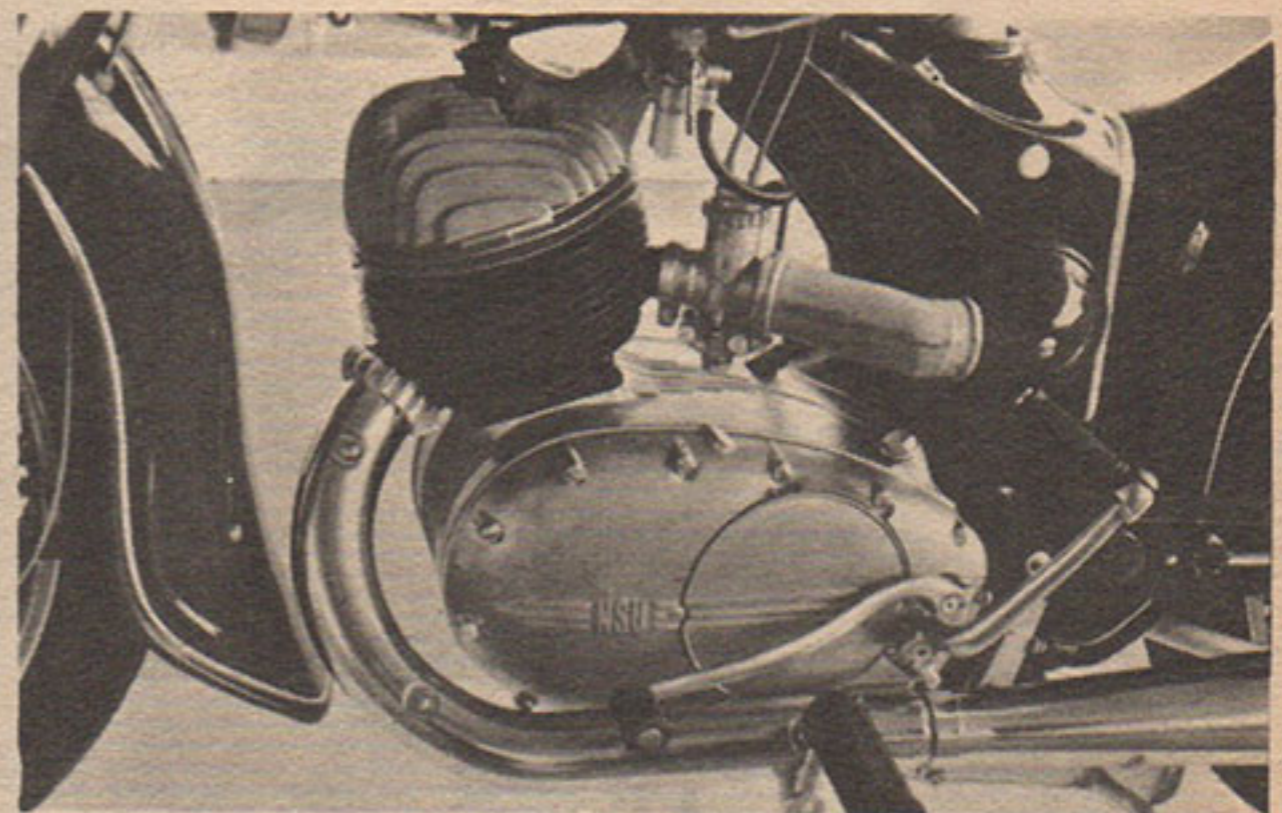
Parallèlement à ces nouveaux modèles, Victoria continue à fabriquer la Bergmeister 350 cm³, la 200 Swing, à boîte électrique, et ses scooters de 50 et 200 cm³ déjà connus du public.

N.S.U.

Parallèlement à ses modèles bien connus N.S.U présente deux nouveautés :

Le cyclomoteur Anichly est maintenant équipé d'une suspension AR oscillante de 40 mm de débattement.

D'autre part la 175 cm³ Maxi a fait son apparition attendue depuis quelque temps. Il s'agit, en somme d'une extrapolation de la 125 Superfox dont nous avons publié un essai détaillé. Cette nouvelle venue développe 12,5 ch et atteint le 110 km/h. Elle est équipée d'amortisseurs hydrauliques séparés comme tous les autres modèles N.S.U à l'exception de la 125 cm³.



Le tuyau d'échappement de la Super-Lux comporte un « cache » vissé.

gorie bâtarde est certainement due aux tarifs d'assurance et aux impôts établis en fonction de la cylindrée. Il est évident que pour un service urbain, un cyclo de 50 cm³ bien conçu serait amplement suffisant, tandis que 100 cm³ sont, de toute façon, trop faibles pour le tourisme à deux. Si, toutefois, les prix de ces petites machines restent dans des limites raisonnables, elles trouveront certainement une clientèle, bien que celle-ci passera tôt ou tard à la voiturette.

Dans les cylindrées moyennes, de 175 à 350 cm³, il n'y avait rien de bien nouveau, si ce n'est la 175 N.S.U.-Maxi qui est simplement une extrapolation de la Super-Fox bien connue, ou la Super-Sport Maico 175, sur laquelle nous reviendrons ultérieurement. Nous verrons plus loin que de nombreuses machines ont été sérieusement perfectionnées, telle la 250 cm³ Adler qui est maintenant équipée de roues de 18" et d'une suspension arrière oscillante.

En ce qui concerne les grosses machines, nous ne trouvons en Allemagne que deux marques : B.M.W. et Zündapp. Les 500 et 600 cm³ de ces marques n'ont pas subi de modifications importantes et comme par le passé, elles seront fabriquées par petites séries, étant destinées à une clientèle de « purs » de plus en plus rare.

Par contre, il y avait du nouveau dans le domaine de la voiturette. Huit constructeurs étaient au rendez-vous, exposant des trois et quatre roues de conceptions très différentes, et dont la plupart sont déjà bien connues en Allemagne. Plus loin, nous passerons en revue ces intéressantes constructions : disons tout de suite que les deux gros concurrents dans ce domaine vont être N.S.U. et D.K.W., mais ces deux voiturettes ne sortiront qu'au courant de l'année 1957. Nous croyons savoir que l'une de ces voiturettes aura une coque en métal, tandis que l'autre sera réalisée en matière plastique. L'une aura un moteur quatre temps, l'autre évidemment un deux temps, mais les deux devraient être des bicylindres 400 cm³.

Dans le domaine du scooter, on note une certaine stabilisation. On sait qu'en Allemagne les constructeurs se sont orientés vers les cylindrées moyennes, c'est-à-dire 175, 200 et 250 cm³, et semblent vouloir s'en tenir là. Cette conception est d'autant plus saine que la majeure partie des scooters est utilisée en duo. Signalons néanmoins le 125 cm³ Heinkel à moteur quatre temps et les deux scooters T.W.N., de 125 et 150 cm³ respectivement.

Disons pour terminer que très peu de machines étrangères étaient exposées à Francfort et que les feux de la rampe brillaient principalement pour la production nationale qui est, il faut bien le dire, très complète.

Paul Niederman.

VOITURETTES



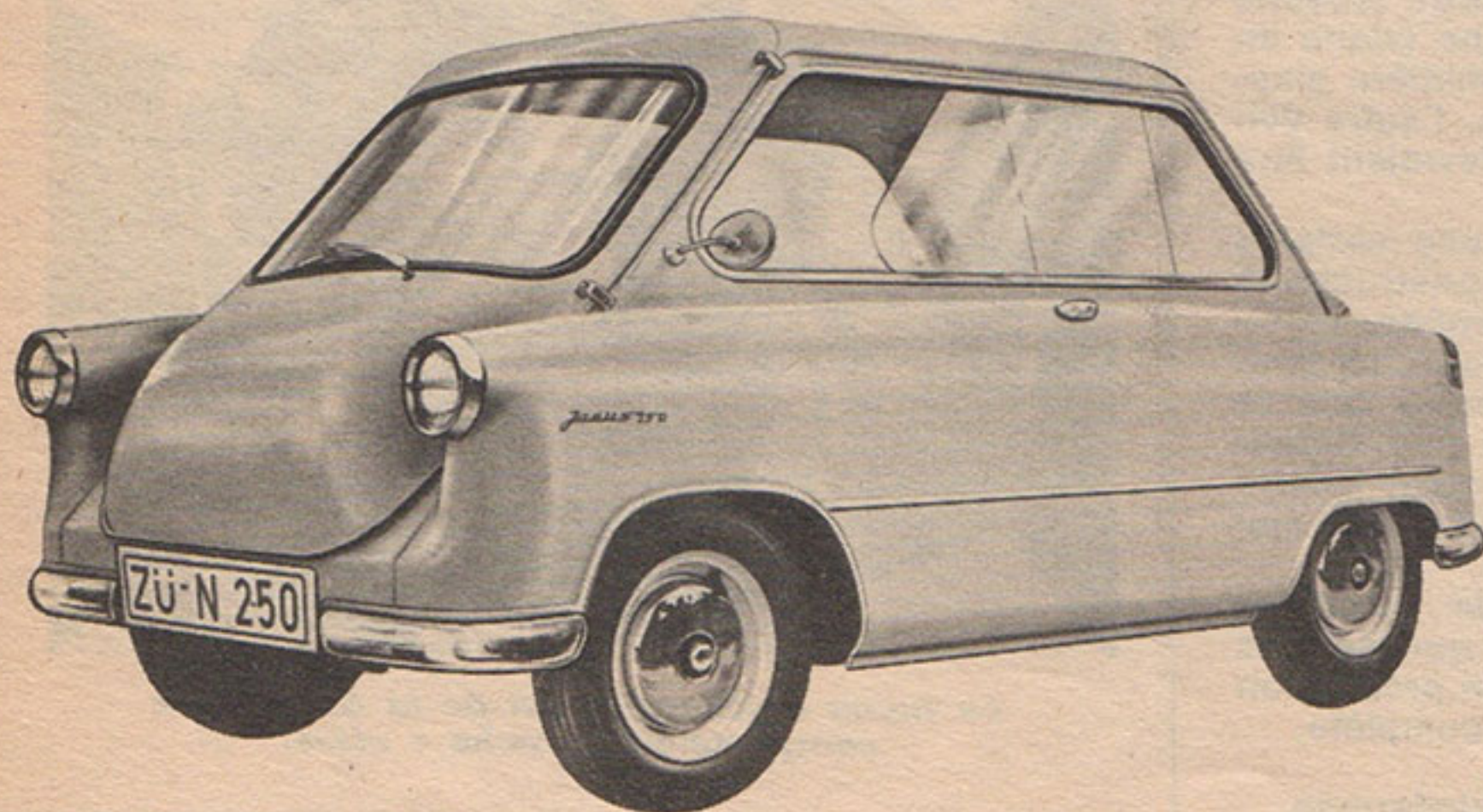
SCOOTERS

GOGGOMOBIL

Cette firme bavaroise présentait, outre son modèle normal déjà connu, 3 nouveautés. Le T 200, identique en tous points sauf les cotes du moteur, à la conduite intérieure.

Une camionnette 250 ou 300 cm³ (14 et 14,8 ch) pouvant transporter 250 kg de charge utile. Ce véhicule est équipé d'une boîte de vitesses présélective électromagnétique.

Le « Coupé » 250 ou 300 cm³ pouvant transporter 2 adultes et deux enfants. Le moteur est identique au modèle normal, mais la boîte de vitesses présélective est à commande électromagnétique. La ligne réussie de ce modèle n'est pas sans rappeler certaines célèbres voitures transalpines.



ZÜNDAPP

Cette firme bien connue en France exposait en vedette sa voiturette « Janus », voiturette développée à partir de la fameuse Delta Dornier. Nous avons déjà présenté rapidement ce véhicule à nos lecteurs et nous aurons certainement l'occasion d'y revenir. Rappelons seulement qu'il s'agit d'une voiturette de 4 places, équipée d'un moteur de 250 cm³ placé au centre du véhicule.

La moto « 250 » a déjà été présentée à nos lecteurs lors du Salon de Paris. Signalons que la 200 cm³ est maintenant également livrée avec une fourche avant oscillante.



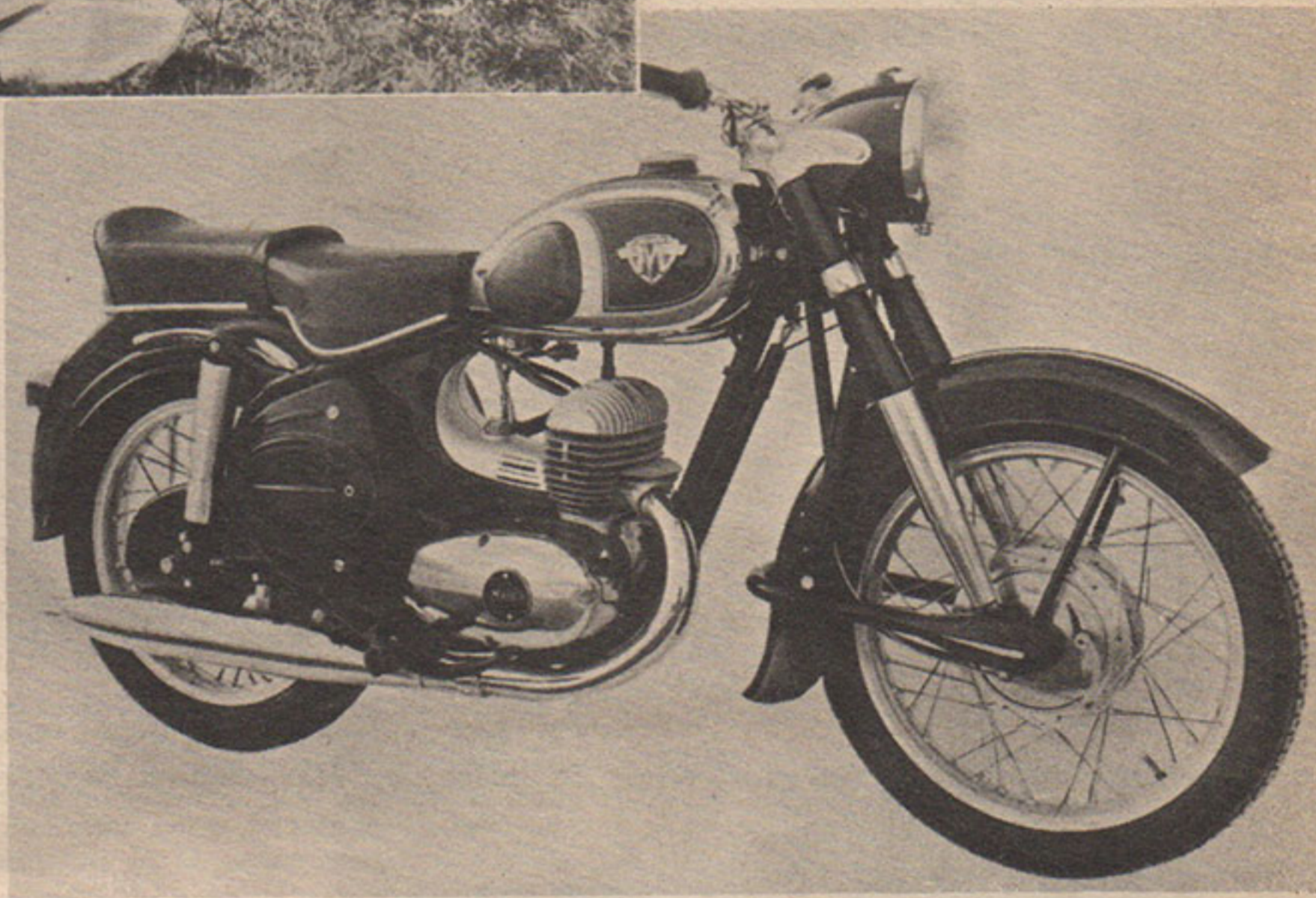
MAICO

Cette marque n'est pas une inconnue pour les lecteurs de *Motocycles* puisque nous avons publié l'essai de la Taifun 400 cm³, machine révolutionnaire s'il en est, ainsi que de la Blizzard 250 cm³ tandis que notre confrère « le scooter » a fait l'essai du scooter Maicoletta qui est le plus gros scooter actuel. Deux nouveautés figurent au programme de cette firme active :

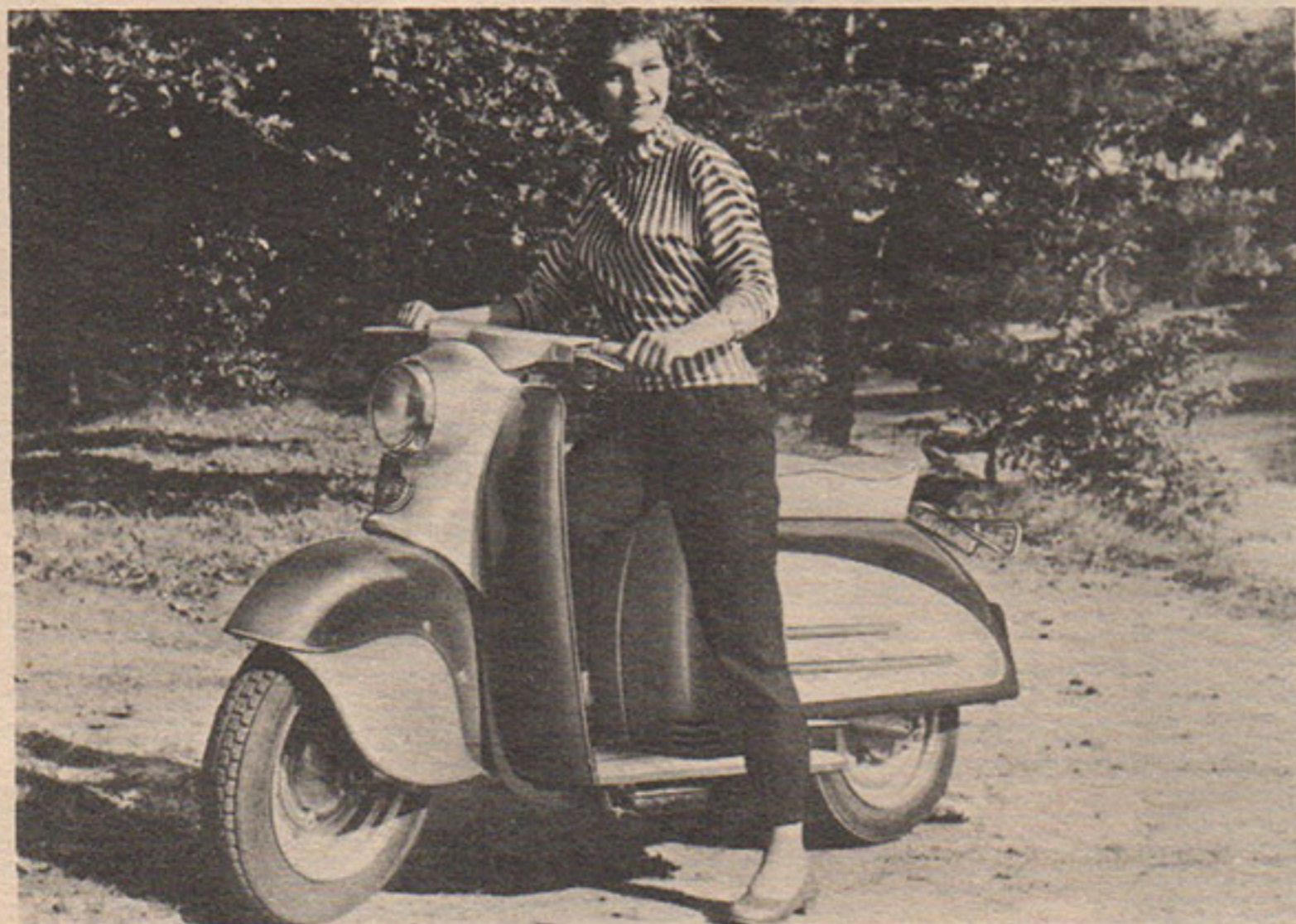
Le Maico 500 est une petite voiture de 452 cm³, deux cylindres, deux temps; sa puissance est de 18 ch à 4 000 t/mn. Il comporte 4 vitesses et une marche AR. Présenté en public pendant l'ex-

position des voitures à Francfort en 1955, son succès fut immédiat et actuellement encore la demande dépasse les possibilités de l'usine.

La « 175 Super Sport » semble être une machine extraordinaire. Nous n'insisterons pas sur la partie cycle qui est identique à celle qui équipe la 250 cm³, mais le moteur aux ailettes très largement dimensionnées mérite une mention spéciale. Il s'agit d'un deux-temps monocylindre donnant plus de 15 ch à 6 000 t/mn conférant une vitesse de 120 km/h à cette machine. Le cylindre en alliage léger est chromé dur selon la dernière technique.



HEINKEL



Jusqu'alors le célèbre constructeur d'avions avait trois constructions à son programme :

Le cyclomoteur Perle, le scooter « Tourist » 175 cm³ 4 temps, et la « Kabine », voiturette 3 roues avec moteur de 175 cm³ 4 temps.

Deux nouveaux modèles viennent compléter cette gamme :

Une voiturette d'aspect similaire mais à 4 roues (genre Isetta) et à moteur 4 temps de 204 cm³ développant 10 ch à 5 500 t/mn.

Un scooter 125 cm³ — modèle 112 — seul scooter allemand à moteur 4 temps. Il développe 6,25 ch à 5 700 t/mn.

Signalons que les roues de 12" sont équipés de pneus tubelless.



QUELQUES REMARQUES A PROPOS DU FREINAGE

L'article de notre éminent collaborateur M. Erpelding s'appuie sur des données théoriques apparemment indiscutables et les conclusions en sont fort pertinentes. Nous avons jugé nécessaire de publier cette petite étude, malgré ce qu'elle peut comporter de péjoratif à notre égard, parce qu'elle représente la base même des notions qu'il faut concevoir en ce qui concerne le freinage.

Nous nous réservons cependant, dans un prochain numéro, la faculté de controverser les arguments de notre ami, avec, nous l'espérons, autant de clarté et d'objectivité.

Dans notre numéro du Salon, page 90, nous avons étudié les relations qui lient la vitesse, la distance d'arrêt, la décélération et l'adhérence. Nous avons vu en particulier que la décélération ne peut être supérieure, pratiquement, à 9,81 m/s par seconde et que la force de freinage, c'est-à-dire l'effort retardateur total aux roues, ne peut être supérieur à l'adhérence.

L'adhérence, qui est le produit du poids par le coefficient d'adhérence, ne peut de son côté être supérieure au poids, du fait que le coefficient d'adhérence ne dépasse pas l'unité. Dans des conditions exceptionnelles et considérées comme tout à fait excellentes, ce coefficient peut atteindre 0,95. La moyenne, pour une route normale, est 0,60.

Nous allons voir maintenant ce qu'il faut penser de quelques « performances » de freinage, mises en évidence dans certains comptes rendus d'essai. Nous admettrons, pour accorder aux intéressés les conditions les plus favorables, un coefficient d'adhérence $k = 1$, c'est-à-dire des circonstances idéales que l'on ne rencontre guère en pratique, pas plus à Montlhéry où les essais en question ont été effectués, que sur très bonne route.

Or donc, on aurait relevé, avec une 500 cm³, les distances d'arrêt ci-après, la vitesse au moment du freinage étant de 50 km/h, soit 13,9 m/s :

Frein avant seul : distance d'arrêt, 9,80 m ; décélération, 9,84.

Frein arrière seul : distance d'arrêt, 12,90 m ; décélération, 7,46.

Les deux freins : distance d'arrêt, 8,10 m ; décélération, 11,80.

Que valent ces chiffres ?

Examinons d'abord le freinage sur l'avant ! Soit P le poids total de la machine avec le conducteur ; la masse est P/g ou $P/9,81$. La force nécessaire pour une décélération de 9,84 m/s² est donc :

$$F = m\gamma = \frac{P \times 9,84}{9,81}$$

c'est-à-dire supérieure à l'adhérence, même en supposant que tout le poids se trouve reporté à la roue avant (ce qui supprimerait, au demeurant, toute adhérence à la roue arrière).

On peut valablement admettre les données ci-après :

Empattement : $e = 1\,380$ mm.

Poids total : 200 kg.

Poids avant : 86 kg.

Poids arrière : 114 kg.

Hauteur du centre de gravité : $h = 620$ mm.

Rapport h/e : $620/1\,380 = 0,45$.

Le transfert de masse de l'arrière vers l'avant, en cas de freinage, est proportionnel à la masse, à la décélération et au rapport h/e , d'où

$$\text{transfert } t = \frac{200 \times 9,84 \times 0,45}{9,81} = 90 \text{ kg.}$$

Le poids à l'avant sera donc de $86 + 90 = 176$ kg. L'adhérence, avec $k = 1$, sera de même valeur, alors que la force de freinage nécessaire pour une décélération de 9,84 m/s² est de 200 kg, donc nettement supérieure à l'adhérence. D'où blocage de la roue.

Roue avant bloquée, roue arrière sans adhérence ! Concluez !

De plus, et c'est là le point essentiel, la force de retenue au sol qui seule agit utilement, ne peut en aucun cas être supérieure à l'adhérence, quel que soit le serrage du frein, ou le moment de freinage. Elle pourra donc être égale au maximum à 176 kg ; or, une force de 176 kg ne peut donner qu'une décélération.

$$\gamma = \frac{176 \times 9,81}{200} = 8,55 \text{ m/s}^2.$$

En outre, comme la roue est bloquée, elle glisse sur le sol et dans ce cas, le coefficient k tombe à 0,75 (de nombreuses expériences ont démontré que le coefficient d'adhérence, avec roue bloquée, est de l'ordre de 3/4 seulement du coefficient avec roue en rotation). Dès lors, l'adhérence — même en supposant un poids de 176 kg à l'avant, ce qui en fait n'est pas le cas — et la force de retenue utile ne sont plus que de $176 \times 0,75 = 130$ kg, qui donnent une décélération de 6,50 m/s².

Mais celle-ci ne donne qu'un transfert de poids de

$$t = \frac{90 \times 6,5}{9,84} = 55 \text{ kg}$$

de sorte que le poids à l'avant n'est que de 141 kg.

On se rend compte que tout cela ne concorde pas.

Voyons donc quelles sont, sur la base de nos données, la décélération et la distance d'arrêt effectivement réalisables avec le freinage de la seule roue avant.

Le transfert, pour une décélération de 1 m/s², est

$$t = \frac{Ph}{ge} = \frac{200 \times 0,45}{9,81} = 9,15 \text{ kg.}$$

Dans les conditions de freinage optimum, la force de freinage F à la roue doit être juste à la limite de l'adhérence A , ce que nous écrirons

$$F \leq A$$

La force de freinage nécessaire pour une décélération γ est :

$$F = \gamma P/g$$

L'adhérence devra être :

$$A = k(p + t)$$

p étant le poids à l'avant au repos (charge statique) ;

t le transfert pour la décélération ;

k a été pris égal à 1 (voir plus haut).

Donc :

$$A = p + \frac{Ph\gamma}{ge}$$

et nous aurons successivement

$$F = \frac{P\gamma}{g} \leq p + \frac{Ph\gamma}{ge}$$

$$\gamma \left(\frac{P}{g} - \frac{Ph\gamma}{ge} \right) \leq p$$

$$\gamma \leq \frac{pg}{P(1-h/e)} = \frac{86 \times 9,81}{200(1-0,45)} = \frac{845}{110} = 7,70 \text{ m/s}^2.$$

La décélération maximum est donc de 7,70 m/s².

On a effectivement :

Force de freinage nécessaire :

$$\frac{200 \times 7,70}{9,81} = 157 \text{ kg.}$$

Transfert : $9,15 \times 7,70 = 71$ kg.

Poids et adhérence à l'avant : $86 + 71 = 157$ kg.

La distance d'arrêt minimum est

$$d = \frac{v^2}{2\gamma} = \frac{13,9^2}{2 \times 7,70} = 12,50 \text{ m.}$$

En pratique, la décélération est inférieure à 7,70 m/s² et la distance d'arrêt supérieure à 12,50 m, parce que le coefficient d'adhérence est inférieur à 1.

Etudions maintenant le cas du freinage sur la seule roue arrière. Là, nous allons trouver des choses encore plus ahurissantes. On a, pour la prétendue décélération de $7,46 \text{ m/s}^2$:

Force de freinage :

$$F = \frac{200 \times 7,46}{9,81} = 152 \text{ kg.}$$

Transfert : $t = 9,15 \times 7,46 = 68 \text{ kg.}$

Poids et adhérence à l'arrière :
 $114 - 68 = 46 \text{ kg.}$

On ne peut matériellement avoir 152 kg de freinage avec seulement 46 kg d'adhérence. Voilà donc encore des chiffres qui ne concordent pas. L'écart entre les valeurs soi-disant relevées et celles qui sont effectivement réalisables est encore plus grand que dans le cas du freinage à l'avant. Nous avons cette fois :

$$\frac{P\gamma}{g} \leq p' - \frac{Ph\gamma}{ge}$$

ce qui donne :

$$\begin{aligned} \gamma &\leq \frac{p'g}{P(1+h/e)} = \frac{114 \times 9,81}{200(1+0,45)} \\ &= \frac{1120}{290} = 3,90. \end{aligned}$$

Force de freinage nécessaire :

$$\frac{200 \times 3,90}{9,81} = 79 \text{ kg.}$$

Transfert : $9,15 \times 3,90 = 35 \text{ kg.}$

Poids et adhérence à l'arrière :
 $114 - 35 = 79 \text{ kg.}$

Distance d'arrêt : $\frac{13,9^2}{2 \times 3,90} = 25 \text{ m.}$

Enfin, le freinage aux deux roues : une décélération de $11,80 \text{ m/s}^2$ provoquerait un transfert de 107 kg, de sorte qu'il resterait 7 kg d'adhérence à la roue arrière. Nous admettons que le frein arrière aura été serré dans la mesure de l'adhérence. La force de freinage nécessaire est de 243 kg. Ne disposant que de 7 kg d'adhérence à l'arrière, il faudra 236 kg à l'avant. Mais avec le transfert de 107 kg, nous ne disposerons que de $86 + 107 = 193 \text{ kg}$, insuffisants pour une décélération de $11,80 \text{ m/s}^2$. En fait, l'adhérence totale n'étant que de 200 kg, et ne permettant qu'une force de freinage équivalente, la décélération ne peut être supérieure à $9,81 \text{ m/s}^2$. Encore faut-il un dosage judicieux des forces de freinage à l'avant et à l'arrière, se répartissant respectivement à raison de 176 kg et 24 kg, faute de quoi il y a blocage de l'une ou l'autre roue avec perte correspondante d'adhérence et de force de freinage.

**

Ainsi, quelques opérations d'arithmétique élémentaire nous ont montré ce que les « performances » en question ont de fantaisiste ! Comment expliquer dès lors que des chiffres aussi faux puissent être relevés et publiés ?

En vérité, il ne s'agit nullement, en l'espèce, de mesures précises, mais de valeurs très vagues, relevées d'une manière plus ou moins approximative, sans que les responsables prennent la peine de s'entourer du minimum de garanties qui serait de rigueur en la matière. Malheureusement, elles font ressortir des qualités supérieures aux qualités réelles. C'est d'autant plus grave qu'elles ne sont pas citées comme des ordres de grandeur, mais que la présence de décimales donne le change au non-averti.

Il y a d'abord le compteur dont l'indication représente rarement la vitesse exacte. « L'essayeur » se contentant d'à-peu-près, juge inutile d'en faire l'étalonnage et de déterminer le coefficient d'erreur aux différentes allures. La vitesse réelle, au début du freinage, est donc généralement inférieure à celle qu'indique l'aiguille et à laquelle on se réfère dans le compte rendu. Or, en admettant pour les cas examinés un écart au compteur de 10 % (et en supposant que la lecture elle-même soit exacte), la vitesse de la machine s'établit à $12,50 \text{ m/s}$, ce qui nous donne, pour les distances d'arrêt, indiquées au début de cet exposé, de 9,80, 12,90 et 8,10 m, des décélérations qui ressortent respectivement à 8, 6 et $9,65 \text{ m/s}^2$, valeurs plus plausibles que celles obtenues sur la base d'une vitesse de $13,90 \text{ m/s}$, mais qui constituent encore, néanmoins, des valeurs exceptionnellement élevées et favorables.

La seconde raison est que si le point terminal du parcours freiné se détermine sans peine, par la position même du véhicule, le point de départ est, lui, beaucoup plus difficile à fixer. L'essayeur se reporte à un point de repère quelconque à hauteur duquel il actionne le frein. Malheureusement, le serrage du frein ne coïncide pas, en fait, avec le passage devant le point de repère. Or le moindre décalage fausse les mesures.

On opérerait avec beaucoup plus de précision — sans pour autant pouvoir prétendre à une exactitude rigoureuse — en se servant par exemple d'un pistolet chargé au minium et dont la gâchette serait actionnée, grâce à une liaison appropriée, par la commande de frein ; de cette sorte, le pistolet, fixé en un endroit convenable du véhicule et dirigé vers le sol, marquerait sur celui-ci exactement le point où le frein a été appliqué. On pourra ensuite mesurer la distance entre deux points

nettement précisés. Et l'on pourra alors, mais alors seulement, présenter des résultats ayant une valeur réelle au lieu de mettre sous les yeux du lecteur, avec une inconscience déconcertante, des performances dites « sensationnelles ».

Lorsqu'on s'avise de renseigner et de guider le lecteur, on doit toujours, avant de faire état de résultats chiffrés, s'assurer que ceux-ci ne s'écartent pas trop de ce que les lois de la mécanique permettent de réaliser effectivement. **A la condition bien entendu, de ne pas ignorer ces lois.**

Motocyclistes, méfiez-vous des performances par trop remarquables. En matière de freinage notamment, sachez qu'en aucun cas la décélération ne peut être supérieure, dans les conditions habituelles de vitesse et d'état de la route, à $9,81 \text{ m/s}^2$. Dites-vous que 9 m/s^2 est déjà un résultat tout à fait exceptionnel et que tout chiffre supérieur à celui-ci est sujet à caution.

Pour savoir quel crédit vous pouvez accorder aux distances d'arrêt que l'on vous indique, vous n'avez qu'à diviser le carré de la vitesse par 18, si elle est exprimée en mètres/seconde, ou par 234, si elle est donnée en kilomètres/heure.

Exemple : vitesse $13,9 \text{ m/s}$ ou 50 km/h :

$$d = \frac{193}{18} = \frac{2500}{234} = 10,70.$$

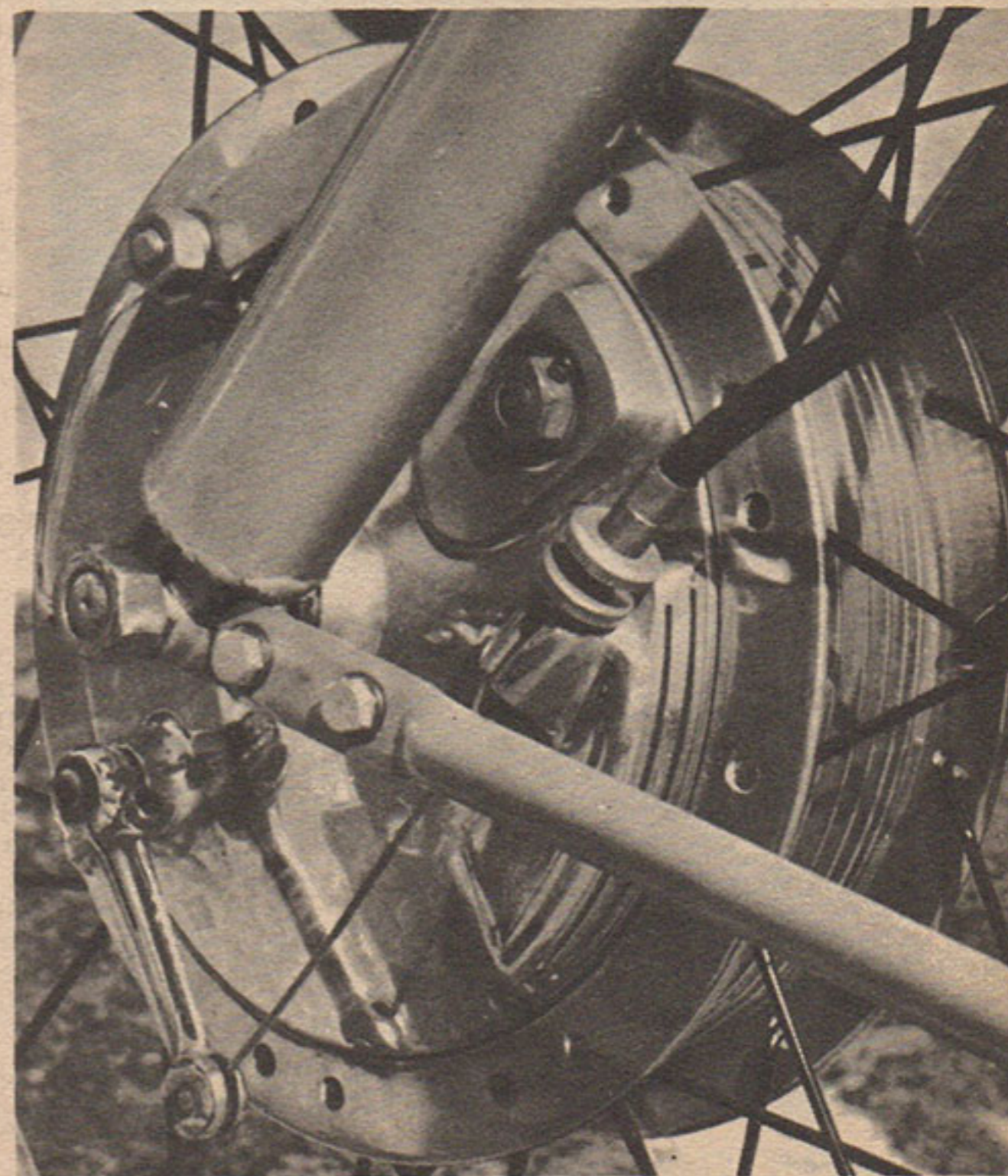
Si la distance indiquée est inférieure à ce quotient, il y a de sérieuses chances qu'elle ait été mal mesurée.

Dites-vous aussi, qu'à 50 km/h , sur route sèche moyenne ($k = 0,6$), il vous faut au moins 25 m de route libre ; à 100 km/h , il faut au moins 80 m.

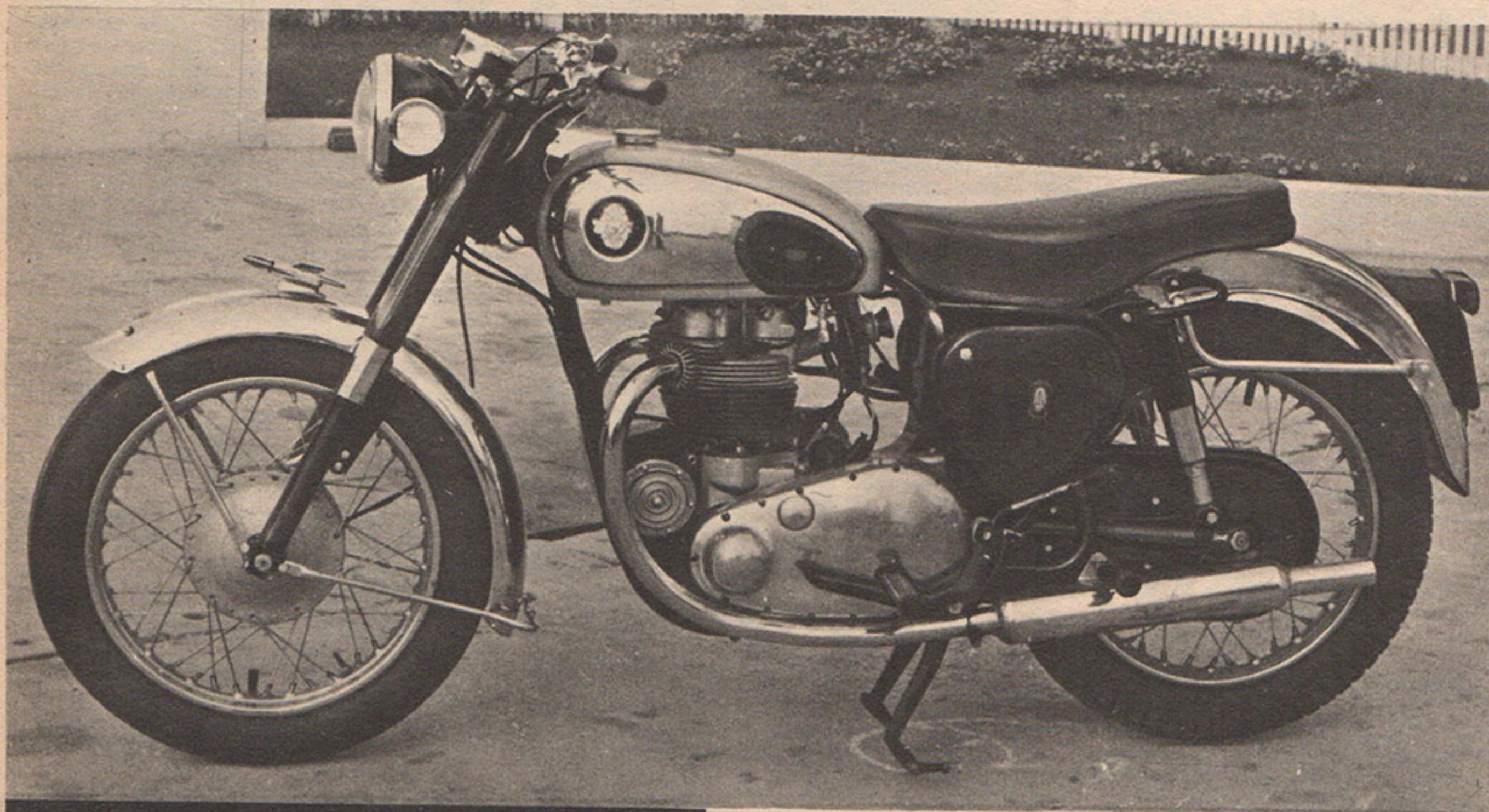
Inutile de vous rappeler, car vous le savez, que plus vite vous voulez ralentir, plus il faut freiner sur l'avant (sans bloquer) et réduire le freinage sur l'arrière.

N. L. Erpelding.

Un frein moderne



ESSAIS *MOTOCYCLES*



La 650 cm³ BSA "ROAD ROCKET"

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

*Machine
de tourisme rapide*

*Vitesse :
160 à 168 km/h.*

*Consommation :
4,800 l aux 100 km.*

Prix : 395.000 francs

Cette machine n'est pas une vraie moto de sport, sa cylindrée lui interdisant les courses de vitesse ; elle permet cependant des performances qui le classent parmi les engins de série les plus rapides. Ce modèle qui est plus spécialement destiné à l'exportation, nous a fort aimablement été confié par la Société MOVEA.

PARTIE CYCLE

Le châssis extrêmement robuste, est à double berceau fermé avec tubes supérieurs en V, l'un de ces deux tubes, étant de gros diamètre, supporte le réservoir d'essence.

Le bras de suspension arrière oscillant s'articule sur silent-blocs et son débattement est contrôlé par des éléments télescopiques comportant des amortisseurs hydrauliques. Les ressorts de suspension sont réglables en dureté et nous disposons de trois positions qui permettent d'obtenir le confort maximum, en solo, en duo et avec les bagages. Dans la position la plus souple le débattement est de 102 mm.

La fourche télescopique également pourvue d'amortisseurs hydrauliques, possède un débattement maximum de 146 mm, chaque bras de fourche contient 213 cm³ d'huile SAE 20.

Contrairement aux autres modèles de la firme, la tête de fourche n'est pas capotée mais comporte un support pour le tachymètre et le compte-tour. Nous trouvons également sur la platine supérieure, un antiviol à clef pour le blocage de la direction. La poignée du frein de direction est main-

tenu de façon permanente au serrage désiré par un petit index à ressort.

Le guidon, large, groupe les classiques leviers anglais fixés par colliers, une poignée tournante Amal à faible course et une manette d'air sur la branche droite. L'inverseur phare-code, le bouton de l'avertisseur, la manette d'avance et le bouton de mise à la masse sont situés sur la branche gauche.

La câblerie de commande porte des tendeurs de réglage et la fixation au cadre s'effectue par anneau de caoutchouc.

Les roues de 19" en acier sont montées avec des moyeux en alliage léger coulé et fretté fonte. Le système à broche est prévu à l'avant comme à l'arrière. Le diamètre du frein avant est de 203 mm avec 35 mm de l'argeur de garniture et celui du frein arrière avoisine 177 mm et 30 mm de largeur.

La pédale de frein arrière possède une vis butée permettant le réglage de sa position au gré du pilote. Cette pédale est couplée avec un feu stop placé au-dessus de la plaque arrière.

Un pneu de 3,25 x 19 « ribbed » est utilisé à l'avant, tandis qu'un 3,50 à pavés est prévu pour la roue arrière.

Les garde-boue sont chromés. L'avant peu profond, sans bavolet est fixé par deux tringles dont une fait office de béquille. Le garde-boue arrière plus enveloppant, ne possède pas d'articulation.

Dans les boucles postérieures du cadre, sont placés latéralement le réservoir d'huile de 2,75 l et le coffre à outillage de grandes dimensions, à l'intérieur de ce dernier se trouve un régulateur de tension du circuit d'alimentation de la batterie, fixé sur un caoutchouc antivibratoire.

La selle biplace confortable et facilement démontable, masque la batterie placée au centre, et protégée côté moteur par un capotage en tôle.

Le réservoir de 18 l monté sur caoutchouc, est fixé en son centre par un long boulon dont la tête est masquée par une rondelle en caoutchouc. Il possède deux robinets, l'un pouvant servir de réserve.

Le carter secondaire est étanche, il comporte un voyant pour la tension de chaîne, et un orifice de remplissage pour l'huile.

Pour terminer la description de la partie cycle, mentionnons la poignée latérale, très pratique pour la mise sur béquille.

Les repose-pieds arrière sont montés d'origine.

Présentation. — Email gris métallisé pour le réservoir, panneaux latéraux chromés. Email noir pour le cadre.

GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Le moteur, un twin très classique a des cylindres dont l'alésage de 70 mm et la course 84 mm lui donnent une cylindrée de 646 cm³. Le groupe cylindre en fonte, est coiffé d'une culasse en alliage léger. Les ailettes sont fines et assez rapprochées selon les principes aviation.

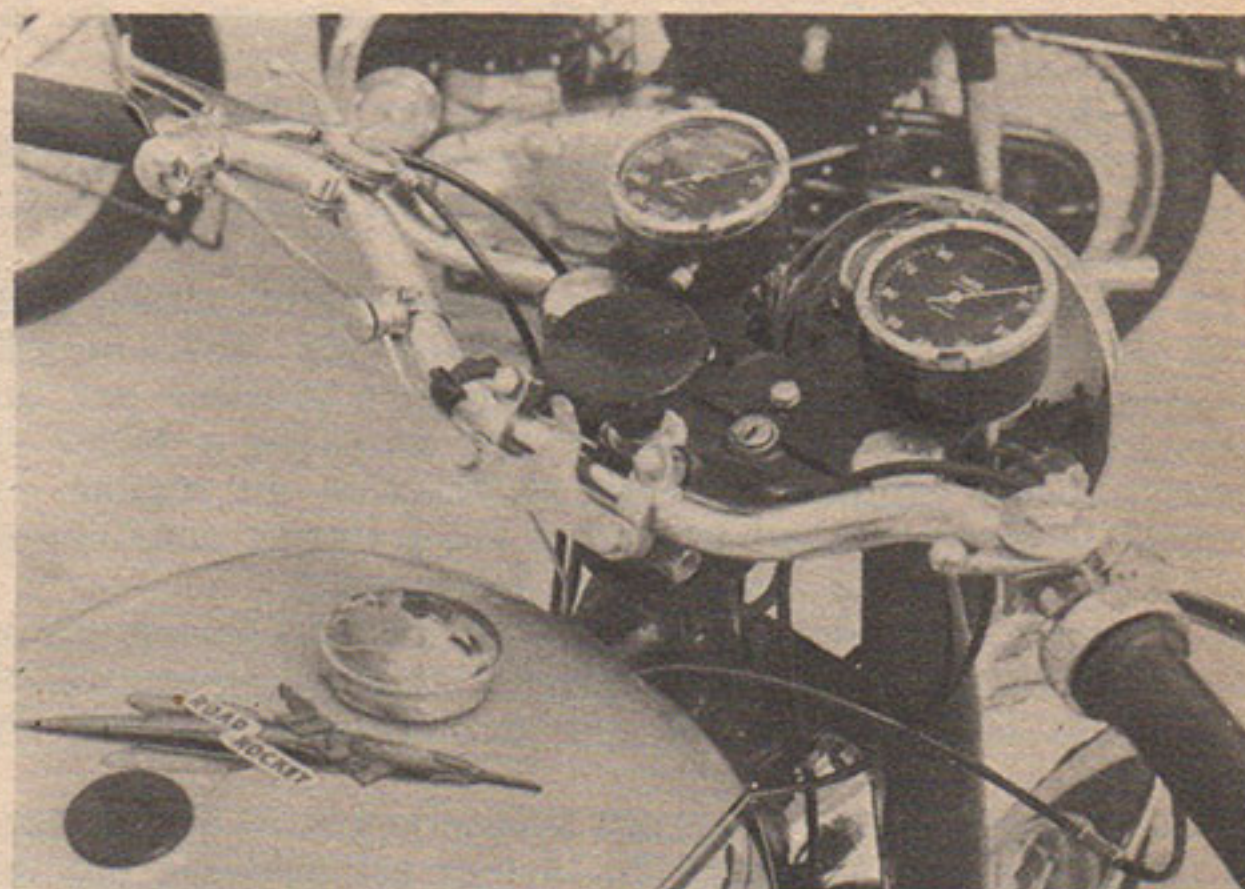
Les soupapes inclinées sont commandées par tiges et culbuteurs et rappelées par double ressort concentrique. Une tubulure extérieure rigide amène l'huile sous pression au boîtier des culbuteurs. Deux couvercles fixés par écrous, donnent accès au mécanisme.

Le vilebrequin comporte un massif volant central et deux contrepoids d'équilibrage de part et d'autre des manetons; il tourne sur un gros roulement à billes côté transmission et sur un coussinet lisse côté distribution. Les têtes de bielle à chapeaux travaillent sur coussinets minces. Le pied de bielle est bagué bronze. Les pistons bombés possèdent deux segments d'étanchéité et un racleur.

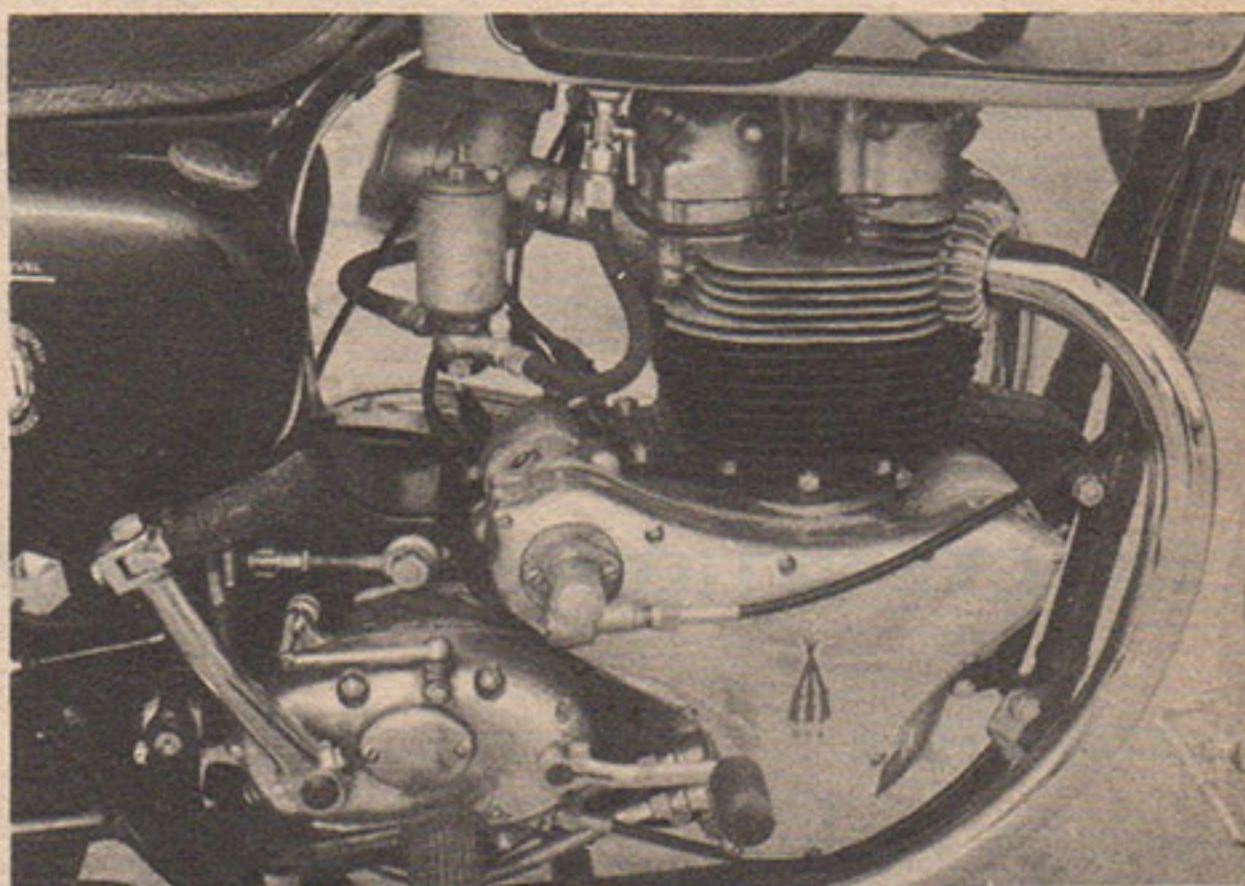
L'arbre à cames unique est situé derrière le bloc cylindre; les cames attaquent les tiges par l'intermédiaire de poussoirs à base plate.

Un pignon calé sur le vilebrequin attaque un train d'engrenages entraînant l'arbre à cames, la magnéto et la pompe à huile.

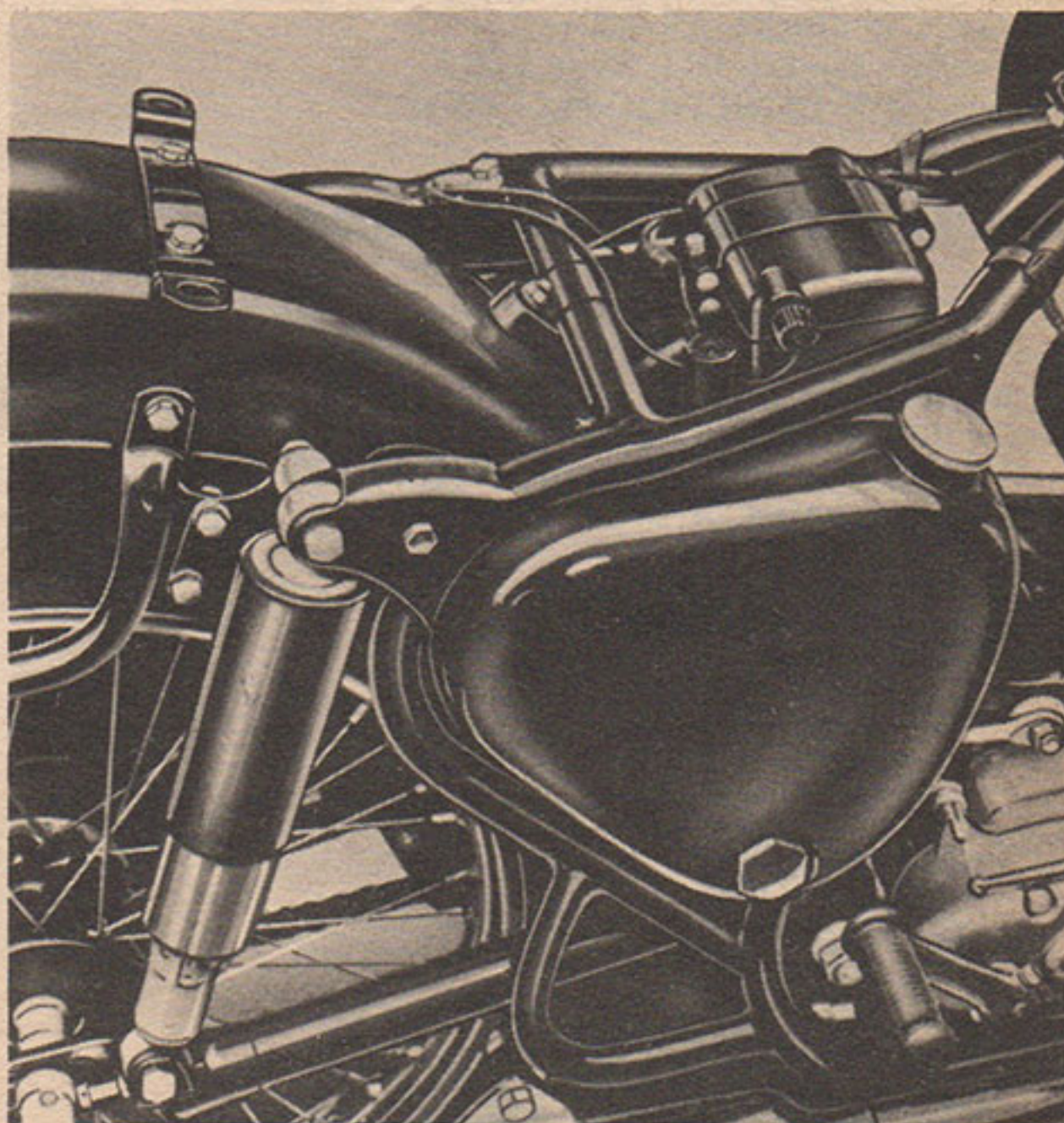
Cette cascade de pignons est masquée par un flasque qui,



Sur la tête de fourche, sont fixés le tachymètre et le compte-tours.



L'ensemble moteur-boîte.



La batterie est disposée sous la selle.

extérieurement renferme la chaîne de commande de la dynamo. Le tout est clos par un couvercle à vis.

A gauche le vilebrequin porte un pignon, monté sur amortisseur. Une chaîne assure la transmission. Le carter primaire étanche, en alliage léger coulé, comporte un orifice de regard. La contenance en huile est de 225 cm³.

Le graissage est assuré par une pompe double située à la base du carter moteur. L'huile, aspirée du réservoir est envoyée sous pression aux divers points à graisser par un réseau de canalisations internes. Les soupapes à billes et ressorts tarés, limitent le débit en fonction du régime, et ferment le circuit quand le moteur est à l'arrêt pour éviter au carter moteur un remplissage intempestif.

Par gravité le lubrifiant retombe au fond du carter, où la pompe de retour l'aspire au travers d'un filtre circulaire, et le renvoie au réservoir, où un second filtre élimine les impuretés.

Une magnéto Lucas à avance manuelle assure l'allumage. La dynamo située à l'avant du moteur est protégée par un petit carter en tôle. Elle alimente la batterie par l'intermédiaire d'un régulateur de tension.

Le carburateur Amal est un 10 TT 9.

Les tubes d'échappement sont directement emmanchés dans la culasse, avec colliers ailettes enjoliveurs.

La boîte de vitesses est une classique B.S.A. avec embrayage à cinq disques fonctionnant à sec. Elle coulisse longitudinalement, grâce à un système à vis et contre-écrou placé sur le support flasque, afin de permettre le réglage de tension de la chaîne primaire.

Le moteur a un taux de compression de 8 à 1. Le constructeur annonce 40 ch à 6 000 tr/mn.

Allumage : magnéto Lucas : avance 9,5 mm ou 36° avant

PMH (pleine avance).

Bougies : Champion NA 10.

Carburateur : Amal 10 TT 9.

Gicleur principal : 340 ; aiguille : position n° 4.

Dynamo Lucas 60 W.

Transmission primaire : chaîne sous carter étanche 18.

Embrayage 5 disques à sec.

Boîte quatre vitesses : rapports finals :

1^{re} : 11,68.

2^e : 7,96.

3^e : 5,48.

4^e : 4,53.

Graissage sous pression par pompe double.

Contenance de la boîte : 0,570 l.

Contenance du carter primaire : 0,225 l.

Huile moteur : été SAE 40 ; hiver SAE 30.

Poids à vide de la machine : 190 kg.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

PARTIE CYCLE

Cache double berceau.

Fourche télescopique, suspension arrière oscillante (amortisseur hydraulique).

Roues de 19" : pneu AV 3,29 × 19 ligné, AR 3,50 × 19 pavé.

Freins : AV : ϕ 203 mm × 35 mm ; AR : 177 × 30 mm.

Moyeux : à broche AV-AR.

Réservoirs : essence 18 l, huile 2,75 l.

Batterie : 6 V 12 AH ; dynamo : 60 W.

GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Bicylindre twin à soupapes en tête culbutées.

Course/alésage : 70 × 84 mm.

Cylindrée : 645 cm³.

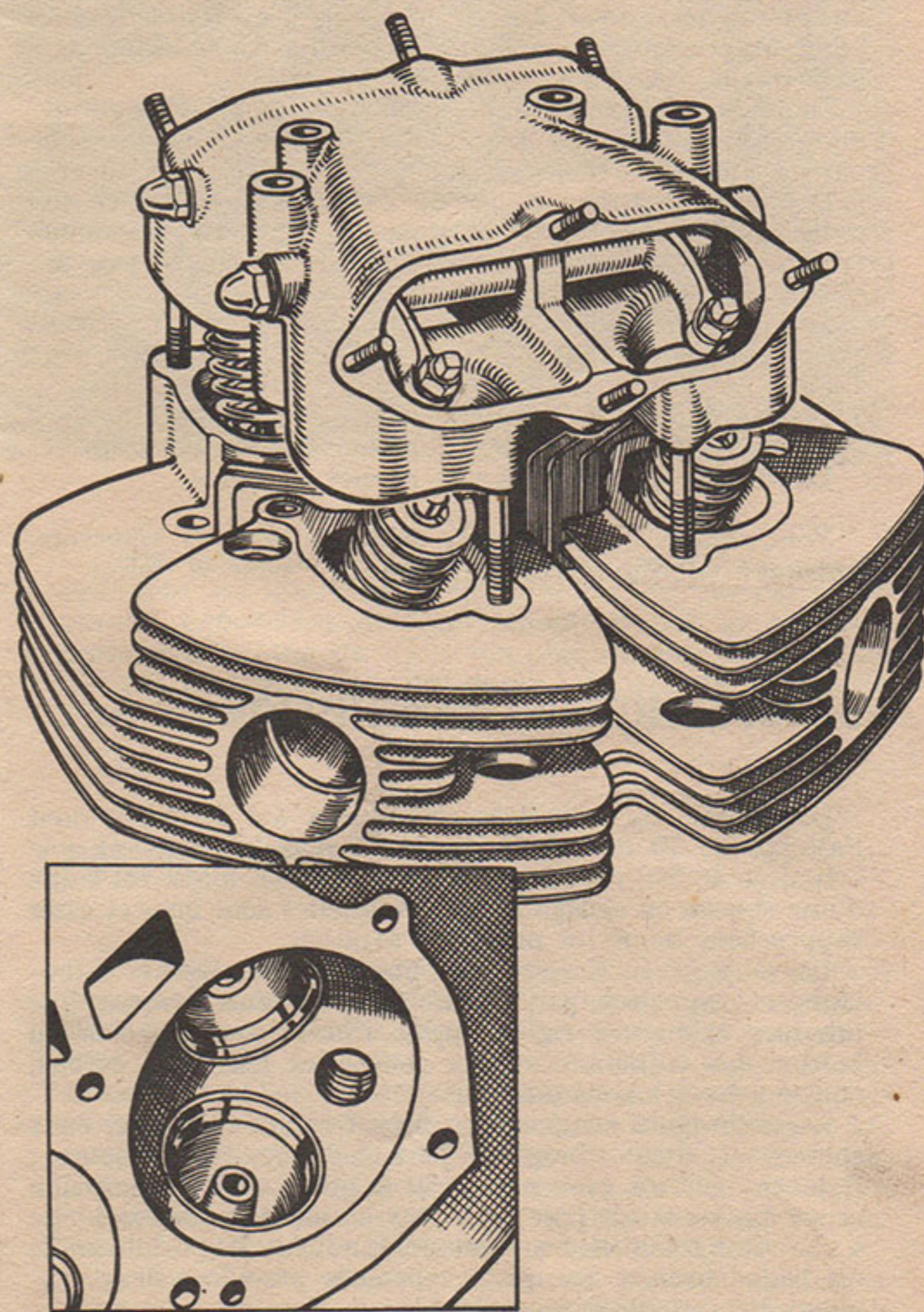
Calage de la distribution :

AOA = 42° RFA = 62° AOE 67 RFE = 37°.

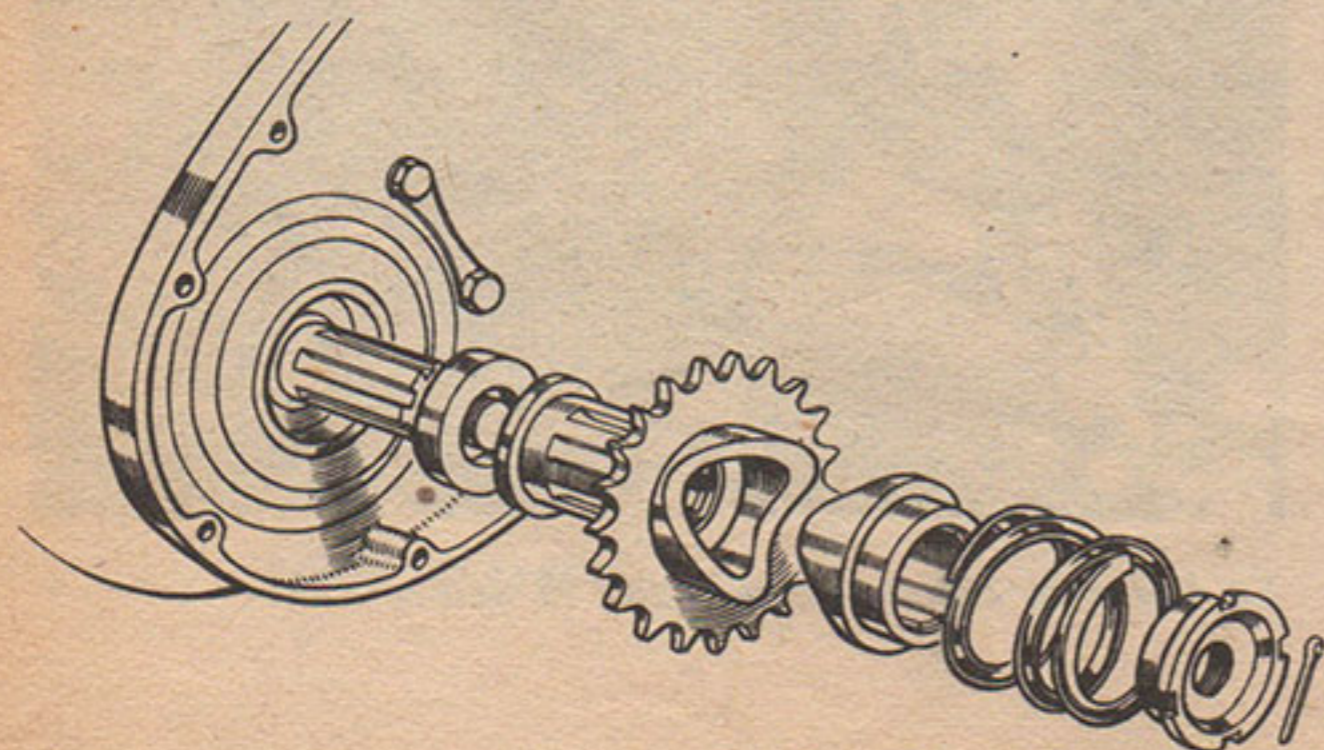
Jeux aux soupapes (à froid) : admission : 2/10 ; échappement : 2/10.

Rapport volumétrique : 8 à 1.

Puissance : 40 ch à 6 000 tr/mn.



Ci-dessus : La culasse en alliage léger et son boîtier. — A gauche : Le pignon moteur et son amortisseur de choc.



Essai à Montlhéry

La Road Rocket n'est pas une inconnue pour nous, à l'occasion d'un récent reportage en Allemagne, nous avons pu apprécier ses brillantes qualités routières. Tout d'abord il est bon de constater que même sur les autostrades la vitesse maximum n'est pas souvent utilisable. Avec une machine d'une telle puissance, la circulation s'effectue par bonds successifs, on a l'impression de rouler tout seul sur la route. Même une voiture à vitesse de pointe équivalente, ne résiste pas à l'accélération.

La Road Rocket est confortable, donc peu fatigante sur un long parcours, mais la souplesse de sa suspension ainsi que l'étendue de son débattement ne sont pas toujours sans influence sur la tenue de route. Il est recommandé de maintenir les amortisseurs hydrauliques en parfait état.

Par un beau temps chaud, nous sommes allés à l'autodrome après avoir fait le plein en super-carburant. Le tour de piste en position touriste fut bouclé en 59 s 1/5 à la moyenne horaire de 154,960 km/h qui est remarquable. En position effacée nous obtenons 54 s 3/5 : moyenne 168,015 km/h.

A cette allure la mollesse de la fourche provoque un léger louvoiement qui heureusement ne prend aucune ampleur. C'est pour nous la meilleure moyenne réalisée avec une machine de tourisme depuis le début de nos essais.

Le routier devait également nous apporter des satisfactions. Le meilleur tour fut exécuté en 5 mn 02 s 3/5, soit une moyenne de 109,229 km/h. Il faut noter à la décharge du moteur, que le freinage perdit une partie de son efficacité à partir du deuxième tour, ce qui n'est pas sans répercussion sur la moyenne générale. Cette petite défaillance du freinage fut d'autant plus sensible que la vitesse de pointe était élevée. Néanmoins, à aucun moment le contrôle de la machine ne put nous échapper.

RÉSULTATS D'ESSAI

Temps : Beau, chaud, vent nul.

Réglages : d'origine. Super carburant.

Piste de vitesse : 2 548 m.

Position normale : 59 s 1/5, moy. 154,960 km/h.

Position allongée : 54 s 3/5, moy. 168,015 km/h.

Circuit routier : 9.181 m.

Meilleur tour : 5 mn 02 s 3/5, moy. 109,229 km/h.

Accélérations :

100 m : 6 s 2/5, moy. 56,250 km/h.

200 m : 9 s 4/5, moy. 73,458 km/h.

300 m : 12 s 2/5, moy. 87,084 km/h.

400 m : 15 s 2/5, moy. 93,492 km/h.

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

AVANTAGES

Performances intéressantes.

Machine confortable.

Moteur souple et puissant.

Consommation raisonnable.

Prix étudié.

DÉFAUTS

Vibrations à certains régimes.

Manque de rigidité de la fourche.

Voici les accélérations chiffrées : le 100 m fut exécuté en 6 s 2/5 à la moyenne de 56,250 km/h. Cette performance n'est peut-être pas transcendante en raison du rapport de première qui est assez long, mais sur les 200 m, cette démultiplication permet un temps intéressant : 9 s 4/5, ce qui donne 73,458 km/h. Toujours en changeant de vitesse à 6 000 tr/mn, nous obtenons 12 s 2/5 aux 300 m, moyenne 87,084 km/h et 15 s 2/5, soit 93,492 km/h aux 400 m, ce qui est particulièrement brillant.

L'arrêt à 50 km/h en agissant sur les deux freins est obtenu en 10 m.

Sur la route la consommation ne dépasse guère 5 l aux 100 km.

Compte tenu de nos différents tests, la Road Rocket est véritablement une des machines les plus puissantes offertes sur le marché français. Elle a pour elle son confort, sa rapidité, sa finition, sa faible consommation ; nous retiendrons contre elle des vibrations désagréables à certains régimes qui ont pour corollaire le desserrage de la boulonnerie et les fuites d'huile susceptibles d'en découler.

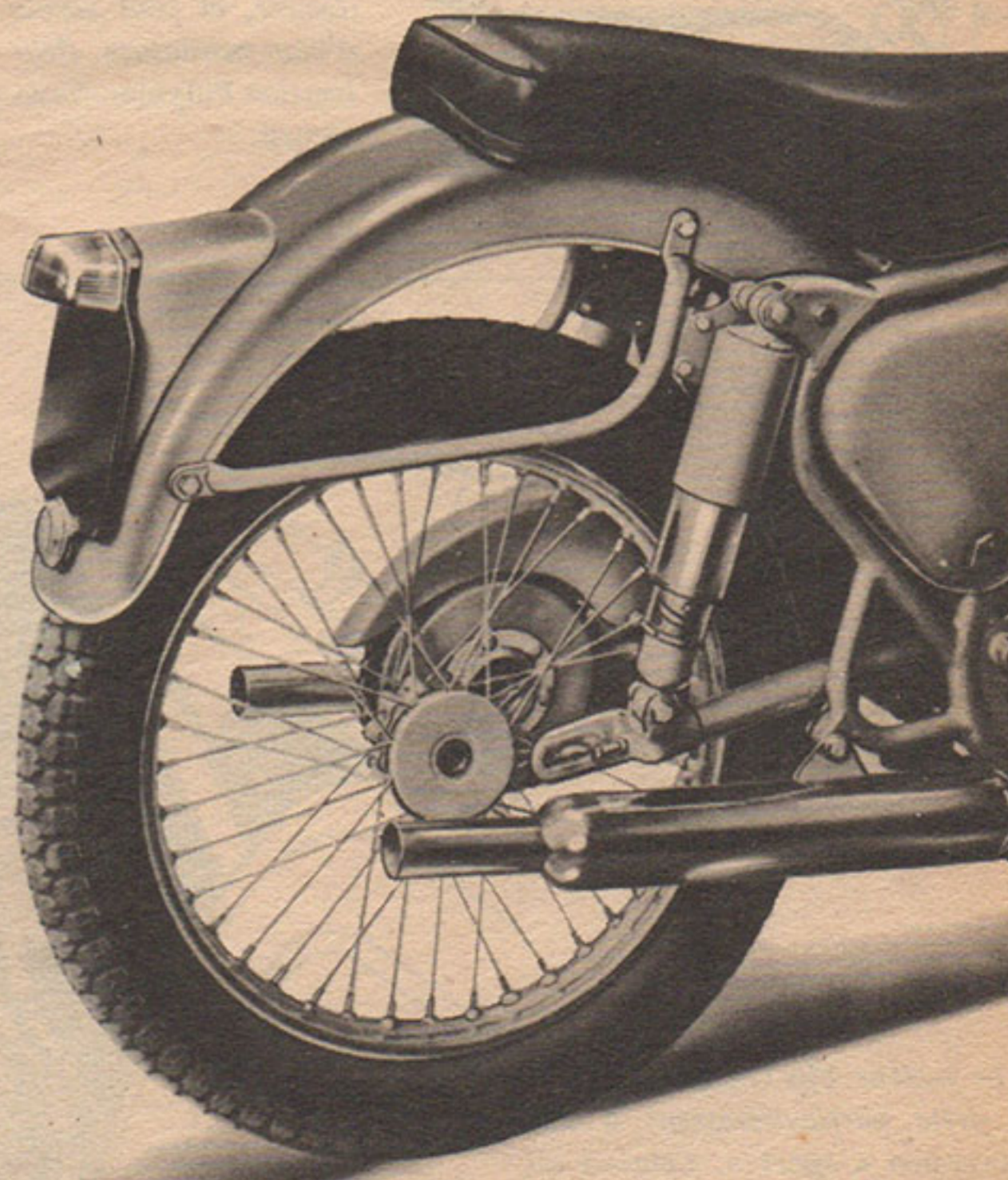
Nous reprocherons également le guidage insuffisant de la fourche qui vibre dans le sens longitudinal, à grande allure.

Le freinage, insuffisant pour un circuit de vitesse, est néanmoins assez puissant pour l'usage routier. Cette machine qui est avant tout une routière, reste agréable par sa souplesse, il est aisé de rouler à 55/60 km/h en quatrième, ce qui s'avère parfois nécessaire en ville étant donné la sonorité de l'échappement.

La boîte de vitesses est également sans reproche : les rapports sont bien étagés et les changements s'effectuent avec précision.

Bien entretenue, cette machine donnera de grandes satisfactions à l'amateur de vitesse, et l'on doit avant toute chose considérer le prix d'achat, qui, si l'on peut dire, démocratise ce racer.

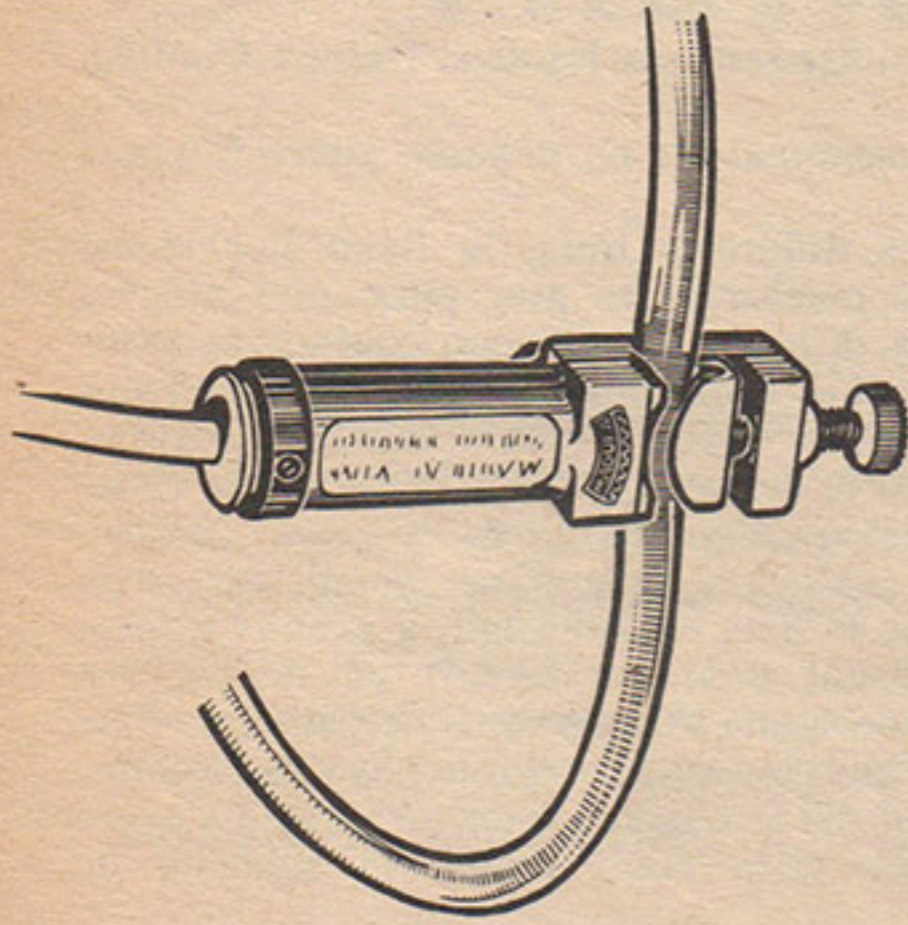
A. NEBOUT.



Dans le moyeu à broche, l'entraînement de la roue s'effectue par des cannelures.

VU POUR VOUS

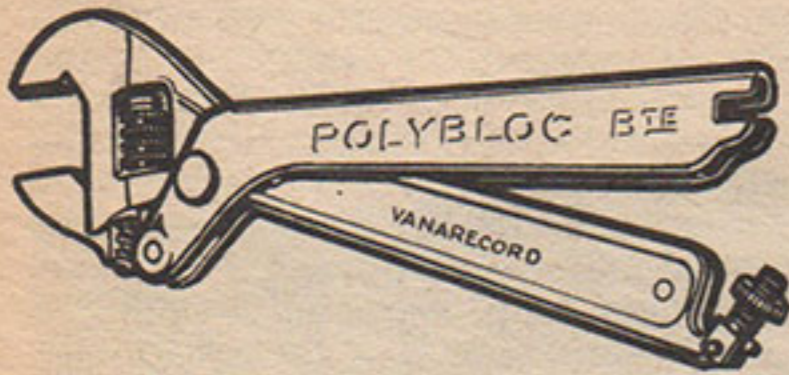
VU POUR VOUS



CHEZ
RÉVIL

Graisseur
de câble
Oifix :

Après avoir fait un petit trou dans la gaine du câble à lubrifier, on place celle-ci dans l'appareil, comme indiqué sur notre dessin. L'huile contenue dans le graisseur s'écoulera lentement à l'intérieur de la gaine : on peut accélérer l'opération en soufflant dans le tube fixé sur le bouchon. C'est une réalisation Magura.



Cette clef à molette se bloque à l'ouverture désirée, et peut servir d'étau miniature. Réalisation Polybloc-Vanarecord.



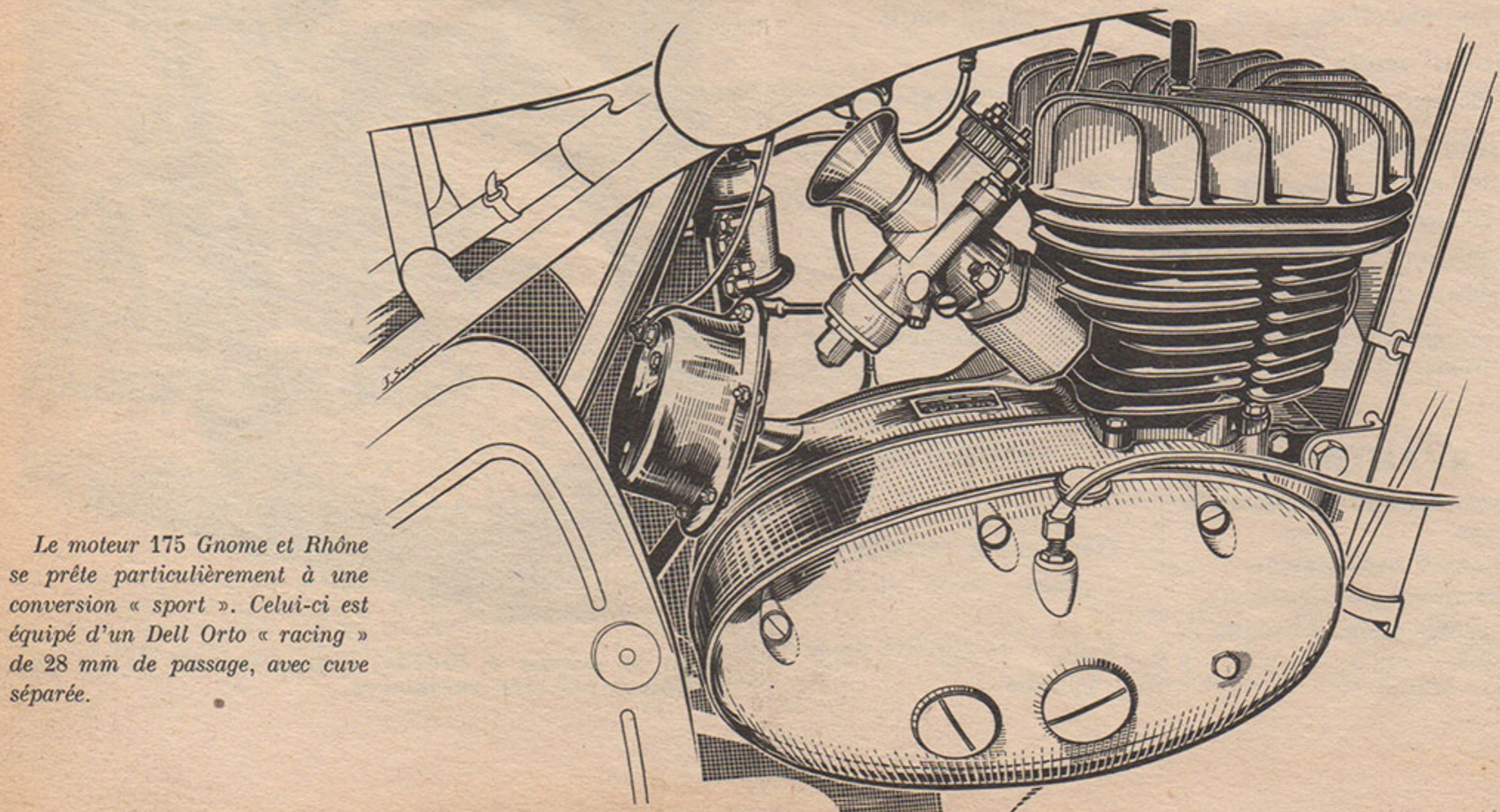
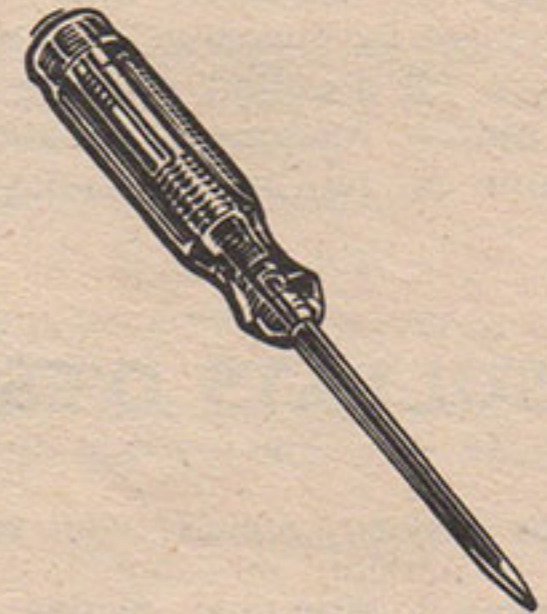
Jean Suxanne



Ces sur-gants en plastique protégeront efficacement le cuir de vos gants, par temps de pluie, ce qui en augmentera d'autant la durée.



Ce tournevis possède un manche transparent, renfermant une lampe fluorescente, qui, en s'allumant, indique le bon fonctionnement des circuits électriques. Ceci évite, par exemple, d'avoir à démonter la bougie pour vérifier si l'étincelle jaillit entre les électrodes.



Le moteur 175 Gnome et Rhône se prête particulièrement à une conversion « sport ». Celui-ci est équipé d'un Dell Orto « racing » de 28 mm de passage, avec cuve séparée.

Les 6 jours Internationaux

Qui a pu assister une fois à cette belle épreuve et a vécu dans l'ambiance si sympathique de ces journées de sport ne manque pas d'y revenir.

Cette année, l'attrait était encore plus grand. Il s'agissait en effet du trial le plus international d'après-guerre, puisque dix-neuf nations allaient y être représentées et que parmi les 320 engagés, certains étaient pour nous de vrais inconnus : Russes, Roumains, Hongrois et Bulgares ne se voient en effet pas souvent dans les épreuves occidentales.

Et puis, cela allait se passer autour de Garmisch, dans cette jolie région des Alpes bavaroises, au seuil de ce Tyrol si pittoresque et si hospitalier.

En route donc pour Garmisch, où nous arrivons le dimanche 16 septembre par un soleil éblouissant (qui ne nous a du reste pas quitté depuis le départ).

Mais ce n'est plus Llandridod, et nous regrettons un peu dès notre arrivée l'intimité toute motocycliste qui régnait dans cette petite ville : Garmisch et Partenkirchen « the twin Bavarian townships » comme disent les Anglais, stations de sports d'hiver mondialement connues, forment une agglomération beaucoup plus importante et nous nous y sentons tout d'abord un peu perdus. Enfin, après quelques renseignements aussi aimablement que très largement prodigués par de nombreux agents aux dolmans immaculés, nous voici enfin au Ski Stadium, centre des opérations.

Le stade est joliment situé au pied de collines boisées où se dresse l'imposant tremplin de ski ; derrière le stade, un immense parking où sont installés les « service departments » des maisons d'huile, de pneus, bougies, etc., de tous pays ; tous fortement décorés et enrubannés avec, comme fond, le Zugspitze un peu estompé par la brume. Cela ne manque pas d'allure.

Nous nous dirigeons aussitôt vers le Bureau de Presse où une aimable jeune femme s'exprimant dans un français correct nous remet insignes, brochures et cartes. Elle nous fait part également des facilités qui nous sont données pour nous mettre en relation avec nos rédactions (ce dont nous n'abuserons pas) et nous signale que si nous n'avons pas de véhicule pour nous rendre aux points intéressants du circuit, une maison de Garmisch met gracieusement à notre disposition des petits véhicules 4 roues, les « GOGGO », ainsi qu'un confortable casse-croûte accompagné d'une bouteille thermos de thé.

Elle nous recommande dans ce cas de nous faire inscrire suffisamment tôt, car il y a des amateurs.

Première impression d'une organisation parfaite, dont malheureusement certains incidents viendront faire douter par la suite.

Tranquillisé par cet accueil, nous nous préoccupons du logement, ce sera chose facile, mais dans un quartier opposé de Garmisch, où nous trouverons pour un prix raisonnable hospitalité confortable, luxueuse même, ainsi qu'aimable réception.

Nous retournons aussitôt au Ski Stadium où l'on travaille ferme aux dernières retouches et où se continuent les vérifications.

Dans un coin, nous remarquons un lot de machines espagnoles, de 350 et 500 Sanglas et des 250 Ossa, à peu près inconnues en France ; présentation impeccable. Puis arrivent des Nordiques, les Suédois, vieux habitués des Six Jours, montés sur N.V. et Monarques, parmi eux des soldats avec des Monarques, type armée. Un de leurs officiers, qui est en train de poinçonner la Gold Star, nous fait remarquer (en anglais !) que si sa machine est de fabrication britannique, les tambours de frein avant et arrière de cette dernière, très généreux du reste, sont eux de fabrication suédoise.

Revenus au Bureau de la Presse dans la soirée, nous aurons le plaisir de retrouver un collègue français, habitué des Six Jours, qui nous apprend en dernière minute certaines modifications. Entre autres, le numéro 226 D.K.W. Otto Brack, dont nous aurons l'occasion de reparler, est remplacé par Bodmer, anciennement numéro 224, qui est, lui, remplacé par Ott Herbert, champion de moto-cross.

En principe, 313 concurrents doivent prendre le départ demain matin à 6 heures. Pendant que l'on procède à la vérification des dernières machines, bulgares et roumaines, le soleil se couche derrière le Zugspitze et le crépuscule descend lentement sur les tentes U.S.A. dans lesquelles, 313 machines pimpantes venant de tous les coins d'Europe sont parquées dans l'attente des dures épreuves qu'elles vont subir pendant ces six jours.

Malgré la belle soirée d'hier, il a plu dans la nuit. Ce matin, le temps est fortement brumeux et il ne fait pas chaud sur le terre-plein du départ.

Parmi les 313 concurrents : 5 concurrentes. 1 allemande : 175 Express. 1 anglaise : 199 Triumph. 3 Russes : 2 sur 150 CZ

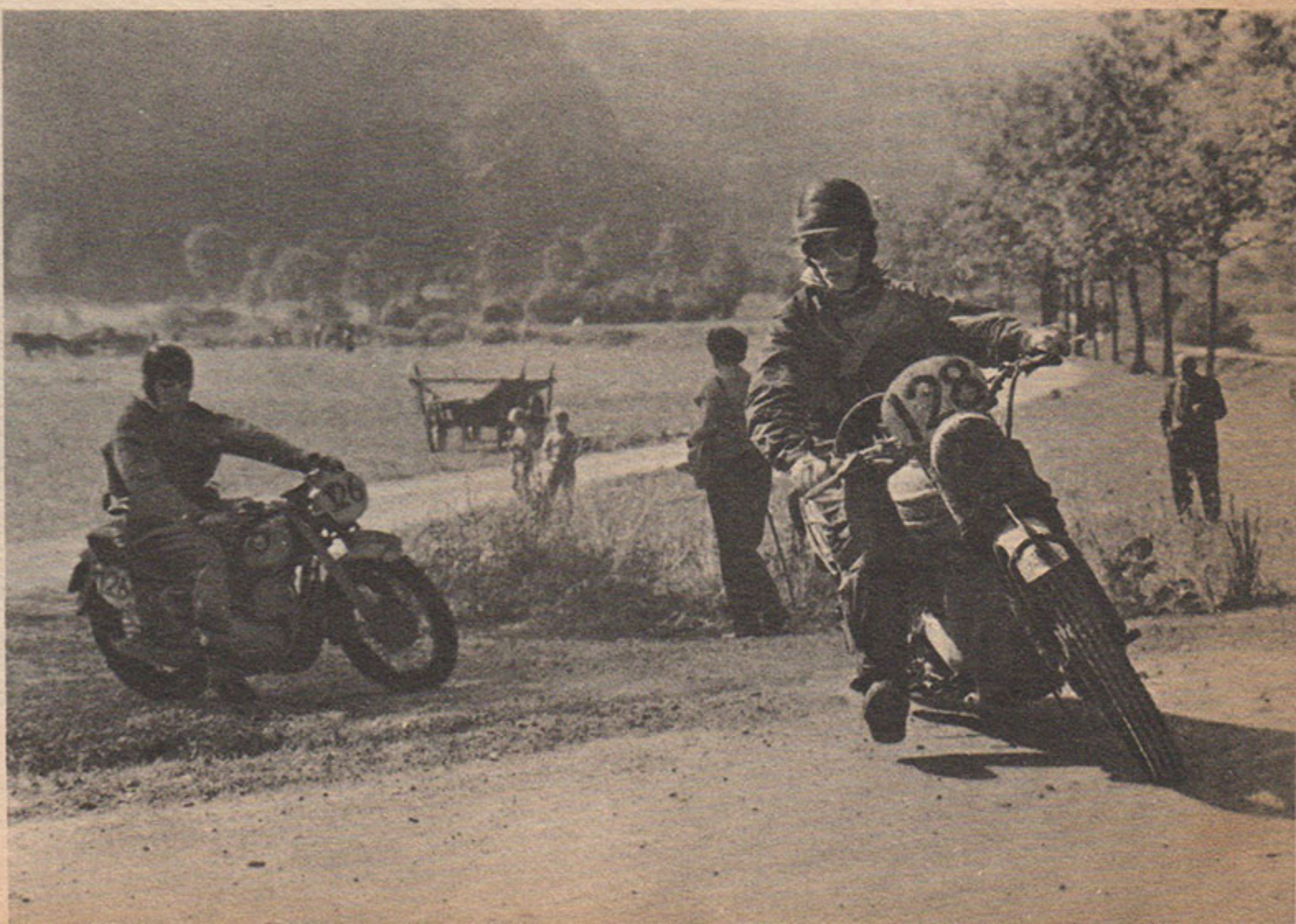
tchèque, 1 sur 125 K. 55, machine de son pays.

Instant pathétique du premier départ de ces trente et unième Six Jours. Puis, les conducteurs sont lâchés par groupes de trois, toutes les minutes, pour une première ronde de 196 km.

Cette année en effet, les parcours sont moins longs que les autres années, mais doivent être couverts deux fois dans la journée : cette modification, qui facilite sans aucun doute la tâche des organisateurs, ne me paraît pas très heureuse ; les concurrents se souvenant des endroits difficiles du premier tour se méfient, et que dire des Allemands qui, pour la plupart, ont déjà suivi ces itinéraires lors des 3 jours de l'ADAC. (Il est vrai que l'avenir sans doute démontrera que les circuits sont si durs et les difficultés si nombreuses, que connues ou pas, il faut les surmonter.)

Au cours des départs, il nous est permis d'inspecter un peu le matériel russe, centre de curiosité de ces Six Jours. Il s'agit de monocylindres 2-temps de 350 cm³ Isch et de 750 cm³ flat twin M, 72 mélange de B.M.W. et de Zündapp d'avant-guerre, ainsi que de petits 125 cm³ K. 55, ressemblant aux anciennes D.K.W. avec quelques CZ. Tout cela semble peu préparé et de présentation modeste. Par contre, conducteurs et conductrices paraissent décidés et nous aurons l'occasion de voir par la suite que ce sont tous des sportifs téméraires et adroits.

Dès le départ, les difficultés commencent et, aussitôt après un petit kilométrage sur route asphaltée, c'est tout de suite une côte de plus de 30 % suivie dans la région de la « Gerolder Alpe » d'un chemin forestier assez long, particulièrement boueux et encombré de roches et de racines, qui éprouve durement les concurrents. Cela du reste ne s'améliore guère par la suite et se termine par le passage dans le lit de l'Isard, où cailloux roulants et gués impressionnants finissent d'écoe-



Six jours Internationaux

rer les 6-daymen et provoque dès le premier tour quinze abandons.

Comptant voir renouveler le spectacle de ce difficile passage lors du deuxième tour, nous décidons, après avoir ingurgité un goulasch réconfortant, de nous diriger vers l'Isard. Après la route normale, nous empruntons d'abord une petite route de campagne, puis le lit même du fleuve en partie desséché, où nous avons la chance de rencontrer des motards français, les seuls probablement venus à Garmisch. A signaler, dans ce non-stop, la haute tenue de la 2 ch Citroën du collègue qui enthousiasme les rares spectateurs assez audacieux pour se trouver en cet endroit.

Manque de chance : à la suite de réclamations de nombreux concurrents ayant trouvé cette partie du parcours vraiment trop dure, il a été décidé de modifier l'itinéraire pour le deuxième tour et nous entendons bientôt les concurrents défilant sur la grand-route de Wallgau pendant que nous sortons avec quelques difficultés du lit de l'Isard.

Bob Manns (500 A.J.S.) rentrait au quartier des coureurs, le carter de chaîne primaire cassé. Ayant eu des pièces détachées, il commençait à faire la réparation. Le « chahut » éclatait lorsqu'un commissaire protestait en disant que cette réparation était contre toutes les règles. Les Anglais Austice et Baughan s'en mêlèrent, la dispute fut générale et il semblait qu'un véritable système d'espionnage contre l'aide extérieure avait été organisé.

Si les après-midi sont ensoleillés, chauds même, toujours ce brouillard humide pendant la matinée, qui rend la conduite difficile.

Plutôt que d'assister au départ, nous décidons d'aller voir les concurrents peu de temps après sur une petite route qui passe derrière les casernes, situées à l'ouest de Garmisch.

C'est un chemin plutôt qu'une route, interdit en temps normal aux voitures et aux motos, très sinueux avec quelques dos d'âne; ces derniers, pris à grande allure par nos motards, nous permettent d'assister à des décollages spectaculaires, mettant à l'épreuve suspensions et tenue de route. Le mieux réussi sera un saut de 12 mètres (vérifiés) exécuté par un soldat britannique sur une Gold Star. Un peu plus loin, un brusque virage caché surprend quelques-uns des 6-daymen encore pas réveillés, et ces derniers quittent à 80 le chemin pour continuer dans une prairie aux hautes herbes située à plus d'un mètre en contre-bas. Quelques fractions de seconde d'étonnement en continuant de rouler, et tout le monde reprend la route un peu plus loin.

Après avoir assisté à ces passages, nous retournons rapidement « at home » pour un copieux Frühstück et nous reparons dans la direction d'Altenau où un passage particulièrement difficile nous a été signalé par le rapport de presse.

Le brouillard s'est levé lorsque nous arrivons à pied d'œuvre. Nous quittons la grande route et après avoir emprunté une petite route de terre, nous sommes bloqué par les voitures et motos des spectateurs déjà nombreux. Nous arrivons avec beaucoup de mal à trouver un petit

coin pour garer la Dauphine et juste à ce moment-là passe un camion de la Technisches Hilfswerk. C'est bon signe : le passage doit être vraiment dur, car les hommes de la T.H.W. sont chargés de retaper les endroits devenant vraiment infranchissables.

Il s'agit en l'occurrence d'une descente en forêt vers un petit gué, suivie d'une dure montée, boueuse et rocailleuse, donnant après le passage d'un petit pont de bois sur une prairie marécageuse à souhait. Au bout de ce borborygme, un petit raidillon avec virage en épingle, type cross, rejoint la petite route où sont garés les véhicules des spectateurs.

A première vue, cela paraît vraiment infranchissable et nous allons certainement assister à du vrai sport!

Pendant près de deux heures, nous profitons en effet d'un spectacle inimaginable et la grande majorité des concurrents arrive à s'en sortir, certains même et particulièrement les Anglais au style coulé, sans mettre un pied par terre. Quelle classe! Certains malchanceux, restent par contre figés dans cette boue et ce n'est pas une petite affaire de décoller les machines de ce cloaque qui fait ventouse. Le 114 entre autres, 500 A.J.S. de Stelling, malgré l'énorme branche de sapin qu'il a prise comme levier, y passera un bon quart d'heure. Nina, une des deux seules femmes restant en course, Nina à la silhouette bien féminine, fera dans cette boue une démonstration de patience et d'énergie vraiment admirable.

Ce n'est que le premier tour et tous ces efforts devront être recommencés l'après-midi... Belle école de courage.

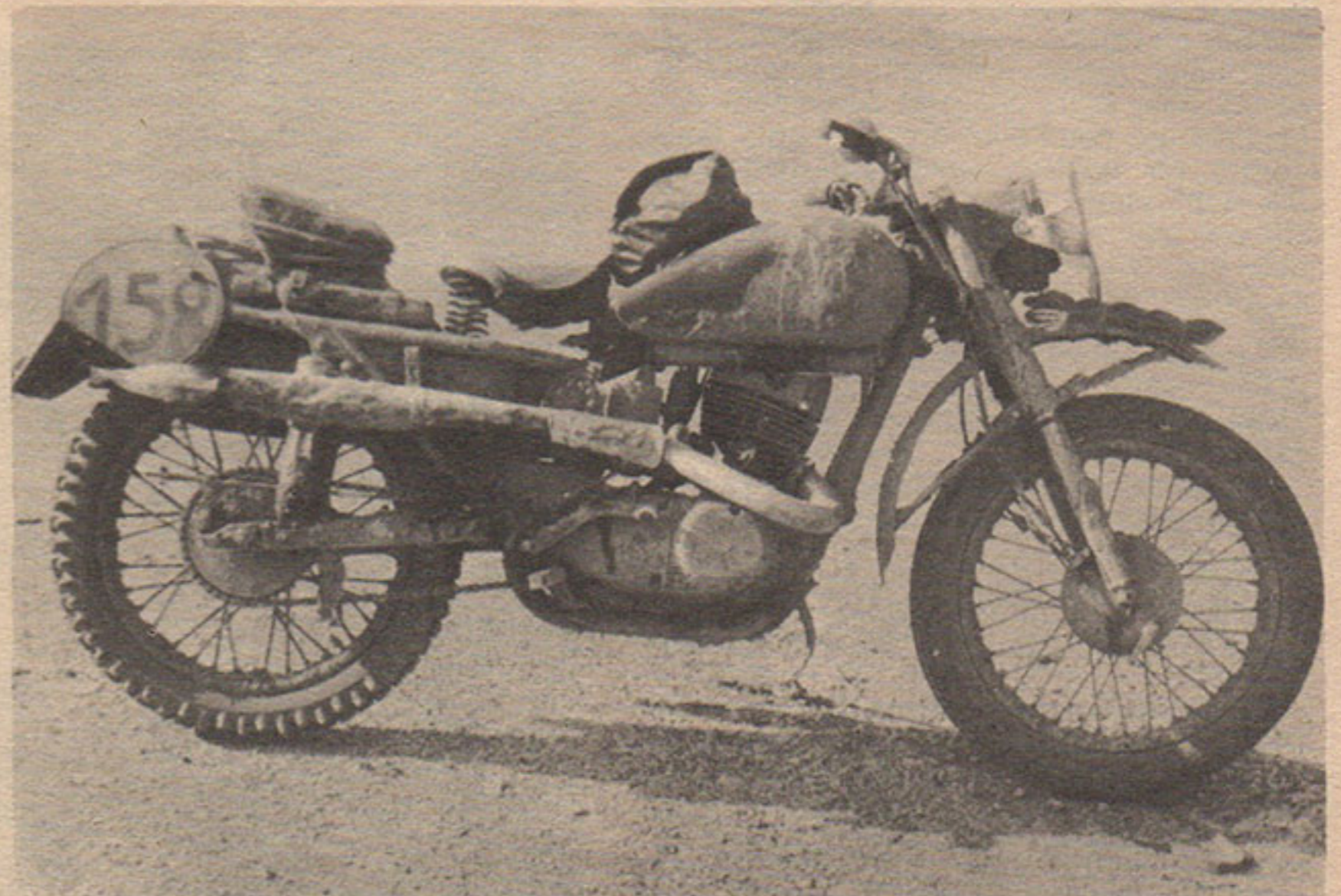
Lors du deuxième tour, le coureur suédois Bengt, Malgrem (264) Monark 175 de l'équipe du Vase, assez sérieusement blessé à la tête, sera secouru par les pilotes russes du sidecar M 72 270 du Trophée, qui, n'hésitant pas à s'arrêter, s'occuperont de le faire transporter à l'hôpital de Murnau et perdront ainsi un temps précieux qu'ils ont beaucoup de mal à récupérer : beau geste sportif qui leur vaudra les félicitations du jury et 10 minutes de dédommagement au départ du lendemain matin.

Pour terminer, il se produira un incident qui fera date dans l'histoire des Six Jours. Un membre du jury s'apercevait que la machine de Bodmer n'était pas dans le parc fermé, tandis que sa carte avait été contrôlée et timbrée. (Explication : Bodmer tournait encore). En même temps, on s'apercevait qu'une machine identique — celle de Ott — avait été retirée pour des raisons inconnues et plombée ensuite par le contrôle avec un nouveau numéro, le 226, c'est-à-dire celui de Bodmer. Il était clair qu'on essayait de garder l'homme dans la course pendant qu'on réparait sa machine. Cette grave infraction ne pouvant guère être « oubliée », la question fut débattue par les membres présents de la C.S.I. pendant deux heures avant d'être portée devant le jury le mercredi matin. Un peu plus tard, on informait le jury que les deux pilotes avaient abandonné.

Toujours ce vilain brouillard le matin, si néfaste pour les yeux des coureurs. Heureusement aujourd'hui, le temps se dégage assez rapidement et nous allons profiter d'une très belle journée d'automne. Le parcours étant le même que celui du deuxième jour, mais exécuté dans le sens inverse, nous décidons de pousser un peu plus loin du côté de Krent. Nous assistons dans cette région aux passages relativement faciles des concurrents dans une prairie ondulée et humide par endroits, dans un site typiquement bavarois, devant un public clairsemé, mais folklorique à souhait : villageois et villageoises en costumes du pays.

Sur la route qui nous ramène à Garmisch, nous nous arrêtons pour déjeuner dans une petite auberge de campagne, déjeuner fort agréable, où il nous est permis de déguster un petit vin du Rhin, remplaçant pour nous très avantageusement la meilleure bière!

Puis nous croisons de nouveau les coureurs du côté d'Oberammergau. (Décidément, on ne peut plus se déplacer dans cette région dans entendre le bruit rageur



Une machine soviétique.

Six jours Internationaux

des 2-temps allemands et italiens ou l'échappement plus sourd des gros monos anglais.) Il fait maintenant très beau, et la plupart des coureurs ont fixé sur réservoir ou garde-boue les chauds survêtements du matin. Certains autres portent en bandoulière soit un silencieux, soit un carter — rattrapés au vol ou ferrailant par trop.

Un petit coup d'œil en rentrant au Ski Stadium où les derniers arrivés font de la mécanique avant le parc fermé. Il y a foule auprès d'un Italien du Trophy, je crois qu'il redresse sa jante à grands coups de maillet, mais l'heure tourne et notre concurrent, surpris, se voit contraint d'enfourcher la moto et de rouler sur la jante jusqu'au parc, pneu et chambre sur l'épaule!

Du travail en perspective pour les dix minutes du lendemain matin.

Le temps est de plus en plus beau et nous avons décidé d'aller passer après-midi et soirée en Autriche, heureux de revoir cette belle ville d'Innsbrück.

Nous n'accorderons donc aux Six Jours que notre matinée et le plus pratique nous paraît être d'aller voir les concurrents près de Mittenwald. Là, après avoir traversé l'Isar, ils doivent emprunter une petite route extrêmement étroite et très marécageuse, encombrée de roches et de racines.

(En nous rendant à Mittenwald, nous montons un couple de stoppeurs un peu Saint-Germain, mais bien sympathiques tout de même. Elle Autrichienne, lui Hollandais, « monté sur sabots d'origine ». C'est vraiment l'Europe unie.)

Par suite du beau temps de ces derniers jours, la petite route en question est beaucoup moins boueuse que nous ne le pensions; nous assistons néanmoins à quelques beaux passages, la plupart des concurrents ayant du reste l'air de peu se soucier des ornières traîtresses qui feraient pourtant hésiter le motocycliste moyen. Mais nous sommes au quatrième jour de ce trial, et ceux qui sont encore en course ont subi pendant cette période un bel entraînement.

Nous quittons nos gars et nous nous

dirigeons vers Innsbrück par la belle route qui, après avoir longé la vallée de l'Isar et traversé la frontière à Scharnitz, descend assez brusquement vers l'Inn par le Zirlerberg (20 %).

Quel spectacle grandiose! nous sommes en plein Tyrol.

Pendant que nous flânons dans le Maria Theresien Strasse, les concurrents continuent sévèrement éprouvés par les anciennes routes de Kesselberg et d'Etallerberg.

Les Anglais perdent toute chance de gagner le Trophy, le cadre de la Royal Enfield de Brittain ayant rendu l'âme dans la descente de Kessel.

Le coureur autrichien Husar fait une chute sérieuse et l'état de sa machine l'oblige à abandonner: encore un autre.

Enfin, au contrôle de Kochel, la Puch du Hollandais Ollie a grillé complètement.

Rentrés fort tard d'Innsbrück nous ne sommes pas assez courageux pour assister au départ de la première ronde et nous nous contentons d'aller voir l'arrivée de ce premier tour, nous réservant pour l'après-midi un spectacle de choix: la montée de la vieille route de Kesselberg.

A l'arrivée de ce premier tour du cinquième jour, les hommes et les mécaniques commencent à être très sérieusement marqués: marchepieds manquants, guidons tordus, silencieux aplatis, carters rafistolés avec du fil de fer; côté conducteurs, quelques pansements et pas mal d'albuplast. Deux dures journées restent pourtant encore et si le beau temps continu de ces jours derniers commence à rendre moins pénibles certains passages boueux, les fameuses routes d'Etaller et de Kesselberg, presque impraticables, véritables torrents desséchés, restent terriblement meutrières.

En route donc vers Kesselberg, direction Munich, près des beaux lacs de Walchensee et de Kochelsee.

Un peu avant Kochel, l'immense foule des voitures et motos stationnées sur le bord de la route nous facilite le repérage de l'endroit critique et, dès en arrivant,

nous nous rendons compte immédiatement de la difficulté de ce passage.

Après avoir non sans mal réussi à parquer les voitures, nous empruntons pédestrement, au milieu d'une foule considérable et fortement colorée, cette fameuse ancienne route de Kesselberg. C'est d'abord un petit sentier caillouteux et raviné qui, après avoir passé sous un tunnel, prend un pourcentage impressionnant qui le fait plutôt ressembler à un escalier en fort mauvais état. C'est donc cette grimpe que nos 6-daymen vont devoir gravir et cela paraît presque impossible à première vue. Tous les 20 mètres, infirmiers et brancards attendent, affirmant le côté périlleux de cette montée.

Mais bientôt, les premiers concurrents arrivent, et dans un enthousiasme indescriptible les uns après les autres s'attaquent courageusement à ce dur morceau. Les pneus fument par suite du patinement des roues arrière, cela sent la garniture d'embrayage, l'huile brûlée, le moteur chaud! Incapables de diriger leurs machines qui ruent de droite et de gauche et se mettent en travers, les concurrents s'efforcent de ne pas rentrer dans les spectateurs (plus d'un millier) qui se resserrent de plus en plus... Et pourtant, il n'arrive pas de catastrophe!

Par endroits, des paquets de machines obstruent presque complètement cet étroit passage et malgré ces difficultés, quelques 6-daymen arrivent tout de même à passer, certains même sans mettre un pied à terre, dans le plus pur standing-on-the-footrests, English style. L'ovation devient alors du délire!

Les moins favorisés, qui réussissent à repartir après plusieurs arrêts ont eux aussi droit aux applaudissements et il faut reconnaître que cette foule très sportive est absolument impartiale. Nina très applaudie fait partie de ces moins favorisés.

Tous les sidecars sont aidés par les hommes de la T.H.W.

Et dire que demain, avant l'épreuve de vitesse, les concurrents devront affronter pareilles difficultés!

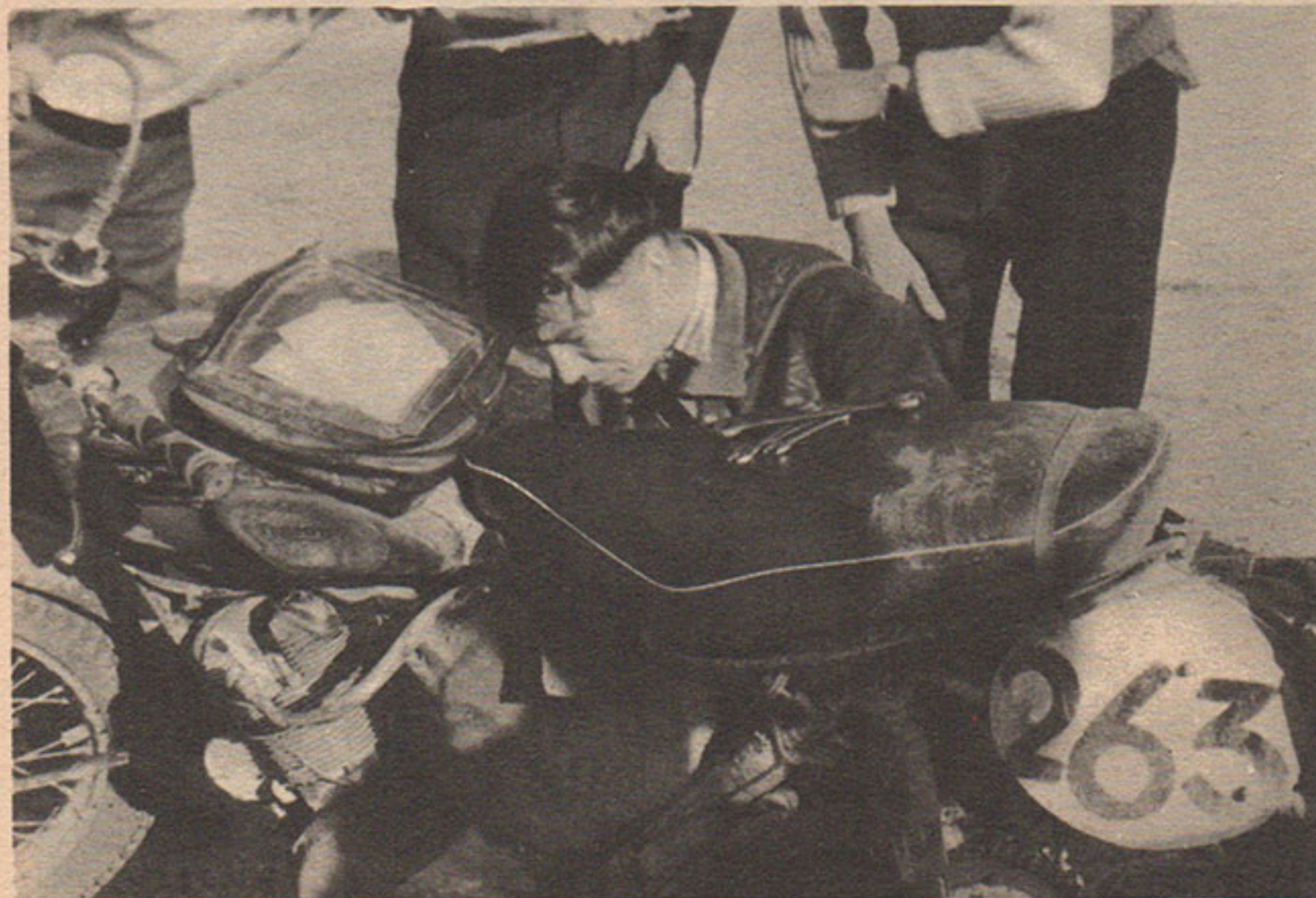
Nous rentrons émerveillés de la classe de la plupart de ces gars-là.

Pour le dernier jour, le Comité d'organisation n'a pas laissé chômer les concurrents et ceux-ci, avant de participer à l'épreuve de vitesse, doivent s'y rendre par un parcours de 130 km seulement, mais empruntant encore une fois les tronçons les plus difficiles des journées précédentes. Entre autres, la descente de l'ancienne route de Kesselberg et la montée de l'Etaller Berg.

Profitons-en donc pour finir par ce spectacle de choix et allons applaudir les survivants dans la montée de la vieille route de l'Etallerberg.

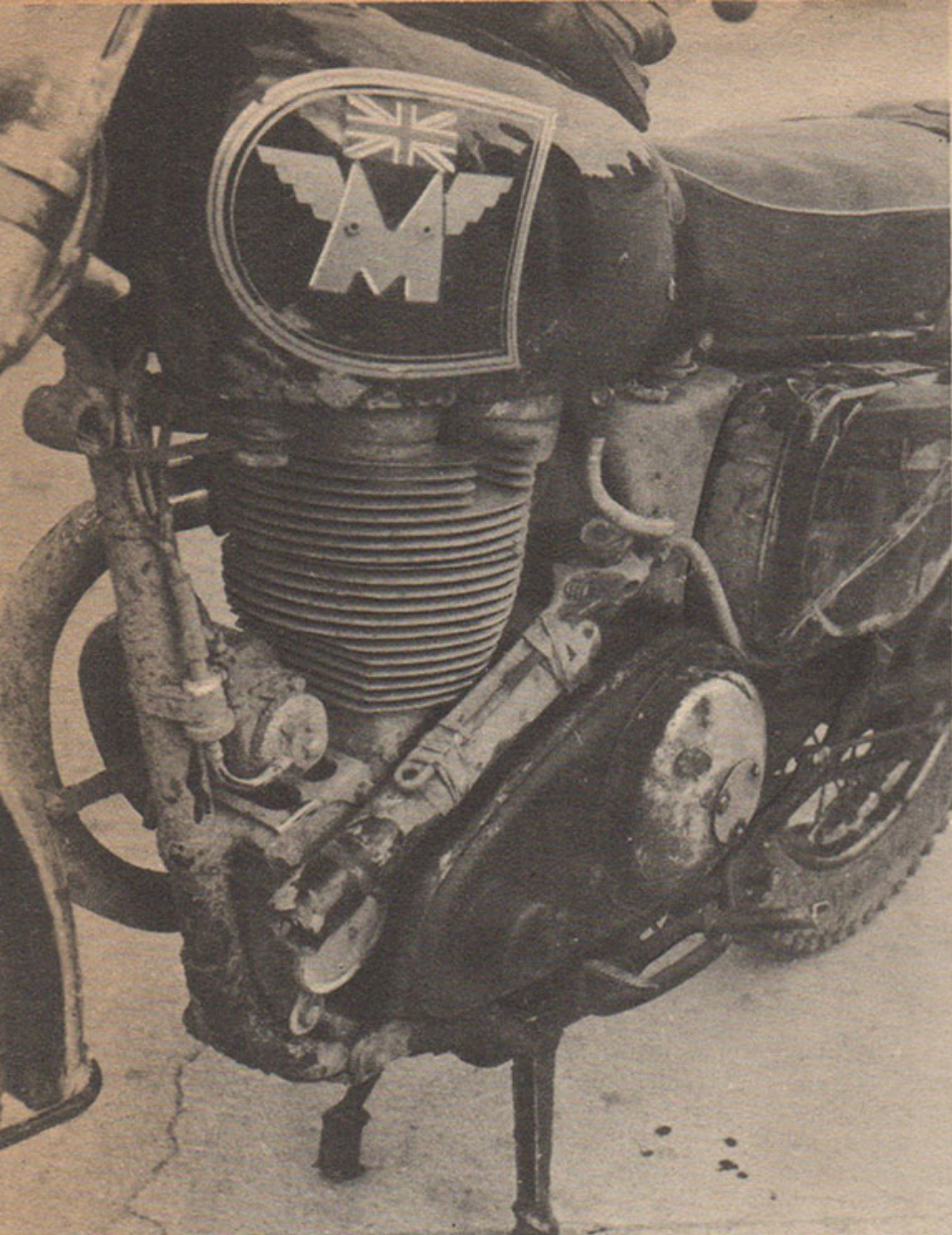
Plusieurs kilomètres avant d'arriver à l'endroit où le parcours traverse la grande route d'Oberammergau, des centaines de voitures et motos rangées sur le côté de la route nous laissent supposer un public nombreux.

C'est en effet la grande foule des épreuves sportives, riches en couleurs, bruyante et enthousiaste qui attend les concurrents.



Un peu de mécanique!...

(Suite p. 30.)



Détail du monocylindre Matchless, type cross, avec cylindre alu; la magnéto est une Lucas étanche. On notera la disposition de l'outilage, le couvercle rapporté sur le carter primaire donnant rapidement accès à l'embrayage, et la protection du carburateur sous une poche caoutchoutée.

★

Pour la première fois dans notre carrière de journalistes, nous avons eu l'occasion d'essayer des machines de Six Jours, à savoir les 500 cm³ AJS et Matchless.

Un coup de téléphone de MM. Aris, importateurs Matchless, nous avait prévenu que ces deux motos arrivaient à Paris par la route, pilotées par MM. Jock West, directeur commercial de « l'Associated Motor Cycle », et B. Sharpe, un confrère journaliste du Motorcycling.

Rendez-vous fut pris aussitôt : la première prise de contact eut lieu autour d'une excellente table (ce afin de maintenir ferme les traditions), ce qui contribua certainement à raffermir encore les liens d'amitié franco-britanniques, et l'Histoire nous rendra sans aucun doute justice sur ce point.

Mister Jock West, courtois et sympathique, nous précisa qu'après les Six Jours — que ces deux machines avaient terminés sans incident — il avait été décidé, afin de parfaire la démonstration, de ramener les deux mécaniques par la route d'Allemagne en Angleterre, et

En marge des Six Jours

ESSAI des AJS et MATCHLESS

Première prise de contact... Au premier plan, à gauche et à droite, MM. Aris, importateurs Matchless. On reconnaît également notre collaborateur Niederman, entre Mr. Jock West (au fond à droite) et notre confrère journaliste B. Scharpe, du Motorcycling.



de là en France, et ce sans enlever les plombs de contrôle.

Elles se présentaient donc telles qu'au sortir de l'épreuve, la boue y compris.

Le temps de s'insinuer dans une combinaison, et d'y retrouver son chemin parmi les manches, soufflets et autres fermetures à glissière, et nous étions prêt à nous mettre en selle.

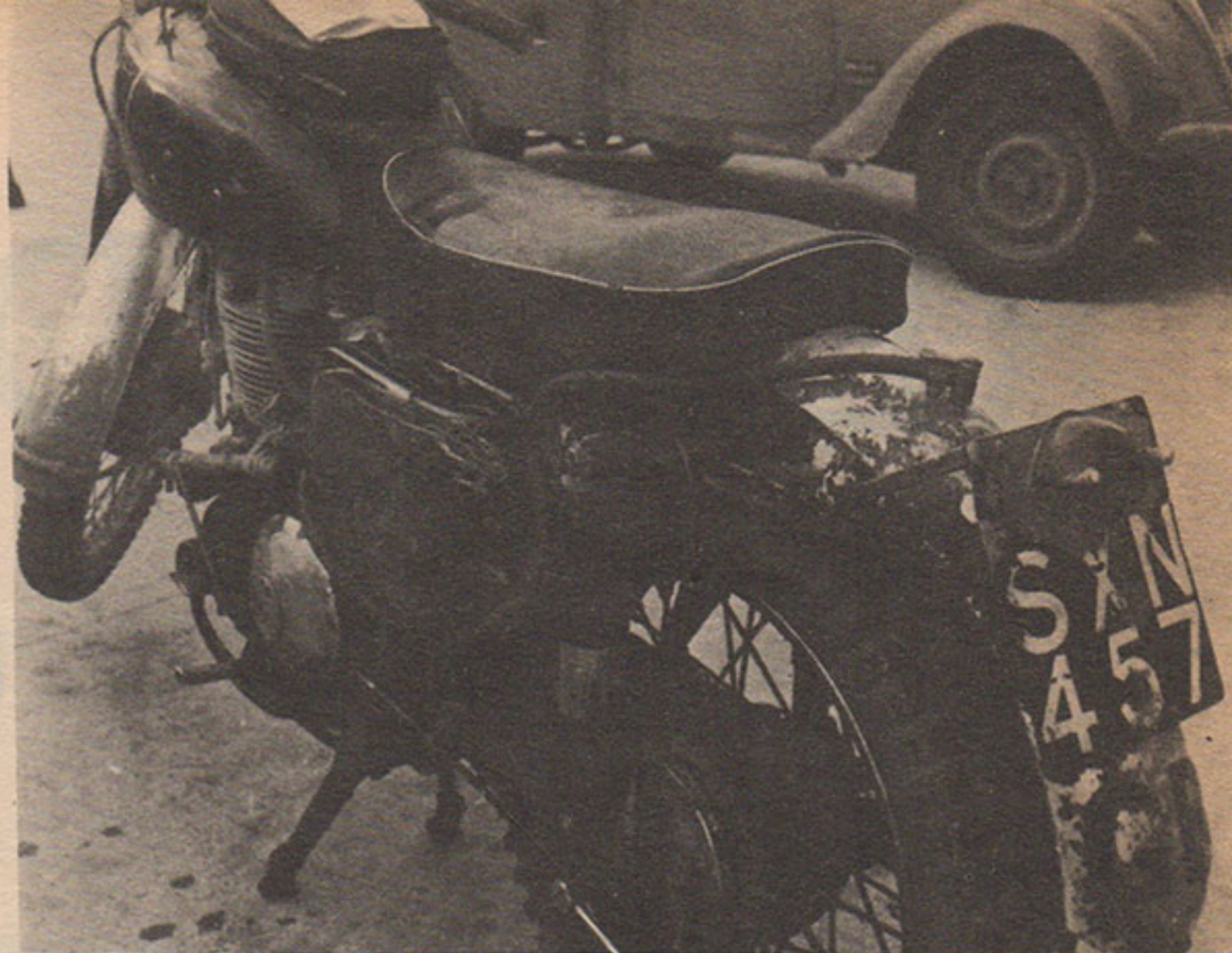
De prime abord, les deux gros « mono » ont l'air sympathique et respirent la robustesse; on note avec curiosité l'équipement complet de dépannage, allant de la bouteille d'air comprimé avec raccord de caoutchouc permettant le gonflage immédiat de chaque roue, à la trousse de gros outillage disposée le long du carter primaire.

M. Jock West nous donne rapidement quelques détails techniques : les parties cycles, avec amortisseurs Girling et les moteurs sont celles des machines de cross; des cames « série » donnent plus de souplesse de conduite, et les rapports de démultiplication sont intermédiaires entre ceux du type « cross » et « série ». La boîte de fabrication AMC; le rapport volumétrique a été descendu à 7,8. Puissance approximative : 34 ch à 5 600 tr/mn, ce qui est respectable...

La mise en route nécessite un accord minutieux entre les positions de la manette d'avance, de la poignée tournante et du lève-soupape et un mollet vigoureux. M. West s'acquitte avec brio de cette tâche, et après quelques soupirs volumineux, la mécanique démarre dans un silence très relatif, les silencieux ayant plutôt souffert durant les Six Jours.

On retrouve à la conduite l'extraordinaire maniabilité des machines anglaises de Trial, et l'étonnante souplesse d'un moteur qui permet de rouler au pas, avance au retard, sur n'importe quel rapport : un coup de piston... 2 mètres... un coup de piston... 2 mètres!

Cette qualité apparaît particulièrement précieuse dans les passages glissants, où tout excès de puissance amène un dérapage ou un enlèvement. La brillante démonstration que j'en fis à mon ami Niederman, dans un sentier couvert d'humus et de feuilles, se termina par une application magistrale de la loi de Newton sur la chute des corps!... En relevant la machine, je pensai instinctivement au martyr du « Six-dayman » dans les borborygmes de Garmisch.



Détail de la suspension arrière, équipée d'amortisseurs Girling. On aperçoit le tube de caoutchouc branché sur une bouteille d'air comprimé, système permettant de gonfler rapidement les pneus.

L'accélération dans les bas et moyens régimes constitue un autre sujet d'étonnement; l'on retrouve là une des caractéristiques essentielles du « mono ». Par ailleurs, les freins s'avéraient très puissants, et les amortisseurs de la suspension arrière ne semblaient nullement avoir souffert du traitement particulièrement dur infligé par le tout terrain.

Il nous parut intéressant de tester les machines sur l'anneau de Montlhéry, avant de les lancer dans le terrain varié entourant l'autodrome. Malgré le handicap des pneus « trial », le large guidon, et les rapports raccourcis, nos montures valaient quand même 133 au tour de piste, en position semi-allongée.

Une bonne randonnée dans les sous-bois nous permit ensuite d'apprécier la facilité de conduite de nos 500 cm³, même pour les néophytes du pilotage en tout terrain que nous sommes.

Quant à la robustesse mécanique, elle semble surabondamment prouvée, et nous avouons que tant qu'ils trouveront des réalisations aussi saines, les amateurs de « mono » (dont nous sommes) ne sont pas prêts de disparaître.

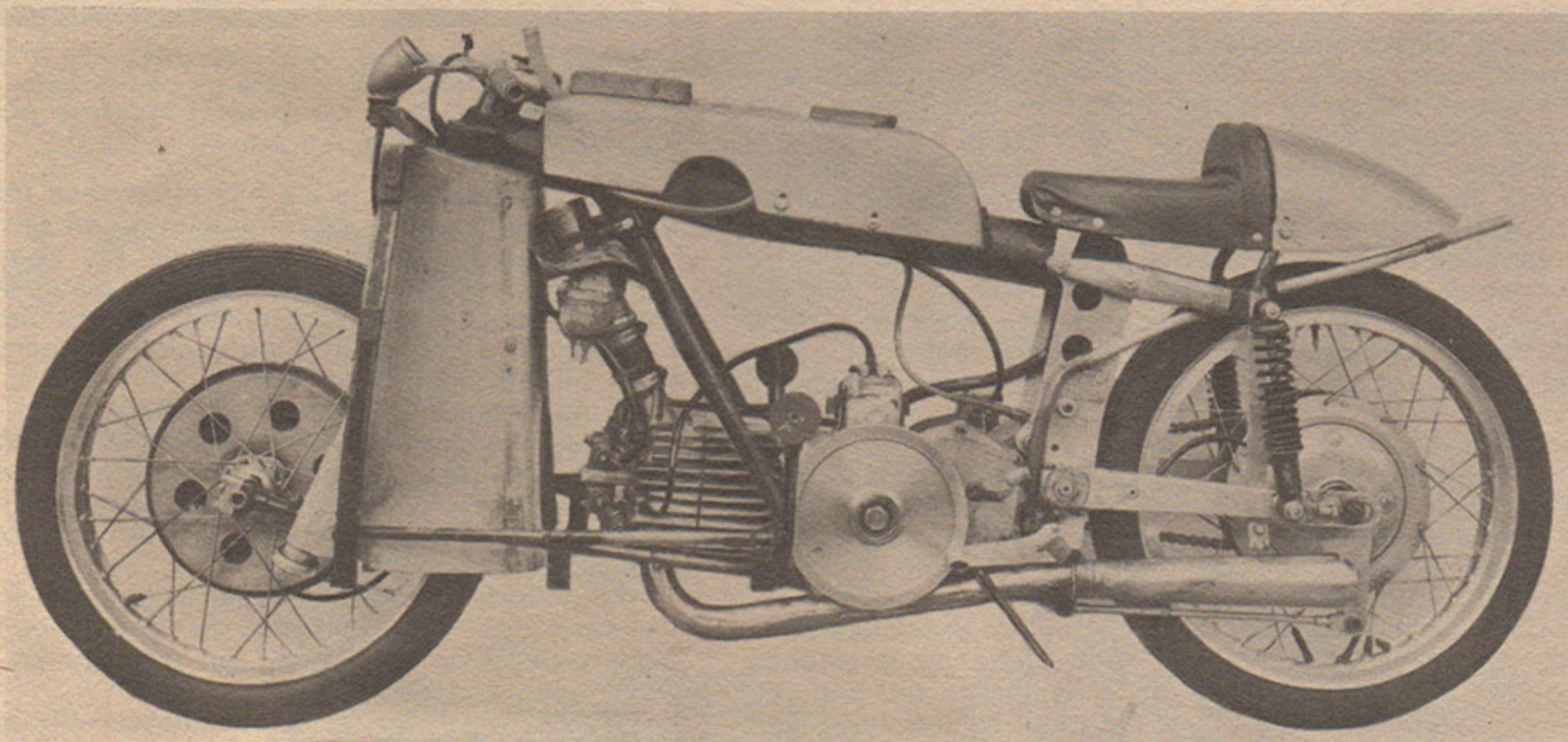
R. COURT.



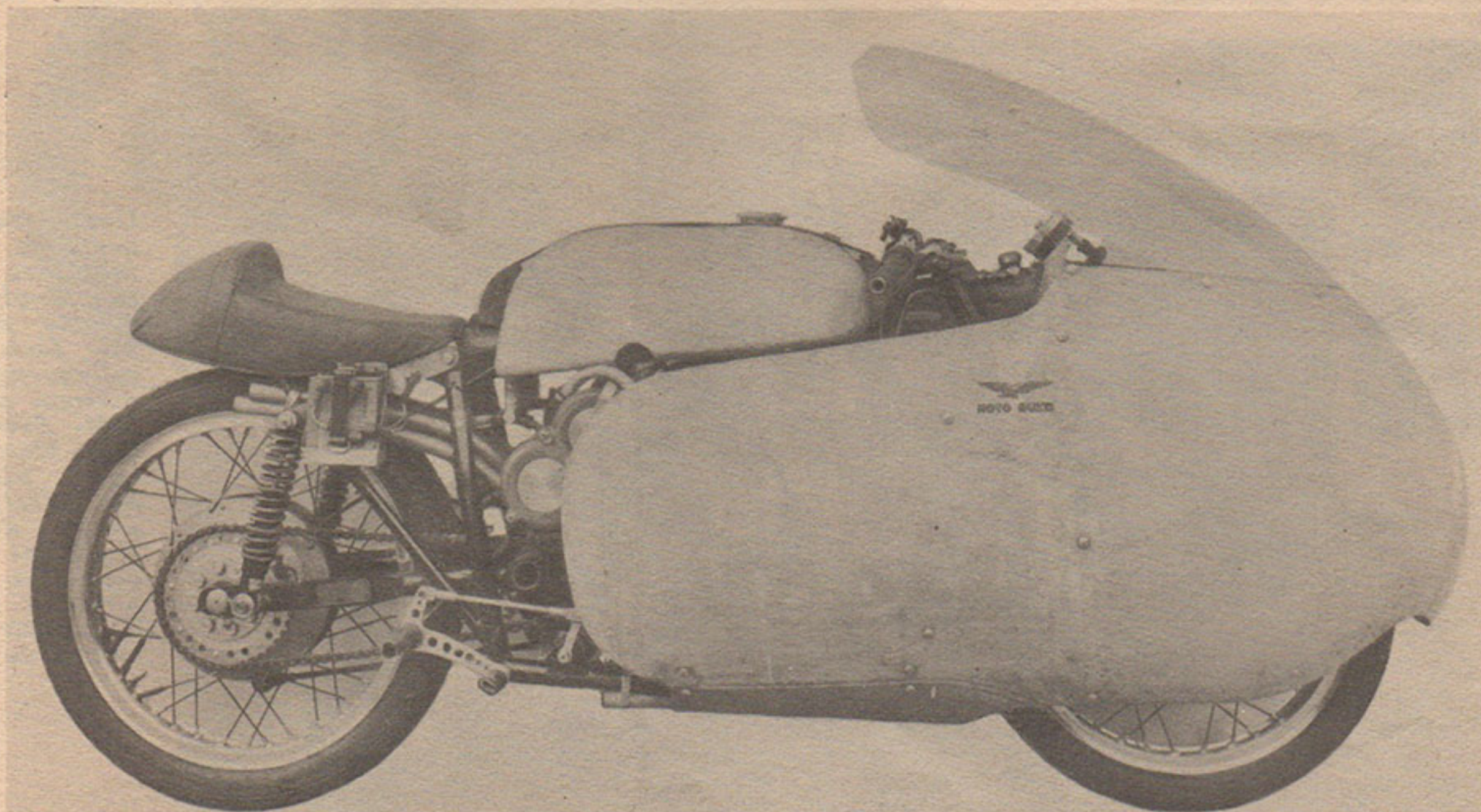
Une dernière photo avant le retour des machines par la route en Angleterre. De gauche à droite : Mr. Jock West, nos collaborateurs Niederman et Court, et MM. Aris, importateurs Matchless. C'est avec plaisir que Mr. West, — qui fit partie de l'Ecurie A.J.S. et mena souvent les « Porcupines » aux places d'honneur — revit le circuit de Montlhéry.

RECORDS •

GUZZI



Ci-dessus la 350 cm³ « personnelle » de Lorenzetti, sans son carénage, et ci-dessous, la 8 cylindres 500 cm³.



En grand secret, sans inviter aucun journaliste, la Moto Guzzi a ajouté quatre records à son actif. Le lieu choisi pour ces tentatives fut l'aéroport militaire de Montichiari, à quelques kilomètres de Brescia.

Il s'agissait d'améliorer les records, avec départ arrêté, sur le kilomètre et le mile dans les classes 350 cm³ et 500 cm³.

Enrico Lorenzetti, qui fut pilote officiel de la Guzzi et est actuellement un coureur privé parmi tant d'autres, a disputé toutes les épreuves 1956 avec une 350 cm³ Guzzi, qu'il a lui-même modifiée. C'est avec cette machine qu'il a battu les records de cette classe sur le kilomètre et le mile, départ arrêté, records qui appartenaient, depuis le 25 octobre 1951, à l'Allemand Herz sur N.S.U.

Le premier essai donna les résultats suivants : kilomètre en 24 s 57/100, moyenne 146,520 km/h; mile : 34 s 92/100, moyenne 165,911 km/h.

L'on changea les rapports et Lorenzetti se remit en selle. Il améliora son record sur le kilomètre, départ arrêté, en réalisant le temps de 24 s 29/100, à la moyenne de 148,209 km/h.

Les précédents records appartenaient à l'Allemand Willhem Hertz qui, le 25 octobre 1951 sur l'autoroute d'Ingoldstadt, au guidon d'une N.S.U. avec compresseur, réalisait, sur le kilomètre, départ arrêté, le temps de 24 s 7/10 (146 km) et sur le mile : 35 s 3/10 (164 km/h).

Ensuite Dicky Dale, pilote officiel de la Moto Guzzi, se lançait à l'attaque du record sur le kilomètre et le mile, toujours départ arrêté, au guidon de la 8 cylindres 500 cm³. Il parcourut le kilomètre en 21 s 94/100 (164,830 km/h) et le mile en 30 s 98/100 (185,991 km/h).

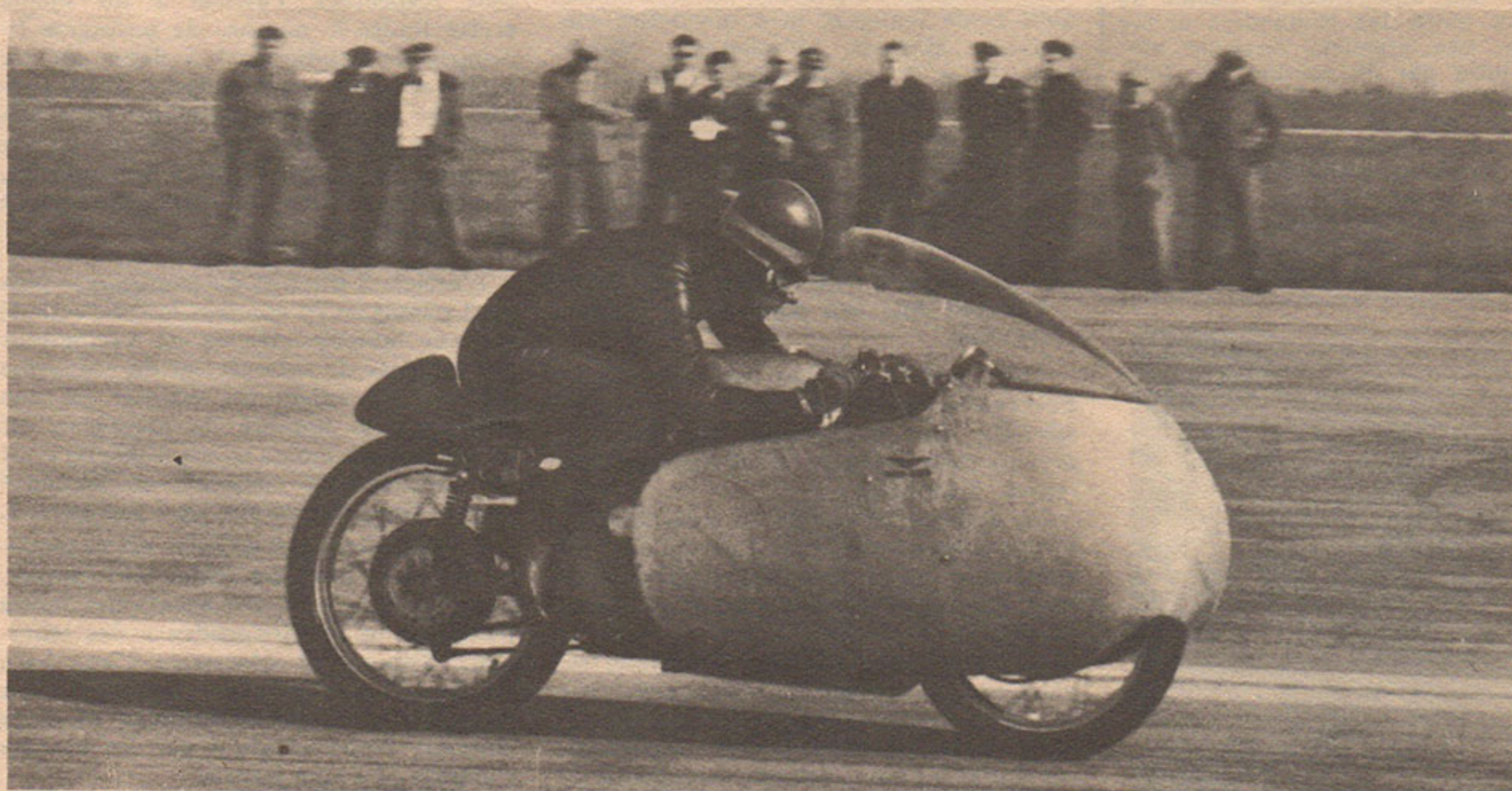
Ces deux records étaient détenus par l'Allemand Hertz, sur N.S.U. avec compresseur (mile : 31 s 4/10, 184 km/h). (km ; 22 s, 164 km/h)

Les temps réalisés en 500 cm³ comptent également pour les classes 750 et 1 000 cm³.

H. Cintioli.



Contrôle des bougies avant le départ de la 8 cylindres. De gauche à droite : Cantoni, Bill Lomas, ing. Carcano, Secchi, Dyckie Dale et à l'extrême-droite, Todaro. Départ de Dyckie Dale avec la 8 cylindres, ci-dessous.



Six jours Internationaux

(Suite.)

Dans cette ravine encaissée, cahoteuse et boueuse, les malheureux ont un mal de chien à diriger leur machine entre deux haies de spectateurs parfois fort rapprochées. Dans une atmosphère de la fumée bleue des deux-temps, le ronflement des moteurs indique assez combien boîtes et embrayages doivent souffrir. Très peu de concurrents arrivent à monter sans arrêt, et certains finissent à la poussette complètement épuisés! Ce n'est pas de la rigolade.

Les sidecars ont le droit de se faire pousser et tout cela se passe dans un vacarme!

Malgré toutes ces difficultés accumulées, deux coureurs seulement abandonneront, tous les autres arrivant dans les temps au contrôle précédant l'épreuve de vitesse.

Un quart d'heure est octroyé à ces survivants pour les derniers préparatifs : certains en profitent pour changer leurs pneus tous terrains.

Nous quittons Garmisch dans l'après-midi, regrettant vivement de ne pouvoir assister à la soirée bavaroise donnée en l'honneur des Six Jours.

La distribution a lieu le lendemain matin.

Finis les 31^e Six Jours. Vivent les 32^e en Tchécoslovaquie auxquels nous souhaitons vivement pouvoir assister.

Passant par Ettal, Linderhoff et Oberammergau, le circuit mesurait presque 6,500 km. Le revêtement était parfait. Des centaines de spectateurs regardaient — dès 11 heures — passer le premier groupe de concurrents.

Cinq Teams concouraient pour le vase d'argent :

Angleterre : 3 500 cm³, 1 175 cm³;
Pologne : 3 250 cm³, 1 150 cm³; Pays-Bas :
2 250 cm³, 1 175 cm³, 1 125 cm³; Tchécoslavaquie : 2 150 cm³, 2 125 cm³; Allemagne :
2 250 cm³, 2 300 cm³.

La lutte des indépendants devait se circonscrire entre les Hollandais et les Allemands. Les premiers devaient emporter la lutte par 31 points; les Allemands étaient fortement handicapés en utilisant des 300 cm³ dans la catégorie 350 cm³. Les Anglais n'avaient aucune chance et terminaient cinquième derrière les Tchèques et les Polonais. La victoire des Tchèques pour le Trophée était facile et cette équipe faisait, lors de la remise des prix, l'objet d'une ovation générale.



Le T.C.F. proteste contre l'aggravation des charges fiscales frappant les véhicules à deux roues.

Dès qu'il a eu connaissance des projets concernant les recettes dites « de poche », M. André Defert, président du T.C.F., a adressé au Ministre des Affaires Economiques et Financières une protestation faisant ressortir, au sujet de trois des taxes envisagées, celle portant à 300 francs l'impôt sur les bicyclettes, l'impôt de 500 francs par place sur les cyclomoteurs et de 1.000 francs sur les motocyclettes et enfin la nouvelle majoration sur le prix des carburants, l'inopportunité de telles mesures fiscales auxquelles ne correspondent, pour les usagers, aucune amélioration des conditions de circulation qui leur sont réservées sur un réseau routier surchargé et qui risquent d'avoir, sur le plan industriel, de graves répercussions.

Une médaille bien placée.

Lors de la remise des Coupes aux lauréats des coupes motocyclistes du Salon 1956, M. Airaut, inspecteur d'Académie, au nom de M. Huguot, chef des Services d'Académie de la Jeunesse et des Sports, a décerné à M^{lle} Colin, secrétaire de l'A.M.C.F., la médaille d'Argent de l'Education Physique et des Sports, en récompense de trente années de dévouement au sport motocycliste et automobile.

Voilà, certes, une distinction méritée. Nos plus sincères compliments à M^{lle} Colin.

Un nouveau magasin à Orléans.

M. Jacques Cassegrain nous a avisé qu'il avait inauguré le 4 novembre son nouveau Magasin Motobécane, Mobylette, 13 et 15, rue Royale, à Orléans.

Nous signalons bien volontiers sa nouvelle adresse à l'attention des possesseurs de Motobécane qui, de passage dans cette ville, pourraient avoir besoin d'un spécialiste de la marque.

Le transport de plusieurs personnes sur les cycles et motocycles.

Voici, publié par Les Nouvelles de la Prévention routière, une documentation officielle, dont nos lecteurs ont intérêt à prendre connaissance, car elle est très clairement commentée :

Au Journal Officiel du 26 avril dernier, a été publié un arrêté du 4 avril 1956, qui détermine les « conditions auxquelles peut être autorisé le transport de plusieurs personnes (y compris le conducteur) et d'un chargement sur les motocyclettes, vélomoteurs, cyclomoteurs et cycles (avec ou sans side-car ou remorque arrière) ».

Ce texte est extrêmement important, car il met fin à une carence regrettable de

notre réglementation. L'ancien Code de la Route était en effet totalement muet sur ce problème. Aussi, des interprétations jurisprudentielles très diverses se faisaient-elles jour, allant de l'extrême sévérité à une trop grande tolérance.

Le nouveau Code de la Route du 10 juillet 1954, dans son article 193, pose le principe général suivant : « les transports de personnes par des cycles ou cyclomoteurs ne sont autorisés que sur des sièges ou dans des remorques spécialement aménagés à cet effet. »

L'arrêté du 4 avril 1956 devait tirer les conséquences pratiques de ce principe, en l'appliquant d'ailleurs aussi bien à toutes les catégories de motocycles qu'aux cycles.

L'article premier pose d'abord une règle générale aux termes de laquelle « ces véhicules doivent être pourvus d'un siège par passager, aménagé de telle sorte que la manœuvre du guidon et la visibilité du conducteur soient absolument libres et que la stabilité du véhicule soit assurée ».

En conséquence, le texte interdit expressément le transport de personnes portées par le conducteur, ou placées à califourchon devant lui ou derrière lui sans dispositif spécial, ou bien encore installées dans la position dite « en amazone ».

Cet impératif de stabilité du véhicule conduit également les Pouvoirs Publics à interdire formellement le transport de tout chargement susceptible de déséquilibrer le véhicule (art. 1).

Même si ces conditions de transport sont respectées, l'article 2 du même arrêté limite le nombre de passagers (y compris le conducteur) à deux sur les cycles et sur les cyclomoteurs. Il est précisé que tout enfant de moins de 5 ans doit être placé dans une corbeille ou sur un siège et attaché à l'aide de courroies, le siège devant être lui-même solidement fixé au véhicule.

L'article 3 interdit de transporter plus de 2 passagers (y compris le conducteur) sur une motocyclette ou un vélomoteur non pourvu de side-car ou de remorque arrière; s'il existe un side-car ou une remorque, le nombre de passagers est limité à 3, « à moins que le véhicule n'ait été spécialement construit ou aménagé pour le transport de plus de 3 passagers ».

On voit donc que ce texte est extrêmement net et pose des règles très simples. L'action répressive des agents des forces publiques et la jurisprudence des tribunaux disposeront désormais d'une base juridique extrêmement précise. C'est pourquoi le respect scrupuleux de cette nouvelle réglementation par les usagers s'impose plus que jamais.

Résultats des Championnats d'Europe de Moto-Cross 1956 dont Leslie Archer sur Norton est le net vainqueur

24 machines, dont 20 anglaises, réparties en 14 B.S.A., 4 Matchless, 1 Norton, 1 Ariel; 4 machines Belges : 4 F.N.

Sur 24 pilotes en compte : 7 Anglais avec 105 pts; 7 Belges avec 49 pts; 4 Suédois avec 42 pts; 5 Hollandais avec 18 pts, 1 Danois avec 2 pts, et malheureusement pas un Français bien que les frères Klym aient participé aux Grands

Prix de Suisse, Hollande, Italie, France et Angleterre : mais ils furent désavantagés par rapport aux étrangers qui eux disposaient de « bécanes d'usine ». Brassinine s'est classé quatorzième en Angleterre, et Jacquemin champion de France Inter a dû abandonner au Grand Prix de France à Rouen alors qu'il était en quatrième position au septième tour environ.

Places	Noms, pays, machines	Suisse	Hollande	Italie	France	Angleterre	Belgique	Luxembourg	Suède	Danemark	Points totaux	Points retenus pour classement
1	ARCHER, Anglais, sur Norton	-	-	-	8	8	8	6	3	8	41	32
2	DRAPER, Anglais, sur B.S.A.	-	6	-	2	6	-	8	4	-	26	24
3	JANSEN, Belge, sur Matchless	-	-	6	6	4	-	-	1	3	20	19
4	LTNDIN, Suédois, sur B.S.A.	3	-	4	1	-	6	3	-	4	21	17
5	NILSSON, Suédois, sur B.S.A.	-	-	8	-	-	-	-	8	-	16	16
5	WARD, Anglais sur B.S.A.	8	-	-	4	-	4	-	-	-	16	16
7	MINGELS, Belge, sur F.N.	6	-	2	-	-	3	2	-	-	13	13
8	BAETEN, Belge, sur F.N.	-	2	3	-	-	-	-	-	6	11	11
9	STONEBRIDGE, Anglais, sur B.S.A.	4	-	-	-	1	-	4	-	-	9	9
10	CLYNCK, Hollandais, sur B.S.A.	-	8	-	-	-	-	-	-	-	8	8
11	SMITH, Anglais, sur B.S.A.	-	-	-	-	-	1	-	6	-	7	7
12	VANDEN OEVER, Hollandais, sur B.S.A.	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	4
13	GUSTAFSSON, Suédois, sur B.S.A.	-	-	-	-	-	2	-	2	-	4	4
14	DIRCKX, Hollandais, sur B.S.A.	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3	3
14	CURTISS, Anglais, sur Matchless	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	3
14	CHESHIRE, Anglais, sur B.S.A.	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	3
17	SOMJA, Belge, sur F.N.	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
17	BRESSELERS, Belge, sur Matchless	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
17	HANSEN, Danois, sur B.S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2
20	SIGVARDSSON, Suédois, sur Ariel	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
20	RIETMAN, Hollandais, sur F.N.	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
20	ROMBAUTS, Belge, sur B.S.A.	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1
20	SCAILLET, Belge, sur F.N.	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1
20	BAUDOIN, Hollandais, sur Matchless	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1

Trial de Compiègne.

C'est par un temps maussade que c'est déroulé le premier trial de la saison 1956-1957 en forêt de Compiègne, sur un parcours de 7 km réparti en trois zones Non-Stop. La première : une montée chronométrée pour départager les *ex-aquo* éventuels; la seconde : un lac de boue; quant

à la dernière elle était constituée de deux virages à angles droits sur un parterre de feuilles mortes rendant le pilotage très difficile.

Pour la rentrée, notons la 350 B.S.A. Spéciale Trial aux mains de Meznarie de Melun, le premier exemplaire en France, ainsi que les 197 cm³ James des pilotes de

Saint-Cloud dont Jacques Charrier, l'international de Moto-Cross bien connu.

De nombreuses absences à déplorer dont celle de Claude Delauné le meilleur trialman français actuellement, rappelé en Algérie ainsi que de nombreux jeunes.

RESULTATS

Catégorie TOURISTE. — 1. Bordio, sur D.S. Malterre; 2. Rittaud; 3. Molton; 4. Mathieu; 5. Huysser; 6. Florence; 7. Montredon; 8. Verlaque; 9. Moreau; 10. Parans.

Catégorie TRIAL. — 1. Bordio, sur D.S. Malterre; 2. Charrier; 3. Tardiff; 4. Letang; 5. Meznarie; 6. Charpentier; 7. Baudin; 8. Vacher.

Catégorie CROSS. — 1. Groult, sur B.S.A.; 2. Charrier; 3. Bordio; 4. Legrand; 5. Rittaud; 6. Lascaux; 7. Letang; 8. Heuqueville; 9. Forrest; 10. Dabat; 11. Moore; 12. Rademacher; 13. Molton; 14. Adnet; 15. Ottobili; 16. Mlle Claire Blaise.

Challenge de la Ville de Compiègne gagné par l'A.M. Saint-Cloud.

Werner Haas n'est plus

Le grand pilote allemand, trois fois champion du monde, vient d'être victime d'un accident d'aviation. Fervent pratiquant, il possédait un avion « Jodel » qui s'est écrasé à 30 mètres du sol sur l'aérodrome de Neubourg en Bavière.

Il avait arrêté de courir de concert avec N.S.U. et il s'est éteint à 29 ans après ses camarades : Baltisberger et Hallaus, tous deux morts en course.

Nous prions la famille de Werner Haas et la maison N.S.U. d'accepter ici nos sincères condoléances.

Moto-Club de Paris

SORTIES DE DÉCEMBRE 1956

8 décembre 1956. — Remise des prix touristiques et sportifs. Repas - Sauterie. R.-V. à 21 h chez Oreste, 32-34, avenue de la Porte-des-Lilas, Paris (20^e). Métro : Porte des Lilas. Stationnement facile. Participation : 1.500 fr. Se faire inscrire par Renaud, au plus tard le 16 novembre 1956.

Pour vous permettre d'admirer les nombreux cadeaux qui vous seront offerts, aucune sortie n'est prévue pour le 9 décembre.

16 décembre 1956. — Orry-la-Ville (70 km), Dép. Porte de la Villette, 13 h 30. N 2. A la « Patte-d'Oie » prendre la N 17 jusqu'à La Chapelle-en-Serval. Là, prendre à gauche la D 118. R.-V. premier carrefour après le P.N.

23 décembre 1956. — Forêt de Marly (45 km). Dép. Porte de Saint-Cloud, 13 h 30. N 307 jusqu'à Saint-Nom-la-Bretèche, puis à droite la D 98 jusqu'au R.-V., fixé au carrefour Royal.

30 décembre 1956. — Bois de Verrières (30 km). Dép. Porte de Châtillon, 13 h 30. N 306 jusqu'au rond-point du Petit-Clamart. Le contourner et prendre à droite un chemin forestier.

Réservez à votre Club la nuit du 8 au 9 décembre et surtout...

AMENEZ-NOUS VOS AMIS

La Maison du RÉSERVOIR

ÉDOUARD **MOTTAZ**

40 ANNÉES D'EXPÉRIENCE

ÉTABLISSEMENTS **ÉD. MOTTAZ** SOCIÉTÉ ANONYME
307-311, rue de la Garenne, NANTERRE (Se)
TÉL. : CHA 73-80

TOUS LES RÉSERVOIRS POUR MOTOS VÉLOMOTEURS CYCLOMOTEURS BOUCHONS B^{tes} "MOTTAZ" Spécialités en tôle emboutie

Segments noirs Amedée Bollée
Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

152

Un allumage sans histoire

Insensible aux intempéries, aux huiles et aux essences, il est étanche, la matière plastique souple faisant joint sur le fil de bougie

GRACE AU **Capuchon M**

Pose rapide et facile

Il suffit d'introduire l'extrémité du câble coupé net sans le dénuder dans le capuchon "M" et de serrer la vis "V" qui assure le contact. L'embout "M" est verrouillé sur la tête de bougie par le ressort "R" monté dans la vis.

PRIX 95 Frs

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL
Pour le Gros : L'ELECTRICFIL, 59 RUE MOLIERE - LYON

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES

SAKER

POIGNÉES A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES PAR VIS

Tous les scooters

ALCYON

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

A S S U R A N C E

Garanties et tarifs spéciaux "MOTOCYCLES"

	PARIS	BANLIEUE	PROVINCE
Cyclomoteur 50 cm ³	4.296	3.285	2.733
Moto, scooter 125 cm ³	15.200	11.400	9.215

"Garantie illimitée" - Tous usages - Tous conducteurs - Passager assuré

LA DÉFENSE DE L'ASSURÉ OBTIENT LE REMBOURSEMENT DES FRAIS D'ACCIDENT

E. ADAM, ASSUREUR CONSEIL AGRÉÉ
181, r. Lafayette-Paris-X^e (près gares Nord et Est)
(TIMBRE RÉPONSE)

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

MODERNISEZ vos équipements

Magnéto France

Beaucoup de machines sont équipées d'appareillage MAGNÉTO-FRANCE anciens modèles.

Profitez de la saison d'hiver pour les moderniser en adaptant, dans la majorité des cas, nos nouveaux modèles bénéficiant des dernières conceptions techniques. Il est presque toujours possible de monter des volants magnétiques comportant la bobine d'allumage séparée à isolement bain d'huile.

Nous pouvons aussi vous proposer l'échange des dynamos, magnétos, alternateurs contre des types récents.

Nous vous rappelons également les nombreux accessoires :

Contacts à serrure, commutateurs combinés, etc., agrémentant la conduite et le fonctionnement des motos, vélomoteurs, scooters.

Votre réparateur habituel se fera un plaisir de vous fournir toutes instructions et documentations sur les possibilités d'échange ou de transformation que vous pourriez envisager.

LYON : 93, route d'Heyrieux • PARIS : 42, rue Brunel

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17^e

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

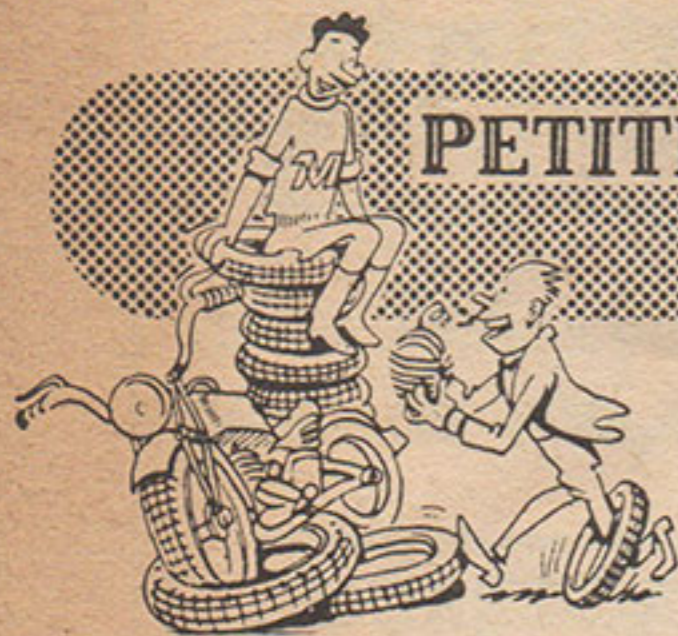
L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

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

LAMPE NORMA



LA LAMPE DE QUALITÉ POUR MOTOS ET SCOOTERS



PETITES ANNONCES

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

OCCASIONS

A.J.S. 500 cm³ dernier modèle 5.000 km
ARIEL 500 cm³ bicylindre neuve.
AUTOMOTO A.M.C. 175 cm³ comme
neuve, 70.000.
MOTOBECANE 125 cm³ culbuteur,
55.000.
MOBYSCOOTER, 45.000 fr.
MOBYLETTE à partir de 10.000 fr.
CHERRIER Pierre, 21, bd H.-Sellier,
Suresnes. LON 16-29.

Urg. B.M.W. R. 50, sept. 55, 15.000 km,
siège Meyer, port.-bag., béq. lat., phare
orient., grille, sac réserv., excel. état,
px 400. J. LEPINE, 15, av. du Sauze,
Tassin (Rh.). Tél. : LI 43-65.

ACHÈTE PLUS CHER

Toutes motos et scooters F.A.M., 10, av.
de Saint-Ouen (18°) (angle av. de Clichy).

CRÉDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes
marques garanties. Gil, 83, av. d'Italie,
Métro : Tolbiac.

MOTOBÉCANE Mobylette, Moby-
scooter. Tous modèles disponibles. Cher-
rier, 21, bd H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29

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

Achat immédiat paiement. Scooters
motos, Moto-Record, 151, rue Marcadet,
Paris (18°) MON 24-40.

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

350 DOUGLAS. Cse dble emploi, bicyl.,
2 susp. osc., frein AV 225, 1950. B. état :
105.000 fr. Ruez, Vieux-Charmont, par
Sochaux (Doubs).

VESPA, LAMBRETTA, RUMI, même
accident. Gil, 83, av. d'Italie.

CHEZ ALAZARD

Super-Crédit. Garantie. Reprise.
100 motos c. neuves 1953-1954-1955.
+ 30 vélomot. récents à solder.
+ 20 scooters divers à ts prix.
+ 50 motos de reprise à liquider.
47 bis, av. de Clichy (17°). (Métro :
La Fourche). (Fond passage côté cinéma,
accès et parking dans la cour.)

MATCHLESS

Commandes acceptées aux prix spéciaux Salon

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

TUBOTOM pour LAMBRETTA



toujours souple - toujours étanche - se monte à la main sans outil

EN VENTE chez les agents Lambretta

OTOM - 5 bis, rue Franklin, COURBEVOIE (Seine)

TÉLÉPHONE : DÉF. 21-63

P. MICHEL Expédition
province
42, Rue Jules-Guesde, 42
ALFORTVILLE - ENT. 44-35

Agence Jonghi - D. S. Malterre
EMBAYAGE spécial Michel
pour Jonghi

OCCASIONS :

Plus. motos compl. ou à remont.
I Camion Renault camping.
I EMY 4 - très belle.
I Remorque 400 kg. - bas prix.
I Châssis Bugatti 10 ch-mot-bte-pt.
Pneus 18-20 et 21 pouces moitié px.
Stock pièces Zündapp et diff. marques px. int.

Facilités de paiement

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

JAWA 350 Bicylindre impeccable. Prix
intéressant. F. OLIVIER, La Couture-
Boussey (Eure).

AUTOMOTO 54-100 Villiers 2 v. état
marche 18.000, CRONIER, 4, Square Dor-
dogne, PARIS.

Vds ou éch. c/moto récente mon OPEL
ou VOLKSWAGEN, crédit. VALETTE,
6, r. Jacques-Cartier. MAR 13-75'

Cause double emploi vend MOTO
TERROT 250 cm³ OSSD. Etat neuf.
Prix intéressant. M. JEANNE, Institut
médical, LA VILLETERTRE (Oise).

A v. cause achat voiture GILLET HERS-
TAL, 250 culbut. 53 bien équipée, bon
état, susp AV tél., arr. osc. avec remorque.
HAENER, 53, rue d'Avron (20°).

Toutes assurances à crédit Cabinet
LLOYD FRANÇAIS, 14, rue Séguier,
Paris (6°). Ouvert jusqu'à 7 h le soir.

MATCHLESS G 45 dernier modèle
1955 état neuf, très rapide, ayant participé
à 6 courses.

TRIUMPH Gd PRIX, très propre mé-
canique saine, modèle 1951 avec side
course, bas prix.

ALCYON 175 2 A.C.T. machine usine,
fourche Earles, suspension AR oscillante
état neuf, prix intérés. FOURCADE
Raymond, 50, rte de Pessan, Auch (Gers).

CHERCHE 650 TRIUMPH état indif.
bas prix même s. pap. J. DESPRETZ,
rue Guernisac, Morlaix (Finistère).

VENDS A.J.S. TWIN 53, 13.000 km,
état neuf, pneus neufs, équipée d'un car-
burateur Del Lorto made in Italia.
L. GODEFROY, 23, r. J.-J.-Rousseau,
Oissel (Seine-Maritime).

CHEZ ADNET, stock de pièces détachées
pour machines anciens modèles, cyclo
Starnord, Scoutex, moto Terrot, Monet-
Goyon, Radior, Triumph, 45, cours de
Vincennes, Paris (20°). DID 12-16.

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

VENDS MOTO B.M.W. R. 71. Etat
mécanique neuf, toute équipée, pneus
neufs, prix intéressant. DESSERT M.,
carrefour de Négrin, à Mazamet (Tarn).

V. OU ÉCH. CONTRE VOIT. 5 à
7 CV RÉC. 1 pièce libre plus 1 cuisine
occupée. Ec. av. timb. pr rendez-vous,
FOULON, 128, rue Ordener (18°).

ROYAL 500 CULB. susp. AV.-AR bon
état, équipée. Crédit 90.000. CERRETTI,
MAL 13-34.

A VENDRE : motos de courses derniers
modèles :
B.M.W. RS avec side-car, 5 vit. nombreuses
vict. int.
N.S.U. de course 250 cm³ victorieuse et
détentric de 19 records mondiaux.
M.V.-Agusta 125 cm³, 5 vitesses et double
arbre.
B.M.W. RS 1^{er} type avec side-car gauche et
droite.
S'adresser : Florian Camathias, Montreux
(Suisse).

VEND APP. PHOTO KODAK mod. 21
6,3 ouv., sac tout prêt et flasch, comme
neuf, le tout 7.500.

Vends égal. TAN-SAD et porte-bag.
servi 1 an, prix 4.500. Le tout 10.500.
J. BOURGET, 110, cité S.N.C.F., St
Pierre-des-Corps I.-e/-L.

TRIPOURTEUR VALLÉE moteur Ydral,
charge utile 250 kg.

MAGNAT DEBON 125 cm³. FLA 00-10'
heures travail.

Suis acheteur cyclomoteur 98 cm³ SACHS
bon état ou échange contre 175 Automoto,
moteur A.M.C. susp. tél. avant, arrière.
Bon état. BLOCK, 2, av. de la Résistance,
Chaville (S.-et-O.).

ERAC mot. Cucciolo 65 cm³ neuf,
grosse réduction. Sarre, GOB 49-70,
heures bureau.

MOTO B Z 2 C, 175 cm³, 1952 t. b. état,
tt équip. nbx acces. px à débattre. CHA-
PEL, 24, r. Leroyer, Vincennes (Seine).

VENDS 500 MAGNAT DEBON C4 TS
3.500 km. Selle double pare-chocs béquille
lat. porte-bag. impec. affaire exception-
nelle, 120.000. DUPONT, 2, rue André-
Thiénot, Reims (Marne).

ÉCHANGE MON AUTO C/ MOTO.
VIL 09-21. ECA, 7, r. de Montreuil,
Pantin.

Vds 1 000 ARIEL 51-52 et side Précis.
bon état, 275.000. DUMONT, 13 A,
r. Nicolas-Mesnager, Rouen.

B.S.A. 650-Golden-Flash. bn état.
DEVOGE, 1, pl. J.-Renard (17°). BAL
90-76.

Scooter PEUGEOT 125 cm³ équipé
sac, cuir, chrome, etc., selle bi-place ou
ord. au choix, vitesse au pied. Px 120.000.
Visible entre 17 et 20 h. LAMBERT, 17, r.
E.-Zola, Montreuil (Seine).

B.S.A. 650-SIDE PRÉCISION impec.
ens. ou sép. ETAMAGE, 3, imp. Marces.
ROQ 05-62.

ACHETE MOT. et B. NORTON
MANX 350 alés. 71 course 88, culasse alu
et embiell. bon état, ou moto complète
cadre Featherbed. Offres à VALENTIN,
6, rue Lamartine, Lyon.

A VENDRE ROADSTER 7/9 TRAC-
TION moteur 5.000 km. Magnéto dynamo
France pour bi-cylindre. BUBREUX
Pierre, Buffet de la Gare, Clamecy (Nièvre).

Liquidation, avec garantie, des reprises du Salon.

PUCH 250 Fin 54. Equipée. Etat parf.,
115.000.
ARDIE 250, 52, f. tél., susp. arr. Equ.,
90.000.
ROY-ENF. 350 Bullet 9.000 km équip.
180.000.
ROY-ENF. 700 Météor, équipée, 230.000.
ROY-ENF. 500 Culb. F. Tél. Equ. parf.
140.000.
NORTON 500 Dom. 52, tr. bon état,
180.000.
NORTON DAYTONA 1955, 6.000 km
c. neuve.
Sté ARIS, 11, rue Labie, Paris (17°).
ETO 08-66.

750 B.M.W. R 72.....	180
750 B.M.W. R 12 Sélect.....	115
650 B.S.A. Golden C. neuve.....	230
650 Triumph très belle.....	230
500 B.S.A. A7.....	185
600 B.M.W. R 67/2, C. neuves.	
350 Jawa.....	85
250 Puch.....	95, 115 et 125
500 Royal 1952.....	125
250 B.M.W. Impec.....	115
125 Puch, D.K.W., Vespa, Lambretta, Nx Sides, Précision, voiture 203-1955, reprise moto.	

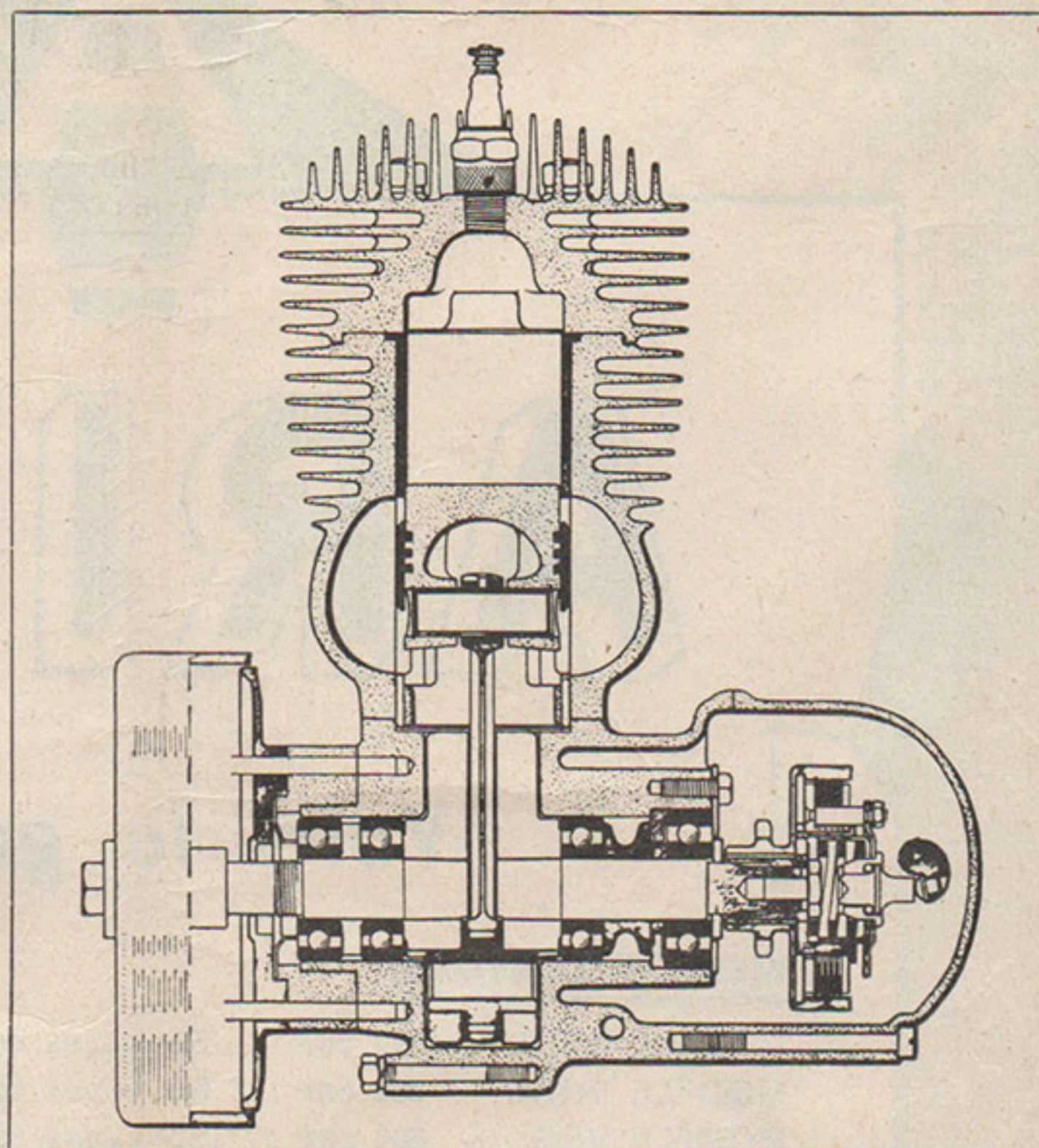
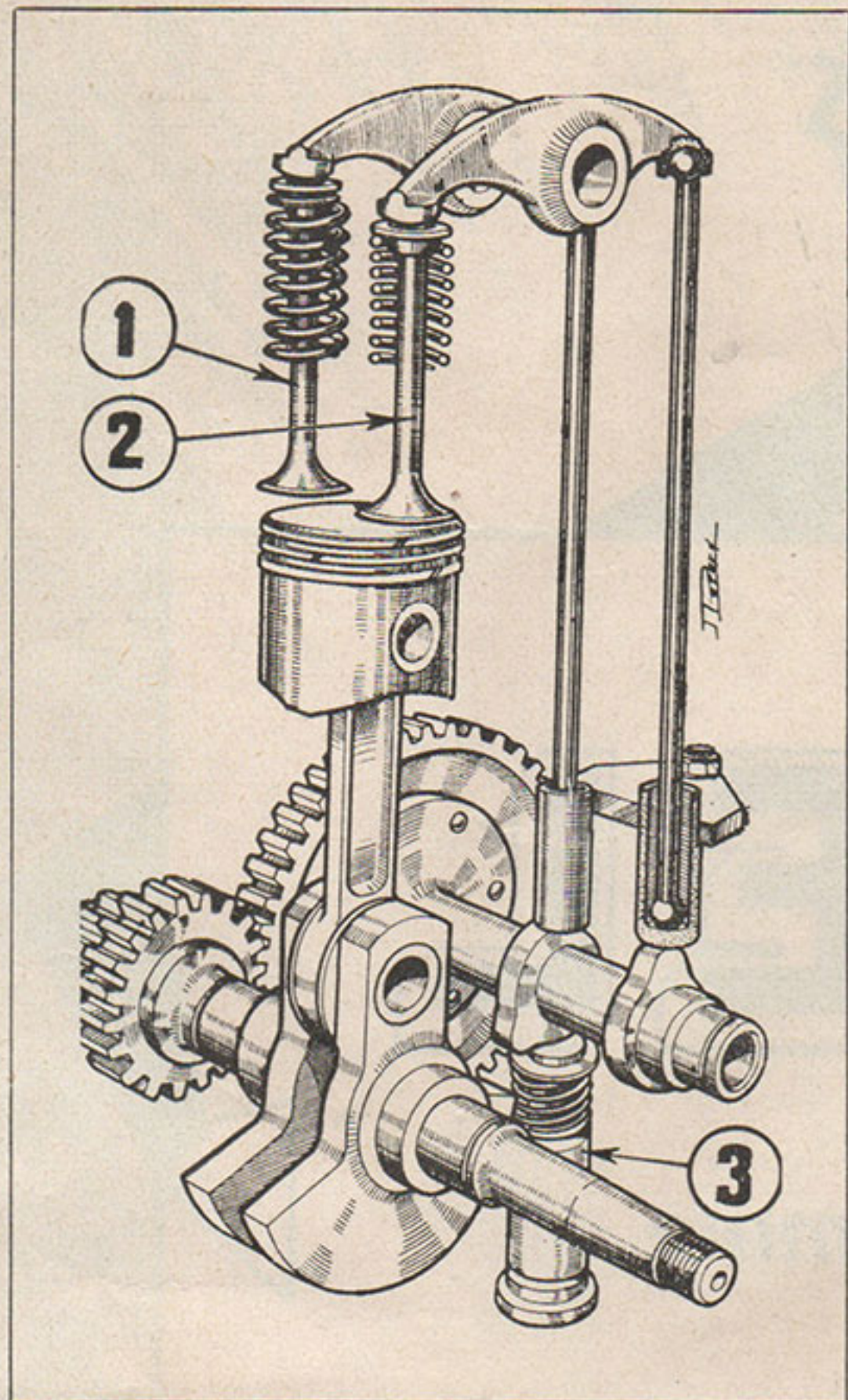
MOTO RECORD,
151, rue MARCADET, PARIS (18°)
MON 24-40.

OFFRES D'EMPLOIS

FIRME FRANCO-AMÉRICAINNE,
lubrification très connue sur le marché,
publicité import. désire entrer en relations
av. représent. carte multi. réf. revend.
motos, scooters dans le cadre nouvelle
organisation certains secteurs libres Paris
Province. Ecr. av. renseignements SIPO
11, rue Tronchet, Paris.

MOTOCYCLES et Scooters

Technique ...



TOURISME ...





ARIEL

Voici la gamme

MONOCYLINDRE

MODÈLE NHGL	- 350 cm ³	- Soupapes culbutées Fr. 295.000
MODÈLE VHGL	- 500 cm ³	- Soupapes culbutées Fr. 315.000
MODÈLE VBGL	- 600 cm ³	- Soupapes latérales Fr. 300.000

BICYLINDRE

MODÈLE KHGL	- 500 cm ³	- Soupapes culbutées Fr. 350.000
MODÈLE FHGL	- 650 cm ³	- Soupapes culbutées Fr. 370.000

4 CYLINDRES

MODÈLE 4 GL	- 1000 cm ³	- Soupapes culbutées Fr. 480.000
-------------	------------------------	----------------------	-------------------