

6^e ANNÉE - N° 73

MENSUEL

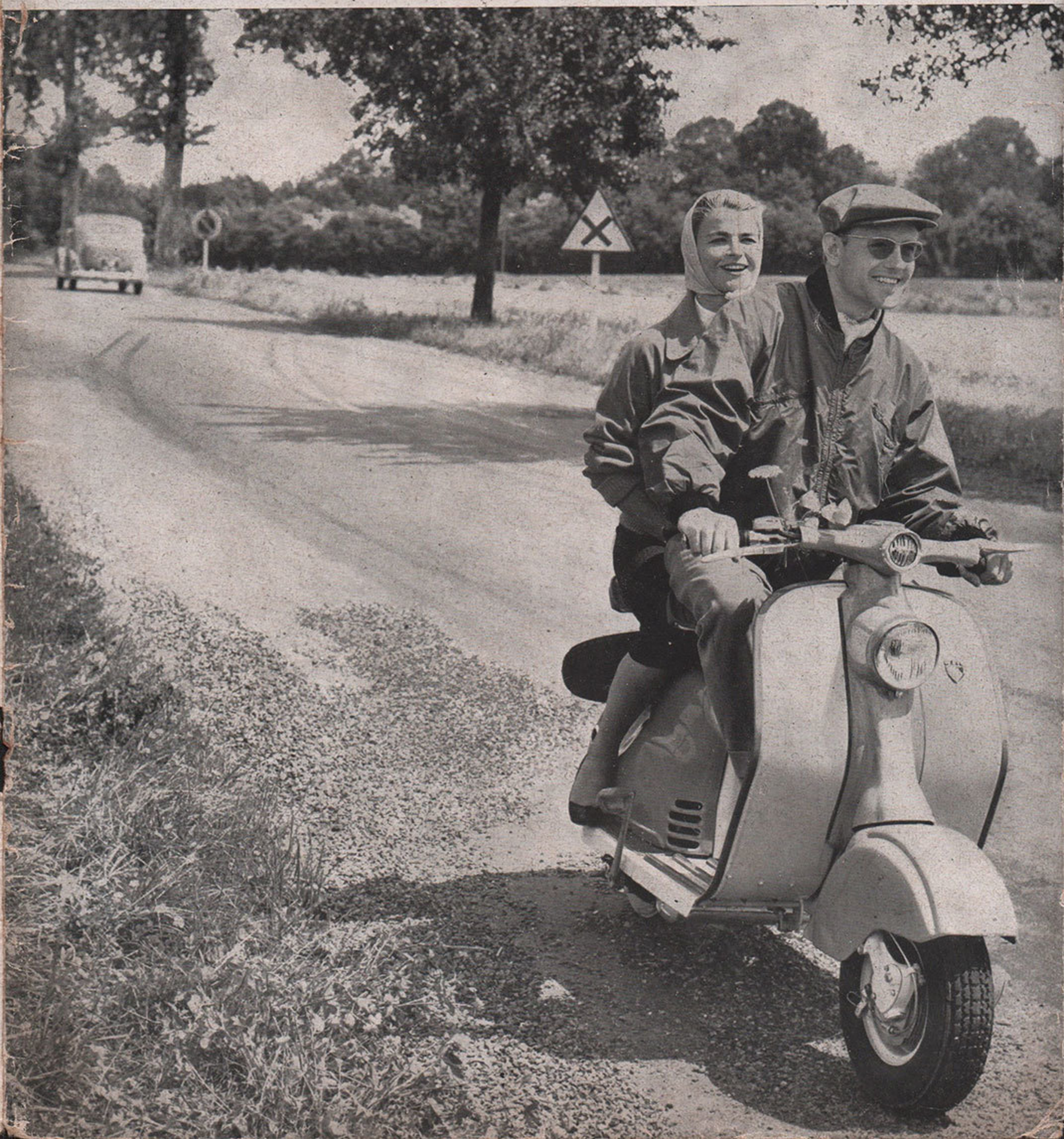
MAI 1958

Le Scooter

VOITURETTES ET CYCLOMOTEURS

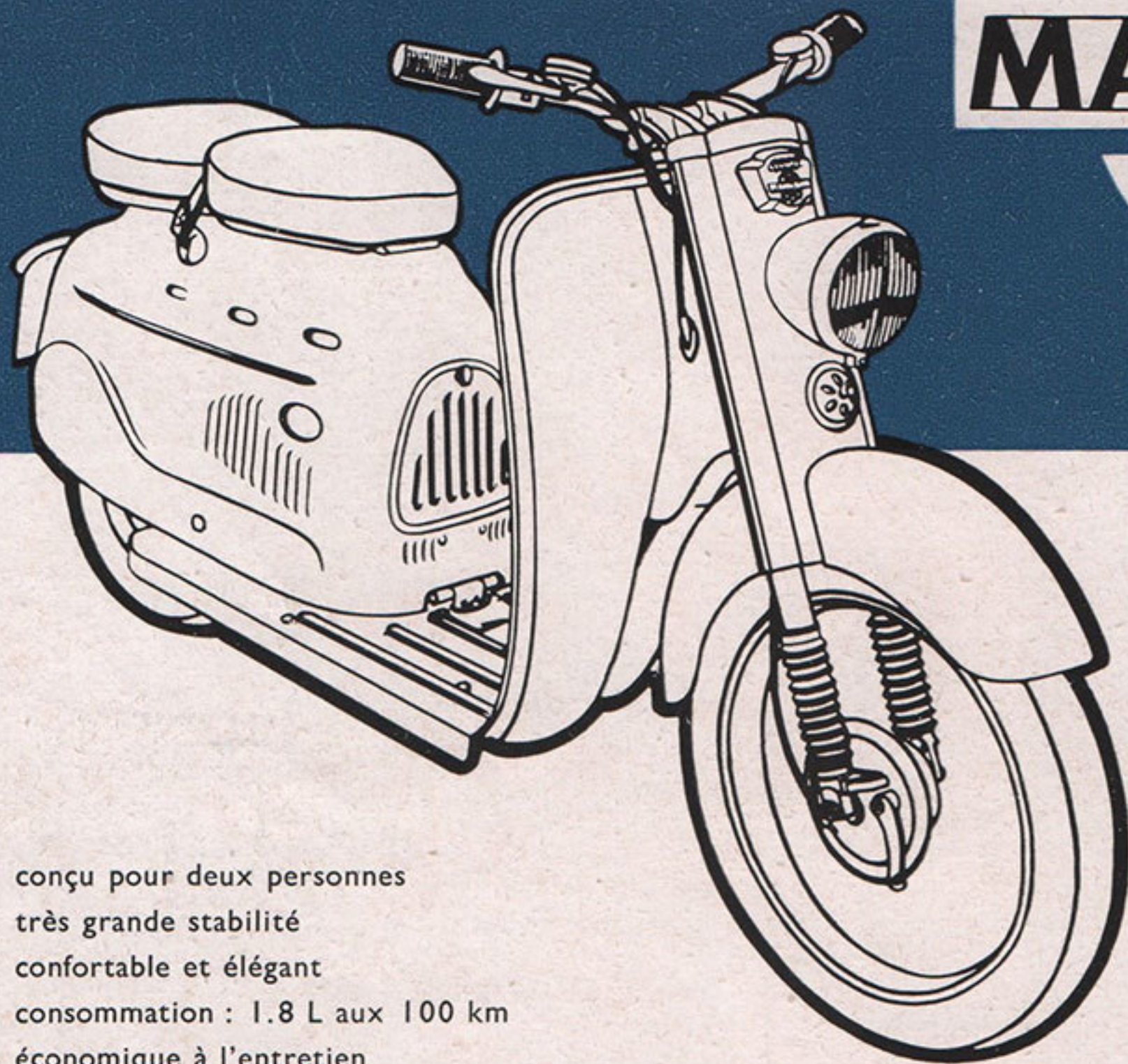
CAMPING - TECHNIQUE - SPORT - TOURISME

100 F
1,70 f suisse
17 f belges



La Solution de Sécurité

MANURHIN



118.915 + T. L.

- conçu pour deux personnes
- très grande stabilité
- confortable et élégant
- consommation : 1.8 L aux 100 km
- économique à l'entretien
- se conduit sans manœuvre
- le seul scooter à variateur continu et servo embrayage

LE SEUL SCOOTER ENTIÈREMENT AUTOMATIQUE

CENTRES D'ESSAIS

SEPEX

REPUBLIQUE

14, Place de la République
BOTzaris 12-78

OPERA

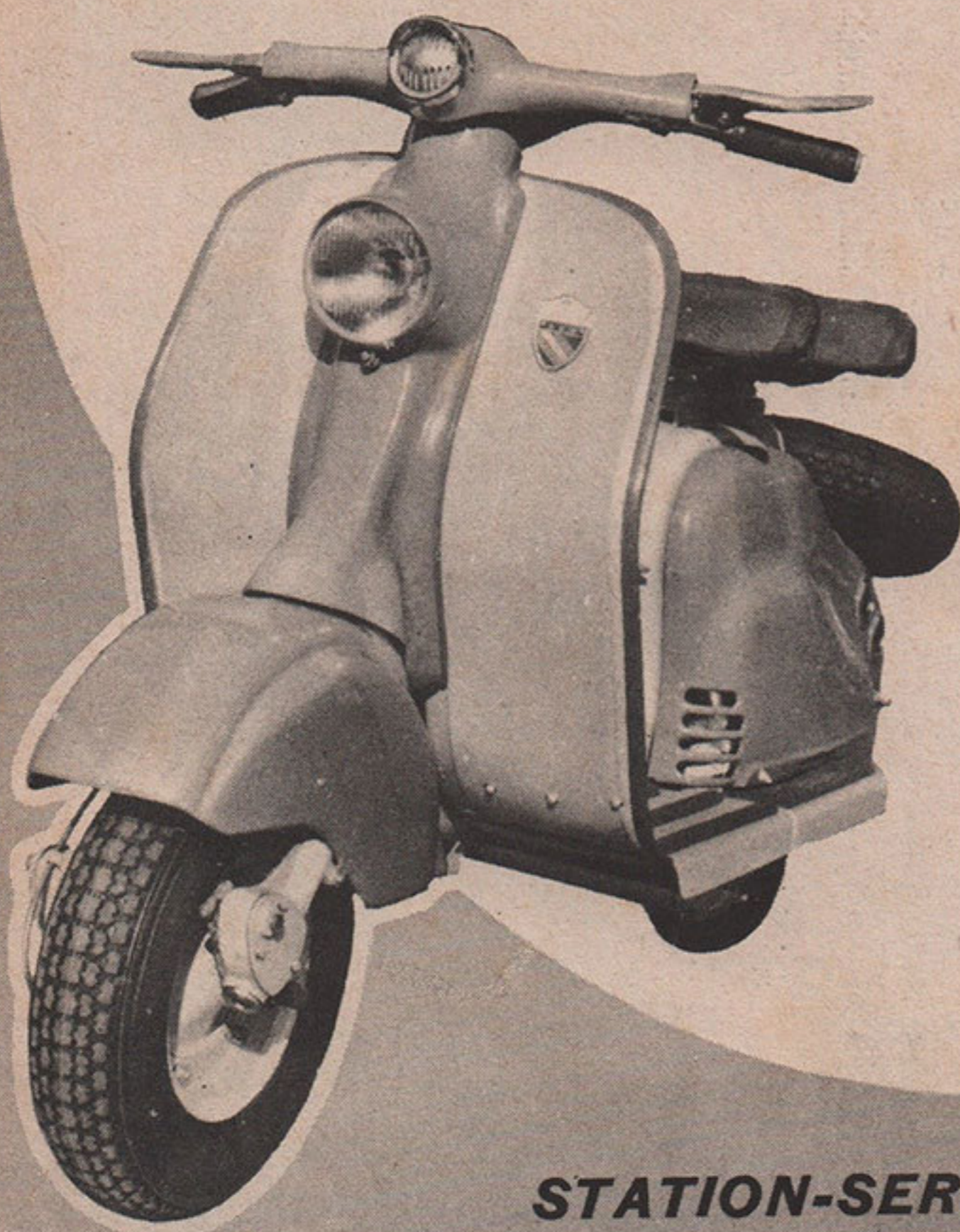
36, Bd des Italiens
PROvence 53-64

CHAMPERRET

12, Av. de la Porte-Champerret
GALvani 99-73

Lambretta

CONCESSIONNAIRE
DISTRIBUTEUR



**EXPOSITION
DES DERNIERS MODÈLES**

125 cm³ 161.100 + t. l.
150 cm³ 178.539 + t. l.
tout équipés

VENTE - ACHAT - OCCASIONS
GARANTIES 3 MOIS

CRÉDIT SPÉCIAL MALADIE

**ENTRETIEN GÉNÉRAL
MÉCANIQUE - TOLERIE
PEINTURE - GRAISSAGE**

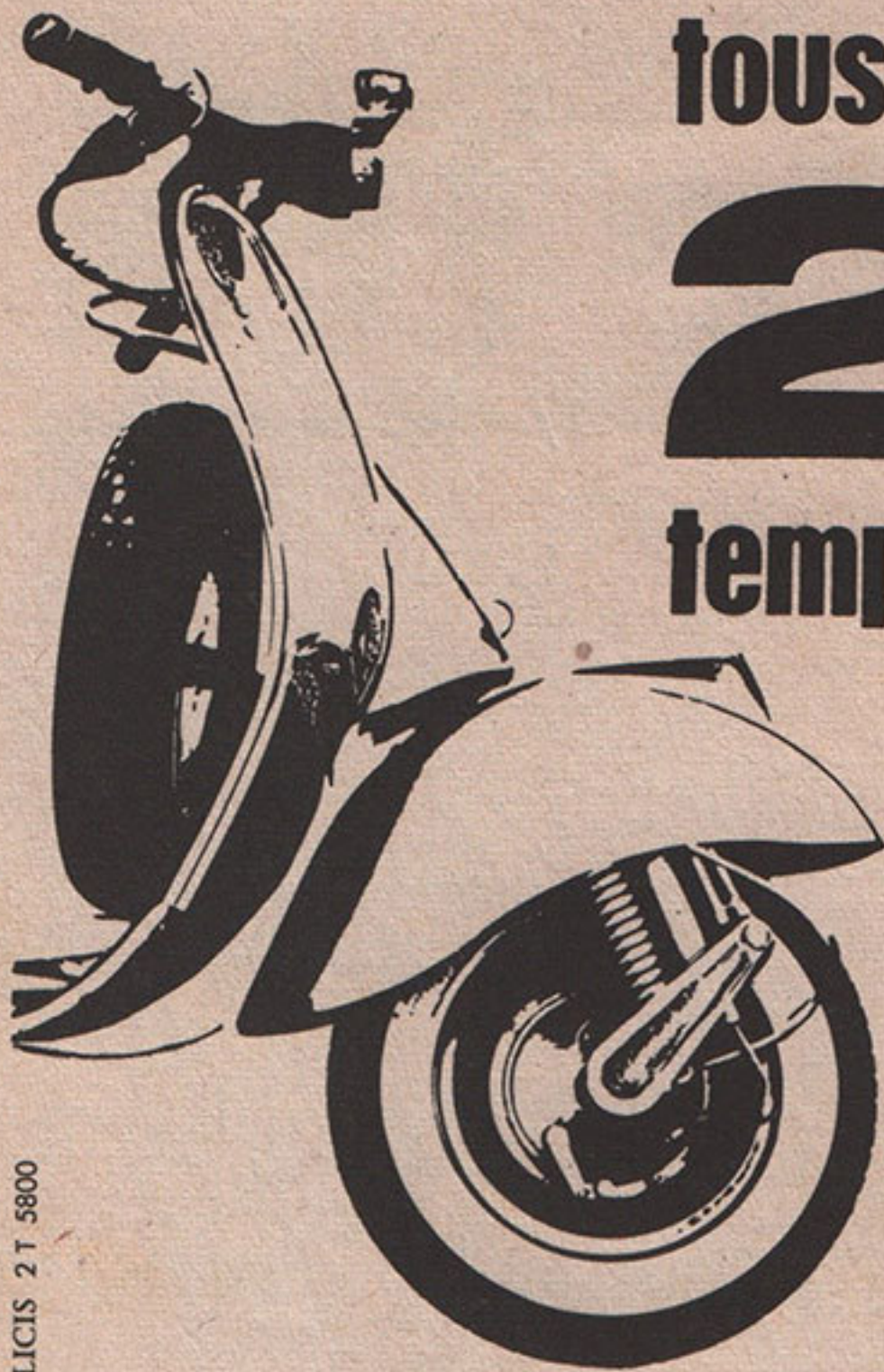
STATION-SERVICE

TOUS LES ACCESSOIRES AUX MEILLEURES CONDITIONS

LAMBRETТА - CHATELET : 13, Boul. SEBASTOPOL - Métro : CHATELET. CEN. 33-74

LAMBRETТА - BELLEVILLE : 122, Fg du TEMPLE - Métro : BELLEVILLE. OBE. 39-82

LAMBRETТА - MAGENTA : 145, Bd. MAGENTA - Métro : Gare du Nord. LAM. 54-24



PUBLICIS 2 T 5800

pour
tous les moteurs
2
temps



fortin - photo coquin

**la nouvelle
huile Shell 2 T
est encore
améliorée**

Ses qualités nouvelles,
sa viscosité
parfaitement adaptée
aux besoins
des moteurs 2 temps
suppriment le grippage
et l'usure.

De plus,
sa miscibilité totale
lui permet de réaliser
avec l'essence
un mélange intime,
homogène et stable.
Pour votre moteur,
c'est une sécurité absolue
dès le départ.

la plus sûre
pour tous les véhicules
à moteur 2 temps.



Sauter

SUR L'OCCASION...



A. Tassin

PUB. STORA

Achetez votre **Vespa** d'occasion

chez les Distributeurs Officiels,

renovée avec des pièces d'ORIGINE

C'EST PLUS SUR!...

G^d GARAGE DIDEROT

58 à 62, Boulevard Diderot - DOR. 29-39

AUTO-SUD-EST

8, Avenue d'Italie - GOB. 75-04

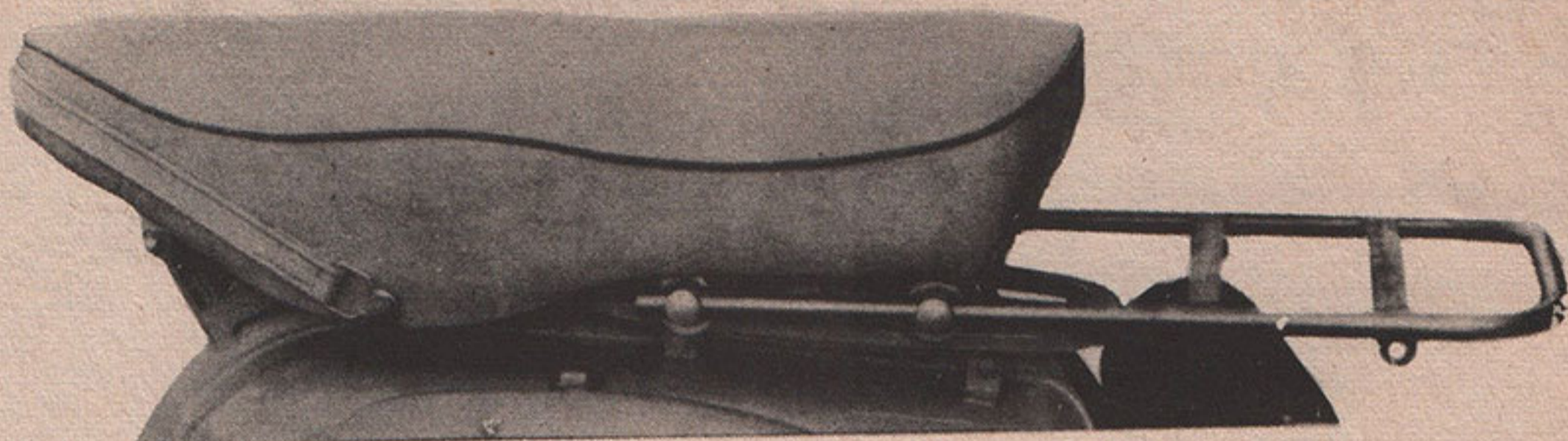
**GARANTIE EFFECTIVE • CRÉDIT
CHOIX CONSIDÉRABLE • REPRISE • LOCATION**

MERAT ET C^{IE}

SURESNES (Seine)

VOUS ASSURENT BONNE ROUTE
ET CONFORT OPTIMUM !..

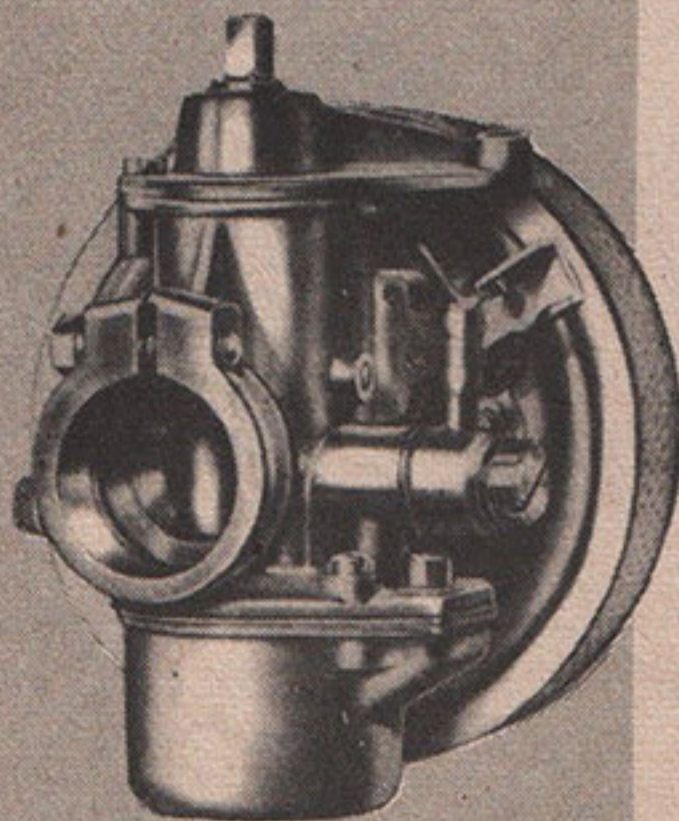
Tél. : LON. 18-86



...Avec leurs sièges arrière s'adaptant sur tous les scooters de marques françaises et étrangères, et...
...**LEUR SELLE BIPLACE**, la seule dont la suspension est réglable au désir du passager

LA BIPLACE "MERAT"

Se monte sur scooters : LAMBRETTA, MOBYSCOOTER, VESPA, PEUGEOT, PUCH, RUMI, etc.
Selles avant, Sièges AR, Selles biplaces, Repose-pieds, Porte-bidons, Porte-bagages, etc.,
pour CYCLOMOTEURS, VÉLOMOTEURS, MOTOS, SCOOTERS.



CARBURATEUR ZENITH

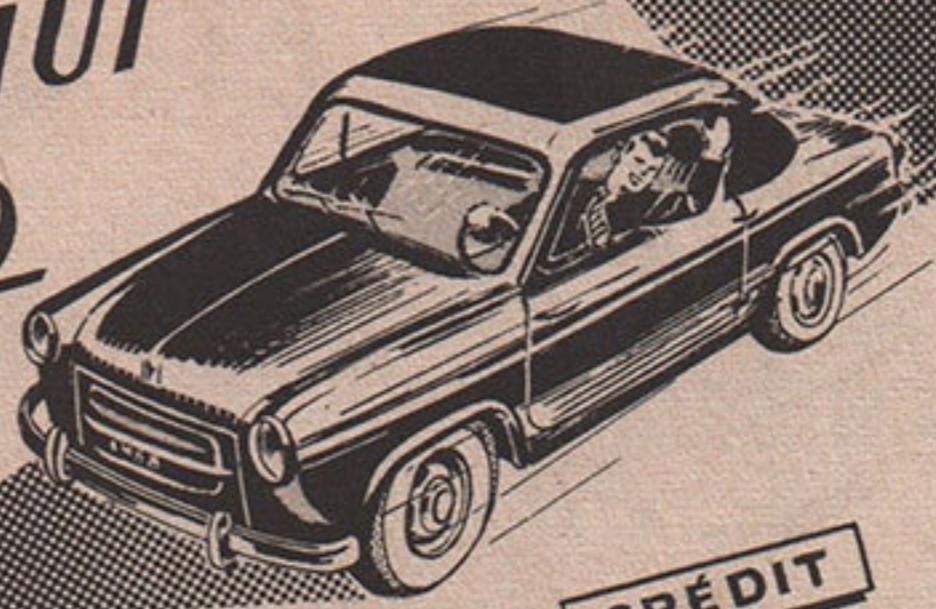
MX

*pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,
cyclomoteurs*

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

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

Essayez
dès AUJOURD'HUI
la Vespa 400



CRÉDIT

CHEZ LE
CONCESSIONNAIRE

AUTO-SUD-EST

8, Avenue d'ITALIE - GOB. 75-04

132, Avenue de TOLBIAC - GOB. 17-12

10, Avenue de PARIS a VILLEJUIF - ITA. 57-33

58, Boulevard DIDEROT - DOR. 29-39



Moi! JE NE CONNAIS
RIEN A LA MÉCANIQUE...

alors, j'ai fait confiance, une fois pour toutes à

Bret-oil

qui se mélange immé-
diatement et reste
diluée dans l'essence,
elle brûle parfaitement
sans jamais encrasser

MON SCOOTER DÉMARRE
VITE ET TOURNE ROND!

2 TEMPS SCOOTER

BRAVO BRET-OIL!



BRET-OIL - 4, RUE JEANNE D'ARC

ISSY-LES-MOULINEAUX - MIC. 48-40

S.57c

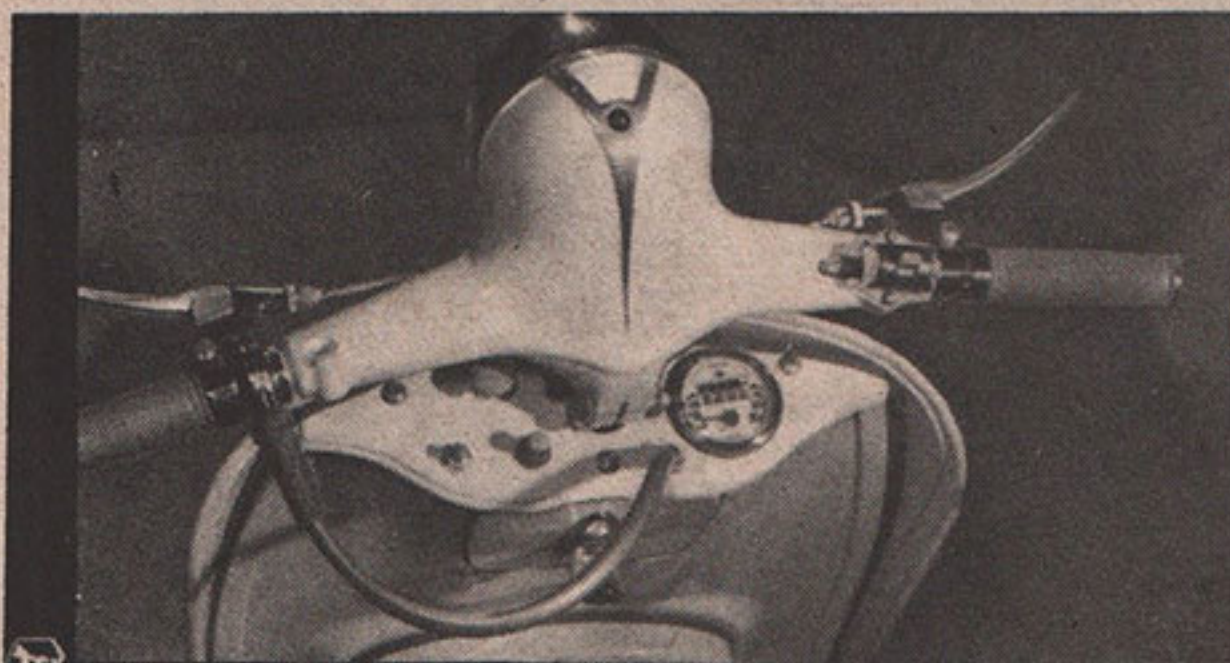
Nouveau Scooter à avant mobile

125 cm³



**UN SCOOTER DE GRAND TOURISME
LIVRÉ ÉQUIPÉ POUR LE TRANSPORT DE 2 PERSONNES**

125 cm³ - 3 vitesses par sélecteur commandé par poignée au guidon (pignon de sortie de 17 dents). Deux larges freins à tambour de 130 mm de diamètre. Transmission par chaîne Sedis sous carter. Carrosserie de grand luxe, pare-brise avec avant mobile. Suspension AV et AR par anneaux de caoutchouc. Tableau de bord. Deux larges selles à plateaux de caoutchouc. Large repose-pieds pour le passager. Roue de secours garnie. Verrou antivol. Présentation en émail crème Marly.



Peugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)



La route est belle au printemps.

REVUE TECHNIQUE, TOURISTIQUE ET SPORTIVE

ADMINISTRATION

RÉDACTION

PUBLICITÉ

14, rue Brunel, PARIS-17^e
ÉTOile 05-50
(10 lignes groupées)

Rédacteur en chef : A. NEBOUT

Éditions

LAJEUNESSE

S.A. au capital de
51.449.500 francs

Abonnements : "Le Scooter"

C. C. P. 12.608-88 Paris

Publicité : Edit. Lajeunesse

C.C.P. 932.76 Paris

Correspondant pour la Belgique

S.A.P.P.E.L.,

20, rue des Comédiens

BRUXELLES - C.C.P. 3-86

PRIX DU NUMÉRO :

100 francs — 17 francs belges

1 fr. 70 suisse

ABONNEMENT 1 AN

France et Colonies: 1.000 francs

Suisse : 17 francs suisses

Autres pays : 1.200 fr. français

Après les coupes Eugène Mauve organisées à Montlhéry, certains de nos confrères ont critiqué le fait que de nombreux vainqueurs se partageaient les lauriers. Il est extrêmement affligeant de songer que des chroniqueurs expriment leur avis sur un sujet qu'ils ne possèdent pas entièrement.

Tout d'abord, il faut bien en convenir, le sport motocycliste étant l'apanage de « mordus », reste assez confidentiel en France et surtout dans la région parisienne où le public dispose de nombreuses distractions. Même un plateau de champions internationaux n'attirera jamais la grande masse. Il est donc préférable de donner satisfaction aux sportifs pratiquants et à leurs supporters. En ce qui concerne les primes, les maisons d'accessoires ne donnent qu'aux vainqueurs absolus de la catégorie. Le régime des séries et des sports n'a donc absolument rien changé aux usages. Par contre, les courses du 13 avril ont réuni 105 partants, ce qui prouve la vitalité de notre sport. Si, malheureusement, on supprime les catégories intermédiaires, il n'y aura de place que pour les machines à 850 000 fr. (Ducati, Mondial, etc.). Nous perdrons ainsi l'engouement et l'émulation qui soutiennent actuellement nos débutants. Ces jeunes gens, pour la plupart, se trouvent dans l'impossibilité de déboursier de pareilles sommes pour faire figure de champion.

Quand notre production nationale sera en mesure de fournir aux sportifs des mécaniques leur permettant de figurer en compétitions internationales, le problème pourra être reconsidéré.

Actuellement, il est nécessaire de faire preuve d'un peu de patience pour ne pas décourager les bonnes volontés, même si les résultats des courses sont trop longs... à publier!

Le public restreint, mais averti, sait... lui, parfaitement discerner et apprécier la combativité qui anime les différentes catégories.

Le Scooter



FOIRE NATIONALE DE LAUSANNE

(13-28 septembre 1958)

La République populaire de Chine occupera le pavillon étranger de la Foire nationale de Lausanne du 13 au 28 septembre prochain. Après le Portugal, le Canada, l'Argentine et l'Inde, la présence à Lausanne de la République populaire de Chine constituera un intéressant complément à la grande Foire d'automne de Suisse.

SUPPRESSION DU TRIPTYQUE

Depuis le 1^{er} janvier 1958, il n'est plus nécessaire, pour entrer en Suisse, de se munir d'un document douanier pour les véhicules de tourisme. Cette facilité ne concerne pas, toutefois, les véhicules affectés au transport professionnel des personnes et des marchandises, ainsi que les remorques camping.

PETITES VOITURES... GRANDES EPREUVES

Les minivoitures, dont il est

tant question en ce moment, vont pouvoir, si leurs constructeurs l'osent, s'affronter dans une redoutable compétition touristique organisée par le grand organisme belge « Royal Motor Union ». Ce sera le marathon des minivoitures sur le parcours Liège - Brescia - Liège, en deux étapes d'un parcours total de plus de 3 000 km.

Annoncé dès à présent par un communiqué à la Presse, ce rallye se déroulera du 17 au

21 juillet prochain; les concurrents, alertés dès à présent, ont donc le temps d'étudier le règlement, de juger si leur véhicule est capable d'affronter cette épreuve avec quelque chance de succès.

Il y aura des enseignements à tirer de cette première épreuve, ouverte à une nouvelle catégorie de voitures. Cela nous intéresse vivement, et nos lecteurs aussi, sans doute. Nous donnerons donc tous renseignements complémentaires en temps voulu.

FACILITES DE VOYAGES AUX FAMILLES

A partir du 1^{er} mai 1958, les entreprises suisses de transport n'accorderont plus de facilités de voyage aux familles.

LES MILLE ET UNE MANIERES DE DONNER UNE CONTRAVENTION

Les derniers conquis à la

Nouveau dans le domaine du scooter léger, ce "2-Roues" dernier-né de la firme de Nymnabolagen, est le 4.000.000ième véhicule roulant sous le ciel suédois.



Vespa sont, sans conteste, les policiers d'Athènes. Chargés de la circulation, ils surveillent maintenant les automobilistes ou les scooteristes imprudents et se lancent à leur poursuite, ainsi équipés, avec une maestria que leur envie nos plus grands motards...

Quel plaisir de dresser contravention dans ces conditions !...

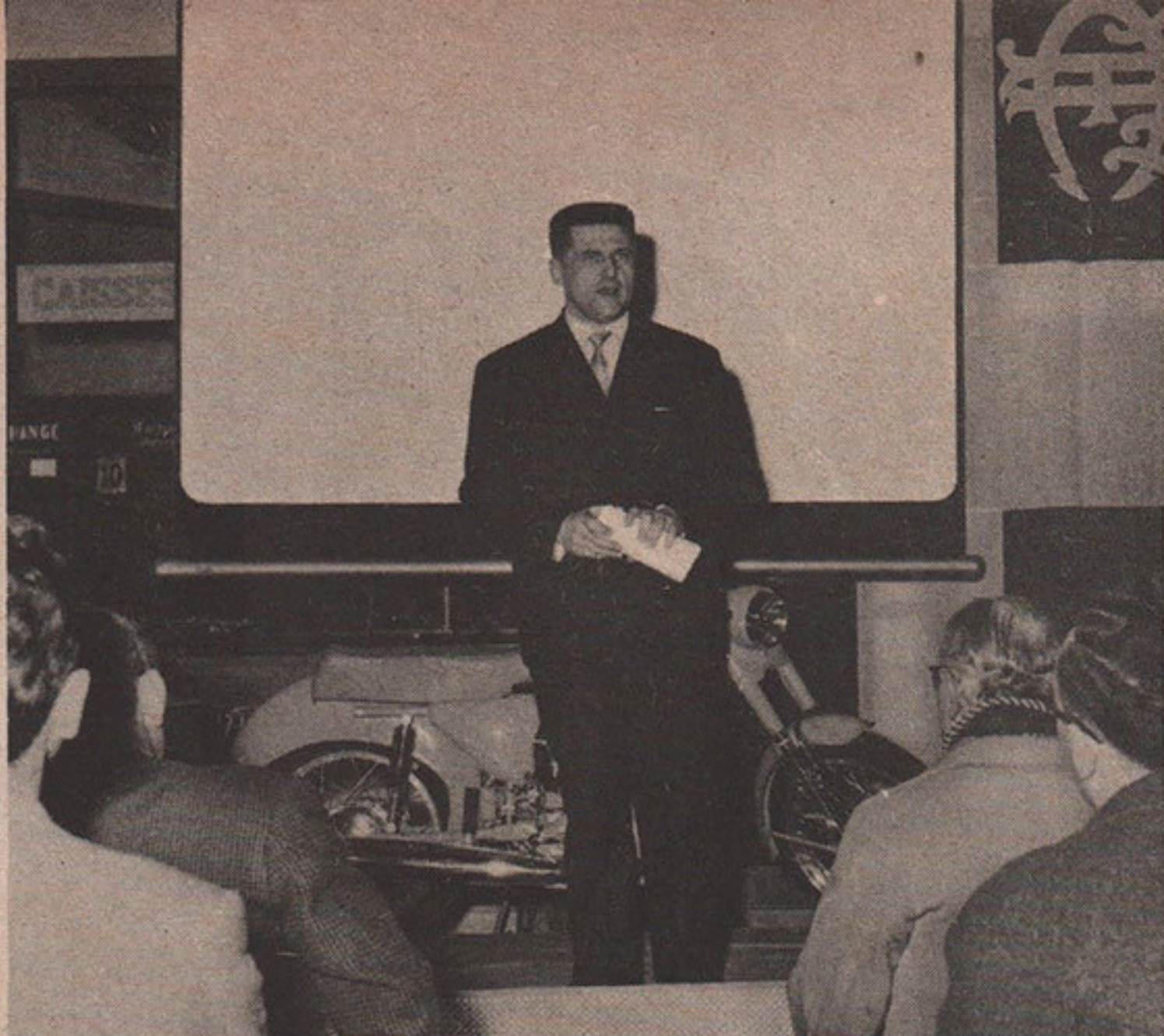
Le scooter se révèle là beaucoup plus pratique et économique à la ville que la grosse moto habituelle, surtout dans les agglomérations importantes. Monture réservée, nous dit-on, à l'élite des policiers.

Ne pensez pas, tout de même, à une concurrence déloyale avec nos agents traditionnels. Non, seulement la mise en service d'un nouveau type de véhicule, la Vespa GS, permettant une contribution plus constante et plus vigilante (!) des services de la circulation, service devenant, hélas ! de plus en plus important devant les complications croissantes de la vie moderne.

Les possibilités sont telles que les gouvernements du Mexique, du Venezuela et d'Afrique du Sud pensent sérieusement à adapter ce nouveau procédé à leur propre circulation.

LA VESPA FAIT LE TOUR DU MONDE EN BALLON

Comme le héros de Jules Verne, la Vespa fait, elle aussi, le tour du monde en ballon. Attachée à une énorme sphère de 5 m sur 16 m 20 de circonférence, elle fit une apparition très remarquée à la dernière foire de Milan, dominant la ville de plus de 100 m.



Ce ballon — réalisé par l'usine GmbH d'Augsburg — et son passager ont déjà survolé les principales villes d'Allemagne et se préparent, nous dit-on, à accomplir un voyage très important (pourquoi pas ?) en Afrique du Sud.

Dernière heure...

Tel un Spoutnik, la Vespa est signalée au-dessus des Alpes ; les Yougoslaves attendent avec impatience ce curieux phénomène !

SCOOTERS ET VELOMOTEURS

La lutte est engagée depuis plusieurs années entre ces deux types de véhicules de même cylindrée, entre 50 et 125 cm³. Les statistiques officielles de la production 1957 permettent une intéressante confrontation, à l'avantage indéniable du scooter : en effet, il a été produit, au cours de l'année dernière, 87 000 vélomoteurs, contre 102 100 scooters de 50 à 150 cm³, cette dernière cylindrée n'ayant pas un poids décisif dans la balance ; c'est, en fait, une prédominance d'une quinzaine de mille pour le scooter.

Monsieur DOSSIER (Directeur Général des Établissements Terrot) lors de sa conférence le 20-3-58 au T.C.F.

Que donnera 1958 ? Le problème n'est plus le même depuis qu'ont été institués licence et permis de conduire pour les engins de 50 à 125 cm³. Le vélomoteur risque de perdre à nouveau du terrain, sa clientèle pouvant s'orienter soit vers le cyclomoteur, toujours exempt de permis, soit vers le 175, pour ceux qui ne redoutent pas les démarches et examens officiels, et qui pourront ambitionner des motos plus puissantes et mieux adaptées au duo et au grand tourisme.

L'apparition sur le marché des derniers modèles Terrot, partiellement carénés, semble devoir contribuer au renouveau de cette cylindrée, qui concilie l'économie d'emploi et les bonnes aptitudes aux longs parcours à moyenne plus qu'honorable.

Mais il n'est pas dit qu'il n'y aura pas lutte entre scooters 150 et motos 175.

Les chiffres de ces derniers mois témoignent pour ceux-là une production supérieure à celle-ci.

Toit métallique pour 2 CV

Les Établissements MAD poursuivent la fabrication en série d'un toit métallique adaptable aux 2 CV Citroën.

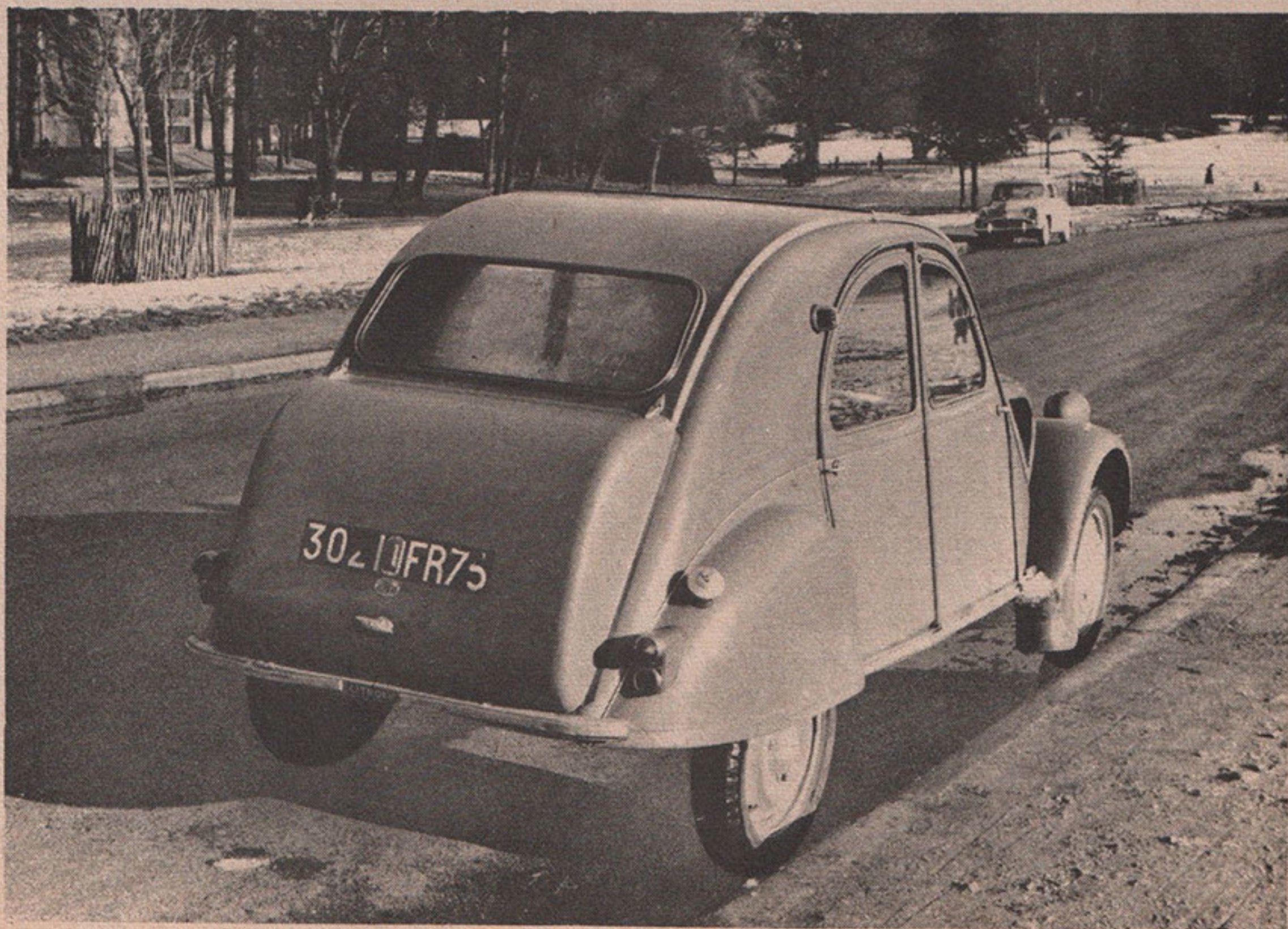
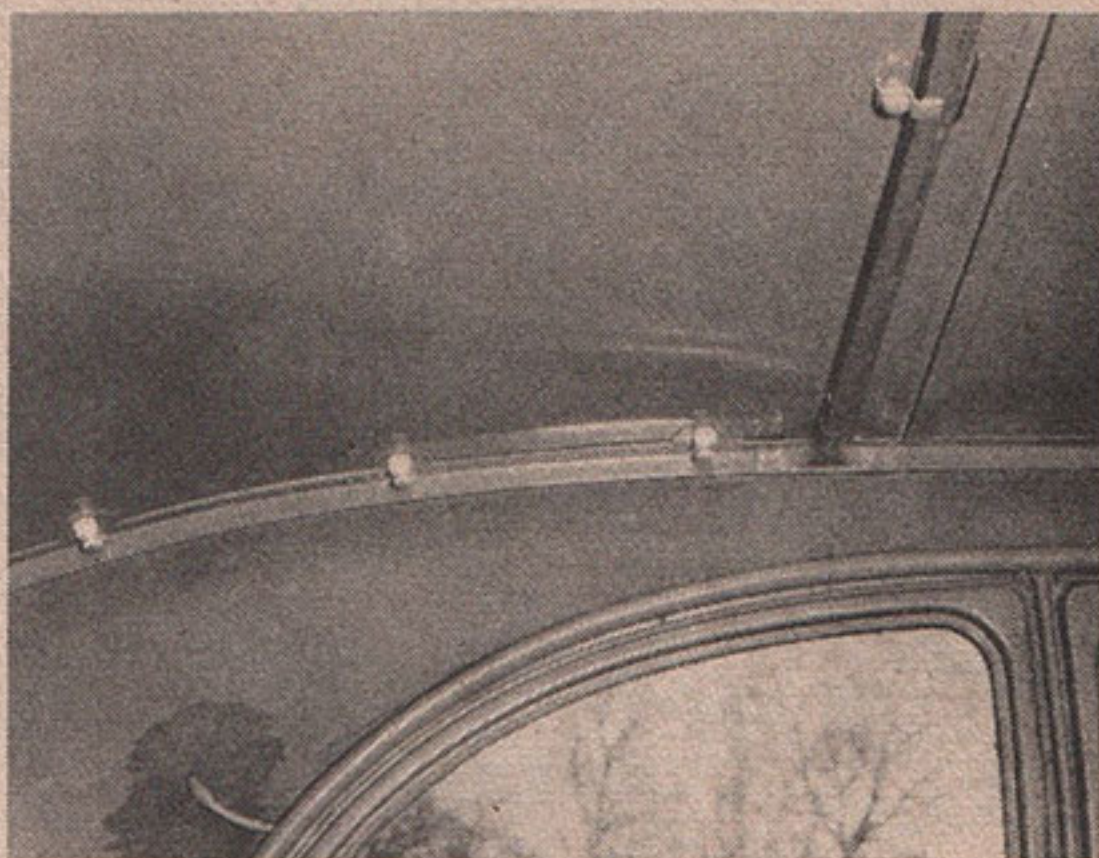
Nous avons eu la possibilité d'essayer une voiture pourvue de cette transformation. Le mauvais temps et le garage sur la chaussée n'ont pas eu raison de l'étanchéité du toit ; les seules infiltrations légères provenaient des clignotants.

Malgré ce surcroît de tôlerie, les bruits intérieurs sont équivalents à ceux émis par un véhicule non transformé.

Ce toit se monte sans soudure ni perçage, grâce à des brides de serrage qui permettent de rétablir instantanément la voiture dans son équipement d'origine. Pour l'été la partie avant peut s'escamoter dans le coffre. La lunette arrière de vastes dimensions assure une bonne visibilité.

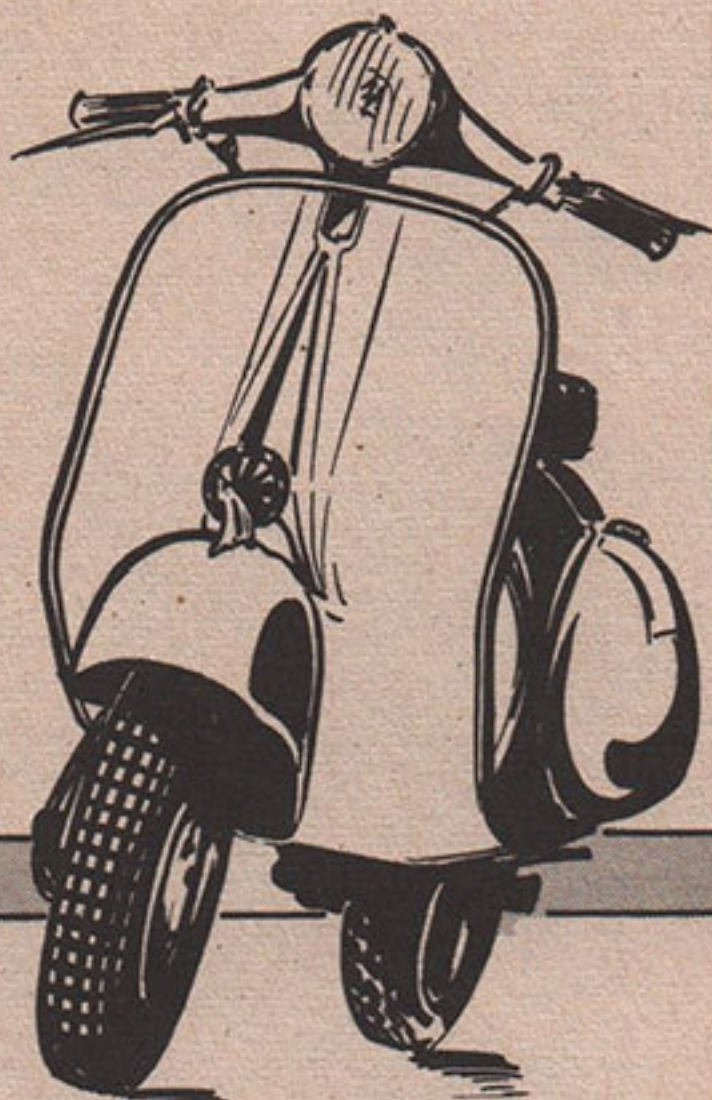
Il est bon de noter qu'en ce qui concerne le vol, le toit MAD constitue une assurance supplémentaire. Il existe différents modèles de

malles et nous avons vu un plancher métallique pour coffre à roue de secours qui améliore nettement la solidité.



scooters d'occasion

Rénovés



GARANTIE TOTALE 3 MOIS

par écrit !

les plus larges facilités de paiement
comptant 20.000 frs
crédit : 3 à 12 mois

Seul, un vrai spécialiste peut vous offrir

Un choix unique à Paris
de Scooters

VESPA et LAMBRETTA rénovés

couleur 1957
présentation impeccable
moteur en rodage

Une gamme complète
d'accessoires *neufs*
pour VESPA et LAMBRETTA

profitez de nos prix
d'Hiver
des prix imbattables !

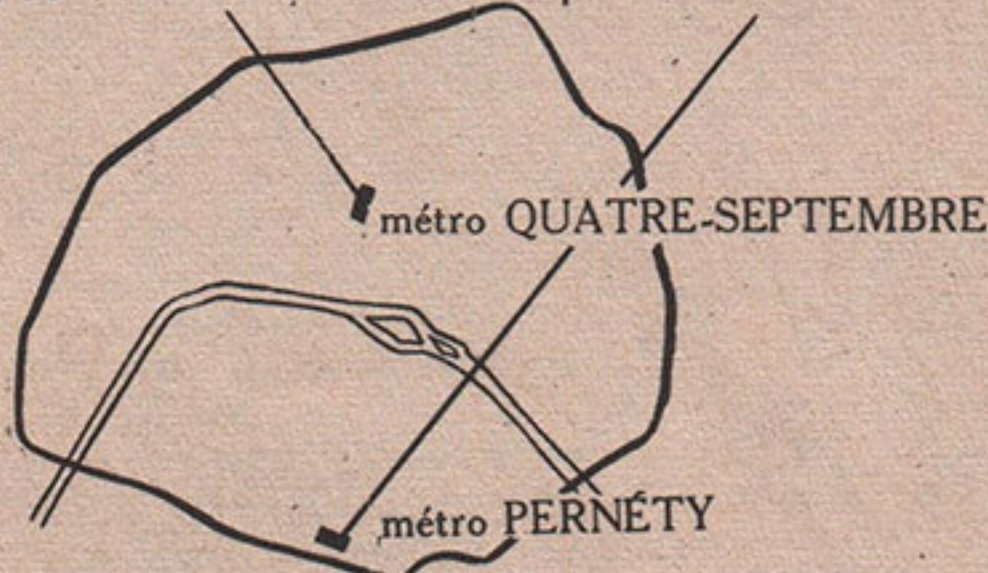
2 adresses à votre choix

SÉLECTION SCOOTER

46, rue S^{te}-ANNE - 2^e
Tél. RIC. 49-17, 15-01

SÉLECTION SCOOTER SUD

1, rue DEPREZ - 14^e
Téléph. SUF. 07-03



Quelques exemples

VESPA

Porte-bagages AV pliant chromé	3.200
Coussin luxe	2.000
Porte-bagages AR pliant chromé	3.900
Selle double	8.000
Pare-jambes horizontaux	2.800
Entourage tablier	1.200

LAMBRETTA

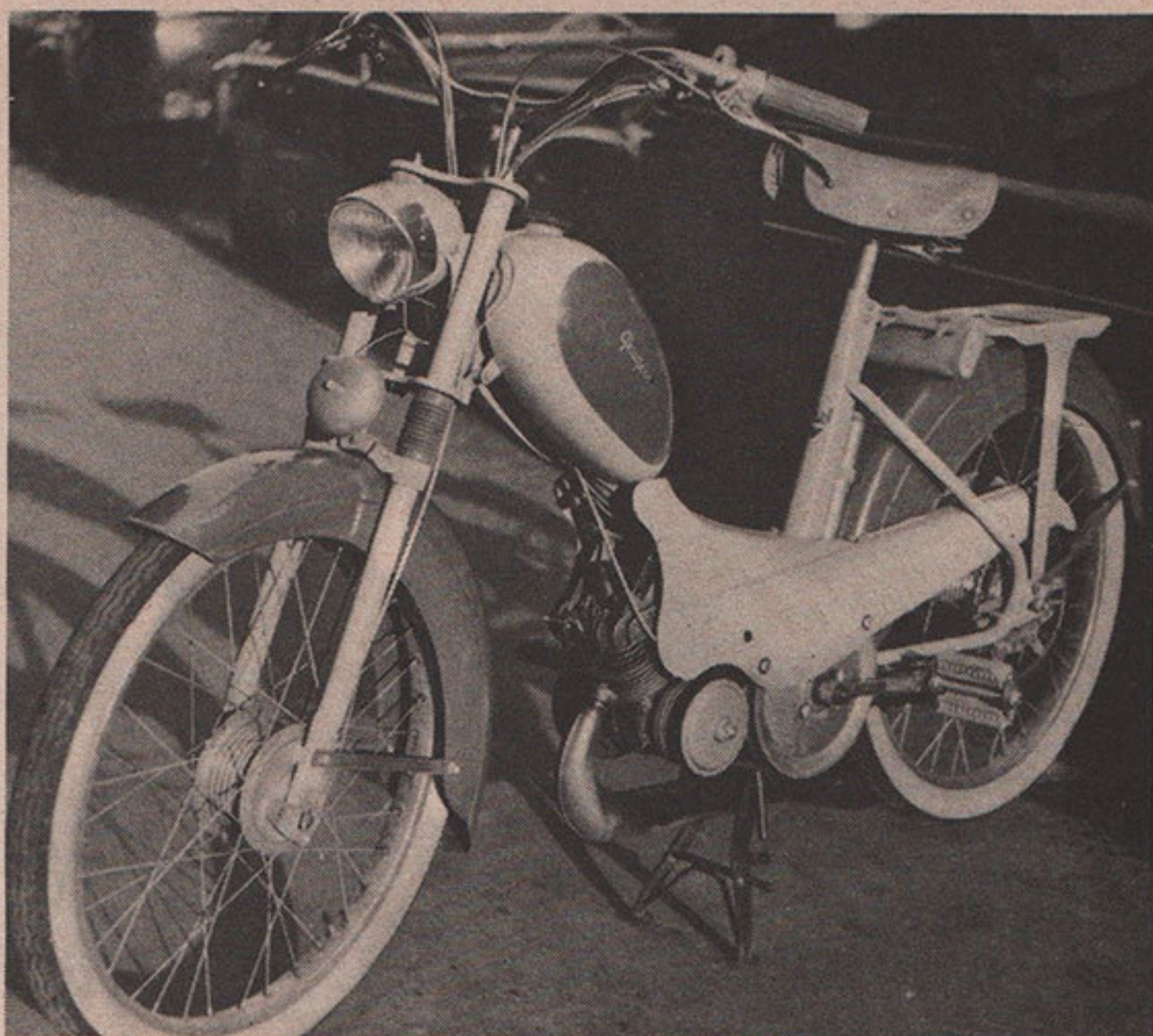
Porte-bagages AR porte jerrican	4.000
Paire de sacoches AR	3.000
Élargisseurs de marche-pied	1.900
Aérateurs	1.500
Tapis de sol	1.400
Sacoches de tablier simple	2.500

BRUNÉTOILE

SÉLECTION SCOOTER HALL

le spécialiste du scooter d'occasion

LE CYCLO PEUGEOT B. B. 1. GL



PARTIE CYCLE

Le châssis est du type monotube, simple berceau ouvert ; une fourche télescopique (analogue à celle du Bima) assure la suspension avant. Deux arceaux tubulaires, se raccordant au tube central du cadre, supportent la roue arrière.

Les roues sont équipées de freins monoblocs et de pneus de 23 x 2. Des garde-boue profonds protègent le pilote des projections. Le côté protection a, d'ailleurs, été sérieusement étudié : un capotage en deux parties, facilement démontable, prolongé par deux pare-chaîne symétriques isole le moteur.

Le réservoir contient 5,2 l., gros avantage qu'il convient de souligner, pour l'autonomie qu'il confère au véhicule.

Le guidon, semi-relevé, comporte les commandes suivantes : leviers de frein avant (à gauche) et de frein arrière (à droite), manettes de décompresseur (à droite) et d'obturateur d'air (à gauche) pour les départs à froid — les deux se manœuvrant avec le pouce — et un bouton-poussoir actionnant une sonnette électrique fixée entre les haubans de fourche.

L'équipement général comprend : une selle « vélocomoteur », un porte-bagage en tôle emboutie, une béquille centrale très pratique, une sacoche à outils, type vélo (1), le logement sur la fourche de l'antivol Neiman et un projecteur d'éclairage à une seule intensité, avec feu rouge et catadioptré.

Présentation : émail gris deux tons ou bleu, avec décors gris.

GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Le moteur est suspendu en porte-à-faux sous le châssis, et fixé en deux points : par la culasse au tube de réservoir et par le carter-moteur au boîtier de pédalier.

C'est un deux-temps du type Schnurle, avec un cylindre en alliage léger chemisé acier. La chemise est chromée dur. La culasse porte le décompresseur, évacuant dans la pipe d'échappement ; la bougie est placée au centre de la chambre de

La firme Peugeot, avec son nouveau type de cyclomoteur monovitesse, se rallie à la formule maintenant classique : transmission primaire par courroie et embrayage automatique. Néanmoins, les techniciens de Baulieu ont réussi à innover, dans un domaine archi-exploré, en adoptant un système de coupleur centrifuge à poudre de fonte.

Notons que le Bima à transmission par galet figure toujours au catalogue, ce qui nous vaut une gamme complète de 50 cm³, puisqu'il existe également un bi-vitesse à suspension arrière oscillante, dont nous publierons l'essai prochainement.

La technique constructive du « B.B.1 » reste orthodoxe et tend à un maximum de simplicité, de façon à conserver un poids très favorable et une grande maniabilité.

combustion. L'ensemble culasse-cylindre est abondamment aileté. Le vilebrequin tourne sur deux roulements à billes, et la tête de bielle sur un jeu d'aiguilles.

En bout de vilebrequin, côté droit, est calé le volant magnétique — assurant l'allumage et l'éclairage — protégé par un capotage ; côté gauche, prend place le système d'embrayage centrifuge. La transmission primaire s'effectue par une courroie trapézoïdale, entraînant une grande poulie démultiplicatrice, dont est solidaire le pignon de la transmission secondaire par chaîne. Poulie et pignon peuvent être désaccouplés (en dévissant la vis fixée à cet effet dans la poulie) de façon à pouvoir pédaler sans entraîner le moteur.

Le carburateur est un Gurtner, avec volet d'air et filtre cylindrique en forme de cartouche, sur lequel s'emmanche un tuyau de caoutchouc qui le met en communication avec l'intérieur du tube de selle. Ainsi, l'air aspiré sous la selle se tranquillise dans le tube avant d'être filtré, le système complet faisant par ailleurs office de silencieux d'admission. Le tube d'échappement, de forme conique, débouche dans un silencieux cylin-

drique et démontable, évacuant les gaz par une sortie de faible diamètre.

Ce deux-temps, légèrement super-carré (40×39) développe vraisemblablement une puissance de 1,8 ch pour un rapport volumétrique de 6 à 1 (le constructeur ne précise ni la puissance, ni le régime maximum, qui doit allégrement dépasser 5 000 tr/mn et encore moins la démultiplication finale).

EMBRAYAGE CENTRI

Le constructeur attribue trois avantages à ce système d'embrayage automatique :

- Débrayage absolu à l'arrêt;
- Reprise progressive de la vitesse sans l'action des pédales;
- Changement progressif de la vitesse en côte.

Nous sommes d'accord avec les deux premiers points (sous certaines réserves) mais ne suivons pas du tout les conclusions du troisième, incompatible avec la technique même dudit embrayage.

Comment, en effet, est constitué et fonctionne ce dispositif ?

Nous avons tout d'abord, solidaires du vilebrequin, un tambour 1 et une cloche hermétique 2.

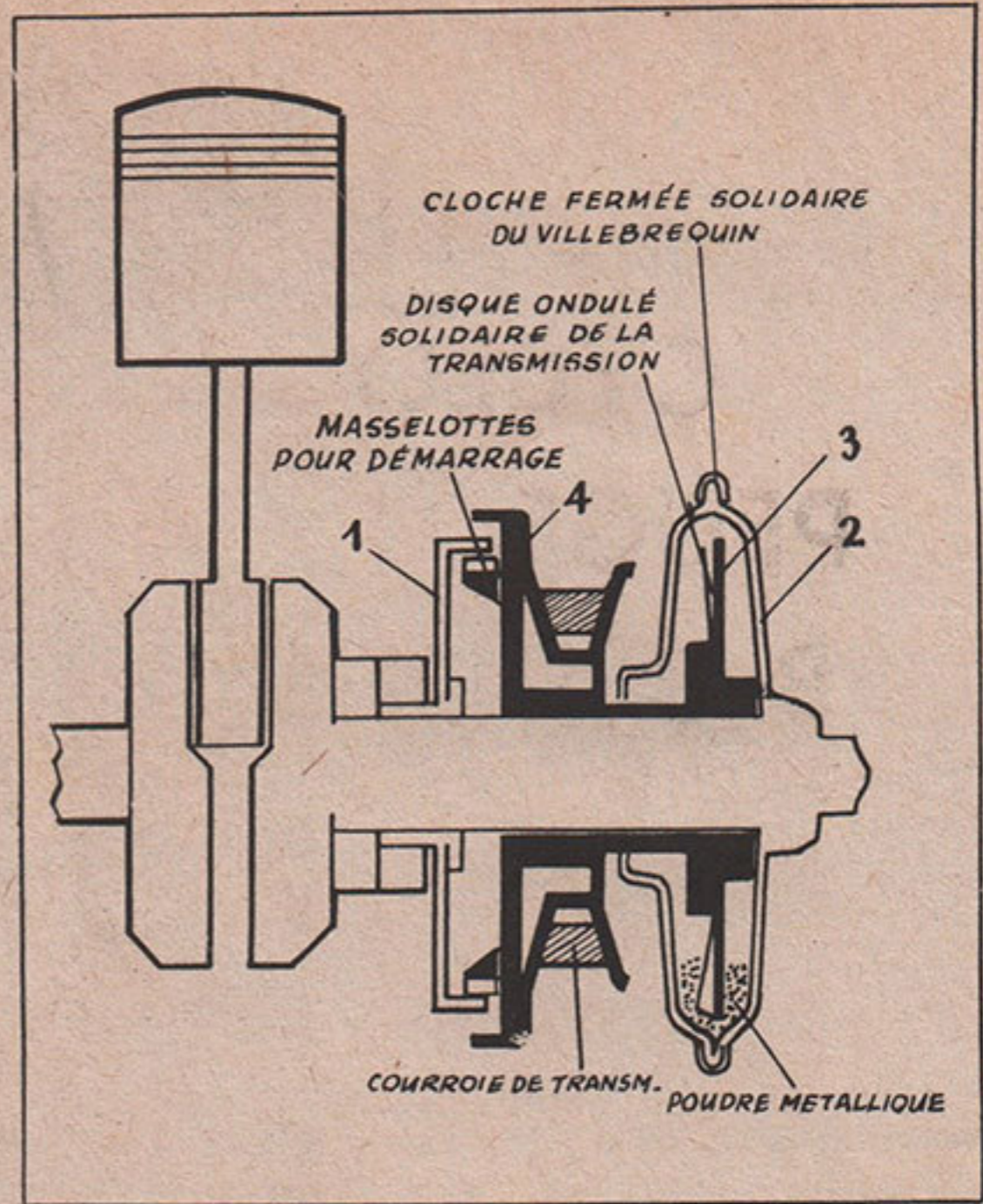
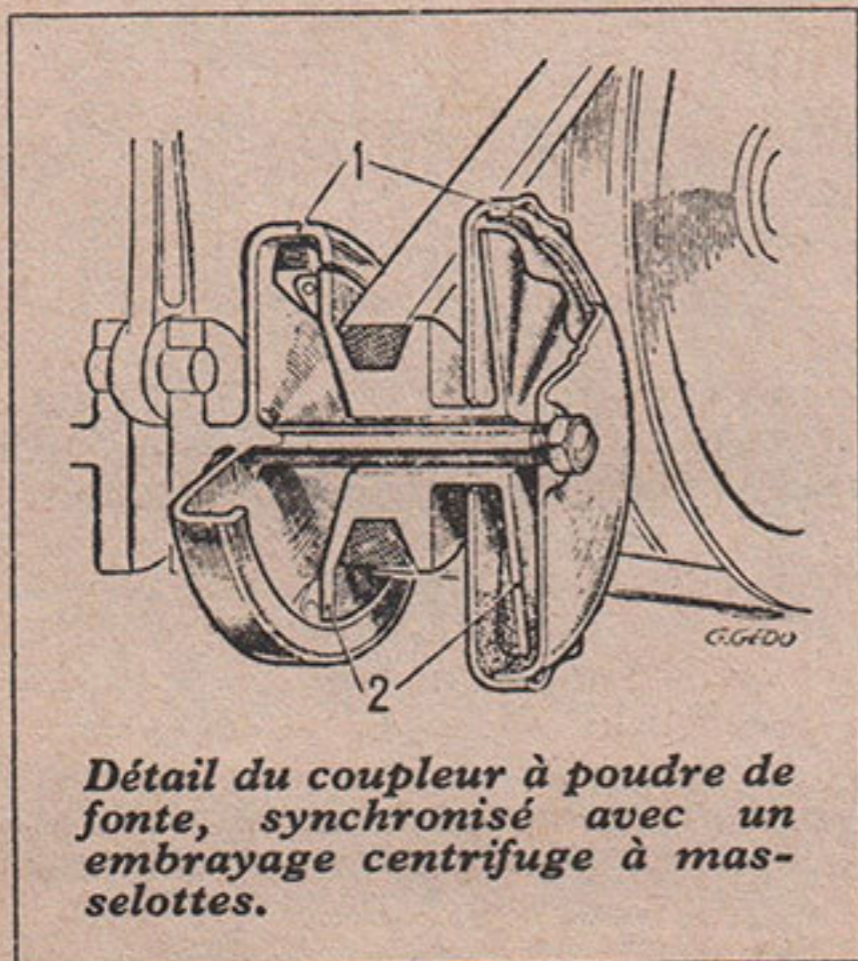
Tournant fou sur le vilebrequin, nous trouvons ensuite un ensemble comprenant le disque ondulé 3, et la poulie solidaire du flasque porte-mâchoires 4. Cet ensemble est directement entraîné par la roue arrière. La cloche 2 contient une certaine quantité de poudre de fonte, qui remplace, schématiquement parlant, le liquide utilisé dans les coupleurs hydrauliques d'automobiles.

Pour expliquer le fonctionnement de cet embrayage centrifuge, nous examinerons successivement les points suivants :

- Mise en route du moteur;
- Démarrage sans le secours des pédales;
- Accélération;
- Décélération et arrêt;
- Comportement en côte.

MISE EN ROUTE DU MOTEUR

Sous l'action des pédales, la roue arrière entraîne la poulie et le flasque 4. Aux environs de 5 km/h, la force centrifuge est suffisante pour pla-



quer les mâchoires sur le tambour 1 solidaire du vilebrequin. Le moteur suit alors le mouvement.

Si, à ce moment on accélère, le coupleur entre en action (voir ci-dessous).

DEMARRAGE SANS LES PEDALES

Lorsque le moteur tourne au ralenti, le véhicule étant à l'arrêt, les mâchoires du flasque 4 se trouvent en position basse, du fait que la poulie est immobile et, par conséquent, ne s'applique plus sur le tambour 1.

Si l'on augmente le régime du moteur, la poudre métallique, enfermée dans la cloche 2 acquiert un mouvement circulaire et tend à entraîner, par friction, et à une vitesse moindre, le disque ondulé 3. Celui-ci étant solidaire de la poulie, le véhicule se met en mouvement, sans heurt ni à-coup, puisqu'il n'y a pas de liaison positive.

(Même au ralenti, il y a un léger entraînement, du fait que la poudre est déjà en circulation, d'où l'importance du réglage du ralenti.)

ACCELERATION

Lorsque la vitesse augmente, et dépasse 5 km/h, il devient évident que le flasque 4 atteint un régime pour lequel les mâchoires doivent entrer en action, autrement dit, solidariser d'une façon positive le moteur et la transmission, et, de ce fait, annuler l'effet de patinage du coupleur à poudre.

Or, le constructeur prétend que le patinage se poursuit jusqu'à 20 km/h : ceci peut s'expliquer par le fait que le régime de rotation du tambour 1 est toujours supérieur à celui du flasque 4, puisqu'il y a glissement dans le coupleur, et lorsque les mâchoires viennent en contact avec le tambour, elles glissent sur celui-ci.

Lorsque le régime de la poulie atteint une valeur élevée, ce glissement devient pratiquement nul, de même que celui se produisant dans le coupleur, et nous avons alors un entraînement virtuellement positif (la poulie tourne au régime du moteur).

DECELERATION ET ARRET

Le phénomène inverse se produit lors de la décélération : lorsque l'on coupe les gaz, le régime-moteur décroît, et lorsqu'il arrive en concordance avec le régime de la poulie, les mâchoires entraînent le tambour 1. Il y a alors une liaison positive moteur-roue, qui permet de bénéficier du frein-moteur.

Sur un coup de frein énergique, le régime de la poulie 4 peut ne plus être égal à celui du tambour 1; les mâchoires glissent alors, mais le disque ondulé 3, brassant la poudre métallique, permet encore de bénéficier d'une partie du frein-moteur.

Mais il reste évident que, lorsque le véhicule, pour s'arrêter, descend en dessous des 5 km/h, gaz coupé, les mâchoires tendent à entraîner le tambour 1, ce qui se traduit par quelques à-coups, avant le débrayage complet.

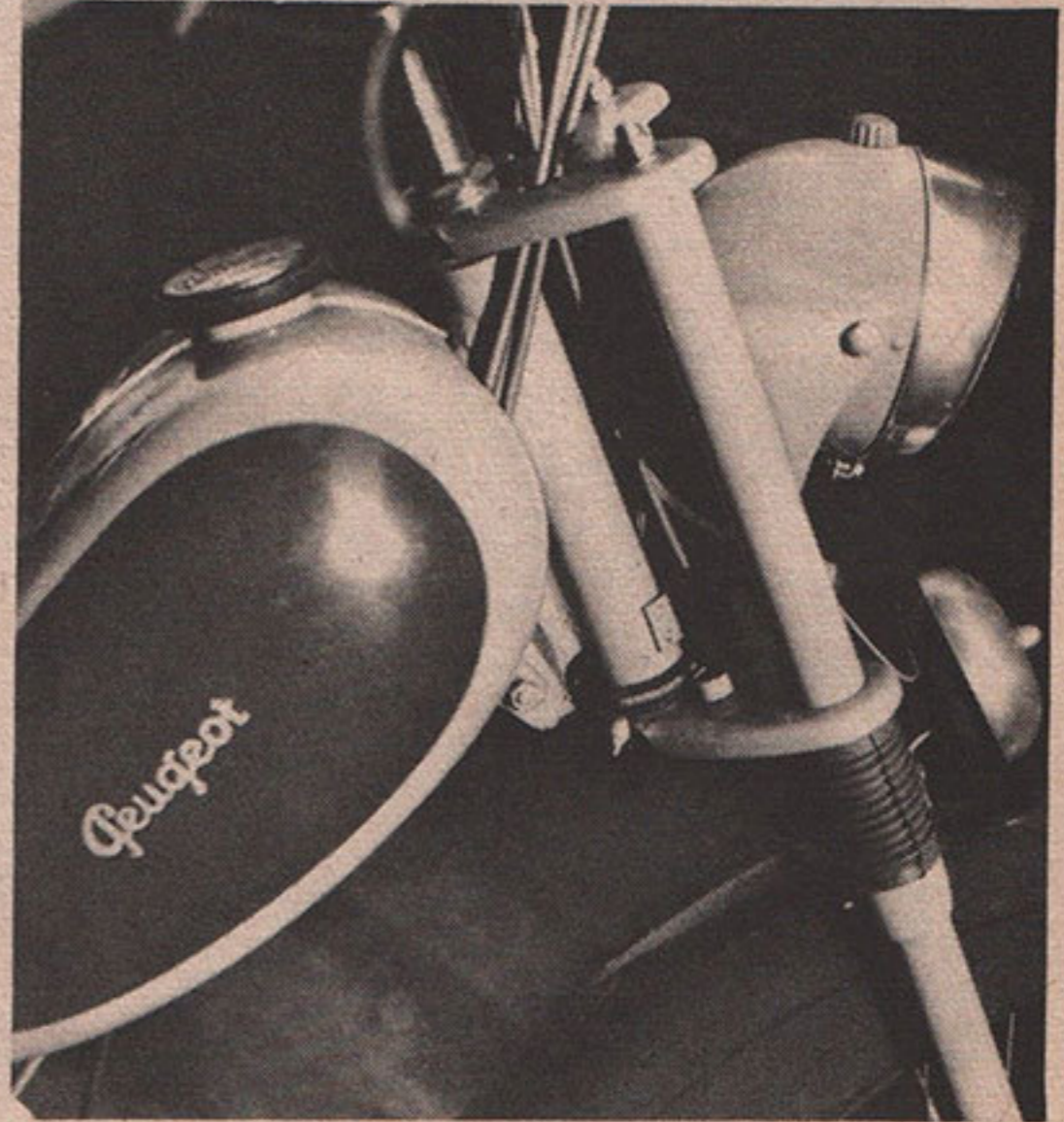
COMPORTEMENT EN COTE

De ce qui précède, nous voyons que le fonctionnement en côte peut s'assimiler à la décélération. Le régime du moteur décroît, compte tenu de la résistance opposée à la friction par le disque ondulé, et l'on revient à un entraînement positif dû aux mâchoires. Cet entraînement ne peut cesser qu'à moins de 5 km/h, limite en dessous de laquelle peut recommencer le patinage du coupleur.

CONCLUSION

Le fonctionnement de l'embrayage automatique Peugeot est donc, en théorie, assez complexe, chaque élément (mâchoires d'une part, coupleur à poudre de l'autre) agissant à tour de rôle, dans des limites qu'il est difficile de préciser d'une façon absolue.

En pratique, il fonctionne remarquablement, et surtout il s'avère d'une rare progressivité au démarrage.



DUNLOP

POUR VÉLOS - CYCLOMOTEURS MOTOS ET SCOOTERS

Pneus "FLANCS BLANCS" notamment pour l'équipement des **SCOOTERS FRANÇAIS** dans les dimensions :

3,50x3 - 4,00x6 - 3,50x9

Pneus "SUPER D5" carcasse et profils nouveaux pour **VÉLOMOTEURS** et **MOTOS** dans les dimensions :

300-19 (25x300)

350-19 (26x350)

325-19 (26x325)

400-19 (24x400)



le seul scooter vraiment automatique

• Avec le variateur automatique à servo-embroyage : pas de fausse manœuvre jamais de moteur calé.



• Accélérez, freinez, c'est tout. Manurhin fait le reste.



• Vraiment automatique, n'importe qui peut le conduire immédiatement. C'est la solution de sécurité.



• Conçu pour deux personnes. Transporte allègrement pilote, passager et bagages.



• Confortable : fourche télescopique à l'avant, bras oscillant à l'arrière, carénage bien étudié.



• Roues de 16 pouces et grand empattement. Absorbe aisément les inégalités de la route.



• Sa stabilité étonne les techniciens du monde entier.

c'est

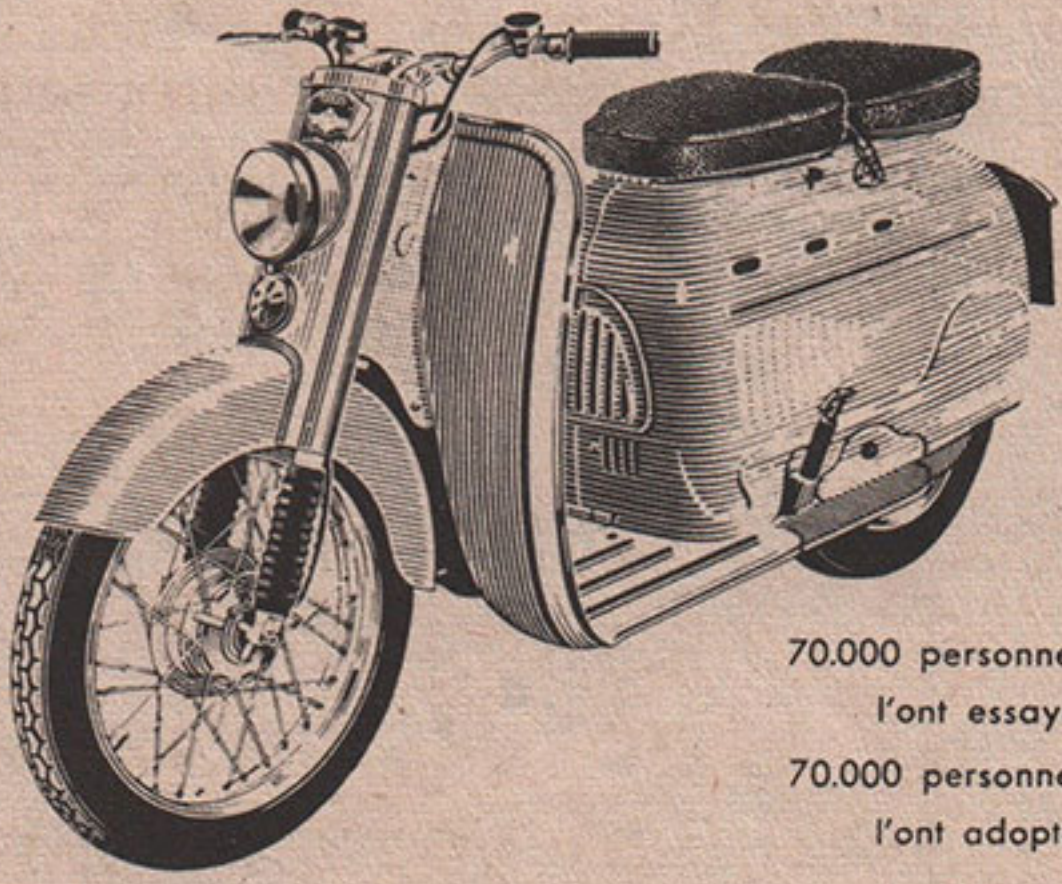


... et c'est aussi le plus économique :

118.915 Frs

+T.L.

... alors, pourquoi payer plus cher ?



70.000 personnes l'ont essayé, 70.000 personnes l'ont adopté.

MANURHIN - DÉPARTEMENT SCOOTER - 1 Boulevard MALESHERBES, PARIS
CENTRES D'ESSAI DANS TOUTE LA FRANCE

MESDAMES...



UN de nos plus grands couturiers à l'époque florissante de la mode déclarait que : « Le Sport était le plus grand ennemi de la féminité. »

Or, les dernières nouveautés du Printemps 58, tendent bien à prouver que si la Française est avant tout la plus féminine des créatures, elle peut être aussi la plus exquise des scootéristes.

L'O.N.M. nous promet encore, pour quelque temps du moins, des matinées fraîches et... pluvieuses.

Donc, pour votre scooter... : commodité, confort et élégance.

Azalée : popeline imperméabilisée, façon couture, doublée de même ou ton opposé (création CCC), est certainement le compagnon idéal de vos randonnées matinales.

Flic-Flac, par contre, lui, en rilsan jaune ou blanc, col rond et manches raglan (Weill) convient tout particulièrement à l'étudiante, fière de ses exploits sportifs et soucieuse d'arriver à la faculté, tel un



Qu'en pensez-vous ?

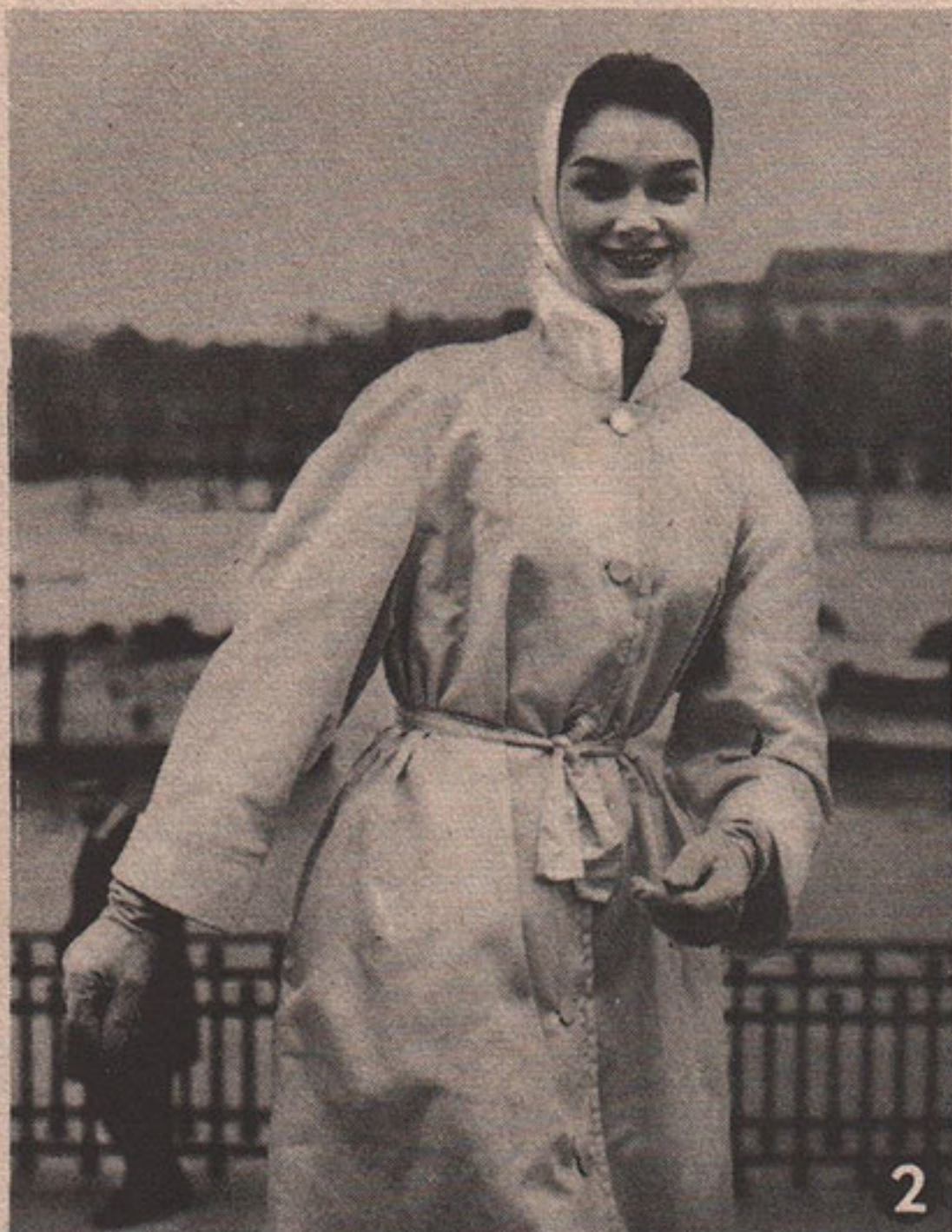
pilote de course, mais restant avant tout charmante et... charmeuse, sous son aspect gavroche.

Vilmer, André Ledoux Sports, lui, vous voit plutôt Madame, dans une popeline double imperméabilisée Anta bleue pâle, ceinture coulissante, qui vous ramènera, pour un temps, à cette époque du Charleston... qui était, dit-on, si belle...

Vos chevaliers servant, eux — il faut y penser — pour vous faire honneur, s'habilleront avec : **Suralo**, s'accompagnant d'une casquette, parfaitement infroissable et imperméabilisée, vêtement de pluie, idéal pour l'homme moderne et élégant.

Le summum du raffinement, paraît-il, permettra à Madame, quand Monsieur se refusera à l'accompagner, de lui emprunter son blouson en Super Velours **Merveline** (H. Ardit), convenant aussi bien à l'un qu'à l'autre.

Bref... tout a été prévu pour votre confort, dans une gamme de coloris parfaits, d'un goût très sûr; le tout à des prix, à qualité égale, défiant toute concurrence et réservés à nos lecteurs.



Le CYCLOMOTEUR doit être habillé

“conformément à la loi”

Trait d'union entre la bicyclette et la moto, le cyclomoteur est astreint à des normes, propres à ces deux véhicules.

DÉFINITION DU CYCLOMOTEUR

Elle résulte d'un article du Code de la Route.

« ...Le terme cyclomoteur désigne tout véhicule pourvu d'un moteur thermique **auxiliaire** d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ et possédant les **caractéristiques normales des cycles** quant à leurs possibilités d'emploi. »

En reprenant rapidement la définition officielle, on se rend compte immédiatement que le cyclomoteur ne doit pas s'écarter trop de la bicyclette. Il doit en former pour ainsi dire le prolongement. Le moteur ne doit en aucun cas être le mode de propulsion **principal**. Pour cette raison, les cyclomoteurs conservent leurs pédales, souvent harmonieusement intégrées à l'ensemble du bloc moteur.

La définition officielle devrait rester en permanence à l'esprit des constructeurs qui ont parfois tendance à « reconstruire » la moto « sur une base plus modeste ». Les techniques modernes permettent la réalisation de moteurs de faible cylindrée (parfois de moins de 40 cm³) tournant à hauts régimes et capables d'atteindre des vitesses élevées. Sur ces petits moteurs perfectionnés, appréciés tout particulièrement en Italie, il n'est pas rare de trouver des boîtes de vitesses à trois rapports et des distributions à soupapes en tête...

On pourrait soutenir qu'il est dangereux de vouloir obtenir des performances autres que celles visant les économies de carburant ou le confort, voire aussi le bas prix d'achat. Développer, dans les conditions actuelles de « Guerre aux deux roues » les possibilités du cyclomoteur jusqu'à lui faire atteindre les performances d'une moto, c'est le vouer à une réglementation sévère comportant peut-être l'obligation du permis, et, en tout cas, une majoration des primes d'assurances hors des limites raisonnables.

CONDITIONS DE CIRCULATION D'UN CYCLOMOTEUR

Il faut être âgé de 14 ans, au moins, pour être admis à piloter un cyclomoteur. Aucune licence ou formalité spéciale n'est prévue.

Concernant les règles générales de circulation, les cyclomoteurs doivent se conformer aux prescriptions du Code. Certaines routes leur sont interdites (autoroute de l'Ouest, par exemple) et ils doivent emprunter les pistes cyclables lorsqu'il en existe. Ils restent en effet soumis aux conditions générales d'utilisation des cycles.

Il leur est interdit, entre autres, de rouler de front, et de se faire remorquer par un autre véhicule.

S'appliquent, également à eux, les interdictions concernant l'échappement, qui ne doit pas être libre et les émissions de fumées ou les bruits désagréables. Un cyclomoteur doit être moins bruyant à 30 km à l'heure (78 phones) qu'une moto ou une automobile à 60 (85 phones tolérables). Sur les voies réservées, aux cyclistes, le cyclomoteur ne doit pas circuler lorsque est attelée une remorque : il doit alors prendre la chaussée normale.

Il est permis, par contre, aux cyclotouristes, d'emprunter un trottoir réservé aux piétons en tenant leur machine à la main, mais il leur faut alors se conformer aux règles de circulation. Par exemple : le long des routes pavées ou des routes en état de réfection, ils doivent circuler à allure modérée, sur ces mêmes trottoirs, mais seulement en dehors des agglomérations.

Le transport d'un passager autre que le pilote est permis à la condition qu'il dispose d'un siège spécial, même s'il s'agit d'un enfant. Il doit y avoir des repose-pieds et l'équilibre de la machine ne doit pas être compromis.

ACCESSOIRES OBLIGATOIRES

La réglementation des cyclomoteurs, quant aux accessoires obligatoires dont ils doivent être munis, se rapproche sensiblement des normes concernant les cycles.

Nous y retrouvons les deux dispositifs de freinage efficaces et l'appareil avertisseur. Pour ce dernier, il peut s'agir d'un timbre ou d'un grelot audible à 50 mètres, d'un type agréé (comme pour un vélomoteur ou une moto). Une plaque métallique, visible, doit indiquer les nom et adresse du propriétaire.

L'éclairage est composé :

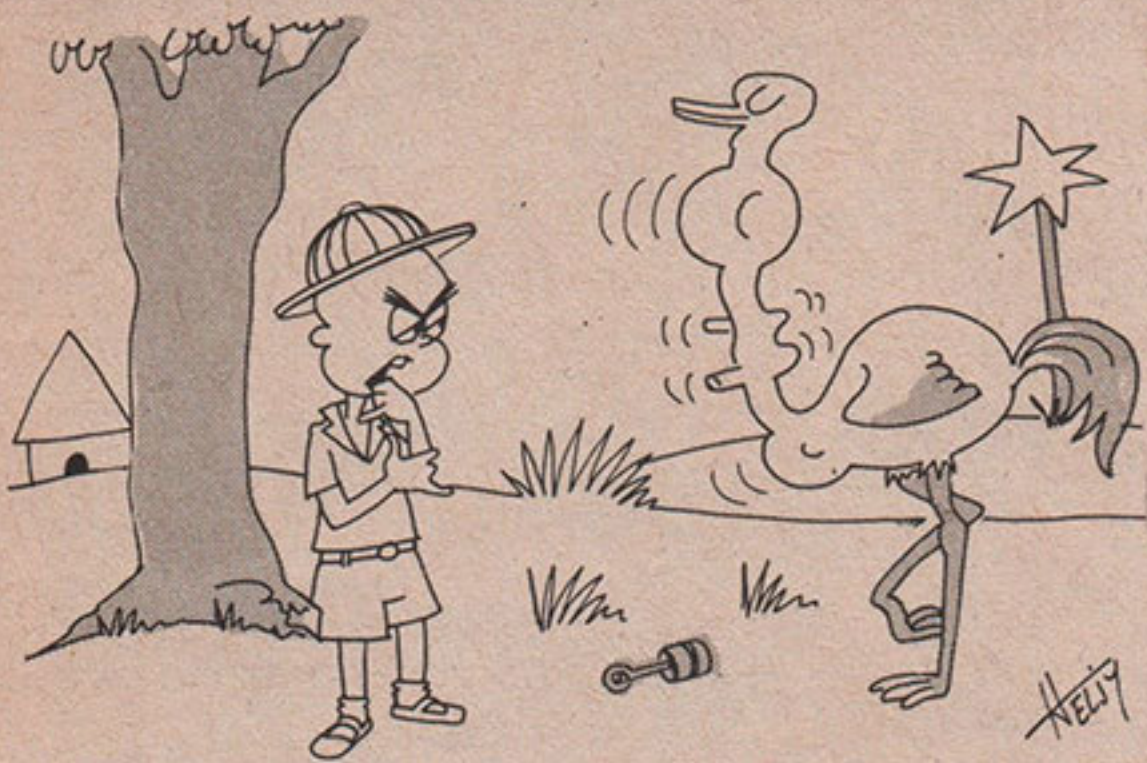
1. D'une lanterne unique à l'avant, émettant une lumière jaune, non éblouissant.
2. A l'arrière, un feu rouge, non éblouissant et un dispositif réfléchissant de couleur rouge (catadioptré). Ce (ou ces) dispositif doit être placé à une distance du sol comprise entre 0,40 m et 0,60 m perpendiculairement.

Rétroviseur et compteur de vitesse sont facultatifs, mais il est utile (et prudent) d'en équiper le véhicule, surtout pour le rétroviseur qui permet de surveiller la route derrière soi.

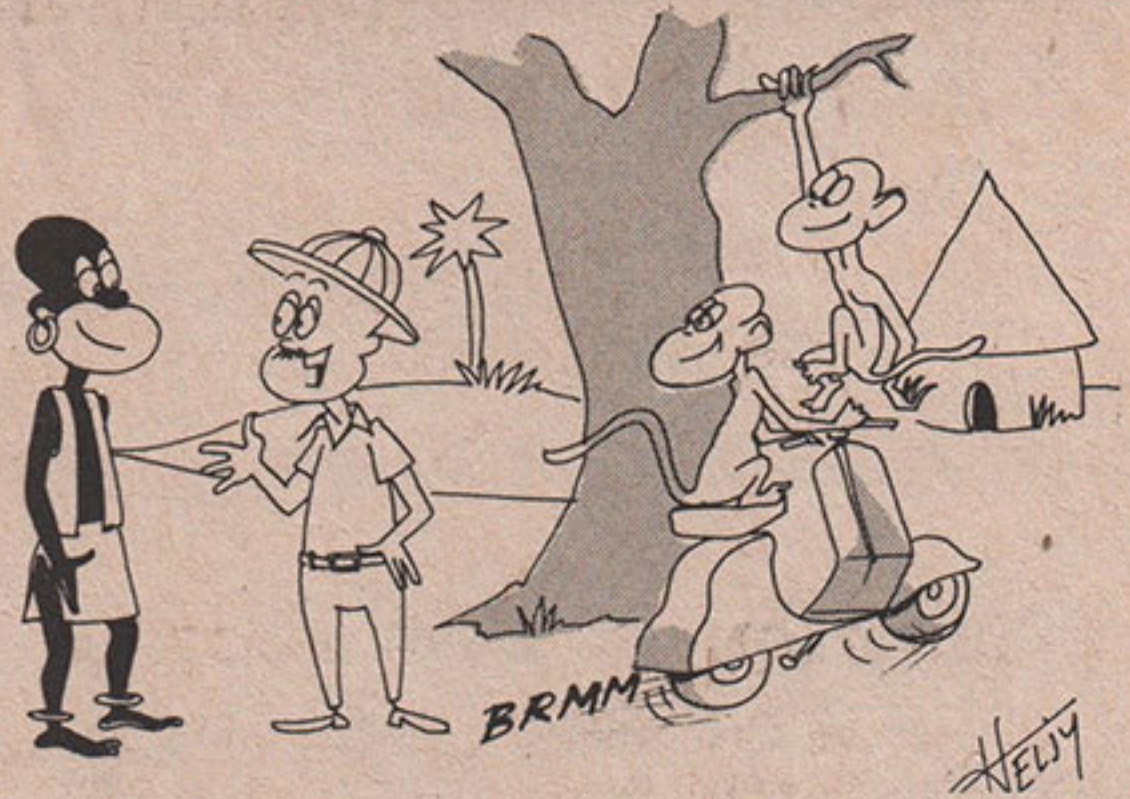
LEGRAND JACQUES.

SCOOT'

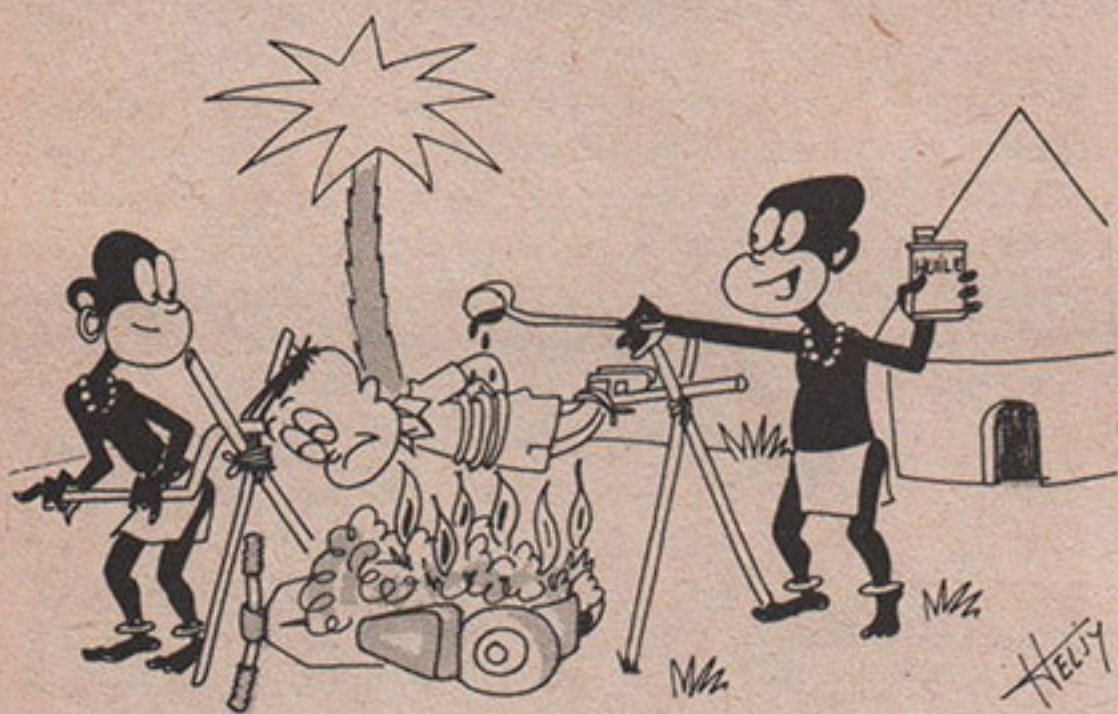
HUMOUR



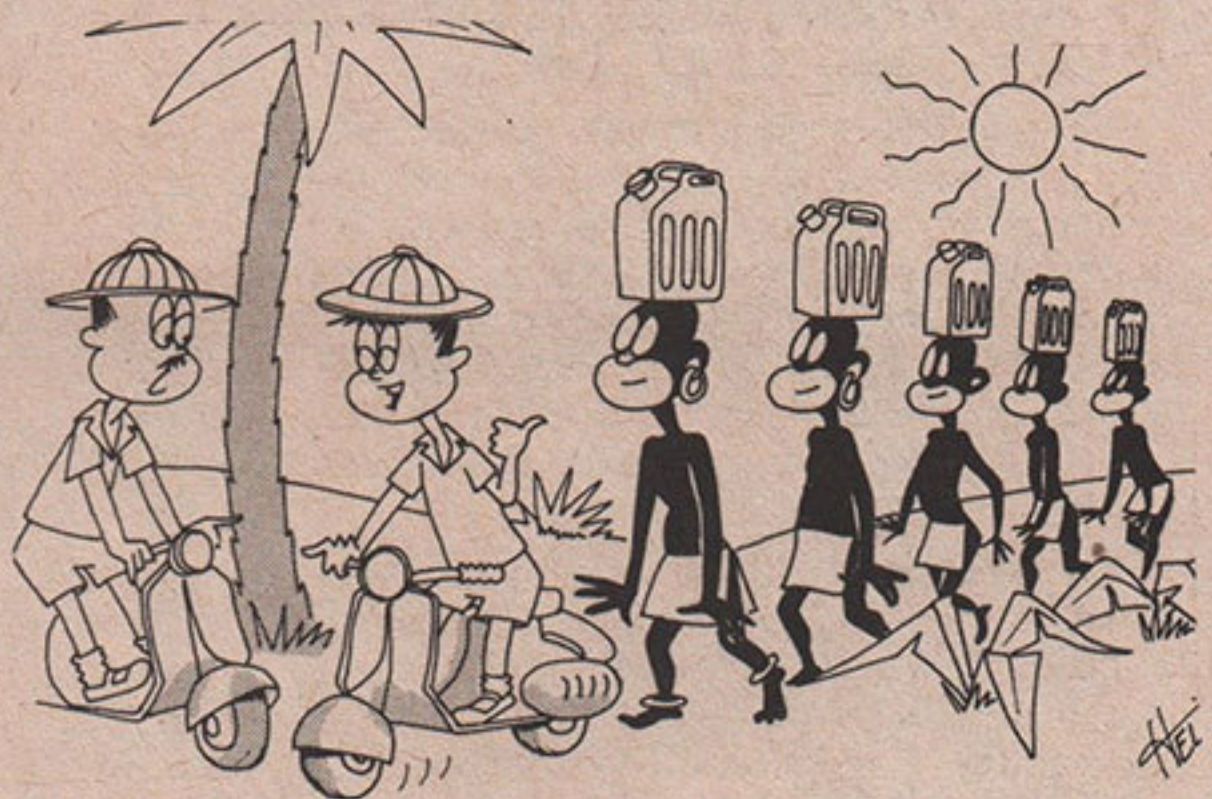
— Vous n'auriez pas vu mon scooter...?



— Et puis, vous verrez, c'est un jeu d'enfant à conduire!



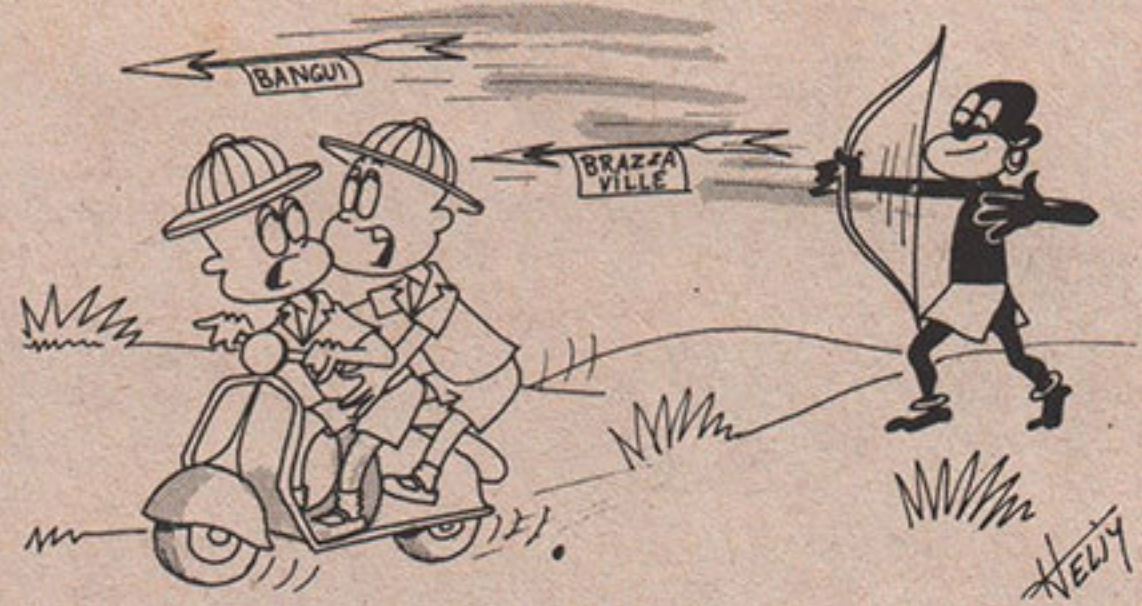
— Et puis... avec le scooter, li blanc, il est livré avec essence et huile pour le faire cuire!



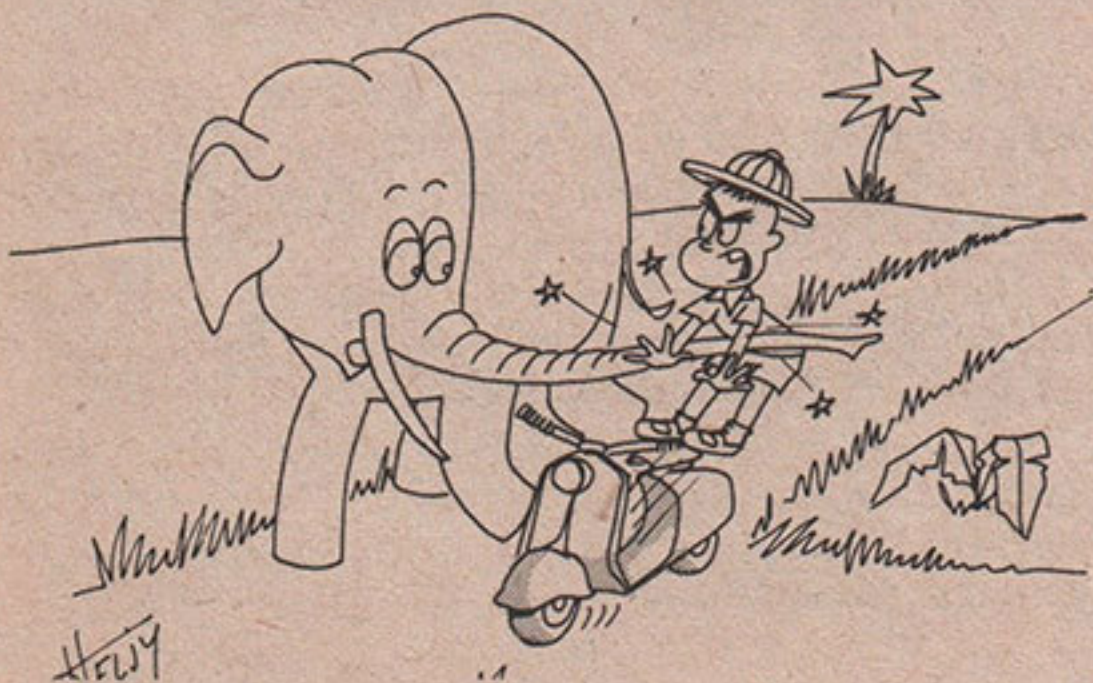
— Je vais un peu moins vite, mais j'ai augmenté mon rayon d'action!



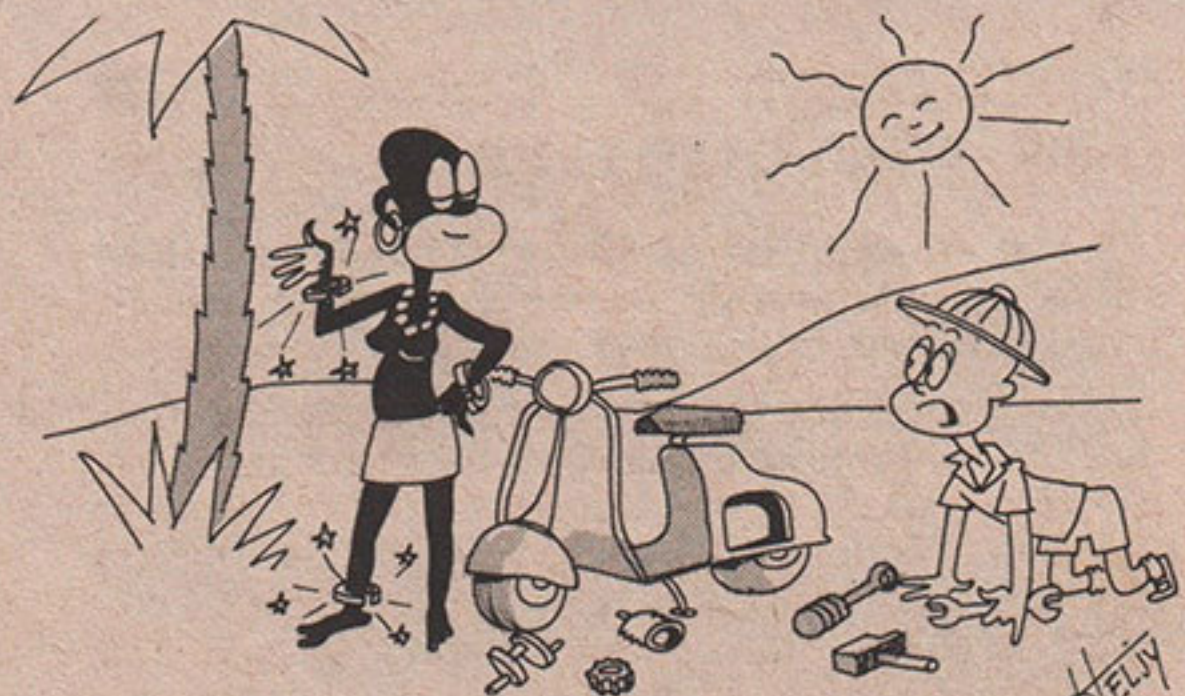
— Je l'ai transformé en véhicule tout terrain!



— Je crois que nous sommes dans la bonne direction!

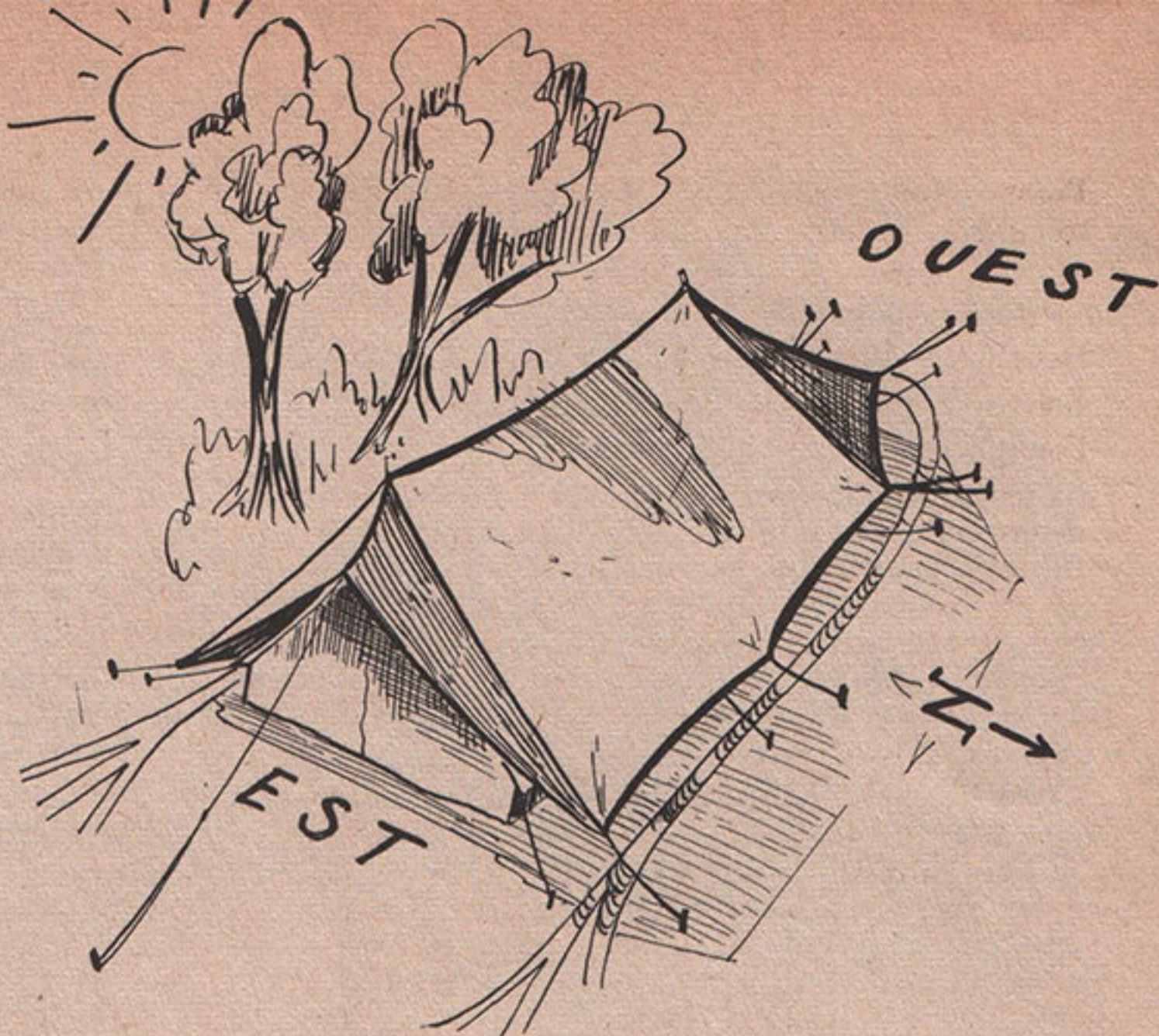


— Vous ne pouvez pas faire attention, quand vous prévenez que vous tournez à gauche!



— Ah! flûte, qu'est ce que j'ai bien pu faire de mes segments!

LE CHOIX D'UN CAMP ET L'IMPLANTATION DE LA TENTE



Le camping est libre, en principe. Par exemple, et c'est logique, il faut l'autorisation d'un propriétaire pour planter la tente sur ses terres. Pour camper sur un terrain appartenant à une commune, il faut solliciter une autorisation ou se conformer aux arrêtés qui peuvent être pris par des maires soucieux de confondre les campeurs et les... romanichels. Être assimilé à un nomade n'est pas toujours bénéfique et vous risquez d'avoir à quitter les lieux en pleine nuit. Dans une forêt domaniale, l'emplacement est déterminé par le garde forestier et c'est à lui qu'il faut s'adresser.

En pratique, le camping se développe de plus en plus dans des camps, plus ou moins bien aménagés. Certains exigent à l'entrée la justification de la licence assortie à l'assurance, mais la plupart ne demandent aucune pièce et se contentent de la carte d'identité.

Qu'est-ce qu'un camp ? : un terrain, plus ou moins aménagé, réservé, moyennant ou non une redevance, aux amateurs, désirant s'y établir pour un temps limité, avec une tente, un abri ou une remorque.

En droit (par simple curiosité) sachez que le campeur est considéré, dans un camp où il a payé un « loyer », comme une sorte de locataire (ou de sous-locataire) à titre temporaire. Il n'a pas droit au maintien dans les lieux !

Les camps sont classés officiellement en diverses catégories selon leur aménagement et leur confort. Voici le résumé de ces classes :

— *hors classe* (Pour Paysager). On y trouve tout le confort possible sur un terrain boisé et fleuri, entretenu en permanence. Les bâtiments communs sont édifiés en « dur ».

— *Première classe* (terrain confortablement aménagé). Terrain boisé, constructions communes en « dur », lavabos et douches individuelles, W.-C. et urinoirs avec chasses à effet d'eau, terrain clos, gardé en permanence, ordures enlevées quotidiennement. Eclairage nocturne, accès facile aux véhicules quel que soit le temps, eau potable à tous les robinets, téléphone, courrier, restaurant et « self-service ».

— *2^e classe*. C'est le camp classique, les constructions communes sont parfois en « dur », le plus souvent en bois, lavabos et douches collectifs ; il existe des prises d'eau potable, mais les

W.-C. sont généralement à fosse chimique. De nombreux camps de cette catégorie sont suffisamment confortables pour y passer de joyeuses et agréables vacances. Une clôture les entoure et le gardien doit résider sur place. Routes et accès carrossables, mais éclairage des lieux sanitaires seulement.

— *3^e classe* (terrain aménagé simplement). Camp d'étape par excellence, ou de court séjour. Constructions en « léger », W.-C. réduits souvent à un trou protégé des regards, eau potable, bien sûr, mais ordures enlevées seulement deux ou trois fois par semaine. Eclairage facultatif, gardien à proximité et clôture. L'accès doit être empierré.

— *4^e classe* (terrain n'ayant qu'un aménagement rudimentaire). Camp d'étape. L'eau est sur le terrain ou à proximité. Installations communes rudimentaires, camp non gardé, mais seulement surveillé. Clôture symbolique.

— *5^e classe* (terrain nu). Seulement deux obligations : au moins des « feuillées » et l'eau à proximité.

Les terrains de quatrième et cinquième classe sont généralement gratuits. Pour les autres, la redevance est plus ou moins lourde suivant la région, les installations et le site. Certains camps « hors classe », aux places limitées retenues plusieurs mois à l'avance, sont des lieux paradisiaques.

OU ET COMMENT SE PLACER DANS UN CAMP ?

Même pour une nuit, il ne faut pas se laisser aller à la solution de facilité et planter sa tente au premier endroit venu, à peu près plat et sans trop de broussailles.

La place idéale est en réalité un compromis entre les commodités (eau, W.-C., etc.) et le confort procuré par l'isolement et la solitude. Il est préférable également de rester à proximité du camp et surtout de ses accès. Par contre, si l'on s'en rapproche trop, on risque d'être perpétuellement dérangé par les allées et venues des autres campeurs.

Le mieux est d'adopter une solution intermédiaire en ne perdant jamais de vue qu'il est préférable d'être éloigné d'une commodité que rapproché d'un désagrément. Les distances suivantes peuvent être valablement retenues :

Point d'eau : entre 15 et 60 mètres (distances extrêmes).

W.-C. : entre 25 et 60 mètres. Si la distance est encore plus grande, tant mieux.

Douches et bacs à laver : entre 30 et 80 mètres.

Entrée du camp : au-delà de 30 mètres.

Poubelles : le plus loin possible...

La place, en fonction des accès, est plus délicate à déterminer. Il faut, surtout si l'on possède une voiturette, pouvoir se dégager aisément, sans risquer de rencontrer les installations (ou le réchaud...) du voisin. Les routes intérieures, voire même les chemins naturels menant aux points d'eau et à la sortie du camp, peuvent donner en bordure de bons emplacements.

L'être humain, si on lui donnait entière liberté de camper où bon lui semble, même dans les propriétés privées, trouverait agréable de se rassembler avec ses semblables. Faites l'expérience : placez-vous, au bord de la mer, sur un terrain vaste et nu, seul. Une seconde tente survenant, elle se placera pratiquement contre la vôtre, recherchant, même parfois son contact, jusqu'à emmêler les cordes... Dans un camp, si vous prenez une place isolée, loin des points d'eau et de commodités généralement surchargés, vous aurez des chances d'être longtemps seul. Trois campeurs sur quatre viendront grossir la cohorte des tentes enchevêtrées et vous laisseront tranquilles. Le quatrième étant un campeur comme vous, il se mettra le plus loin possible de votre installation.

En résumé, il faut éviter : les communs, les lieux de passages continuels, les endroits très chargés en tentes, les places d'où l'on ne peut sortir qu'au prix d'efforts considérables et la proximité de l'entrée du camp.

LE CHOIX DU SOL

Il faut rechercher les endroits protégés des vents et du soleil.

Se méfier des endroits où l'herbe est très haute et très verte. Le terrain est vraisemblablement marécageux et la pluie pourrait transformer l'emplacement en marais.

Éviter les cailloux qui détériorent le tapis de sol, ainsi que le sable (sauf si le terrain n'est constitué que de sable), car en petite quantité, il fait office de toile émeri.

Il est nécessaire de préparer l'endroit où viendra se placer la tente, en débroussaillant et en ôtant les petites racines qui pourraient trouer le meilleur tapis de sol.

COMMENT IMPLANTER UNE TENTE ?

La maison de toile doit pouvoir résister à des vents de l'ordre de 80 à 100 km/heure et à des tornades de pluie, sans autre dommage que deux ou trois piquets malmenés et de petits suintements à la faîtière. Elle est strictement prévue pour cela. Si elle s'écroule ou se trouve inondée, c'est uniquement de votre faute (sauf le cas, improbable, d'un modèle médiocre et de basse qualité).

Les causes de tracas sont nombreuses :

— tente déchirée : toile trop tendue, entrée à l'ouest, pierres pour amarrer les piquets ;

— tente inondée : abside à l'est, absence de rigoles de protection, rigoles peu profondes, implantation sur terrain imperméable ;

— tente effondrée : montage peu soigné, mâts décalés (en dehors de l'axe normal), piquets non doublés à l'ouest, piquets insuffisants.

La position de la tente est primordiale.

L'abside doit être placée dans le secteur ouest des vents sauf dans de rares régions (Midi) où les vents violents et pluvieux affectent d'autres directions.

La raison en est simple : les vents d'ouest sont les plus violents et apportent :

ouest : pluie ;

nord-ouest : rafales et vents violents ;

sud-ouest : orages et tempêtes.

L'abside est généralement prévue pour supporter le choc. Autre avantage, le soleil se levant à l'est, on peut avoir sa caresse le matin, sur le pas de la porte. De plus, si un arbre est placé le long de la tente, au sud, on a de l'ombre pour déjeuner.

La tente sera montée très correctement et, de plus, ceinturée de rigoles permettant une évacuation réelle de l'eau de pluie. Il ne faut jamais placer la tente sur un terrain parfaitement plat, car l'eau ne pourrait pas s'écouler rapidement.

Les rigoles seront profondes à la retombée du double toit. La pente allant dans le sens abside-porte, elles seront de plus en plus creuses et se ramifieront au droit de la porte pour que l'évacuation soit encore facilitée.

Avant la nuit, il faut prendre la précaution de détendre les cordes du double toit, en quelque sorte, de « donner du mou ». La toile va se tendre dans des proportions parfois importantes et il faut éviter l'arrachage des piquets sous la tension. Il n'est pas question de poser des pierres sur les piquets pour les rendre indéterminables. Ils tiendront, bien sûr, mais, la corde résistant également farouchement, c'est... la toile qui se déchirera !

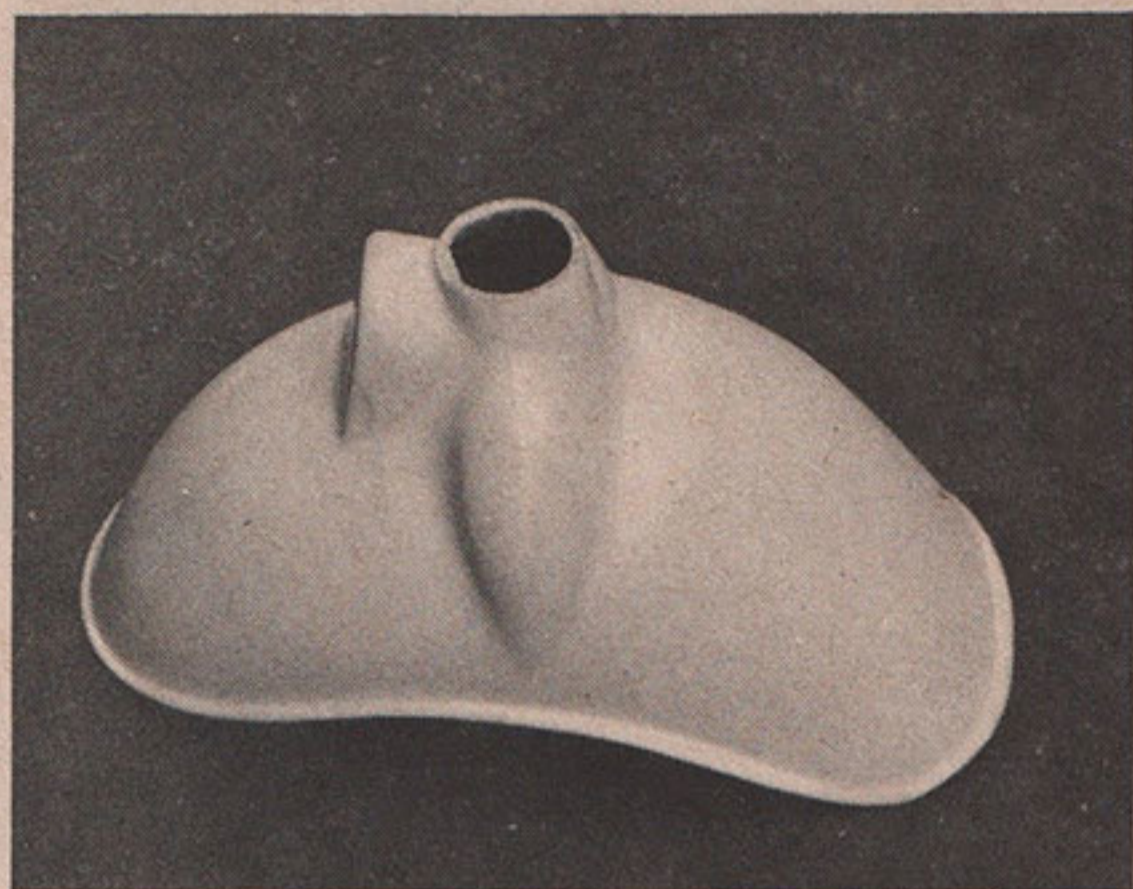
Le matin, la tente sera retendue, sauf en cas de pluie.

Il faut aussi doubler les piquets placés du côté du vent. En principe, les piquets maintenant l'abside et les mâts sont choisis « cornières » et enfoncés au maillet ou au marteau léger.

Jacques LEGRAND



NOUVEAUTÉS



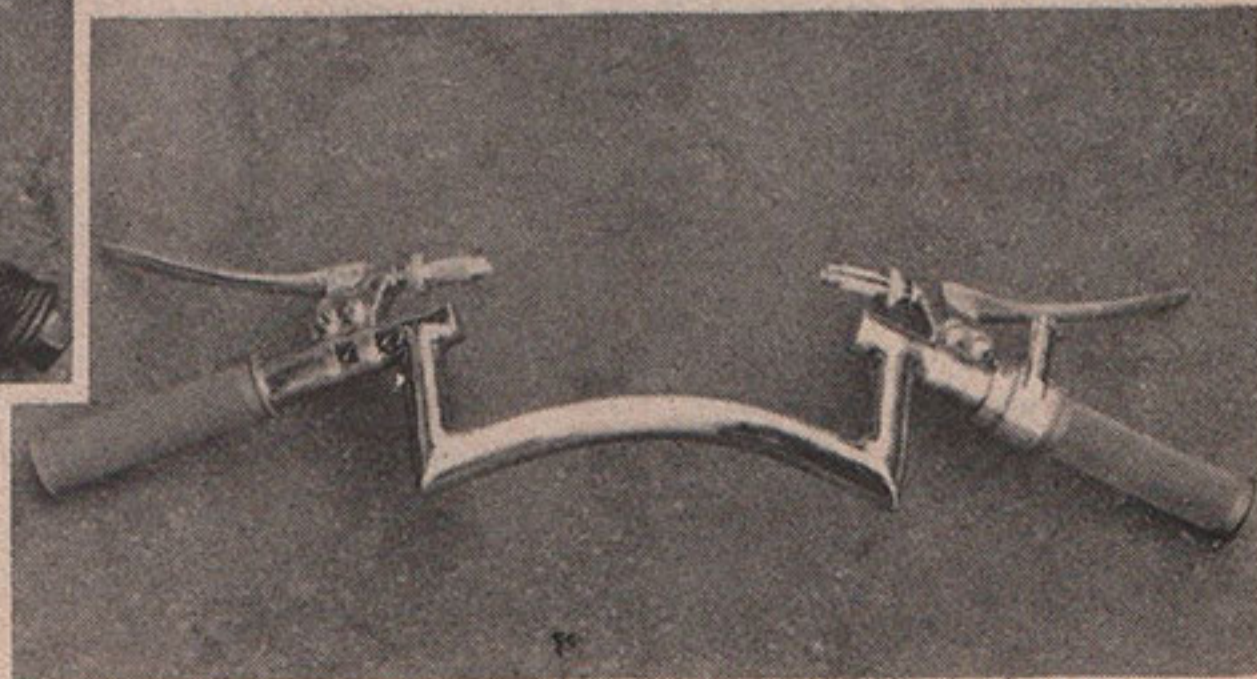
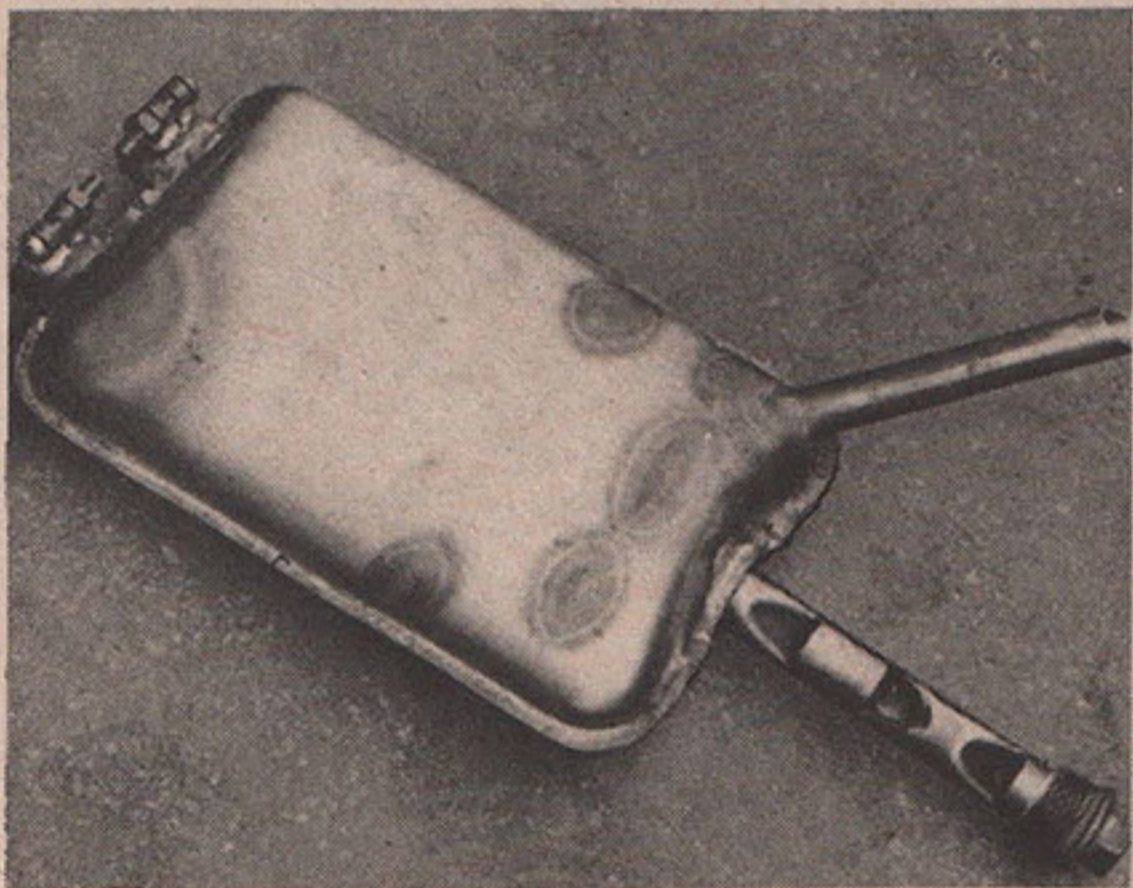
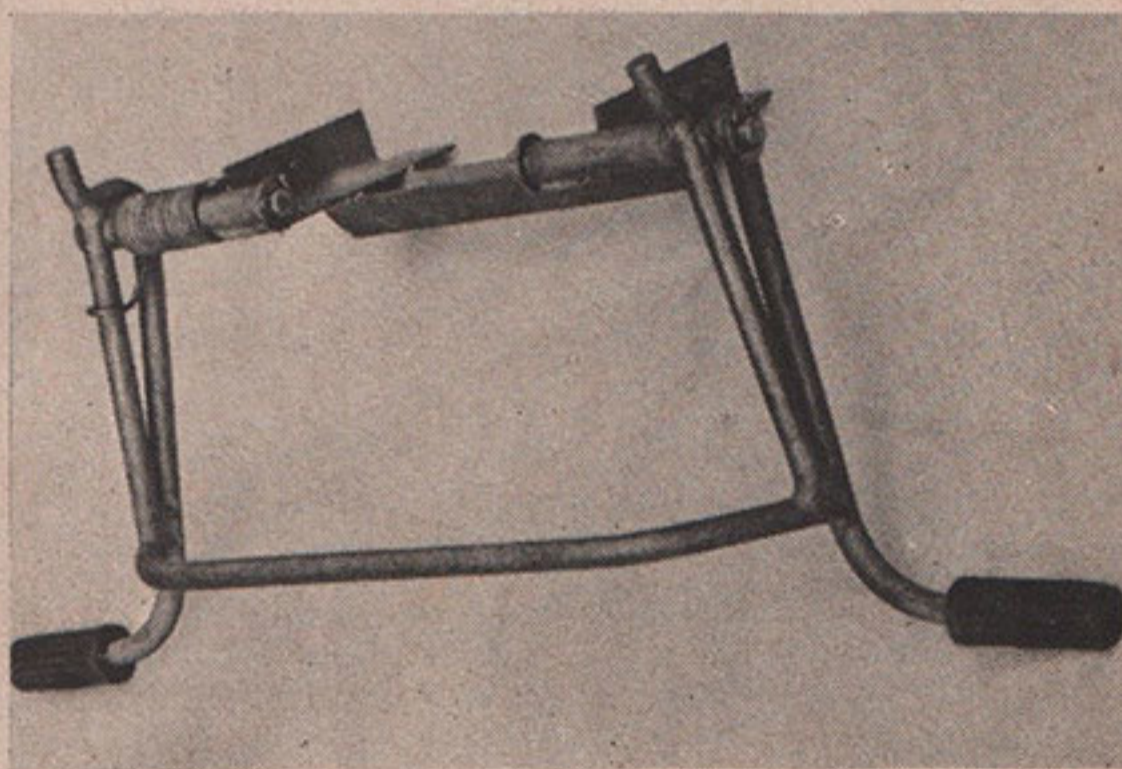
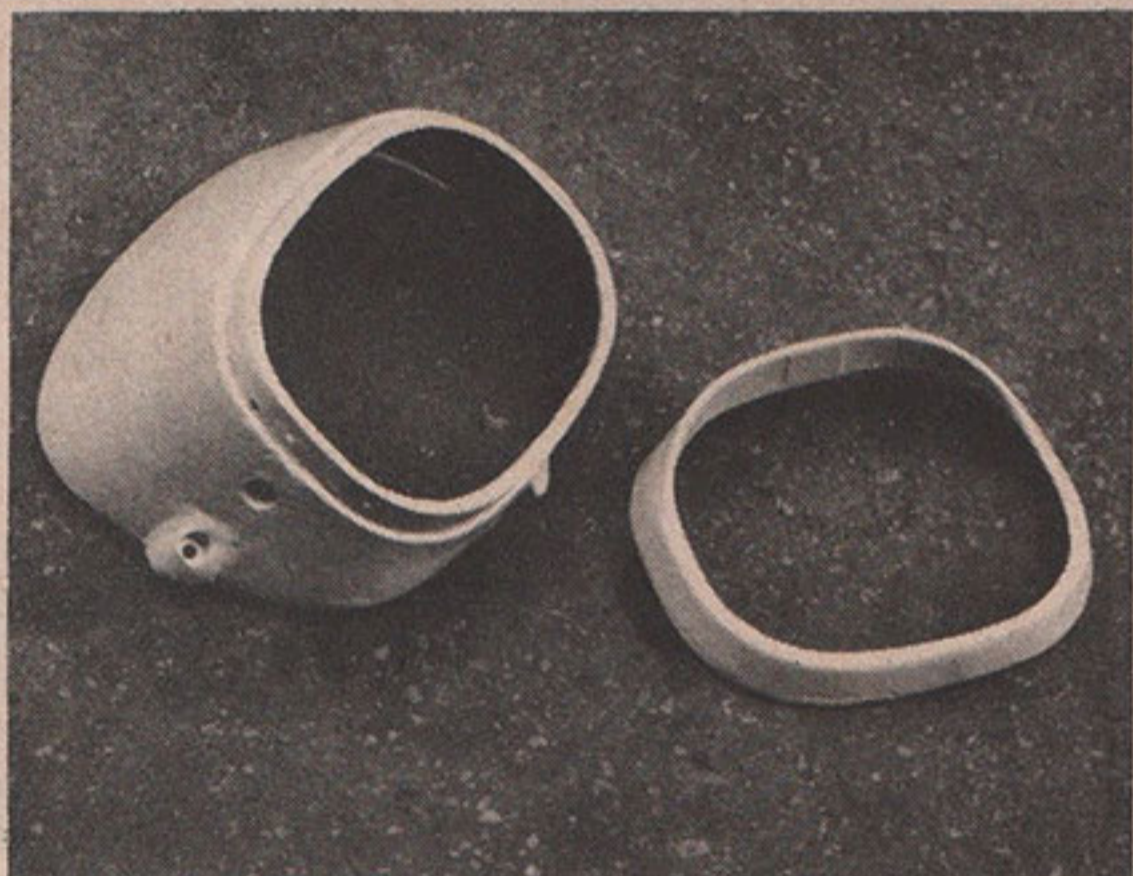
Les Etablissements Max Roujou, spécialisés dans la Marque Rumi, ont mis au point une série d'accessoires intéressants. Tout d'abord, nous trouvons un garde-boue avant entièrement réalisé en matière plastique. Cette pièce extra-légère permet sur l'origine un gain de 1 kg 800, ce qui est appréciable pour la tenue de route et la légèreté de direction.

Toujours dans un but d'allègement, nous trouvons un carénage de phare également moulé en matière plastique. Ces pièces ne se différencient pas à l'œil des modèles d'origine.

Un nouveau pot d'échappement très silencieux, toujours pour Rumi, est livré avec chicane démontable pour la facilité du nettoyage. Comme nous l'avons déjà signalé, elle est doublée sur demande par un silencieux d'admission qui permet d'obtenir le minimum de bruit.

Afin d'obtenir la stabilité maximum à l'arrêt, une béquille pourvue d'une large assise a été étudiée; construite en tubes d'acier coudés à froid, cette béquille est facilement adaptable.

Pour les amateurs de Rumi, toujours sensibles à la ligne, un nouveau guidon sport rappelant la forme italienne, a été dessiné spécialement pour les clients de M. Max Roujou. Les leviers sont pourvus de molettes permettant la tension des câbles en marche.



LOURDES

ALBUM DU CENTENAIRE 1858-1958

par
PAUL-ÉMILE CADILHAC

*

*Le Centenaire des Apparitions
La merveilleuse histoire de Bernadette
La vie exaltante et crucifiée du curé
Peyramale*

*Les grandes heures de Lourdes
Notre-Dame du Salut*

*

Préface de son Eminence le Cardinal GERLIER :
"Dans l'innombrable floraison de livres consacrés à Lourdes, celui de Monsieur Paul-Emile CADILHAC se distingue par la qualité de son style — et cela vaut d'être noté — par un amour communicatif de tout ce qu'évoque la merveilleuse histoire de Massabielle.... C'est pourquoi, j'ai eu plaisir à formuler ce bref hommage, heureux s'il peut gagner à ce livre quelques lecteurs nouveaux, qui ne regretteront pas d'en avoir feuilleté les pages attachantes..."

† Pierre Marie Cardinal GERLIER

*

Un volume de 128 pages format 24 x 31 cm contenant plus de 230 photographies, impression en héliogravure sur beau papier, brochage sous couverture carton impression or. **1.000 Fr. 750 Fr.**
Prix de souscription (franco).....

Supplément pour envoi recommandé : 45 fr.

Le tirage étant limité, les souscriptions seront servies en priorité.
(Joindre le montant à la commande)

PRESSES MODERNES DE FRANCE, 14, rue Brunel, PARIS-17^e
Téléphone : ÉTOILE 05-50 (10 lignes) - Compte chèque Postal 932-76 Paris

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Nom et Prénom _____

Rue _____ N° _____

Ville _____

Département _____

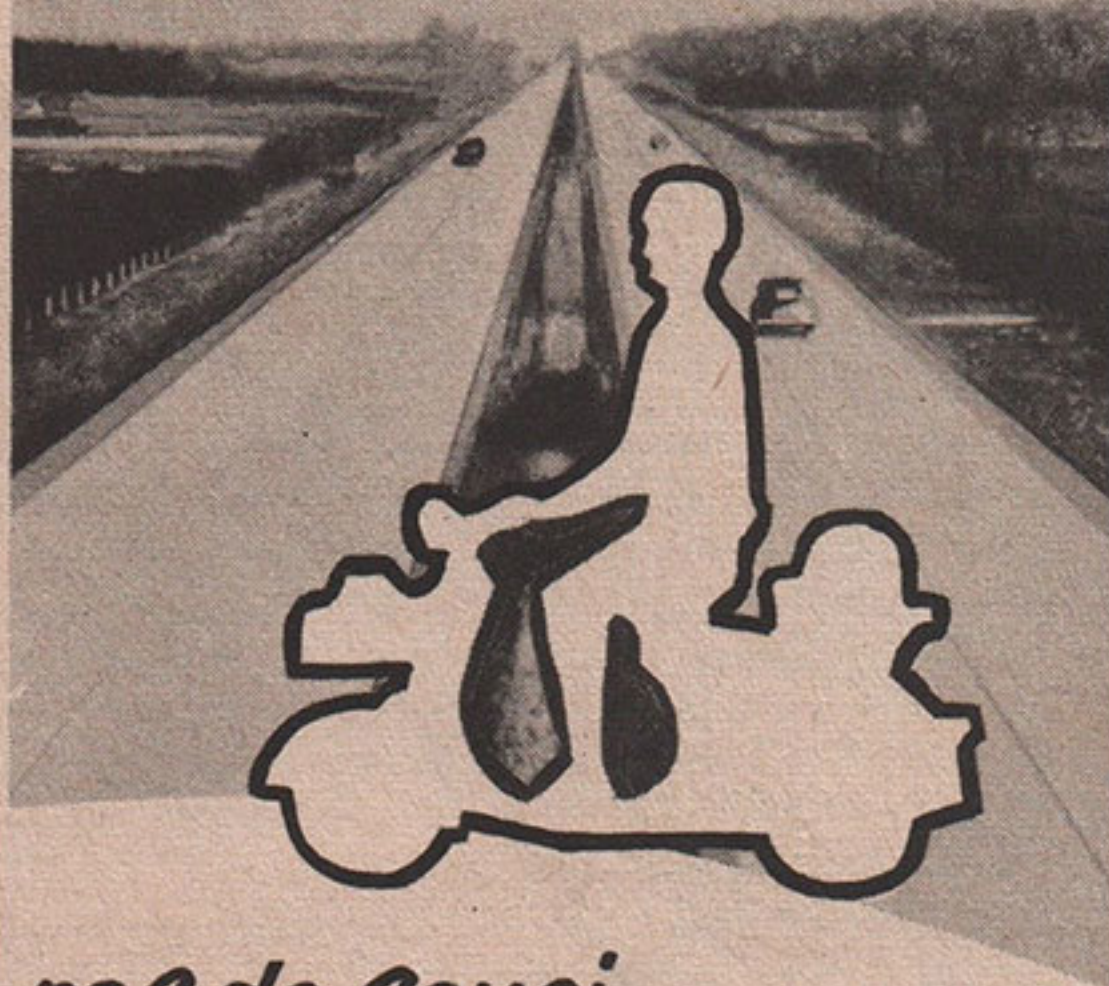
désire recevoir _____ exemplaires de
LOURDES, Album du Centenaire 1858-1958

Ci-joint la somme de francs : _____⁽¹⁾ règlement
effectué par chèque, mandat-carte ou virement à
notre compte chèque-postal.

(1) Rayer les mentions inutiles.

SC

Grande vitesse longs parcours ...



pas de souci pour votre moteur ...

CASTROL est là !

A grande vitesse, surtout "soutenue",
vous maintenez votre moteur
à son régime maximum.
Les pièces de votre 2 temps ou de votre 4 temps
vont et viennent sur un rythme vertigineux.
Vous le savez,
et malgré cela, vous restez très exigeant...

Vous pouvez l'être !
Si vous faites confiance à CASTROL
vous roulez toujours tranquille.
Votre garagiste vous le dira!

2 fois plus tranquille
sur votre 2 temps :
CASTROL SELF MIXING
en bidons ou en doses
tellement plus sûr
et plus pratique.

calculée
éprouvée
toujours perfectionnée.



L'HUILE PAR EXCELLENCE

PUBLICITÉ ITINÉRANTE

LE printemps fait éclore les cars publicitaires : aujourd'hui, ce sont les Ateliers de la Société RAVISTRE et MARTEL D'ANNONAY qui livrent à la Société LAMBRETTA S.A.F. un merveilleux spécimen d'une spécialité régionale.

Construit sur châssis SIMCA « Cargo-5 t », le car-exposition réalisé pour LAMBRETTA comporte une carrosserie extensible qui utilise le brevet DEPLIREX. Le fini et le soin apportés à la construction de cette carrosserie font penser à une œuvre de Haute Couture. Qualité d'abord, telle est la devise qui a guidé les réalisateurs de cet ensemble, qui va sur toutes les routes de France promener une griffe prestigieuse et digne de flatter la fierté de la Carrosserie Annonéenne.

M. MARTEL, président de la Société RAVISTRE et MARTEL et M. VENE, de la Société LAMBRETTA, nous ont fait les honneurs de ce véhicule.

Sur un fond gris pâle et bleu, de petits scooters de couleurs vives et variées sont semés avec goût et donnent à la présentation un aspect printanier. Les flancs de la carrosserie s'ouvrent et par un escalier situé à l'arrière du véhicule, nous pénétrons dans l'exposition LAMBRETTA. Première surprise : au milieu de l'exposition, un demi-scooter nous révèle les secrets du fonctionnement interne

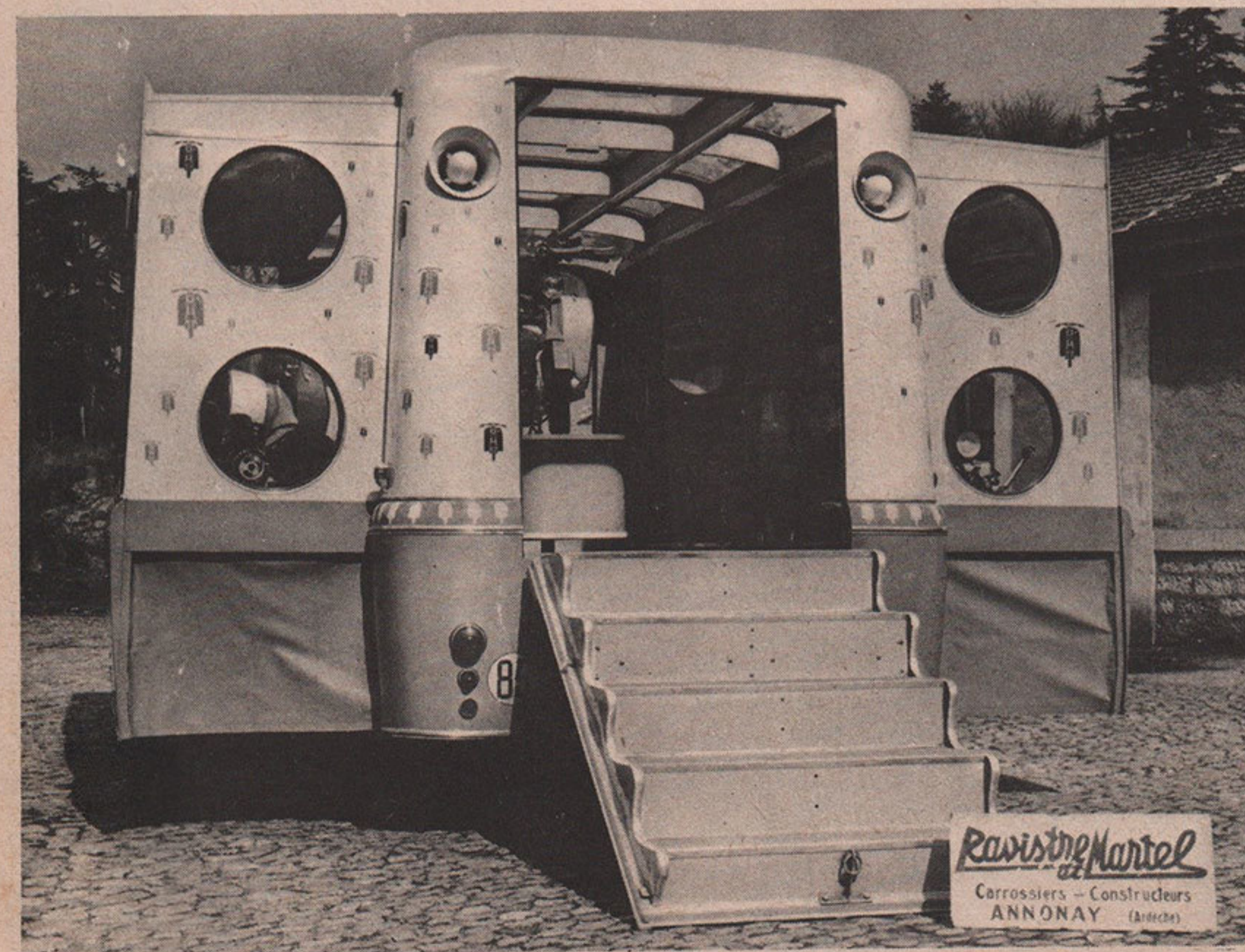
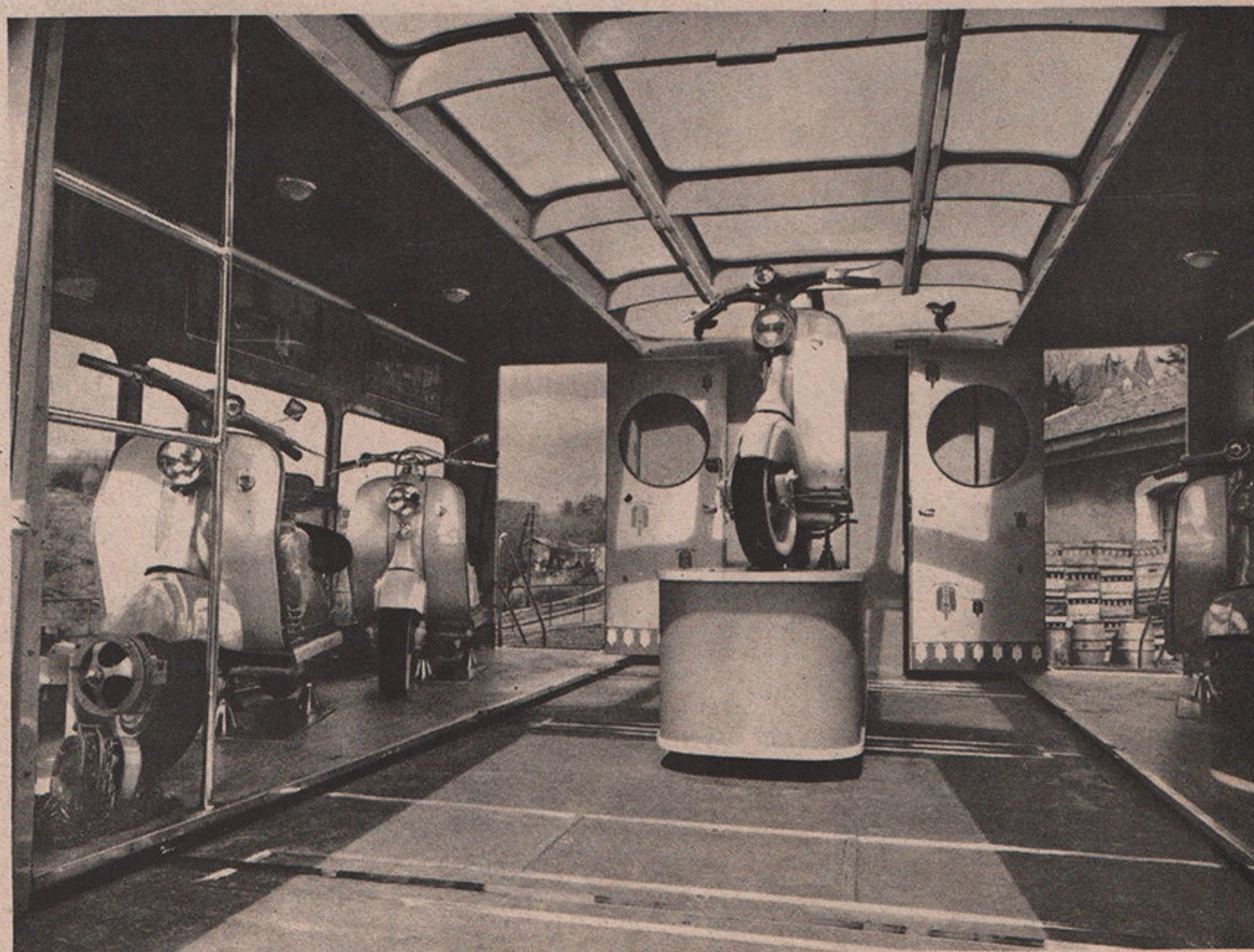


de la mécanique. Ce scooter coupé en deux est animé par un jeu d'excentriques qui entraînent les éléments moteurs du scooter et montrent le fonctionnement de la suspension du LAMBRETTA.

Nous descendons ensuite par les petits escaliers latéraux et on nous invite maintenant à nous placer derrière le car. Un écran s'abaisse, masquant la porte d'entrée. Et pendant que de la musique nous est généreusement distribuée, quelques chiffres : L'installation électrique comprend près d'un demi kilomètre de câbles ; les nécessités d'exploitation ont rendu obligatoire l'utilisation de courant de 6, 12, 24, 110, 220 et 4.000 volts ! même pour les tubes au néon ! Malgré ses plus de 655 mètres de profilés d'acier (plus de deux hauteurs de Tour Eiffel), la carrosserie ne pèse que 3.420 kg.

Et puis voici la projection de l'inimitable film « Ça n'est pas un engin... » suivi d'un film montrant la visite des usines LAMBRETTA par le « facteur », qui, par ses « gags » égaye ce documentaire dont le seul aspect technique — intéressant certes — eut pu paraître trop ardu.

Féerie « Son, Lumière et Technique », voilà une belle réussite de plus à l'actif de la sympathique équipe qui l'a réalisée et à laquelle nous adressons toutes nos félicitations.



En dépit des augmentations diverses, le scooter reste le véhicule économique par excellence...

Il est intéressant d'établir périodiquement pour chaque catégorie de véhicules le prix de revient kilométrique. On peut ainsi se rendre compte des variations qui se sont produites. Un scootériste ou même, un futur acheteur, peut se faire une juste idée de ce que lui coûte (ou va lui coûter) sa machine. Bien des choses ont changé depuis quelques années. En 1955, le prix de revient kilométrique d'un scooter s'établissait à 8 F 78 en tourisme et 5 F 66 en affaires. Ces chiffres sont maintenant fortement majorés. Seuls les postes : prix de machine, réparation et rechange ont peu bougé. Par contre, les assurances et le prix du carburant ont enregistré une forte hausse qui pèse lourdement sur le calcul.

Beaucoup d'usagers parviennent à amortir les charges croissantes en roulant moins et en n'utilisant leur machine qu'en cas de nécessité. Elle assure le trajet du matin et du soir, permet de passer des vacances agréables ou des week-ends au grand air, mais ne sert plus à faire les courses ou les divers petits déplacements de la journée, pour se rendre au restaurant ou à la cantine, par exemple...

Un très mauvais calcul permettrait de penser que le prix de l'essence étant de 120 F (mélange), et la consommation de 3 l, le kilométrage revient exactement à 120×3 , puis ensuite divisé par 100, soit 3,60 F. Ce serait une grave erreur, qui ferait apparaître rapidement l'impossibilité d'un amortissement quelconque. Sans entrer dans la question du capital consacré à l'achat de la machine et du prix du garage, des réparations et des frais d'entretien, qui viennent, hélas ! grever le budget, certaines dépenses sont fixes, telle, par exemple, la prime d'assurances. Il est évident que plus le kilométrage d'un scooter est important, plus elle est proportionnellement faible, mais, par contre, le poste réparations et rechanges peut, lui, grossir dangereusement.

Etablissons donc le calcul sur trois ans, durée moyenne de possession d'une machine, pour obtenir le coût annuel, mensuel et son prix de revient kilométrique.

LES DIFFÉRENTS « POSTES »

Ils sont constitués par la consommation d'essence, les réparations et rechanges, les accessoires et le garage, et, enfin, l'assurance. Choisissons un scooter moyen de 125 cc de cylindrée, sorte de mélange de Vespa, Lambretta et Peugeot, avec une trace de Manurhin et un soupçon de Rumi. Sa consommation d'essence sera d'environ 3 litres aux 100 puisqu'il s'agit d'un véhicule d'utilisation normale, tant pour les affaires que pour le tourisme. Son prix d'achat tourne aux alentours de 140 000 F.

CONSOMMATION D'ESSENCE

La majorité des scooters sont équipés d'un moteur deux temps fonctionnant avec un mélange d'huile et d'essence.

Pour tenir également compte des graissages de

boîtes de vitesses et de l'entretien des câbles et tringles devant être lubrifiés, il est normal de fixer le prix du litre de mélange à 120 F. Les scootéristes faisant leur mélange eux-mêmes sont au-dessous de ce chiffre, mais il est préférable d'établir ces calculs sur une base un peu large.

Tourisme : Environ 50 km tous les deux ou trois dimanches, soit 1.000 km par an et 3.000 pour les vacances. A ces chiffres s'ajoutent environ 1 000 km pour déplacements divers. Ces chiffres peuvent paraître bas, mais ils sont près de la réalité si l'on en juge par l'usure des machines achetées d'occasion à des scootéristes ayant roulé normalement pour les besoins exclusifs du tourisme. Le total pour trois ans est donc de 15 000 km.

Par contre, il est assez difficile de fixer un chiffre exact quant au kilométrage de l'usager empruntant sa machine d'une façon journalière. Cependant, toujours en se basant sur des machines revendues, il faut compter sur un parcours quotidien de 30 km pour le trajet par jour ouvrable, soit un total de 9 000 km. A ce chiffre s'ajoutent les déplacements privés (tourisme et vacances, environ 4 000 km) et les besoins professionnels.

Il ne peut être tenu compte actuellement de ce dernier point, car bien des professions, tels les voyageurs et placiers, utilisent le scooter pour alléger un poste « voiture » pour les courtes tournées. Le chiffre de l'utilisation purement professionnelle dépend de la profession exercée.

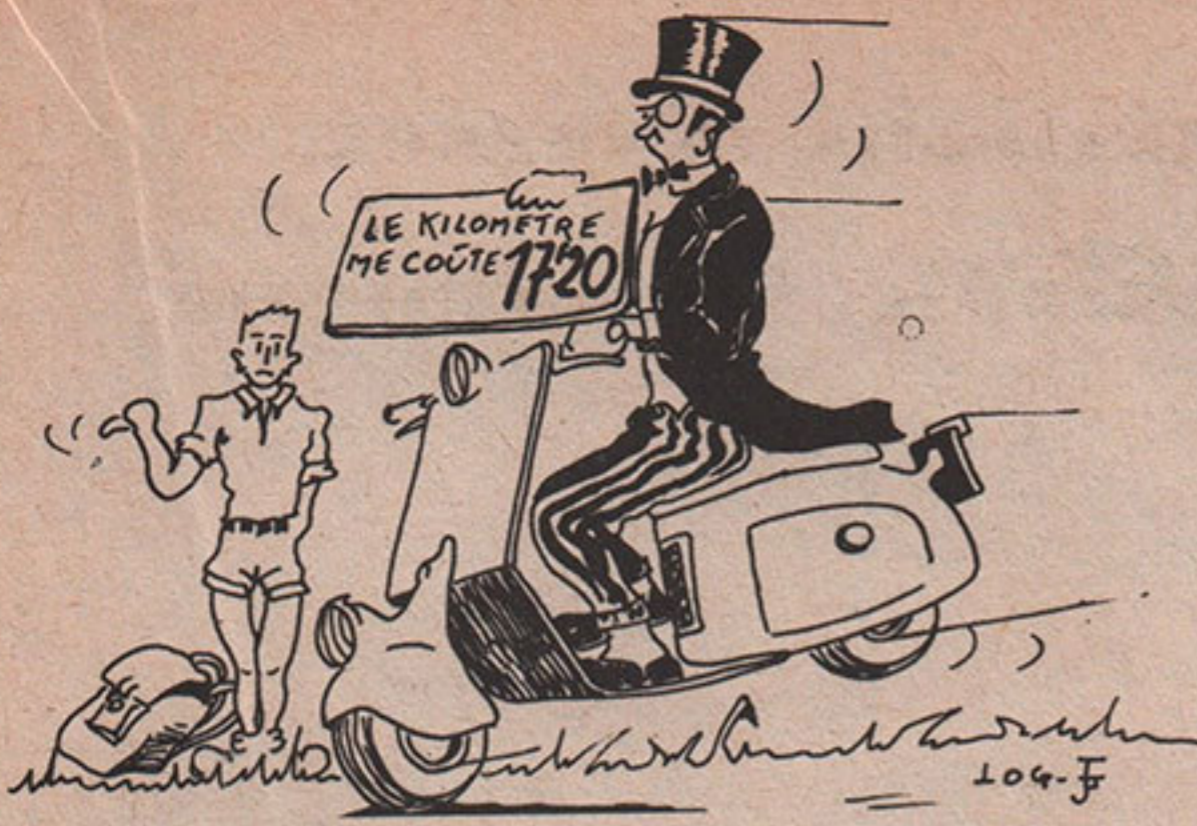
Donc, les deux catégories restant en lice sont, d'une part, le tourisme et, d'autre part, l'usage quotidien. Le total kilométrique pour les trois ans de cette dernière est de 39 000 km.

RÉPARATIONS ET RECHANGES

Il n'est guère possible de prévoir à l'avance les réparations que l'on pourra effectuer. En fait, on doit, sans trop s'écarter de la réalité, se baser sur les travaux que font effectuer par les motocistes les usagers de scooters. Les mécaniques actuelles sont à l'abri des ruptures graves d'organes moteurs.

En utilisation « tourisme », la machine est révisée avant chaque départ en vacances, ce qui n'entraîne qu'à des frais minimes. Sur la période de trois ans, on devra changer quelques câbles, mettre un pneu neuf à l'arrière, faire regarnir les mâchoires, remplacer les ampoules, ce qui ne mène pas très loin. On ajoutera, peut-être, deux ou trois décalaminages, ce qui entraînera une dépense annuelle d'environ 10 000 F.

Pour un usage quotidien, les frais sont évidemment plus élevés. Il faudra, au cours des trois ans, procéder à des décalaminages plus nombreux, changer les deux pneus, regarnir à deux reprises les mâchoires de freins, changer le ressort du kick et revoir de temps à autre la butée d'embrayage. Après 30 000 km, de nombreuses pièces seront à changer, notamment dans le groupe moteur-trans-



mission. La dépense annuelle oscille entre 18 et 20 000 F.

ACCESSOIRES & GARAGE

Dans les grandes villes, la majorité des scooters trouvent abri derrière un pan de mur. Les privilégiés disposent d'un box au fond d'une cour. Il est aussi possible de remiser la machine dans un garage, ce qui entraîne un loyer de l'ordre de 500 F par mois.

Les accessoires comprennent : les sacoques, rétroviseurs, etc., devant habiller le scooter pour une utilisation normale. Il est préférable d'y adjoindre un porte-bagages.

Tourisme : 10 000 F d'accessoires et 18 000 F de garage, tous les trois ans.

Affaires : Pour le même temps, le garage reste identique, mais les accessoires, en raison des remplacements, peuvent être évalués à 15 000 F.

ASSURANCES

C'est là le point délicat. Actuellement, les tarifs des assurances ont été revalorisés. Certaines com-

pagnies, au mépris des textes de lois fixant impérativement les catégories de véhicules, ont cru bon d'appliquer des tarifs différenciés, frappant le scooter d'une véritable « peine ». Par exemple, il nous a été donné de prendre connaissance d'un tarif fixant la prime (tiers illimité, vol, incendie et recours) à 30 000 F pour un « vélomoteur » et à 46 000 pour un scooter de 125 cc de cylindrée !

La Compagnie appliquant ces tarifs serait bien en peine de nous expliquer, *textes légaux en main*, la profonde différence existant entre un vélomoteur de 125 cc et un « scooter » de la même cylindrée. D'autant que la « catégorie » scooter n'existe pas... Un « deux roues » est un cyclomoteur, vélomoteur, motocyclette, ou simplement une bicyclette. Tout au plus, par commodité, certains documents douaniers mentionnent les « motoscooters ». On dira : il y a un tablier, les petites roues, la position, etc.

Renseignements pris auprès de Compagnies plus raisonnables, qui ne font aucune distinction entre vélomoteurs et scooters (et pour cause !), la prime moyenne annuelle, en tiers illimité, sans garantie du passager transporté, ressort à environ 22 000 F, taxes comprises. En 1955, l'assurance « affaires » n'excédait pas 10 000 F. Pour suivre la même progression, il faudrait vendre le scooter aux alentours de 300 000 F aux employés des compagnies, bien entendu...

TABLEAU RÉCAPITULATIF

Les postes ayant été détaillés, il est maintenant possible de fixer les différents prix de revient d'un scooter « moyen » 125 cc, accessoires compris, utilisé en tourisme ou en affaires.

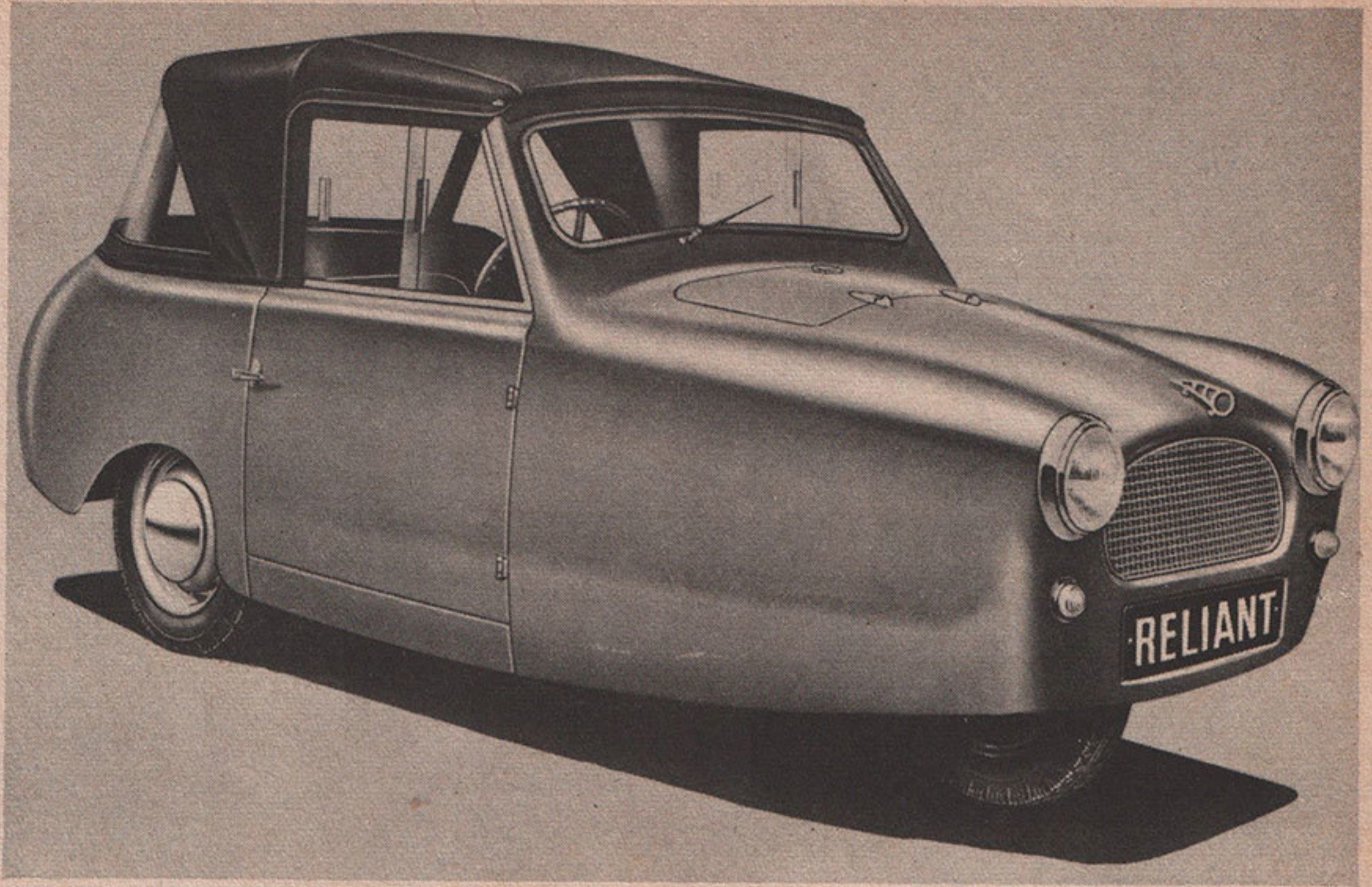
Le tableau sera divisé en deux colonnes et donnera approximativement les prix de revient tri-annuels, annuels, mensuels et kilométriques.

	Tourisme	Travail
1. Carburant (essence et huile) :		
Tourisme : $15\,000 \times 3 \times 120$		
.....	54 000	
100		
Travail : $39\,000 \times 3 \times 120$		
.....		140 000
100		
2. Réparations et rechanges :		
Tourisme	30 000	
Travail		54 000
3. Accessoires et garage :		
Tourisme : $10\,000 + (500 \times 12 \times 3)$	28 000	
Travail : $15\,000 + (500 \times 12 \times 3)$		33 000
4. Assurances :		
Tourisme : Prime \times par 3 ans	66 000	
Travail : Prime \times par 3 ans		66 000
Le scooter, en trois ans, coûte (achat et amortissement n'entrant pas en ligne de compte)	178 000	293 000
Soit, par an	60 000	98 000
par mois	5 000	8 150
au kilométrage	11,80	7,50

En tenant compte de l'amortissement de la machine, on obtient, la « tourisme » se revendant plus cher, 17,20 F et 10 F. Moralité : *Malgré tout.*

le scooter reste un véhicule économique.

LEGRAND-JACQUES.



Une voiturette originale :

LA RELIANT-REGAL

La Reliant-Regal Mark III, dernière-née des Usines Tamworth, en Angleterre, avec sa curieuse carrosserie en fibre de verre stratifiée, représente parfaitement le style de petite voiture chère à nos voisins d'Outre-Manche.

Livrée en coupé ou en cabriolet avec « Hard-top », (toit dur démontable), c'est un véhicule à 4 places et à 3 roues. La caisse est à 2 portes. Les sièges intérieurs sont recouverts de cuir ; de nombreux accessoires : boîte à gants, cendrier, allume-cigare, etc., apportent le confort nécessaire aux passagers.

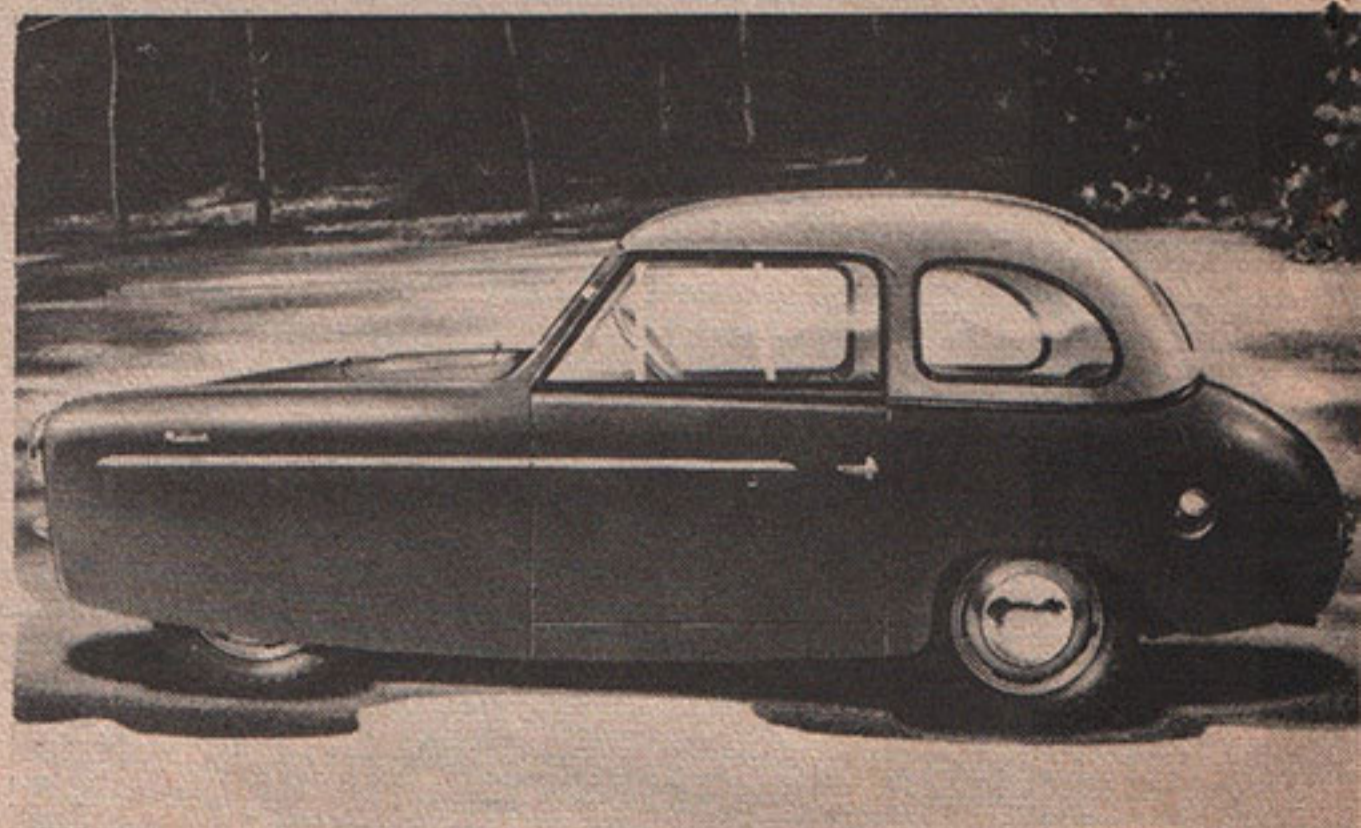
Un choix considérable de coloris permet les combinaisons « 2 tons » qu'exige la mode.

Le coffre à bagages peut loger des valises de grandes tailles. La climatisation est assurée grâce à une ventilation très étudiée.

Le moteur, de marque Austin, est un 4 cylindres à soupapes latérales et refroidissement par eau ; sa cylindrée est de 748 cm³. Avec un taux de compression de 5,7 à 1, il développe 16 CV à 4.000 tours/mn la boîte est à 4 vitesses et marche AR, entièrement synchronisée. La transmission constituée par un arbre à cardan très court apporte la propulsion roue AR. La suspen-

sion avant est assurée par une barre de torsion et à l'arrière deux longs ressorts à lames soutiennent le pont. Les freins sont hydrauliques. La direction placée à droite est démultipliée. La voiture mesure 3,250 m, de longueur et 1,37 m de hauteur. Sa vitesse de croisière est de 80 km et en pointe elle permet près de 105 km/h.

Moyennant une faible augmentation, les sièges avant du modèle coupé sont transformables, et peuvent, si besoin est, devenir couchettes.



La firme Lucer, qui affirme sa vitalité par la production toujours plus importante de ses machines légères, présente une série de modèles de conception heureuse.

Tout d'abord, une 98 cm³ type « Baroudeur » à moteur Sachs, trois vitesses.

Le châssis caisson en alliage léger permet une grande légèreté et autorise, en outre, une présentation très moderne. Cette petite motocyclette à suspension arrière oscillante, grâce aux 4,6 chevaux de son moteur, est nerveuse et rapide.

L'Ondine est certainement le cyclomoteur le plus confortable, du fait de ses suspensions avant et arrière oscillantes à grand débattement et utilisant des anneaux de caoutchouc Neiman. Le plastique, largement utilisé, donne à l'Ondine sa silhouette particulière. Notons que le moteur est un Himo à deux vitesses et pédalier incorporé.

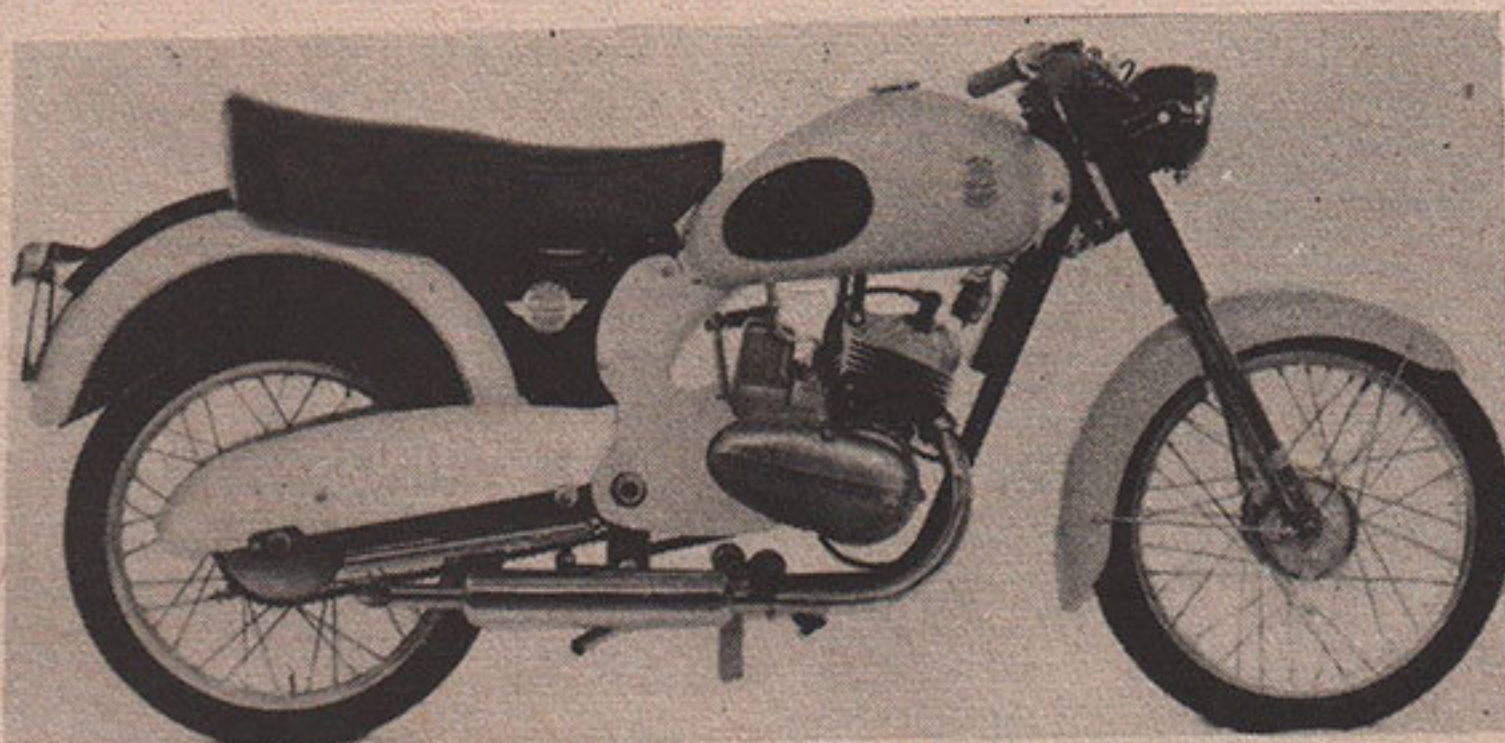
Pour répondre aux goûts du jour, une série Sport vient de naître. Ces machines de formes italiennes sont livrées avec un gros réservoir de 8 litres, une selle à deux positions, une suspension arrière oscillante, des moyeux à freins centraux et des garde-boue à bavolets. Pour la partie motrice, nous trouvons, soit le moteur Vap monovitesse, soit le Himo deux vitesses. Ces deux modèles peuvent recevoir un équipement des plus complets.

Pour l'usage utilitaire, il existe une série dite de grande diffusion qui permet de livrer des machines à moins de quarante mille francs.

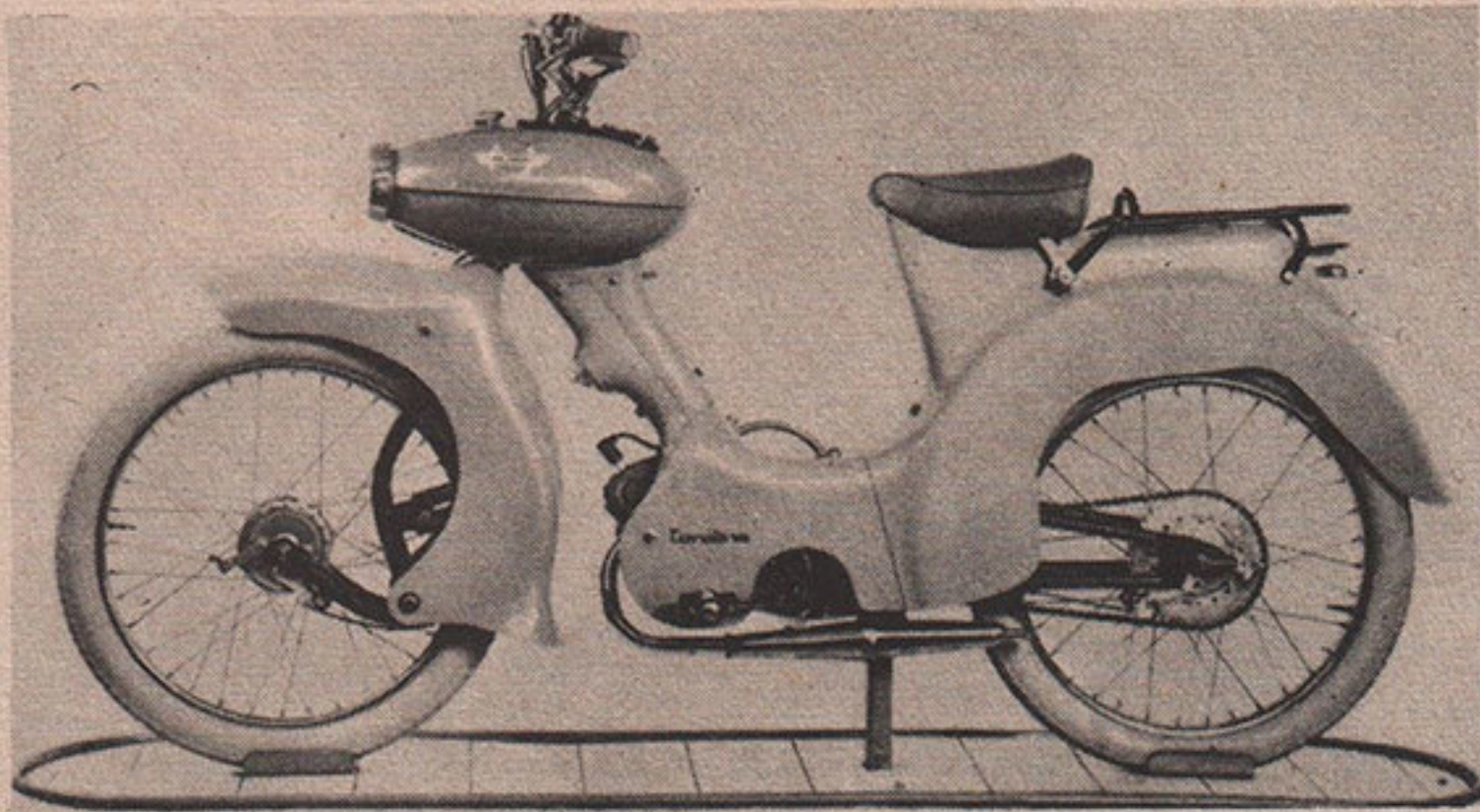
A cette gamme très variée, nous ajouterons le Trilucer. Ce véhicule de livraison peut transporter 80 kg de charge utile grâce à son moteur 50 cm³ deux vitesses. Le freinage sur les trois roues est puissant. Ce trimoteur, de par sa faible consommation, doublera avantageusement une camionnette pour les petits transports.

Chez LUCER

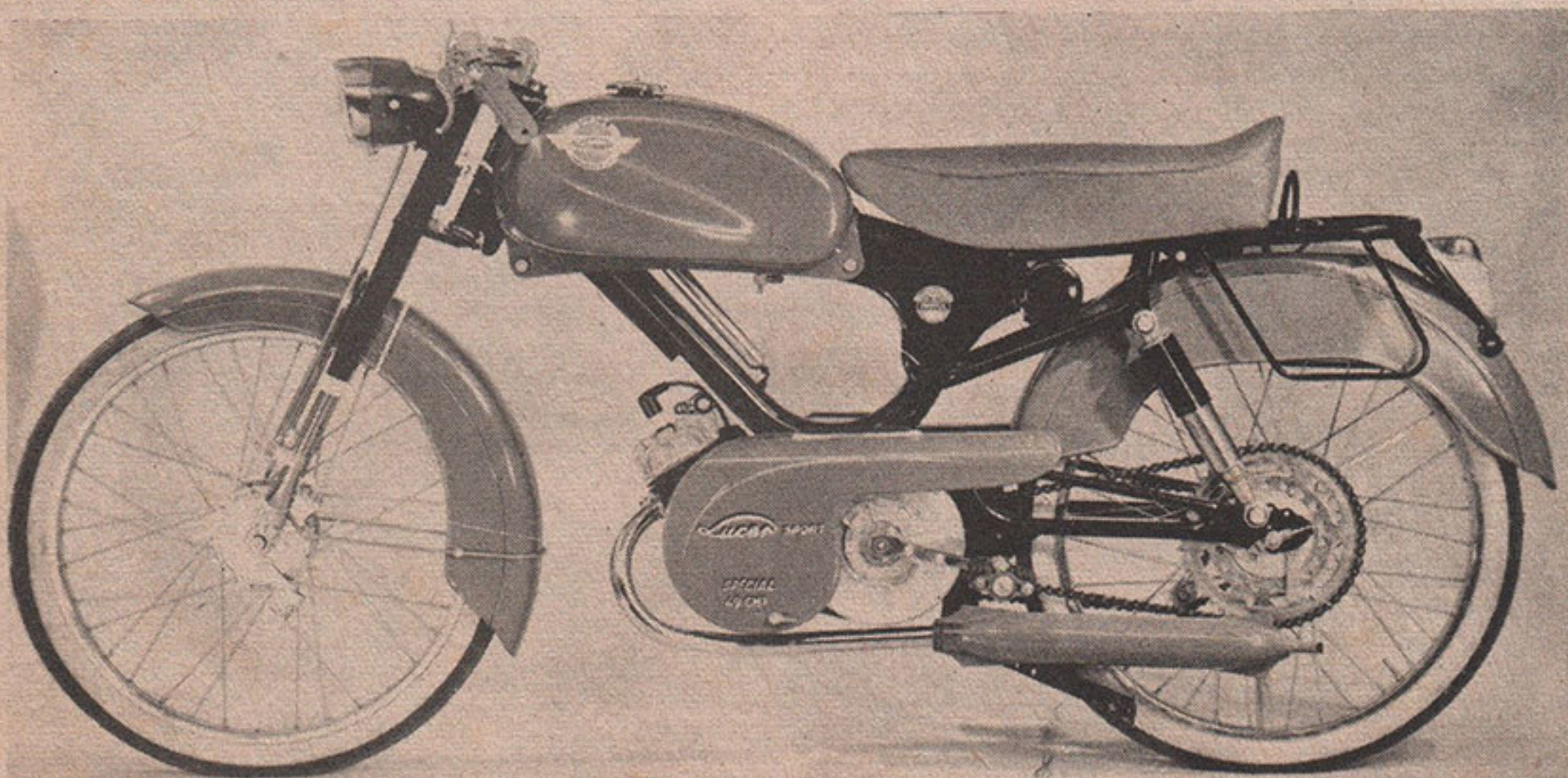
une gamme
de choix



Le Baroudeur 98 cm³ moteur Sachs.



L'Ondine, carrosserie en matière plastique, et ci-dessous La Lucerette de sport.





Azay-le-Rideau

(Document Philips)

Les beaux jours sont revenus...

PROMENADE AUTOUR DES VACANCES

ON peut dire ce que l'on veut. On peut pester. Ou on peut applaudir. Mais il faut bien l'admettre : les vacances, les vraies, les grandes, sont là. Certes, elles ne sont pas encore tout à fait là. Mais on les sent déjà dans l'air léger. On les devine à un air de fête qui flotte dans les rues et sur les champs...

Et que faire quand les vacances sont là, toutes chaudes, appétissantes comme une brioche dans laquelle on va mordre à belles dents? Y penser! Et, comme un scooteriste est évidemment un esprit subtil, y penser intelligemment. Pensons-y donc.

Bien sûr, les vacances, très souvent, ça s'organise au petit bonheur et à la fortune du pot. On ne va pas toujours là où l'on voudrait aller. Il y a les limites des possibilités financières, les obligations familiales et mille choses encore qui viennent faire une « barrière de passage à niveau » entre vous et les vacances de vos rêves. Tout cela est évident. Il n'en reste pas moins que, avec un peu de jugeote, on peut tirer un grand feu de joie des brindilles et du bois un peu vert qui sont si souvent le lot des hommes.

Au fond, pour « prendre » de bonnes vacances, il faut d'abord bien se connaître. Un scooteriste, comme tout le monde d'ailleurs, est fait d'un corps et d'un esprit. Les vacances doivent, dans la mesure du possible, satisfaire et l'un et l'autre de ces « composants » humains. C'est ce que nous allons tenter de faire, en commençant, non pas qu'il soit le « seigneur », par le corps.

Vacances de santé

Certes, un scooteriste a toujours vingt ans... même quand il en a quarante ou quatre-

vingts. Mais, tout bien pesé et malgré tout, ce corps est là. Pendant toute une longue année vous l'avez fatigué à l'usine ou au bureau. Il faut maintenant le remettre d'aplomb.

Êtes-vous à « bout de nerfs »? Ce serait, dans ce cas, une triple sottise que d'aller au bord de la mer! Ce qu'il vous faut c'est la paix, non pas des hautes montagnes, mais des demi-hauteurs verdoyantes, la paix de la « montagne à vache ». Tout au contraire si vous vous sentez « mollasson », hop! au bord de l'océan, vous retrouverez une pétulance de gamin.

Et pourquoi, si votre foie, vos reins ou votre estomac, sans être vraiment malades vous agacent, ne pas mêler cure et vacances? Il y a de magnifiques randonnées à faire autour de Vittel, du Mont-Dore et de Vichy...

Mais, direz-vous : « J'ai les nerfs en pelote et la montagne m'ennuie... » Peut-être. Cependant si, passant sur ce prétendu ennui versé par les coteaux, vous partez quand même pour la montagne, vous retirerez un tel bien-être de vos vacances que, très vite, elles vous paraîtront ce qu'elles seront en réalité : de merveilleuses vacances...

Vacances des yeux

Certains, beaucoup même, cherchent dans leurs vacances, autre chose qu'une « mise au vert » de la bête humaine. Pour eux, le second « composant » est celui qui tient la première place. Alors pourquoi si, par exemple, vous avez un très grand goût pour la peinture, vous ruer sur les plages de la Côte d'Azur où, si les nus sont nombreux, c'est seulement en chair vivante et au soleil...

Combien plus intelligent, plus scooteriste



oserai-je dire, sera d'écrire à la direction des Beaux-Arts, au ministère de l'Éducation nationale, pour lui demander la liste des musées dans la région de la France que vous aurez choisie. Avec cette liste, vous préparerez « artistiquement » votre itinéraire idéal. Il vous conduira de merveille en merveille car — et cela est une chose que trop de Français oublient — il y a, dans les musées de province, des trésors stupidement négligés.

Il en est de même si vous êtes un amoureux des vieilles pierres. Renseignez-vous auprès des syndicats d'initiative et des offices de tourisme; et tracez votre chemin d'architecte. Mais là, un conseil encore : étudiez, avant de partir, dans un bon guide, l'histoire des monuments que vous allez bientôt admirer. Ce petit travail préliminaire vous évitera de ne rien saisir des explications souvent peu claires des guides — en chair et en os, cette fois — qui trop souvent débitent une leçon mal comprise.

Vacances des oreilles

Mais savez-vous qu'il y a, à côté des vacances pour les yeux, des vacances pour les oreilles? Depuis quelques années, la France est couverte par un véritable réseau de festivals. Ceux-ci se partagent en trois grandes catégories : musique, danse et théâtre.

Vous aurez la liste de toutes ces manifestations en écrivant, là encore, au ministère de l'Éducation nationale, direction des Beaux-

Arts, à Paris. Vous pourrez, alors, choisir suivant vos goûts la musique des pré-mozartiens ou le théâtre antique. Et sur un grand paysage de Provence ou sur le décor paisible du Jura, vos vacances deviendront le cadre enchanteur — et enchanté — d'une profonde joie spirituelle.

Peut-être pourrait-on ranger parmi les vacances des oreilles (tout aussi bien, d'ailleurs, que parmi les vacances pour les yeux) les nombreux, les très nombreux, les trop nombreux spectacles « son et lumière ». Vous dirai-je là-dessus très franchement mon avis? Pourquoi pas... Eh bien! à mon avis, on a abusé de cette technique qui est en passe de devenir une routine. A l'exception de quelques grands châteaux de la Loire, où le « sujet » emporte l'adhésion, ces spectacles sont trop souvent d'une indigence à vous hérissier le poil. Texte ridicule, outré, musique de cinéma, scénario bêtifiant, tout y est à la mesure de la plus satisfaite médiocrité...

Mieux vaut, cent fois, voir ce petit château, qui n'en demandait pas tant, à la franche lumière du soleil et dans le silence fait des mille bruits de la vie de tous les jours qui, l'une et les autres, remettent les choses en place...

Vacances de l'âme

Il y a encore, parmi les scooteristes mes frères, ceux qui ont le souci et même l'an-

goisse de leur âme. Pourquoi ceux-là ne mêleraient-ils pas à la joie saine de leurs vacances la prière qu'ils se plaisent à offrir à Dieu?

Cette année, avec le centenaire des apparitions de la Sainte Vierge à Bernadette, Lourdes les attend, qui doit être leur « base ». Certes, pour celui qui prie, la prière peut jaillir en tous lieux mais il est cependant des lieux qui arrachent l'homme à sa naturelle faiblesse, des lieux où souffle l'esprit.

Il y a donc Lourdes. Mais, cependant, il ne faut pas oublier que la France, principalement autour du 15 août, connaît des centaines de pèlerinages, les uns grandioses, les autres pittoresques : tous imprégnés de cette foi qui fut si vive au cœur de tous les Français d'autrefois et reste non moins vivace chez beaucoup d'entre eux.

Comment avoir la liste de ces manifestations religieuses? Le guide Michelin l'a donnée; le Touring-Club en a fait le relevé; il existe, enfin, de nombreux ouvrages traitant de cette question et que vous retrouverez en vous adressant à votre libraire.

Vacances des muscles

C'est tout naturellement que j'en reviens à notre compagnon de tous les jours : le corps. Une âme droite dans un corps solide, n'est-ce pas l'idéal que nous poursuivons tous.

Savez-vous, alors, que l'on peut songer à des vacances « musculaires ». D'abord, il y a la chasse. Inutile de nous y attarder : on n'apprend rien à un chasseur, et je n'en ai parlé que pour faire preuve de mon savoir (dame, on a son petit orgueil...)

Ensuite, il y a la mer. Dans de très nombreuses stations, il est prévu des concours voire des championnats de natation. Pourquoi ne pas vous y lancer? Et dans le canotage? Et dans le water-polo?

N'oublions pas la montagne. L'alpinisme reste mieux qu'un sport, c'est une école d'énergie. Cependant, ici, un conseil : ne vous lancez pas à l'assaut du Cervin quand votre expérience de montagnard se résume à l'ascension des Buttes Chaumont ou de la colline de Fourvières. La montagne est sans pitié pour les vaniteux.

Bien entendu, les vacances « musculaires » seront celles où vous ferez réellement un effort physique. Regarder une exhibition de ski nautique, à côté de la plus jolie fille du monde, et en sirotant un whisky bien tassé, n'a rien de sportif. Il n'y a rien de sportif, non plus, à abattre des kilomètres à cheval sur votre scooter. C'est le moteur de ce dernier qui travaille alors, et non pas vous...

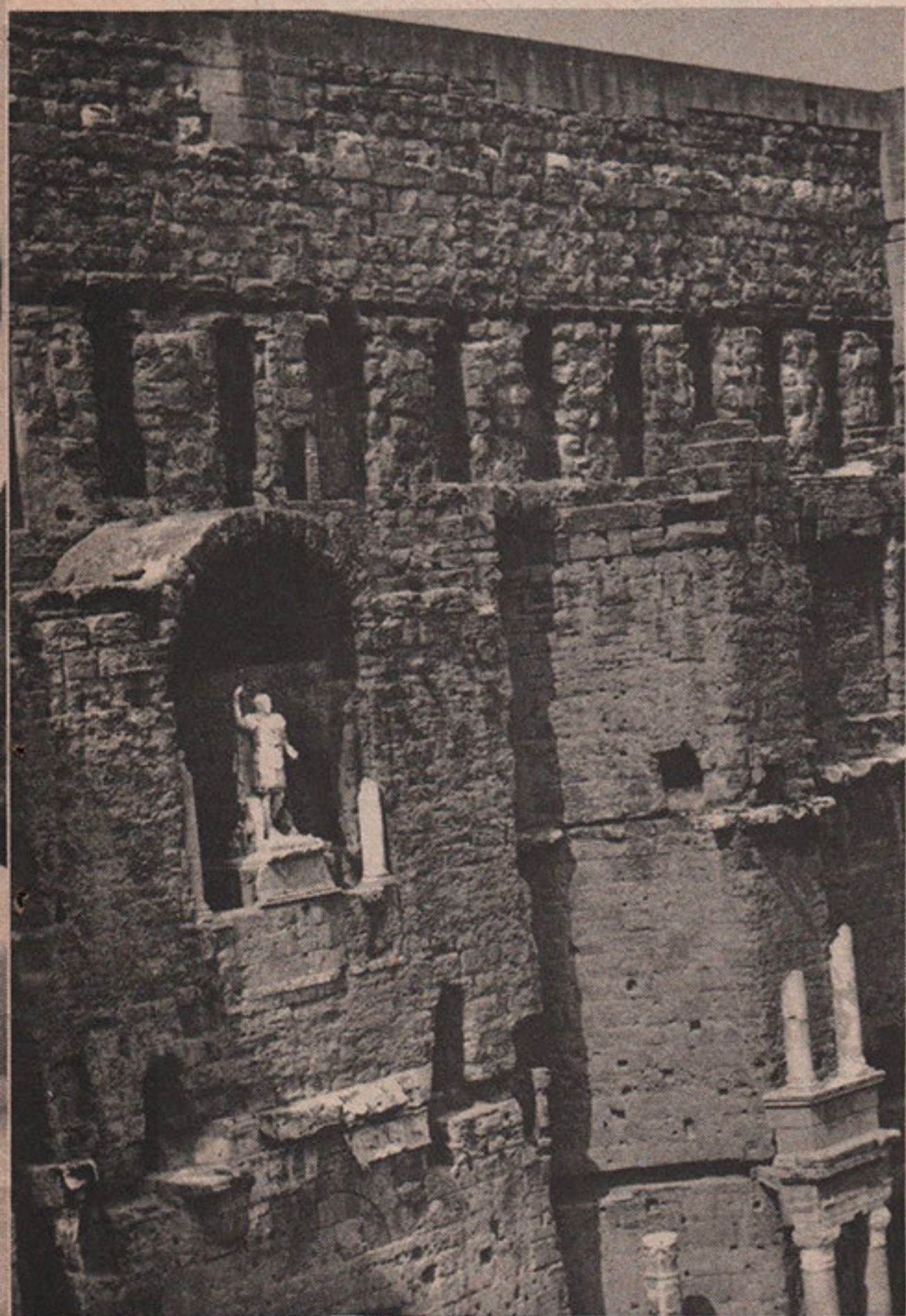
Vacances du palais

Finissons ce grave débat sur une note moins sévère. Si vous êtes un peu gourmet, rien qu'un peu, vous pouvez imaginer des vacances pour le plaisir de la bouche.

Notre pays comprend trois grandes régions gastronomiques, voire quatre : la Bourgogne, le Lyonnais, le Périgord et la Normandie. A vous d'en apprécier savoureusement les charmes suivant un itinéraire non moins savoureusement étudié.

Mais, en dehors de ces « capitales » de la gastronomie, les cuisines purement régionales, je l'ai dit cent fois ici, ont leurs charmes, charmes d'autant plus appréciables qu'ils sont secrets. Tenez, par exemple, pourquoi ne pas partir à la découverte des petits vins du Dauphiné, de son gratin et de son gibier de haute montagne...

Bien entendu, il y a aussi les vins. Pourquoi boire, dans les Vosges — toujours



pour faire exemple — l'éternel beaujolais (qu'il faut boire, par contre, à Beaujeu) alors que la Lorraine produit d'étonnants petits vins de coteaux : le vin gris? Car là aussi vous tenterez de découvrir la spécialité locale. C'est manquer d'imagination que de se satisfaire, du nord au sud, de l'est à l'ouest, du même cru de Bordeaux ou de Bourgogne, si grands crus soient-ils...

Faut-il répéter, là encore, ce que j'ai dit cent fois? Qui mange bien, mange raisonnablement. Qui boit savoureusement, boit modérément. Et si, par hasard, le vin de Chanturgue, en Auvergne, a fait votre conquête, rendez-lui les armes. Je veux dire : allez dormir avant de prendre votre route à cheval sur votre monture d'acier qui, elle

seule, et non pas vous, a le droit de marcher à l'alcool (de betterave...).

* * *

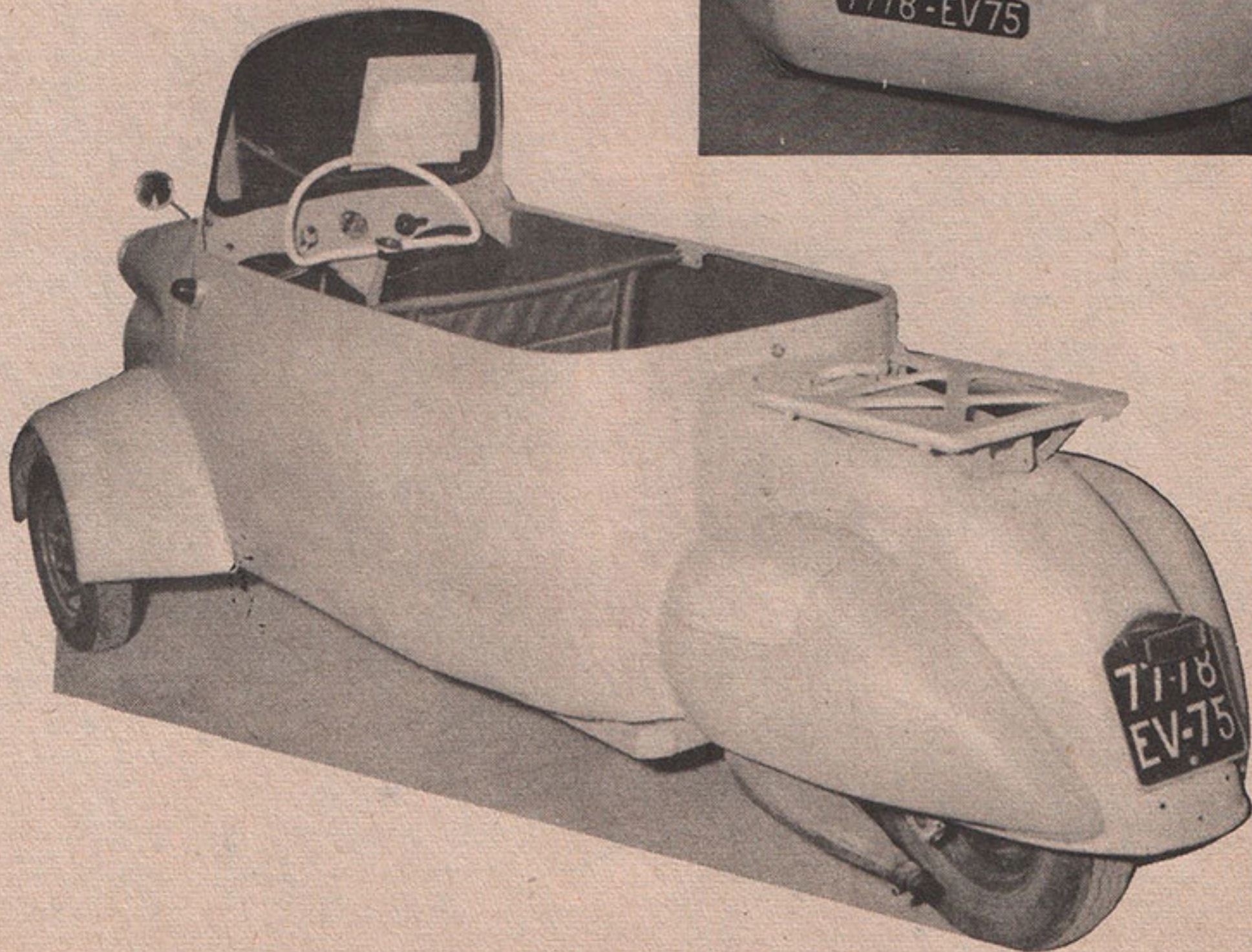
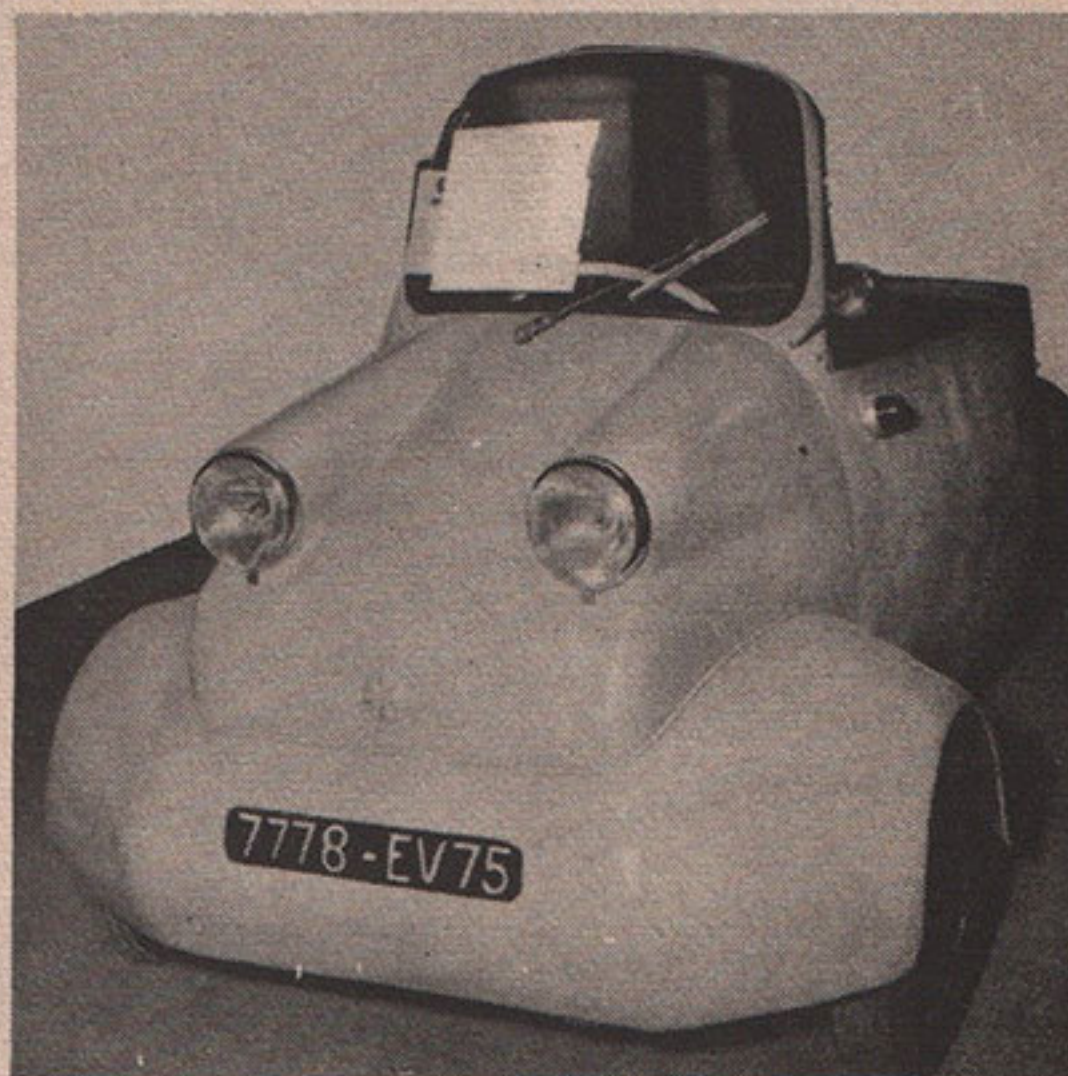
Ma leçon a-t-elle été bien entendue? Si oui, scooteriste mon ami, vas te planter devant la glace de ton armoire et regarde-toi. Fais le tour de ton importante personne. Sonde ton cœur et tes reins. Et choisis alors, en toute connaissance de cause, l'endroit où tu passeras tes vacances.

Si tu y mets un peu de ta haute intelligence (forcément : tu es scooteriste) tu feras de ces vacances « pas comme les autres » — des vacances qui seront vraiment des grandes vacances...

J. M.

VU AU CONCOURS LÉPINE

L'exposition de la Porte de Versailles nous a montré ce petit véhicule à trois roues qui circule depuis plusieurs années. Il est composé d'une caisse à deux places en tandem sur laquelle on a adapté la partie motrice arrière d'une Vespa. Un châssis en cornière assure la rigidité de l'ensemble.



Pour franchir les frontières

A PRÈS les nouvelles Lois et décrets sur les nécessités nouvelles concernant le passage des frontières, nous présentons à nos lecteurs, une vue générale des pièces obligatoires dont ils auront soin de se munir, lors de leurs divers voyages durant la période de leurs vacances.

Nous rappelons à nos lecteurs que par documents douaniers nous entendons :

— Triptyque valable 3 mois, 1 seul voyage — Triptyque 1 an, 1 pays, plusieurs voyages.

— Diptyque : Italie seulement, valable 3 mois, plusieurs voyages.

— Carnets de passage, 3 mois et un an, plusieurs pays, plusieurs voyages.

De plus, les documents douaniers et pièces de circulation sont toujours exigés pour les véhicules utilitaires, autocars et taxis. Pour la Suisse et le Benelux un triptyque est exigé pour les roulottes camping.

Quant aux attestations d'assurances, la « carte verte », est exigée à la Frontière des pays d'Europe, et ne peut être délivrée que par la compagnie d'assurances qui garantit le véhicule. Pour les pays d'Europe Orientale tels que la Bulgarie, la Hongrie, la Pologne et la Tchécoslovaquie, il est bon de se renseigner auprès des compagnies pour l'assurance automobile responsabilité civile. Le passeport reste, cependant, nécessaire pour obtenir des devises étrangères.

Par contre, les pays n'exigeant plus les documents douaniers n'ayant pas pour autant modifié la réglementation temporaire des véhicules en suspension des droits, le touriste restera personnellement redevable desdits droits s'il se trouve dans l'impossibilité de ramener son véhicule en France, même si ce dernier a été volé ou détruit pendant son séjour à l'étranger.

PIÈCES NÉCESSAIRES POUR PASSER LES FRONTIÈRES

	Document douanier	Permis international	Certificat international	Carte verte d'assurances	Carte d'identité nationale	Passeport sans visa	Passeport avec visa
ALLEMAGNE				×	×	ou	×
AUTRICHE				×	×		×
BELGIQUE				×	×	ou	×
BULGARIE	×	×	×				×
DANEMARK				×			×
EIRE	×			×			×
ESPAGNE	×	×		×			×
FINLANDE	×	×	×	×			×
GRANDE-BRETAGNE	×			×			×
GRÈCE	×	×	×				×
HONGRIE	×	×	×				×
ITALIE	×				×	ou	×
LUXEMBOURG				×	×	ou	×
MAROC	×						×
NORVÈGE				×			×
PAYS-BAS				×	×	ou	×
POLOGNE	×	×	×				×
PORTUGAL	×	×	×				×
SUÈDE				×			×
SUISSE				×	×	ou	×
TCHÉCOSLOVAQUIE	×						×
TUNISIE	×						×
TURQUIE	×	×	×				×
YOUgoslavie				×			×

Pour notre défense...

SÉCURITÉ. PRUDENCE.

AVEC plus de 100 000 affiches, nous avons ouvert notre campagne pour la défense du motocycle, en nous élevant contre les taxes arbitraires qui freinent son essor et les tarifs d'assurances, excessifs par rapport à ceux appliqués à l'automobile.

Nous l'avons déjà dit maintes fois, l'usager des deux roues est, dans la majorité des cas, la victime et non le responsable des accidents ; nous avons évoqué, à son sujet, la lutte du pot de terre contre le pot de fer, en demandant pourquoi c'est le meurtri et non le meurtrier qui doit faire les frais de la casse.

Mais taxes et assurances, à condition même que satisfaction nous soit donnée, ne résolvent pas entièrement le problème ; certes, nous pourrions nous préserver des risques, que nous sommes censés faire courir aux autres, à moindres frais, mais cela ne saurait assurer pour autant notre sécurité au milieu de tous les remous créés par une circulation de plus en plus intense et si difficile à endiguer et à discipliner.

Il faudrait peu de choses, en vérité, pour que tout se passe bien, dans les rues comme sur les routes : un peu de courtoisie et le respect de la personne humaine.

Or la discipline n'est guère notre fait ; quant à la courtoisie qui, paraît-il, était autrefois l'apanage du Français, elle ne s'exerce plus guère, nulle part.

Quand l'eau s'écoule normalement d'un robinet, on constate le débit régulier d'un filet clair et continu, mais si le clapet est en mauvais état, il en résulte des coups de bélier, des saccades et des éclaboussures.

Nous sommes dans cette deuxième situation : la différence de vitesse ou d'accélération entre les divers véhicules, l'arrogance de certains conducteurs, la maladresse ou le manque d'assurance et de réflexes des autres disloquent un courant qui devrait être continu, sans à-coups ni frictions.

Réadapter les routes, on en parle, on le projette, on le réalise même par bribes ; sur certains parcours s'amorcent des pistes réservées aux deux roues ; mais tout cela, pour être mené à bonne fin, nécessite de longs travaux et tant de milliards qu'il faudrait du temps pour établir un réseau tel que, chacun à sa place, puisse circuler sans appréhension.

Il ne reste, pour l'instant, qu'une solution d'attente, mais cette solution est-elle inimaginable ? L'éducation du conducteur !

Sévir rigoureusement contre les meurtriers, c'est très bien, mais ça ne guérit pas la victime ; c'est une punition, ce n'est pas un remède préventif et, dans l'état actuel des choses, c'est la prévention qui s'avère le meilleur palliatif.

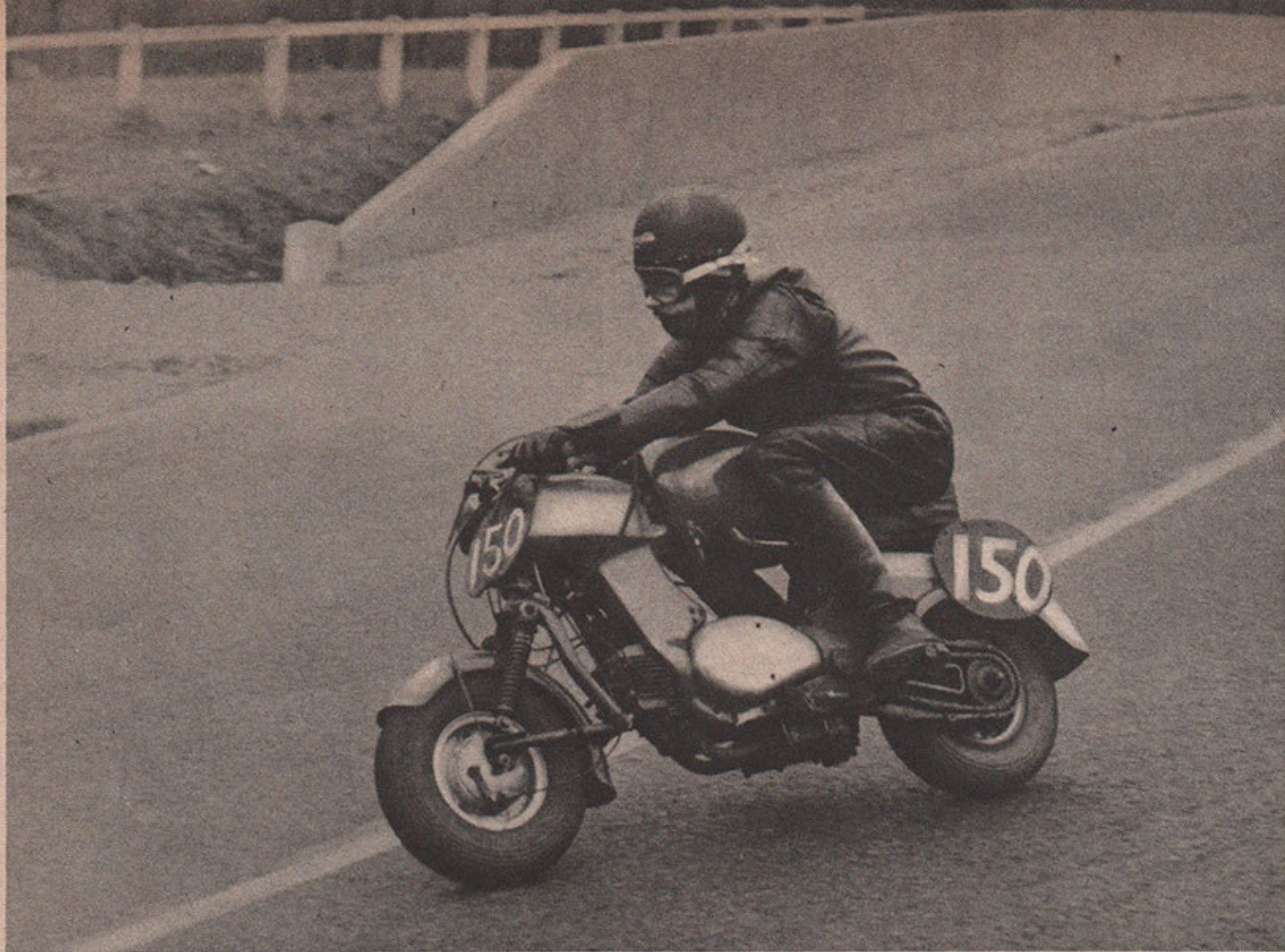
La peur du gendarme ? Oui ! quand on aperçoit son uniforme... La crainte des lourdes amendes et même de la prison ? Voire ! l'ombre de la guillotine n'a pas fait reculer les assassins.

Les automobilistes ne sont pas tous des motophobes, mais il suffit d'un cinglé par-ci par-là pour créer cette atmosphère d'animosité.

Livrés seuls à nous-mêmes, en attendant que tout s'organise et s'harmonise, notre principale sauvegarde doit être d'autodéfense : ne prenons pas de risques, méfions-nous des autres et, ne devinant pas ce qu'ils vont faire, prenons du champ, ne nous collons pas dans les paquets ; nous arriverons peut-être un peu plus tard, mais plus sûrement, à l'étape.

Ces conseils de prudence ne nous empêchent pas de poursuivre notre action, nos enquêtes et nos contacts pour que tous les efforts se coordonnent, se complètent et que nous formions, en fin de compte, non plus des groupes épars, mais un bloc solide, homogène, dont il faudra tenir compte ; plus nous serons nombreux, plus nous aurons de chances d'être entendus ; rangez-vous donc à nos côtés et aidez-nous suivant vos moyens.

Nous remercions les constructeurs, grossistes, importateurs et Agents de leurs encouragements et de leur aide pour notre campagne et l'aboutissement de tous nos efforts.



G. Daric, 1^{er} des 125 cm³ (Course)

LES COUPES EUGÈNE MAUVE



Joubert, 1^{er} des 125 cm³ (Série)



Martinat, 1^{er} des 175 cm³ (Sport)

MALGRÉ la critique, cette épreuve a réuni de nombreux partants. Ces courses correspondent à un besoin, étant donné le nombre assez restreint d'épreuves nationales prévues pour la saison. Il est simplement regrettable que des épreuves d'endurance, qualifiées avant guerre d'éliminatoires du Bol d'Or, aient rétrogradé de 12 heures à 1 h 1/2 de durée. Nous n'incriminerons pas les organisateurs qui font le maximum pour permettre à nos jeunes de se produire, il y a des obligations fiscales qui impliquent des difficultés d'organisation sur lesquelles nous reviendrons plus tard. Il nous apparaît nécessaire cependant d'insister sur le fait qu'un règlement sportif ne s'apparente pas entièrement, en ce qui concerne son application, avec le Manuel du gradé en usage dans l'armée. Il est bon d'interpréter avec souplesse et compréhension une codification souvent par trop rigide. Nous voulons parler des pelotons en course. A la suite des derniers Bols d'Or où l'on a vu des pilotes de même écurie « tirer » sciemment leurs coéquipiers moins rapides, la Fédération a édité un règlement interdisant ces pratiques. De là à interdire toute circulation en peloton, il n'y a qu'un pas. Si nous voulons des courses passionnantes, il nous faut de la « bagarre » et seules des machines de vitesses équivalentes peuvent lutter à armes égales, ce qui implique des coureurs évoluant roues dans roues. Si l'on doit rouler en bataille interdisant de ce fait tout doublage, il est préférable d'organiser des courses contre la montre. Nous savons tous que le mieux est souvent l'ennemi du bien et nous demanderons à nos commissaires sportifs de bien s'intégrer dans la peau du personnage afin de faire une juste part entre la fraude et la combativité.

Dès le départ, Croix, sur A.G.F. 175 cm³, s'envole littéralement; il passe à peu de distance des trois motos italiennes qui figurent au pal-

marès de l'épreuve; derrière lui, Terrioux, sur P.P. Roussey, prend un bon départ. Mais une bûche au virage du Faye, un changement de bougie et une attache de silencieux réticente obligent Croix à rétrograder. Pendant ce temps, Cambis et Daric reviennent très fort et les deux Rumi passent Terrioux et finalement Croix. Sur l'injonction du commissaire, Cambis et Daric séparent leur destinée et ce dernier fonce vers la victoire à la jolie moyenne de 91 km/heure. Il réalise le plus grand kilométrage de la journée avec 137,621 km. Cette performance illustre la bonne tenue et la parfaite mise au point du Rumi de Daric ainsi que les qualités des amortisseurs et fourches Girolux. A l'arrivée, Cambis dut s'apercevoir qu'une des vis platinées de son volant était desserrée. Terrioux, qui avait beaucoup travaillé au cours de la semaine précédant l'épreuve, eut vers la fin une défaillance physique qui ne lui permit pas de soutenir le train; nous pensons qu'il tirera pour l'avenir un bon enseignement de sa mésaventure.

En catégorie Série, Rouger et Joubert finissent à 300 mètres de distance, mais Joubert qui venait de Cannes, a tenu à faire passer premier son Rumi sur la ligne d'arrivée. Les deux adversaires sont à féliciter. Bourles continue ce festival Rumi en remportant la catégorie Sport.

Martina, sur Lambretta, ajouta en 175 Sport une victoire de plus à son palmarès. Nous regrettons l'abstention forcée de deux concurrents sérieux : Leguellec et Gitton, qui, pour des causes diverses, n'ont pu faire montre de leurs qualités. Nous féliciterons tous nos pilotes (il n'en a pas toujours été ainsi) pour leur discipline et leur sportivité.

LES COUPES EUGENE MAUVE

Autodrome de Montlhéry, circuit de 6,283 km, avec chicane piste Nord « Vitesse » 1 h 30.

RESULTATS

Scooters 125 cmc (Course).

1^{er} Daric, sur Rumi (M.C.C.), 137,621 km, moy. hor. : 91,747.

2^e Cambis, sur Rumi ; 128,146 km.

Scooters 125 cmc (Sport).

1^{er} Bourles, sur Rumi (M.C.C.), 109,360 km, moy. hor. : 72,906.

Scooters 125 cmc (Série).

1^{er} Joubert sur Rumi (M.C. Cannes), 108,929 km, moy. hor. : 72,619.

2^e Rouger, sur Lambretta (M.C.C.), 108,477 km, moy. hor. : 72,318.

3^e Famery, sur Rumi (M.C.F.), 89,304 km, moy. hor. : 59,536.

Scooters 175 cmc (175 course).

1^{er} Croix, sur (A.G.F.), M.C.B.N., 132,788 km, moy. hor. : 88,492

2^e Terrioux, sur P.P. Roussey, 132,264 km, moy. hor. : 88,176.

Scooters 175 cmc (Sport).

1^{er} Martina, sur Lambretta (A.M.C.F.), 121,133 km, moy. hor. : 80,755.

ASSURANCE OBLIGATOIRE
des véhicules à 2 roues

L'AMICALE DES DEUX ROUES

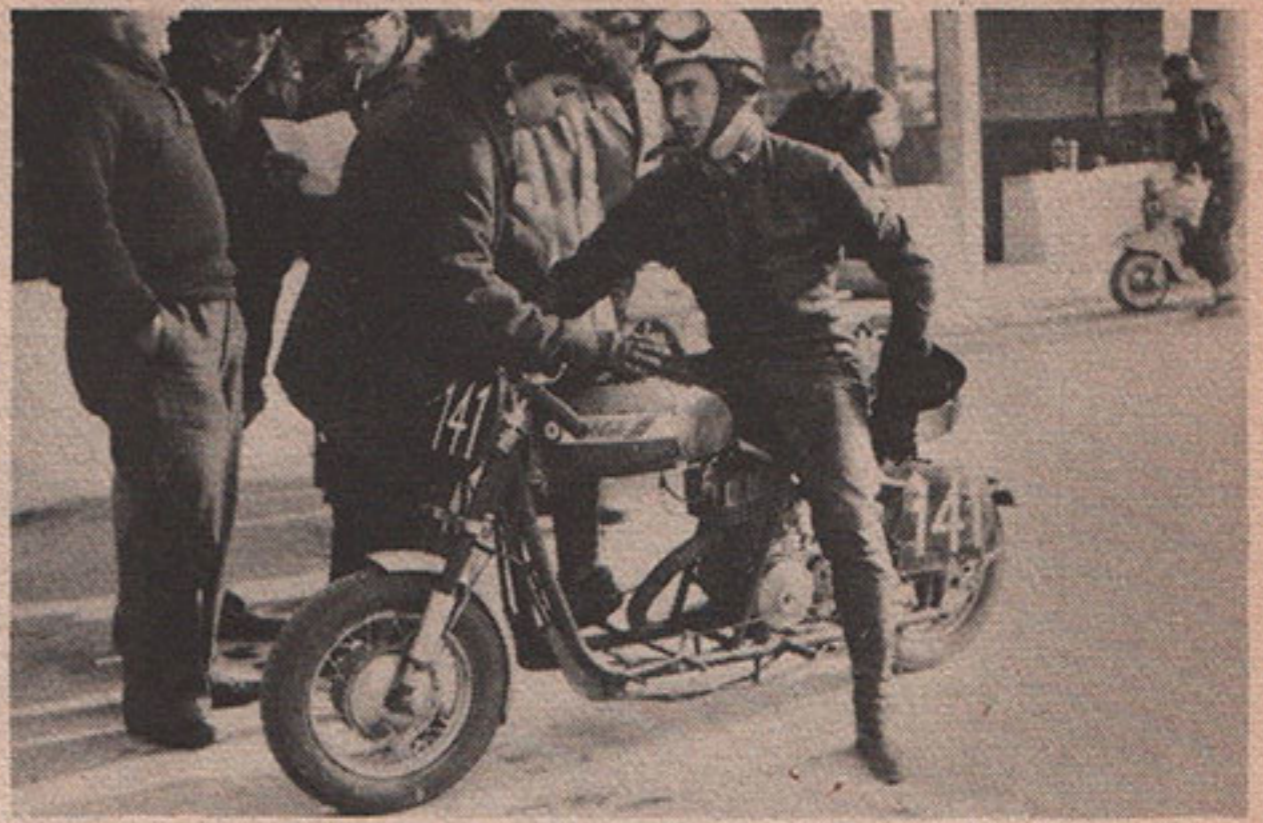
77, rue Saint-Lazare - Paris-IX^e

fait bénéficier ses adhérents de
conditions exceptionnelles

Écrivez-nous :

Cotisation annuelle : 100 F

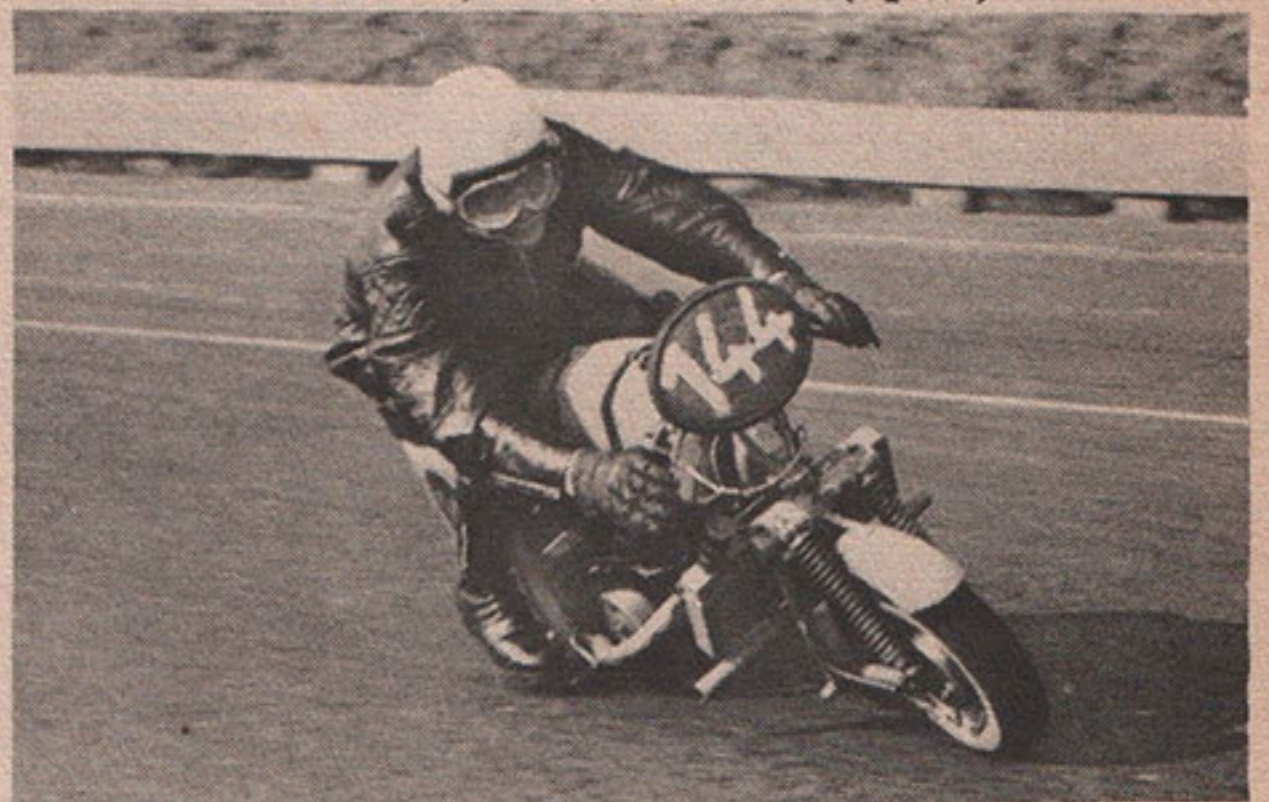
Trinité 53-45



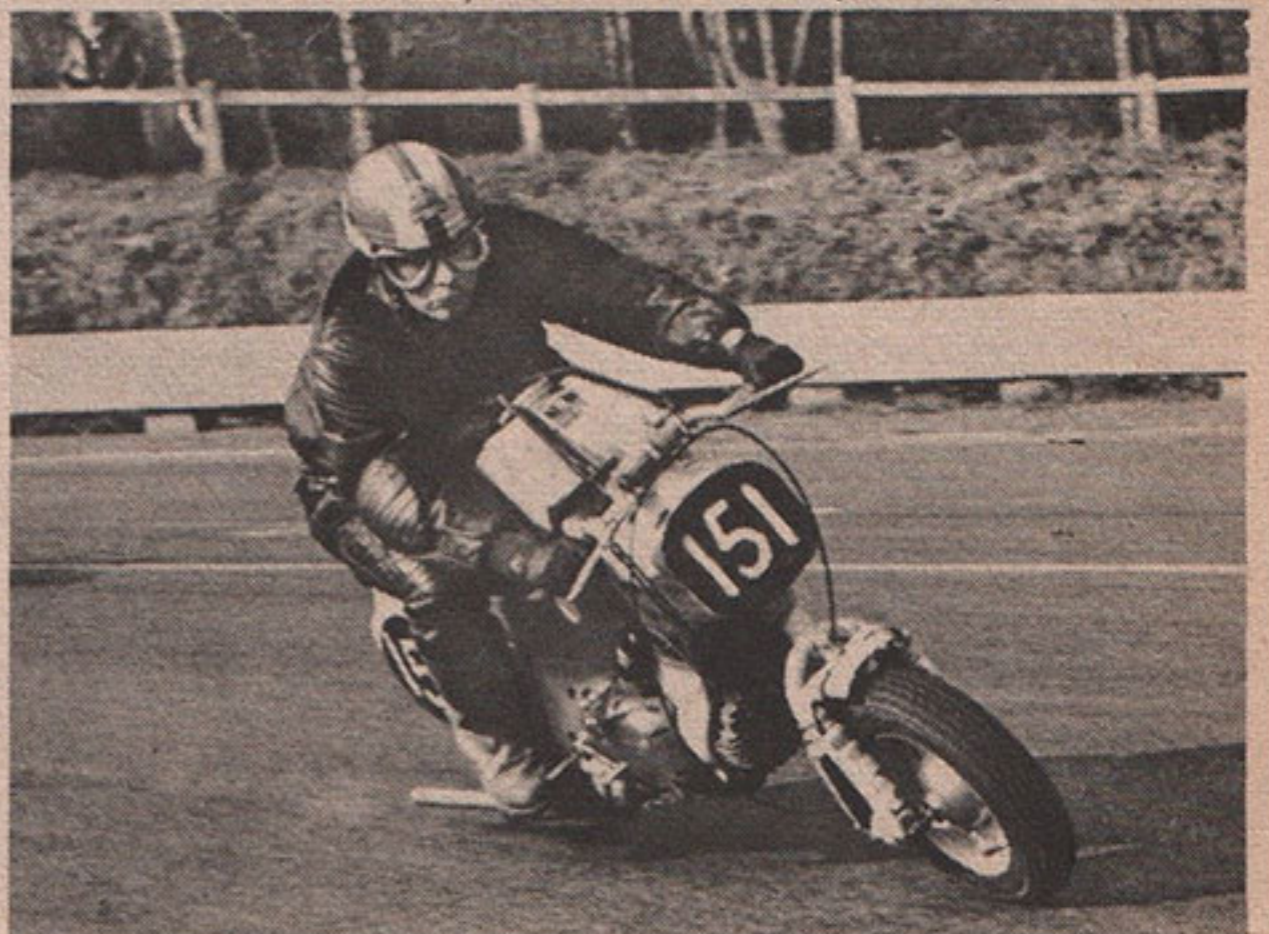
Croix, 1^{er} des 175 cm³ (Course)



Bourles, 1^{er} des 125 cm³ (Sport)



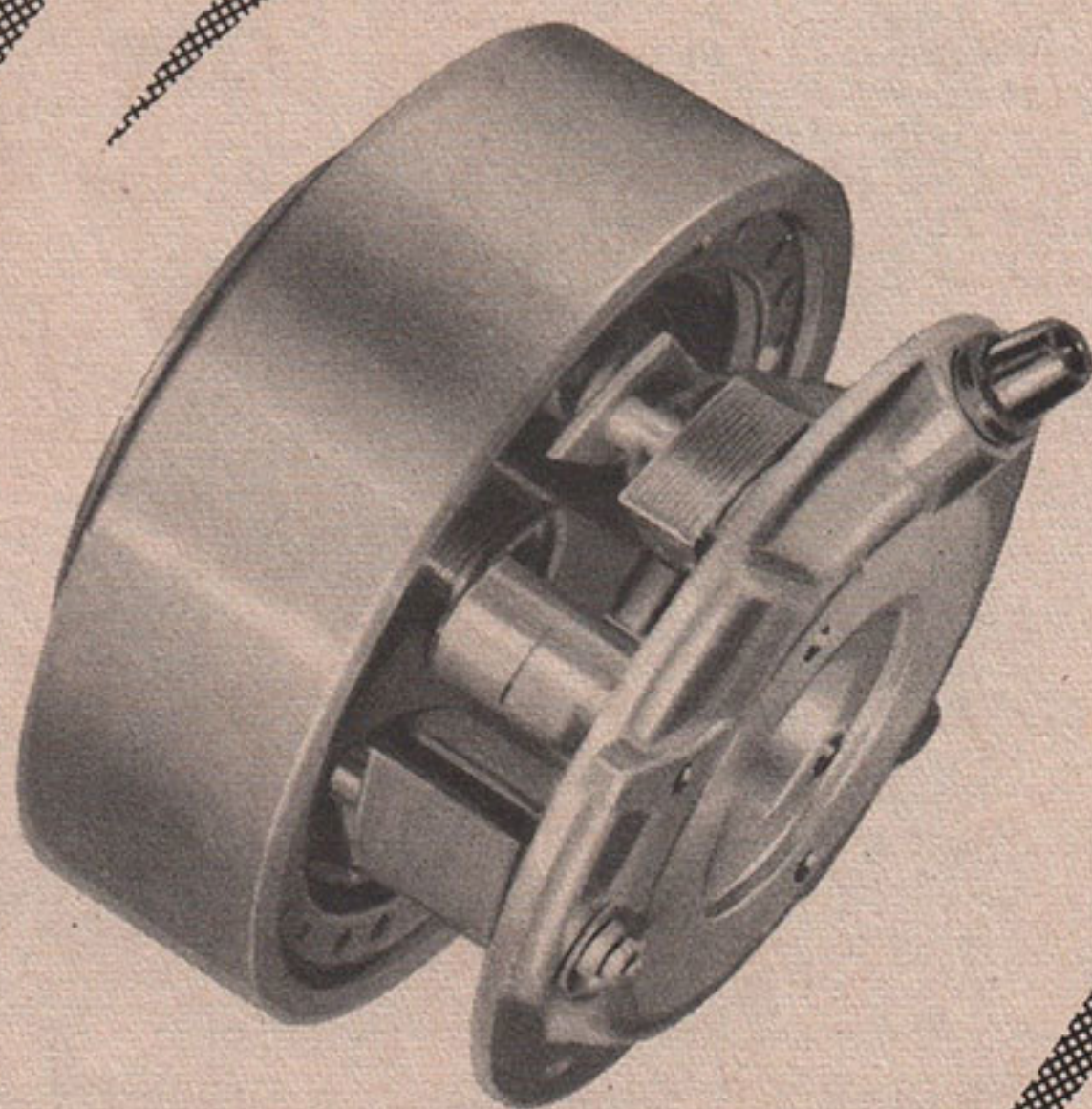
Terrioux, 2^e des 175 cm³ (Course)



Cambis, 2^e des 125 cm³ (Course)

QUALITÉ...
SÉCURITÉ...
NOTORIÉTÉ...

Adopté!



VOLANTS
MAGNÉTIQUES

“MAGNÉCLAIR”

ABG

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



LAMBRETTA-CLUB D'Auvergne

Le Lambretta-Club d'Auvergne informe ses amis scootéristes qu'il organise à leur intention, le dimanche 15 juin 1958, sa 3^e concentration à Clermont-Ferrand.

Celle-ci sera suivie d'un rallye-promenade de 54 km (sans épreuve de vitesse), choisi parmi l'un des circuits touristiques des plus réputés d'Auvergne, et qui mènera les concurrents de Clermont-Ferrand au Puy de Sancy, en passant par Orcival, le lac de Guery et le Mont-Dore. Après le déjeuner en commun au Mont-Dore, un gymkhana, ayant également lieu en cette ville, clôturera la journée.

Tous les scootéristes, membres d'un club ou individuels, et quelle que soit la marque de leur scooter et la raison sociale de leur club, sont cordialement invités à prendre part à ces manifestations, à l'occasion desquelles il sera remis, en plus des coupes réservées aux clubs, et comme les années précédentes, des lots de qualité à tous les participants.

Toutes précisions seront immédiatement fournies en s'adressant au siège social du Lambretta-Club d'Auvergne, « Au Roi du Pinard », 12 bis, boulevard Pasteur à Clermont-Ferrand.

SCOOTER-CLUB TURRIPINOIS

Notre club organise le 25 mai 1958, jour de la Pentecôte, à la Tour du Pin, un rallye ouvert à tous les scootéristes :

PROGRAMME DE LA JOURNÉE :

Matin : Contrôle d'arrivée, rallye-surprise. *Midi* : Apéritif d'honneur. *14 heures* : Défilé en ville pour se rendre au ter-

rain où aura lieu le gymkhana. *Le soir* : Grand bal des « Petites Roues ».

SCOOTER-CLUB ANNONÉEN

RALLYE-CONCENTRATION DU DIMANCHE 18 MAI A ANNONAY.

Le Scooter-Club est heureux d'informer tous ses amis scootéristes, qu'il organise, le dimanche 18 mai, à l'occasion de la Foire d'Annonay, sa première journée du Scooter, qui comprendra une concentration suivie d'un rallye touristique.

Huit coupes récompenseront les participants :

COUPES

1. Club premier à la concentration. 2. Club second à la concentration. 3. Coupe de distance. 4. Coupe du nombre. 5. Plus grand nombre de dames pilotes. 6. 1^{er} au rallye (individuel). 7. 1^{er} au rallye (par club). 8. 2^e au rallye (par club).

De nombreux lots de valeur seront distribués à tous les concurrents.

Chaque club devra être représenté par un minimum de 3 scooters.

Tous les clubs et individuels qui n'auraient pas été contactés et qui seraient intéressés par ces manifestations sont invités à demander de suite les détails sur les fêtes des 17 et 18 mai à Annonay, ainsi que les règlements sur le Rallye-concentration, au Scooter-Club Annonéen, café Remont, 8, rue de l'Hôtel-de-Ville, Annonay (Ardèche).

LAMBRETTA-CLUB DU CALVADOS

Le Lambretta-Club du Calvados a tenu dimanche dernier, 23 mars 1958, son assemblée gé-

nérale annuelle et procédé au remaniement de son bureau, ainsi constitué pour l'année 1958 :

Président : M. Barthe, vice-président : M. Derrien, secrétaire : M. Marie, secrétaire-adjoint : M. Renoult, trésorier : Mlle Baudouin, trésorier-adjoint : Mme Lacorne.

Le rapport moral a fait ressortir une activité accrue de l'Association, nullement en rapport avec ses effectifs.

Celle-ci s'est concrétisée, en cours d'année, par l'organisation de sorties-promenades à Condé-sur-Noireau (rallye Dumont-d'Urville), les gorges de Saint-Aubert, La Roche-d'Oëtre, Mortain (ses cascades), Bagnoles-de-l'Orne (son lac, sa forêt), Rouen (le château de Robert le Diable), les panoramas de La Bouille et Bonsecours), de concentrations agrémentées de gymkhanas et course au trésor dotés de prix à Vire, les 19 mai et 25 août, la participation à des concentrations, rallyes et gymkhanas organisés à Laval, le 30 mai, Mantes-la-Jolie, le 8 septembre, Condé-sur-Noireau, le 13 octobre et Vimoutiers, le 20 octobre, et la création d'une section du club à Vire.

Le rapport financier devait faire apparaître une situation très saine en dépit de la constitution, en cours d'année, d'un matériel de gymkhana.

L'effort de l'association va, dès à présent, porter sur le recrutement, aidé en cela par les diverses agences et sous-agences « Lambretta ».

A l'issue du vin d'honneur clôturant cette réunion, les membres présents étaient invités à se rendre l'après-midi aux éliminatoires du championnat de France de canoë-kayac, dont les épreuves se déroulaient dans l'admirable cadre des gorges de Saint-Aubert.

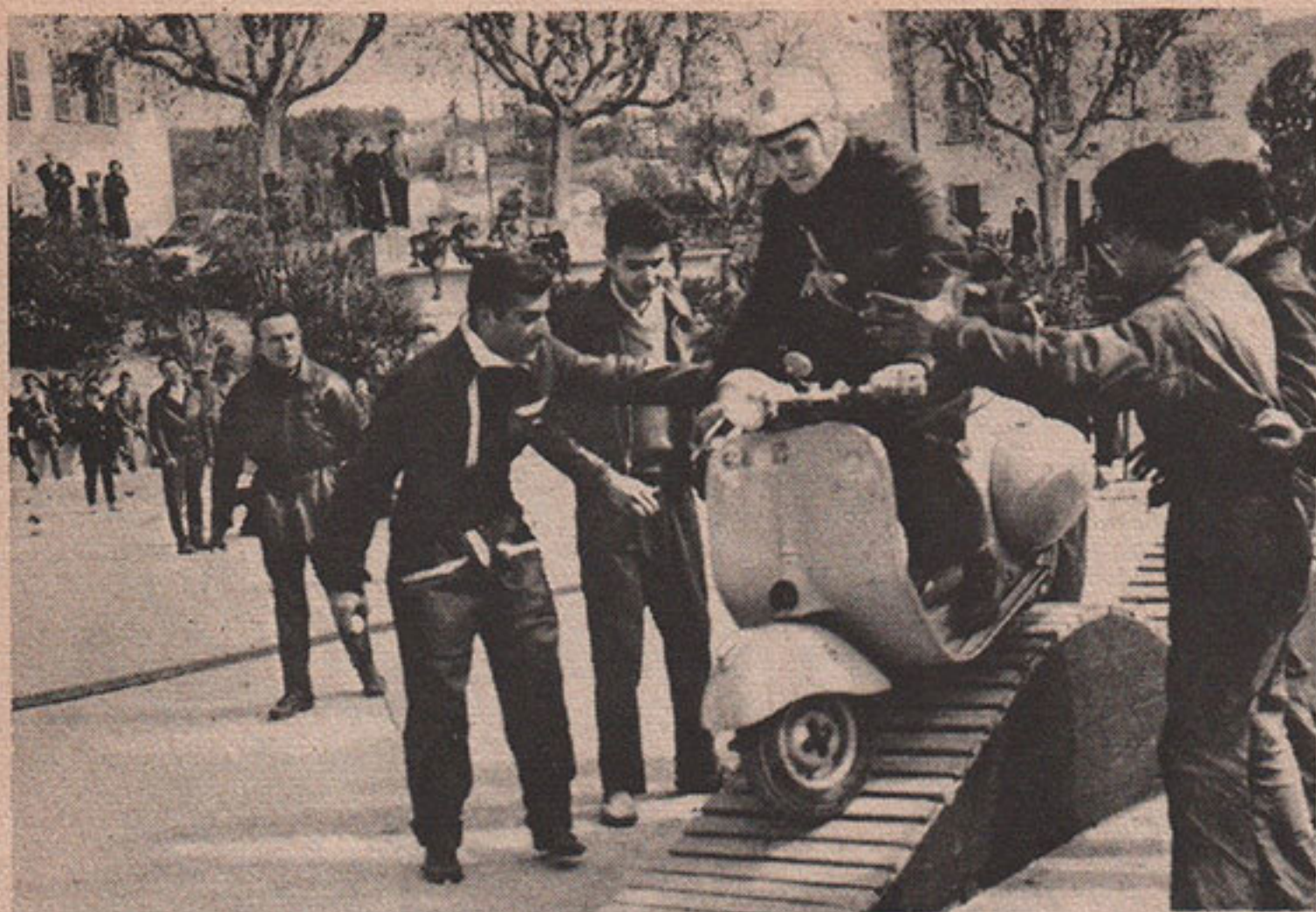
L'association rappelle à ses membres et aux sympathisants qu'une permanence est assurée à l'O.M.J., salle du Comité des Jeunes, tous les jeudis, à partir de 20 h 30.

VESPA-CLUB DE CANNES

Le Vespa-Club de Cannes a procédé aux éliminatoires comptant pour le championnat de France de gymkhana. Voici les résultats après la deuxième éliminatoire :

HOMMES

1 ^{er} Mellet,	temps total: 3' 12"
2 ^e Sauvan	3' 15"
3 ^e Aimassi	3' 37"
4 ^e Le Madec	5' 6"
etc.	



Mademoiselle Olga Inaudi, qui s'est classée 1^{re} lors de l'éliminatoire du gymkhana du Scooter-Club de Cannes,

FEMMES

- 1^{re} Olga Inaudi,
temps total: 3' 11"
2^e Jeanne Baldoni 5' 33"

LE LAMBRETТА-CLUB DE LA MAYENNE

Invite cordialement tous les lambrettistes de France et d'ailleurs à participer à son 4^e Rallye-Concentration de l'Ascension, jeudi 15 mai — organisé sous le patronage de la Foire-exposition de Laval, avec la participation de Mobiloil.

Au cours de cette concentration : épreuve de consommation avec 2 l de carburant — fourni gratuitement; effectuer la plus longue distance possible et aussi la meilleure moyenne pendant les premiers 50 km du parcours.

Cette épreuve est dotée de nombreux prix dont les 3 premiers en espèces : 10 000, 8 000, 6 000.

Participation : 500 fr ou, si vous êtes membre d'un club : 400 fr.

Tous renseignements au siège du Club, à Laval, 3, rue du Vieux-Saint-Louis. Tél. 15-43.

LAMBRETТА-CLUB DE TROYES

1^{er} mai : Muguet à Pont-aux-Verriers.

15 mai : Région d'Anglure.

Pentecôte : Le Jura.

7 et 8 juin : Rendez-vous international France-Lambretta à Troyes. Ce rendez-vous sera in-

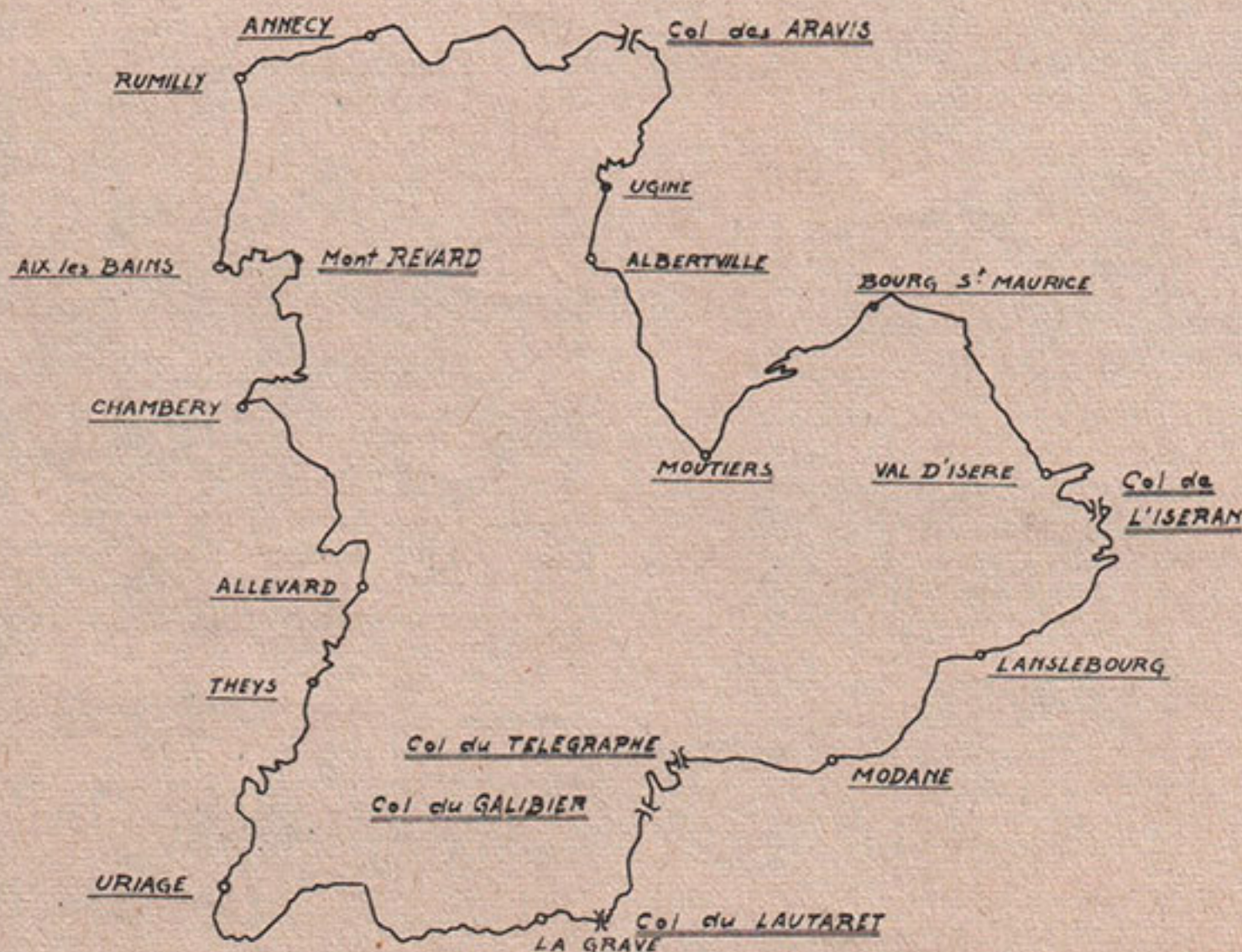
clus dans la semaine de sécurité du département de l'Aube, sous l'égide de la Prévention routière et sous la présidence de M. le préfet de l'Aube.

Pour toute correspondance au sujet de cette concentration, s'adresser à M. G. Philippon, 30, rue Emile-Clévy, à Troyes.

SCOOTER-CLUB DE GRENOBLE

1^{er} RALLYE SCOOTER
des ALPES
CHALLENGE E. MULLER
le 29 juin 1958

organisé par le Scooter-Club



de Grenoble (en collaboration avec la station thermale d'Uriage).

Cette épreuve de régularité sportive traversera tous les grands cols alpins (Lautaret, Galibier, Iseran, Aravis, mont Revard) et se disputera sur un parcours de 550 km, soit environ 12 heures de route.

S'adresse à tous les scootéristes qu'une dure épreuve de montagne ne rebute pas.

Les inscriptions sont individuelles ou par équipe de 3 participants pour l'attribution d'une coupe de challenge Ed. Muller.

Le nombre des participants est limité à 30.

Tous les clubs ou scootéristes individuels intéressés par cette épreuve sont priés de se mettre en rapport d'urgence avec le Scooter-Club de Grenoble, 15, rue Augereau, Grenoble, qui leur fera parvenir tous les renseignements utiles (itinéraire, règlement, bulletin d'engagement).

SCOOTER-CLUB NICE-COTE D'AZUR

DEUX BELLES INITIATIVES
DU SCOOTER-CLUB DE NICE

Ecurie Ciel Bleu

Le Scooter-Club de Nice allant toujours de l'avant a voulu démontrer que, malgré tous les détracteurs des deux roues, il est possible de parcourir de nombreux kilomètres dans la plus grande discipline. Afin de



Le magnifique stand du Scooter-Club de Nice Côte-d'Azur, écurie Ciel Bleu à la foire internationale de Nice.



Le pompiste de service inaugure la pompe de la station du Scooter-Club de Nice. A gauche, M. Ollivier du groupe commercial des huiles Renault.

mieux se faire connaître du grand public et surtout d'avoir la possibilité de côtoyer les parents des jeunes possesseurs de deux roues, ceci afin de les rassurer, les dirigeants du Scooter-Club de Nice s'attaquèrent à une tâche difficile pour ne pas dire insurmontable : un stand à la Foire-exposition de Nice ! (Oh ! ce n'est pas difficile d'avoir un stand dans une exposition. Il s'agit de le payer. Hélas ! notre caisse ne pouvait subir une telle dépense.)

Et pourtant, ce rêve est devenu réalité. Nous avons eu notre stand. Ce ne fut certes pas sans difficultés, mais nous avons l'appui de la municipalité, de la Prévention routière, de divers organismes et, trois jours avant l'ouverture, nous avons la joie de voir nos efforts récompensés. M. Casteu, président directeur de la Foire de Nice, nous faisait savoir que nous avions un stand dans le bâtiment des participations officielles !

Aussitôt, tout le monde à l'œuvre : en deux nuits, tout fut prêt et le jour de l'inauguration officielle, notre stand obtint le plus vif succès. Toute la délégation officielle, M. le ministre en tête, nous adressa les plus vifs compliments et encouragements. Nous avons osé. Nous avons réussi.

Sur notre stand décoré aux couleurs du Club, richement garni de trophées, coupes, diplômes, nous avons exposé deux machines : une tourisme, un magnifique Manurhin, et une sport, le Lambretta de Penzenat gagnant du circuit de vitesse d'Avignon.

Tout cela a attiré beaucoup de monde et nous a permis de faire beaucoup en faveur des deux roues. Que notre exemple soit suivi.

La deuxième initiative de notre groupement concerne la question carburant.

Après les hausses successives

sur les carburants, hausses qui, hélas ! viennent grever le budget des pratiquants du deux roues, deux solutions s'offraient : ou diminuer le nombre de kilomètres effectué au cours des sorties et rallies ou trouver le moyen de payer le carburant moins cher.

Le Scooter-Club de Nice se devait de continuer à être le club qui totalise le plus de kilomètres. La tradition devait rester : près de 25 fois le tour de la terre ayant été parcouru depuis sa création. Aussi, c'est avec acharnement que le bureau directeur du Scooter-Club s'est attaché au problème. Après de très nombreuses démarches sollicitations, etc., nous avons pu traiter, grâce à la compréhension de M. Landes, directeur commercial des huiles Renault à Marseille, un contrat qui nous permet de pouvoir faire bénéficier les membres et supporters

de notre Club d'un prix de carburant-mélange distribué par une pompe-mixer ultra-moderne, nettement inférieur à celui pratiqué couramment.

Actuellement, nous vendons le carburant-mélange au prix de 106 francs le litre, quel que soit le pourcentage demandé.

Cette initiative réussie a obtenu un très vif succès. Au cours de la fête amicale d'inauguration du 15 mars 1958 où nous recevions Mme et M. Ollivier, représentant la maison Renault.

Afin que notre initiative ne reste pas strictement privée, nous sommes heureux d'annoncer que tous les membres de club de passage à Nice soit pour leurs occupations, soit en vacances, etc., pourront se ravitailler à notre station en bénéficiant d'une ristourne très appréciable. Le meilleur accueil leur sera réservé.



Monsieur Coarasa (écurie Ciel Bleu du Scooter-Club de Nice) au passage du tremplin. Gymkhana de la Concentration de Grasse (A.-M.), le 30 mars 1958.

Dimanche 2 mars 1958
RALLYE DE LA FOIRE DE NICE : 7 participants.

Classement catégorie scooter 125 cm³ :
8° M. Dauche André, sur Alcyon Paris-Nice.
9° M. Pignon Pierre, sur Rumi, etc.

Catégorie motos 125 cm³ :
2° M. Porion Jean sur René Guiller.

Catégorie motos 175 cm³ :
2° M. Anselmo Félix sur Puch.
3° M. Marchino Robert sur Motobécane.
(le même jour), SORTIE A SAINT-PAUL-DE-
VENCE : 21 participants.

Dimanche 9 mars
CONCENTRATION A SAINT-RAPHAEL : 29 participants.

1 coupe (4° club au classement général).
— Au gymkhana, M. Coarasa Miguel se classe 6° et remporte un vase.
— Au cours de la Concentration, la section des « Diables Rouges » du Scooter-Club de Nice et Moto-Club de Cannes présentait ses séquences acrobatiques sur home-trainer.

Samedi 15 mars
INAUGURATION DE LA POMPE A ESSENCE.
Une fête était organisée à l'occasion de l'inauguration de la pompe à essence mixer sous contrat avec les huiles « Scootol » Renault.

Cette fête était suivie d'une soirée dansante au cours de laquelle eut lieu une tombola dont les deux premiers lots furent une montre de grande valeur et 5 000 francs en espèces.

Dimanche 16 mars
CONCENTRATION A TOULON : 10 participants.
Prix : coupe de la ville de Toulon (club venant du lieu le plus éloigné).

(le même jour) ACCOMPAGNEMENT DU CROSS DU N.U.C. : 17 participants.

(le même jour) ENTRAÎNEMENT POUR GYM-KHANA : 24 participants.

Dimanche 23 mars
(le matin) 3° prix : une coupe. CONCENTRATION RISSO : 16 participants,
(l'après-midi) RALLYE DU CLUB : 34 participants.

Un parcours très sélectif de 37 kilomètres à parcourir deux fois; départ et arrivée dans le charmant village de Levens avec, le premier tour, arrivée à la minute idéale et le deuxième tour, à la seconde idéale. A ces pénalisations éventuellement encourues, venaient s'ajouter les points recueillis à l'épreuve de maniabilité en côte sur route gardée.

Classement : 125 scooters :
1. M. Dauche, sur Alcyon Paris-Nice.
2. M. Julian sur Lambretta.
3. M. Andreotti sur Mobyscooter.
4. M. Coarasa sur Vespa, etc.

150 scooters :
1. M. Banfo sur Lambretta.
2. M. Bernardi sur Lambretta.
3. M. Borget sur Lambretta, etc.

125 motos :
1. ex æquo. M. Porion sur René Guiller.
M. Rizzi sur Peugeot.
3. M. Roux sur Terrot, etc.

175 motos :
1. M. Olek sur Motoconfort.
2. M. Marchino, sur Motoconfort.
3. M. Chapelle sur Puch.
4. M. Anselmo sur Puch, etc.

250 motos :
1. M. Bethaz.
2. M. Rooni.
3. M. Veran, etc.

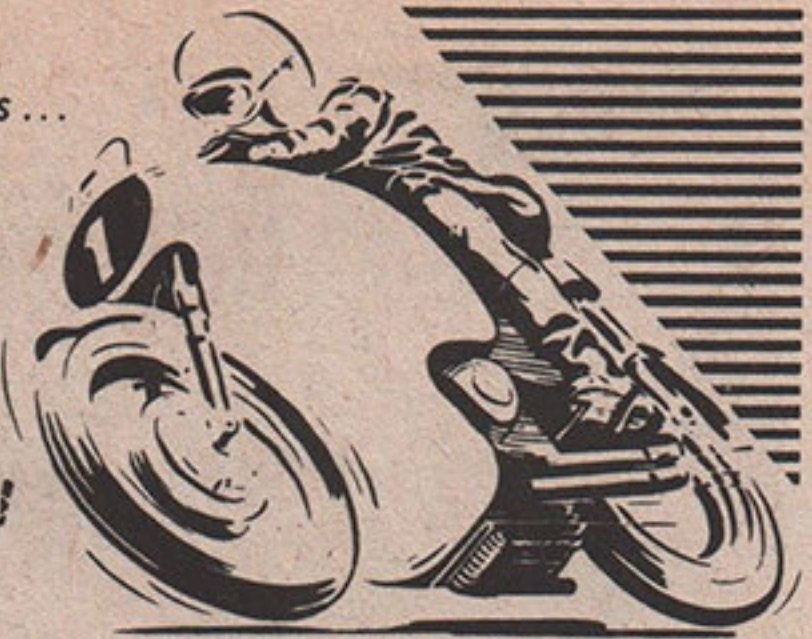
(le même jour) ACCOMPAGNEMENT DES COURSES « Eusébi » et « Floridi » : 8 participants.

Dimanche 30 mars
CONCENTRATION A GRASSE : 46 participants.
1 coupe (club ayant amené le plus grand nombre de dames).

L'après-midi, à la suite du gymkhana, séquences acrobatiques présentées par les « Diables Rouges » du Scooter de Nice et Moto-Club de Cannes.

Pour ceux
qui aiment les...

GRANDES
VITESSES!



CASQUE GENO MODÈLE AVIATION

EN POLYESTER

Sa forme étudiée pour les pilotes supersoniques, moule entièrement l'ensemble de la tête. Un bourrelet de caoutchouc spongieux recouvert de cuir, permet une parfaite adhérence. Trois pattes de cuir assurent le maintien parfait des lunettes.

MODELE DEPOSE



E^{TS} GUENEAU - GENO
VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

6, RUE DU Fg SAINT-HONORÉ - PARIS 8

SCOOTER Garantie
DIFFUSION TOTALE

4 mois, pièces et main-d'œuvre par écrit
Sûr de son expérience vieille de 5 ans
vous présente

SES SCOOTERS D'OCCASION

Vespa Lambretta

SÉLECTIONNÉS ET RÉNOVÉS

Peinture neuve - Moteur à roder
ainsi que les derniers-nés de ces deux marques

SUPER-CRÉDIT : 5.000 f à la commande
10.000 f à la livraison - Solde en 12 mois

Son atelier le mieux outillé de Paris vous offre
sa gamme de réparations

Garantie totale pour ce qui concerne votre
VESPA et LAMBRETTA

Achat - Dépôt - Reprise

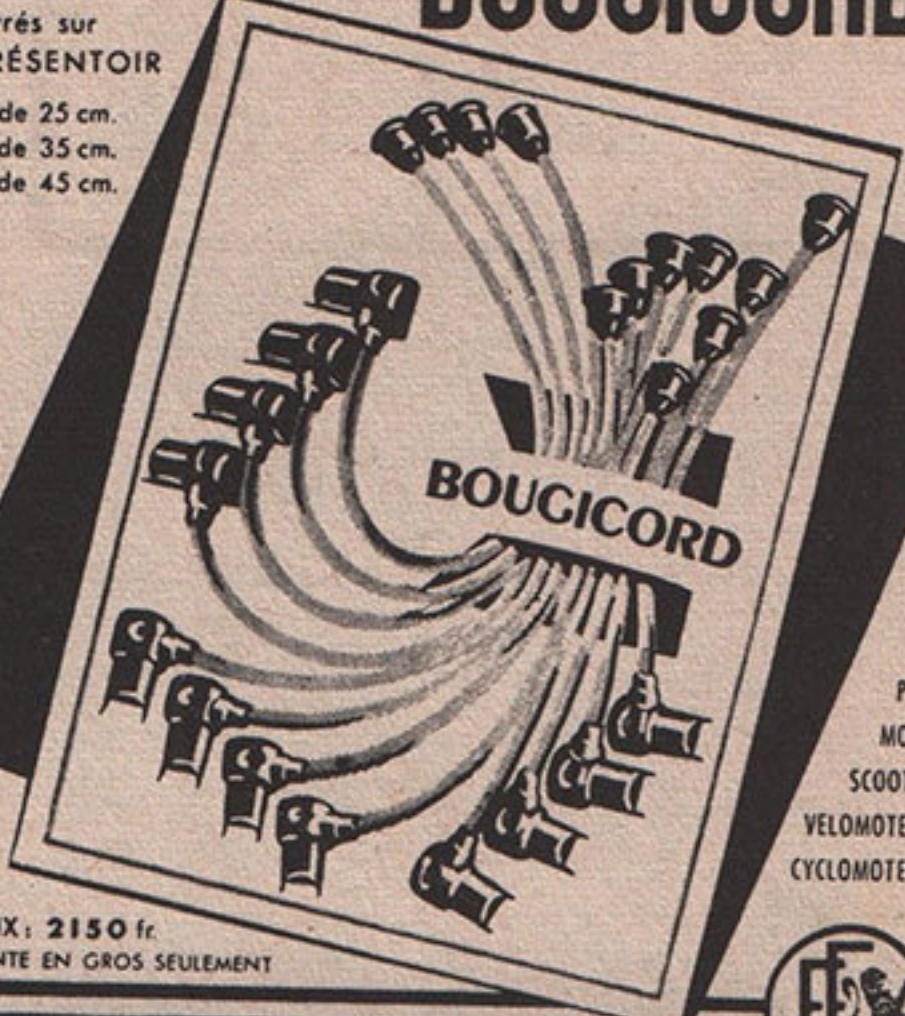
30, rue Pixérécourt - Mén. 35-50

Métro : Place des Fêtes - Autobus : 96 ou 26

Étanchéité assurée avec

FAISCEAUX D'ALLUMAGE BOUGICORD

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



BOUGICORD

POUR MOTOS SCOOTERS VELOMOTEURS CYCLOMOTEURS

PRIX : 2150 fr.
VENTE EN GROS SEULEMENT

L'ELECTRICFIL

SIÈGE SOCIAL ET BUREAUX - LYON - 59 RUE MOLIERE - TEL. 52-34-43
DÉPÔT A. PARIS - 45 BIS RUE POUCHET (17) - TEL. MAR. 83-66

LE MOTO-CLUB DE CANNES et son ÉCURIE RACER

Comme nous le déclarions sur le précédent numéro, le Moto-Club de Cannes et son écurie Racer donnent le maximum d'intensité à leur activité, et pour preuves :

MARS

Dimanche 2 : Rallye Foire de Nice, 32 participants.

1^{er} au classement général : Boyer Raymond : 3 coupes.

Dimanche 9 : Concentration Saint-Raphaël, 40 participants.

2 coupes, 1 bronze à l'écurie Racer.

Dimanche 30 : Concentration à Grasse, 68 participants.

1 coupe pour le plus grand nombre de machines.

Dimanche 16 : Concentration à Genève, au Salon de l'Auto.

1 coupe, 13 participants.

Dimanche 23 : Rallye Antoine Rizzo, 20 participants.

1 coupe pour le plus grand nombre de machines, Gymkhana.

1^{er} Gleyse Junior sur moto 500.

2^e Scooter Raoul Mariotini.

AVRIL

Dimanche 6 : Saint-André-de-Nice, grand Gymkhana où les places d'honneur reviennent à MM. Gagna, Fortune, Salinas, Betch, Lanteri, Janer, Minou, Wolff, Laffont, Bon.

En préparation, le brevet motocycliste et deux moto-crosses.

Bravo au Moto-Club de Cannes, à son président M. Louis Botto, à l'écurie Racer et aux vaillants pilotes qui, le dimanche 13 avril, ont couru les deux heures éliminatoires du Bol et ont pour noms : Tomesami, Latrille, Ciffreo, Maubert; les couleurs de l'écurie parisienne sont défendues par MM. F. Parans, Claude Joubert, Maurice Frèze, et à Paris, le responsable Maurice Frèze. Son travail est à souligner.

Mademoiselle Ninou reçoit de Monsieur Dotto, l'article 12 des vainqueurs. Coupe « Écurie Racer. »



RALLYE de la FOIRE de NICE
A. M. N.
Dimanche 2 mars 1958

1.000.000 DE FEMMES

lisent

vosre MODE

Chaque semaine :

- 40 à 50 Modèles de Saison ;
- La Haute Couture et le Prêt à Porter ;
- Des Tricots inédits,
- De la Décoration ;
- Des Conseils pratiques ;
- La Vie Sociale ;
- Deux grands Romans ;
- Un Patron gratuit.

En vente chez tous nos Dépositaires **40^{Frs}**.

PRIORITÉ!



● PRIORITÉ!

C'est par priorité que les ustensiles Le grand Tétrás sont choisis par les campeurs difficiles.

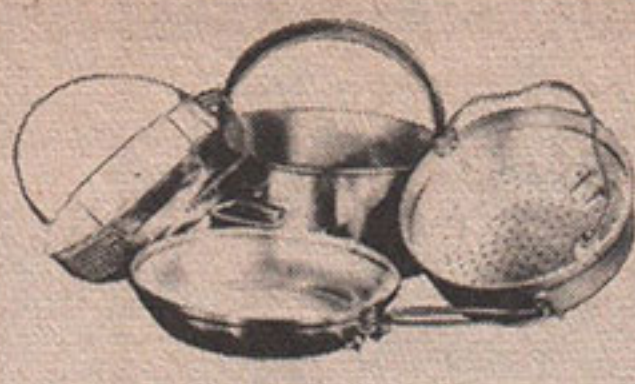
● 200 articles (aluminium) et plastiques, répondent aux besoins de tous minutieusement étudiés ils garantissent la

Priorité de la qualité.

● Luxueux catalogue contre 150 fr. en timbres.



BOITES OVALES
pour transport de vivres



COMBINÉ
VAPEUR-FRITURE
20, 25, ou 28 cm.



GOURDES PLATES
Tous modèles

PIERRE AUBIN

LE GRAND TÉTRAS



BELLEGARDE (AIN)

VESPA-CLUB DE TOULON Section d'Hyères

COMPTE RENDU DES PREMIERES ELIMINATOIRES EN VUE DU GYMKHANA

Dimanche 9 mars : Dernier entraînement en vue du grand Gymkhana sous la direction du vice-président, M. Frégonèse.

Dimanche 16 mars : Réunion dans la matinée du Vespa-Club Toulonnais et Hyérois, clubs devant participer à la grande Caravane de la course cycliste du mont Faron, sous la présidence de M. Masi. Défilé brillant, encore agrémenté de la présence de 20 reines, et de pilotes tout de blanc vêtus.

Apéritif d'honneur et déjeuner savoureux. La bonne humeur, enseigne de nos clubs, était présente, comme d'habitude, et la journée se termina par un tohu-bohu général.

Dimanche 23 mars : Sous les yeux paternels de notre secrétaire et chronométrier, M. Juarez, les derniers engagés révisent et finissent de mettre au point leur machine, et les parents de leurs derniers accessoires.

Après les premières séries d'essais, Frégonèse tient la tête qu'il gardera jusqu'à la fin devant ses collègues Bonaudo et Saint-Jean.

Le 30 mars : Sous une pluie fine et serrée, les premiers commissaires placent les obstacles pour les éliminatoires régionales. Vers 10 h, départ du premier concurrent. Frégonèse, Bonaudo et Astier, après une lutte acharnée, remportent les 3 premières palmes.

L'après-midi, corso fleuri, et concours de chars.

Dimanche de Pâques : Concentration d'Alès.

Lundi de Pâques : Deuxième éliminatoire du Gymkhana à Hyères. Après une lutte assez chaude, les Hyérois Frégonèse, Bonaudo et Astier, une fois de plus, enlèvent les trois premières places.

Voici le classement :

1^{er} Frégonèse, Hyères, 3' 25"

2^e Bonaudo, Hyères, 3' 31"

3^e Astier, Hyères, 3' 32"

4^e Roustan, Hyères, 3' 55"

5^e Morel, Toulon, 4' 15"

6^e Monjardin, Hyères, 4' 20", etc.

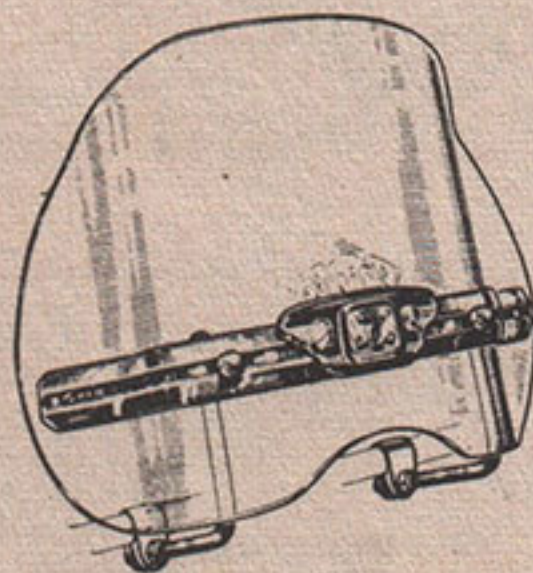
USAGERS DES "DEUX ROUES"! N'OUBLIEZ PAS QUE...

PARÉFLEX

Équipez-vous
avec

LE PARE-BRISE TOUT CRISTAL

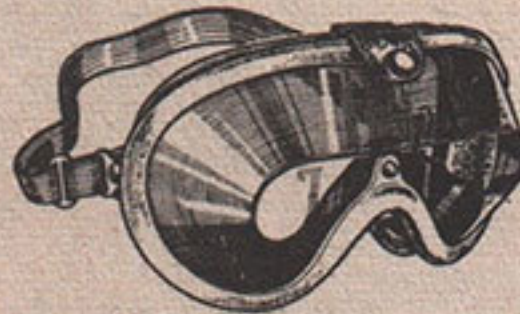
est livré sur demande
en VERTIL ou
FLUORESCENT ROSE



LE PARE-VISAGE "super anti-buée"



LES LUNETTES "anti-pluie"



UNE DIVERSITÉ
DE MODÈLES HAUTEMENT APPRÉCIÉE

MENTIONNEZ

LE SCOOTER

en écrivant aux annonceurs

ATTIREZ LA CLIENTÈLE PAR UNE STATION-SERVICE MODERNE

ÉQUIPÉE EN QUELQUES INSTANTS AVEC LES


PONTS HYDRAULIQUES MOBILES BMT. SEPEX, 36, Bd des ITALIENS - PARIS-9^e

PRO. 53-64 - 3 LIGNES GROUPÉES

FACILITÉS DE PAIEMENT



cyclomoteurs



Lambretta
HAZEBROUCK (Nord)

CARTE DE FIDÉLITÉ

— Dynamic-Sport, la maison bien connue de la rue Montmartre, donne à chaque acheteur de scooter ou moto, neuf ou d'occasion, une Carte de Fidélité. Cette carte donne droit à une remise de 5 % sur tout achat d'accessoires, d'équipements et de pièces détachées. Cette innovation intéressera plus d'un acheteur de DEUX-ROUES.

En outre, nous rappelons que Dynamic-Sport s'est spécialisé dans la vente des scooters d'occasion entièrement révisés et refaits à neuf et vendus avec Garantie Totale (pièces et main-d'œuvre gratuites). Toutes les meilleures marques sont représentées : Lambretta, Vespa, Manurhin et Rumi. Tous les scooters sont émaillés à neuf (les Lambretta sont émaillés dans la nouvelle couleur 2 tons) et entièrement équipés. Tous ces scooters sont vendus à crédit (2 à 15 mois).

DYNAMIC-SPORT

149, Rue Montmartre - PARIS-2^e - GUT. 19-30
Métro : Rue Montmartre ou Bourse

CONCESSIONNAIRE DES MEILLEURES MARQUES :

**LAMBRETTA - RUMI - MANURHIN
ET OCCASIONS RÉCENTES :**

GARANTIE TOTALE 3 MOIS

(Pièces et main-d'œuvre gratuites - peinture et moteur neufs)

Choix de : Lambretta, Vespa, Rumi,
Manurhin, Moby, et motos toutes marques.

CRÉDIT : 15 mois. Le moins cher de France.

Achat et Reprise ferme de tout scooter ou moto

Toutes réparations (tôlerie-peinture et mécanique)

(Liste d'occasions contre 3 timbres)

Le Vespa-Club de Toulon faisant une haie d'honneur pour la sortie d'église de Monsieur Rouaud.



PETITES ANNONCES

La ligne : 50 lettres, signes ou espaces : 250 fr. payables à l'avance, le 10 au plus tard de chaque mois.

Vends 2 scooters **RUMI FORMICHINO**, peu roulé, pneus état neuf, dble selle, état général parfait. **MACON**, 58, r. de Paris, St-Brice-s/-Forêt (S.-et-O.).

Scooter **LAMBRETTA** 55, 70 000. Grand pare-brise. Accessoires. **LAB.** 65-72.

A Vendre Scooter **GUZZI**, 160 cc. Prix Inter-impec. **NORd** 59-61.

Vds **VESPA** 55, très beau. Poss. crédit. 94, r. Lauriston, Paris-16°.

Voiturette **MOCHET**, 125 cc, année 54. Bon état, 25.000 km, 50.000. **LAPCHIN**, 17, r. des Belles-Feuilles, Paris (16°).

AV. 50. FACILITES 5 MOIS A 10.
Voiturette Canadienne **MOCHET** 1 CV, 2-3 places.
Tri-cabine **SOLYTO** surbaissé, à débattre.

COUPE VESPA 400 - 58

C.I. **MOCHET** 1 CV, 1958
REPRISE SCOOTER
AVIA, 136, route de Versailles,
PETIT-CLAMART (Seine). Ouvert Dimanche.

Recherche **LAMBRETTA**, **VESPA**, **RUMI**, **MANURHIN** ou motos étrangères. Paie compt. **GUT.** 02-98.

DYNAMIC-SPORT, spécialiste d'occasions révisées, vendues avec garantie totale, pièces et main-d'œuvre gratuites (peinture et moteur neufs) vous présente un grand choix de scooters de grandes marques : **VESPA**, **LAMBRETTA**, **RUMI**, **MANURHIN**, **MOBY**, et de motos de toutes marques, 149, r. Montmartre. **GUT.** 19-30. Crédit.

Camionnette **MOCHET**, 175 cm³, comme neuve : 250.000. **M. Legras**, Paris (17°). **ETO.** 05-50.

VESPA 150 cm³, impec., juin 57, 4.000 km, garanti.
LAMBRETTA 150 cm³, 1956, deux teintes, parf. état.
VESPA 125 cm³, 1954, 55, 56. Prix très intéressants, peinture neuve, révisés.

LAMBRETTA 125 cm³ 1954, 55, 56, révisés. Très bon état.

SCOOTER-DIFFUSION, 30, r. de Pixérécourt. **MEN.** 35-50.

Scooter **RUMI** 57, encore en rodage, roulé 500 km. Le matin, avant 11 h. **COM.** 83-02.

RELIEZ VOUS-MÊME VOTRE COLLECTION

En une riche reliure, en fibrine maroquin, conçue pour les 12 numéros d'une année.

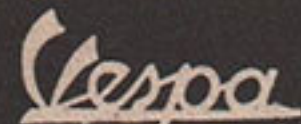
Son mécanisme très simple permet d'ouvrir chaque page à plat et d'extraire instantanément n'importe quel numéro.

L'ensemble forme un très joli volume qui aura sa place dans votre bibliothèque.

En vente aux bureaux de la revue, 14, rue Brunel, PARIS-17°..... **300 fr.**

Expédition contre paiement par mandat ou versement au compte courant postal : c. c. p. 12.608-88 PARIS..... **370 fr.**

LA MAISON DU



DISTRIBUTEUR OFFICIEL

Vespa 125 et 150 cm³ livraison immédiate
EXPOSITION PERMANENTE DE 50 VESPA

Occasion garantie

Le plus important stock de pièces détachées
et accessoires Vespa

LOCATION SCOOTER

94, rue Lauriston, PARIS-16° - KLÉ. : 33-99

ASSURANCE

Obligatoire (loi du 27 février 1958)

Tarif spécial	Paris	Banlieue	Province
Cyclo 50 cm ³ ..	5.390	3.960	3.190
Moto 125 cm ³ .	23.199	17.180	13.794
Scooter	28.999	21.475	17.242

Garantie illimitée, tous conducteurs, tous usages.

Passager assuré, incendie, vol.

Service défense rembourse frais réparation.

E. ADAM, Assureur-Conseil agréé

181, rue Lafayette — PARIS

(Près gares Nord et Est)

le Scooter

14, rue Brunel - PARIS-XVII°

Veillez m'inscrire pour un abonnement d'un an

à compter du mois d.....

NOM

Adresse.....

Je vire à votre C.C.P. Paris 12.608-88 la somme de 1.000 fr. (ou 170 fr. belges, ou 17 fr. suisses, ou pour les autres pays 1.200 fr. français).

Changement d'adresse : 30 fr., joindre à la demande la dernière bande d'abonnement.

GYMKHANA MOTOS-SCOOTERS

Le Gymkhana Motos-Scooters organisé par le Touring-Club de France s'est déroulé à Amiens, place des Halles, le dimanche 6 avril, à 14 h 30. Malgré un temps d'hiver (4°), il réunissait 30 concurrents appartenant à divers clubs, et plus de 1.000 spectateurs.

Devant cette assistance courageuse et transie de froid, mais fort attentive, il se déroula suivant les normes habituelles sous le signe de la bonne humeur.

Organisé par M. Jacquy, chef du service « 2 Roues » au T.C.F., assisté de MM. Quézin, Allard, Desgratoulet, et des commissaires campeurs, le gymkhana était présidé par M. Tellier, 1^{er} adjoint au maire d'Amiens.

Des nombreux concurrents brillants, surmontant plus ou moins facilement les différentes épreuves, nous pouvons signaler :

- 1° M. Pin Jean, T.C.F., Paris, 72 points de pénalisation.
- 2° M. Naudin Michel, T.C.F. Amiens, 74 points de pénalisation.
- 3° M. Le Douarin Paul, T.C.F. Paris, 87 points de pénalisation.
- 4° M. Yvon René, T.C.F., Eure-et-Loir, 91 points de pénalisation.
- 5° Hippolyte Fernand, T.C.F. Amiens, 94 points de pénalisation.
- 6° M. Game Maurice, T.C.F. Paris, 94 points de pénalisation.
- 7° M. Protin Francis, Moto-Club Picard, 96 points de pénalisation.
- 8° M. Pauchet Christian, Amiens, 98 points de pénalisation.

PARC
JEAN-JACQUES-ROUSSEAU
ERMENONVILLE
8 JUIN 1958

Comme l'année dernière, cette manifestation est appelée à connaître un grand succès. La participation a été limitée volontairement à 300 équipages.

200.000 f de prix récompenseront les lauréats.

Un rallye touristique surprise (80 km environ) basé sur le respect du Code de la route, sera effectué dans la matinée (itinéraire secret).

Après le déjeuner, un gymkhana mettra aux prises les 20 premiers classés dans chaque catégorie : a) cyclomoteurs, b) motos-scooters.

Le programme se décomposera comme suit :

8 h 45 : Concentration et rassemblement des concurrents dans le parc Jean-Jacques-Rousseau d'Ermenonville (Oise).



9 heures : Départs échelonnés du rallye par l'itinéraire indiqué en dernière heure (épreuves séparées pour chaque catégorie).

11 heures : Arrivée du rallye au parc Jean-Jacques-Rousseau.

12 heures : Vin d'honneur.

12 h 30 : Déjeuner.

15 heures : Grand gymkhana (épreuves séparées pour chaque catégorie).

18 heures : Remise des prix.

18 h 45 : Dislocation.

Cette manifestation est ouverte à tous les « 2 Roues motorisés » appartenant ou non à un club.

Renseignements et inscriptions au service « 2 Roues » du T.C.F. Siège social : 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e).

Date limite des inscriptions : 31 mai au soir.

Frais de participation comprenant l'inscription, programme-souvenir, déjeuner, etc. : 1 000 f.

DINARD

5, 6 ET 7 JUILLET 1958

Organisée sous une forme nouvelle et attrayante, cette manifestation touristique a été limitée à une participation de 500 équipages français et étrangers.

Rappelons que 11 pays étrangers seront représentés, à savoir : Angleterre, Autriche, Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Italie, Luxembourg, Norvège Suède, Suisse.

300.000 f de prix, dont un scooter Peugeot, d'une valeur de 170 000 f récompenseront les participants.

PROGRAMME :

Samedi 5 juillet :

De 9 heures à 13 heures : Accueil des participants au Dinard-Club, avenue George-V.

14 h 30 : Concentration, place de l'église.

15 h 30 : Départ du rallye touristique à travers la Côte d'Emeraude.

19 heures : Vin d'honneur au Casino.

21 heures : Gala au Casino (élection de Miss Scooter Internationale. Spectacle folklorique. Bal. Attribution de cadeaux.)

Dimanche 6 juillet :

11 h 30 : Grand défilé à travers la ville.

12 h 30 : Pique-nique.

15 heures : Gymkhana sur la digue, face au casino.

18 h 30 : Remise des prix sur l'emplacement du gymkhana.

Lundi 7 juillet :

Matinée libre.

L'après-midi : promenade en bateau et visite de la ville de Saint-Malo. Dislocation.

Les droits d'engagement sont répartis en 4 catégories :

1° Pension complète « grand confort ».

2° Pension complète « confort moyen ».

3° Pension complète « confort moderne ».

4° Camping - Pique-nique.

Les participants seront reçus le samedi 5 juillet, de 9 heures à 13 heures au Dinard-Club. Dès leur arrivée, ils se verront remettre une pochette à leur nom comprenant un carnet à souches (bons pour hôtel, repas, parkings, entrée au casino, etc.). Ils seront ensuite guidés vers leur hôtel respectif.

Renseignements et inscriptions au service « 2 Roues » du T.C.F., 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e).

Les inscriptions seront reçues jusqu'au 25 juin inclus.

SCOOTER-CLUB DE L'ILE-DE-FRANCE

Le S.C.I.F., 132, rue Blomet, Paris (15^e), téléphone : VAU. 19-34, a décidé, lors de sa dernière réunion de Comité, de créer au sein du club des sections cyclomoteurs, vélomoteurs, motos et également automobiles, et invite donc tous les possesseurs de ces véhicules à bénéficier des avantages qu'il leur réservera à sa permanence qui se tient tous les samedis, de 15 heures à 18 heures.

RALLYES DU S.C.I.F.

1^{er} juin 1958 : Saint-Quentin : 50.000 f prix en espèces, 6 coupes, nombreux prix en nature.

Le S.C.I.F. organise avec le concours du Comité de Direction de la Foire-Exposition de Saint-Quentin, de la Ligue Motocycliste de l'Île-de-France, des Motos-Clubs de l'Aisne et du Vermandois, une concentration des « 2 Roues ».

PROGRAMME

11 h 30 : Fermeture de la concentration sur les Champs-Élysées à Saint-Quentin.

11 h 30 : Concours-Surprise.

12 heures : Apéritif d'honneur.

15 heures : Gymkhana.

17 heures : Remise des prix.

le Scooter

Créée il y a six ans, notre rubrique « Essais » bénéficie de l'expérience de nos spécialistes qui, tant au banc d'essai que sur la piste de vitesse, ont journalièrement l'occasion d'éprouver les machines présentées actuellement sur le marché.

C'est donc, pour le lecteur, une garantie de compétence à laquelle vient s'ajouter notre perpétuel souci d'objectivité et d'impartialité.

Voici quelques-uns des principaux essais publiés depuis notre création. Cette liste n'est pas limitative et ne tient pas compte des présentations secondaires intéressant les machines non importées en France, les accessoires, les remorques, etc.

Dans notre N° 39, Juillet	1955, RUMI « FORMICHINO »
Dans notre N° 42, Octobre	1955, SCOOTERROT
Dans notre N° 44, Décembre	1955, P.P. ROUSSEY
Dans notre N° 52, Août	1956, VESPA 125 cm ³
Dans notre N° 54, Octobre	1956, LAMBRETTA 150 cm ³
Dans notre N° 54, Octobre	1956, MESSERSCHMITT KR 175
Dans notre N° 54, Octobre	1956, Fourche GIROLUX
Dans notre N° 56, Décembre	1956, VESPA 150 cm ³
Dans notre N° 56, Décembre	1956, Super-culasse VORTEX
Dans notre N° 57, Janvier	1957, MANURHIN
Dans notre N° 59, Mars	1957, MOBY SCOOTER
Dans notre N° 60, Avril	1957, « PARIS-NICE »
Dans notre N° 61, Mai	1957, « TAON » DERNY
Dans notre N° 62, Juin	1957, PEUGEOT S 57 B
Dans notre N° 63, Juillet	1957, LAMBRETTA 125 cm ³ 1957
Dans notre N° 64, Août	1957, AUTOBIROUE. AVOLETTE
Dans notre N° 65, Septembre	1957, DECOLON. DOLINA
Dans notre N° 68, Décembre	1957, MOCHET. 175 cm ³
Dans notre N° 69, Janvier	1958, VESPA. 400 cm ³
Dans notre N° 70, Février	1958, PEUGEOT. S 57 C

Ceux de nos lecteurs qui désireraient recevoir des numéros de notre revue, contenant « in extenso » les comptes rendus des essais publiés ci-dessus, sont informés qu'ils peuvent les commander à nos bureaux, 14, rue Brunel, Paris-17^e.
Il leur suffira de nous en rappeler le numéro et d'en joindre le montant, soit 80 francs par numéro demandé.

Les Éts MANCEAU

DÉPANNEURS OFFICIELS DU S.C.I.F.

A quelques minutes du Métro Convention

51, rue d'Alleray

5, rue de Vouillé

VAU. 57-57

PARIS-XV^e

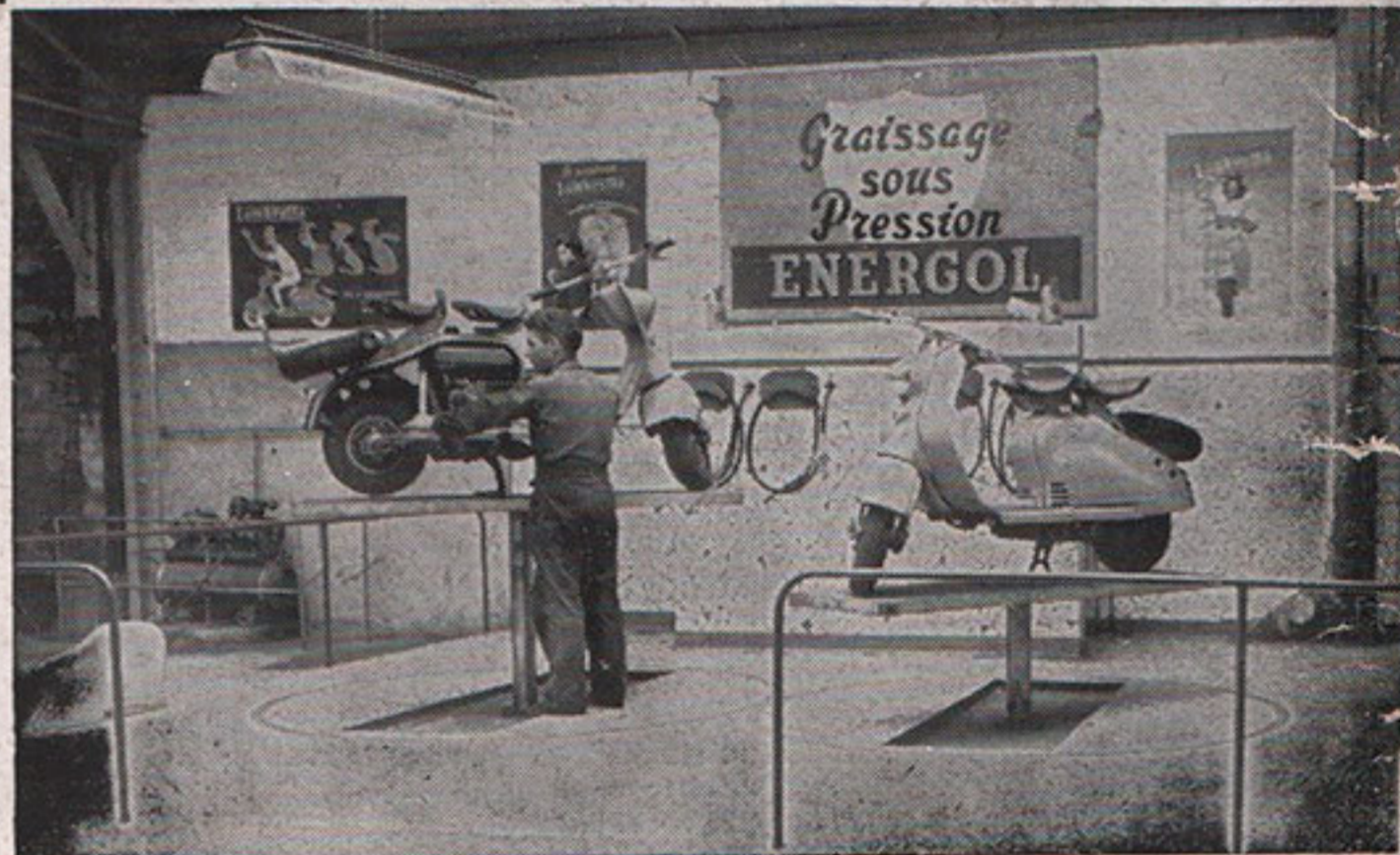
tiennent à votre disposition

UN MAGASIN de pièces détachées
approvisionné d'un stock complet de tous
les modèles LD et triporteur.



UN VASTE ATELIER où son personnel diplômé, muni d'un outillage spécialisé, mettra au point votre scooter ou votre tri, pour votre entière satisfaction à un prix modéré.

UNE STATION-SERVICE MODERNE
graissage sous pression Energol, lavage
shampooing, insonorisation.



Exposition complète des Modèles 1958

Lambretta

**LIVRAISON
IMMÉDIATE**

**CRÉDIT
RAPIDE**

Toute la gamme des accessoires aux meilleurs prix
(Porte-bagages chromé à partir de 2.300 frs, etc. Demander la liste)

GRAND CHOIX DE VÉHICULES D'OCCASION