

REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE



SALON 1955 ★ SPÉCIAL SCOOTER

N° 104
OCTOBRE 1955

PRIX :
150 FRS

Un scooter carrossé comme une voiture...



Bien protégé, bien suspendu, confortable, le scooter PEUGEOT est aussi apprécié à la ville que sur la route où il autorise des moyennes élevées sur de longs parcours, sans aucune fatigue ni pour le conducteur, ni pour le passager. Équipé de nombreux accessoires : porte-bagage, vide-poche, antivol, tableau de bord complet

Modèle
S.57
132.000 lrs



Peugeot

Vente à crédit aux conditions les plus libérables - Consultez nos agents
Documentation illustrée sur demande à CYCLES PEUGEOT - Beaulieu-Valentigney (Doubs)

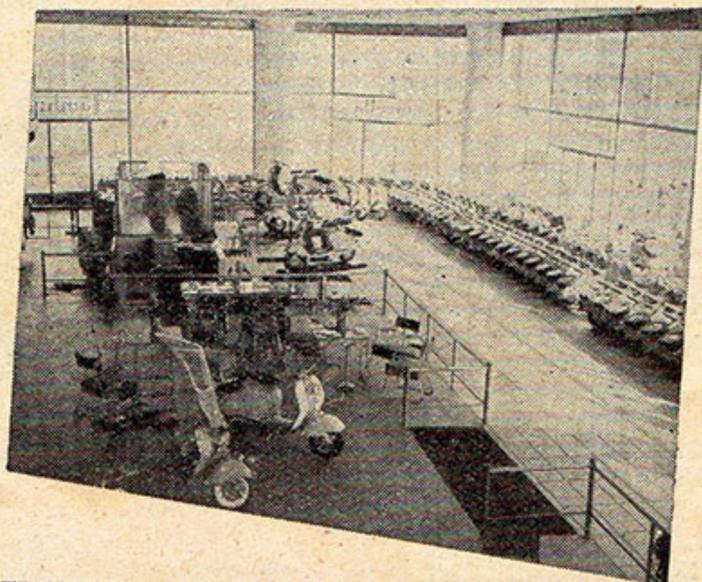


YVES PONZI, vainqueur du raid
Paris-Thibet (20.000 km. sur Scooter
LAMBRETTA), Directeur du Service
des ventes de FRANCE-AUTOS-LAMBRETTA

vous dit :

votre Lambretta c'est notre affaire!

PUBLI-INDUSTRIE



**FRANCE-AUTOS-LAMBRETTA est
LA STATION LA PLUS
MODERNE D'EUROPE**

Le service de vente le plus compétent et le plus serviable vous accueillera dans son immense magasin (2 000 m² - 3 étages). Le plus grand choix d'accessoires vous est offert - Un service **APRES-VENTE** est à votre disposition.

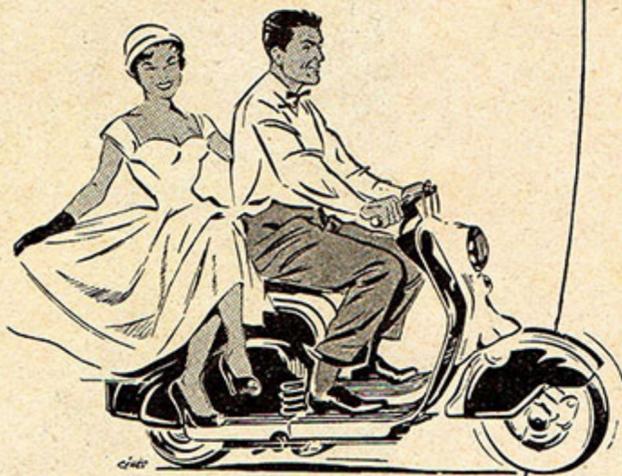
A FRANCE-AUTOS, LE CLIENT EST ROI!

L'Atelier de réparations couvre une superficie de 800 m². - 50 machines peuvent y être réparées simultanément. - Les Spécialistes de la marque, diplômés d'usine, vous garantissent des réparations et mises au point techniquement irréprochables et qui seront faites au mieux de vos intérêts.

Une station de lavage d'où votre **LAMBRETTA** sortira comme neuf en quelques minutes grâce aux schampooings et pulvérisations.

Graissages et vidanges sur ponts hydrauliques.

Une pompe à mélange essence-huile



Et bien entendu, vous achèterez votre **LAMBRETTA** sans que votre trésorerie en souffre grâce au

Super-crédit

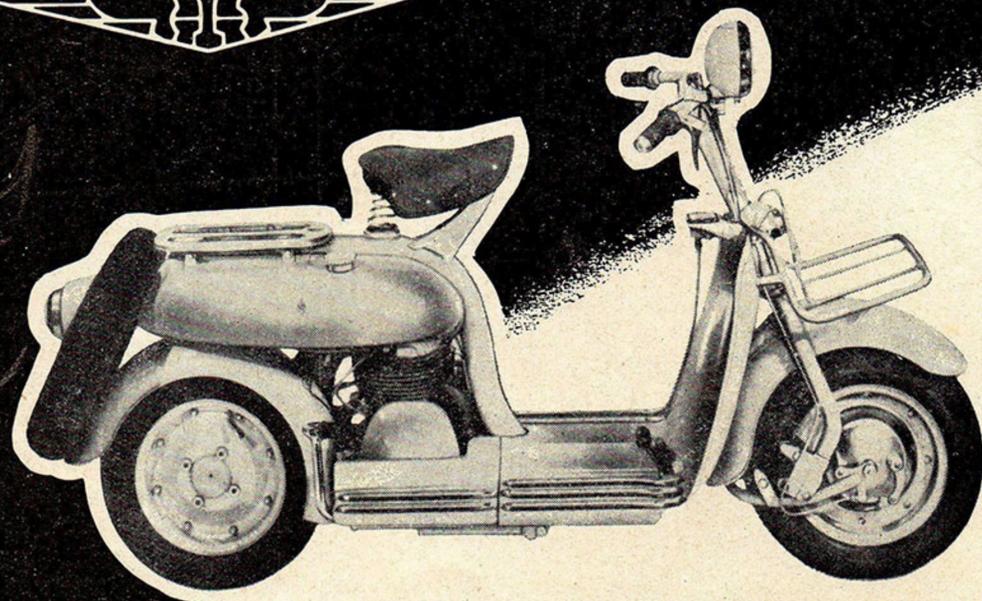
FRANCE-AUTOS

PORTE D'ITALIE *

MAGASINS
OUVERTS DIMANCHE
TOUTE LA JOURNÉE
148-152, Bd Masséna, PARIS (13^e)
POR. 03-13 (lignes groupées)

Moby

Scooter



TYPE S.B.

"utilitaire"

103.000 FR^S

Y COMPRIS COMPTEUR DE VITESSE
ROUE DE SECOURS 3.500 FR^S

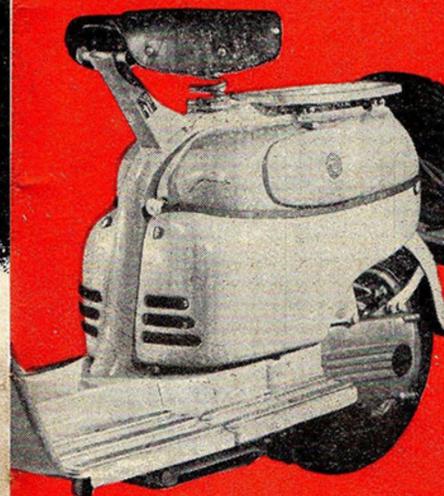
BLOC MOTEUR 2 TEMPS 125 cm³
3 vitesses au guidon (commande brevetée SGGG)
CYLINDRE ALUMINIUM CHROMÉ DUR
TRANSMISSION INUSABLE A CHAÎNE SOUS CARTER ETANCHE BAIN D'HUILE
SUSPENSION AV PAR ANNEAUX NEIMAN, AR PAR EVIDGOM HUTCHINSON
GRANDS PORTE-BAGAGES AV ET AR
COMPTEUR DE VITESSE
PUISSANT ÉCLAIRAGE AV ET AR
ROUES AV ET AR INTERCHANGEABLES DE GRANDES DIMENSIONS (3,5 x 10)
LARGES REPOSE-PIEDS POUR LE PASSAGER
RÉSERVOIR D'ESSENCE AVEC FILTRE A DECANTATION
GARDE-BOUE ET TABLIER ASSURANT UNE EXCELLENTE PROTECTION
CHASSIS MONOBLOC EN TUBES D'ACIER AVEC ENSEMBLE OSCILLANT MOTEUR - TRANSMISSION

FABRICATION DES USINES

MOTOBÉCANE

PANTIN - SEINE

LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES



TYPE S.B.H. "LUXE"

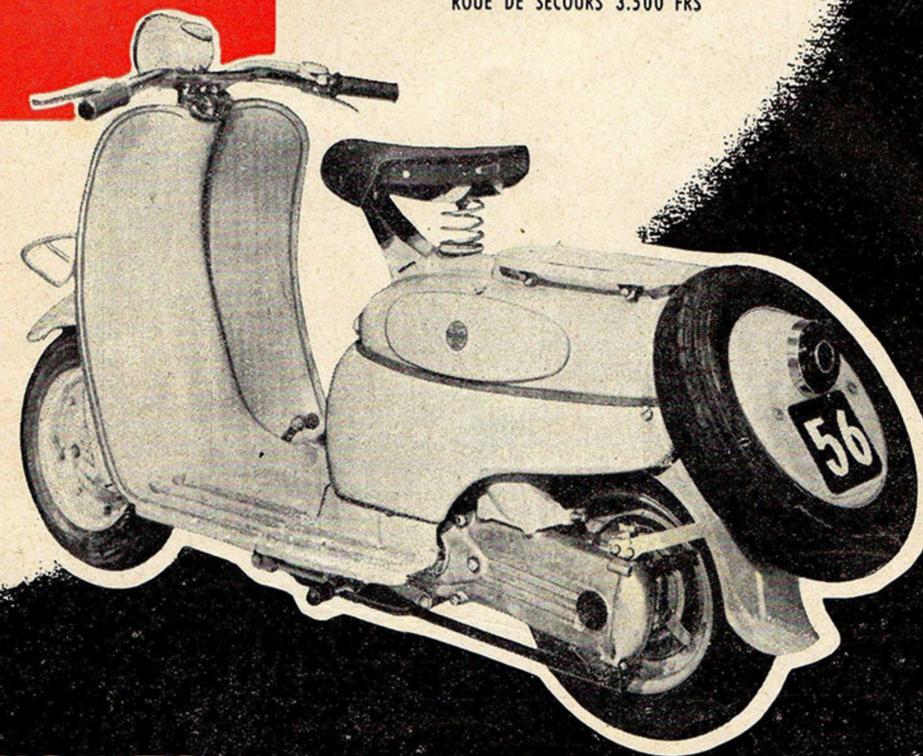
AVEC
GRAND TABLIER
ET CARÉNAGE
MOTEUR

"luxe"

NOUVEAUTÉ
1956

117.000 FR^S

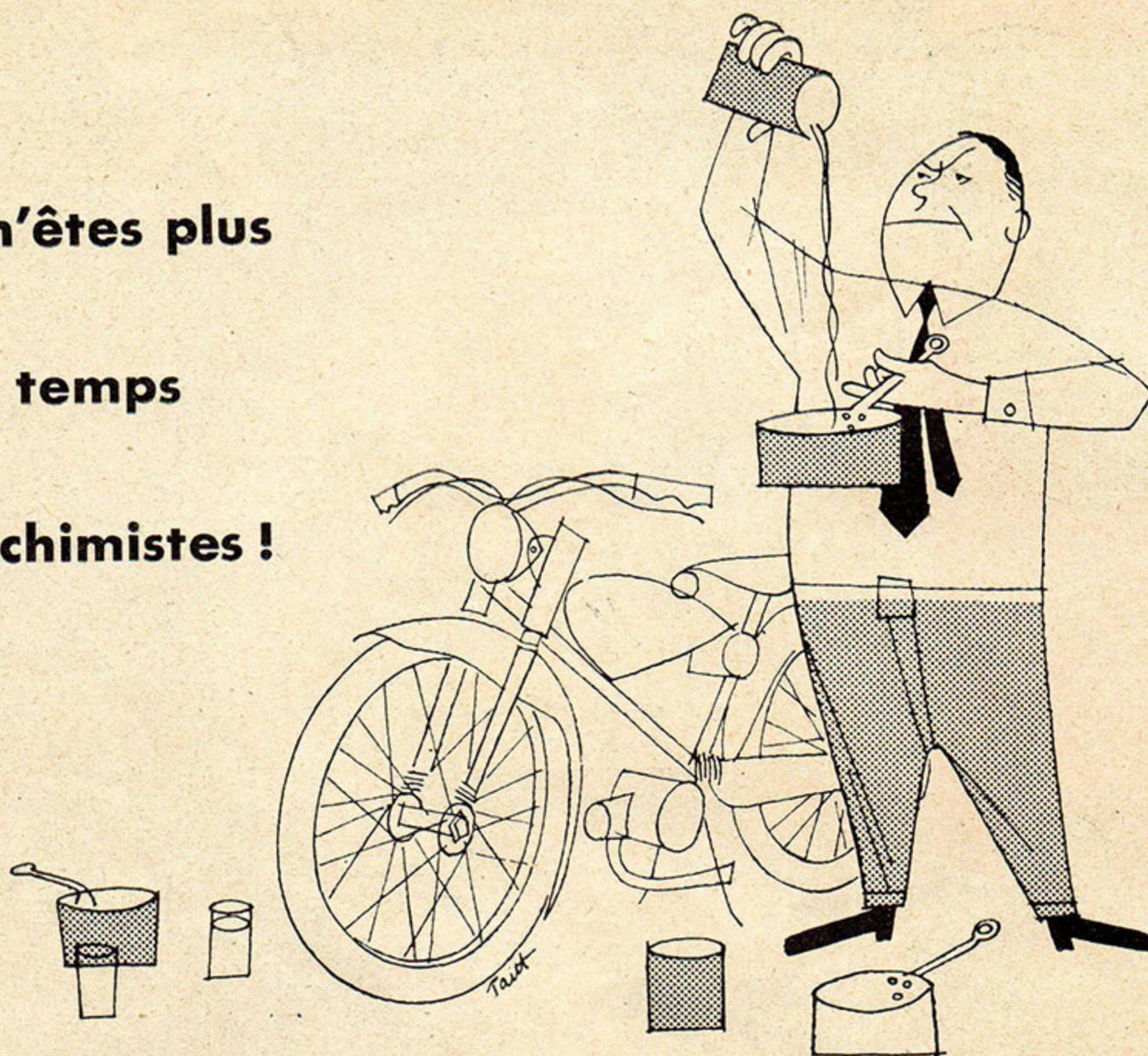
Y COMPRIS COMPTEUR DE VITESSE
ROUE DE SECOURS 3.500 FR^S



Vous n'êtes plus

au temps

des Alchimistes !



MobilMix TT se dilue instantanément...

Elle forme d'elle-même avec l'essence un mélange immédiat. Plus besoin d'agiter : faites le plein de carburant, versez MobilMix TT dans le réservoir, et démarrez... Le graissage est parfaitement régulier : il n'y a jamais ni excès, ni manque d'huile. Vous roulez sans à-coup et sans grippage possible.

...et le graissage devient parfait.

MobilMix TT, au moment où elle assure la lubrification du moteur, n'est plus diluée dans l'essence. Tout son pouvoir lubrifiant est disponible pour le graissage.

Avec MobilMix TT, la calamine est éliminée!

Dans le carter d'un moteur 2 temps, l'huile

doit se séparer de l'essence par distillation. Avec MobilMix TT, cette séparation est immédiate et complète : la quantité d'huile pénétrant dans la chambre de combustion est réduite au minimum, ainsi que la formation des résidus. Le peu de calamine pulvérulente qui se forme encore est évacué par l'échappement.

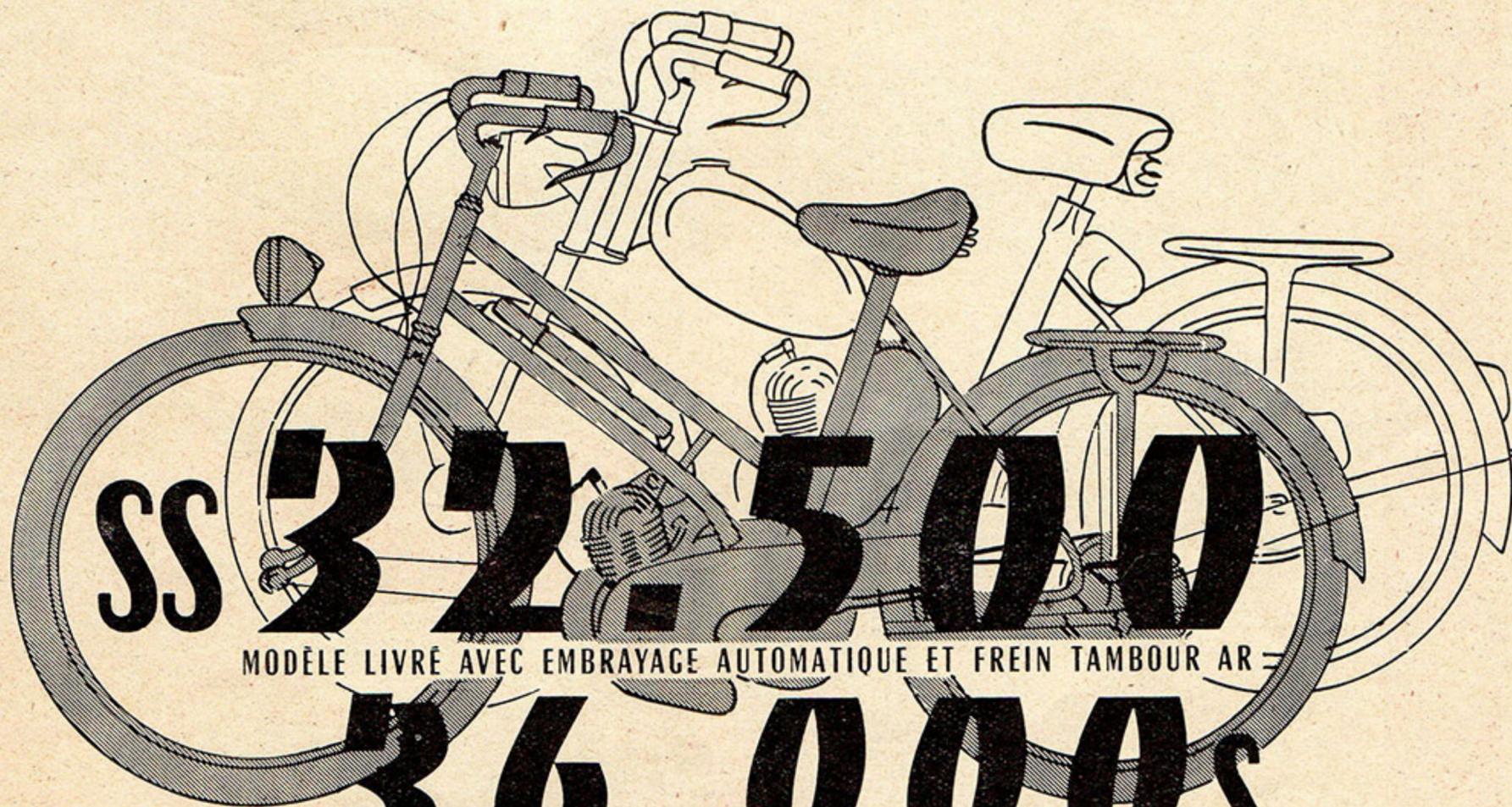
MobilMix TT concilie deux qualités contradictoires : homogénéité du mélange huile-essence dans le réservoir, séparation complète de ce mélange dans le carter.

GRATUIT ! Demandez dès aujourd'hui le nouveau Guide d'entretien et de conduite (76 pages) édité à votre intention par Mobiloil, Service P5, 46, rue de Courcelles, Paris-8^e.



MobilMix TT la Mobiloil des "2 temps"

Reulomat



SS 32500

MODÈLE LIVRÉ AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE ET FREIN TAMBOUR AR

36.000 S

L 42.000

47.000 LA

SL 49.000

54.000 SLA

CRÉDIT 6 - 9 - 12 - 15 mois

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSES

ETS MICHEL HUMBLLOT 40, Boulevard FÉLIX-FAURE
CHATILLON-sous-BAGNEUX - ALÉ. 10-39

STAND 69 - Hall du Cycle

TOUS ÉQUIPEMENTS POUR CYCLES, MOTOS & SCOOTERS

Mieux conçus... Mieux utilisés...

The advertisement features a central graphic of a flag with four horizontal stripes, each containing a word: 'ÉLÉGANCE', 'CONFORT', 'QUALITÉ', and 'UTILISATION MAXIMUM'. To the left of the flag, various pieces of equipment are illustrated with their reference numbers: two men in suits (REF. 6104, 6130, 6154), a hat (REF. 4060), a glove (REF. 5120), a bag (REF. 705), a helmet (REF. 4060), a briefcase (REF. 2184), a metal tray (REF. LCH), a bag (REF. 3502), a bag (REF. 569), and a shoe (REF. 3002). At the bottom center is a diamond-shaped logo with the word 'SABLÉ' in large letters, a crown above it, and 'PARIS' below. To the right of the logo is the word 'EXIGEZ' in a white box. Below the logo is the text 'ETS SABLÉ FRES' in a white box. At the bottom of the logo is the address '20-22, Rue du Pré St-Gervais, PANTIN - (Seine)'. At the bottom of the advertisement is the slogan 'LA MARQUE QUI S'IMPOSE' in a black box.

REF. 6104 REF. 6130 REF. 6154

REF. 4060 REF. 5120

REF. 705 REF. 4060

REF. 2184 REF. LCH

REF. 3502 REF. 569

REF. 3002

ÉLÉGANCE

CONFORT

QUALITÉ

UTILISATION MAXIMUM

EXIGEZ

SABLÉ

PARIS

Tél. VIL 25-60
Métro HOCHÉ à 50 mètres

ETS SABLÉ FRES

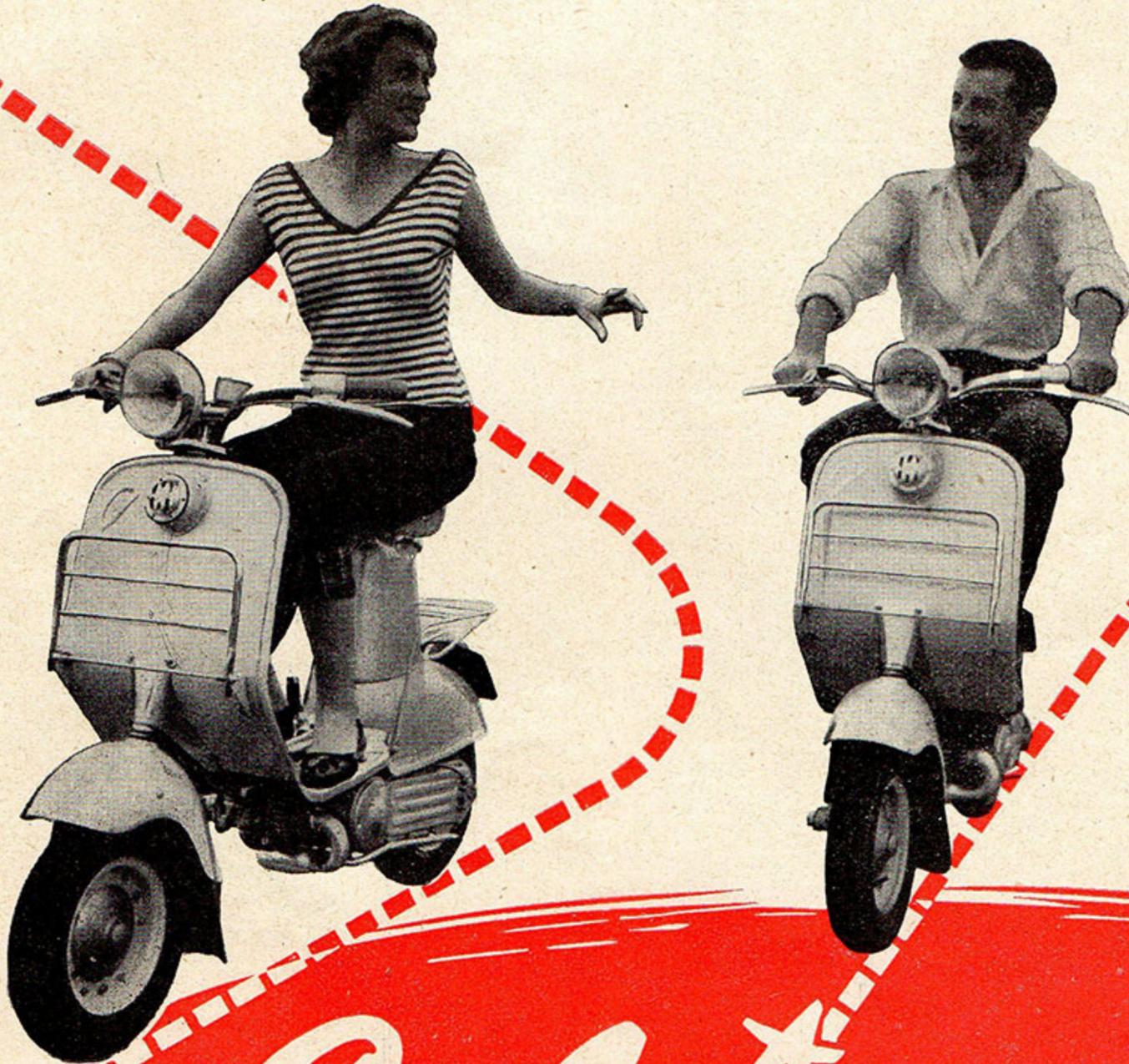
20-22, Rue du Pré St-Gervais, PANTIN - (Seine)

LA MARQUE QUI S'IMPOSE

C'est une garantie de qualité

STAND 224 - Hall du Cycle

2 scooters pour le prix d'un...



BRUNÉTOILE - PARIS

Calvi

98^{CC}

BERNARDET

BOITE DE VITESSE
AUTOMATIQUE

S E R V O M A T I C

EMBRAYE ET PASSE LES
VITESSES A VOTRE PLACE

STABILITE - MANIABILITE - NERVOSITE

65 Km/h. 2 litres aux 100

STAND 248 - Hall du Cycle

Vespa

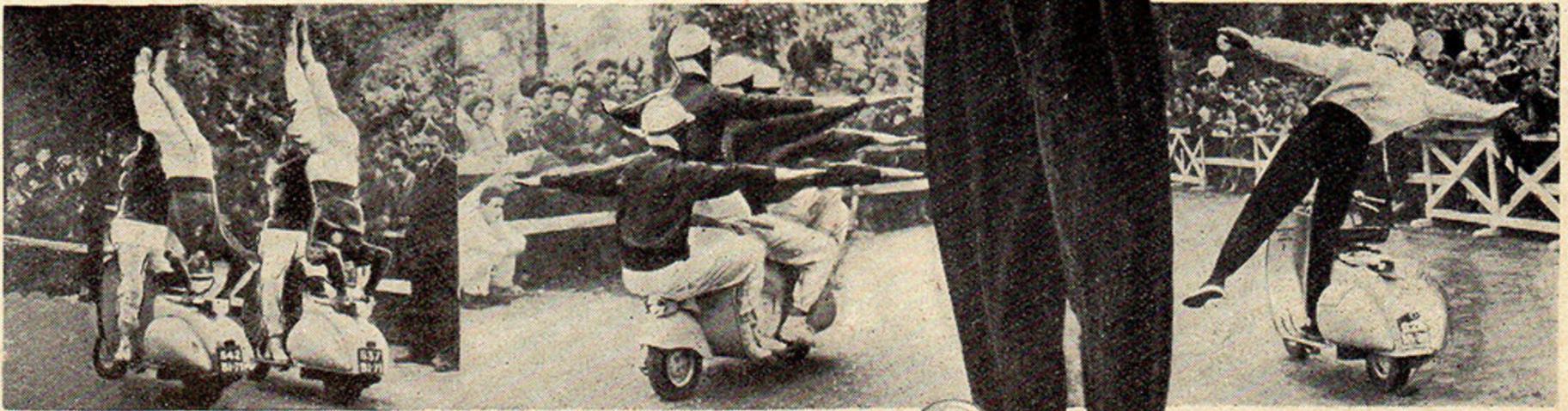
A.P.

Résultat d'une technique parfaite

SÉCURITÉ

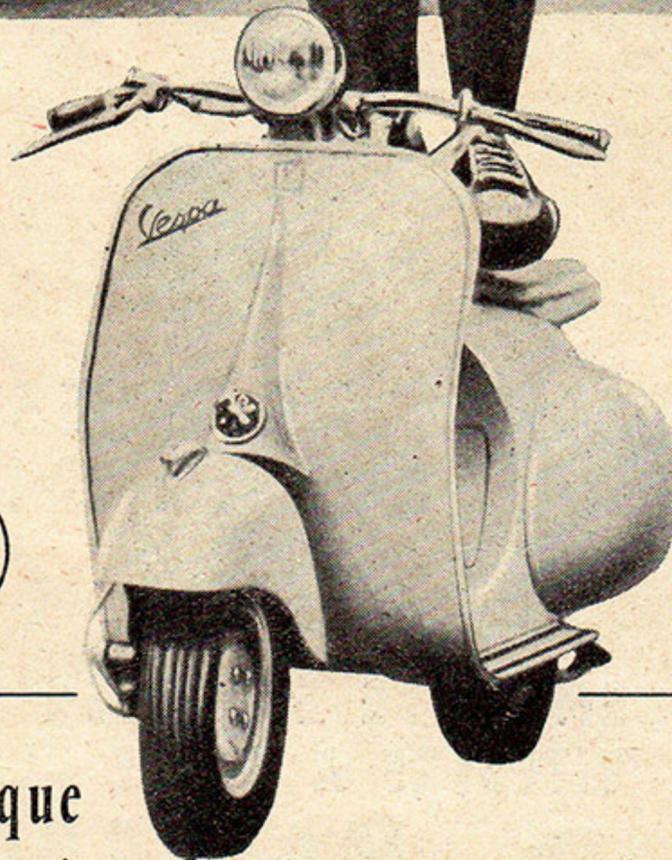
SOLIDITÉ

STABILITÉ



Ces photos démontrant les extraordinaires qualités de stabilité et de solidité de la VESPA ont été prises le 5 Juin 1955 au jardin d'Acclimatation de Paris devant un nombreux public lors de la manifestation internationale VESPA

VOUS VERREZ LE MODÈLE 56 ENCORE AMÉLIORÉ
AU SALON DU MOTOCYCLE
PORTE DE VERSAILLES STAND N° 14



Grâce à sa perfection technique
VESPA est le scooter le plus répandu dans le monde!

REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE

REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE

DIRECTION ADMINISTRATION :

63, RUE JULES-GUESDE

LEVALLOIS - SEINE

TÉLÉPHONE : PEREIRE 44-49

C.C.P. : PARIS 11.847-10 - R.C. SEINE 54 B 7268

DIRECTEUR : JEAN CHATELAIN

RÉDACTEUR EN CHEF : J. SCHNITZER

CE NUMÉRO 150 FR.

ABONNEMENT : 1900 FR.

INFORMATION - DOCUMENTATION

SOMMAIRE

N° 104

OCTOBRE 1955

★

LE SALON

Principaux scooters exposés	11
L'étude du P.P. Roussey	29
MOTOBECANE à la porte de Versailles et... à Saint-Quentin	37
Saint-Cristophe avec nous	41
Clefs à tube et pistes africaines	45
De la route au Palais	49
Boîte présélective du SCOOTERROT	53



NOTRE COUVERTURE REPRESENTE LA DERNIERE CREATION DE PALOMA, UN CYCLOMOTEUR A SUSPENSION INTEGRALE.

TECHNIQUE - TOURISME - SPORT

ABONNEMENTS. - SUISSE : M. POILLOT, 3, rue du 31-Décembre, Genève. Tél. : (022) 36.30.07.

BELGIQUE : Marcel PESCH, 22, rue de Lenghentier, Bruxelles - Midi. Tél. : 11.56.64. - C.C.P. 779872.

PUBLICITÉ. - RÉGIES-REVUES : M. R. COIRAT, 203, rue de Courcelles, Paris (17^e). Tél. : ETOile 64-40 et 64-41.

La reproduction des articles ou dessins est formellement interdite, sauf accord préalable avec la Direction de la "Revue Technique Motocycliste".

UN PROBLÈME PAR MOIS

Pas de hausse

des Assurances

L'intérêt suscité chaque année par le Salon de l'Auto et du Motorcycle, permet utilement d'attirer l'attention de tous sur des anomalies à corriger.

Récemment, des voix particulièrement autorisées ont insisté avec force sur la nécessité impérieuse de construire au plus vite des pistes réservées, au bord des routes, à la circulation des motocycles à marche lente. Il y va non seulement de la prospérité future de l'industrie du motorcycle, mais aussi d'un certain progrès social et d'une économie en vies humaines.

Mais ce n'est pas tout.

L'usage du scooter et du cyclomoteur, son extension, sont liés au coût d'utilisation. Déjà les prix élevés du carburant dans notre pays, ne constituent pas un encouragement particulier à la motorisation.

Et alors que les constructeurs réussissent chaque année à baisser leurs prix, on se demande pourquoi l'Etat n'en fait pas autant pour les droits qu'il perçoit sur l'essence.

Une menace maintenant : la hausse des tarifs d'assurance. Déjà les primes « responsabilité civile » avaient été augmentées l'an dernier en joignant bon gré, mal gré, l'assurance automatique de la « personne transportée ». Le principe pouvait à la rigueur être admis, bien que l'application en soit — pour le règlement des sinistres — trop souvent éludée.

Mais cette fois, voilà qu'on prend prétexte de l'accroissement des accidents d'automobile pour vouloir augmenter de 11 à 13 % les primes payées par les scootéristes. Est-ce juste ?

Le coût moyen de chaque accident automobile est, paraît-il, passé de 36.000 francs en 1951, à 49.000 francs en 1954, et le « déficit technique » de la branche pour 1954 serait de 10 milliards.

A qui fera-t-on croire qu'un scootériste inflige à chaque fois à autrui des dégâts de l'ordre de 50.000 francs ? Ceci n'est pas sérieux.

On se sert abusivement des statistiques indiquant en général une hausse du nombre d'accidents ne correspondant même pas à la progression du parc pour les motocycles pour en déduire qu'il faut augmenter chaque prime.

Il est indispensable que les Compagnies ventilent les « sinistres auto » et les « sinistres moto ». Ainsi, on aura la preuve que le risque responsabilité civile moto n'a pas de rapports avec le même risque automobile.

Nous prétendons toujours que l'usager du cyclomoteur et celui du scooter sont beaucoup plus souvent, lorsqu'il se produit une collision, du côté des victimes que du côté des « auteurs responsables ». Donc les Compagnies n'ont, de ce chef, que rarement à régler des indemnités.

C'est pourquoi toute augmentation nouvelle des tarifs serait injustifiée et particulièrement nuisible au développement des moyens de transport individuels dans les couches les moins fortunées de la nation.

Maurice CAZAUX.

Rappelez-vous

QUE LA REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE

a étudié pour vous
votre machine

Dans un des numéros de cette liste vous trouverez
tous les conseils pratiques qui vous sont indispensables pour
régler, réparer et entretenir votre moto.

MACHINE ÉTUDIÉE	NUMÉRO	PRIX	MACHINE ÉTUDIÉE	NUMÉROS	PRIX	
Alter moteur 50 et 70 cc	100.	1 ^{er} juillet 55	150 »	Peugeot 56 - 156	15. Mars 49	100 »
Alter moteur CM 50 et VL 95 ...	100.	Juillet 55	150 »	Peugeot 55 - 155	35. Janvier 51	100 »
A.M.C. - 3 vitesses	38.	Avril 51	100 »	Peugeot 176TC4 et 176GS	105. Novembre 55	150 »
A.M.C. - 4 vitesses	58.	Janvier 53	120 »	Peugeot-Bima	54. Août 52	120 »
A.M.C. - 250 cc	69.	Octobre 53	200 »	Peugeot 55 TC	55. Octobre 52	200 »
A.M.C. - 125 et 175 cc Type 4R.	93.	Mars 55	150 »	Peugeot Scooter S.55	89. Novembre 54	150 »
A.M.C. - 98 cc Type "Mustang" ..	97.	Mai 55	100 »	Peugeot Scooter S 57	99. 15 juin 55	100 »
Aubier-Dunne 125 cc	53.	Juillet 52	120 »	Peugeot 256 - TC 4	91. Janvier 55	150 »
Aubier-Dunne 125 R.S. et 175 T.S.	73.	Janvier 54	150 »	Poulain	81b. Juin 54	200 »
Automoto AM	44.	Novembre 51	120 »	Puch 250 TF	40. Juin 51	100 »
Automoto 125 cc Type AD	53.	Juillet 52	120 »	Puch 125 TT	50. Mai 52	120 »
Automoto V.M.L.	81.	Juin 54	150 »	Puch 150 TL	64. Juin 53	150 »
Bernardet - Scooter 250 cc	45.	Décembre 51	120 »	Rador RN 3 T	48. Mars 52	120 »
Bernardet - Scooter 125 cc E.51.	74.	15 janvier 54	150 »	S.A.B.B. moteur	58. Janvier 53	120 »
Bernardet - Scooter 125 cc Y.52.	80.	15 Mai 54	150 »	Sachs 150 et 175 cc	75. Février 54	150 »
B.S.A. Groupe C. 250 cc	47.	Février 52	120 »	S.O.T.E.C.M.A. Moteurs	76. Mars 54	150 »
B.S.A. Groupe B. 350 et 500 cc ..	57.	Décembre 52	120 »	Speed Scooter	61. 15 mars 53	150 »
B.S.A. Groupe A. Twin	92.	Février 55	150 »	Speed "Paris-Nice"	87. Septembre 54	150 »
B.M.W. Twin	66.	Juillet 53	150 »	Terrot - 125 cc ETD et ETDS	103. Octobre 55	200 »
B.M.W. Twin (suite)	67.	Août 53	150 »	Terrot - 350 cc HCT et MCTL	60. Mars 53	150 »
CEMEC	71.	Novembre 53	150 »	Terrot - 100 cc M 349 et MT 1 ...	60. Mars 53	150 »
COMET moteur 98 cc	90.	Décembre 54	150 »	Terrot - 100 cc Scooter	61. 15 mars 53	150 »
CUCCILOLO 48 cc	52.	Juin 52	120 »	Terrot - 125 cc Scooter	70. 15 octobre 53	150 »
F.N. 175 cc	68.	Septembre 53	150 »	Terrot - 500 cc RGST	88. Novembre 54	150 »
Jawa 250 et 350 cc	62.	Avril 53	150 »	Terrot - 49 cc - Cyclorette	81b. Juin 54	200 »
Jonghi 250 cc Type H	56.	Novembre 52	120 »	Tetra	48. Mars 52	120 »
Jonghi-Polo	94.	Avril 55	100 »	Triumph 500 et 650 cc Twin	79 et 81 Mai/juin 54	300 »
Lambretta. Modèles D et LD	65.	15 juin 53	150 »	Ultima F 12 et F 20	68. Septembre 53	150 »
Lambretta. Modèle 54	83.	Juillet 54	150 »	Ultima K 2 et KB 2	84/85. Août/Sept. 54	150 »
Lavalette 705	62.	Avril 53	150 »	Vap Moteurs	63. Mai 53	150 »
Lavalette ALM 50	96.	Mai 55	100 »	Vélosolex	48. Mars 52	120 »
Mistral. Types 50 E 2 et mono ...	81b.	Juin 54	200 »	Vespa	51. 20 mai 52	150 »
Monet-Goyon. Type M 2 V	52.	Juin 52	120 »	Vespa 54	77. 15 mars 54	150 »
Monet-Goyon 200 et 232 cc	72.	Décembre 53	150 »	Vespa 55	95. 15 avril 55	100 »
Monet-Goyon "Starlett"	78.	Avril 54	150 »	Vespa 55 Conseils pratiques	101. 15 juill. 55	100 »
Mosquito 38 cc	81b.	Juin 54	200 »	Villiers 100 cc	44. Novembre 51	120 »
Motobécane Z 46 C - Z 2 C	27b.	Mars 50	200 »	VLT moteur	50. Mai 52	120 »
Motobécane "Mobylette"	27b.	Mars 50	200 »	Ydral moteur 175 cc	49. Avril 52	120 »
Motobécane D 45	42b.	Septembre 51	200 »	Ydral moteur 175 cc A.J. 55	102. Août 55	100 »
Motobécane Z 22 C	86.	Octobre 54	200 »	Ydral moteur 125 cc - AJ 55	82. Juillet 54	150 »
N.S.U. - Max	84/85.	Août 54	150 »	Zündapp d'avant-guerre	46. Janvier 52	120 »
Paloma BML 705	87.	Septembre 54	150 »	Zündapp à 4 temps	54. Août 52	120 »
Paloma 125 cc	98.	1 ^{er} juin 1955	100 »	Zündapp KS 600 et KS 601	59. Février 53	120 »

Ces études peuvent être expédiées immédiatement par la REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE, 63, rue Jules-Guesde, à LEVALLOIS (Seine). Toute commande doit être majorée de 20 fr. pour frais d'envoi du premier numéro et de 10 fr. pour chaque numéro suivant et accompagnée de son règlement. (C.C.P. 11.847-10 Paris.) Aucun envoi n'est effectué contre remboursement.



SALON 1955

SELON les statistiques officielles, au 31 décembre 1954, le parc français du scooter se composait de 270.000 véhicules. Faisons remarquer que ce chiffre comprend uniquement les scooters d'une cylindrée inférieure à 125 cm³. Les scooters de plus fortes cylindrées exigeant de leurs conducteurs la possession du permis de conduire sont automatiquement classés dans la catégorie « Motocyclettes ».

Quoi qu'il en soit, 270.000 scooters 125 étaient donc en circulation à la fin de l'année dernière. Mais depuis cette date, leur nombre a encore augmenté sensiblement. En effet, les mêmes statistiques officielles nous font savoir que, pendant le premier semestre de l'année courante, on a fabriqué en France 75.112 scooters contre 54.466 pendant la période équivalente de 1954, soit une augmentation de près de 38 %. On peut estimer qu'à l'heure actuelle il y a plus de 300.000 scooters en circulation dans notre pays.

C'est dire l'importance que revêt la participation scootériste au Salon 1955. Ne serait-ce que par le poids qu'elle exerce aujourd'hui dans la balance économique de la France, l'industrie du scooter occupe une ample place dans la vie de la nation. Son avenir dépend maintenant des progrès techniques qui seront sans cesse accomplis.

Il existe une tendance marquée vers l'automatisme du changement de vitesses, et dans ce sens Bernardet a fourni un gros effort. Terrot présente une boîte pré-sélective qui dénote également un souci de simplification de la conduite.

Le démarrage électrique marque quelques points : entre autres Lambretta qui cette année commencera à livrer des machines équipées du démarreur présenté l'an dernier sur un prototype.

Y a-t-il une tendance vers l'augmentation de la cylindrée ? La 125 demeure la cylindrée de combat, c'est évident. Mais Peugeot et Lambretta commencent la fabrication de 150 cm³ destinés à une clien-

tèle de grands touristes ou de dilettantes. La concurrence étrangère, allemande notamment, est importante dans les plus fortes cylindrées et c'est avec juste raison que l'industrie française commence à s'y intéresser, au cas où un régime plus souple des importations serait mis en vigueur. Mais nous croyons que le 125 — dispensé du permis de conduire — continuera à enlever les préférences de la clientèle.

Le scooter non caréné plaît aux populations méridionales, mais, pour nos climats, une protection efficace est nécessaire. Motobécane l'a ainsi compris, qui nous présente un Moby habillé.

Au point de vue moteurs, le deux temps continue à être le roi. Sa simplicité de fonctionnement et sa facilité d'entretien sont des atouts indiscutables et, à l'exception de quelques rares modèles conçus autour d'un moteur de motocyclette existant, c'est à ce cycle que se rallie la majorité des constructeurs.

L'augmentation du diamètre des roues a également tenté plusieurs marques. Il en résulte une amélioration sensible de la tenue de route. Les roues de 10 ou 12 pouces semblent par ailleurs être la limite, car au-dessus la roue de secours devient très difficile à loger.

La suspension arrière oscillante est presque généralement employée et on ne peut qu'approuver cette préférence des constructeurs. Mais à l'avant, on trouve à notre avis encore beaucoup trop de systèmes à roue tirée. La roue poussée est plus rationnelle, car au moment du freinage il n'y a pas enfoncement brutal de la direction. Dans ce sens les réalisations de Motobécane, d'Aermacchi et de Guzzi méritent tous les éloges.

Dans les pages qui suivent, nos lecteurs trouveront tous les renseignements concernant les scooters exposés au Salon 1955.

Puissent-ils les guider dans leur choix.

Peu de changements sur le

Vespa

56

Les caractéristiques du modèle 56 sont les mêmes que celles du modèle 55 dont 50.000 exemplaires ont été fabriqués au cours de l'exercice.

On note toutefois certaines améliorations de détails :

- Couleur légèrement plus grise ;
- Crête de garde-boue affinée ;
- Phare comportant une visière aérodynamique ;
- Compteur incorporé, muni d'un éclairage.
- Guidon raccourci de 3 centimètres ;
- Freins améliorés par un renforcement du tambour.

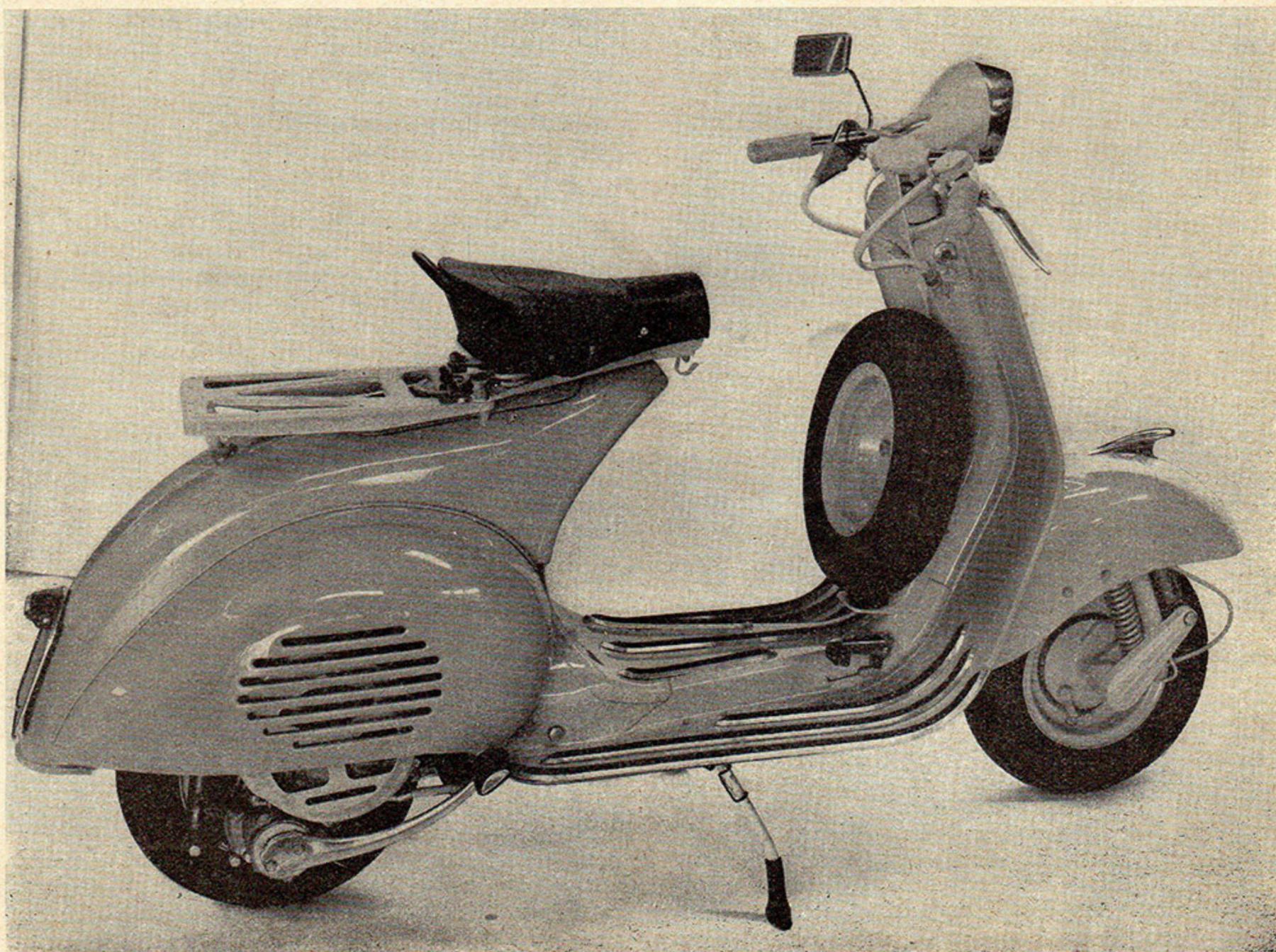
Rappelons les caractéristiques principales de ce populaire scooter :

Moteur 2 temps monocylindrique. Alésage : 54 mm. Course : 54 mm. Taux de compression : 6,37 à 1. Puissance : 5 C.V. à 4.850 t/m. Cylindre fonte. Culasse en alliage léger. Carburateur Dell'Orto TA 18 C ou Gurtner RNV 18. Volant magnétique I.E.S. de 36 watts. Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile. Boîte à 3 vitesses formant bloc, donnant les démultiplications finales suivantes : 1^{re} : 12,2 à 1 ; 2^e : 7,6 à 1 ; 3^e : 4,85 à 1. Châssis-coque en tôle d'acier. Tablier avant et marchepieds offrant une ample protection. Le moteur est protégé par un capot en forme de coquille très facile à soulever. Un coffre de grande dimension lui fait pendant sur le côté gauche de la machine. Sur le dos de la coque on trouve le porte-bagages dans lequel des trous sont prévus pour la fixation d'un tan-sad. Roues de 8 pouces à jantes démontables. Freins tambours de grand diamètre.

Il est prévu sur le modèle 1956, l'adaptation sur le tablier intérieur, de la roue de secours.

Le modèle 1956 se présente avec un fini encore accru par rapport au précédent et une recherche encore plus poussée de la mise au point des moindres détails de son exécution.

L'étude du Vespa 55 est parue dans le n° 95 de la RTM.



Le Stand - Station Service

PAR une présentation originale, la Société Industrielle de Troyes, qui construit en France les scooters Lambretta, a voulu souligner l'importance qu'elle attache au service et à l'entretien des véhicules après leur vente.

Le stand Lambretta du Salon est en réalité une station-service modèle sur laquelle la firme présente les appareils de contrôle dont elle préconise l'emploi et les outillages spéciaux susceptibles de satisfaire les exigences de la clientèle.

On trouve sur ce stand original les dernières nouveautés de Lambretta :

Le 150 L.D. 56 : D'une cylindrée de 148 cm³, développant 6 CV, ce scooter permet le tourisme rapide. Grâce à une courbe de puissance relativement plate, le Lambretta 150 possède une grande aptitude en côte et des reprises remarquables à tous les régimes.

On remarque également sur ce nouveau modèle la présence d'un amortisseur à l'arrière et un système plus efficace de verrouillage des vitesses. En ce qui concerne le moteur, notons, entre autres particularités, que le vilebrequin est monté d'une part sur un roulement à double butée et d'autre part sur deux roulements à rouleaux enfermés dans une boîte à graisse et en conséquence lubrifiés indépendamment. La tête de bielle, de son côté, est montée sur des roulements à aiguilles encagés. Enfin signalons la nouvelle forme du kick et la présence d'un réservoir plus volumineux que sur les modèles antérieurs. Un pot d'échappement bien étudié et un silencieux d'admission font du 150 Lambretta un scooter très moderne.

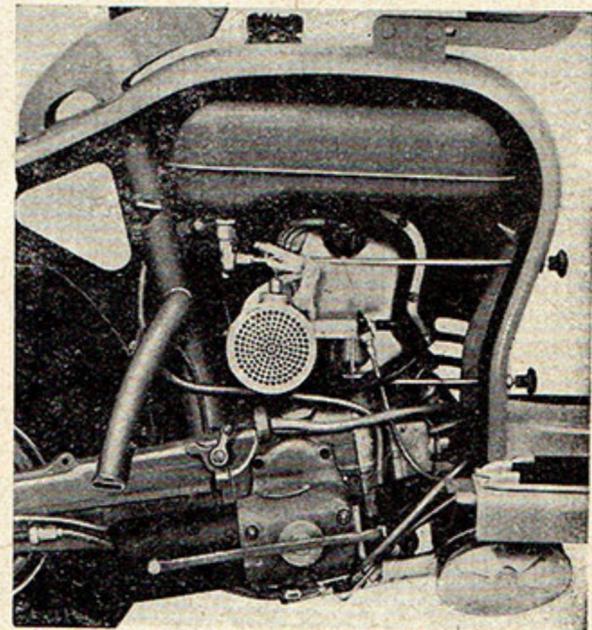
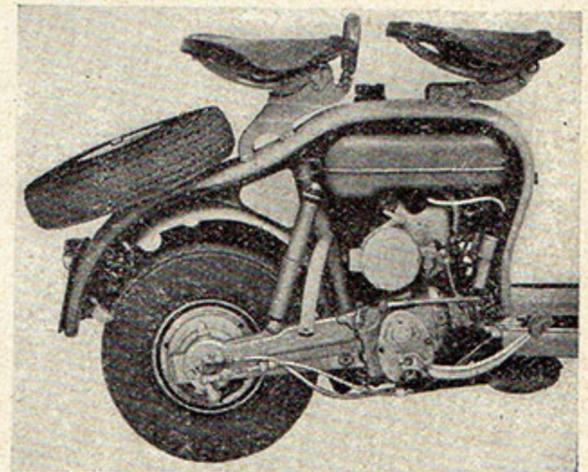
Le 125 L.D. 56 : Pour la clientèle qui désire un véhicule sans être astreinte à la possession du permis de conduire, la firme présente son nouveau modèle 125 cm³ qui bénéficie de toutes les améliorations du modèle 150, notamment : capacité du réservoir augmentée, vilebrequin identique à celui du 150, nouveau kick, silencieux efficaces à l'échappement et

Lambretta

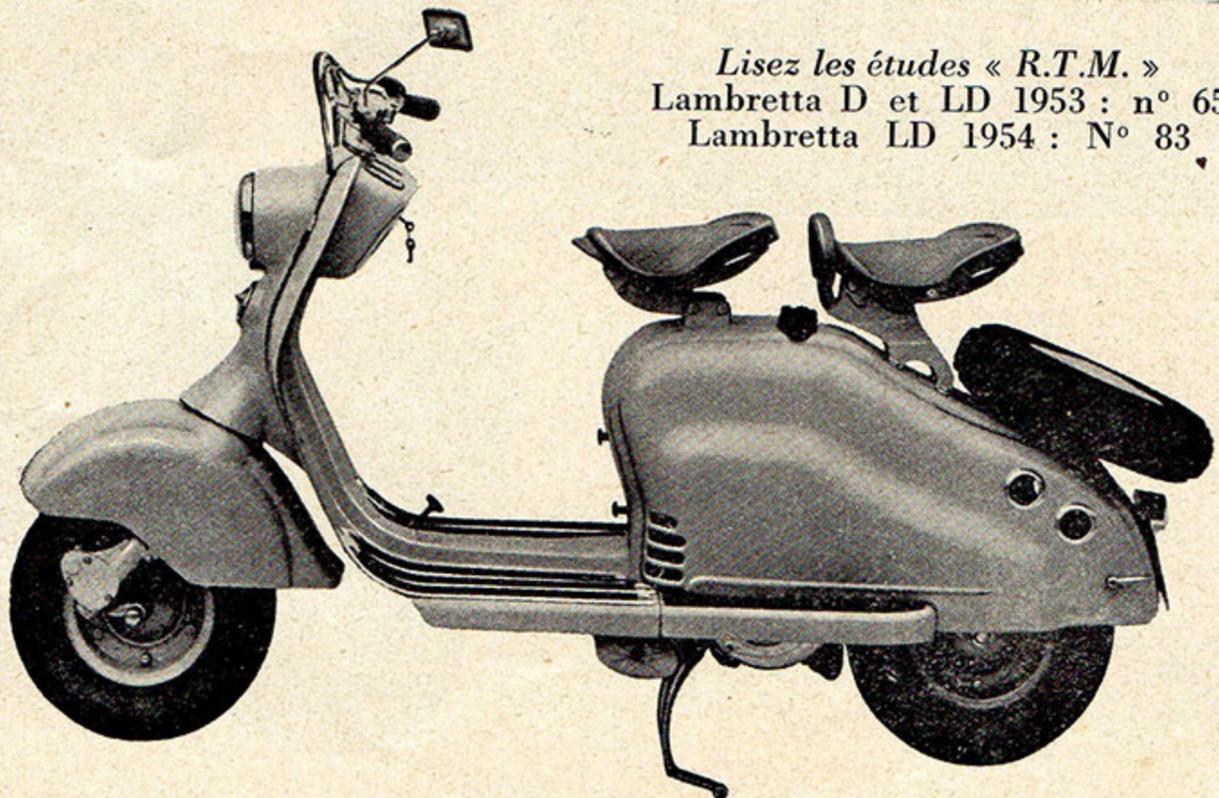
à l'admission, meilleure commande des vitesses, béquille symétrique, éclairage de ville, nouvelle teinte.

Le 125 L.D. GL : Ce modèle avait été présenté en prototype au Salon de l'année dernière. Après des essais très minutieux, le 125 L.D. GL est aujourd'hui bien au point. Ses caractéristiques particulières résultent du montage d'un démarreur électrique et de nombreux accessoires.

La fourgonnette 300 : La nouvelle version du tri utilitaire a été sensiblement améliorée. Elle se caractérise par une caisse surbaissée et tôle (fourgon), dont les portes arrière sont munies d'une serrure de sûreté. D'une très grande maniabilité, la fourgonnette 300 possède un pont arrière porteur, une transmission par arbre, des freins hydrauliques, etc... De nombreux utilisateurs, dans toute la France, sont d'accord pour vanter ses hautes qualités. Malgré son faible volume, elle admet des charges importantes tout en conservant une vitesse et une accélération intéressantes.



Lisez les études « R.T.M. »
Lambretta D et LD 1953 : n° 65
Lambretta LD 1954 : N° 83





Chez

Peugeot

PRÉSENTÉ pour la première fois au Salon de Paris 1953, le scooter Peugeot a commencé à être livré à la clientèle au printemps de l'année 1955. Pendant un peu plus d'un an et demi en conséquence, techniciens et essayeurs de l'usine de Beaulieu-Valentigney n'ont cessé d'y apporter les retouches et les améliorations nécessaires pour en faire le véhicule apte aux usages divers auxquels le destine une clientèle dont les goûts et les besoins sont multiples et variés.

Le modèle S.57, actuellement fabriqué, réunit de très nombreuses qualités et, pour en connaître les détails, nous conseillons à nos lecteurs de se reporter à l'étude que nous avons publiée dans notre numéro 99.

Mais Peugeot n'entend pas en rester là et cette année on peut admirer au Salon de la porte de Versailles les deux dernières productions de la firme, dans le domaine du scooter :

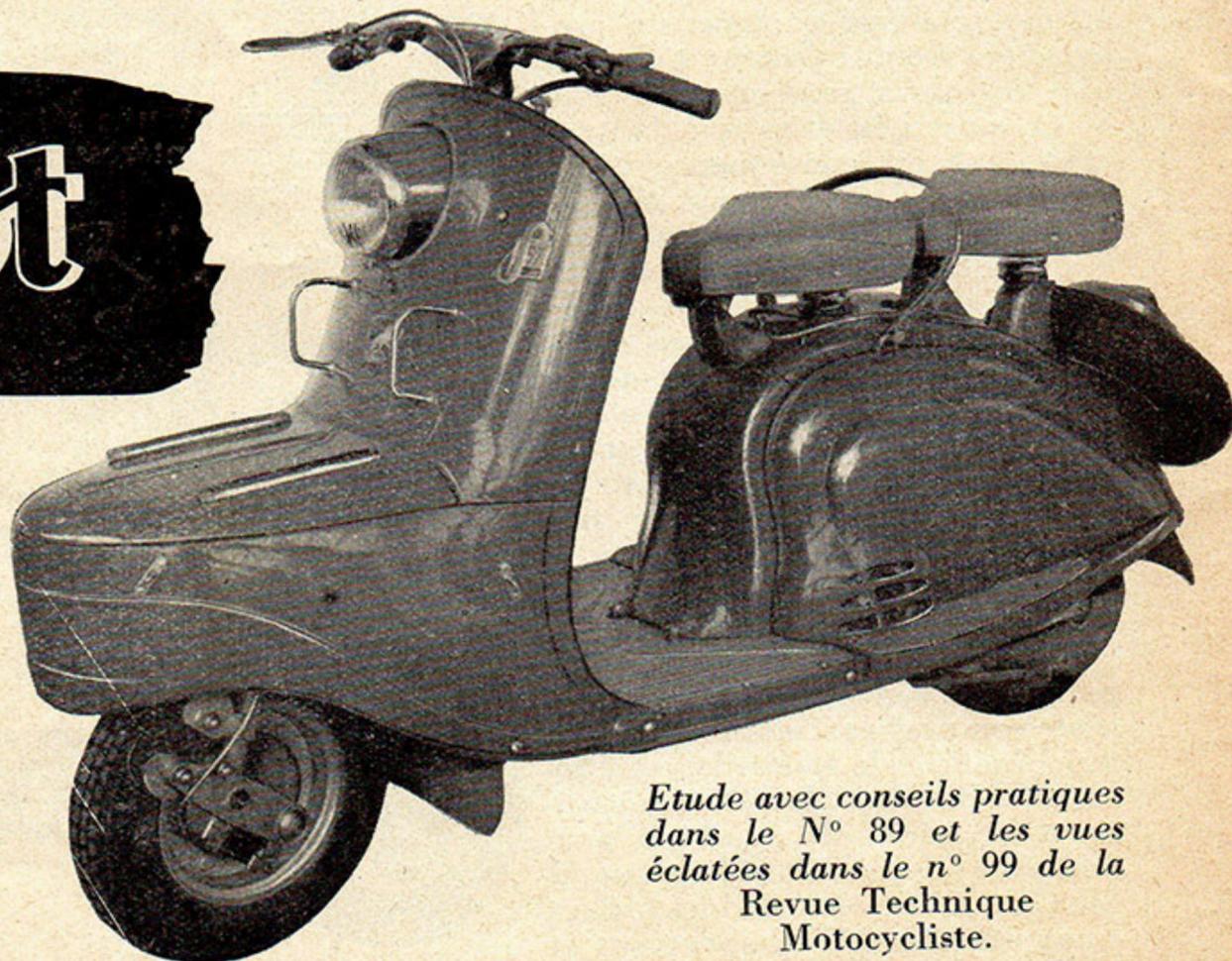
C'est en premier lieu le S.57 allégé dont les caractéristiques sont les suivantes :

Moteur 125 cm³ 2 temps à haut rendement dans l'axe du châssis. Refroidissement par turbine sur volant magnétique assurant l'allumage et l'éclairage. 3 vitesses par sélecteur, commande par poignée au guidon. 2 freins à tambour de 130 mm. Transmission par chaîne Yellow 12,7 × 7,9, sous carter. Carrosserie grand luxe assurant une protection totale. Châssis tubulaire. Porte-bagages avec crochets pour l'attache des sandows de fixations. Vide-poche à fermeture de sûreté. Coque arrière articulée pour accès au moteur. Suspension AV type tracté par anneaux de caoutchouc Neiman, AR à bras oscillant anneaux de caoutchouc Neiman. Guidon chromé. Poignée tournante. Pneus 3,5 × 8. Réservoir 7 litres. Selle grand plateau à ressort hélicoïdal. Grandes repose-pieds pour le passager. Verrou antivol Neiman. Béquille d'appui latérale.

Présentation : émail bleu et chrome.

Suppléments : roue de secours et 2^e selle.

De plus, répondant à la tendance généralisée vers l'augmentation de la puissance, Peugeot présente un modèle équipé d'un moteur 150 cm³, le S.157, dont châssis et carrosserie sont identiques au modèle S.57.



Etude avec conseils pratiques dans le N° 89 et les vues éclatées dans le n° 99 de la Revue Technique Motocycliste.

un Scooter

TERROT

nommé

SCOOTERROT

Nous publions par ailleurs une étude du nouveau scooter construit par les usines de Dijon et qui a reçu le nom de « Scooterrot ».

Le principe de la pré-sélection des vitesses qui a été appliqué sur le Scooterrot est de permettre de choisir à l'avance, sans avoir à toucher à la commande de débrayage, la combinaison de la boîte que l'on pense utiliser à un moment déterminé. Lorsqu'on estime que ce moment est venu, une seconde commande effectue automatiquement le passage sur la démultiplication sélectionnée.

Sur ce nouveau modèle de Terrot, la présélection s'effectue par une poignée placée à main gauche au guidon. Le mouvement de cette poignée n'intéresse en rien l'embrayage dont on ne se préoccupe pas.

Au moment opportun, le pilote actionne une pédale au plancher. En appuyant à fond, le débrayage s'effectue et le mécanisme enclenche la combinaison préalablement sélectionnée. En lâchant la pédale, l'embrayage se produit comme sur une voiture.

Mise à part la présence de cette boîte pré-sélective à 3 vitesses, le scooter Terrot 1956 demeure dans ses grandes lignes identique au modèle 1955.

Rappelons que le moteur est un deux temps monocylindrique à allumage et éclairage par volant magnétique. Refroidissement par turbine.

Alésage 53,5 mm. Course 55 mm. Cylindrée 123,64 cm³. Taux de compression 5,8 à 1. Boîte formant bloc avec le moteur et comportant 3 vitesses pré-sélectives. Volant magnétique Magnéto-France de 30 w. Transmission primaire par engrenages à taille droite et transmission finale par chaîne. Embrayage à disques garnis de pastilles de liège et fonctionnant dans un bain d'huile.

La suspension avant est du type à parallélogramme déformable. L'élément élastique de la suspension est constitué par un jeu d'anneaux Neiman au nombre de trois et de longueurs différentes.

La suspension arrière est assurée par un bras unique oscillant sur bloc caoutchouc travaillant à la compression.

Le châssis se compose d'un cadre double berceau habillé d'une carrosserie galbée rigoureusement indéformable.

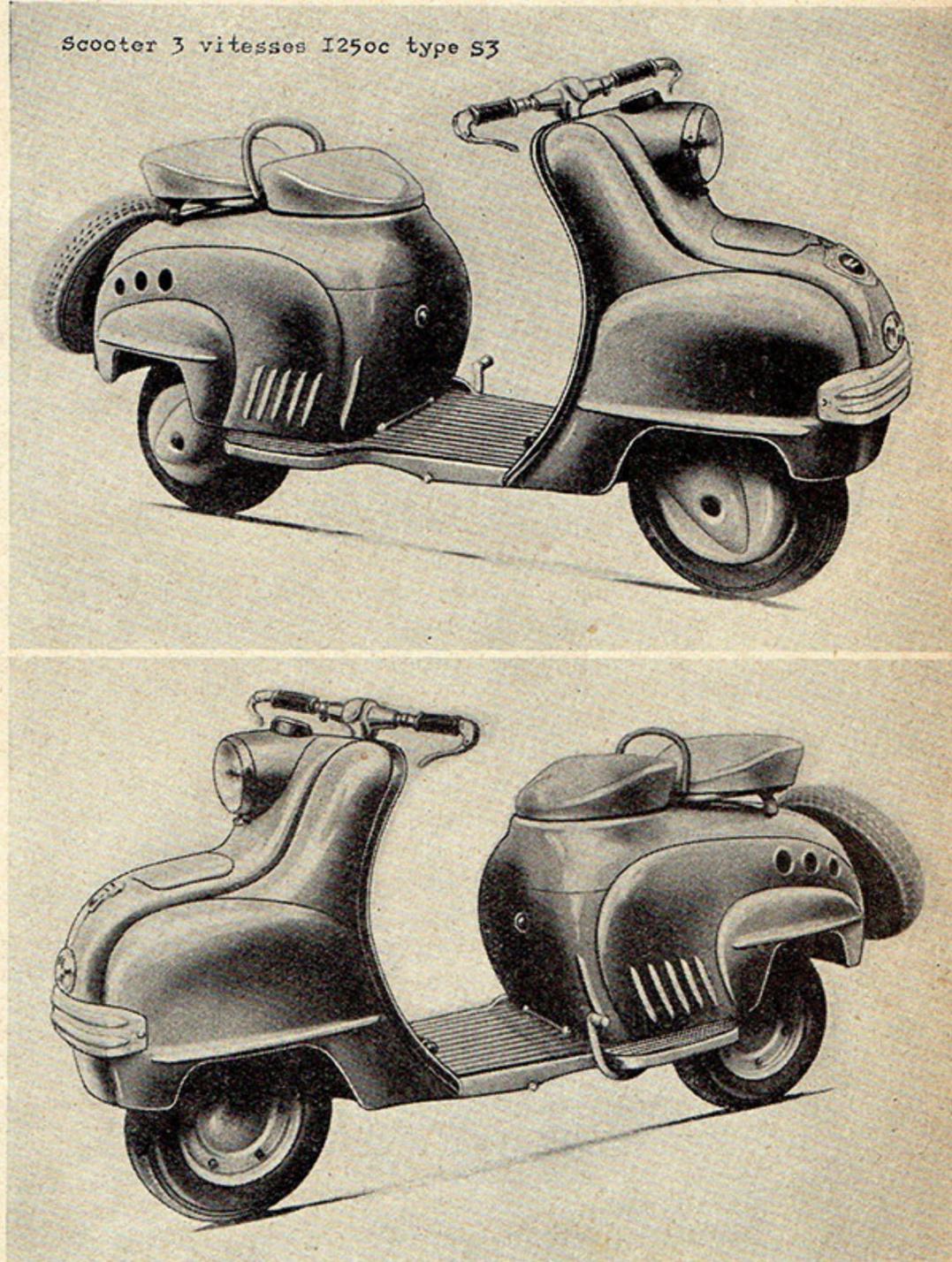
Les freins AV et AR sont maintenant de diamètres égaux (130 mm).

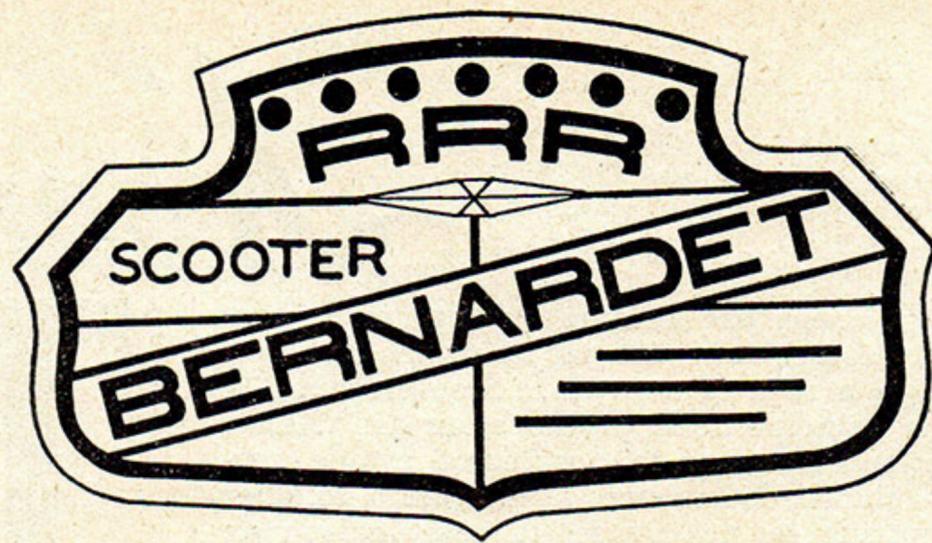
La contenance du réservoir a été portée à 9 litres. La consommation s'établissant aux alentours de 2,8 litres aux 100 km, le Scooterrot possède donc une autonomie considérable.

Le modèle à deux vitesses commandées par deux pédales, si apprécié pour la circulation en ville, continue à être fabriqué.

Signalons encore que ces deux modèles existent également avec la marque Magnat-Debon.

Scooter 3 vitesses I250c type S3





a fait peau neuve

LES usines Bernardet, de Châtillon-sous-Bagneux, ont été, on le sait, prises en charge par la Société Le Poulain qui construit également le Junior et le Myster en 50 cm³ et le Comet en 100 cm³ (voir l'étude dans le n° 90 de la R.T.M.).

Ce sont, en tout, quatre modèles nouveaux de scooters que Bernardet présente cette année au Salon de Paris. Ils sont propulsés par des Comet ou dérivés :

Le Cabri : Il s'agit d'un monoplace muni d'un 98 cm³ Comet à cylindre horizontal avec changement de vitesses Servomatic à 2 rapports.

Le Jaguar 125 cm³ qui existe en deux types : monocylindre et bicylindre, avec Servomatic à 4 rapports.

Le Jaguar 200 cm³ qui est un bicylindre, également muni d'un Servomatic à 4 rapports.

Mais qu'est-ce donc que le Servomatic ?

C'est un changement de vitesses automatique à embrayage auto-serreur sans commandes d'embrayage ni de changement de vitesses.

Il est certain que ce système est appelé à un très grand succès vu la simplification extraordinaire de la conduite qui en résulte. Le conducteur n'a plus qu'une seule et unique commande : la poignée tournante des gaz... et les freins évidemment.

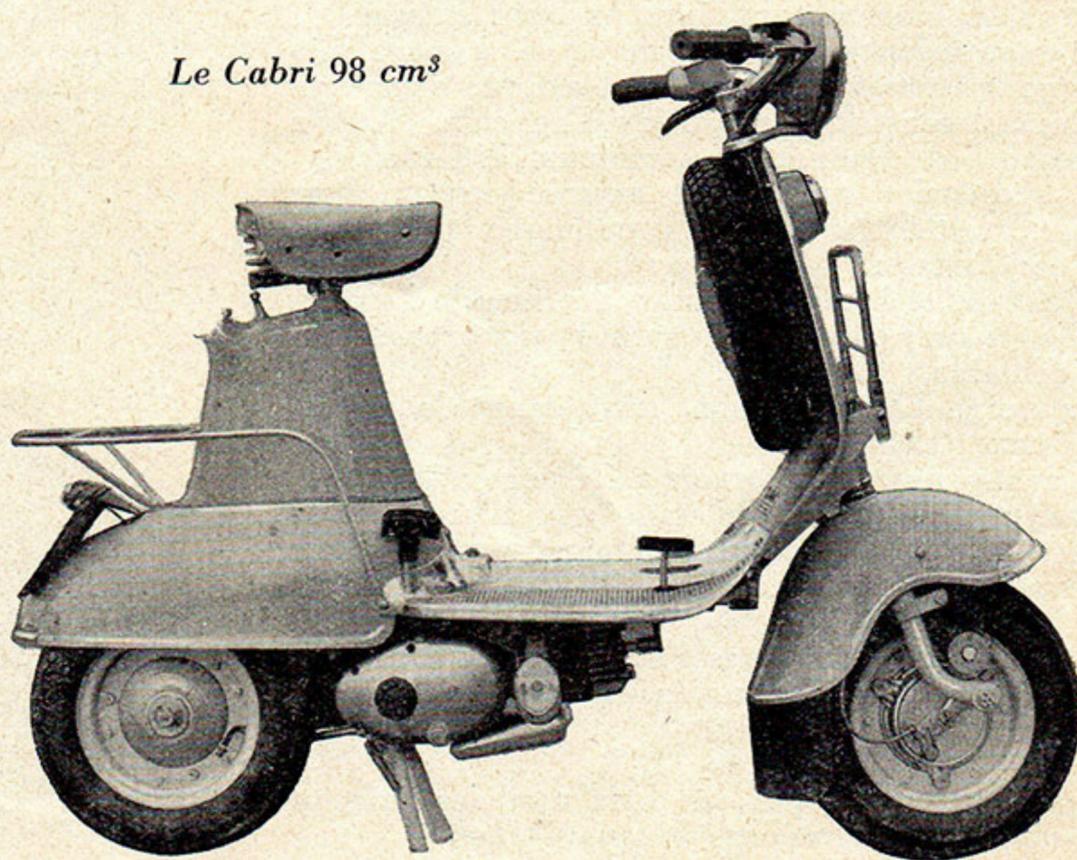
C'est le principe des masselottes s'écartant sous l'action de la force centrifuge qui a été employé. Il y a donc, sur le deux vitesses par exemple, deux porte-masselottes et deux cloches donnant les deux démultiplications.

Le porte-masselottes de première et la cloche de seconde sont clavetés sur le vilebrequin, alors que le porte-masselottes de seconde et la cloche de première ont été rendus solidaires de l'arbre primaire au moyen de pignons réducteurs.

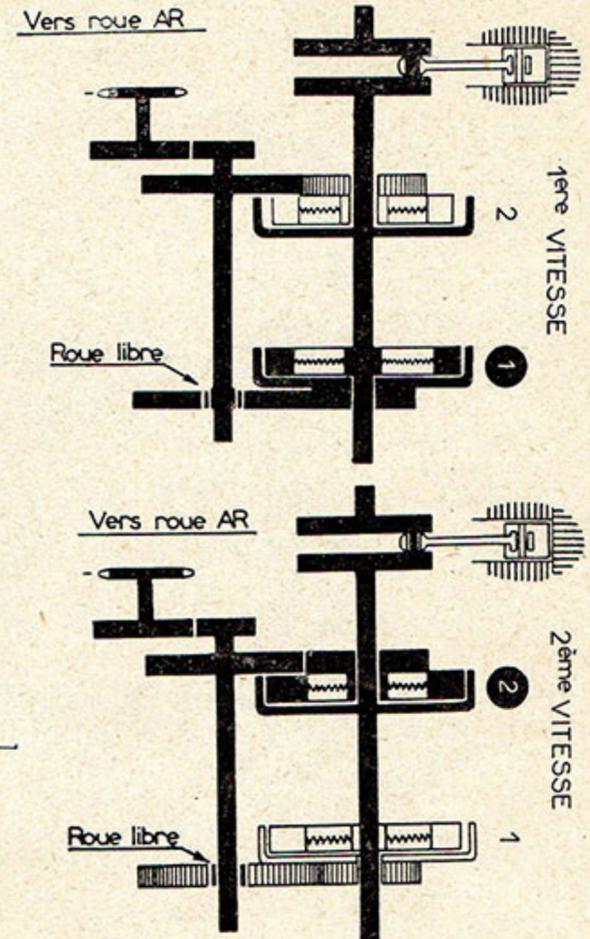
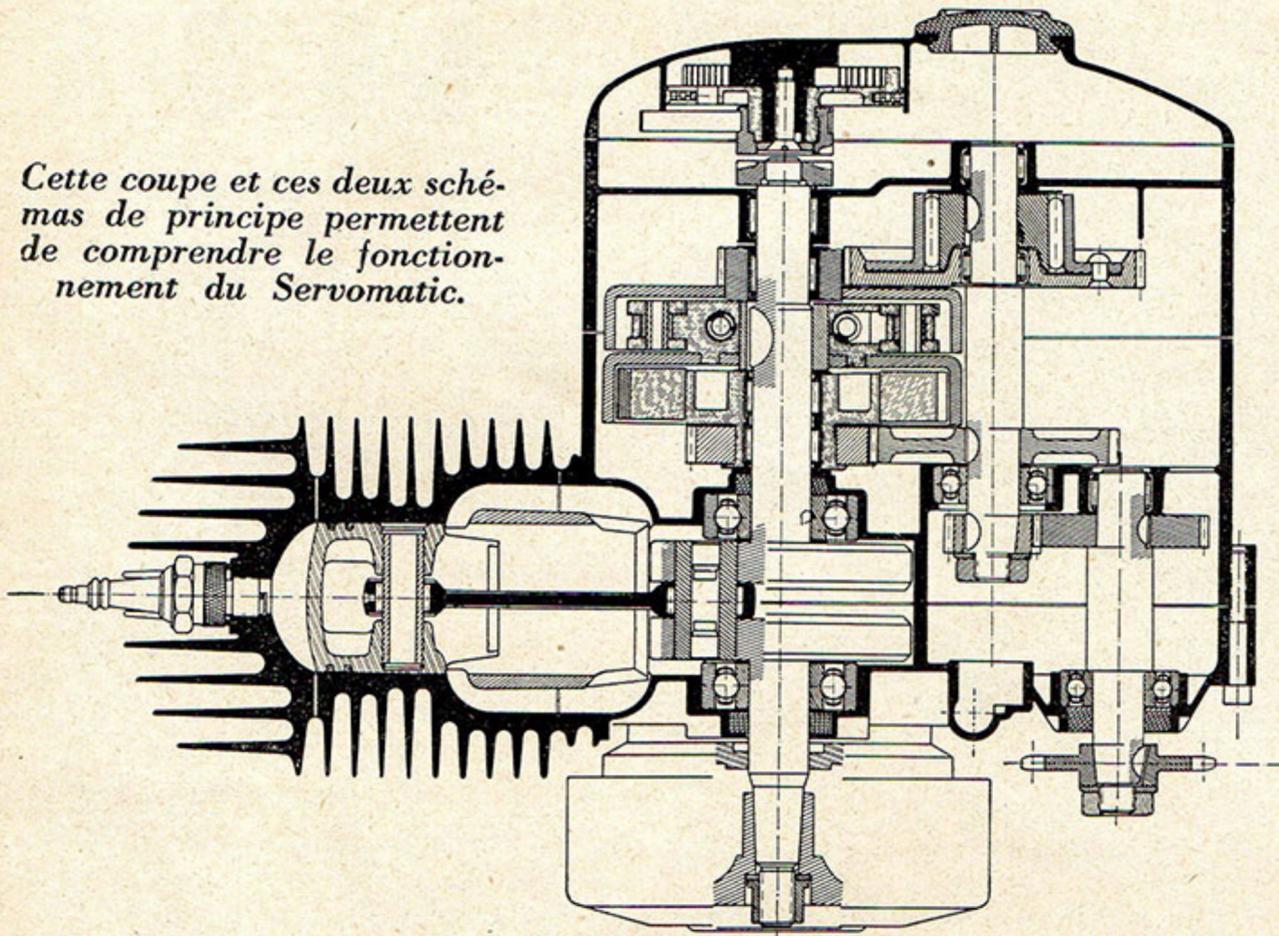
Dès que le moteur tourne, en accélérant légèrement, on lui fait atteindre un régime suffisant pour que les masselottes de première en s'écartant transmettent le mouvement à la cloche qui, à son tour, entraîne l'arbre primaire. Le scooter démarre.

Le pignon réducteur de la première vitesse étant monté (côté arbre primaire) sur un moyeu à rampes et des galets, il se mettra automatiquement en roue libre si l'arbre primaire vient à tourner

Le Cabri 98 cm³



Cette coupe et ces deux schémas de principe permettent de comprendre le fonctionnement du Servomatic.



plus vite que ledit moyeu. Et c'est ce qui arrive lorsque les masselottes de deuxième vitesse (entraînées par l'arbre primaire) viennent s'appliquer sur la cloche de deuxième (clavetée sur le vilebrequin).

Les pignons réducteurs donnent, bien entendu, des démultiplications différentes.

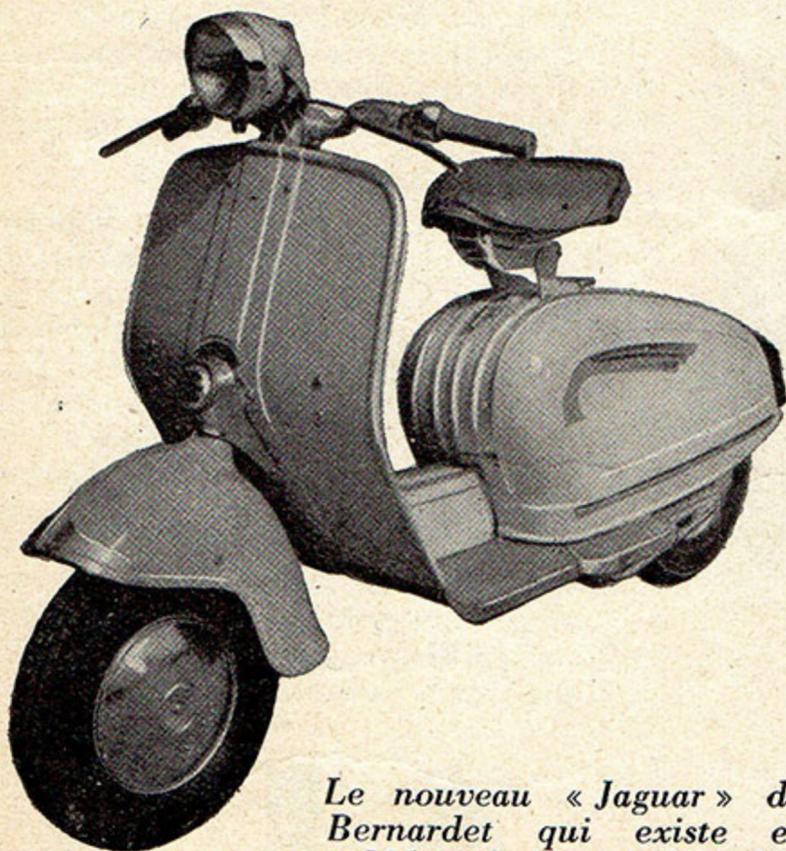
Les passages de première en seconde et de seconde en première se font automatiquement, sans que le pilote ait à intervenir, et tou-

jours en temps opportun puisqu'ils s'opèrent en fonction du nombre de tours-minute et du couple-moteur.

Sur les moteurs à quatre vitesses, il existe deux groupes de deux embrayages à masselottes : d'une part la première et la seconde (ville), d'autre part la troisième et la quatrième (route). Une commande par poignée tournante permet au pilote l'utilisation de l'un des deux groupes Servomatic ville ou route. Les quatre vitesses sont

donc automatiques deux par deux sur chaque mécanisme.

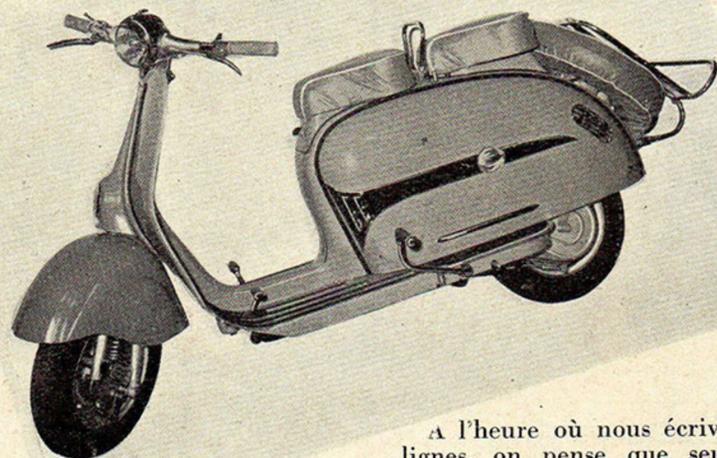
Après le Cruiser Ducati, le Hobby D.K.W., Bernardet a donc réalisé un scooter à boîte automatique. Nous voyons par ailleurs Terrot nous présenter un 3 vitesses à pré-sélection. Une tendance se manifeste donc pour doter nos scooters des perfectionnements techniques les plus modernes. Ce qui ne peut que contribuer à leur plus grande diffusion.



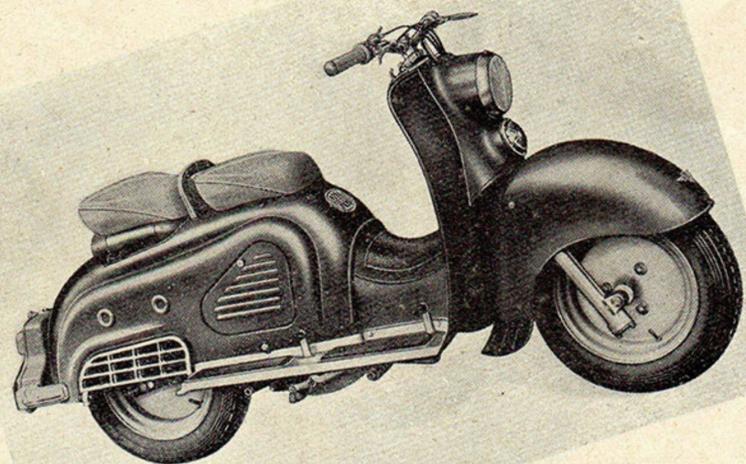
Le nouveau « Jaguar » de Bernardet qui existe en 125 cm³ et en 200 cm³.



DÜRKOPP



Le mouvement scootériste commence seulement à prendre en Allemagne une certaine importance. Depuis plusieurs années déjà Vespa et Lambretta construisent outre-Rhin sous licence dans les usines Hoffmann et N.S.U. respectivement. D'autres constructeurs de motocyclettes sont venus au scooter. L'un des premiers (et des plus importants) est Zündapp. D'autres ont été séduits par la formule et d'autres le seront.



ZÜNDAPP

ALLEMAGNE

Les caractéristiques des moteurs sont les suivantes :

150 cm³ : Deux temps. Alésage 57 mm. Course 58 mm. Cylindrée exacte 146 cm³. Taux de compression 6,7 à 1. Puissance 7,4 CV à 4.700 t/m. Boîte formant bloc avec 4 rapports commandés par sélecteur à double branche

200 cm³ : Deux temps. Alésage 64 mm. Course 62 mm. Cylindrée exacte 198 cm³. Taux de compression 6,3 à 1. Puissance 10,8 CV à 5.600 t/m. Boîte formant bloc avec 4 rapports commandés par sélecteur à double branche

T. W. N. CONTESSA : Moteur 2 temps à double piston. Alésage 45 x 2. Course 62. Cylindrée 197 cm³. Puissance 10,4 CV à 4.800 t/m. Démarreur électrique. Boîte 4 vitesses. Sélecteur au pied. Fourche et suspension arrière oscillantes à amortisseurs télescopiques. Pneus 3,50 x 10. Réservoir 11 litres. Consommation 2,7 l. aux 100 km. Poids 149 kg.

LE HOBBY DE D.K.W. : Moteur deux temps monocylindre. Alésage 45 mm. Course 47 mm. Cylindrée 74,8 cm³. Taux de compression 6 à 1. Puissance 3 CV à 5.000 t/m. La particularité du Hobby est de posséder un variateur de vitesses donnant toutes les démultiplications possibles depuis 24,4 à 1 jusqu'à 8,33 à 1. Le principe est basé sur la variation des diamètres des deux poulies supportant la courroie de transmission primaire.

LE DIANA DURKOPP : Moteur deux temps monocylindre. Alésage 64 mm. Course 81 mm. Cylindrée 194 cm³. Taux de compression 6,8 à 1. Puissance 9,5 CV à 5.500 t/m. Refroidissement par turbine. Volant magnétique Noris 30 W. Réservoir 12,6 litres. Transmissions primaire et secondaire par chaînes encloses. Boîte 4 vitesses commandées par sélecteur. Système de remise au point mort en appuyant sur le kick-starter. Châssis double à l'avant, cadre en tubes démonta-

bles (à l'arrière). Fourche à roue tirée. Suspension arrière oscillante.

L'ISARIA : Des trois modèles fabriqués par cette marque, 125, 150 et 200 cm³, seuls les deux derniers pourraient avoir quelque chance de pénétrer en France. Voici leurs caractéristiques principales :

150 cm³ : Moteur monocylindrique deux temps avec boîte à 3 vitesses commandées par sélecteur. Puissance 6,7 CV. Pneus de 4,00 x 8. Réservoir de 12 litres.

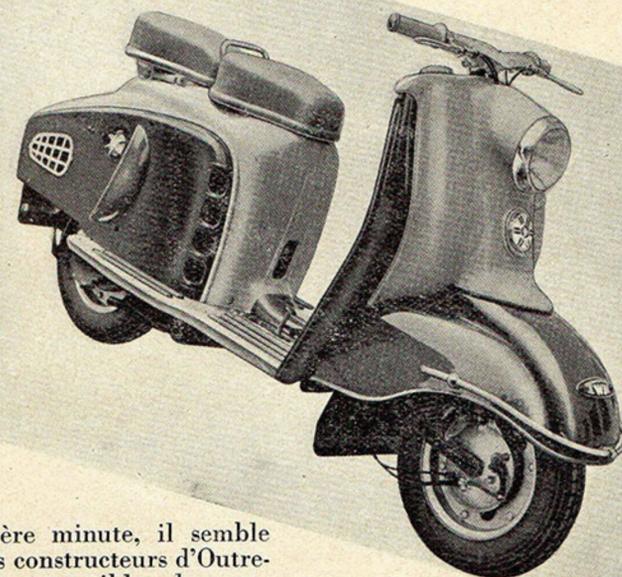
200 cm³ : Moteur monocylindrique deux temps avec boîte à 4 vitesses commandées par sélecteur. Puissance 9,5 CV. Pneus de 4,00 x 10. Réservoir de 12 litres. Transmission par chaîne. Le 200 cm³ existe en deux versions : le T.55 à démarrage par kick-starter et le TA.55 avec démarreur électrique.

LA MAICOLETTA : De la même firme, nous connaissons déjà le Maicomobil qui est, aux dires de ses constructeurs, une « automobile à deux roues ». Cette année, Maico expose à la Porte de Versailles la Maicoletta, qui est un vrai scooter à cadre ouvert. Il existe en deux modèles : 175 et 250 cm³.

175 cm³ : Moteur deux temps, 1 cylindre. 174 cm³. Taux de compression 7,5 à 1. Puissance 9 CV à 5.200 t/m. Boîte 4 vitesses commandées par sélecteur. Démarreur électrique. Carburateur Bing. Cadre à tube central avec fourche télescopique à l'avant et suspension arrière oscillante avec amortisseur hydraulique. Freins moyeux centraux. Roues avec pneus de 3,25 x 14. Réservoir de 12 litres.

250 cm³ : Moteur deux temps, 1 cylindre. Alésage 67 mm. Course 70 mm. Cylindrée 247 cm³. Taux de compression 7,8 à 1. Puissance 14 CV à 5.100 t/m. Boîte 4 vitesses commandées par sélecteur. Démarreur électrique. Carburateur Bing. Toutes les autres caractéristiques sont identiques à celles de la Maicoletta 175.

TWN

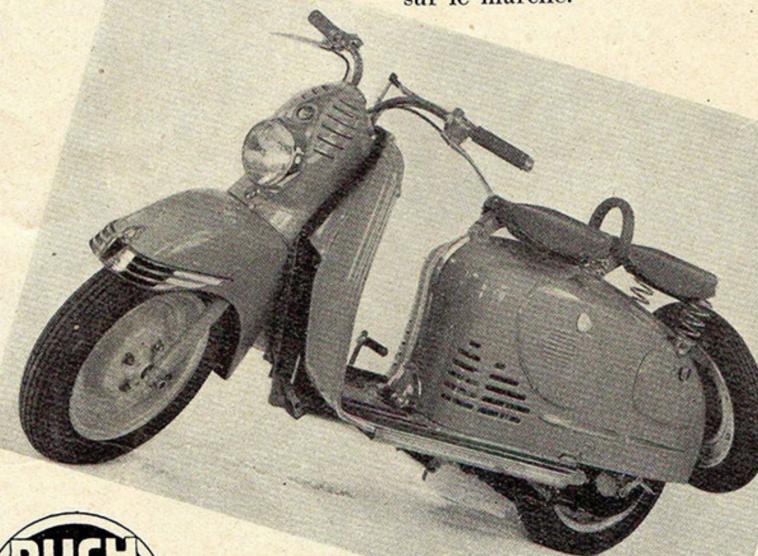


En dernière minute, il semble que d'autres constructeurs d'Outre-Rhin soient susceptibles de prendre part à l'Exposition de la Porte de Versailles. Dans notre numéro de compte rendu du Salon, nous vous donnerons tous les détails des modèles intéressants présentés au Salon.

Le Puch 1956 n'a subi aucun changement par rapport au modèle antérieur. Ce scooter ayant

donné entière satisfaction à de nombreux usagers, les usines autrichiennes ont décidé d'en poursuivre la fabrication en lui conservant ses caractéristiques présentes.

Élégance, puissance et rendement, telles sont les principales qualités du Puch. Ajoutons à cela un confort absolu et un coût-kilomètre très réduit qui en fait un des plus économiques 125 qui soit sur le marché.



PUCH

AUTRICHE

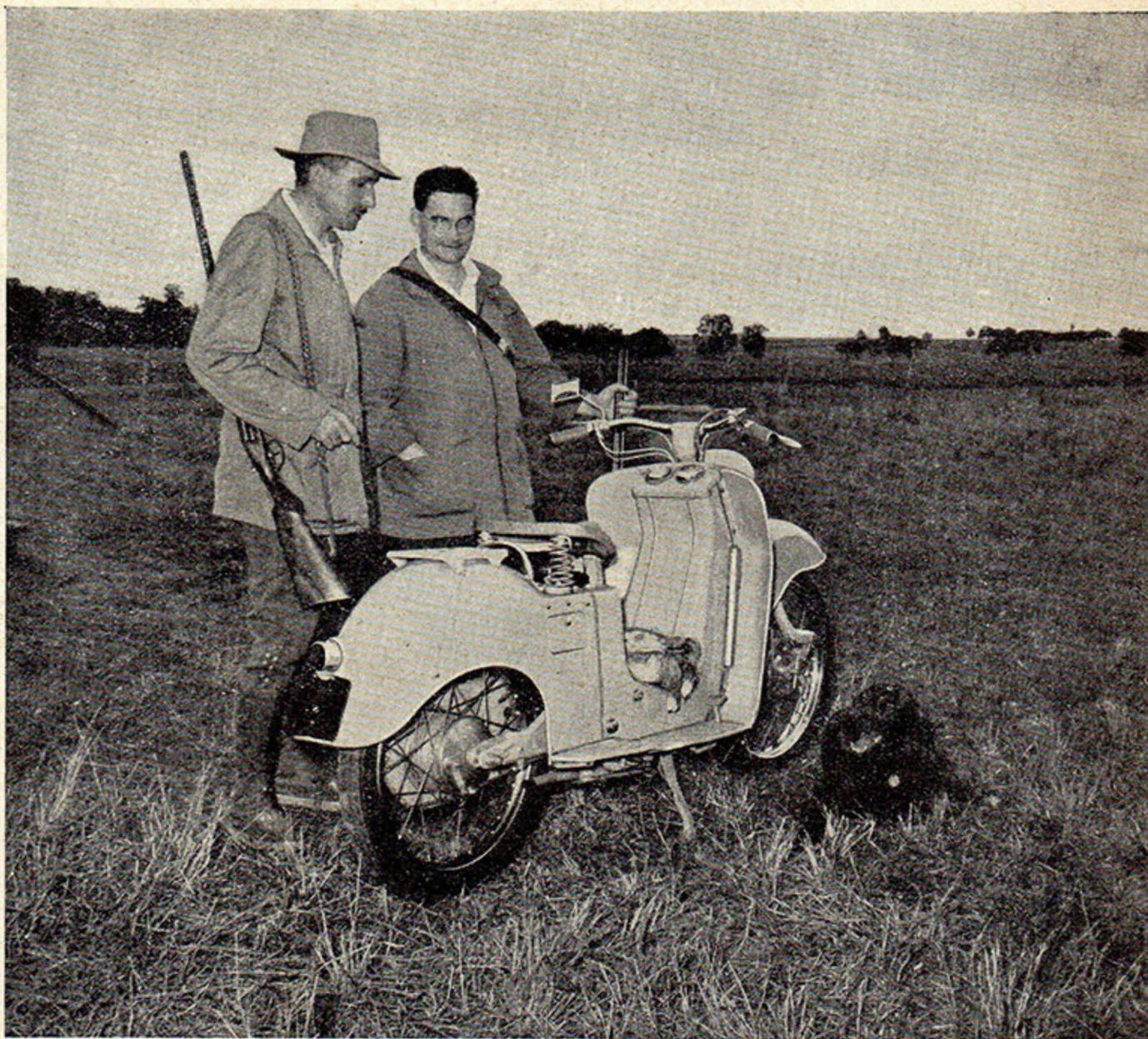
POLO

Langhi

M. Remondini (père) auquel on doit tant de belles réalisations dans le domaine du deux-roues, nous a affirmé à diverses reprises que son Polo, réunissant tous les avantages du scooter et de la moto, pourrait fort bien être considéré comme une anticipation de ce que sera la motocyclette de l'avenir.

Les tendances actuelles de la construction semblent lui donner raison. Déjà les carénages, après la compétition, sont en train de conquérir la série. Le cadre ouvert a fait ses preuves et la commodité qu'il représente tend à l'imposer de plus en plus. Malgré les affirmations d'un secteur de la clientèle, une moto ne se conduit pas avec les genoux et nous n'en voulons comme preuve que les acrobaties auxquelles se livrait le fils Remondini pilotant un Polo au cours d'une présentation à la presse.

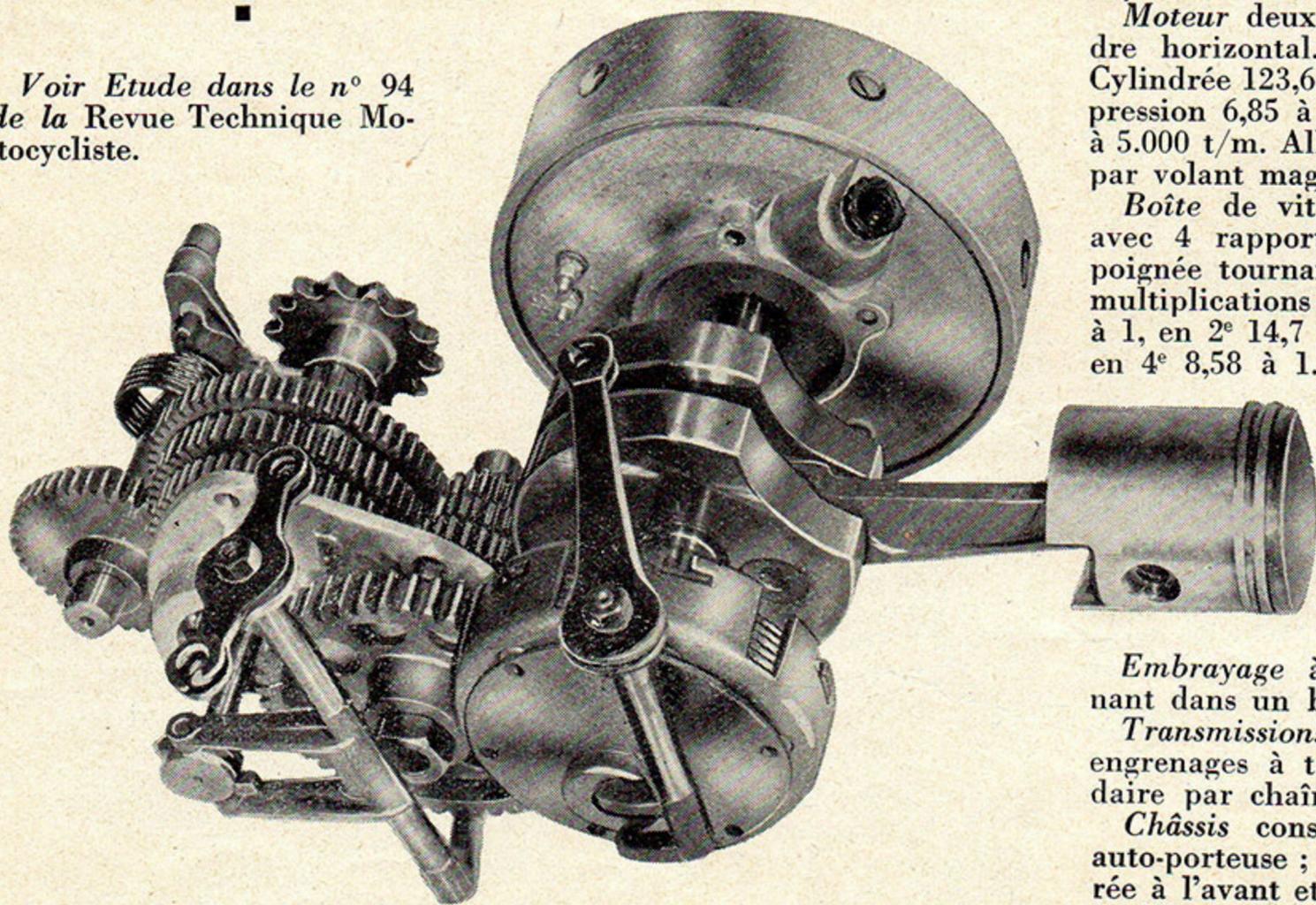
■
Voir Etude dans le n° 94 de la Revue Technique Motocycliste.



Voici les principales caractéristiques de ce scooter.

Moteur deux temps à un cylindre horizontal. Alésage 54 mm. Cylindrée 123,6 cm³. Taux de compression 6,85 à 1. Puissance 6 CV à 5.000 t/m. Allumage et éclairage par volant magnétique.

Boîte de vitesses formant bloc avec 4 rapports commandés par poignée tournante au guidon. Démultiplications finales : en 1^{re} 22,8 à 1, en 2^e 14,7 à 1, en 3^e 10,8 à 1, en 4^e 8,58 à 1.

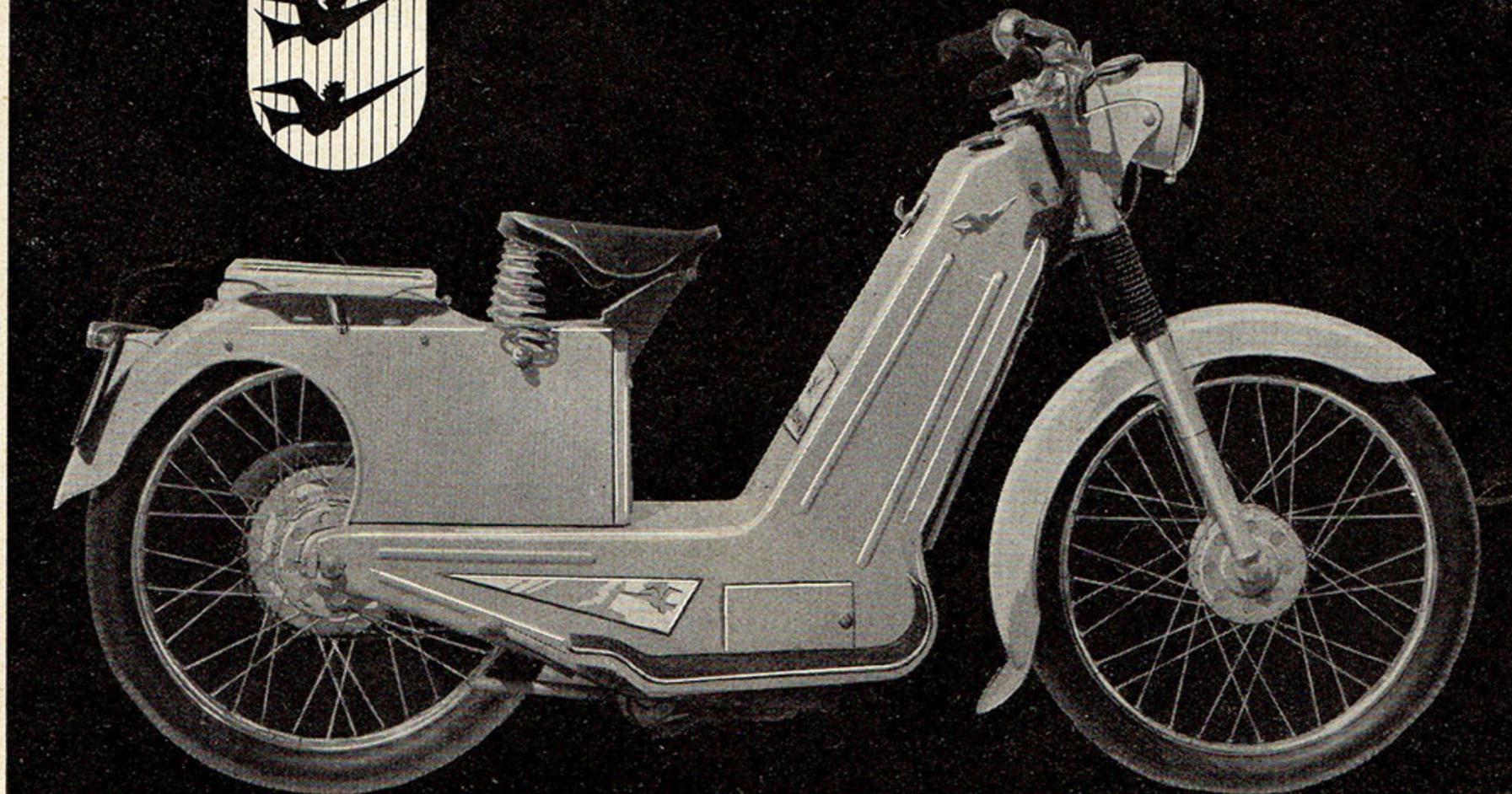


Embrayage à disques fonctionnant dans un bain d'huile.

Transmissions : primaire par engrenages à taille droite, secondaire par chaîne sous carter.

Châssis constitué d'une coque auto-porteuse ; fourche à roue tirée à l'avant et suspension arrière oscillante.

Paloma



Paloma concentre sa production sur le scooter 125 cc.

Deux modèles de scooters sont exposés sur le stand Paloma :

(Les Paloma ont été étudiées dans le n° 98 de notre revue).

Le type P. 1250

Moteur Paloma à 2 temps, cylindre aluminium chemisé, monopiston, double transfert, balayage à courant continu. Volant magnétique 38 watts, prise de masse permettant l'arrêt du moteur au guidon. Boîte à 3 vitesses, commandées à la main. Freins à corps plein de 125 mm. Accouplement élastique de la roue arrière. Pneus montés sur roues en alliage léger de 25 x 300. Réservoir de 7 litres. Commande de starter et de robinet d'essence à main. Vitesse 75 kmh. Consommation 2,5 litres.

Le type P. 1250 L.

Mêmes caractéristiques que le modèle ci-dessus. Il est livré avec un enjoliveur de garde-boue avant, des pare-jambes et une grille de protection moteur.

La carrosserie des deux modèles Paloma se compose d'une coque d'une seule pièce en tôle d'acier roulée ou pliée, ne comportant pas d'embouti.

Cet ensemble porté, soudés par points, le tablier de protection et les marchepieds, le tube de direction, la partie arrière de la carrosserie avec son support de selle et le carter de chaîne.

Dans la partie avant oblique de cette coque, est logé le réservoir d'essence de 7 litres en tôle roulée.

Dans la partie inférieure, qui forme tunnel, se trouve le moteur Paloma 125 cc.

Les garde-boue sont du type courant mais la moitié avant du garde-boue arrière se trouve enfermée à l'intérieur du carénage.

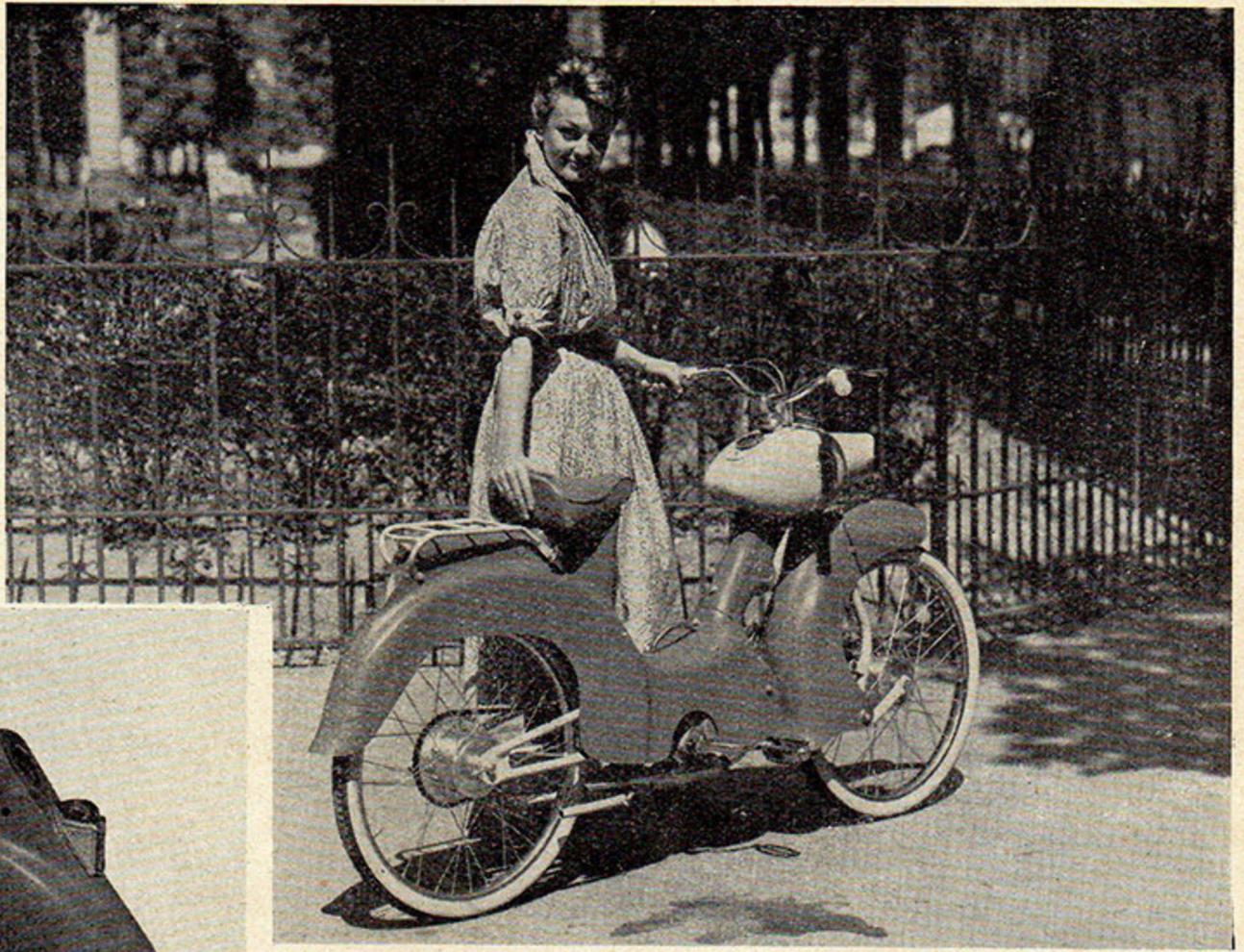
La selle est en caoutchouc moulé à double épaisseur et prend appui sur deux ressorts hélicoïdaux à spires progressives.

Sous le support de selle, en avant, un coffre à outils a été prévu.

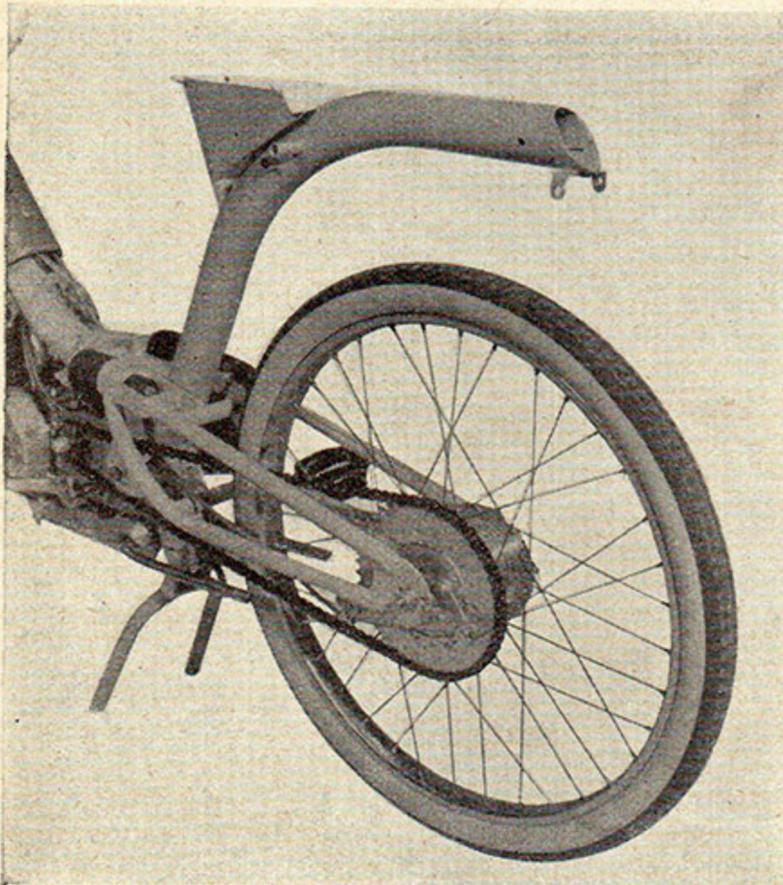
Le porte-bagages renforcé peut recevoir un siège arrière.

Sur la partie avant de la carrosserie existe un crochet destiné à maintenir un sac ou une serviette.

ONDINE



*L'élégance de l'Ondine attirera sans aucun doute la clientèle féminine.
Ci-dessus : coque arrière en plastique.
Ci-dessous : deux blocs caoutchouc travaillant à la compression, assure l'élasticité de la suspension arrière.*



Le cyclo-scooter Ondine que présentent les établissements Lucer possède les avantages du cyclomoteur et les qualités du scooter.

Il est léger, maniable, facile à conduire comme un cyclomoteur.

Il est propre, élégant, confortable comme un scooter.

Le moteur est un F.T.K. Himo de fabrication sarroise. C'est un monocylindre 2 temps d'une cylindrée de 48 cc (donc l'Ondine n'est pas soumise à l'immatriculation), qui développe 2 C.V. à 5.000 t/m. Bloc moteur à 2 vitesses commandées par poignée tournante. Pédalier incorporé avec transmission sur la roue arrière par une seule chaîne. L'avantage de la chaîne unique est de rendre plus aisés les démontages de la roue AR et de supprimer les tendeurs de la chaîne de pédalier courants sur les autres cyclomoteurs.

La particularité la plus saillante de l'Ondine est son carénage en plastique renforcé verre Polyester. Ce carénage est composé d'une armature de verre textile représentant 50 % de son poids et d'une résine thermo-durcissable de la classe Polyester.

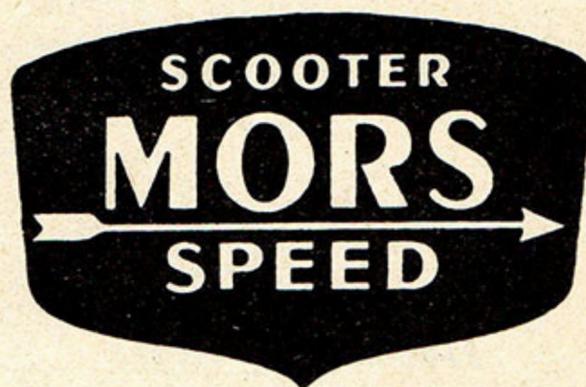
Utilisés en Amérique depuis plus de dix ans dans la construction aéronautique, et depuis deux ans par plusieurs carrossiers, les plastiques renforcés verre Polyester possèdent des qualités extraordinaires de résistance mécanique et chimique. Grâce à son élasticité, cette matière supporte sans déformation des chocs que ne saurait admettre la tôle d'acier.

L'Ondine est intégralement suspendue : à l'avant nous trouvons une moderne fourche à balanciers sur anneaux Neiman, et à l'arrière une suspension par bras oscillants.

Le réservoir de carburant placé à l'avant dans le prolongement du phare, est d'une ligne très heureuse dont l'élégance est rehaussée par le compteur encastré dans la partie supérieure.

Une selle en caoutchouc-mousse apporte un appoint de valeur au confort général de l'Ondine.

QUEL SERA LE PROGRAMME



EN 1956 ?

Les revues spécialisées comme la R.T.M. apportent un soin tout particulier à bien renseigner l'utilisateur afin de le guider dans le choix qu'il ne manquera pas de faire au moment du Salon.

Dans les semaines qui précèdent l'exposition de la Porte de Versailles, nos rédacteurs courent aux sources d'information afin de recueillir le plus de renseignements possibles sur les nouveautés que présenteront les constructeurs.

Nous savons qu'il existe des projets chez Mors-Speed, mais une semaine avant la parution de ce numéro, on ne put nous donner aucune précision.

« Nous vous donnerons un communiqué pour le numéro suivant » fut-il répondu à nos questions.

Et on ajouta qu'au Salon seraient exposés les mêmes modèles que l'an dernier.

C'est donc le Speed 115 cc que nous reverrons aux côtés du « Paris-Nice » 125 cc maintes fois évoqué dans ces colonnes.

Rappelons brièvement les caractéristiques principales de ces deux scooters :

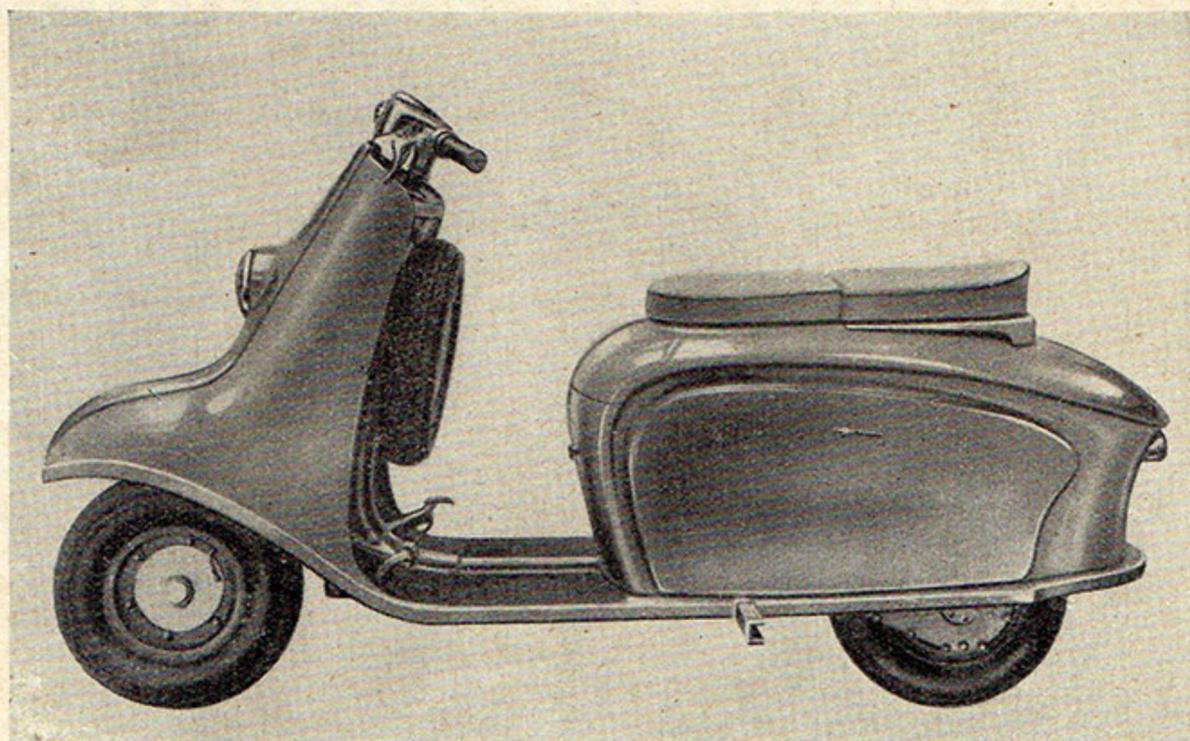
Speed 115 : Moteur monocylindrique 2 temps. Alésage : 54 mm. Course : 50 mm. Cylindrée : 114,5 cc. Taux de compression : 6 à 1. Puissance : 3,8 C.V. à 4.500 t/m. Boîte semi-bloc à 2 vitesses commandées par deux pédales au ta-

lon. Châssis en Alpax et carrosserie constitué d'un élément AR en tôle d'acier emboutie et soudée. Suspension arrière oscillante avec deux ressorts hélicoïdaux. Fourche télescopique avec anneaux Neiman. Réservoir d'essence à l'avant d'une contenance de 7 litres.

Etude dans le n° 61 de la RTM.

Paris-Nice : Moteur monocylindrique 2 temps. Alésage : 52 mm. Course : 58 mm. Cylindrée : 123 cc. Taux de compression : 6,5 à 1. Puissance : 6 C.V. à 4.600 t/m. Bloc-moteur à 3 vitesses commandées par sélecteur à pédale double. Châssis en tube d'acier de forte section et carrosserie en tôle d'acier emboutie. Suspension AR oscillante avec bloc de caoutchouc spiral contenant un ressort à boudins. Fourche type à parallélogramme avec anneaux Neimann. Réservoir d'essence à l'arrière d'une contenance de 7,5 litres.

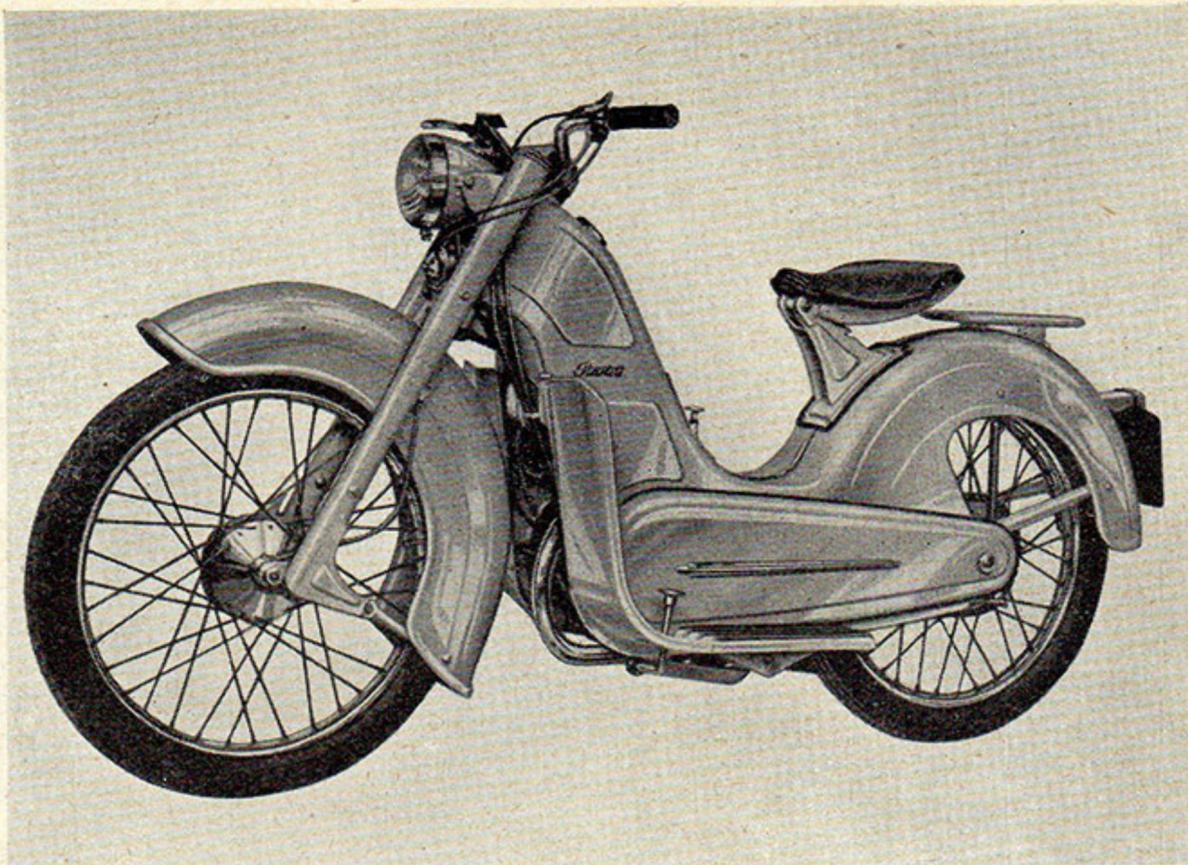
Etude dans le n° 87 de la RTM.



Croissance de la **STARLETT**

chez

Monet Goyon
Koehler Escoffier



Pour la première fois est présentée au Salon de la Porte de Versailles une Starlett propulsée par un Villiers 2 temps d'une cylindrée de 115 cm³. Cette augmentation de cylindrée — qui se traduit évidemment par une plus grande puissance — permettra sans aucun doute l'utilisation en duo de la nouvelle Starlett.

Bien que n'étant pas exposée sur le stand de la marque au Salon de cette année, la Starlett 98 cm³ n'en demeure pas moins le cheval de bataille de Monet-Goyon et Koehler-Escoffier, dans la catégorie scooters cela s'entend.

Voici les principales caractéristiques de cette populaire machine :

Moteur : deux temps monocylindre, double transfert. Alésage 47 mm. Course 57 mm. Cylindrée 98 cm³. Taux de compression 7,2 à 1. Puissance 2,9 CV à 4.000 t/m. Allumage et éclairage par volant magnétique Coprema V.M. 17 de 30 W. Boîte de vitesses à 2 rapports commandés par poignée tournante au guidon. Démultiplications finales : en 1^{re} 16,29 à 1 et en 2^e 8,11 à 1.

Châssis : carrosserie coque formant châssis, réalisée entièrement en éléments de tôle emboutie assemblés par soudure électrique. Fourche avant télescopique avec correcteurs Grégoire. Roues de 550 × 42 avec freins tambours de 120 mm. de diamètre. (Etude dans le n° 78 de la R.T.M.)

Motobloc

poursuit la fabrication du Sulky

Les techniciens de la firme vichysoise Riva-Sport Industries ont abordé le problème du scooter en faisant appel à des solutions bien personnelles pour leur Sulky.

Ce « léger » se compose d'un cadre tubulaire ouvert très robuste, recouvert d'un carénage formant tunnel d'aération pour le refroidissement du moteur. Fourche à parallélogramme à l'avant. Pas de suspension arrière.

Un réservoir de carburant d'une contenance de 6 litres est placé à l'avant, ce qui contribue à une bonne répartition du poids. Les roues, de diamètre moyen, sont équipées de moyeux-freins centraux de 115 mm. Signalons encore

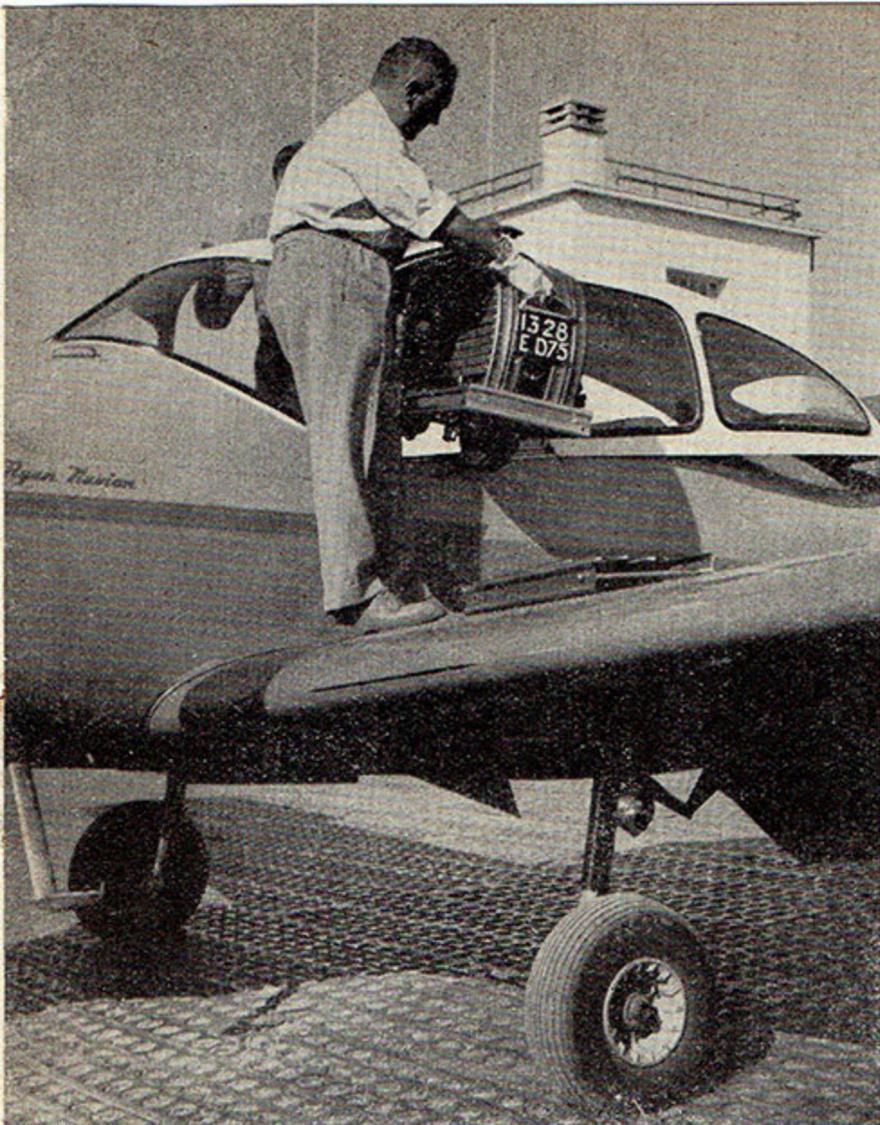
la selle Aurora en caoutchouc-mousse, un projecteur puissant, des garde-boue très enveloppants et d'amples marchepieds qui complètent le confort du Sulky.

Le moteur est le 100 cc A.M.C. type Mustang, 2 temps, 3 vitesses dont les caractéristiques sont les suivantes :

Monocylindre placé horizontalement. Alésage : 50 mm. Course : 50 mm. Cylindrée exacte : 98,175 cc. Taux de compression : 6,8 à 1. Puissance : 4,5 C.V. à 4.500 t/m. Culasse en alliage léger. Cylindre en fonte. Boîte de vitesses à 3 rapports commandés par poignée tournante. Volant magnétique Coprema de 40 w. 12 volts. Carburateur

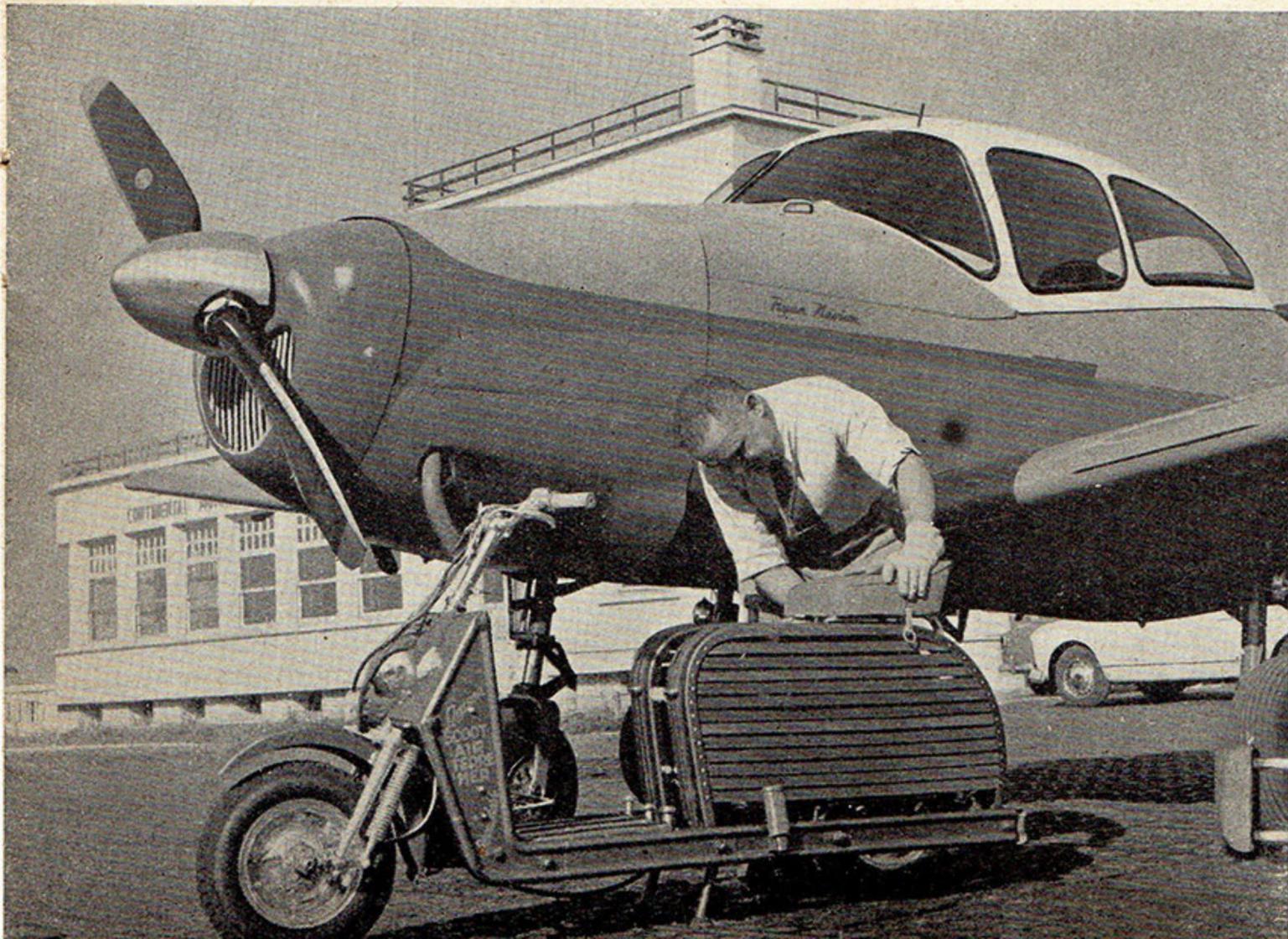
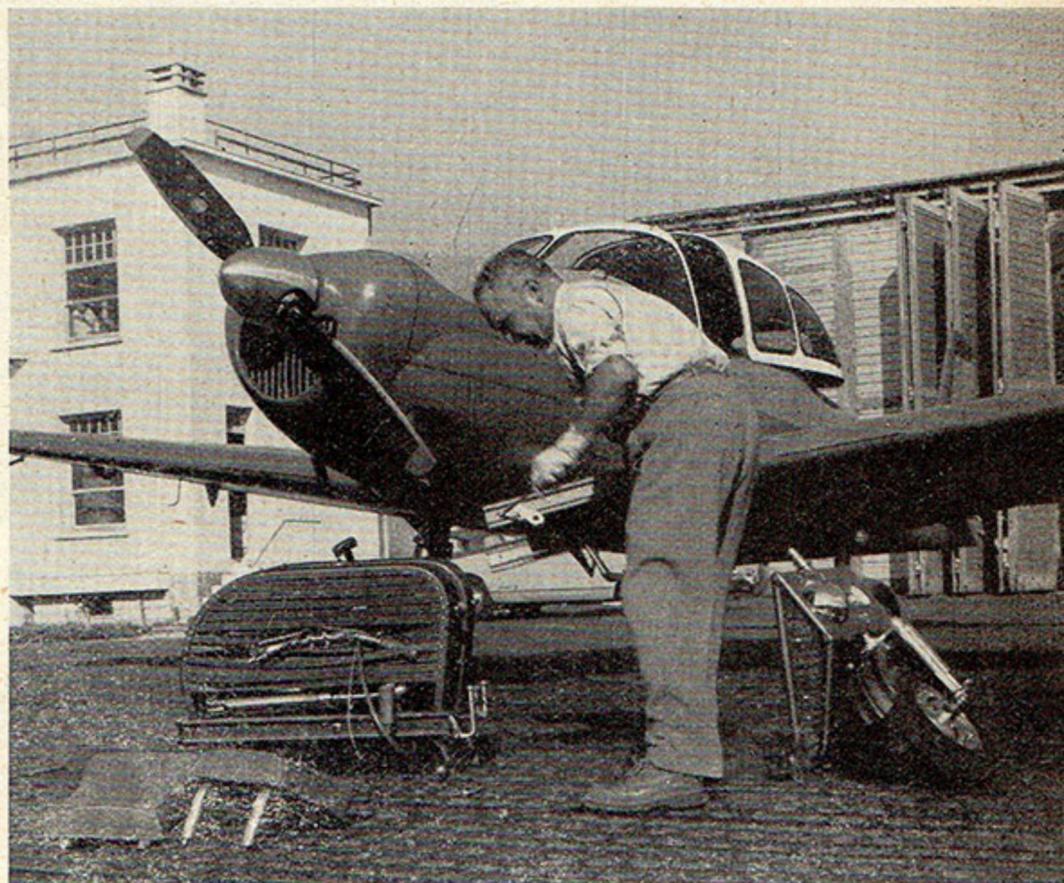
Gurtner type H 17. Transmission primaire par chaîne et transmission finale également par chaîne. Embrayage à disques fonctionnant dans un bain d'huile.

C'est avec un moteur de ce type monté dans un cadre de Sulky type Sporting, c'est-à-dire genre vélomoteur sans carénage, que les records depuis les 24 jusqu'aux 48 heures, en passant par les 1.000 2.000 km, etc... ont été cette année battus ou établis sur l'autodrome de Linas-Monthléry, à des moyennes situées aux alentours de 80 kmh. Ce seul fait en dit plus long sur les qualités du 98 cc A.M.C. type Mustang que toutes les descriptions. (Etude n° 97, R.T.M.)



Grâce au
SCOOT-AIR
 la liaison à terre
 est assurée par
 " les moyens du bord "

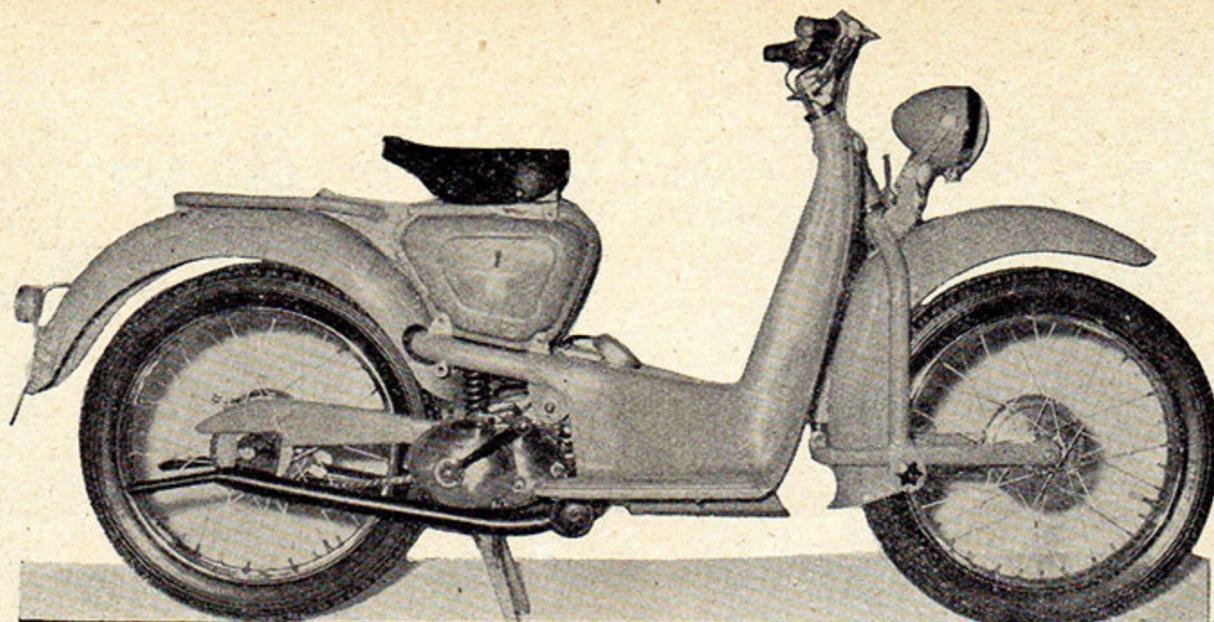
Nous avons essayé l'engin le plus curieux de tous ceux qui figurent au salon 55. Il s'agit du *Scoot-Air* que nous avons déjà présenté à nos lecteurs dans le n° 99 de notre Revue. La démonstration a été aussi rapide que convaincante : arrivé allègrement sur le terrain d'aviation de Toussus-le-Noble, à 60 km/h, le *Scoot-Air* a été démonté en 4 minutes 40" et logé dans la carlingue d'un avion. Un petit tour dans les airs, un remontage aussi rapide et... (c'est là que nous l'attendions) un départ dès la première traction sur le câble qui,



à la manière des moteurs de hors-bords, sert au démarrage du Comet 98 cc équipant le *Scoot-Air*. Nous croyons que voilà enfin un engin parfaitement au point pour servir de liaison entre l'avion, le navire et la terre. Il est, en plus de ses qualités de cycloptère, bien adapté pour être transporté dans le coffre d'une grosse voiture ou d'un camion.



Nos photos représentent M. Lefol et son *Scoot-Air* lors de la démonstration qu'il nous a faite à bord de l'avion de M. Jean Chatelain, directeur de la *Revue Technique*.



Macchi 125

AERMACCHI

Les usines aéronautiques Macchi, de Milan, ont réussi à importer en France depuis plusieurs années un certain nombre d'exemplaires de leur scooter à grandes roues, d'une facture originale.

Moteur : monocylindre 2 temps. Alésage : 52 mm. Course : 58 mm. Cylindrée : 123 cc. Taux de compression : 5,7 à 1. Puissance : 4,5 CV à 4.500 t/m. Boîte de vitesses formant bloc à 3 rapports commandés par poignée tournante.

Cadre : en tube et tôle emboutie. Fourche avant à balanciers (système à roue poussée) avec un élément hydraulique situé derrière le garde-boue avant. Suspension arrière oscillante. Roues chaussées de pneus 2,50 x 17. Réservoir situé sous la selle d'une contenance de 7 litres.

GALLETTO

Lorsqu'il y a quelques années, la firme italienne Guzzi lança son premier Galletto, ce compromis entre le scooter et la motocyclette, suscita des commentaires divers.

Un grand constructeur britannique, dont les 500 Twin satisfont une vaste clientèle de connaisseurs, a vu dans le Galletto le premier pas vers la formule de l'avenir.

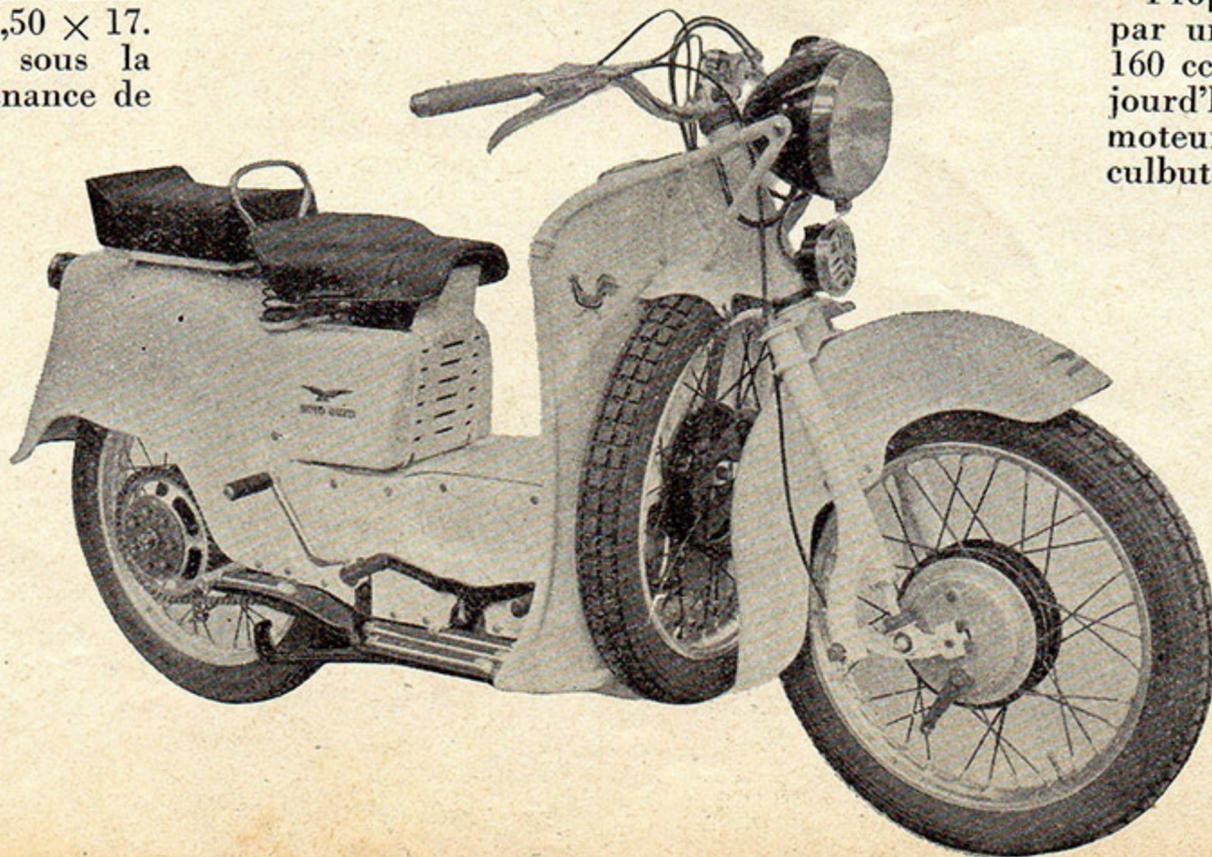
Le Galletto a aujourd'hui ses fervents admirateurs. Le seul et... important défaut de Galletto est de n'entrer dans aucune des catégories habituelles. Ses 192 cc effrayent le scootériste. Sa puissance n'est pas assez élevée au goût du motocycliste moderne.

Propulsé primitivement par un 150, puis par un 160 cc, le Galletto est aujourd'hui muni d'un bloc-moteur 192 cc, 4 temps à culbuteurs à 1 cylindre

ITALIE



MOTO GUZZI



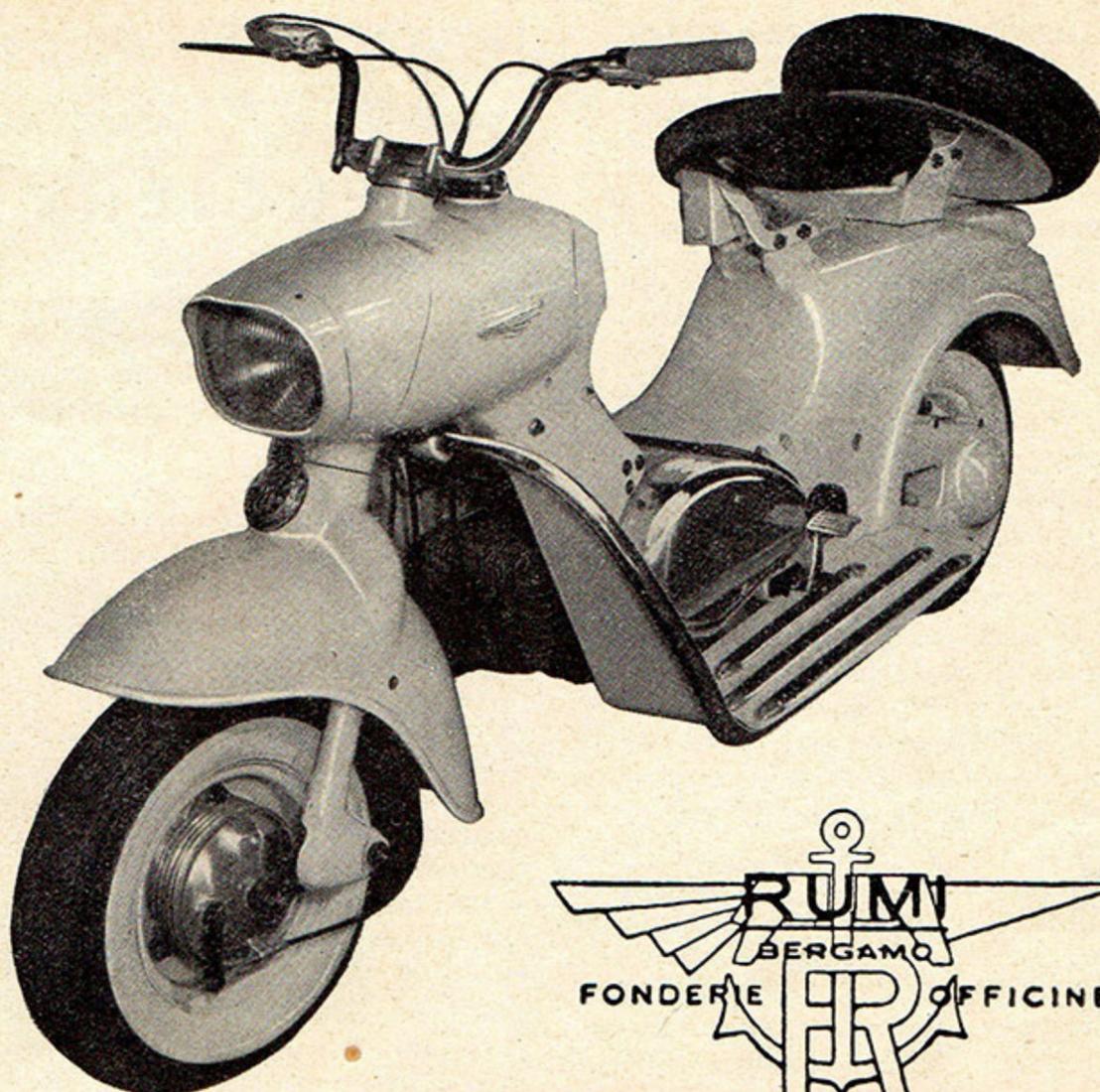
placé horizontalement. Alésage : 65 mm ; course : 58 mm ; taux de compression : 6 à 1 ; puissance effective : 7,5 C.V. à 5.200 t/m. Boîte de vitesses formant bloc avec 4 rapports commandés par un sélecteur à double branche. Allumage par batterie, mais, en cas de décharge de celle-ci, le démarrage est possible, un système ayant été prévu pour obtenir l'allumage directement sur la dynamo. Une simple manœuvre de la clef de contact donne l'un ou l'autre système d'allumage.

Châssis en tôle emboutie avec fourche avant à balanciers (roue poussée) et suspension arrière oscillante. Roues interchangeables de 17 pouces. Freins-tambours avant et arrière.

Réservoir de carburant dans le tablier avant d'une contenance de 9 litres pour une consommation de 2,5 litres aux 100 km. Réservoir d'huile sous la selle, contenance 3 litres.

Poids : 120 kg. environ.

**



LES productions des usines Rumi, de Bergamo (Italie) sont connues et appréciées des motocyclistes depuis déjà plusieurs années. Dès son apparition, le Formichino (Petite Fourmi), a séduit la jeunesse scootériste et les exemplaires dont l'importation a été autorisée ont immédiatement trouvé acquéreurs.

En voici les principales caractéristiques :

Moteur deux cylindres horizontaux, 2 temps, alésage 42 mm, course 45 mm, cylindrée 124,6 cm³, taux de compression 6,5 à 1, puissance 6,5 CV à 6.000 t/m.

Boîte de vitesses formant bloc, à 4 rapports commandés par sélecteur.

Allumage par volant magnétique.

Carburateur Dell'Orto, type U.A.15-S.

Transmissions : primaire par engrenages, secondaire par chaîne sous carter étanche.

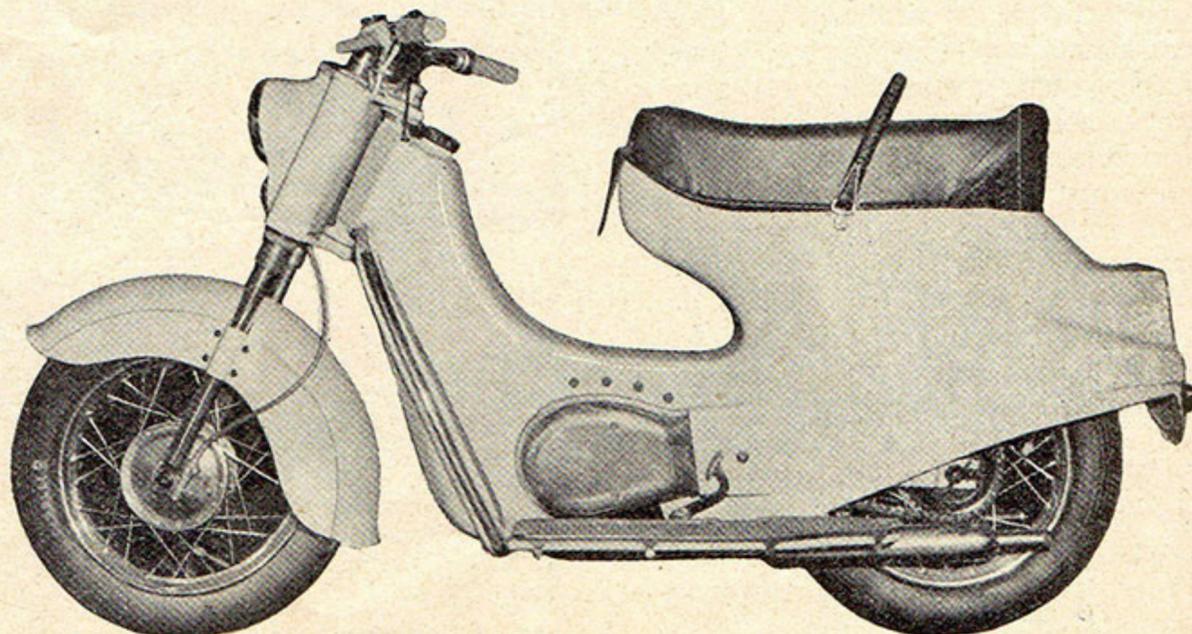
Embrayage à disques multiples travaillant dans un bain d'huile.

Châssis constitué de deux demi-coques en alliage léger coulé réunies par le moteur, avec suspension avant par fourche à roue poussée et suspension arrière oscillante. Réservoir placé à l'avant dans le prolongement du phare et d'une contenance de 6,5 litres.

Roues de scooter à jantes démontables et chaussées de pneus 4,00 x 8.

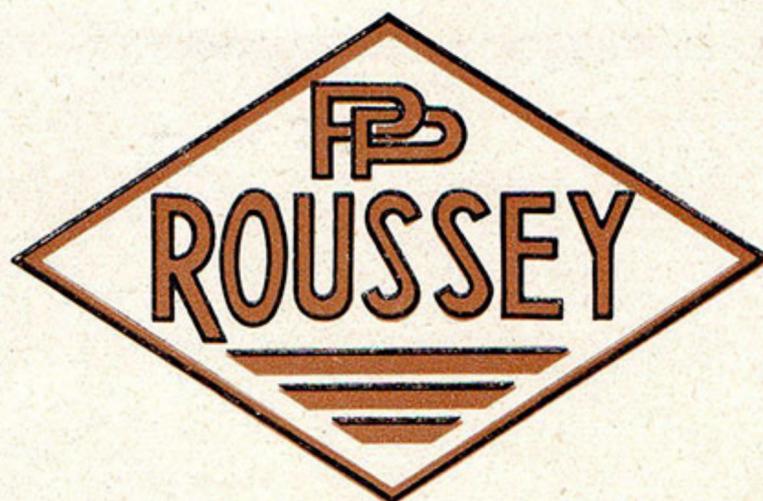
A côté de ses motocyclettes et de son Formichino, Rumi continue la fabrication de son scooter à grandes roues, le Scoiattolo (l'Écureuil).

Equipé d'un moteur du même type mais dont la puissance est seulement de 5 CV, le Scoiattolo peut être considéré comme une version luxe de Rumi apte au grand tourisme en solo ou en duo. Depuis deux ans, la marque livre à la demande un modèle muni d'un démarreur électrique.



RUMI

ÉTUDE DU SCOOTER



CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR :

Alésage : 60 mm
Course : 60 mm
Cylindrée : 170 cm³
Rapport vol. : 8,5/1
Régime : 5.500 t/m
Puissance : 9 CV à 4.700 t/m

REFROIDISSEMENT :

Par eau et circulation par thermosiphon

CARBURATEUR : BING Type : 24/1

Passage de gaz : 24 mm
Gicleur principal : 105
Gicleur d'aiguille : 2,68
Aiguille : 2° cran
Diffuseur : 5
Gicleur de ralenti : 60

EQUIPEMENT ELECTRIQUE :

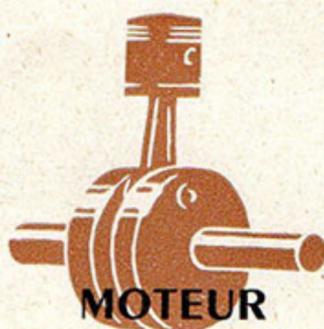
Volant magnétique : SAFI
Type : T. 40
Puissance : 25 watts
Tension : 12 volts
Avance à l'allumage : 5 mm
Bougie : MARCHAL CR 34 H ou FLOQUET 14 EL 4

EMBRAYAGE :

Disques garnis : 3
Disques lisses : 3
Nombre de ressorts : 6
Les disques de l'embrayage travaillent dans l'huile.

SUSPENSION AR

La suspension arrière est assurée par un bras oscillant constitué par un ressort hélicoïdal et par le carter contenant les transmissions primaire et secondaire et la boîte de vitesses.



MOTEUR

CARBURATEUR



PARTIE CYCLE

ÉQUIPEMENT ELECTRIQUE



BOITE

EMBRAYAGE



TRANSMISSION



SUSPENSIONS

RÉGLAGES ET JEUX

Cylindre : fonte et double transfert
Culasse : alliage d'aluminium
Piston : bombé 3 segments
Bielle : entre axe 120
Maneton : sur aiguille
Vilebrequin : en deux pièces, tournant sur 4 roulements à aiguilles
Kick starter : rapport. Un coup de pédale 2,5 tours de moteur

PARTIE CYCLE :

Freins de : 120 mm
Pneus de : 3,50/8
Poids : 96 kilos
Longueur hors tout : 1,85 mètre
Largeur hors tout : 0,70 mètre
Contenance du réservoir : 12 litres

BOITE DE VITESSES : Rapports :

1° $48/28 \times 18/24 = 2,66/1$
2° $14/28 \times 23/19 = 1,65/1$
3° Prise directe = 1/1

RAPPORTS FINALS :

1° vitesse : 11,5/1
2° vitesse : 7,15/1
3° vitesse : 4,35/1

TRANSMISSION PRIMAIRE :

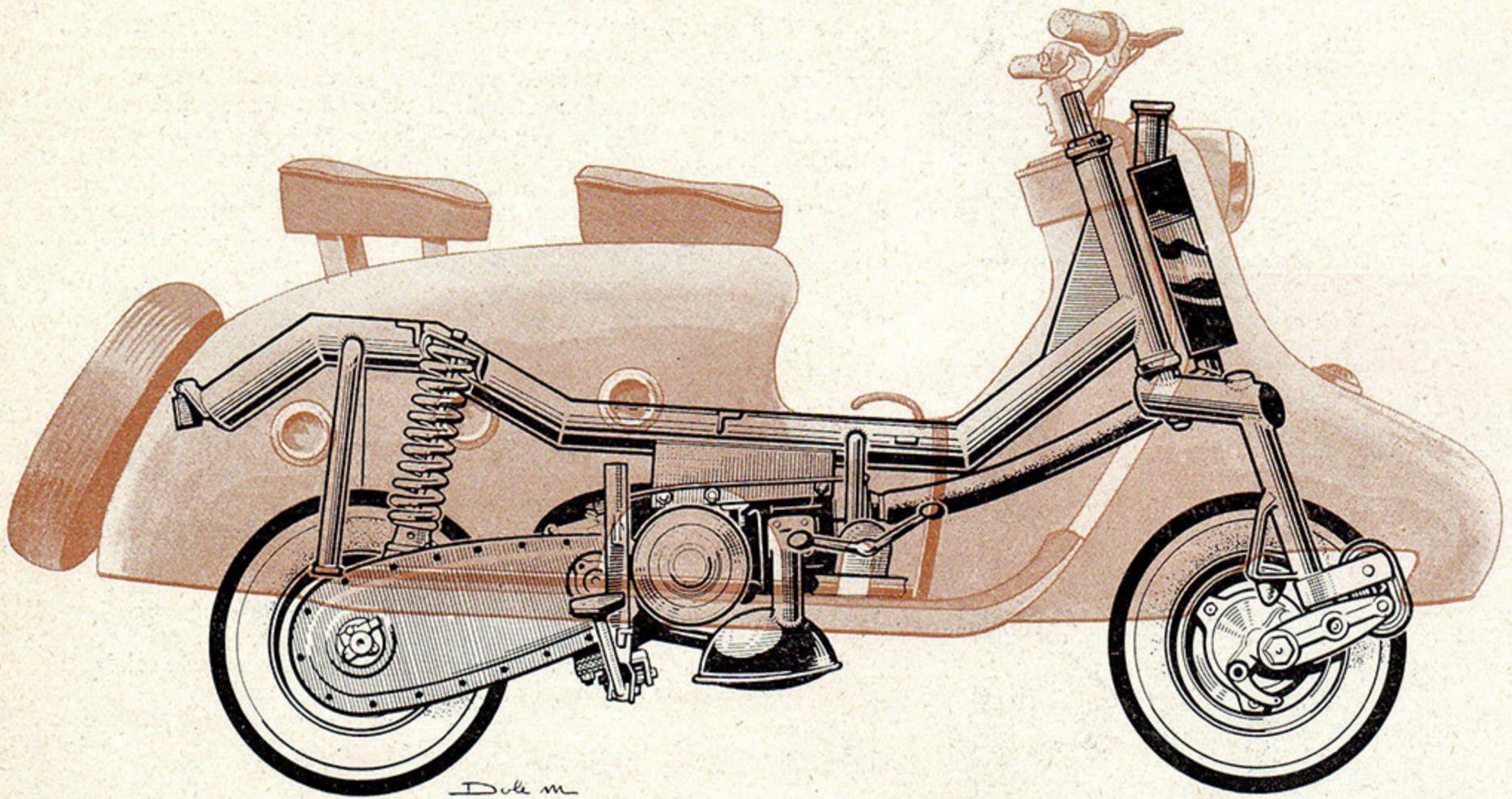
Type : à chaîne double de 9,52
Nombre de dents des pignons : 17 × 46

TRANSMISSION SECONDAIRE :

Type : à chaîne de 12,7
Nombre de dents des pignons : 15 × 24

SUSPENSION AV

A l'avant un balancier retenu par des anneaux Neiman est articulé sur un bras unique et une butée en caoutchouc limite la course dans les grandes amplitudes. Voir nos photos en fin de cet article.



LE CARACTÈRE PARTICULIER DU P. P. ROUSSEY

Dans le numéro 74 de la R.T.M. a paru un essai de ce scooter. Il s'agissait alors d'un prototype. Les chaînes de fabrication sont aujourd'hui quasiment installées dans l'usine P.P. Roussey d'Antony et incessamment la fabrication va commencer à une cadence que chacun espère importante.

Le scooter P.P. Roussey ne manque pas d'attirer la curiosité des visiteurs du Salon, car ses caractéristiques originales en font un véhicule plein d'attrait. Son système de refroidissement par circulation d'eau offre l'avantage d'assurer un fonctionnement du moteur avec des écarts de température bien moindres que ceux qui sont courants sur les moteurs à refroidissement par air, même avec turbine. De ce fait, le perlage de la bougie est ici chose inconnue et la vie de cet élément d'allumage dure au moins le double que sur un autre moteur. Mais là n'est pas le seul avantage de la circulation d'eau, car on ne trouve point ces vibrations d'ailettes qui augmentent sensiblement le bruit.

L'échappement étant fort bien amorti, les transmissions enfermées et fonctionnant dans l'huile, le P.P. Roussey ne produisant aucun bruit mécanique désagréable, nous sommes donc en présence d'un scooter plus silencieux que la plupart de ceux de sa catégorie. Et cette particularité le signale à l'attention d'un gros secteur de la clientèle.

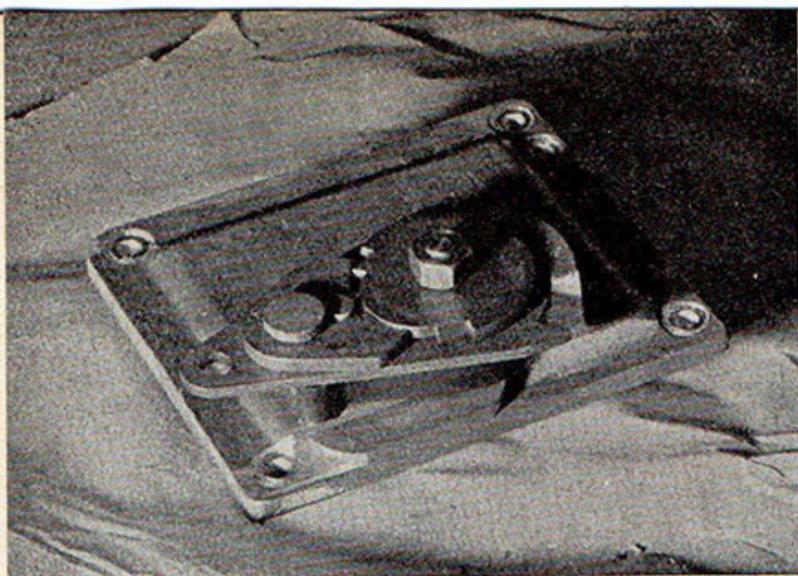
Les suspensions avant et arrière semblent correctes. Elles sont en tout cas fort bien conçues et doivent assurer un confort remarquable.

Châssis et carrosserie sont construits solidement. Le châssis proprement dit est constitué d'un seul tube quasiment horizontal de très forte section, s'incurvant vers l'arrière pour permettre le débattement de la roue et se relevant vers l'avant où il est soudé au tube de direction. Dans la partie centrale, ce tube principal comporte deux goussets, entre lesquels est logée la partie motrice, et deux arceaux transversaux qui supportent la carrosserie.

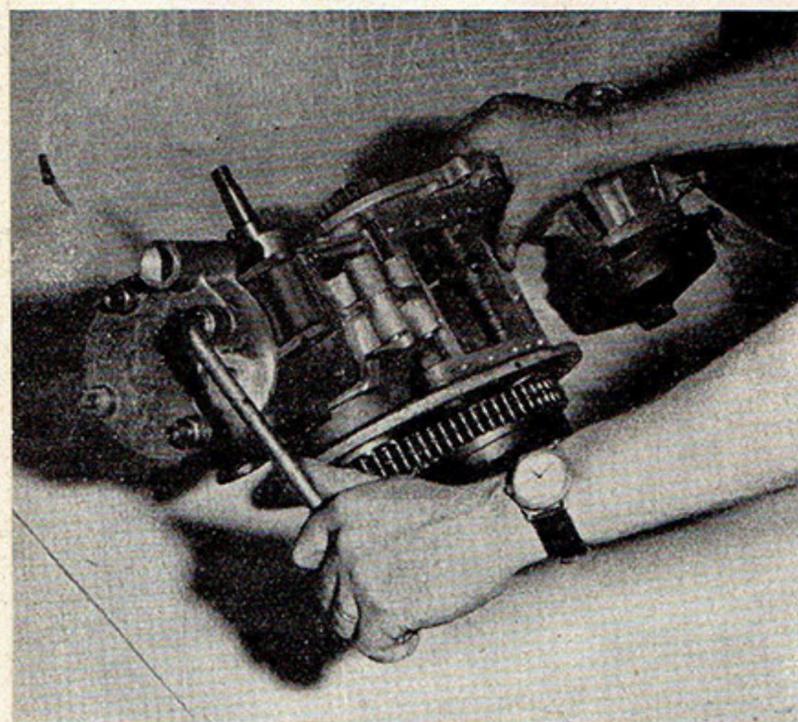
La carrosserie se compose de trois éléments : 1° le tablier et le plancher ; 2° le capot avant dans lequel est encastré le radiateur (contenance 3 litres) et recouvrant la roue et la direction ; 3° le capot arrière relevable pour permettre l'accès au moteur et supportant les deux sièges et la roue de secours.

Les roues sont des roues classiques de scooter, interchangeable, à jantes démontables, montées en porte-à-faux et chaussées de pneus 4,00×8 ou 3,50×8.

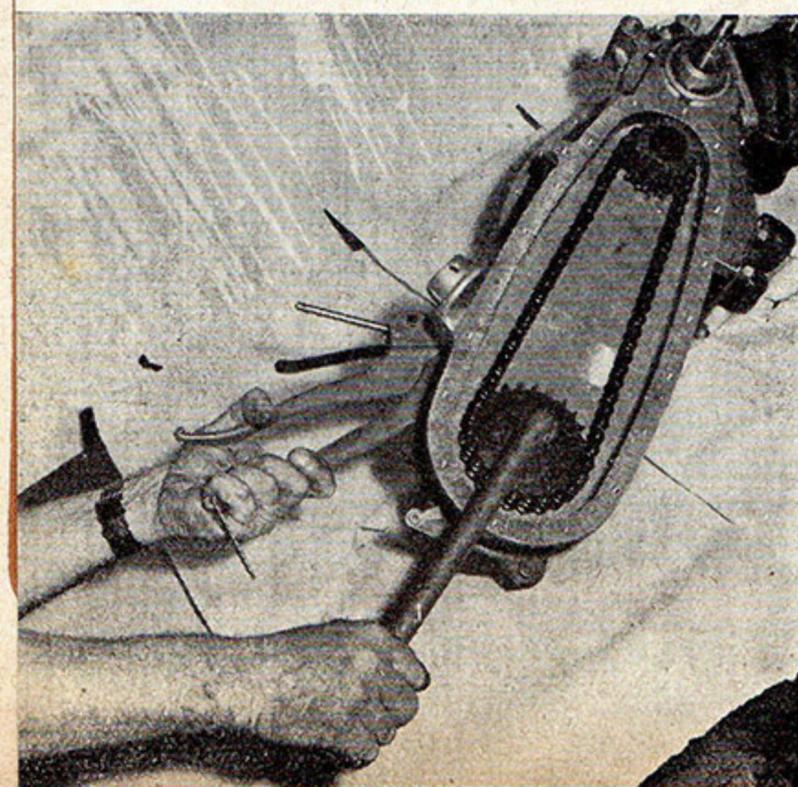
Un tableau de bord près de la tête de direction comporte le compteur de vitesse sur la droite et peut, le cas échéant, être complété par d'autres accessoires (montre, etc.).



Ci-dessus : le sélecteur est monté sur le couvercle de la boîte de vitesses. Il agit sur la fourchette de boîte au moyen d'un levier placé sous le couvercle et relié à la plaque dentée. - Ci-dessous : notre photo montrant la dépose de la culasse permet aussi de voir la transmission primaire et le dessus de la boîte de vitesses.



Ci-dessous : pour déposer la chaîne secondaire il est nécessaire d'enlever le grand pignon. Le tambour étant immobilisé avec un serre-volant, dévisser l'écrou de fixation du pignon et chasser l'axe de roue arrière. Il est alors très facile de dégager la chaîne du pignon de sortie de boîte, sans déposer ce dernier.



DÉPOSE DU MOTEUR

La dépose du moteur, ou plutôt du groupe motopropulseur, est une opération extrêmement simple. Placer le scooter sur deux supports disposés sous les marchepieds, au niveau du volant magnétique, c'est-à-dire en avant de la pédale de kick. Enlever la roue de secours et dévisser les deux écrous supérieurs qui fixent le support de roue sur le capot arrière. Ces écrous servent aussi à la fixation du capot sur une charnière placée à l'arrière du châssis. Dégager les vis et enlever le capot qui vient avec les deux sièges. Le châssis et le moteur se trouvent ainsi complètement dégagés.

Déposer le carburateur et la marmite d'échappement, débrancher le fil de lumière du volant magnétique, dégager le câble d'embrayage, dégager du sélecteur la tige de liaison avec la pédale de commande. Vidanger le circuit de refroidissement en retirant les conduites d'eau, celle du bas en premier.

Enlever les deux vis qui fixent le garde-boue arrière en caoutchouc sur le couvercle de boîte. Retirer la roue arrière. Enlever l'écrou de la tige montée dans le ressort de suspension arrière et dégager la tige du châssis en abaissant l'ensemble de carters.

Dégager l'extrémité du câble de frein arrière du tourillon de pédale ainsi que le câble de compteur branché sur l'entraîneur fixé sur le couvercle de transmission secondaire.

Retirer alors les trois goujons de fixation sur le châssis et sortir le moteur par l'arrière.

DÉMONTAGE DU GROUPE MOTEUR

Le groupe moteur se compose de deux parties bien distinctes : d'une part du moteur proprement dit, c'est-à-dire carter, cylindre, culasse et vilebrequin et, d'autre part, d'un autre carter comprenant la transmission primaire, la boîte de vitesses, la transmission secondaire et l'arbre de roue arrière. Tout ce bloc de transmission est articulé sur le carter moteur autour de l'axe du vilebrequin.

Avant de démonter, vidanger les trois éléments, transmission primaire, boîte de vitesses et transmission secondaire en dévissant les trois bouchons de vidange situés sous ces organes.

Déposer ensuite le volant magnétique. Pour cela retirer son couvercle tenu par trois vis, immobiliser le rotor avec une sangle et dévisser l'écrou central avec une clé-tube à six pans de 17 mm. Attention ! Il s'agit d'un pas à gauche, il faut donc tourner à droite pour dévisser. L'écrou desserré, continuer à tourner jusqu'à ce qu'il vienne porter sur l'extracteur vissé en permanence sur le rotor. Forcer avec la clé pour décoller le rotor.

Déposer ensuite le stator du volant. Ce dernier est vissé sur un support à collier serré sur le tourillon de droite du carter moteur. Desserrer la vis du collier et tirer l'ensemble. L'opération peut être facilitée en desserrant légèrement les deux vis de fixation du stator sur son support.

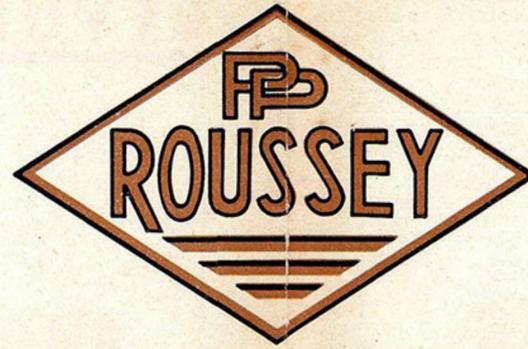
Retirer ensuite le couvercle de transmission primaire vissé sur un flanc en alliage léger boulonné sur le carter de boîte de vitesses. On découvre alors la transmission primaire constituée par un pignon solidaire du vilebrequin, par une chaîne double au pas de 9,52 et par l'embrayage qui assure la liaison entre la chaîne et l'arbre principal de boîte.

DÉMONTAGE DE LA TRANSMISSION PRIMAIRE

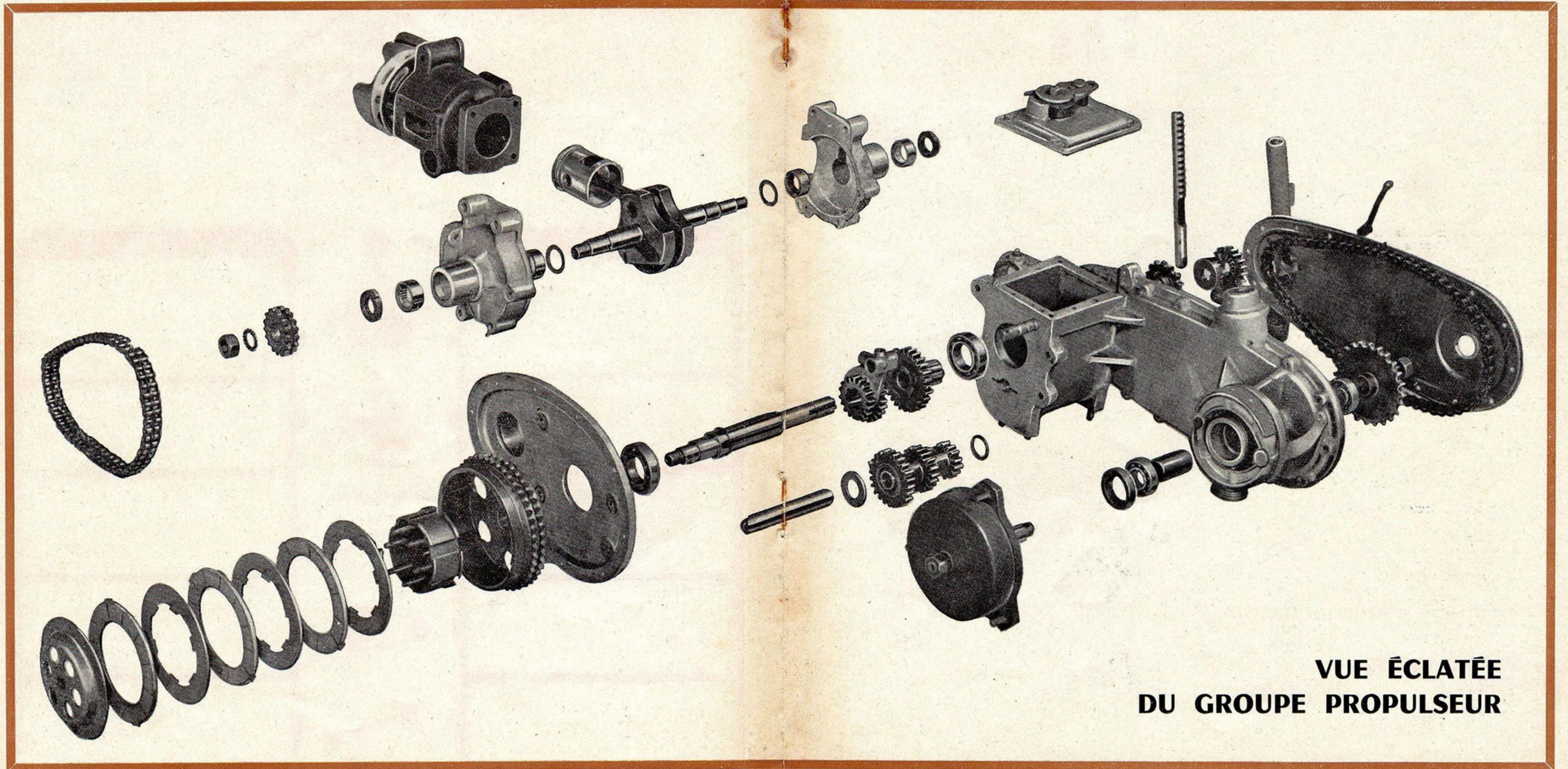
D'abord démonter l'embrayage. Retirer le fil d'arrêt des écrous de compression des ressorts, puis la plaque de poussée. Enlever ensuite les disques qui sont au nombre de six, trois garnis de liège aggloméré, entraînés par la cloche d'embrayage et trois lisses entraînés par le moyeu. Sur les trois disques lisses, deux sont minces, et le troisième plus épais est placé au fond pour faire pendant à la plaque de poussée.

Les disques enlevés, immobiliser le moyeu d'embrayage et dévisser son écrou de fixation sur l'arbre principal de boîte. Extraire ensuite le moyeu. (Pour ces opérations, voir nos photos.)

CONSEILS



PRATIQUES



**VUE ÉCLATÉE
DU GROUPE PROPULSEUR**

Dévisser l'écrou de fixation du petit pignon de transmission primaire sur le vilebrequin, décoller le pignon avec un extracteur et dégager d'un bloc le pignon, la chaîne et la cloche d'embrayage. Retirer les clavettes de l'arbre de boîte et du vilebrequin.

Démonter ensuite les quatre boulons fixant le flanc sur le carter de boîte. Décoller le flanc au maillet. Attention ! une bague le centre sur le carter de boîte. Le dégager ensuite du tourillon du carter moteur. Pour séparer le moteur du carter de transmission, il suffit de le tirer pour le dégager de la bague montée dans le bras du carter de transmission, sur la droite.

DÉMONTAGE DU MOTEUR

Démonter la culasse et le cylindre comme il est indiqué au paragraphe « Décalaminage ». Enlever les boulons d'assemblage des deux demi-carter et les décoller au maillet en les faisant tourner légèrement l'un sur l'autre ; ils se séparent ensuite sans difficulté, car le vilebrequin est monté sur quatre roulements à aiguilles NADELLA. Les roulements placés vers l'intérieur du carter sont simplement placés à fond de cage et une rondelle montée sur chaque demi-arbre du vilebrequin règle le jeu latéral. Les roulements extérieurs sont maintenus par un circlips. L'étanchéité est assurée de chaque côté par un joint PAULSTRA à double action.

Pour remplacer les roulements, enlever le joint qui doit être obligatoirement changé, retirer le circlips, puis chauffer légèrement le carter. Les roulements tombent d'eux-mêmes.

Pour démonter le piston, opérer suivant la méthode classique : chauffer le piston et sortir l'axe après avoir déposé les jons de retenue. Au remontage, orienter le piston de façon que les fenêtres situées sur la jupe se trouvent du côté de la transmission primaire et non pas du côté du volant magnétique.

Avant l'assemblage des deux demi-carter mettre un léger cordon de pâte à joint sur la nervure de centrage prévue sur l'un des deux et s'assurer que le plan de joint recevant l'embase du cylindre est parfait. Bloquer alors les boulons d'assemblage. Interposer une mince couche de pâte à joint entre le cylindre et le carter.

DÉMONTAGE de la TRANSMISSION SECONDAIRE

Enlever l'axe d'articulation des biellettes de traction de la crémaillère de kick, les biellettes restant fixées sur la pédale. Retirer les vis de fixation du couvercle sur le carter de transmission secondaire et déposer le couvercle. On découvre alors la chaîne, le pignon d'arbre de roue arrière, le pignon de sortie de boîte ainsi que le système de lancement à rochet. La crémaillère reste dans son boîtier fixé sur le couvercle. Le levier de commande d'embrayage est articulé sur le boîtier de crémaillère et agit sur la plaque de poussée d'embrayage par l'intermédiaire d'une tige qui traverse l'arbre principal de boîte dans toute sa longueur.

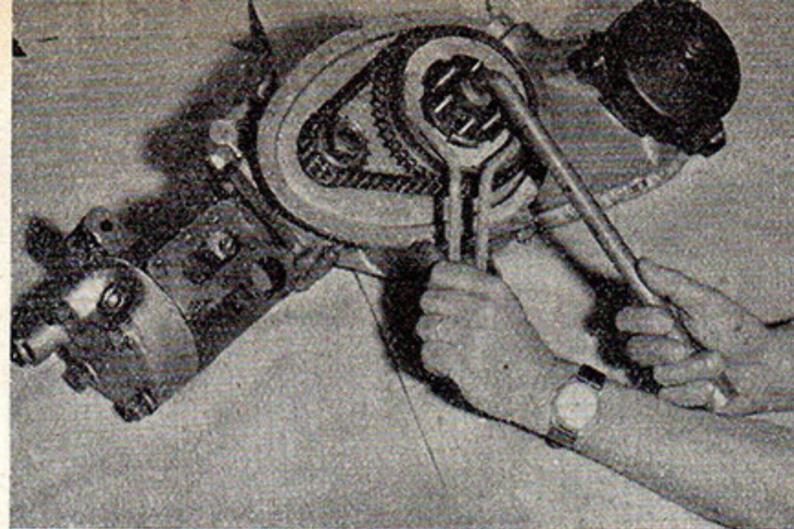
Pour déposer la chaîne, immobiliser le moyeu à tambour arrière et dévisser l'écrou de fixation du grand pignon de chaîne sur l'arbre. Chasser l'arbre au maillet et le sortir avec le moyeu. Attention aux gouttes d'huile qui pourraient tomber sur les garnitures de frein. Dégager alors le grand pignon de la chaîne et cette dernière du pignon de sortie de boîte.

DÉMONTAGE DE LA BOITE DE VITESSES

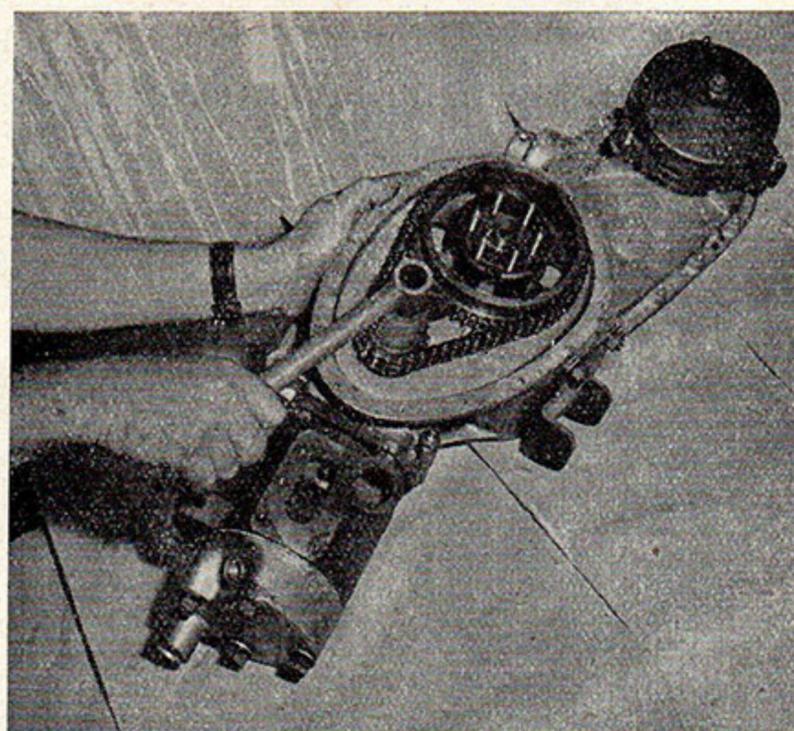
Retirer les vis de fixation du couvercle de boîte. L'une d'elles comporte un téton servant à l'immobilisation de l'axe de fourchette. Déposer le couvercle sur lequel est monté le sélecteur.

Sortir l'axe de fourchette et retirer cette dernière. Attention au ressort et à la bille d'encrantage montés dans la fourchette.

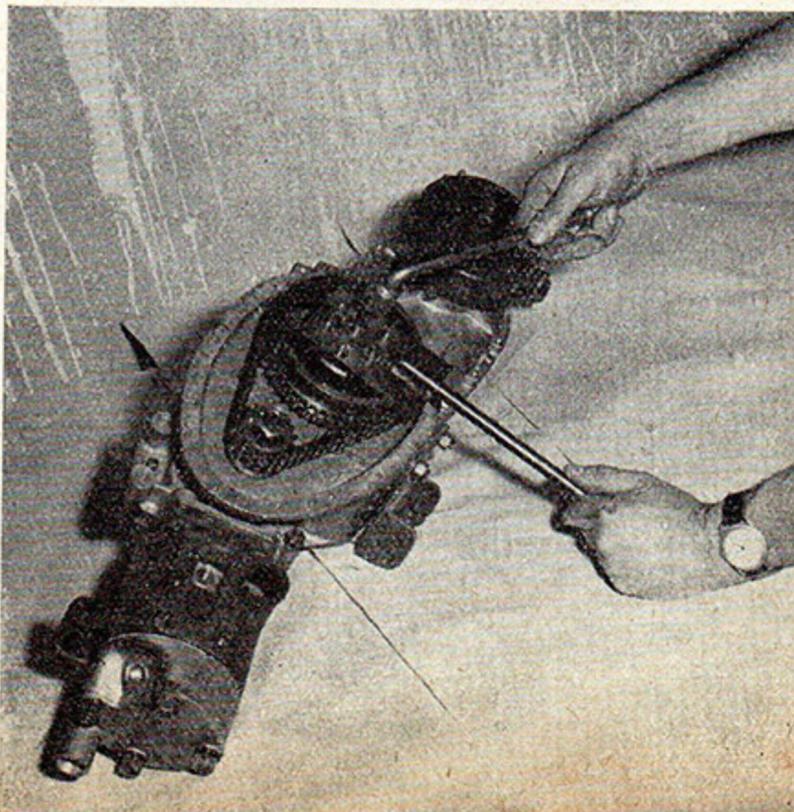
Retirer le circlips servant de butée au ressort de rochet de kick, enlever le ressort, le pignon à rochet et le rochet monté par cannelures sur l'arbre principal de boîte. Enlever le circlips de butée de rochet et celui maintenant le pignon



Ci-dessus : pour démonter l'écrou de fixation du moyeu d'embrayage, il faut immobiliser ce dernier au moyen d'une clé à dents intérieures. - Ci-dessous : dépose de l'écrou du petit pignon de transmission primaire. Une pièce en forme de V portant entre les dents du petit et du grand pignon, immobilise l'ensemble.



Ci-dessous : pour enlever le moyeu d'embrayage, il est nécessaire d'employer un extracteur qui se monte sur les goujons de ressorts. La vis centrale appuie sur l'arbre principal. Il est alors possible de déposer la cloche d'embrayage. L'ensemble constitué par la chaîne, la cloche d'embrayage et le petit pignon doit être enlevé en bloc.



ENTRETIEN

DÉCALAMINAGE

Le décalaminage doit être fait périodiquement et environ tous les 6.000 à 7.000 kilomètres. Ces chiffres peuvent paraître importants, mais l'huile CASTROL Self Mixing recommandée pour le mélange ne cause que de très faibles dépôts. Il est bien évident que si l'utilisateur emploie des huiles qui laissent un pourcentage important de calamine, le nettoyage devra être effectué plus souvent.

La nécessité de décalaminer est commandée par les phénomènes suivants : baisse de puissance, son étouffé à l'échappement, échauffement anormal ayant pour conséquence la formation de perles à la bougie.

Bien que le moteur soit placé horizontalement sous le châssis, il n'est pas nécessaire de le déposer pour décalaminer.

1° Vidanger le circuit de refroidissement par eau en retirant la tubulure placée en dessous et à l'arrière de la tubulure d'admission.

2° Retirer le carburateur avec son filtre.

3° Déposer la marmite d'échappement fixée par deux écrous sur le côté droit du cylindre.

4° Retirer la conduite d'eau montée sur la culasse et enlever les quatre écrous de fixation de cette dernière. Décoller la culasse avec un maillet. Attention au joint métalloplastique. Ne pas hésiter à le remplacer s'il présente la moindre trace de déformation, car il pourrait se produire une fuite d'eau dans le cylindre.

5° Enlever les quatre écrous qui tiennent le cylindre sur le carter moteur ainsi que le goujon transversal de fixation sur le châssis. Déposer ensuite le cylindre en le tirant vers l'avant et en bas.

Ces différentes opérations effectuées, procéder au grattage des lumières d'échappement et de transfert, gratter la culasse et le dessus du piston. Les gorges des segments ne doivent pas être touchées à moins que les segments soient collés ou qu'on effectue leur remplacement.

Gratter ensuite l'entrée du tube de la marmite d'échappement. Pour cette dernière ne jamais essayer de la décalaminer soit au bain de soude, soit au chalumeau. S'assurer simplement que le tube de sortie n'est pas bouché. La marmite est à passage direct de gaz, sans chicanes, avec garniture intérieure en matière absorbante et ne se calamine pas.

Au remontage, après avoir remis en place le cylindre dont l'embase sera enduite de pâte à joint, bloquer les écrous de fixation sur le carter moteur et ensuite seulement monter le goujon transversal.

Remonter le joint de culasse, enduit sur ses deux faces, de pâte à joint. Les écrous de culasse doivent être serrés par quarts de tour et en opposition.

Avant de remonter la marmite d'échappement, enduire la face d'appui de sa bride avec de la pâte à joint.

GRAISSAGE

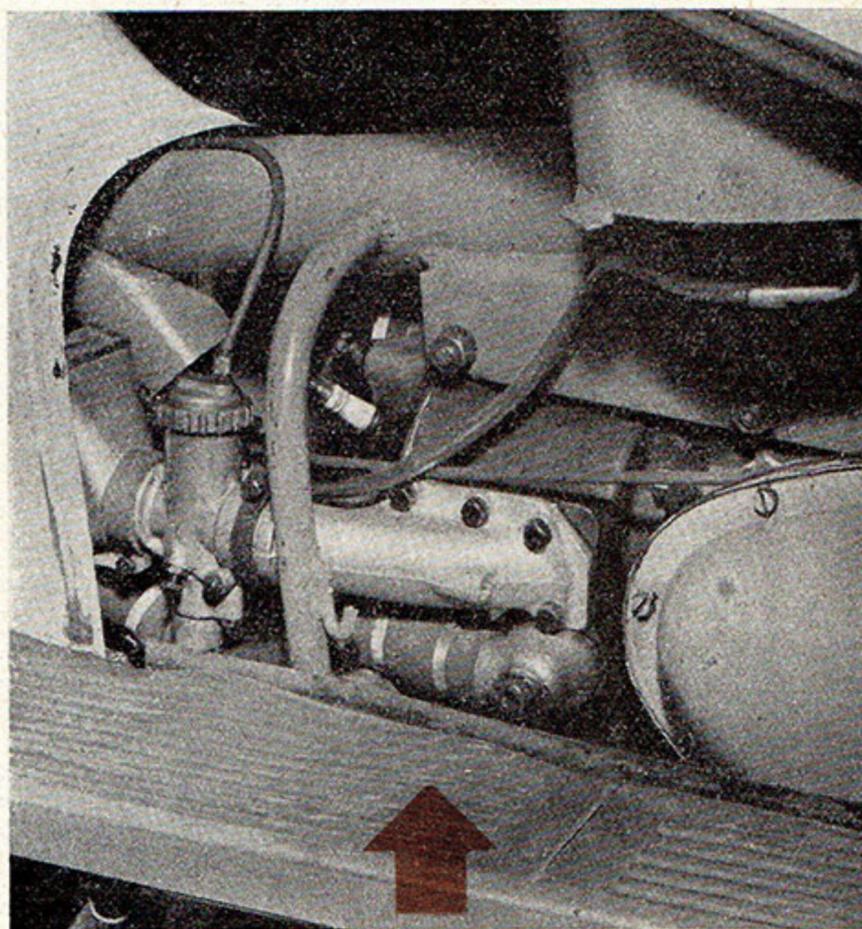
Le carter de transmissions comporte trois compartiments qui contiennent : la transmission primaire, la boîte de vitesses et la transmission secondaire. Ces compartiments communiquent entre eux, ce qui fait que la même huile assure le graissage de tous ces organes.

Le remplissage est fait par le dessus du carter de transmission primaire et la vidange par des bouchons placés sous les trois éléments.

L'huile recommandée est de la CASTROLITE (SAE 20) aussi bien pour l'été que pour l'hiver.

La première vidange doit être effectuée après les 500 premiers kilomètres, la deuxième à 1.500 kilomètres et ensuite tous les 3.000 kilomètres.

La contenance totale est d'un demi-litre.

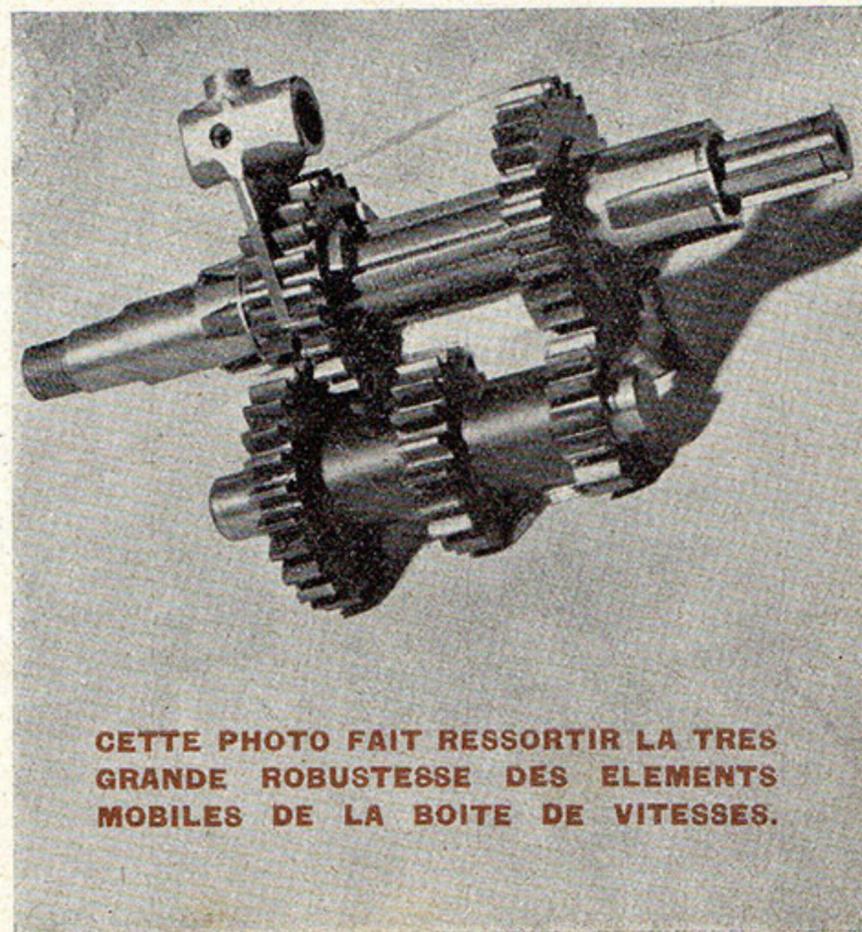


L'ACCESSIBILITE DES ORGANES ESSENTIELS A ETE PARTIULIEREMENT ETUDIEE.

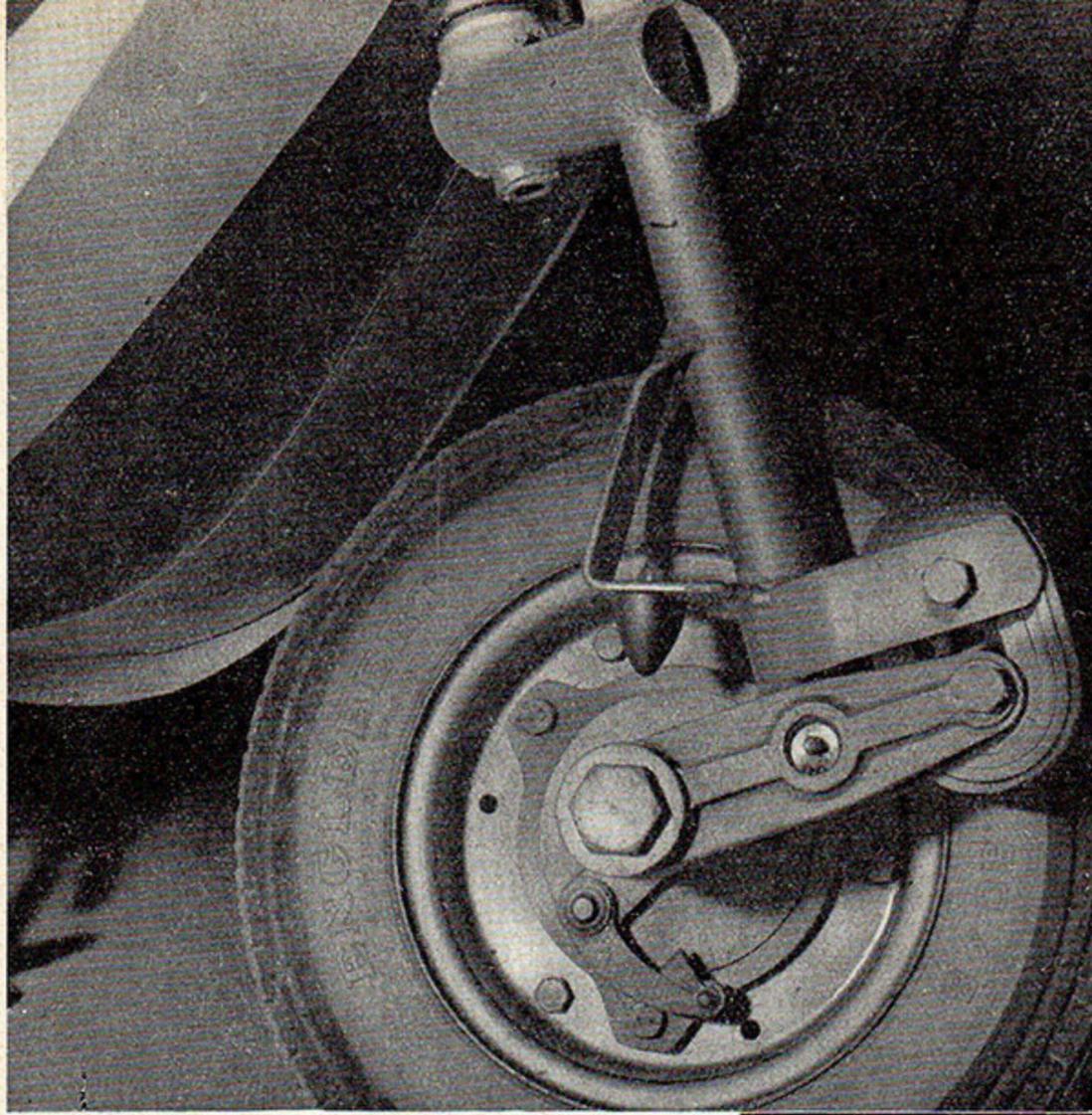
TOUS LES 1.000 KILOMETRES : graissage des câbles de commande de frein et d'embrayage, du sélecteur et de sa pédale. CASTROLITE à la burette.

TOUS LES 3.000 KILOMETRES : graissage de l'articulation de suspension arrière, située derrière le volant magnétique et de la suspension avant par un graisseur placé sur l'axe d'articulation. Graisse CASTROLEASE.

TOUS LES 10.000 KILOMETRES : graissage de la direction lors du démontage des cuvettes pour vérification. Graisse CASTROLEASE.



CETTE PHOTO FAIT RESSORTIR LA TRES GRANDE ROBUSTESSE DES ELEMENTS MOBILES DE LA BOITE DE VITESSES.



◀ LES DEUX ▲ SUSPENSIONS DU P. P. ROUSSEY

étant bloqué, vérifier à nouveau la position des repères et du piston. Dans le cas où pour la position exacte du piston il y aurait un décalage des repères, desserrer le collier de fixation du stator et faire tourner légèrement ce dernier pour amener les repères l'un en face de l'autre.

Ensuite, desserrer la vis de fixation du rupteur et régler l'écartement pour que les contacts décollent juste à ce point précis.

Le volant est construit de telle façon qu'il ne faut pas faire le réglage en prenant pour base une ouverture déterminée des contacts. Il faut s'attacher seulement à produire le décollement du rupteur au point d'arrachement donnant l'étincelle maximum, indiqué par la coïncidence des repères.

P. PALMIERI.

de sortie de boîte sur le pignon à queue. Chauffer légèrement le carter du côté de la transmission primaire et chasser l'arbre principal qui sort avec le roulement du côté gauche. Retirer le baladeur double ainsi dégagé de l'arbre principal.

Avec un extracteur séparer le pignon de sortie de boîte du pignon à queue. Chauffer à nouveau le carter, mais du côté droit et sortir le pignon à queue avec son roulement.

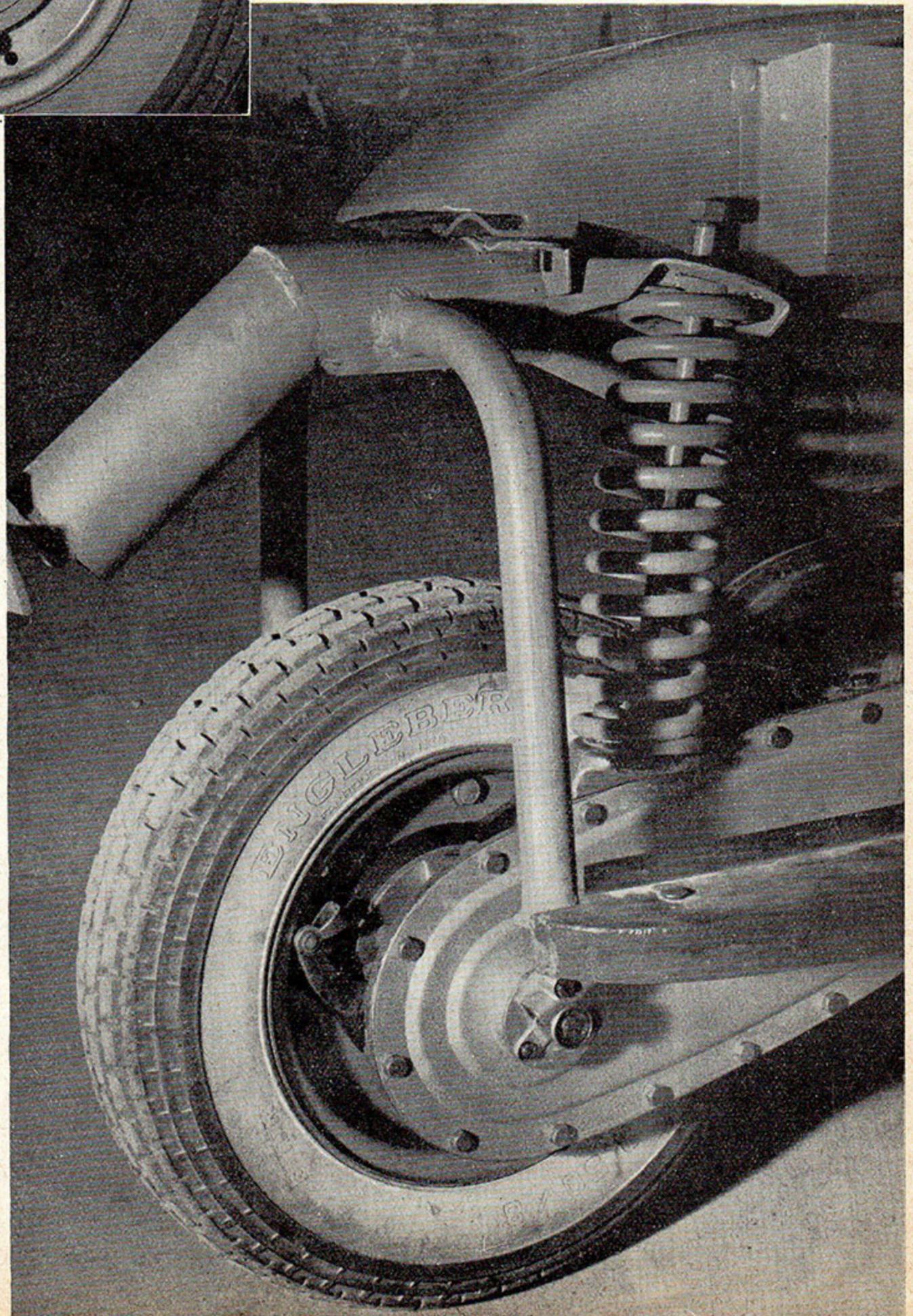
Il ne reste plus alors que le pignon triple monté sur un axe dans le fond du carter de boîte. Enlever la clavette qui immobilise l'axe du pignon triple et extraire l'axe. Un trou taraudé au pas de 8-125 est prévu à l'extrémité de l'axe pour cette opération. Enlever le pignon triple ainsi que les deux rondelles de jeu latéral placées de part et d'autre.

Au remontage, exécuter les opérations inverses.

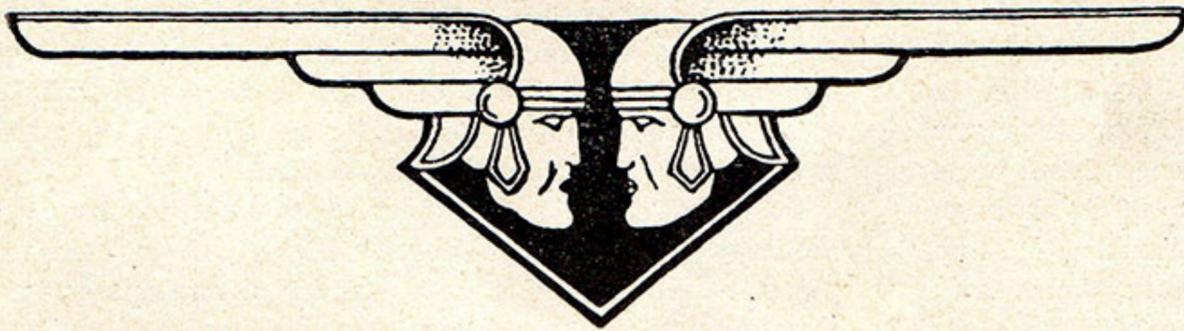
NOTA. — Dans le cas où il faudrait simplement remplacer une des pièces du kick, il n'est pas nécessaire de déposer le couvercle de transmission secondaire. Enlever seulement les cinq écrous qui fixent le boîtier de crémaillère et déposer ce dernier. Tout l'ensemble à rochet est alors accessible.

RÉGLAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

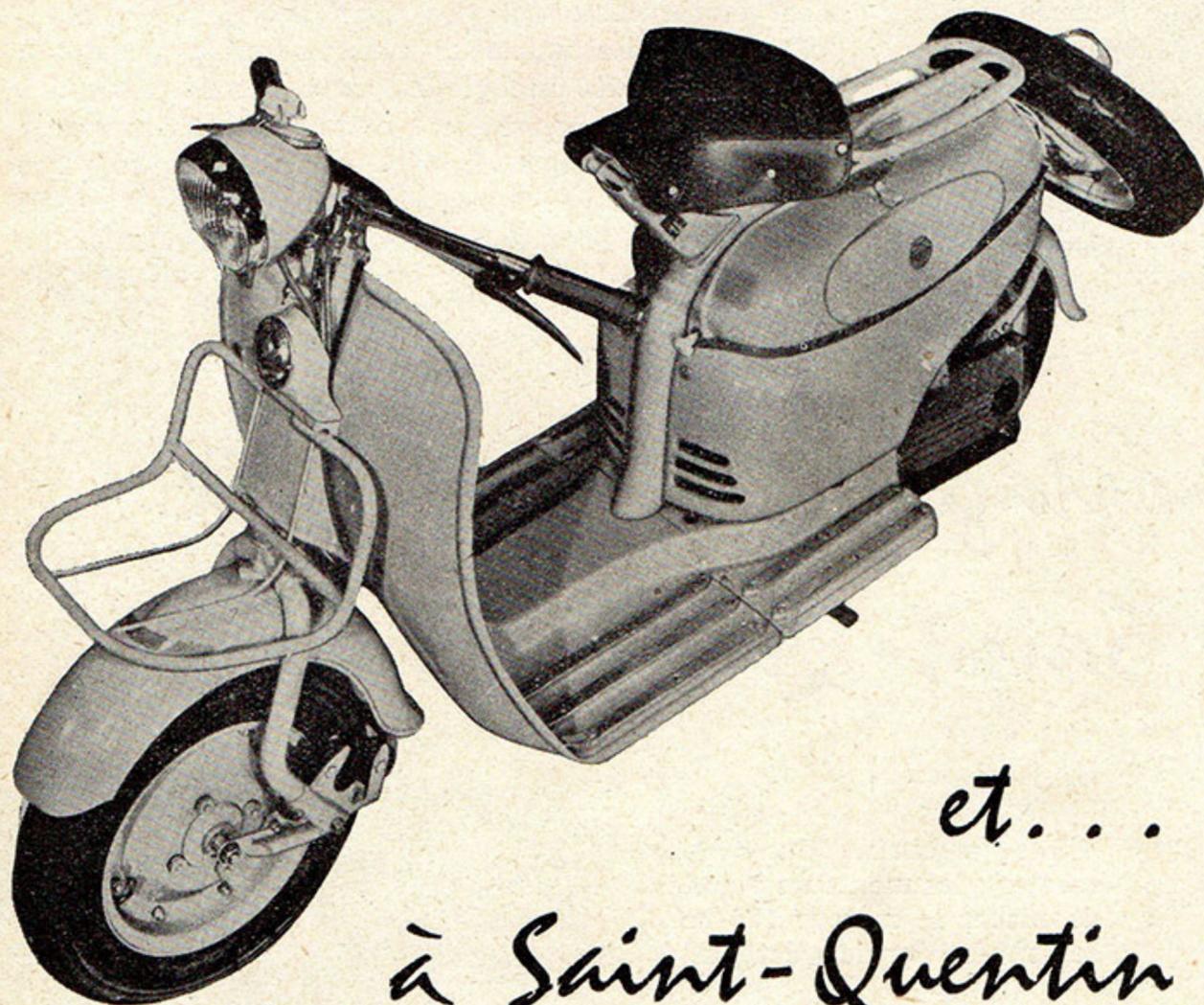
Au remontage du volant magnétique, amener le piston à 5 mm avant le point mort haut puis mettre en place le rotor de façon que les repères portés sur le rotor et sur le stator se trouvent exactement en coïncidence. Le volant



MOTOBÉCANE



à la Porte
de Versailles



Lorsque l'année dernière fut présenté le Mobyscooter, les connaisseurs lui prédirent d'emblée un bel avenir. Aux qualités mécaniques qu'il laissait entrevoir, le Moby unissait un atout de maître : le prix.

Il faut reconnaître que personne n'a été déçu et ce scooter a été au-dessus de tout reproche. Aujourd'hui des milliers d'usagers l'utilisent journalièrement à leur grande satisfaction.

Cette fabrication est aujourd'hui complétée par un Mobyscooter Luxe. Les caractéristiques de ce nouveau modèle sont identiques à celles de l'antérieur. Mais nous trouvons sur la version Luxe un tablier protégeant complètement les jambes du pilote et un carénage enveloppant toute la partie motrice. Le refroidissement du moteur est donc ici assuré uniquement par la turbine dont le débit a été augmenté. Le robinet d'essence et le starter sont commandés par deux tirettes placées à l'extérieur du carénage, sous la selle à portée de la main du pilote.

Le poids de l'ensemble n'a subi qu'une faible augmentation : 93 kgs, au lieu de 90 kgs pour le Moby non caréné.

et...

à Saint-Quentin

SAINT-QUENTIN « ancienne capitale du Vermandois, sous-préfecture de l'Aisne, ville industrielle de 49.029 habitants » où l'on fabriquait déjà presque toute la percale, la mousseline et la gaze de France, peut ajouter à ses titres la gloire de posséder la plus importante fabrique de cyclomoteurs du monde.

Chaque jour ouvrable il ne se passe pas de minute où deux Mobylettes nouvelles ne viennent rejoindre les longues files prêtes pour l'emballage. La production se situe entre 1.100 et 1.300 Mobylettes par jour, ce qui, pour les six premiers mois de 1955 représente un total de 140.000 cyclomoteurs Motobécane. En outre, l'usine de fabrication des scooters, distincte de la première et en pleine extension continue, fournissait pendant le même temps 11.500 engins.

On imagine les mises en scène colossales, les présentations à grand spectacle et les slogans multipliés auxquels donnerait lieu l'existence d'une pareille réussite industrielle Outre-Rhin.

Ici, rien de semblable. On se contente de travailler sans relâche, avec acharnement. Et c'est uniquement au journaliste qu'il appartient, conscient de la valeur internationale d'un tel exploit économique, d'en découvrir et d'en relater quelques détails significatifs.

Tout a été calculé pour une production en très grande série, contrôlée au fur et à mesure de la fabrication et réalisée avec les machines les plus récentes.

Par exemple les tours semi-automatiques, qui usinent les boîtes de pédalier, sont des machines neuves tout comme les presses de 20 à 80 tonnes qui débitent les pattes d'habillage et de fixation. La « soudure par points » ayant été adoptée voici déjà un moment, on s'est ingénié à se procurer les machines les plus modernes utilisant ce principe et permettant, avec un personnel extrêmement réduit, d'empiler en peu de temps des quantités incroyables de cadres vérifiés et prêts à l'émaillage.

Pour cette dernière opération, l'usine avait été équipée des habituelles chambres de pulvérisation au pistolet, suivies des tunnels de séchage « infra-rouge » de type moderne et courant en automobile. Malgré le débit obtenu, ce système a été pourtant jugé insuffisant.

L'usine Mobylette vient de s'offrir l'installation la plus moderne de France en matière d'émaillage par procédé « électro-statique ». Les cadres suivent une chaîne qui les fait passer automatiquement au sablage, dans les chambres où l'endui « brouillard » se fixe aux pièces par magnétisme, puis à la retouche, aux fours de séchage, infra-rouge, etc... Le tout sous air conditionné avec un personnel restreint. Pour un peu, on pourrait écrire qu'à la fin de chaque journée, chacun, à Saint-Quentin, a fabriqué sa Mobylette (1.500 ouvriers).

Plutôt qu'une longue et aride description écrite, nous avons voulu montrer par l'image quelques unes des opérations successives de l'usine-pilote de Saint-Quentin. Toutefois, un point nous a particulièrement frappé : c'est l'essayage, au banc, de tous les cyclo-

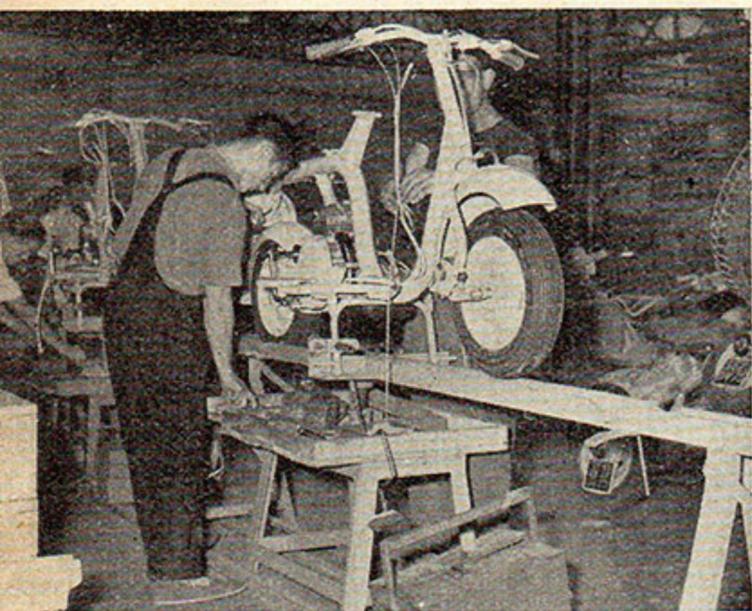
moteurs sortant de chaîne. Chacun à sa fiche et passe dans les mains des contrôleurs au nombre de vingt. La Mobylette est mise en route. Sa roue arrière tourne sur des rouleaux qui actionnent l'aiguille d'un cadran. Des minima technique ont été déterminés. Tout engin qui ne satisferait pas à ce contrôle semi-automatique, serait immédiatement renvoyé vers le service vérification avec fiche d'accompagnement.

Lorsque l'on se trouve devant les quatre chaînes de montage où, à chacun des 32 postes est ajoutée une pièce, posément, sans hâte excessive mais avec une impitoyable régularité, on saisit plus que partout ailleurs la révolution complète qui a bouleversé l'artisanat motocycliste d'il y a vingt ans.

Et, devant les immenses camions qui emportent à l'aise près de 200 Mobylettes toutes les deux heures, on fortifie cette conviction : notre pays n'a pas peur du progrès technique. Il tient parfaitement sa place dans les luttes pacifiques de l'industrie moderne. Il peut même, à l'occasion, montrer la voie à suivre.

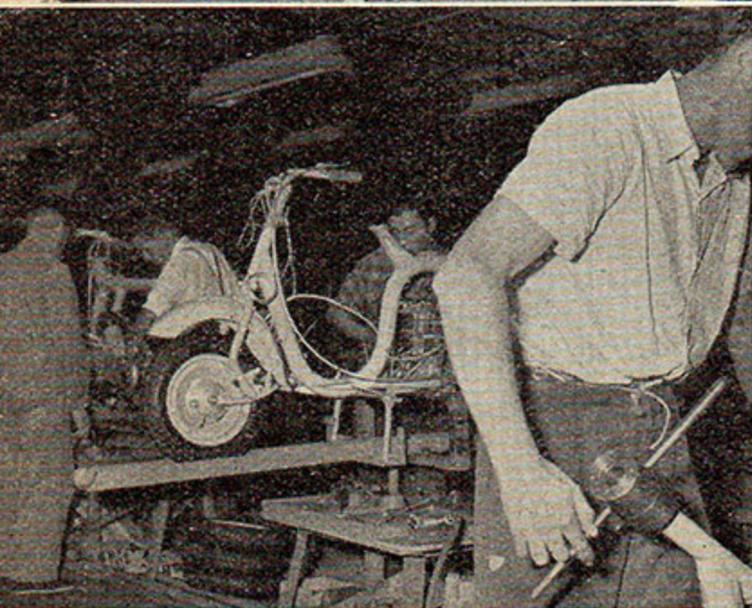
M. C.

Notre reportage photographique à Saint-Quentin



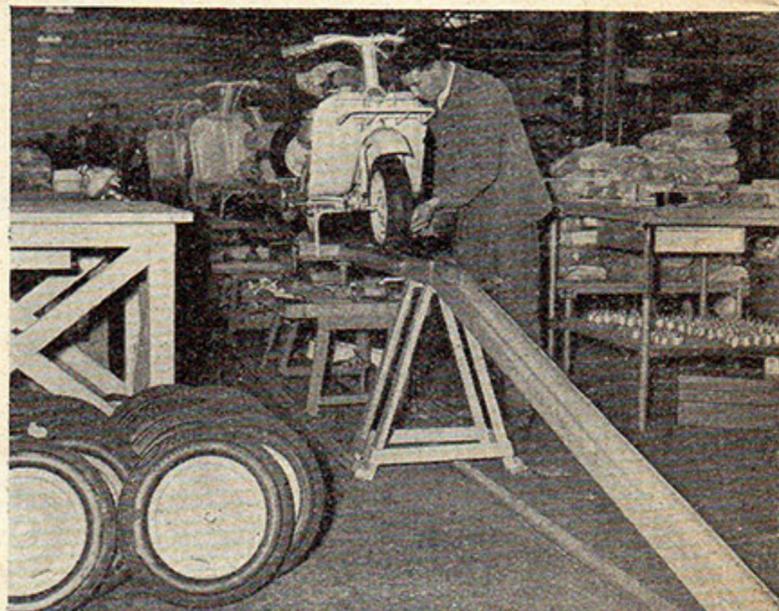
◀ Sur la chaîne du « Moby-scooter » les monteurs viennent de placer le moteur 125 cc et serrent les derniers écrous.

Le tablier de tôle (modèle normal) a été, lui aussi, soigneusement fixé. Un monteur vérifie également le serrage des boulons de la roue avant et la suspension. ▶



◀ Le montage des câbles donne lieu à des mouvements bien réglés des spécialistes qui, sans jamais se gêner entre eux, relie les organes à leurs commandes.

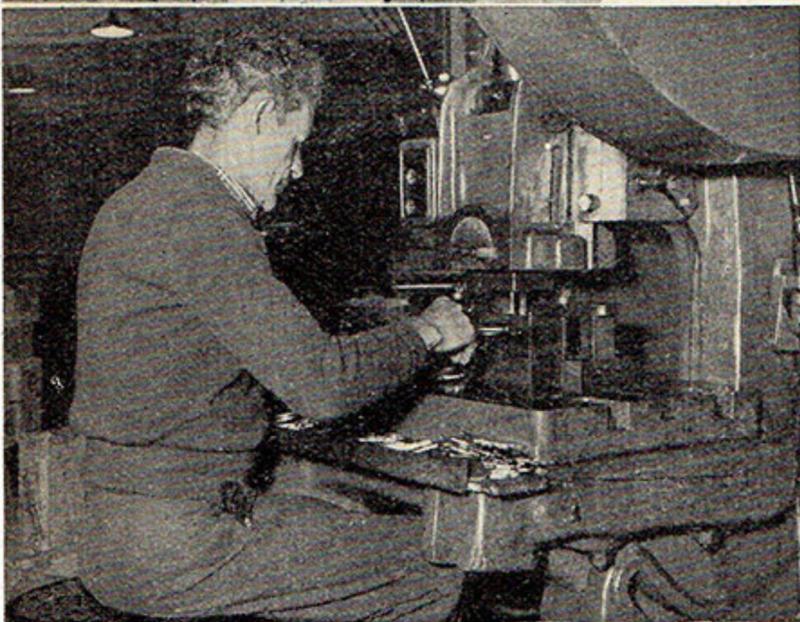
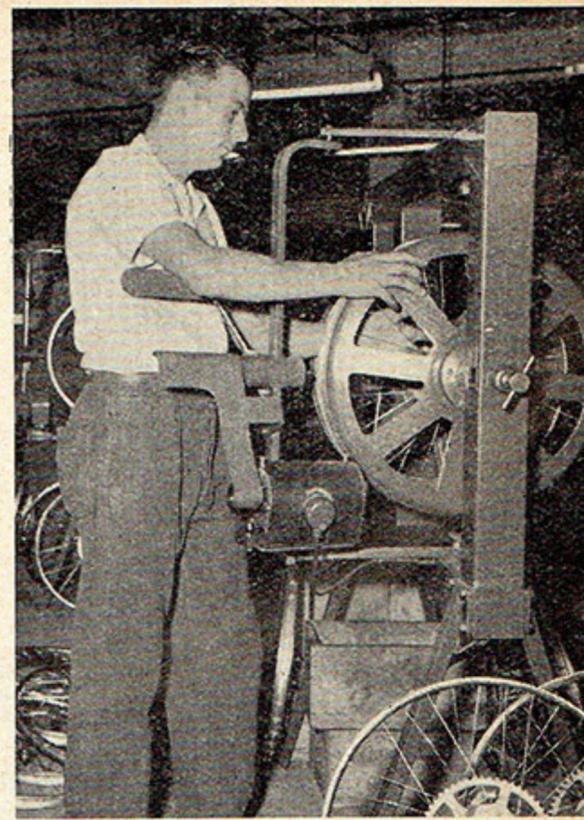
Au banc d'essai, les techniciens contrôlent grâce à un jeu de rouleaux les accélérations du moteur et sa souplesse. ▶





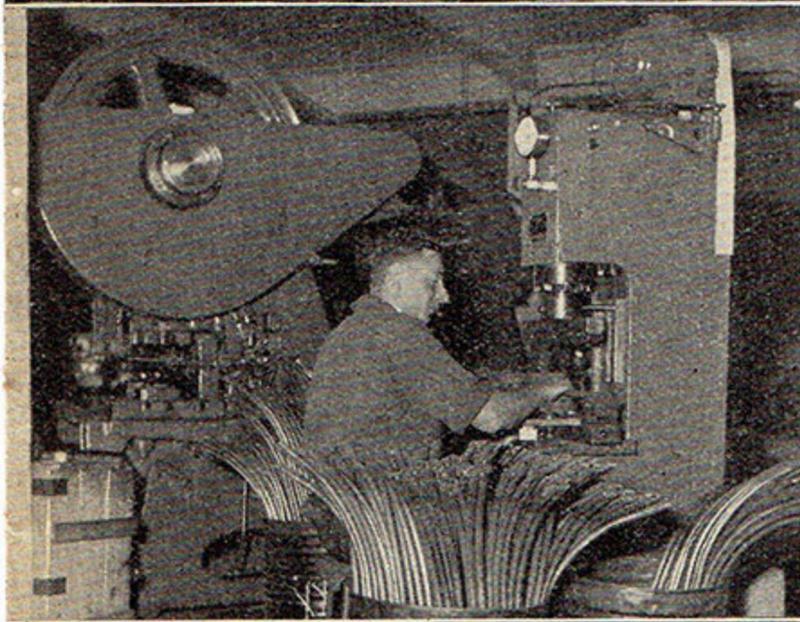
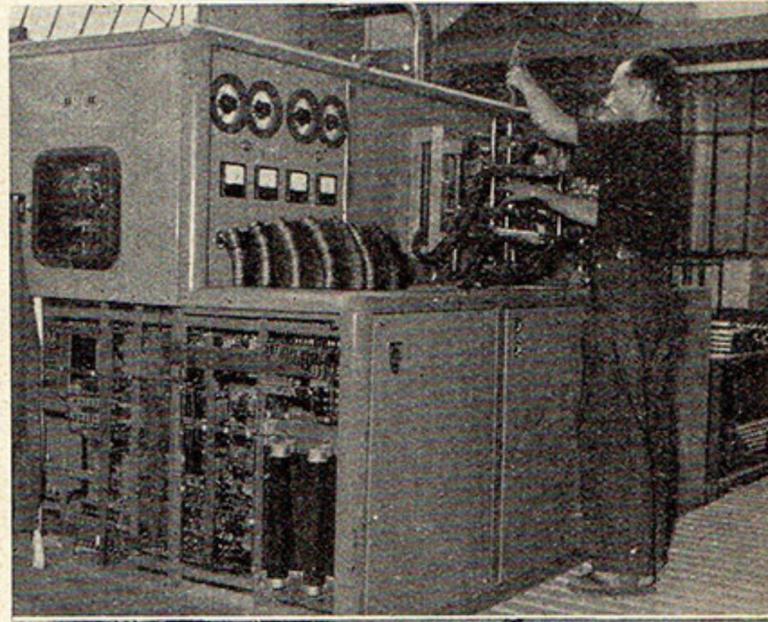
◀ Cet amoncellement de longs tubes représente des cadres (futurs) de Mobylettes. Déjà la machine qu'on voit ci-dessus permet de les débiter à une très grande rapidité. Elle coupe également de nombreuses tiges d'acier de différentes longueurs qui ne vont pas tarder à être usinées.

Cette machine permet une première vérification du centrage des roues. Les rayons ont été montés sans être serrés complètement et il s'agit d'obtenir néanmoins un montage correct. Ensuite le serrage définitif sera effectué à la main par des ouvriers qualifiés. ▶



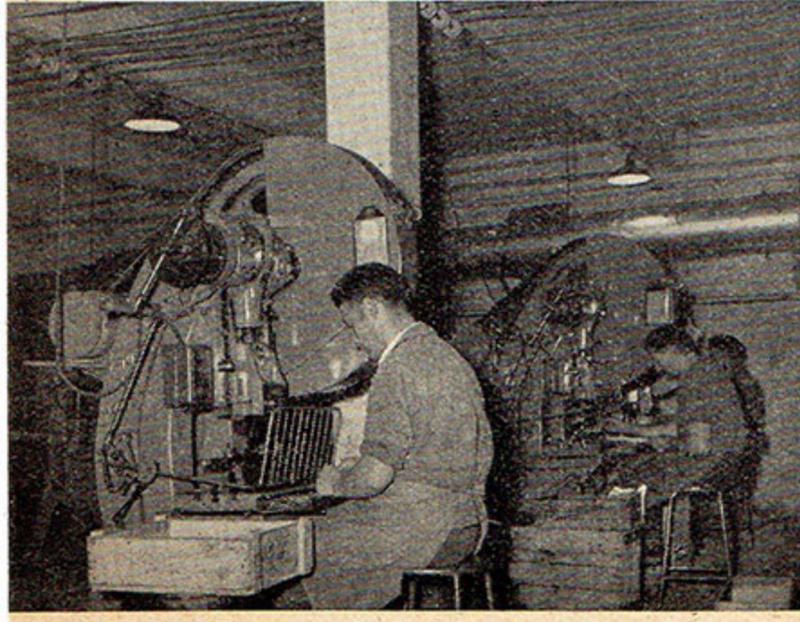
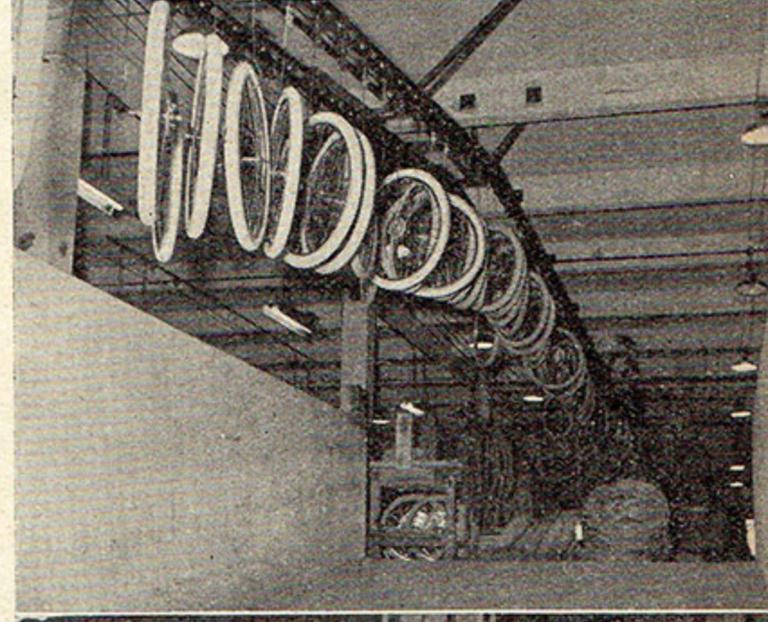
◀ Voici une des presses de l'usine de Saint-Quentin qui fabrique des attaches de cadre et des petites pièces de fixation. Le débit est constant et automatique. ▶

Cette machine ultra-moderne réalise une soudure par point particulièrement homogène à une cadence ultra-rapide. La fourche sortant de l'appareil peut être envoyée au sablage. ▶



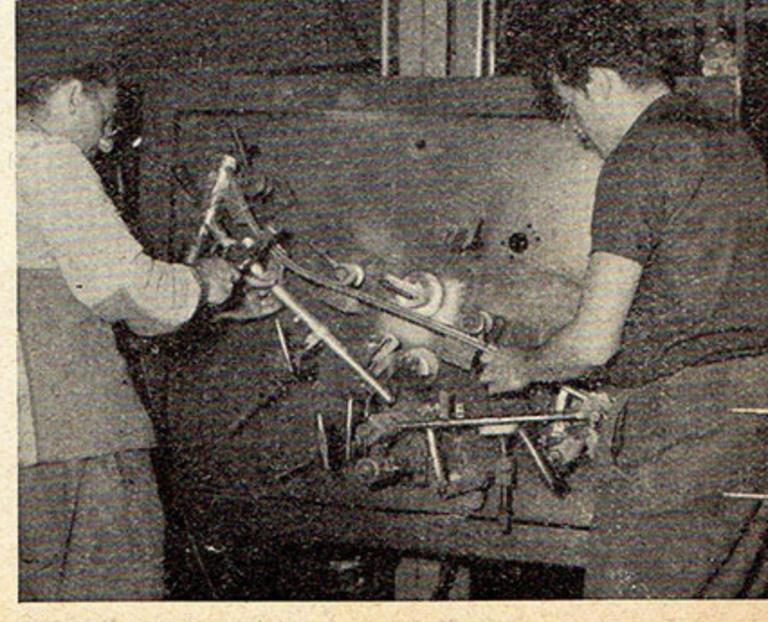
◀ Voici une autre presse qui usine une partie du cadre de la Mobylette. ▶

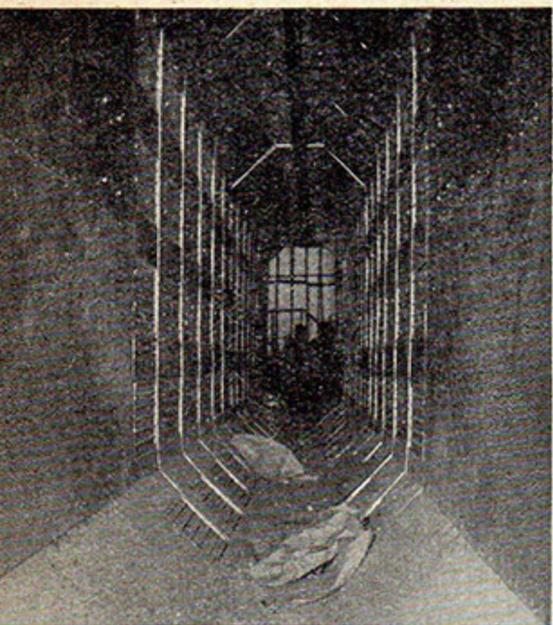
Une des chaînes de transmission de l'usine : elle permet le transport automatique des roues depuis le lieu de montage de ces dernières jusqu'à la chaîne de montage d'ensemble. ▶



◀ Une autre presse avec sa grille de protection. Le nombre de « petites pièces » à fixer au cadre est inimaginable et de la qualité du détail dépend la finition de l'ensemble. ▶

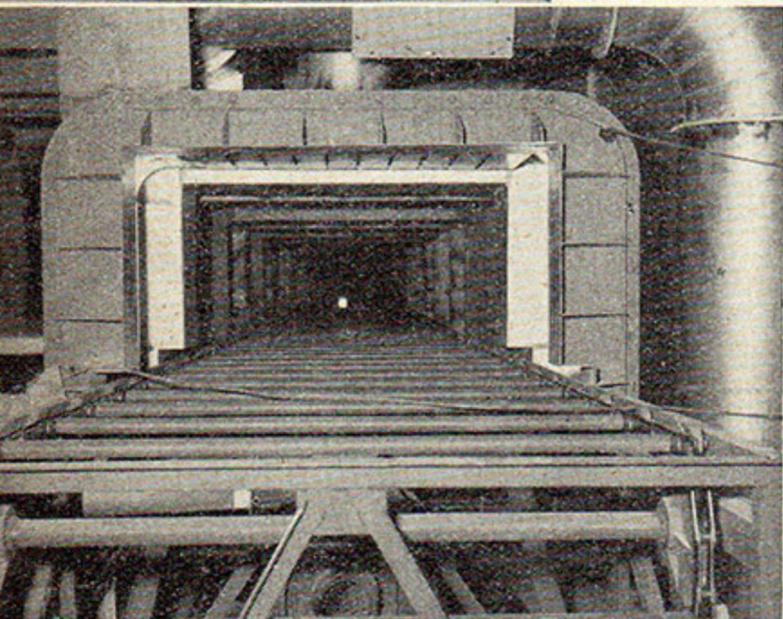
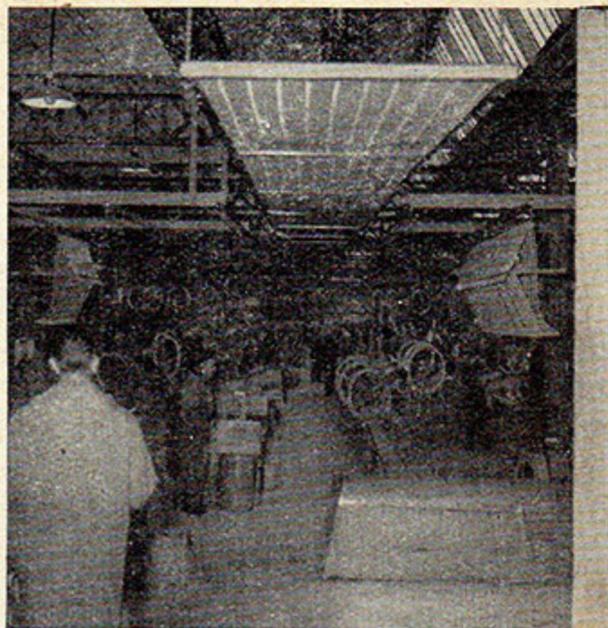
Une machine de soudure par points qui, sur le cadre à demi-monté, permet la fixation des attaches de câbles. ▶





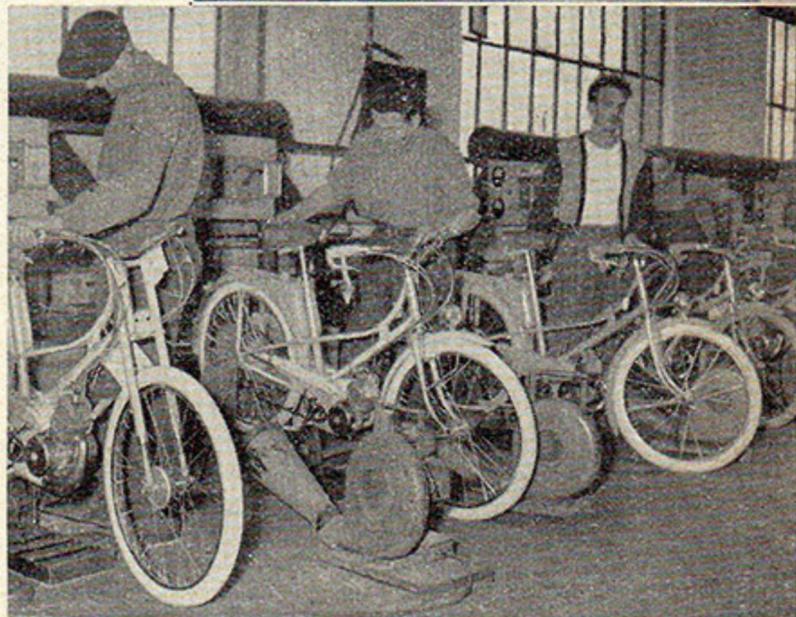
◀ Le tunnel de séchage du nouveau dispositif d'émaillage par système électrostatique. Les cadres, suspendus verticalement, continuent leur marche progressive et régulière. ▶

Voici l'un des grands halls de l'usine de Saint-Quentin dont les bâtiments sont clairs et peints en couleurs « fonctionnelles » semblables à celles utilisées à l'usine Renault de Flins. ▶



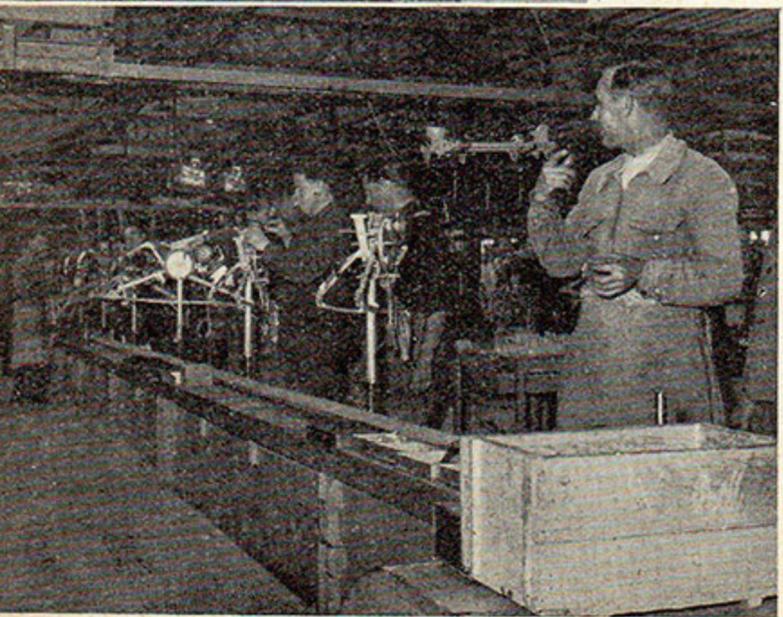
◀ L'un des tunnels de séchage à rayons infra-rouge assurant un émaillage résistant. ▶

Le banc d'essai des Mobylettes où l'on distingue les galets d'entraînement et les cadrans de contrôle. On voit également la fiche de vérification où tout doit être noté. ▶



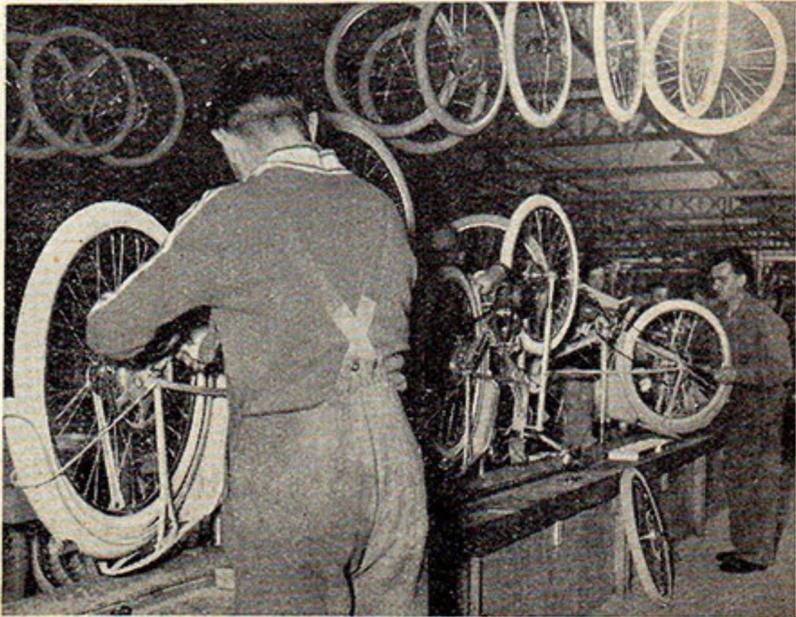
◀ Le système de sablage tel qu'il était utilisé jusqu'au 15 septembre. Dans le fond de la chambre spéciale coule, le long de la paroi, une nappe d'eau. Les ouvriers portent un « scaphandre » protecteur. ▶

Voici la fin d'une des quatre grandes chaînes de montage de la Mobylette. L'engin quitte la position renversée qu'il occupait et va enfin se déplacer sur ses propres roues. ▶

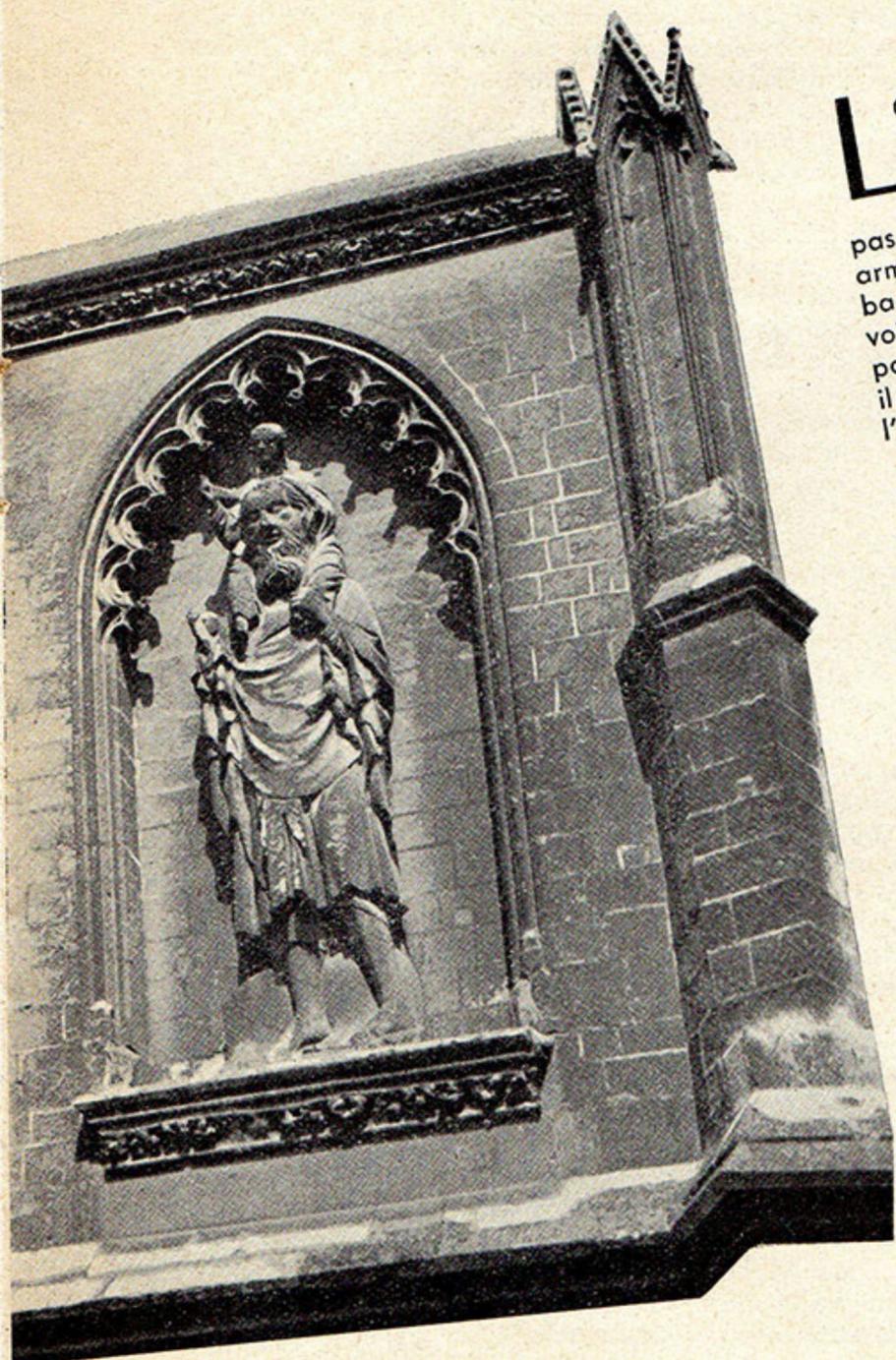


◀ Voici le début de la chaîne de montage. La Mobylette n'est encore qu'un squelette qui va vite recevoir ses compléments. ▶

Voici le milieu de la chaîne, à l'endroit où l'on monte les roues. La Mobylette pivote suivant un axe vertical. ▶



Le Saint



LORSQUE, il y a dix-sept siècles, le géant Offerus transportait sur son dos les voyageurs bloqués par un torrent, il avait sans doute l'idée de gagner ainsi ses galons de saint (Christophe), mais il ne pensait certainement pas que l'an de grâce 1955 le verrait à la tête d'une véritable armée motorisée. Car enfin, le bon géant n'a jamais servi de bac aux chars, carrioles et autres modèles du salon de la voiture de l'an 255. En bonne logique, saint Christophe devrait patronner les passeurs et, éventuellement, les piétons. Mais il ne faut pas chercher de la logique en ce monde... Ni dans l'autre.

Quoi qu'il en soit, en sa qualité du grand patron de tout ce qui roule, saint Christophe avait droit de figurer au sommaire de notre revue. Et comme, précisément nous venions de le rencontrer...

C'était à Amiens. Saint Christophe se tenait plaqué contre le mur à la hauteur d'un troisième étage. Il avait une bonne grosse tête hirsute, des proportions impressionnantes et, pour l'heure, un œil inquiet fixé sur la route.

Au-dessus de lui, la plus parfaite des cathédrales s'élançait vers le ciel dans un bond prodigieux. A ses pieds s'entortillaient le plus magnifique embarras de voitures. Un de ces embouteillages de dimanche où un géant ne retrouverait pas ses petits... Le saint paraissait légèrement débordé.

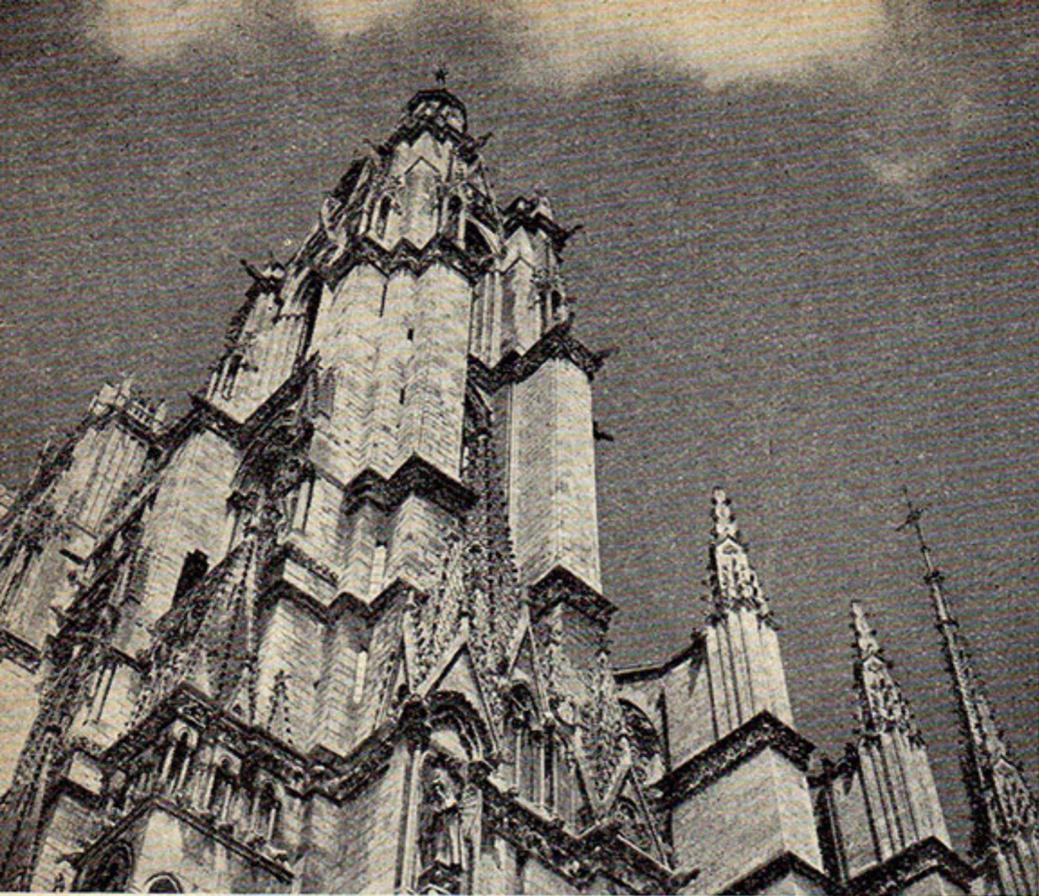
Nous avons causé. De toute façon il était impossible de se frayer un chemin à travers la cohue des véhicules. Autant valait se montrer courtois. On ne sait jamais... Saint Christophe d'Amiens s'est révélé un brave homme de saint, un peu fruste, mais de cœur pur. Il se laissa volontiers photographier et, voyant un fou, doubler en troisième position, soupira : « Que sainte Barbe le protège ! Des types qui ne seraient pas son ressort. » (Pour ceux de nos lecteurs qui ne seraient pas au courant, précisons que sainte Barbe est spécialisée dans la préservation de toute mort subite.) Le saint ajouta : « Cette brave Barbe, elle me donne un bon coup de main aux jours de pointe. On n'est pas trop de deux ! Mais la pauvre fille, elle qui déjà s'occupait des artilleurs et des mineurs, voilà qu'il lui faut faire des heures supplémentaires sur les routes... » Et c'est alors qu'un plan machiavélique a germé dans notre esprit...

On a continué à parler de choses et d'autres. De la journée qui s'annonçait belle, de la route qui ne l'était pas moins. Des collines de l'Artois sous le soleil, d'Arras et de Lille, où nous nous rendions... Tiens, mais n'est-ce pas à Lille qu'habitait le géant Lydéric, avec sa dame ? Un des derniers géants qui hantent notre sol, Lydéric, le grand forestier des Flandres... Est-ce que cela ne dirait pas au saint d'aller rendre visite à son collègue ? Lydéric est un si bon homme ! Si le même un brin druide, mais c'est un si bon homme ! Si le saint voulait nous accompagner ?... Mais, voyons, ce serait un plaisir pour nous ! Et puis on pourrait faire un saut jusqu'à Douai, dire bonjour à une autre famille de géants du nord, la famille Gayant. Les petits Gayants seraient si heureux d'embrasser tonton Christophe... Vous voyez le travail ?

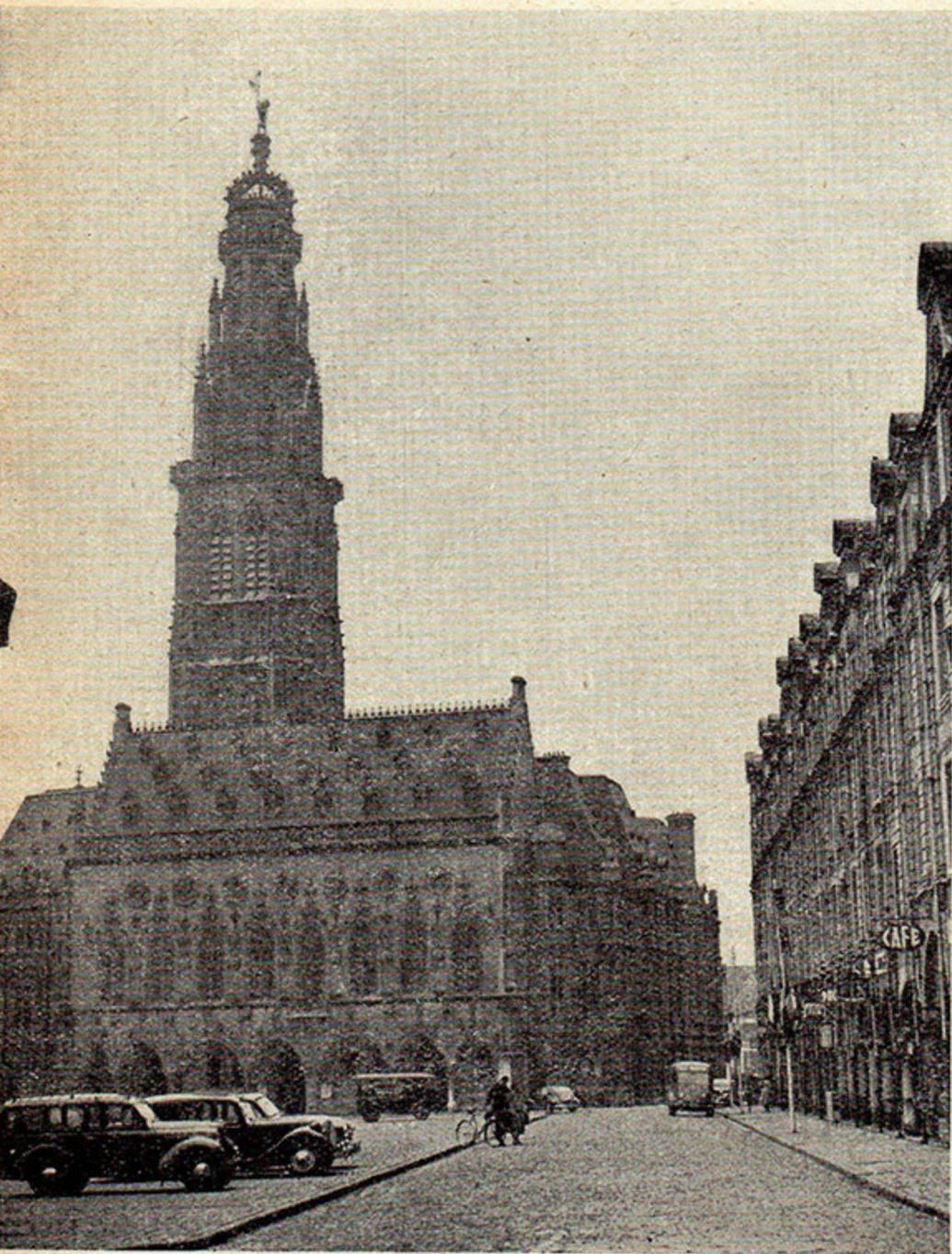
Bref, une petite heure plus tard, saint Christophe descendait de son mur et confiait à un agent de circulation son arbre fleuri, emblème du pouvoir routier : « Tiens-moi ça, je vais revenir ! » Réduit aux dimensions d'un petit bâton, l'arbre n'en garda pas moins son efficacité. Il faut avouer que l'agent fut résorbé et nous primes la route de Lille en compagnie protectrice du saint. Ce que nous cherchions à obtenir depuis une heure.



avec nous !...



Sur notre page de titre, le Saint-Christophe d'Amiens
 Ci-contre : « ...au-dessus de lui, la plus parfaite des cathédrales s'élançait vers le ciel... »
 « Le bel hôtel de ville et, sur le beffroi le fier lion d'Arras... »



A notre vif regret, le saint se montra parfaitement insupportable. Pour une fois qu'il faisait le voyageur, il voulait en profiter : « Allez, double-le, et aïe donc, que ça saute, on ne risque rien, pas vrai?... » Il en avait de bonnes ! Lui, il était mort depuis dix-sept siècles, il en avait l'habitude, mais nous ?...

Aussitôt débarqués à Lille, nous nous sommes hâtés de remettre notre saint passager entre les bras accueillants de Lydéric et puis nous sommes partis nous promener. Seuls. Tout compte fait, cela paraissait plus prudent.

Comme tant d'autres villes, ayant la malchance de présenter une importance stratégique, la capitale de la Flandre n'a guère réussi à conserver les vestiges de son glorieux passé. Trop glorieux au sens militaire du mot, hélas ! Quelques logis intéressants, quelques fragments "presque entièrement d'époque" ainsi que s'exprime le guide, la Citadelle de Vauban, un chef-d'œuvre, paraît-il, pour ceux qui aiment ça, et enfin l'ancienne Bourse. On ne peut pas dire que ce beau bâtiment soit placé au centre de la ville. Il est le centre et c'est la ville qui est venue se bâtir autour de lui. C'est une vaste construction carrée aux façades ornées. Fenêtres à frontons, cariatides, guirlandes... C'est à la fois sobre et riche, d'une élégance cossue et d'une parfaite discrétion. Ce n'est pas une bourse pour nouveaux-riches — on ne devait y négocier que des valeurs de tout repos, et chères... Un bâtiment de qualité, au sens XVII^e siècle du mot, et qui trouve quand même le moyen d'être charmant, avec un côté intime en plus.

De jolies portes à claire-voie ne donnent pas accès à la cour intérieure, pourtant censée être publique. Dix fois, pendant les deux jours de notre visite, nous avons tenté d'en trouver une ouverte. En vain. C'était bouclé sur les quatre côtés et bien bouclé. A croire qu'on y avait laissé en vrac des valeurs-or. A travers les barreaux de bois tourné on distinguait vaguement des éclats de marbres et de bronze baignant dans un jour d'aquarium — nous étions bel et bien enfermés dehors ! Finalement notre façon de tourner autour des bâtiments a alarmé un agent. Il s'est approché, l'œil soupçonneux. Sa méfiance s'accrut nettement lorsque nous lui fîmes part de notre désir de voir l'intérieur. Il ne comprenait pas et soupçonnait quelque louche dessein. Il ne nous dit pas : « Circulez ! » parce que les Lillois sont polis, mais il le pensait si visiblement que nous avons jugé bon d'obtempérer à cet ordre muet. Au bout de la rue Faidherbe, son regard scrutateur nous vrillait encore la nuque... Et voilà pourquoi nous n'avons pas vu la galerie à arcades, la statue de Napoléon faite en bronze provenant des canons d'Austerlitz, toute la célèbre "corbeille" de l'ancienne Bourse de Lille.

Le musée lillois est l'un des plus riches de France. Tellement riche que le vaste bâtiment qui l'abrite est incapable de contenir tous ses trésors. Quelle galerie de peinture !... Pour qui aime (c'est mon cas) les écoles flamande et hollandaise, ce musée est un paradis. Et puis il y a des Goya splendides, et de beaux impressionnistes, et quantité d'autres merveilles...

La partie moderne de Lille est un juste titre d'orgueil pour la ville. Il faut dire que c'est fort réussi dans le genre "villes tentaculaires". Un peu gigantesque, mais bien, vraiment bien. L'Hôtel de Ville est le couronnement du genre. "Proportions grandioses" c'est le moins qu'on en puisse dire. "Excessives" serait le mot, si l'on en croit mon compagnon qui n'apprécie pas le style gratte-ciel. Mais lui, il n'aime que les monuments photographiables. Et allez donc cadrer cet immense beffroi, haut de plus de cent mètres, visible de partout et "imprenable" de toutes parts !..

La nouvelle autoroute était le seul débouché qui convenait aux quartiers modernes de Lille. Tout autre chemin aurait fait figure d'une sente perdue parmi la forêt des buildings. Cette autoroute est encore jeune, à l'état brut, pour ainsi dire. Il y manque les arbres, les bandes de gazon, tout ce qui masque un peu le côté farouchement utilitaire de notre autoroute de l'Ouest. Ici c'est du nu et du pur. On est là pour rouler et non pour regarder le paysage. Dépouillée de tout vain décor, austère et parfaite, l'autoroute de Lille ne cherche pas à se camoufler en un lieu de promenade. Et c'est fort bien ainsi. Son seul tort est de s'arrêter brusquement. Après le ruban d'une piste impeccable, les petits pavés du nord sont durs, oh combien durs à avaler !..

Avant de quitter Lille nous avons récupéré notre saint Christophe. Les vacances lui avaient bien profité. Il avait fait le plein de frites et de bière et, pour l'heure, ne se souciait guère d'assumer son rôle du chef de la prévention routière. Il ne songeait qu'à dormir. De ce fait nous avons pu rouler en paix jusqu'à Arras et visiter cette merveilleuse cité sans créer de panique.

Il m'est arrivé si souvent de protester contre certaines restaurations abusives, que j'ai d'autant plus de joie à faire amende honorable. Arras, renaissance de ses cendres, est le plus parfait exemple de ce que peut donner une restauration intelligente. Pour qualifier une telle œuvre, un seul mot s'impose : la perfection. Le splendide ensemble, le plus complet en France, de l'architecture flamande est devant nos yeux, intact, croirait-on. Les maisons étroites à pignon et à enseigne de pierre cernent les places immenses. Les arcades s'appuient sur de lourds piliers de grès. Le bel Hôtel de Ville dresse ses fenêtres à jours et, sur le beffroi, le lion d'Arras se cabre, fièrement... Dans la douce grisaille d'une matinée brumeuse c'est un tableau inoubliable. Grandeur et beauté.

Tout cela a été rebâti pierre à pierre, reconstruit, patiemment reconstitué. Avec quelle science, quel respect, quel amour !.. Et quelle leçon pour tous ceux qui se mêlent de toucher aux œuvres du passé.

Alors que nous étions arrêtés, depuis quelques quarts d'heure déjà devant le délicieux Ostel des Poissonniers, où des sirènes mâles s'ébattaient le long de la façade, une musique aérienne s'envola on ne sait d'où. C'était une chanson tendre et gaie qui nous tombait du ciel. Des sons légers s'égrenaient en gouttes de cristal. On n'osait plus bouger de peur de rompre cette harmonie... L'exquis carillon d'Arras donnait son concert dominical.

Les villes sont comme les gens — on peut les aimer ou les détester. Question de goût, affaire d'affinités personnelles... On peut ne pas aimer Arras. Mais il est impossible de rester insensible à son enchantement. On est forcé d'admirer.

Entre temps, saint Christophe que nous avions laissé digérer en paix à l'hôtel, s'était réveillé et nous avait rejoint, plus

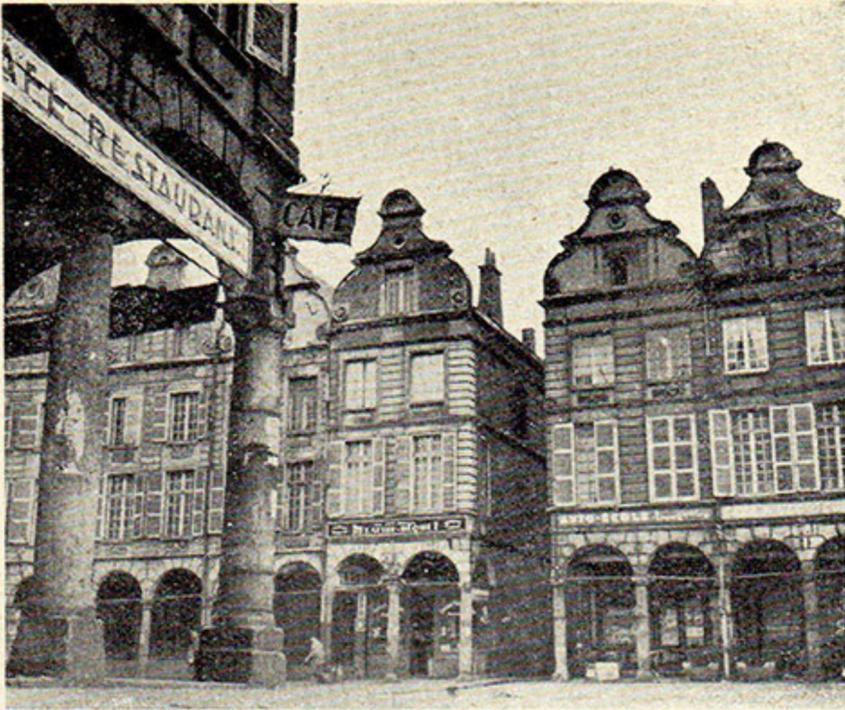
en forme que jamais. « Faudra marcher pleins gaz, dit-il rondement. Ça va être la rentrée sur Paris, on aura besoin de moi. » Ça s'annonçait bien !

Belles routes de l'Artois qui courez dans la verte campagne, nous ne vous avons pas rendu justice ce jour-là ! Nous ne nous sommes pas attardés à flâner comme il convient le long de ces chemins sinueux ; nous n'avons pas admiré comme il se doit la douceur onduleuse du paysage. Nous n'en avons pas le temps. Il paraît que c'est fort désagréable d'avoir le diable à ses trousses, mais je puis vous dire qu'un saint sur la porte-bagages, ça ne vaut pas mieux. Surtout lorsqu'il s'agit d'un spécialiste de la route. « Ça n'avance pas, votre engin ! Qu'est-ce qui m'a fichu des timorés pareils ?... Le code de la route ? Et puis quoi encore ! Dites tout de suite que vous n'avez plus confiance en moi ! Qu'un agent nous siffle seulement, je lui fiche un de ces miracles !... C'est moi le patron, non ?... » C'est à peu près à ce moment-là que nous nous sommes rendus compte que le saint était légèrement éméché.

C'est avec un soulagement indescriptible que nous avons vu enfin surgir dans le soleil la cathédrale d'Amiens. On était tout de même arrivés ! Mais du coup, saint Christophe découvrirait qu'au fond il n'était pas si pressé que ça. Il tenait absolument à nous faire les honneurs de sa ville. On ne pouvait pas refuser ! Et c'est en sa compagnie que nous avons visité Amiens.

Certaines villes sont vouées à la beauté comme d'autres à la laideur. On dirait que l'air même de la Picardie prédispose à la réussite architecturale. Amiens possédait déjà la plus parfaite, la plus complète des cathédrales gothiques. Aujourd'hui la ville possède le plus complet et le plus parfait ensemble architectural moderne. Ce n'est pas encore terminé, mais déjà on se rend compte de la réussite éclatante du nouveau plan d'urbanisme. Amiens promet d'être plus belle APRÈS qu'AVANT les bombardements destructeurs. On peut discuter la valeur esthétique de la tour Perret, avec ses trente étages. Mais elle s'incorpore fort bien à l'ensemble des constructions qui rayonnent autour d'elle. C'est très pur de lignes et grandiose sans grandiloquence. Je ne vous dirai pas





qu'on aimerait à y loger, mais ça a de la gueule, indiscutablement. Le reste de la ville, traité d'une façon plus sage, ne soulève même pas l'objection de détail — c'est très, très beau. Rien que la place du marché, avec sa belle halle de style régional et sa délicieuse poissonnerie ronde et translucide, mérite les applaudissements. Et des maisons particulières, certains groupes d'habitations, vous font regretter amèrement de ne pas être Picard.

Tranchant avec cette impression de modernisme aigu, les Hortillonnages d'Amiens nous transportent à travers temps et espace. Ce réseau compliqué de canaux qui coupent une vaste étendue de jardins ressemble à la fois à certaines gravures hollandaises — moins les moulins à vent — et au marais poitevin — moins la voûte des branches. Des barques paresseuses sillonnent les canaux et vous emmènent en promenade. Des vergers et des potagers se suivent et se ressemblent. C'est un monde vert, frais et primitif. Cela sent un peu le fumier, un peu l'eau dormante, beaucoup "la légume"... C'est amusant et reposant à souhait.

Le temps et la place me manquent pour parler comme il faudrait de la cathédrale d'Amiens. C'est la somme de l'art gothique à son apogée. C'est le triomphe et l'aboutissement de toute une époque. Quantité d'artistes divers ont dû travailler aux sculptures qui l'ornent. Mais cette diversité même est une richesse de plus. La simplicité naïve des médaillons des soubassements de la façade principale — vertus et vices, scènes prophétiques, signes de zodiaque, travaux des mois — encadre à merveille les extraordinaires figures des portails Saint-Firmin, figure admirable, d'une noblesse majestueuse et pure. Et la statue de Christ, le "Beau Dieu" d'une beauté surhumaine, œuvre la plus accomplie de tous les temps. Ici la sculpture cesse d'être une pierre et devient la divinité incarnée. Œuvre prodigieuse et sans équivalent.

Notre bon saint Christophe paraissait bien fruste à côté de ces images parfaites. Mais dans sa rudesse simpliste il avait quand même grand air, à présent qu'il avait repris place au-dessus du portail qui lui est dévolu. Nous nous sommes dit au revoir et à bientôt. Avant de remonter là-haut, le saint nous a souhaité bon voyage : « Et faites bien attention, n'est-ce pas ? Je vous connais, vous autres, les à roulettes ! Dès que vous êtes sur la route, vous ne pensez plus qu'à foncer. Et tant pis pour ce pauvre Christophe qui ne peut, malgré tout, être partout à la fois. Alors, sages, c'est promis ? Un petit 40, c'est la bonne cadence. Et pensez au code, hein ?... »

Et sur cette bonne parole nous reprîmes le chemin de Paris. A 40 de moyenne, parce qu'on ne sait jamais...

VOYAGEUR SANS BAGAGES.

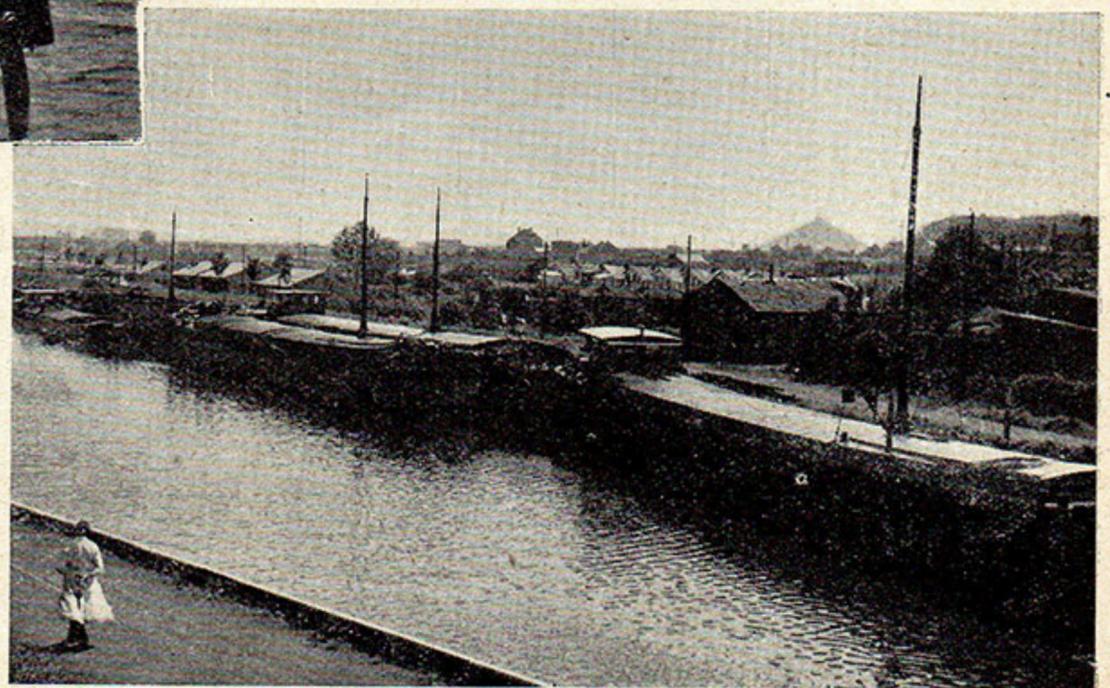
Cet article fait suite au « Pays Noir », paru dans le précédent « Spécial Scooter » de notre revue (N° 101).

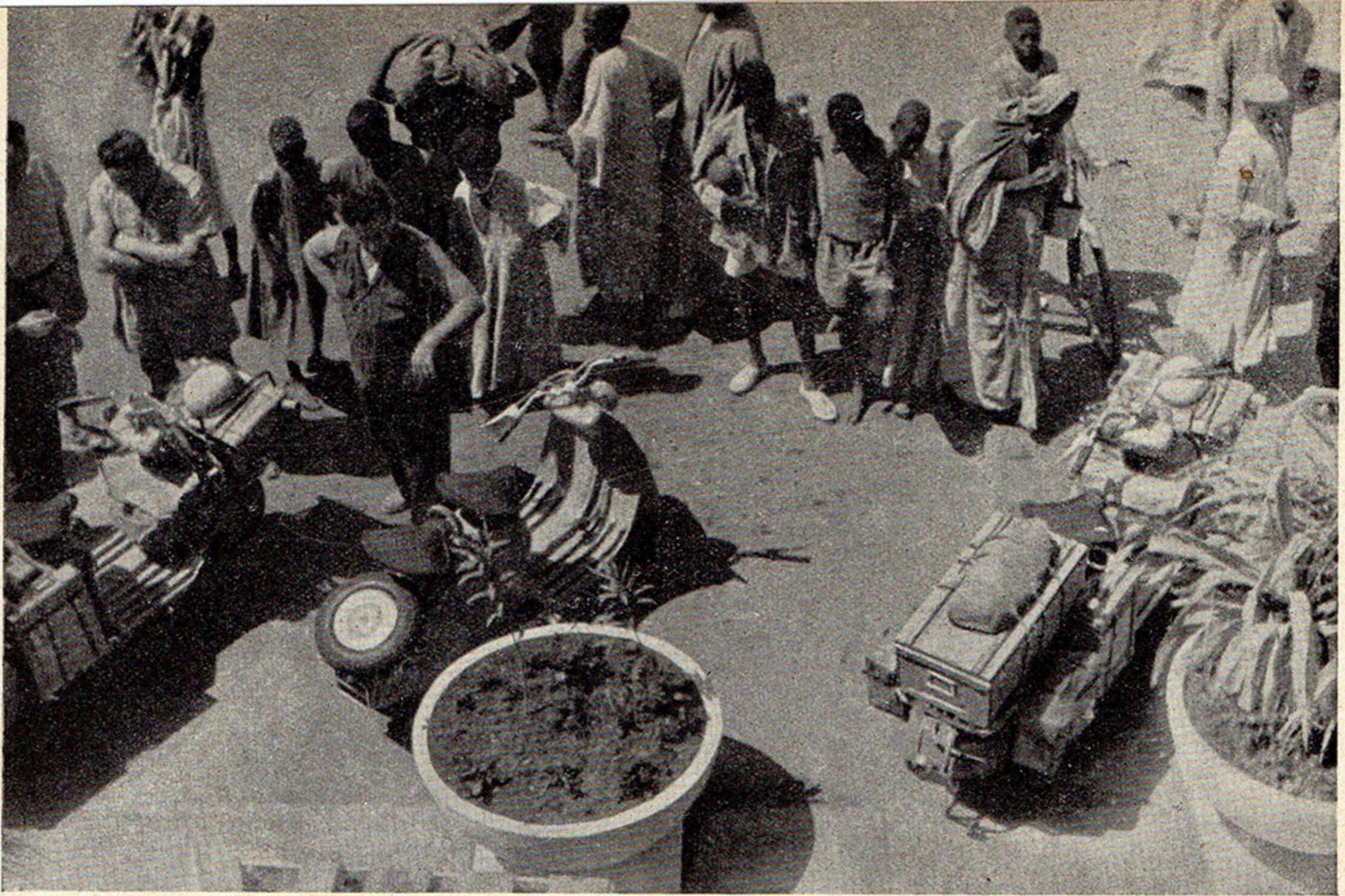


Page 43 et ci-dessus : « Ses immenses places vides et superbes, son splendide ensemble d'architecture flamande donnent à Arras un charme de gravure ancienne. »

Au-dessous : Jour de fête à Béthune.

Ci-contre : Un paysage du Pays Noir : le canal de la Deûle, près de Lens.





CLEFS A TUBE ET PISTES AFRICAINES

— Allô ! L'équipe Marcq-Gauque-
lin ? Le premier Tour d'Afrique à
scooter ?... »

— Oui. Qui est à l'appareil ?

— Ici, Schnitzer, de la « Revue
Technique Motocycliste ». Dites,
vous pourriez nous faire un article
sur votre raid ?

— Mais bien volontiers. Que vou-
lez-vous que nous disions à vos
lecteurs ?

— Eh bien voilà, dites-nous ce
qui a marché et ce qui n'a pas
marché avec vos Lambretta au
cours de vos 40.000 kilomètres.

... Je raccroche le téléphone. Ça
y est, coincé... il va me falloir re-
faire un tour d'Afrique, de mé-
moire... Sous les vertes frondaisons
de notre atelier du Perreux, à deux
cents mètres de la Marne qui m'in-
vite, sournoise, tentatrice par cet
après-midi de fin d'été, je vais ré-
enfouir... mon « scooter » de
bataille.

Les voyages ont de ces obliga-
tions, quand même...

Mais que vais-je bien pouvoir
dire aux lecteurs de la R.T.M. Sau-
rais-je recréer le « climat » ? Cha-
leur sèche du Sahara qui sait si
bien peler les nez. Humidité lourde
de Douala, oppressante lorsqu'il
faut changer une barre de torsion.
Poussière du Soudan qui rougit les
yeux. Poto-poto de la Côte d'Ivoi-
re... Car, évidemment, chaque pépin
que nous avons prenait tout son
sel, mis à part celui de la trans-
piration, dans l'ambiance africaine
difficile à retrouver à l'ombre, ou
presque, de la Tour Eiffel.

Voyons un peu. A quand remonte
le premier « coup dur » mécani-
que ?

— Dis donc, Serge, tu te rap-
pelles où nous avons eu notre pre-
mier ennui avec les scooters ?

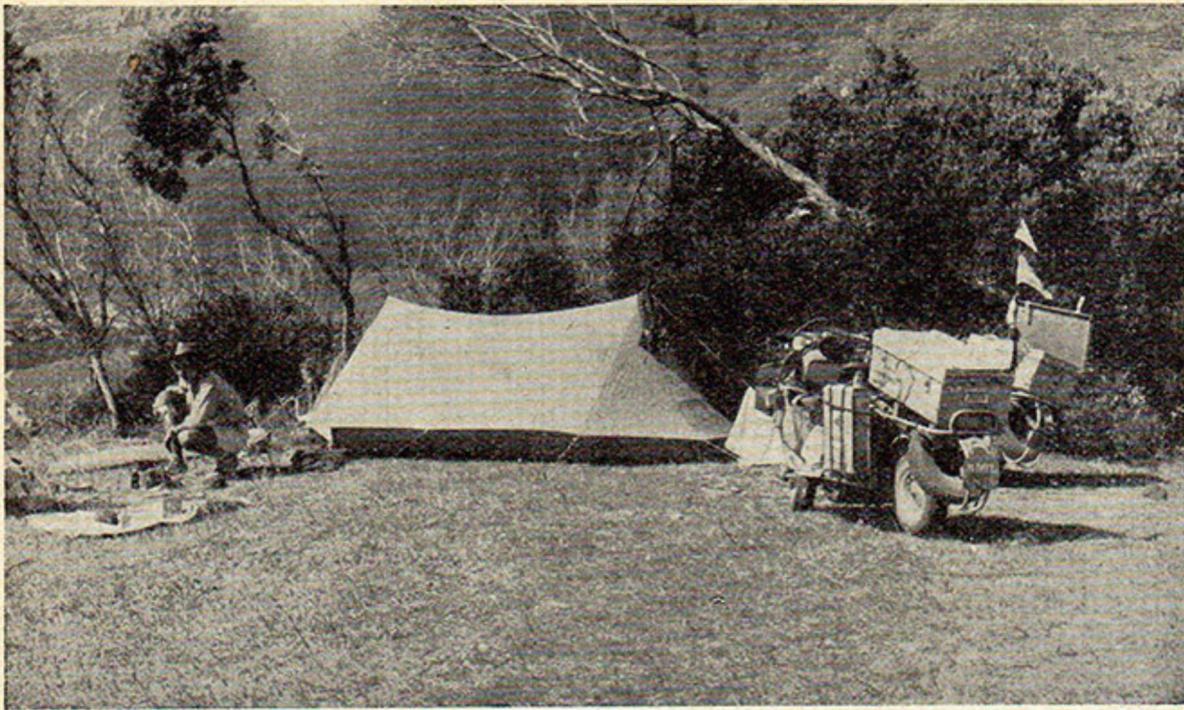
Mon coéquipier me regarde d'un
œil mauvais. Il est vraisemblable
que ma question inattendue le dé-
range quelque peu en plein collage
de film, de l'autre côté de notre
table de travail.

— A la fin de la Mauritanie. Une

queue de cadre. Entre Saint-Louis
et Thiés...

Je reviens en arrière, ah oui !
m'y voici... La savane sénégalaise...
deux ou trois Ouolofs dormant au
pied d'un baobab... et nous au mi-
lieu de la piste... Le scooter de
Serge n'avait pas résisté aux tré-
pidations de la tôle ondulée, et
pourtant ce n'était que les pre-
miers kilomètres « du genre »... les
essais étaient concluants, promet-
teurs de sombres lendemains.

Nous étions assis par terre en
face du désastre, palpant la queue
de cadre sectionnée. Nous épilo-
guions sur la charge en porte-à-
faux et le poids des bagages, étant
d'accord pour admettre notre pre-
mière erreur de calcul de « proba-
bilités ». Il avait fallu démonter la
cantine du porte-bagages arrière
pour alléger et placer celle-ci à
plat sur le plancher du scooter
malade. Je revois encore l'allure de
mon compagnon conduisant, assis
en tailleur, les jambes repliées sur
le couvercle : un véritable Bouddha,



inquiétude du regard et visage crispé en plus, bien entendu.

Oh ! J'allais oublier les quelques points de soudure faits aux portebagages avant, dès Atar, en Mauritanie, rançon évidente des cailloux du désert...

Mais, après ? Que pourrais-je bien raconter ? Je n'ose déranger à nouveau mon co-équipier, toujours occupé à trier méticuleusement les quelque 2.000 mètres de pellicule du film. A voir son allure sérieuse, son front barré de rides, je n'ose faire appel à ses souvenirs...

Voyons un peu, j'étais à Dakar. Premier décalaminage du raid. 7.500 kilomètres aux compteurs. Très honnête comme étape, mais j'aurais à préciser les mélanges savants d'alchimiste que nous faisons à chaque plein : 10 % d'huile S.A.E. 30 et un litre d'Autol-Déso-

lite aux 1.000 kilomètres, un produit anticalaminant.

Après, j'emmènerais mes lecteurs à Bamako... non, même pas, jusqu'à Tambacounda, ou plutôt, pour être précis, 40 kilomètres avant ce petit centre de ramassage d'arachides. Ma direction flottait dangereusement. Un bref coup d'œil à l'avant après un savant dérapage : c'était l'axe de biellette droit de ma suspension sectionné au ras de la fourche. Comme dans tout voyage organisé, « manquait pas un boulon de roue », mais seulement cette petite rotule qui ne figurait pas dans nos 10 kg de pièces de rechange. Heureusement que Dakar n'était pas trop loin.

Bon, pour le Sénégal, c'est tout. Au Soudan que nous est-il arrivé de fâcheux ? D'abord une barre de torsion, la première... non, c'est vrai, la deuxième déjà, la première

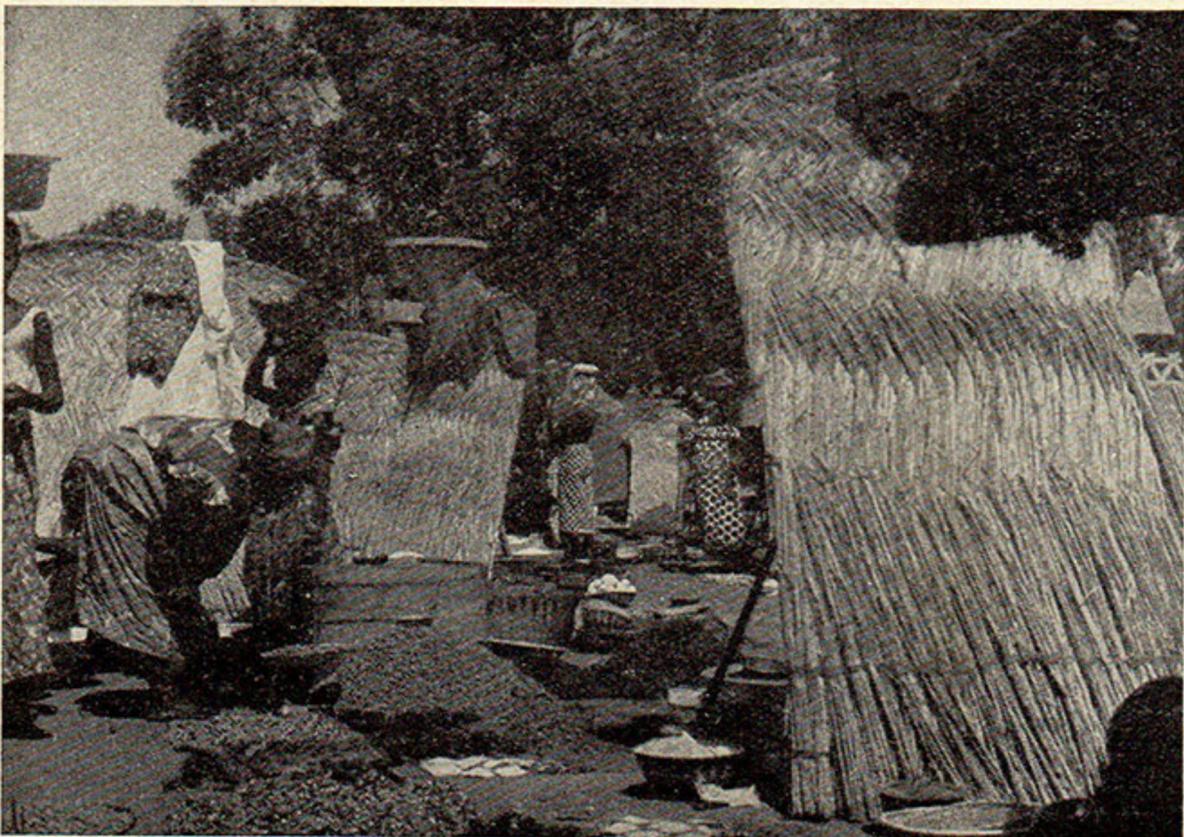
avait cassé en même temps que la queue de cadre avant Thiés. Comment pourrais-je dire la difficulté que l'on peut avoir à tendre une barre de torsion, dans la savane, sous le soleil, lorsque l'on ne dispose pas de « l'outil spécial ». Une branche chétive faisant levier sur le bloc moteur, la machine étant couchée sur la latérite, c'est une réparation de fortune qui met vite les nerfs à dure épreuve. D'abord, les aiguilles Nadella prennent un malin plaisir à tomber dans la poussière. Ensuite, rechercher les cannelures de la barre, vautré sur des cailloux inconfortables, donne au scootériste le plus patient l'occasion de perdre son paradis.

A cette même étape, nous cassions aussi une fourche, celle de Serge cette fois, chacun son tour. Manchonner et souder quelque chose, en Afrique, c'est être en présence d'un problème presque insoluble. Il faut d'abord aller jusqu'au centre le plus proche, partir en chasse, non de lions, mais de bouteilles d'oxygène et d'acétylène, rechercher un poste de soudure, fouiller, dans un garage qui n'a rien de comparable avec les ateliers de la Sepex, pour trouver un bec adéquat, etc., etc. En l'occurrence, ces diverses opérations nous avaient demandé quatre jours...

De mémoire, je roule maintenant vers Abidjan... Quelques crevaisons, quelques nettoyages de bougies, mais cela rentre dans le domaine de la panne dominicale en forêt de Fontainebleau, je n'en parlerai donc pas aux lecteurs.

Ah ! autre chose ! Un écrou de fixation de roue arrière, desserré, nous obligeait, vers Bouaké, en plein poto-poto, à changer fusée et roulement arrière de ma machine. L'opération qui se reproduisait une deuxième fois à Yaoundé, au Cameroun, devait faire naître dans le cerveau de mécanicien-bricoleur de mon compagnon une idée géniale. Il « tournait », dans un atelier de cette ville, un écrou six pans au pas de 16 par 150, qui remplaçait avantageusement l'écrou borgne chromé d'origine. Celui-ci nous permettait un serrage parfait à la clef à bougie amélioré encore par une large rondelle tôle.

Je pourrais peut-être parler, là, des passages délicats avant Abidjan, dans cinquante centimètres de boue. Face aux fondrières, nous attendions le passage des camions chargés de bananes et nous glissions dans l'ornière creusée par leur jumelage arrière, avant que la boue ne recouvre la trace. Il y avait aussi les monts Cameroun que



Ci-dessus : un des nombreux camps de l'expédition. Ci-contre : une vendeuse d'arachides à Bamako.

nous franchissions, aidés par de braves Nigériens, en tirant nos pé-gases avec un lasso, trop heureux encore de nos 3 km.-heure... Sport passionnant que je recommanderais aux amateurs de culture physique, dans mon article, de préférence par jour de pluie, comme c'était le cas pour nous ces jours-là.

Dans le domaine des pistes difficiles, pourrais-je, avec une exactitude suffisante, décrire la route Oyem-Mitzic-Ndjolé sous l'équateur, sur laquelle nous conduisions 10 heures par jour en première vitesse... avec une consommation catastrophique de 8 litres aux 100, par machine, évidemment.

Pour les pièces cassées, voilà l'addition, à Brazzaville, après 15.370 km. : 6 barres de torsion, un axe de biellette, 4 ressorts de suspension, une fusée arrière et son roulement, une borne haute tension et c'est tout. Il me faudra dire qu'en raison de ce que nous avons « fait voir » à nos pauvres scooters... ce n'était pas payer cher la traversée de ces quatorze premiers territoires, même si l'on ajoutait les cinq ou six crevaisons journalières de la dernière étape avant la capitale de l'A.E.F. Heureusement que Dunlop nous avait donné douze chambres de rechange.

Au Congo, je n'aurai pas grand-chose à raconter, si ce n'est la curiosité « mécanique » des Bapendés pour nos petits Lambretta qui « faisaient le feu », comme ils disaient dans leur langue Kikongo en courant vers la piste... Ah ! si, peut-être, deux décalaminages furtifs dans le sable des plateaux du Kwango. Opération nettement à déconseiller sur les pistes africaines en raison des tourbillons de poussière dus aux tornades sèches qui se manifestent, bien sûr, au moment où culasse et cylindre d'un côté, bloc moteur de l'autre, nous nous apprêtons, après de savants nettoyages, à remonter le tout...

L'ennui des filtres à air qui se dévissent et tombent, quelque part sur la route reste trop classique, même en France, je passerais donc là-dessus aussi...

Les Rhodésies... ma mémoire fait défaut... tant pis, j'attaque :

— Tu te souviens, Serge, des « pépins » mécaniques en Rhodésie ?

...Deuxième grimace, plus accentuée que tout à l'heure... mon camarade vient juste de rater un collage...

— Comment ? Tu ne te souviens pas ? Les pots d'échappement, une troisième cassure à la queue de



ton engin et la technique des ressorts italiens !

C'est vrai, je pourrai dire que, n'ayant plus de ressorts de fourche de marque française, nous avons « tourné » des barres de butée, de 20 centimètres de long, que nous enfilions dans la fourche avant de placer les nouveaux ressorts italiens, plus courts, que nous pouvions seuls trouver... Evidemment, la suspension était bien un peu plus dure, mais, miracle, « ça cassait » moins. Nous arrivions même à rouler 1.000 kilomètres sans nous remettre à talonner.

Sur le macadam des routes sud-africaines, Serge se couchait souvent à côté des Pégase. Nous avions alors de nombreux ennuis dus à l'usure trop forte des marteaux de ressorts de vis platinés. Celles-ci ne s'écartaient plus et causaient de multiples pannes d'al-

lumage. Nous ne devions résoudre la question, pour la plus malade des machines, qu'en changeant à Madagascar l'ancien stator français contre un autre, italien. Je pourrai décrire aussi la surprise d'un des ingénieurs Lambretta lorsque nous lui montrions, il y a deux semaines, un stator Filso monté sur un rotor ABG. De quoi fausser toutes les recherches d'un bureau d'études...

Je parlerai peut-être de la peur bleue... indigo, comme l'océan Indien, que nous ressentions en débarquant du bateau, dans la baie de Tamatave. Les quais étant pris, le cargo ne pouvait accoster, nous avions couché nos machines sur l'avant d'un radeau tiré par la vedette du bord. Dans la rade, le canot avait pris une vitesse, qui, de toute évidence, ne convenait pas à notre ponton. Celui-ci avait piqué du nez et, nos scooters à moitié



Ci-dessus : une marchande de canne à sucre au Gabon. Ci-contre : les gracieuses impalas.



Ci-dessus : à mi-chemin du Cap au Caire. Ci-dessous : notre ami dahoméen. La photo du titre : curiosité sénégalaise à Saint-Louis.



submergé, nous tentions de faire contrepoids, assis à l'arrière jambes dans le sillage. Quelques ailerons de requins fendaient la surface des eaux calmes, derrière nous, et nous rappelaient, sans délicatesse aucune, que nous n'étions définitivement pas sur le lac de Genève... en vacances touristiques.

De Dar Es Salam jusqu'à... Paris nous n'allions plus casser de nouvelle barre de torsion... Cela venait-il d'une nouvelle fabrication du constructeur ou de l'état moins mauvais, je n'oserai dire meilleur, des pistes de l'Est Afrique ? Peut-être aussi avions-nous acquis une certaine technique, en roulant sur la tôle ondulée à l'allure exacte nécessitée par les trépidations... Mystère ! que je ne pourrais expliquer à mes lecteurs... n'ayant, moi-même, pas encore compris.

Une chose que je n'oublierais pas... Nous avons quitté Benghasi après une longue veillée nocturne réclamée par un autre décalaminage, doublé bien entendu de quelques points de soudure. Là, j'ouvrirais une parenthèse en précisant que la soudure étant la réparation de base de tout véhicule en Afrique, nous n'avions pas fait moins pour notre compte, d'une trentaine de « coutures » à nos pots d'échappement... donc, nous avons quitté la capitale de la Cyrénaïque pour nous apercevoir cent kilomètres plus loin, que le pas de vis de bougie sur la culasse était complètement foiré, à un filet près. Réparation tentée chez un forgeron bédouin, une nuit durant. Tout avait été essayé, fabrication d'un nouveau filetage à l'étain, taraudage, etc. Nous en étions revenus à un collage à « l'Hermétic ».

C'est évidemment le lendemain que choisissait la machine de Serge pour nous jouer le plus mauvais tour de notre raid. Le bruit caractéristique du piston qui cogne nous faisait craindre le pire. Pour corser l'affaire, 1°) nous nous trouvions en plein désert, à encore 250 kilomètres de Tripoli, sur une route jadis goudronnée par les Italiens, et défoncée, on imagine comment, par les chars de Rommel et ceux de Montgommery ; 2°) nous nous étions fait voler notre clef-tube de 10 au Caire, d'où impossibilité de démonter la culasse. J'avais dû remorquer mon équipier au long de ces 250 km ; heureusement sans trop de côtes... à la coquette moyenne de 32 km/h. Pour des machines chargées à 90 kg chaque, après 32.000 km, je pourrais honnêtement reconnaître que c'était très honorable.

Nous faisons une entrée sans gloire et évidemment bruyante à Tripoli ; une fois de plus mon pot d'échappement n'avait pas tenu.

Nous démontions pour constater la « casse » : haut de piston mangé, gorges broyées, segments en petits morceaux. Le réalésage, directement à la troisième cote, laissait malgré tout quelques traces à l'intérieur du cylindre, après glaçage.

La Tunisie, l'Algérie avaient été traversées sans ennuis, je ne saurais que raconter nos précautions en franchissant quelques collines du massif de l'Aurès autour de Constantine. Mais, en France, je dirai notre plus belle émotion : Cela se passait la veille de notre arrivée à Paris, sur la route, enfin goudronnée, exactement à 16 km de Corbeil. Le dernier des pleins d'essence, je crois bien le 410^e, était fait dans la nuit. Le réservoir de Serge plein, je remplissais le mien. Au premier coup de kick, une gerbe de flammes jaillissait du moteur de mon compagnon. Il me faudra dire notre affolement. Comme de bien entendu en pareille affaire, notre extincteur, inutilisé au long de ces 15 mois, était quelque part au fond d'une des sacoches. Un automobiliste s'arrêtait et nous prêtait le sien. Je revois encore le petit jet d'essence enflammée qui s'échappait par le bouchon du réservoir... le sinistre enfin stoppé, nous découvrons la raison de cet ultime pépin : faisant nuit, le réservoir avait débordé et l'essence noyé le volant magnétique dont il y avait belle lurette que nous avions perdu le chapeau protecteur. Un faux contact, une étincelle de rupture inattendue, et le premier coup de kick avait été suffisant... Tout le monde avait eu bien chaud, machine et pompiers, d'autant plus que, hasard malheureux, nos films et notre matériel ciné étaient, cela va de soi, dans la cantine du scooter incendié. Il avait suffi de changer la durite évidemment fondue, et le moteur avait de nouveau tourné...

Bon ! Eh bien ! Je crois avoir le thème de mon article pour les lecteurs de la Revue Technique Motocycliste.

Adieu, bain et promenade en canoé sur la Marne.

— Dis donc, Serge, tu iras tout seul au ponton.

— Pourquoi ? Tu ne viens pas ?

— Non, je vais refaire le tour de l'Afrique, dans mon après-midi.

J.-C. MARCQ.

Nos lecteurs connaissent tous Jean-Claude Marcq et Serge Gauquelin qui ont publié, depuis leur départ pour le tour de l'Afrique le 3 mars 1954, une série de récits de voyage dans notre revue. Nous rappelons à toutes fins utiles les numéros de la R.T.M. comportant ces articles :

N° 74 du 15 janvier 1954 ;

N° 77 du 15 mars 1954 ;

N° 80 du 15 mai 1954 ;

N° 83 de juillet 1954 ;

N° 89 de novembre 1954.



DE LA ROUTE AU PALAIS DE JUSTICE



Le ministre commente le Code

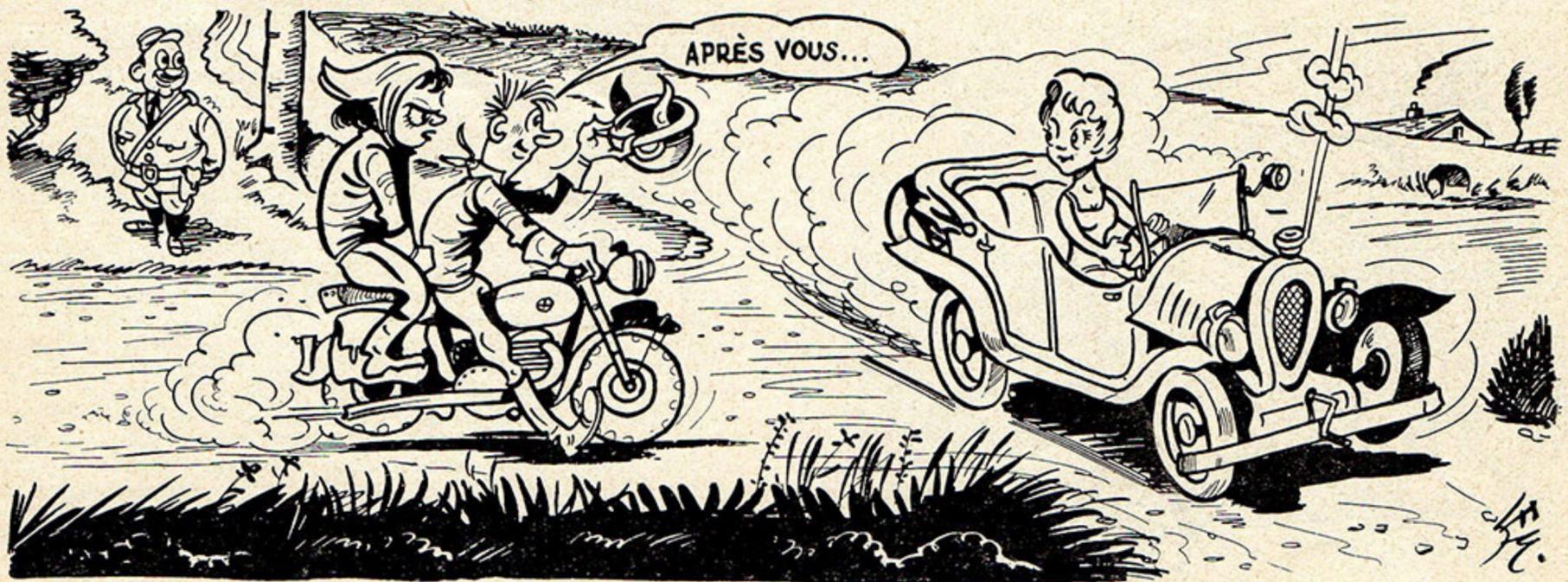
Le nouveau Code de la route est en application depuis un peu plus d'un an. A-t-il contribué à diminuer proportionnellement le nombre des accidents ? en a-t-il, au contraire, causé plus comme certains parlementaires s'en sont plaints auprès du ministre des Travaux Publics ? Les sondages effectués à l'échelon judiciaire donnent des résultats encore trop fragmentaires pour qu'on puisse étayer quelque théorie que ce soit.

Par contre, un texte officiel assez récent, revient sur la réglementation à observer en matière de croisements et de bifurcations. Par question écrite, un député a demandé au ministre si justement l'augmentation projetée des primes d'assurances responsabilité civile, scooter et auto, n'avait pas pour causes un surcroît des collisions résultant de la substitution des nouvelles dispositions aux anciennes.

Voici l'intéressante réponse du ministre, qui a le mérite d'expliquer clairement le but poursuivi par la nouvelle législation.

« La suppression, dans le nouveau Code de la Route, des deux obligations précédemment imposées à tout conducteur abordant une bifurcation ou une croisée de chemins : annoncer son approche et serrer sur sa droite, a été décidée à la suite d'examens approfondis et répétés de la question, examens auxquels le souci de la sécurité routière a constamment présidé.

« Si, même en dehors des agglomérations, il n'a pas paru bon de conserver l'ancienne obligation faite aux conducteurs d'annoncer systématiquement leur approche aux intersections des routes, c'est qu'un tel avertissement paraissait trop souvent aux conducteurs imprudents une garantie suffisante pour leur permettre d'aborder le carrefour à une vitesse excessive.



« De même qu'à l'intérieur des agglomérations — et il est bon de rechercher à assurer une uniformité des réflexes — les conducteurs seront ainsi amenés, à une intersection, à faire prédominer, s'ils bénéficient de la priorité, la notion de prudence sur celle de leur droit, ce dernier étant trop souvent considéré abusivement comme absolu.

« En ce qui concerne l'obligation de serrer particulièrement à droite à l'approche d'une intersection, il a paru non seulement inutile mais parfois dangereux, en diminuant l'angle de visibilité du conducteur qui, en vertu du principe de la priorité à droite, doit surveiller tout particulièrement les véhicules qui peuvent déboucher sur sa droite.

« La légère modification de forme donnée à l'énoncé du principe de la priorité à droite, n'a nullement eu pour objet d'altérer ce principe, mais seulement de renforcer la sécurité aux intersections en rappelant que la priorité n'est pas un droit absolu, que la prudence commande de laisser passer un autre conducteur qui aurait abordé le carrefour avant celui qui bénéficie de la priorité.

« Loin de réduire la sécurité routière, les nouvelles mesures édictées par le Code de la Route ont toutes eu pour objet de la renforcer.

« Rien ne permet de supposer que les primes d'assurances soient modifiées en raison de la parution, voici un an, de ce règlement à la préparation duquel, au sein des Commissions consultatives, les représentants des assurances ont d'ailleurs participé. »

Le cas est suffisamment rare, d'un ministre qui prend la peine d'expliquer les raisons de telle ou telle réglementation pour que nous n'ayons pas reproduit intégralement ses déclarations. Elles peuvent constituer la base d'une jurisprudence qu'aucun conducteur ne devrait ignorer.

Règles à observer

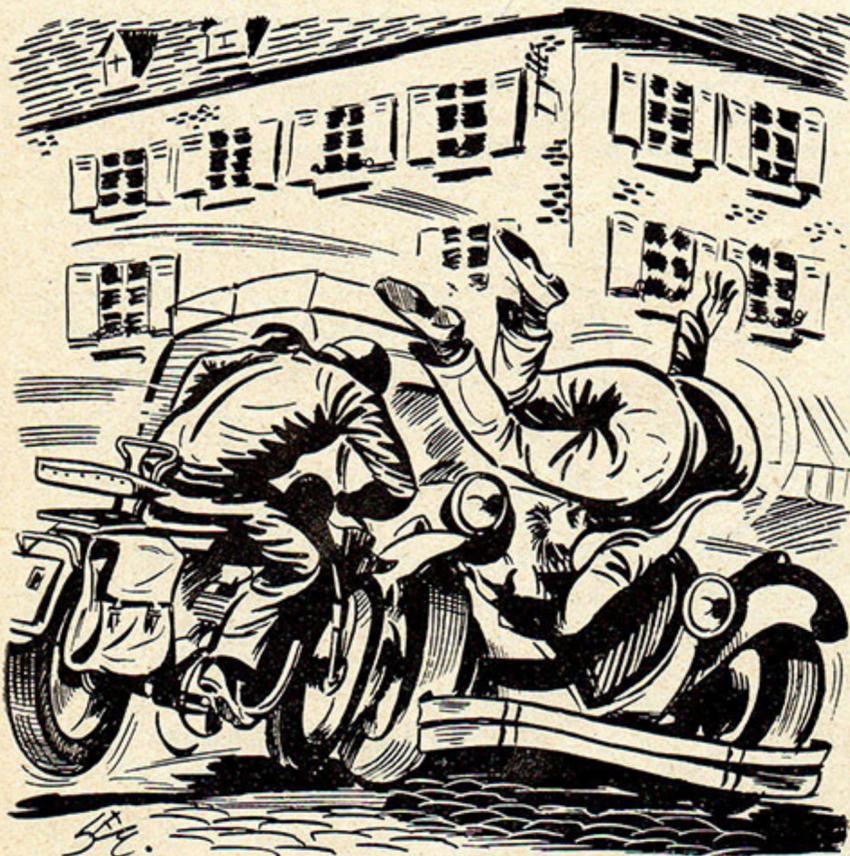
ARTICLE 23

Tout conducteur de véhicules ou d'animaux s'approchant d'une intersection de routes doit vérifier que la chaussée qu'il va croiser est libre, marcher à allure d'autant plus modérée que les conditions de visibilité sont moins bonnes et, en cas de nécessité, annoncer son approche sous réserve, à l'intérieur des agglomérations, des dispositions qui peuvent être prévues par application de l'article 34 (interdiction de l'usage de l'avertisseur dans certaines villes).

ARTICLE 25

Lorsque deux conducteurs abordent une intersection de routes par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur.

Une moto déplace une camionnette



Voici quelque temps, deux lecteurs différents m'ont écrit chacun une lettre dont la substance pouvait se traduire ainsi : « Si ce que vous écrivez est l'exacte vérité, on n'est jamais sûr, en matière de circulation, d'avoir entièrement raison aux yeux des juges. Nous remarquons très souvent des partages de responsabilité qui contredisent l'opinion qu'on peut se faire de son droit intégral ».

Conformément à mon habitude, je répondrai surtout à ceci par un exemple et par la relation d'un procès reprenant un cas bien précis. Il s'agira cette fois d'un motocycliste survenant dans un carrefour sur la droite d'une camionnette. Théoriquement, sa « priorité » est totale. Pourtant le président Nectoux, de la 5^e Chambre de la Cour d'Appel de Paris, a estimé qu'il y avait des cas où la priorité en question pouvait disparaître totalement.

L'accident s'est produit voici exactement trois ans, le 14 septembre 1952, à 19 h. 30, à Montreuil, au croisement de l'avenue Pasteur et de la rue Hoche.

Mme Desprez, au volant d'une camionnette vide, descendait la rue Hoche. Au croisement, elle a arrêté son véhicule et regardé à droite et à gauche. Rien. Elle a démarré, traversé le carrefour. Puis, lorsqu'elle atteignait la rue Buffon, qui prolonge la rue Hoche, une moto chargée de deux personnes est venue frapper l'avant droit de la camionnette suffisamment fort pour la faire pivoter d'un quart de tour. Le passager a plongé par-dessus le capot et s'est reçu un peu durement sur les pavés. Quant au pilote, son poignet, son coude, sa jambe étaient fortement contusionnés. La

moto, n'en parlons pas, le cadre et la fourche avant étaient complètement faussés et nécessitaient à eux seuls plus de 100.000 fr. de réparations.

La police a immédiatement fait son enquête et trouve des témoins, très favorables à l'automobiliste et confirmant tous sa prudence. Ils ajoutaient aussi que le motocycliste roulait « très vite ». L'automobiliste Veysière, par exemple, a parlé de 80 km. Comme ça, à vue de nez. Avec cette irresponsabilité magnifique du témoin qui cite un chiffre totalement incontrôlable.

Lorsque le motocycliste Fretté, vite rétabli, a voulu demander à Mme Desprez de lui régler une partie de ses frais, l'heure de se fâcher est arrivée.

C'est le Tribunal Civil de la Seine qui, le 30 juin 1954, a émis un premier avis en condamnant Mme Desprez à un quart des responsabilités tandis que le motocycliste Fretté se voyait solidairement condamné avec elle pour avoir blessé son passager, M. Périni.

On ne devait pas en rester là.

Juste avant les vacances le dossier est venu devant la Cour d'Appel qui a déclaré ceci :

« L'allure de la camionnette de Mme Desprez, qui venait de démarrer, était forcément réduite. En revanche on ne saurait en dire autant de celle de la motocyclette puisque le choc a fait décrire près d'un demi-cercle vers la gauche à une camionnette beaucoup plus lourde. Il résulte de ces vitesses différentes que la dame Desprez, n'ayant vu aucun véhicule s'approcher, était fondée à penser qu'elle avait pris toutes ses précautions.

En réalité, si Fretté avait modéré son allure à l'approche du carrefour comme il en avait l'obligation dame Desprez aurait eu le temps d'effectuer normalement sa traversée sans que ce motocycliste soit en rien gêné. Celui-ci ne peut donc se prévaloir de l'excès même de sa vitesse pour prétendre à une priorité de passage qu'une simple observation des prescriptions réglementaires rendait sans objet en l'espèce. La faute grave commise par Fretté en circulant à une vitesse qui a surpris dame Desprez, non seulement engage largement la responsabilité de ce motocycliste, comme l'ont estimé les premiers juges, mais a même présenté un caractère imprévisible pour ladite dame, a comporté des conséquences qu'elle ne pouvait éviter et a été la cause génératrice exclusive de l'accident. Il échet dès lors de déclarer Fretté entièrement responsable de celui-ci. »

Résultat : non seulement Fretté ne touchera pas un centime pour ses frais médicaux ni pour sa machine, mais encore il est condamné à régler les dommages subis par son passager Périni et tous les dépens du procès.

Ce qui est une manière — un peu dure sans doute — de lui apprendre, ainsi qu'à bien d'autres, que le droit de priorité, comme dit le ministre, est « trop souvent considéré abusivement comme absolu ».

Trahi par son témoin

Une vitesse excessive n'est pas la seule façon de perdre le droit d'invoquer la priorité de passage. Les juges emploient bien d'autres arguments pour prouver à un conducteur qu'il a été imprudent.

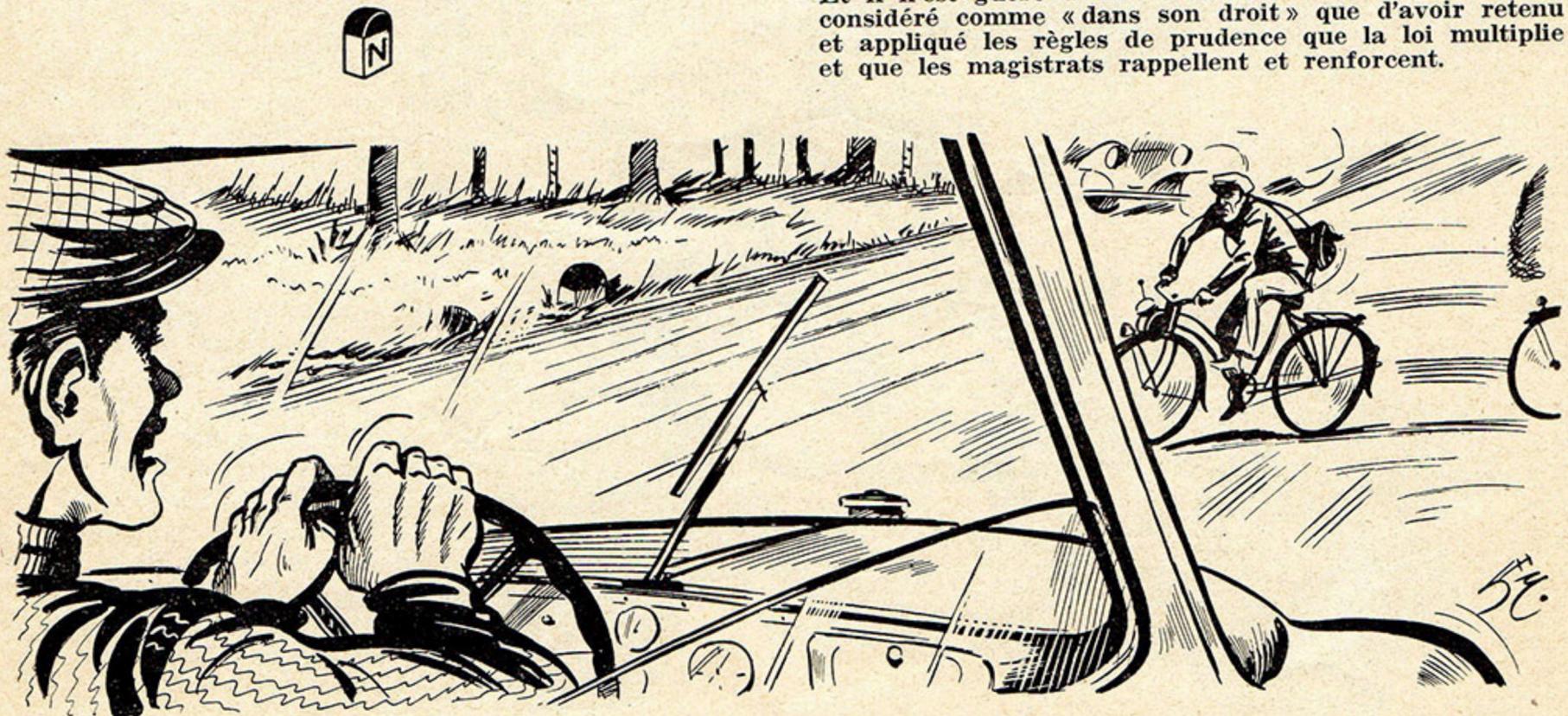
Cette fois, la victime est le conducteur d'un Vélosolex. L'accident s'est produit le 1^{er} août 1951, à 13 h. 25, à l'angle de la route venant du camp d'aviation de Melun-Villaroche et de la départementale 57. M. Poujolat, sur son cyclomoteur, venait de Villaroche. A côté de lui roulait son ami Fauvet. Visibilité mauvaise au carrefour en raison de la présence de baraques. A peine M. Poujolat a-t-il avancé sur la départementale pour tourner à gauche qu'un camion l'a happé et assommé tandis que son engin était complètement écrasé par les roues du véhicule. Pourtant, ce dernier ne roulait pas à une allure excessive : 25 à 30 km.-h. selon les témoins.

Comment fallait-il juger ? Le cyclomotoriste venait incontestablement de droite et roulait à droite. Un rédacteur de la « Revue Technique » aurait immédiatement conclu à la responsabilité entière du camionneur. Le Tribunal Civil de Melun, le 16 décembre 1953 n'est pas allé jusque-là. Il a laissé un quart de responsabilité à la victime, qui ne s'est pas satisfaite d'une telle décision. Appel. Le 2 juillet 1955, la Cour de Paris faisait mieux. Elle partageait les responsabilités en deux parts égales, ce qui revenait à ne faire rembourser par la conducteur du camion, M. Desfours, que la moitié des dommages qu'il avait causés.

Ses raisons ? Les voici :

« Le témoin Fauvet a déclaré qu'en arrivant au carrefour il a entendu klaxonner. Il a ralenti et stoppé sur le bas côté gauche de la route tandis que Poujolat a cru avoir le temps de passer, malgré qu'il l'ait averti en disant à haute voix : « Voilà un camion ». Un autre témoin, M. Fournier, a précisé que le conducteur du camion qui circulait à allure modérée a klaxonné une ou deux fois fortement, qu'il tenait sa droite et a braqué à gauche pour tenter d'éviter la collision. Donc Poujolat a manqué d'attention à un carrefour dangereux. Bien que prioritaire il a été imprudent, débouchant d'une route secondaire en tentant de traverser la départementale 57, alors que son camarade Fauvet l'avait averti de l'approche d'un camion. Ces fautes graves sont de nature à mettre à la charge de Poujolat une part de responsabilité plus considérable que celle fixée par les premiers juges. Il y a lieu en conséquence de partager par moitié la responsabilité de l'accident entre la victime et Desfours. »

Une fois de plus on constate donc que le Code est une chose et que la jurisprudence en est une autre. Et il n'est guère d'autre recette miraculeuse pour être considéré comme « dans son droit » que d'avoir retenu et appliqué les règles de prudence que la loi multiplie et que les magistrats rappellent et renforcent.



Payez vos primes avant l'accident

Le dossier que nous allons ouvrir maintenant ne se rapporte nullement à la priorité. Mais l'importance de la question qu'il soulève est telle qu'il mérite une très sérieuse parenthèse dans cette rubrique. Il s'agit de la garantie accordée par une compagnie d'assurances alors que la prime n'a pas été payée au jour convenu.

Le 23 avril 1953, M. Robert Pourtret offrait le tansad de son scooter à Mlle Léger. Celle-ci n'avait guère l'habitude d'être ainsi transportée. Et lorsque M. Pourtret, sur un sol glissant, a involontairement amorcé un dérapage, la jeune fille, au lieu de se recevoir convenablement comme savent le faire beaucoup de nos compagnes, est tombée lourdement sur le sol, cramponnée encore au scooter. Fracture du maxillaire, luxation de l'épaule, etc.

La Compagnie d'assurances, que nous appellerons la « Serviabilité », a refusé de payer les dommages subis par la jeune fille. La prime, en effet, devait être payée trimestriellement et l'échéance tombait le 20 janvier. Le 12 mars, la Compagnie avait adressé par lettre recommandée une mise en demeure prévenant que la garantie allait cesser vingt jours plus tard, soit le 2 avril. M. Pourtret n'avait pas bronché. Par contre, le surlendemain de l'accident il avait adressé à la Serviabilité un chèque daté du 20 avril. Puis, le 5 mai seulement il avait fait remettre sa déclaration d'accident à la Compagnie par son assureur habituel. Tout ce scénario partait mal, les ficelles étant un peu voyantes.

S'estimant néanmoins en droit de faire régler les indemnités dues de toute façon à Mlle Léger par la Compagnie, M. Pourtret a engagé la demoiselle à intenter un procès à la Serviabilité.

Le 25 février 1954, le Tribunal de Commerce a condamné le pilote du scooter à régler 1.150.000 francs à Mlle Léger et déclaré complètement hors de cause la Serviabilité.

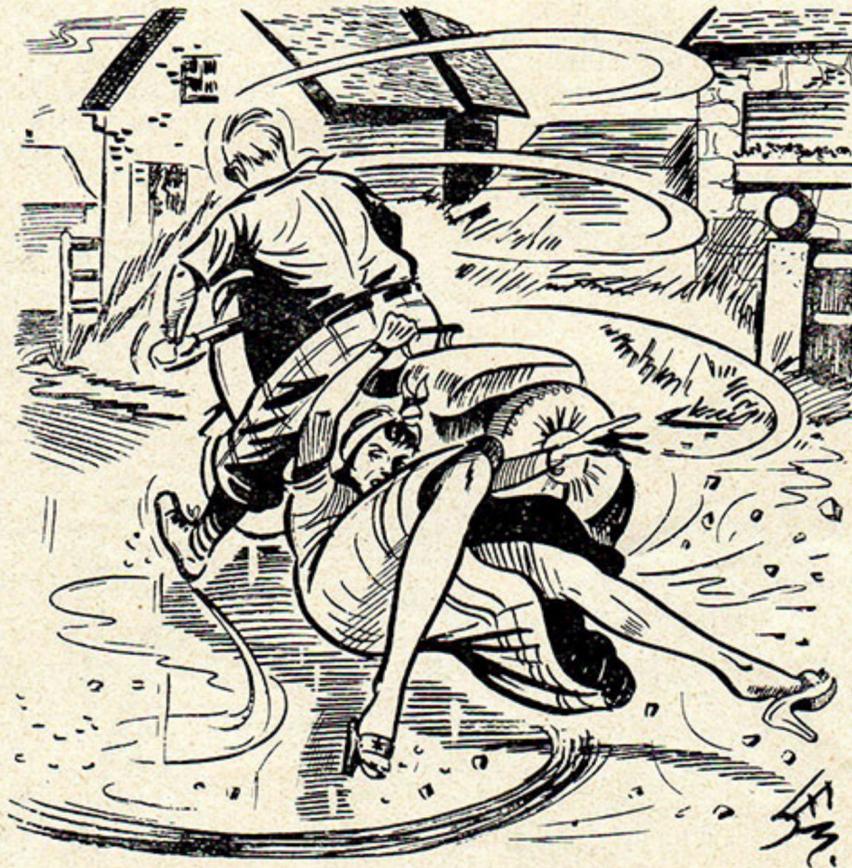
Entêté, M. Pourtret a poussé Mlle Léger à faire appel du jugement pour la partie de ce dernier qui mettait hors de cause la Compagnie.

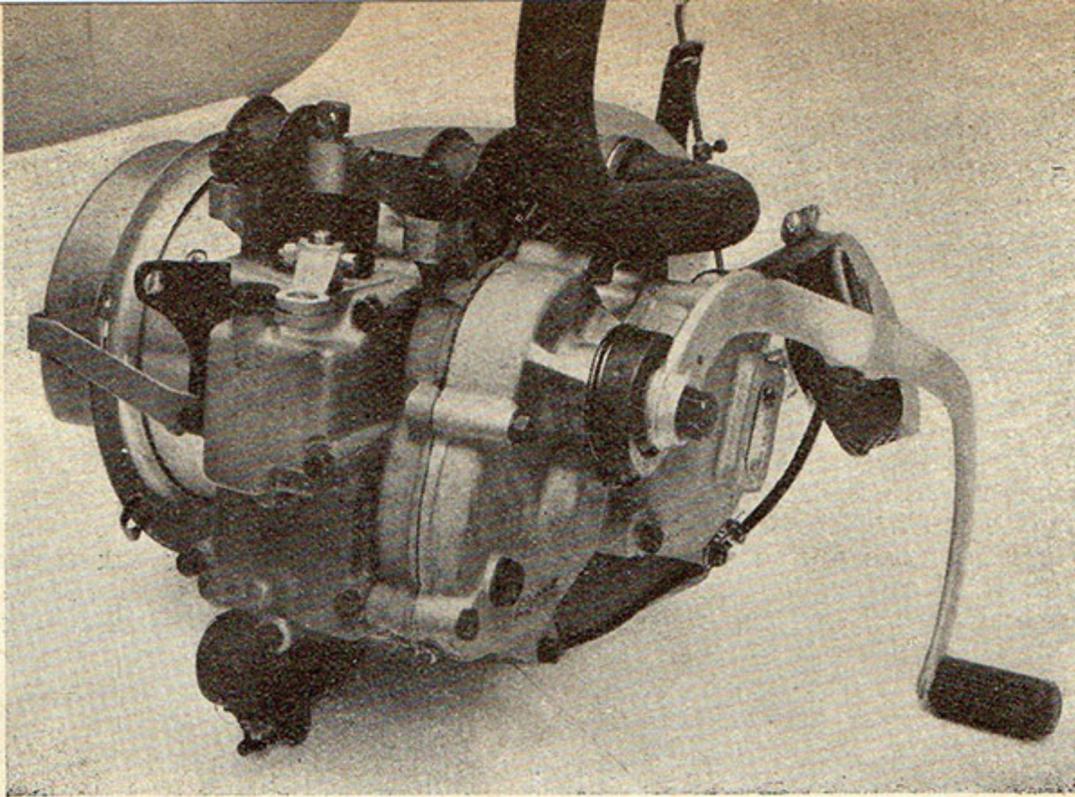
Des dizaines de feuillets d'argumentation ont été noircis par les avocats, prenant par le menu les clauses des polices d'assurance et la copieuse jurisprudence en la matière.

Mais la 5^e Chambre de la Cour de Paris est demeurée intraitable. « Aux termes de la loi du 13 juillet 1930, a-t-elle répondu, un assuré est obligé de payer les primes aux époques convenues, qui ne sont pas forcément annuelles. En outre, à défaut de paiement à l'échéance de l'une de ces primes l'effet de l'assurance peut être suspendu 20 jours après la mise en demeure de l'assuré. Cette mise en demeure, en ce qui concerne Pourtret, a été régulièrement effectuée qui suspendait les effets de l'assurance le 2 avril. Le chèque représentant le montant de la prime émis par Pourtret le 20 avril, mais joint à une lettre non datée, n'est parvenu à la Serviabilité que le 24 avril. Ainsi l'assurance ne reprenait que le 25 avril à midi. En conséquence, l'accident s'étant produit le 23 de ce même mois n'était pas couvert par l'assurance. et il y a lieu de confirmer le jugement entrepris en ce qu'il a déclaré que la Compagnie La Serviabilité n'était pas tenue de garantir Pourtret. »

Lequel, outre 1.150.000 francs qu'il doit à Mlle Léger, est maintenant contraint de régler les frais des deux épisodes du procès.

Maurice CAZAUX.





LE PRÉSÉLECTEUR SCOOTERROT

Nos lecteurs ont suivi peu à peu, grâce à la *Revue Technique Motocycliste*, l'évolution continue du scooter TERROT.

On se souvient en effet que, tout d'abord, ce scooter avait été prévu en version simplifiée : moteur 100 cc. boîte 2 vitesses, roues à jantes démontables, siège monoplace. Ce scooter, vendu moins de 100.000 francs, avait parfaitement sa place sur le marché français et il l'a prouvé.

Toutefois, la clientèle demanda la possibilité de l'utiliser à deux ou, plus exactement, l'utilisa le plus

souvent à deux. TERROT dût alors se résoudre à adjoindre un siège arrière et des repose-pieds.

Ce scooter ne se trouvait donc plus utilisé d'une manière rationnelle et aussi bien le dessin de la carrosserie que la puissance du moteur ne correspondaient plus exactement à son emploi à deux, mais enfin... le client a toujours raison. TERROT décida donc de porter la cylindrée du moteur à 125 cc., puis la boîte à deux vitesses céda sa place à une nouvelle boîte à trois rapports. D'autres améliorations s'ajoutèrent petit à petit les unes aux autres.

Actuellement le dernier modèle appelé « SCOOTERROT », rassemble tous les perfectionnements de ses devanciers plus, comme nous le verrons plus loin, quelques autres d'un très grand intérêt.

Ce modèle qui est livré depuis quelque temps déjà à la clientèle, représente, actuellement, un des scooters les plus modernes du marché. Le scooter a subi des modifications profondes par rapport aux modèles précédents. Une plus grande place est réservée pour les jambes du pilote, des marchepieds allongés sont prévus pour le passager arrière. Tout l'ensemble du capot moteur se soulève en pivotant vers l'avant. L'ensemble de la mécanique ainsi découvert est parfaitement accessible. Le réservoir a vu sa capacité portée à 9 litres.

Voici les caractéristiques détaillées du nouveau Scooterrot :

125 cc, 2 temps à piston étoilé, distribution par double transfert, cylindre oblique, culasse hémisphérique en alliage léger.

Alésage 53,5, course 55, allumage et éclairage par volant magnétique, refroidissement par turbine à air canalisé et circulation forcée.

Boîte à 3 vitesses avec commande présélective, décrite ci-après, rapports de démultiplication :

1^{re} : 11,38 à 1.

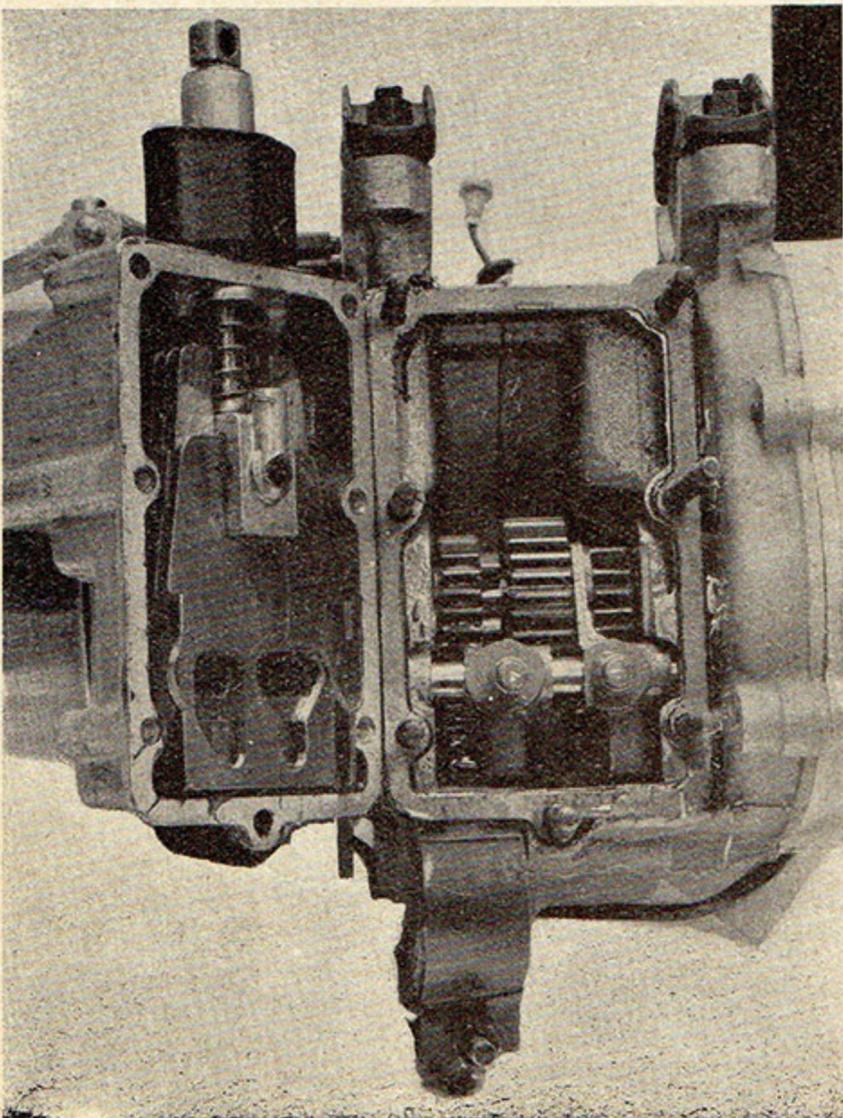
2^e : 7,27 à 1.

3^e : 4,83 à 1.

Débrayage à disques multiples travaillant dans l'huile. Freins AV et AR à tambour Ø 130 mm.

Suspension avant à parallélogramme déformable avec anneaux *Neiman*. Suspension arrière auto assortie avec bloc de caoutchouc travaillant à la compression. Compteur encastré dans le projecteur. Avertisseur électrique.

Toutefois, si la conception de ce scooter reste dans



les «normes», son dispositif de commande de changement de vitesses mérite à lui seul une description détaillée en raison de son originalité.

Ce système, pré-sélectif conçu et mis au point par M. Padovani, l'ingénieur bien connu de *Terrot*, est constitué principalement par un jeu de 4 grilles coulissantes (0-1-2-3 sur la figure), une grille correspond à chaque vitesse et au point mort, 3 grilles de guidage A sont intercalées.

A l'aide de la poignée tournante gauche du guidon, on choisit à l'avance la vitesse qu'on désire enclancher. A cet effet, la poignée agit sur un câble qui déplace une tige coulissante B portant une butée C. Cette butée vient s'engager dans la plaque correspondant à la vitesse choisie (1^{re} vitesse sur le schéma de fonctionnement).

Pour « passer » la vitesse il suffit d'appuyer sur la pédale D et de la laisser revenir en arrière comme une pédale d'embrayage de voiture. A ce moment la grille sélectionnée à la manœuvre précédente par la poignée du guidon est tirée en avant et comme les queues E des deux fourchettes F sont engagées dans les rampes, découpées dans cette grille, les fourchettes engagent le rapport choisi. L'axe coulissant B qui assure le « choix » de la grille, autrement dit, la sélection de la vitesse, est verrouillée dans chacune de ses positions par bille G poussée par un ressort H.

Un second dispositif très simple travaillant en parallélogramme déformable I, raccorde la tringlerie de la pédale de commande du changement de vitesses à l'embrayage par l'intermédiaire d'un câble J.

Décomposons l'action de la commande : On comprend que, dès qu'on agit sur la pédale D on comprime

d'abord le parallélogramme I qui, de ce fait, tire sur le câble J qui provoque le débrayage — ensuite la tringle de la pédale continue son action et tire finalement en avant la chape K qui entraîne l'arbre sélecteur coulissant B en comprimant le ressort L. A ce moment la grille choisie tirée elle aussi en avant pousse, grâce à des rampes découpées qu'elle comporte, les fourchettes F dans le rapport choisi.

Dès qu'on lâche la pédale D :

1° le ressort L repousse la chape K qui, à son tour oblige la grille précédemment tirée à reprendre sa place au même niveau que les autres. Bien entendu, la forme des rampes découpées dans la grille permet à cette dernière de revenir en arrière sans aucune action sur les queues des fourchettes qui conservent leur position ;

2° le ressort M repousse le parallélogramme I qui, libérant le câble J, provoque l'embrayage.

Avec ce pré-sélecteur logé dans un petit carter indépendant situé sous la boîte de vitesses, on a la possibilité de « jongler » littéralement avec les rapports ; le point mort peut-être engagé directement, à n'importe quel moment, seulement en appuyant une fois sur la pédale (après avoir mis la poignée tournante dans la position « point mort »). La conduite du « SCOOTER ROT » est ainsi rendue facile et, ceci d'autant plus, qu'un répéteur entraîné directement par la poignée, se trouve dans l'enjoliveur central du guidon.

Nul doute qu'avec ses nouveaux perfectionnements et, plus particulièrement cet astucieux changement de vitesses, le « SCOOTERROT » n'obtienne auprès du grand public un succès mérité !

Roger BRIOULT.

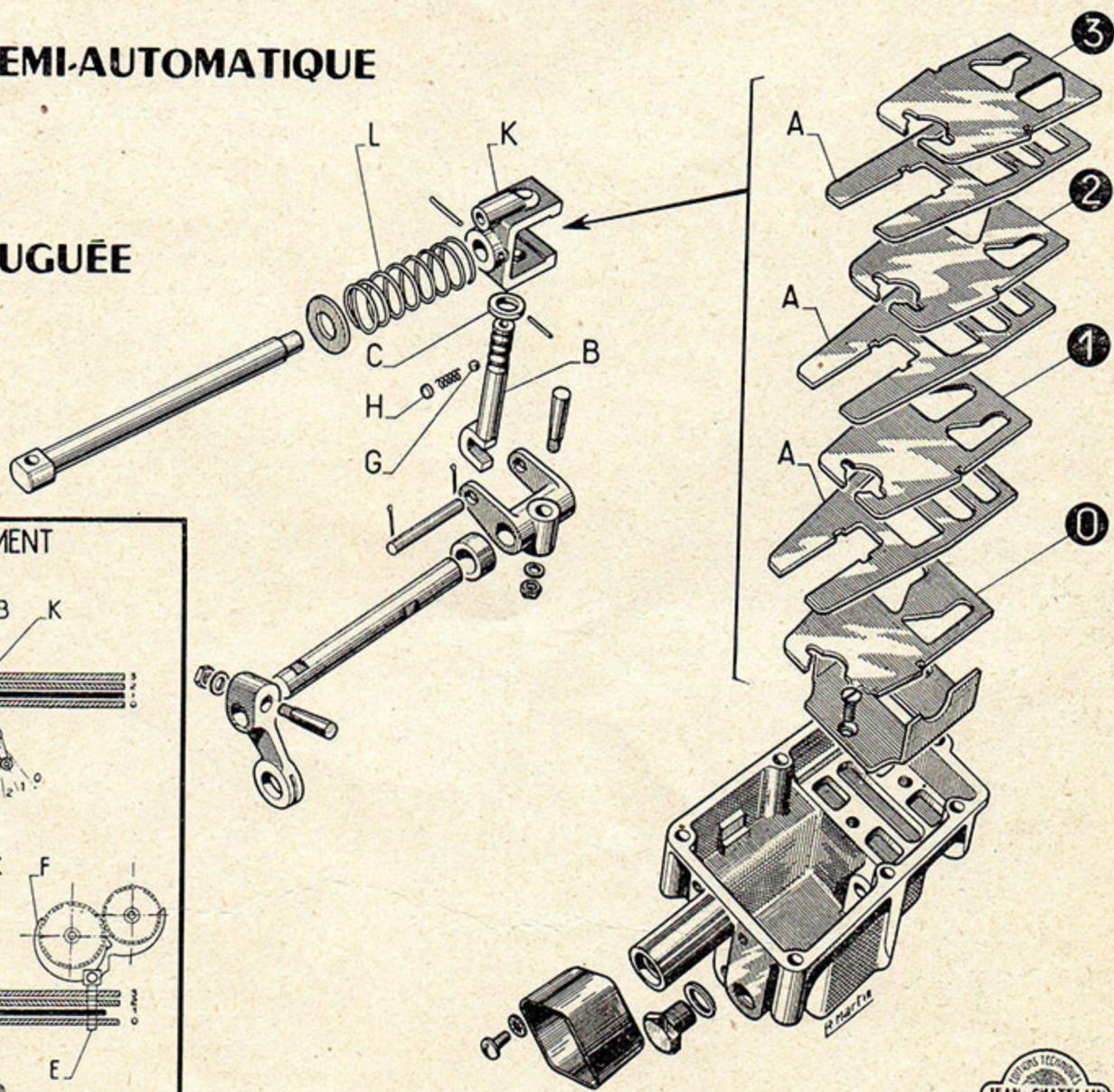
LE PRÉSÉLECTEUR SEMI-AUTOMATIQUE

DU

SCOOTERROT

AVEC ACTION CONJUGUÉE

SUR L'EMBRAYAGE



SCHEMA DE FONCTIONNEMENT

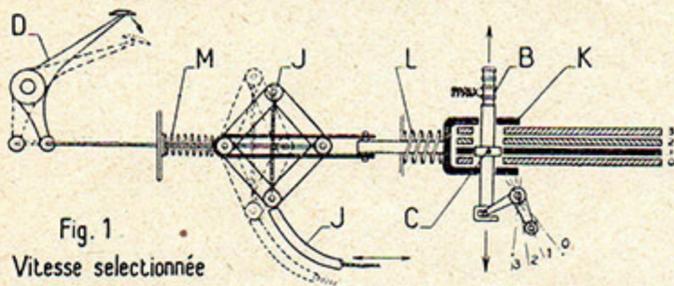


Fig. 1
Vitesse sélectionnée

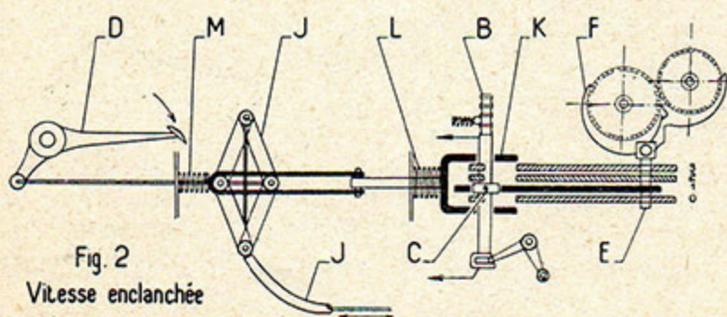


Fig. 2
Vitesse enclanchée



Pont hydraulique "B. M. T."

Fabriqué en France sous licence par

2, Rue du Helder, PARIS-9^e

SEPEX

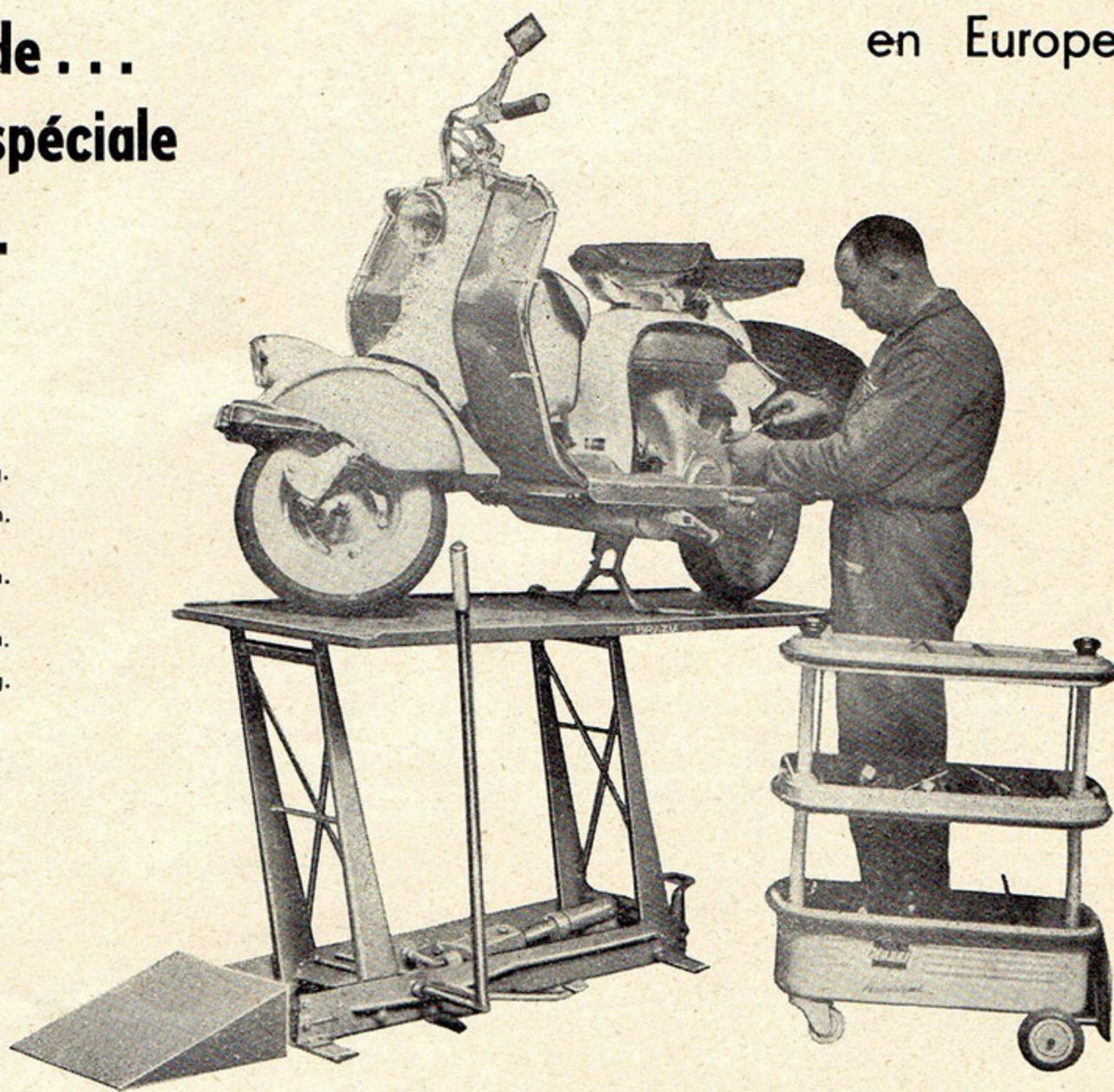
Tél. : PRO 53-64 et la suite

Motos - Scooters - Tri-porteurs

**Le pont élévateur B. M. T.
permet
une élévation rapide...
sans installation spéciale
et sans efforts...**

10.000 ponts **B.M.T.**
en service
en Europe

Charge : 180 Kg.
Surface du plateau : 175 x 50 cm.
Hauteur maximum
du plateau : 80 cm.
Hauteur minimum
du plateau : 14 cm.
Poids : 80 Kg.



... à hauteur des yeux et à portée de main.

Le pont B.M.T. ne nécessite aucune installation spéciale (fosse, compresseur, etc...)
Grâce à sa mobilité, il offre une grande souplesse d'emploi.

Le pont B.M.T. permet de soulever les motocyclettes, les scooters et les triporteurs à la hauteur de travail voulue. Le mécanicien travaille désormais dans une position normale et agréable, sans efforts superflus. Elevée à hauteur des yeux et à portée de main, chaque pièce est aisément accessible.

Le pont B.M.T. fabriqué en grande série, donc à prix réduit, est amortissable rapidement parce qu'il permet d'effectuer, sans fatigue, un travail plus précis et plus rapide.

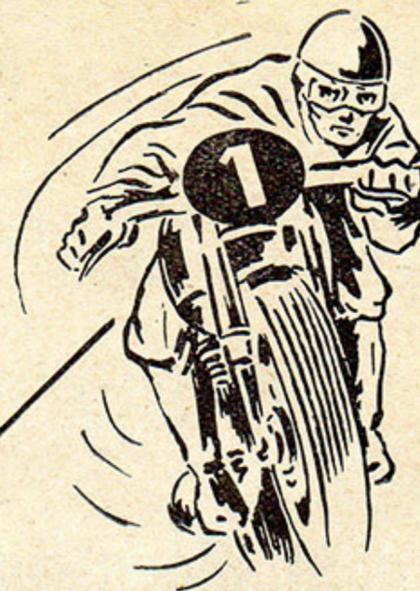
PRIX : Fr. 49.500 (T.T.C.) — LIVRAISON IMMÉDIATE

Tel un athlète...

● **RAPIDE**

● **SOUPLE**

● **ROBUSTE**



1^{er}

YORAL

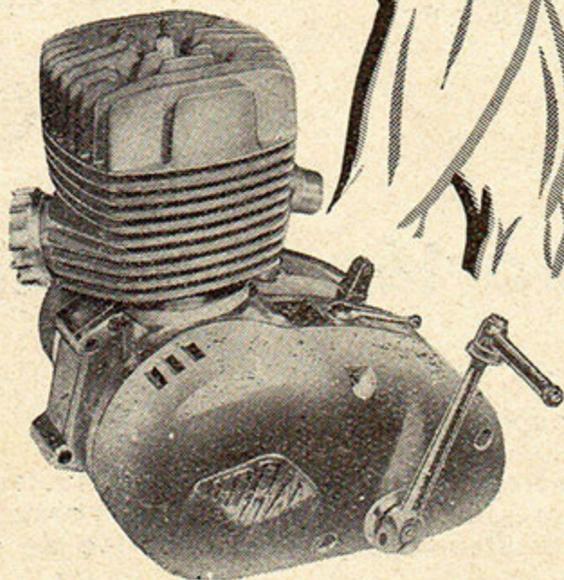
Un Dalmarès Eloquent

BOL D'OR

1953

1954

1955



PUB. INDUSTRIE

Célin

A VENDRE

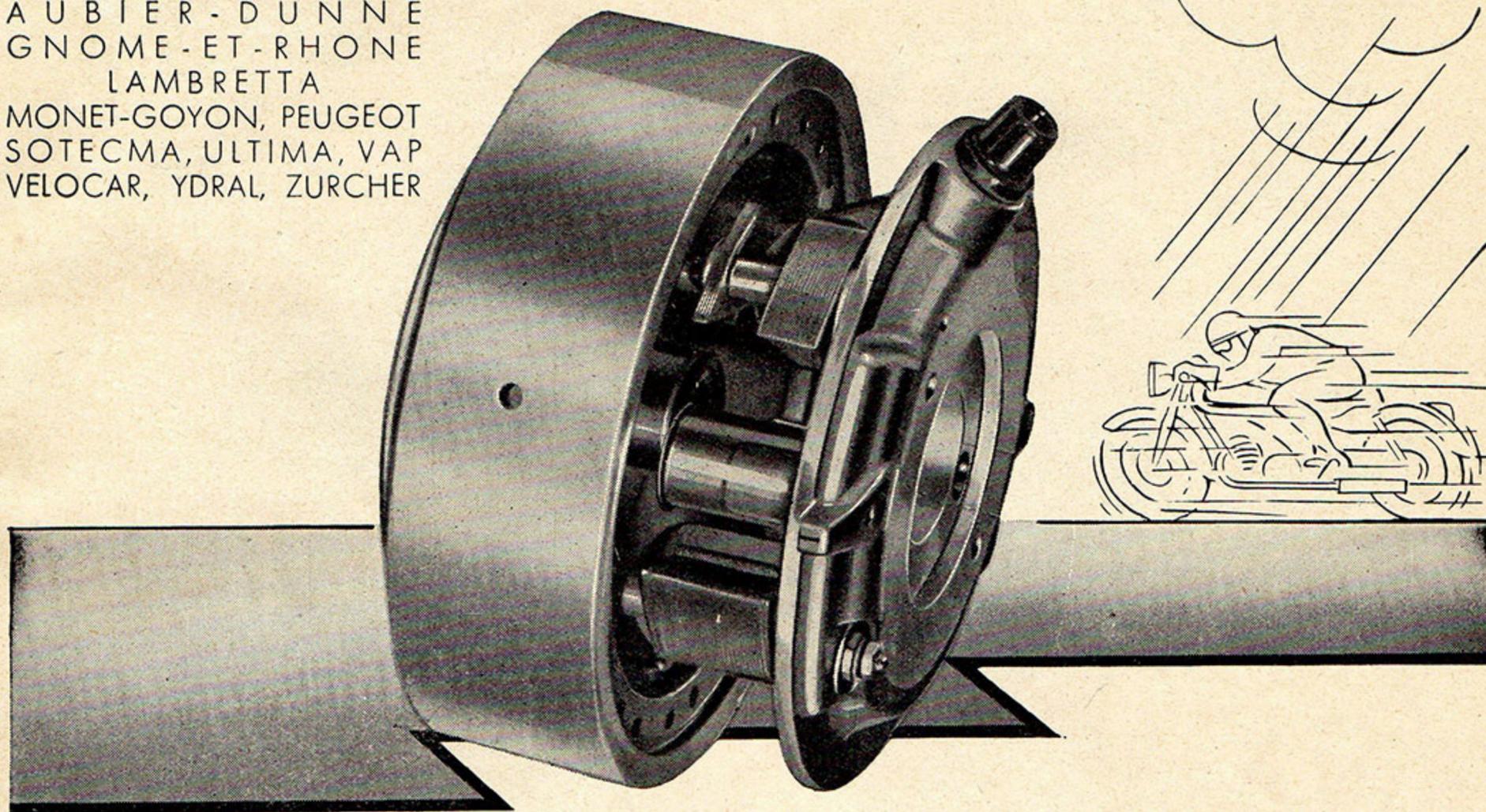
VESPA. Avril 1954. 7.600 km. Etat neuf. Nombreux accessoires.

PRIX : 115.000 francs. Madame BARBIER Jeanine, 1, boulevard Aristide-Briand, Suresnes. (Seine).

LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

Sélectionnés par l'Elite des Grandes Marques

ALCYON, AMC
AUBIER-DUNNE
GNOME-ET-RHONE
LAMBRETTA
MONET-GOYON, PEUGEOT
SOTECMA, ULTIMA, VAP
VELOCAR, YDRAL, ZURCHER



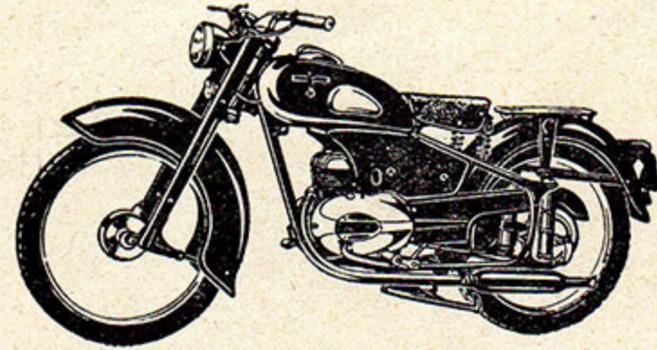
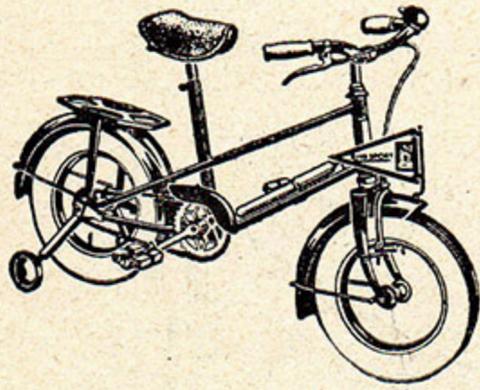
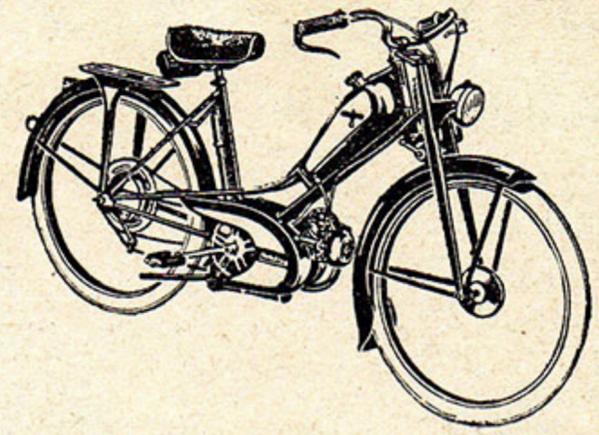
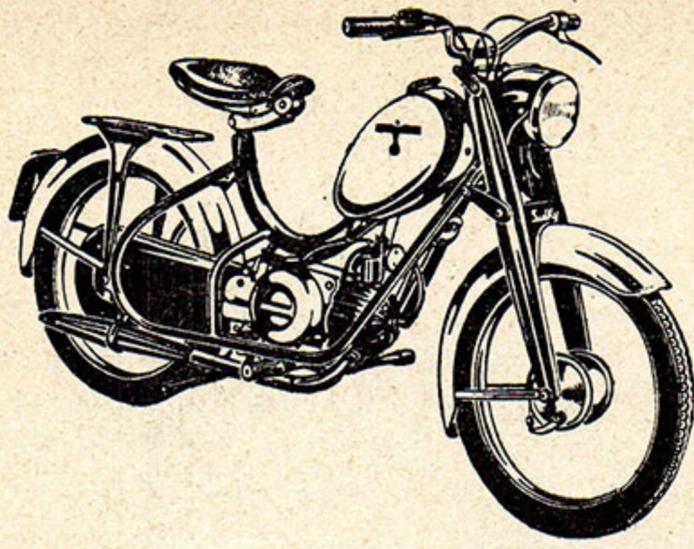
ABG



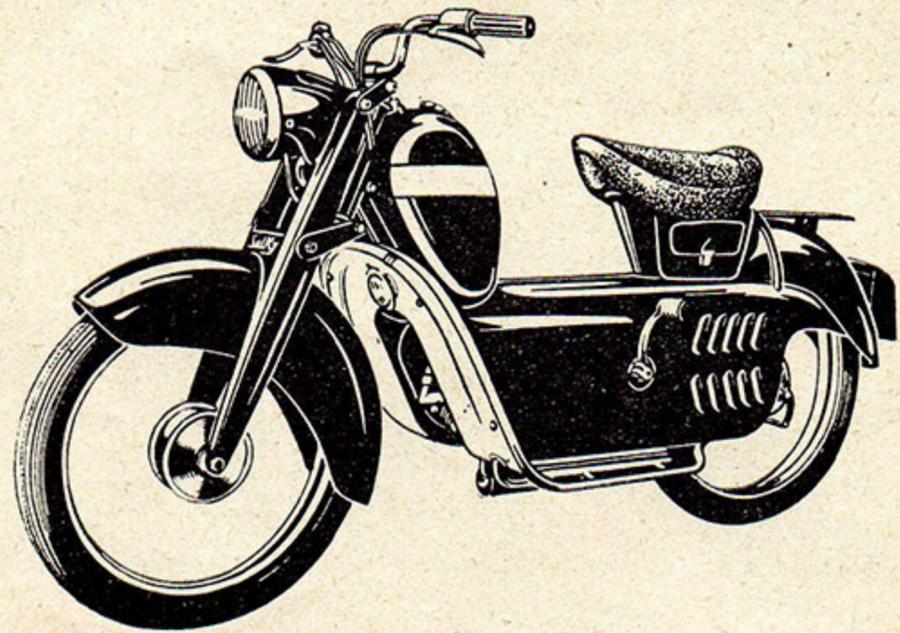
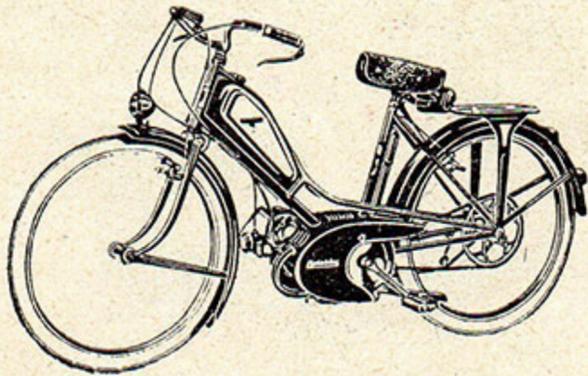
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 300.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

GENESE

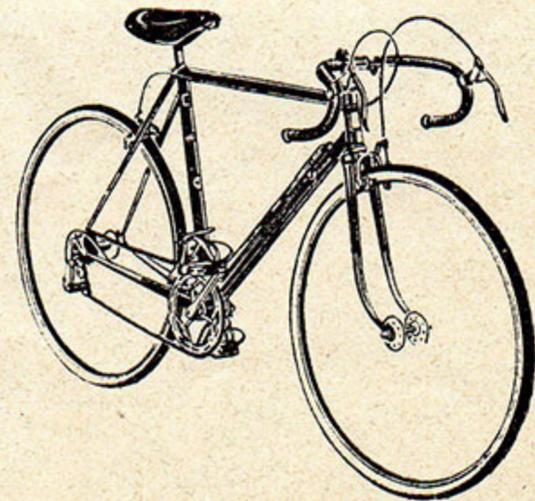
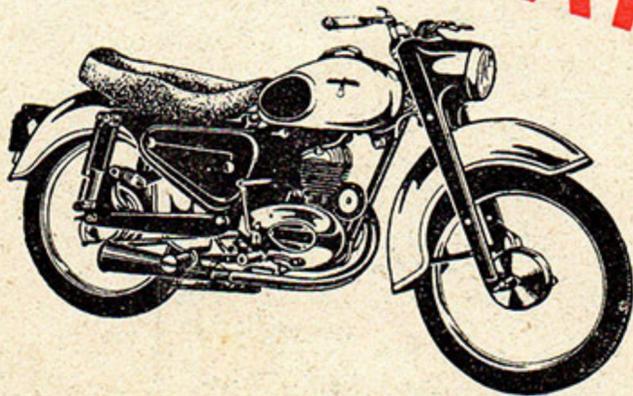
STAND 16 - Hall du Cycle



RIVA-SPORT INDUSTRIES



STAND 46



STAND 46 - Hall du Cycle

UN GRAND ROUTIER

Laguarda

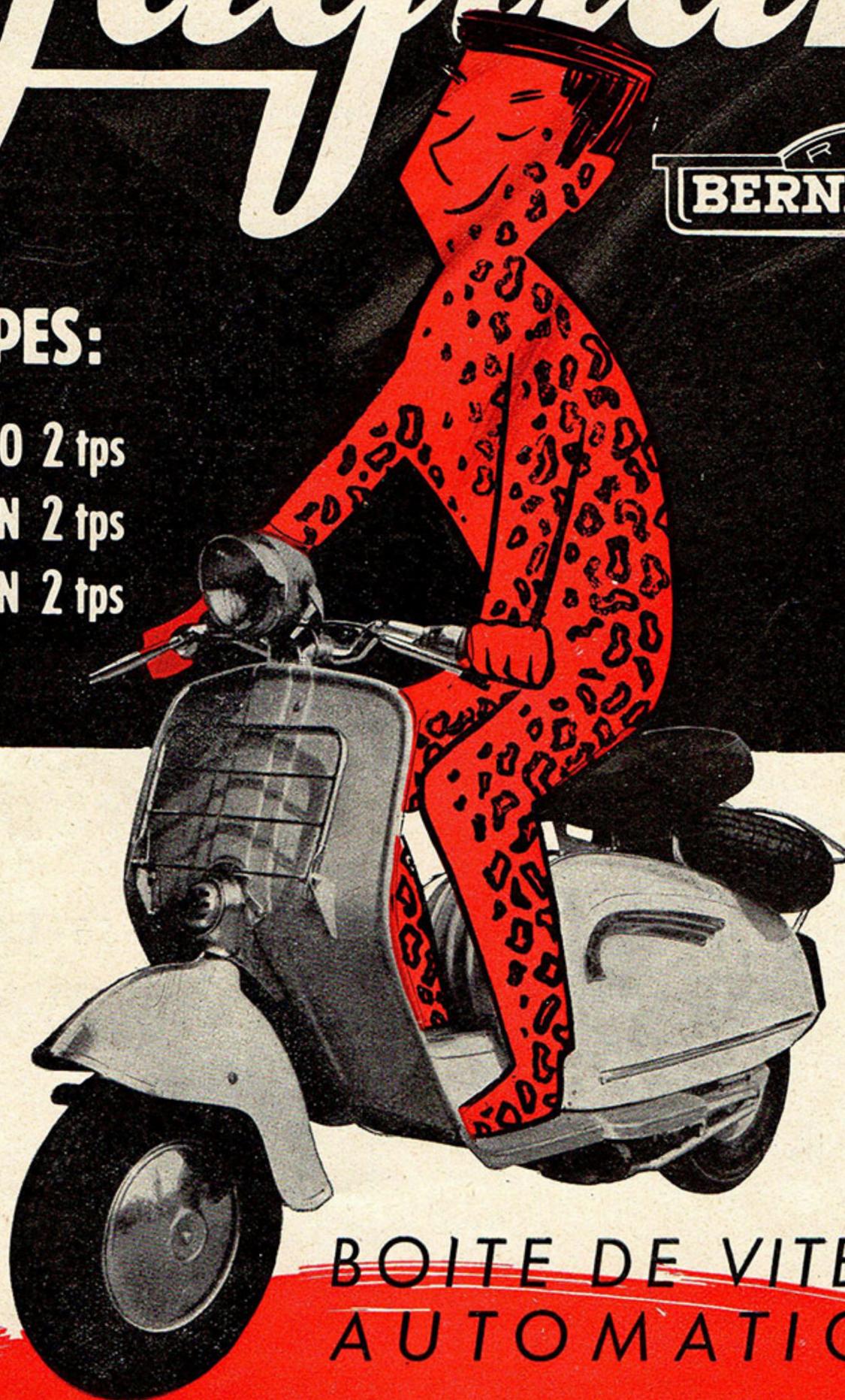
BERNARDET

3 TYPES:

125 MONO 2 tps

125 TWIN 2 tps

200 TWIN 2 tps



BOITE DE VITESSE
AUTOMATIQUE

*

SERVOMATIC

embraye et passe les vitesses à votre place

90 Km/h. * 3 litres aux 100

La plus ancienne Maison d'ÉLEVATEURS de MOTOS & SCOOTERS

présente son

LEVSCOOTER

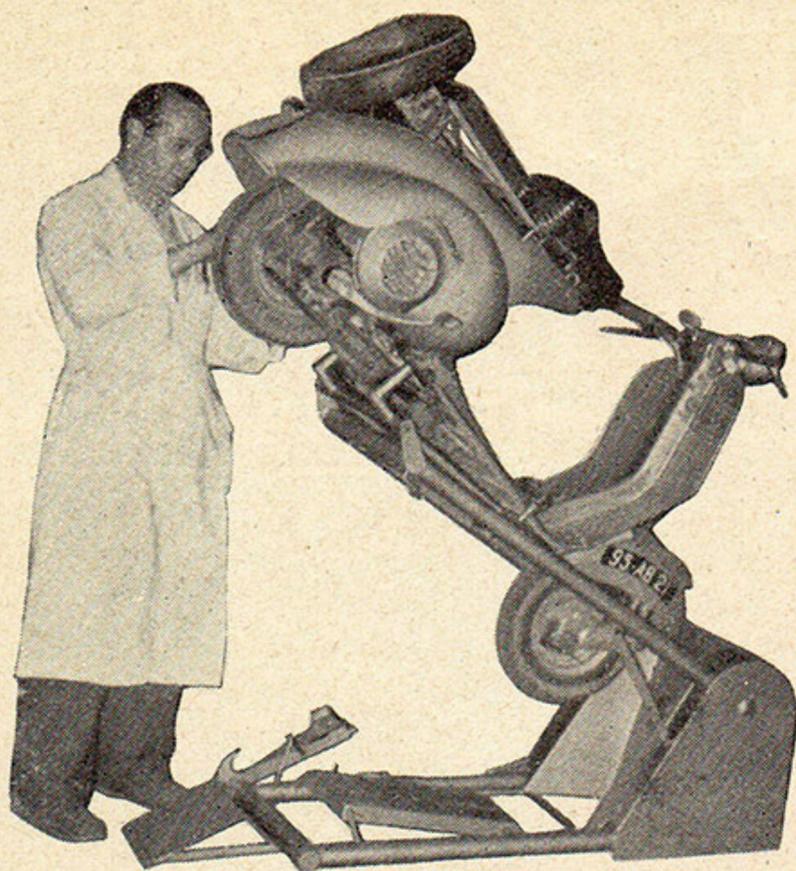
Recommandé à tous les Agents
VESPA - LAMBRETTA

Système de relevage rapide et automatique
par ressorts compensateurs d'efforts
(Brevets S. G. D. G.)

DISTRIBUTEUR POUR LES 3 SEINES
Ets **O. T. A. C.** 236, Bd Pereire, Paris (17^e) Tél.: ETO. 33-99

SALON Porte de Versailles - Stand 131 - Tél. LEC. 32-58

DISTRIBUTEURS FRANCE & OUTRE-MER :
Ets **PAUL THEYRAS**, 117, Bd de la Meyne, ORANGE (Vaucluse) Tél. 611
ainsi que nos Agents Régionaux.

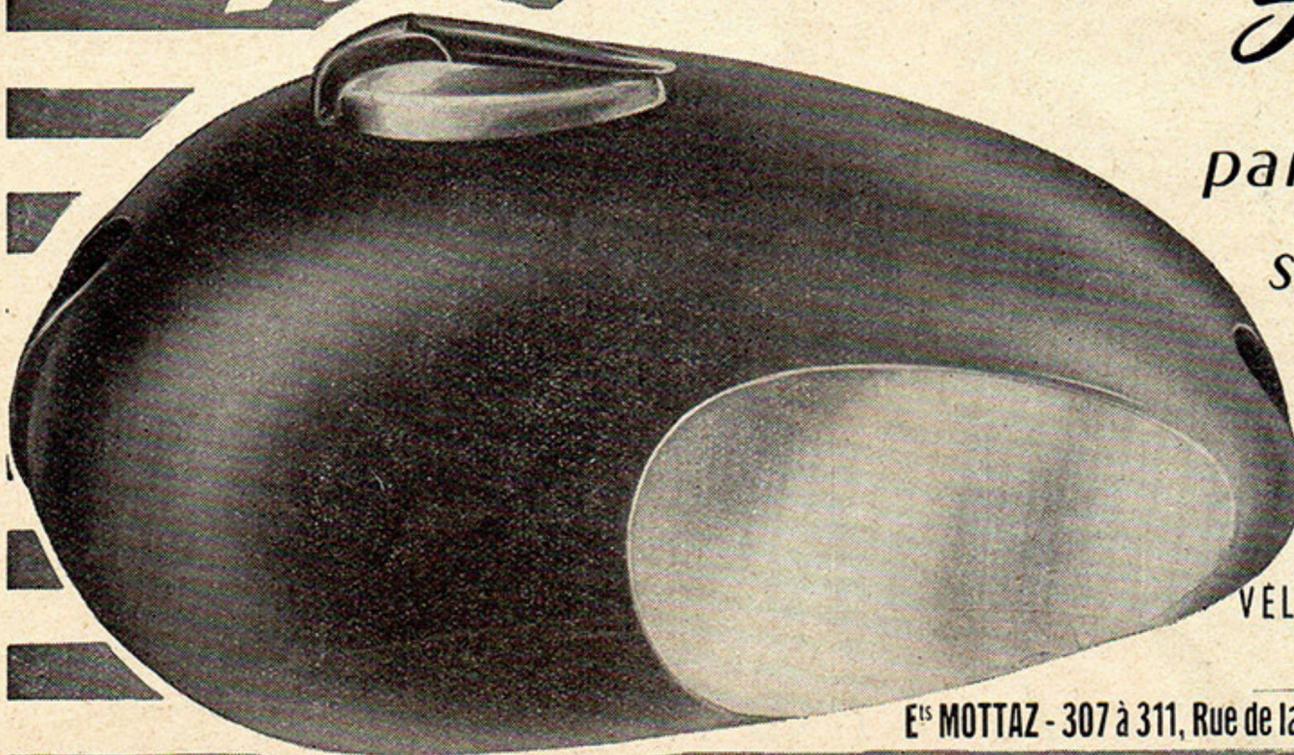


depuis plus de
40 ANS

MOTTAZ

S'impose

par sa **LIGNE** et
sa **QUALITÉ**



SPECIALITÉS DE RÉSERVOIRS
POUR MOTOS - SCOOTERS
VÉLOMOTEURS ET CYCLOMOTEURS

E^{ts} MOTTAZ - 307 à 311, Rue de la Garenne - NANTERRE (S.) - Tél. MAL. 29-77

STAND 37 - Hall du Cycle

Pierre Monginet

9, Boulevard Murat - Paris (XVI^e) Porte d'Auteuil

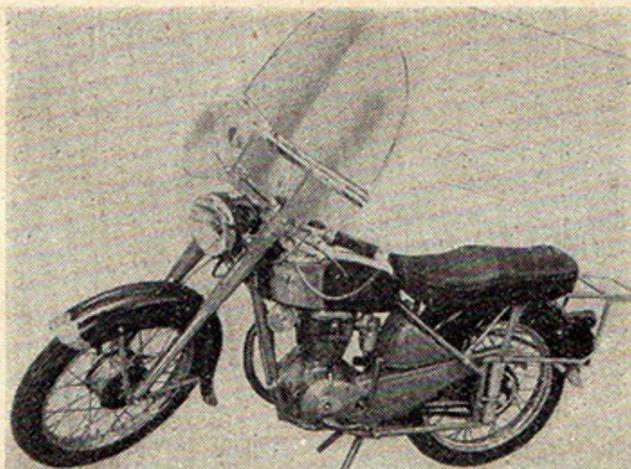
"CAPRI" - LAMBRETTA



VESPA
B. S. A.
VÉLOSOLEX

Equipement
pour Z 22 C
Selle biplace

Réf. n° 7 - PRIX 9980 Francs

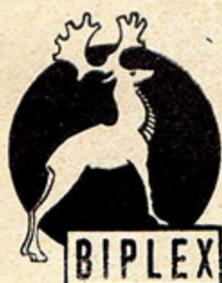


PARE-BRISE "CLARTÉ" :
Réf. n° 10 - 6900 Francs

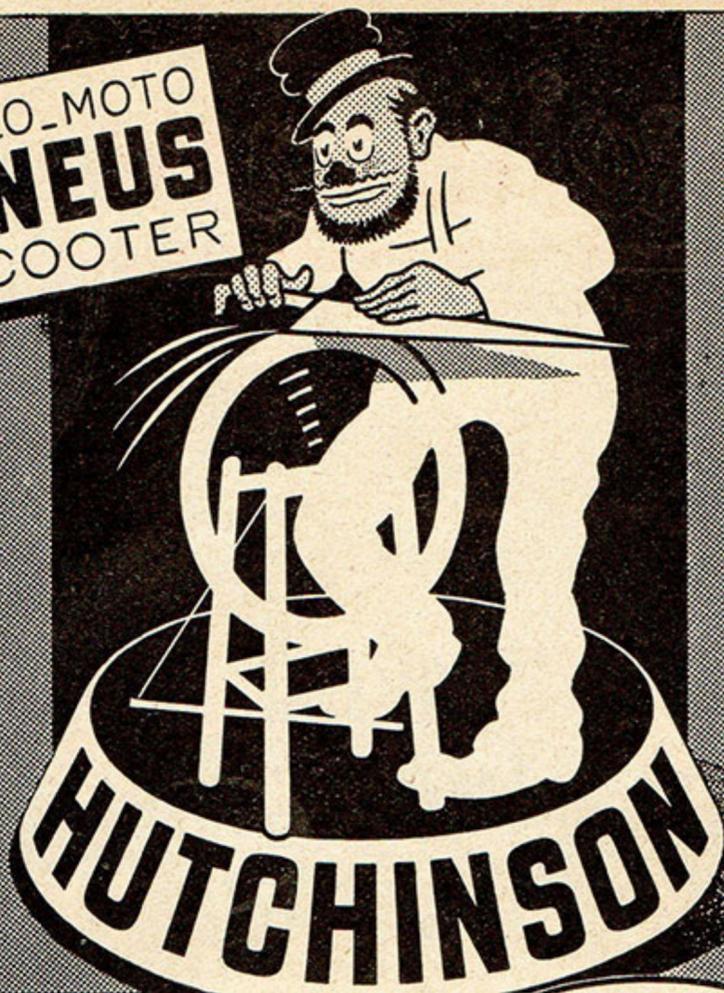
PORTE-BAGAGE :
Réf. n° 28 - 4600 Francs

ENJOLIVEUR DE GARDE-BOUE

BIPLEX, 36, rue de Bagnolet
PARIS-20° ROQ. 69-30



VELO-MOTO
PNEUS
SCOOTER



CHAUSSURES
SPORT. PLAGE. CAMPAGNE



STAND 93 - Hall du Cycle

MAX ROUJOU

57, rue Louis-Blanc, PARIS-10°
Tél. : NOR. 59-35 Métro : Chapelle

Concessionnaire **RUMI**



PISTONS ET VERRES DE PHARES TOUJOURS DISPONIBLES EN STOCK

PUCH - PALOMA - D. S. MALTERRE

ACCESSOIRES - RÉPARATIONS - TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES

Fournisseur du Personnel de la S.N.C.F. et de la Banque de France

TOUS ÉQUIPEMENTS - STATION-SERVICE - GRAISSAGE-MÉLANGE **MOTUL**

CARENÉ MISTRAL

pour **VESPA**

AERODYNAMIQUE

ELEGANTE

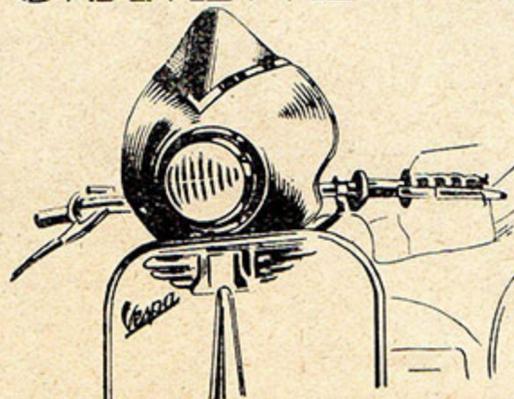
PRATIQUE

Pose instantanée

sur toutes motos

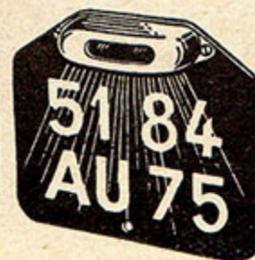
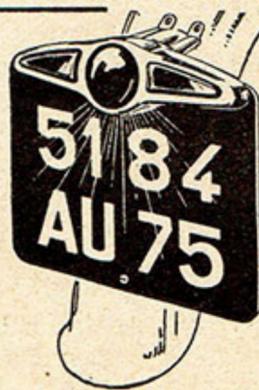
et

scooter **VESPA**



BO-VI-CO - 8, Rue Reine-Jeanne - **NICE**

PLAQUES DE POLICE
et LANTERNES



Pour
MOTOS et VELOS

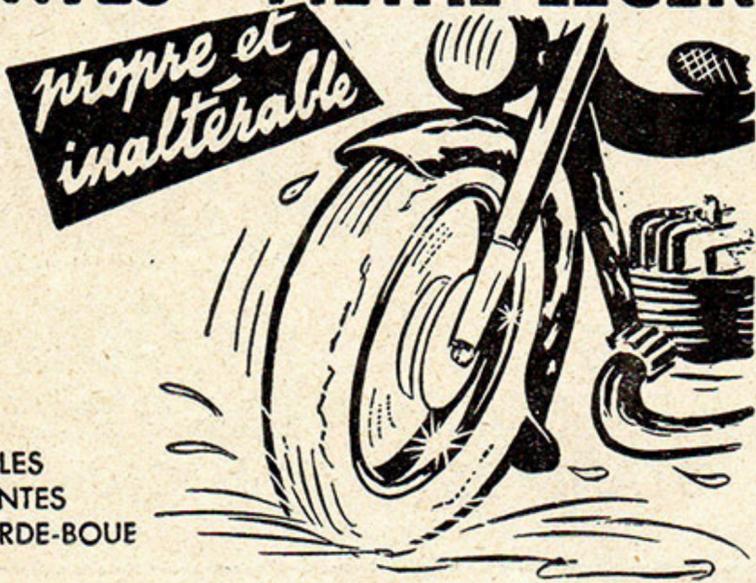
H. ARNAUD, 12 à 16, Rue Ramus, PARIS-20° - ROQ. 76-26

LA SELLE SOUPLE
A SUSPENSION SANDOW

REYDEL

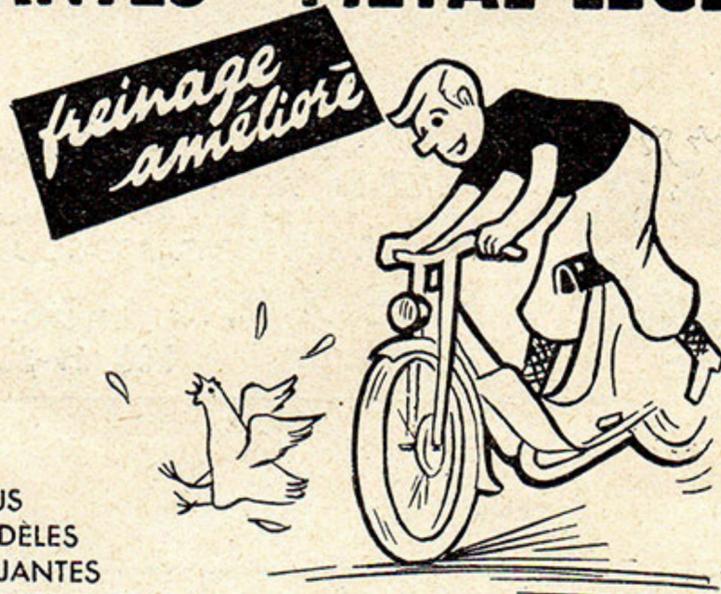
Reinhard et Chapuiset

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



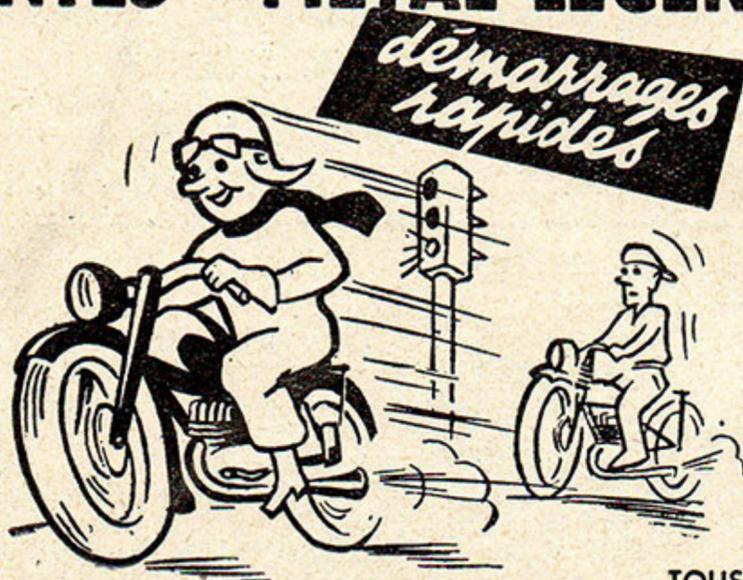
TOUS
MODÈLES
DE JANTES
ET GARDE-BOUE

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



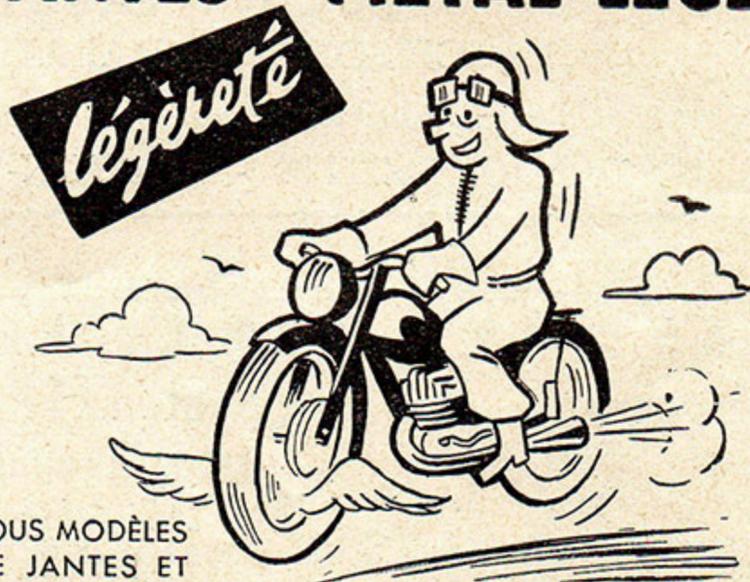
TOUS
MODÈLES
DE JANTES
ET GARDE-BOUE

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



TOUS
MODÈLES DE JANTES
ET GARDE-BOUE

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



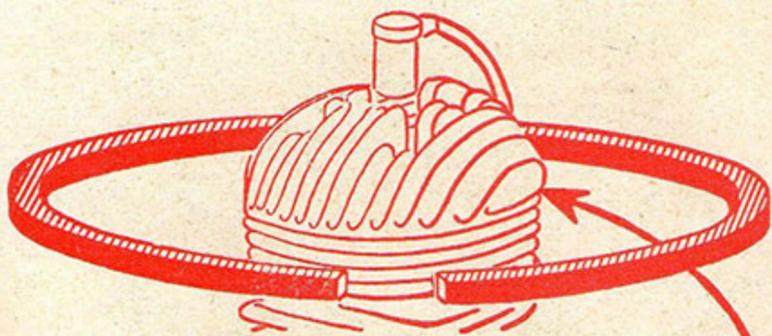
TOUS MODÈLES
DE JANTES ET
GARDE-BOUE

207
AVENUE PASTEUR

Reinhard  et Chapuiset

BAGNOLET (Seine)
Téléphone : AVRon 31-94

STAND 81 - Hall du Cycle



Segments noirs

Amédée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur : 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

153



GRANDES VITESSES



Casque GENO, modèle AVIATION

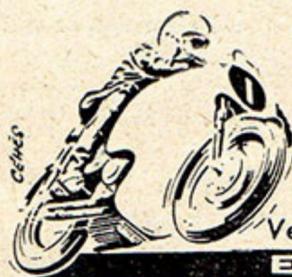
(en POLYESTER)

La 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

Nouveau Prix : 9.500 Francs
au lieu de 13.500 Francs

Couvert d'un

GENO
C'est être à couvert!



Vente exclusive aux grossistes :

Ets GUENEAU-GENO
6, Fg. Saint-Honoré, PARIS (8^e)

PORTE DE VERSAILLES - STAND 157

MOTO-HALL

vous présente
LES NOUVELLES

350 et 500 cm³ VELOCETTE
(suspension AR réglable)

Une gamme complète des
TERROT - PEUGEOT
LES SCOOTERS
PEUGEOT - BERNARDET
TERROT - LAMBRETTA
le cyclomoteur **VELOSOLEX**

ACCESSOIRES - REPARATIONS
CRÉDIT de 3 à 18 mois

Pièces détachées :
PEUGEOT
TERROT (anciens et nouveaux modèles)
VELOCETTE (anglaises d'origine)

M.HABERT

78, Av. des Ternes
PARIS-17^e
Tél. GAL. 78-95

Anciens Ets BONNET

DIRECTION

MARCEL LECLERCO

80, avenue du Général-LECLERC - BOULOGNE
(SEINE) - Tél. : MOL. 15-46, Métro : Billancourt

AGENT

PALOMA
JONGHI
GUZZI - AER MACCHI
BERNARDET

PUCH
TERROT
RUMI
CAZENAVE

DISTRIBUTEUR

VENTE A CRÉDIT de 6 à 18 mois
REPRISE

ACCESSOIRES - PIÈCES DÉTACHÉES
STATION-SERVICE VAP - A.B.G.

LIVRAISON IMMÉDIATE
ATELIERS SPÉCIALISÉS

M. LECLERCO

LE SPÉCIALISTE DU SCOOTER RUMI
Accessoires

SAKER
LEVALLOIS

SAKER
LEVALLOIS

STAND 321 - HALL DU CYCLE

TRANSACTIMOTOS

104, rue Haxo, PARIS-XX^e - M^o Porte des Lilas - MEN. 99-86
vous propose :

TOUTE LA GAMME DES
PUCH-PALOMA-ZUNDAPP
ET SES MACHINES D'OCCASION RÉVISÉES
(AVEC CARTE DE GARANTIE)

CREDIT A VOTRE GRÉ
Reprise de votre ancien matériel

MOTORISTE AGRÉÉ | **GRAISSAGE EXCLUSIF**
LAVALETTE | **MOTUL**

B. TOURNEAU

Le Pezay (S.-&-O.)

Avertisseurs électriques - Contacteurs
Appareils de signalisation
Rétroviseurs

ACTO-AT
ACTECLAIR - WARNING
SECURE - ACTOREX - JUNIOR - BABY

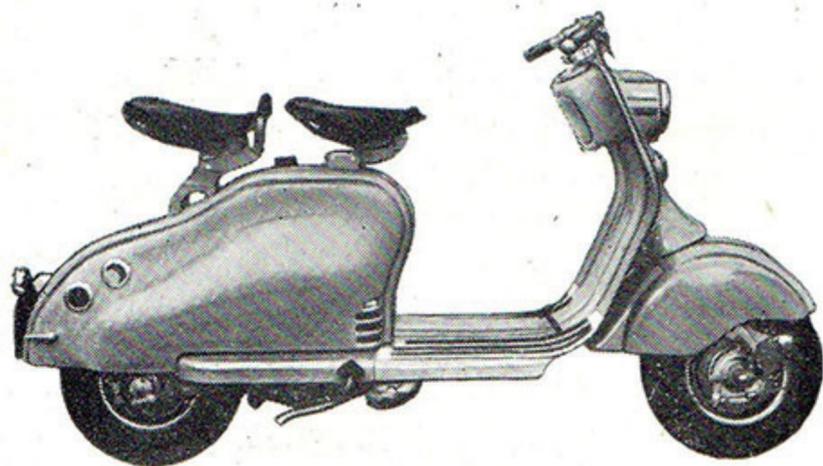
STAND 243 HALL DU CYCLE

Le Directeur-Gérant : J. CHATELAIN.

Les Impressions Rapides, 7, rue Darboy, PARIS-XI^e.

Votre

Lambretta



MODÈLE 1956

Chez **SEPEX** ET SES AGENTS

OPERA : 36, boulevard des Italiens.
REPUBLIQUE : 14, place de la République.
BELLEVILLE : 122, faubourg du Temple.
CHAMPERRET : 12, avenue de la Porte de Champerret.
CHATELET : 13, boulevard Sébastopol.
ETOILE : 24, avenue de la Grande-Armée.
MAILLOT : 46, avenue de la Grande-Armée.
CHAMPS-ELYSEES : 39, av. Franklin-Roosevelt.
CHAMPS-ELYSEES : 87, rue La Boétie.
BARBES : 33, boulevard Barbès.
PORTE SAINT-OUEN : 12, boulevard Bessières.
JAURES : 22, avenue Jean-Jaurès.
GARE DE LYON : 10, boulevard Diderot.
DAUMESNIL : 264, avenue Daumesnil.
BASTILLE : 6, boulevard Richard-Lenoir.
PORTE DE MONTREUIL : 68, boulevard Davout.
COURS DE VINCENNES : 45, Cours de Vincennes, (20^e arrondissement).
ALFORTVILLE : 156, rue du Pont d'Ivry.
AUBERVILLIERS : 196, rue Danielle-Casanova.

CHAMPIGNY : 5, place du Marché.
CHOISY-LE-ROI : 4, rue Thiers.
CLICHY : 149, boulevard Jean-Jaurès.
CRETEIL : 126-128, rue du Général-Leclerc.
DRANCY : 136, avenue Jean-Jaurès.
JOINVILLE : Fourche de Champigny - 23, avenue Roger Salengro - Champigny.
LA COURNEUVE : 66, av. Paul-Vaillant-Couturier.
LES LILAS : 187, rue de Paris.
LA VARENNE : 26, rue du Bac.
MAISONS-ALFORT : 84, av. de Saint-Maurice.
NEUILLY-SUR-SEINE : 191, avenue de Neuilly.
NOGENT-SUR-MARNE : 154, Grande-Rue.
NOISY-LE-SEC : 5, boulevard Michelet.
PAVILLONS-SOUS-BOIS : 54, avenue Victor-Hugo.
SAINT-DENIS : 143, rue Gabriel-Péri.
SAINT-DENIS : 20 et 20 bis, rue Gabriel-Péri.
SAINT-DENIS : 26, rue Ernest-Renan.
SAINT-MAUR : 123, avenue Foch.
STAINS : 97, avenue de Stalingrad.
VINCENNES : 53, avenue de Paris.

payez votre Scooter en 6, 12 ou 18 mois

RÉPARATIONS GRATUITES PENDANT 1 AN
(en cas d'accident)

SEPEX

Concessionnaire - Distributeur
2, Rue du Helder - PARIS-9^e - PRO 53-64 et la suite

LE **1**^{er}

**ANTI-BROUILLARD
"SCOOTER"**

Ce projecteur de petit diamètre peu encombrant, facile à placer, a toutes les qualités des célèbres
ANTI-BROUILLARD CIBIÉ
dont l'efficacité est universellement appréciée par les automobilistes.

C'est en outre le projecteur de complément indispensable pour assurer votre sécurité en cas de défaillance du projecteur principal.



Le "95"



PROJECTEUR ANTI-BROUILLARD

CIBIÉ

"95" SCOOTER

OPTIQUE SAPHIR