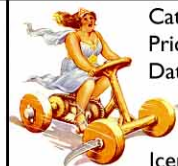


# SCOOTER ET CYCLOMOTO

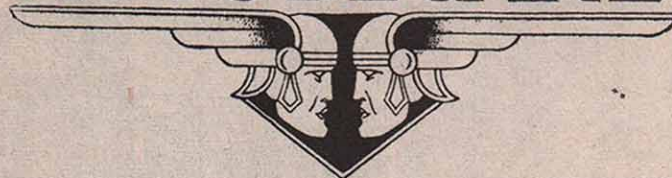
NOVEMBRE 1960  
9<sup>e</sup> ANNEE N° 101  
LE NUMERO :  
0,75 NF



Catalogue number R0512  
Price code A  
Date 13 February 2021

IceniCAM Information Service

## MOTOBÉCANE



## RALEIGH

### SYMBOLE DE L'ENTENTE CORDIALE DANS LE MONDE DU "2 ROUES"

« Un accord de coopération à long terme vient d'être signé entre MOTOBÉCANE France et RALEIGH INDUSTRIES, contrôlant la Division Cycle de TUBE INVESTMENTS Ltd Angleterre, pour la fabrication et la vente, par RALEIGH INDUSTRIES Ltd et les compagnies associées, des types de « Mobylette » fabriqués sous licence MOTOBÉCANE et vendus dans le Royaume Uni, l'Empire et le Commonwealth Britannique et vendus dans d'autres territoires.

Le contrat a été signé le 5 octobre 1960 à Paris, par M. George WILSON - Chairman and Managing Director de RALEIGH INDUSTRIES Ltd - et Monsieur Charles BENOIT, Président de la MOTOBÉCANE.

Cet accord n'interfère aucunement sur les fabrications de MOTOBÉCANE et son réseau mondial de distribution ».

**C**'EST par ce bref communiqué que nous apprenions, pendant le Salon de Paris, l'existence d'accords entre le plus grand constructeur mondial de motocycles et le plus grand constructeur mondial de cycles. Mais, voulant en savoir un peu plus long sur ces accords, nous avons obtenus de M. Wilmer, du service exportation de Motobécane, quelques précisions.

Tout d'abord, ces accords n'entraînent actuellement aucune réciprocité. C'est-à-dire que les cycles Raleigh ne seront pas construits en France. Mais, de toutes façons, le contrat signé n'exclut aucunement cette possibilité.

De même, ce contrat ne limite aucunement la gamme des modèles qui peuvent être construits par Raleigh. Dans l'état actuel des choses, il est vraisemblable qu'au prochain Salon de Londres Raleigh ne présentera que deux modèles construits sous licence, une AV 44 et une AV 89.

Si le contrat laisse toute latitude à Raleigh pour fabriquer ses « Mobylette » de A jusqu'à Z, il est évident que, les premiers temps, l'apport de pièces françaises sera important. Pendant les premiers mois, Motobécane livrera à l'usine anglaise des moteurs pratiquement entiers ; pour la partie cycle, Raleigh sera sans doute plus rapidement à même de se passer de cet apport.

Une précision encore : l'usine Motobécane ne changera rien à ses exportations sur certains marchés où ses machines seront ainsi en concurrence avec celles construites par Raleigh.

En définitive, l'on pourrait penser de ces accords qu'ils ne sont rien d'autre que des accords de production sous licence, ainsi qu'il en existe déjà avec d'autres pays. Ceci est vrai. Mais l'esprit de ces accords en fait également quelque chose de différent. D'une part par l'importance des productions des deux usines signataires. D'autre part, parce que, s'il n'y a actuellement aucune réciprocité sur le plan de la construction, il n'en est pas le même sur le plan des informations techniques, ce dont M. Wilmer se félicitait et nous disait espérer beaucoup. De toutes façons, nous pouvons retenir de ces accords le fait qui nous semble le plus significatif : lorsque le plus important constructeur mondial de cycles a voulu conclure un accord avec un constructeur de cyclomoteurs, ce n'est pas vers l'Italie ou l'Allemagne qu'il s'est tourné mais bien vers la France. Ce qui confirme l'essor de cette industrie dans notre pays et la valeur de notre production nationale.

NOUVEAU

ser le pourcentage de mélange aux pro-

3.) Plus de perlage des bougies

4.) Augmentation du