

MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS 17^e

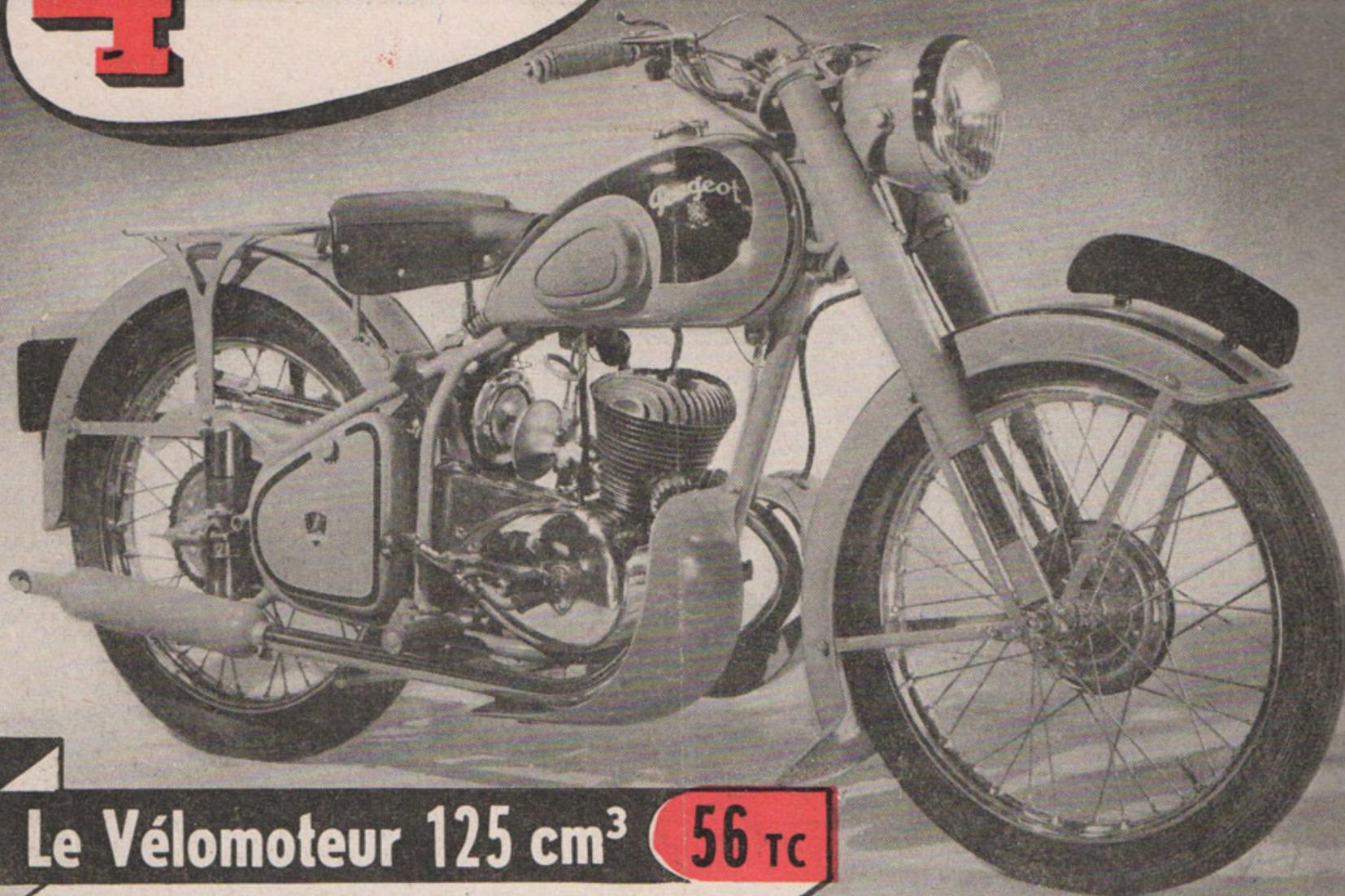


40^{F.}



Geugeot

4^{les} VITESSES



Le Vélomoteur 125 cm³ 56 TC

La Moto légère 175 cm³ 176 TC4

Moteur 2 temps haut rendement. Culasse aluminium à grand refroidissement. Cylindre chemisé aluminium, larges ailettes. Embayage à disques métalliques. 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Allumage et éclairage par volant magnétique 40 watts. Batterie sous coffre. Double échappement, silencieux Wilman. Guidon chromé avec poignée tournante. Fourche télescopique amortisseur hydraulique, suspension AR télescopique à tension réglable et ressorts amortisseurs. Compteur incorporé dans le phare.

Réservoir 12 litres avec gripp-genoux. Selle à ressort central et biellettes réglables 3 positions. Moyeux AV. et AR. à broche instantanément démontables, freins à tambour 130 mm. Chaîne Yellow 12,7x7,9. Pneus AV. 25x2,75 et AR. 25x3. Garde-boue enveloppants, AR. articulé. Pare-chaîne. Sabots protège-jambes. Coffre à outils. Porte bagages. Repose-pieds pour tan-sad. Verrou antivol Neiman. Béquille centrale. Pompe. Avertisseur électrique. Rétroviseur (sur la "175" seulement).

Émail: MASTIC, décors rouges ou bleus.

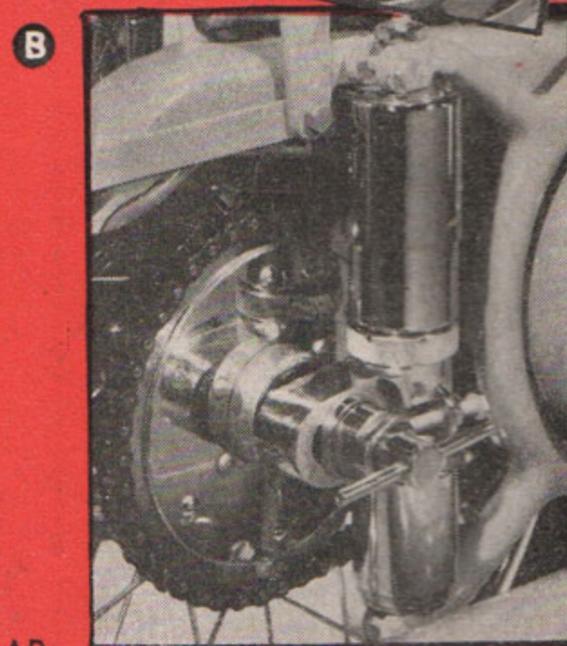
SOCIÉTÉ DES CYCLES

Geugeot

CATALOGUE
FRANCO
S/DEMANDE

Beaulieu-Valentigney (Doubs)

A. Vue du sélecteur.
B. Détail suspension AR.

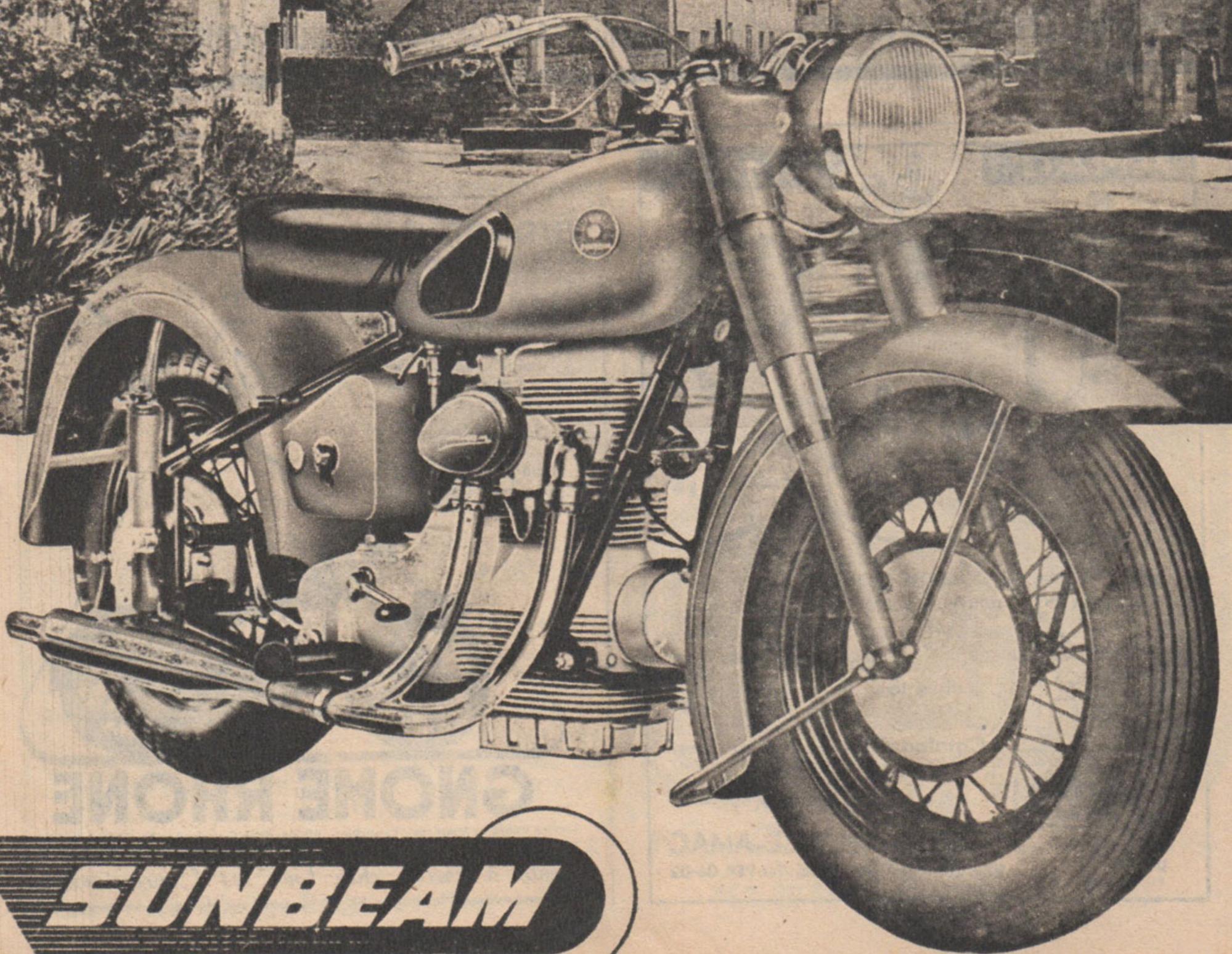


Tél. : COP. 27-23 et 40-65

Le confort dans la vitesse

MOVÉA

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
79, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS-16^e



SUNBEAM

RENÉ GILLET

MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

108 km. heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

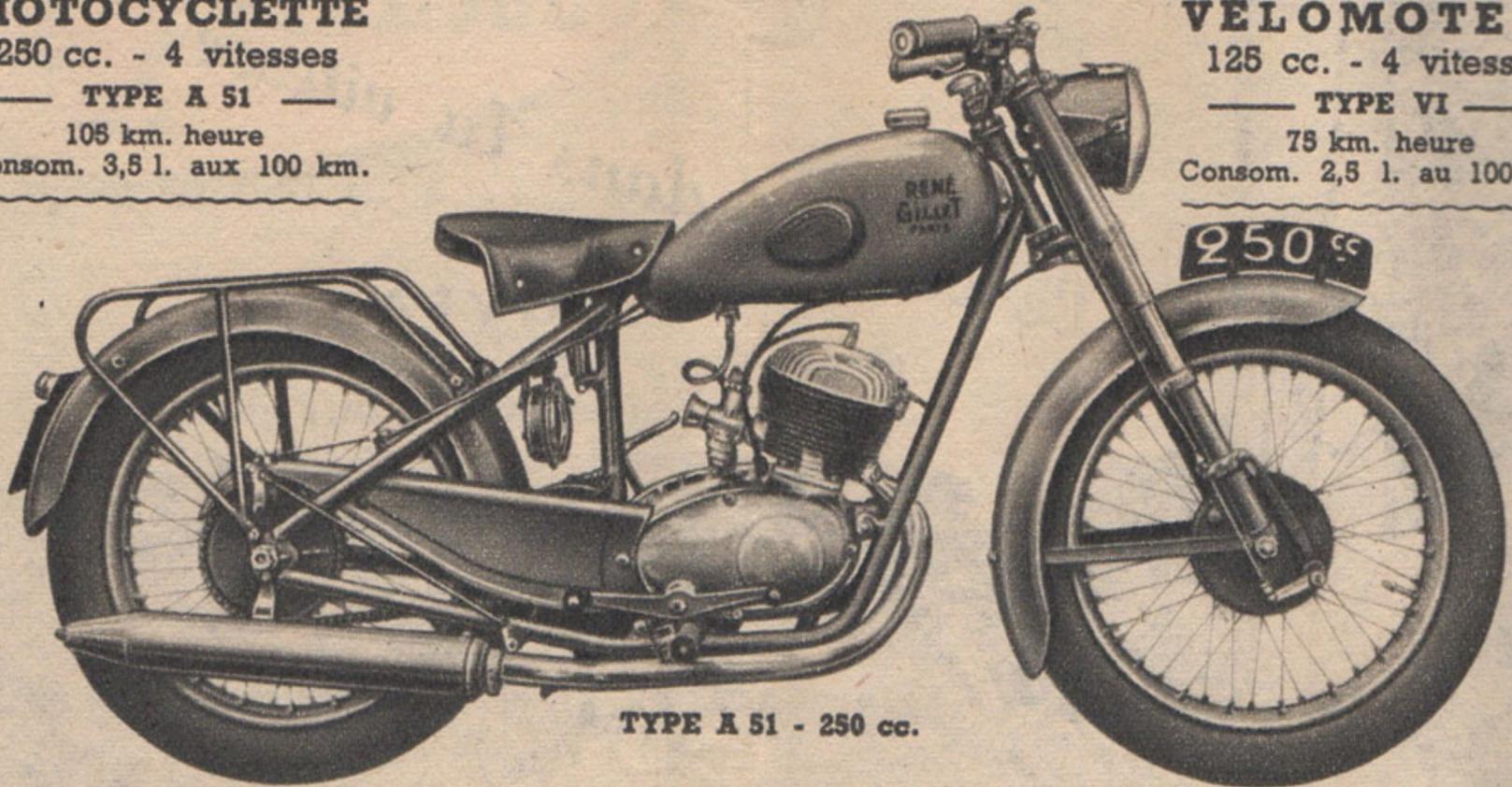
VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km. heure

Consom. 2,5 l. au 100 km.

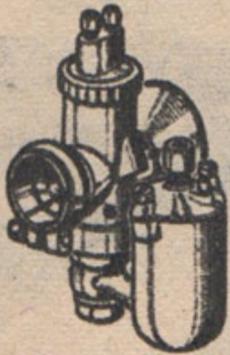


TYPE A 51 - 250 cc.

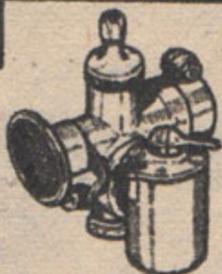
Éts RENÉ GILLET, 126 bis, Avenue Aristide-Briand, MONTROUGE (Seine)

AMAC

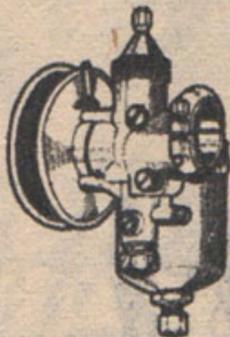
AMAC



Type MOTO

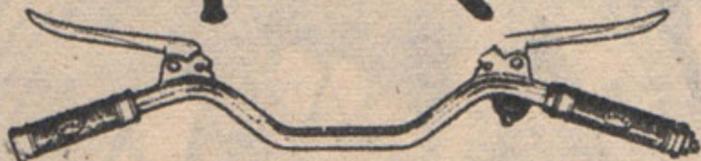


Type BABY
(pour moteurs
auxiliaires)

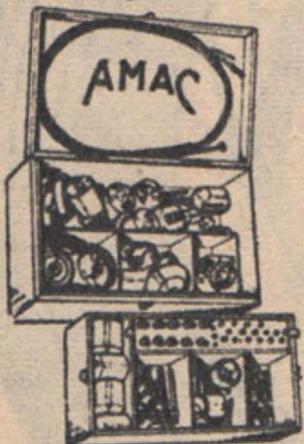


Type
VELOMOTEUR

AMAC



GUIDON MODELE 1951
nouvelle poignée tournante



COFFRET
pièces de
rechange

En vente
chez tous les spécialistes

Catalogue et documentation
à MM. les Agents
sur demande.

STATION-SERVICE-AMAC
21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

VELOMOTEUR 125^{cm³}

Bloc moteur 2 temps, 3 vitesses

Cylindre à haut rendement

Allumage par volant magnétique

Sélecteur au pied

Cadre en tube

Fourche télescopique

Selle confortable

Pneu 25x3 à l'arrière

Réservoir de 12 litres

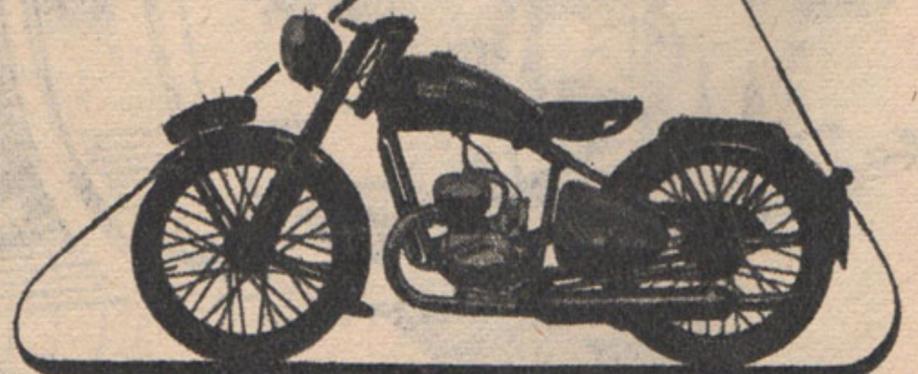
Serrure anti-vol

Email noir, couleur, chrome

Vitesse : 85 km heure

R4

Qualité



GNOME RHONE

Service Vente et Magasin d'Exposition : 49, av. de la Grande-Armée, PARIS - KLE 90-56
Service Pièces détachées et Réparations : 16, rue Félicien-David, PARIS - AUT 08-90

Vente à crédit chez tous les Concessionnaires

Catalogue N° 20 gratuit sur demande

Étab^l MOTTAZ
 307 à 311, rue de la Garenne, NANTERRE (Seine)
 Tél. : MAL. 29-77

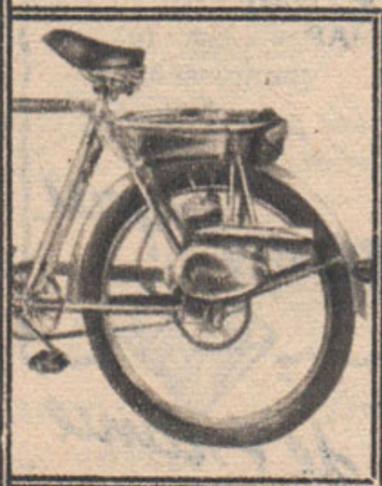
SPÉCIALITÉ DE
RÉSERVOIRS et Accessoires
 :: de Tôlerie ::
 pour Cyclomoteurs, Véломoteurs, Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES

Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



LADEVÈZE vous offre :



Le Cyclomoteur VICTORIA
 Le plus luxueux,
 Le plus solide,
 Le plus fini,
 Le plus rapide... détient le record du monde de vitesse.

Modèles homme et femme :
 PRIX : 62.000 fr. (embal. compris).
 DÉMONSTRATION SUR PLACE

A CRÉDIT : comptant, 20.000 fr.
 le reste en 6 ou 9 mois.

AGENTS vélos ou motocyclettes sont demandés tous pays pour cyclomoteurs VICTORIA... FACILITÉS DE PAIEMENT

Le Scooter "SPEED"
 LIVRABLE DE SUITE
 PRIX : 121.500 FR.



DÉMONSTRATION SUR PLACE
 A CRÉDIT : 35.000 FR.
 et 6 ou 9 mois.

EXPÉDITIONS FRANCE ET COLONIES
 PIÈCES DÉTACHÉES GARANTIES

ARIEL
 LIVRABLE FÉVRIER — TOUS MODÈLES
VICTORIA 250 cmc.
 LIVRABLE FIN JANVIER

LIVRABLE DE SUITE :
 GUILLIER 125 et 175 STANDARD et SPORT
 P. VALLÉE 125 et 175 — GNOME-RHONE 125
 JONGHI 125 — RIXE 150 SACHS — MOTOBÉCANE 125
 Cyclomoteurs VICTORIA — A.G.F. — ANIELA
 VAP — MOBYLETTE

CRÉDIT — ACHAT — REPRISE

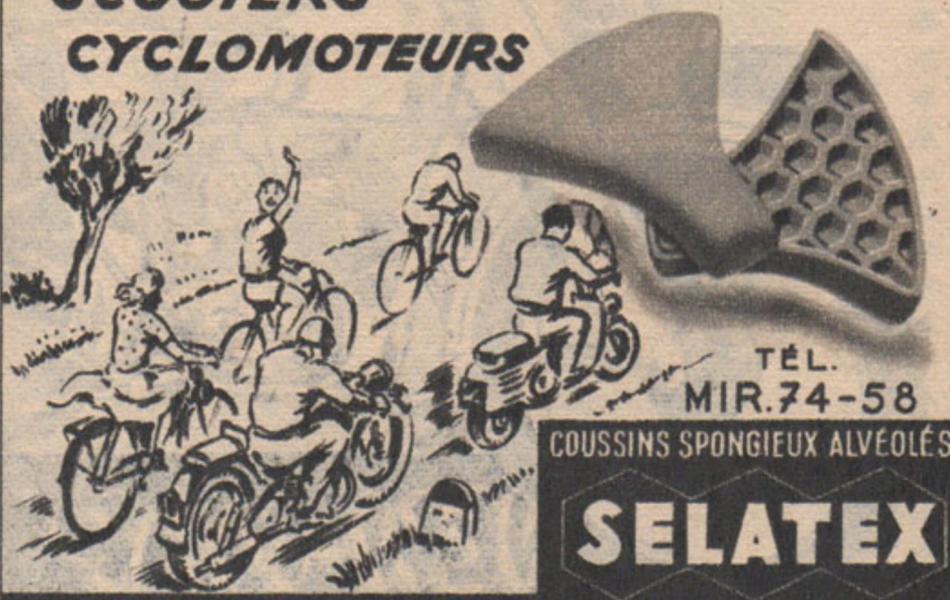
E^t LADEVÈZE, 50, Rue Brunel, PARIS-17^e - Téléphone : ÉTO. 24-66

ASSIS... comme dans un fauteuil

AVEC LES FAMEUX
 COUSSINS DE SELLES
 EN CAOUTCHOUC SPONGIEUX

**VÉLOS
 MOTOS
 SCOOTERS
 CYCLOMOTEURS**

SELATEX



TÉL. MIR.74-58
 COUSSINS SPONGIEUX ALVÉOLÉS

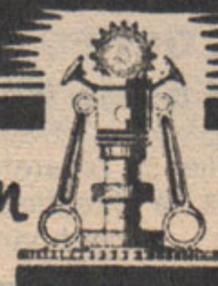
SELATEX

160 Av. DE VERSAILLES · PARIS *la mousse de pur latex*

Station **MOTO** Service
PIÈCE

VENTE
 AUX REPARATEURS
 ET AGENTS DE LA MOTO
 EXCLUSIVEMENT

de
PIÈCES DÉTACHÉES
 Adaptables NON d'origine
 pour
MOTOS
 et
VÉLOMOTEURS



51 Rue Danton **Levallois**
 PER. 60-66 (Seine)

Une petite usine

Lyonnaise

NEW-MAP

une **GRANDE MARQUE!**

par ses motos de
classe internationale

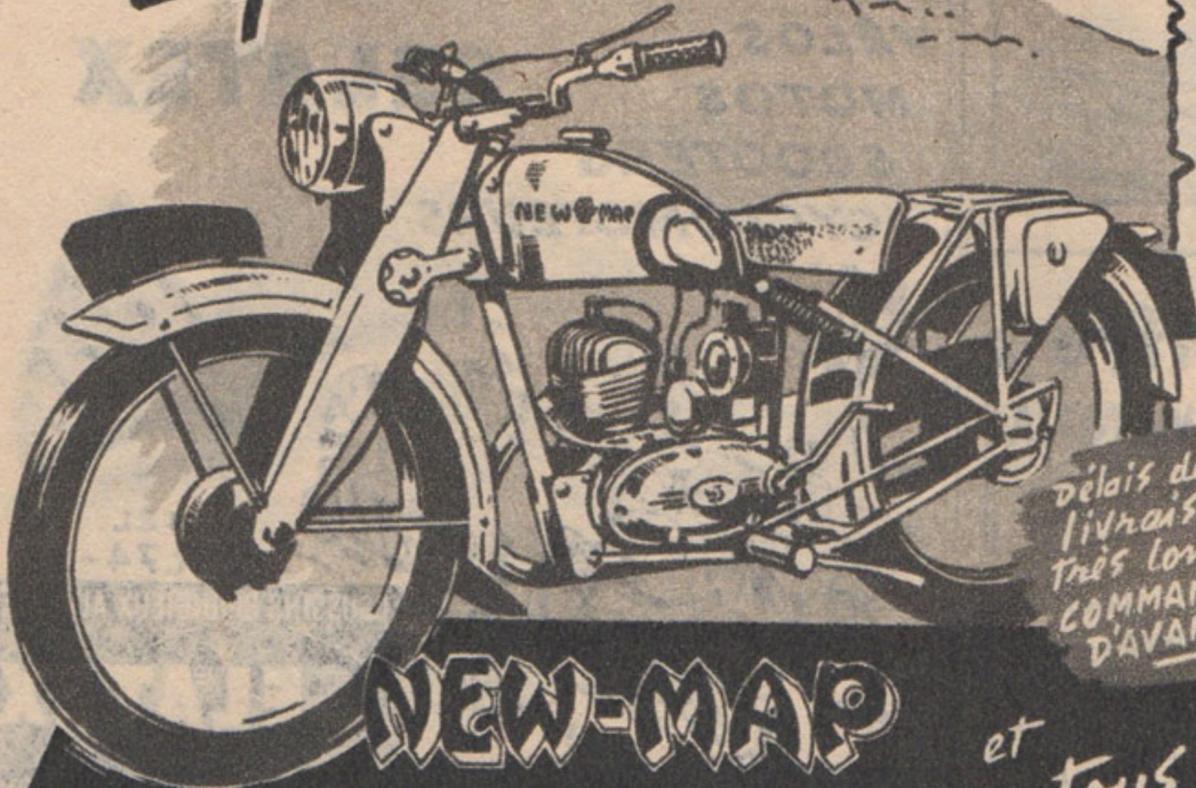
D'une ligne pure et racée.
D'un fini impeccable
dans le moindre détail.
D'une robustesse légendaire.
De sa qualité artisanale,
*elle n'est pas fabriquée
à la chaîne!*

une "NEW-MAP" est la
préférée du connaisseur.
*Toujours la plus chère
à la revente.*

délais de
livraison
très longs
- **COMMANDEZ
D'AVANCE**

et tous ses Agents

Un joyau
de France



NEW-MAP

H. Courty

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

THE VINCENT

LES MOTOS DE SÉRIE
LES PLUS RAPIDES DU MONDE
Modèles disponibles rapidement

1.000 cmc. **RAPIDE** - Vitesse : 180 km.
1.000 cmc. **BLACK SHADOW** - Vit. : 200 km.

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES : NORTON -
EXCELSIOR - VINCENT - INDIAN - ARIEL - B. S. A. -
MATCHLESS - TRIUMPH, etc...

Toutes bougies motos

LA 175 cmc. **TORNAX** DE HAUT LUXE
Suspens. AR. - Fourche télesc. - Ecl. - Bat. - Compt.

VENTE A CRÉDIT 6 - 9 - 12 MOIS (Région parisienne seulement)



SACOCHE CUIR CHROMÉ
Grand modèle, PRIX de 4.900 à 6.000

Atelier de réparations par spécialistes
sous la direction de **A. LEFÈVRE**,
recordman du Bol d'Or.

Excelsior

LES MOTOS LÉGÈRES

UNIVERSAL U 2
125 cmc. VéloMOTEUR

ROADMASTER R 2
197 cmc.

Ces deux modèles livrés avec moteur
"VILLIERS", boîte 3 vitesses sélecteur.
Fourche télescopique - Suspension arrière.
Éclairage par batterie - Phare agréé de grand
diamètre. - Compteur.

TALISMAN "1951"

Moteur 250 cmc., 2 cylindres, 2 temps
Excelsior TT2, nouveau modèle, boîte 4 vit.
sélecteur, éclairage batterie, compteur.
Fourche télescopique - Suspension arrière.
Poids : 105 kg. - Vitesse : 105 km/h.

Tous ces modèles disponibles immédiatement

C. GARREAU

— Distributeur pour la France de : —
Norton, Excelsior, Vincent, Indian, Scott.
22, Rue Robert-Lindet - PARIS (15^e)
Métro : Convention — Fermé le lundi — VAU. 07-09

LE TRIAL, SPORT POUR TOUS!



En dotant d'un challenge l'un de nos premiers trials, MOTOCYCLES a voulu manifester sa satisfaction de voir, enfin, prendre place en France une formule sportive à la portée du plus modeste motard tant soit peu adroit.

Depuis longtemps, dans toutes les contrées d'Angleterre, le trial jouit d'une vogue que n'atténuent ni la fréquence ni la multiplication des épreuves.

Il y a trois ou quatre ans, j'avais déjà, dans une revue professionnelle, attiré l'attention des agents sur ce sport ne nécessitant pas d'engin spécial, donc ouvert à tous leurs clients. En organisant des manifestations de ce genre, ils eussent fait de bonne propagande à la fois pour le motocyclisme et pour eux-mêmes.

Mais j'avais prêché dans le désert.

Les clubs réussiront certainement par l'exemple, ce que je n'ai pu par l'image.

Surtout, il importe que les organisateurs conservent au trial son caractère essentiellement populaire et ne le déroutent pas vers l'acrobatie nécessitant, comme le cross, des virtuoses du guidon et des motos n'ayant rien de commun avec la série. A cette condition le trial doit connaître un succès constant.

Max Inders

MOTOCYCLES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES
ADMINISTRATEUR
A. LAJEUNESSE
DIRECTEUR
MAX INDERS

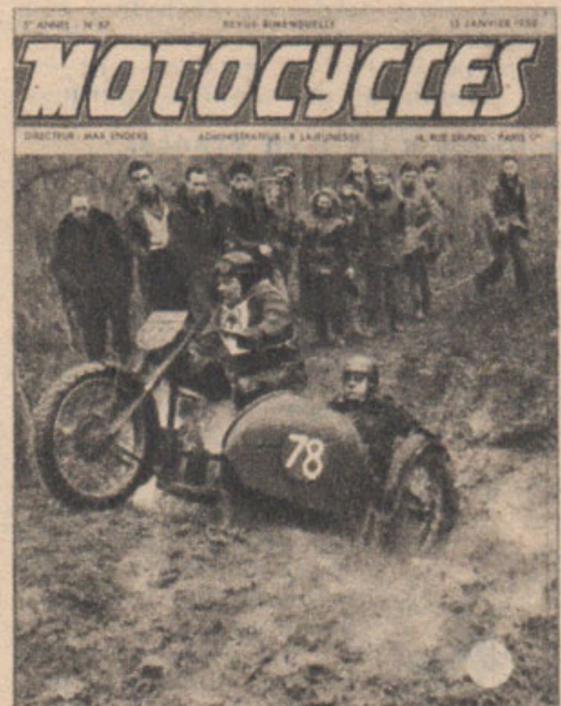
— Rédaction — Administration — Publicité —
14, Rue Brunel, PARIS (17^e) — Tél. ETO. 05-50

Sommaire

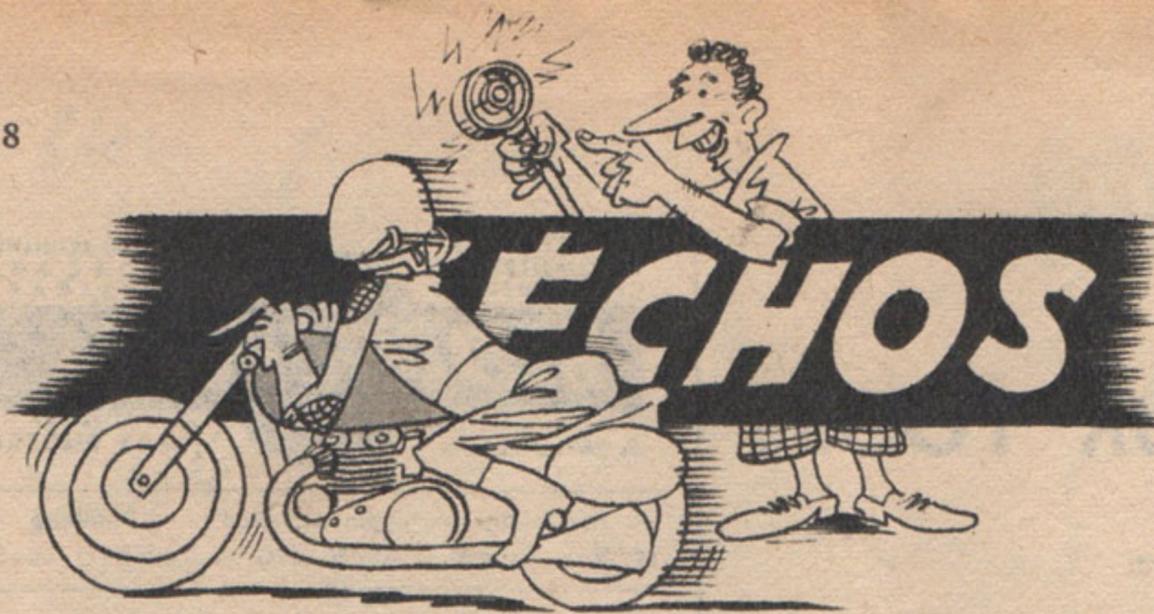
5^e ANNÉE - N° 67 - 15 JANVIER 1952

	Pages
● ÉCHOS.....	8
● LA 250 cmc. TALISMAN.....	10
● LE CYCLOMOTEUR VICTORIA.	15
● LE MOTEUR SACHS 150 cmc..	16
● ESSAI 175 cmc. PEUGEOT....	18
● LE TRIAL DE SAINT-CLOUD..	24
● COURRIER LECTEURS.....	28
● LE SPORT.....	31

NOTRE COUVERTURE



TRIAL DE NOEL A BUC.



Remerciements.



Dans l'impossibilité où nous sommes de répondre individuellement à tous ceux qui nous ont envoyé leurs vœux de bonne année, nous nous en excusons ici.

Nous avons tous été très sensibles à ces témoignages spontanés de sympathie.

Nous remercions les lecteurs, les clubs, les industriels, les sportifs, tous en un mot et leur renouvelons tous nos souhaits bien sincères pour 1952.

Le Lambretta français.



C'est chose faite désormais, les usines de Troyes sont en action. Si pour l'instant la fabrication des pièces est encore limitée, les chaînes n'étant pas encore installées, le montage des scooters s'opère déjà en série avec les organes d'origine.

Le siège social est installé à Clichy dans de vastes locaux surmontés de bureaux modernes sentant la bonne organisation. Nous y avons d'ailleurs été reçus par une personnalité bien connue dans les milieux motocyclistes et qui a déjà donné sa mesure à la direction d'une marque connue de motos et vélomoteurs.

Rien de nouveau sous le soleil.

En examinant de plus près certains scooters exposés au Salon de Francfort, on constate une analogie avec certaines tentatives faites en France, sans doute prématurément, et qui n'ont pas connu le succès.

Nos lecteurs des premiers jours se souviennent sans doute du Stabyicar que nous avons présenté à son époque et dont le principe et l'allure générale ont été repris récemment par d'autres marques.

Les motos « UT » en France.

La marque allemande UT fabrique différents modèles en 125, 175, 250 cmc., ces dernières en mono ou en twin, avec suspension arrière par cadre articulé, double selle et moyeux centraux.

La représentation de cette marque est assurée en France par les Etablissements Ladevèze.

Les 250 cmc. conviennent particulièrement bien pour le moto-cross.

Marriage.



Nous venons d'apprendre le mariage du fils du docteur Marco Ré, président des Centaures motocyclistes.

Nous adressons tous nos compliments au président et nos meilleurs vœux au jeune ménage.

« Motocyclocatalogue ».

Cet ouvrage, récemment publié par l'Officiel de l'Automobile, contient une nomenclature générale de tous les véhicules à deux roues motorisés. Toutes les marques y figurent avec les caractéristiques et réglages essentiels de leurs différents modèles anciens et nouveaux.

Ce document présenté sous forme de tableaux clairs et précis viendra en aide à de nombreux motoristes, surtout pour les machines dont la fabrication n'a pas été poursuivie et pour celles qui sont peu répandues.

Un film éducatif.



La Prévention routière, avec le concours de la Gendarmerie et de l'Union routière, a réalisé cet été un film intitulé « Risques et Périls ». C'est un documentaire soulignant les fautes que les conducteurs ne doivent pas commettre.

L'éducation par l'image est une bonne formule; il serait utile qu'il soit distribué dans toutes les salles de cinéma... et que conducteurs et piétons le suivent avec attention et en fassent leur profit.

Les motos indésirables.



Le quotidien l'Aurore a publié ces temps derniers l'écho suivant :

« Le stationnement des motocyclettes est interdit sur les Champs-Élysées aux emplacements aménagés pour les automobiles.

On serait curieux de savoir pourquoi? Elles ne sont pourtant pas, les motocyclettes, tellement encombrantes! »

Nous nous demandons, avec notre confrère, quelle est la raison de cette décision? La moto est décidément toujours la bête pelée pour toute une catégorie de rétrogrades.

Pour le contrôle des volants magnétiques.

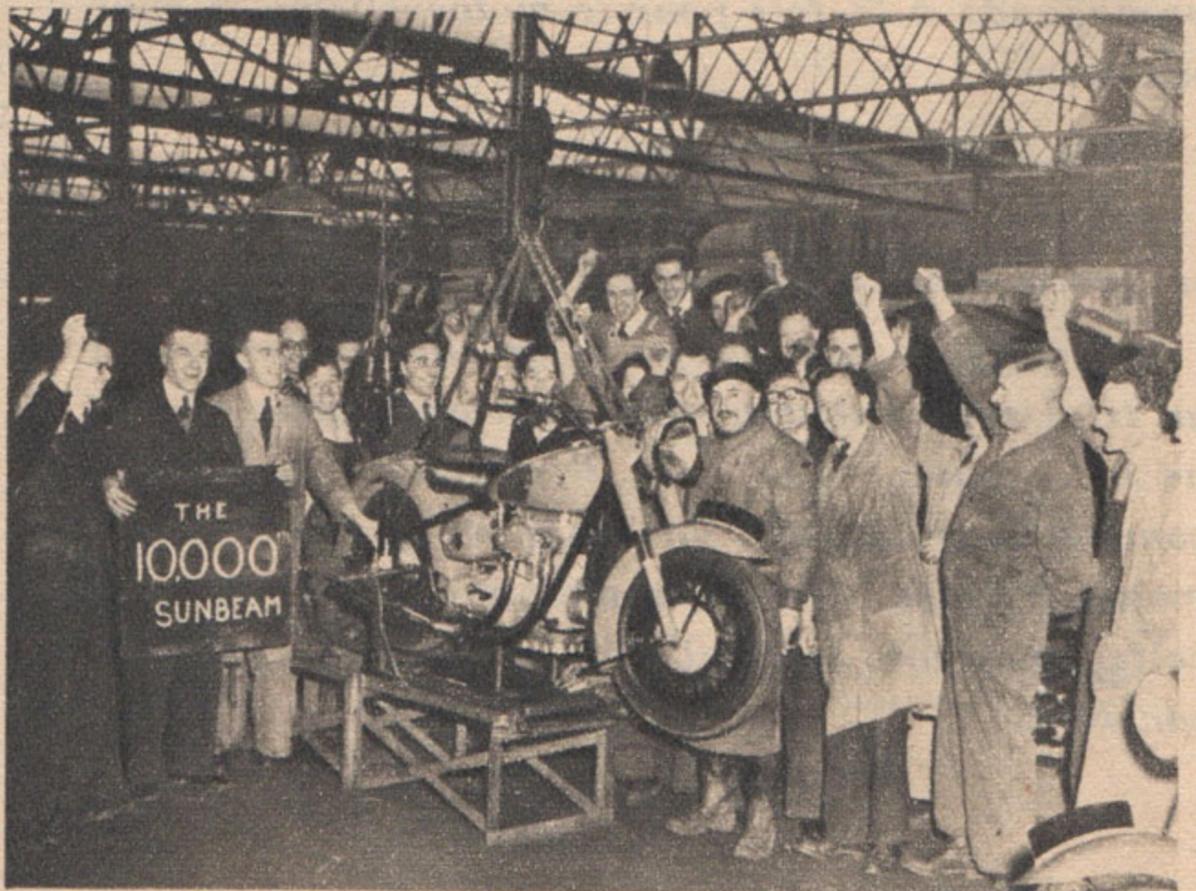
Rechercher les pannes d'allumage en remplaçant les unes après les autres les pièces supposées défectueuses et sans savoir si les pièces de remplacement sont, elles-mêmes, bonnes est un procédé simpliste, aléatoire, entraînant perte de temps et frais excessifs de main-d'œuvre.

Ce procédé empirique des anciens âges est inadmissible, maintenant qu'il existe des appareils sérieux et pratiques qui, sans connaissances spéciales, permettent de déceler toutes les pannes de volants magnétiques et de les localiser sans démontages inutiles.

Le contrôleur électrique Marbon a été spécialement conçu pour les réparateurs de motos; il est simple, d'un prix abordable, de faible encombrement et facilement transportable. Il permet la vérification non seulement des bobines, condensateurs, bornes, bougies, etc... mais des circuits électriques d'éclairage et des lampes.

Comme on le voit c'est un appareil très complet, appelé à rendre de grands services aux motoristes.

Le 27 novembre, la 10.000^e machine fabriquée sortait de la chaîne d'assemblage des Usines SUNBEAM REDDITCH (Worcestershire). Cette photographie montre un groupe de monteurs enthousiastes acclamant la 10.000^e machine terminée et prête à quitter l'atelier d'assemblage pour les essais sur route.



Notre ami M. Boucher,

(On a vu le harnachement de sa New-Map-AMC dans un précédent numéro) nous envoie de Grèce cette photographie avec comme légende : « cordial salut à tous ».



Un référendum.



Notre confrère la *Revue technique motocycliste* lance sous forme de concours un référendum avec, comme prix une 250 cmc. Jonghi.

Ce référendum est destiné à découvrir l'allure et les caractéristiques de la machine vers laquelle s'oriente la majorité des Français, leur moto idéale en un mot.

C'est une sorte d'élection de la moto de M. Toulemonde.

On trouvera d'autre part toutes précisions pour participer à ce concours-référendum.

Passages à niveau.



Dans sa séance du 2 janvier, le Conseil général de la Seine a voté à l'unanimité la suppression des quarante passages à niveau qui s'éparpillent encore en divers coins de notre banlieue.

Félicitons nos édiles pour cette heureuse initiative. Nous avons bien, avec nos deux roues, l'avantage de passer par les portillons, mais malgré tout nous préférons le passage libre et sans risques d'un contact imprévu avec une « Pacifique » quelconque.

« La Route facile ».



C'est sous ce titre qu'est publié le guide des relais routiers, neuvième édition.

Ce sont les « Routiers » eux-mêmes qui ont sélectionné tous les relais qui arborent le panonceau rouge et bleu.

Les routiers qui ont un travail dur sont de solides mangeurs qui, en outre, apprécient la bonne cuisine à condition qu'elle ne se traduise pas au moment de l'addition par des coups de fusil.

Nous avons pensé que ce répertoire de 5.000 relais classés pourrait rendre ser-

vice à de très nombreux touristes motocyclistes qui ne se sentent pas spécialement attirés vers les grandes hostelleries.

En principe ce guide est réservé aux routiers, mais il est également vendu aux particuliers, au bénéfice des œuvres des routiers. Son prix est de 185 francs.

Comment se répartissent nos « Deux-roues ».

En attendant de plus amples statistiques, on peut déjà se faire une idée de la répartition des diverses catégories de deux-roues motorisés, et de voir la tendance de la clientèle et son orientation dont on ne sait toutefois si elle est guidée par le goût... ou par le porte-monnaie.

En effet, le plus fort pourcentage est en faveur des cyclomoteurs avec 60 % de la production; les vélomoteurs s'inscrivent ensuite pour 24 %. Les motos d'une cylindrée supérieure à 125 cmc. ne représentent que 6 % à peu près entièrement au profit des motos ne dépassant pas 200 cmc. Il s'agit bien entendu dans cette répartition uniquement de marques françaises.

Le peu de motos de plus de 200 cmc. ne prouve d'ailleurs pas que le Français dédaigne les grosses cylindrées; la production en 350 et 500 étant assez limitée, on ne peut prévoir sa réaction si le marché était largement approvisionné.

Voiture ultra-légère.



On prépare en Hollande une voiture du type populaire, biplace, dont le poids ne dépassera pas 200 kilos. Le moteur serait un 250 cmc. d'origine allemande mais tout le reste serait fait sur place à l'aide de matériaux légers. Le toit serait un peu comme celui de la 2 CV. Citroën et les glaces seraient en plastique.

Le moteur placé à l'arrière comportera 3 vitesses et une marche arrière.

Communiqué.

Les Etablissements Ardor, fabricant des accessoires pour Vespa, informent leur aimable clientèle qu'ils fournissent exclusivement aux agents patentés du cycle et de l'automobile. Pour toutes demandes de renseignements on est donc prié de s'adresser à l'agent le plus proche.

Mélioli à l'honneur.

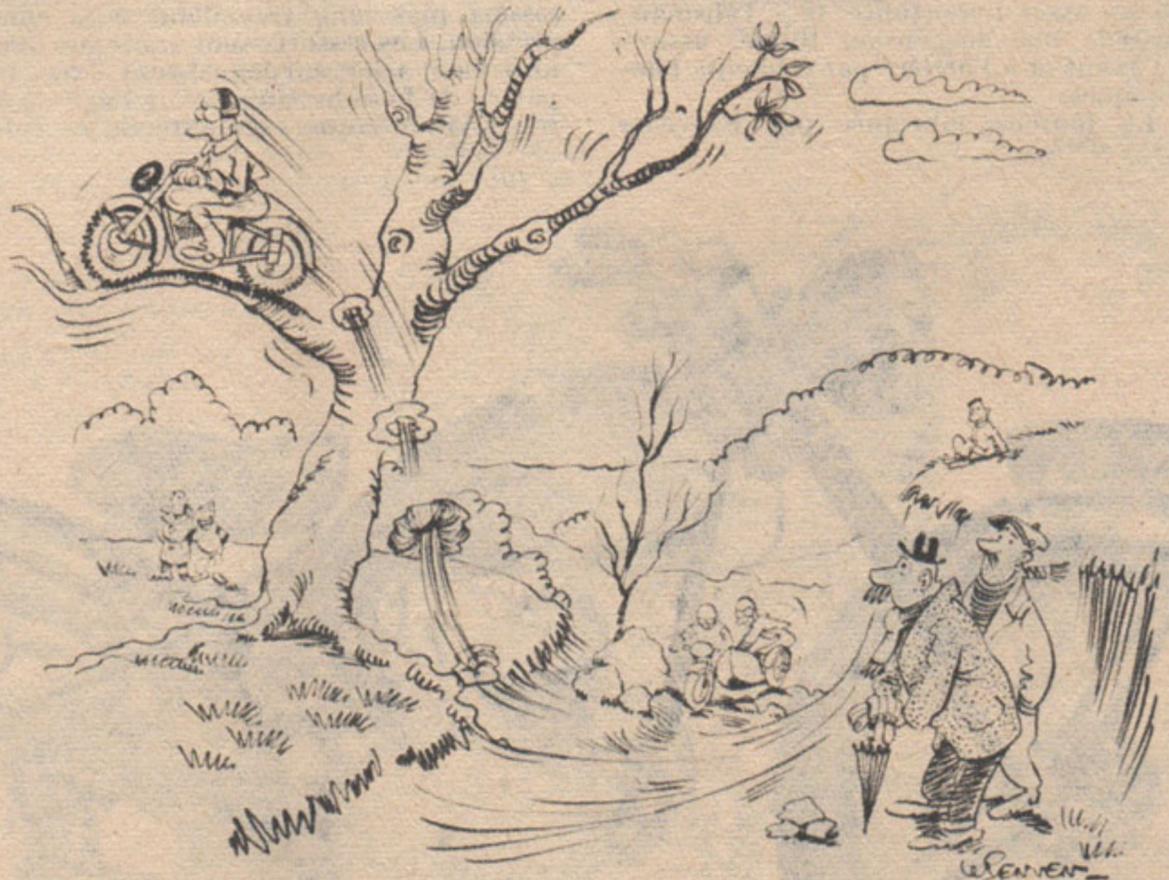
Le dimanche 6 janvier un apéritif offert par les frères Saporitti réunissait dans leur établissement de Sèvres des personnalités du cross du M.C. Clodoaldien et autres clubs.

On reconnaissait Frantz, Chaumette, Dauge, Sutra, Verrechia, Gressent (venu exprès de Rouen), Scossa, Veyras, Perry, Tinancourt, etc...

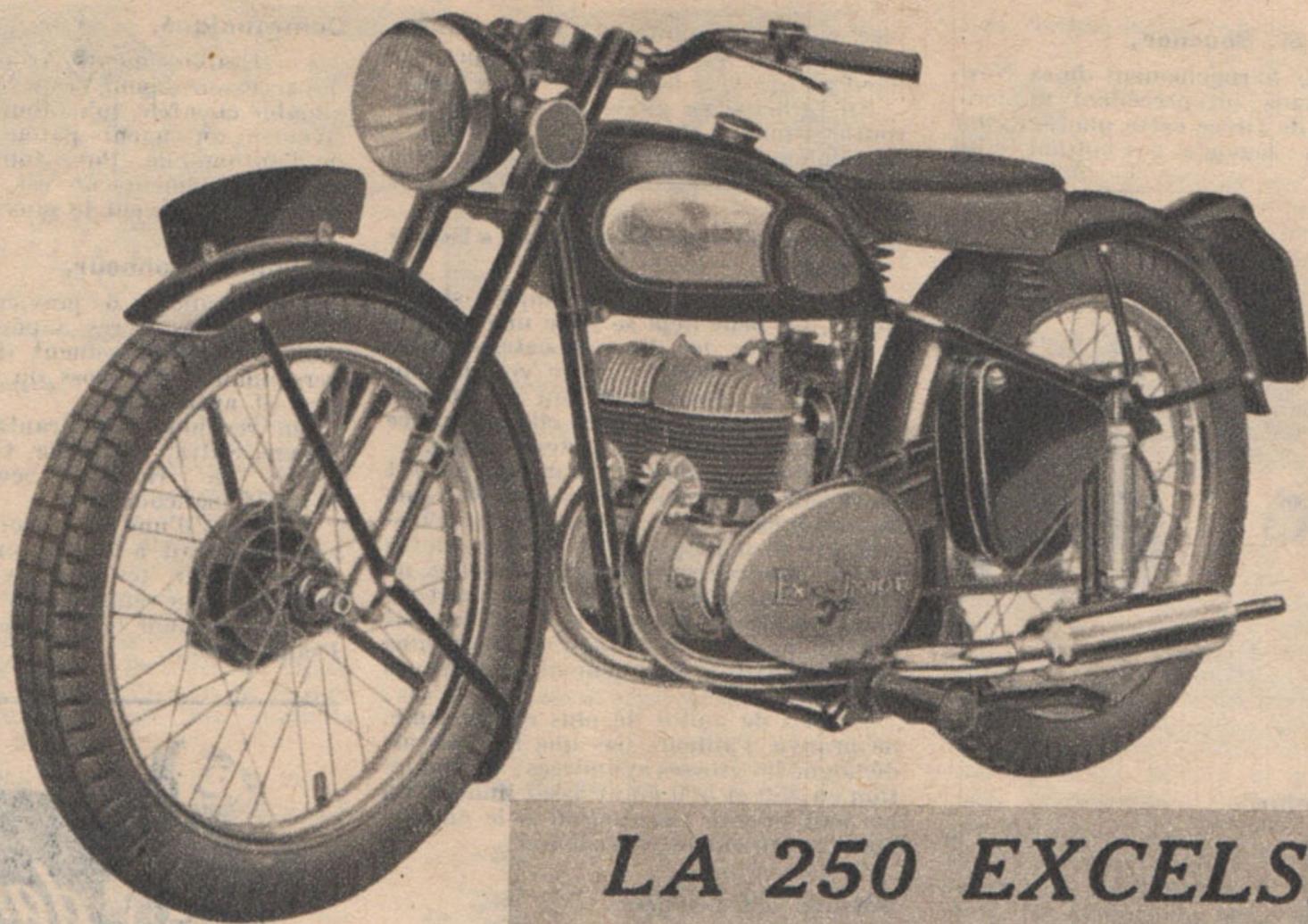
Au cours d'une allocution, M. A. Saporitti remettait à Mélioli une magnifique médaille d'or, témoignage de reconnaissance pour sa remarquable saison 51 qui devait lui valoir le titre de champion de France 1952.



ESSAI DE LA 200 «LE» VELOCETTE



— O'est quand même formidable ce qu'ils arrivent à faire dans les trials.



LA 250 EXCELSIOR « TALISMAN »

PARMI la production britannique de 2 temps, Excelsior est certainement la seule marque commercialisant un bicylindre, Scott et EMC, qui connaissent à l'heure actuelle des vicissitudes diverses, ne s'adressant qu'à une clientèle réservée.

D'une ligne générale élégante et ramassée, se caractérisant par une garde au sol assez importante, la « Talisman » possède une suspension totale, assurée à l'avant et à l'arrière par éléments télescopiques.

La fourche, fabriquée par Excelsior,

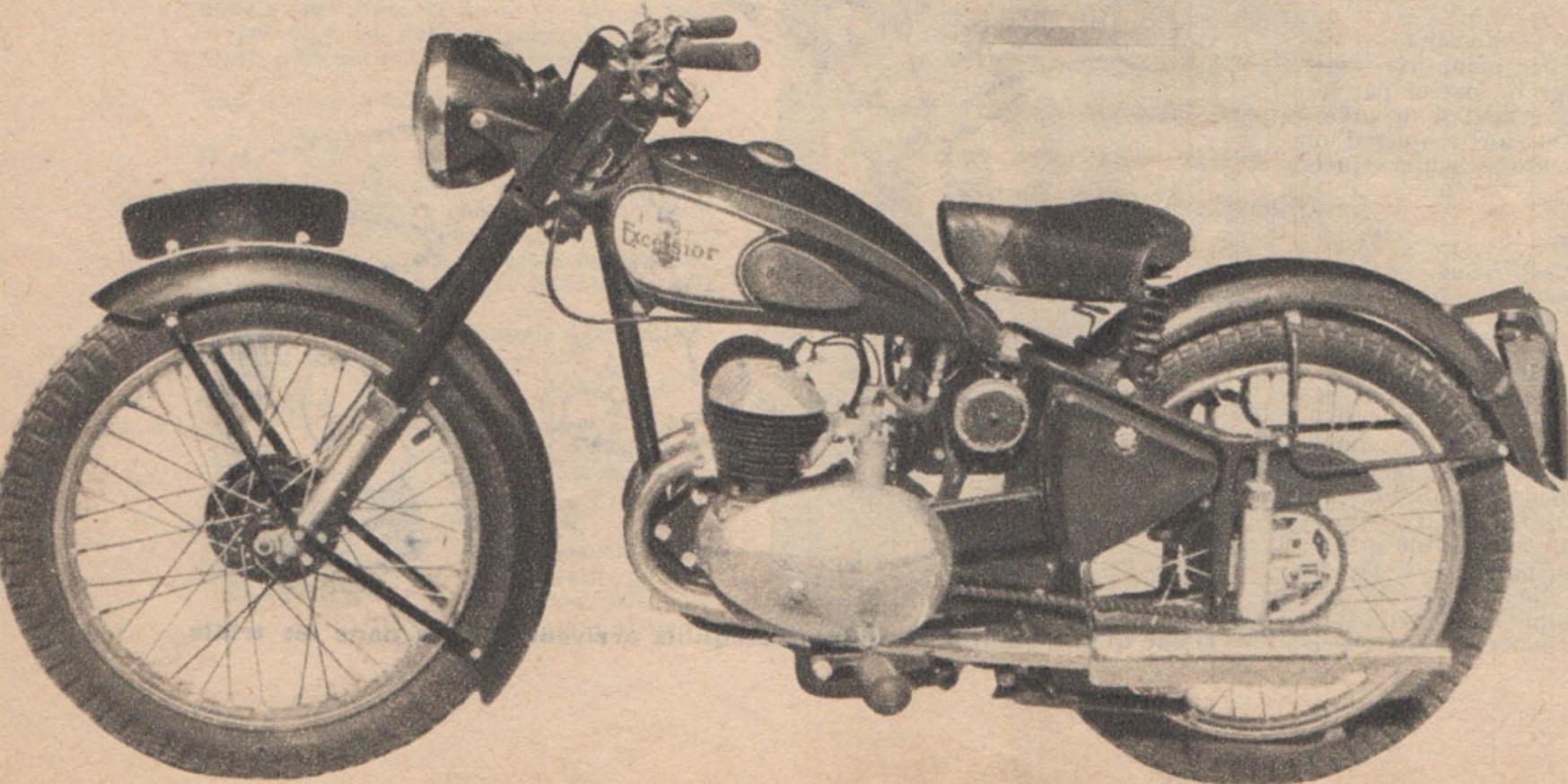
possède des amortisseurs hydrauliques incorporés.

La suspension arrière, simple et efficace, a un débattement d'environ 4 cm. 30. Chaque élément est formé d'une tige d'acier boulonnée sur des ceillatons brasés au cadre. Autour de cette tige et à la partie supérieure, est enroulé un ressort de rebond, et à la partie inférieure un ressort plus long travaillant à la compression. Les ressorts sont contenus dans un tube d'acier, sur lequel sont fixées les pattes de fourche supportant l'axe de la roue AR. Chaque extrémité de ce tube

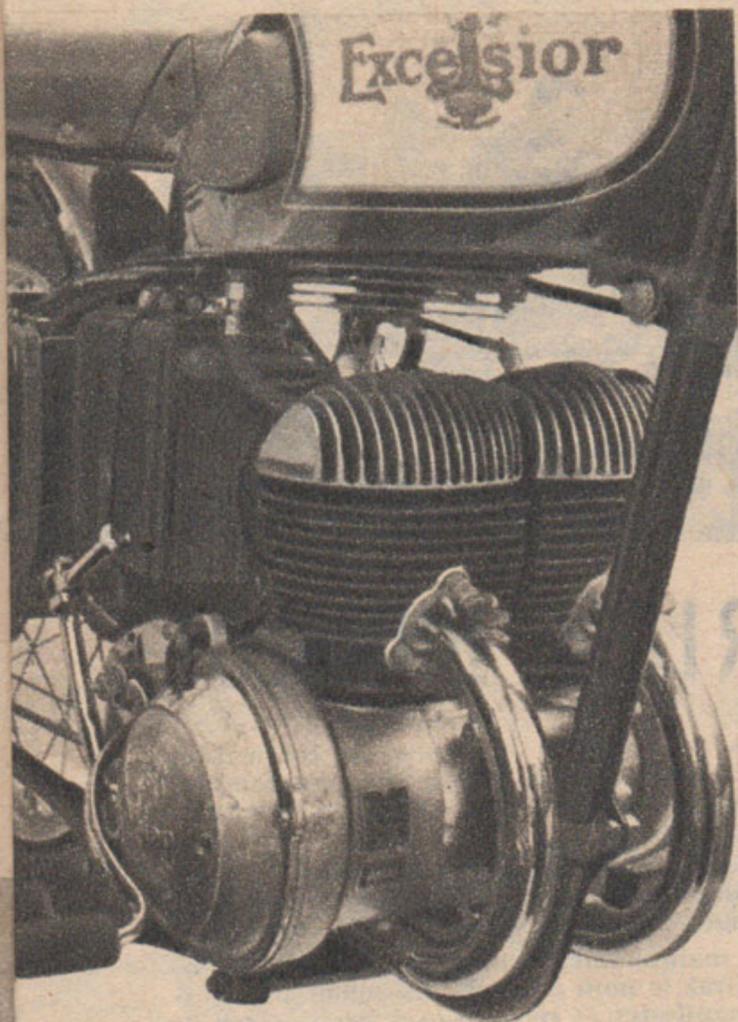
est fermée par des chapeaux en alliage léger. Dans ces chapeaux sont serties les bagues de bronze qui servent de guide à l'ensemble. Aux deux extrémités de la suspension, deux bagues de caoutchouc servent d'amortisseurs de chocs et évitent à la suspension de talonner trop durement.

Pour faciliter le démontage de la roue AR, il est possible, une fois les tendeurs de chaîne enlevés, de faire pivoter les pattes de fourche.

Le tube de protection est rempli de graisse et des joints assurent l'étanchéité.



La 250 cmc.
« Talisman ».



Vue du moteur côté « sélecteur ».

Le cadre de la « Talisman » est du modèle à simple berceau, et reçoit le réservoir d'une capacité de 12 litres, la selle fixée en 3 points, les repose-pieds réglables et la béquille centrale.

Le compteur de vitesse se trouve entre les haubans de fourche, devant le guidon (avec entraînement sur l'axe de la roue AR).

Les roues sont équipées de tambours de frein de 150 mm. et de pneus de 19x3.

Le moteur fixé au cadre par une paire de flasques AV. et AR. est un 246 cmc. bicylindre, alésage 50 mm., course 62 mm., à culasses et carters séparés. Les manetons sont calés à 180°, solution donnant un couple excellent et une remarquable souplesse de marche. L'arbre de vilebrequin est supporté par 3 paliers et attaque, par l'intermédiaire d'une chaîne primaire à bain d'huile sous carter, la boîte 4 vitesses à sélecteur, boulonnée au carter-moteur.

L'axe de vilebrequin est supporté par des roulements à billes et l'embellage par des rouleaux alternés acier et bronze.

Les bielles sont en alliage d'acier nickel-chrome. Les pieds des bielles possèdent des bagues en bronze phosphoreux et les axes des pistons, maintenus en place par des circlips, tournent librement.

Chaque piston, fabriqué en alliage d'aluminium, est du type sans déflecteur et possède deux segments.

Les cylindres munis de joints d'embase en papier s'enfoncent de près de 14 mm. dans les carters. Pour permettre aux bielles de tourner librement, des fentes ont été prévues à l'avant et à l'arrière des cylindres.

Les canaux de transfert, sur les côtés des cylindres, sont formés de telle façon qu'ils permettent aux gaz d'avoir un effet de turbulence à l'arrière des chambres d'explosion, c'est-à-dire à l'emplacement des bougies.

Chaque cylindre possède une pipe d'admission à l'arrière et une pipe d'échappement à l'avant.

Les pipes d'admission sont réunies par un collecteur en alliage d'aluminium sur lequel est boulonné un carburateur Amal.

La pipe d'admission est dessinée de façon que les gaz puissent descendre dans les cylindres de la même manière qu'avec un carburateur Down-Draught.

Les cylindres sont en fonte et les culasses en alliage léger. L'intérieur des culasses a la forme d'une poire dont la

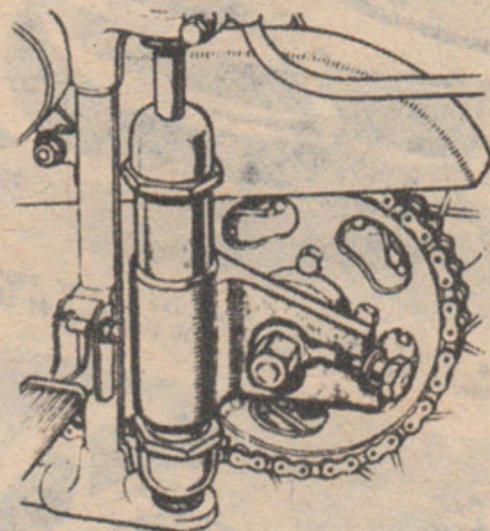
partie la plus large serait à l'avant et la pointe à l'arrière. Il n'y a pas de joint de culasse. Celles-ci reposent directement sur les cylindres et sont maintenues en place, chacune par 4 boulons, 4 autres boulons fixent chaque cylindre sur le carter.

La boîte de vitesses a des rapports de 16.1, 9.9, 7.42 et 5.5 à 1.

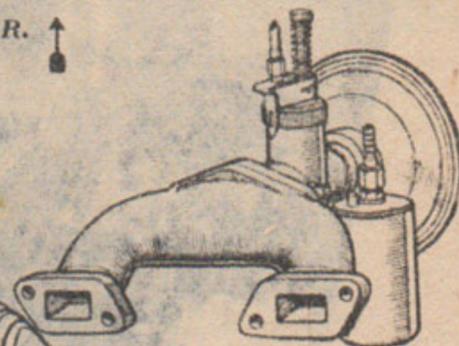
L'embrayage possède deux disques à garnitures de liège travaillant dans l'huile. Les tubes d'échappement sont fixés en place par des écrous à larges ailettes et maintenus sur le cylindre par 3 boulons. Des joints métal-plastique en garantissent l'étanchéité. Les deux tubes sont réunis en un seul avant de pénétrer dans le silencieux qui se trouve sur le côté gauche de la machine.

L'allumage est assuré par un volant magnétique Wico-Pacy, alimentant la batterie grâce à un redresseur. Avertisseur et éclairage fonctionnent sur la batterie.

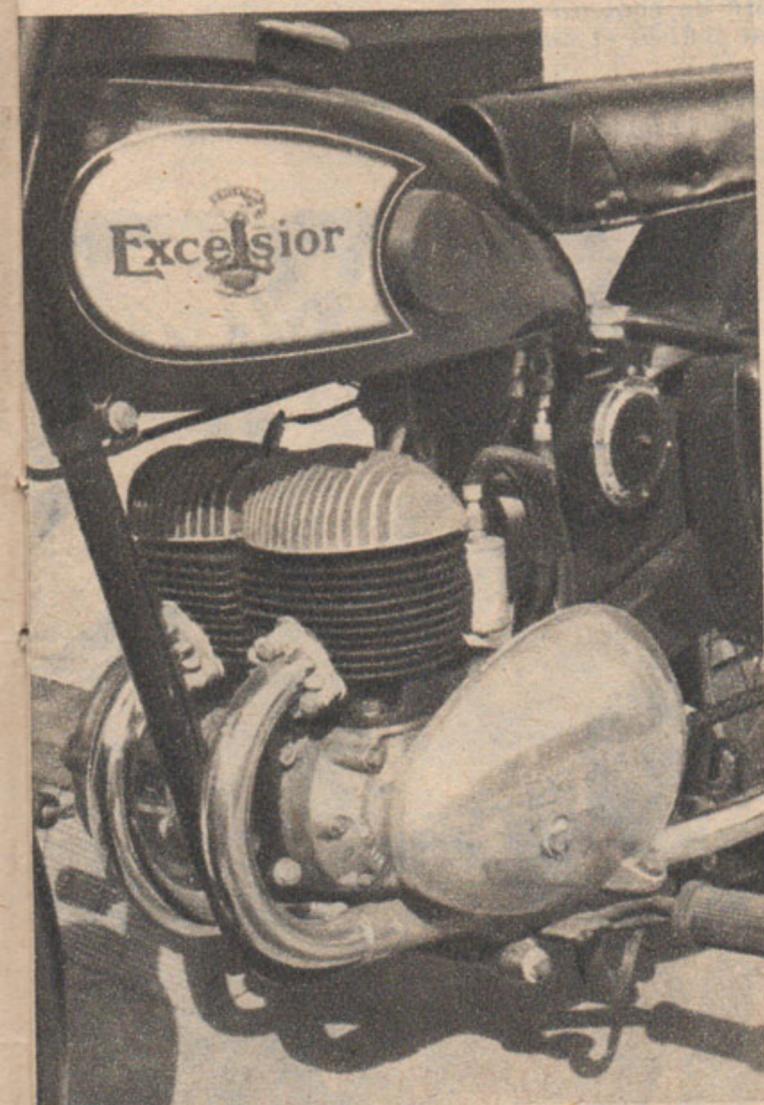
Le graissage s'effectue par incorporation d'huile à l'essence, et le poids total de la machine n'excède pas 100 kilos, ce qui laisse augurer reprises, maniabilité et tenue en côte excellentes.



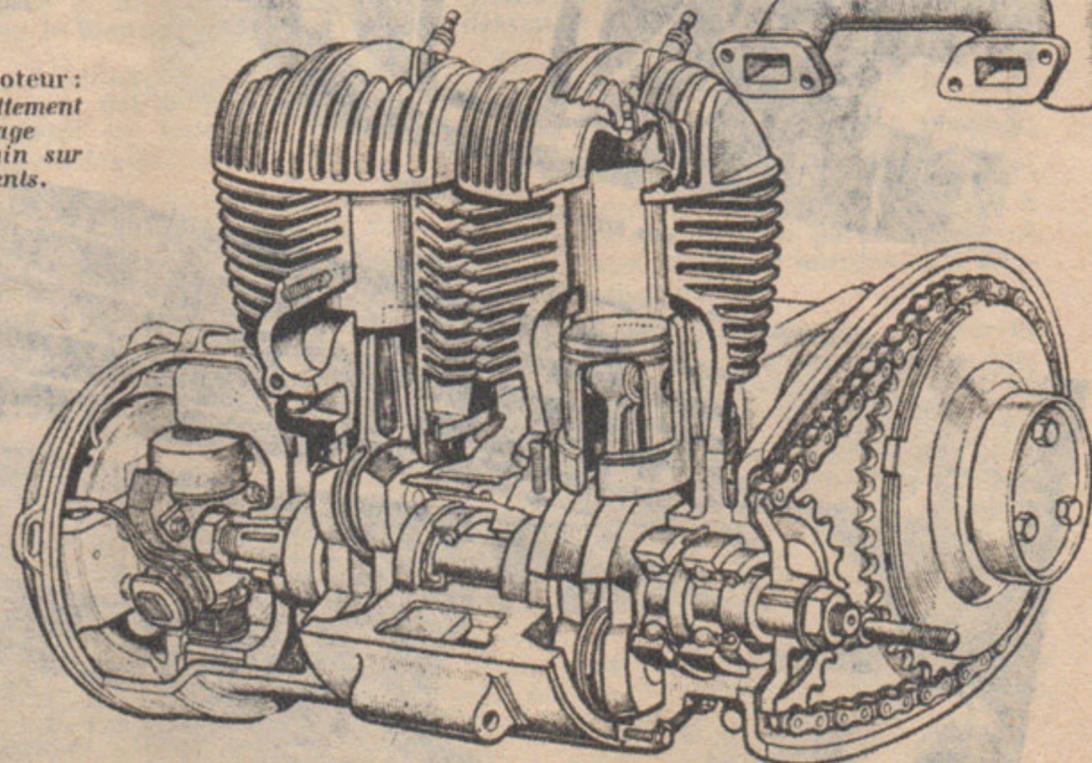
La suspension A.R. « Excelsior ».



★
Le moteur côté transmission primaire.

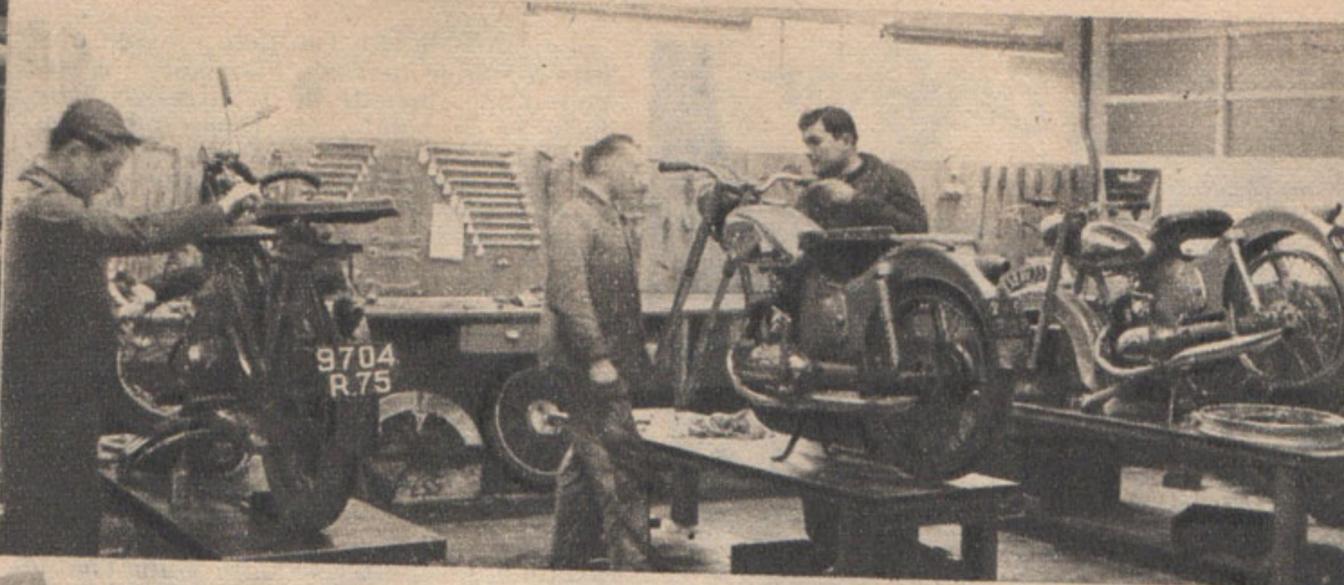


Coupe du moteur: On voit nettement le montage du vilebrequin sur 5 roulements.

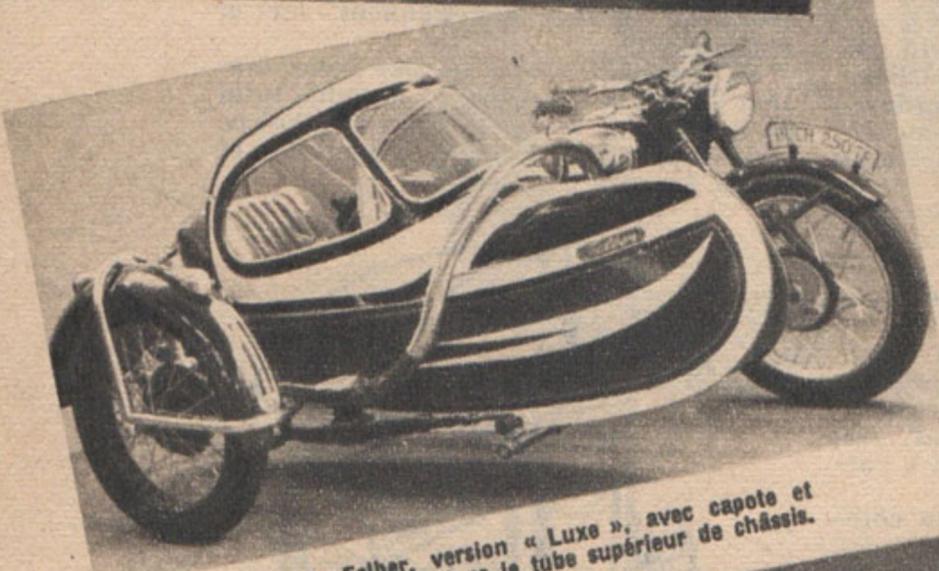




Le magasin de pièces détachées.



Vue de l'atelier de réparation.



Le side Felber, version « Luxe », avec capote et réserve d'essence dans le tube supérieur de châssis.



Vue arrière de l'ensemble.



Side Felber, version « standard »

REGARD SUR LES E^{TS} HUMBLLOT

LA pénurie de machines de cylindrée moyenne de fabrication française autorise les importateurs à établir des programmes importants concernant la diffusion et la vente de machines étrangères.

Pareille organisation doit nécessairement devoir pallier à toute éventualité inhérente au stade « après-vente », et de ce fait comporter un service réparation-échange, pièces détachées très étudié.

Qui dit Puch sous-entend maintenant Humblot. On ne peut dissocier de la célèbre firme de Graz le nom d'un établissement importateur qui a fait des efforts manifestes et récompensés pour présenter et vulgariser les modèles Puch.

Publicité, participation aux records du monde et aux grandes épreuves (Bol d'Or), rien n'a été négligé.

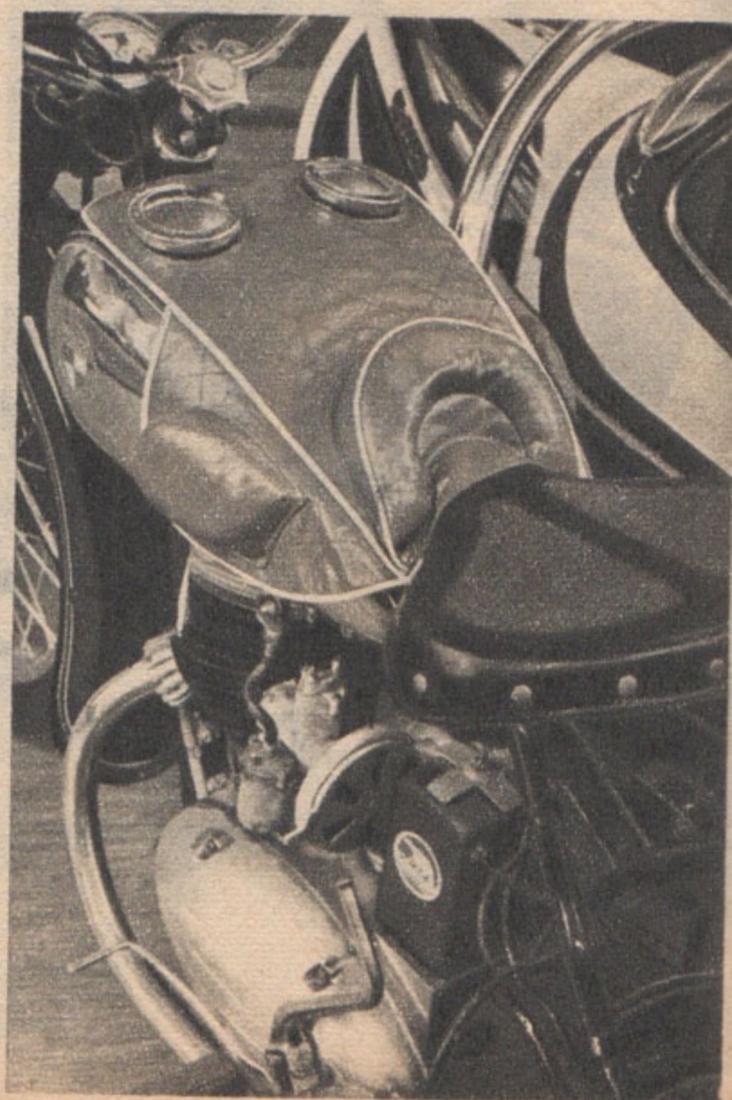
Le stock de pièces détachées est complet, et se juxtapose au service réparation spécialisé. Parallèlement un gros effort a été fourni au point de vue équipement et accessoires.

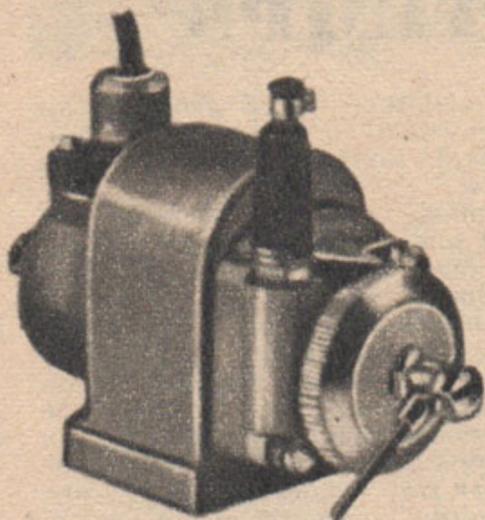
Nous présentons ici, les derniers modèles de sidecar Felber, exécuté en deux versions : Standard et Luxe.

Ils présentent l'originalité de contenir une réserve d'essence de 8 litres dans le tube formant châssis, et sont particulièrement étudiés pour les 250 Puch T.F.

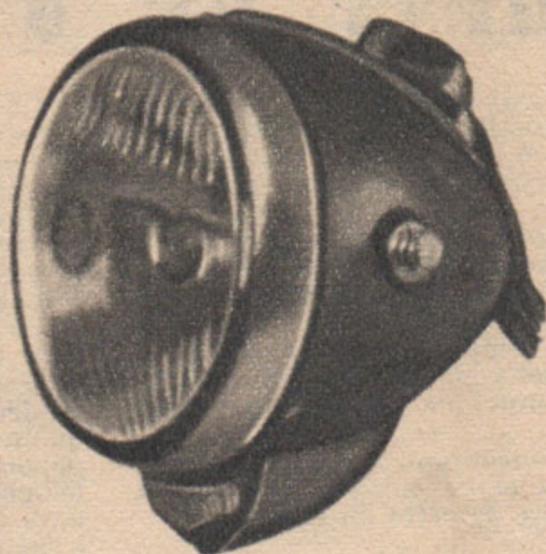
Ce bref aperçu de l'activité de la Maison Humblot convaincra certainement les Puchman que le maximum est fait pour leur rendre service et accéder aux désirs les plus divers.

A droite : Un original couvre-réservoir, comportant des grappe-genoux et un bourrelet empêchant le ruissellement de l'eau sur la selle.





La magnéto « Wading », pouvant fonctionner immergée.



★ Le nouveau phare Lucas, avec lanterne inférieure.

L'ampèremètre créé en 1950 ayant été trouvé satisfaisant ne sera pas modifié cette année.

Il est formé d'un corps moulé en polystyrène. Un cadran en plastic est cimenté en place. Le verre du cadran est maintenu par les bords roulés de la cage. Des fentes sont prévues pour la ventilation.

Le mouvement de l'aiguille est freiné par un fluide spécial appliqué sur les pivots de l'aiguille pour éviter l'oscillation et pour protéger le mécanisme sensible de l'aiguille des vibrations et des chocs.

Pour faciliter le démontage et le remontage des phares, ce qui est surtout inté-

LE PROGRAMME LUCAS POUR 1952

La tendance anglaise semble de plus en plus marquée pour les génératrices à courant alternatif.

La vieille firme Joseph Lucas, depuis 1948, a fabriqué plusieurs prototypes de ce genre.

Actuellement, l'alternateur qui est monté en série sur les B.S.A. « Bantam » destinées à l'exportation est le 1-A-45.

Le deuxième alternateur, portant la référence R.M. 12, a été exposé avec les autres spécialités Lucas au Salon de Earls Court.

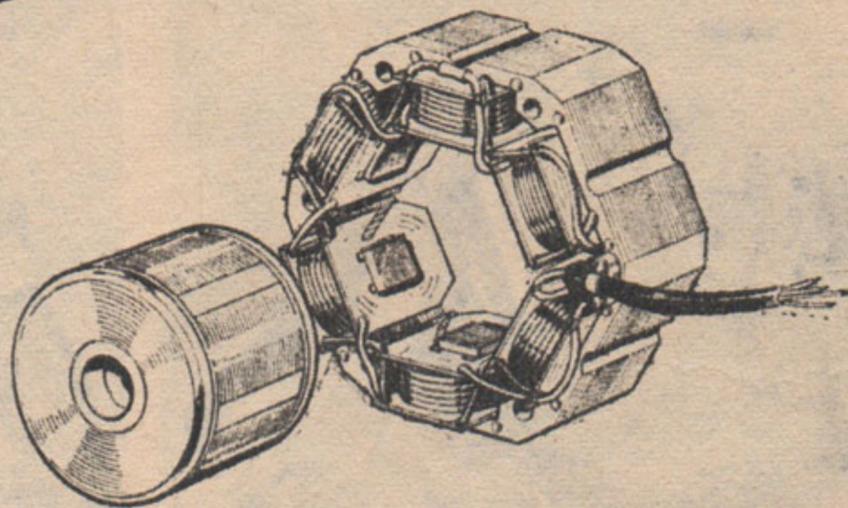
La Maison Lucas n'a pas été longue à réaliser les avantages que pouvait présenter un alternateur de ce genre. En effet, il n'y a pas d'axes de roulement ou d'entraînement secondaire qui existent sur les magnétos et dynamos classiques. Il n'y a pas de roulements ou de charbons pouvant s'user. Le courant fourni atteint 55 watts.

Bien que lancée à fond dans la fabrication de cette nouveauté, la Maison Lucas n'en continue pas moins à fabriquer des équipements de renommée mondiale, tels que Magdynos, dynamos, magnétos, phares et batteries.

On peut également citer la nouvelle magnéto destinée aux machines de motocross et de trials, entièrement étanche, qui est appelée « Wading » (c'est-à-dire « passage à gué »). Cette magnéto comporte un tube d'aération pour éviter la condensation. Des démonstrations ont été effectuées en faisant marcher cette magnéto entièrement immergée.

Pour 1952, beaucoup de machines anglaises seront équipées avec les nouveaux phares Lucas. Ces phares ont ceci de particulier que le réflecteur et la glace forment un ensemble fixé d'une façon permanente. L'ampoule spéciale est intro-

Le nouvel alternateur R.M. 12. Il est composé de deux ensembles très simple. Le rotor entraîné par un arbre (par exemple en bout de vilebrequin) tourne à l'intérieur du stator, évitant ainsi l'emploi de charbons et d'entraînement secondaire. Sous 6 volts sa puissance est de 55 watts.



duite par une ouverture pratiquée à l'arrière du réflecteur et la position de cette lampe est déterminée de façon à obtenir un faisceau parfaitement centré en phare et en code. Cette lampe utilise 30 watts avec le filament principal et 24 watts avec le filament code.

La glace est taillée de façon à former une multitude de petites lentilles, ce qui permet d'obtenir un faisceau lumineux parfaitement contrôlé.

En plein phare, la lumière forme un faisceau central puissant mais avec une dispersion suffisante de chaque côté pour permettre aux motocyclistes de voir assez loin et de prendre des virages à une vitesse assez élevée.

En code, le faisceau est large et dirigé vers le bas, de façon à éclairer la route immédiatement devant la machine, aussi régulièrement que possible.

Il paraît que l'utilisation de cette lampe se traduit par une réduction de l'éblouissement des autres usagers de la route.

La lanterne de ce phare se trouve maintenant placée dans un logement aérodynamique accolé à la partie inférieure du phare, à la manière de certains phares américains.

ressant pour les sportifs qui se servent à la fois de leur moto comme engin de transport et comme machine de sport, la Maison Lucas a définitivement adopté le système des fiches à emboîtement. Ceci permet d'enlever le phare complet sans démonter les fils.

Pour 1952, la Maison Lucas présente trois types de batteries :

- 1° la batterie 5 ampères à 5 plaques;
- 2° la batterie 12 ampères à 7 plaques;
- 3° la nouvelle batterie 20 ampères à 11 plaques qui est plus particulièrement destinée aux machines lourdes et à allumage par bobine.

Pour l'identification, les fils seront désormais de couleurs différentes et non, comme auparavant, simplement avec les petites gaines d'embouts de couleurs.

Parmi les nouveautés plus modestes est présenté un accessoire destiné à refaire le niveau des batteries à quelques millimètres au-dessus des plaques.

Ces quelques lignes prouvent que les constructeurs anglais, eux, se rendent parfaitement compte de la valeur d'un équipement électrique de bonne qualité qui doit nécessairement aller de pair avec une motocyclette de qualité.

REFROIDISSEMENT DU 2 TEMPS

L'UN des faits marquants de la compétition en petite cylindrée, et particulièrement dans le domaine du 2 temps, a été sans conteste le développement des culasses, corollaire logique de l'augmentation du rapport volumétrique et du régime de rotation.

Il est évident qu'une culasse à haut rendement thermique contribue pour sa quote-part à reculer l'apparition des phénomènes de détonation et d'auto-allumage.

Dans le domaine de la course, où un excellent refroidissement est vital, on a été amené à considérer comme un élément majeur de rendement, et la forme de la culasse et la profondeur des ailettes, orientées de façon à canaliser le plus

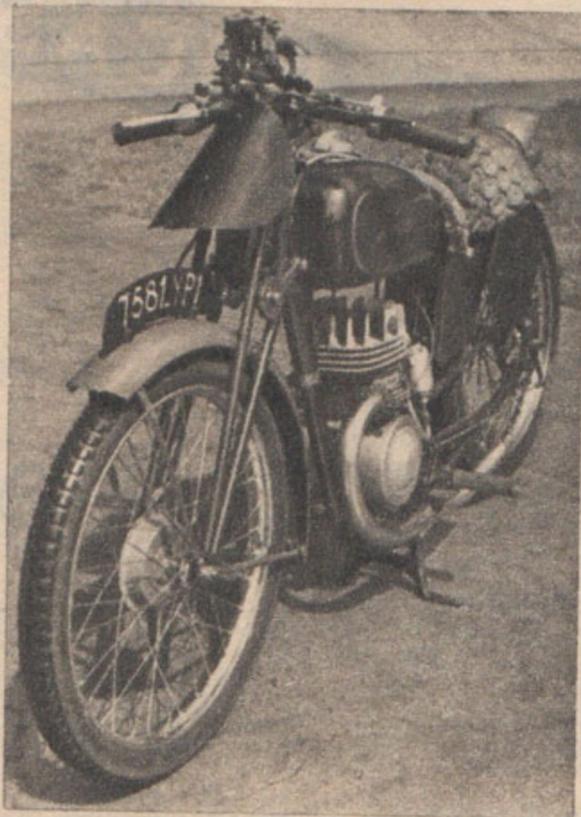
rationnellement possible l'air de refroidissement sur les points chauds.

En France, où, il faut l'avouer, les constructeurs ne se soucient guère de tout ce qui touche à la compétition, tant au point de vue machines qu'accessoires, l'on assista pourtant à la commercialisation d'une super-culasse en alliage léger spécialement conçue pour les 125 cmc. 2 temps, réalisation qui allait au-devant des vœux de bien des coureurs amateurs réduits à « gonfler » un moteur de série.

C'est à Maucourant, le spécialiste bien connu des « petits cubes », que revient tout le mérite de cette initiative.



La super-culasse montée sur un 125 Jonghi...



Une innovation de ce genre devait nécessairement avoir une incidence dans le domaine du tourisme et de l'utilisation journalière.

Une culasse généreuse permet non seulement une augmentation de la compression, mais encore évite tout risque d'échauffement anormal et de perlage dus à l'utilisation intensive d'un moteur.

Si l'on réfléchit qu'une petite cylindrée est toujours utilisée aux 90 % de son rendement maximum, on se rend compte qu'un refroidissement énergique est un appoint précieux, évitant l'emploi de bougies par trop froides nécessitant une mise en route laborieuse et un certain « chauffage » du moteur avant d'obtenir le plein rendement.

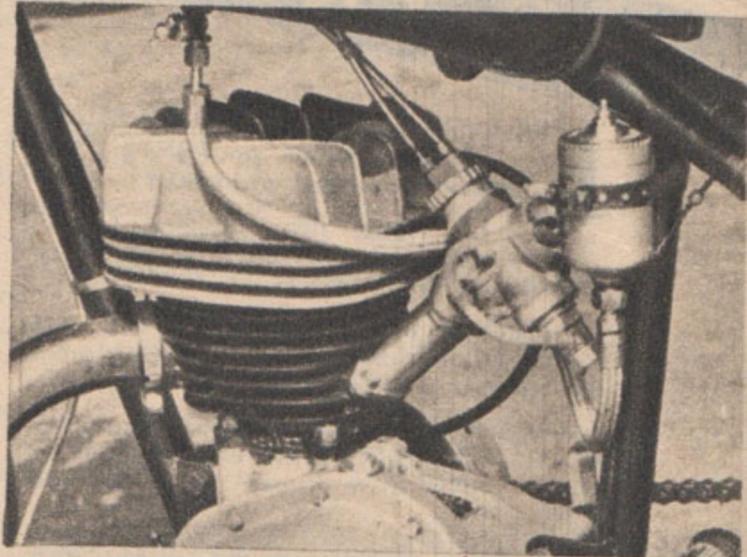
À l'heure actuelle, on ne compte plus les machines munies du super-culasse, Gnome-et-Rhône, Ydral, Jonghi.

De plus, elles donnent aux moteurs ainsi équipés un petit air d'importance qui ne peut que flatter l'amour-propre d'un « motard » digne de ce nom.

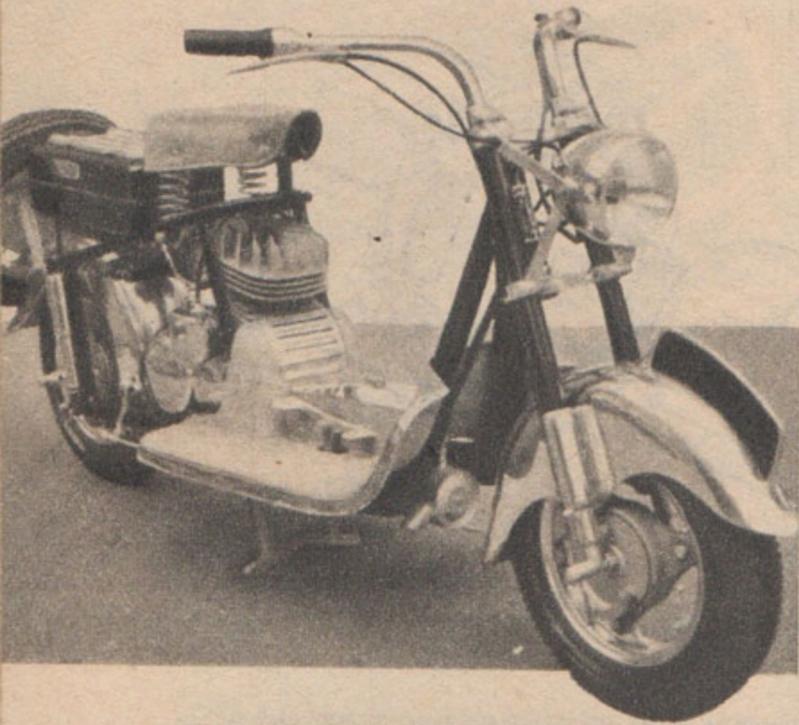
R. COURT.



... et sur Gnome et Rhône R. 4.



Montage d'une super-culasse sur un scooter A.G.F.



LE CARBURATEUR « AURORA »

LE carburateur « Aurora » a été mis au point par l'ingénieur Giuseppe Sizzocri, et il résume en quelque sorte l'expérience pratique de son auteur (G. Sizzocri est le passager en side d'A. Milani et a derrière lui un long passé sportif), expérience pratique mise au service d'une technique ingénieuse.

Ce carburateur est le fruit de longues études sur les possibilités d'obtenir le

maximum de rendement d'une quantité d'essence donnée, problème d'une brûlante actualité, on en conviendra.

Cette augmentation de rendement découle de l'introduction dans le cylindre d'un mélange air-essence finement pulvérisé.

Pour arriver à ce résultat, les gicleurs sont au nombre de trois : un jet de ralenti, un moyen et un grand, lesquels ne rentrent en action que progressivement, jusqu'au régime maximum où les trois jets débitent ensemble.

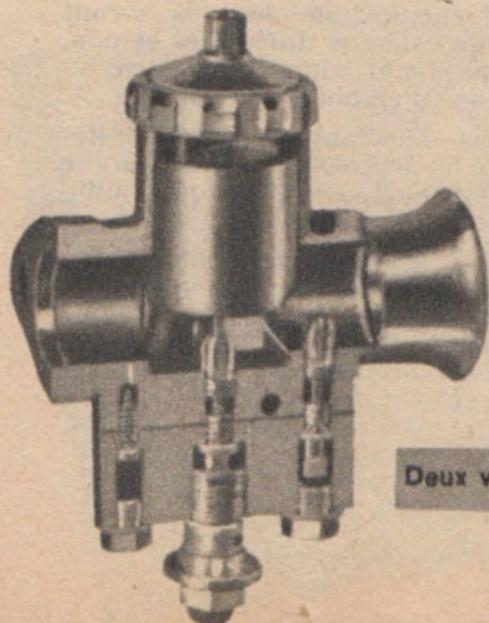
La quantité d'essence consommée est inférieure en partie à celle nécessaire à un carburateur normal à gicleur unique.

Les avantages obtenus avec ce système sont facilement compréhensibles :

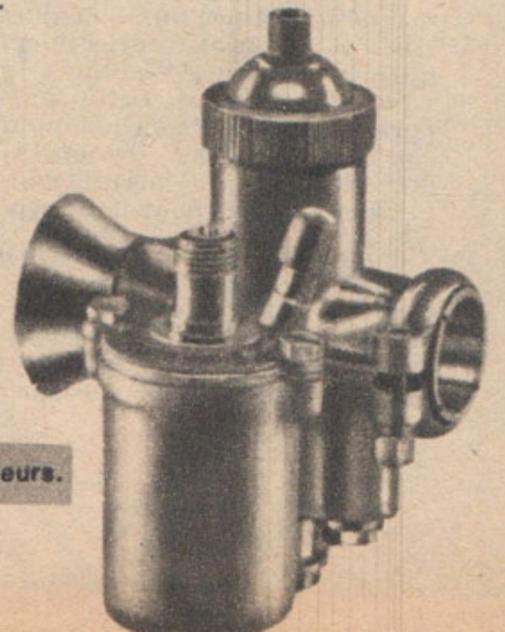
Augmentation de puissance due à un mélange plus intimement pulvérisé, pouvoir anti-détonant accru puisque la carburation se présente favorablement pour tous les régimes, souplesse et reprises améliorées, du fait qu'à tout moment et quelles que soient les circonstances d'utilisation la quantité de carburant débitée est

progressive, évitant les aléas d'une carburation trop pauvre ou trop riche suivant les régimes, et enfin économie par une utilisation plus rationnelle de l'essence.

Quelques machines équipées de ce nouveau carburateur sont déjà en circulation, donnant toute satisfaction, notamment en ce qui concerne les « moto-fourgons » si répandus en Italie (Bordone, Boselli, Guzzi, Bianchi) sur lesquels les résultats obtenus auraient dépassé les prévisions.



Deux vues du carburateur « Aurora ». La coupe montre la disposition des 3 gicleurs.



RÉCEMMENT importé en France, le cyclomoteur Victoria est certainement un des plus répandus outre-Rhin, popularité qu'il doit pour une bonne part à sa récente conquête du record mondial de vitesse (79 km.-h.).

Le moteur qui l'équipe est le Victoria « Vicky », de 38 cmc. 2 temps à distributeur rotatif en bout de vilebrequin. L'écran du distributeur est d'ailleurs constitué par le volant du vilebrequin, sur lequel tourillonne la bielle montée en porte-à-faux.

Solidaire du vilebrequin, deux pignons engrènent les deux pignons de boîtes, montés sur un arbre unique sur lequel est claveté le pignon de sortie.

Les pignons de boîtes sont rendus alternativement solidaire de leur arbre au moyen de segments métalliques montés concentriquement et dont l'écartement est commandé par une pièce cruciforme coulissant le long de l'arbre.

On obtient par ce moyen un embrayage progressif conjugué avec la sélection des vitesses.

La transmission finale est assurée par une chaîne attaquant un plateau denté boulonné sur la roue AR.

L'allumage est fourni par un volant magnétique Noris, pouvant également alimenter l'éclairage.

Un frein AR. « Torpédo » à rétropédalage donne un freinage suffisant compte tenu de la vitesse et du poids du véhicule.

La fourche AV. possède un léger débattement contrôlé par deux ressorts au niveau de la tête de fourche.

Le réservoir d'essence se trouve sous le porte-bagages. Le moteur est fixé en porte-à-faux au cadre par des haubans métalliques, assurant une excellente rigidité.

LE CYCLOMOTEUR VICTORIA

Le moteur Victoria « Vicky » peut également être livré seul et se monte facilement sur une bicyclette normale.

Caractéristiques du moteur

Cylindrée : 38 cmc.

Alésage-course : 35 x 40 mm.

Puissance : 1 CV. à 5.000 t.m.

Rapport volumétrique : 6 à 1.

Culasse alliage léger, avec décompresseur, cylindre fonte, piston plat.

Volant magnétique Noris 6 CV.

Carburateur « Victoria » spécial, sans cuve.

Rapport de boîte : 1^{re}, 27.8 à 1; 2^e, 18.9.

La commande des vitesses s'effectue par un levier au guidon. En serrant la poignée on obtient la 1^{re} et en la relâchant la 2^e. La position intermédiaire donne le point mort. Un encliquetage positionne chaque vitesse.

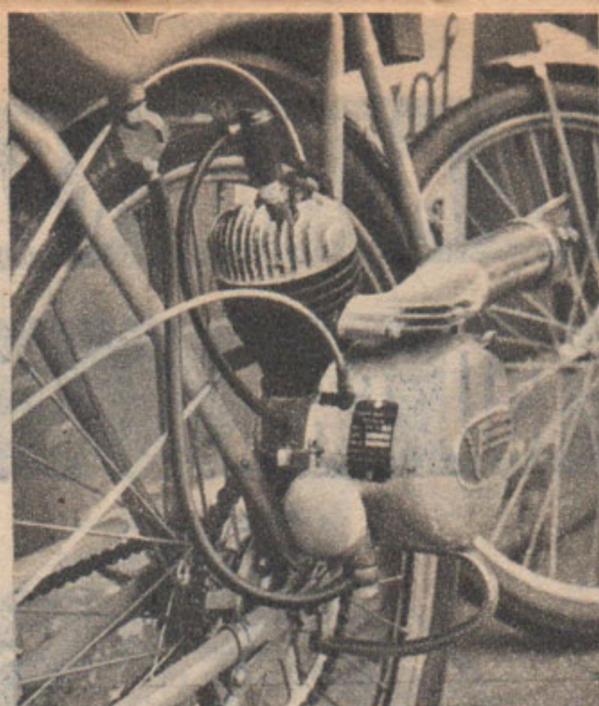
Consommation : 1 l. 5 aux 100 km., à 20-25 km.-h.

Réservoir : 3 litres.

Graissage par mélange huile-essence.

Poids du moteur : 6 kg. 5.

Le moteur de record donnait 2 CV. 15 à 7.600 t.m., pour un rapport volumétrique de 12 à 1. Le régime maximum atteignait 10.000 t.m.



Montage du « Vicky ». Notez le haubannage de fixation, et la position du carburateur sans cuve.



La transmission s'effectue par chaîne.

Le moteur Victoria « Vicky ».

BREF ESSAI DU VICTORIA « VICKY »

La mise en route est très facile. Quelques coups de pédales, on enclanche la première en serrant à fond le levier situé à gauche du guidon, un léger coup de décompresseur, et le petit moteur commence à vrombir.

Ce qui surprend le plus est certainement la nervosité du petit « Victoria », qui, conjuguée avec la manœuvre extrêmement simple du changement de vitesse procure une conduite d'une remarquable facilité.

Le levier étant en position : 1^{re} vitesse, il suffit de libérer le cliquet de verrouillage, pour que le dit levier revienne à sa position normale, correspondant à la deuxième vitesse, la manœuvre s'effectue sans heurt et sans avoir à lâcher le guidon.

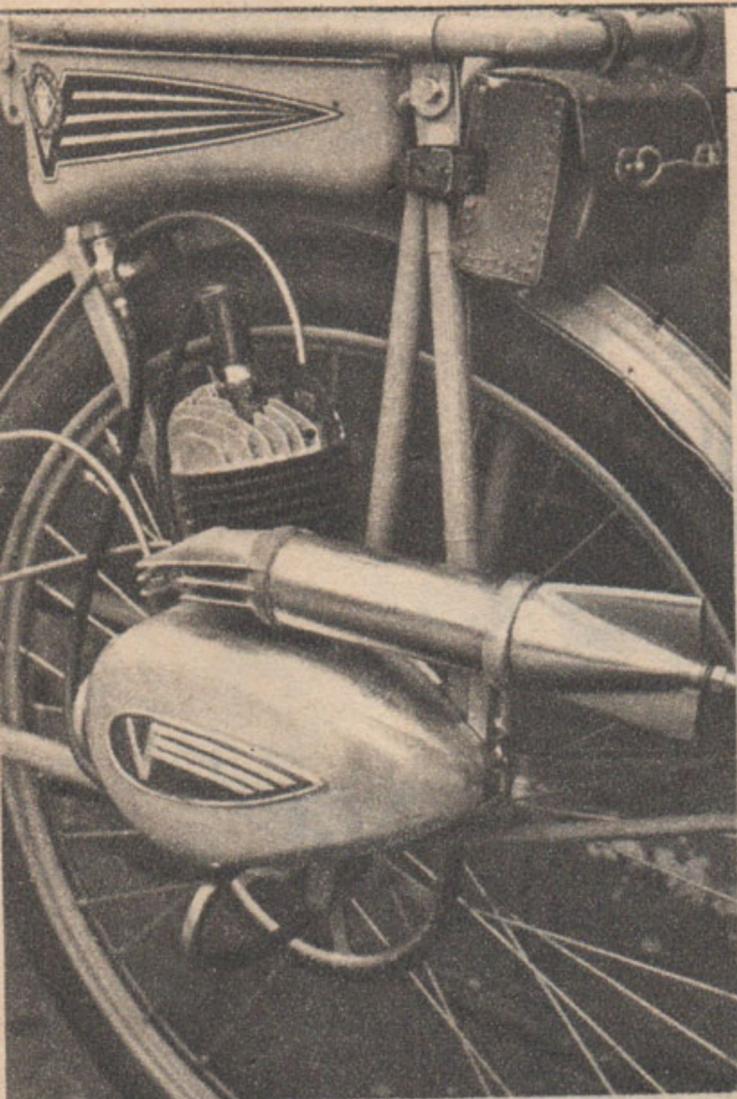
Le moteur lancé, il est possible de démarrer sans pédaler, et l'embrayage progressif synchronisé avec l'enclanchement de la vitesse donne un départ extrêmement nerveux.

Le petit 38 cmc. ne demande qu'à monter en régime et les 30 km.-h. sont atteints aisément.

Le moyeu-frein Torpédo à rétro-pédalage est suffisamment puissant et contribue à dégager le guidon en le libérant d'un levier manuel.

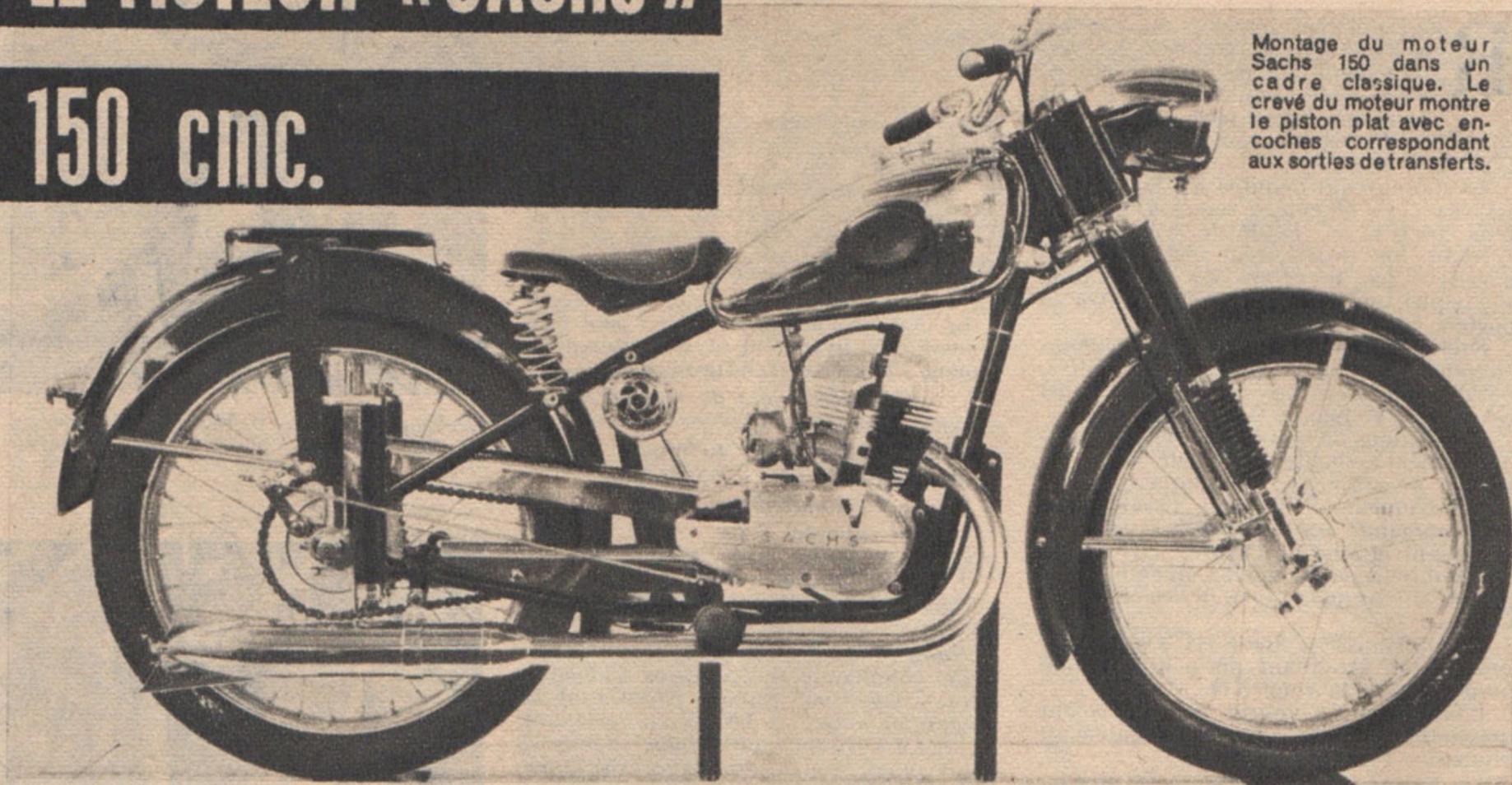
La consommation n'excède pas un litre et demi aux 100 km.

Par sa rigidité, sa tenue de route, et les qualités de son moteur, le cyclomoteur Victoria connaîtra certainement à bref délai les faveurs des cyclomotoristes.



LE MOTEUR « SACHS »

150 cmc.



Montage du moteur Sachs 150 dans un cadre classique. Le crevé du moteur montre le piston plat avec encoches correspondant aux sorties de transferts.

L'UN des faits marquants du Salon 51 a été sans conteste l'apparition, sur nombre de machines françaises, du moteur Sachs 150 cmc.

La faveur dont jouit ce moteur auprès de nos constructeurs semble due aussi bien à son prix relativement bas qu'à sa réputation enviable de robustesse et de fini.

En fait les constructeurs n'ont pas recherché pour ce modèle la performance spécifique, mais avant tout la simplicité et la souplesse, gages de longévité et d'économie, qualités traditionnelles chez Sachs.

D'une ligne élégante, avec ses carters ovoïdes et son cylindre profilé, ce moteur possède une suffisante réserve de puissance, permettant de gravir les plus fortes rampes à deux personnes.

Carter :

Le carter, en fonte d'aluminium coulée, permet la fixation du moteur au moyen de 4 brides placées 2 par 2 aux extrémités avant et arrière, tandis que des flasques latérales amovibles protègent le volant magnétique, l'embrayage, le pignon moteur et la prise de compteur kilométrique.

Le cylindre en fonte, aux ailettes largement calculées, est coiffé d'une culasse démontable en fonte d'aluminium.

Le vilebrequin en acier traité repose sur deux roulements à billes, l'étanchéité des logements de vilebrequin se trouvant assurée par de doubles joints en Buna. Bielle en duralumin forgée, avec bague bouterollée et roulements à rouleaux, et piston alliage léger sans déflecteur, avec deux segments.

Boîte de vitesse et embrayage :

L'embrayage comporte 3 disques munis de lamelles en liège (le tout travaillant dans l'huile), la transmission primaire étant assurée par chaîne à maillons en acier au nickel-chrome.

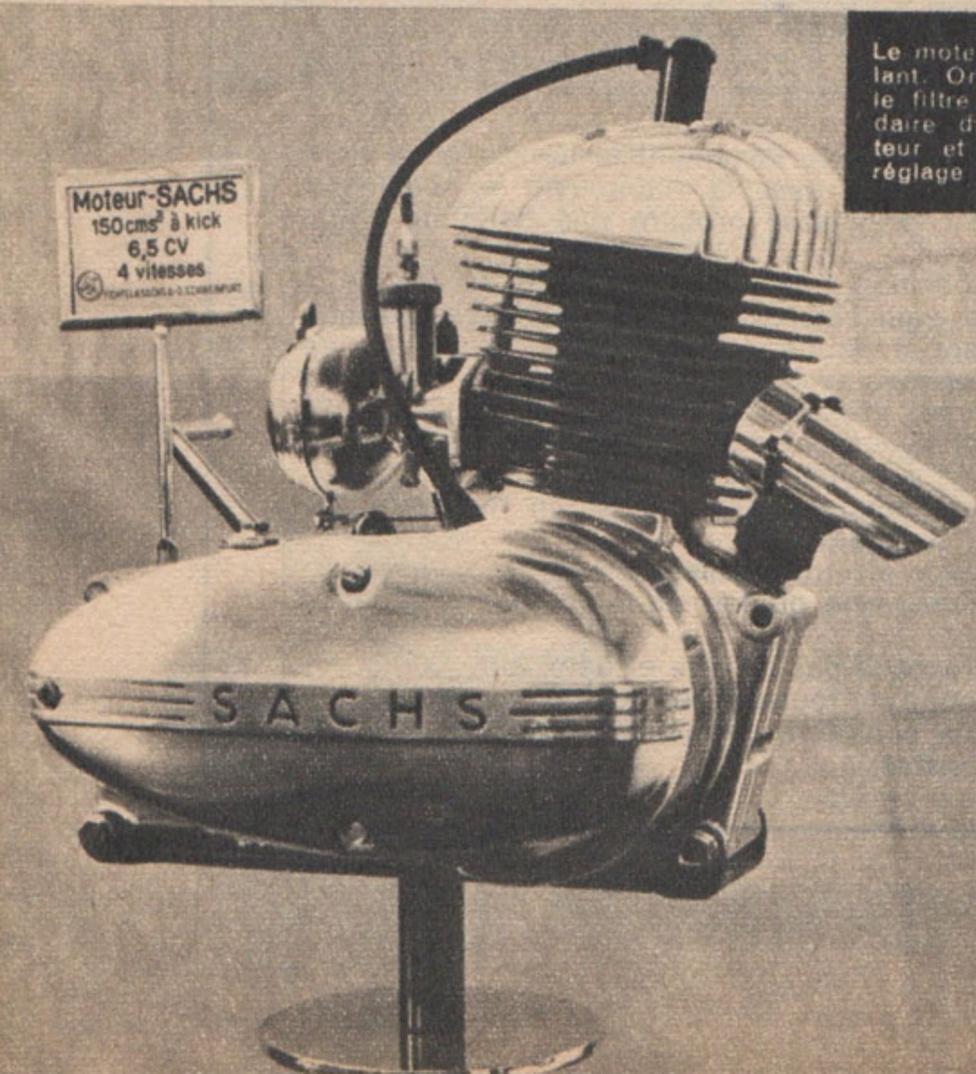
La boîte est à 4 vitesses commandées par sélecteur, arbres et pignons usinés en acier au chrome.

La mise au point mort s'obtient à l'aide d'un petit levier sur le guidon enclenchant l'une des 3 roues libres séparant les pignons de boîte.

Allumage :

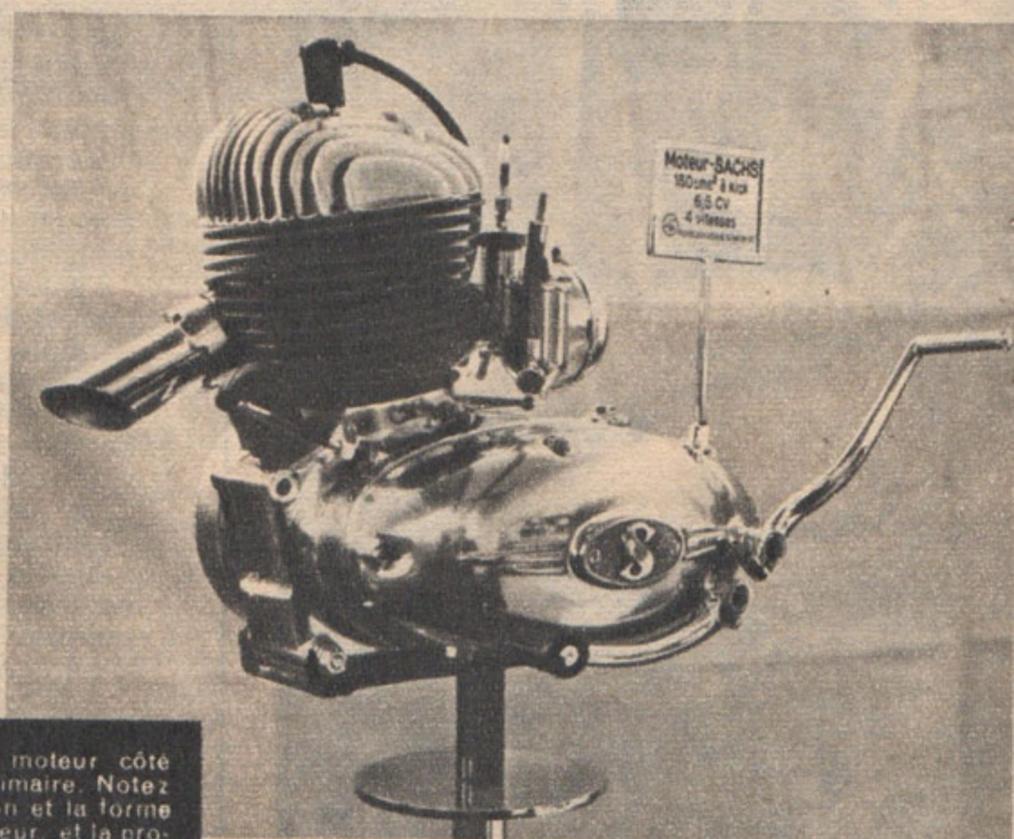
L'allumage est assuré par un volant magnétique très accessible, fournissant également l'éclairage et la charge de la batterie.

Le socle du volant porte une bobine



Moteur-SACHS
150 cmc³ à kick
6,5 CV
4 vitesses
MONTAGNOLA-S. COCHET-IMP.

Le moteur côté volant. On remarque le filtre à air solidaire du carburateur et la vis de réglage du ralenti.



Moteur-SACHS
150 cmc³ à kick
6,5 CV
4 vitesses
MONTAGNOLA-S. COCHET-IMP.

Vue du moteur côté chaîne primaire. Notez la position et la forme du sélecteur, et la profondeur des ailettes de culasse.

d'allumage, deux bobines lumière, une bobine de charge, le rupteur et le condensateur.

Cercle aimanté continu à 6 pôles en acier Alni. L'installation lumière 6 V., courant alternatif, donne une puissance de 27 W. qui est atteinte même à allure réduite.

Une bobine spéciale d'une puissance de 3 W. charge la batterie par l'intermédiaire d'un redresseur, la batterie alimentant le klaxon et l'éclairage à l'arrêt.

A l'avant du carter se trouve une prise à 3 pôles, permettant le branchement du courant lumière, charge et allumage.

Possibilité de couper le contact à l'interrupteur principal du phare et, selon le type de phare employé, par clé de contact, poussoir ou interrupteur indépendant.

Démultiplications :

Vilebrequin, arbre de renvoi : 2.12 à 1.
 Arbre de renvoi, arbre primaire :
 en 1^{re} : 3.22 à 1 en 3^e : 1.24 à 1
 en 2^e : 1.72 à 1 en 4^e : 0.95 à 1
 Arbre primaire, roue arrière : 3.28 à 1 (14×46).

Démultiplication totale vilebrequin, roue arrière :
 en 1^{re} : 22.5 à 1 en 3^e : 8.65 à 1
 en 2^e : 12 à 1 en 4^e : 6.64 à 1

Chaîne primaire et pignons de boîte lubrifiés par bain d'huile. Remplissage sur le côté du carter.

Carburateur :

Carburateur spécial à boisseau « F et S » en fonte d'aluminium, donnant une fine pulvérisation grâce à un réglage très précis. Ralenti réglable par vis, filtre à air humide avec volet de starter faisant corps avec le carburateur.

Bougie recommandée :

Bosch M.225.T.

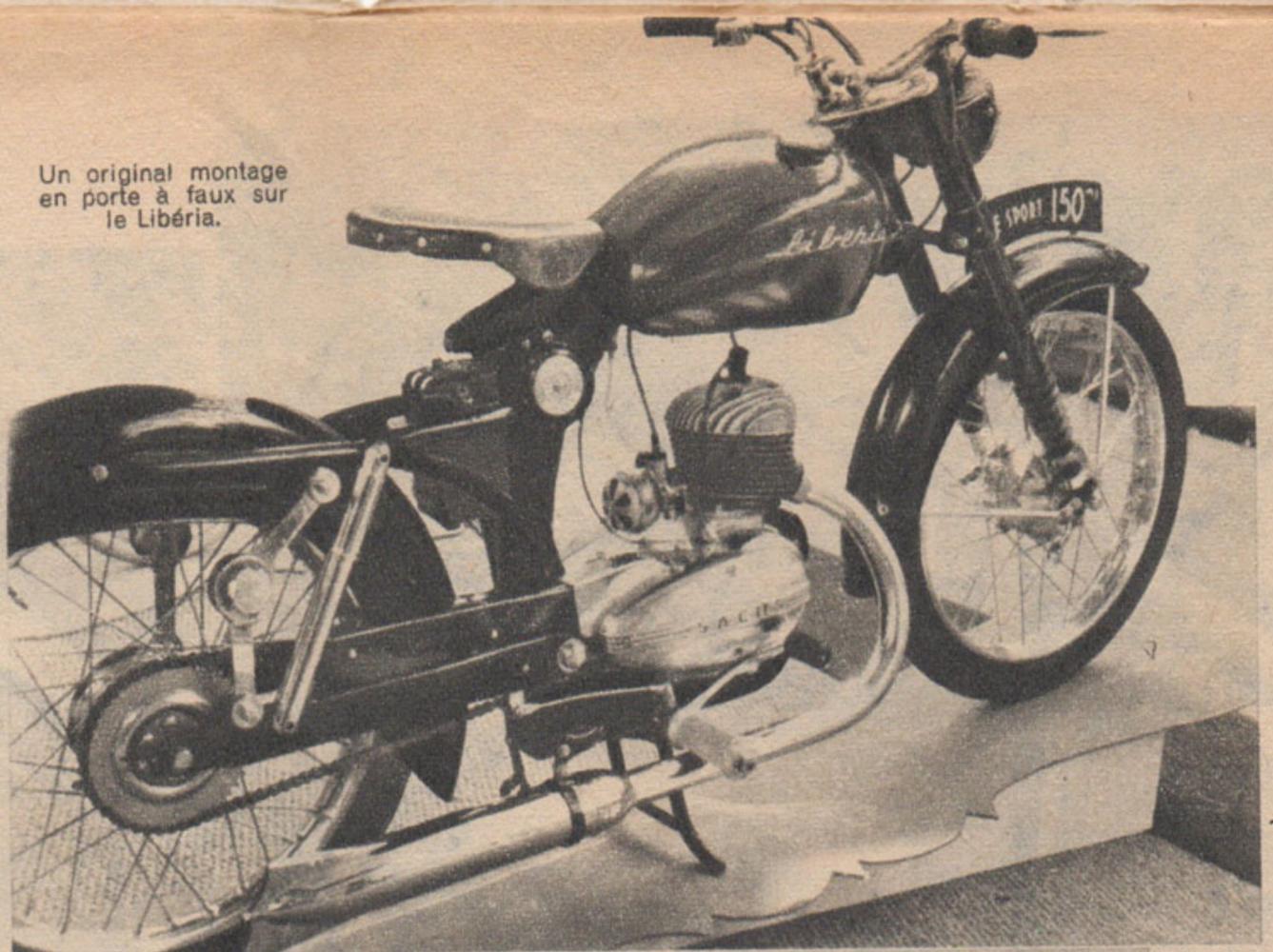
Compteur kilométrique :

Prise sur le côté droit du carter, branchée directement sur l'arbre primaire par une simple broche. Démultiplication réglée pour les pignons de chaîne de série 14×46 avec roue arrière 19×2.75 ou 19×3.

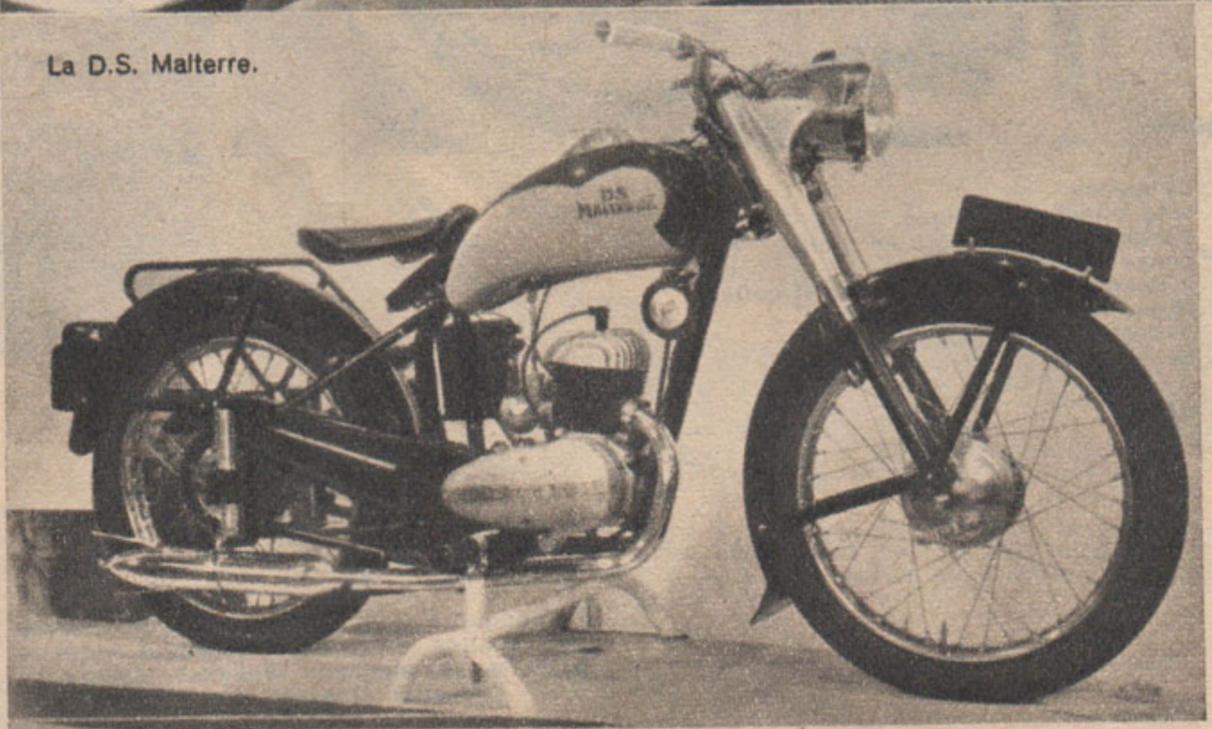
Détails techniques :

Puissance : 6 à 6 CV. 6 à 5.000 t.m.
 Cylindrée : 147 cmc.
 Alésage : 57 mm.
 Course : 58 mm.
 Rapport volumétrique : 6.5 à 1.
 Consommation : 2 l. 2 aux 100 km.
 Graissage par addition d'huile au carburant dans la proportion de 1 à 25.

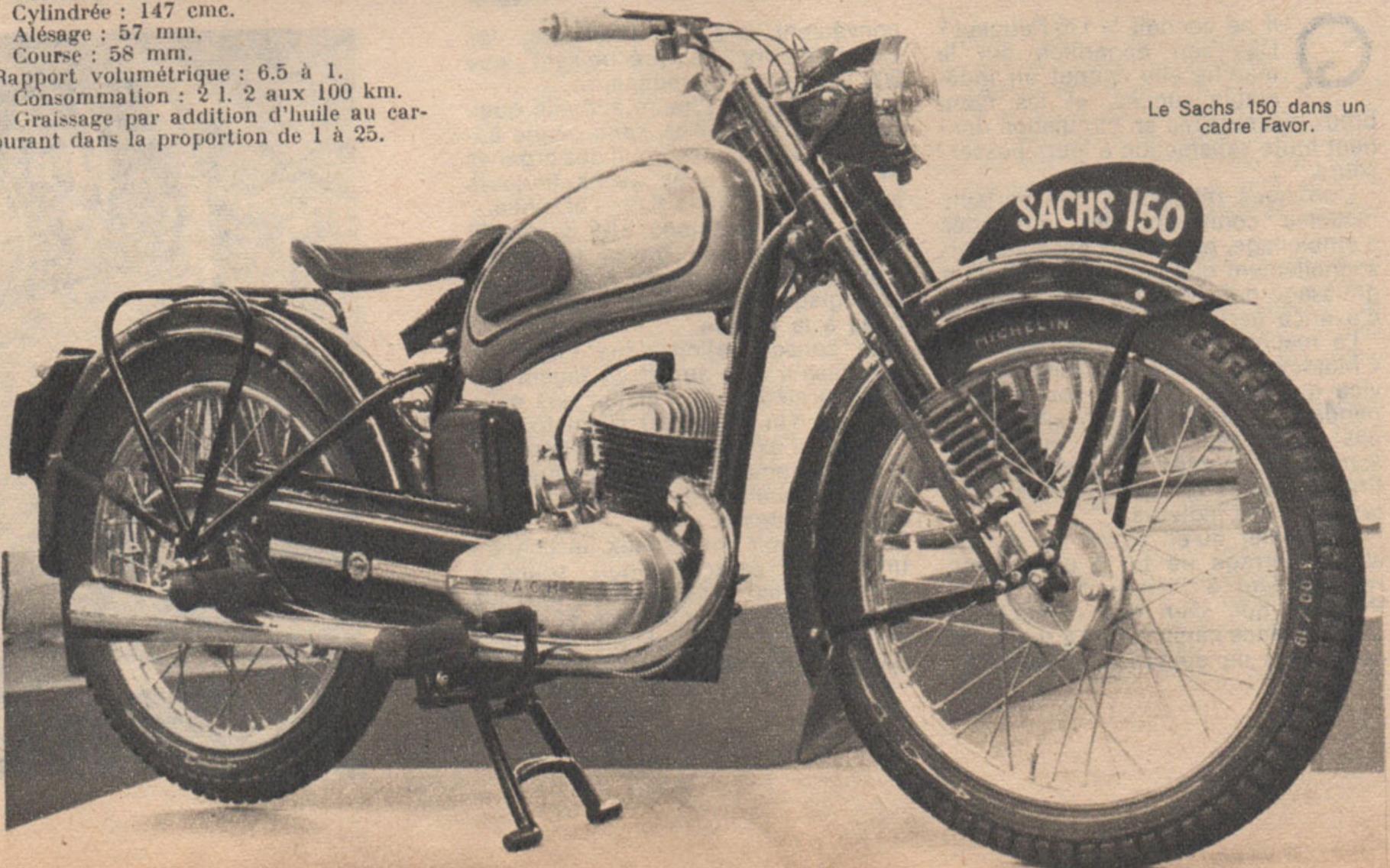
Un original montage en porte à faux sur le Libéria.

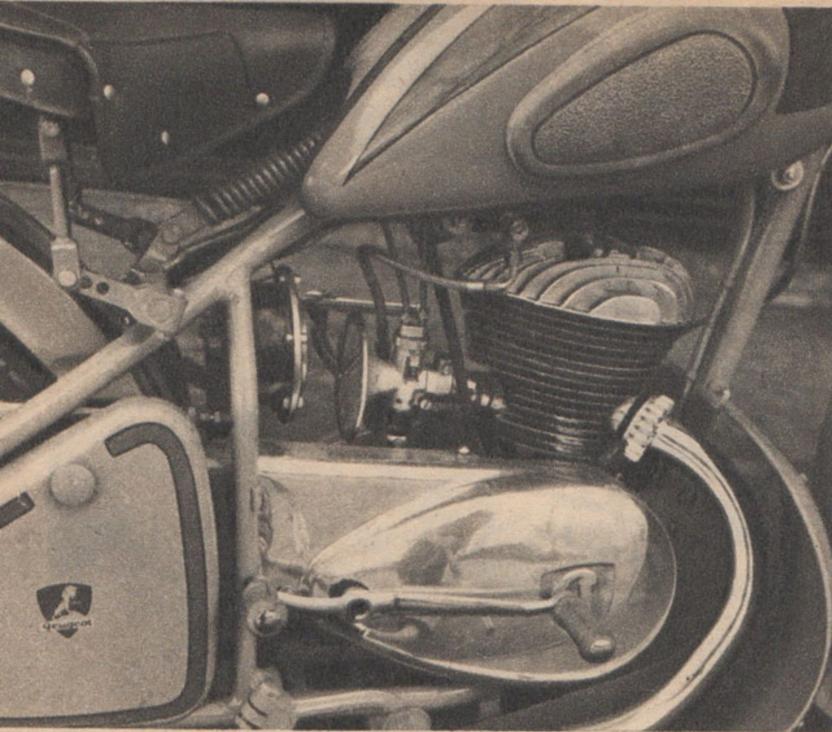


La D.S. Malterre.

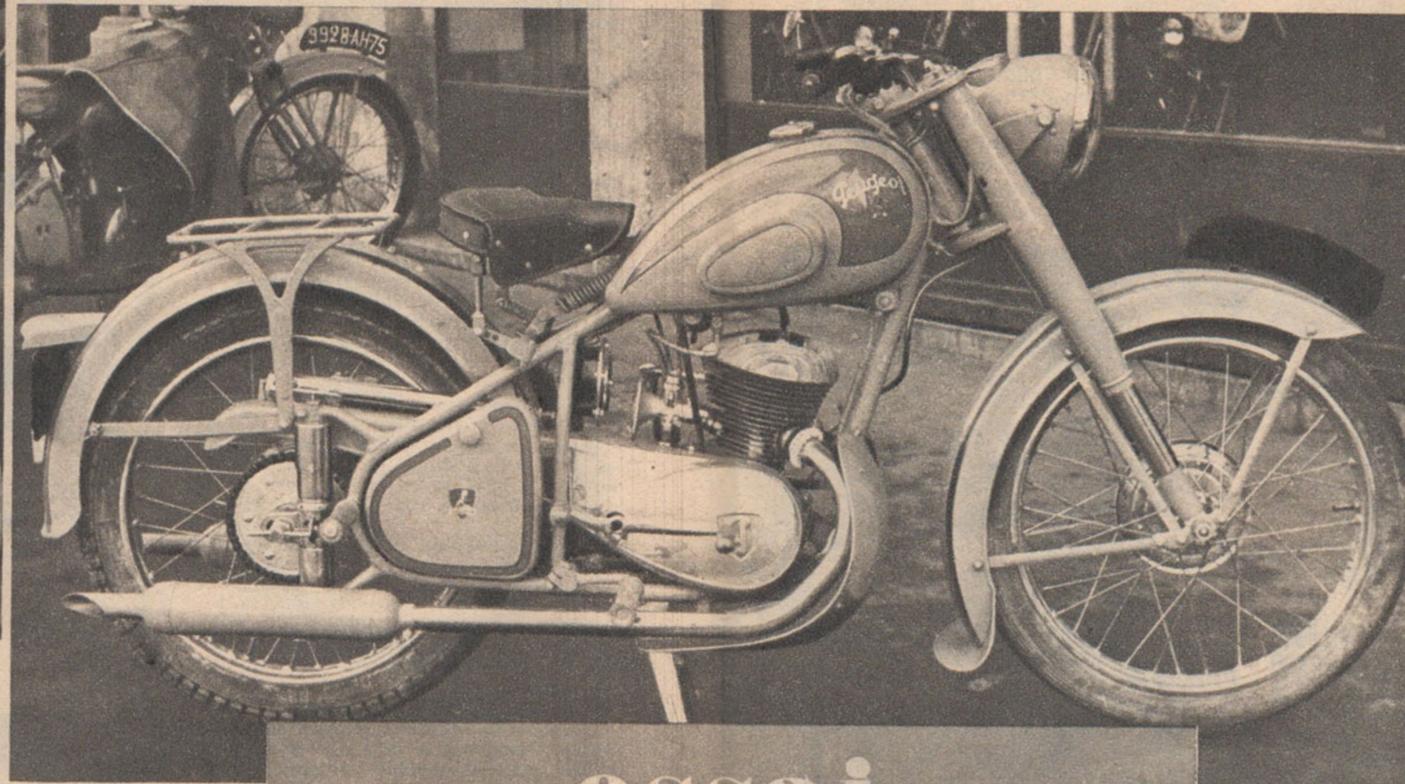


Le Sachs 150 dans un cadre Favor.





Le moteur côté volant magnétique. Carter profilé, cylindre en goutte d'eau concourent à donner une ligne heureuse et nette. Notez le système de suspension de la selle.



essai DE LA

175 cmc. PEUGEOT

La bougie se trouve au centre de la culasse aux ailettes profondes. Sélecteur double-branche, repose-pieds réglables, sabots de protection élégants et pratiques.

QUI ne connaît la 175 Peugeot ? Dès son apparition sur le marché elle connut un indéniable succès, et les nombreux exemplaires en circulation donnent toute satisfaction à leurs possesseurs.

L'on nous rétorquera que certains modèles connurent des difficultés d'embellage, mais nous pensons personnellement que cela provenait d'un graissage déficient, joint à un calage d'avance certainement excessif.

La machine qui servit à l'essai de « Motocycles » est la machine de service du journal. Durant son rodage, pendant et après l'essai, elle ne fut pas ménagée, habitués que nous sommes à monter les régimes et à tirer en toutes circonstances la quintessence des moteurs.

A signaler qu'en cours de rodage aucun serrage ne fut à enregistrer, résultat tout à l'honneur du piston Peugeot qui, bien que monté avec une tolérance minimale, doit à son faible coefficient de dilatation d'éviter l'in-

convénient précité. D'ailleurs, les constructeurs ne préconisent que 300 kilomètres de rodage.

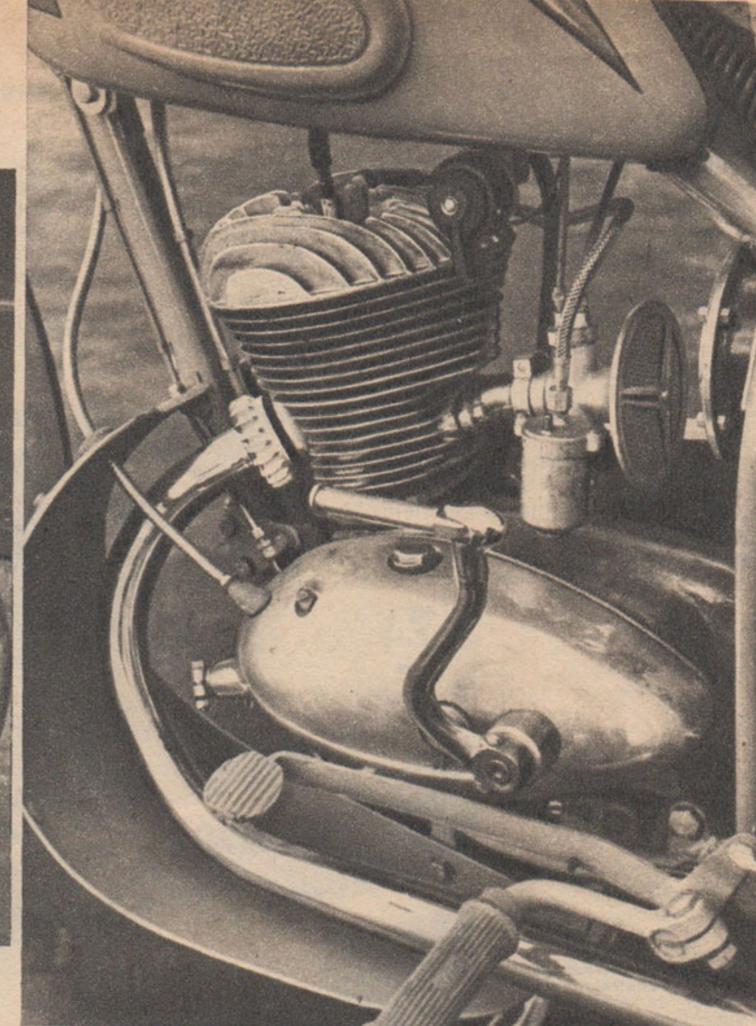
Elle totalise à l'heure actuelle quelque 5.000 kilomètres, sans panne aucune et sans jeu anormal des organes moteurs, mais nous avons toujours adjoint 10% d'huile dans l'essence.

Par tous les temps elle accomplit gaillardement son travail journalier, n'ayant droit de temps à autre qu'à un réglage de chaîne et un bref coup d'œil à la bougie.

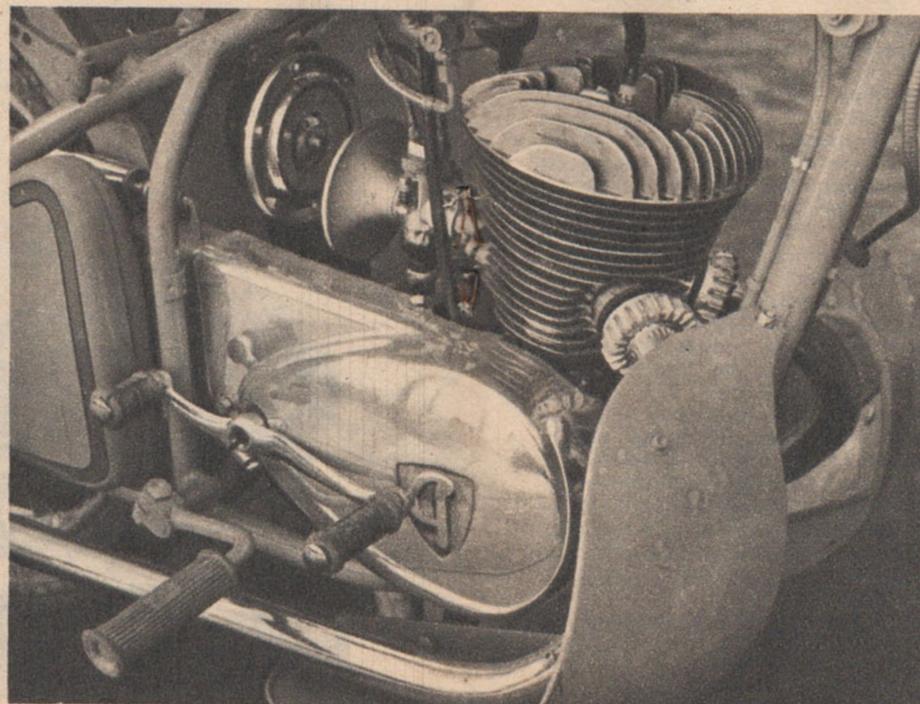
La consommation dans Paris, en conduisant très dur et en jouant sur les intermédiaires, s'établit aux environs de 3 lit. 5 aux 100 kilomètres.

L'aspect extérieur de la 175 Peugeot, trapue et ramassée, reflète en quelque sorte les qualités de la machine, nervosité et vitesse.

Le réservoir volumineux lui confère un cachet caractéristique, souligné par les deux vastes coffres latéraux dont l'un abrite la batterie et l'autre l'outillage, et les tambours de freins polis et largement dimensionnés (dé-



Vue côté transmission primaire. Sous le réservoir, le « robinet de batterie » mettant celle-ci hors-circuit à l'arrêt, carburateur incliné, longue pédale de frein, kick en S. On voit le départ de la commande de « tachymètre » en bout de carter.



tail assez rare sur une machine de cette catégorie).

L'ensemble est d'ailleurs d'une netteté indiscutable : guidon très dégagé, compteur incorporé au phare et branché sur le pignon moteur, fourche télescopique robuste avec haubans de gros diamètre.

Le cadre est du type fermé, à simple berceau, en deux tubes soudés, et deux arceaux supportent la suspension AR.

Les roues à broches sont d'un démontage très aisé, facilité à l'arrière par un garde-boue articulé, avec écrous de fixation à oreilles. Un contacteur en bakélite sous le réservoir ferme le circuit électrique pour la mise en route, évitant la décharge de la batterie à l'arrêt.

Sur le guidon et à gauche un interrupteur commande la veilleuse AV. et AR., tandis qu'un deuxième interrupteur à droite positionne l'éclairage phare et code, avec point mort au milieu. Le système, très pratique, permet d'avoir immédiatement l'éclairage

désiré sans avoir à passer par une intensité lumineuse intermédiaire.

Détails ingénieux : le rétroviseur est fixé en bout de guidon, et ne dépare ainsi nullement la ligne de machine, et les sorties de silencieux sont coudees vers l'extérieur, évitant ainsi le « super-huilage » de la roue et du pneu arrières.

La selle possède une suspension bien personnelle, par levier d'angle et ressort, la dureté se réglant par déplacement des biellettes verticales (ne pas oublier de lubrifier les graisseurs).

Garde-boue enveloppants, descendant suffisamment bas à l'arrière pour éviter les projections sur le dos de l'éventuel passager, et même du pilote, détail agréable par temps pluvieux.

La béquille centrale, robuste, est suffisamment haute pour permettre aisément le démontage des roues, le réglage de la tension de chaîne secondaire, et assure une excellente stabilité latérale à l'arrêt.

Une critique : il faut déplacer le

ped pour manœuvrer la pédale de commande du frein AR. — ce qui demande une certaine habitude — inconvenient auquel il peut être remédié par le réglage du repose-pied.

Le moteur est un 2 temps, à double échappement et culasse en alliage léger volumineuse en goutte d'eau. Nous avons perlé une ou deux fois en cours de rodage, malgré les ailettes généreuses de cette culasse, ce à quoi nous avons remédié en montant un gicleur plus gros, ce qui supprima radicalement cet inconvenient (gicleur de 38).

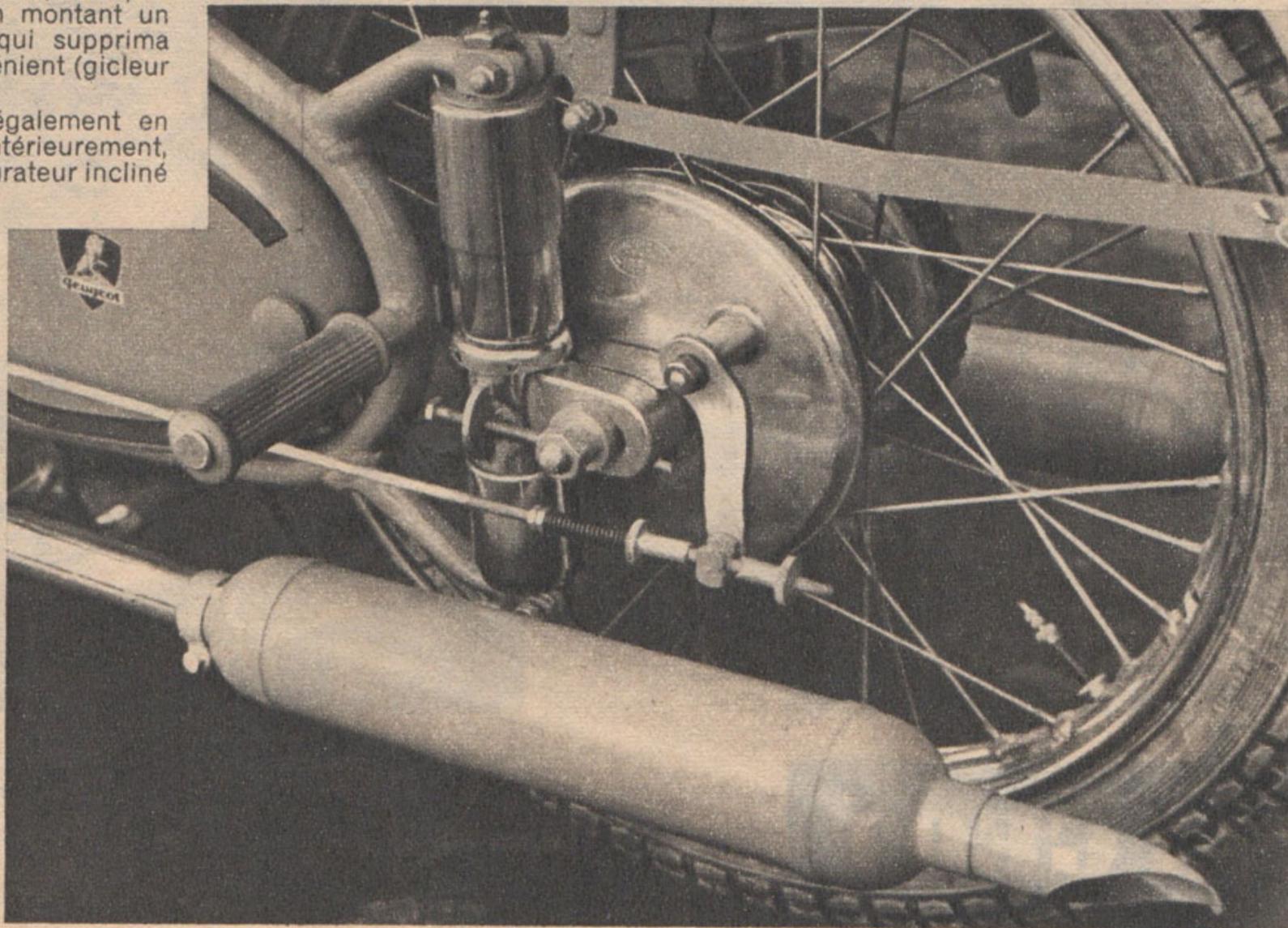
Le cylindre incliné, également en alliage léger, chemisé intérieurement, reçoit à sa base un carburateur incliné

L'embrayage, à disques multiples dans l'huile, est très doux et très progressif. Le sélecteur, à double pédale, précis et silencieux, enclenche toutes les vitesses vers le bas avec blocage du sélecteur en 4^e, le point mort se trouvant en haut.

La fourche télescopique s'avèra assez raide, alors que sur une autre machine de même type elle nous

L'éclairage alimenté par le volant est très puissant, même en code, et permet de rouler de nuit en toute sécurité. La position du pilote, bien conditionnée pour un individu de petit gabarit, peut paraître quelque peu « juste » pour un utilisateur d'envergure (1).

Avant de passer aux essais, encore une critique qui a son importance. Par



Suspension AR. La bague molletée centrale sert au réglage de la suspension. Notez la robustesse de la patte supportant l'axe de roue, et le système de réglage du frein AR., les sorties de silencieux coudées, le montage des repose-pieds AR.

Gurtner de 20 mm., à double commande.

Côté transmission primaire, nous avons un carter poli de forme ovoïde enfermant la chaîne primaire à bain d'huile, avec à l'avant la commande d'embrayage et à l'arrière le kick-starter.

Le volant magnétique, monté à droite, est protégé par un cache en aluminium, épousant la ligne générale du carter-moteur, et se raccordant au protège-chaîne secondaire.

Le volant, Safi ou A.B.G., alimente directement l'allumage et le phare, et fournit, au moyen d'un redresseur, la charge de la batterie dont sont tributaires avertisseur et lanternes.

Après ce rapide coup d'œil sur la structure de cette 175, quelques mots sur sa conduite.

Départ facile; carburateur noyé et manette d'air à moitié fermée, le moteur à froid démarre en deux ou trois coups de kick. A chaud, un seul coup de kick suffit, sans avoir à rappeler l'essence.

apparut nettement plus souple. Du reste, cette raideur allait au-devant de nos désirs, permettant aux allures élevées une meilleure précision en virage. La suspension AR. possède un débattement normal et ne talonne pas, même à deux.

Du fait de son empattement réduit, la machine vire remarquablement : on fait toucher aisément les sabots de protection, tandis qu'une 3^e agressive permet dans les courbes serrées des sorties au maximum.

La boîte de vitesse est bien étagée, et les 4 rapports permettent de tirer en toutes circonstances tous les CV. du moteur. Nous devons nous en apercevoir au cours de l'essai sur le routier de Montlhéry, par comparaison avec une machine, sensiblement de même puissance mais ne possédant que 3 vitesses.

Le freinage est progressif et puissant, et même en usage répété nous n'avons constaté aucune baisse de puissance due à un échauffement anormal des tambours.

temps de pluie il nous est arrivé de rester en panne, l'eau ayant pénétré à l'intérieur du volant magnétique et abondamment humecté rupteur, bobine et câblage.

La protection du volant devrait être revue car une panne de ce genre oblige à attendre l'évaporation de cette humidité superflue, ce qui peut parfois être assez long.

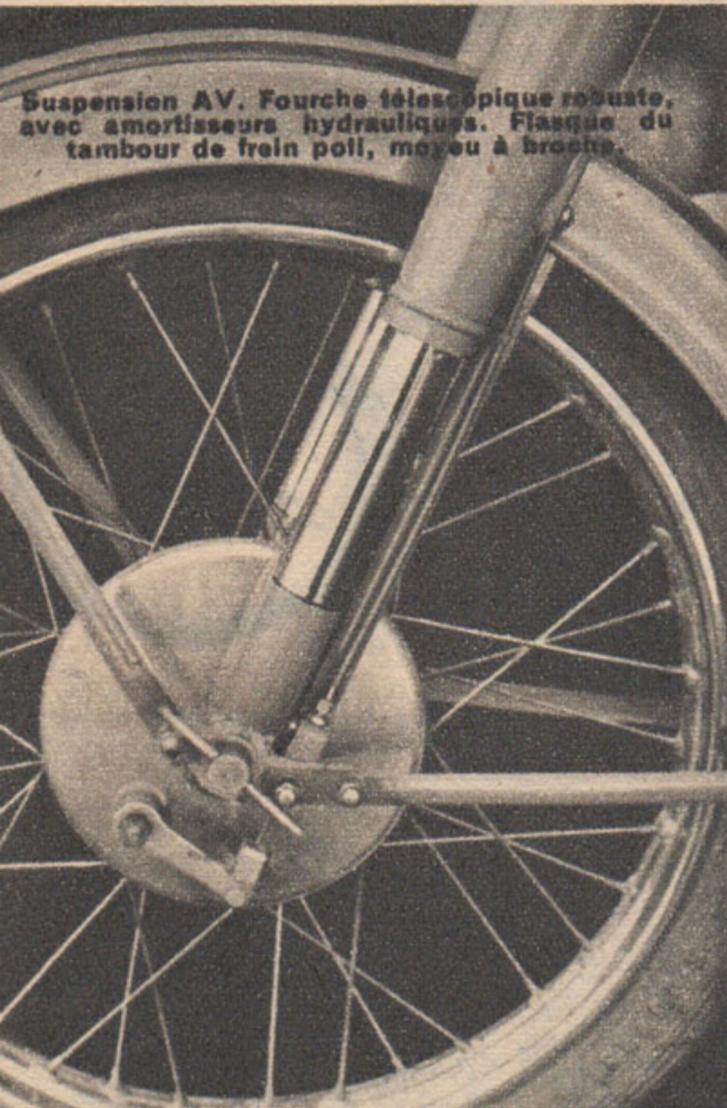
L'essai à Montlhéry eut lieu par un temps froid et sec.

Après l'indispensable réglage de carburation et quelques tours pour chauffer le moteur, la bougie normale était remplacée par une froide, en l'occurrence une Marchal 32/2. Le tour de piste (2.548 m.) lancé était bouclé, en position allongée, en 1'39" soit 92 km.-h. 624 de moyenne. Rapide examen à l'arrêt. Aucun suintement d'huile anormal, pas d'échauffement critique et bougie en bon état.

Un essai, en position touriste, donnait, départ lancé, 1'45" soit 87 km.-h. 336.

L'essai routier démontra pleinement

les possibilités de la machine. Les 9 km. 181 du circuit furent couverts en 7'15", à la moyenne remarquable de 75 km.-h. 964. Ce résultat révèle le tempérament de la 175 Peugeot, machine s'accrochant terriblement en côte, bien servie par une excellente 3^e. Il est bien évident que boîte, embrayage et freins furent mis à dure épreuve, car le routier de Montlhéry



Suspension AV. Fourche télescopique robuste, avec amortisseurs hydrauliques. Flaque du tambour de frein poli, moyeu à broche.

est très accidenté et certaines « épingles » ne peuvent être négociées qu'en 2^e.

Le profil du terrain ne put que mettre l'accent sur les judicieux rapports de boîte, permettant de monter les vitesses sans affaissement du régime moteur avec une reprise franche sur la démultiplication supérieure. Même à régime élevé, la sélection s'opère sans heurt ni grincement.

La machine ne présenta aucun trouble de fonctionnement et continue depuis son service sans avoir subi de révision.

De tout ce qui précède on peut déduire que la Peugeot 175 est une très bonne machine, endurante, robuste, rapide et nerveuse, autorisant des moyennes élevées pour un engin de cette cylindrée, et ce n'est certainement pas les lettres enthousiastes que nous recevons des possesseurs de cette motocyclette qui infirmeront notre point de vue.

R. COURT
A. NEBOUT.

RÉSUMÉ DE L'ESSAI

1 tour lancé (piste de vitesse : 2.548 m.) 1'39", moy. : 92 km.-h. 624.

1 tour lancé (2.548 m., position touriste) : 1'45", moy. : 87 km.-h. 336.

1 tour lancé (circuit routier : 9.181 m.) : 7'15", moy. : 75 km.-h. 964.

Freinage (sol sec et adhérent) : de 50 km.-h. à l'arrêt complet; action sur les 2 freins : 8 m. 60.

Vitesses maxima : en 1^{re} 25 km.-h.; en 2^e 50 km.-h.; en 3^e 65 km.-h.; en 4^e 105 km.-h. (vitesses au compteur).

Vitesse minima en 4^e : 35 km.-h.

Consommation : carbu. Gurtner (approximative, réglage standard, gicleur : 36, aiguille : cran du milieu) : à 60 km.-h. 2 lit. 8; à 80 km.-h. 3 lit. 2.

Les essais à Montlhéry ont été effectués avec gicleur de 38, aiguille 4^e cran, bougie froide Marchal 32/2, supercarburant et 10 % d'huile.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Cylindrée : 170 cmc., cylindre chemisé acier.

Alésage-course : 60x60. Bielle sur roulement à aiguilles, Vilebrequin sur 4 roulements à billes.

Rapport volumétrique : 7.8 à 1.

Puissance normale : 7 CV. à 4.500 t.m.

Rapports de boîte : Pignon moteur 16 dents :

1 ^{re}	17.4 à 1	3 ^e	8.20 à 1
2 ^e	10.17 à 1	4 ^e	6.62 à 1

Pignon moteur 17 dents :

1 ^{re}	16.3 à 1	2 ^e	9.56 à 1
3 ^e	7.72 »	4 ^e	6.23 »

Embrayage : à disques multiples dans l'huile, en bout d'arbre primaire;

Allumage : par volant magnétique SAFI ou A.B.G.

Avance : 5 à 5 mm. 5.

Ecartement des vis platinées : 4/10 mm. Peut varier de 2 à 6/10 mm, sans inconvénient.

Eclairage : Phare alimenté directement par le volant en courant 12 V. alternatif.

Lanternes AV. et AR. et avertisseur alimentés en courant continu 6 V. par batterie chargée grâce à un redresseur au sélénium-fer.

Un robinet de batterie (sous le réservoir) permet la mise hors circuit de la batterie, afin d'éviter la décharge et coupe l'allumage du moteur.

Carburateurs : Gurtner M.20.D., gicleur 36/37. Aiguille cran du milieu. AMAC 4022, gicleur 85/90. Aiguille 2^e cran.

Lubrification : par mélange huile-essence : 8%.

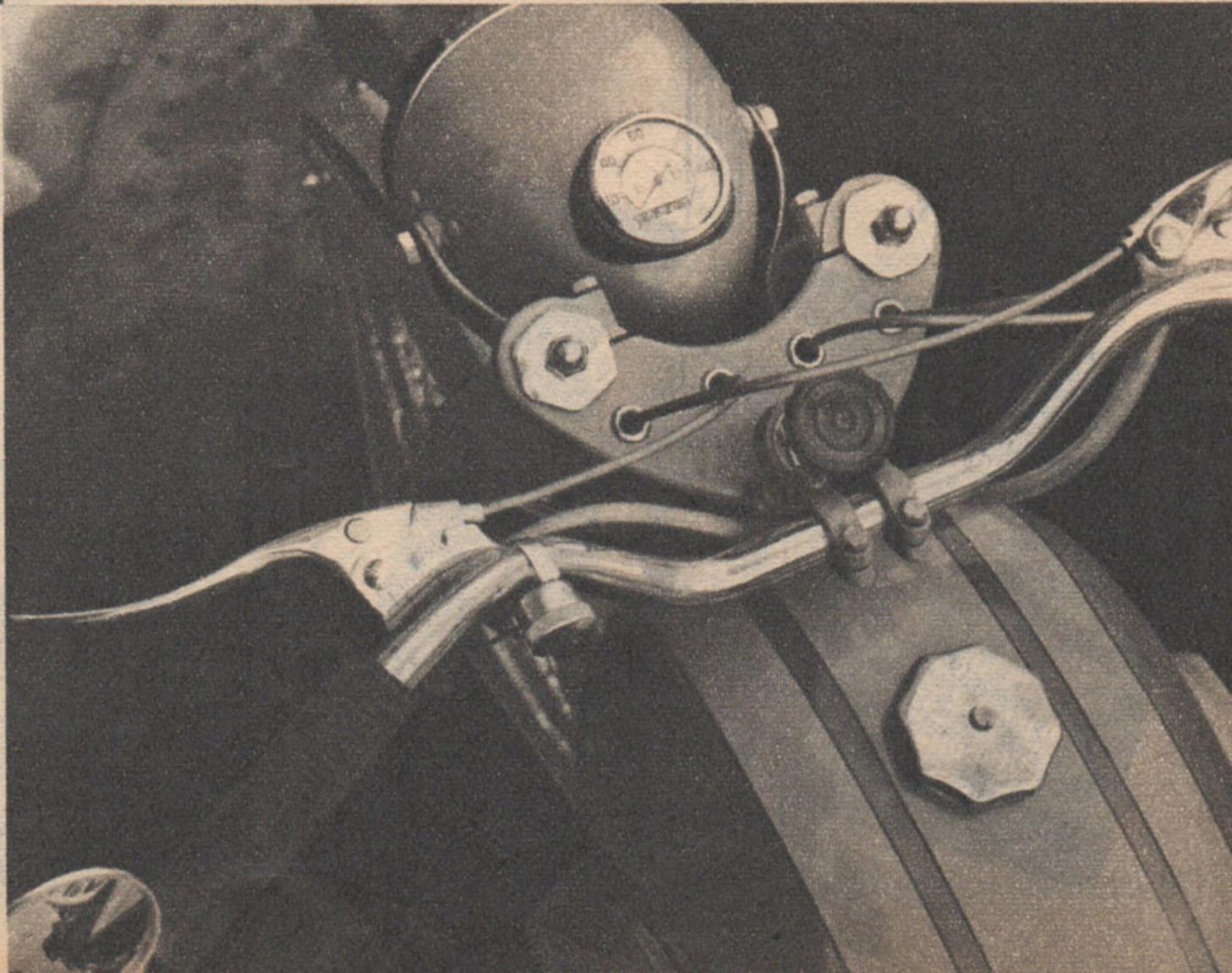
Suspensions : Télescopique AV. et AR. Amortisseurs hydrauliques à l'AV. Durcissement réglable par écrous moletés à l'AR.

Poids en ordre de marche : 97 kg. 5.

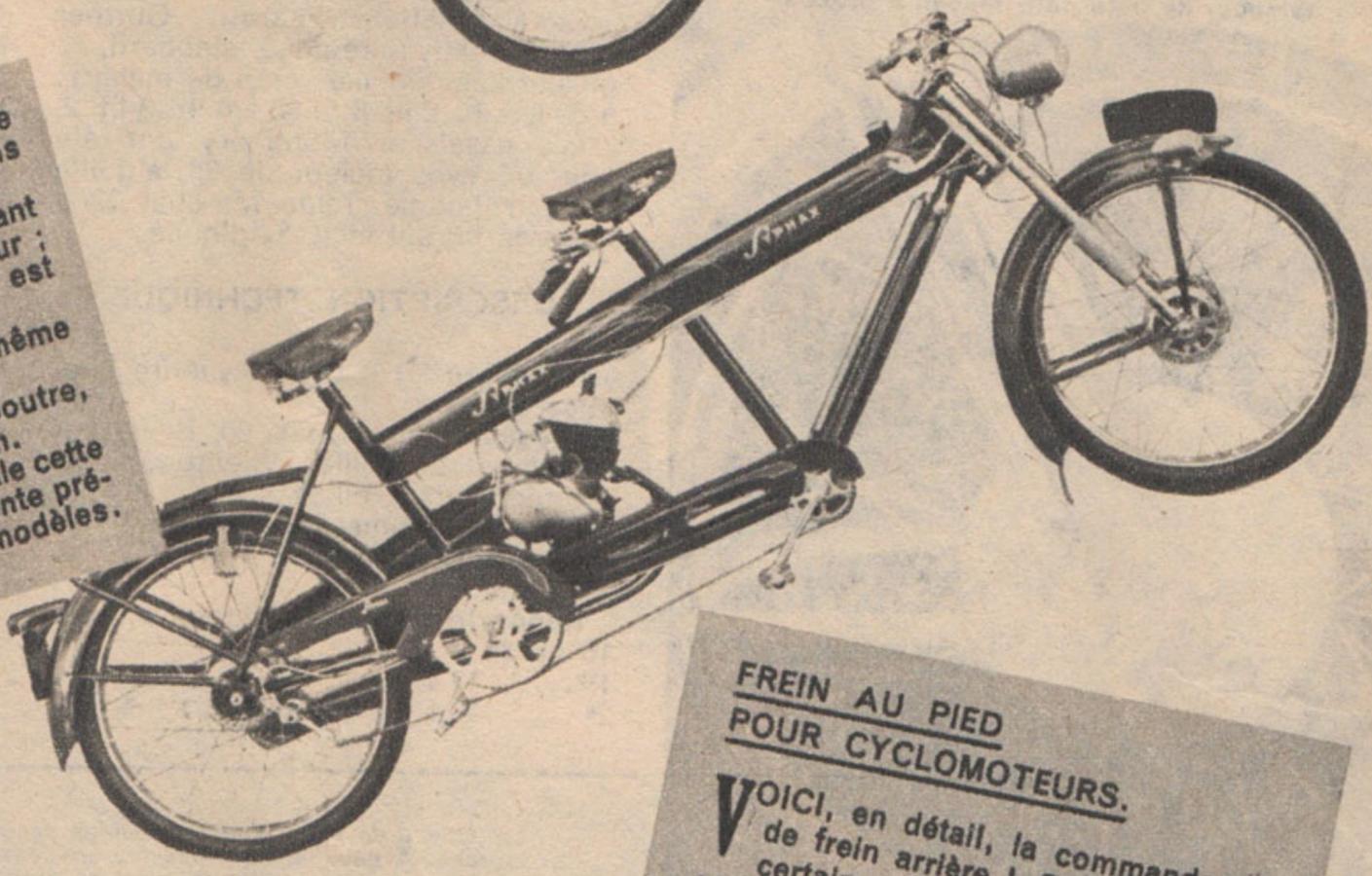
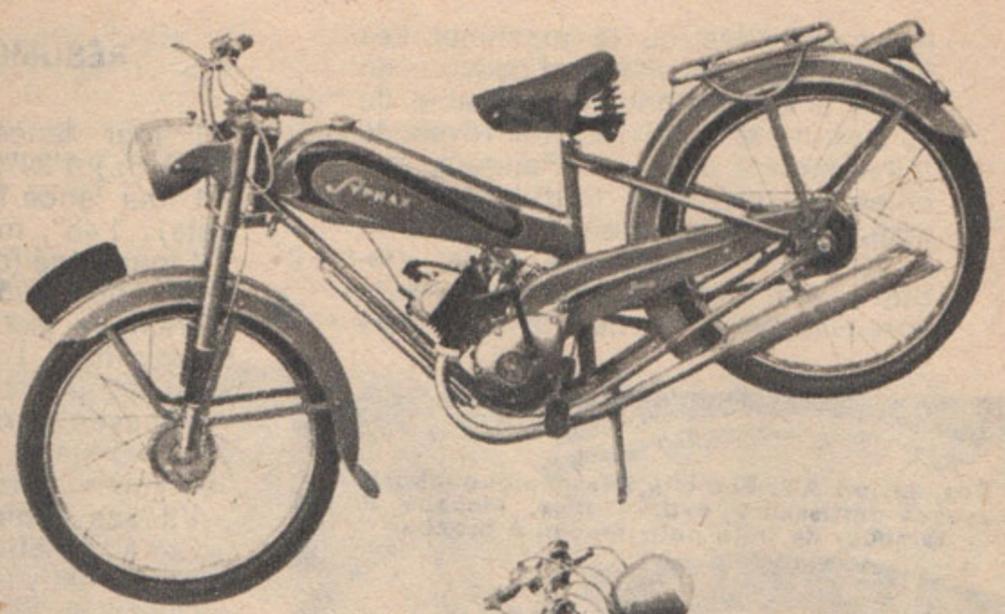
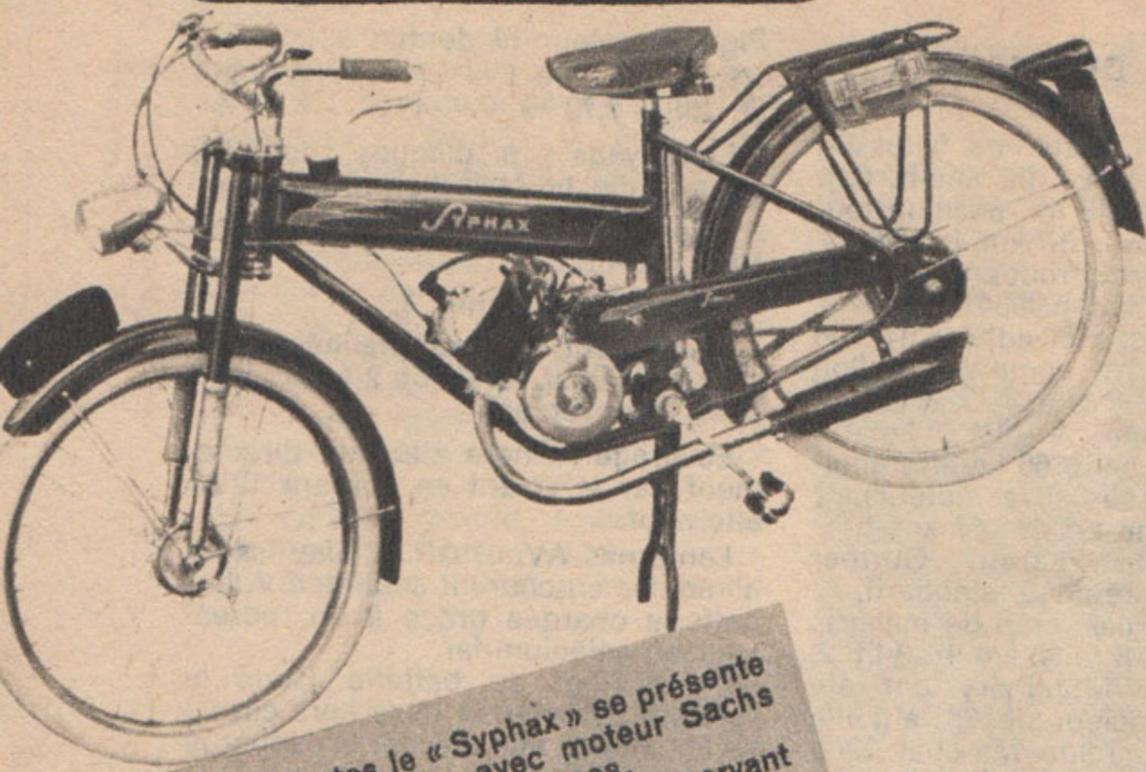
Pneumatiques :

AV. : 25x2.75.	Pression : 1 kg. 500.
AR. : 25x3	Pression : 1 kg. 800.

Le tableau de bord. Tous les câbles passent au travers de l'entretoise supérieure de fourche. A gauche, l'avertisseur, en dessous, on aperçoit une partie du contacteur veilleuse, celui de droite donnant phare ou code.



nous avons **VU** pour vous

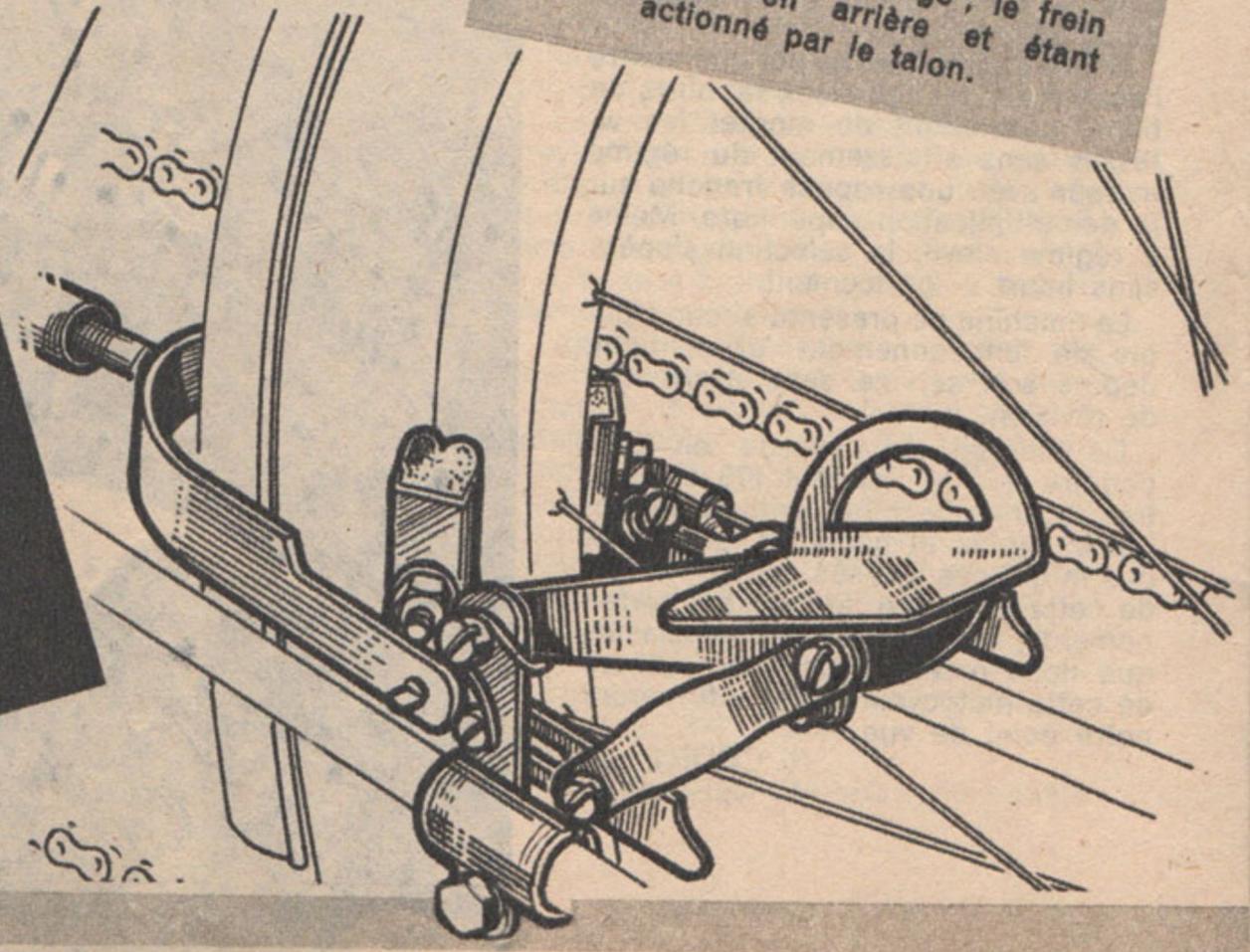
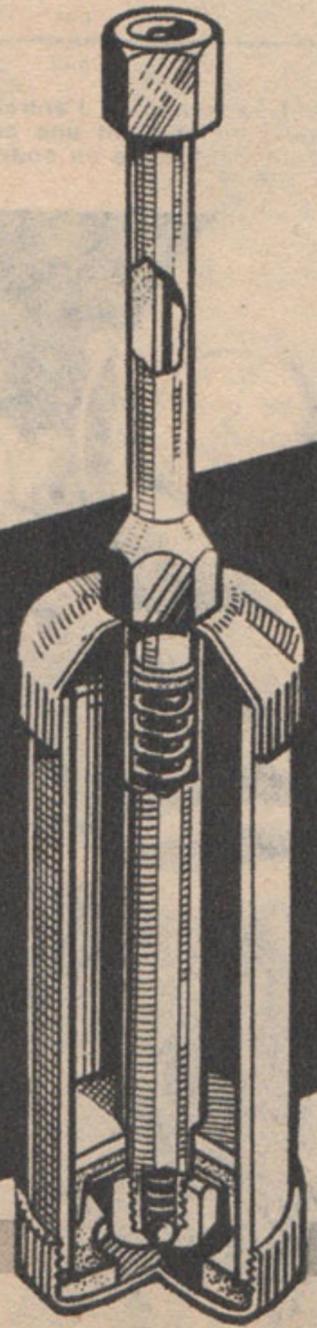


CONSTRUIT à Nantes le « Syphax » se présente en trois versions, toutes avec moteur Sachs 98 cmc., deux temps, deux vitesses. Le type 50 est avec pédales, celle-ci servant également pour le lancement du moteur ; le type 60, utilisant le Sachs avec kick est muni de repose-pieds. Le type 52 est un tandem équipé du même moteur que le 50. Ces trois machines sont avec réservoir-poutre, fourche télescopique et moyeux-frein. C'est un lecteur de Nantes qui nous signale cette marque régionale en insistant sur l'excellente présentation et la belle finition de tous les modèles.

FREIN AU PIED POUR CYCLOMOTEURS.
VOICI, en détail, la commande de de frein arrière L.B. adaptable à certains cyclomoteurs et permettant le freinage au pied. Ce dispositif est conçu de telle façon qu'il n'empêche en rien le pédalage ; le frein se trouvant en arrière et étant actionné par le talon.

UN GRAISSEUR ROBUSTE ET PRATIQUE

VU chez ARIS cette pompe à graisse ; rigoureusement étanche, très solide et, ce qui ne gêne rien, se remplit sans difficulté.



Le scooter « Speed »
dernière version.



Le Scooter SPEED

LE scooter « Speed » est l'un des derniers scooters français réalisé en série. Entièrement construit en alliage léger coulé, il est aisément démontable, ainsi que le prouvent les photos ci-jointes.

Il possède à l'avant une suspension télescopique conjuguée avec une originale fourche oscillante à l'arrière.

Le moteur est un 115 cmc. 2 temps, construit également par Speed, avec boîte 2 vitesses.

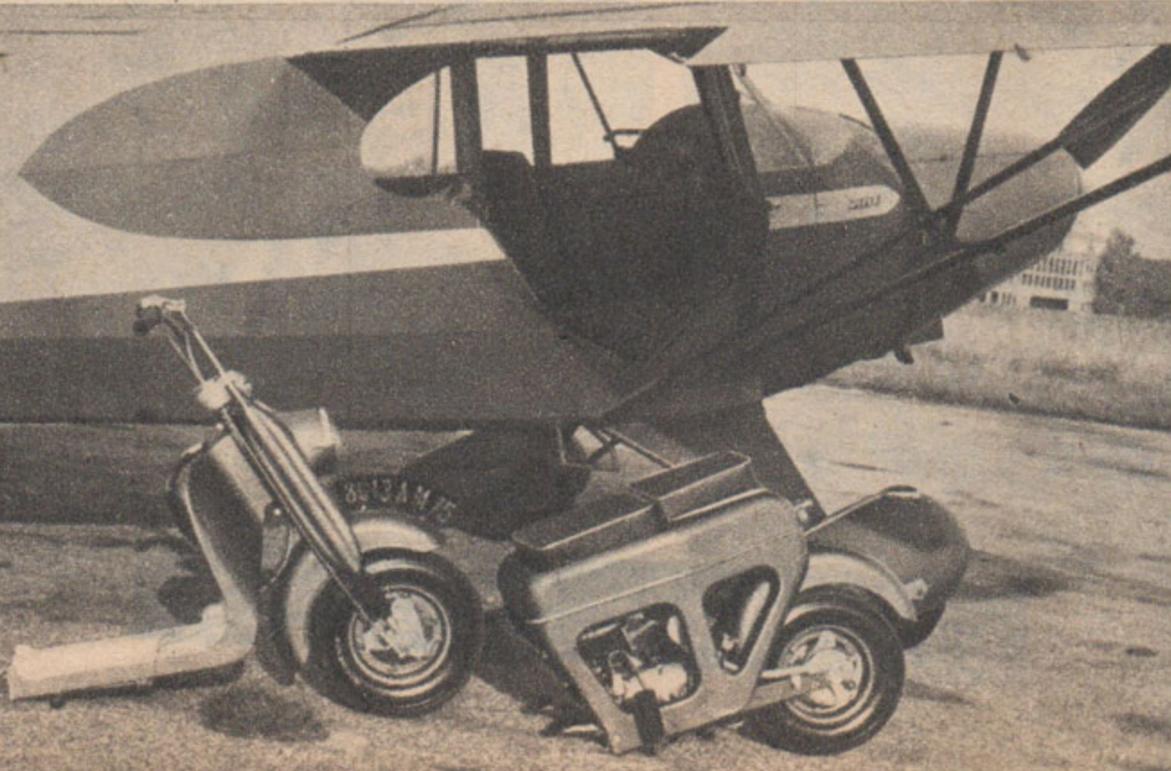
Chaque vitesse s'enclenche par une pédale, système très pratique excluant toute fausse manœuvre.

Un bref essai nous a permis d'apprécier la souplesse et la maniabilité de ce petit véhicule et son silence, aussi bien du côté mécanique que carrosserie, l'absence de tôlerie éliminant les vibrations parasites. L'ensemble est luxueusement présenté, en bleu métallisé, avec accessoires complets : éclairage et avertisseur fonctionnant sur le volant, compteur de vitesse, siège pour passager.

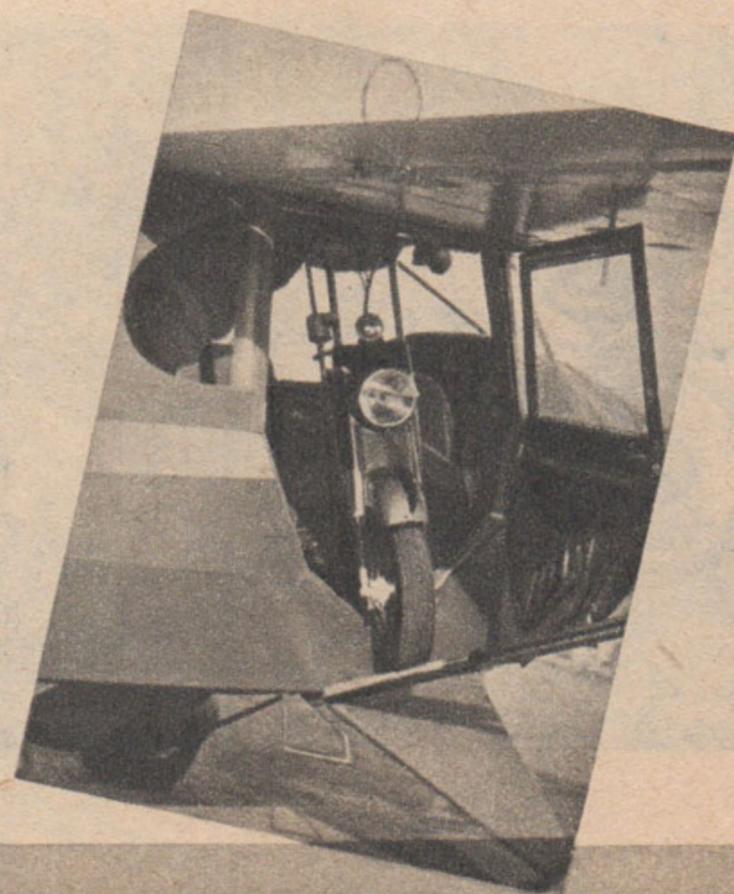
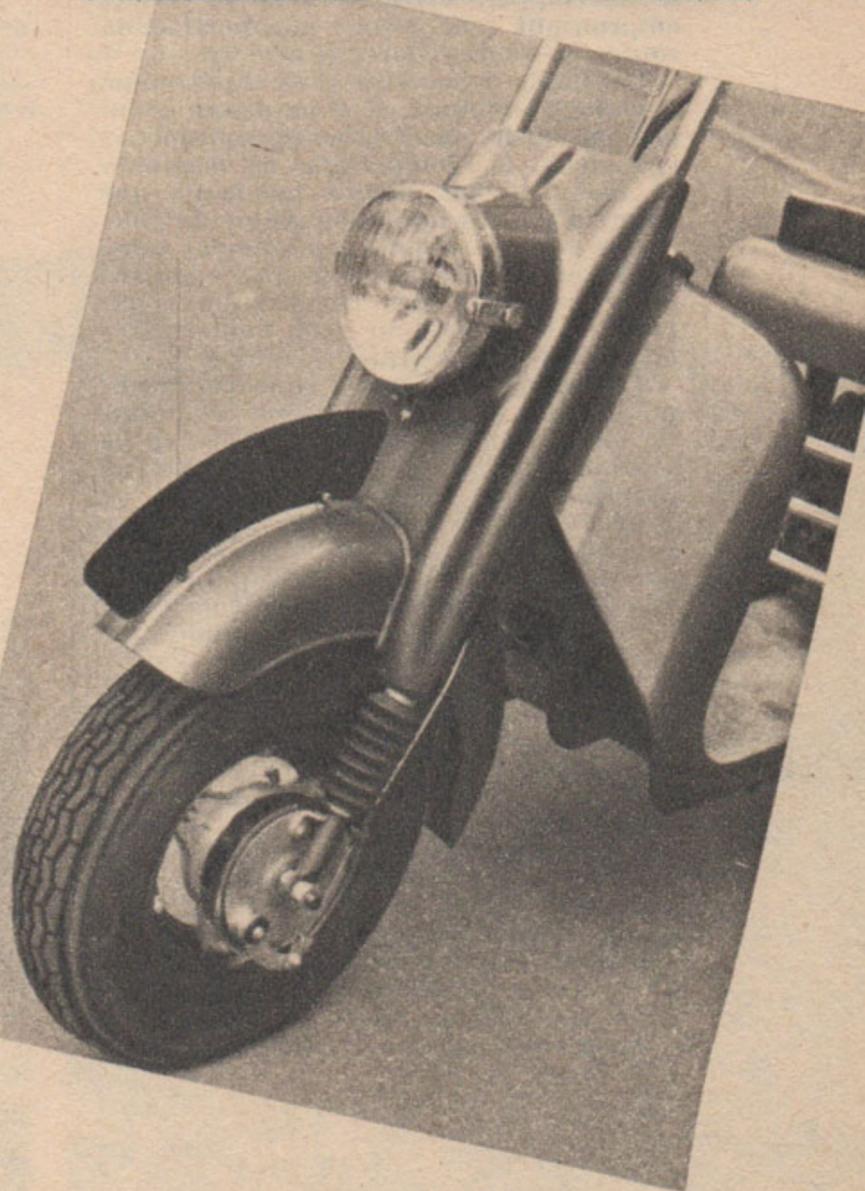
Le réservoir d'essence placé à l'avant est très accessible.

Le scooter « Speed », dans sa forme actuelle, constitue certainement un véhicule d'appoint très pratique et très sûr.

Le « Speed » se démonte aisément... et peut prendre place dans un avion de tourisme.



LA fourche, entièrement en alliage léger coulé, avec phare incorporé et garde-boue suspendu. Les flasques de roues boulonnées permettent un démontage rapide. La suspension est assurée par anneaux Neiman travaillant en traction.



SOUS l'égide du M.C. Clodoaldien, avait lieu le 23 décembre dans la région de Bue le premier grand Trial organisé en France. Cette épreuve était d'ailleurs patronnée par *Motocycles* qui avait mis une coupe en compétition.

Cette épreuve rencontra un succès complet auprès des concurrents (on comptait 99 engagés) et du public, qu'un beau temps inattendu avait attiré dans les sous-bois.

Le parcours, de 14 kilomètres de tour, se développait à travers bois et plaine, empruntant tour à tour une portion de route, un sentier, ou une ornière...

Les pluies de la veille avaient détrempé à souhait le circuit, et il ne manquait ni la boue, ni les tas de feuilles sournois et spongieux, ni l'humus gras où machines et bien souvent pilotes laissèrent une empreinte aussi imprévue qu'inoubliable.

Des passages « non stop » étaient échelonnés au long du parcours, où les concurrents risquaient des pénalisations pour pieds à terre, moteur calé, chutes, aide de la part des spectateurs, etc...

Le règlement à ce sujet était très précis, notamment en ce qui concerne les points de pénalisations doublés au cas où la machine était équipée de pneus spéciaux de cross.

Ceci méritait d'être rappelé, car il se produisit à l'arrivée quelques contestations au sujet du classement, qui ne pouvaient que nuire à l'heureuse conclusion de l'épreuve, et qu'une lecture minutieuse du règlement aurait évitées.

Le terrain, notamment au passage de la rivière, était particulièrement fangeux, il n'était pas rare de voir des machines s'enliser jusqu'au carter, et des pneus spéciaux constituaient indéniablement un appoint précieux. L'exemple probant en fut fourni par G. Brassine, qui sur une F.N. de tourisme ne put faire mieux que les autres, et pataugea un certain temps avant de pouvoir repartir dans un style tenant le milieu entre la valse-hésitation et le charleston. Et pourtant, nul ne voudrait contester sa classe en tout terrain.

Quant aux « crossmen » attitres, Frantz.

TRIAL de NOEL



Delauné, vainqueur de la catégorie 175 cmc.



Le passage de la rivière : Mélioli, Godey, Frantz, passent haut la main...

Mélioli, Charrier, Prieur, etc., ils passaient sans trop de difficultés, s'aidant de-ci de-là de quelques vigoureux coups de botte qui valaient leur compte de points de pénalisation. Le public eut d'ailleurs en cet endroit (passage de la rivière) un aperçu du style différent de nos vedettes du cross. Mélioli franchissait l'obstacle en souplesse, notamment au guidon de sa Saturno, et ce fut un vrai régal pour les initiés. Frantz, fidèle à sa fougue coutumière, passait en force, debout sur les repose-pieds, corrigeant les écarts de sa monture à grands coups de « gomme ». Charrier conjugait avec plus ou moins de bonheur les deux méthodes. Prieur expérimenta une nouvelle forme de « slalom » avec arrivée à plat ventre. Quant à Godey, il prit à un

Dans l'ensemble, les concurrents se tirèrent fort bien des passages difficiles. Mis à part les « non stop » où toute aide extérieure était sanctionnée, les coureurs trouvèrent sur le reste du circuit la compréhension et l'aide musculaire des spectateurs toujours prêts à tirer une machine d'une ornière.

Les petites cylindrées, du fait de leur poids moindre, évoluèrent plus facilement que les 350/500 normales, souvent handicapées et par le poids et par la maniabilité, et enfin et surtout par le manque d'expérience des pilotes.

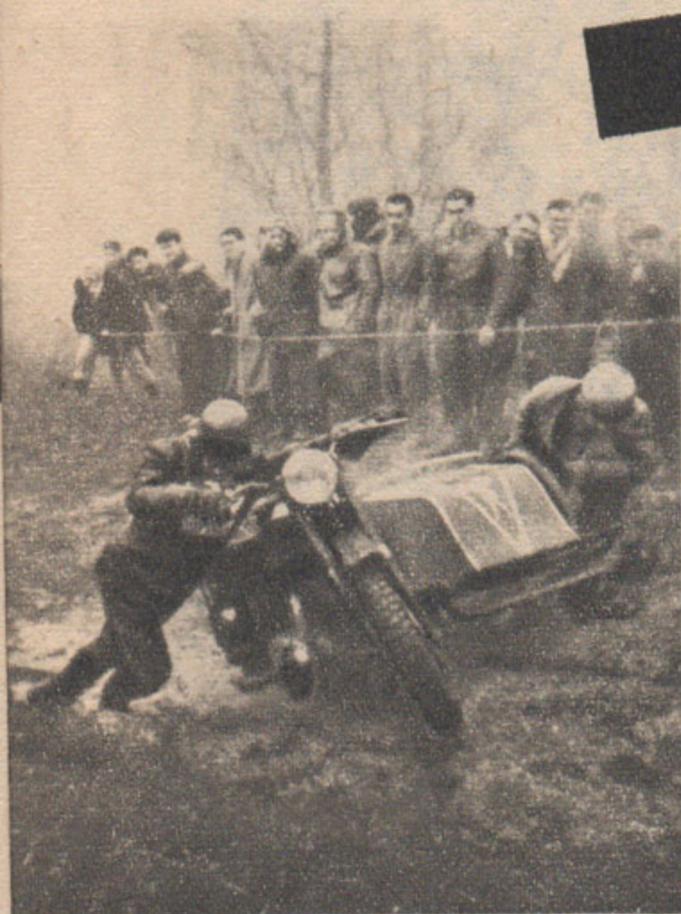
Un Trial nécessite un certain apprentissage, de façon à acquérir un nouveau sens de l'équilibre, qui diffère en terrain varié et glissant de celui nécessaire sur route normale.

Il nous faut espérer qu'après ce début magistral du Trial en France, une émulation naîtra parmi les clubs et que de nombreuses épreuves de ce genre permettront aux « motards » de maintenir une activité hivernale en se livrant aux douces joies du sous-bois.

Il y aurait d'ailleurs matière en ce domaine à une certaine activité de la part de nos constructeurs.

Leurs modèles tourisme pourraient facilement être doublés de modèles « Trial », qui ne constitueraient en fait qu'une version légèrement modifiée : garde-boue surélevés, garde au sol plus importante et carter protégé par une semelle d'acier, pneus spéciaux, échappement rehaussé et volant magnétique ou magnéto étanches pour les passages à gué. Moteur et boîtes

Beaucoup ne purent en dire autant !



moment donné un commissaire sportif pour cible, lequel ne dut son salut qu'à une fuite précipitée autant qu'incertaine.

Il ne faut d'ailleurs pas déduire hâtivement qu'une machine spéciale est nécessaire pour courir un Trial. Une bonne moto de série, minutieusement préparée et mise au point, a toute chance de vaincre, du moins dans les petites cylindrées et pour autant que l'on conserve le système de points doublés pour les machines spéciales. Ce fut le cas du jeune Delauné, qui l'emporta dans sa catégorie sur une 175 Motobécane, dont son père avait assuré la préparation. Le résultat est excellent; du reste M. Delauné père est une vieille connaissance œuvrant constamment pour la propagande motocycliste, et dont la silhouette sympathique fut cette saison inséparable d'épreuves telles que les éliminatoires du Bol, les courses de la Médaille, circuit de Tours, coupe du Salon, etc...



de vitesses resteraient identiques, mais on pourrait à la rigueur prévoir des rapports plus rapprochés et plus courts dans le cas d'une boîte 3 vitesses.

Des machines de ce genre participant à de nombreuses épreuves constitueraient pour nos constructeurs un début dans la fabrication « sport », en même temps qu'un banc d'essai de qualité. Le tout est d'y croire et de vouloir... mais ceci est une autre histoire!

Revenons au Trial et décrivons brièvement son déroulement. Le matin à 9 h. 2 médaillés militaires du M.C. Clodoaldien, MM. Ansquez et Charrier, accompagnés des membres du club, déposaient une gerbe sur le Monument aux morts de Buc.

Vers 10 heures était donné le premier départ, les concurrents s'échelonnant



Ce qu'il fallait faire : entrer doucement, et sorti en force, ainsi que nous le démontre Prieur.

ensuite de minute en minute. Aucun accident grave ne fut à déplorer, et certains concurrents firent même preuve d'une réelle virtuosité. Quant aux sidecars, on se demande un peu comment ils réussirent à s'en sortir, et leur état à l'arrivée en disait long sur la lutte qu'ils durent livrer à la boue et aux ornières. Huc, passager d'Adnet, semblait avoir été modelé dans la terre glaise...

En catégorie 175, ce fut Delauné qui l'emporta, suivi d'Olivetti sur Puch et de Münch sur Motobécane. Delauné se retrouve 14^e au classement général, devant nombre de 350 et 500.

En 250, Adnet termine en tête et

réussit un beau doublé, qui lui valut la coupe Cinzano, en s'attribuant également la 1^{re} place en side.

Mélioli en 350 devance Godey et Frantz, et en 500 Charrier bat Prieur, Godey, Frantz, Lamine et Huc.

La catégorie 750, où ne figuraient que des membres de la Police, montés sur C.E.M.E.C., vit la victoire de Henland, péniblement suivi de Chartier, Saunier, Piel et Poitte. Le flat-twin ne constitue certes pas l'idéal pour un parcours en terrain varié, surtout si l'on considère le poids des engins et leur nervosité toute relative.

Il y eu 44 classés sur 64 partants.

La Coupe *Motocycles*, mise en challenge interclub, revint au M.C. Clodoaldien, devant l'A.M.S.

De nombreux prix récompensèrent les autres concurrents. Dans l'ensemble, l'organisation fut excellente, et tout le mérite en revient au club organisateur qui mit tout en œuvre pour la réussite de sa manifestation. Félicitons-le d'avoir osé, et d'ouvrir le chemin à un nouvel aspect du sport motocycliste qui, nous l'espérons, restera purement motocycliste, sans autres considérations de spectacle et de recettes.

R. COURT.

**CLASSEMENT GÉNÉRAL
DU TRIAL DE NOEL**

1. Adnet (Motor-Club), 250 cmc.; 2. Chaumette (M.C. St-Cloud), 250 cmc.; 3. Mélioli (A.M.S.), 350 cmc.; 4. Godey (M.C. St-Cloud), 350 cmc.; 5. Charrier (M.C. St-Cloud), 500 cmc.; 6. Frantz (A.M.S.), 350 cmc.; 7. Bénard (M.C. Melun), 350 cmc.; 8. Prieur (A.M.S.), 500 cmc.; 9. Rabus Jean (M.C. St-Cloud), 250 cmc.; 10. Godey (M.C. St-Cloud), 500 cmc.; 11. Frantz (A.M.S.), 500 cmc.; 12. Lamine (A.M.S.), 500 cmc.; 13. Dubois (M.C. Bellifontain), 350 cmc.; 14. Delauné (M.C. Châtillon), 175 cmc.; 15. Olivetti (M.C. Bellifontain), 175 cmc.; 16. Munch (M.C. Motobécane), 175 cmc.; 17. Huc (Motor-Club), 500 cmc.; 18. Perrot (M.C. St-Cloud), 350 cmc.; 19. Meyer (M.C. St-Cloud), 175 cmc.; 20. Adnet (Motor-Club), side; 21. Heuqueville (M.C. Châtillon), 350 cmc.; 22. Heuland (C.M.S.N.), 750 cmc.; 23. Dabat (M.C. Motobécane), 175 cmc.; 24. Brongnard (M.C. Motobécane), 175 cmc.; 25. Charny (M.C. Bellifontain), 350 cmc.; 26. Monat (A.M.S.), 175 cmc.; 27. Brassine (A.M.S.), 500 cmc.; 28. Potié (C.M.S.N.), 750 cmc.; 29. Rabus Ramon (M.C. St-Cloud), 250 cmc.; 30. Saunier (C.M.S.N.), 750 cmc.; 31. Mabillat (C.M.S.N.), 175 cmc.; 32. Duchon (A.M.S.) 250 cmc.; 33. Coyon (U.M. Pantin), 500 cmc.; 34. Boucheny (M.C. Melun), 500 cmc.; 35. Santoni (M.C. Clodoaldien), 175 cm.; 36. Bazveau (M.C. Clodoaldien), 175 cmc.; 37. Piel (C.M.S.N.), 750 cmc.; 38. Tardif (M.C. Clodoaldien), 500 cmc.; 39. Germaine (M.C. Bellifontain), 175 cmc.; 40. Poitte (C.M.S.N.), 750 cmc.; 41. Scossa (A.M.S.), side; 42. Villain (M.C. Bellifontain), 350 cmc.; 43. Mouzay (M.C. Clodoaldien), 250 cmc.; 44. Doré (C.M.S.N.), side; 45. Hasseler (M.C. Bellifontain), 350 cmc.

En tout 44 classés sur 64 partants.

CLASSEMENT 175 CMC.

1. Delauné (M.C. Châtillon); 2. Olivetti (M.C. Bellifontain); 3. Munch (M.C. Motobécane); 4. Meyer (M.C. St-Cloud); 5. Brogniard (M.C. Motobécane).

CLASSEMENT SIDECAR

1. Adnet (Motor-Club); 2. Scossa (A.M.S.); 3. Doré (C.M.S.N.).

CLASSEMENT 250 CMC.

1. Adnet (Motor-Club); 2. Chaumette (M.C. St-Cloud); 3. Rabus Jean (M.C. St-Cloud); 4. Dubois (M.C. Bellifontain); 5. Dabat (M.C. Motobécane); 6. Rabus Ramon (M.C. St-Cloud).

CLASSEMENT 350 CMC.

1. Mélioli (A.M.S.); 2. Godey (M.C. St-Cloud); 3. Frantz (A.M.S.); 4. Bénard (M.C. Melun); 5. Perrot (M.C. St-Cloud); 6. Heuqueville (M.C. Châtillon).

CLASSEMENT 500 CMC.

1. Charrier (M.C. St-Cloud); 2. Prieur (A.M.S.); 3. Godey (M.C. St-Cloud); 4. Frantz (A.M.S.); 5. Lamine (A.M.S.); 6. Huc (Motor-Club).

CLASSEMENT 750 CMC.

1. Heuland (C.M.S.N.) Police; 2. Chartier (C.M.S.N. Police); 3. Saunier (C.M.S.N. Police); 4. Piel (C.M.S.N. Police); 5. Poitte (C.M.S.N. Police).

CLASSEMENT DU CHALLENGE INTERCLUBS

1. Moto-Club St-Cloud, 8 arrivants (dans les 30 premiers).
2. A.M.S., 7 arrivants (dans les 30 premiers).



Parfois, la machine est rétive...



Adnet semble poursuivre une promenade tranquille...



L'équipe de la Police, qui n'avait certes pas volé sa coupe !



Les membres et supporters du M. C. Clodoaldien sourient à l'objectif, après la réussite de leur manifestation. Les chiens, à l'extrême-droite, étaient sans doute prévus pour rechercher les motards égarés à travers bois et halliers ! Toujours est-il qu'on n'eût pas à s'en servir !!...



Partis à deux, plus 20 kilos de bagages, avec une New-Map moteur A.M.C. 150, 4 vitesses, fourche avant ordinaire, suspension arrière (mais très abîmée). Le tout faisait un bon poids pour une 150.

Du Tarn, nous filons sur la vallée du Rhône que nous atteignons à Tarascon. De là nous gagnons Valence. Dans les plaines de l'Hérault, du Gard et la vallée du Rhône, aucune difficulté, nous roulons à 60-70 kilomètres. De Valence nous bifurquons sur Grenoble par la route la plus difficile, c'est-à-dire par les gorges de la Bourue, Villard-de-Lans et Saint-Nizier (avec un petit tour à Valchevrière). C'est ensuite Mégève, Chamonix et la frontière suisse que nous atteignons à Châtelard.

Après le Trient, ce n'est plus une route, c'est un mauvais chemin d'une déclivité très forte, avec des tournants en épingle et étroits : ce qui

faisait dire à un chauffeur d'une forte voiture dont le radiateur crachait la vapeur en arrivant au bout : « Les Suisses prennent les voitures pour des téléferiques. » Je crois que ceux qui connaissent cette entrée en Helvétie par la Forclaz ne contesteront pas cette assertion. Nous eûmes pas mal de difficultés dans le dernier kilomètre.

Du col de la Forclaz, descente sur Martigny; un petit tour à Salvan par le fameux pont du Genroz; nous allons même un peu plus haut à un lieu dit « Van-d'en-Haut » par un chemin que j'avais fait deux ans plus tôt à pied et je m'étais dit « seule une jeep peut passer par là, — nous y sommes arrivés sans encombre. Après un court séjour dans le Valais, en route pour Genève qui nous retient un jour et c'est le retour vers le Tarn par Lyon et le Massif Central : Saint-Etienne, le Puy, Mende, les gorges du Tarn, l'Aven Armand, Millau.

Un splendide circuit de 1.600 kilomètres avec 37 litres d'essence (2,3 au 100 km.) et 2 litres d'huile, sans la moindre panne de moteur; il avait déjà fait 10.000 kilomètres et ne semble pas se ressentir du tout de cette promenade. Sans doute ce n'est pas un exploit, mais pour une 150 ce n'est pas trop mal.

G. GRANIER.
PRATLONG (Tarn).

PROTÈGE-CHAÎNE OU PROTÈGE-PANTALON ?

J'ai déjà critiqué les soi-disant carters de chaîne (non efficaces) équipant les machines françaises et étrangères. (Il est d'heureuses exceptions.)

Je ne prétends pas faire modifier les conceptions des constructeurs français là-dessus, mais je pense qu'il y a tout de même quelque chose à faire.

J'ai examiné beaucoup de carters à ce Salon 1951, mais peu ont été de mon goût, surtout sur les machines françaises.

Un constructeur va même jusqu'à cacher presque entièrement la chaîne par un carter 2/3 chrome 1/3 émail, mais à nos yeux, seuls, la chaîne étant copieusement lubrifiée par la boue de la roue arrière, et de la roue avant.

car on ne pense généralement pas que le brin inférieur de la chaîne secondaire est on ne peut mieux placé pour recevoir les projections de la roue avant.

Deux possibilités, ou les constructeurs ne chevauchent pas leurs productions et par conséquent ne touchent jamais aux chaînes et n'en connaissent pas les inconvénients, ou ils se moquent que le client doive changer une chaîne (coûteuse) trois fois plus souvent que si la moto est équipée d'un carter efficace; ou ces deux possibilités sont deux vérités, dans ce cas lamentons-nous, en attendant la généralisation du cardan coûteux.

R. ANDRÉ. Paris.

Utilisateur depuis une douzaine de mille de kilomètres d'un moteur Aubier-Dunne 2 temps, de 125 cmc., je me permets, dans le but de venir en aide à ceux qui ont à se plaindre de la perle, de leur communiquer mes observations à ce sujet.

Tout d'abord, je dois signaler que mon moteur n'est pas prédisposé à cette maladie et que ça n'est que par accident que j'ai eu affaire avec la « perlite » :

1° Mon moteur s'est mis à perler le jour où il s'est trouvé que je n'avais plus ni ralenti, ni marche régulière et nervosité déficiente. Résultat : soufflure aux carters; une fois ceux-ci changés, la perle a disparu.

2° Reperlage quelque mois après. Remède : décalaminage soigneux de la culasse, du piston, des lumières d'échappement et des tuyaux : plus de perles.

Col du « Grossglockner », Tyrol autrichien. M. Samarina, pose avec sa R. 51 2.



3° A la suite d'une réparation ayant nécessité un calage de l'avance par un soi-disant mécanicien. Reperlage. Remède : l'avance était calée à 8 mm. au lieu de 4 à 4 mm. 1/2, et écartement des vis platinées extravagant, plus partie réglable du rupteur non bloquée. Après remise en état par un vrai mécanicien, plus de perles. L'avance à l'allumage doit être parfaitement réglée; si ce travail n'est théoriquement pas compliqué, il faut une grande habitude pour le réaliser parfaitement. Si votre moteur perle, que les départs soient très difficiles à

chaud, et si vous êtes sûr que votre carburateur est propre et que le décalaminage n'a pas besoin d'être effectué, alors regardez si l'avance est correcte. Introduisez une tige de fer par le trou de la bougie et, en manœuvrant le volant, vous devez voir s'ouvrir les contacts 4 m. à 4 m. 1/2 avant que votre piston n'atteigne le P.M.H. Les contacts ne doivent pas avoir plus de 4/10^e d'écartement. Si ces conditions ne sont pas remplies, voyez un mécanicien qui doit remettre l'avance au point, non pas par l'écartement des vis platinees, mais par la modification de la position du volant par rapport au piston, compte tenu des repères fixés sur le stator et le rotor.

De plus un mélange homogène de l'essence à l'huile est à mon avis indispensable ainsi que la quantité, 5 à 7 % suivant les cas, et non pas mesurée à vue de nez, mais avec une mesure précise.

En résumé décalaminez dès que votre moteur a tendance à perler, si ce n'est suffisant faites vérifier l'avance et l'écartement des contacts par un spécialiste consciencieux, veillez également à l'écartement des électrodes de la bougie qui doit être aussi de 4/10^e.

En ayant observé ce qui vient d'être dit, je puis affirmer que je n'ai jamais été embêté par la « perlite », à part les quelques fois citées, mais si peu longtemps que je l'ai presque oublié.

Si votre moteur s'avère encore rétif malgré cela, un agent de chez Peugeot m'a confié que dans les cas désespérés il alésait le trou de la bougie pour en monter une de 18 mm. au lieu de 14 mm. Il paraît que le remède est radical; je vous le livre sous toutes réserves, quoique j'ai confiance dans l'agent en question.

R. ROUNELLE.

*
* *

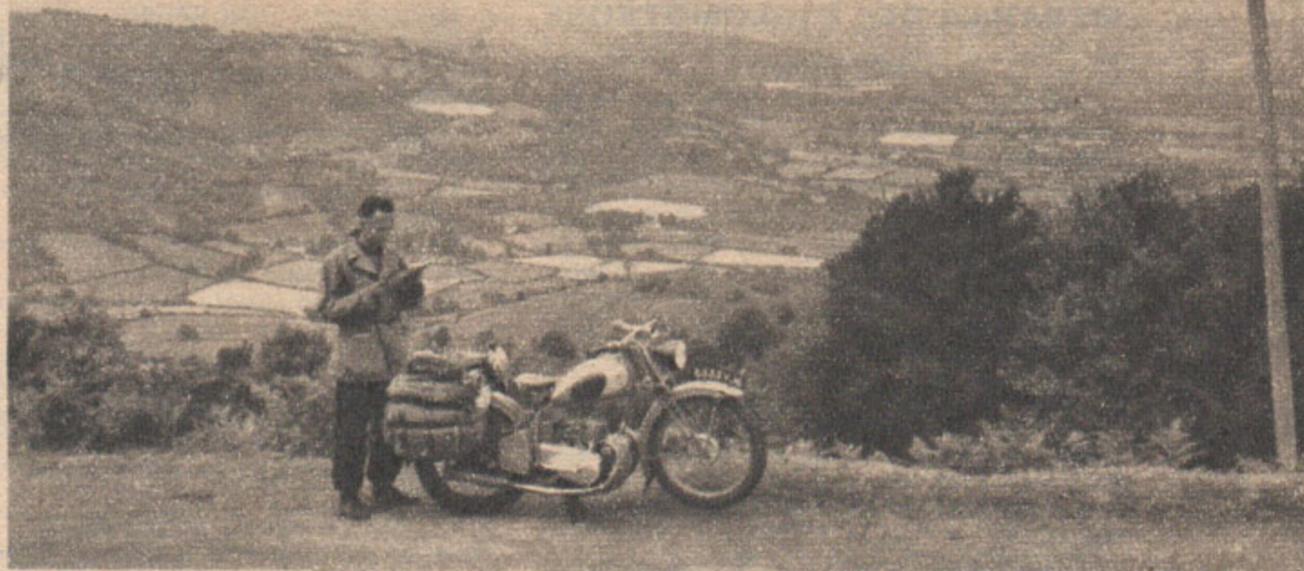
Le 15 avril dernier, j'ai fait l'acquisition d'un vélomoteur P.56 Peugeot.

J'en suis à mon 5.000^e kilomètre et n'ai qu'à m'en louer. Pendant les vacances j'ai effectué avec ma femme une randonnée-camping de 3.500 kilomètres environ; j'avais fait faire deux sacoches qui se partageaient nos 30 kilos de bagages, et qui ont fort bien rempli leur office.

La randonnée : départ Paris, Biarritz, les Pyrénées (avec les cols d'Osquich, de l'Aubisque, de Port, du Puymorens), Perpignan, Montpellier, Marseille, Saint-Tropez, Marseille, Paris par Saulieu.

Paris-Bayonne a été fait en deux jours : 400 kilomètres le premier jour, 350 kilomètres le deuxième, et ceci sans forcer la moto, à près de 50 de moyenne.

Le col d'Osquich a été facilement monté en 2^e et 3^e; dans l'Aubisque j'ai dû m'arrêter deux fois pour laisser refroidir, mais ai monté en 1^{re} et 2^e; à ce sujet il faut dire que je n'avais pas l'habitude des grands cols, et n'étais pas encore bien familiarisé avec ma moto; j'attendais trop pour rétrograder. Pa



Le P. 56 de M. Gervais durant son périple pyrénéen.

la suite, j'ai très bien monté le col de Port, qui pourtant a des fins de virage qui sont de vrais murs. Puymorens a été allégrement monté en 2^e et 3^e et sans arrêt depuis Ax-les-Thermes.

Du côté de Saint-Tropez, où je suis resté quelque temps, j'ai circulé à pleine charge dans des chemins impossibles : route de Ramatuelle par la Croix-Valmer, route de la Bastide-Blanche; chemins complètement défoncés, à fort pourcentage.

Dans mon parcours j'ai rencontré beaucoup de vélomoteurs et d'anciennes 250; à charge égale, je n'ai jamais rien eu à leur envier, au contraire; et ceci sans jamais pousser à fond. J'ai fait route avec un possesseur de la nouvelle 125 Terrot, qui roulait en solo, il a été étonné.

Sens-Paris, plus de 100 kilomètres en 2 h. 10.

Depuis mon retour j'ai décalaminé (aucun jeu) et nettoyé les pots. Mon 2 temps n'a rien perdu de sa nervosité et dans Paris ses démarrages et ses reprises font merveille.

Je vous envoie deux photos sur les 80 que j'ai prises.

Durant cette randonnée je n'ai eu aucun ennui mécanique, ni crevaisons, mais perlé dix fois. Il faut ajouter trois petites chutes

légères (moto couchée dans de mauvais chemins). Ces trois fois le repose-pied côté frein s'est tordu, ou plutôt — ce qui est plus grave — l'axe soudé au cadre; résultat : pédale de frein bloquée. Il me semble qu'à ce sujet on aurait dû prévoir les repose-pieds en métal plus mou que l'axe solidaire du cadre.

Lors de mes ravitaillements en essence, je n'ai trouvé que trois garagistes qui ont eu l'amabilité de me faire mon mélange huile-essence; on a beau secouer la moto, ce n'est pas pareil; c'est une des causes de ma mauvaise montée de l'Aubisque.

La consommation moyenne a dépassé légèrement 3 litres avec le gicleur de rodage. Un reproche : la selle est trop dure et pas assez large; malgré 2 centimètres de caoutchouc mousse, j'ai souffert... alors que ma femme sur un tansad V.-et-W. n'a éprouvé aucune fatigue.

Le sélecteur est très pratique dans les côtes, je n'ai guère eu à m'en plaindre.

J. GERVAIS.
159, avenue Wagram, Paris-17^e

SPORTS

MÉDAILLE DES CYCLOMOTEURS

Règlement

ARTICLE PREMIER. — *Buts.* La Ligue Motocycliste de l'Île-de-France organise une épreuve de vitesse dite « Médaille des cyclomoteurs, scooters et vélomoteurs » en vue de créer une émulation sportive parmi les possesseurs de machines de petite cylindrée. Cette épreuve est ouverte aux constructeurs et à tous les propriétaires de véhicules désignés ci-dessus. Elle se déroulera conformément au Règlement sportif national.

ART. 2. — *Catégories.* Les concurrents seront répartis en deux catégories distinctes, savoir :

1. Catégorie « Compétition » (machines spéciales);

2. Catégorie « Sport » (machines améliorées ou utilitaires).

Chaque concurrent sera tenu de remplir un bulletin d'engagement qu'il devra remettre aux organisateurs. A ce moment, il présentera sa machine à une commission technique qui classera le concurrent dans l'une ou l'autre des catégories ci-dessus compte tenu de la machine qu'il pilotera.

ART. 3. — *Cylindrées.* Leurs concurrents seront classés en trois cylindrées, à savoir :

a) Cylindrée jusqu'à 50 cmc. maximum.

b) Cylindrée comprise entre 51 cmc. et 100 cmc. maximum;

c) Cylindrée comprise entre 101 cmc. et 175 cmc. maximum.

ART. 4. — *Emplacement.* Les courses se dérouleront les dimanches de 9 heures à 11 h. 45, au [Stade Vélodrome Buffalo

à Montrouge (piste de 500 mètres), elles débuteront le dimanche 13 janvier 1952 pour se terminer probablement en avril 1952.

ART. 5. — *Courses.* Les courses se dérouleront de la façon suivante :

1° Par cylindrée et par catégories de machines;

2° En plusieurs séries (par tirage au sort) de chacune 5 coureurs;

3° Par une finale pour chacune des 3 cylindrées et des 2 catégories de machines. Cette finale réunira au départ les premiers et éventuellement les seconds de chacune des séries. Pour ces derniers, compte tenu du nombre d'engagés et aussi suivant le nombre de classés dans chaque série;

4° Les coureurs pourront être autorisés à participer à plusieurs séries au cours de la même séance, mais en tenant compte du nombre total d'engagés et seulement après accord du directeur de la course ou des commissaires sportifs présents sur le vélodrome;

5° Les séries se disputeront sur 10 tours et les finales sur 15 tours pour les cyclomoteurs.

Quant aux vélomoteurs, les séries seront de 10 tours et les finales de 20 tours.

ART. 6. — *Départ.* Pour la cylindrée « a » (jusqu'à 50 cmc.) le départ sera donné lancé et le coureur pourra se servir des pédales jusqu'à la fin du premier tour. Pour les deux autres cylindrées « b » et « c » le départ sera donné arrêté, moteur en marche.

ART. 7. — *Classement.* Dans chaque finale, les coureurs compteront un nombre de points suivant : au 1^{er}, 5 points;

au 2^e, 3 points; au 3^e, 2 points; au 4^e, 1 point.

ART. 8. — *Prix.* Les finalistes seront primés. De plus des prix importants seront réservés pour la grande finale en fin de saison.

ART. 9. — *Finales.* Une grande finale annuelle sera organisée pour chacune des trois cylindrées et pour les deux catégories de machines. Cette finale réunira de droit les coureurs ayant remporté au moins deux finales ou aux coureurs ayant totalisé 12 points au moins au cours de trois finales, dans leur meilleur classement de la saison.

ART. 10. — Le port du casque protecteur est obligatoire pendant les courses. Les chaussures à clous sont interdites. En ce qui concerne la tenue vestimentaire, celle-ci est entièrement libre.

Plaques. Les concurrents seront tenus d'apposer une plaque en tôle à boudins ou contre-plaqué (dimension 230 x 280) qui sera fixée sur chaque côté de la machine. Pour les cyclomoteurs ces plaques pourront être réduites à la dimension de (200 x 250) mais, de toute façon, la hauteur des chiffres ne devra pas être inférieure à 150 mm. Ces plaques seront peintes (peinture mate de préférence) fond noir et chiffres blancs. Lorsque le concurrent remettra son bulletin d'engagement, il lui sera attribué un numéro de course qu'il conservera pendant toute la durée de cette épreuve. En outre ces plaques pourront être fixées soit à l'avant ou à l'arrière de la machine, à la convenance du concurrent, mais de façon à ce qu'elles soient lisibles pour les chronomètres.

AU HASARD DES RENCONTRES

Nom : PAHIN Robert. Né le 3 décembre 1905. Coureur : National; catégorie : vitesse et endurance.

PALMARÈS. — 1^{re} épreuve : Tour de France en 1929, termine 1^{er}; la même année boucle sans pénalisation le Circuit des Vosges.

Son palmarès est trop important pour être rappelé ici. En voici un extrait :

Ex-recordman du monde des 24 heures avec Narcy, Verchère et Pahin Marcel.

Ex-recordman du Bol d'Or, catégorie 250, 1.672 kilomètres. Vainqueur de la Coupe de l'Armistice, catégorie 500, en 1935, 1936-1938.

Coupe de France, catégories 250 et 350.

Vainqueur de 7 Tours de France, en 250, 350 et 500.

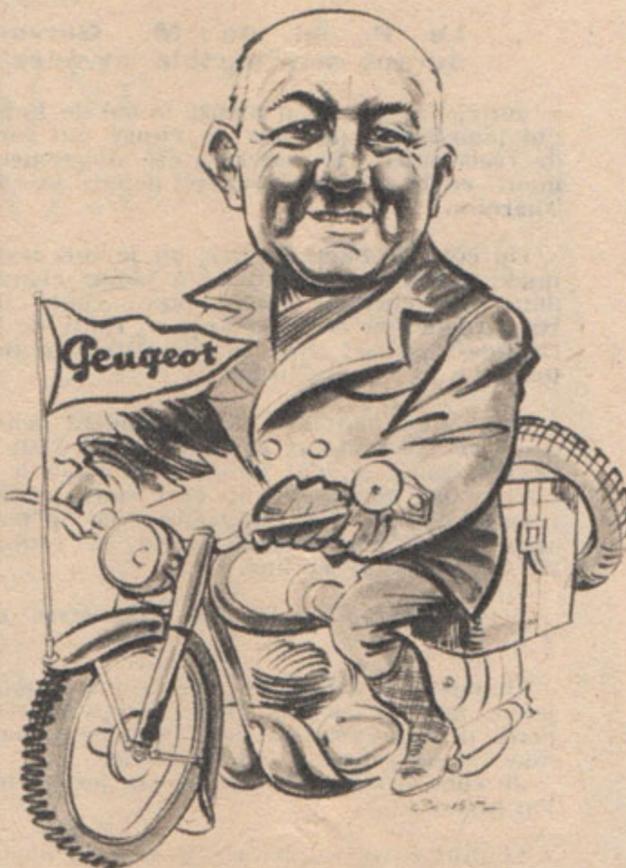
Finaliste des 6 jours internationaux 1935 et 1936, en 500 cmc. Vainqueur de 6 Paris-les Pyrénées-Paris, catégories 250, 350, 500. Vainqueur de 5 Paris-Nice, catégories 250, 350, 500. A disputé cette année encore 5 rallyes, dont Paris-Saint-Etienne.

OBSERVATIONS. — R. Pahin est depuis 1918 au service de Peugeot. En 1927, il passait essayeur, et devait être remarqué par le champion de l'heure Péan, à la suite d'une épreuve de « cyclo-cross ». Car R. Pahin fut aussi un cycliste de talent, puisqu'en 1925 il gagnait 18 courses régionales...

Incorporé dans l'équipe officielle Peugeot, il a été un des rares coureurs à n'être pour ainsi dire jamais pénalisé dans une épreuve de tourisme.

Bien que spécialiste des épreuves de longue haleine (on se rappelle sa victoire au Bol d'Or au guidon d'une 250 latérale) il s'avérait également un redoutable concurrent en vitesse pure.

Par deux fois il gagna l'épreuve de vitesse



courue à Montlhéry et départageant les coureurs ayant terminé le Tour de France.

Ce qu'il considère comme une de ses meilleures performances : sa place de 1^{er} sur le routier de Montlhéry, devant Boura, lors de l'arrivée d'un Paris-les Pyrénées-Paris. L'épreuve comptant plus de 100 kilomètres fut couverte à 97 de moyenne, avec une Peugeot 515, tapant le 140 en pointe.

REMARQUES PERSONNELLES. — Parler avec R. Pahin c'est évoquer plus d'un quart de siècle d'activité motocycliste. Sympathique et cordial, sa conversation, fourmillant d'anecdotes, laisse transparaître une foi tenace dans le sport mécanique.

Il se trouve être à l'heure actuelle un des rares à payer d'exemple, et compte bien d'ailleurs continuer le plus longtemps possible. Pense, sincèrement que la production française et particulièrement la 175 Peugeot, peuvent faire figure honorable dans les épreuves de longue haleine et même au Bol d'Or.

Fermement partisan de circuits en terrain varié, tels que l'ex-Coupe de l'Armistice et les 6 jours internationaux.

C'est d'ailleurs à cette dernière épreuve qu'il doit un des plus beaux fleurons de sa carrière.

Par deux fois, en 1935 et 1936, il terminait seul l'épreuve, non pénalisé, sur les 6 pilotes français au départ.

Bien que très occupé par la direction de son magasin de l'avenue de la Grande-Armée, espère néanmoins avoir le temps de disputer cette année encore quelques rallyes, qui mettront une fois de plus l'accent sur son expérience et sur la valeur du matériel qu'il représente.

Que dire pour conclure, sinon que R. Pahin constitue une grande figure du sport motocycliste français.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU MOTO-CLUB DU BAS-VIVARAIS

C'est à son siège, au Café du Rond-Point, que le Moto-Club du Bas-Vivarais a tenu son assemblée générale, premier acte de cette grande journée de la moto, qui était présidée par M. Niboyet, assisté de MM. Marcel Brioude et Robert Blanc. Le président ouvre la séance et, après avoir salué les membres présents, passe la parole à M. Violleau, qui présente le rapport moral. Il fit ressortir toute l'activité du jeune club : organisation du gymkana à Neyrac et la participation au grand rassemblement motocycliste à Valence, demande la création de sections, et remercie la presse pour son concours. La discussion s'engage pour créer, à Pentecôte, une grande journée internationale motocycliste à Vals, avec la participation de la Suisse, de l'Italie, etc. L'assemblée envisage la participation du club à différentes épreuves, au cours de la saison 1952, et créer d'autres manifestations après avoir pris connaissance du calendrier régional, afin d'obtenir des dates donnant le plus de chance de réussite.

La création de sections est un des principaux buts du Moto-Club. M. Pignède est chargé de la commune d'Uzer. M. Gobby pour Les Vans. MM. Huot et Dancète pour Privas. M. Rochette pour Montpezat.

Le compte rendu financier est ensuite donné par M. Ranchier. L'assemblée passe à l'élection de son bureau, dont voici la composition :

Présidents d'honneur : MM. Niboyet Jean (Aubenas), Brioude Marcel (Vals), Blanc Robert (Aubenas); **Président actif :** Violleau René (Vals); **Vice-président :** Testard (Vals); **Secrétaire général :** Mayer Gérard (Vals); **Secrétaire adjoint :** Sabaton (Aubenas); **Treasorier :** A. Ranchier (Vals); **Membres :** Pignède (Uzer), Huot (Privas), Peyron, Vercauteren, Benoît, Guériot, Martin, Plantevin. **Sports et sorties :** Ranchin, Martin. **Commission de contrôle financier :** Brioude, Pascal, Blanc.

Après cette élection, qui clôtura les travaux de l'assemblée générale, un banquet eut lieu au café-restaurant du Rond-Point, dont les convives purent apprécier l'excellent menu préparé avec soins, tout à l'honneur de la maison.

Le dernier acte de cette journée de la moto se déroula au dancing du Casino, qui vit un bal très réussi et dont les « motards » peuvent être fiers car il fut une des plus belles soirées de la saison.

AU CLUB MOTOCYCLISTE RENNAIS

En date du 2 octobre 1951 a été formé, sous le nom de « Club Motocycliste Rennais », une Association qui a pour but de grouper les possesseurs de motocyclettes (toutes cylindrées), vélomoteurs, sidécars ou cyclecars ; de propager parmi eux le goût du tourisme et du sport par l'organisation de sorties dominicales, excursions, compétitions sportives ; de défendre leurs intérêts, etc... de faire revivre dans notre Cité de Rennes le sport motocycliste sous toutes ses formes. La durée de l'Association est illimitée. Le siège social est situé à Rennes, au Pavillon de la Foire-Exposition, 4, place de la Gare (tél. 66-44).

L'Association est administrée par un Comité composé de sept membres élus en assemblée générale.

Ont été élus pour l'exercice 1952 : **Président :** André Marcel, employé à Tourisme et

Travail ; Vice-président : Poulain Roger, employé des P.T.T. ; **Secrétaire général :** Huby Marcel, commis administratif ; **Secrétaire adjoint :** Lanvierre Francis, aide-comptable à l'E.D.F. ; **Treasorier :** Nouvel Pierre, démarcheur au C.N.E.P. ; **Conseillers techniques :** Meignen André, employé à la S.N.C.F. et Huon Marcel, mécanicien au Comptoir de Saint-Etienne.

Le prix des cotisations pour cet exercice ont été fixés à 300 francs pour les membres actifs, 100 francs pour les membres honoraires (membres admis à participer en tant que passagers lors de nos sorties-excursions).

Chaque membre de ce club pourra se procurer la plaque du C.M.R. au prix de 120 fr. Permanence chaque samedi de 17 à 19 heures au lieu du siège.

Rennes est dépourvu depuis 1939 de club moto et c'est sur l'initiative de la délégation Bretagne de Tourisme et Travail que ce club a été fondé et dirigé de mai à octobre 51, jusqu'à l'élection du comité et l'élaboration de ses statuts.

Le Club Motocycliste Rennais serait très heureux de prendre contact avec les clubs des autres régions de Bretagne et environs, afin d'organiser des sorties en commun, ou de leur rendre visite à l'occasion de manifestations sportives.

MOTO-CLUB DE BOURGOGNE

Nouvelle composition pour 1952 des membres du Comité du Moto-Club de Bourgogne.

Président d'honneur : M. Donnet ; **Président actif :** M. Prost ; **Vice-présidents :** MM. Laurent Ply ; **Secrétaire général :** M. Gavot ; **Secrétaire adjoint :** M. Pemartin ; **Treasorier :** M. Bailly ; **Treasorier adjoint :** M. Sacconey.

Toutes nos épreuves de 1952 sont dotées de nombreux prix, et à ce sujet, il sera répondu à toutes demandes de renseignements qui devront être adressées au secrétaire général du M.C.B., M. Gavot, 35, rue Lafayette à Dijon.

PARIS-NICE 1952

organisé par le MOTO-CLUB DE NICE (empruntera la Grande Route des Alpes le 7 septembre 1952)

La nouvelle commission sportive du Moto-Club de Nice dirigée par J. Behra donnera à son prochain Paris-Nice un essor nouveau au sport motocycliste. Paris-Nice, cette grande épreuve classique, ne sera pas comme les précédentes une simple épreuve de tourisme où tous les concurrents terminent *ex æquo*, mais comportera de réelles difficultés, où les conducteurs et les machines auront de très dures épreuves à subir avant de terminer.

Les moyennes seront élevées, le parcours terriblement difficile et tous les plus hauts cols de France seront franchis, notamment en fin de parcours, entre Chambéry et Nice en passant par Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Michel, Valloire, le col du Galibier (2.600 m.), le col du Lautaret (2.058 m.), Briançon, le col d'Izoart (2.360 m.), Guillestre, Barcelonnette, le col de la Cayolle, Valberg, Beuil.

Les petites cylindrées en particulier auront à souffrir dans les 430 derniers kilomètres de ce parcours.

Pour tous renseignements : J. Behra, directeur sportif du M.C.N., 20, rue de France à Nice.

UN CIRCUIT DE VITESSE A AMIENS LE 15 JUIN 1952

L'Automobile-Club de Picardie et de l'Aisne vient de faire renaître le circuit de Picardie avec une formule nouvelle et sur un parcours nouveau. Pour ce qui nous intéresse, nous sommes heureux de faire connaître au monde motocycliste la bonne nouvelle que le circuit de Picardie comportera deux épreuves motocyclistes, comme cela se faisait il y a vingt ans sur le circuit de 9 km. 500 situé à quelques kilomètres de Péronne.

Cette année le parcours sera moins long puisqu'il n'a que 2 km. 900 de développement. La fréquence des passages donnera un intérêt spectaculaire encore jamais réalisé dans la région.

Les organisateurs ont vu grand, ils ont su intéresser les pouvoirs publics et administratifs, c'est ainsi qu'une des branches du triangle sera élargie et que le parcours sera entièrement revu par les ponts et chaussées. La municipalité d'Amiens a voté une importante subvention qui devra attirer à Amiens les grandes vedettes du sport automobile et de la moto.

Du succès du premier circuit dépendra la vie de ceux qui doivent suivre, car cette course est appelée à prendre place au calendrier international annuel. Rien ne sera négligé pour attirer la grande foule, le public Picard est d'ailleurs maintenant conquis par les courses de motos grâce aux nombreux motos-cross de la région, et on peut être assuré que le circuit de Picardie 1952 sera le grand « event » sportif dans la région.

Le parcours a été choisi aux portes de la ville à 2 kilomètres à vol d'oiseau de la cathédrale, à la sortie nord vers Doullens, il empruntera ensuite le boulevard de Roubaix et la route de Rainneville.

Bien entendu l'organisation motocycliste a été confiée au Moto-Club Picard qui a déjà pris contact avec des coureurs étrangers ; les Anglais surtout s'intéressent déjà fort à cette « Picardy Race ». Il y aura deux courses motos, une en 350 sur 27 tours environ et l'autre en 500 sur 31 tours environ. Les départs seront intercalés entre ceux des racers 500.

Pour tous renseignements s'adresser à M. Patte, président du Moto-Club Picard, 144, rue Valentin-Haüy, à Amiens.

USAGERS DE LA PUCH

Très récemment un nouveau moto-club s'est créé, ayant pour dénomination « Club-Puch de France », qui sera toujours à votre disposition pour tous renseignements techniques concernant vos machines 125 cmc. à 250 cmc.

Depuis sa création, le Club-Puch de France a organisé de nombreuses sorties et pris part à différentes organisations motocyclistes dans la région parisienne.

En outre, nous organisons pour les fêtes de Pentecôte un rallye-sortie sur Thouars, par les châteaux de la Loire, pour le mois de mai ou juin : rallye-sortie en Belgique. Juillet-août : rallye en Autriche, plus spécialement à Graz, siège des usines Puch, en passant par la Suisse.

Pour ce dernier rallye, se faire inscrire très à l'avance.

Nous ne donnons ici qu'un aperçu de notre activité touristique.

Puchmen, adhérez à notre Club, vous y serez amicalement accueillis.

CLUB PUCH DE FRANCE : Siège social : Café-Bar du Rond-Point, 5, Place de la Porte-de-Saint-Cloud (16^e). Tél. : Jasmin 38-63.

MOTO-CLUB NOGENTAIS

Fondé le 1^{er} janvier 1952, ce nouveau club lance un appel à tous les usagers de la moto de la région, afin qu'ils viennent grossir ses rangs.

Son programme : tourisme, rallye et, éventuellement, compétition.

Adressez-vous au Moto-Club Nogentais, siège social : 65, Grande-Rue Charles-de-Gaulle, Nogent-sur-Marne (Seine).



ACHATS

JAWA 350. Desmaret, 48, r. Myrha, Paris-18°.

VESPA-GIMA 125-175 ou similaire. Louis, 1, rte des Puits, Vaucresson (S.-et-O.)

500-750 angl., allem., rapide, ét. nf, vds 500 D. K. W., 5 B., imp. Rosin, Bons (Hte-Savoie).

F.N. 4 cyl., side à gauche ou ss side même ancienne si bn ét. Renseign. A. Renaudin, Le Pélican, av. Dufour, La Baule-les-Pins (L.-Inf.).

SUIS ACHETEUR Bugatti ou Alfa Romeo à compresseur. Taury, 50, r. O.-Mirbeau, Paris-17°. Tél. ETO. 12-30.

TRIUMP 350, 500, 1.000, assez rec. ou av., susp. AR. J. Chaux, 24, av. Dufour, Thiers (P.-de-D.).

LES QUALITÉS OTOM
Il ne fond pas...



le **TUBOTOM**

OTOM S.A.

5bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE
DÉF. 21-63 * 25-91

VENTES

TRIUMP 350 lat., 4 vit., sél., exc. ét. Px 120.000 fr. Voir Audran, 8, av. Pasty, Soissons.

MOTOBECANE 125, susp. AR., 3 vit., soup. lat., av. remorque, carros. pr enfant. Vis. Rolland, 9, r. Ferme-St-Lazare.

TERROT 350, H.C.T., f. tél., impec., équip. compl. Vis. 32, av. de Stalingrad, Romainville, dim. ou sam. apr. 19 h.

MATCHLESS 350, télé. **ARIEL 350**, télé mod. 1950. **AUSTIN 4 CV.**, 5 pneus nfs. Robert Le Treste, 64, r. Deguingand, Levallois.

PEUGEOT 125, 4 vit., f. téles., mai 51, équip. Px 120.000 fr. J. Vermech, 68, r. G.-Mocquet, Paris-17°.

R. GILLET 1.000, 1950, av. side Bernardet. Px int. Vidie, 5, r. Blanqui, St-Denis

PEUGEOT 156 luxe, juin 51, ét. nf., sélect., 4 vit., f. téles., 6.000 km. Lemartre, Poix (Somme).



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cmc.

ESSAI TOUS LES SAMEDIS
CREDIT 12 MOIS SUR DEMANDE

G. S. M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

8, Rue des Écoles, PARIS (5°)

ODÉON 62-98

Atelier de réparation : 12, r. St-Séverin 5°



MOTOCYCLES

ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Consell

22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES

— Tél. GRE. 15-25 (de 13 à 15 h. de préférence) —

Tous les modèles en :

MOTOBECANE - GNOME-ET-RHONE - TERROT
A.G.F. - JONGHI - MONET-GOYON - AUTOMOTO

SONT DISPONIBLES CHEZ :

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

50, Avenue Édouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)
Métro : Porte de ST-CLOUD MOLitor 29-62

AGENCE DES MARQUES ÉTRANGÈRES :

TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX
et des scooters :

BERNARDET - LAMBRETTA - MOTOBECANE - TERROT

LIVRAISON EN PROVINCE — CRÉDIT



SIDE BERNARDET sp. nf. à G., roue susp., jante chrom. Px 60.000 fr. Morin, 12, r. Steinlen, Paris-18°.

SPLENDIDE ens. Gnome-Rhône A.X.2, side 1 pl. 1/2, tt parf. ét. garant. Px 160.000 fr. M. Lasseron, Les Buttes-Ingre (Loiret).

B.S.A. 500 et bleue + side Roy 1 pl. 1/2, gd routier, parf. ét. 1^{re} main. Px 135.000 fr. et 35.000 fr. Lavenir, 59, av. Montredon, Marseille.

B.S.A. Golden Flash 650, 800 km., équip. Cse achat voit. Px 310.000 fr. Deliquy, 4, r. de la Verrerie, Paris-4°.

MALTERRE 175, impec. Px 100.000 fr. Falaise, 55, av. Secrétan, Paris-19°.

B.S.A. C.11N. 250, exc. ét. 4.000 km. Px 150.000 fr. Eloy Marcel, Acy-en-Multien (Oise).

OCCASION exception. 750 Harley-Davidson, import. Amérique, pièce unique. Apeli, 145, bd St-Denis, Courbevois. Tél. : Déf. 25-99.

MOTO-HALL

MABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES

Velocette



MOTOBECANE

TERROT
CRÉDIT



78, AV. DES TERNES - PARIS-17° - GAL. 78-95

GIMA 125, culb., f. téles., 4 vit., sélect. bn ét., compteur, klaxon. Px 80.000 fr. Tél. : Mai. 47-48. H. repas.

MOTOBECANE 100, 3 vit., ét. nf. Px 40.000 fr. Urg., vis. sam. J. Haristoy, 38, r. Caron, Athis-Mons (Seine).

JONGHI 115, bloc 3 vit., sélect., équip., ét. impec. Px 42.000 fr. Dhont, 53, r. E.-Raspail, Arcueil.

MOTOBECANE 125 lat., type D.45, c. nve. Cse achat voit. Px 70.000 fr. Lot acces., val. 31.000 fr., cédés 15.000 fr. Le tout 80.000 fr. Souvron. Tél. : Tri. 10-00 p. rendez-vous (8 h. 45 ou 18 h. 15 de préf.), 36, r. de Chateaudun.

B.S.A. 500 twin, A.7, 1949, Px 220.000 fr. Tél. : Ans. 91-54, Arsène Henry, h. bureau.

PEUGEOT 100. Px int. Tél. : Gal. 78-07.

PEUGEOT 175, type 176 TC.4, 6.500 km., ét. nf, tansad. Px 135.000 fr. Verstrate, 13, r. de l'Eglise, Paris-15°. Vis. sam. et dim. ou le soir.

SCOOTER Bernardet 250 cmc., compl., 2.500 km. Chambon, Tél. : Rob. 00-24, 36, r. P.-Bourget, Antony (Seine).



LIVRAISON

IMMÉDIATE

Éts **ROBERT PIEL, S.A.**

AGENCE EXCLUSIVE

— EXPOSITION DE TOUS MODÈLES —

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE — ACCESSOIRES

STATION - SERVICE "MOBYLETTE"

Ateliers de Réparations spécialisés

29, Av. de la Gde-Armée

Tél. : PAS. 86-45

PARIS-16°

★ **CRÉDIT**

LIVRAISON RAPIDE MOTOBÉCANE STOCK COMPLET
DE TOUS MODÈLES PIÈCES DÉTACHÉES
STATION "MOBYLETTE" ET ACCESSOIRES
 94, BOULEV. MAGENTA, PARIS-NOR. 65-25 **ATELIER DE MISE AU POINT**
R. CHABRIER CRÉDIT

TERROT 350, bn ét., pns nfs. Px 45.000. Gilbert, Cycles, St-Sever (Landes).

JAWA 350 bicycl., mars 51, 7.500 km., sac, cuir, tansad, selle conf., p.-bagages. Cse achat voit. Peyrussan, 86, r. du Château, Paris-14^e.

ROYAL-ENFIELD 350 lat., 4 vit., sélec., impec. Px 120.000 fr. Lajudi, 6, r. E.-Renan, Issy-les-Moulineaux.

DOUGLAS, mai 1951, 500 km., noire. S'adr. à Motocycles.

B.S.A. 500 twin, janv. 51, acces. nbx. Px 265.000 fr. Tél.: Mai. 75-84, h. repas.

SCOOTER Bernardet 250, ét. nf., 2.700 km. Px 150.000.

JONGHI 125 nve, avert. électr., sélec. Px 95.000 fr. **VAP-3**, ét. nf., compl. Px 13.000 fr. B.M.W. R.12. parf. état, mot. nf. orig. Px 250.000 fr. J. Desprez, r. A.-Guernisac, Morlaix (Finistère).

PUCH 250 T.F., tr. soignée, pièces neuves de rechge. Px int. Millet, 54, rue Séward, Noisy-le-Sec.

MAGNAT-DEBON 100, 2 vit. Px 20.000 fr. Ecr. Parnaud, 15 bis, r. d'Orléans, Neuilly-sur-Seine.

MONET 51 en rod. 125 Villiers, susp. AR., Mérat, Cicca, compteur. Px 100.000 fr. Leclerc, 56, r. Marx-Dormoy, Paris-18^e.

INDIAN 12 CV., susp. AR., bn ét. etre 350 ou 500 culb. étrangère. Ecr. Le Roch, Cycles, Les Sables (Vendée).

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES, 14, rue Brunel, PARIS-17^e

23 numéros par an (un seul numéro en août)

Un an..... 800 fr. — Six mois..... 450 fr.

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

Payable par virement au C.C.P. Paris 2.834-83, par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire

NOM : ADRESSE :

L'abonnement partira du numéro

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

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

TRIAL DE NOËL A BUC

Catégorie 175 cmc. - 1^{er} DELAUNÉ Claude sur MOTOCONFORT

DELAUNÉ, 50, Rue Labrouste, PARIS-15^e - Tél.: VAU. 65-92

Agent MOTOCONFORT — GNOME-ET-RHONE — N.S.U.

OFFRES D'EMPLOI

POUR EXTENSION affaires cycles, motos, bien placé, banlieue sud, cherche bon ouvrier intéressé réparations et mise au point avec petit capital. S'adres. au Journal.

CHERCHE associé pour brevet moteur 4 tps, sans soupapes av. admission vapeur d'eau. Ecr. au Journal.

DIVERS

SANS ENGAGEMENT de votre part rég. parisien. nous vous présent. à l'ess. samedi, dimanche, chez vous Rovin, Mochet Rolux, mod. 50 occas. garant. A partir 130.000 fr., crédit, etc... R. S., 30, bd Hellier, Suresnes (Seine).

SPECIALISTE Dresch. Molisse-Motos, 80, bd Sellier, à Suresnes (Seine).

INDIAN 500 cmc. SCOUT — 1.200 cmc. CHIEF
 G. D. A. 741 B — C. A. V. 340

MACHINES DE GRAND LUXE DISPONIBLES

J. FAURIE 8, Av. de St-Ouen, PARIS Téléphone : MAR. 45-07

ACCESSOIRES : Selles biplace, pare-brise américain, pare-chute, etc.
 PIÈCES DÉTACHÉES : Pignons, chaînes, tubes, échap' silencieux, etc.
 ÉCHANGE STANDARD : Moteurs, embellages, cylindres, etc.

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères

Spécialiste BMW

151, Rue Marcadet - PARIS (18^e) — MON: 24-40

LOT OUTILLAGE moto à enlever. Clefs arrache-pignon, pinces, poinçons et pièces diverses B.M.W. (couronnes de pont AR., arbres de boîte, pignons de distribution). Vis. à Boulogne, 94, rue du Point-du-Jour ou s'adr. à Motocycles pour renseignem.

DINA PANHARD impec. 750 cmc. Du Boisbènger à Montguéré par Ernée (Mayenne).

JANTES, chambres, pneus 3x21. Bodin, 7, r. M.-Dubois, Paris-12^e.

ÉCHANGES

AUTOMOTO nf., 2.000 km., 2 CV. culb., mot. A.M.C., 4 tps, comp. équip., fche téles., susp. AR. ctre Rovin ou Simca 5, parf. ét. Klaluzny, 41, rue Latour, Escaut-pont (Nord).

VOITURES

SIMCA, aronde, 10.000 km., grise, parf. ét. Charlatte, 93, r. Y. Le Coz, Versailles. Apr. 19 h. ou sam. et dim.

Royal-Enfield

Agence générale

pour Paris :

ARIS

11, Rue Labie - PARIS (17^e)

Tél. : Étoile 08-66

VENTES

Une **350 GNOME-RHONE** Super mag. toute équipée. Bon état. Px 110.000.

Une **175 D.S. MALTERRE** état neuf. A.M.C. 4 vit. sélect., équipée. Px 150.000. Une **125 TERROT E.P.** équip. Px 150.000.

Une **125 course ARDIE**, parfait état (prêt pour la Médaille). Px 65.000.

MOBYLETES 125 et 175. MOTOCONFORT disponibles.

Robert Kiénd, 73, Quai du Point-du-Jour, Tél. MOLitor 64-02.



Éts **TAILLANDIER**

51, Rue de la Prévoyance - VINCENNES (Seine)

SCOOTER Bernardet 250 cmc., monocyl., noir, impec. ts pts vue, 4.700 km. Px 135.000 fr. Gérard, 7, av. Foch, Chelles (S.-et-M.).

TRIUMPH 350 culb. Vis. sam., dim. mat. Daigle, 98, r. Pasteur, Fontenay-sous-Bois.

TRIUMPH T.100, mod. 48, chaîne, pneus, accus, embrayage neuf. Tél.: Per. 15-33.

ESSAYEZ SUR VOS MOTOS

Les fameux segments

GOETZE

qui augmentent de 50% la durée de vos moteurs et assurent UN MEILLEUR RENDEMENT



LES SEGMENTS GOETZE

sont montés d'origine par les principaux constructeurs de MOTOS d'Europe.

DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS SEGMENTS CORDS

7, Rue des Acacias - PARIS-17^e - GAL. 92-19, 48-85

Vous pouvez gagner

GRATUITEMENT

Une 250 cmc. JONGHI!
(1^{er} PRIX)

UN CYCLOMOTEUR A.G.F.
(2^e PRIX)



N° 19.521

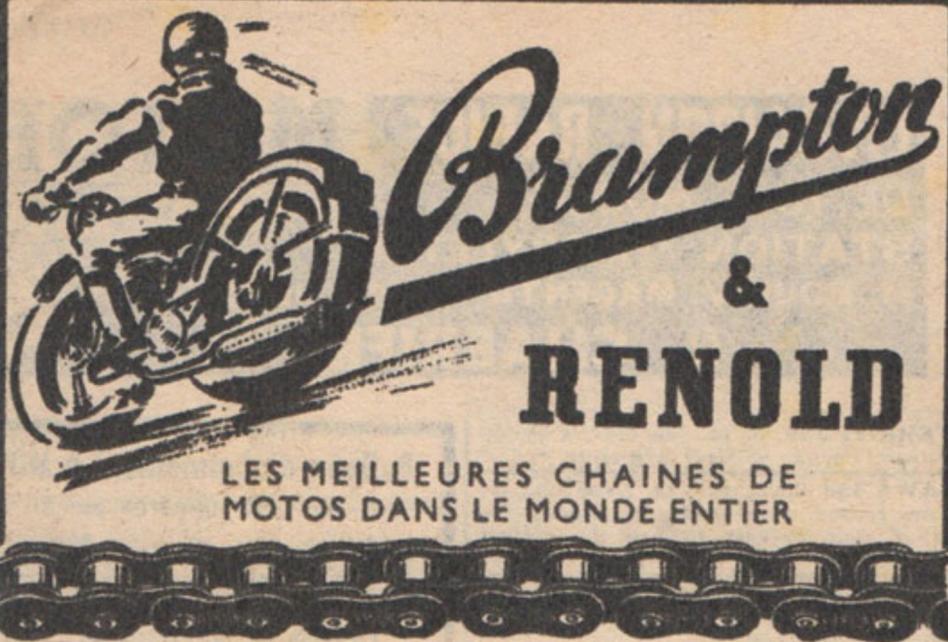
EN PARTICIPANT AU
REFERENDUM-CONCOURS
DE LA
REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE

Règlement dans le numéro de FÉVRIER de la R.T.M.

Dans tous les kiosques, ou, à défaut :
REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE
22, Rue de la Saussière — BOULOGNE (Seine)

Le numéro : 120 frs

MOLitor 29-23, 67-15



LES MEILLEURES CHAINES DE
MOTOS DANS LE MONDE ENTIER

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT



SUSPENSION
RÉGLABLE

SELLES SOUPLES
CAOUTCHOUC
ADAPTABLES

FOURNISSEUR
des grandes marques

MODÈLES DÉPOSÉS

70, Rue des Bienvenues — VILLEURBANNE (Rhône)

Scooter BERNARDET

ESSAIS

CRÉDIT



IMPÉRIAL-GARAGE

Métro : VILLIERS 23, Bd de Courcelles - PARIS-8^e Téléphone : LABorde 77-40

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES, 14, rue Brunel, PARIS-17^e

23 numéros par an (un seul numéro en août)

Un an..... 800 fr. — Six mois..... 450 fr.

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

Payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-carte,
mandat-poste, chèque bancaire

NOM : ADRESSE :

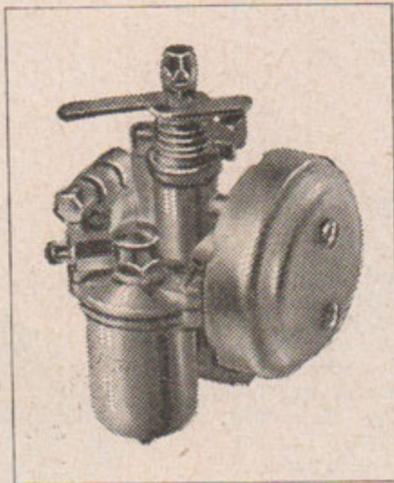
L'abonnement partira du numéro

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

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

Cyclomotoristes !

Si votre machine est équipée d'un moteur VAP demandez à votre motociste de vous faire essayer le nouveau Carburateur



GURTNER C. 12 Spécial
 Vous en serez enchanté. Départ instantané, reprises excellentes et consommation réduite,
1 litre 5 aux 100 km.

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC



VENTE EN GROS:

Étab^{ts} GENO, 6, Faub. Saint-Honoré

B. M. W.

Fournisseur de l'armée d'occupation en Allemagne

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIÈRES
 à 300 mètres de la gare Tél. : GRE. 17-93

Après leurs succès dans le

CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE 1951

les MOTOS

GUILLER-A.M.C.

trionphent dans le

CIRCUIT MOTOCYCLISTE DU SUD-OUEST

13 Mai 1951 — 3 étapes — 1.344 kms

Catégorie 175 cmc.

1^{ers} ex æquo VALEYRE
 BONNIN

ST-ÉTIENNE-PARIS-ST-ÉTIENNE 1951

1.150 kms

1^{er} ex æquo VALEYRE

PARIS-NICE 1951

914 kms

1^{ers} ex æquo VALEYRE
 MOREL

Chânes YELLOW - Pneus DUNLOP - Volant S. A. F. I.

GUILLER Frères, Constructeurs
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert
 COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
 toujours
 étanches

MOTOCYCLISTES

LE PATAUGAS

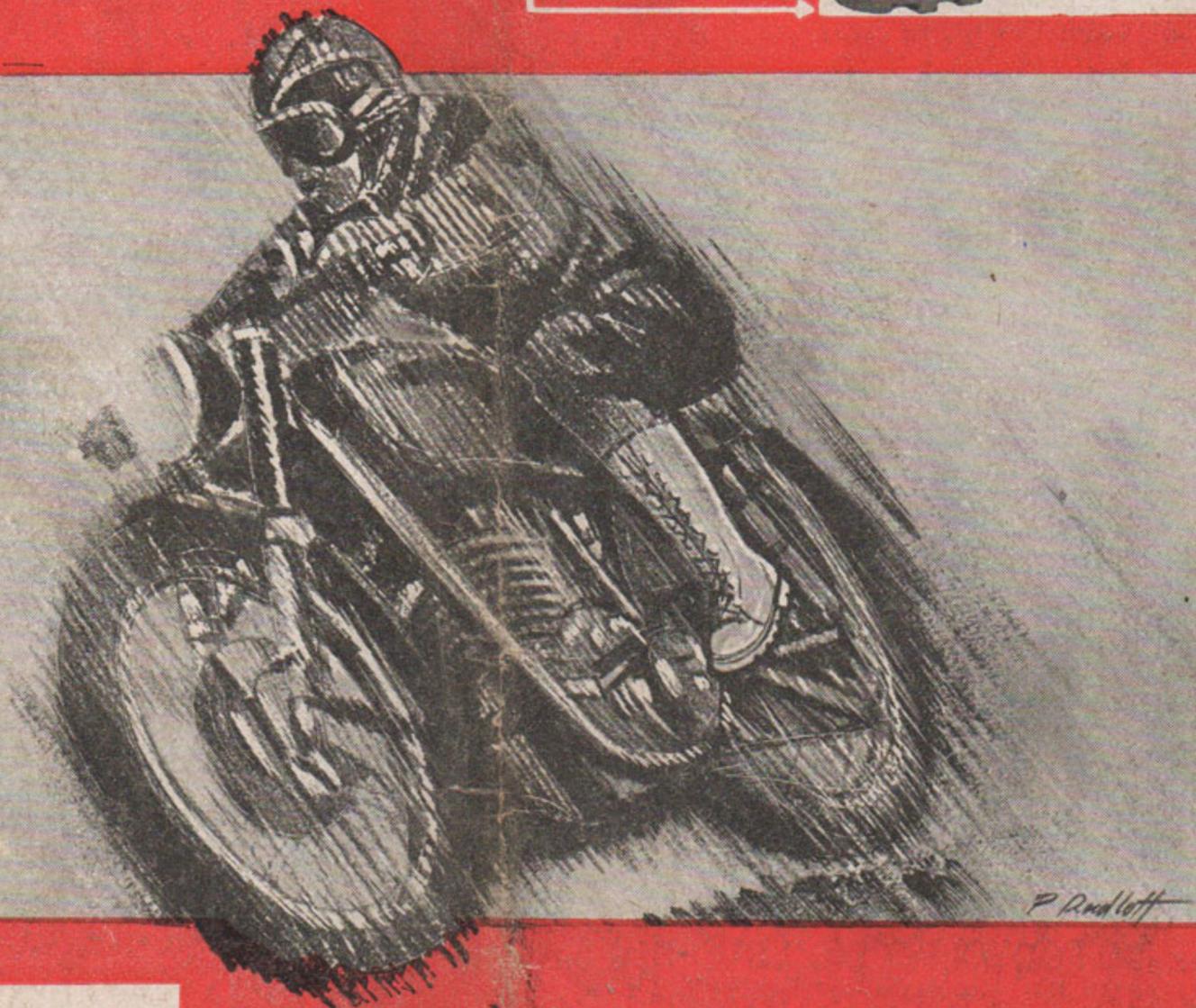
fabrique pour vous

2 demi-bottes en cuir
spécialement conçues pour

LA MOTO (Modèles déposés)
Brevetés S.G.D.G.

Type PARATROOP

Quartier avant et soufflet d'un seul morceau ne laissant pas entrer l'eau. Lacets cuir, veau huilé, semelle caoutchouc remontante. Première isotherme en tresse de coton, ni chaude en été, ni froide en hiver.



Type TEXAS

Mêmes matières que le Paratroop, mais sans lacage.
Se chausse instantanément.

USINES PATAUGAS MAULÉON - SOULE
(BASSES-PYRÉNÉES)

DÉPOSITAIRE EN GROS POUR LA RÉGION PARISIENNE

M. SCHMID

55, RUE DE CHATEAUDUN
PARIS-9^e - Tél. TRInité 82-00

EN VENTE dans les bons
Magasins de Chaussures
et d'articles de Sport

Si vous ne le trouvez pas, écrivez-nous, nous vous indiquerons notre Concessionnaire le plus proche.