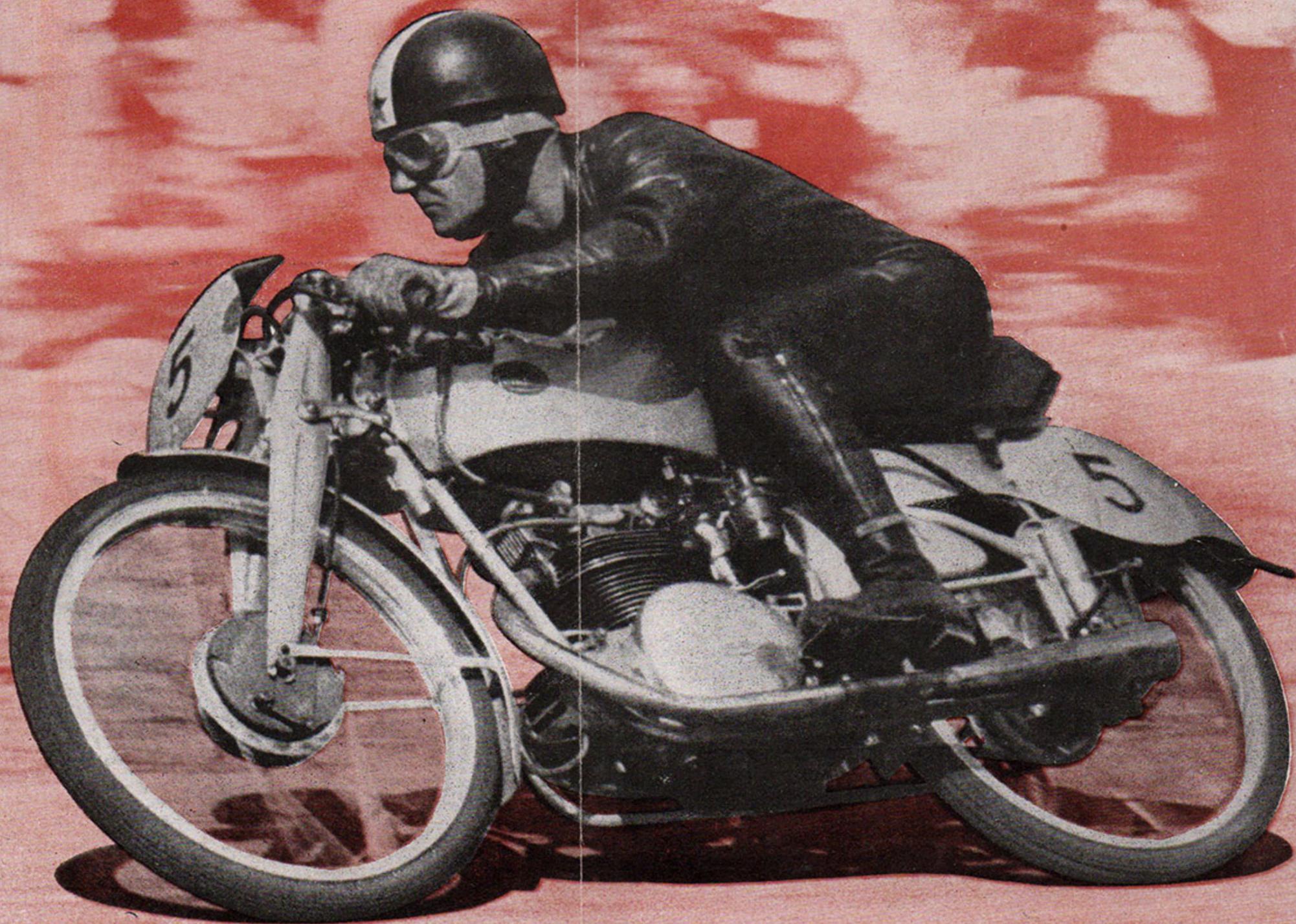


MOTOCYCLES

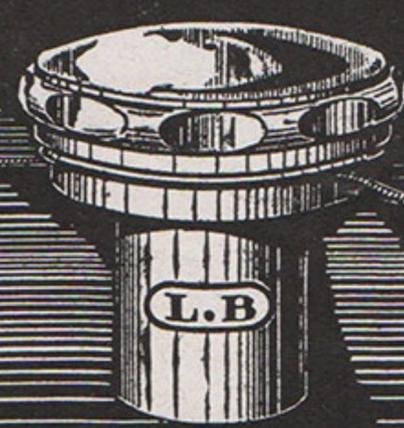
DIRECTEUR : MAX ENDERS

ÉDITIONS LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e



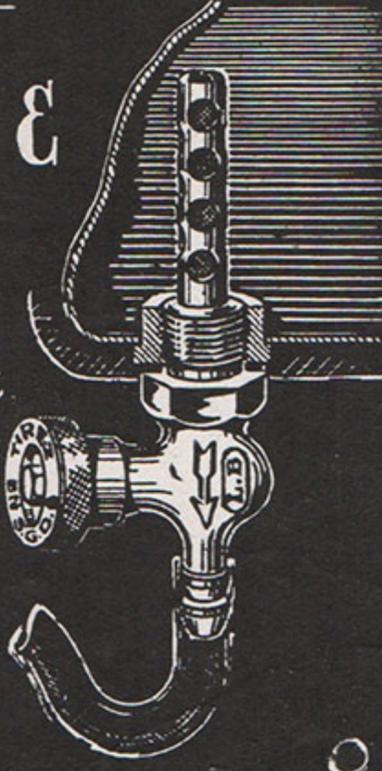
40^{F.}



BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**
28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



SÉCURITÉ



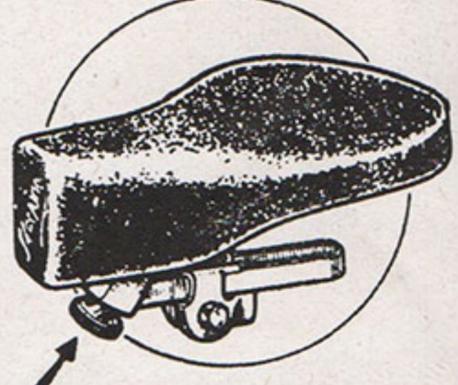
**L'AVERTISSEUR
ROTATIF E. M.**
pour Cycles
et Cyclomoteurs

Deux articles de qualité fabriqués par la
Société GAMA
Rue J.-B. Bru, à CUSSET (Allier)

CONFORT

LA SELLE "Sleeping"

A DESSUS
EXTRA-SOUPLE
et
A SUSPENSION
RÉGLABLE



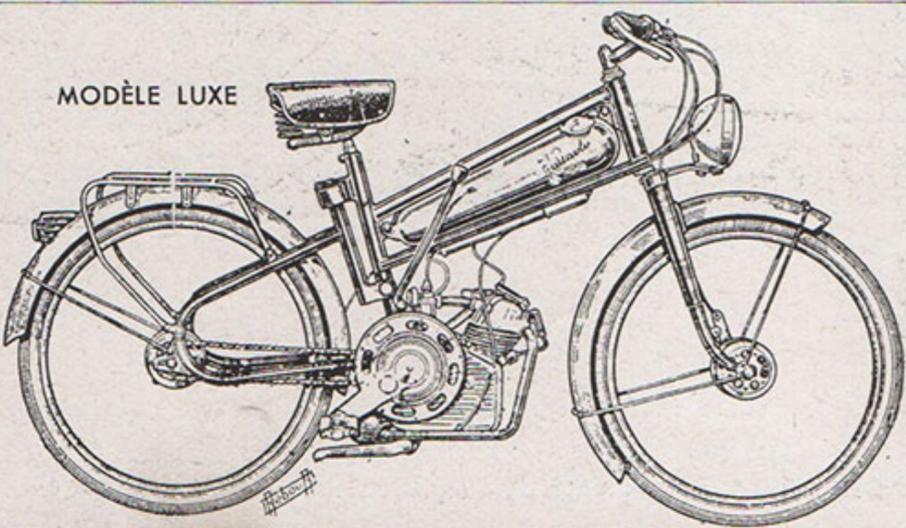

Toutes les applications
du
"CUCCIULO"

8 modèles de
CYCLOMOTEURS
(à suspension AV. et AR.)
TANDEM
VÉLOMOTEUR-PORTEUR
TRIPORTEUR LÉGER
SCOOTER

*La qualité artisanale
à la puissance industrielle*

7, Avenue Peronnet, PUTEAUX (Seine) - LON. 23-43

MODÈLE LUXE



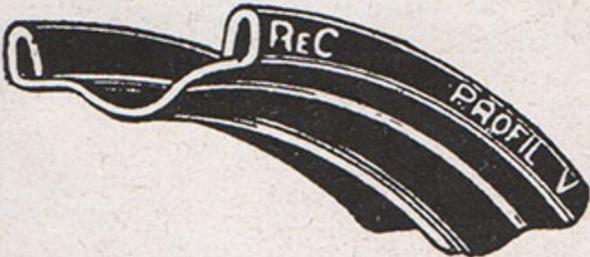
Ets REINHARD & CHAPUISET
207, Avenue Pasteur, BAGNOLET (Seine)

TOUS LES GARDE-BOUE
VÉLOMOTEURS - MOTOS
VÉLOS et CYCLOMOTEURS

LARGEURS :

VÉLOMOTEURS	CYCLOMOTEURS	VÉLOS
93	70	45
100	80	52
120	85	58
130		62
140		65
150		
160		

TOUTES LES JANTES
Vélocycleurs et Motos
Jantes Scooters

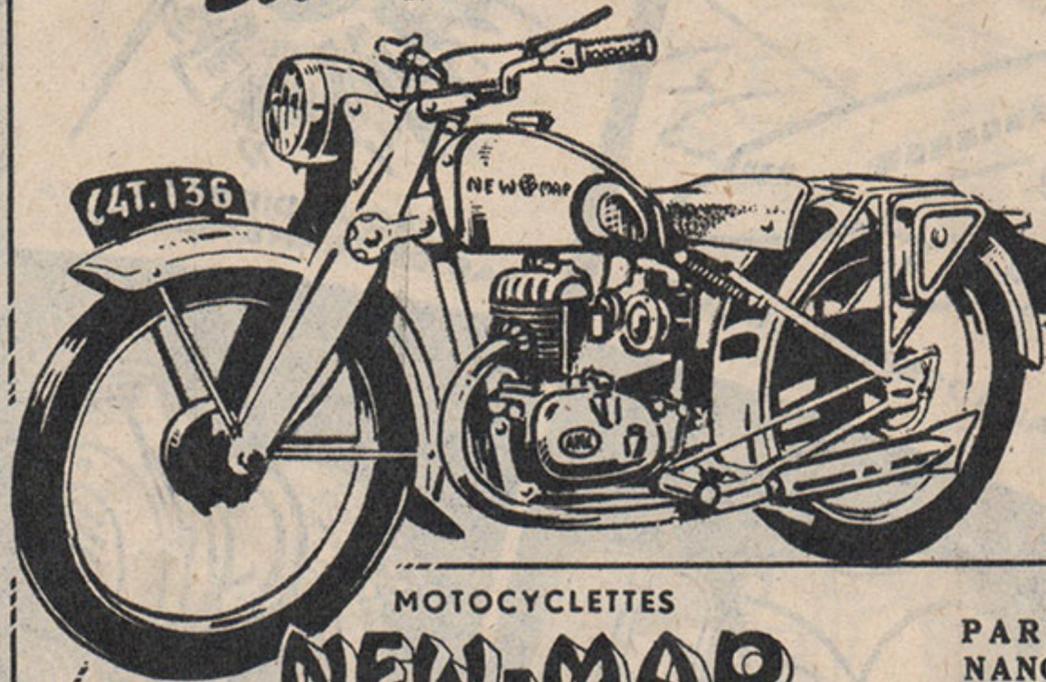



JANTES
à Tringles
et à Talons

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

NEW-MAP

donne l'exemple...



... et poursuit sa politique en conciliant deux opposés:

PRIX IMBATTABLES
et QUALITÉ TOTALE

avec la
C4T.136

Bloc-moteur A. M. C.
3 vitesses - 4 Temps
A CULBUTEURS

le plus éprouvé "culbuté"
du marché Français

en 125 cmc **119.500 frs**

*et bien-entendu, le fini
NEW-MAP: email Anglais
et chromes qui tiennent!*

MOTOCYCLETES

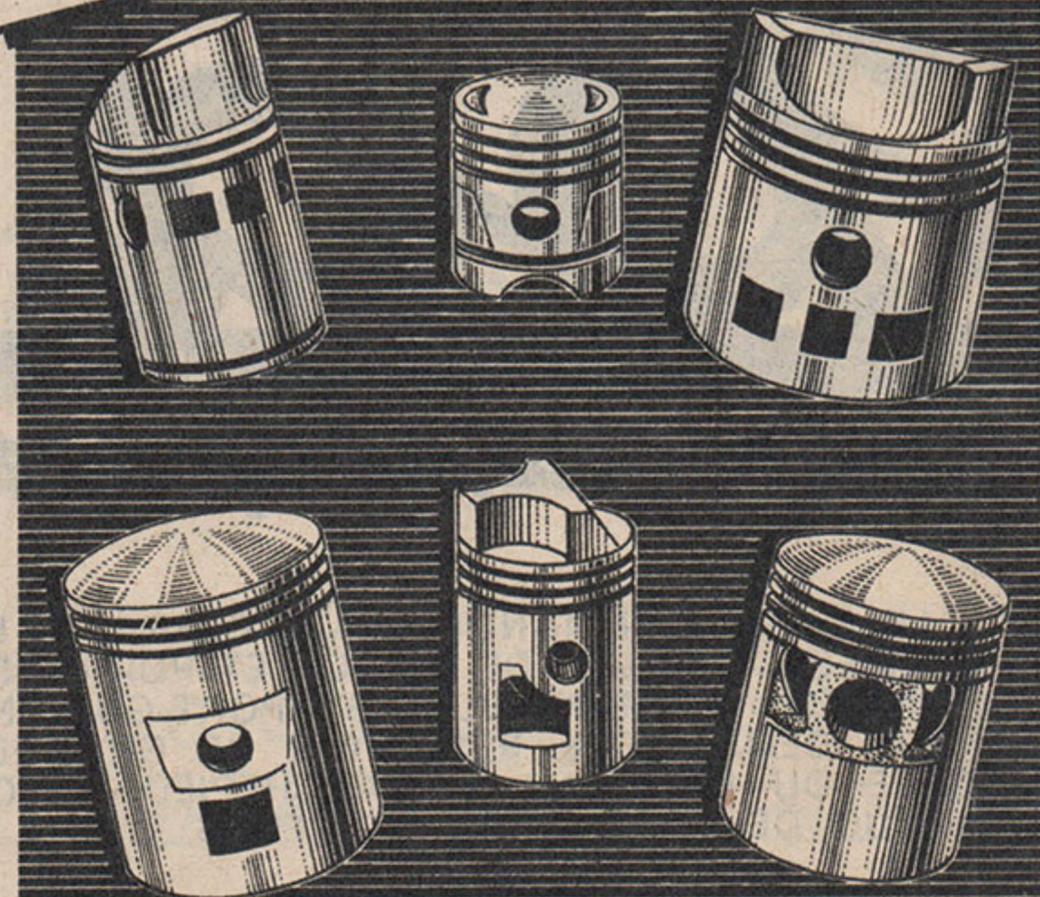
NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold-Lallement
TOURCOING : M. DEGRYSE, 13, pl. de la République
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne

TOUS LES PISTONS

présentent..



UN NOUVEAU MÉTAL



FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE

Ce métal à haute teneur en silicium donne les meilleurs résultats et est absolument garanti contre les risques de serrage malgré la faible tolérance d'usinage donnée pour la dilatation.

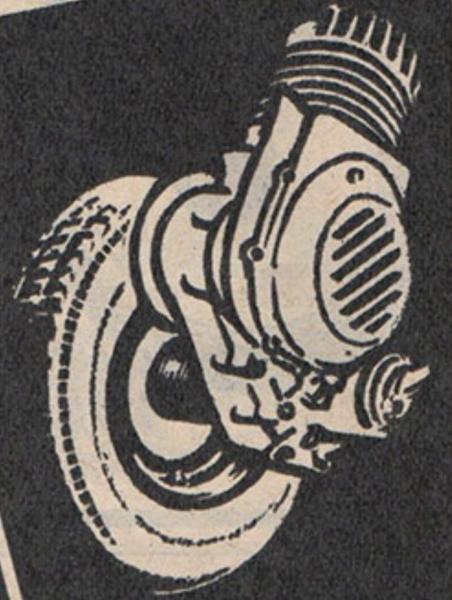
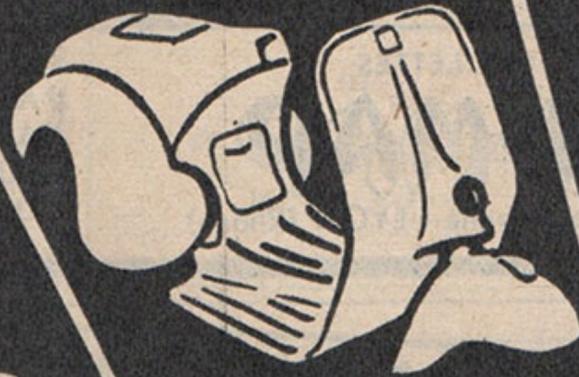
*
AGENTS DÉPOSITAIRES
DANS TOUTES LES VILLES

H. GOËTZ 40, RUE CASTAGNARY
PARIS XV° - TÉL. LECOURBE 44-40

TECHNIQUE

comparaisons

Quelques

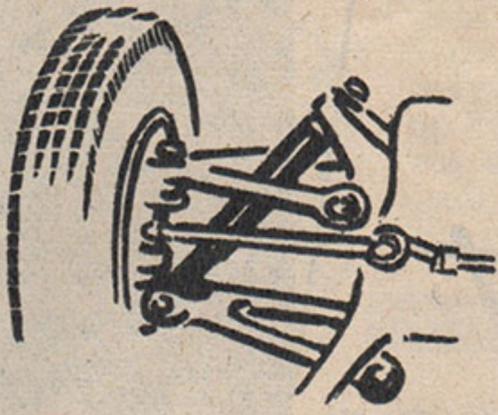


Compo

confirmant cette technique, comporte

GUIDON NOUVEAU MODÈLE, CABLES DE COMMANDE (GAZ, DÉBRAYAGE ET FREIN AV) PASSANT A L'INTÉRIEUR DU TUBE DE GUIDON ET POIGNÉES MODIFIÉES • PHARE NOUVEAU MODÈLE, FORMANT BLOC SUPPORT-GUIDON AVEC COMPTEUR ENCASTRÉ SUR DEMANDE • RÉSERVOIR DE GRANDE CAPACITÉ • PUISSANCE ACCRUE DU FREIN AR • MARCHEPIED AVEC BAGUETTES CAOUTCHOUC DE PROTECTION MODIFIÉES

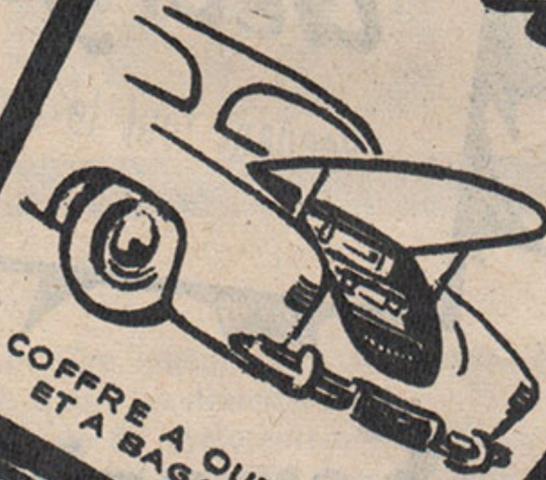
suggestives MODERNE & *édifiantes*



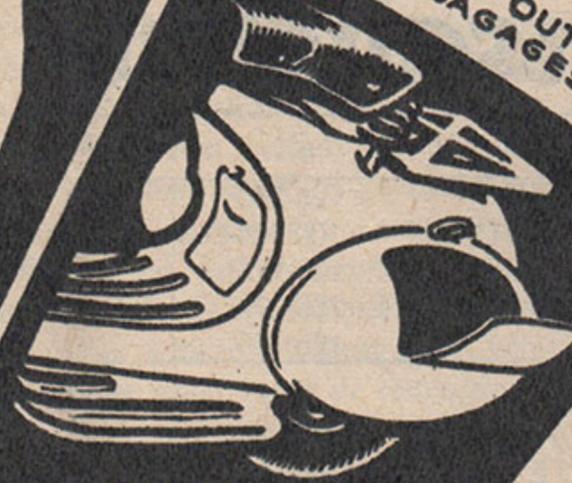
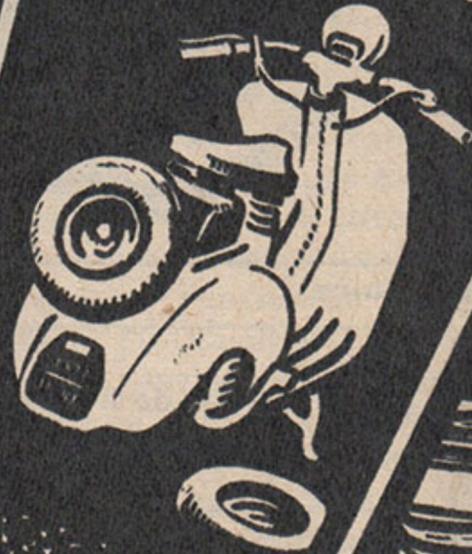
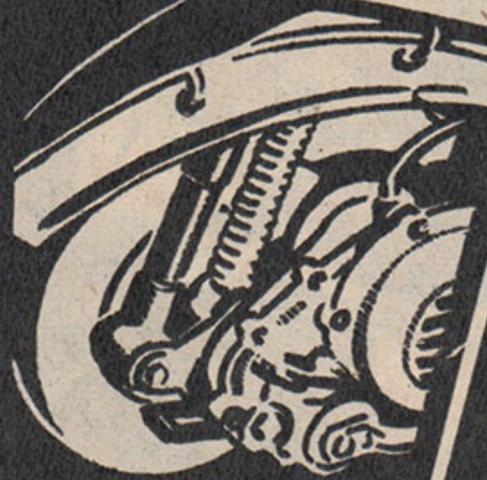
AMORTISSEURS HYDRAU-
LIQUES DOUBLE EFFET



ROUES INTERCHANGEABLES
ET DE SECOURS



COFFRE A OUTILS
ET A BAGAGES



modèle 1953

de nouveaux & précieux agencements

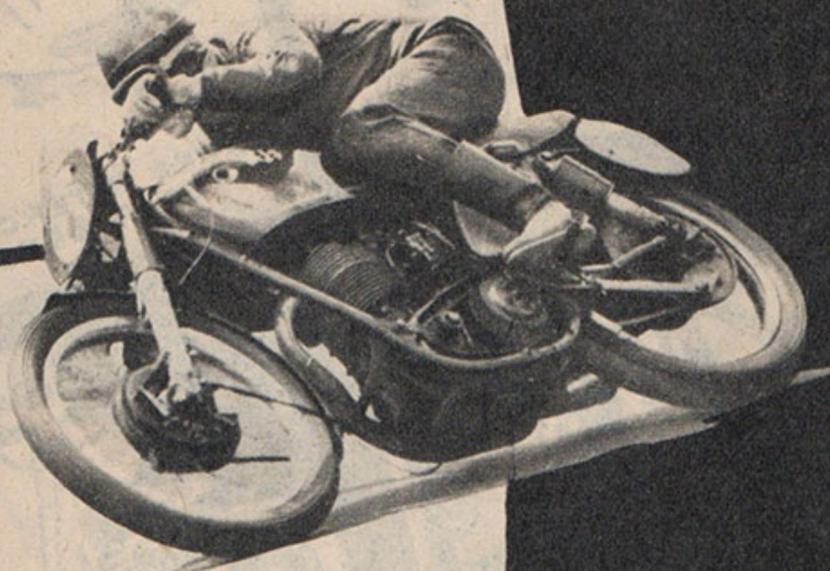
AU COMPTANT	A CRÉDIT	6 MOIS	9 MOIS	12 MOIS	15 MOIS
138 610 fr. TOUTES TAXES COMPRISES	A LA COMMANDE	30 000	30 000	30 000	30 000
	A LA LIVRAISON	44 000	29 000	25 000	18 000
	VERSEMENT MENSUEL	12 000	10 000	8 000	7 000

USINE DE FOURCHAMBAULT (NIÈVRE)



Les cadeaux du nouvel an de Georges Monneret

Pendant tout le mois de Janvier



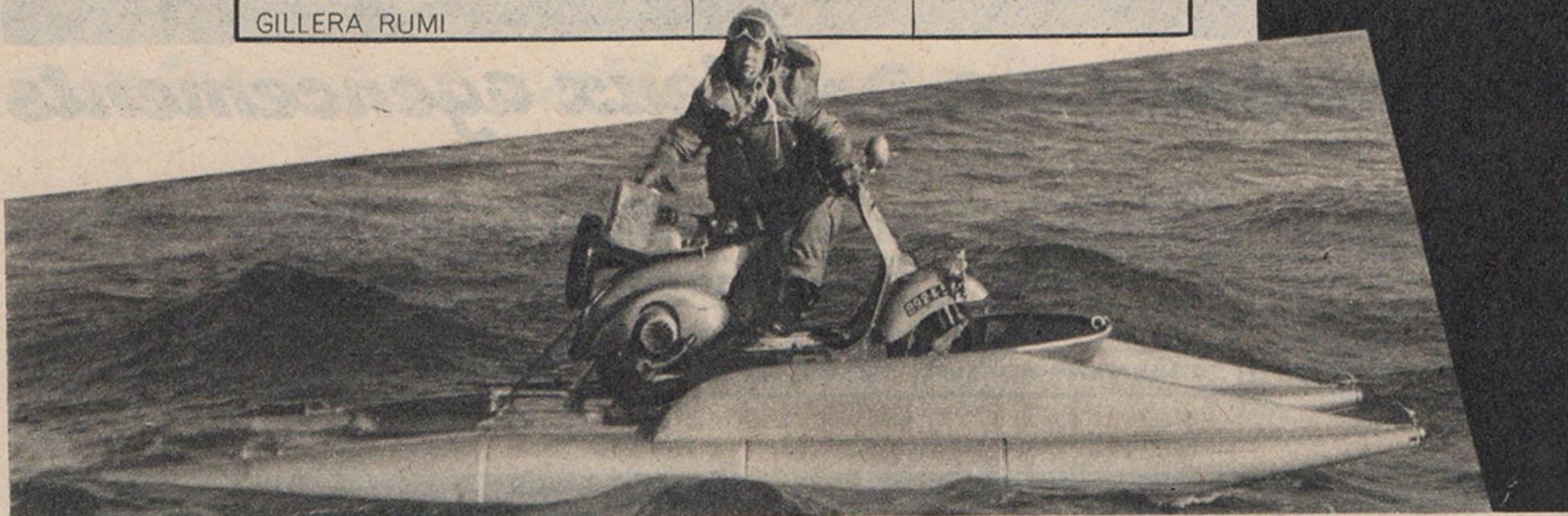
Sensationnel

SCOOTER ARDENT :		25.000 francs	
RENÉ GILLET :	125-250	10.000 francs de rabais en accessoires	Délai de livraison immédiat
MONNET-GOYON :	100-125-200		
PEUGEOT-GRIFFON :	125-175		
SPÉCIALE-MONNERET :	125-175		
GUILLER :	125-175		
SCOOTER VESPA :		5.000 francs	Délai de livraison immédiat
MOTOBECANE :	125-175	de rabais	
MOBYLETTE :	125-175	en accessoires	

Innovation

TOUTES MACHINES ACHETÉES CHEZ GEORGES MONNERET, SERONT GARANTIES UN AN

PUCH	150-200	Délai de livraison immédiat
A. J. S.	350-500	
GILLERA RUMI		





UN BEL
INSTANTANÉ
DE C. UBBIALI
SUR MONDIAL
(Photo Wörner)

A U S O M M A I R E :

- | | |
|---------------------------|---|
| ★ Echos..... 7 | ★ 30 journées au pays de Don Quichotte.. 20 |
| ★ Salon de Milan..... 10 | ★ Vu pour vous..... 25 |
| ★ Salon de Londres.... 12 | ★ Sport et Clubs..... 29 |
| ★ La Norton « Manx » . 14 | |

6^e ANNÉE

N° 90

1^{er} JANVIER 1953

MOTOCYCLES

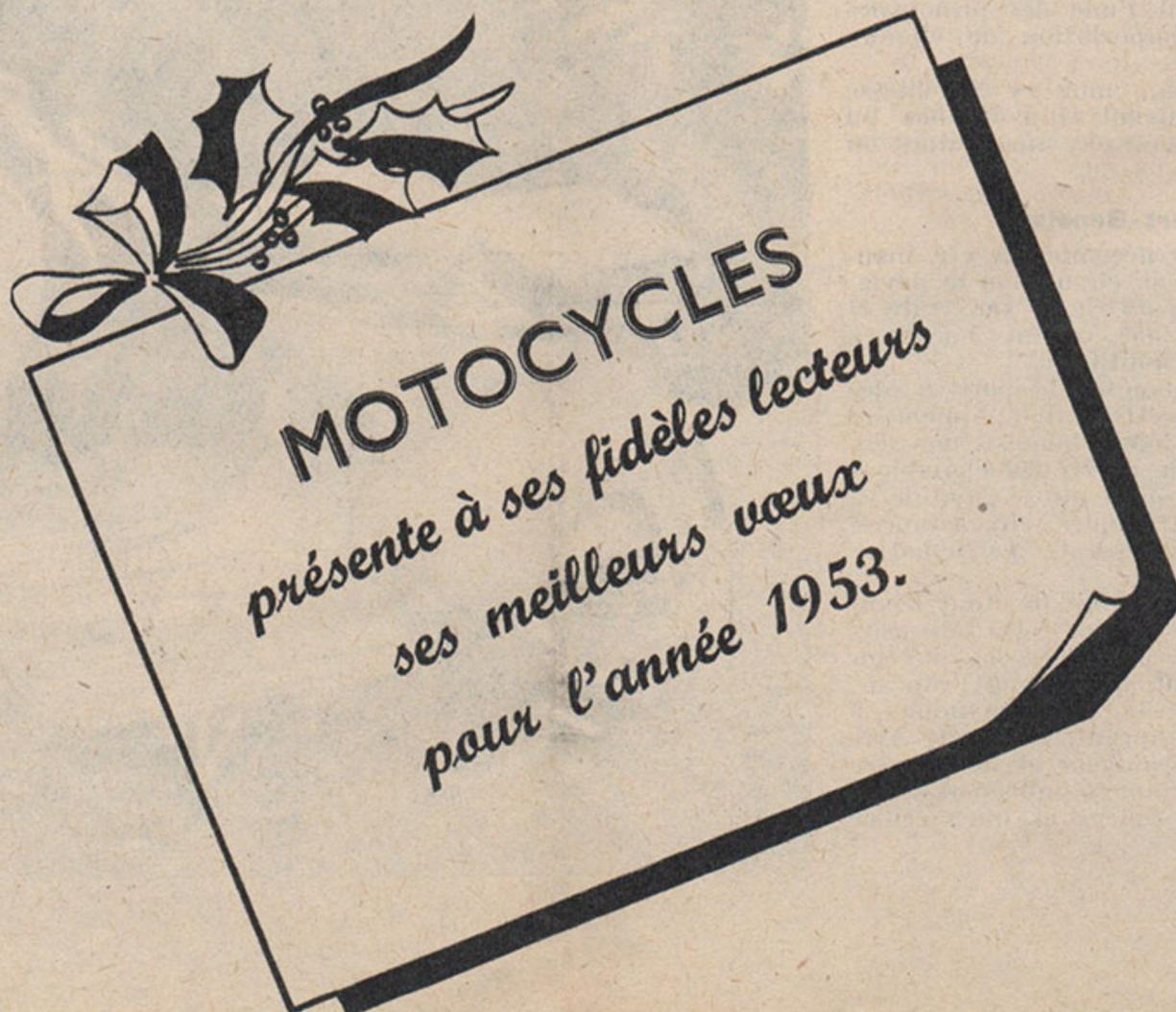
ÉDITIONS LAJEUNESSE ★ 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05.50 ★ DIRECTEUR : MAX ENDERS

**Que nous
réserve
1953 ?**

1952 qui vient de finir dans une atmosphère quelque peu brumeuse, n'en a pas moins été pour le motocyclisme français une année vraiment active :

Record de production largement battu, vogue du cyclomoteur accentuée, plein essor du scooter, apparition de motos légères et de quelques bicylindres 2 et 4 temps, combativité des marques qui ont affronté la compétition et brillantes victoires de certaines d'entre elles; nouveaux records à l'actif de nos champions nationaux, grands raids ayant fait valoir à l'étranger l'endurance de nos petites cylindrées, tous ces efforts et ses résultats sont d'autant plus méritoires que, commercialement parlant la saison n'a pas été éblouissante et que la gêne générale ne nous a pas épargnés; si cette situation se prolonge on se demande ce qu'il en adviendra : Maintien des prix et amélioration de la qualité, lutte des prix et retour à la médiocrité? Le problème se compliquera, si, comme on le chuchote, plusieurs marques étrangères, trop freinées à leur gré dans leurs importations, décident de fabriquer chez nous ceux de leurs modèles que nous apprécions le plus. En somme, 1953 promet d'être, à son tour, assez mouvementé.

Max Enders



Visite à Beaulieu.

Les directeurs de *Motocycles*, *Moto-Revue* et *Revue technique motocycliste* (ordre alphabétique), ont été aimablement conviés à visiter les usines Peugeot-Motos de Beaulieu, Mandeuze et Saint-Louis. Pendant deux jours, ils ont pu évoluer dans tous les services, laboratoires, bureaux d'études et ateliers.

Peugeot est, au su de tous, une puissante organisation; mais ce qui frappe surtout à la suite de cette tournée, véritable ent d'inspection, c'est la volonté bien arrêtée des dirigeants de rechercher et d'utiliser tous les moyens pour s'approcher, autant que faire se peut, de la perfection. Les laboratoires d'essais et de contrôle, le « Service-clients » en fournissent la preuve.

La copieuse documentation, recueillie sur place, nécessite un certain travail pour être condensée à la fois avec la clarté et la brièveté que nous imposent la diversité de nos lecteurs et la place dont nous disposons pour mettre en lumière l'indiscutable effort d'une grande marque nationale.

Silencieux et rendement.

La conférence que le spécialiste du silencieux M. Wilman a faite à la Société des Ingénieurs de l'Automobile insiste une nouvelle fois sur le fait que le silencieux, pour mériter son nom et être efficace, doit faire l'objet d'une étude sérieuse, pour chaque type de moteur, en collaboration avec le constructeur.

En effet, le rendement d'un silencieux approprié à un moteur déterminé peut varier suivant la longueur du tuyau, la vitesse de rotation et, dans le cas des 2 temps, la hauteur de la lumière d'échappement.

A lui seul, le mauvais choix de la longueur du tuyau d'échappement peut entraîner une perte de puissance pouvant atteindre 20 %.

Chaînes d'importation.

Notre ami Bachorek, qui s'illustra au Bol d'Or 52, vient de créer une société, l'Export-Corporation, 42, rue Jean-Jaurès à Levallois, dont l'une des principales activités est l'importation de chaînes pour motos.

D'ores et déjà, coureurs de vitesse ou de cross peuvent trouver chez lui des chaînes de marque, américaines ou allemandes.

L'avenue Robert-Benoist.

Le samedi 29 décembre a été inaugurée et livrée à la circulation la déviation de la route d'Orléans qui évite la traversée de Linas, avant l'accès à l'autodrome de Montlhéry.

C'est une généreuse et sportive idée qui a fait dédier cette route à la mémoire de notre grand Robert Benoist, non seulement champion parmi les champions de l'automobile, mais qui a payé de sa vie, dans de tragiques circonstances, son active et incessante participation à la Résistance.

Nous nous associons de tout cœur à la municipalité de Linas et à tous ceux qui ont tenu à perpétuer le souvenir d'un grand sportif, d'un grand Français, d'un Homme enfin, et demandons à tous ceux qui emprunteront cette avenue, d'avoir un souvenir et une pensée pour celui qui a si magnifiquement donné l'exemple de la valeur et du sacrifice librement consenti.

Collot, recordman de la consommation.

C'est plutôt de la dégustation qu'on devrait dire; c'est son ami Charles Crouzet, un autre sportif qui peut s'honorer d'un palmarès éloquent, c'est Charles Crouzet qui nous fait part d'une performance de Collot. Bien que n'étant pas homologuée par la F.F.M. elle mérite mention.

Collot, comme Crouzet, sont sous la dépendance des grands crus de Bourgogne et plus spécialement de l'Hospice de Beaune. A ce titre, ils ont pris le départ pour une « descente de caves » carburée au Pommard, Volnay, Meursault et autres « vins » ignorant la perlitite... et pour cause.

D'après Crouzet, Collot a fait merveille en appréciant en connaisseur, l'indice d'octane de chaque grand cru. (Les vignerons vont être outrés d'une aussi blasphématoire comparaison).

Sa belle tenue, en la circonstance, lui a valu, paraît-il, la sympathie même des gendarmes... Même pas une petite contredanse pour tapage nocturne.

Et Crouzet insiste sur le fait qu'une fois n'est pas coutume, qu'une petite entorse au régime du sportif ne fait pas de mal et que si Collot a passé la ligne d'arrivée rec-ti-li-gne-ment et sans zigzags, il n'en a que plus de mérite.

Mathieu ?

Mathieu qui a eu cette année une série de poisses, malgré sa classe indiscutable et ses qualités de metteur au point n'est pas, pour autant, dégonflé.

Il prépare posément et sans appréhension sa prochaine saison.

Nous le verrons peut-être tenter sa chance avec le 250 cmc. A.M.C. qui nous a été révélé au dernier Salon.

Ses efforts persévérants valent d'être suivis; nous lui souhaitons sincèrement les succès qu'il mérite.

Fourches oscillantes ou à glissières?

Les suspensions arrière à bras oscillants ou à glissières défendent les uns et les autres leur point de vue. Celles à glissières ont fait leur apparition chez nous bien avant 1939. Georges Monneret pilotait alors, dans certaines épreuves une Monet-Goyon ou Kœhler-Escoffier avec roue arrière suspendue sur glissières télescopiques; ce modèle a d'ailleurs été, à l'époque, commercialisé.

Par contre c'est dès l'après-guerre que New-Map a offert à la clientèle une gamme de vélomoteurs et motos légères avec suspension arrière par bras oscillant, avec réglage suivant le poids transporté. On constate que, depuis lors, ces deux formules ont fait école.

Bal Vespa.

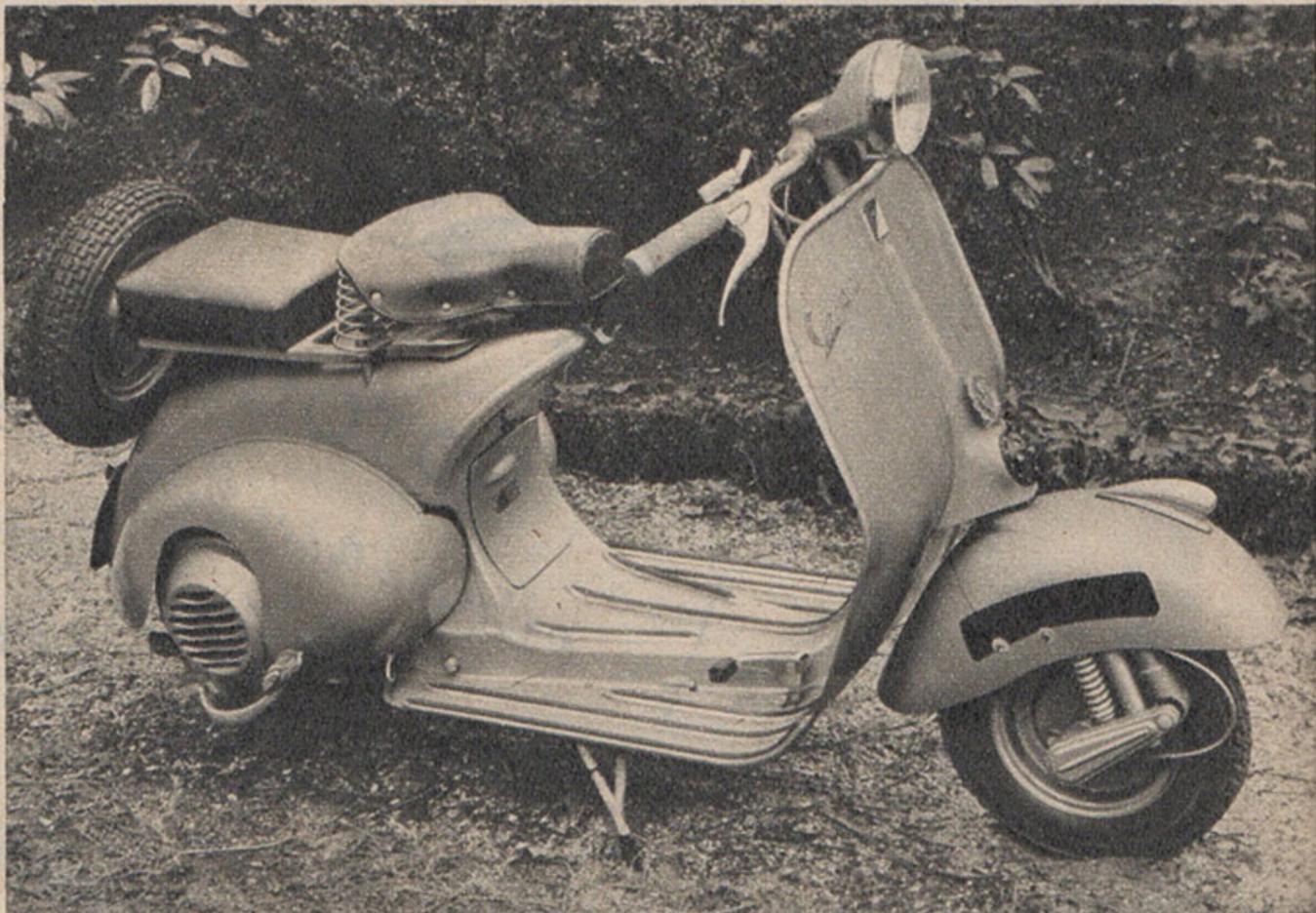
Une grande soirée Vespa, bal et attractions, a été organisée à Paris le 27 décembre par le Vespa-Club de Paris-Ile-de-France.

Il réunissait les membres du club, leurs invités et de nombreuses personnalités dans la salle des Ambassadeurs.

De nombreux artistes étaient inscrits au programme. Fête et bal durèrent jusqu'à l'aube.

En raison des circonstances atmosphériques, il ne nous a pas été possible de réaliser dans les délais voulus l'essai du 125 New-Map L. K.-126. Ce compte rendu se trouve donc reporté au prochain numéro. Nous nous excusons auprès de nos lecteurs et, pour leur faire oublier les vicissitudes de la météo, leur offrons une petite évocation photographique vers la brûlante Espagne.

La Vespa 53, comporte, en autres modifications, un phare capoté et un nouveau réservoir de 7 litres.

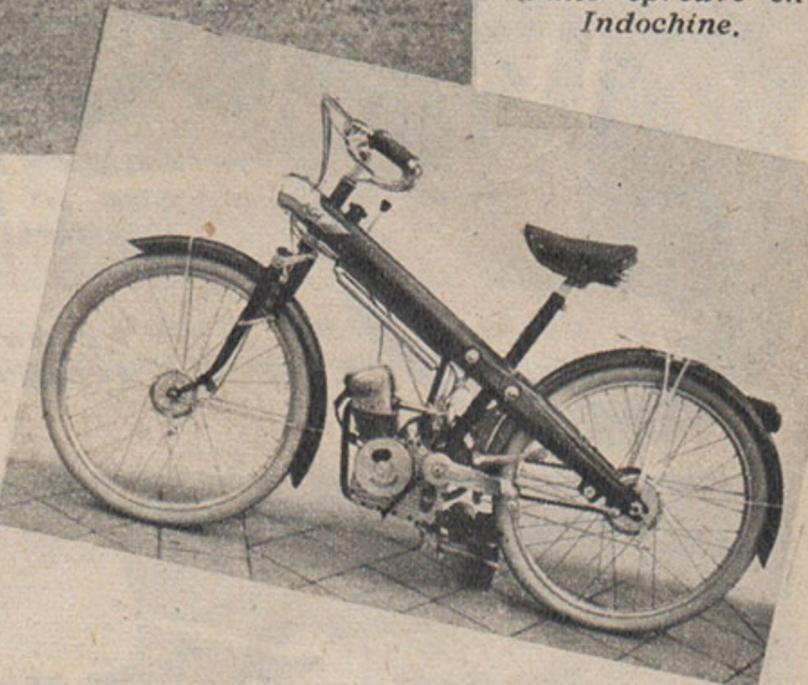
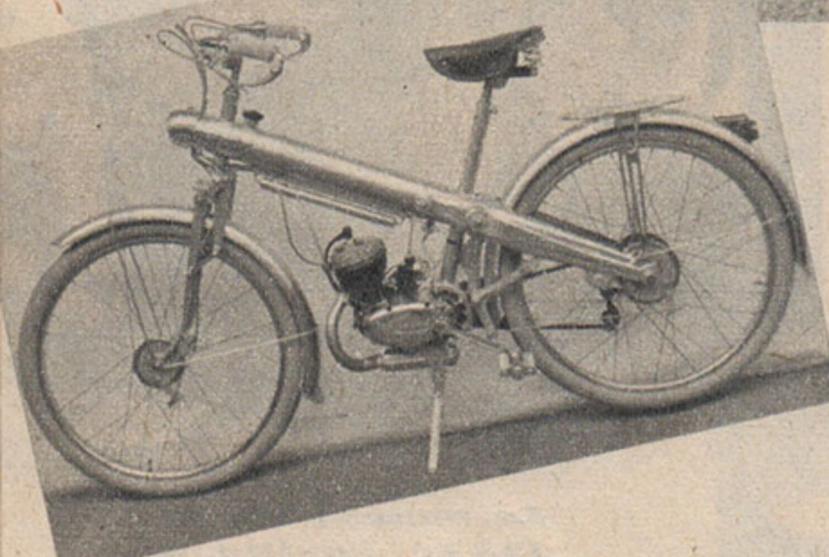




L'équipe A.G.F., entourée de ses supporters, lors d'une épreuve en Indochine.

Le cyclomoteur A.G.F., moteur Le Poulain 85 cmc.

LES CYCLOMOTEURS A.G.F.



Le cyclomoteur A.G.F. - Cucciolo.

LES cyclomoteurs A.G.F. se caractérisent par un cadre original, constitué par une poutre centrale formant réservoir et une fourche arrière en alliage léger à haute résistance, boulonnée sur le tube-poutre. Tous les raccords sont soudo-brasés.

Les roues sont équipées de pneus ballons de 60x050, avec jantes chromées, freins à tambour et rayonnage renforcé.

Le réservoir contient 2 l. 5 et la position de l'orifice de remplissage, près de la tête de fourche, évite toute souillure au conducteur.

Le guidon est du type semi-relevé, avec des poignées de freins inversées. Une poignée tournante commande les gaz et un levier classique l'embrayage. Selle type cyclomoteur, porte-bagages et béquille centrale.

Deux modèles sont prévus : l'un équipé du 50 cmc. Poulain 2 temps, l'autre du 50 cmc. Cucciolo 4 temps à soupapes en tête.

Il en existe un troisième en voie d'étude, utilisant le nouveau Poulain 85 cmc.

Les moteurs sont fixés en porte-à-faux.

Le modèle avec l'ensemble le Poulain reçoit une fourche tandem, tandis que le modèle Cucciolo possède une fourche à parallélogramme « Souple », et peut également être équipé d'un frein AR. à rétropédalage, commandé par la manivelle gauche, ou d'une commande par pédale au talon.

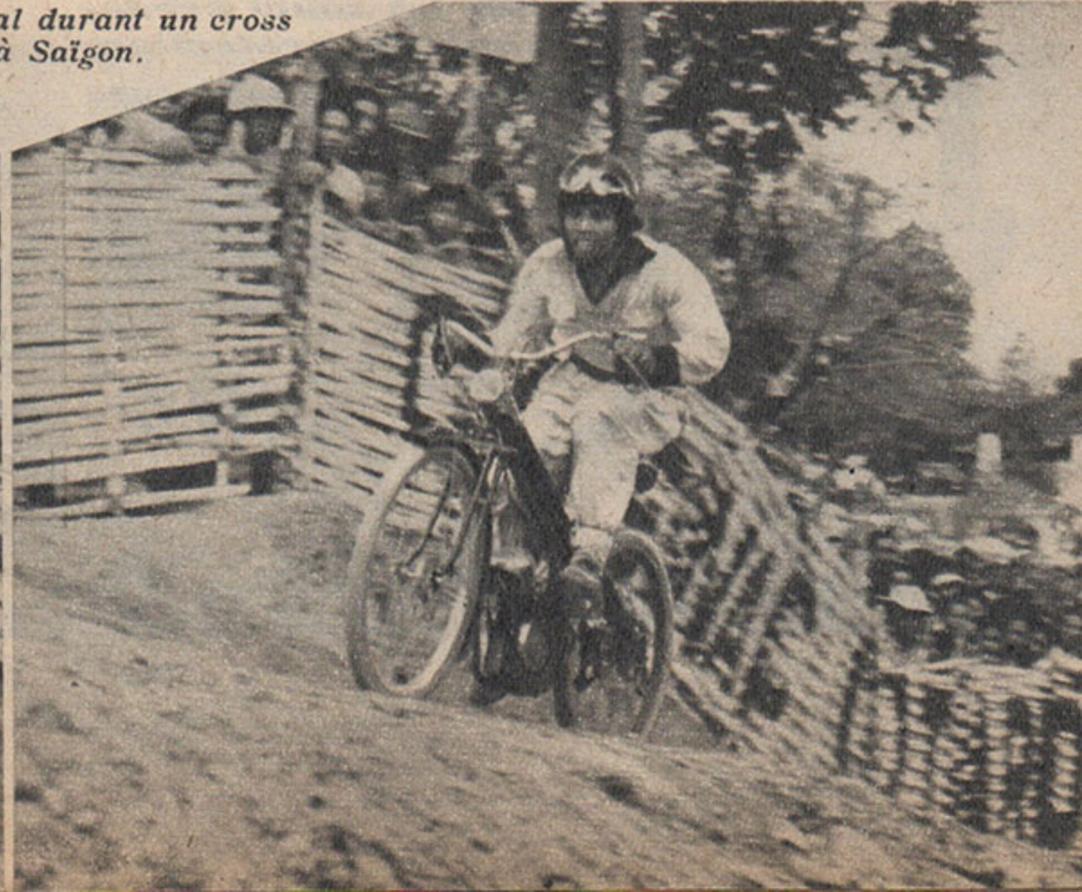
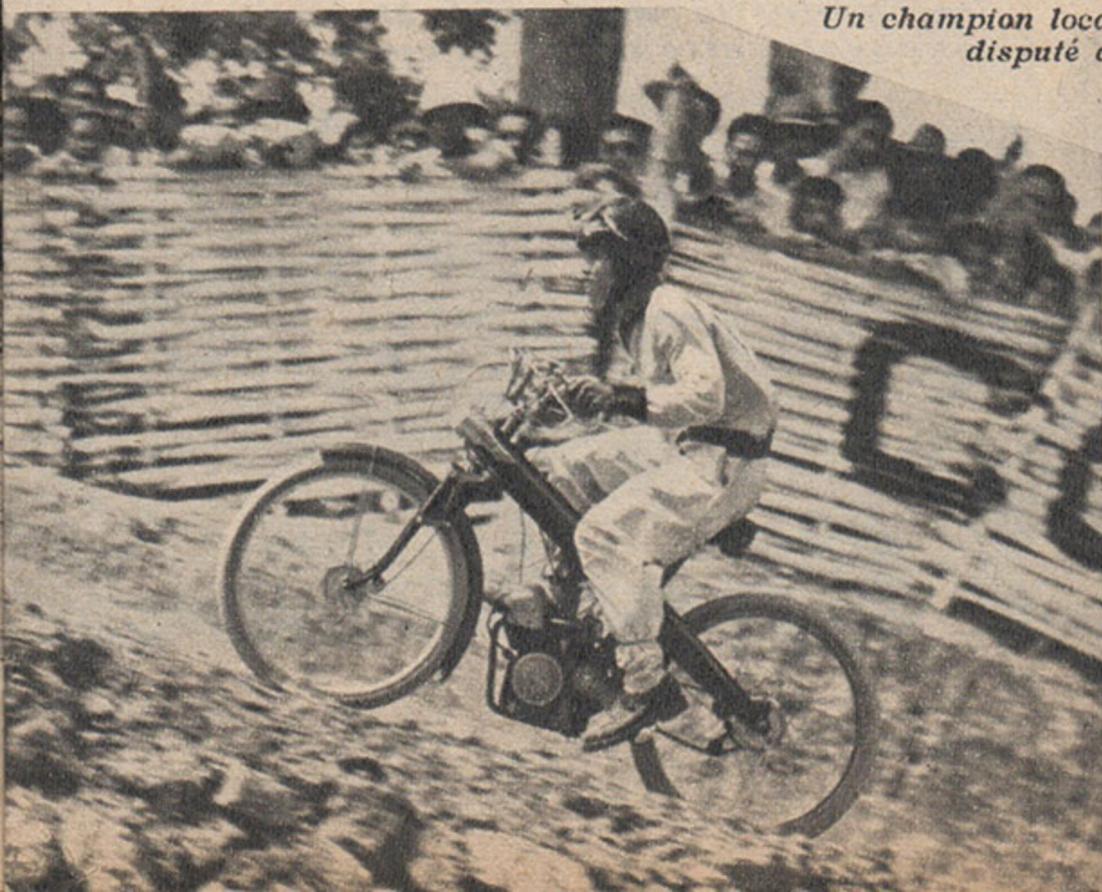
Les performances sont celles de tout cyclomoteur équipé de l'un ou l'autre de ces moteurs, le Cucciolo étant plus rapide et grim pant mieux.

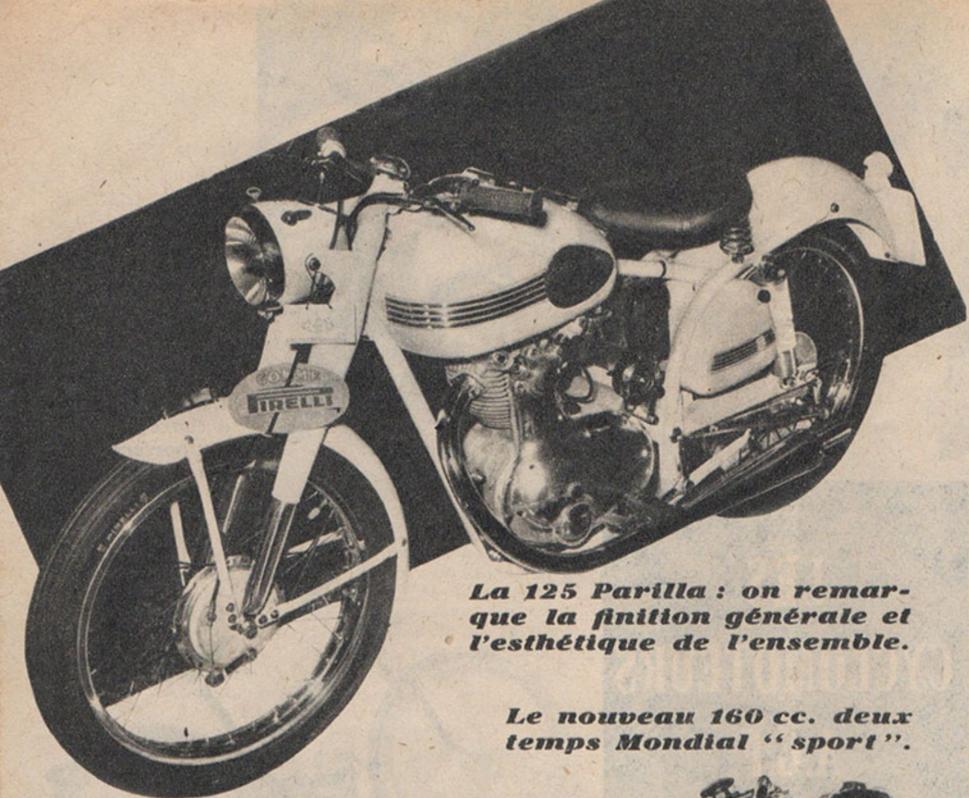
La vitesse maximum du modèle Le Poulain oscille entre 40 et 45 km.-h. et celle du Cucciolo entre 50 et 55 km.-h., et leur capacité en côte est honorable.

L'avantage de ces cyclomoteurs réside dans la chaîne de transmission unique, qui permet, sur le Poulain, l'adaptation d'un dérailleur 3 vitesses. La finition est excellente.

L'A.G.F. Cucciolo a trouvé en Indochine une utilisation sportive assez pittoresque, ainsi que nous le montrent les photos qui suivent.

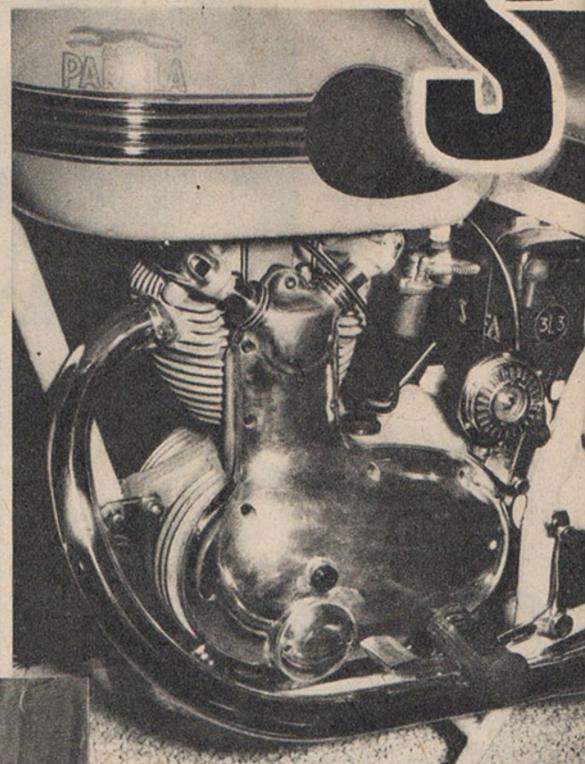
Un champion local durant un cross disputé à Saïgon.





La 125 Parilla : on remarque la finition générale et l'esthétique de l'ensemble.

Le nouveau 160 cc. deux temps Mondial "sport".



Le moteur de la 125 cc. Parilla, à distribution sur-élevée.

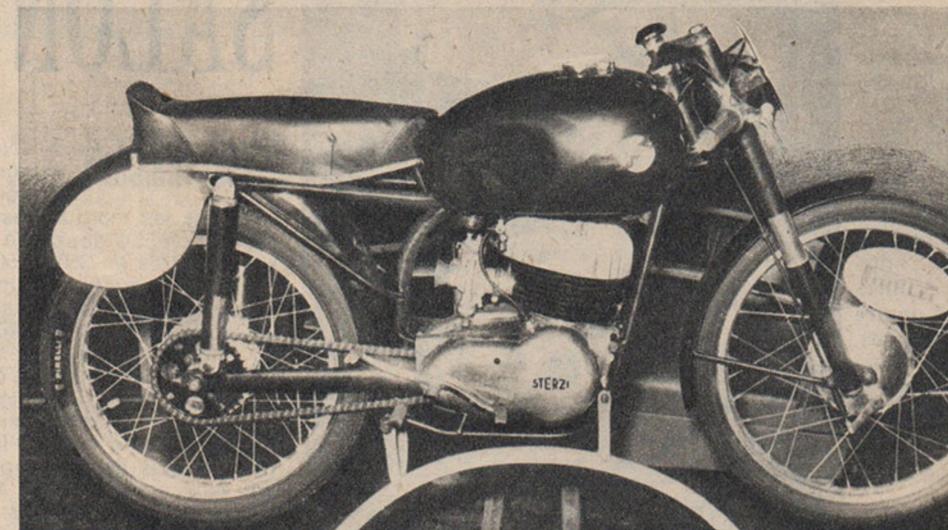
Chaque année le Salon de Milan nous révèle une floraison de marques nouvelles, se caractérisant toutes par une recherche extrêmement poussée, aussi bien au point de vue moteur que partie cycle. L'industrie motocycliste italienne conserve une vitalité étonnante, et l'on a l'impression qu'une sorte de « feu sacré » anime les constructeurs transalpins. Cepen-

SALON DE MILAN

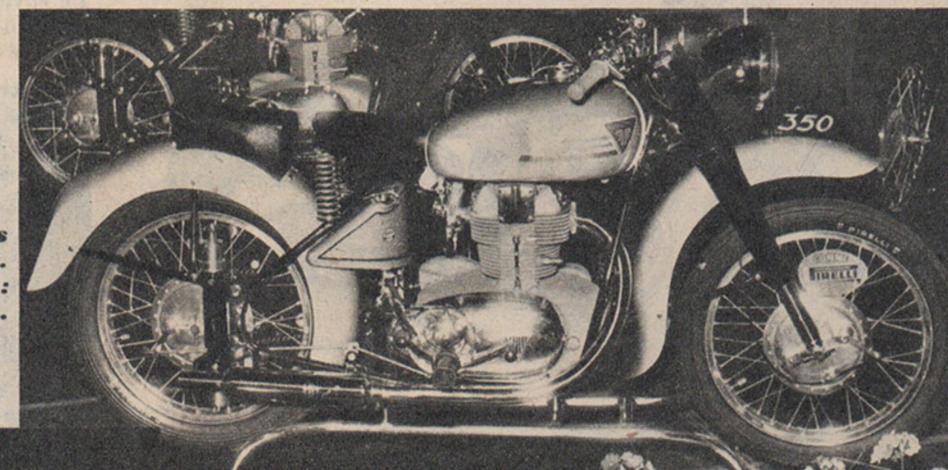
(Photo Worner)

dant, mises à part les grandes marques, l'ensemble de la production relève de l'artisanat, ce qui explique, dans une certaine mesure, l'originalité dont font preuve les marques de second plan. La machine de sport reste évidemment à l'honneur; elle reflète en effet un trait de caractère spécifiquement italien : la recherche du rendement sous toutes ses formes.

Nous publions dans ces pages les premières photos qui nous parviennent de Milan, réservant le compte rendu pour notre prochain numéro.

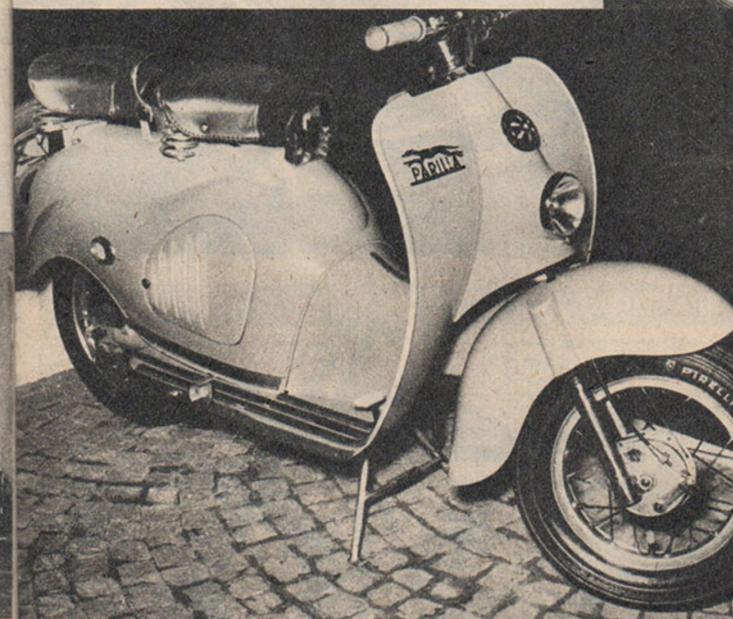


La Sterzi "160 cc." Sport. Culasse et carburateur sont particulièrement généreux.

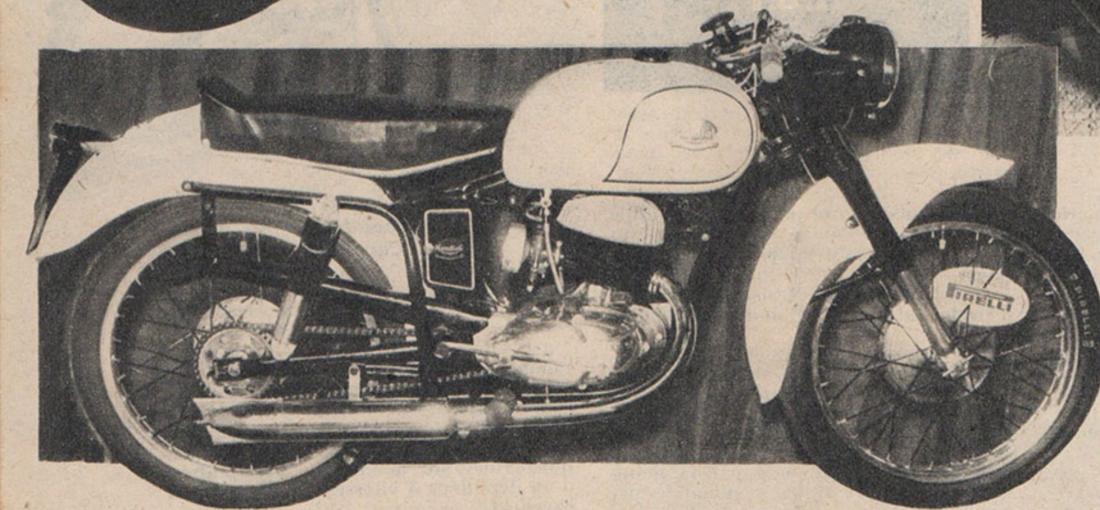
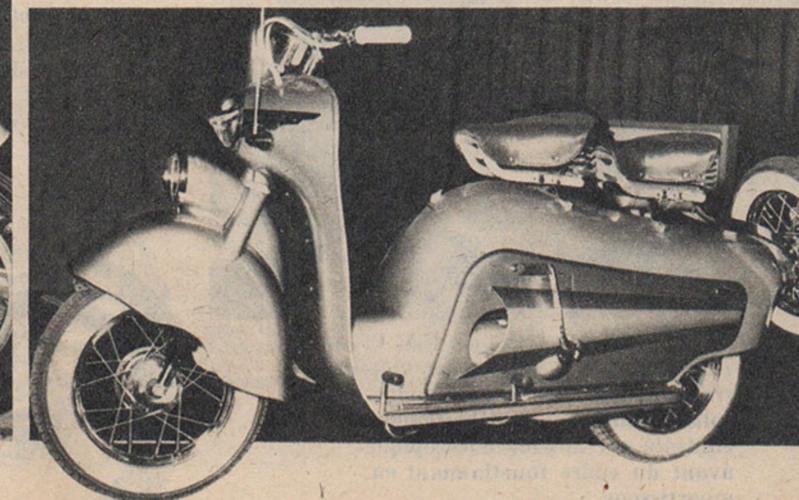


Une des rares 350 cc. italiennes : la M.M. Sport.

Le scooter Parilla.

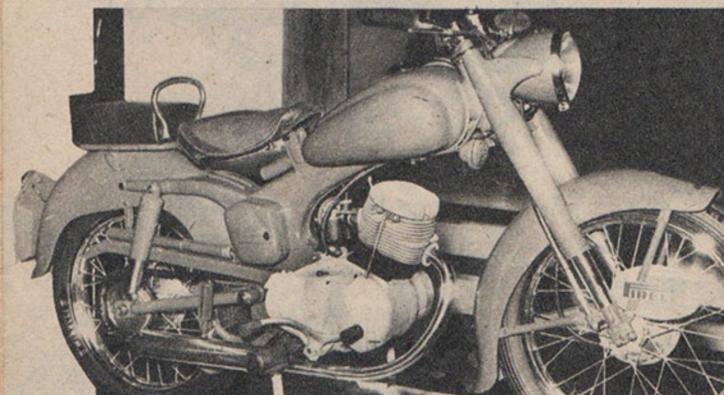


Le scooter Ambrosini équipé d'un 150 cc. Sachs 2 temps.



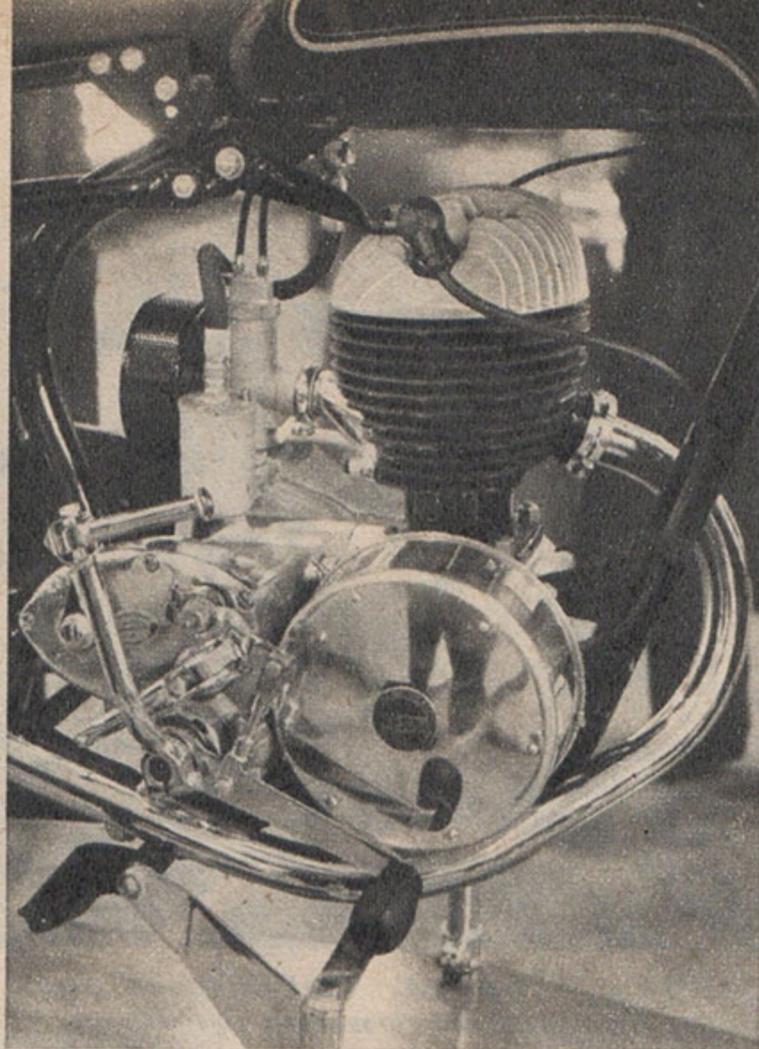
La moto légère Ducati 98 cc. 4 temps. L'ensemble très homogène dénote un souci prédominant de protection.

La nouvelle marque "Italmoto" exposait cette 160 cc. à culbuteurs.



SALON de LONDRES

Le nouveau 197 cmc. Villiers à quatre vitesses.



PETIT RÉSUMÉ DE LA PRODUCTION BRITANNIQUE

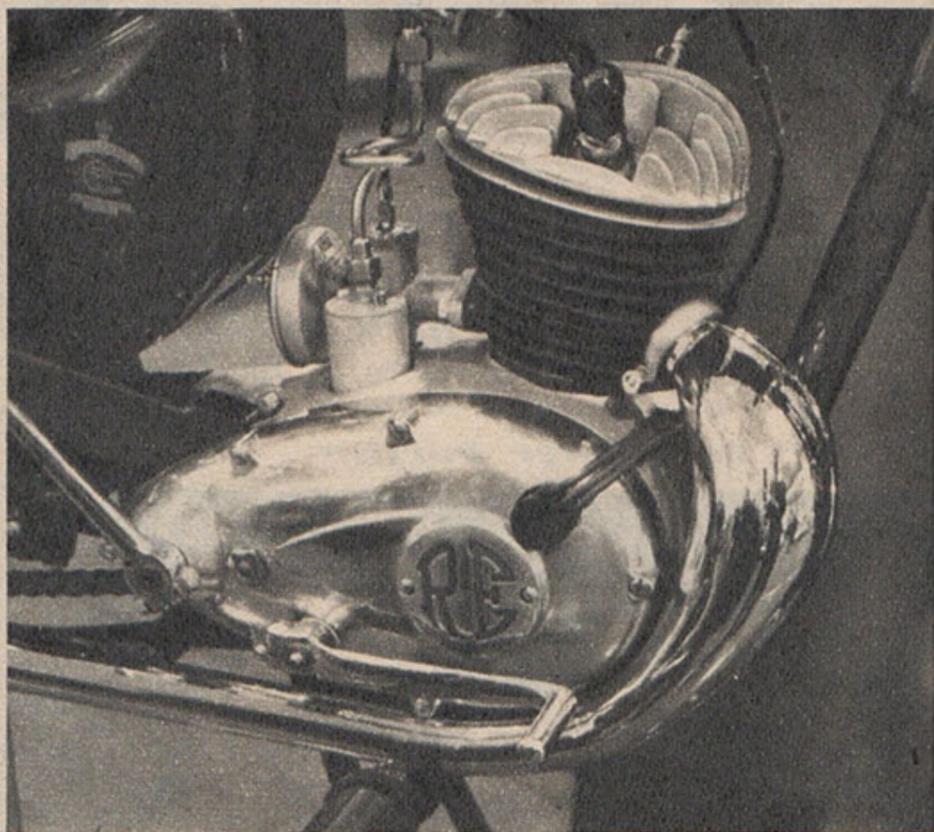
Nous avons établi pour nos lecteurs amateurs de comparaisons... et de motos britanniques, quatre petits tableaux. Le premier intéresse les mordus des gros cubes aux grandes performances sans effort. Le deuxième comprend tout le matériel britannique à 2 cylindres en 350 et 500, mais pour les amateurs de mono, et il y en a encore beaucoup, nous avons établi le troisième tableau. Quant au quatrième, les sidecaristes pourront l'étudier, mais aussi ceux qui aiment la mécanique simple, aux performances modestes en solo, mais increvable.

Ce qui ne veut pas dire que les motos des trois premiers tableaux ne soient pas des machines de sidecar!

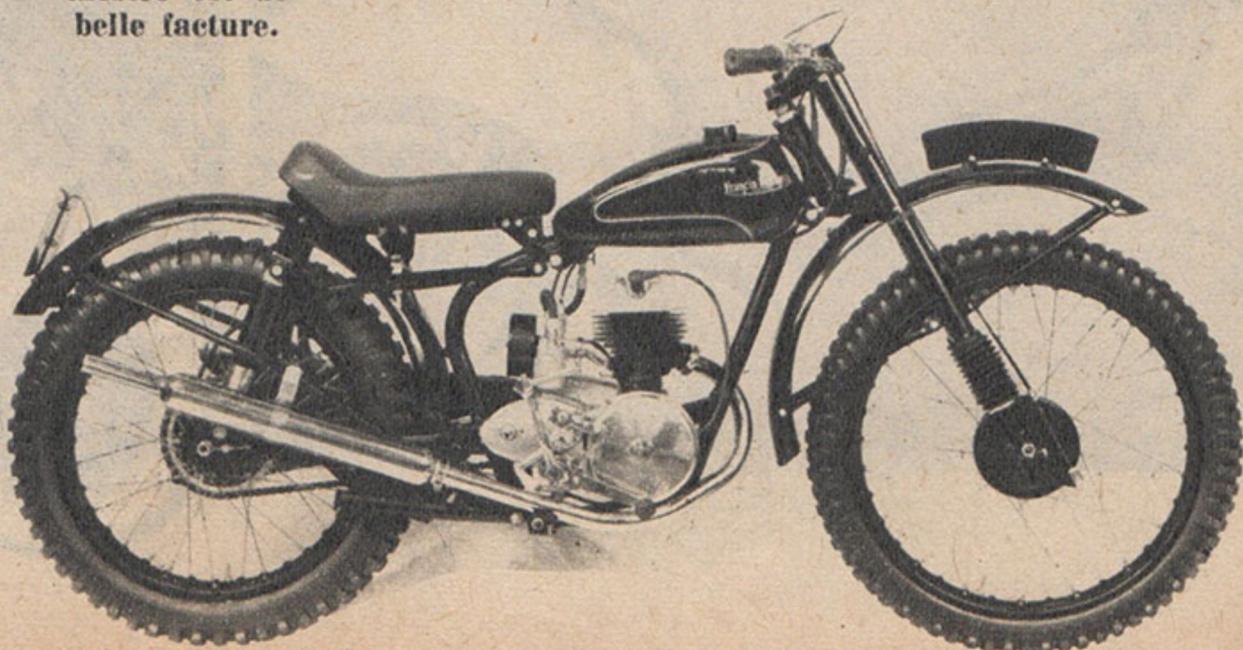
Les prix sont indiqués en livres (la livre valant environ 980 francs), et incluent une taxe de luxe de 30%. Lorsqu'elle sera supprimée (on en parle depuis longtemps!), nous envieront les Anglais un peu plus, après le choix, le prix.

Nous ne mentionnons pas les machines de trials, cross ou course, de même que les moins de 250, ces dernières étant dorénavant encore plus limitées en France, afin de ne pas concurrencer notre production.

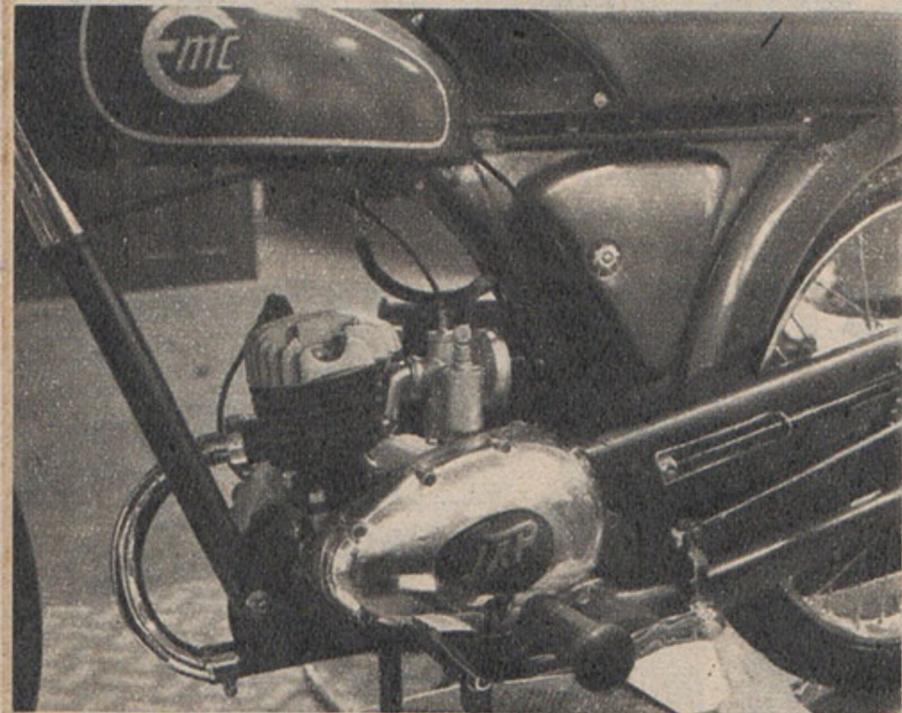
Le bloc 125 cc. Royal-Enfield deux temps. La cuve du carburateur et la partie inférieure de celui-ci se trouvent partiellement encastrés dans le carter supérieur.



La 197 cmc. Francis Barnett en version tourisme ci-dessus, et "seramble" ci-dessous. La suspension arrière est de belle facture.



La suspension du 125 cc. E.M.C. est caractéristique. Le groupe moteur-transmission-roue arrière oscille solidairement, et le débattement est contrôlé par le tube télescopique avant du cadre fonctionnant en amortisseur.



AU-DESSUS DE 500 cmc.

MARQUE	TYPE	Cylindres	Rapp. vol.	Puissance Régime	Rapports Moteur/Roue AR	Poids	Empattement	Hautr de selle	PRIX	OBSERVATIONS
VINCENT	Black Shadow	998	7,3	55 à 5.800	9,1 5,6 4,2 3,5	208	1,465	0,735	390	Bicylindre en V.
VINCENT	Rapide	998	6,45	45 à 5.500	9,1 5,6 4,2 3,5	206	1,465	0,735	347,5	Bicylindre en V.
ARIEL	Square Four 4G	997	6,7	40 à 5.600	11,1 7,1 5,5 4,2	193	1,42	0,76	308	4 cyl. carré (Mod. 1953)
ARIEL	Square Four 4G	997	6,0	34,5 à 5.400	12,1 7,7 5,7 4,5	187	1,42	0,76	281	4 cyl. carré (Anc. mod.)
ROYAL-ENFIELD	Meteor 700	692	6,5	36 à 6.000	12,5 8,05 5,3 4,5	184	1,37	0,735	246	2 cyl. (Vertical-Twin)
TRIUMPH	Thunderbird	649	7,0	34 à 6.300	11,2 7,75 5,45 4,6	168	1,40	0,75	220	Vertical-Twin
B.S.A.	Golden Flash	646	6,5	35 à 5.750	11,4 7,8 5,4 4,4	185	1,39	0,76	227,5	Vertical-Twin
SCOTT	Flying Squirrel	596	6,8	—	8,9 5,5 4,2	177	1,42	0,735	—	2 temps. Refroid. eau 2 cylindres inclinés

BI-CYLINDRE DE 350 ET 500 cmc.

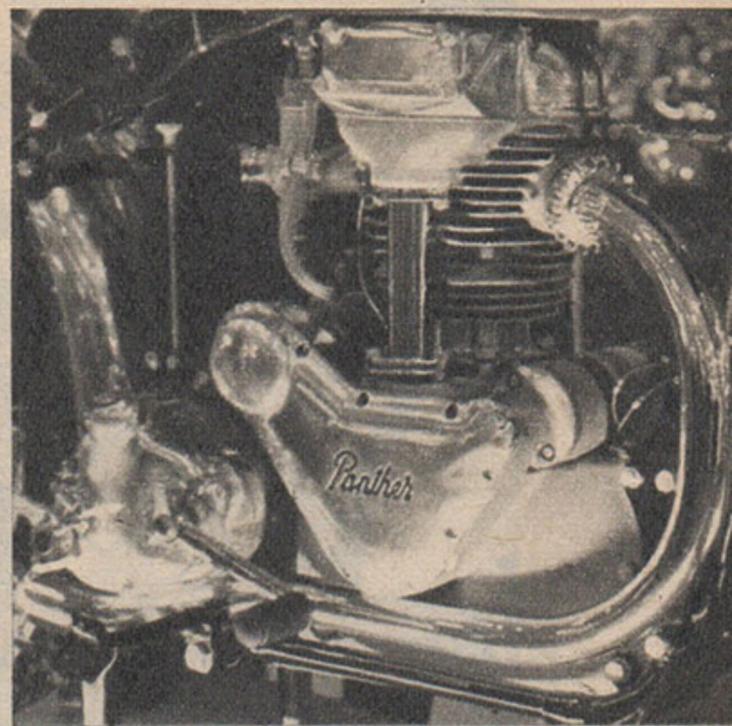
MARQUE	TYPE	Cylindres	Rapp. vol.	Puissance Régime	Rapports Moteur/Roue AR	Poids	Empattement	Hautr de selle	PRIX	OBSERVATIONS
A.J.S.	20 Spring Twin	498	7,25	29 à 6.800	13,9 8,9 6,9 5,3	179	1,40	0,79	250	Réservoir 18 lit. 1/4 Vertical Twin
MATCHLESS	G-9	498	7,0	29 à 6.800	13,9 8,9 6,9 5,3	179	1,40	0,80	248,5	Réservoir 16 lit. Vertical Twin
ARIEL	KH	498	6,8	26 à 6.500	13,7 8,8 6,8 5,2	174	1,42	0,76	222	Vertical Twin
ARIEL	KHA	498	6,8	26 à 6.500	13,7 8,8 6,8 5,2	168	1,42	0,76	235	Cylindres et culas. alu. Vertical Twin
B.S.A.	A-7	497	6,6	27 à 5.800	13,2 9,0 6,2 5,1	181	1,39	0,76	220	Vertical Twin
B.S.A.	A-7 Star Twin	497	7,25	31 à 6.000	12,9 8,8 6,05 5,0	181,5	1,39	0,76	230	Vertical Twin
NORTON	7 Dominator	497	6,7	29,5 à 7.000	14,9 8,85 6,05 5,0	187	1,385	0,79	240	Vertical Twin
NORTON	88 Dominator de Luxe	497	6,7	29,5 à 7.000	14,9 8,85 6,05 5,0	178	1,40	0,79	266	Vertical Twin Cadre « Featherbed »
ROYAL-ENFIELD	500	496	6,5	25 à 5.750	13,9 9,0 6,5 5,0	177	1,37	0,735	233	Vertical Twin
TRIUMPH	5T Speed Twin	498	7,0	27 à 6.300	12,2 8,45 5,95 5,0	165,5	1,40	0,75	203	Vertical Twin
TRIUMPH	Tiger 100	498	7,6	32 à 6.500	12,2 8,45 5,95 5,0	161	1,40	0,79	223,5	Vertical Twin culasses et cylindres alu.
TRIUMPH	Tiger 100 C	498	8,0	—	12,2 8,45 5,95 5,0	164	1,40	0,79	234	Même que ci-dessus, pl. 2 carb., cames spéc., etc.
SUNBEAM	S-7	487	6,5	25 à 5.800	14,5 9,0 6,5 5,3	195	1,45	0,775	281	2 cylindres en ligne Transmis. par arbre, gros pneus
SUNBEAM	S-8	487	6,5	25 à 5.800	14,5 9,0 6,5 5,3	184	1,45	0,76	255,5	2 cylindres en ligne Transmis. par arbre, pneus ordinaires
DOUGLAS	Mark V	348	7,25	18 à 6.000	16,3 10,1 7,4 5,9	154	1,40	0,76	230	Flat-Twin
DOUGLAS	80 Plus	348	8,25	25 à 7.000	17,15 10,6 7,8 6,2	178	1,385	0,76	253	Flat-Twin
DOUGLAS	90 Plus	348	8,25	27 à 7.000	11,5 7,8 6,7 5,7	178	1,385	0,76	268,5	Flat-Twin

MONOCYLINDRE DE 500 cmc. (soupapes en tête)

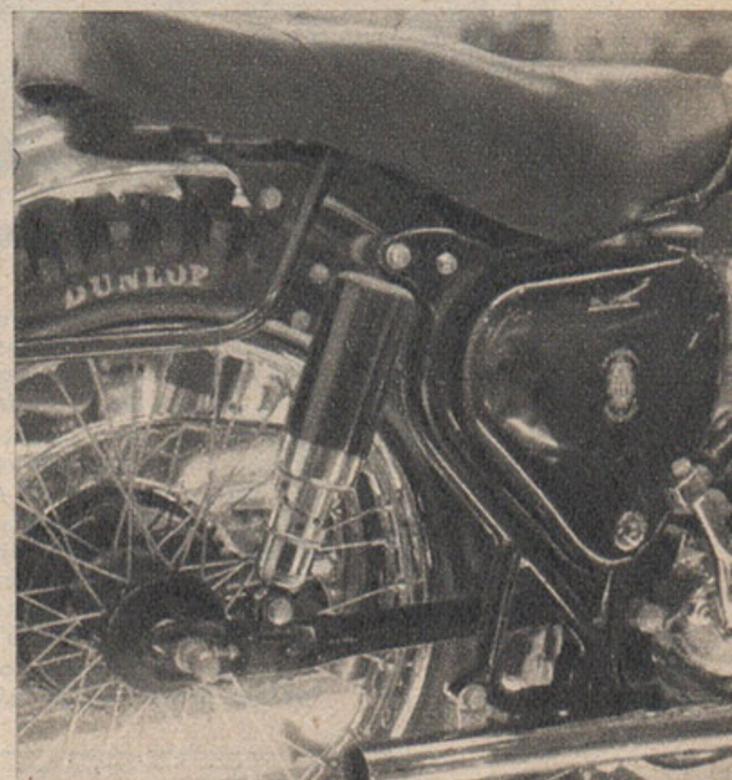
MARQUE	TYPE	Cylindres	Rapp. vol.	Puissance Régime	Rapports Moteur/Roue AR	Poids	Empattement	Hautr de selle	PRIX	OBSERVATIONS
A.J.S.	18-S	498	6,26	23 à 5.400	13,3 8,5 6,5 5,0	175	1,40	0,79	215	Mono vertical
MATCHLESS	G-80-S	498	6,26	23 à 5.400	13,3 8,5 6,5 5,0	175	1,40	0,79	215	Mono vertical
ARIEL	VH	497	6,8	24 à 6.600	12,6 8,0 6,2 4,7	170	1,42	0,76	194	Mono vertical
ARIEL	VHA	497	6,8	24 à 6.600	12,6 8,0 6,2 4,7	163	1,42	0,76	207	Mono vertical Cylindre et culasse alu.
B.S.A.	B-33	499	6,8	23 à 5.500	14,7 10,3 6,6 5,0	167	1,39	0,76	191	Mono vertical
B.S.A.	M-33	499	6,8	23 à 5.000	14,15 9,8 6,25 4,7	169,5	1,39	0,775	190,5	Mono vertical
B.S.A.	B-34 Gold Star	499	—	Suivant réglages	—	170	1,39	0,80	255	Mono vertical. Mot. alu. Susp. AR oscillante
NORTON	ES-2	490	6,16	25 à 5.300	14,2 8,5 5,75 4,75	172	1,385	0,79	209,5	Mono vertical
NORTON	30 (Inter)	490	7,2	29,5 à 5.500	10,5 6,0 5,0 4,5	170	1,41	—	280	Mono vertical, simple arbre à cames en tête
ROYAL-ENFIELD	500 Bullet	499	6,5	25 à 5.250	13,65 8,8 6,35 4,9	165,5	1,37	0,735	214	Mono vertical Semi-bloc moteur
ROYAL-ENFIELD	J-2	499	5,5	21 à 4.750	14,2 9,2 6,6 5,1	179	1,385	0,735	185	Mono vertical Sans suspension AR
VINCENT	Comet	499	6,8	28 à 5.800	12,4 8,2 5,95 4,65	177	1,465	0,735	275	Mono incliné. Mot.-cad.

MONOCYLINDRE ÉTUDIÉ POUR SIDECAR (prix sans suspension AR)

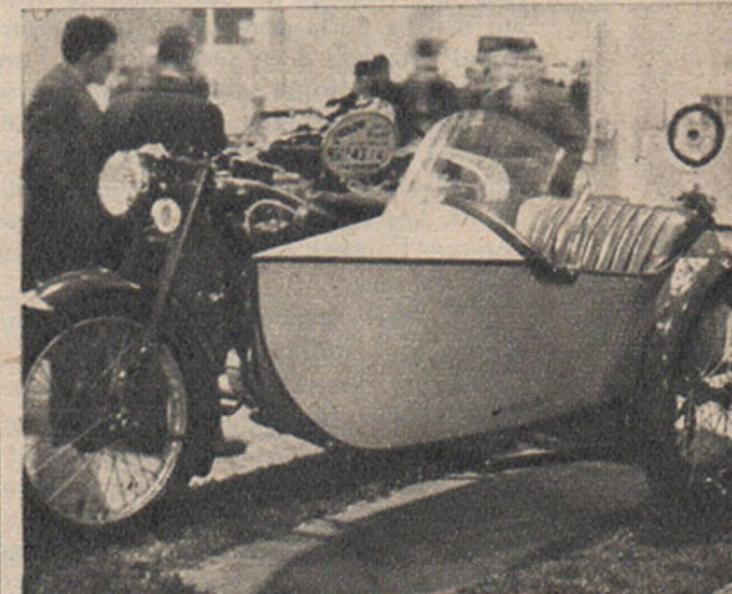
MARQUE	TYPE	Cylindres	Rapp. vol.	Puissance Régime	Rapports Moteur/Roue AR	Poids	Empattement	Hautr de selle	PRIX	OBSERVATIONS
ARIEL	VB	598	5,0	15,5 à 4.400	12,6 8,0 6,2 4,7 avec sidecar	164	1,42	0,76	181,5	Mono vert. Soup. latér.
B.S.A.	M-20	496	4,9	13 à 4.200	17,7 12,2 7,8 5,95 avec sidecar	152,5	1,37	0,775	168,5	Mono vert. Soup. latér.
B.S.A.	M-33	499	6,8	23 à 5.000	16,7 11,5 7,35 5,6 avec sidecar	169,5	1,37	0,775	179	Mono vert. Culbuteurs
B.S.A.	M-21	591	5,0	15 à 4.000	17,7 12,2 7,8 5,95	167,5	1,37	0,775	172,5	Mono vert. Soup. latér.
NORTON	16-H	490	4,9	13,5 à 4.800	14,9 8,85 6,05 5,0 avec sidecar	165,5	1,39	0,735	186,5	Mono vert. Soup. latér.
NORTON	I-Big 4	596	4,5	15,5 à 4.500	16,6 9,9 6,8 5,6 avec sidecar	169	1,385	0,735	190,5	Mono vert. Soup. latér.
PANTHER	100	598	6,5	23 à 5.000	13,6 8,0 6,4 5,1 avec sidecar	186,5	1,37	0,71	213	Mono incliné. Culbut.
ROYAL-ENFIELD	J-2	499	5,5	21 à 4.750	16,6 10,7 7,7 5,95	179	1,385	0,735	185	Mono vert. Culbuteurs



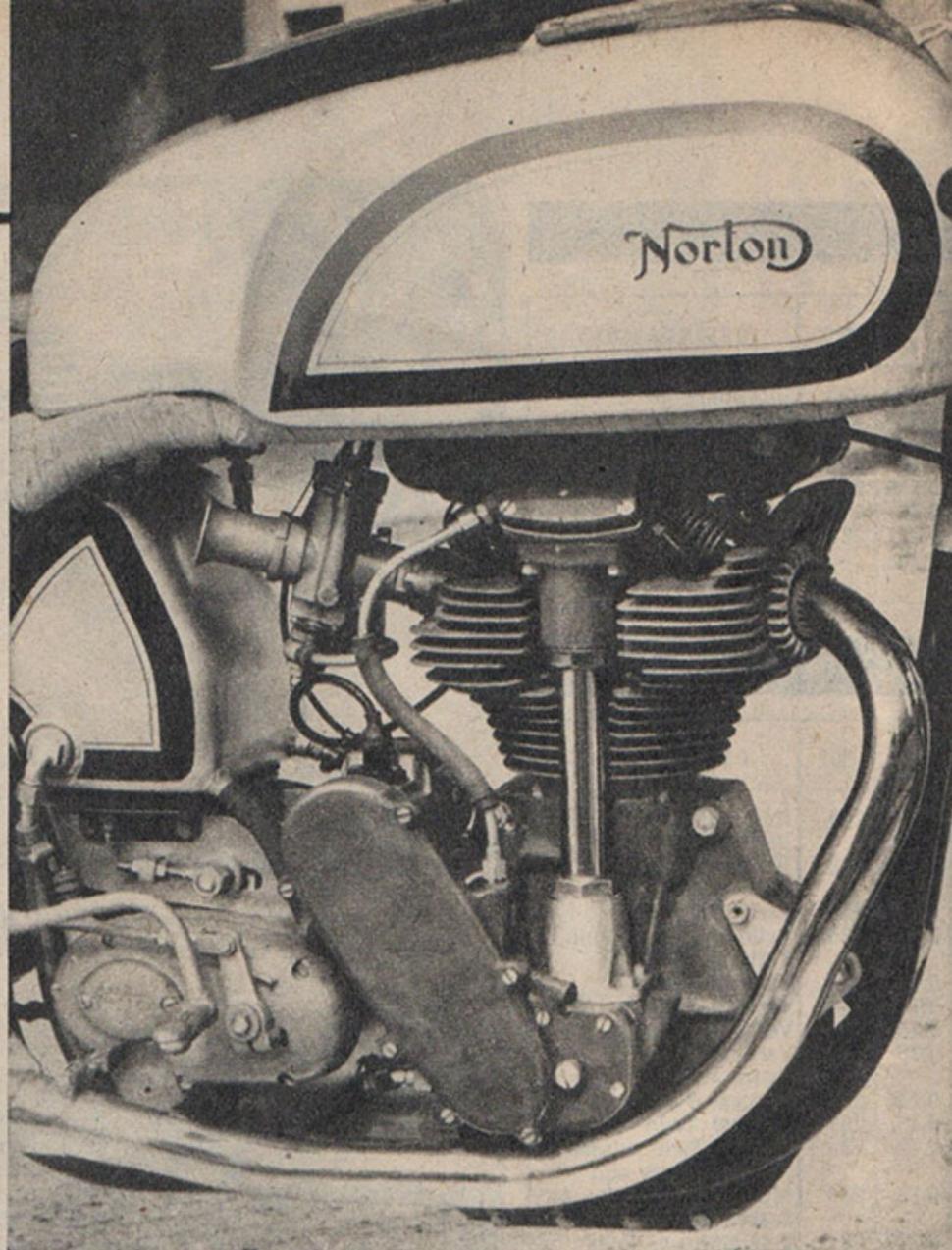
Culasse en alliage léger sur la Panther de Trial,



Nouvelle suspension oscillante sur les B.S.A. Gold-Star. Une rampe hélicoïdale, à la base des amortisseurs, permet de régler la dureté.



Un sidecar léger britannique, de ligne anguleuse et aquatique.



LA NORTON-MANX

“ Featherbed ”



Nous présentons dans les pages qui suivent une étude sur la Norton « client », étude que nous avons pu établir grâce à un interview accordé par l'ingénieur Joë Graig en personne à notre confrère britannique « The Motorcycle ». Il ne s'agit nullement de nouvelles à sensation, mais de généralités et même de détails assez peu connus, et dont la connaissance ne manquera pas d'intéresser vivement les amateurs de mécaniques de course.

On ne peut à ce sujet qu'admirer la sportivité britannique dans le domaine technique, qui nous change de la mentalité de certaines marques, dont la notoriété est souvent moindre, et pour lesquelles le plus petit « tuyau » fait figure de « secret de famille ».

Il y a dans l'attitude de la maison Norton une sorte de défi lancé aux autres techniciens, une preuve de sûreté de soi, et une invitation à mieux faire, si l'on en est capable. Calculer et établir un moteur suivant des données classiques, le faire fonctionner, peut être réalisé par beaucoup d'ingénieurs, mais faire un moteur de course, le mettre au point, harmoniser chaque élément minutieusement pour tirer le maximum de l'ensemble, requiert une somme de connaissances, confinant souvent à l'intuition, que l'on ne trouve dans aucun manuel.

Nous espérons pouvoir compléter cette étude par un essai de la 500 Norton Manx, afin de familiariser le lecteur moyen ou le futur coureur avec le comportement d'une machine de course.

Le facteur essentiel conditionnant la valeur d'un moteur de course est certainement le rapport existant entre les performances et la sûreté de fonctionnement. La puissance ne doit pas être obtenue au détriment de la robustesse, et la robustesse au mépris de la puissance. La maison Norton s'est particulièrement attachée à ce problème, et l'on suit la tenue de chaque pièce durant toute la saison des courses ; celles qui apparaissent sujettes à usure ou tout autre inconvénient sont examinées avec le plus grand soin ; des hivers entiers, nous dit Joë Craig, sont passés à l'étude afin d'en augmenter la résistance et le rendement. Les modifications n'ont lieu qu'après de nombreux essais, lorsque l'on est certain qu'il y aura un avantage évident, même très minime.

L'on veille avec attention à ce qu'aucun organe ne soit soumis à des sollicitations excessives dues aux forces d'inertie, qui atteignent des valeurs élevées dans les moteurs poussés.

Parallèlement au facteur robustesse, qui évolue de pair avec l'accroissement des performances, et pose ainsi un problème sans cesse renouvelé, il faut améliorer le rendement-moteur et la puissance. Joë Craig signale que c'est le « couple » qui a le plus d'importance, et qu'à une augmentation de puissance en rapport avec un accroissement du régime correspond souvent une diminution du couple, ce qui limite les avantages du gain réalisé. Le but recherché consiste à obtenir le couple maximum

à la vitesse angulaire maximum possible, et en même temps faire en sorte qu'il ne diminue pas trop aux vitesses moindres.

La puissance est conditionnée par le remplissage maximum en poids, réalisé à chaque aspiration ; pour ce faire, il faut prolonger, dans la mesure du possible, la phase d'admission et utiliser la dépression causée par l'évacuation des gaz d'échappement de la phase précédente. Une fois établi le compromis le meilleur entre le profil, le diamètre et la longueur des tubulures d'échappement et d'admission, ainsi que le temps d'ouverture des soupapes, leur diamètre, leur courbe de levée en fonction du profil des cames, et le croisement du diagramme de distribution, il reste à améliorer la combustion, en s'attachant à obtenir un mélange carburé homogène, et une bonne turbulence permettant aux gaz de brûler régulièrement, uniformément et complètement ; l'on agit sur la turbulence par la forme, le diamètre et le degré d'inclinaison de la tubulure d'admission ; le diamètre des soupapes et le profil de leurs faces inférieure et supérieure ont leur importance, ainsi que la forme de la chambre de combustion (constituée par le fond de la culasse et la tête du piston) dont le rapport volume/surface doit être le plus faible possible, compte tenu des exigences inhérentes au libre jeu des soupapes et au rapport volumétrique.

Si les moteurs Norton des machines d'usine ont maintenant un rapport course/alésage voisin de 1 (85 mm. 93×86) par

contre la longue course a été conservée pour les modèles client : 88 mm. pour 71 mm. d'alésage pour la 350 ; 100 mm. pour 79 mm. 62 pour la 500. L'on sait que la course influe sur la vitesse linéaire du piston, donc sur les forces d'inertie qui en dérivent, ce qui a conduit la majorité des constructeurs à construire des moteurs carrés, permettant d'autre part l'adoption de soupapes de plus grand diamètre.

Joë Craig reconnaît qu'il y a une nette tendance à dessiner des moteurs « carrés » ou « super-carrés » mais il constate d'autre part que les moteurs Norton, avec les rapports course/alésage indiqués ci-dessus, ont donné et continuent à donner des résultats satisfaisants, et que si un moteur carré permet d'atteindre un régime plus élevé, ceci a peu de valeur, si l'on n'a pas une sensible augmentation de la puissance.

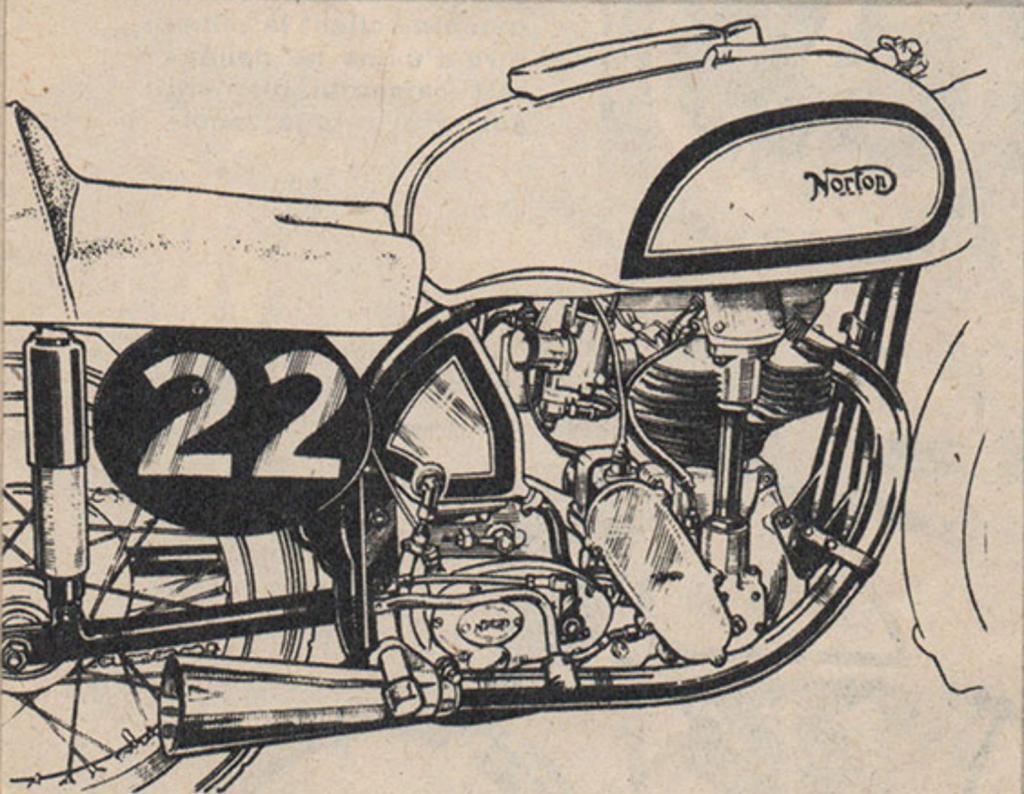
Il était également intéressant de savoir si, sur la machine de client, un effort tout particulier avait été fait afin d'éviter les effets néfastes des montées en régime alors que la circulation d'huile n'est pas encore établie, certains amateurs ayant l'habitude d'emballer leur moteur à froid, ou avant que la température et la pression du lubrifiant soient atteintes.

A ce sujet, le directeur sportif de Norton précise qu'il n'y a aucun avantage à pousser la 500 à plus de 6.200 t.-m. et la 350 au delà de 7.200 t.-m. Les moteurs peuvent très bien supporter un brusque et bref excès de vitesse angulaire, de 500 t.-m., par exemple sur bris de chaîne ou lorsque l'on « loupe » une vitesse ; mais il convient de ne pas oublier qu'en emballant le moteur, l'on impose au roulement de la tête de bielle un effort excessif, de même qu'à toutes les parties en mouvement alternatif, notamment les soupapes et les ressorts. De toute façon, il est impossible d'empêcher que, pour une raison ou pour une autre, l'on dépasse les limites prescrites ; il faut surtout éviter de mettre dans la tête des pilotes que certaines choses ne doivent pas être faites, car ils peuvent alors ne plus avoir confiance dans les possibilités de leur moteur.

**

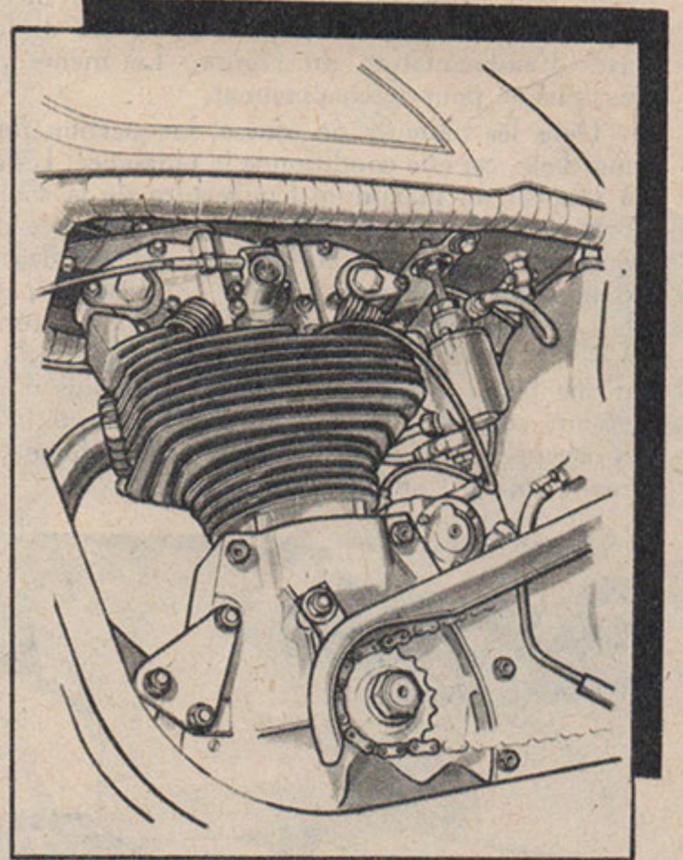
Après ces considérations d'ordre général, nous abordons maintenant des questions de détail, dont l'intérêt n'échappera à aucun passionné de mécanique.

En ce qui concerne la forme caractéristique de la culasse et ses dimensions peu communes, Joë Craig précise que cette solution a été adoptée pour amener, tout au moins en partie, les ailettes dans un courant d'air libre (c'est-à-dire ni arrêté, ni dévié par les éléments de la fourche, du cadre, de la roue et du garde-boue) afin d'améliorer le refroidissement.



Pour la suppression de la calotte de bronze qui, un certain temps, fut incorporée dans la culasse en alliage léger, il explique que cette solution, satisfaisante avant-guerre lorsque l'on employait le mélange essence-benzol, ne convenait plus avec les carburants actuels, qui donnent naissance à des températures plus élevées et pour lesquels, il est préférable d'avoir une chambre de combustion totalement en alliage léger, avec guide et sièges de soupapes rapportés. L'on obtient ainsi une meilleure conductibilité thermique pour l'ensemble de la culasse, réalisée précisément dans un alliage à haute teneur en silicium et de faible coefficient de dilatation. La notion de conductibilité thermique a certainement une importance énorme pour le bon fonctionnement d'un moteur à température élevée. Il faut en effet que les différents métaux composant une culasse, non seulement possèdent un coefficient de dilatation voisin, mais encore transmettent

L'impressionnante culasse Norton, et le boîtier enfermant le double A.C.T.



Le moteur Norton côté distribution.

et évacuent la chaleur avec la même rapidité, ceci afin d'éviter la formation de points chauds, générateurs de distorsions, auto-allumage et autres phénomènes. En conséquence, il y a intérêt à considérer de très près la courbe de conductibilité thermique, autrement dit le déroulement de ce paramètre en fonction de la température.

Examinons maintenant les guide-soupapes. L'on emploie du bronze phosphoreux pour l'admission et du bronze au chrome pour l'échappement, ce dernier métal permettant d'utiliser au mieux les possibilités offertes par les soupapes refroidies au sodium : la chaleur est évacuée plus rapidement par le guide-soupape et la tulipe atteint des températures moins élevées.

La chambre de combustion n'est pas géométriquement hémisphérique, mais d'une forme très proche qui a donné d'excellents résultats et qui permet, en outre, une fabrication facile en série. Les sièges de soupapes sont emmanchés à force et à chaud, avec un jeu de 76/1000° de millimètre, en réchauffant la culasse à une température non stipulée mais qui doit être très élevée, car il ne faut pas qu'il y ait du jeu par la suite, lorsque le moteur atteint son régime maximum. Les sièges ne sont pas fabriqués, ainsi que l'on serait tenté de le croire, dans un acier ultra-spécial ; ils sont en fonte spéciale, convenant parfaitement, par son coefficient de dilatation thermique voisin de celui du métal employé pour la culasse. Son degré de distorsion est des plus réduits.



LA NORTON-MANX "Featherbed"

Après l'examen des soupapes, des sièges et des guides, nous en arrivons au système d'échappement et au fameux mégaphone, ainsi qu'à l'énergie cinétique des gaz brûlés dont la sortie est utilisée afin d'améliorer le remplissage.

Nos lecteurs connaissent déjà le principe, mais il n'est pas inutile d'y revenir.

Nous savons que dans tout moteur à 4 temps la soupape d'admission s'ouvre avant que le piston n'arrive au point mort haut, alors que la soupape d'échappement est encore ouverte. Le refoulement des gaz brûlés par l'admission (objection qui vient logiquement à l'esprit) n'est pas à craindre, du fait que le flux gazeux a acquis, lors de l'ouverture de la soupape d'échappement, une impulsion nettement dirigée et qui ne peut plus être modifiée. Cette « avance à l'admission » est nécessaire si l'on veut conserver un bon remplissage du cylindre dans les hauts régimes, car le temps d'ouverture de la soupape décroît avec l'augmentation du régime. Le même problème se pose également pour l'échappement.

Dans les moteurs de course, la question remplissage est primordiale, car elle conditionne la puissance. L'on est donc conduit à avancer au maximum l'ouverture de la soupape d'admission, tout en s'efforçant d'utiliser dans la mesure du possible la dépression causée par la brusque détente des gaz brûlés, cette dépression étant conditionnée entre autre par la recherche de la différence maximum entre la pression extérieure et intérieure à la fin de la phase d'échappement. C'est là qu'interviennent d'une façon impérative l'épure de la pipe d'échappement (longueur, conicité), le diamètre, la longueur et la cambrure du tube d'échappement, et le fameux « mégaphone », plus communément appelé tromblon.

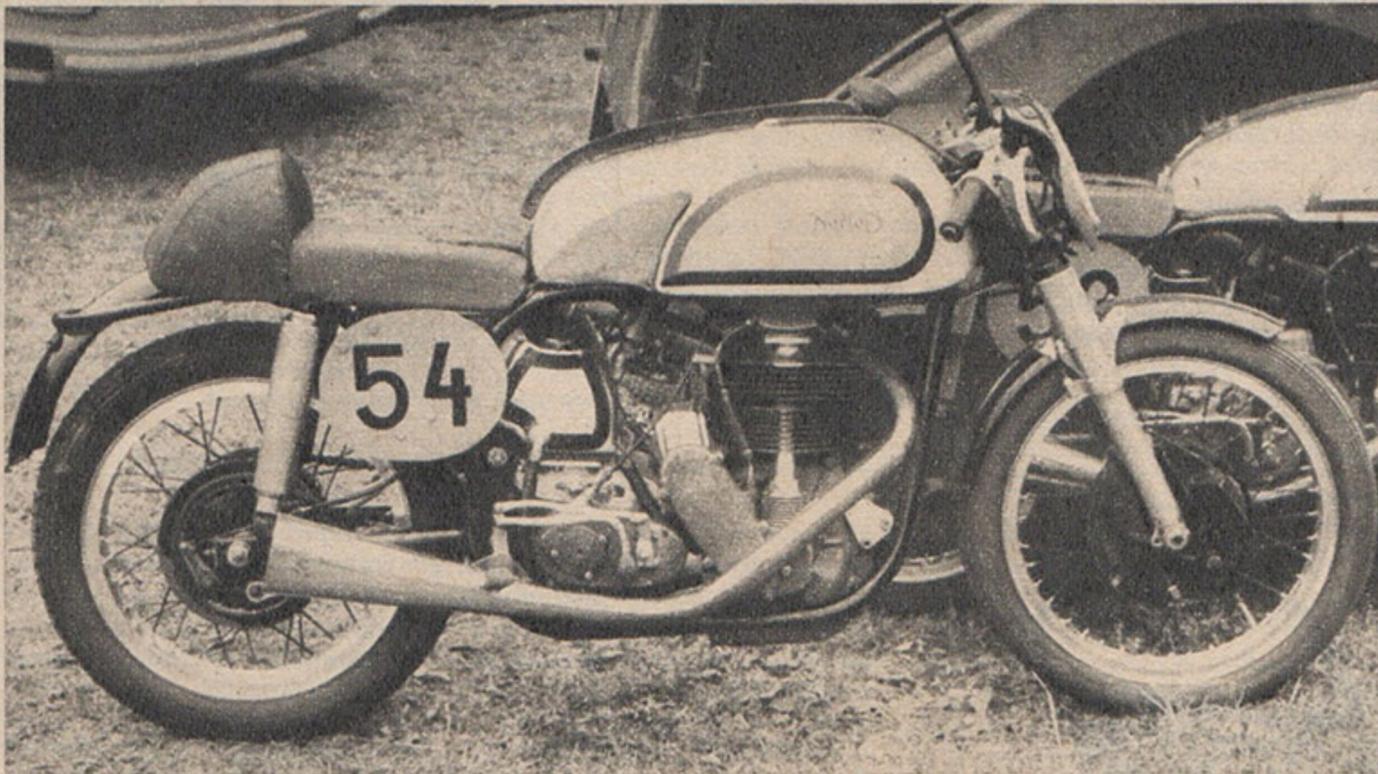
L'on a constaté que le rapport entre le diamètre et la longueur de la tubulure d'échappement a une très grande importance, et que ce rapport donne les meilleurs résultats seulement dans un champ déterminé de vitesse angulaire. En règle générale, un tuyau long et de faible diamètre permet d'obtenir une bonne puissance aux moyens régimes, alors qu'un tube court et de diamètre important procure un gain de puissance à régime élevé.

Il faut donc arriver à un compromis afin que le rendement-moteur optimum coïncide avec la gamme la plus fréquemment employée de vitesses angulaires. (On notera ici l'importance que prend l'étagement des rapports de boîte, qui doivent permettre de conserver, quelle que soit la vitesse du véhicule, sensiblement le même régime-moteur correspondant à la puissance maximum.)

Compte tenu de ce qui précède, il arrivait de plus en plus fréquemment que la longueur du tube d'échappement soit inférieure à celle prescrite par les règlements de la Fédération; il fallait donc le prolonger, sans que cela nuise pour autant au rendement, ce qui donna naissance au mégaphone. Mais bien qu'à l'heure actuelle ce règlement ne soit plus en vigueur, le mégaphone est conservé car, en étudiant à fond le problème, l'on s'aperçut que son angle d'ouverture et son volume avaient une importance sensible sur la marche de la colonne gazeuse et sur la dépression à la fin de la phase échappement.

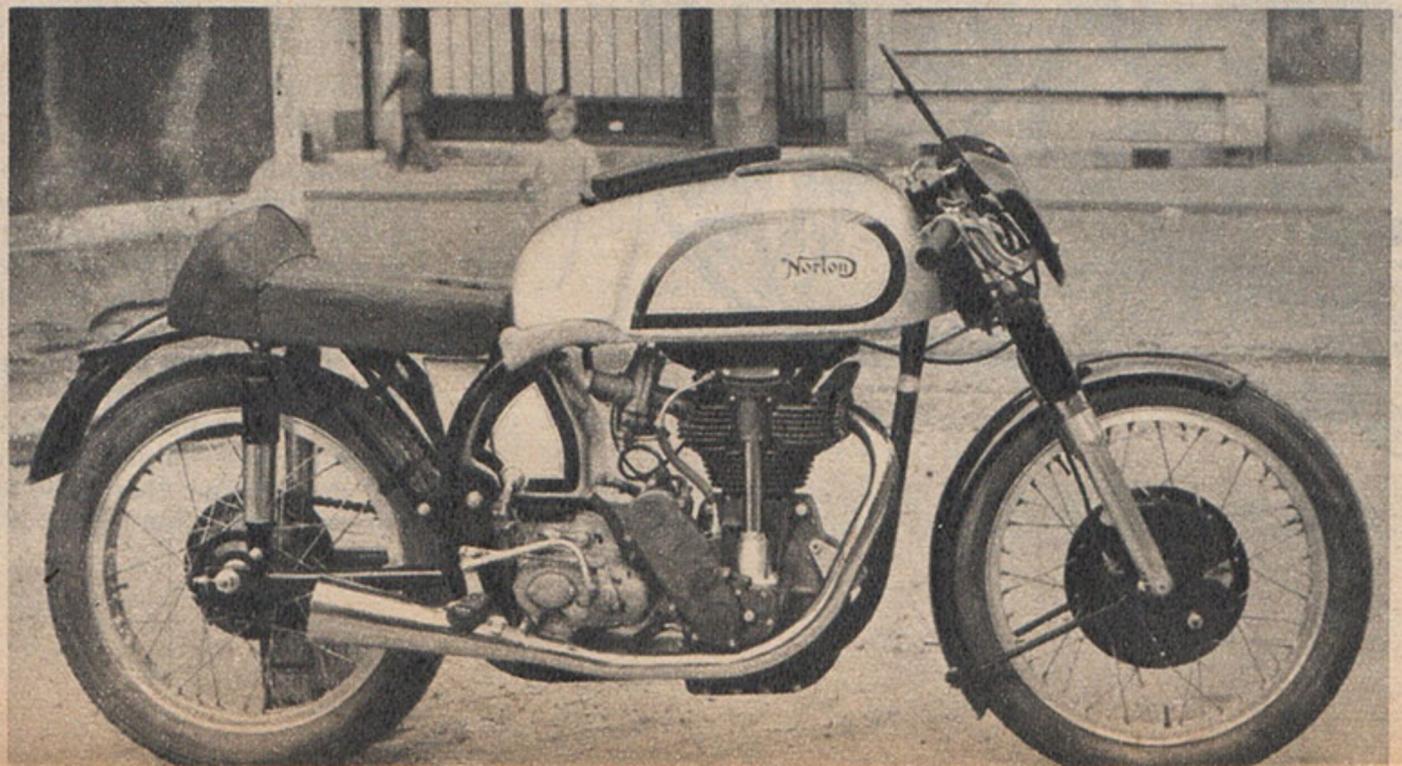
Il est d'ailleurs symptomatique de constater que le système d'échappement mégaphonique est inséparable des moteurs à régimes élevés, alors que les moteurs à régime moyen mais ayant des « chevaux en bas » reçoivent une simple tubulure (les machines de cross par exemple).

(A suivre.)

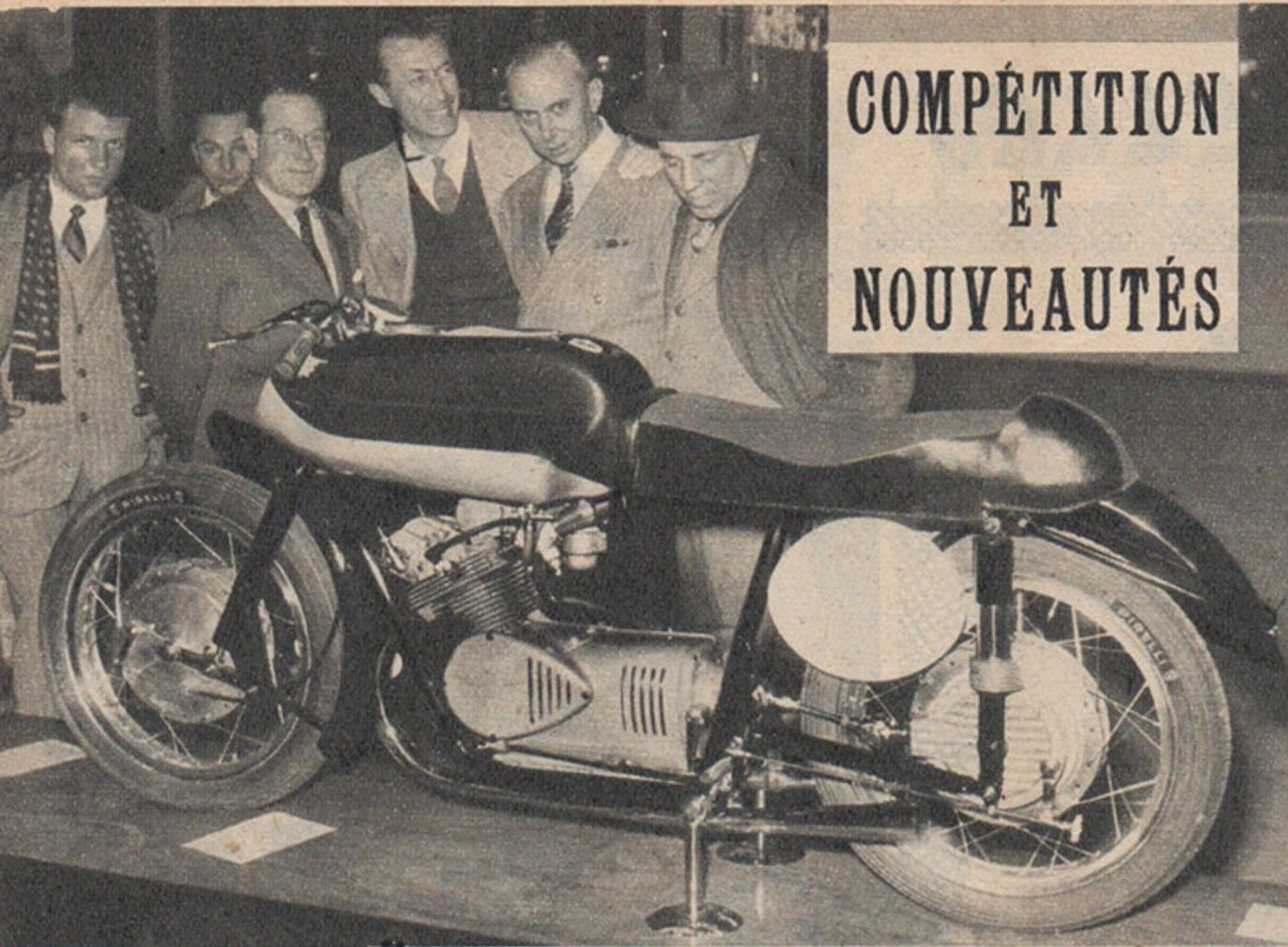


Ces deux vues d'une Norton d'usine (ci-contre) et d'une Norton "client" (ci-dessous) montrent la différence de courbure et de longueur des deux tubes d'échappement. Le fait d'adapter sur la machine client la tubulure d'usine ne donnerait vraisemblablement aucun avantage sensi-

ble, étant donné que les cotes et dessins des tuyaux d'échappement dépendent étroitement du diagramme de distribution, du régime de rotation, de l'épure de la pipe d'échappement et du système d'admission, ces divers facteurs étant différents pour chaque modèle.



COMPÉTITION ET NOUVEAUTÉS



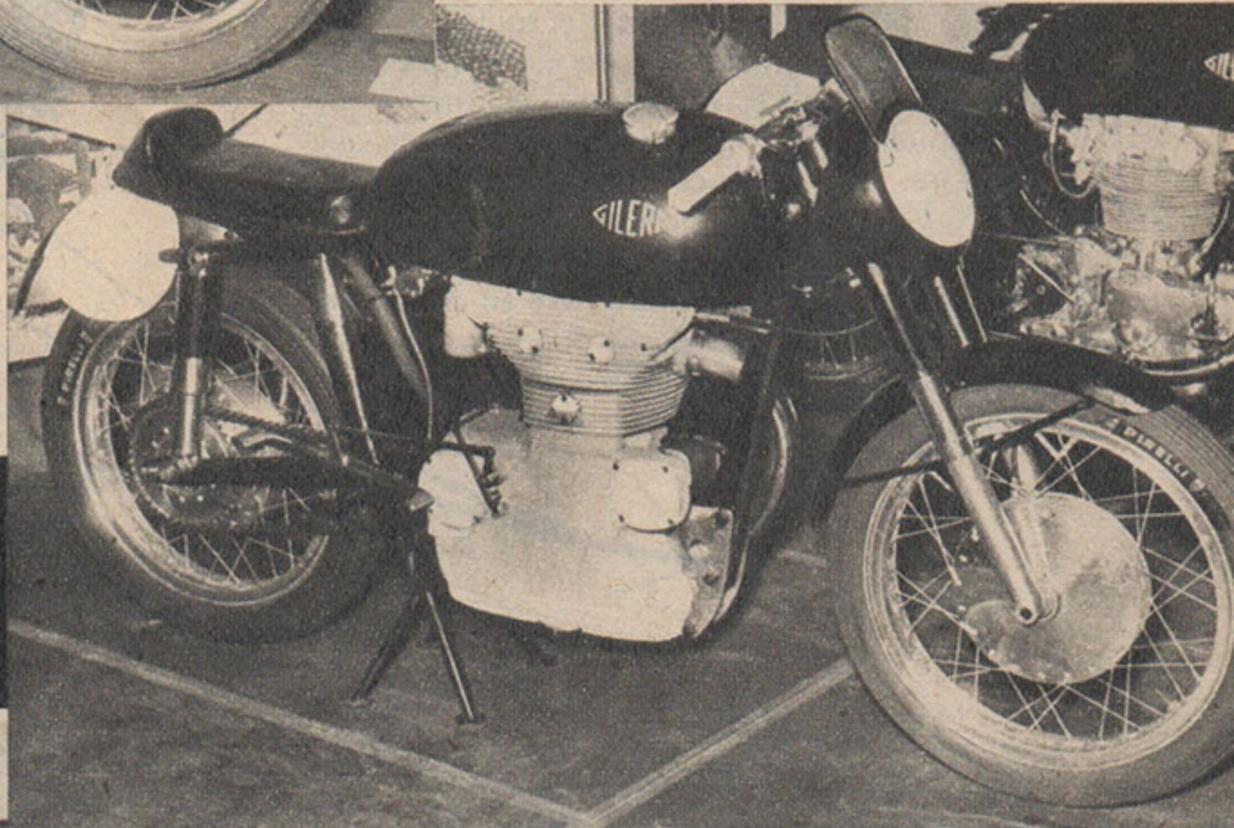
Au hasard du Salon de Milan, notre reporter-photographe a découvert ces modèles inédits. L'Italie est certainement le pays d'élection de la machine de course, et l'ingéniosité des constructeurs dans ce domaine ne connaît pas de bornes. De la 500 cmc. polycylindre au 75 cmc. toutes les catégories bénéficient peu ou prou des recherches et des enseignements de la compétition.

Il est d'ailleurs remarquable de constater que même les plus petites marques ont à cœur de réaliser un « racer » de compétition, ce qui en dit long sur l'enthousiasme de nos voisins transalpins pour le sport motocycliste.

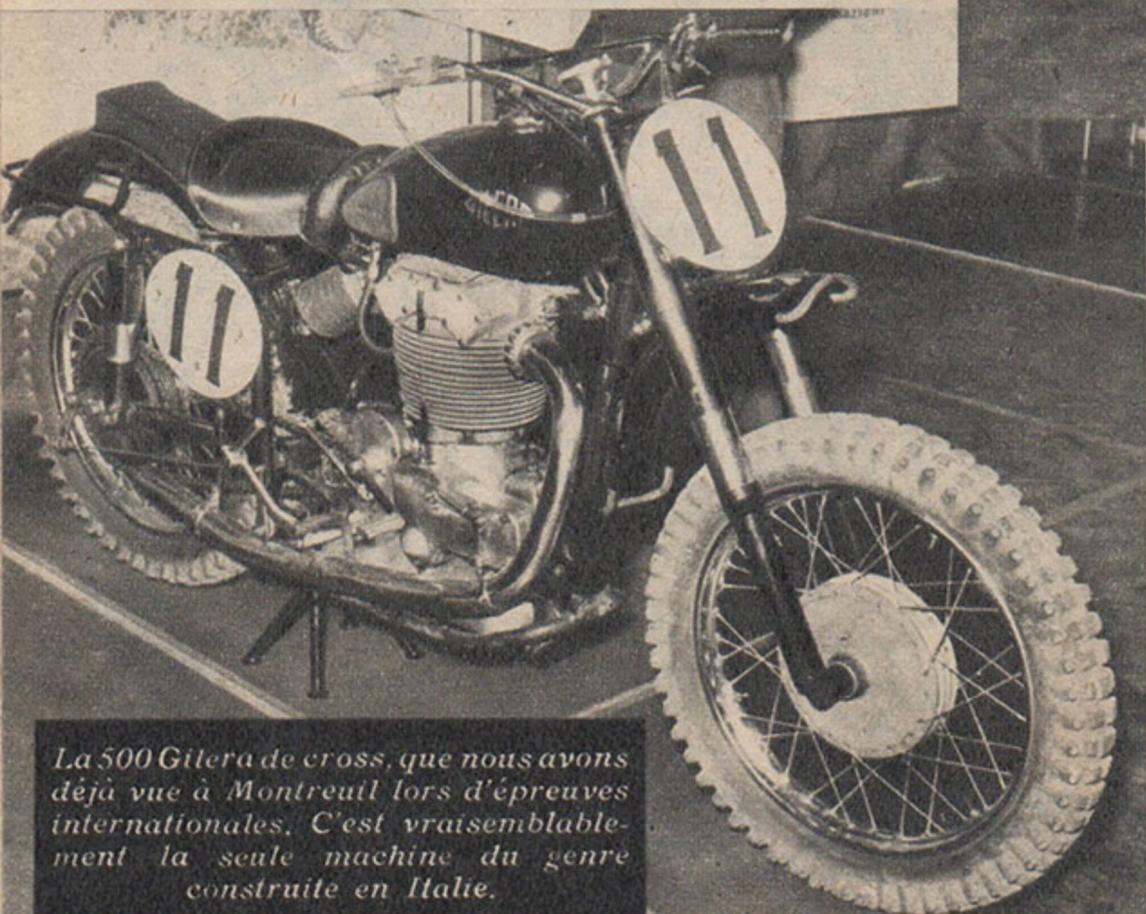
(Photos Warner.)



La nouvelle 250 Rumi. Le moteur est un « twin » incliné, à double A.C.T. La transmission s'effectue par arbre et cardan. On remarquera le dessin inédit de la suspension AR et la dimension des moyeux-freins.

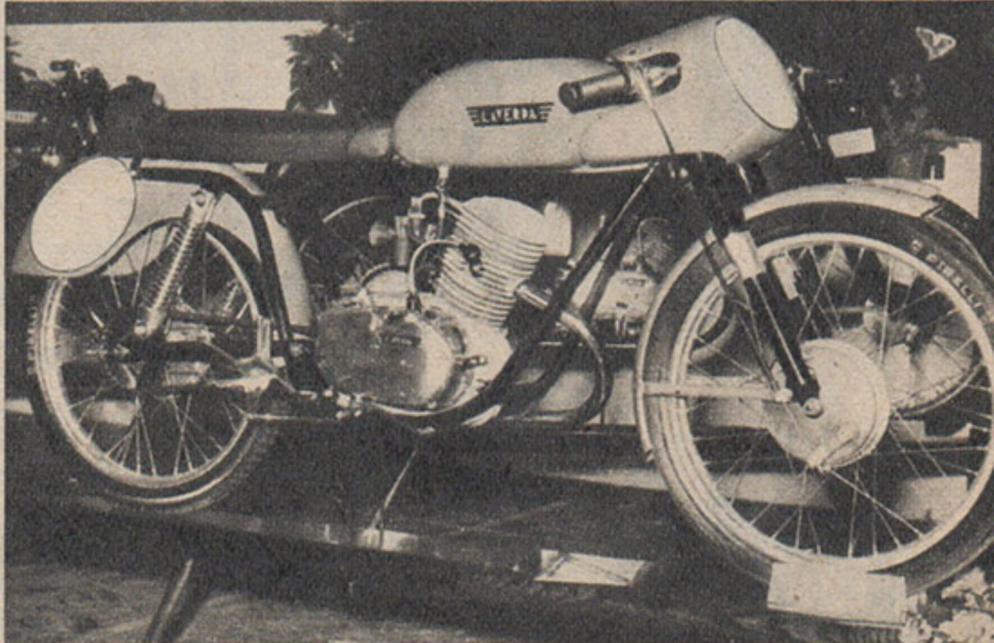


La nouvelle 500 Gilera « mono » de circuit, à double A.C.T. Le bloc-moteur est très étoffé, avec des ailettes couvrant le boîtier de distribution. Ce sont les pilotes anglais Armstrong et Dale qui étrenneront ce nouveau « racer ».



La 500 Gilera de cross, que nous avons déjà vue à Montreuil lors d'épreuves internationales. C'est vraisemblablement la seule machine du genre construite en Italie.

Un 75 cmc. de course ! Le Laverda est équipé d'un 4 temps à soupapes en tête, développant 4 CV à 5500 t/m.



*LES NOUVELLES

175 cm³

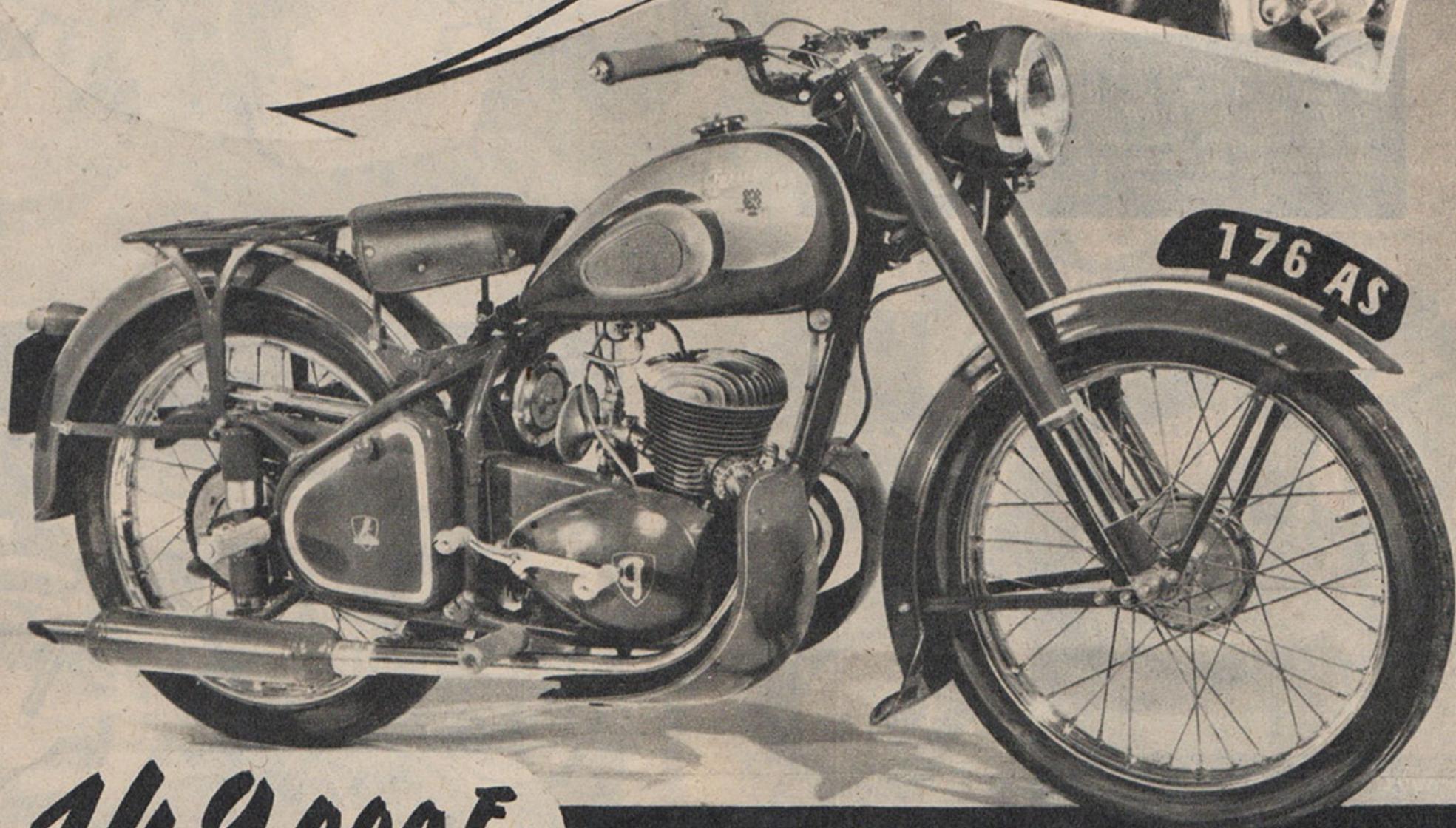
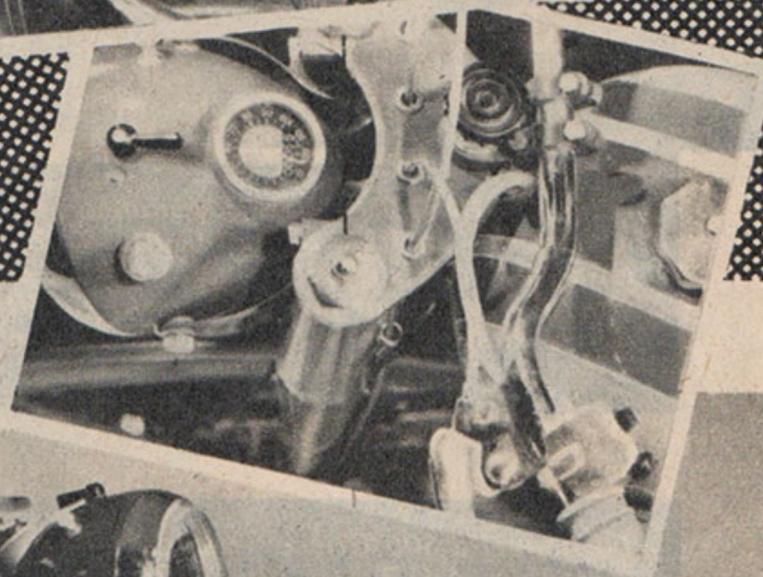
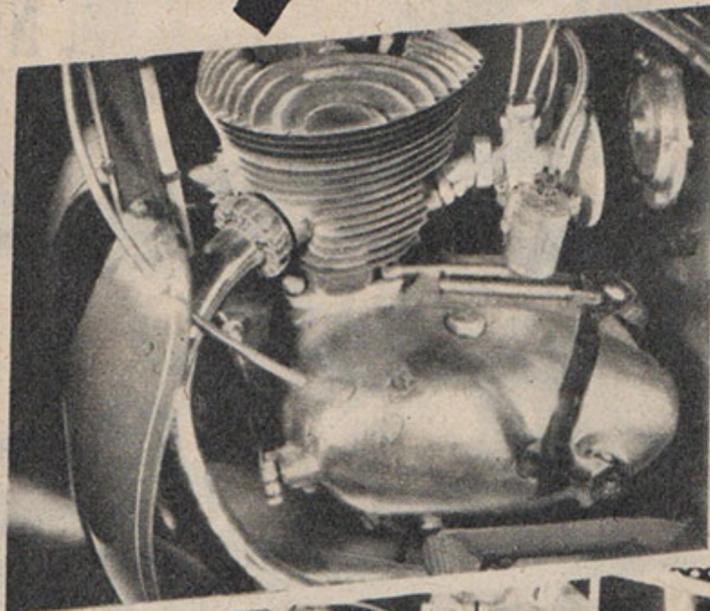
LA 176 AS.

Pour le prix d'un vélomoteur de luxe, voici une machine puissante (7,5 CV) dotée des derniers perfectionnements techniques : 4 vitesses par sélecteur au pied, grande fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques, suspension arrière.

Un chassis d'une rigidité et d'une robustesse incomparables qui assure à la machine une remarquable tenue de route.

Cette 175 bénéficie des derniers enseignements du Bol d'Or, elle comporte notamment un embiellage à double rangée de galets qui améliore encore le coefficient de durée de son moteur.

Une belle réalisation mécanique à un prix très étudié. Ce modèle peut être livré au choix : en émail Mastic avec décors rouge ou bleu ou en émail Bleu R.A.F. avec décors mastic.



149.000 F.

Suppl^l pour compteur incorporé : 3.000 F.

SOCIÉTÉ DES CYCLES PEUGEOT
Beaulieu - Valentigney (Doubs)

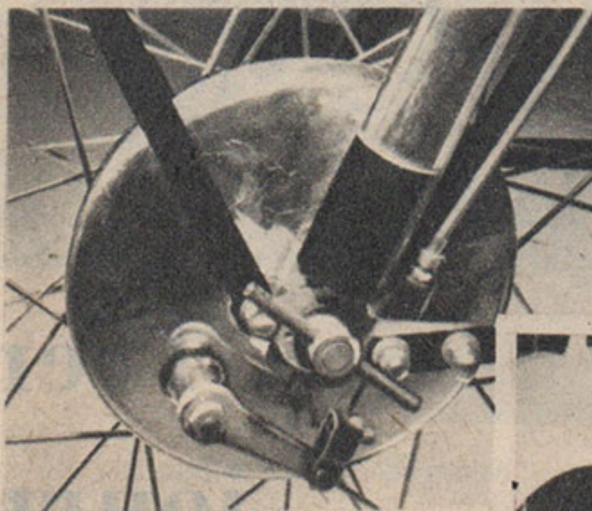
Peugeot

LA **176 TC4**

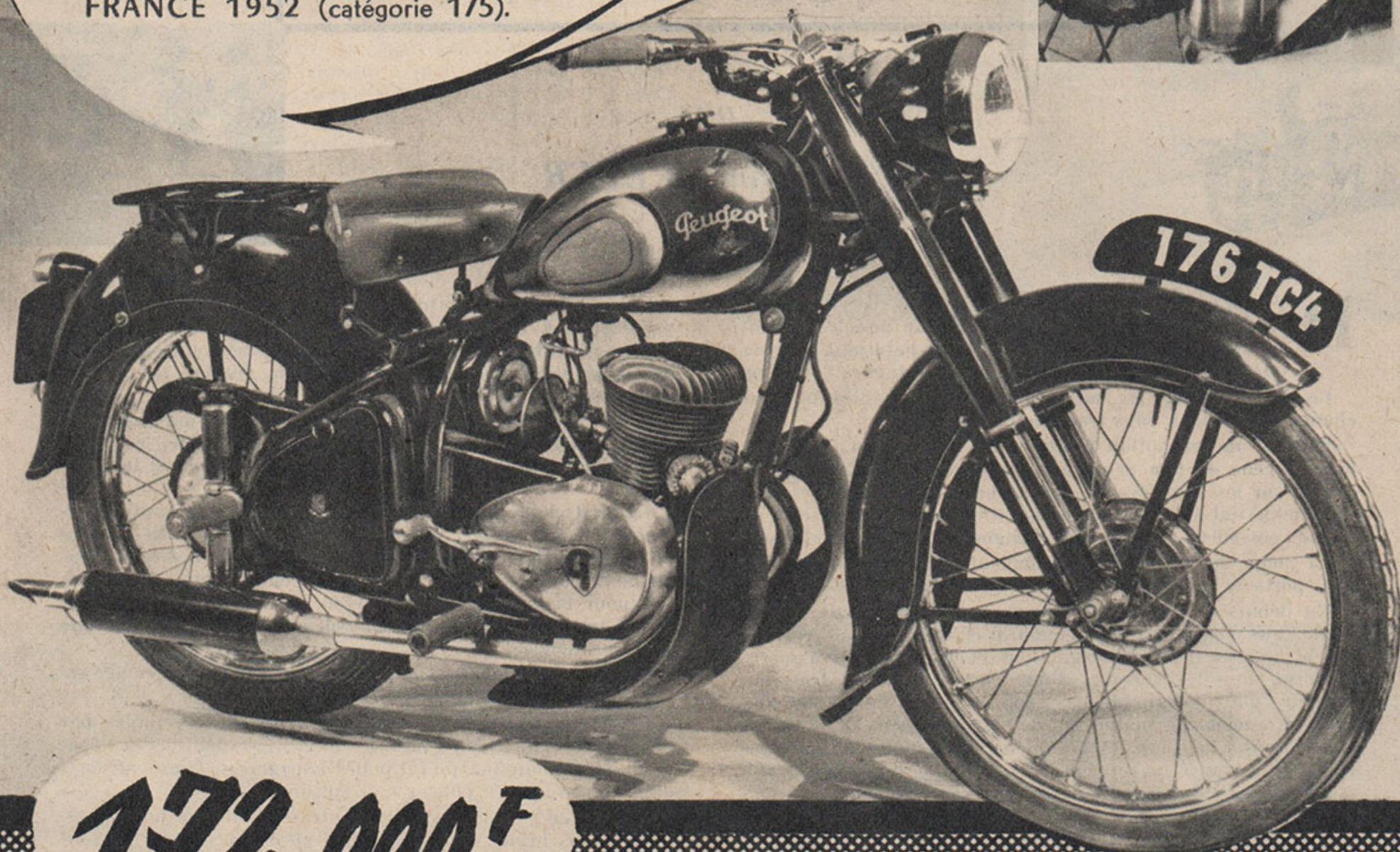
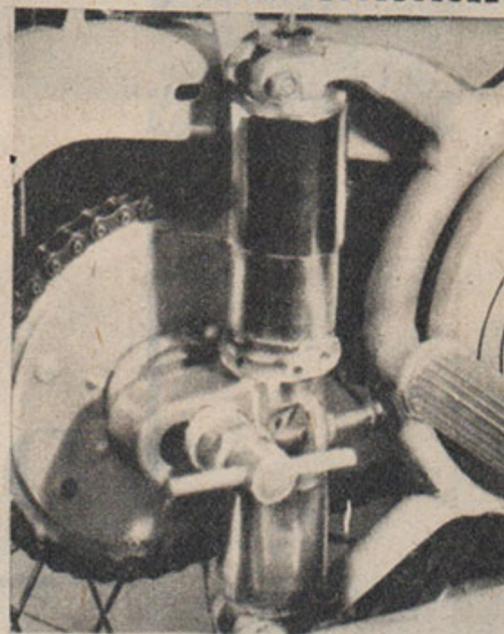
Modèle grand luxe protégé. Il comporte les mêmes caractéristiques que la 176 A.S. mais avec une suspension arrière télescopique à tension réglable, des moyeux avant et arrière à broche instantanément démontables, une protection très efficace des roues avant et arrière par de larges garde-boue à embouti profond et un compteur incorporé dans le phare.

Présentation de haut luxe, 3 coloris au choix : émail Noir décors chrome et filets, émail Bleu R.A.F. décors chrome et filets, émail Mastic décors rouge ou bleu.

Rappelons que les 175 cm³ PEUGEOT détiennent le record du Bol d'Or dans leur catégorie et que BOUIN sur cette machine a remporté le CHAMPIONNAT DE FRANCE 1952 (catégorie 175).



CHAMP
DE FRANCE
1952
CAT. **175** CM



172.000 F

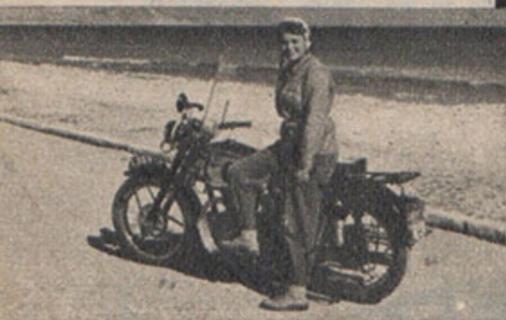




Trente journées au Pays de DON QUICHOTTE

par

Marianne WEBER



DÈS que le touriste franchit les Pyrénées, il est pris par un sentiment d'étonnement devant un monde profondément différent de celui qu'il était habitué à côtoyer quelques kilomètres en deçà des montagnes frontalières.

Le sol, le climat, les habitations et leurs habitants, tout change subitement, sans transition.

Faisons une exception toutefois pour la région de Barcelone et celle de San Sebastian, ex-royaume de Catalogne à cheval sur les Pyrénées ou des Asturies (Pays Basque) qui, tous deux, ont subi une large part d'influence française et, de ce fait, possèdent un caractère espagnol sérieusement atténué.

La même remarque vaut également pour Madrid et quelques ports de la côte atlantique.

En dehors de ces cas, l'Espagne entière semblait, il y a quatre ans encore, un pays engourdi et isolé dans un rythme de vie perpétué d'un autre âge. Bien qu'elle ait connu la guerre moderne dans les horreurs d'une guerre civile, la tradition séculaire n'avait toujours pas cédé un pouce de terrain aux « perfectionnements matériels » de ce tumultueux XX^e siècle. L'hospitalité, le sens de l'honneur, une foule de préjugés chers à nos ancêtres étaient encore la loi quotidienne. La structure sociale, économique du pays est également responsable du contraste qui s'offre à nos yeux choqués de « démocrates septentrionaux ». L'Espagne ne possède à peu près pas de « classes moyennes ». Le sol y est d'une pauvreté inimaginable, sauf en Andalousie. Le clergé et l'armée y sont ridi-

culement nombreux et forment en quelque sorte des classes privilégiées à de multiples égards. La mendicité enfantine est une véritable plaie; les lois scolaires existent, mais personne ne songe à les faire appliquer, d'où le nombre surprenant d'illettrés de tous âges.

Nous rencontrerons donc dans la société: les nobles et très riches bourgeois, le peuple laborieux et misérable, les petits artisans et, hors ces deux pôles, les ecclésiastiques et les militaires.

Le haut clergé appartient à la noblesse et à la haute bourgeoisie; le bas clergé, innombrable, se recrute dans le reste de la population, par vocation plus ou moins sincère, ou simplement pour la bonne raison que l'entrée dans les ordres est, pour beaucoup, le seul moyen de faire des études et de gravir un échelon dans l'échelle sociale et la classe dans une caste privilégiée.

Sur ce point encore, l'Espagne offre encore une image de l'ancien régime, voire moyenâgeuse.

En effet, l'Espagne a connu une renaissance refoulée par l'Église et l'État; ses tendances allaient se débrider et s'épanouir à l'âge baroque qui fut pour l'Espagne « le Grand Siècle », date de son apogée politique et culturelle.

L'Espagne est le pays des contrastes, des enthousiastes, mais aussi, hélas, du déséquilibre et de la démesure; tout classicisme en est absent. Le fanatisme arabe a marqué indélébilement la religion de l'espagnol. L'amalgame des

racas l'a placé à mi-chemin entre l'arabe et nous; sa culture, son art en sont témoins tout imprégnés qu'ils sont d'orientalisme; que dire de sa musique... Sur le plan politique même, l'Espagne ne semble-t-elle pas avoir compris que son rôle était dans un équilibre à assurer en elle entre le monde arabe et les puissances occidentales.

D'un choc brutal de civilisations, il y a douze siècles, est sortie une compréhension profonde à l'heure actuelle. Au Maroc espagnol, notamment, aucun heurt n'existe entre arabes et espagnols, alors que les français subissent les pires avatars dans leurs possessions nord-africaines.

Après cette introduction d'ordre général trop hâtivement esquissée, venons-en au tourisme proprement dit.

Plusieurs voies d'accès s'offrent, venant de France: les grandes routes de Barcelone à l'est, le pont sur la Bidassoa près de San Sebastian et, entre elles, plusieurs cols des Pyrénées.

Seule, la saison guidera notre choix et nous limitera l'hiver aux deux routes côtières.

De façon générale, l'état des routes est médiocre dans la Péninsule, à part quelques grandes voies axiales partant de Madrid, vers Barcelone, San Sebastian et Séville; tout le reste du réseau routier est parsemé de « nids de poule » et de cassis dûs aux pluies torrentielles. Le terrain est accidenté, désertique en grande partie, très impressionnant par la solitude des vastes étendues, et fort beau au point de vue artistique. Les ciels d'Espagne, par exemple, font honneur à leur réputation légendaire: les préludes d'orage nous laissent cloués sur place d'émerveillement; les clairs-obscurs y sont prodigieux. Les photographes sont gâtés à souhait.

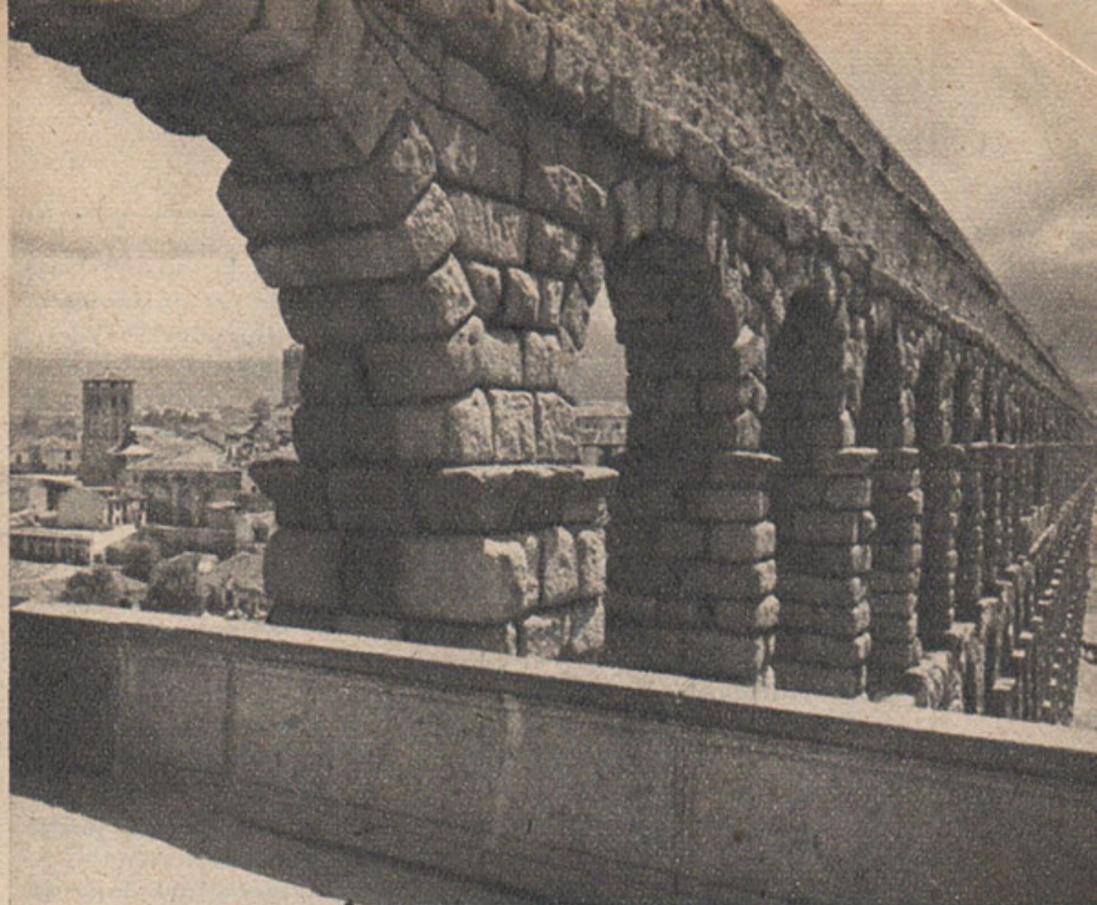
Vous décrire l'Espagne en ces quelques pages serait une gageure téméraire; plusieurs volumes y suffiraient à peine.

Le sud du pays est très nettement plus arabe que le nord, en effet, les derniers sultans et califes de Cordoue, Grenade, dépendant du Maghreb nord-africain, résistèrent plusieurs siècles à la « Reconquista » des princes chrétiens soutenus par la féodalité française. Aux constructions arabes, le moyen âge espagnol décadent substitua de merveilleux châteaux forts, majestueux par leurs proportions massives toutes différentes du style arabe, en finesse et dentelles de pierres ornées de mosaïques polychromes.

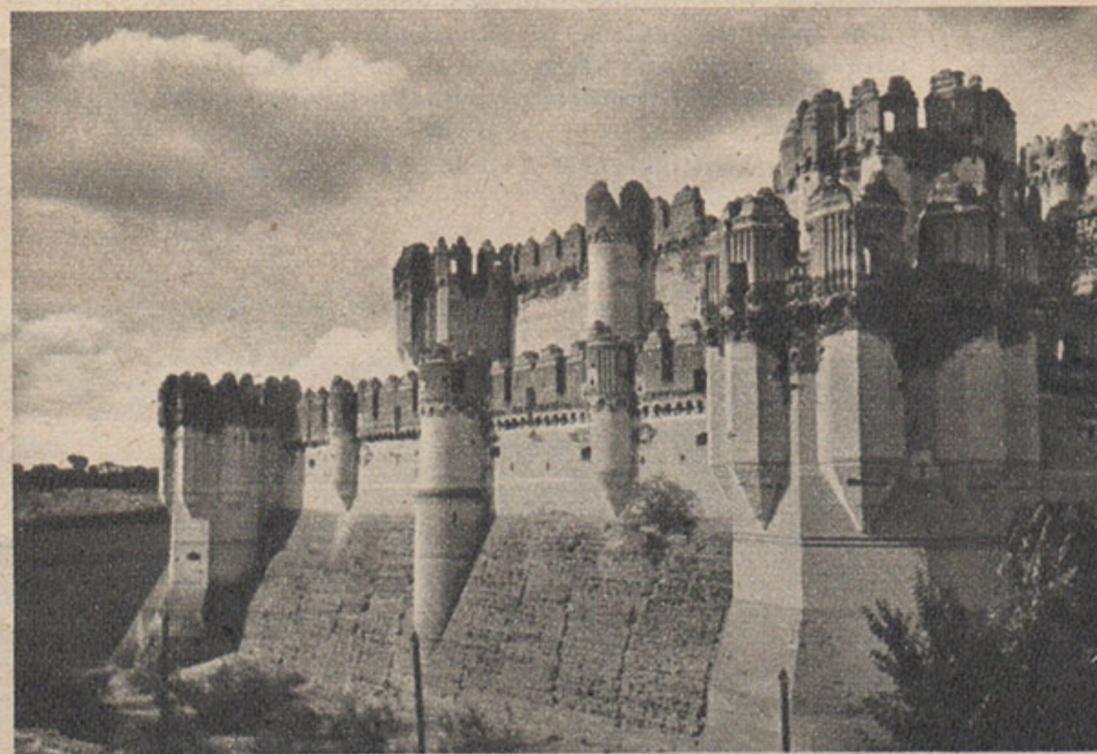
Charles-Quint eut la sinistre idée de faire recouvrir les plafonds et les décorations murales arabes de l'Alcazar de Séville par de sobres plafonds de chêne foncé, décorés uniquement de son monogramme et de son chiffre, voulant par l'austérité de cette décoration « très chrétienne » effacer les souillures de l'occupation arabe séculaire. Actuellement, on a procédé à de sérieuses restaurations des trésors arabes: de splendides mosaïques et dorures à la feuille sont réapparues.

La question hôtelière n'est pas un problème en Espagne. Il existe des hôtels, auberges et gîtes-étapes à peu près partout (les « paradors »). Ils sont propres, accueillants et relativement peu coûteux (la moitié des prix belges ou français à standing égal).

La cuisine espagnole est assez indigeste pour les estomacs



L'aqueduc de Ségovie.



Le château de Coca.



Coucher de soleil sur Saragosse.



et foies délicats, mais dans les grands hôtels la cuisine française est pratiquée partout. La vie espagnole est entièrement décalée par rapport à la nôtre : le petit déjeuner se prend vers 11 heures, le déjeuner entre 15 et 16 heures et le dîner au plus tôt à 21 heures; le spectacle débute à 22 h. 30 et se termine vers 2 ou 3 heures du matin... Bon nombre d'oisifs se lèvent vers midi. Par contre, l'ouvrier est au chantier dès 6 heures du matin pour ne le quitter que 12 heures après, avec un salaire insuffisant sur le plan familial.

Le porteur d'eau, personnage légendaire, pousse à intervalles réguliers un cri strident qui évoque l'Orient tout proche... Un frisson vous parcourt tout entier à ce moment, ce cri est empreint de mystère et de mélancolie, cinglant comme une lame scintillant au soleil. Le cirneur de bottes «le limpia bottas» exerce une profession très lucrative surtout par son contact avec les étrangers qui ignorent la modicité des tarifs espagnols...

Le touriste s'accoutume très rapidement à toutes les particularités du pays; toutefois, il est prudent par exemple de prévoir un lunch en fin de matinée, au cours des longues étapes, de quoi tenir le coup entre un petit déjeuner pris « au service de nuit » vers 8 heures et le déjeuner espagnol à 15 heures...

Voyons maintenant pour les montures : le carburant est médiocre. Le « Normal » fait 62 d'octane; il existe du « Super » dans quelques centres, du 72 d'indice d'octane moyennant supplément de prix, à la pompe. Les tickets de carburant se délivrent à la frontière et dans les banques contre devises étrangères.

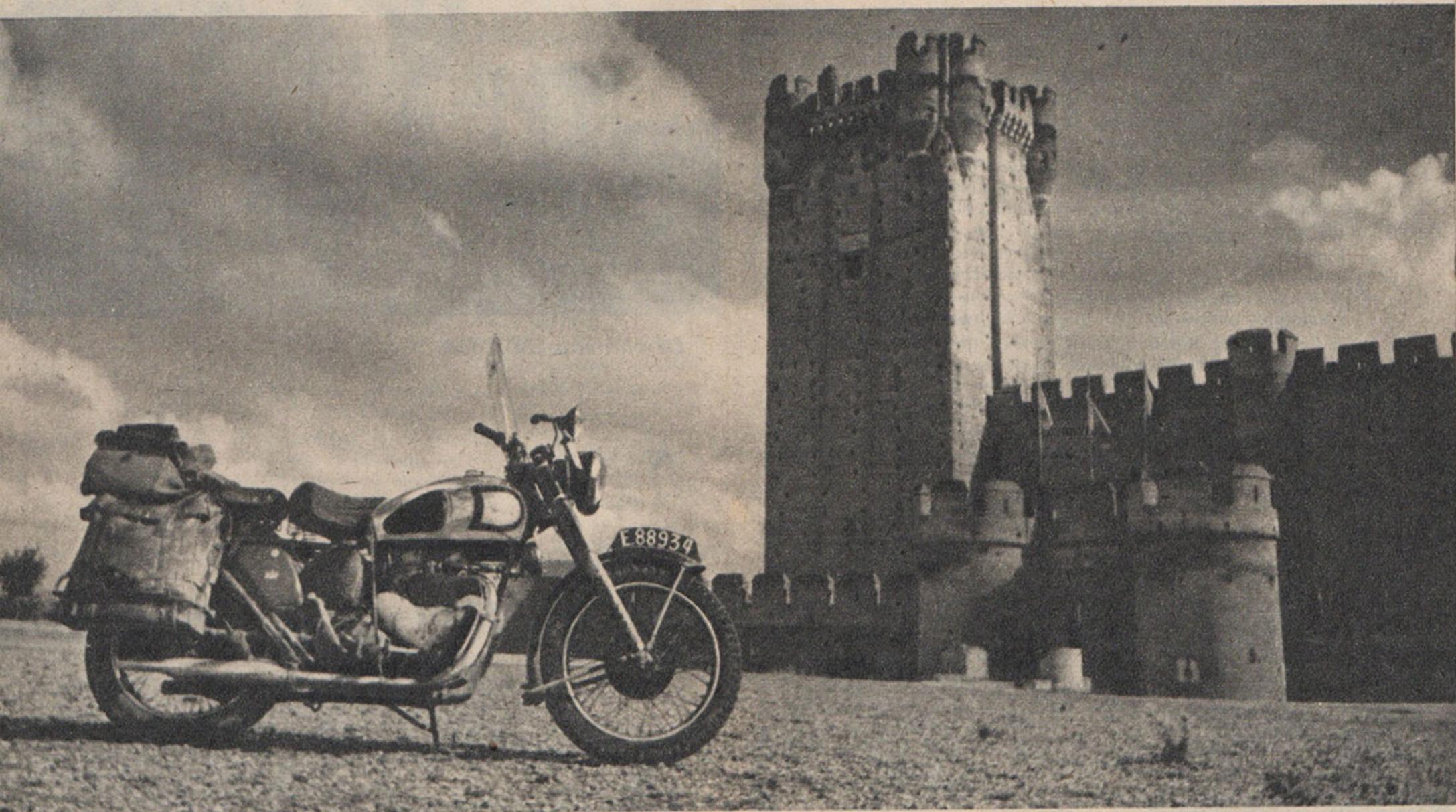
Voyons les itinéraires :

Premier itinéraire.

Bruxelles, Paris, Orléans, Blois, Tours, Châtellerault, Poitiers, Angoulême, Bordeaux, Biarritz, San Sebastian (à parcourir en une, deux ou trois étapes à volonté, avec arrêt et visite des châteaux de la Loire). San Sebastian, Burgos, Valladolid, Médina del Campo, Avila, Madrid.

Ou encore :

San Sebastian, Bilbao, pics d'Europe, Gijon, Leon, Zamora, Salamanca, Avila, Madrid. Excursions à La Granja, Alcala de Henarès, Escorial, Manzanarès. Madrid, Aranjuez, Tolède, Ciudad Real, Linares, Ubeda, Cordoba, Séville par la montagne à Ronda-Gibraltar, Malaga, Motril, Grenada. Excursion dans la Sierra Nevada au sommet du Mulhacen, route menant à 3.240 mètres (la plus haute d'Europe, vue de la côte d'Afrique par temps clair). Guadix, Huescar, Murcie, Elche et sa palmeraie remarquable, Alicante, Valence, Sagunte, Teruel, Calatayud, Saragosse, Lérida, Barcelone, Mont Serra — et puis la France.



Le château de Médina del Campo.

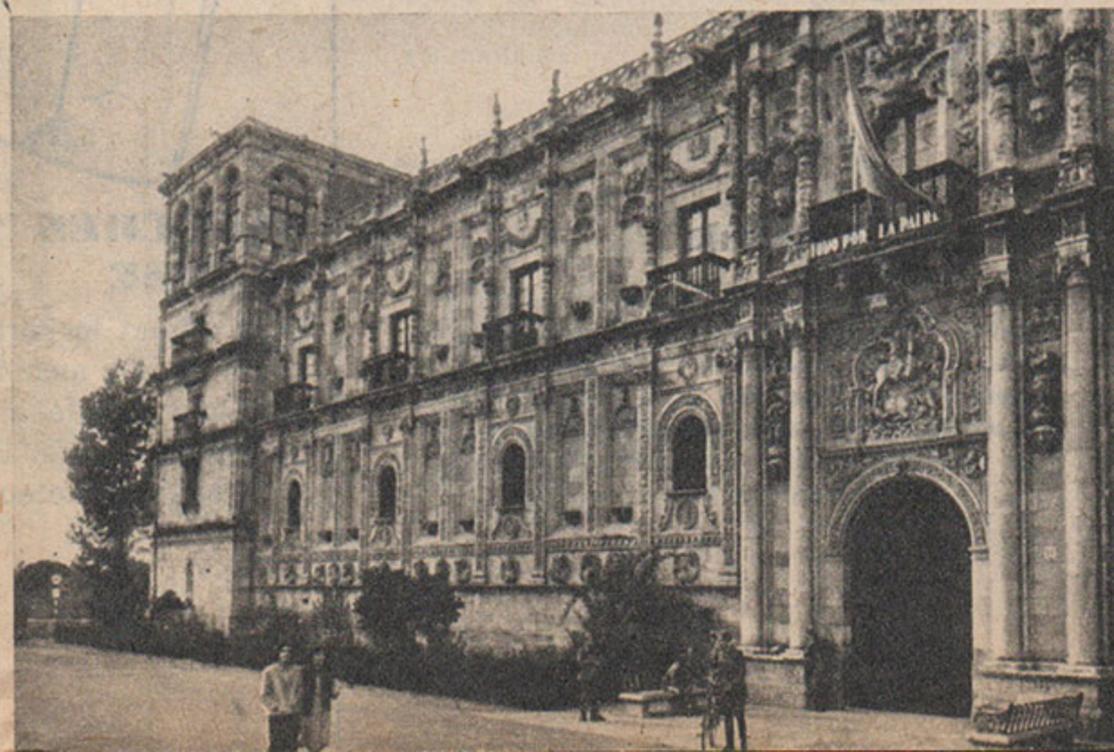
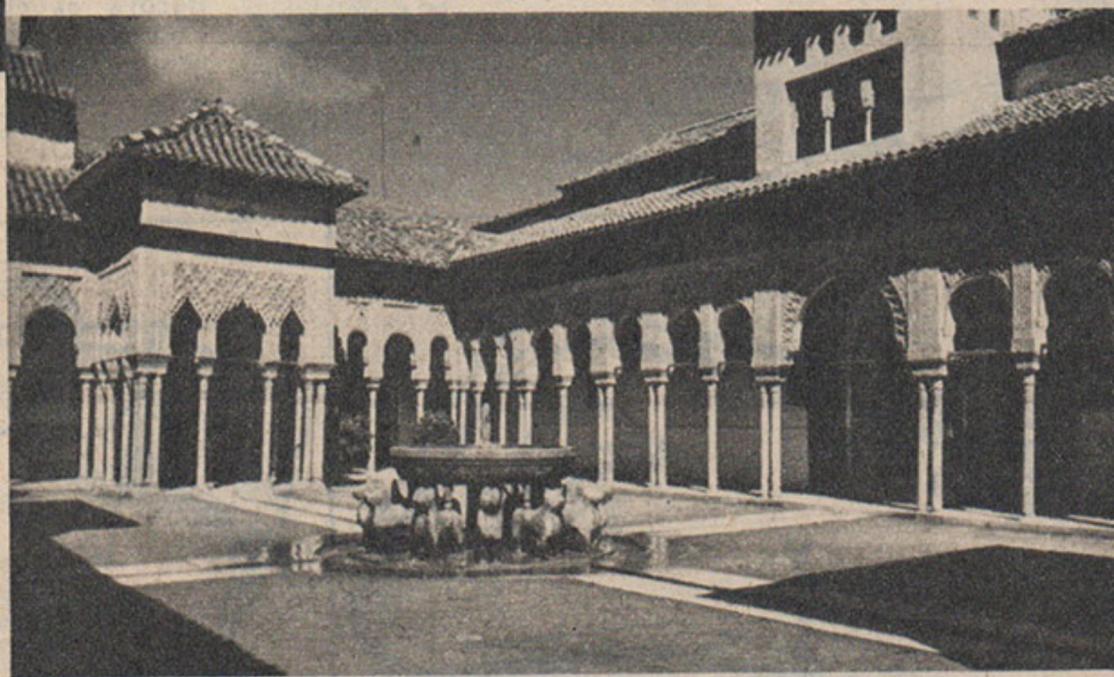
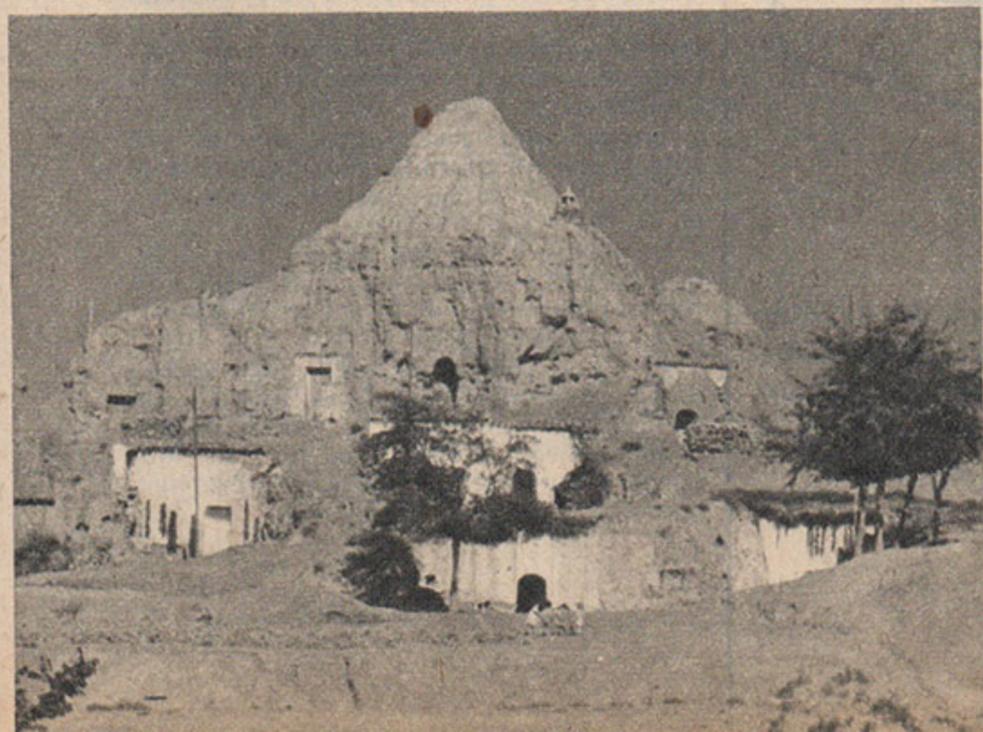


La cathédrale de Murcie.

*L'Alhambra de Grenade.
La cour des Lions.*

Caserne à Léon.

*Habitations creusées dans
le roc, près de Guadix.*



Un second itinéraire...

Débuterait par Bourg-Madame (Andorre), Puiccerda, Lérída, Fraga, Saragosse. Remonter l'Ebre vers Tuodela, Logrono, Miranda, Vittoria, Bilbao (avec détour par San Sebastian à volonté) et reprendre l'itinéraire n° 1 par les pics d'Europe. Cette traversée des Pyrénées espagnoles est très belle, des paysages inconnus s'étendent devant nous à perte de vue : des déserts comme en Afrique. La vallée d'Ordessa est particulièrement belle, mais il faut un laissez-passer militaire pour pouvoir y pénétrer (zone stratégique).

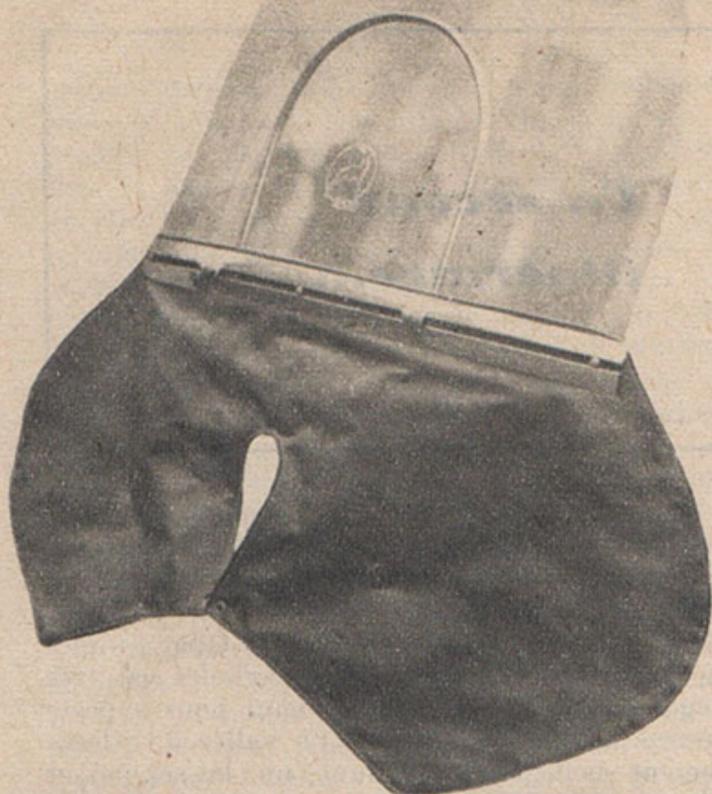
Au retour de Barcelone, par Perpignan, les routes ne manquent pas : le Rhône ou le Massif Central suivant le temps et la saison.

Aux touristes français, nous n'aurons pas l'audace de faire des suggestions, aux autres nous proposons encore quelques itinéraires de retour, par exemple :

Perpignan, Béziers, Lodève, Millau (le Tarn), Florac, Mende, Le Puy, Vichy, Moulins, Nevers, Montargis, Fontainebleau, Paris.

(Suite p. 28)

ÉQUIPEMENTS et ACCESSOIRES



PARE-BRISE BIPLEX

Cet accessoire protège efficacement, mais il doit posséder une rigidité rigoureuse. Biplex a résolu le problème grâce à une armature et une fixation spéciales. Le pare-brise galbé est réalisé en rhodoïd et complété par un tablier en moleskine.

(suite)

Les gants doivent être choisis avec beaucoup de soins; si la machine est démunie de manchons ou d'écran, ils sont les plus exposés à la pluie et doivent être pris dans des peaux de qualité hors pair. Rien, en effet, n'est plus désagréable et plus malsain que des gants mouillés.

Il faut les choisir amples et bien ajustés aux poignets afin qu'ils ne glissent pas au cours des manœuvres.

Pour les mains, signalons également les poignées chauffantes. Ce sont deux bracelets de cuir, contenant une petite résistance, qu'on lace simplement sur les poignées d'origine et qu'on relie par un fil au volant magnétique. Le même fabricant offre pour les scooters des chauffe-pieds métalliques utilisant la chaleur des gaz d'échappement.

Il ne reste plus à protéger que les yeux: pour la ville, la lunette dite de soleil à verres de grand diamètre est généralement suffisante. Éviter les montures épaisses, elles gênent la vue, plus qu'on ne le croit, sur les côtés, donc pour les croisements.

Les lunettes de route? Nous en avons d'excellentes; une jeune marque s'est acquise cette année une belle réputation avec son modèle en caoutchouc, bien aéré pour éviter la buée et pourtant sans courant d'air pernicieux. Ses écrans amovibles de couleurs différentes permettent de l'utiliser de jour ou de nuit.

Le pare-figure est également bon; il faut le choisir assez grand, descendant jusqu'au menton, et bien ajusté pour qu'il ne se relève pas en marche si on lève un peu la tête.

Lunettes et pare-figures peuvent être enduits des produits spéciaux qui empêchent la pluie de les brouiller et la buée de se déposer.

Le cyclomoteur peut se contenter d'un équipement plus sommaire. Il existe pour lui toute une série de pare-boue et bavettes efficaces. Le conducteur sera bien abrité par une de ces grandes pèlerines, couvrant même le guidon, fort en honneur chez les cyclistes.

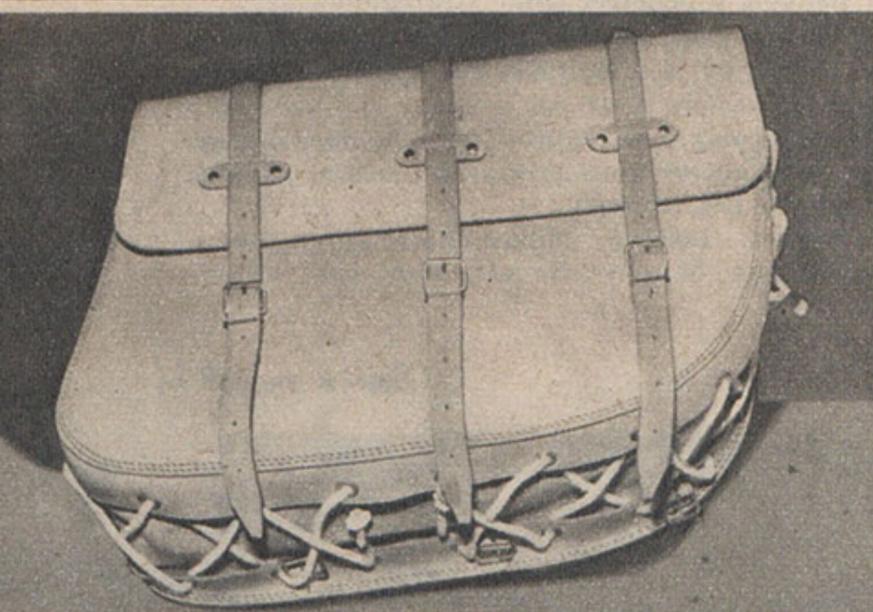
Terminons par quelques conseils pour la machine elle-même qui a besoin de plus de soins en cette mauvaise saison.

L'entretien en est plus compliqué et plus salissant; l'on peut toutefois y remédier en assurant une bonne protection des chromes et nickels en vaporisant avec des produits du genre du Clinoto. N'essuyer que les parties en contact avec le conducteur; cette vapeur déposée partout aileurs, roues et moyeu, base du cadre, etc. empêche la boue d'adhérer et le métal de rouiller.

Si vous roulez par la neige, ayez un bon filtre à air; il évitera les flocons de rentrer dans le corps du carburateur, de s'y geler et de coincer le boisseau des gaz.

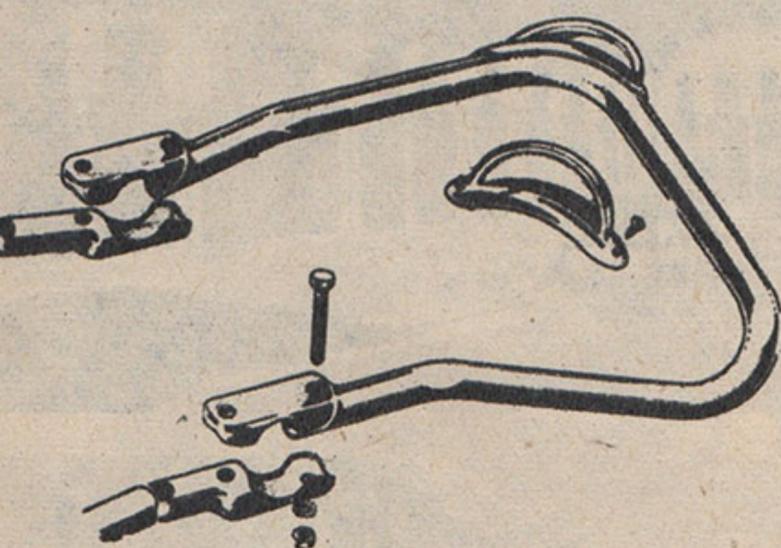
Surveiller enfin les pneus; des enveloppes dont les sculptures sont usées sont plus dangereuses sur le sol gras que sur le sec. Vérifiez la pression.

Enfin, si vous ne le faites déjà, sachez vous servir de votre frein avant; son emploi bien combiné avec le frein arrière, vous arrêtera mieux, avec plus de souplesse et moins de risques de dérapage.



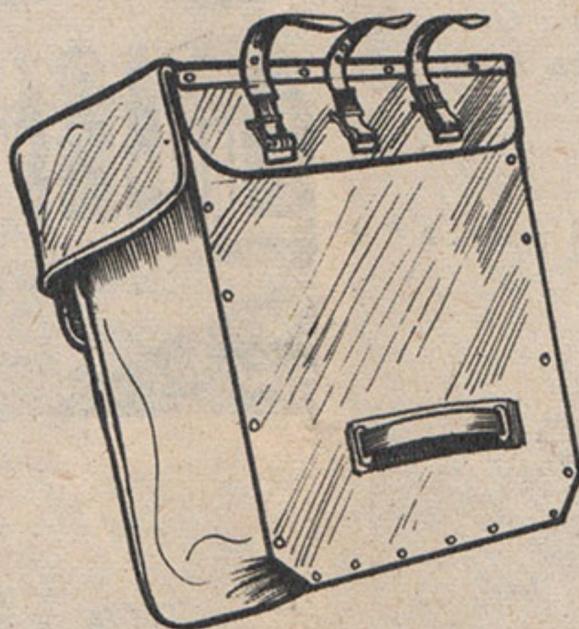
SACOCHE SABLÉ

Les Etablissements Sablé commercialisent une gamme étendue de sacoches de divers modèles, et notamment des sacoches de haut luxe, aux décors et coloris variés, que l'on put voir au Salon sur divers scooters.



PARE-CHOC

Les pare-chocs ont acquis une certaine vogue: ils offrent, en cas de chute, une protection certaine. Ils peuvent maintenant être équipés de feux réfléchissants appelés Lunaflex, et qui signalent de nuit l'encombrement du véhicule.



SACOCHE DÉESSE

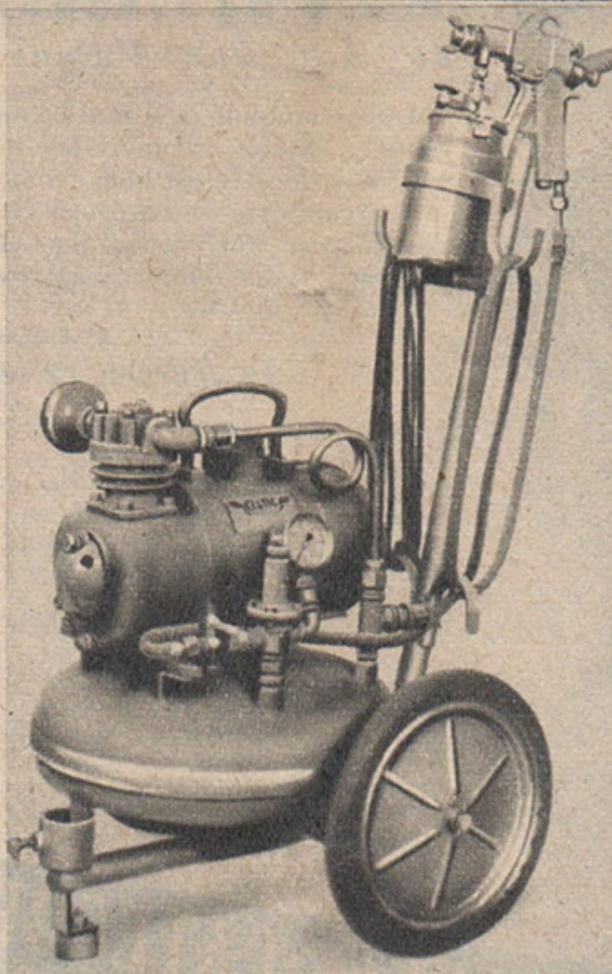
Elles offrent la particularité de posséder un dos métallique, leur conférant une rigidité et une robustesse de premier ordre. Elles s'adaptent à tous vélomoteurs et motos.

COMPRESSEUR D'AIR POUR PETITS TRAVAUX DE PEINTURE

LA gravure ci-contre représente un ensemble Celtic-France qui correspond exactement aux besoins des petites entreprises, ou même des particuliers, qui désirent exécuter des travaux soignés de peinture pneumatique.

Le compresseur fonctionne sur courant lumière et ne consomme que 500 watts à l'heure. Il permet le gonflage jusqu'à 6 kilos et plus si nécessaire. Son équipement comporte tous les appareils de contrôle et de réglage classiques : contacteur, détendeur, soupape de sûreté, filtre à air, refroidisseur.

Il peut être fourni fixe ou avec châssis mobile.

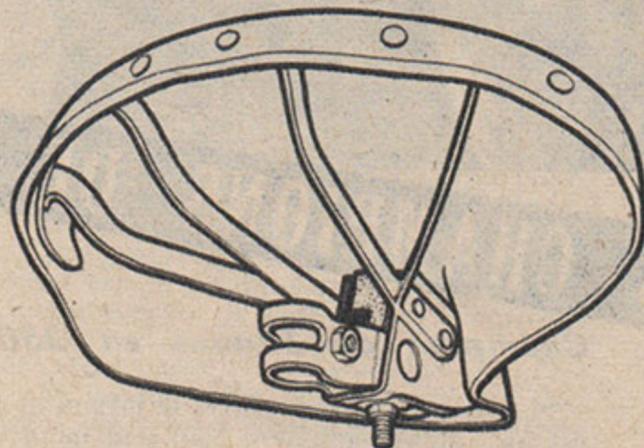


LES ACCESSOIRES "CEMS"

CEUX-CI intéressent particulièrement le scooter : c'est d'abord un pare-brise à inclinaison variable, hauteur de glace réglable, tablier plastique amovible; ensuite différents porte-bagages dont la particularité est d'être, non soudés, mais assemblés par écrous indesserrables et gainés de plastique; enfin, pour Lambretta, un groupe, monté sur amortisseurs télescopiques formant porte-roue et réservoir complémentaire de 5 lit. 1/2 raccordé à celui d'origine.

SELLES DE CYCLOMOTEURS

LA maison Mérat a voulu faire profiter le cyclomoteur de son expérience en matière de selles et sièges confortables. Voici la benjamine Mérat, c'est une selle pour cyclomoteurs à



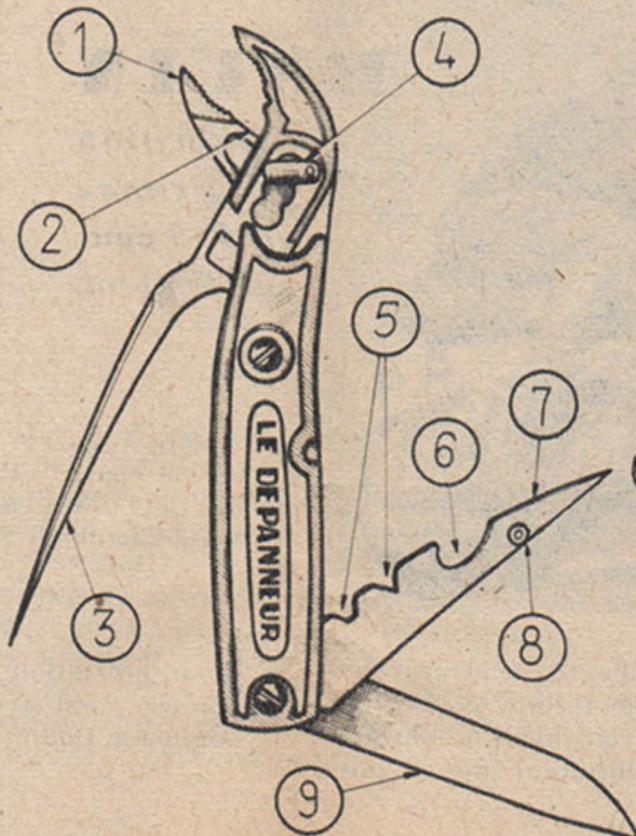
dessus caoutchouc. On remarque devant le collier de fixation à la tige de selle un bloc également en caoutchouc sur lequel vient s'appuyer le bâti articulé. Un écrou permet d'en régler l'élasticité. Mérat obtient avec ce dispositif, à la fois, la suspension et l'amortissement.

UN OUTIL MULTIPLE

LA pince présentée ci-dessus n'a pas besoin d'être décrite; énumérons seulement ses nombreux usages :

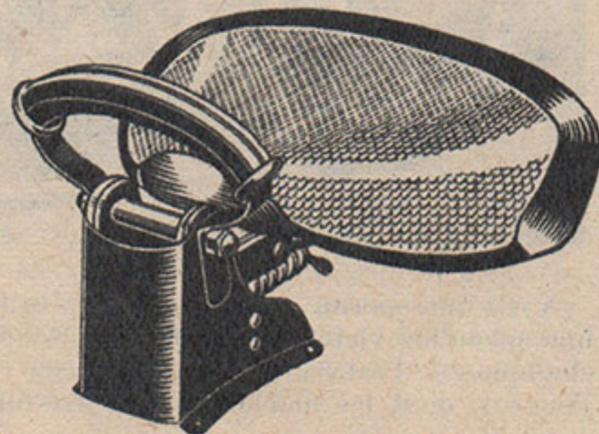
1. Pince multiprise;
2. Coupe-goupilles ou fils de fer;
3. Tournevis;
4. Axe mobile pour libérer le tournevis;
5. Dénude-fils;
6. Décapsuleur;
7. Ouvre-boîte;
8. Poinçon;
9. Lame de couteau;

Cet outil peut donc servir aussi bien à la maison que sur la route et en camping.



SIÈGE ARRIÈRE

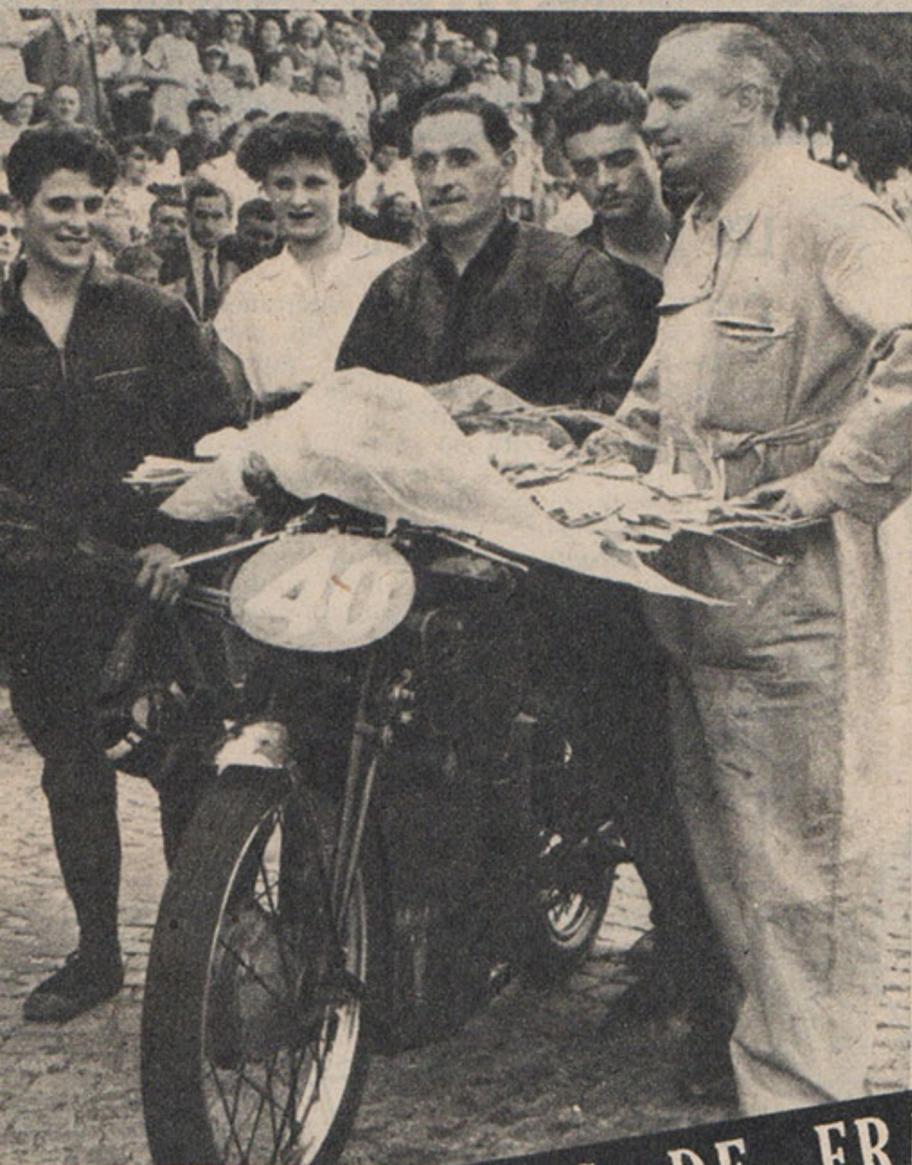
MURCIA, de Villeurbanne, reste un de nos maîtres du tansad. Les selles souples en caoutchouc avec ressort de suspension réglable sont toujours de présentation impeccable. Elles sont adaptables à toutes motos et vélomoteurs.



LA SUPERCULASSE R. MEYNARD

C'EST notre lecteur M. P. Certain qui nous a dit sa satisfaction de la superculasse que M. Meynard a réalisée pour les 100 et 125 cmc. Villiers, uniquement. M. Meynard est une vieille connaissance. Il avait mis au point un 100 cmc. 2 cylindres qui avoisinait le 100 à l'heure avec lequel, il a gagné un diplôme de médaille d'or dans Nice-Paris 1949; mais cette cylindrée ayant été interdite en course, l'affaire en est restée là.

M. Meynard n'a été jusqu'ici récompensé de ses efforts que par quelques médailles et diplômes; il le constate sans trop d'amertume et continue ses études sur les petits moteurs.



P. CHERRIER *Champion de France en 350 sur Vélocette et en 500 sur Norton*

Déjà champion de France « nationaux » en 500 cmc., l'an dernier, Cherrier réussit l'exploit d'enlever les deux titres, en 350 et 500, pour la saison 52. Sa 350 Vélocette est bien connue sur les circuits pour sa rapidité et demeure sans rivale dans sa catégorie. La dernière épreuve de l'année, la Coupe du Salon, a vu notre champion étrenner une toute nouvelle « Featherbed » Norton; et nul doute qu'ainsi outillé, il conserve ses titres pour 1953.

PALMARÈS 1952

17 courses, 12 victoires, 3 places de second.

Côte Lapize : 1^{er} en 350. G.P. de l'A.M.S. : 1^{er} des Français en 350. Orléans* : 1^{er} en 500. Clermont-Ferrand* : 1^{er} en 350 et en 500. Moulins* : 1^{er} en 350 et en 500. Mulhouse* : 1^{er} en 350 et en 500.

Saint-Galmier : 1^{er} en 350 et en 500. Lesparre-Médoc* : 3^e en 350, 1^{er} en 500 (nationaux), 1^{er} en 350, 2^e en 500 (internationaux). Coupes du Salon : 2^e en 350; 3^e en 500.

Les épreuves * comptaient pour le Championnat de France

Cherrier, après sa victoire au circuit de Mulhouse. A sa gauche son metteur au point Florit, à sa droite, Burgraff, champion de France en 175 (inter).

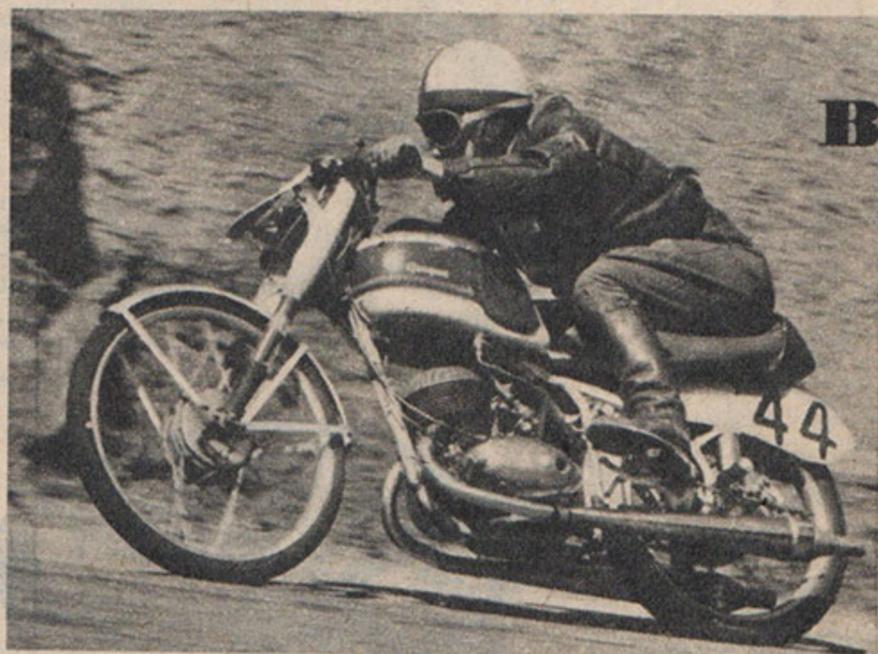
LES CHAMPIONS DE FRANCE CATÉGORIE «NATIONAUX»

M. CAMUS

Champion de France en 250 cmc. sur D. S. Malterre

Si nous voulions employer le jargon de théâtre, nous pourrions dire que Camus est un « auteur-acteur ». Non seulement, il court mais il crée ses machines, leur apportant nombre de perfectionnements et une mise au point issue d'une longue pratique. Malchanceux en 175 cmc. durant cette dernière saison, nous savons qu'il a de grands projets pour 1953 et nous lui souhaitons à l'avance tout le succès qu'il mérite.

Courses ayant valu le titre à M. Camus : Éliminatoires du Bol d'Or 1^{er} Orléans 1^{er}, Tours 1^{er}, Mulhouse 3^e.



BOUIN

Champion de France en 175 cmc. sur Peugeot.



PALMARÈS

Côte Lapize : 1^{er} (record de la cat.). Éliminatoires du Bol* : 5^e. Orléans* : 1^{er}. Saint-Chamond* : 1^{er}. Tours : 3^e. Bol d'Or* : 1^{er}. Circuit du Médoc* : 2^e. Villefranche : 3^e. Coupes du Salon : 4^e.

Les épreuves * comptaient pour le Championnat de France

Après une saison particulièrement brillante, marquée par une splendide victoire au Bol d'Or, Bouin récolte le titre de champion de France. Ce résultat auréole également la marque Peugeot, dont les machines de course fournirent une magni-

fique prestation au Bol et connurent maints succès durant l'année. C'est avec plaisir que nous associons pour le même hommage Bouin et Peugeot.



UNE FAILLITE QUI DATE DE 1898

Je ne pense pas à l'avenir du cyclomoteur. Le petit moteur auxiliaire adaptable inventé par Werner en 1898 a déjà vécu et il disparaîtra comme tous ceux créés après 1919. S'il a bénéficié de perfectionnements techniques, la bicyclette est restée la même, avec une fourche, des rayons, des freins et des pneus insuffisants pour être motorisée.

Le cyclomoteur veut maintenant se transformer en petite motocyclette avec fourche élastique, changement de vitesses, chaînes multiples, embrayage, selle moto. Bref, tous les inconvénients de la motocyclette sans en avoir aucun des agréments, de vitesse, de confort, de régularité et surtout de longévité. Je ne parle pas du dérailleur utilisé comme changement de vitesses, il donne déjà assez d'ennuis sur une bicyclette ordinaire sans vouloir encore le faire fonctionner avec un moteur.

Il n'y a aucune solution intermédiaire viable; ou la bonne bicyclette, ou le véritable vélomoteur qui donne toute satisfaction. Beaucoup d'usagers séduits par les moteurs adaptables ou une motocyclette miniature reviendront à leur bicyclette de jadis ou à une motocyclette.

J.-C. DIETZ,

71, rue Tombe-Issoire, Paris (14^e).

Le raisonnement de M. J.-C. Dietz — descendant de Charles Dietz, inventeur et constructeur du premier véhicule automobile ayant circulé en France de ville à ville (Paris-Saint-Germain, le 26 septembre 1834) — nous apparaît un peu absolu et son jugement sévère.

Cependant, il est incontestable que le cyclomoteur, s'il veut conserver sa vogue actuelle, ne doit pas s'écarter de la formule initiale qui fit son succès.

La position du pilote, sur une selle étroite et les pieds en bascule, n'autorise qu'une vitesse raisonnable (30-40 km.-h.); passé cette limite, le confort disparaît, le besoin d'une suspension se fait sentir, sans parler du freinage, généralement assez mal étudié sur les cyclomoteurs. Tout accroissement des performances nécessite un renforcement de la partie cycle, si bien que d'améliorations de détails en modifications partielles, l'on aboutit à un engin hybride qui, comme le souligne si justement notre correspondant, cumule les inconvénients de la motocyclette et du cyclomoteur,

sans en posséder aucun des avantages.

L'engouement populaire a, d'ailleurs, abondamment sanctionné les meilleures réalisations dans le domaine cyclomoteur, solutions qui se révèlent justement les plus simples.

CONTRE LA « PERLE »

J'avais découvert, il y a quelque temps, dans une revue de bricolage, l'idée d'un bricoleur ayant trouvé un moyen évitant le perlage des bougies sur certain 2 temps. J'en ai fait part à un ami possédant un 100 cmc. Monet-Goyon, ancien déjà et, mené à une allure plutôt « sport », qui a ce défaut; depuis qu'il applique ce procédé, son moteur se porte à merveille.

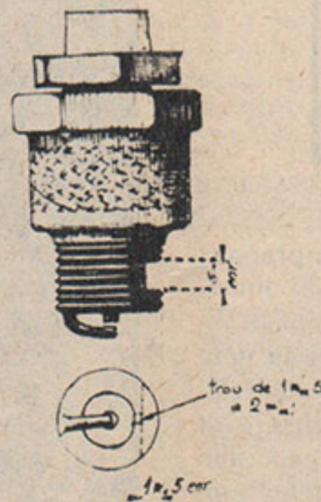
Voici de quoi il s'agit. Il suffit, sur la bougie, de pratiquer une entaille à l'aide d'une lime plate sur la partie filetée. Ensuite, percer un trou de 1^m/₅ au centre de cette entaille. Une réserve d'air frais entre dans cette petite chambre, ce qui refroidit les électrodes.

Je vous joins un petit croquis.

Si vous n'avez pas encore passé dans votre revue un système semblable, je pense que nombre d'amateurs de petits 2 temps seraient heureux de le connaître.

CL. LUNOT,

St-Pierre-des-Corps (I.-&-L.).



Le système est assez ingénieux et peut rendre service à nombre de « motards », possesseurs de 2 temps dont la bougie a tendance à perler. Cependant, il existe un moyen beaucoup plus simple: monter un gicleur plus gros, de façon à obtenir une carburation riche, et une bougie froide: 225° d'indice thermique au moins. La « perlite » ainsi traitée disparaît promptement.

ENTRAIDE MOTOCYCLISTE

Je pratique la moto depuis vingt-cinq ans, et depuis trois ans c'est à moto que je fais mes déplacements de représentant.

Après avoir utilisé une Jawa 250, une Ogar 350, une Jawa 350, une Douglas 80 plus, je me sers maintenant d'une Triumph 650, à carburateur S.U., depuis le début de février.

Voici une suggestion dont je vous ai réservé la primeur. Quiconque se déplace le long des routes rencontre des automobilistes ou motocyclistes arrêtés. Quelques-uns d'entre eux sont en panne, mais bien peu le font savoir, et il est évidemment impossible de s'arrêter près de chaque voiture ou moto immobile pour demander si l'on a besoin d'une aide quelconque.

D'autre part, il y a un risque à s'arrêter près d'inconnus qui peuvent simuler une panne et vous demander de l'aide avec l'intention de vous prendre votre portefeuille ou de vous donner leur vieille voiture en échange de la vôtre.

Pour éviter ces inconvénients, ne serait-il pas opportun de créer une association d'entraide pour les usagers de la route, ou certains d'entre eux?

Les automobilistes ou motocyclistes qui adhéreraient à cette association devraient être présentés par deux parrains, par exemple, et ils recevraient, après paiement de la cotisation, un petit drapeau en « scotchlite », visible la nuit et muni d'une ventouse, qui pourrait être fixé sur le véhicule en panne.

De cette manière :

1° l'usager en panne pourrait prévenir qu'il est en panne sans avoir à faire le moindre geste. Il pourrait donc continuer à essayer de se dépanner pendant que d'autres passent sur la route;

2° les membres de l'association passant sur la route sauraient qu'un confrère a besoin d'aide;

3° les gens de bonne volonté hésiteraient moins à s'arrêter puisque le fait de posséder le fanion entraînerait une certaine sélection qui diminuerait les risques qu'il y a toujours à s'approcher d'un inconnu;

4° il serait souhaitable que ce soient des motocyclistes et une revue comme la vôtre qui prissent l'initiative d'une telle organisation, afin que les motocyclistes ne soient plus considérés par les automobilistes comme des êtres méprisables, mais qu'au contraire ils deviennent sympathiques.

J. FLAHAUT.

Réponse : Votre généreuse proposition est excellente, mais vous semblez ignorer que l'idée d'entraide a été maintes fois évoquée par de braves gens comme vous. Au début, le mouvement crée de l'enthousiasme parmi une minorité toujours prête à rendre service, puis tout s'estompe et c'est l'oubli.

Pour qu'une pareille confraternité de la route soit efficace, il faudrait des milliers de volontaires, dans tous les coins de France.

Ne tenons pas compte de l'insuccès passé. Si nos lecteurs veulent bien répondre à votre appel, nous sommes prêts à tenter la réalisation de ce beau projet... Nous attendons, par conséquent, les adhésions de principe.



Un pont sur le Tage à Tolède.

Pour les heureux touristes dont le temps n'est pas compté, en saison d'été le retour par les Hautes-Alpes serait très beau partant de Perpignan, Béziers, Montpellier, Nîmes, Avignon, Carpentras, Digne, Gap, Sisteron, route Napoléon Grenoble, Chambéry, Chartreuse, Annecy, Saint-Claude, Lons-le-Saunier, Dôle, Dijon, Troyes, Reims, Belgique.

***Durée
des itinéraires.***



Le tour d'Espagne prend 25 jours; le tour comprenant l'entrée par Andorre et les Pyrénées espagnoles : 30 jours.

Un voyage limité au nord du pays par San Sebastian, Burgos, Avila, Madrid, Aranjuez, Cuenca, Valence et la côte vers Barcelone peut se parcourir en 15 jours, rapidement.

Pour terminer, un mot des routes : en général, elles sont mauvaises, un pneu tout terrain est souhaitable mais non indispensable ; quelques grands routes sont en réfection, d'autres en bon état déjà.

Les mécaniciens sont dévoués et, en général, compétents; leur approvisionnement est encore très lacunaire et leur ingéniosité y supplée très sympathiquement.

Pour les motards : Castroll a un dépositaire à Madrid, il est prudent de ne pas laisser le ravitaillement en huile aux chances du hasard. A Gibraltar, les motos anglaises trouvent quelques accessoires en cas de panne; à Alicante, nous leur signalons une très bonne adresse du coureur Carlos Domenech, plaza Calvo-Sotello 20, leur monture y recevra des soins attentifs et efficaces, ils y trouveront un ami.

**TRENTE JOURNÉES
AU PAYS DE
DON QUICHOTTE**

*Entrée
de l'Alcazar
de Séville.*



*Danseuses
gitanes
à Grenade.*



Le champion du monde de moto-cross Leloup, est battu à Alger par B. Hall. Godey et Bénard victorieux en 350 et 500.

SOUS l'impulsion de ses sportifs dirigeants, la Société des Raffineries de Berre organisait pour la deuxième fois le Grand Prix Béryl de Moto-Cross.

On se souvient de l'affluence record et de l'énorme succès remporté par le premier Grand Prix où triomphait le Belge Leloup.

Dimanche, le temps pluvieux a contrarié quelque peu la réussite de cette grande manifestation suivie, néanmoins, par un public nombreux.

Au grand mâât central, près des tribunes, flottaient les pavillons aux couleurs de France, de Belgique et d'Angleterre.

Dans la première manche des 250 cmc., Cardona du M.C. Fondouk triomphe du champion de France Bénard qui remporte les deux autres courses. De nombreuses chutes sont enregistrées.

En catégorie 350 cmc. le Parisien Godey sur B.S.A. se montre invincible,

emportant successivement les trois épreuves, sur sol boueux et glissant. L'Algérois R. Ciancio sur B.S.A., très en progrès, fit grosse impression.

Il fut le meilleur des régionaux. Le champion anglais, Basil Hall, inscrit son nom au palmarès de la catégorie 500 en triomphant deux fois sur trois manches. Dans la 3^e manche il est accidenté et Leloup, qui le suivait de près, passe en tête suivi du Parisien Brassine qui prend la 3^e place devant Prieur et Frantz.

La veille, la ville d'Alger, par l'intermédiaire de son adjoint M. Zigliara, remettait la médaille d'argent de la municipalité aux trois champions Brassine, Bénard et Mélioli.

Avant leur départ pour la France, les as métropolitains du moto-cross étaient conviés par la Société Béryl à la visite de Cherchell et de ses célèbres ruines romaines.

Résultats :

1. Basil Hall (B.S.A.); 2. Leloup;
3. Brassine; 4. Prieur; 5. Frantz; 6. Goëtz René; 7. ex æquo, Wybo et Raulin;
9. ex æquo Thévenet et Charrier.

Y. CHEVALIER.

MOTO-CROSS DU MERLAN A MARSEILLE

DE retour d'Alger où ils avaient disputé le cross organisé par le M.C. D.A., nos sympathiques champions en transit ont participé à l'épreuve organisée sur les buttes du Merlan par le M.C. Gombertois.

Étaient présents : Hall, Godey et Bénard, vainqueurs de la réunion d'Alger (500, 350 et 250 cmc.), Leloup, Frantz, Théveney, Prieur et, venus à leur rencontre, Molinari, Darrouy, Mathéos, Cros, Pellan et une tribu de régionaux en petites cylindrées (175 et 250 cmc.).

Terrain sec; environ 8.000 spectateurs; bonne organisation du M.C. Gombertois. En 500, bagarre Leloup-Frantz, ce dernier terminant second derrière le belge qui remporte les deux manches; 3^e Darrouy, 4^e Godey.

En 350, Molinari gagne les 3 manches, suivi de Godey, en difficulté avec son embraye, 3^e Darrouy, 4^e Cros.

En 250, victoire de Cros, sur D.O.T. 200 cmc., battant Bénard souffrant d'un poignet foulé; 3^e Audemar, 4^e Ramono.

PERSPECTIVES 1953

C'EST sous toutes réserves que nous vous communiquons les projets de certains coureurs britanniques pour 1953. Actuellement la presse d'outre-Manche a fort à faire pour justifier le départ vers d'autres lieux de quelques-uns des ténors.

Après une longue maladie, Richard Dale, ancien pilote officiel Norton, entre chez Gilera en compagnie de Reginald Armstrong, l'Irlandais. Ce dernier est certainement le pilote à l'expérience la plus variée, ayant mené des monos, bicylindres et 4 cylindres depuis 1949 pour le compte de Norton, Velocette, A.J.S. et M.V. Ajoutons qu'il n'a que 24 ans.

Pour compléter l'équipe M.V., qui comprend Bandirola et Graham, Lomas et Sandford seraient pressentis, mais N.S.U. leur aurait aussi offert leurs machines.

Quant à Duke, il aurait signé chez Aston-Martin et participerait notamment aux 24 heures du Mans.

Le gros perdant de l'affaire semblerait Norton, mais Kavanagh ayant à nouveau signé chez eux et, épaulé par Amm et Lawton, cela formera une équipe excellente; d'ailleurs, un quatuor pourrait être formé avec une « découverte » des Manx Grands Prix, ou avec un coureur sortant d'une autre maison, ou encore un second plan capable de passer dans la catégorie supérieure.

Deux jeunes qui brillèrent l'an dernier, Me Intyre et Surtees sont en pourparlers avec des constructeurs, ce qui pourrait avoir un certain rapport avec ce qui est écrit plus haut... ou ci-dessous.

Seul Coleman a résigné chez A.J.S., Doran et Brett n'étant pas encore décidés.

Deux pilotes qui abandonnèrent le sport pour diverses raisons pensent recourir en 1953, ce sont Lockett (ex-Norton) et Friend (ex-A.J.S.). Sherry ne courrait pas officiellement, ce qui indiquerait une participation possible de sa part au « Continental Circus »; nous assisterions à la rentrée de Fea-

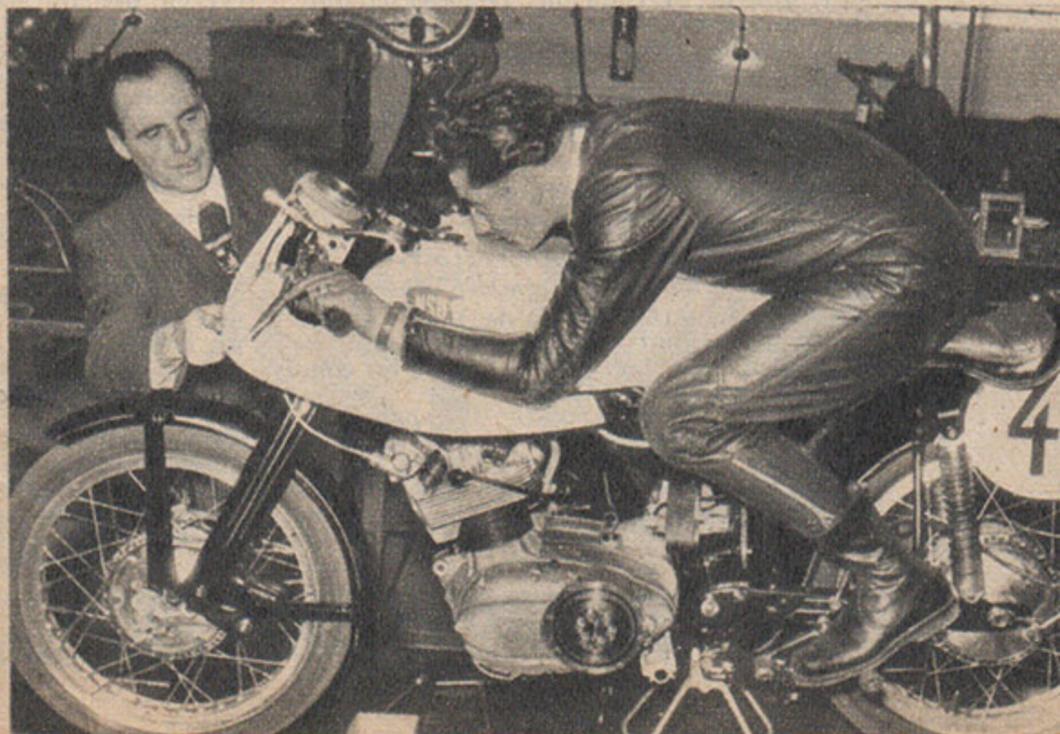
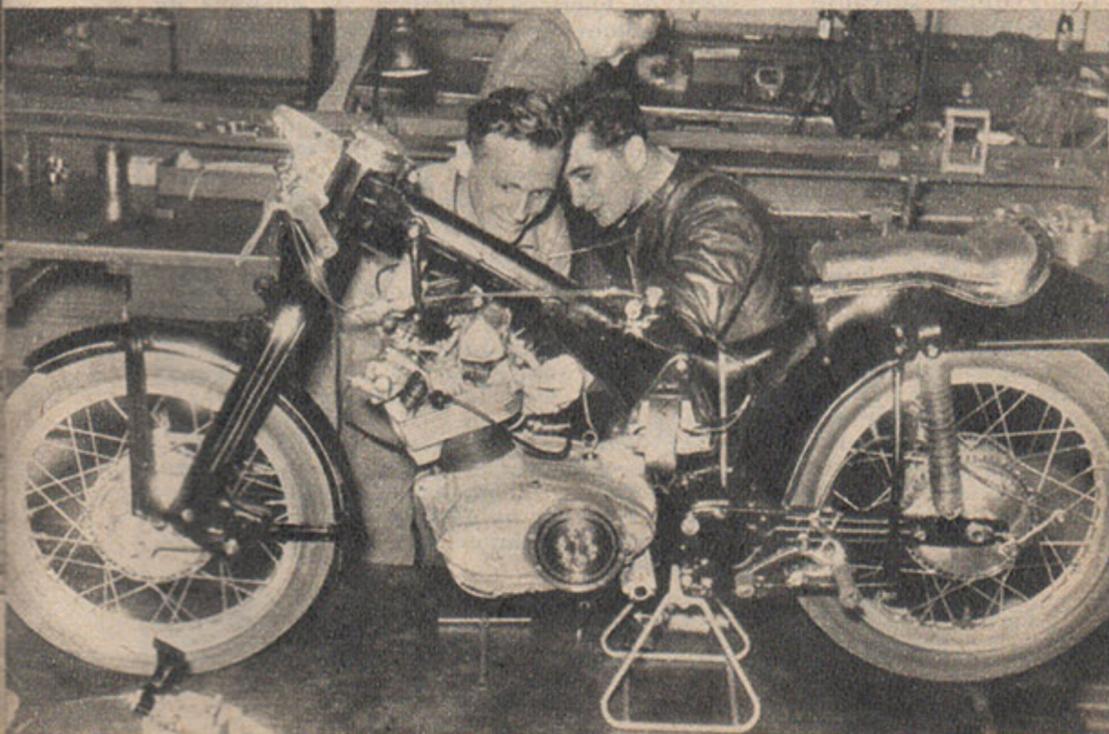
therstone, qui eut ses deux dernières saisons stoppées dès leur début par des accidents. Aura-t-il dompté sa fougue? Cyril Smith, Oliver continueraient à porter les couleurs Norton, ainsi que notre compatriote Drion, tandis que le légendaire Jenkinson, ancien passager d'Oliver et de Masuy, conduirait cette fois lui-même un sidecar. (Les Anglais dans leur jargon motocycliste appellent un side une chaise ou encore un chariot!).

Matt Wright, directeur du service des courses de chez A.J.S., se voit obligé de prendre un emploi plus sédentaire pour raisons de santé, et sera remplacé par Fred Neill, qui s'occupait plus spécialement des motos A.J.S. des coureurs privés.

Rien n'est encore connu quant aux machines, il faudra probablement attendre les courses britanniques du début de saison; nous saurons également si Velocette continuera à courir à la fois dans les deux catégories 250 et 350. Rappelons que certaines de ces informations demandent confirmation.

LA 250 N.S.U. 1953

La 250 N.S.U. de course sera équipée pour la saison 1953 du cadre-caisson déjà utilisé pour la Renn-fox et les machines de série.



moto - Ball

FINALE DU CHAMPIONNAT
DE FRANCE "EXCELLENCE"

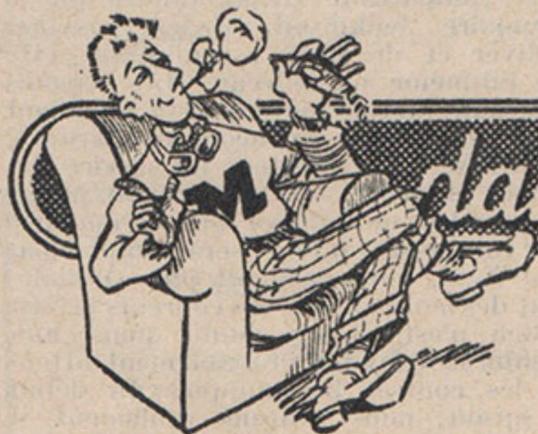
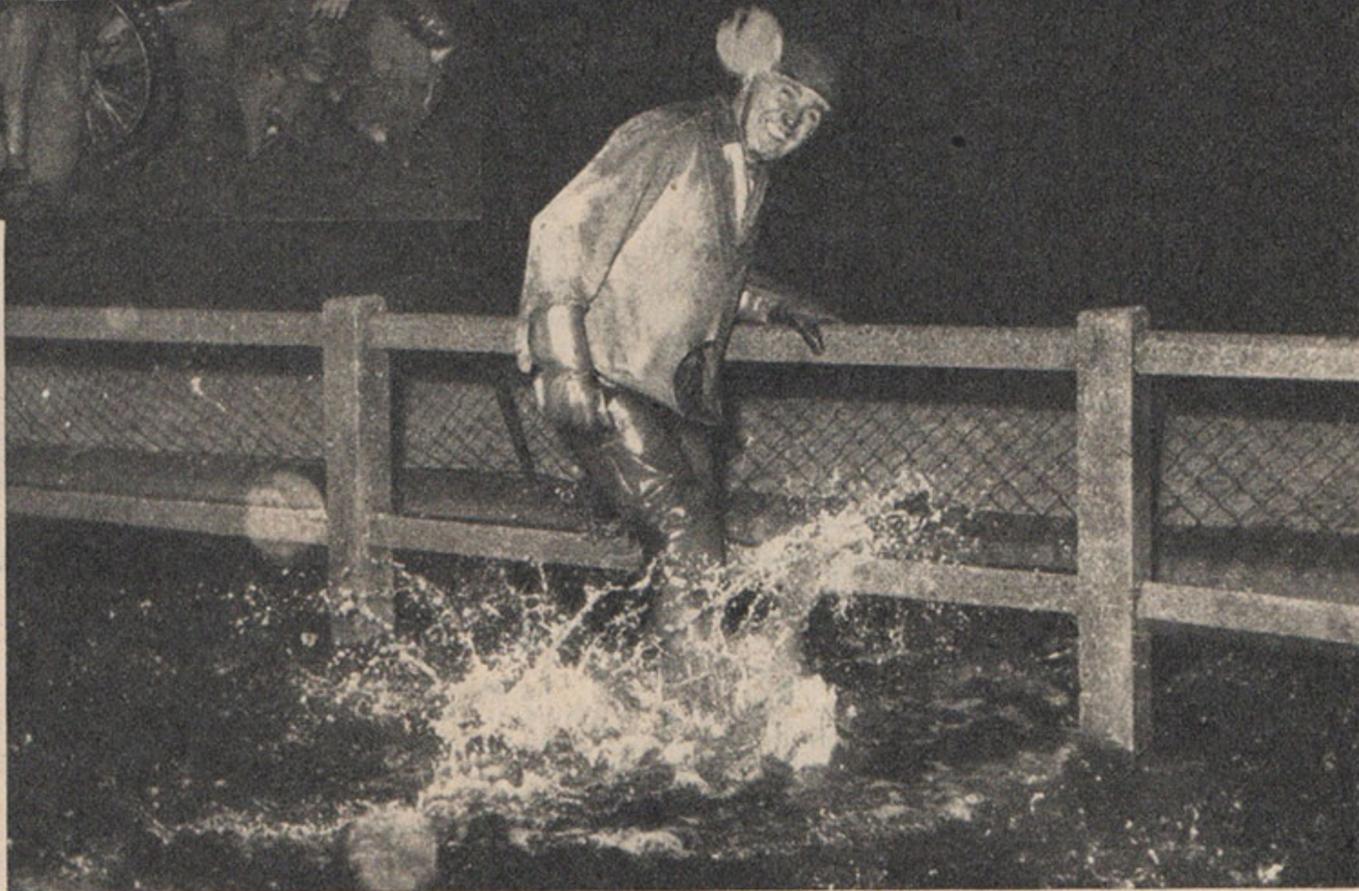
Troyes bat Camaret : 2 buts à 1



L'équipe de Troyes après sa victoire. Les joueurs ont oublié les quelques bains forcés que comporta la partie

Le cynodrome de Courbevoie était sous l'eau, une eau qui par endroit recouvrait le sol de 4 centimètres, et une pluie continuelle persista durant tout le match. Malgré cela les tribunes étaient bien garnies.

Dès le coup d'envoi, les Troyens firent le forcing étant plus habitués au terrain gras que leurs adversaires méridionaux qui, malgré cela essayèrent des attaques dans les deux premières périodes; voyant leurs efforts vains, ils restèrent sur la défensive. Les chutes par dérapage furent nombreuses ainsi que les pannes de moteurs, et dans les buts, les gardiens plongeant, c'est le vrai mot, dans une eau boueuse. Cette rencontre est à marquer dans les annales du moto-ball. L'enjeu en valait la peine, et les Troyens, sans diminuer Camaret, doivent être fiers de leur titre de Champion de France.



dans les CLUBS

MOTO-CLUB DU BAS-VIVARAIS

Composition du Bureau 1953 :

Présidents d'honneur : MM. Niboyet, Blanc, Brioude, D' Dizi; Président actif : M. Violleau; Vice-présidents : MM. Testard, Aymard; Secrétaire générale : Mlle Ranchin; Secrétaires adjoints : MM. Mayer, Rochette; Trésorier général : M. Ranchin; Trésorier adjoint : M. Vercauteren; Commission financière : MM. Brioude, Blanc, Pascal; Membres du Comité : MM. Peyron, Pinède, Guerriot, Martin, Giraudier, Bertrand, Tinland, Aubert, Durand, Tonnot, Colombotto, Courtier, Roméro.

CHEMINOTS SPORTIFS DE PARIS (Cyclomoteurs)

Section Paris-Ile-de-France (A.F.C.M.)

Compte rendu de l'Assemblée générale

Les Cheminots Sportifs de Paris (cyclomoteurs) ont fait leur réunion générale le 28 novembre 52. Le nouveau bureau est composé de la façon suivante :

Président : Henry Lacoste; Vice-président : Gérard Mérel; Secrétaire : Yvette Quesnel; Trésorière : Jeanne Dejoie.

A son tour, le bureau nommera prochainement les commissions sportives et touristiques.

Différentes questions furent à l'ordre du jour.

Au point de vue fédéral, le C.S.P. se repose sur l'A.F.C.M. et fait un rapport sur le mouvement tel qu'il se présente en fin 52. Le nouveau bureau présente, ensuite, son calendrier 1953. Presque tous les dimanches seront pris entre le 22 mars et le 26 juillet 1953.

Nous y retrouvons, au nombre de 10, les concentrations touristiques de marques, avec les « Jeux cyclomoteurs A.F.C.M. 53 ».

De très importantes sorties touristiques en Ile-de-France et entre sections régionales.

Les brevets touristiques cyclomoteurs, un brevet montagnard.

Les diagonales sont reprises après une légère modification concernant les horaires.

Du côté raid — une des spécialités A.F.C.M. — nous envisageons deux essais. Le premier est en préparation par l'équipe suivante : MM. Bauleret (mécano), Daynes (photographe), Lacoste (cinéaste et organisateur), Mérel (assistant). D'autre part : Mme et M. Quesnel (ex-équipe Helsinki) envisageraient quelque chose.

MOTO-CLUB DE NORMANDIE

Quelques précisions sur le premier trial motocycliste des Essarts du 25 janvier 1953

Cette épreuve créée par le Moto-Club de Normandie est surtout destinée à permettre aux jeunes et aux débutants de tâter un peu du moto-cross en terrain varié et accessible à un bon motard moyen. Mais devant l'attrait qu'elle comporte bien des pros ont demandé à y participer. Les organisateurs ont donc été amenés à effectuer une classe débutants et une classe professionnels. Dans chaque classe les chances seront donc égales d'emporter un des nombreux prix offerts par le M.C.N. Les machines qui prendront le départ seront du type série avec pneus normaux et équipement

conforme au code de la route. Cet équipement devra fonctionner à l'arrivée (avertisseur et lumière). Toute modification de la machine en vue de tout terrain, en particulier les pneus à tétine, entraînera aux passages non stop des pénalisations doubles de celles infligées aux machines de série. Le parcours comportera six passages non stop pendant lesquels toute faute des concurrents sera pénalisée (pied à terre, calage du moteur, chute, aide par spectateurs, etc...). C'est par le nombre des points de pénalisation que seront classés les concurrents. Toutefois, en cas d'ex æquo, le temps mis à couvrir les 25 kilomètres du parcours servira à départager, le plus court étant le premier.

Les passages non stop seront disposés sur le parcours dans l'ordre suivant : passage dans le sable, passage de la mare, passage du sentier en descente rapide, passage du Trou-du-Diable en deux manches, passage du sentier de cailloux et passage dans le sable.

L'ensemble du circuit qui sera couru une fois par les concurrents est constitué uniquement de chemins forestiers, de chemins de terres labourées, sentiers embroussaillés. Les sidecars participeront également à l'épreuve et auront parfois besoin que le passager soulève le side pour franchir les obstacles. Les engagements seront reçus au siège du M.C.N., 41, rue A.-Carrel à Rouen, qui fera parvenir le règlement contre deux timbres-poste. Attention, licence 1953 obligatoire.

MOTO-CLUB DE MONTLUÇON

Compte rendu de l'Assemblée générale du 7 décembre 1952

Après la lecture du rapport moral et financier relatif aux activités du M.C.M. pour l'année 1952, le nouveau Comité directeur se compose de la façon suivante :

Président : Ducreuzet; Vice-présidents : Morinet et Michoux; Secrétaire : Diey; Secrétaire adjoint : Moncourier; Trésorier : Mathieu; Trésorier adjoint : Coulon; Membres : Fauchoux, Boulanger, Vignaud, Cherere, Torquebiau.

RENÉ GILLET

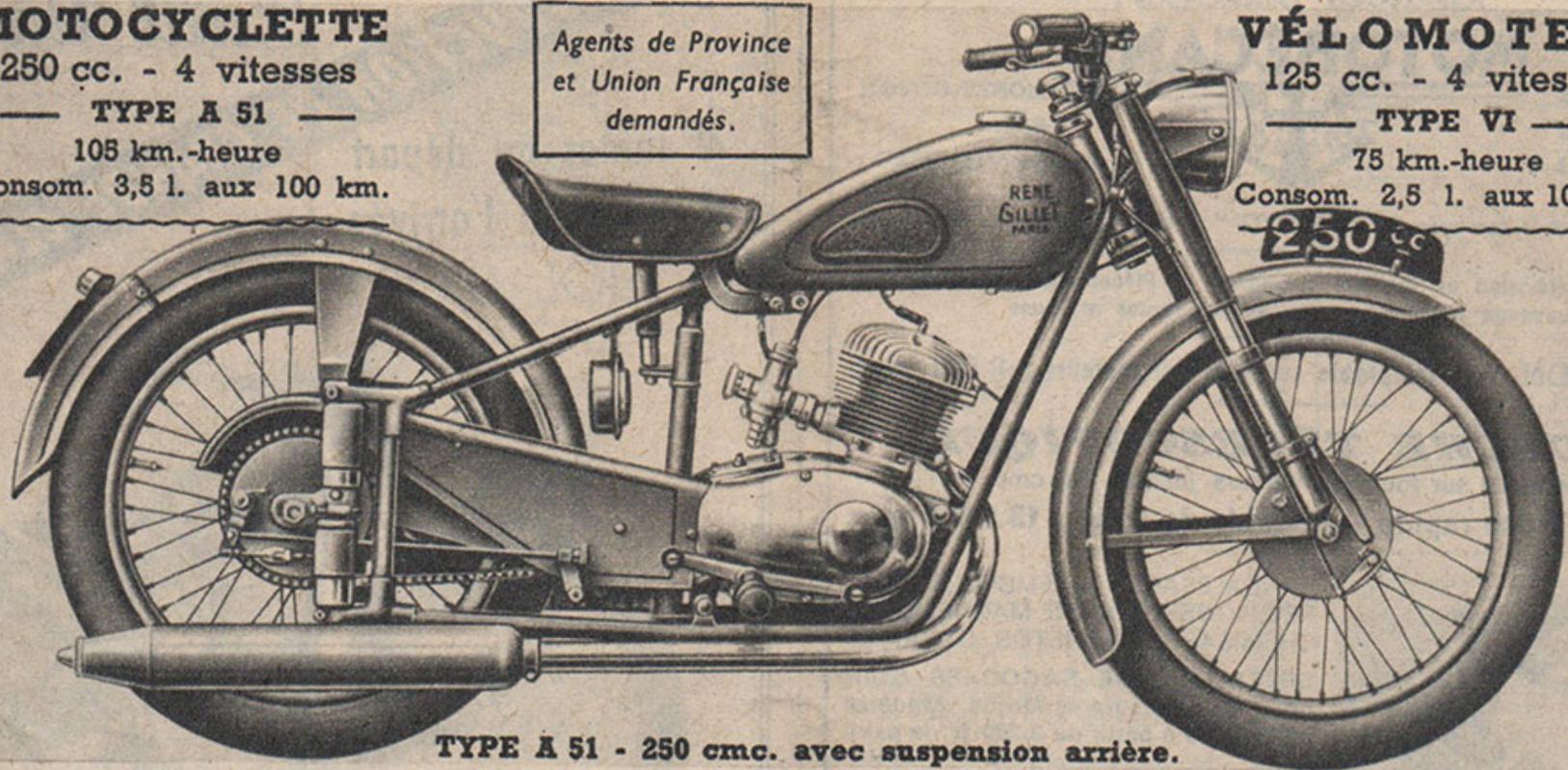
MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses
 — TYPE A 51 —
 105 km.-heure
 Consom. 3,5 l. aux 100 km.

Agents de Province
 et Union Française
 demandés.

VÉLOMOTEUR

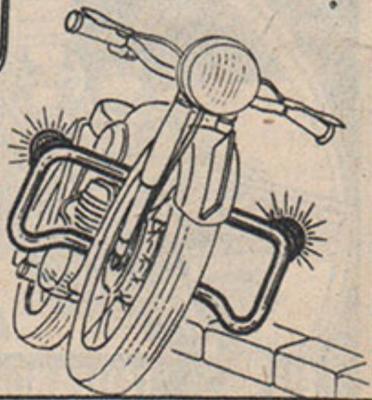
125 cc. - 4 vitesses
 — TYPE VI —
 75 km.-heure
 Consom. 2,5 l. aux 100 km.



TYPE A 51 - 250 cmc. avec suspension arrière.

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

MODÈLE DÉPOSÉ UNE PRODUCTION

SECURITE
 avec
LUNAFLEX

Dispositif réflecteur d'encombrement
 Revêtu des produits réfléchissants
 "SCOTCHLITE"
 Adaptables instantanément sur tout pare-chocs

F. LUCARINI, 36, r. P.-Bounin, NICE

POIGNEES TOURNANTES
 GUIDONS
 ACCESSOIRES

DUPLEX

SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE MARSEILLE

STATION-SERVICE
Mobylette

Voilà ce que vous offrez

ROBERT PIEL AGENT EXCLUSIF
 29, AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE - PARIS-16°

MOTOCONFORT
 TOUS MODÈLES LIVRABLES DE SUITE

UN TIERS AU COMPTANT **CREDIT** SOLDE EN 9 MOIS

Service **Bon accueil**

ATELIER SPÉCIAL
 POUR 125 cc et 175 cc

TÉL PASSY 86-45

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Société du Garage Jardillier

88, Avenue Paul-Doumer, PARIS-16^e - Tél. : AUT. 18-42

AGENCES DIRECTES :

MOTOBÉCANE

GNOME-RHONE
M.R.
JONGHI

MONET-GOYON
F.N.
Scooter SPEED

et la fameuse "MOBYLETTE" à 42.800 francs

SPÉCIALITÉS: Révision de moteurs sur devis — Pièces détachées anciens et nouveaux modèles, adaptables sur toutes marques

SUSPENSION AR adaptable sur tous vélomoteurs : 8.500 francs

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc.

Élégante -- Pose rapide -- Livrable de suite : 13.500 francs



:: RÉALÉSAGES — EMBIELLAGES ::
RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES
CHEMISAGE, MAGNÉTOS, DYNAMOS
SPÉCIALITÉ DE SACOCHES CUIR
pour Vélomoteurs et Motos, Modèles
splendides à partir de 3.200 fr. la paire

ACCESSOIRES POUR TOUTES MOTOS

Directeur: CH. BELLISSENT
Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

S.I.C.R.A.F. présente

La

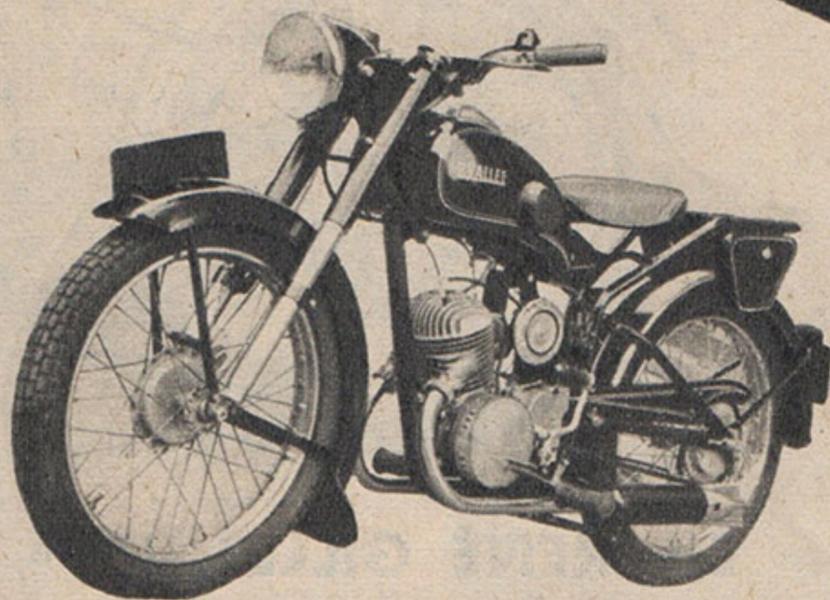
Paul Vallée

UNE PRODUCTION DE GRANDE CLASSE...

4 motos au départ

4 motos à l'arrivée

au BOL D'OR 1952

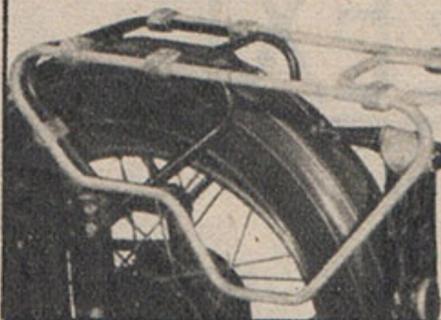


S.I.C.R.A.F. 59, Rue Sadi-Carnot, AUBERVILLIERS - FLA. 20-20

Le Porte-sacoche MONGINET

S'adapte sur tous porte-bagages tubulaires

Se pose sans aucune perforation. L'accessoire idéal pour campeurs



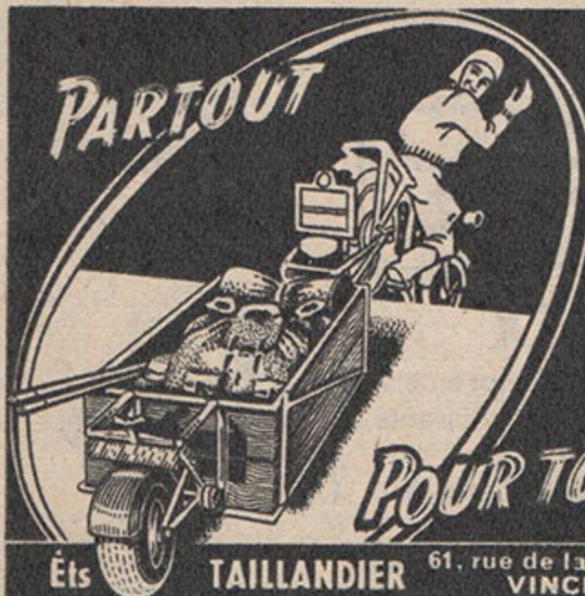
COLLIERS SPÉCIAUX EN ALLIAGE LÉGER
extra résistant - Charge illimitée

P. MONGINET

9, Boulev. Murat, PARIS (16^e)

PORTE D'AUTEUIL

PARTOUT



FULGUR

MODÈLES POUR :
MOTOS M100
VÉLOMOTEURS M50
CYCLOMOTEURS V30

POUR TOUT

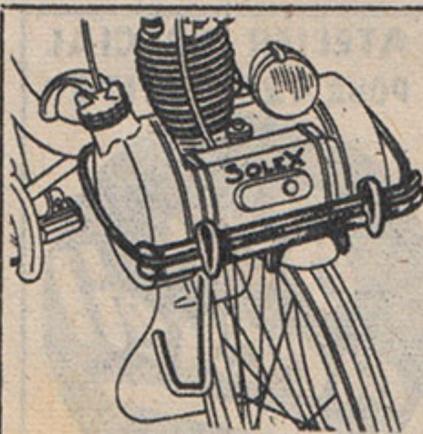
DOCUMENTATION
GRATUITE
sur demande

Éts

TAILLANDIER

61, rue de la Prévoyance
VINCENNES

DAU. 51-77



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre

VÉLOSOLEX

3 articles de sa fabrication :

Le PARE-CHOCS amovible (Breveté S.G.D.G.), d'une efficacité extraordinaire, qui donne un cachet très élégant à votre Vélosolex.

La POIGNÉE pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main.

Le SERRE-GAINE en caoutchouc.

Renseignements :

Établ^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

14 bis, Rue Reine-Jeanne, NICE (A.-M.) — Tél. 821-97

AGF tient à votre disposition

toutes pièces détachées
d'origine *ucciolo*

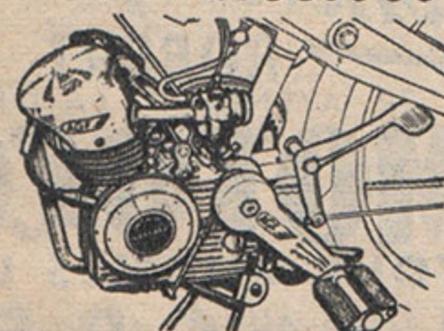
tous nos accessoires
brevetés :

BÉQUILLE

CACHE-CULBUTEUR

LEVIER de VITESSES

Réparations par
spécialistes



AGF - 4, rue Hoche, COLOMBES-Gare - CHA. 08-47

ACHATS

ACHETE toutes motos, paiement immédié. *Faurie, 8, av. de St-Ouen, Paris-18^e.*

ACHETERAI Motobécane 125 ou Peugeot 125 bon état avec ou sans accessoires. Livrable en France. Faire offre avec détail et prix. *Q.-m. méc. Bacou Raymond SIL, 9030 P.N.F. (Indochine).*

VENTES

PARTICULIER vend Vélocette L.E.200 1952, 7.000 km., sac., siège, p.-brise. Px 225.000. B.M.W. 250 R.25 1951. Px 235.000. Norton-Dominator 1951 chromée, sac., 8.000 km. Px 315.000. Vincent Bl Shadow 1951, 200 km.-h., 8.000 km. Px 450.000. *Saillant, 2, rue Hôtel-de-Ville, Neuilly-sur-Seine.*

UNIQUE EN FRANCE
après réapprovisionnement

100 MOTOS en état ou à réviser. B.M.W. 350, 500, 750 type R.12. D.K.W. 200, 350, 500 S.B. Zündapp. NSU. Victoria. Triumph. Harley 750, Military et civil. Indian 500, 10 motos à partir de 50.000. Indian 1.200, 8 motos à partir de 50.000. Gnome, 20 motos tous modèles. Px intér. R. Gillet 750 et 1.000 modèles réc. Bas px. Terrot 4 CV., sélecteur 1951. Px 120.000. Indian 5 CV. bleu grand luxe. Px 120.000. Monet-Goyon 5 CV., état impeccable. Px 85.000. Peugeot 4 CV. culbutée P.135. Px 85.000. Motobécane 5 CV. sup.-club, b. état. Px 85.000. Monet-Goyon 4 CV. 1949. 4 vit. Px 75.000. Motobécane 125 culb. Z-46, tr. bien. 75.000. B.S.A. 500 culb. à terminer. Px 65.000. Epaves, sidecars, moteurs, roues, etc. toutes marques. Crédit 3, 6, 9. Reprise. Echange. *Alazard, 47 bis, avenue de Clichy, Paris-17^e (fond de la cour à côté du cinéma).*

DU NOUVEAU A MOTO-STOCK. Royal-Enfield 500, modèle 1952 neuve, modèle unique en France, présentée Salon Genève, août 52. Px 370.000. B.S.A. type A.7, 14.000 km. Px 270.000. B.M.W. R.12, side Précision impecc. Px 200.000. B.M.W. R.12 émail neuf. Px 150.000. Ariel 350 RH comme neuve. Px 180.000. Zündapp 200, refaite à neuf. Px 100.000. Indian, belle présentation, accessoires. Px 110.000. Indian bon état. Px 90.000. Norton 16 H, dynamo neuve, émail à ref. Px 80.000. N.S.U. 200 bon état. Px 60.000. B.M.W. 250 R.23, sélecteur, téles. Px 100.000. 100 R. Gillet bon état, compteur, tansad. Px 30.000 et plusieurs motos. Triumph anglaise 500 et 350. Harley 500. Moto Opel. Peugeot P.112, P.107. Terrot R.S.S., R.D.A., R.D. 350. Sidecars divers. Nombreuses pièces détachées. Cadres Gnome-Rhône 500, 600 et 750 cmc. avec papiers pour immatriculation. *Moto-Stock, 11 bis, villa St-Michel, Paris-18^e. Ouvert samedi, lundi.*

T.100 fche téles., tr. bn ét. Px 200.000. Plus cyl, culasse, embiel. Achète 4 CV. Renault. *Fantuz, r. de l'Aviation, Villepinte (Seine-et-Oise).*

B.M.W. 750 R.12, side Précision. Px 220.000. B.M.W. 750 R.73. Px 260.000. B.M.W. 750 R.71. Px 250.000. René-Gillet 750, sidecar. Px 110.000. Harley 750. Px 110.000. Saroléa 600. Px 130.000. B.S.A. 650 Golden Flash, 7.000 km. Px 300.000. Norton-Dominator 500, 13.000 km. Px 330.000. Triumph 500 twin, 13.000 km. Px 290.000. Norton 500 18, fche téles. susp. AR. Px 180.000. Norton 16-H 500, side Bernardet. Px 125.000. Matchless 350 G.3.L. Px 130.000. Triumph 350 T.80. Px 115.000. Victoria 350. Px 120.000. N.S.U. 350 sup. cul., side. Px 140.000. Victoria 250, selle bi-pl., 7.000 km. Px 215.000. T.W.N. 250 14.000 km. Px 190.000. Puch 250, 8.000 km. Px 190.000. D.K.W. 200 SB. Px 80.000. Puch 150, 11.000 km. Px 155.000. D.K.W. 100. Px 53.000. En provenance directe d'Allemagne, à remettre en état: B.M.W. 500, 750, 350, 200. DKW. 350, 500, 198. N.S.U. 250, 350, 500. Zündapp 198, 500. Victoria, Triumph, Ilo, Indian, Ariel, Royal-Enfield Standard, etc. Nbx sides. Voiture B.M.W. 321. Reprise moto. Vente. Achat. Echange. Réparation. *Moto-Récords, 151, r. Marcadet, Paris. Mon. 24-40.*

B.S.A. 250 culbuteurs, tansad, compteur 13.000 km. Px 175.000. 1500 Terro latérales, entièrement équipée, pneus neufs, parfait état. Px 90.000. *Jean Lafon, Avesnelles (Nord).*



PETITES ANNONCES

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



Pour 5 francs de l'heure, sur votre moto,
protégez-vous contre le froid avec de
l'eau froide ou de la neige!

LA POCHETTE
BREVETÉE S.G.D.G.

THERMOCALOR

se chauffe elle-même et
donne à volonté environ

100 heures de chaleur
de 80 à 100°

A U L I T
EN VOYAGE
EN CHEMIN
D E F E R
D E N A U T O
E N M O T O
E N V É L O
AUX SPORTS
D ' H I V E R

SANS FEU
SANS
ALLUMETTES
SANS ESSENCE
SANS ALCOOL
SANS PÉTROLE
SANS CHARBON
SANS AUCUN
COMBUSTIBLE

Société Française de Calorichimie

S.A.R.L. CAPITAL 1.000.000 DE FRANCS

23, Quai Perrache, LYON (Rhône) Tél. FR. 60-89

Dépôt de Paris : Tél. NOR. 52-39

MOTOCONFORT 175 1951, 7.000 km., équipée, bon état. Px 140.000. *Guillermo, 6, av. Bertie-Albrecht, Paris-8^e.*

DELAUNE-MOTO

25 ANS D'EXPÉRIENCE

RÉPARATION - MISE AU POINT

Agent

**N.S.U., G.R., DOT
AMBASSADOR
MOTOCONFORT
MOBYLETTE**

VENTE A CRÉDIT

50, RUE LABROUSTE — VAU. 65-92

PEUGEOT 125 4 vit., bon état. Px 75.000. D.S. Malterre 175, moteur A.M.C., très bon état. Px 95.000. Spécial Monneret 175, bon état. Px 90.000. Ariel 350 bon état. Px 145.000. Mobylette très bon état. Px 28.000. *Kiénié, 73, quai du Point-du-Jour, Boulogne-Billancourt. Mol. 64-02.*

B.S.A. B.31 1951 chromée, équipée camping. Px 220.000 ou changerais contre B.M.W. R.51. *Herlin. Cha. 38-80, poste 373, heures bureau.*

DOUBLE EMPLOI Excelsior 200, mot. Villiers, f. tél. sél., tte eq., ét. neuf. Px 135.000. Bottes cuir, cul. chev., blous, imp., comb. imp., casq. Px 25.000. *Gar. Rallye, 98, rue Lamarck, Paris-18^e.*

B.S.A. 500 AA.7, juin 1951, parfait état mécanique, impeccable, tansad, gdes sacoches cuir. Px 290.000. Remorque Fulgur M.100 carrossée pour camping. Px 25.000. *Cornu, 10, rue de Buci, Paris-6^e (soir et samedi).*

TERROT 125 E.T.D. 1951, état neuf. *Masseron, 71, r. Baletan, Issoudun (Indre).*

TERROT 500 mod. R.S.S.E. 1947 imp. Px 130.000. Saroléa 500 course type Grégoire, imp. Px 180.000, de confiance. *Puznat, Le Donjon (Allier). Tél. 68.*

HARLEY-DAVIDSON 7 CV. luxe cmc nve. Bas px. B.M.W. R.51, R.18. B.S.A. M.20 dispon. 20 motos. Recherche moto compétition 175, 250. Achat. Vente. Réparation. Crédit. *Patry-Motos, 20, route de Velles, Châteauroux (Indre).*

SCOOTER BERNARDET 250 1951, 8.000 km., ét. nf., t. équip. Px 160.000. *Danvers, 196, av. J.-Quentin, Nanterre. Mal. 15-13.*

PEUGEOT 125, an. 50, eq. comp. Dim. 9 à 13 h. *Coursier, 6, imp. du Curé, Paris-18^e*

ACHETE moteur et divers pour R.-Gillet 750, 3 v. *Cronier, 4, sq. Dordogne, Paris-17^e.*

B.S.A. 350, f. tél. av. équipement parf. état. Px 140.000. *Lavigne, 10 bis, allée Ecole, Clichy-sous-Bois (Seine-et-Oise).*

MOBYLETTE, Solex. Px 19.000. Guiller 175 A.M.C. Px 90.000. Peugeot 175, 3.000 km. Px 120.000. Motoconfort side 1950. Px 175.000. Panther side 1952. Px 250.000. Facilités, reprises. *Leclerc, 56, rue Marx-Dormoy, Paris.*

F.N. 350 lat. avec side lég. bon ét. Px intéres. *Mérel, 26, rue J.-Jorissen, Drancy (Seine).*

NORTON cross 500 alu entier. orig., excel. état, boîte nve, susp. oscillante, prête pour saison. Px 240.000. *Né, 54, boul. de Belleville, Paris-20^e. Obé. 11-17, après 19 h.*

VENDS ou échange ctre voit. Terrot 350 H.T.C.L. com. nve, eq. camp., remorque. Nbx acces. 74, av. Stalingrad, Fontenay-sous-Bois (Seine).

N.S.U. 251 O.S.L., repr. vélo. *Ville-neuve, 14, r. Cap.-Ménard. Lec. 73-68.*

MOBYLETTE, mod. fin 51, parfait état, 4.000 km. avec 2 sacoches cuir. Px 30.000. S'adresser *C. Billard, 1 ter, av. de Verrières, à Massy (Seine-et-Oise).*

SCOOTER VESPA modèle origine italienne avec tout son équipement, très bon état, 10.000 km. Px maxima 125.000. Cause état de santé. *Aumaille, 44, rue Letouze, Le Mans. Le matin, tél. 31-33.*

MALTERRE 125 M.7 A.M.C. 4 v., sél. f. tél. susp. AR., td. side, sacoches cuir. Bas px. Après 19 h. ou écrire. Urgent. *Prévoit, 40, r. M.-Seguin, Paris-18^e.*

REX-REFLEX automat. Angénieux 3,5 dern. mod. Bonnettes, écran. Px 30.000. *Nebout, 22, rue de la Croix-du-Val à Meudon (S.-O.) OBS. 15-26.*

PUCH 250 TF. impec. Urgent cse dble empl. *Vil. 85-90, h. bureau.*

B.M.W. R. 25/2, 5.000 km. Px 230.000. *Rouvet, Courville (Eure-et-Loir).*

LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



le **TUBOTOM**

OTOM S.A.

5 bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE

DÉF. 21-63 * 25-91

A VENDRE ou à échanger moto Guiller Sport 175 neuve contre Simeca 5 ou 6 chez M. Bouchet, 38, rue Myrrha, Paris-18^e.

VELOMOTEUR Monet-Goyon av. mot. Vap. 4, excel. ét. Px 22.000. Moreau, 3 bis, r. des Remises, Saint-Maur.

D.S. MALTERRE 175 A.M.C. tte équip., impec. Boédec, 34, r. Boulangerie, cour, St-Denis (Seine).

TERROT 350, type H.C.T.L., 1.800 km., ét. nf. Px 150.000. Roginsky, 53, av. des Ternes, Paris. Eto. 37-32.

MIRIVEL vend sa 250 N.S.U. de cross. Px 160.000. Ferais reprise vélomoteur récent. Tél. Avr. 01-46.

SPLENDIDE Dominator 51 chrom., ét. neuf. Px int. Levacher, 24, boul. Ledru-Rollin, Moulins (Allier).

A VENDRE pour B.M.W. : 1 paire jante, 2 courses culb. R. 512, 1 carbur. Solex R.75-R.73, 1 guidon sport italien complet 25 mm, 1 guidon sport italien complet 22 mm, 1 casque Geno 57, 1 guidon complet pour B.M.W. R.51-R.71. Vidal, 14, av. Pujilles, Aurillac (Cantal).

VELOCETTE L.E., occasion parfait état, équipement complet. Visible Moto-Hall, 78, av. des Ternes, Paris-17^e.

GILLET-HERSTAL 500 avec sidecar, révisée parfait état. Visible le dimanche. M. Bailly, 66, rue Castagnary, Paris-15^e.

D.K.W. 350 NZ équip. Px 130.000 plus side Bernardet. Bol. 54-94.

MATCHLESS 500 twin 1952, gde culasse, impec. Px 350.000. Tinoco, 12, rue du Commandeur, Paris-14^e.

D.S. MALTERRE 175, état neuf, compl. équip. 21, av. Jamin, Joinville.

JAWA 350 mai 1952, vendue par amat. sérieux, 8.000 km juste rodée. Nbx acces. et équipement représentant 30.000 fr. Cse achat auto. Px 210.000. Morisot, 2, av. V.-Hugo, Noisy-le-Sec. Nor. 24-35. Vis. tous les jours.

MOTOCONFORT 350 culb. super culasse type R.46.C, fourche télesc., susp. AR., sortie juin 1950, 4 vit. sélec., porte-bagages adaptable, état impec. Cause achat voiture. Visible ou écrire : Russel, coiffeur, Saint-André-de-Lidon (Char.-Marit.).

RENE GILLET 750, side état neuf, 1 vélom. Terrot 100 cmc. 1 vélom. Terrot 125 cmc. 1 Simeca fourgonnette. Chavanel, 76, rue de Fontenay, Vincennes. Dau. 41-30.

INDIAN 500, excel. ét., 2 pns nfs. Px 150.000. Eto. 67-40.

MAGNAT-DEBON 500 culb. 1951 cmc neuve, 5.000 km. Méral, porte-valises dble spécial. Wilman, pare-chocs et fourche télesc. chromés, 2 sacoches cuir. R. Poulain, 64, rue de Châtillon, Rennes (I.-et-V.).

B.S.A. 350 culb. 4 vit. sélec. télesc. AV., AR. 1951, impec. Usan, 2, rue Châge, Meaux. Tél. 40.

SOLDAT rentrant de Corée cherche B.W.M. Faire offre, joindre photos et prix raisonnable. Ecrire au soldat Nicoleau Jacques, poste restante, Bordeaux (Gironde).

50 CMC. Sport 3 vit., sélect. rapide. Px 65.000. 100 cmc, Sport 4 vit., sélect. équipée 100 km.-h. Px 100.000. Motobécane 175 équipée Sport 120 km.-h. Px 130.000. Bert, motos, Romans (Drôme).

N'achetez rien

...sans avoir visité
la **FORMIDABLE**
exposition et
vente du nou-
veau magasin

LADEVÈZE

165, Av. de Clichy, PARIS-17^e - MAR. 09-79

Métro Brochant et Porte de Clichy

MOTO - SCOOTER - CYCLO - TRIPORTEUR

Rayons de tous accessoires MOTO, PNEUS, CHAINES, etc...

CRÉDIT sur le neuf ou l'occasion avec reprise de moto, scooter, cycle, s'il y a lieu le reste en 9 mois

150 motos, scooters neufs, disponibles : Anglaises, Allemandes, Françaises

Agent officiel de 23 marques de motocyclettes et scooters

Grand choix d'occasions garanties, motos à réviser pour mécano **BAS PRIX**

Concessionnaire pneus Anglais "AVON" et "DUNLOP"
Jantes 19-20-21 et tous pneus de moto-cross disponibles

EXPÉDITION FRANCE ET COLONIES

2^e magasin de vente :

50, rue Brunel, PARIS-17^e - ÉTO. 24-66

Métro : Porte Maillot et Argentine

Réponse 30 francs en timbres — **OUVERT LE LUNDI**

CAUSE maladie, cède commande, valeur arrhes (50.000). B.S.A. B.31, 350 cmc. livrable fin décembre. Urgent. Bonnet, 13, rue Robert-Etienne, Livry-Gargan (Seine-et-Oise).

MOTEUR VAP 4 état neuf, 1.200 km. Px 17.000 ou échange contre « Macombyn » ou ancienne Peugeot type P.104 ou autre modèle levier au bloc. Boibessot, Le Viviers (Savoie).

PARTICULIER vend scooter Magnat-Debon, roulé 500 km. Px intéressant. Mol. 60-24. Kochricht, 45, rue Fessart, Boulogne-sur-Seine.

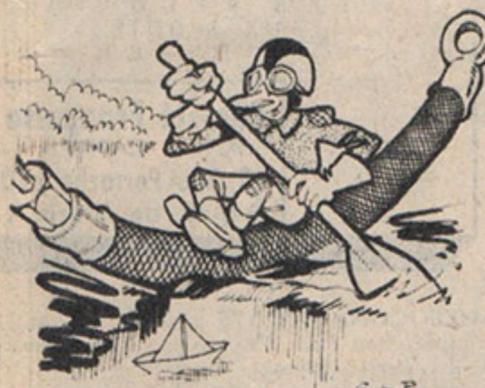
GULLER Spéciale 175 A.M.C., 3.200 km., garantie 3 mois, nombreux accessoires. Px 170.000. Reprendrais 250 allemande 2 tps, même mauvais état. R. Osmont, square Alexandre-1^{er}, Angers.

PUCH 125 compétition. [M.V. 150, type Sport. Delanné, 50 bis, rue Labrousse 15^e. Tél. Vau. 65-92.

ÉCHANGES

ECHANGE voiture Talbot 11 CV., 6 cyl., bon état, type M.67 contre moto bon état, cylindrée indifférente. Ecrire : Provensano, 2, rue de Massy, à Champlan (S.-et-O.).

LES QUALITÉS OTOM
Il est étanche...



le **TUBOTOM**

OTOM S.A.

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

Bougie LE PERLIER
CÉRAMIQUE ET MICA
— 2 & 4 TEMPS —

DEMANDE des **MOTOCISTES-DEPOSITAIRES-DÉTAILLANTS** dans toutes les agglomérations de France.
Formule nouvelle très avantageuse
10, r. GIT-LE-CŒUR, PARIS-6^e

VOITURES

B.M.W. type 321, 11 CV., 4 vitesses, frein Lockheed, toit ouvrant. Opel Cadette 6 CV. décapotable. Adler 6 CV. décapotable. Ferais reprise motos. Echange. Moto-Stock, 11 bis, villa St-Michel, Paris-18^e. Samedi, lundi.

DIVERS

RECHERCHE collection Moto-Revue 1934-35 ou 1934-38. Boibessot, Le Viviers (Sav.).

JANTES italiennes en alliage léger. Nous venons de recevoir des jantes en toutes dimensions, mais en petite quantité. Commander de suite pour être sûr d'être livré. Freins-moyeux « Colli » en diamètre intérieur de 130, 170, 200 et 240 mm. disponibles P. Collignon, A.F.A.C., Fontaine (Isère).

VOLKSW. Terrestre, mot., pns, batt. cmc neuf. Px 150.000 à débat. Lavigne, 21, allée Ecole, Clichy-sous-Bois (S.-et-O.).

Pour votre **PUCH** voyez Pohu, agent de la marque, mécanicien. Vente, réparations. 52, av. Foch, Saint-Maur (Seine).

VOITURETTES, scooters sans permis, facilités de paiement. R. S., 30, boul. H.-Sellier, Suresnes (Seine).

SPECIALISTE Dresch. Molisse-Motos, 80, boul. H.-Sellier, Suresnes (Seine).

DELAI 72 h. forfait 10.000 pr réfection mot. V.M., embiellage, réalésage, roulements, main-d'œuvre, travail garanti. France-Motos, 31, av. de Neuilly, Neuilly. Mai. 14-94.

DYNAMOS NEUVES pour : Norton, B.S.A., Triumph, Matchless, Ariel, Royal-Enfield, Guzzi, Gilera, Bianchi, Benelli, B.M.W. R.35, R.4., etc. Px 5.000.

TUYAUX ET POTS ECHAPPEMENTS pour : B.S.A. M.20, Norton 16.H, Ariel, Triumph, Matchless, etc. Stock pcs détachées pour machines anglaises. Moto-Stock, 11 bis, villa St-Michel, Paris-18^e. Ouvert samedi et lundi.

MOTOCYCLISTES! Pensez à faire réviser vos machines l'hiver à Saint-Martin Motos, 12, rue Bichat, Paris-10^e. Bol. 03-94. Réparation, révision toutes marques, garage spécial pour motos. Facilités de paiement pour toutes productions Motobécane.

LOT pièces détach. moteurs, boîtes, ponts, cadres V2, CV2. Ghassagne, 137, rue de Paris, Montluçon (Allier).

VENDS Agiflex 6x6, obturateur Rideau, 500^e de seconde. Objectif Agiflex 3x5 bleuté, télé-objectif de 160 mm. bleuté, sac cuir tout prêt, état absolu de neuf. Px 105.000. Jaffré, 65, rue de Grenelle, Paris-7^e.

35.000 francs! 10 mois à 3.500 francs! Voiturette Darmont, 30 boul. Henri-Sellier, Suresnes (Seine).

LIVRAISON RAPIDE DE TOUS MODÈLES
STATION "MOBYLETTE"

R. KIÉNÉ

73, QUAI DU POINT-DU-JOUR — BILLANCOURT
MOL. 64-02



STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES

ATELIER DE MISE AU POINT

VENTE A CRÉDIT 6 ET 9 MOIS

Pour CYCLOMOTEURS

La BOUGIE GURTNER "S"



ÉTUDIÉE ET MISE AU POINT
PAR DES SPÉCIALISTES
DE L'ALLUMAGE
ET DE LA CARBURATION



ESSAYEZ-LA...

STATION-SERVICE :

3, Impasse Compont. — PARIS-17^e

Tous les jeudis

DE QUOI LIRE
LECTURES DU SOIR

POUR TOUTE LA FAMILLE

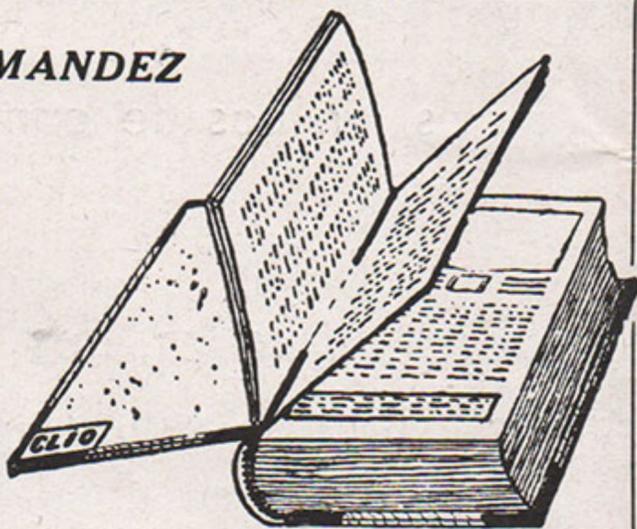
COMMANDEZ

VOS RELIURES

" MOTOCYCLES "

Elles vous permettront
de conserver intacte
votre collection de
" MOTOCYCLES "

Envoi contre 300 frs à
verser au C. C. du Journal
Paris 2834-83 ou contre
mandat.



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 :

Pour la Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, BRUXELLES
C.C.P. 3-86 Bruxelles — Un an, francs belges : 160

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 1946.)



Pour acheter, équiper, entretenir, réparer et
mettre au point votre scooter :

P. BRISSONNET & C^{IE}

Concessionnaire SPEED

22 ter, Bd Général-Leclerc (Pont de Neuilly)

Tél. : MAI. 87-40

Pour l'année 1953

MOTOCYCLES

vous présente sa nouvelle formule d'essai : Motos, Véломoteurs,
Cyclomoteurs et Scooters

OBJECTIVE - IMPARTIALE - TECHNIQUE



Seul de la presse motocycliste spécialisée

MOTOCYCLES

étalonne les machines à l'essai sur la piste et le routier de Montlhéry

Seul également de la presse spécialisée

MOTOCYCLES

est prêt à rééditer un essai devant témoins, en cas de contestation



Vous trouverez également vos rubriques habituelles, des articles techniques, des récits de voyages, des comptes rendus sportifs et une nouvelle rubrique :

« L'OPINION DES USAGERS »

complétant notre formule d'essai.



MOTOCYCLES

LA REVUE DES FERVENTS DE LA MOTO