

6^e ANNÉE - N° 92

REVUE BI-MENSUELLE

1^{er} FÉVRIER 1953

MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ÉDITIONS LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e

*Nouvelle
Cylindrée*



40^{F.}

ET NOTRE ESSAI : LE SCOOTER 125 BERNARDET

Pour CYCLOMOTEURS

La BOUGIE GURTNER "S"



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



ESSAYEZ-LA...

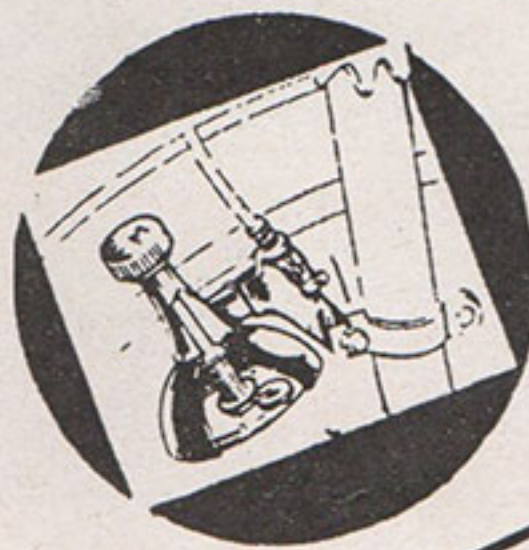
STATION-SERVICE :

3, Impasse Compoint. — PARIS - 17^e

SÉCURITÉ

L'AVERTISSEUR ROTATIF E. M.

pour Cycles
et Cyclomoteurs

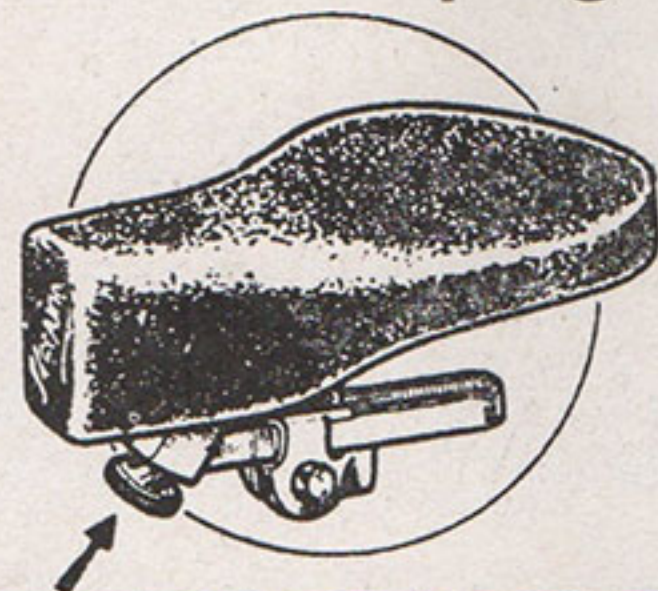


Deux articles de qualité fabriqués par la
Société GAMA
Rue J.-B. Bru, à CUSSET (Allier)

CONFORT

LA SELLE "Sleeping"

A DESSUS
EXTRA-SOUPLE
et
A SUSPENSION
RÉGLABLE



E^{ts} 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

Vélocoteurs et Motos
Jantes Scooters



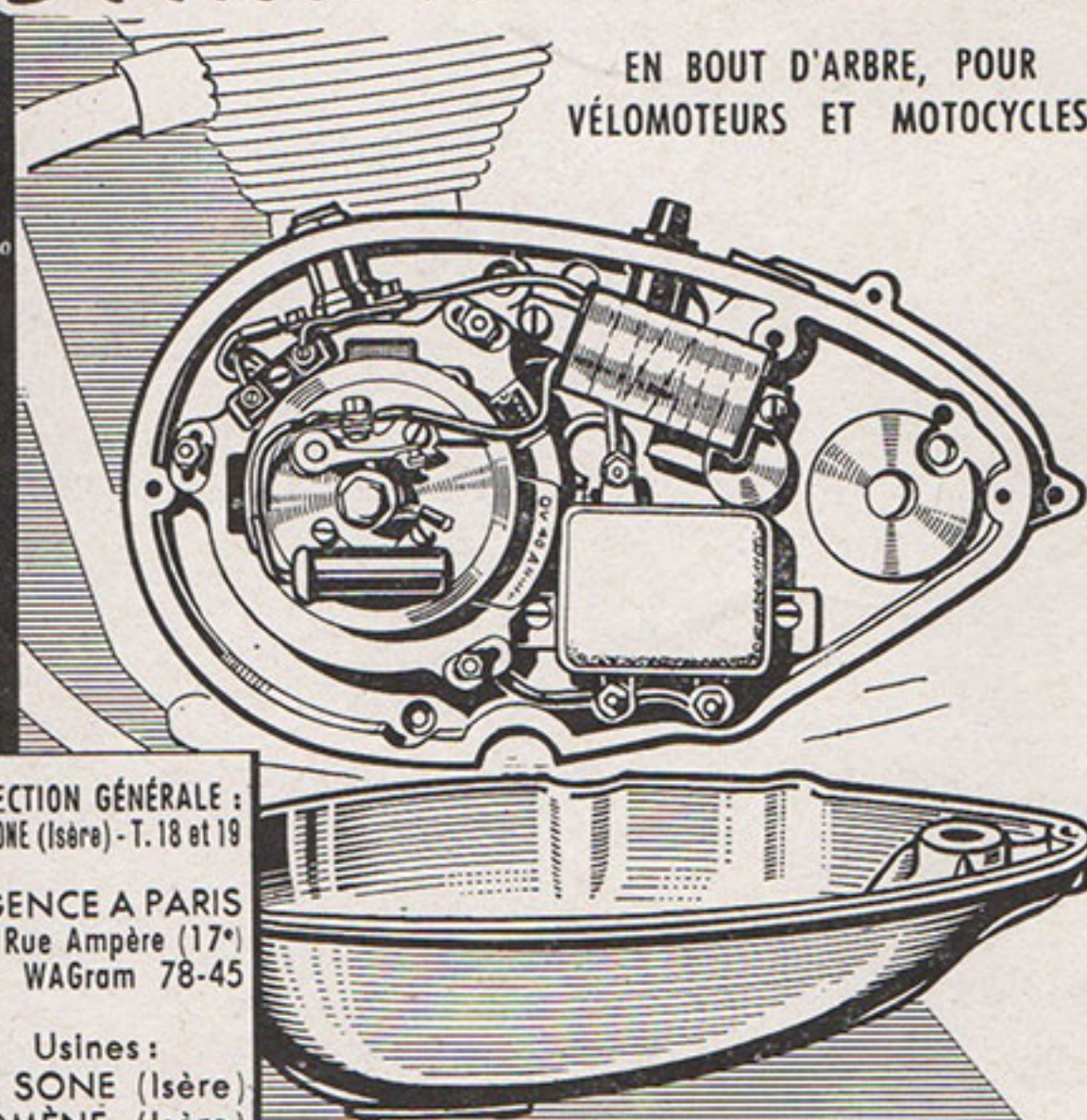
JANTES

à Tringles
et à Talons

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

DYNAMO DV.40

EN BOUT D'ARBRE, POUR
VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLES



DIRECTION GÉNÉRALE :
LA SONE (Isère) - T. 18 et 19

AGENCE A PARIS
93, Rue Ampère (17^e)
Tél. WAGram 78-45

Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)

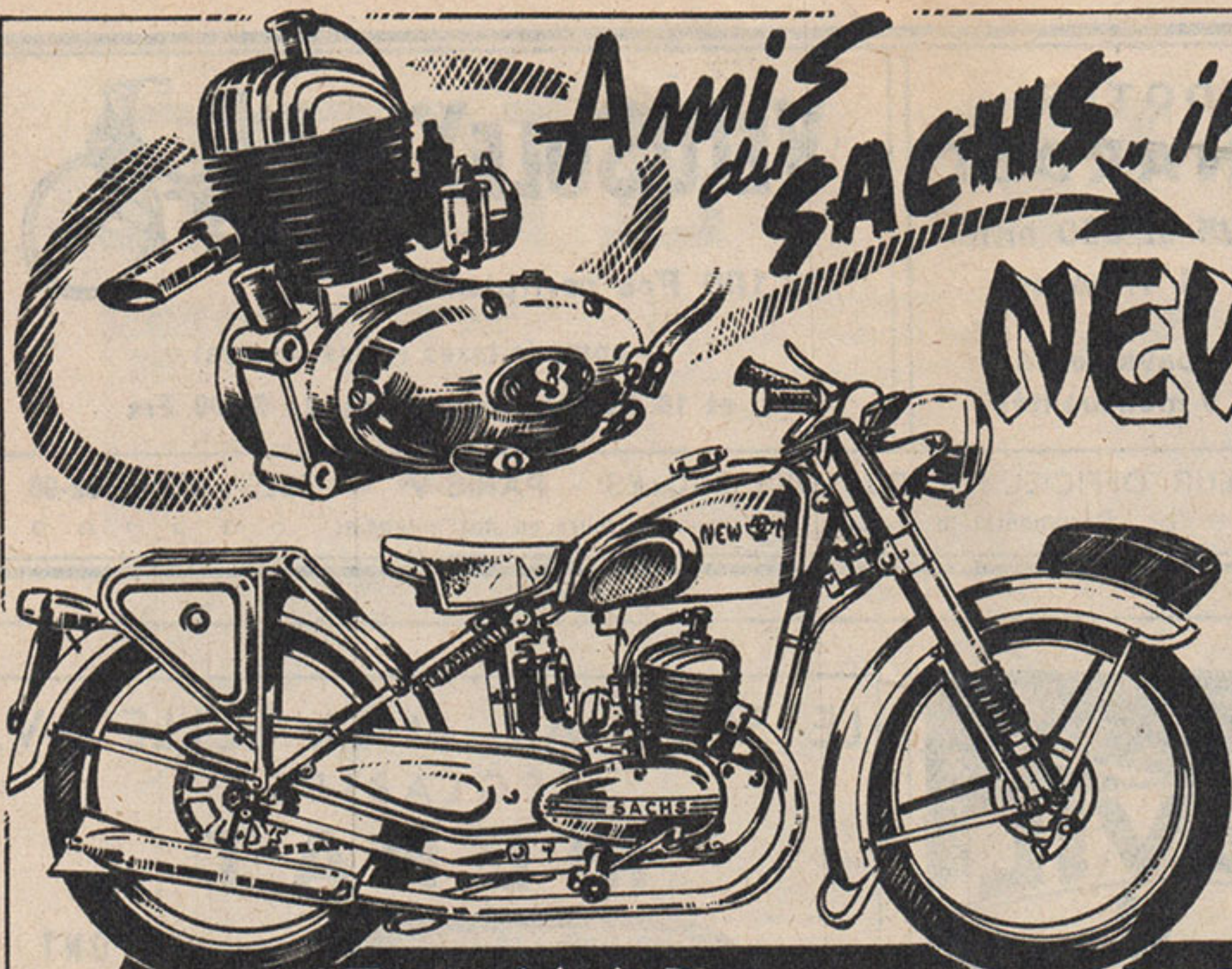
MOREL

MAGNÉTO - INTERRUPTEURS DE BATTERIE
COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE - COMMUTATEURS
D'ÉCLAIRAGE - BOBINES D'ALLUMAGE



HAVAS

Amis du SACHS, il revient!
CHEZ
NEW-MAP



Sur la FSK.151
 2 CV-2 Temps
 souple, silencieux,
INCROYABLE
 Il s'est fait seul sa
 publicité par ses
 qualités exceptionnelles
 un chronomètre!
154.500 frs

NEW-MAP
 124, Avenue Lacassagne
 LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)
 NANCY : M. LEFÈVRE, 3, rue Léopold Lallement
 TOURCOING : M. DEGRYSE, 13, pl. de la République
 ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne
 DEVILLE-les-ROUEN : M. REPEL, 2, r. Petit-Aulnay

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

AGENCES DIRECTES :

MOTOBÉCANE

GNOME-RHONE	MONET-GOYON
M.R.	F.N.
JONGHI	Scouter SPEED

et la fameuse "MOBYLETTE" à 42.500 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



Ces 3 qualités indispensables



PRATIQUE
 ne s'enfile pas

IMPERMÉABLE
 Doublage INDUXYL

CONFORTABLE
 Grande aisance

Dans la pluie
 dans le vent
 par tous les temps

MACOMBYNN

BREVETÉ S. G. D. G. FRANCE et ÉTRANGER

Survêtement du motocycliste
 Se met et se défait instantanément
 sans s'enfiler.

Seul Fabricant ETS CHANTRIEUX-LEFEVRE
 2, rue de la Plumette - Amiens

Vente en
 prix imposé
 chez les
 principaux
 motoristes



**SCOOTER
BERNARDET**

125 et 250 cmc.
4 vitesses

payable en
9 mensualités

VELOSOLEX



12.100 Frs comptant

(y compris taxes et assurances)
et 10 traites mensuelles de 3.000 Frs

G.S.M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL : 8, RUE DES ÉCOLES - PARIS-V^e — TÉL. : ODÉ. 62-98
o o o o o o Documentation gratuite, essai tous les jours en nos magasins o o o o o o

Certitude

REVIL



LE PLUS GRAND
CHOIX DE FRANCE
5.000 ARTICLES
DIFFÉRENTS POUR MOTOS
SCOOTERS - CYCLOMOTEURS

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

un des
exemples
de la
semaine :

tablier moto simili-cuir noir
ou marron.
Qualité
impeccable. . . . **1530 f**

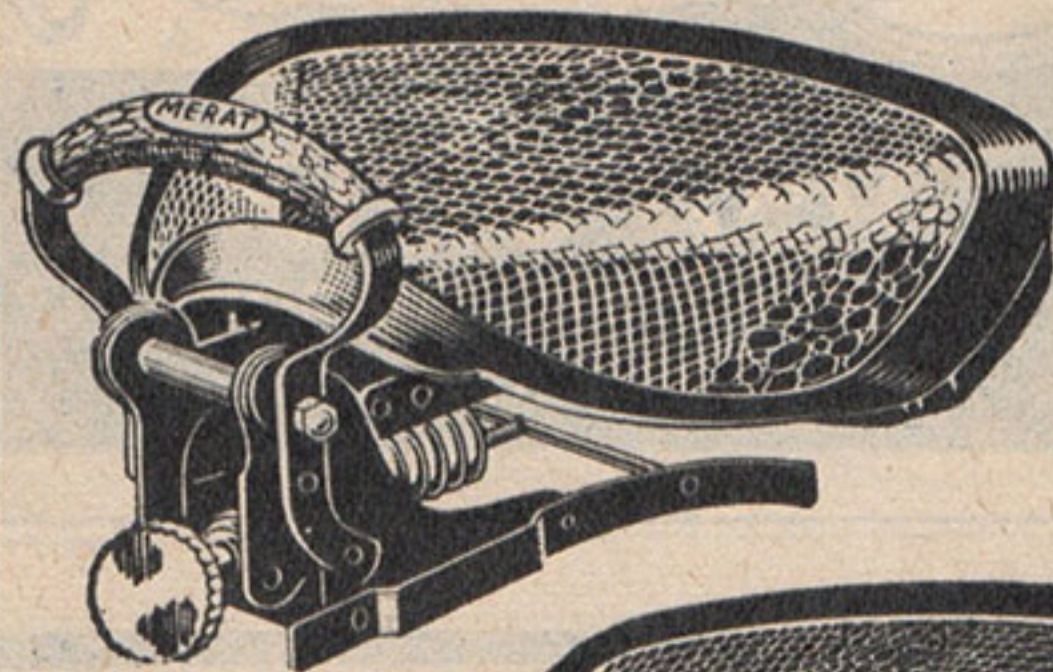
le seul spécialiste depuis 20 ans.

E^m REVIL

82, Avenue des Ternes - 225, Boulevard Pereire
PARIS - ÉTO 15-53

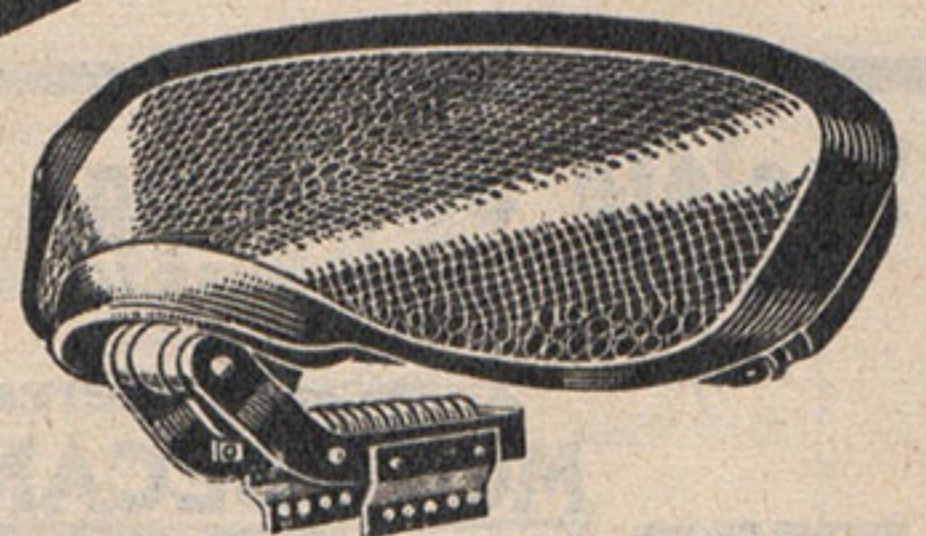
membres de club
faites-vous connaître !

LE SIÈGE AR. et LA SELLE AV.
RÉGLABLES
MERAT



FONT
UN ENSEMBLE
IDÉAL
POUR LE
CONFORT DE
VOTRE MOTO
OU DE VOTRE
VÉLOMOTEUR

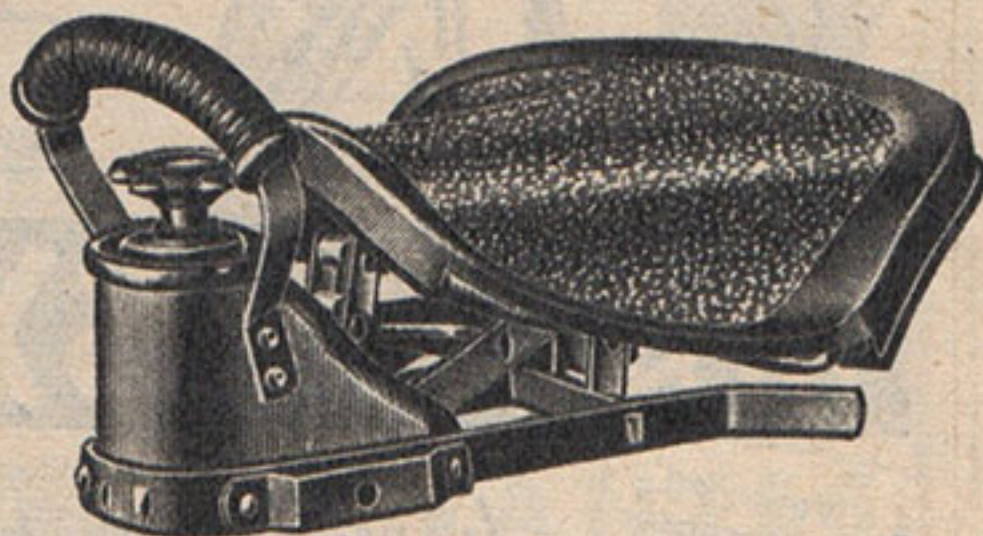
DERNIÈRE - NÉE
SELLE AV.
RÉGLABLE
pour tous les
cyclomoteurs



TOUS LES REPOSE-PIEDS - PORTE-BIDONS
ORDINAIRES ET POUR FOURCHES TÉLESCOPIQUES

MERAT - SURESNES
MODÈLES BREVETÉS - FRANCE & ÉTRANGER

**CONFORT
INÉGALÉ**

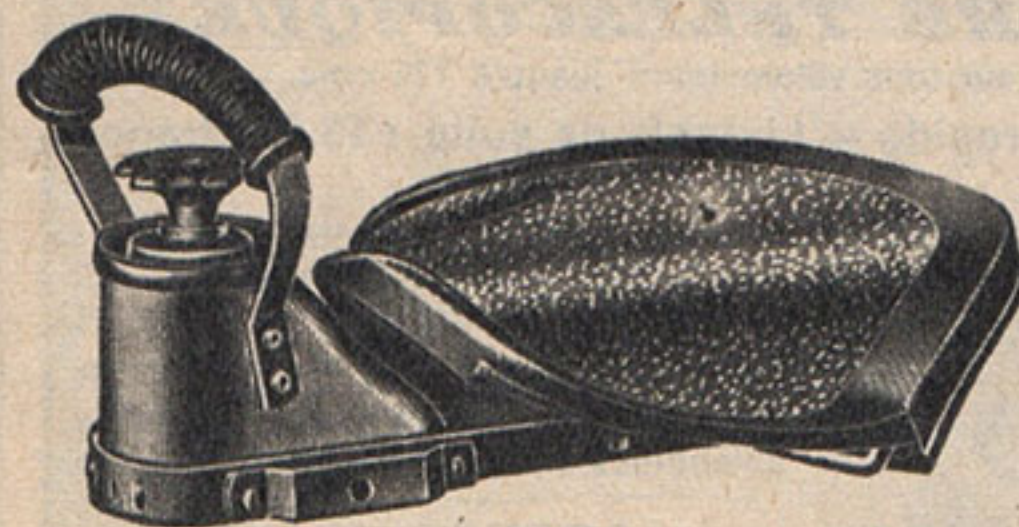


A VIDE, SANS PASSAGER
**SIÈGE ARRIÈRE
RÉGLABLE EN MARCHÉ**

N° 305. — CAOUTCHOUC DOUBLE : largeur 38 cm.
N° 303. — PLASTIQUE VINYLIQUE : largeur 31 cm.

LEDA

BREVETÉ S. G. D. G.



**MAXIMUM
DE
SÉCURITÉ**

EN CHARGE, A FIN DE COURSE
RESTE HORIZONTAL SANS BASCULER

LEDANOIS et C^{ie} 4, Rue Martin, 4
CLAMART (Seine)
— Tél. : MIC. 08-19 —

RENÉ GILLET

MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

108 km.-heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

Agents de Province
et Union Française
demandés.

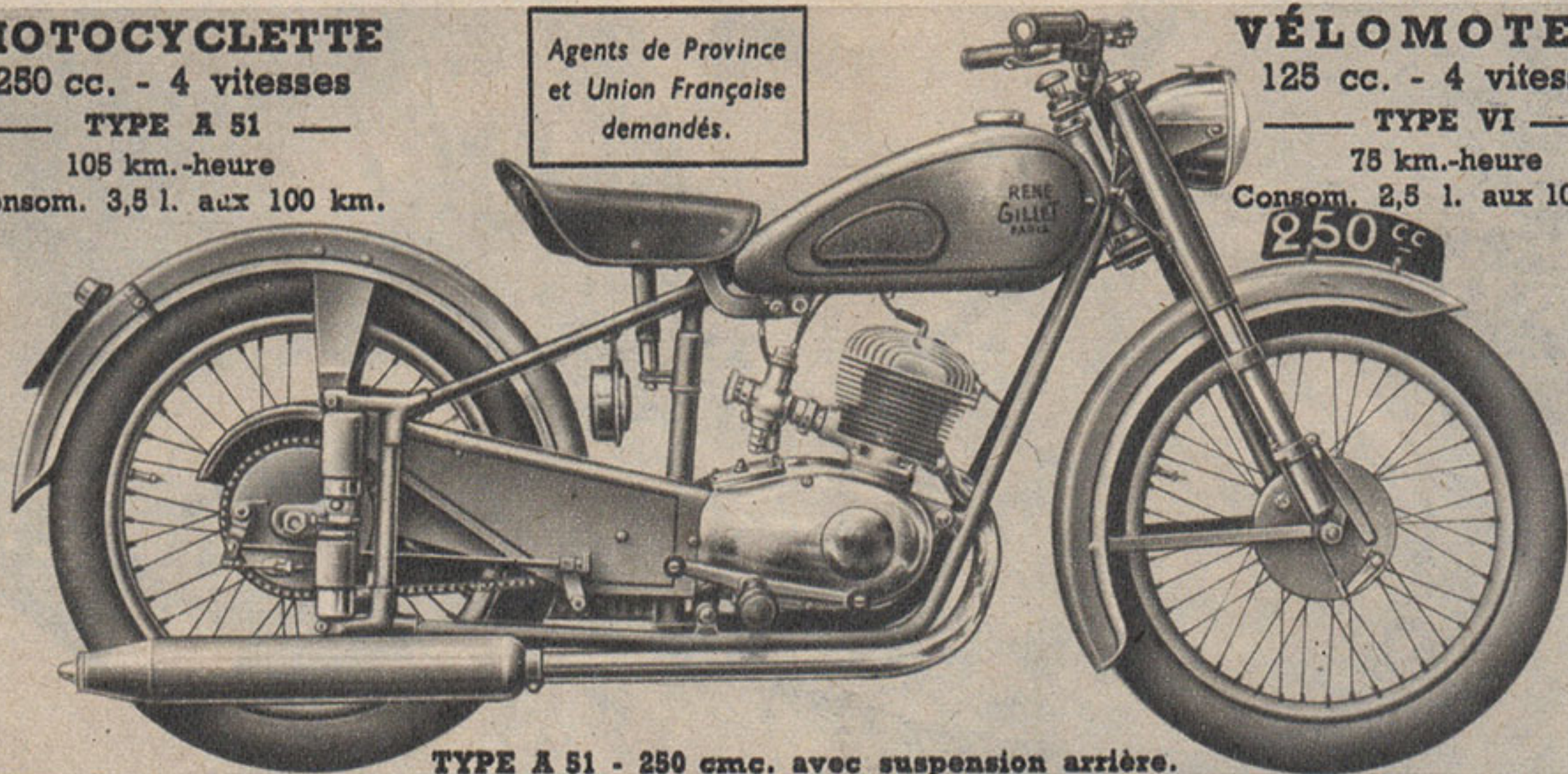
VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

78 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)

*Méfiez-vous des
Contrefaçons*



EXIGEZ le

"CASQUE GENO"

HAUTE RÉSISTANCE • IMPERFORABLE AU CHOC

Vente en gros : E^{ts} **GENO**, 6, F⁹ St-Honoré, PARIS

EQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

NOVI

POUR
VELOS
VELOMOTEURS
MOTOS



S.A. Novi Capital 16.000.000
12 à 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)

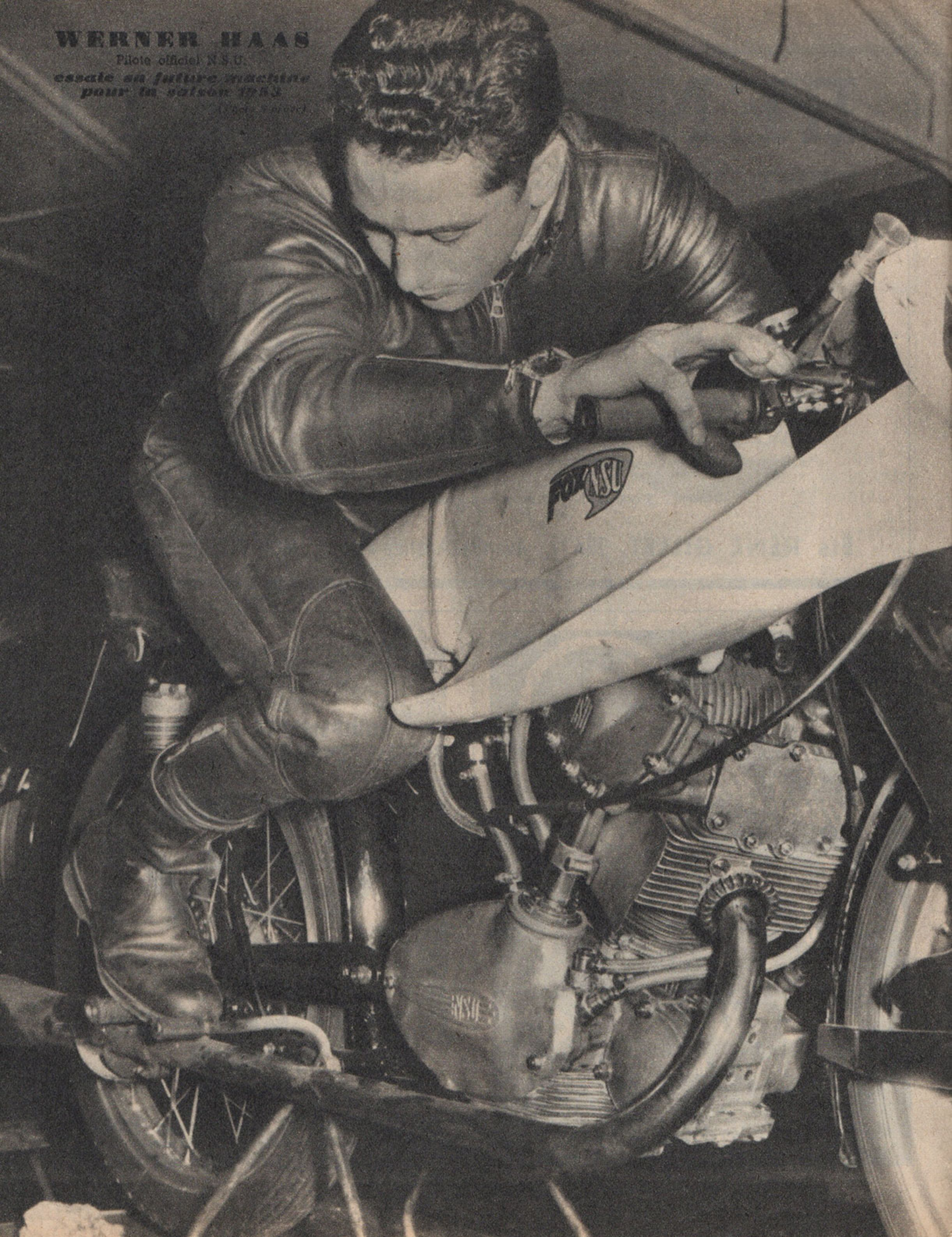


Télé Nord 66-21 (5 lignes) R. C. Seine 225.455 B

WERNER HAAS

Pilote officiel N.S.U.

*essais sa future machine
pour la saison 1953*





A U S O M M A I R E :

- | | | | |
|-------------------------|----|------------------------------------|----|
| ★ Echos | 7 | ★ Essai du scooter Bernardet | 17 |
| ★ Définitions utiles .. | 10 | ★ Rallye d'hiver | 24 |
| ★ Vu pour vous. | 12 | ★ Course et technique. | 26 |
| ★ Le 85 cmc. Poulain. | 14 | ★ Sport et Clubs. | 28 |

6^e ANNÉE

N° 92

1^{er} FÉVRIER 1953

MOTOCYCLES

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

A la recherche du client...

UNE vedette démaquillée,
NE quatre-chevaux chauve,
NE hirondelle partiellement déplumée!!!

En se dépouillant de quelques-uns de leurs atours, pour s'offrir au rabais, les autos d'aujourd'hui espèrent conquérir la clientèle désargentée de demain.

Cette formule simpliste qui consiste à priver soudain l'automobiliste de ce qu'on lui avait imposé la veille, il serait exagéré de l'applaudir comme une manifestation du génie créateur de nos techniciens. Le retour en arrière est rarement admis comme un progrès.

En réalité, cette réduction spectaculaire, qui n'en est pas une puisqu'elle correspond à une privation, c'est au client qu'elle impose le plus lourd sacrifice, celui de son amour-propre, en l'invitant à se propager dans un véhicule du type « voiture-de-fauché ».

Tout ceci, au fond, nous importerait assez peu si, en s'engageant à reculer sur la pente savonneuse, l'auto ne risquait d'entraîner dans son sillage nos modestes motos.

Le ciel nous préserve de voir disparaître peu à peu, sous prétexte d'économie, tout ce qui rend relativement acceptables nos machines actuelles; revenir aux pneus étriqués, aux garde-boue illusoires, aux accessoires médiocres, au simili-chrome en zinc, afin de réduire les prix du catalogue pour tenter une plus nombreuse clientèle, c'est une expérience qui a déjà été faite et qui, à notre connaissance, n'a jamais réussi.

Par contre, et puisque le grand problème est d'aller au-devant de la clientèle en lui facilitant l'achat, n'y aurait-il pas quelque chose à remanier dans le mécanisme des ventes, et plus particulièrement du crédit en le rendant plus accessible, plus souple, plus étendu?

Max Enders

Une nouvelle 125 Terrot.

Malgré la vogue incontestable de la 125 cmc. Terrot dont plus de 80.000 exemplaires sont en circulation, la marque dijonnaise proposerait très prochainement à la clientèle un modèle nouveau, conservant les caractéristiques fondamentales du modèle actuel (culbuteurs, 4 vitesses, sélecteur, etc.) mais réalisé pour être plus à la portée de tous. On parle de moins de 120.000 frs avec possibilité d'achat à crédit moyennant un premier versement, de 25.000 francs.

L'annonce officielle de son avènement sera sans doute prochaine.

La course ne paie pas. ?

Dans un de ses échos notre confrère *l'Argus* démontre le contraire en relatant les nombreuses commandes enregistrées par Mercedes à la suite de sa victoire dans l'épreuve Panaméricaine et en rappelant le succès commercial qui succéda à l'exploit sportif d'une voiture anglaise à la suite de son record Londres-Le Cap.

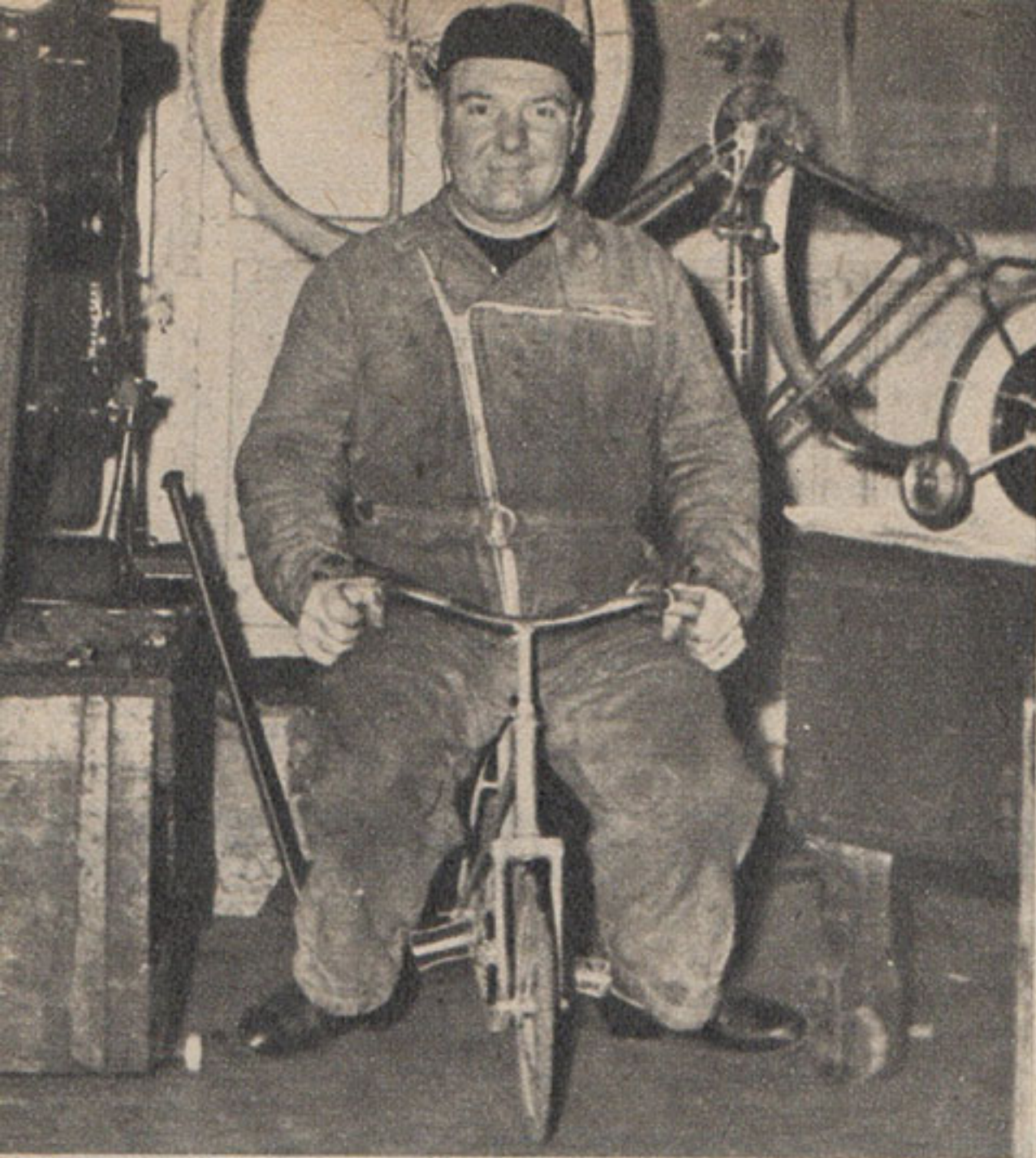
Peut-on nier que les marques de motos dont la notoriété atteint les plus lointains pays doivent leur prestige et leur développement commercial à leurs victoires dans les compétitions de tous ordres?

Satisfait de Dresch.

M. Gaillard, de Briançon, nous demande de signaler l'amabilité et la correction de la Maison Dresch à son égard.

Lui ayant envoyé un moteur à réviser, il a été, avant que la réparation ne soit entreprise, informé de son montant total avec prix détaillé de chaque pièce à remplacer, de plus, la réparation a été effectuée dans les plus brefs délais.

M. Gaillard nous exprime sa satisfaction que nous nous faisons un plaisir de transmettre au destinataire.



R. Adnet, délaissant un instant le cross, nous montre les possibilités du vélo d'enfant !

Autocycles and cyclomoteurs.

Les Anglais ont, comme nous, une floraison de cyclomoteurs, parmi lesquels, on remarque quelques productions du continent tels que nos Mobyette, Vélosolex, moteur Vap, etc... et les petits moteurs italiens Cucciolo, Minimotor, Mosquito, etc

Notre confrère *Motorcycle* leur a réservé une étude détaillée dans une brochure de vulgarisation attrayante et bien illustrée.

On remarque surtout en la parcourant que nos voisins n'ont pas tout à fait la même conception que nous des cyclomoteurs : leurs diverses productions nationales sont généralement assez carénées, les moteurs sont souvent accouplés à une boîte de vitesses et les cadres ont généralement une suspension avant.

Agache, heureux père.



Le coureur Agache qui dirige, en outre, la Station-Service Ydral à la Porte Maillot a, pour ses étrennes, reçu un petit garçon. Toute la famille se porte bien et nous lui adressons tous les compliments de *Motorcycles* et de ses sportifs lecteurs.

Des pneus chez Ladevèze.

Les magasins de la rue Brunel et de l'avenue de Clichy peuvent mettre à la disposition des amateurs sportifs toute une gamme de pneus motos, spéciaux pour la course ou le cross, de la marque anglaise Avon, ainsi que des pneus Dunlop et Englebert d'importation.

Remerciements.

Dans l'impossibilité où nous sommes de répondre individuellement à tous les témoignages de sympathie, bons vœux et encouragements qui nous ont été prodigués à l'occasion du Nouvel An, nous adressons à tous nos amis, coureurs, particuliers et clubs, nos plus sincères remerciements et leur renouvelons les vœux que *Motorcycles* a adressé à tous ses lecteurs dans le numéro du 1^{er} janvier.

MOTOCYCLES

Essai concluant.

M. Raymon de Hellemmes utilise le Brennus depuis la première fois qu'on en a parlé ici (avril 1951). Il déclare avoir parcouru 13.000 kilomètres en utilisant Brennus E sur un vélomoteur 2 temps 125 cmc. avant d'avoir eu besoin d'opérer le premier décalaminage et sans avoir eu d'encrassement de bougies.

Nous donnons bien volontiers acte de sa déclaration.

Certificat de docilité?

Après un des circuits de Boreham on a pu voir le fils de Graham, âgé de 10 ans, rentrer la 4 cylindres M.V. au paddock avec son illustre père en tansad. Si tansad il y a ! Aux âmes bien nées, etc...

G.-E. Duke, O.B.E.

Dans la liste de récompenses et de titres que le souverain britannique établit chaque année à l'occasion du Jour de l'An, on relève cette année le nom de Duke, qui vient être promu officier de l'Empire britannique. Il est le second motocycliste à qui est décerné ce titre, avant lui, F.-L. Frith l'obtenait pour son titre mondial 350 cmc. en 1949. Après avoir été le sportman de l'année 1951 (intersports) et avoir reçu le Seegrave Trophy pour 1952, voilà un titre envié qui vient le récompenser de ses deux dernières brillantes saisons motocyclistes.

Votre adresse, M. Vlaud. ?



Vous nous demandez, cher lecteur, des renseignements sur deux machines anglaises entre lesquelles vous hésitez, mais vous ne nous donnez pas votre adresse... Nous l'attendons pour vous répondre

A quand les B.M.W. ?

M. Latscha nous a informé ces jours derniers qu'il attendait, pour 1953, la première livraison de B.M.W. et qu'il comptait bien pouvoir distraire du lot un

exemplaire de la R.68 pour son usage et son plaisir personnels.

Pneus increvables.

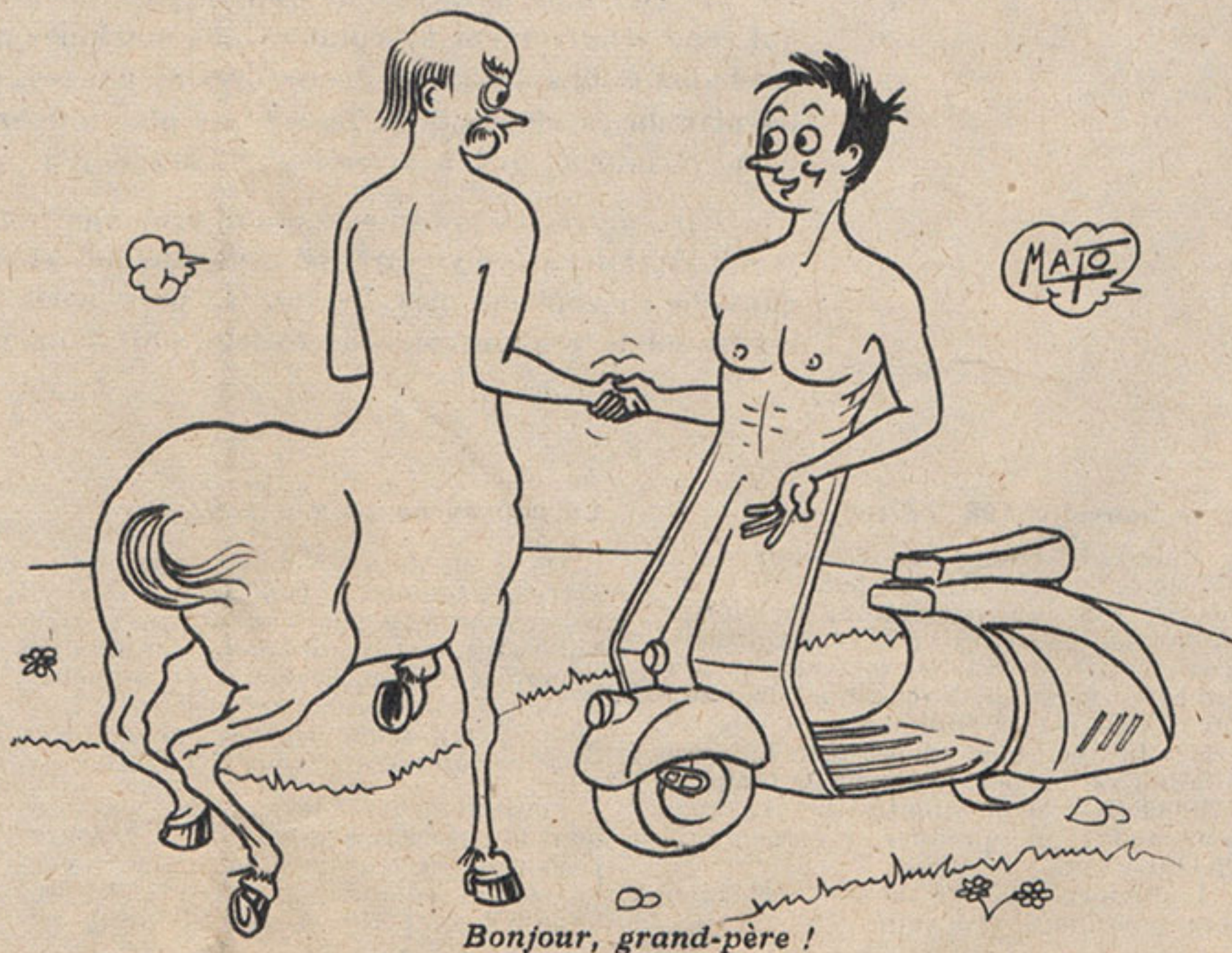


On parle périodiquement des pneus increvables; mais jusqu'à présent il s'agissait plutôt de projets que de réalités; cependant, l'un de nos fabricants vient de présenter officiellement ce pneu tant attendu et qui a nom « Tubeless ». Nous ne pensons pas toutefois que, pour l'instant tout au moins, il soit prévu pour la moto et c'est dommage.

De son côté, une marque américaine présente pour la moto une chambre à air dite de sécurité. Si elle n'évite pas la crevaisson, elle ne se dégonfle que très progressivement quel que soit l'éclatement de l'enveloppe, ce qui réduit considérablement les risques.

Nous suivons de près ces deux nouveautés.

**Essai de la 500 Norton
« Dominator ».**



Bonjour, grand-père !



Jimmy Gaillard s'intéresse
au Lambretta...



UNE STATION-SERVICE LAMBRETТА

L'INAUGURATION de la nouvelle station-service « France-Autos » avait réuni, porte d'Italie, de nombreux amateurs de scooters.

M. Gérald, qui préside aux destinées de l'établissement, est un ancien motocycliste, beaucoup d'entre nous se souviendront des motos Charles Gérald.

Actuellement aidé de Mme Gérald et de ses deux fils, ce pionnier de la bonne cause mécanique vient de doter les amateurs de Lambretta d'une véritable clinique du scooter.

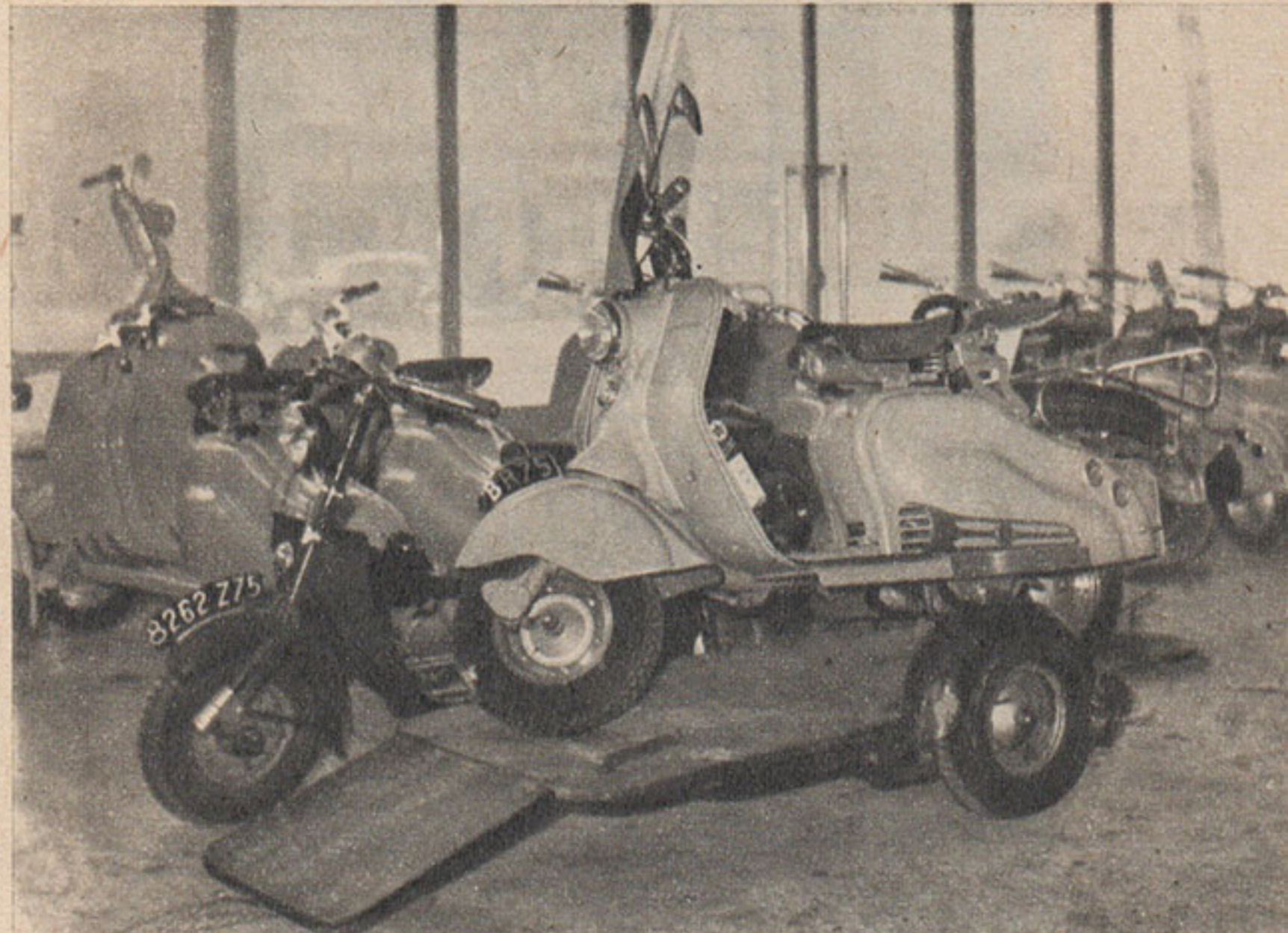
Conçue par M. Gérald et réalisée par le groupe Air et Lumière, la station comporte un vaste atelier où l'on peut réparer une dizaine de scooters à la fois.

Sous la direction de M. Cartaut, le sympathique chef d'atelier, le personnel pourvu d'un outillage ultra-moderne effectue les réparations rapidement et soigneusement. Pendant ce temps le client peut détailler le contenu des galeries d'exposition ou s'asseoir dans des fauteuils confortables en lisant les dernières revues.

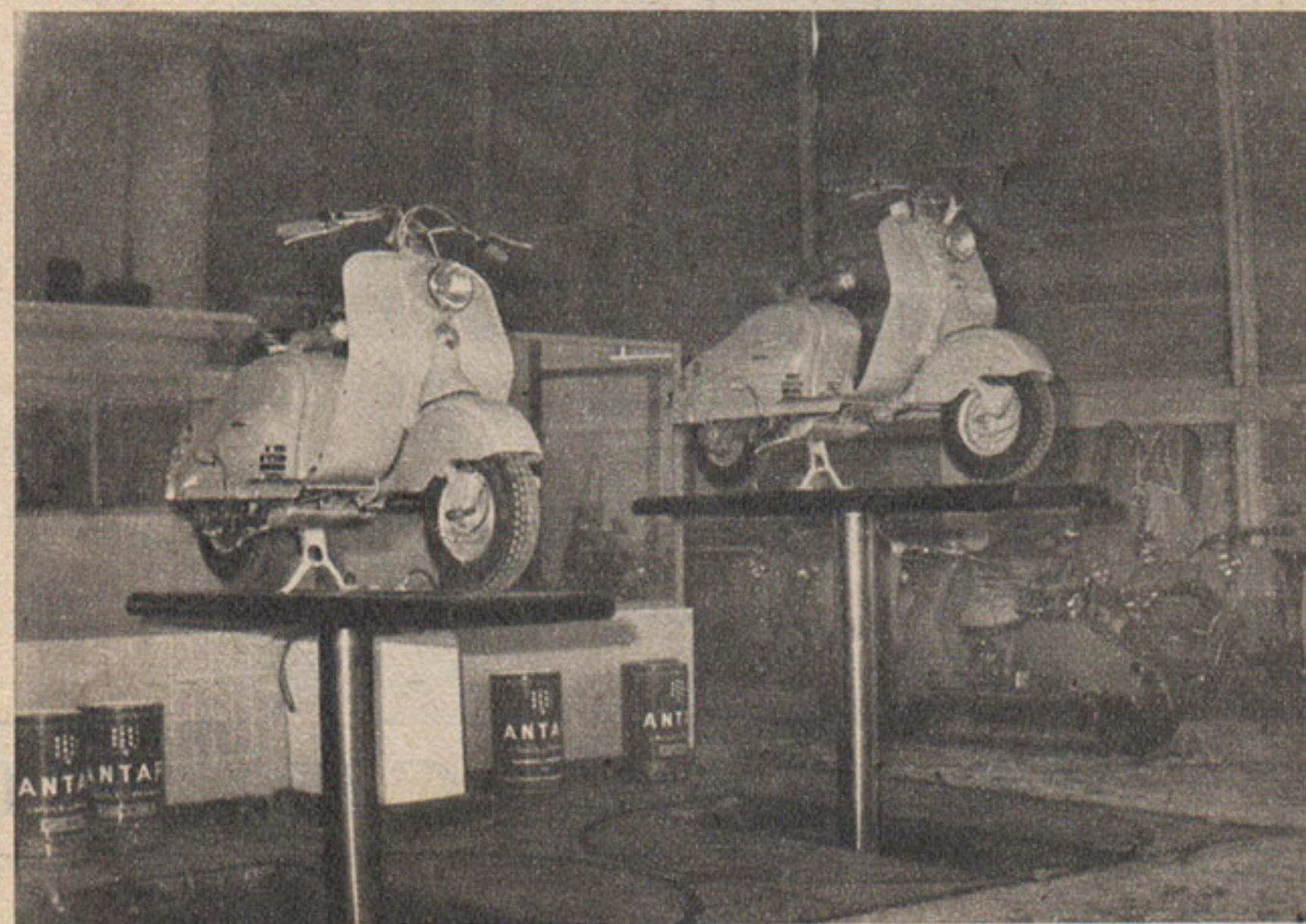
Au cours de cette élégante réunion, nous avons pu voir : M. Bourse, directeur des usines Lambretta de Troyes; M. Robert Fenwick, animateur de la marque; MM. Bouige, Caminade, Marc, Ayah des Etablissements Ardor, Gauthier, d'Air et Lumière; le Docteur Baroni de Milan, Mattres Boisserie et Danielli, avocats à la Cour, Mario Marelllo et Robert Durantou, les plus beaux athlètes d'Europe, Docteur Yvon Anglord, M. Brochart, de « Voce d'Italia », etc.



... tandis que le buffet retenait
l'attention de beaucoup.



Le haute couture, férue de ligne, apprécie
la galbe des carrosseries.

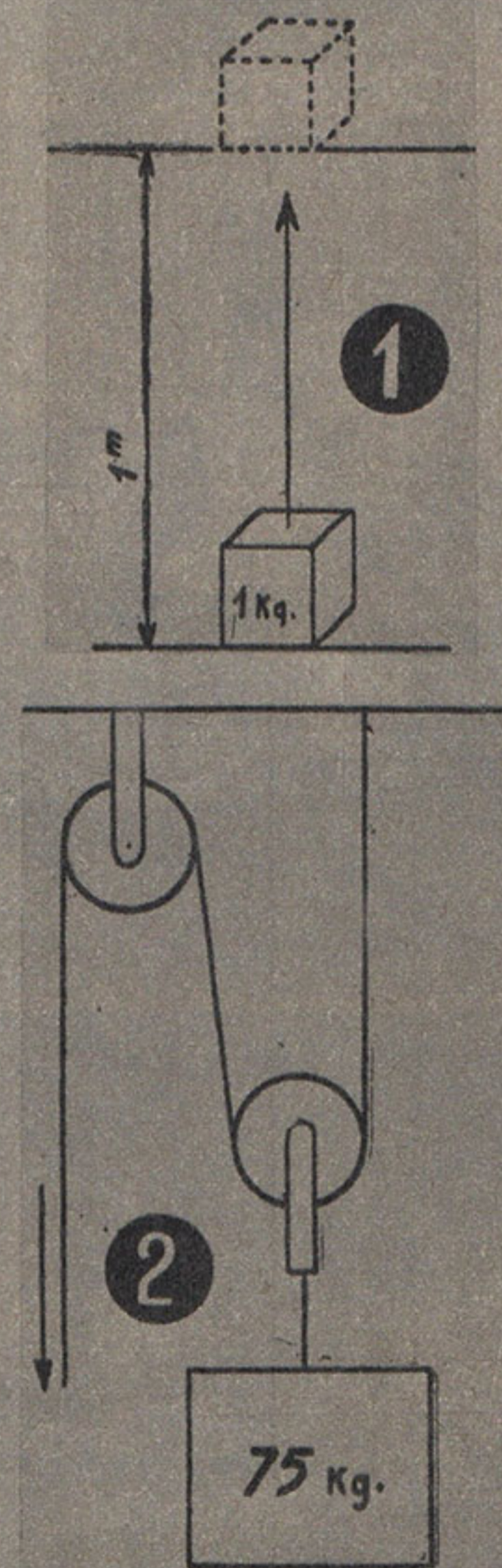


Le side-car de dépannage,
et les ponts élévateurs.

QUELQUES DÉFINITIONS UTILES :

A la demande d'un certain nombre de lecteurs, nous donnons ci-après la définition de quelques termes couramment employés en mécanique automobile et... motocycliste.

Ceux qui ne sont pas familiarisés avec les chiffres trouveront peut-être cette étude un peu ardue ; elle a cependant été rédigée aussi clairement que possible, afin que ceux qui rebutent les équations et à qui une idée générale sur le sujet suffit puissent néanmoins comprendre les définitions qu'ils nous ont demandées.



Travail. — Si on déplace un corps, on fait agir une force et on produit un travail qui est proportionnel à la force exercée et au chemin parcouru. L'unité de travail est le kilogramme-mètre ou kg.m., c'est-à-dire le travail effectué en soulevant un poids de 1 kg. à la hauteur de 1 m. (fig. 1). Si l'on soulève un poids de 75 kg. à 1 m. de hauteur ou un poids de 1 kg. à 75 m. de hauteur, le travail est toujours égal à 75 kg.m.

Puissance. — Le temps nécessaire pour lever 75 kg. à 1 m. de hauteur peut être plus ou moins long. Supposons qu'avec un système de poulies il nous faille trois secondes, ce qui représente une levée de 0 m. 33 par seconde. Nous développons ainsi une puissance de $75 \times 0,33 = 25$ kg.m. par seconde ou 1/3 CV. (fig. 2).

La puissance est la quantité de travail fourni en une seconde et l'unité de puissance est le cheval-vapeur (CV) qui équivaut à 75 kg. m./sec. Moins il faut de temps pour fournir un travail déterminé, plus la puissance développée est grande.

Puissance d'un moteur. — La puissance d'un moteur est le produit de quatre facteurs :

1° La pression moyenne agissant sur le piston pendant un cycle moteur, c'est-à-dire une pression constante pendant la course motrice et donnant la même impulsion que l'explosion. C'est en somme la différence entre le travail fourni par l'explosion et le travail absorbé pendant les trois autres phases du cycle (échappement, admission, compression) ;

2° La surface du piston sur lequel s'exerce la pression ;

3° La course du piston ;

4° Le nombre de courses motrices par seconde, soit $\frac{n}{60}$ pour un 2 temps et $\frac{n}{60 \times 2}$ pour un 4 temps, n étant le nombre de tours/minute.

La formule suivante permet de calculer la puissance :

$$P = \frac{S \times p \times L \times N}{75}$$

P : puissance en CV.

S : surface du piston en cm².

p : pression moyenne en kg/cm².

L : déplacement en mètres du piston, c'est-à-dire produit de la course par le nombre de temps-moteur par seconde.

N : nombre de cylindres.

Ainsi pour un moteur de 50 mm. d'alésage et 60 mm. de course, tournant à 3.000 t/m. suivant le cycle à 4 temps, avec une pression moyenne de 6 kg. 5, la puissance est de :

$$P = \frac{20 \times 6,5}{75} \times \frac{0,09 \times 3.000}{60 \times 2} = 2,6 \text{ CV.}$$

On distingue la puissance effective du moteur et la puissance disponible aux roues ou puissance à la jante. La puissance effective est celle recueillie sur l'arbre vilebrequin. On la mesure généralement au moyen d'un frein Froude ou d'une balance dynamométrique. Elle est inférieure à la puissance indiquée qui est fournie par l'action des gaz sur le piston et qu'on relève à l'aide du diagramme.

Puissance à la jante. — C'est la puissance dont on dispose pour actionner les roues motrices. Elle est inférieure à la puissance effective du moteur, une certaine partie de cette dernière étant absorbée par les frottements de la transmission (engrenages de la boîte, chaîne, roulements, etc.). Ces pertes peuvent atteindre suivant le genre de transmission et le type de véhicule jusqu'à 20 %, parfois plus. Ainsi pour une moto dont le moteur développe 5 CV. et dont la transmission a un rendement de 85 %, il reste une puissance à la jante de $5 \times 0,85 = 4,25$ CV.

Couple. — Si nous appliquons une force F à la jante d'une roue ou d'un volant de rayon R, nous développons un couple

$$C = F \times R \text{ (fig. 4)}$$

qui s'exprime en mètres-kg. (m.-kg.).

Pour le moteur, ce couple est égal au produit de l'effort moyen sur le vilebrequin par le rayon de celui-ci.

Connaissant le couple, on peut calculer la puissance du moteur. D'après ce que nous avons vu plus haut, le travail T est égal au produit de la force F par la longueur L. Cette longueur, pour un tour, est égale à la circonférence, soit $2 \pi R$, de sorte que

$$T = F \times 2 \pi R$$

et comm. $C = F \times R$, on peut écrire

$$T = 2 \pi C.$$

La puissance étant la quantité de travail effectuée en 1 seconde, c'est-à-dire en $\frac{n}{60}$ tours-minute, on a :

$$P = \frac{2 \pi C n}{60 \times 75}$$

et, en simplifiant :

$$P = \frac{C n}{716}$$

Exemple : Couple 1,2 m.-kg., régime 3.000 t/m.

$$P = \frac{1,2 \times 3.000}{716} = 5 \text{ CV.}$$

Connaissant la puissance du moteur, le rendement de la transmission et la démultiplication, on peut également calculer le couple à la jante.

Soit 0,85 le rendement de la transmission et 4 le rapport de démultiplication, c'est-à-dire 1 tour de roue pour 4 tours de moteur, ou 750 tours de roue pour 3.000 tours-moteur. Nous aurons avec notre moteur de 5 CV. un couple à la jante

$$C_j = \frac{5 \times 0,85 \times 716}{750} = 4,08 \text{ m.-kg.}$$

Nous obtenons le même chiffre en partant du couple moteur et en tenant compte du rapport de démultiplication :

$$C_j = \frac{C_m \times 0,85 \times 3.000}{750} \text{ ou } \frac{1,2 \times 0,85 \times 3.000}{750} = 4,08 \text{ m.-kg.}$$

Puisque $C = F \times R$, on a également $F = \frac{C}{R}$

Autrement dit, nous pouvons déterminer la force appliquée à la jante de la roue, connaissant le rayon de celle-ci. Soit $R = 0,30$ m. il vient

$$F = \frac{4,08}{0,3} = 13,6 \text{ kg.}$$

Cette force de 13 kg. 6 représente l'effort de traction qui se mesure au dynamomètre.

Si, au lieu de considérer la prise directe, nous prenons une vitesse inférieure, par exemple la seconde avec un rapport égal à 0,65 de la prise, soit un rapport final de démultiplication de 6,25, le couple à la jante est de

$$1,2 \times 0,85 \times 6,25 = 6,36 \text{ m.-kg.}$$

et l'effort de traction de :

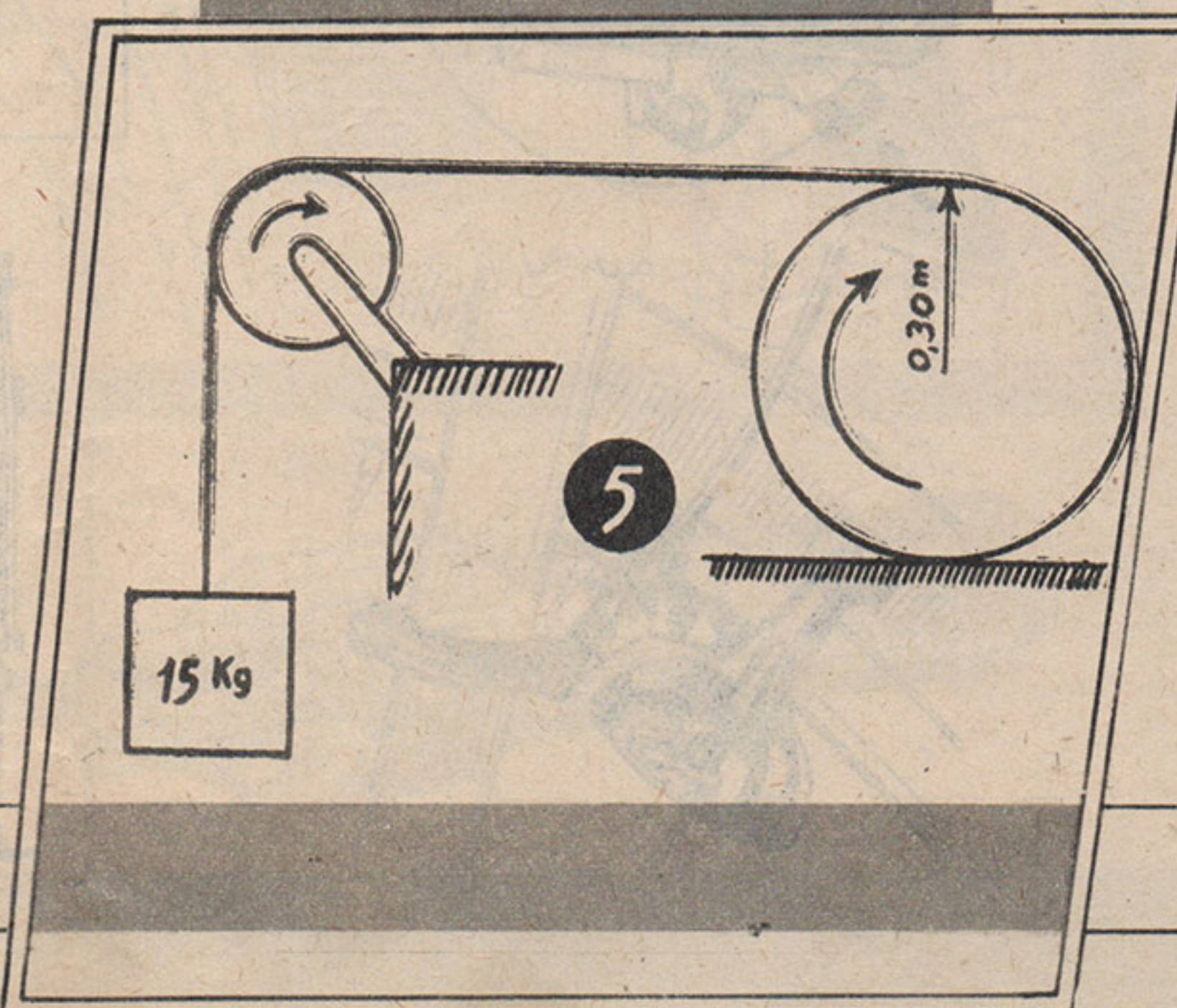
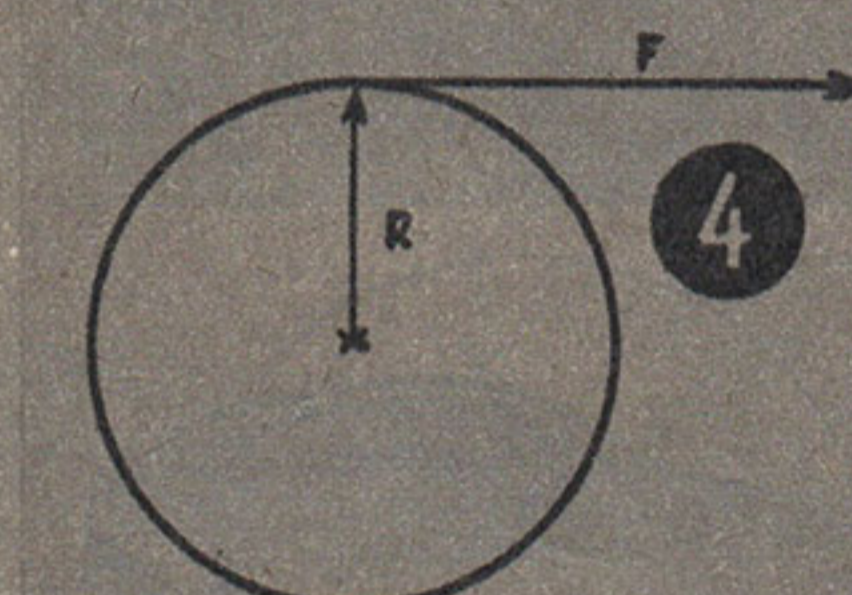
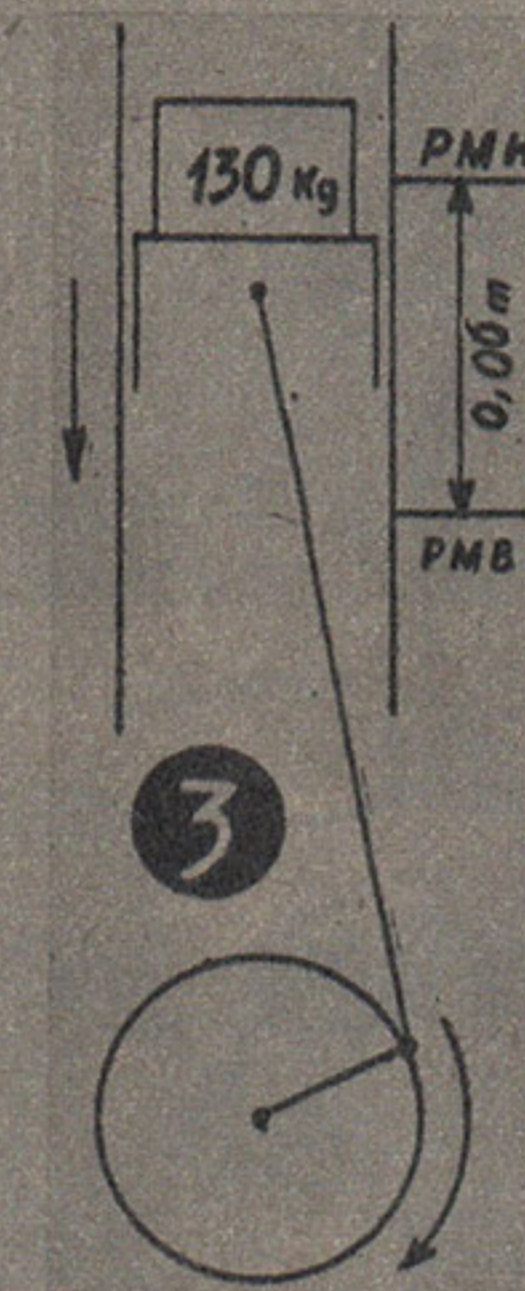
$$6,36 : 0,3 = 21 \text{ kg. (voir fig. 5).}$$

Ainsi, plus le rapport de démultiplication est grand, plus le couple à la jante et l'effort de traction augmentent, ce qui explique pourquoi on démarre sur la plus petite vitesse et pourquoi on prend les vitesses inférieures dans les côtes. On gagne en force ce qu'on perd en chemin parcouru. Signalons encore, pour terminer, que la puissance nominale des véhicules n'est pas la puissance effective. Ainsi une 350 cmc. d'une puissance fiscale de 4 CV. peut en réalité développer entre 8 à 12 CV. et plus dans les moteurs spéciaux.

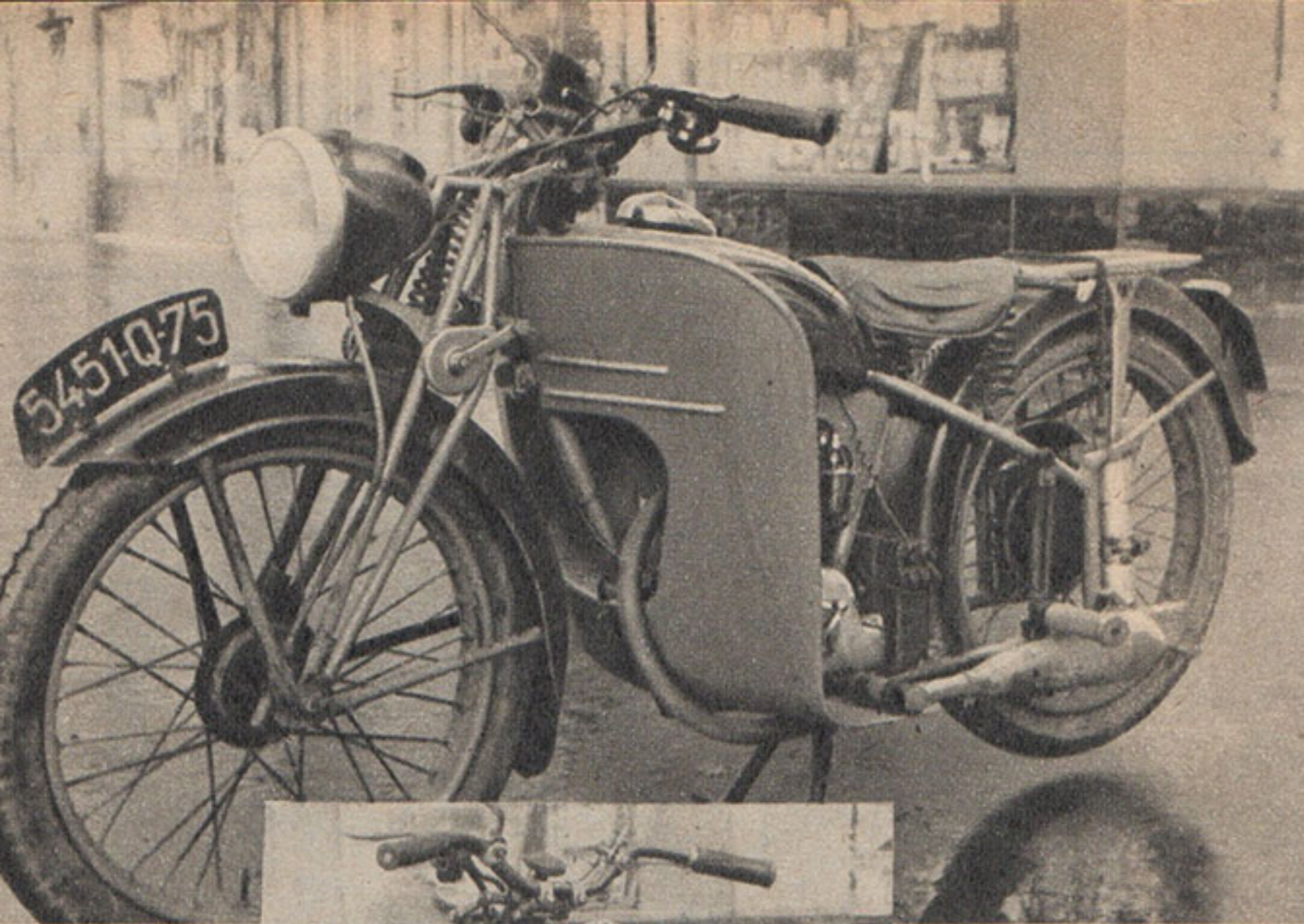
Il a été convenu de réserver le symbole « CV. » pour désigner la puissance fiscale, et d'employer le symbole « ch. » pour la puissance effective.

En aucun cas il ne faut parler de la « force » d'un moteur, car cela ne veut rien dire, bien que ce terme soit couramment employé, même dans des publications professionnelles.

N.-L. ERPELDING.



PUISSANCE, COUPLE, EFFORT DE TRACTION



Nous avons vu pour vous

TABLIER PARE-JAMBES

Cette réalisation est due à M. J. Fournier qui dirige un atelier de décolletage. Fervent motocycliste M. Fournier s'est efforcé d'appliquer au vélomoteur le dispositif de protection qui fait l'un des avantages du scooter. Ce carénage réalisé sur son 125 Motobécane est efficace sans être disgracieux ; M. Fournier peut le livrer aux possesseurs de ce modèle.



CHEZ GAMA

La Société Gama a présenté deux accessoires intéressants pour le cyclomoteur.

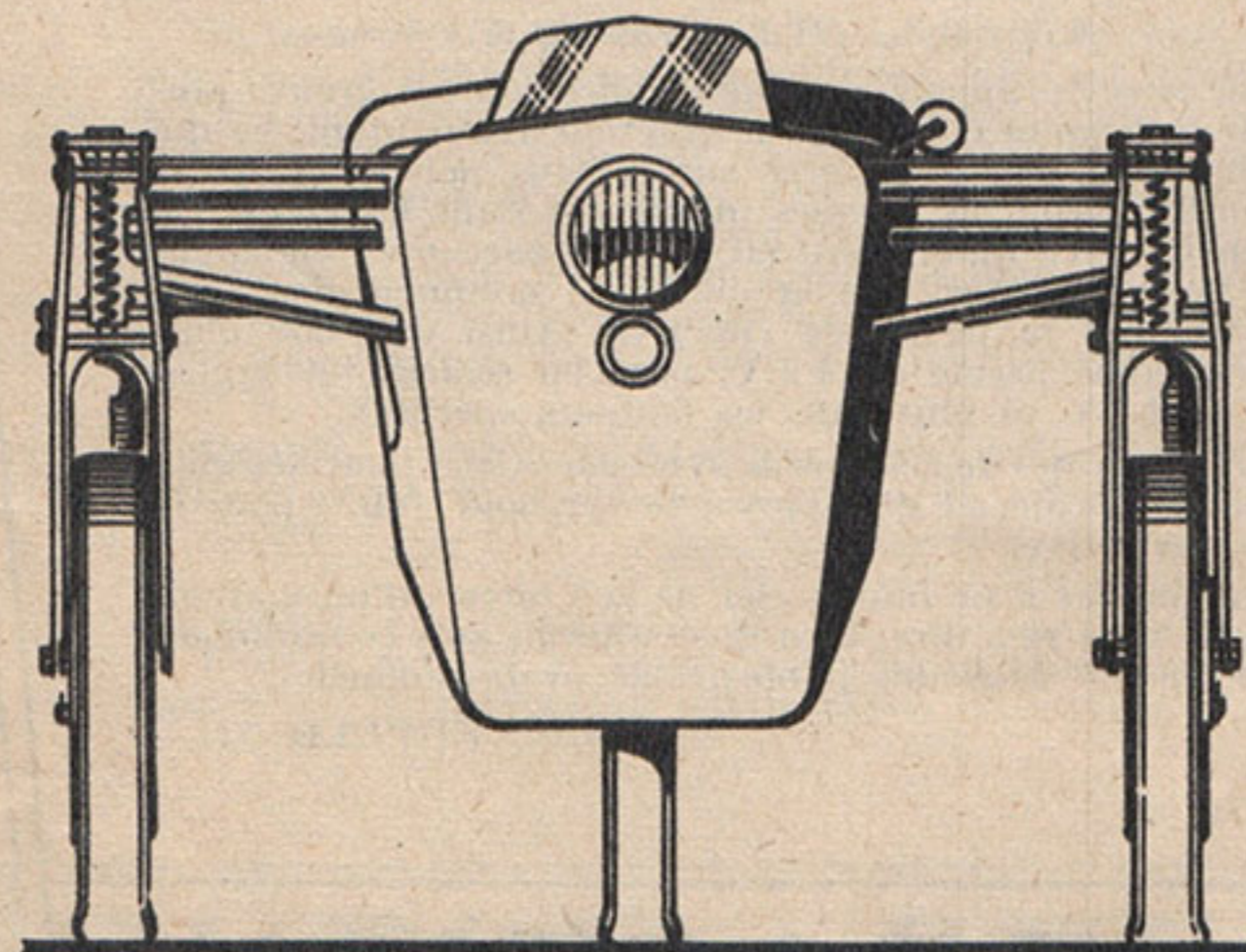
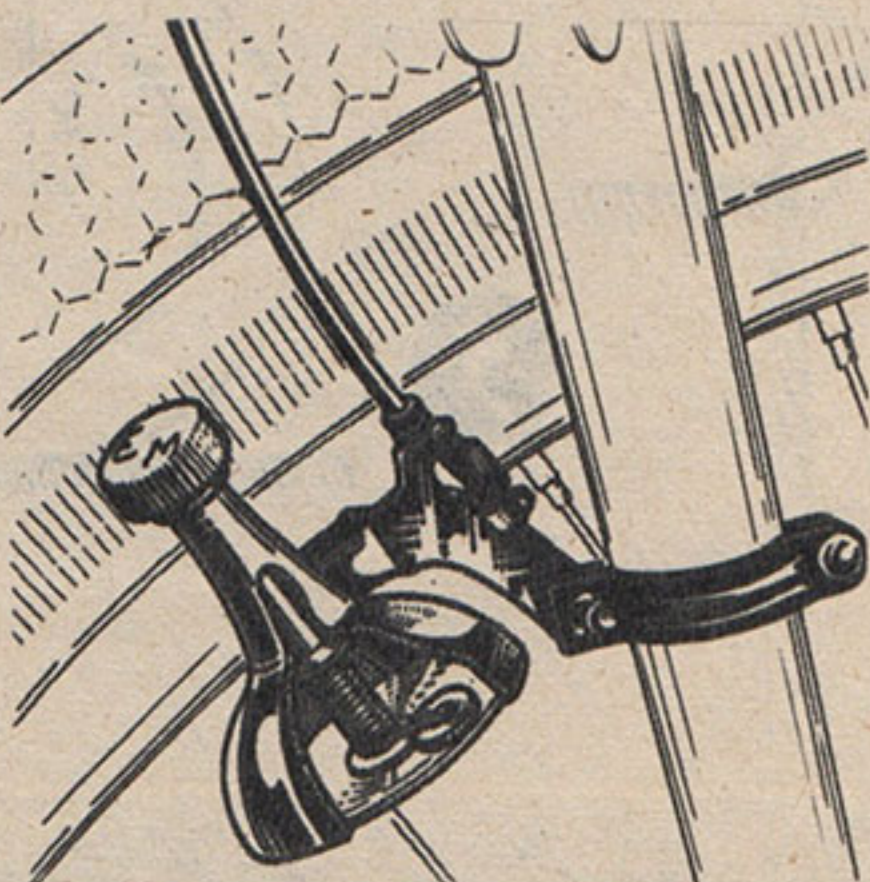
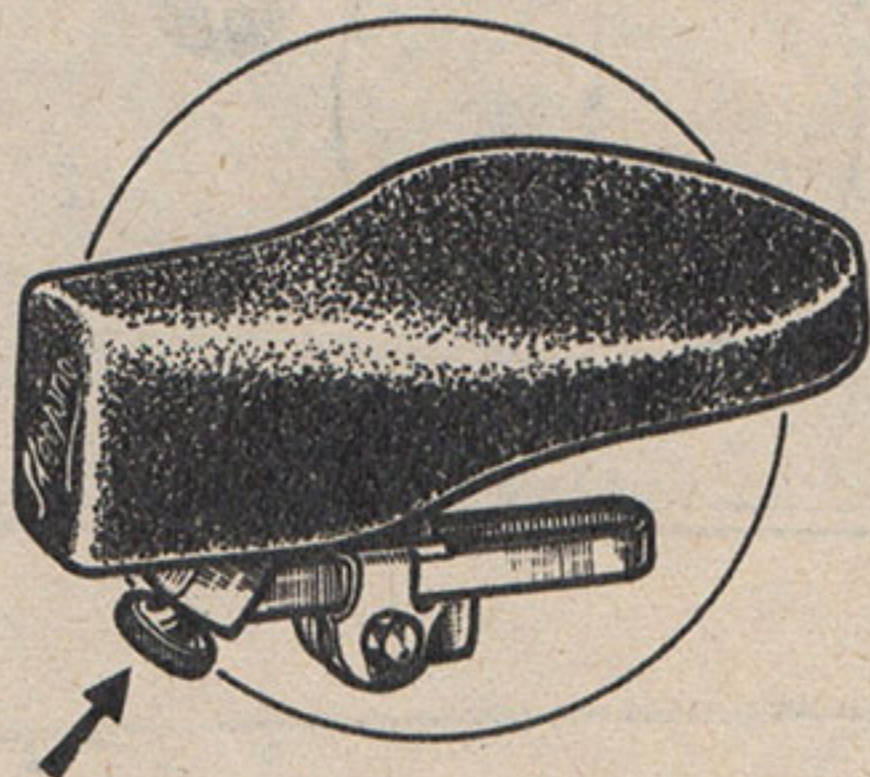
La selle « Sleeping », de grand confort, est suspendue par un ressort horizontal dont l'élasticité est réglable, suivant la charge, à l'aide d'un bouton moleté placé sous le bec. Ce réglage peut s'opérer en marche. Le dessus de selle est en matière synthétique extra-souple.

Le second accessoire est le timbre avertisseur « E.M. » se fixant par un collier sur un des haubans de la fourche, et fonctionnant par un galet qu'une commande au guidon met en contact avec le pneu. Un boîtier étanche assure une parfaite protection du mécanisme.

LE CYCLECAR « TENACITÉ »

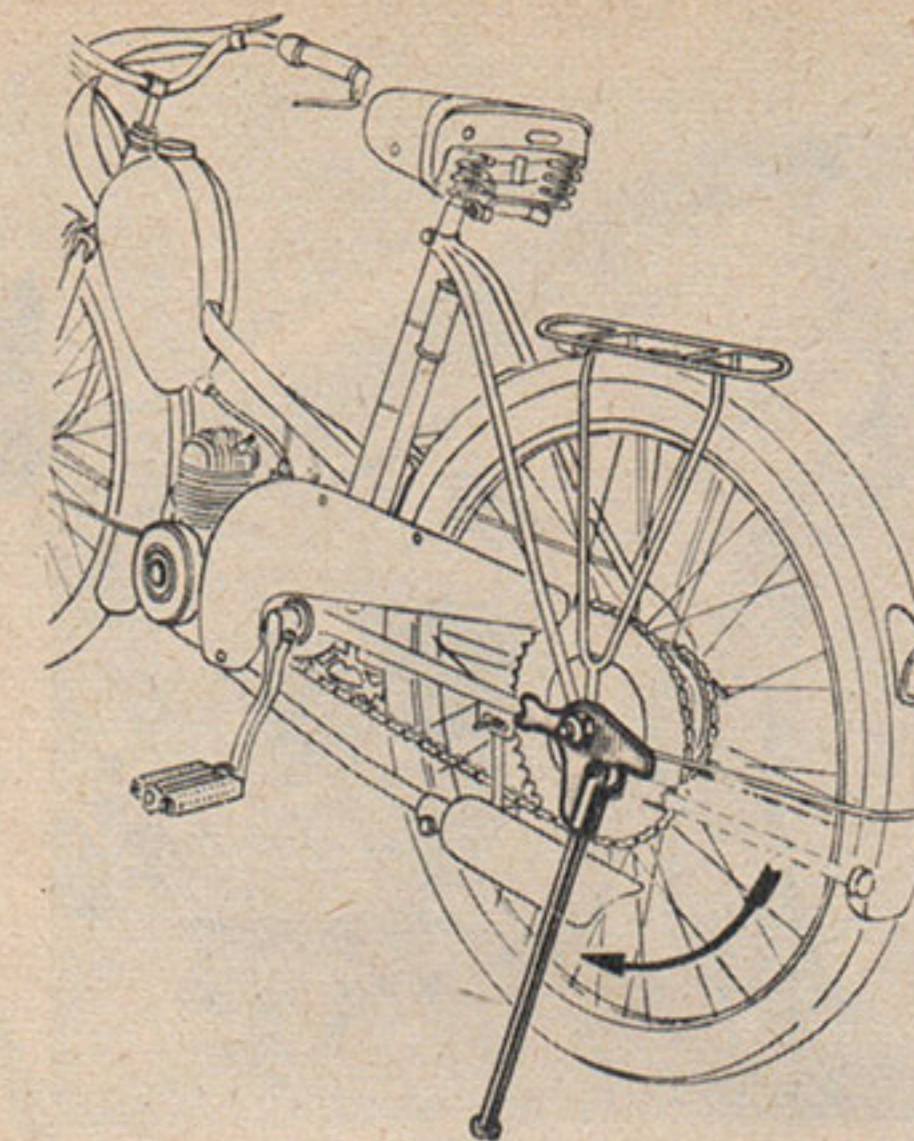
Ce cyclecar prévu pour moteurs de 100 à 125 cmc. est un monoplace. Il est entièrement réalisé, tout au moins pour le châssis, en éléments unifiés « Standard » de motos, ce qui permet sa construction sans nécessité de pièces ou organes spéciaux.

Seule la carrosserie nécessite un travail personnel, ou l'intervention d'un spécialiste. Son inventeur, qui a réalisé le prototype assure qu'on ne peut envisager plus simple à meilleur compte.



BÉQUILLE POUR CYCLO

Cette béquille pour bicyclette et cyclomoteur a été imaginée et réalisée par M. Billaud, de Marmande. Elle peut se placer à droite comme à gauche de la roue arrière. Montée sur l'axe du moyeu, elle se replie parallèlement à la tringle du garde-boue et, dans cette position, est maintenue en place par un ressort interne.

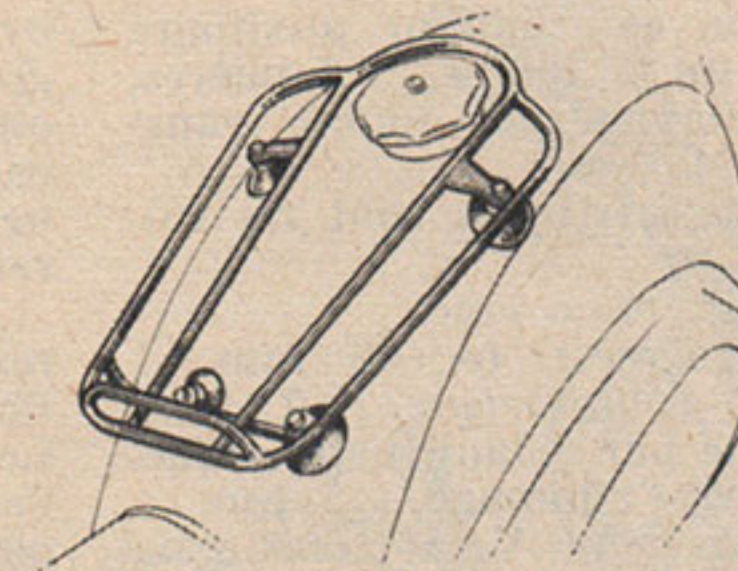


PORTE-BAGAGES DE RÉSERVOIR

Ce porte-bagages de réservoir extra-léger, construit par les Etablissements Lardon de Jonage (Isère), a pour particularités :

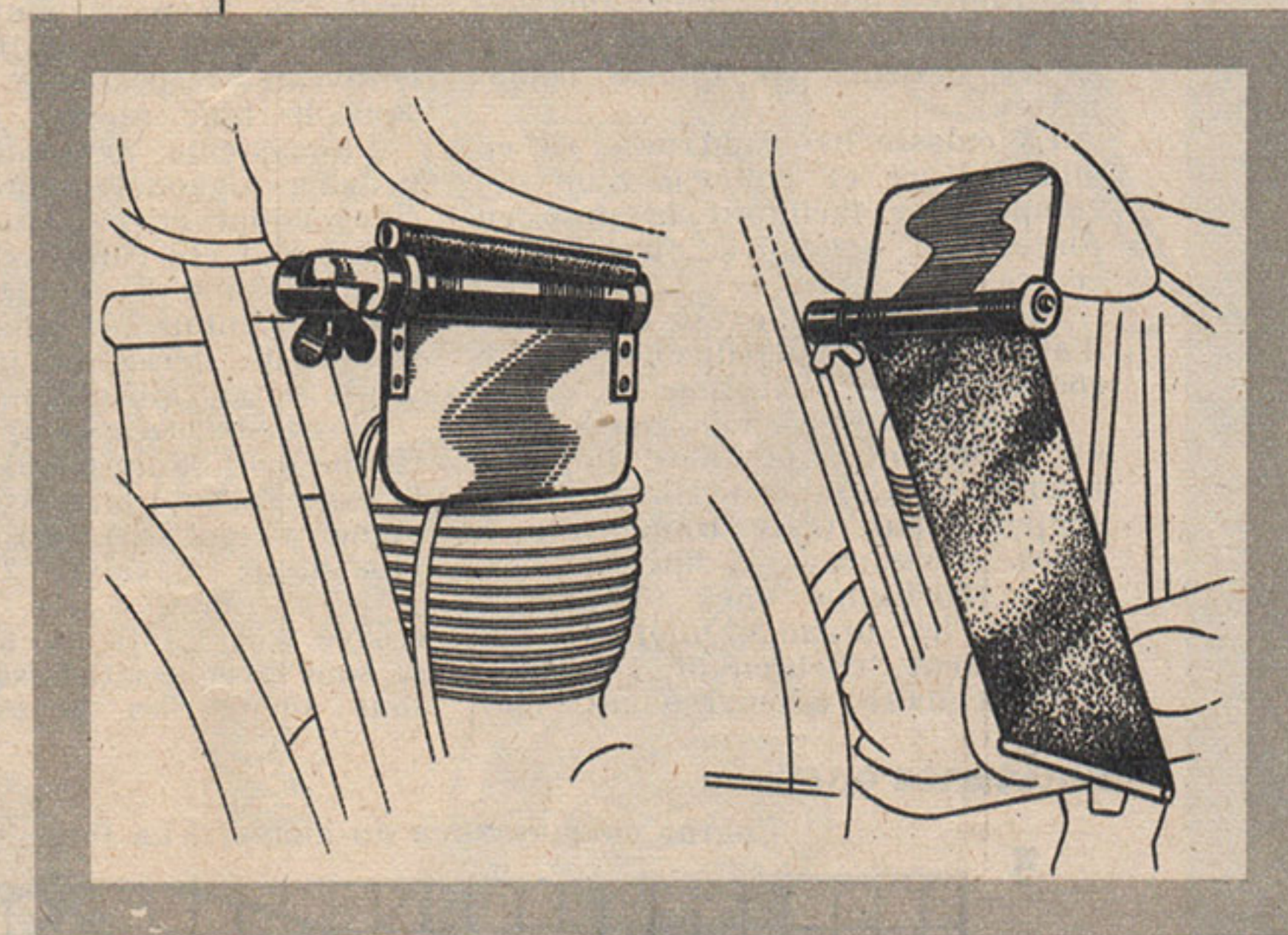
de se fixer sur le réservoir par quatre ventouses collées (sécotine, chicot, divolic...); de s'harmoniser avec le réservoir, ne possédant aucune courroie.

Il se fait en trois modèles : pour Peugeot, pour Motobécane, Terrot, René-Gillet et tous les réservoirs dont les bouchons se trouvent en haut.



PARE-JAMBES ESCAMOTABLE

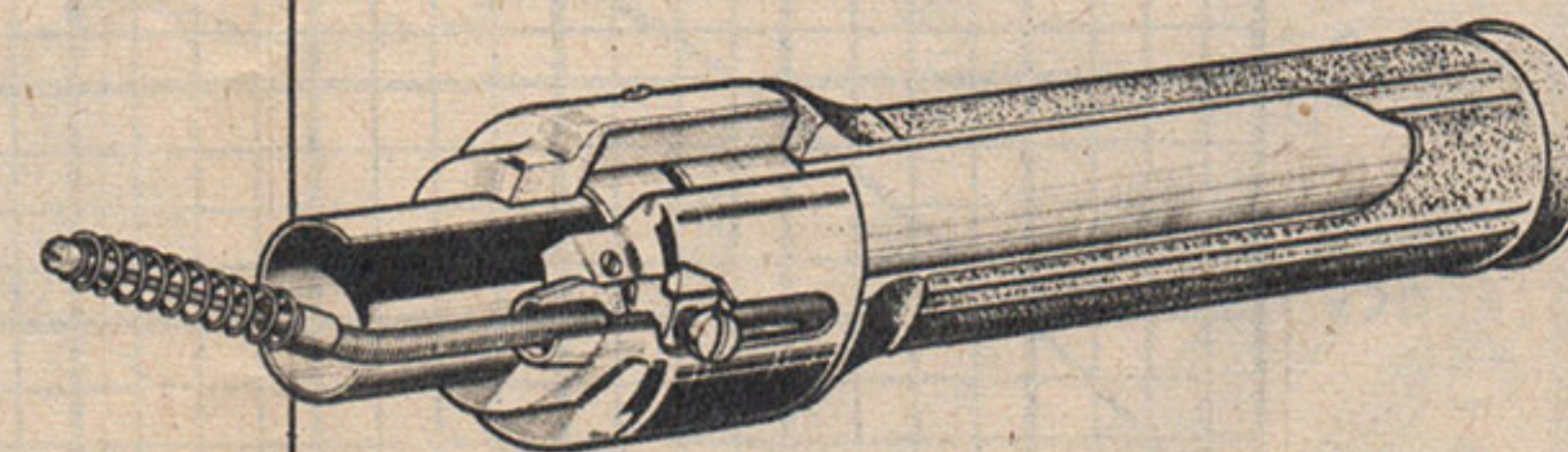
Ce pare-jambes fabriqué en Allemagne a été présenté dans notre confrère « Das Motorrad ». Il consiste en une bande de tissu imperméable qui s'enroule à la manière d'un store automatique quand on n'en a pas besoin. Le support surmonté d'un déflecteur repliable, pour protéger les genoux, peut se dissimuler au repos le long du réservoir. C'est ingénieux, pratique, mais non représenté chez nous.

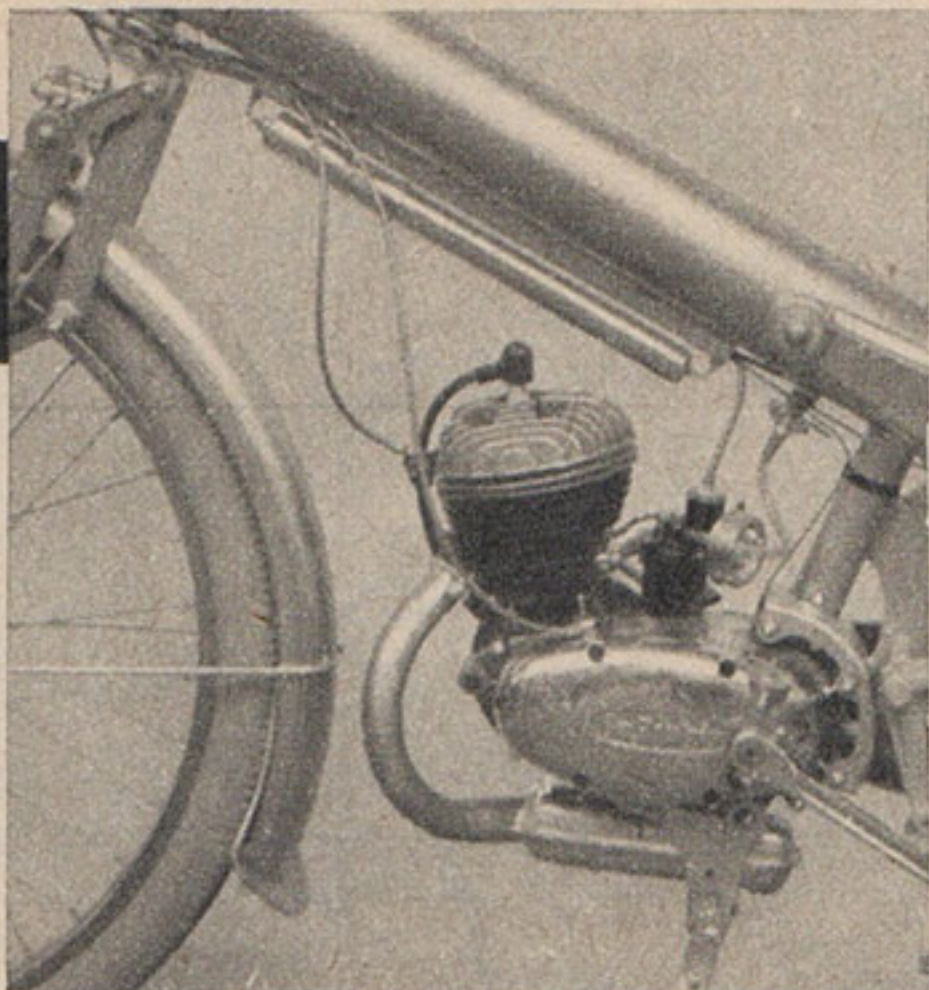


LA POIGNÉE « GLORIA » A TIRAGE RECTILIGNE

Cette poignée tournante à tirage rectiligne est constituée par une cage de forme cylindrique en alliage spécial chromé, fixée sur le tube du guidon au moyen de trois vis de pression en acier. A l'intérieur se trouvent, venues de fonderie, deux petites glissières susceptibles de recevoir une pièce coulissante à laquelle le câble de commande des gaz se trouve fixé au moyen d'une vis.

Pour faciliter le montage du câble sur la navette une lumière a été ménagée dans la cage à la hauteur de la glissière. La navette, également en alliage coulé, comporte un tenon qui vient pénétrer dans la rainure hélicoïdale d'une douille en acier sur laquelle est fixée la poignée en caoutchouc, la rotation de cette douille entraîne le déplacement rectiligne de la navette suivant la génératrice de la poignée.





LE 85^{cc}. POULAIN

Pourquoi un 85 cmc. ?

Alors qu'entre 100 et 200 cmc. on trouve toute une série de cylindrées intermédiaires (125, 150 et 175 cmc.), par contre entre le cyclomoteur et le vélomoteur il y a un « trou » de 50 cmc. ; on passe directement du simple au double. Une catégorie intermédiaire est-elle bien utile ?

Oui, car le vélomoteur est trop cher pour beaucoup et le cyclomoteur insuffisant pour bien d'autres qui circulent moins par plaisir que par nécessité.

C'est pourquoi une machine ayant la rusticité et la conception générale d'un cyclo mais dotée d'un moteur plus puissant améliorant sinon la vitesse pure, tout au moins la moyenne générale, et apte à grimper de bonnes côtes, recueillera de nombreux suffrages.

Les 65 et 75 cmc. connaissent pour cette raison une grande vogue en Italie.

C'est pourquoi nous avons tenu à souligner ici l'initiative prise par les constructeurs du Poulain de doter le marché français d'un 85 cmc.

Nous savons que d'autres moteurs de cylindrée intermédiaire entre le 50 et le 100 cmc. sont en fabrication ou en voie de réalisation. Nous les signalerons également en temps opportun.

M. E.

CE nouveau moteur auxiliaire est un 2 temps, 3 lumières, à balayage par double transfert inversé.

Ses caractéristiques sont les suivantes :

Cylindrée : 85,5 cmc.

Alésage/course : 48 x 46 mm.

Rapport volumétrique : 7 à 1.

Allumage par volant magnétique.

Avance à l'allumage : 5 mm.

Puissance : 3 CV. à 5.000 t./m.

Le cylindre est en fonte à haute résistance, pourvu d'un ailetage de grande surface. Il est fixé au carter moteur par quatre colonnettes.

La culasse hémisphérique est en alliage léger et pourvue d'un décompresseur facilitant la mise en route. La bougie se trouve au centre.

Le piston bombé est en alliage d'aluminium hypersilicé, à faible coefficient de dilatation.

L'embiellage Nadella tourne sur un roulement à aiguilles. Le vilebrequin de 12 mm. de diamètre est supporté par deux roulements à billes. L'embrayage, du type à cône, fonctionne dans l'huile.

Tous les organes inférieurs en mouvement, vilebrequin, transmission primaire à engrenages, em-

brayage, train épicycloïdal sont groupés dans un bloc-moteur en alliage léger de forme ovoïde; les carters, coulés sous pression, sont nervurés intérieurement afin d'assurer le maximum de rigidité.

Le bloc-moteur contient une réserve d'huile assurant la lubrification de la pignonnerie interne. Les roulements de vilebrequin et l'embiellage sont graissés par incorporation d'huile au carburant.

Le remplissage s'effectue par un orifice à la partie supérieure du bloc. Un trou de trop-plein indique le niveau à respecter, et un bouchon sous le bloc facilite la vidange.

Le système de synchronisation pédalier-pignon-moteur par train épicycloïdal et encliquetage automatique a été conservé, et permet l'utilisation d'une chaîne de transmission unique; l'utilisation possible d'un dérailleur procure plusieurs démultiplications.

Le constructeur recommande une chaîne de 4.88 au pas de 12,7, mais le moteur peut être livré avec un pignon de sortie autorisant le montage d'une chaîne de 2.78.

Ce 85 cmc. a été longuement essayé sur route et les résultats se sont avérés satisfaisants, dépassant même les prévisions, ceci

grâce au bon positionnement des lumières du cylindre, à un minutieux réglage de carburation et à des rapports judicieusement calculés (1).

Les essais suivants furent effectués (avec pilote de 70 kg) :

Démarrage : En embrayant progressivement, le cyclomoteur démarre en douceur, sans le secours des pédales (rapport moteur/roue arrière : 16 à 1).

En seconde vitesse (rapport 13 à 1) le pédalage s'avéra nécessaire pour aider le moteur à atteindre son régime.

Essai de vitesse pure : sur 1 km., départ lancé, vitesse maxi : 69 km.-h. chrono.

Essai en côte : montée de 500 m., pourcentage d'environ 15 %; en 1^{re} (rapport 16 à 1) départ arrêté, les 500 m. sont gravés sans le secours des pédales.

Vitesse au sommet : 22 km.-h. Avec un départ lancé de 50 m. environ, vitesse au sommet : 28 km.-h.

Essai routier : trajet Paris-Bordeaux et retour : moyenne 50 km.-h., consommation : 2 litres aux 100 km.

Un 85 cmc. à boîte 3 vitesses incorporée dans le bloc et kick-starter, utilisant les mêmes cylindres et carters, est actuellement à l'étude; le pédalage serait supprimé et le véhicule bénéficierait ainsi du frein-moteur.

Les trois rapports de boîte donneraient les vitesses suivantes :

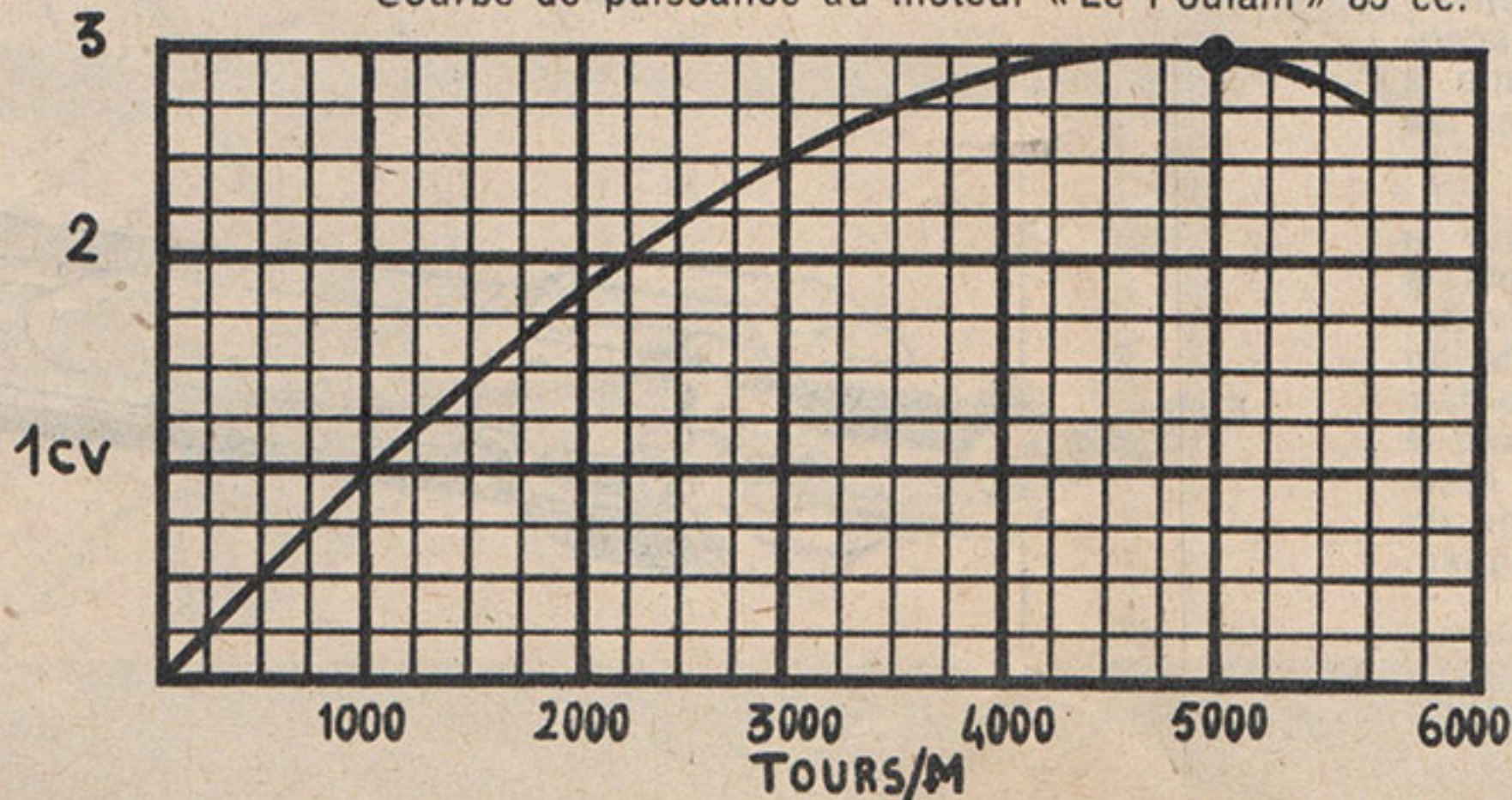
- en 1^{re} : 30 km.-h.
- 2^e : 45 km.-h.
- 3^e : 65 km.-h.

Ce nouveau bloc conviendrait particulièrement pour des scooters légers monoplaces ou des vélomoteurs.

(1) Les chiffres suivants nous ont été fournis par le constructeur.

Puissance ency.

Courbe de puissance du moteur « Le Poulain » 85 cc.

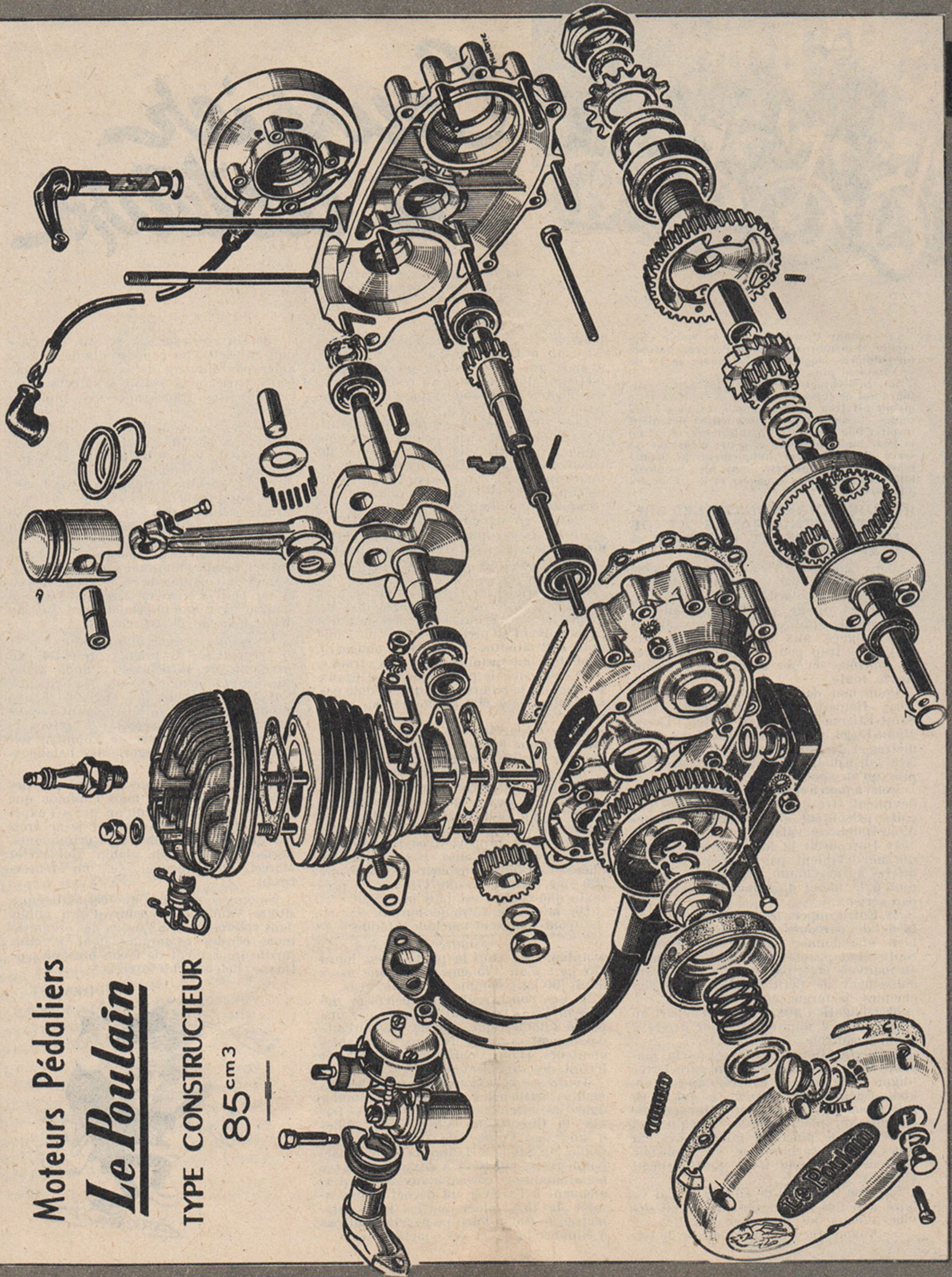


Moteurs Pédaliers

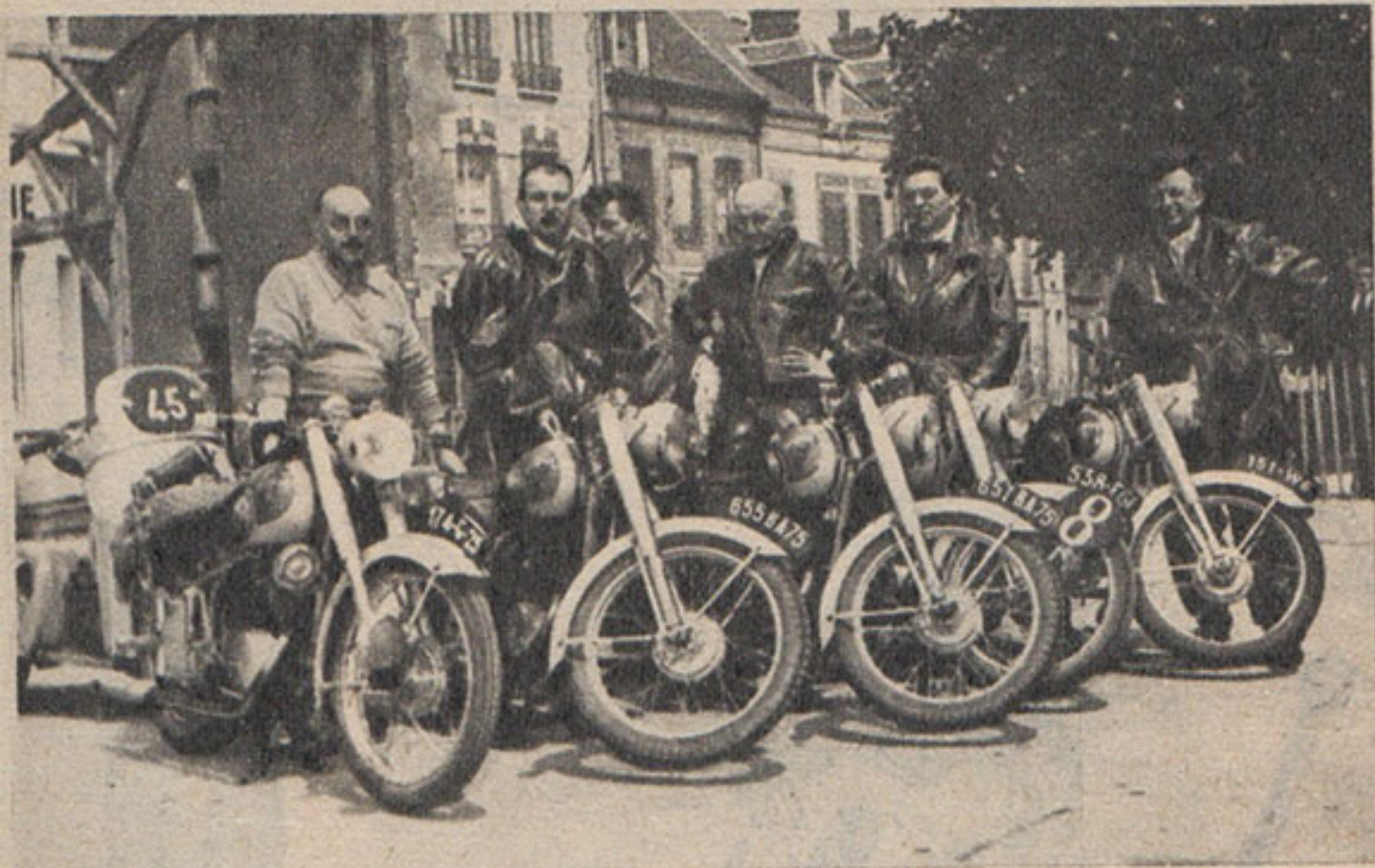
Le Poulain

TYPE CONSTRUCTEUR

85^{cm}3



On remarque la liaison axe de piston — pied de bielle. L'axe est flottant et tourne sur les portées de piston. Le vilebrequin à contrepooids tourne sur deux roulements à billes, et deux joints garantissent l'étanchéité du carter moteur. L'embrayage à cône, d'une grande simplicité mécanique, est solidaire d'un arbre primaire sur lequel est claveté un pignon unique entraînant l'arbre secondaire portant le pignon de sortie.



Courrier des lecteurs

Le Docteur Prévost, à l'extrême gauche, avec l'équipe Peugeot, lors du dernier Rallye aiglon.

Le Docteur Prévost, pilote de rallye chevronné et membre de l'équipe Peugeot, possède un palmarès élogieux où les places de 1^{er} ne se comptent plus.

Son indiscutable expérience lui permet aujourd'hui de juger la formule « Rallye » telle qu'elle est trop souvent appliquée, et ses critiques et suggestions constructives devraient inspirer bon nombre d'organiseurs, et même la Fédération, afin que ce genre d'épreuve ne serve pas à prouver uniquement la bonne marche d'un chronomètre, mais bien les possibilités des machines engagées et la valeur des pilotes.

RÉQUISITOIRE CONTRE LES CIRCUITS D'ENDURANCE ET DE RÉGULARITÉ ET REMÈDES A Y APPORTER.

Dans l'ensemble il y a trop de premiers *ex æquo* dans certains circuits d'endurance et de régularité.

Ceci est dû au profil trop facile du pays où ils sont organisés, aux étapes trop longues, aux routes choisies, aux moyennes trop peu élevées, à l'absence de contrôles sévères à l'arrivée et même sur la route.

Pour moi des courses comme Paris-Nice, Rome-Paris, Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne, le Rallye Aiglon, Liège-Milan-Liège, où l'on engouffre des kilomètres et des kilomètres de routes plates larges de 6 mètres, tournent à l'indigestion plus qu'au sport.

Voici à mon avis les caractéristiques qui devraient être exigées pour que ces circuits présentent des difficultés dignes d'une publicité valable.

1° Raccourcir la longueur des étapes qui ne devraient pas dépasser 50 kilomètres au maximum, mettant le concurrent à la merci d'un incident tant soit peu sérieux.

2° Entrecouper les circuits à profil facile de parcours « tous terrains », ou bien abandonner souvent les grandes routes et emprunter des chemins vicinaux en mauvais état, passages de gués, franchissement de petites collines par des chemins de ferme, etc.

3° Obligation aux étapes du départ au « kick » en 2 minutes, moteur arrêté à chaque contrôle.

4° Vérification à l'arrivée de la machine mise *immédiatement* en parc fermé (digne de ce nom) et contrôle du klaxon, kick, éclairage et plombs. *Ce qui ne se fait jamais.* A quoi sert cette comédie chinoise du plombage des machines et des coups de pinceaux multicolores sur roues, cadre, carburateur, etc., puisque rien de tout cela n'est pratiquement vérifié à l'arrivée!

Sur une trentaine de courses je l'ai vu faire une fois à l'arrivée du Circuit des villes d'eaux des Vosges en 1949!

5° Augmenter les moyennes sur de tels

parcours. Je me rappelle un certain Paris-Nice où à Lyon nous avons une telle avance que nous avons pu nous permettre d'aller déguster au restaurant un excellent repas chaud préparé à l'avance par l'agent de Lyon!

C'est inadmissible et les spectateurs n'y comprennent rien, surtout qu'au moment du départ donné en groupe ils voient les concurrents, la serviette encore nouée autour du coup, partir comme pour un Grand Prix de France, au milieu d'une pètarade épouvantable.

« C'est ça un circuit de régularité » se disent-ils. « A quoi cela sert-il de partir ainsi comme des dératés puisqu'au prochain contrôle ils vont poireauter trois quarts d'heure!... ».

6° Supprimer les départs en groupe qui aussitôt transforment la course dite de régularité en véritable corrida. Les départs doivent se prendre séparés de 1 minute à 2 minutes d'intervalle, obligeant le pilote à une certaine science du « train ».

7° Nécessité de parcours de nuit égaux au tiers du parcours total qui ne doit pas être inférieur à 600 kilomètres au minimum.

8° Le départage des *ex æquo* doit se faire par une épreuve de vitesse pure et non par un quelconque gymkana. Course de côte avec sol en bon état, avec virages et surtout une arrivée arrêtée. Le freinage ayant dans ce genre d'épreuves un intérêt qu'il faut mettre en valeur. Le temps effectué est à multiplier par un coefficient en rapport avec la cylindrée de la machine. N'allez pas commettre l'hérésie de faire concourir ensemble une 500 cmc. twin avec une 175 sous le prétexte que celle-ci est plus maniable.

De même la formule Faroux:
$$\frac{\text{poids pilote et machine} \times \text{temps}}{\text{cylindrée}}$$

avantage par trop le pilote assez lourd (75 kg.) d'un 125 cmc. lui-même assez lourd (90 kg.), comme c'était mon cas.

9° Les concurrents non pénalisés devraient avoir leurs frais amortis par une prime kilométrique, car de tels circuits deviennent prohibitifs aux véritables amateurs. D'où pénurie de partants... et forfait des organisateurs.

Toutes ces réflexions concernent les difficultés artificielles qu'il faut accumuler dans les circuits *faciles*. D'autres tels que le Circuit des Vosges, des villes d'eaux des Vosges, de l'Ain, du Dauphiné, de Saône-et-Loire, de Lyon-Charbonnières se suffisent à eux-mêmes avec leurs nombreux cols ou mauvaises routes, amenant à l'arrivée un déchet indispensable de 75 %, alors que les 1.400 kilomètres de Rome-Paris ne parviennent pas à éliminer le quart des concurrents.

10° Un contrôle sévère sur la route doit empêcher les concurrents de se faire aider par d'autres de la même marque (sans parler des voitures suiveuses ou camionnettes transformées en camions-ateliers).

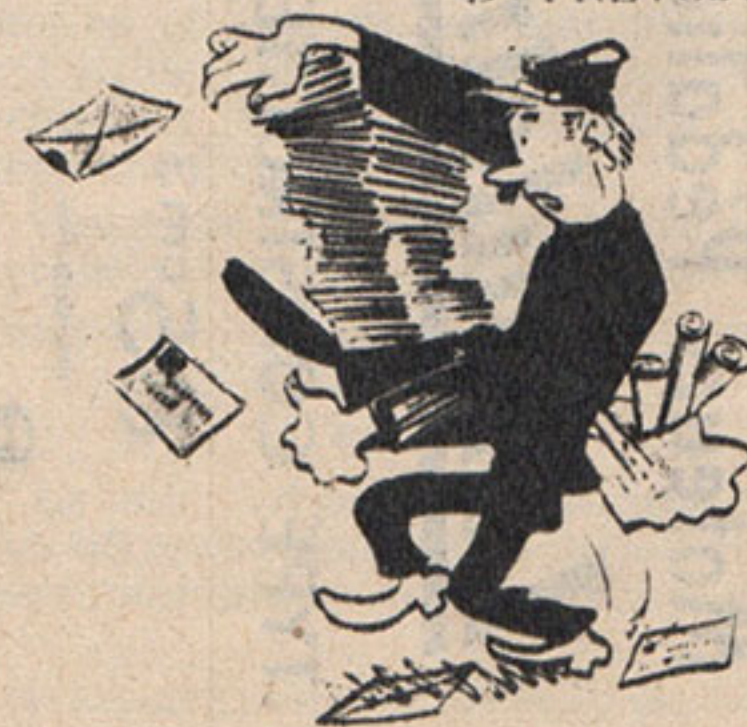
11° Des contrôles *secrets* devraient être placés de loin en loin pour pénaliser les excès de vitesse de plus de 25 % par rapport à la moyenne imposée; ceci afin de calmer certains concurrents trop bouillants qui prennent des risques énormes, virages inconnus pris à fond de train dans les ornières, le gravillon et le goudron frais, en plein sur la gauche dans des virages complètement masqués, quelquefois en pleine montagne (Je pense en ce moment à Gueurce de chez Monet-Goyon et au petit Perrin de Grenoble) et qui courent avec une imprudence mortelle du début à la fin de ces circuits.

En résumé, les circuits d'endurance et de régularité devraient présenter un ensemble de difficultés minima telles qu'elles éliminent 85 % des participants, évitant le discrédit qui s'attache à une publicité sur des résultats n'ayant aucune valeur sportive et rejetant le pilote de ces épreuves vis-à-vis de l'opinion des motards dans la catégorie des baladeurs du dimanche.

Toutes ces réflexions ne sont pas des réflexions désabusées mais l'opinion que je crois juste de quelqu'un qui a l'expérience de ce qu'il avance, et je ne crois pas que les camarades déjà grisonnants, Bernard, Bourgouin, Pahin Robert et Marcel, Maisonneuve, etc., me démentiront.

Ne croyez-vous pas que ce petit réquisitoire vaudrait la peine d'être publié dans vos colonnes, à l'usage des organisateurs et des camarades dont je crois (malheureusement de façon presque posthume) défendre les intérêts?

D^r PRÉVOST.





**ESSAI
DU SCOOTER
BERNARDET
125 cmc.**

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR:

*Véhicule confortable et économique.
Tenue de route indiscutable.
Vaste coffre à bagages. Éclairage à l'arrêt.
Ligne racée et bien proportionnée.
Vitesse: 70 kilomètres environ. Prix: 135.000 francs.*

Nous allons avoir dans les pages suivantes la tâche délicate de juger un scooter français à grande diffusion, et qui fut le premier à sortir en série, rivalisant ainsi avec les modèles italiens fabriqués sous licence. Tâche délicate, parce que, fidèles à notre ligne de conduite, nous allons devoir mettre en relief, non seulement les qualités, mais également les défauts.

Puissent tous ceux qui liront cet essai comprendre que nous agissons dans un esprit constructif, et que nos critiques servent en définitive la cause du scooter français.

PEU avant le dernier Salon, le scooter Bernardet bénéficia d'importantes modifications concernant principalement la ligne de carrosserie et la suspension.

Sa nouvelle silhouette, harmonieuse et élégante, se conjugue avec un ensemble de solutions mécaniques intéressantes, lui conférant, ainsi que nous le verrons en détail plus loin, une tenue de route, une stabilité et une aisance en courbe assez rare pour un véhicule de ce genre.

A ces brillantes qualités font pendant des défauts qui, nous en sommes certains, retiennent ou retiendront toute l'attention des constructeurs.

Le scooter Bernardet est de construction mixte, châssis tubulaire et carrosserie tôle. Il paraît utile de signaler au passage l'intérêt de cette formule, tant au point de vue robustesse que rigidité.

Le cadre ou châssis se compose d'un maître-tube de grosse section, partant du fourreau de direction sur lequel il est soudé; sur ce gros tube se greffent des entretoises transversales supportant la coque et le tablier. A l'arrière, un second élément tubulaire, déporté sur la gauche et parallèle au gros tube dont il est solidaire grâce à deux entretoises, reçoit le système d'articulation surélevé du bras unique de la suspension oscillante.

Cette articulation, comportant des disques de fibre permettant de rattraper le

jeu latéral et faisant office d'amortisseurs, se situe approximativement au niveau du pignon de sortie de boîte, afin de réduire au minimum les variations dans la tension de la chaîne.

Des anneaux Neiman assurent une liaison élastique entre l'élément fixe et l'élément oscillant. Le tambour de frein de la roue AR. est concentrique à la couronne d'entraînement. L'œillet de fixation de l'axe du moyeu sur le bras oscillant permet le déplacement longitudinal de la roue, afin de régler la tension de chaîne. Un tendeur constitué par une vis et un contre-écrou devrait faciliter l'opération, s'il était plus accessible.

A signaler que le flasque du tambour de frein, portant les mâchoires et les deux cames, reste solidaire du bras de suspension, lors du démontage.

Il arrive également que lors du montage d'une chaîne neuve, obligeant à pousser la roue au maximum vers l'avant, le pneu vienne en contact avec l'écran en tôle protégeant le moteur des projections, ce qui oblige à un réglage minutieux afin d'éviter les frottements.

La fourche avant est constituée par un tube unique, de gros diamètre, à l'extrémité duquel s'articule une biellette en équerre. Un jeu d'anneaux Neiman contrôle le débattement.

Les roues sont montées en porte-à-faux et reçoivent des pneus de 4.00 x 8. Les freins à tambour, à double came, ont un diamètre de 130 mm., insuffisant pour obtenir un freinage correct, ainsi que nous le verrons lors de l'essai.

PARTIE CYCLE

Les roues, fixées au moyeu par trois boulons, se démontent facilement, de même que les pneumatiques, la jante étant démontable.

Le jeu de direction est monté sur billes et cuvettes; le guidon, de ligne caractéristique, comprend les commandes classiques, poignée tournante, leviers d'embrayage et de frein avant, et un commutateur donnant le contact, et l'éclairage phare et code, avec bouton-poussoir d'avertisseur. Au plancher, nous trouvons le sélecteur à double branche et la pédale du frein arrière, commandé par un câble de forte section. Toute la câblerie passe sous le plancher.

La carrosserie, en tôle d'acier, comprend le tablier dont est solitaire le capotage de la roue AV., le plancher et la coque arrière couvrant le bloc-moteur-transmission.

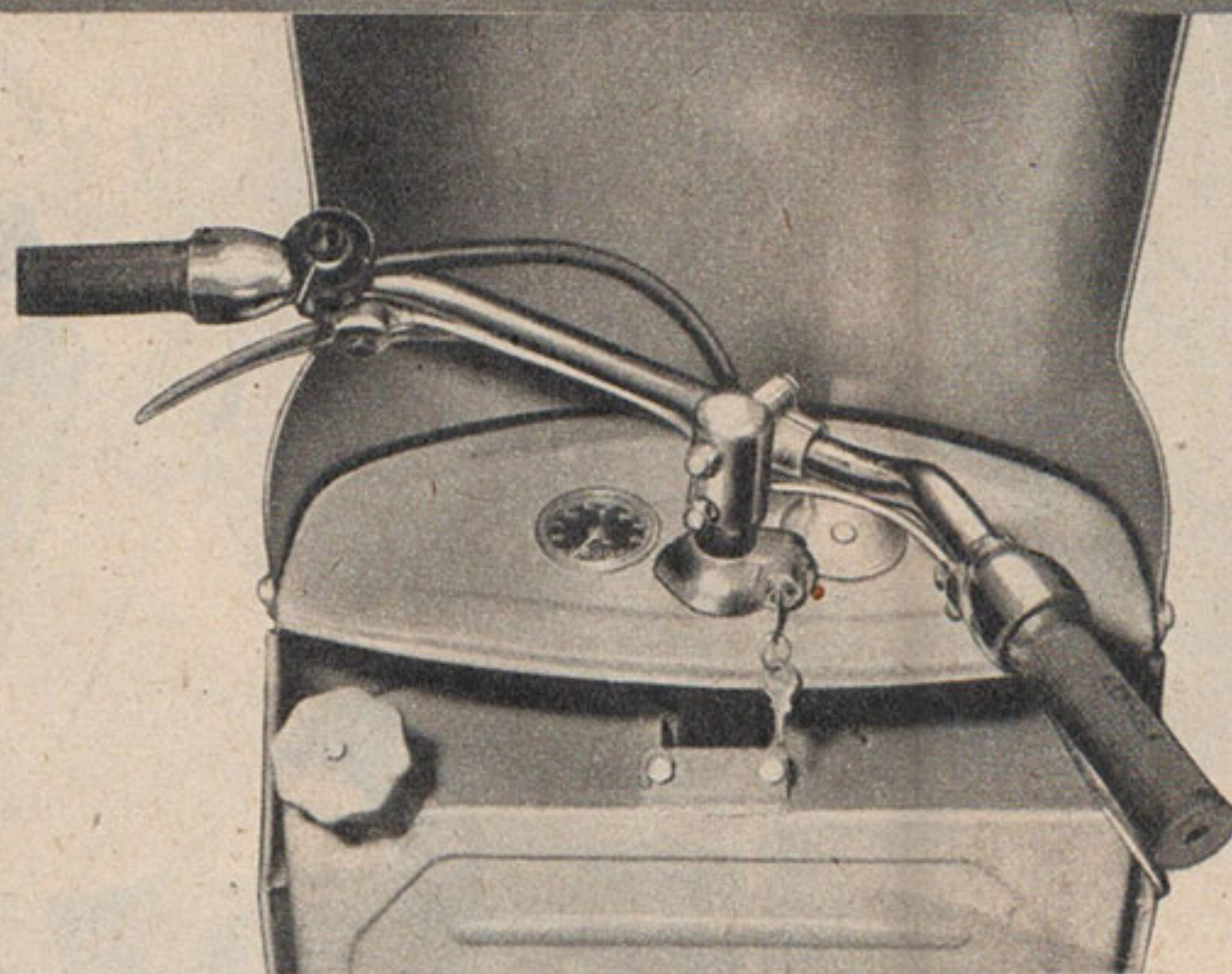
Le tablier porte le pare-brise en plexiglass et le tableau de bord, avec compteur kilométrique et éventuellement une montre; à l'intérieur, le réservoir d'essence, sur lequel se fixe la roue de secours. Un robinet-poin-teau, à la partie supérieure du réservoir,

commande le débit du carburant; il a d'ailleurs tendance à se fermer en marche par suite des vibrations.

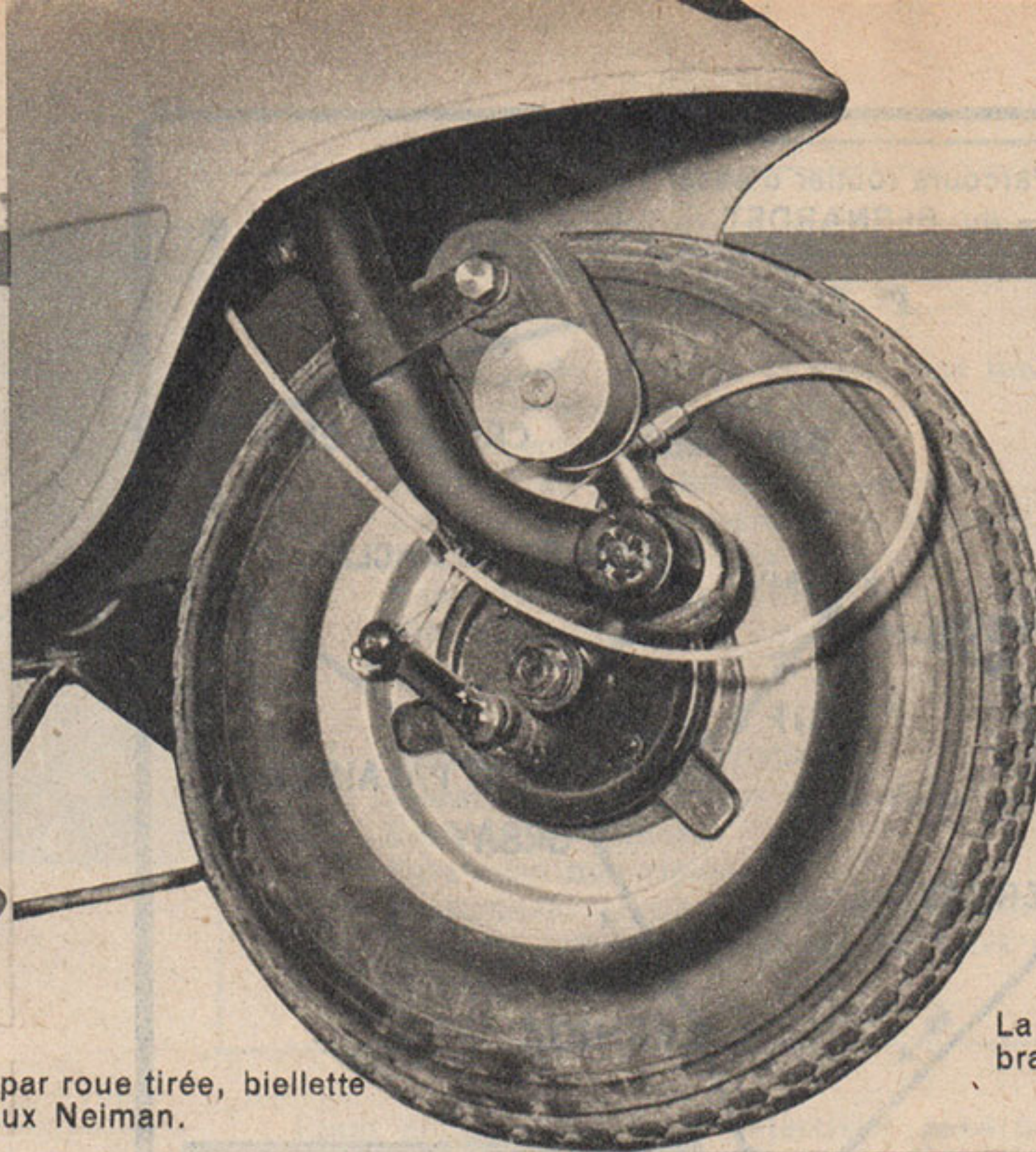
La position à l'avant du réservoir d'essence et de la roue de secours a une influence heureuse sur la tenue de route; ce poids supplémentaire charge la direction et améliore sa précision.

La coque comporte deux ouïes latérales et une calandre pour le refroidissement. La partie supérieure de cette coque porte un capot, sur charnière, donnant accès au coffre à outillage et à une partie du moteur: bougie, carburateur. La coque, elle-même, peut se soulever et démasquer le moteur et la transmission: un écrou à oreilles la maintient en place.

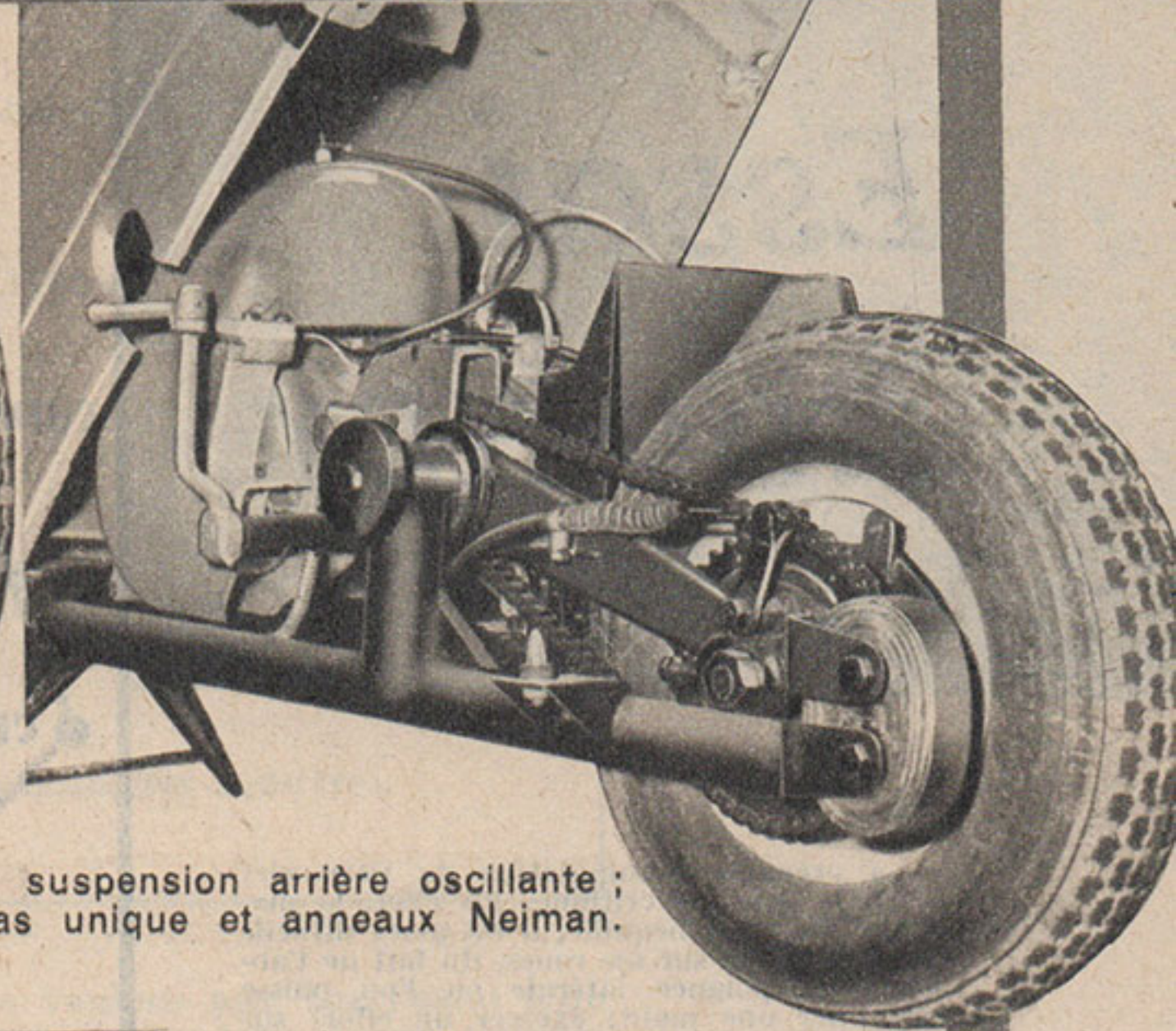
Pour compléter la partie cycle, mention-nons le coussin du pilote, avec garniture assortie à la teinte du scooter, le porte-bagage en tôle emboutie ajourée et une béquille centrale dont la robustesse nous parut insuffisante. Phare et feu rouge sont incorporés dans la carrosserie, ainsi que la plaque d'immatriculation AR.



Le tableau de bord et le réservoir.



La suspension avant par roue tirée, biellette et anneaux Neiman.



La suspension arrière oscillante; bras unique et anneaux Neiman.

GRUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Le moteur utilisé est le 125 Ydral 2 temps que nous avons déjà décrit lors d'essais précédents.

Ses qualités sont connues; nous rappellerons brièvement ses caractéristiques dans le tableau récapitulatif en fin d'article.

Ce moteur est fixé en trois points aux flasques solidaires des entretoises du châssis.

Une turbine de refroidissement, travaillant à l'aspiration, évacue l'air chaud.

Celui-ci, environnant le cylindre et la culasse, se trouve aspiré par le rotor et rejeté à l'extérieur par une ouverture à la base des carters de la turbine. L'air frais pénétrant par la calandre de la coque contribue également au refroidissement et balaye au passage cylindre et culasse. Le rotor est fixé sur le volant magnétique. Les éléments constituant la turbine: rotor, carters et coquille enveloppant le cylindre sont en alliage léger.

Le carburateur utilisé est un Gurtner de 16 mm. de passage de gaz, à simple commande, sans aiguille. Un filtre à air, par rotation sur lui-même, réduit plus ou moins

l'admission d'air et fait office de starter. Nous sommes une fois encore en présence d'un carburateur d'alésage inférieur à celui de la pipe d'admission du moteur; rappelons que cette solution, si elle diminue la consommation, diminue également la performance. Dans le cas présent, ceci peut être considéré comme un avantage, le moteur du Bernardet ayant une tendance excessive à chauffer, et il apparaît plus prudent de chercher à éviter les régimes élevés.

Le système d'échappement est constitué par une petite chambre de détente, où aboutissent les deux tubes venant du cylindre; de cette chambre, un tuyau unique portant le silencieux évacue les gaz vers l'arrière.

L'exiguïté de cette chambre et la faible diamètre du tube de sortie nous font craindre un encrassement assez rapide par la calamine, étant donné la contre-pression qui doit régner dans le système, par ailleurs non démontable.

La transmission finale s'effectue par chaîne, fonctionnant à l'air libre, et recueillant les projections de la roue AR., ce qui doit quelque peu abrégier sa longévité.

A l'arrière également se trouve située la batterie 6 V., 7 A/H, rechargée par le volant magnétique grâce à un redresseur. Cette batterie alimente l'éclairage veilleuse et un avertisseur fixé derrière la calandre.

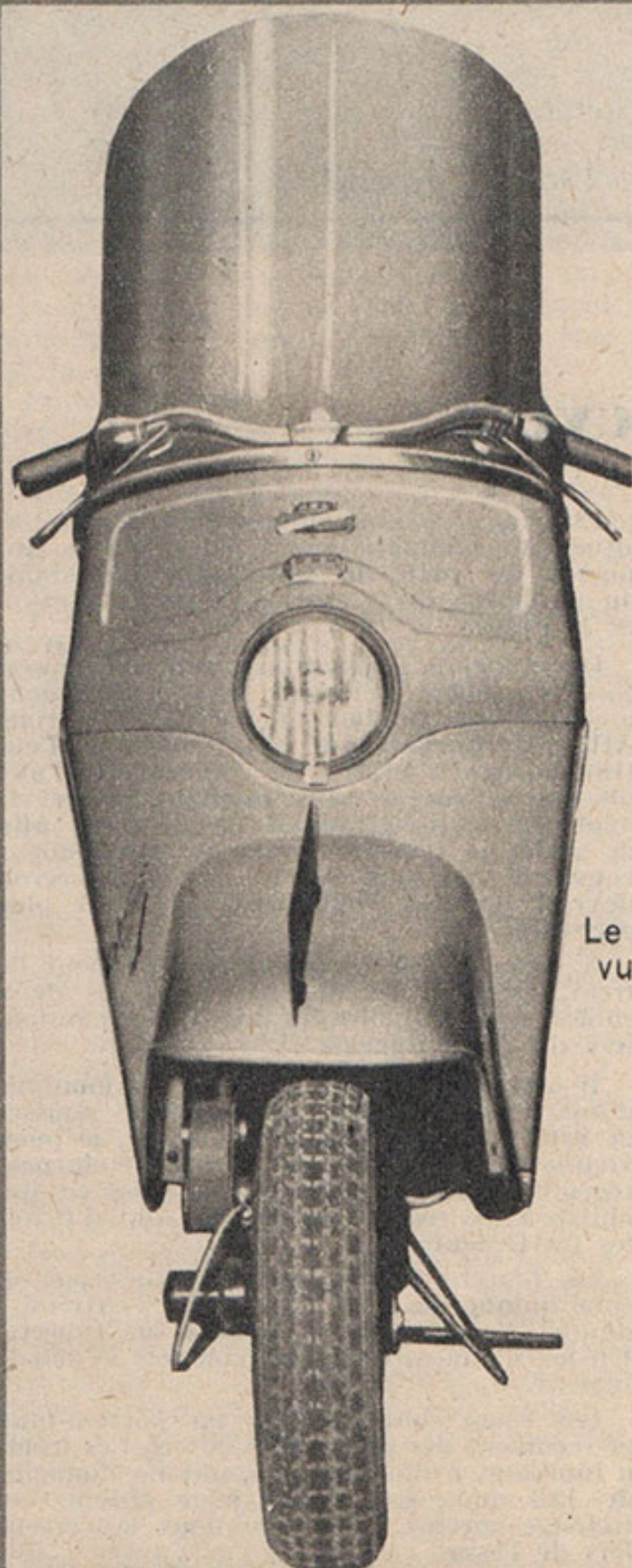
Le kick-starter possède un axe plus long que celui d'origine, étant donné sa position à l'extérieur de la coque.

Les rapports de démultiplication ont été établis en fonction du véhicule mais diffèrent peu de ceux que l'on trouve sur une 125 cmc. équipée de l'Ydral. Le pignon-moteur compte 31 dents au lieu de 30, la couronne d'embrayage 63 au lieu de 64, et le plateau arrière 40.

Ceci nous donne approximativement les rapports suivants:

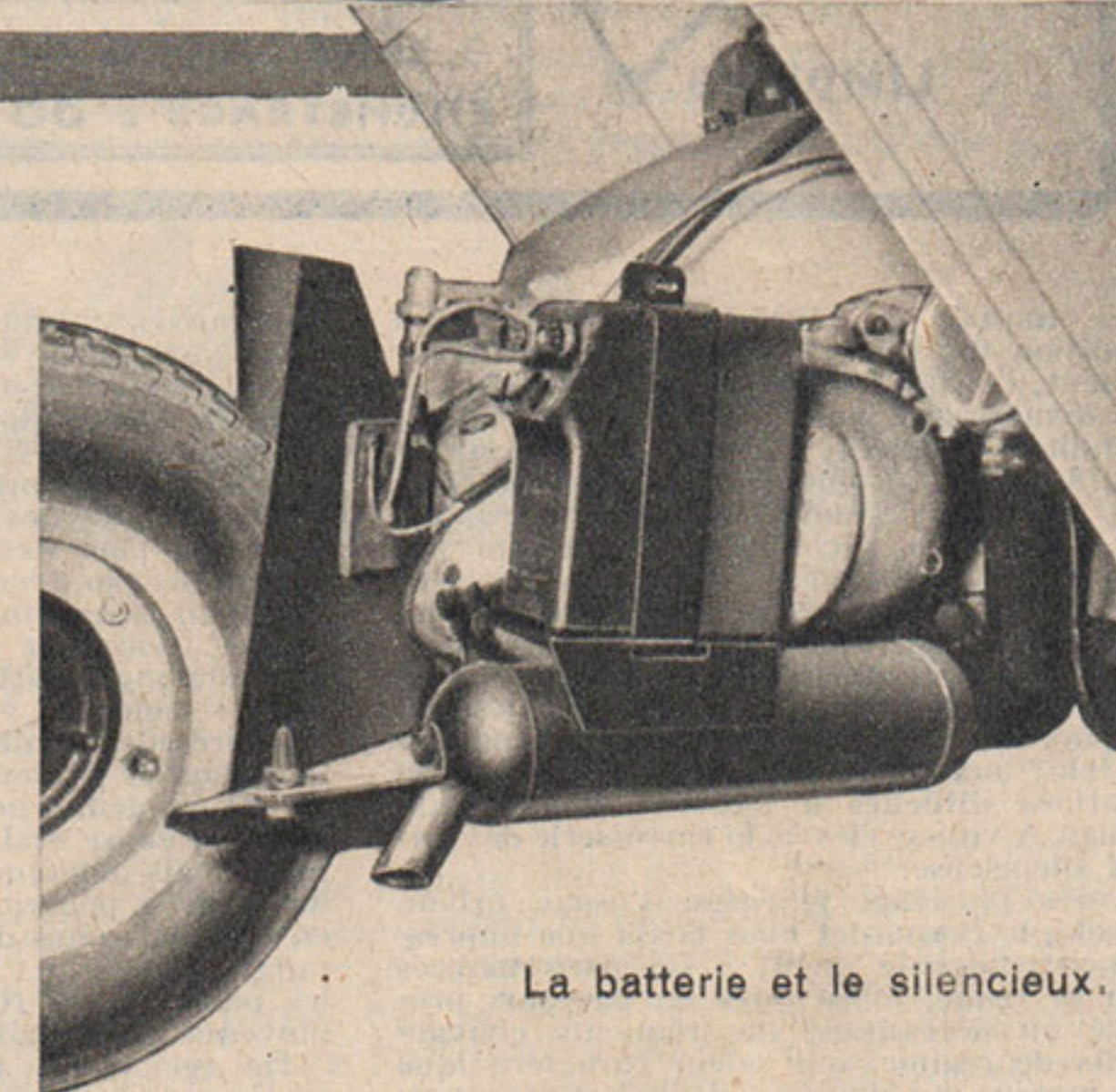
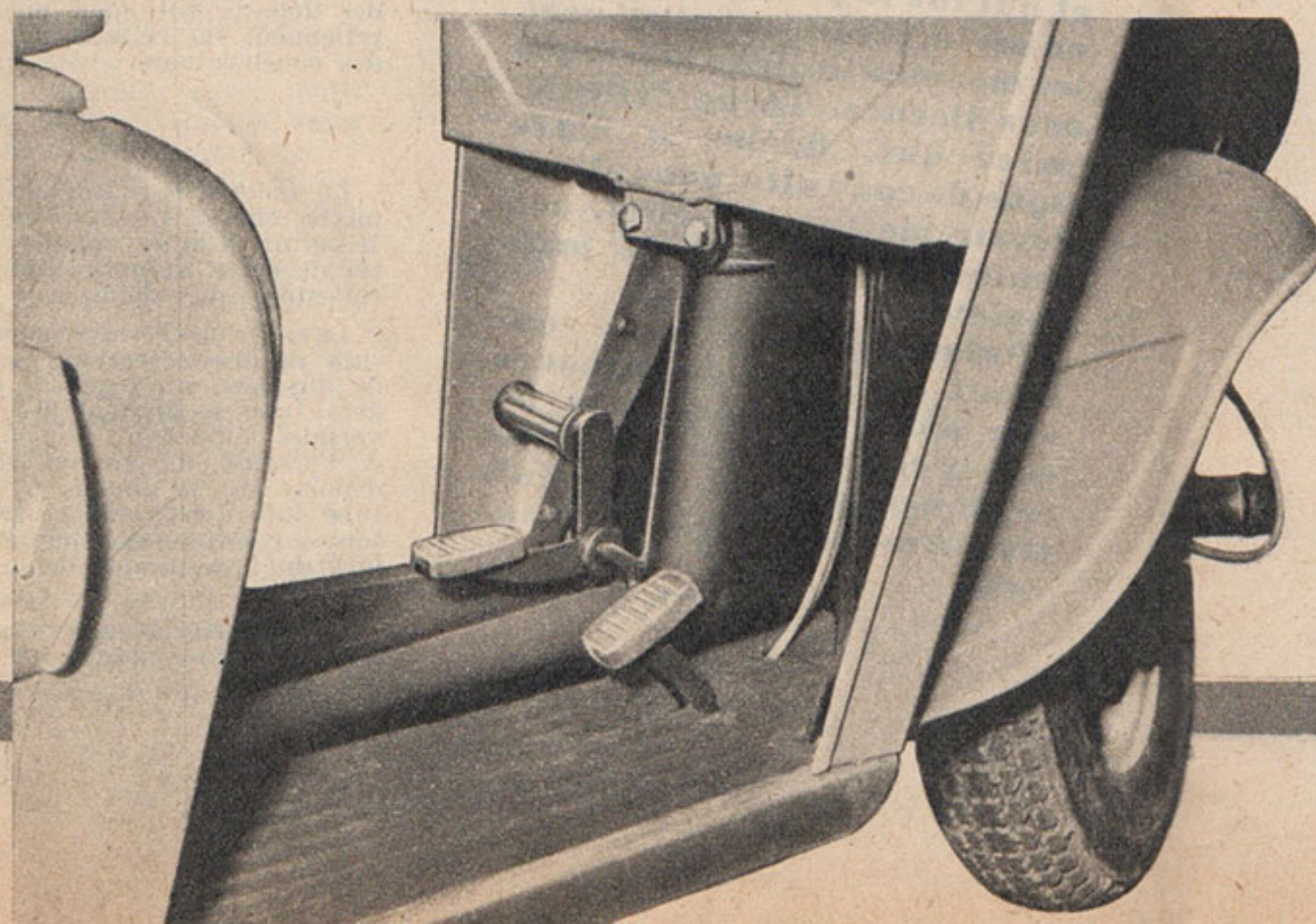
- 1^{re} : 13,7 à 1.
- 2^e : 10,1 à 1.
- 3^e : 7,14 à 1.
- 4^e : 5 à 1.

Avec des pneus de 4.00x8, de 0 m. 410 de diamètre, la vitesse maximum théorique



Le Bernardet vu de face.

Le sélecteur à double-branche et la pédale de frein.



La batterie et le silencieux.

OBSERVATIONS

AVANTAGES

- Structure mixte: châssis tubulaire et carrosserie tôle.
- Suspension totale.
- Réservoir d'essence de grande contenance et roue de secours situés à l'avant, assurant une meilleure précision de la direction.
- 4 rapports de boîte.
- Bonne finition.
- Entretien facile de la carrosserie. Batterie et avertisseur.
- Poids raisonnable: 94 kg.
- Roues facilement démontables.

INCONVÉNIENTS

- Freins insuffisamment dimensionnés.
- Chaîne sans protection.
- Béquille centrale faible.
- Robinet-poin-teau se fermant en marche, par suite des vibrations.
- Mauvaise accessibilité du tendeur de chaîne.
- Chambre d'échappement non démontable.
- Pare-brise, compteur, roue de secours livrés en supplément.

en 1^{er}, au régime maximum de 5.000 t./m. se situerait à:

$$5.000 \times \frac{1}{5} \times 0,410 \pi \times 60 = 77 \text{ km. } 400.$$

La vitesse réelle oscille autour de 70 km.-h., étant donné la résistance à l'avancement offerte par le tablier et le pare-brise, l'adhérence supérieure des pneus de grosse section et la puissance absorbée par la turbine.

CARACTÉRISTIQUES MÉCANIQUES

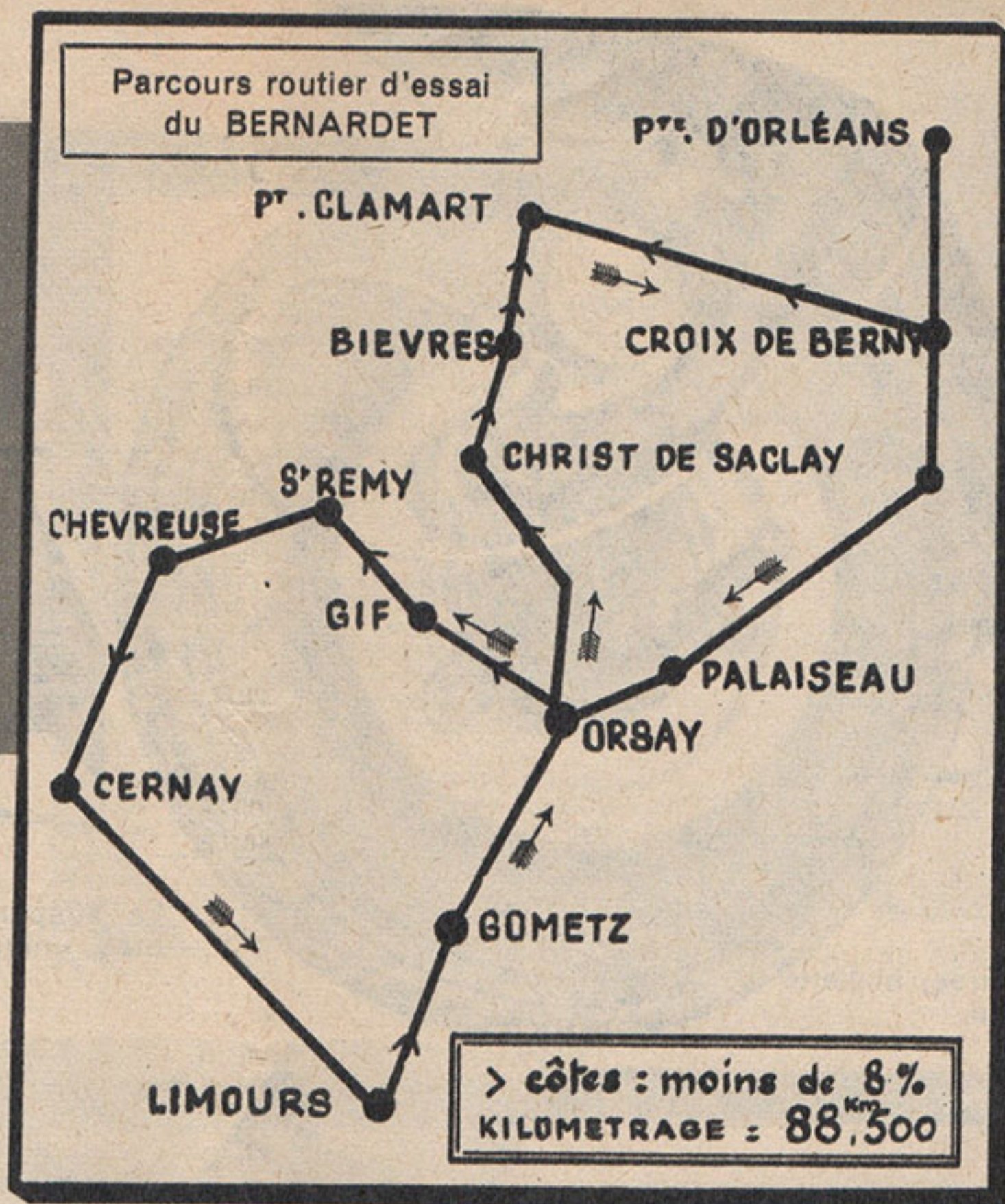
Moteur:

- Cylindrée: 125 cmc.
- Course/alésage: 54x54.
- Cylindre et culasse en alliage léger; chemise fonte.
- Rapport volumétrique: 7,25 à 1.
- Puissance maxi: 5 CV. à 5.000 t./m.
- Régime normal: 4.000 t./m.
- Embrayage à disques multiples dans l'huile.
- Boîte 4 vitesses.
- Allumage par volant magnétique SAFI 12 V, alimentant l'éclairage.
- Avance: 6 mm. avant P.M.H.
- Batterie rechargée par le volant au moyen d'un redresseur.
- Carburateur Gurtner, diamètre 16 mm.
- Gicleur: 28.
- Contenance d'huile du carter: 1 lit. 1/4.
- Refroidissement par turbine.

Partie cycle

- Cadre tubulaire; carrosserie tôle.
- Suspension AV. par roue tirée et anneaux Neiman.
- Suspension AR. oscillante et anneaux Neiman.
- Roues en porte-à-faux: roulement à billes côté roue et roulement à aiguilles côté tambour.
- Pneus de 4.00x8.
- Freins, diamètre: 130 mm.
- Capot moteur amovible.
- Réservoir d'essence de 11 litres, situé à l'avant.
- Roue de secours, sous le tablier.
- Poids du véhicule 94 kg.
- La finition est soignée, mais il y aurait avantage à offrir à l'usager une gamme de teinte variée pour la carrosserie. Le noir semble notamment très prisé.

Essai Routier



La première manipulation du Bernardet se solde par une critique. En effet, la machine étant sur béquille, il est assez difficile de la remettre sur ses roues, du fait de l'absence de poignée latérale où l'on puisse accrocher une main; exercer un effort sur l'arrière du coussin-selle provoque l'ouverture du couvercle de coffre; l'on est donc contraint d'agir uniquement sur le guidon, ce qui nécessite un certain effort, étant donné l'inclinaison de la béquille en charge.

Après avoir ouvert le circuit d'essence au moyen du robinet-pointeau, il faut lever le couvercle pour avoir accès à la cuve du carburateur, afin d'agir sur le titillateur. Il semble qu'en prévoyant une ouïe latérale d'aération de plus grande dimension, de façon que l'on puisse engager la main, l'accessibilité de la cuve eût été plus pratique et l'opération plus rapide.

Après avoir mis le contact au moyen de l'interrupteur au guidon, quelques coups de kick suffisent à la mise en route. Par temps froid, il faut agir sur le dispositif de starter, ce qui nécessite une seconde ouverture du couvercle pour remettre le réglage normal lorsque le moteur a tourné quelques instants.

La position en selle est confortable, et plus agréable que ne le laisse supposer de prime abord la hauteur du guidon par rapport au siège.

Le sélecteur à double-branché s'avère d'une manipulation facile mais, étant donné que les vitesses s'enclenchent en fin de course, il faut agir à fond sur la branche antérieure lorsque l'on change de rapport, sinon l'on risque de rester en faux point mort.

Pour le motocycliste fervent que nous sommes, il nous faut avouer que le Bernardet nous a surpris par sa manéabilité, sa stabilité et sa tenue en ligne droite. A ce point de vue, il marque une nette supériorité sur certains de ses confrères, d'inspiration italienne.

Cependant et bien que la précision de la direction soit grandement améliorée par la répartition du poids à l'avant, l'on ne retrouve pas en virage rapide, et fortement incliné, cette sûreté de trajectoire qui caractérise une bonne moto. Ceci tient à ce que les genoux ne participent pas à la tenue de la machine et le postérieur du pilote n'ayant aucune action sur le maintien du véhicule, seul le guidon permet le contrôle de l'engin et il en résulte un léger louvoiement auquel l'on doit d'ailleurs s'habituer à la longue. Ceci est évidemment une opinion de motocycliste impénitent.

Cependant, il est possible de lâcher le guidon, de tendre un bras pour signaler un changement de direction, toutes choses souvent peu faciles à réaliser avec d'autres scooters. La protection efficace se traduit par une absence totale de remous derrière le tablier et le pare-brise permet de piloter sans lunette même en regardant au-dessus.

Le moteur se révèle alerte, en solo; à condition d'utiliser le sélecteur avec discernement, l'on obtient des reprises franches et des démarrages honnêtes.

Malheureusement, les freins ont une action insuffisante et freiner sur la boîte devient une nécessité absolue en conduite rapide.

Le bruit de l'échappement, étouffé par le pot de détente et le silencieux, parvient aux oreilles curieusement déformé par les vibrations de la tôlerie, vibrations accentuées aux régimes intermédiaires, lorsque l'on freine sur la boîte et même au ralenti. Le pare-brise vibre également et a tendance à fléchir aux fortes allures, et certaines trépidations difficiles à localiser émanent du tablier. A vitesse élevée, la carrosserie devient plus silencieuse.

Après plusieurs journées d'usage urbain en solo, le Bernardet nous laissa une impression satisfaisante quant à ses performances et à sa tenue, mais après un parcours prolongé ou nécessitant de fréquents changements de régime, une odeur caractéristique de « moteur qui chauffe » s'exhalait du capot, sans pourtant que cet échauffement ait des répercussions sensibles sur le rendement, en conduite urbaine normale.

Avant d'effectuer nos essais de vitesse maximum à Montlhéry, il nous parut intéressant de soumettre ce scooter à un essai routier, en duo, sur un parcours moyennement accidenté de la région parisienne.

Après montage d'une bougie neuve, de 225° d'indice thermique, réglage minutieux de la carburation, vidange du réservoir d'essence et plein de 5 litres de supercarburant avec 10 % d'huile, ce qui nous parut plus prudent étant donné la température de fonctionnement du moteur, nous prenions le départ à 11 h. 10 de la Porte d'Orléans par un froid piquant.

Pilotage rapide, fréquents passages sur les intermédiaires, afin d'utiliser au mieux la puissance.

Rien à signaler jusqu'à Palaiseau, où les mauvais pavés nous prouvent l'efficacité de la suspension, malgré sa simplicité. L'amortisseur est encore meilleur en duo qu'en solo et seules les trépidations de la tôlerie nous font vibrer intérieurement.

Cependant, à la fin d'une petite côte, le moteur semble faiblir et bientôt des ratés

apparaissent. Inutile d'insister; un court arrêt; capot levé, le moteur à chaud, la bougie démontée apparaît boursoufflée. Pourtant, la carburation réglée riche n'est pas à incriminer; le refroidissement seul semble responsable. Remise en route, après nettoyage soigné des électrodes; nous composons un peu avec la poignée tournante, afin de ne pas trop fatiguer le moteur mais, après un assez long passage en 3^e dans une rampe, nouvelles ratés et arrêt complet de l'allumage. Cette fois-ci, la bougie, pourtant « froide », a perlé. Même opération que précédemment et re-départ.

Durant ce parcours de 88 km. 500, 4 pannes de même genre nous immobilisèrent; pour nous, la cause était entendue: le refroidissement était déficient. Le parcours, parsemé de côtes à pourcentage moyen, fut couvert en 2 h. 20, temps dont il faut déduire 20 minutes d'arrêt à Limours pour réchauffer les passagers et refroidir la mécanique. La moyenne ressortait donc à 44 km.-h. 500.

De ceci, nous pouvons conclure que le système de refroidissement insuffisant handicape lourdement les possibilités routières du Bernardet, surtout en duo. En effet, la 4^e étant un peu longue, nécessite de fréquents rétrogradages, ce qui contribue à faire tourner sensiblement plus vite le moteur et augmente l'échauffement. Il faut donc composer et ne pas chercher à tirer le maximum du moteur. De plus, cet échauffement excessif se traduit par une perte de puissance sensible. Quand bien même l'on arriverait à supprimer les défaillances de la bougie, l'on n'aurait fait disparaître qu'une conséquence du mauvais refroidissement, mais la cause subsisterait, avec ce qu'elle comporte d'incidence, sur l'usure des organes-moteurs.

Durant notre périple, la consommation, après vidange à l'arrivée, s'établissait approximativement à 3 litres aux 100 kilomètres.

Compte tenu de ce qui précède, il ne nous parut pas nécessaire d'effectuer nos essais habituels à Montlhéry, étant donné que ce scooter ne peut pas maintenir à chaud les performances qu'il est susceptible d'atteindre à froid et que la puissance disponible se trouve par trop tributaire du refroidissement.

R. COURT.

CONCLUSIONS DE L'ESSAI

Bonne tenue de route et excellente maniabilité.
Suspensions AV. et AR. efficaces.
Bonne protection du pilote.
Hauteur du pare-brise bien calculée.
Autonomie élevée grâce au réservoir 11 litres.
Bonne accessibilité à la bougie.
Robustesse générale satisfaisante.
Véhicule agréable en circulation urbaine.

**

Mise sur béquille difficile.
Vibrations désagréables de la carrosserie.
Freinage insuffisant.
Pare-brise non rigide.
Carburateur et starter peu accessibles.
Mauvais refroidissement réduisant les possibilités routières.
Éclairage moyen.

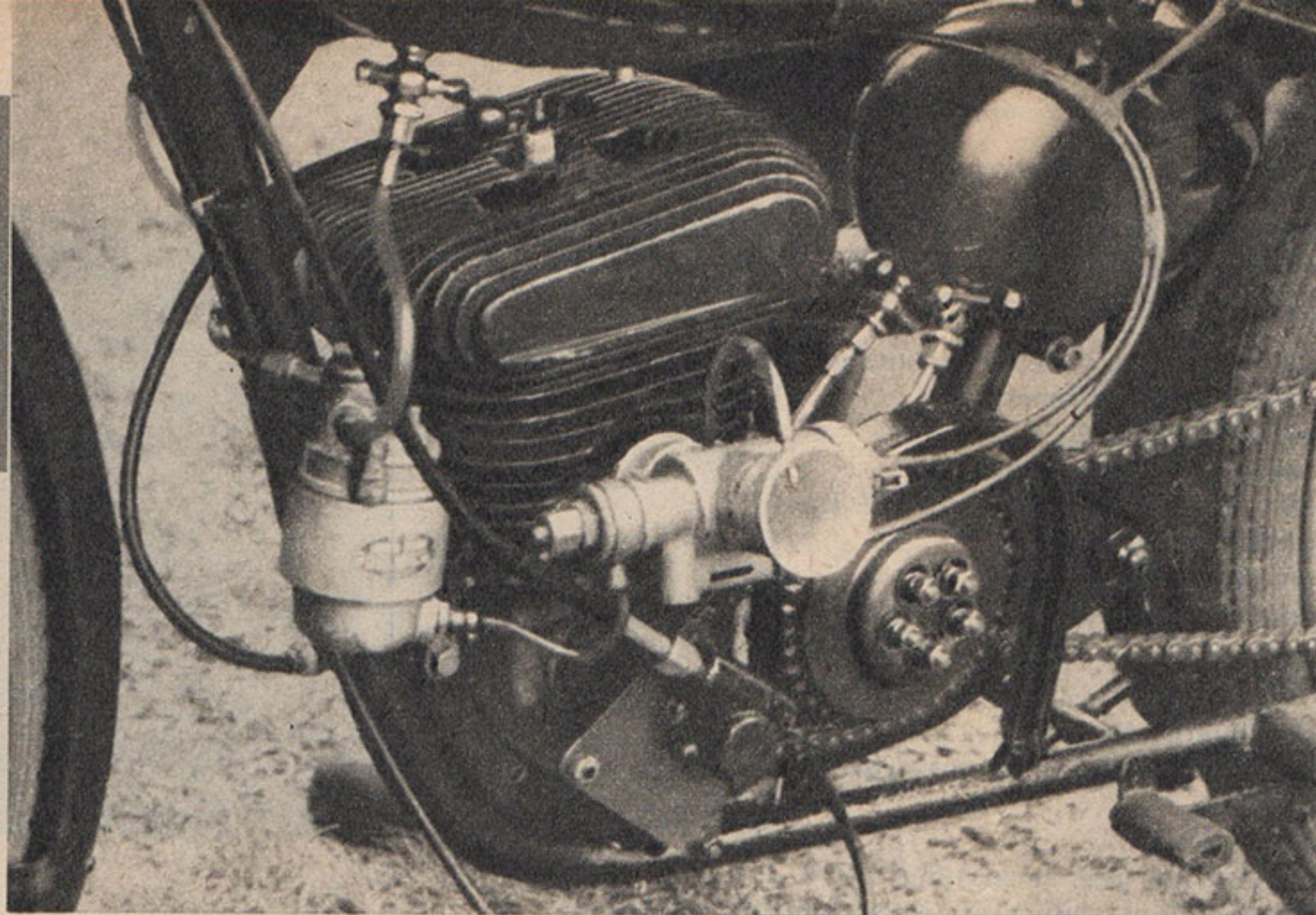
★ Etant donné qu'en toute objectivité nous ne voulons pas, sur l'essai d'un seul exemplaire, juger toute une production, nous demandons à nos lecteurs possédant un Bernardet de nous transmettre leur opinion impartiale, afin de pouvoir établir les possibilités exactes de ce scooter. Le débat est ouvert, et nous publions une première lettre de lecteur qui infirme quelque peu nos conclusions. ★

Reflexions d'un usager

FIDÈLE lecteur de votre revue depuis deux ans, je suis content de savoir que vos prochains essais porteront sur le Bernardet 125. Possesseur de cette machine depuis juillet 52, je veux faire connaître mon opinion au sujet de l'utilisation de ce scooter. Durant les dernières vacances, nous avons fait ma femme et moi et notre fille de 3 ans 1/2, plus de 3.500 kilomètres pendant un mois; nous avons parcouru la Haute-Saône, les Vosges, Hautes Vosges, Ballon d'Alsace, l'Alsace, le Doubs, le Jura, l'Ain, l'Isère et retour à Paris par le Centre. Depuis j'utilise presque quotidiennement mon scooter (en solo, because le mauvais temps) par n'importe quel temps et ceci sans aucun ennui, sauf un décalaminage qu'il a fallu faire durant ce grand voyage. Le 3 janvier je suis parti pour l'Isère pour un parcours de plus de 560 kilomètres couvert dans la journée, avec un temps épouvantable surtout dans le Morvan; neige, glace, froid; j'ai fait ce voyage sans encombre, sauf le froid aux pieds, et je n'ai pas rencontré d'autres « deux roues » durant ce parcours, aussi j'ai fait l'étonnement des automobilistes, qui me doublaient, étant donné la rigueur du temps et l'état de la route recouverte d'une épaisse couche de verglas et de neige tassée. En résumé, je tiens à dire que l'on peut compter sur la machine, tant au point de vue sécurité de conduite que du moteur qui est robuste et tire bien et tient parfai-

tement le coup; les freins sont efficaces et solides, le tablier offre une réelle protection, le plexi est un peu court et se couche à pleine vitesse, la peinture est très fragile et demande beaucoup de soins, les chromes sont bons, l'éclairage donne une très bonne visibilité, ayant fait plusieurs grands parcours de nuit, j'ai pu apprécier son intensité, j'ai claqué plusieurs ampoules arrière, petits inconvénients des routes mal pavées; je consomme depuis le rodage 3 lit. 5 environ de mélange à 8% avec de la S.A.E.-50, pour une vitesse de 60/70 sur la route; pas de perlite, même à plein régime des heures durant et en pleine charge, moteur tournant très rond, un peu bruyant, mais robuste et montant bien en régime; avec les 4 vitesses je suis allé partout (à trois, nous sommes montés au pied du Lion de Belfort, pour qui connaît!), pas de vibrations. Je tiens à signaler en passant que je ne possède plus qu'un rein depuis une opération que j'ai subie il y a deux ans; la conduite (type piano) au guidon de ce scooter avec son Dunlopillo et une bonne suspension avant et arrière, m'ont permis de faire des kilomètres sans fatigue excessive et je suis pleinement satisfait de mon scooter français 100/100 et qui ne cède en rien aux Vespa et autres scooters italiens.

André GUILLAUD,
16, rue de Chazelles, PARIS-17°



La Lubrification des moteurs deux-temps

(Suite)



Sur le 125 Montesa deux-temps, un graissage additionnel est prévu par vaporisation dans la prise d'air du carburateur.



4 temps, il est clair qu'il est d'une grande importance que la tendance de l'huile à former de la calamine soit la plus réduite possible.

Deuxièmement, étant donné que dans la lubrification par mélange l'alimentation en huile des surfaces qui travaillent est relativement réduite, le pouvoir d'adhérence de l'huile au métal est d'une plus grande importance que dans le graissage par circulation ininterrompue.

La lubrification des 2 temps par mélange devrait donc bénéficier de l'utilisation d'huiles ayant un degré maximum de puissance de graissage compatible avec un degré raisonnable de stabilité chimique.

Incidentement, il n'y a pas de parenté définie entre le pouvoir graissant d'une huile et sa viscosité, ce qui explique qu'une huile composée de façon convenable, de faible viscosité, peut avoir un pouvoir graissant bien plus élevé qu'une huile minérale pure, d'une viscosité considérablement supérieure.

Un avantage que les moteurs par mélange partagent avec tous les moteurs à combustion interne lubrifiés par le système à huile perdue est que l'huile du moteur est toujours rapidement remplacée par de l'huile fraîche. Lorsque le moteur tourne de cette façon, l'huile utilisée est seulement exposée à l'oxydation et aux conditions détériorantes pour un temps relativement court. Il en résulte que, bien que l'huile doive avoir une stabilité chimique suffisante pour ne pas occasionner la formation de dépôt sur la jupe du piston et dans les gorges des segments, il n'y a pas lieu d'en exiger la même résistance à l'oxydation que l'on est en droit d'attendre d'une huile destinée au graissage par circulation des moteurs à 4 temps.

Ceci est bien heureux car cela donne une plus grande latitude dans la sélection et la proportion des additifs de graissage qui peuvent être incorporés à l'huile, certains ayant une plus grande tendance à l'oxydation et à la formation de calamine que certaines huiles minérales pures.

Il est habituellement reconnu que, par suite de l'entrée du brouillard d'huile dans la zone de combustion et aux températures qui sévissent dans la région des segments, le moteur 2 temps est plus porté à faire coller ses segments que son frère à 4 temps.

Si l'on tient compte de ceci, on s'aperçoit que les huiles appelées Heavy Duty ou complètement détergentes, qui ont eu tant de succès dans les moteurs Diésel (en 2 et 4 temps), pourraient également convenir pour les 2 temps, mais malheureusement une des caractéristiques de la plupart des types d'huiles détergentes est qu'elles ont une très forte tendance à la formation de calamine.

(Adapté de MOTORCYCLE.)

Si l'on tient compte des désavantages fondamentaux du graissage par mélange, le lecteur se demandera comment il est possible de lubrifier des moteurs 2 temps par ce moyen.

Il faut confesser tout d'abord que l'usure du cylindre, de l'axe de piston et des segments est malgré tout plus rapide sur les 2 temps lubrifiés par mélange que sur les 4 temps graissés par circulation.

Mais, la pratique moderne de monter l'embellage sur des roulements à rouleaux et à billes a grandement réduit l'usure à cet endroit. Les roulements à rouleaux ou à billes fonctionnent d'une façon satisfaisante lorsqu'ils sont graissés avec le minimum d'huile nécessaire pour permettre aux billes ou aux rouleaux de glisser.

Basse pression

De plus, par le fait que le piston doit fonctionner à la fois comme une soupape de pompe et comme un piston, il est considérablement plus grand que dans les moteurs 4 temps de capacité égale; donc la surface de frottement du piston est plus grande et, par conséquent, les pressions par centimètre carré sont plus faibles, ce qui permet une lubrification plus facile.

Une des caractéristiques des pistons des 2 temps est l'absence de segments racleurs. De cette façon, la plus grande proportion possible de gouttelettes d'huile projetées à la base du cylindre atteint la partie supérieure du piston et les segments.

Une autre condition qui permet d'obtenir satisfaction du graissage par mélange, est que la tête de bielle, le pied de bielle et le vilebrequin ont des surfaces relativement grandes et que les rapports de compression et la puissance par centimètre cube sont modérés et, par conséquent, les pressions par centimètre carré sont également modérées. De cette façon, les volumes d'huile entre les surfaces en frottement ne sont pas trop sollicités. Ceci, dans une certaine mesure compense le fait que, chaque course descendante du piston étant une course de puissance, il n'y a pas le soulagement de pression qui se produit dans les moteurs à 4 temps dans lesquels la course descendante de puissance alterne avec la course descendante d'admission dans laquelle la charge est transférée à l'autre moitié des roulements de portées.

Dans le moteur 2 temps, on considère que la bague de pied de bielle travaille

dans des conditions plus mauvaises que les autres portées et l'on s'est aperçu qu'à pleine charge sa température peut atteindre 390 à 430° Fahrenheit (198 à 200° centigrades), même pour des moteurs de faible puissance et tournant à régime modéré.

En fait, il est remarquable que l'on ait pu graisser par vaporisation la bague de pied de bielle à des températures pareilles, surtout si l'on a en vue la pression continue de l'axe de piston sur la partie inférieure de la bague.

Sélection des huiles pour la lubrification des 2 temps

Un des avantages, et pas des moindres, qui résulterait probablement, si l'on pouvait augmenter le degré de séparation de l'huile et du carburant dans le carter, serait la possibilité d'utiliser des huiles de plus faible viscosité.

Ceci aurait deux avantages: il serait plus facile de mettre le moteur en route et la formation de la calamine serait beaucoup moins rapide. Donc, si la dilution de l'huile par le carburant dans le carter et sa réduction en viscosité étaient réduites à un minimum, il pourrait être possible d'utiliser une huile S.A.E. 10 au lieu d'une huile S.A.E. 30 qui a une viscosité de 220 à 130° Fahrenheit (105 à 55° centigrades).

Etant donné que l'effort de mise en route est approximativement inversement proportionnel à la viscosité de l'huile portée à la température du cylindre, il est apparent que l'utilisation d'une huile moins épaisse réduirait l'effort de mise en route de plus de la moitié lorsque le moteur serait chaud et que la différence serait encore beaucoup plus grande avec un moteur froid.

La réduction de formation de calamine dans le cas d'huiles de faible viscosité est due au fait que ces huiles contiennent une plus faible proportion de composants lourds à très haut point d'ébullition et qui résistent à l'évaporation même aux températures maxima atteintes durant la période de compression dans la zone de combustion du moteur.

On ne peut faire qu'une brève mention ici des principes qui peuvent être utilisés pour se guider dans la sélection (sauf dans les besoins en viscosité) des huiles d'efficacité optimum pour la lubrification par mélange.

En premier lieu, étant donné qu'il arrive une quantité d'huile plus grande dans la zone de combustion que sur les

la production

S
I
P
H
A
X

CETTE marque régionale nantaise produit une gamme intéressante de véhicules, remarquables par leur fini et leur élégance, allant du 98 cmc. au 175 cmc.

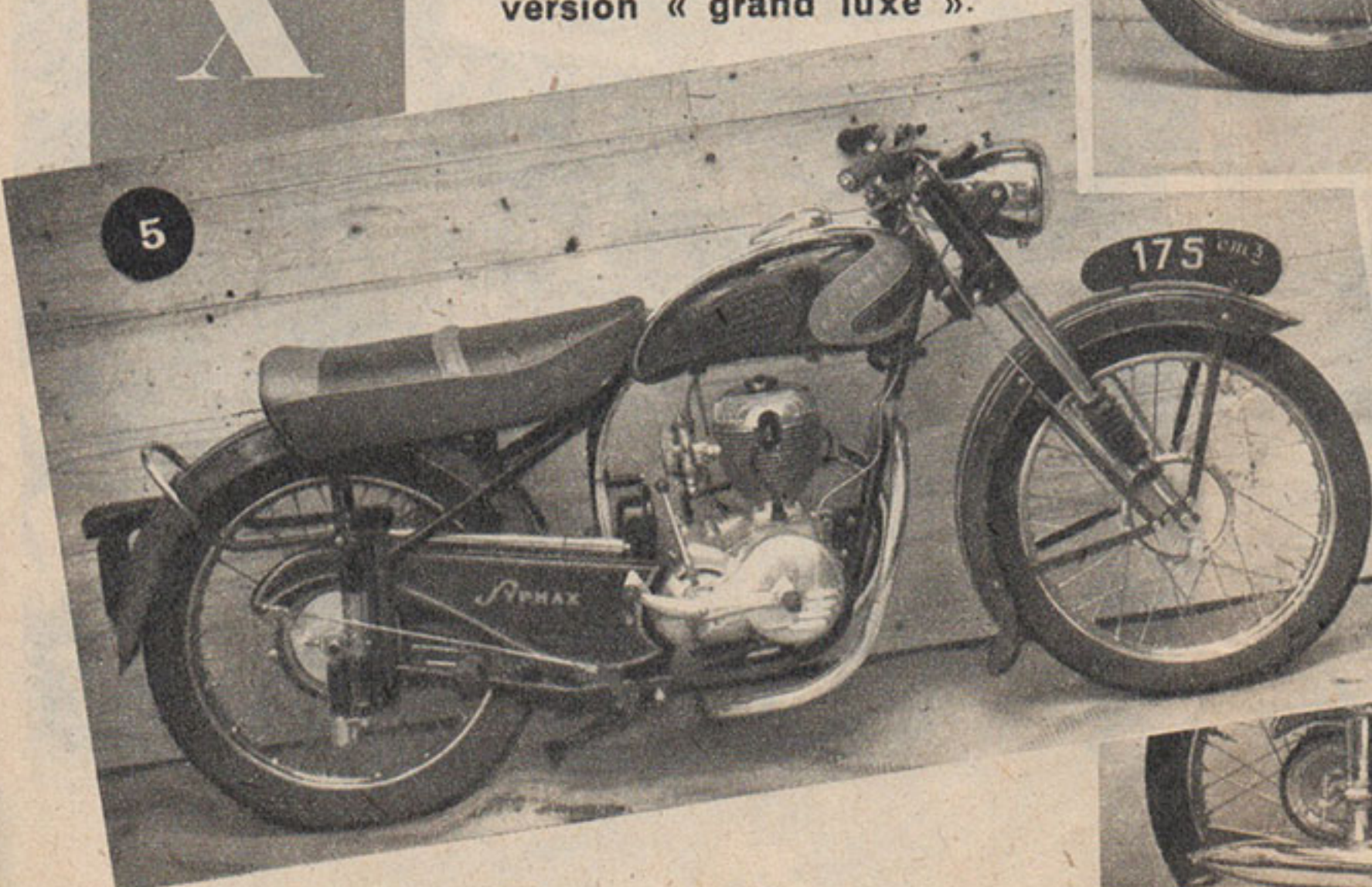
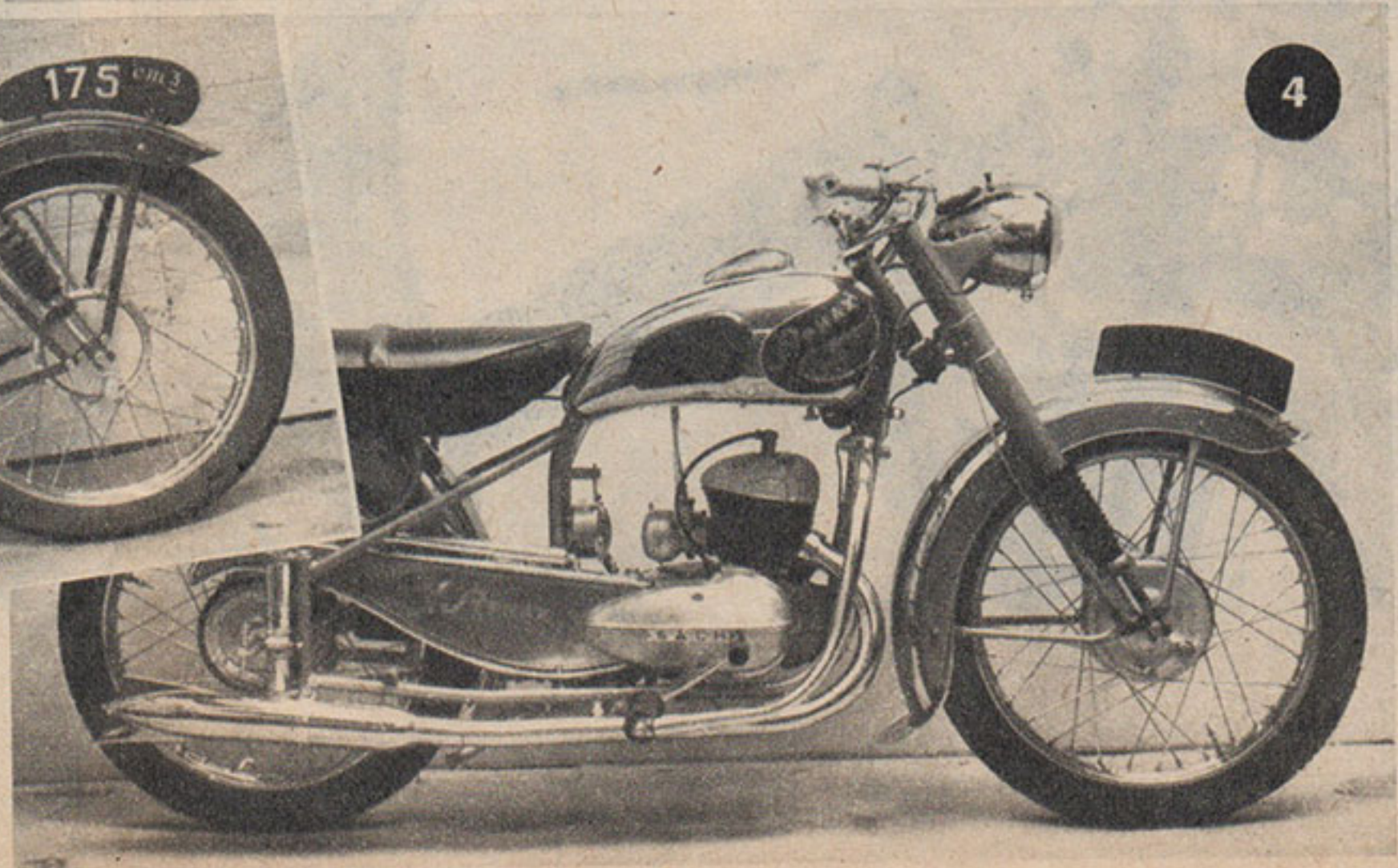
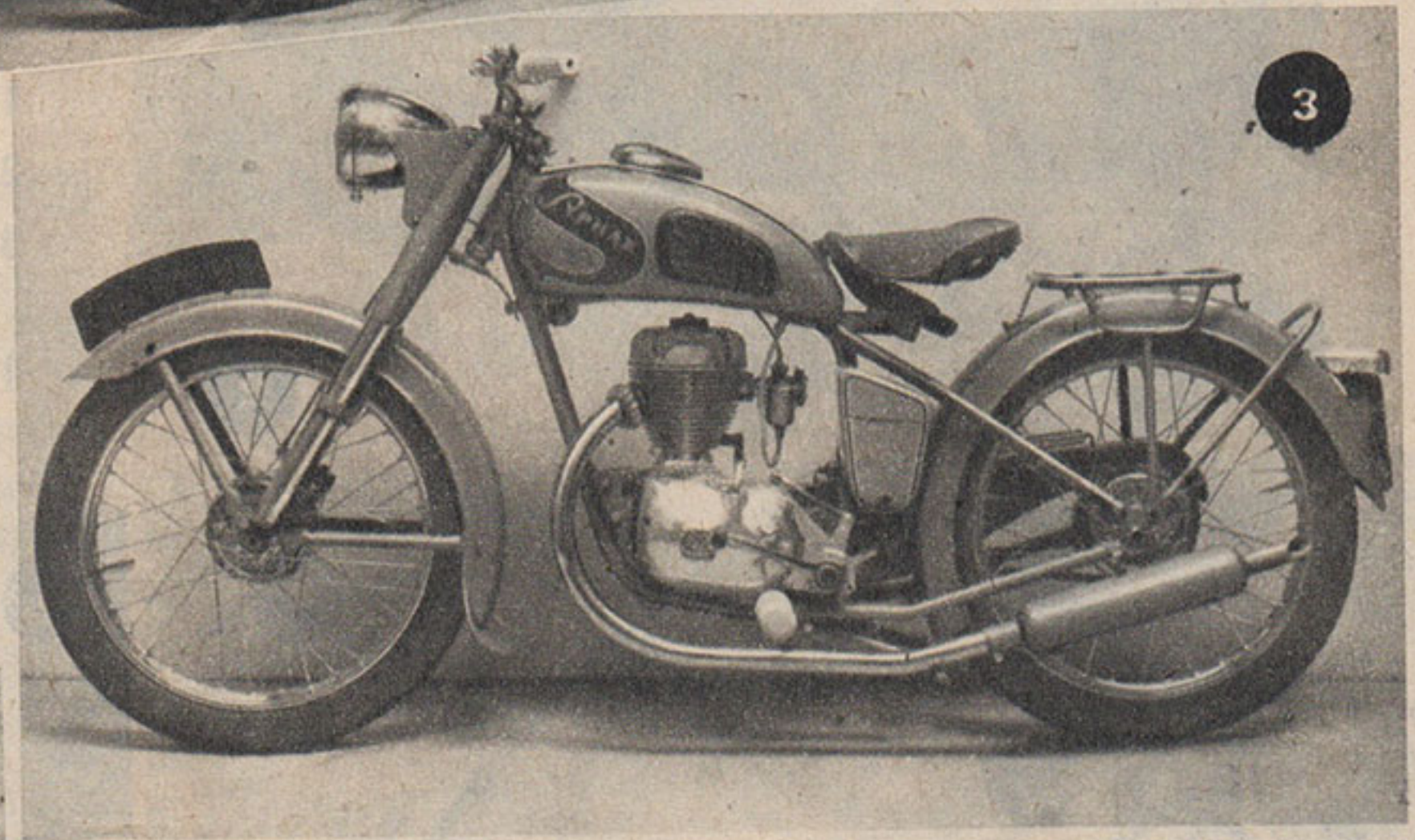
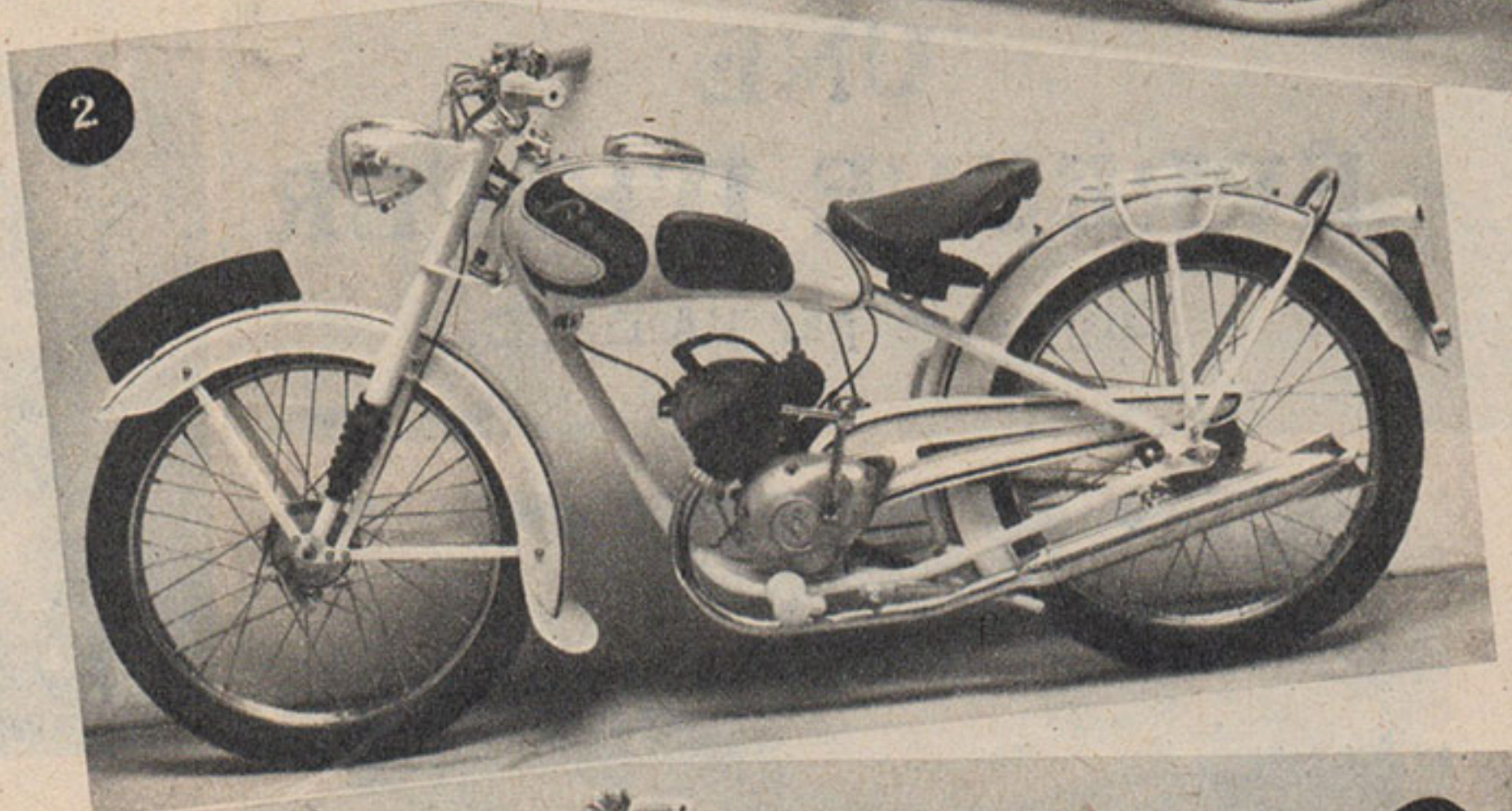
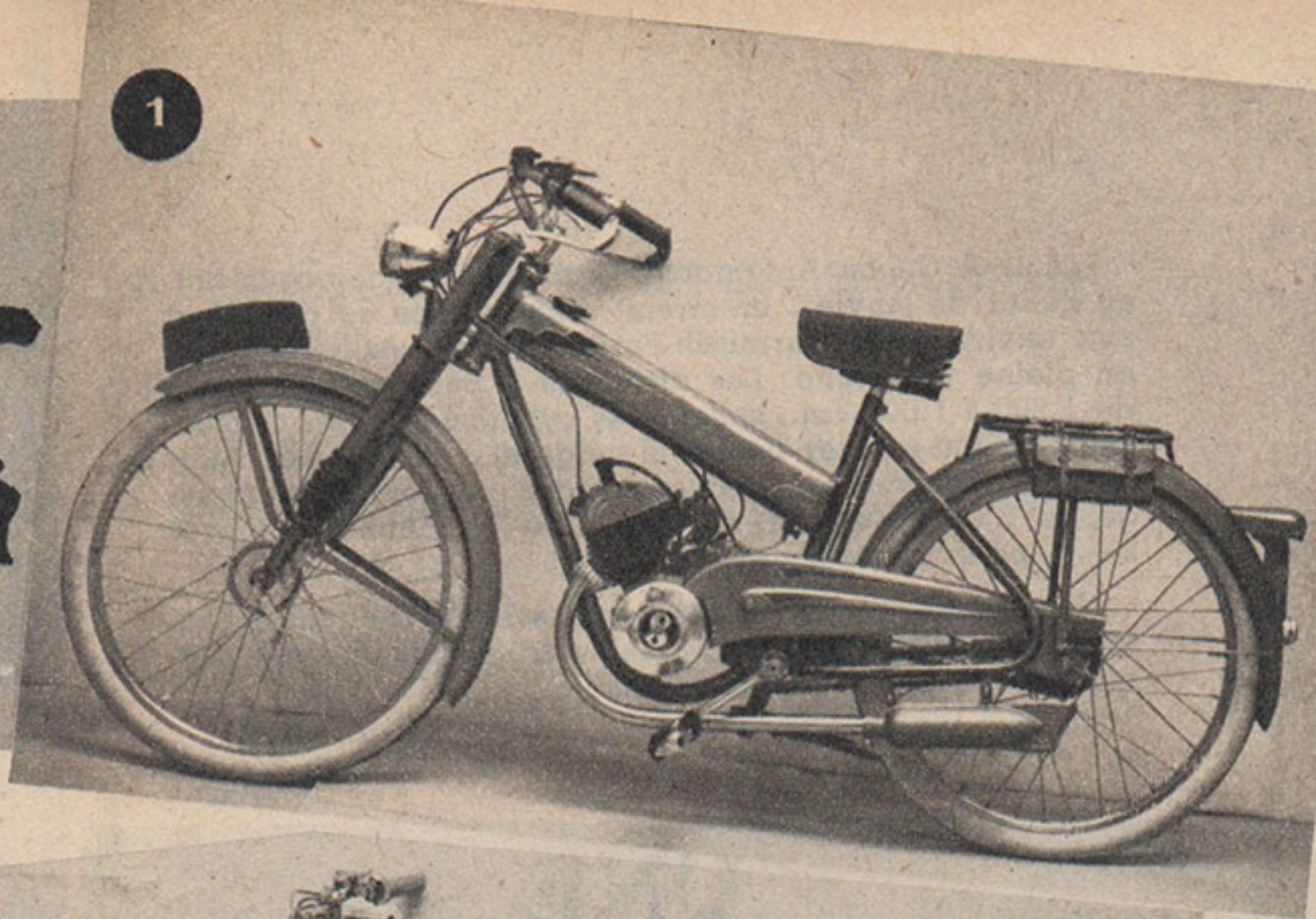
1. Le cyclomoteur, équipé du 98 cmc. Sachs, 2 temps, 2 vitesses. Fourche télescopique, réservoir-poutre.

2. Le vélomoteur, équipé également du 98 cmc. Sachs.

3. La 125 cmc., moteur A.M.C. 3 vitesses.

4. La luxueuse 150 cmc. utilise le 150 Sachs 2 temps, 4 vitesses. On remarquera les pare-chocs originaux, se raccordant en bout de repose-pieds.

5. La 175 cmc., moteur A.M.C. 4 vitesses, en version « grand luxe ».



L'A.D.A.C., ou Automobile-Club Allemand, organisait, au début de janvier, un circuit d'endurance se déroulant aux environs de Garmisch-Partenkirchen, station d'hiver en pleine montagne. Les distances à parcourir variaient de 1.200 à 1.600 km., suivant les cylindrées, et les concurrents eurent à lutter contre la neige et le froid. Les Allemands affectionnent d'ailleurs tout particulièrement ce genre d'épreuve extrêmement dure et infiniment probante pour la mécanique.

Notre correspondant a fixé certains détails d'équipements et d'accessoires utilisés par les participants et dont certains ne manquent pas d'originalité.

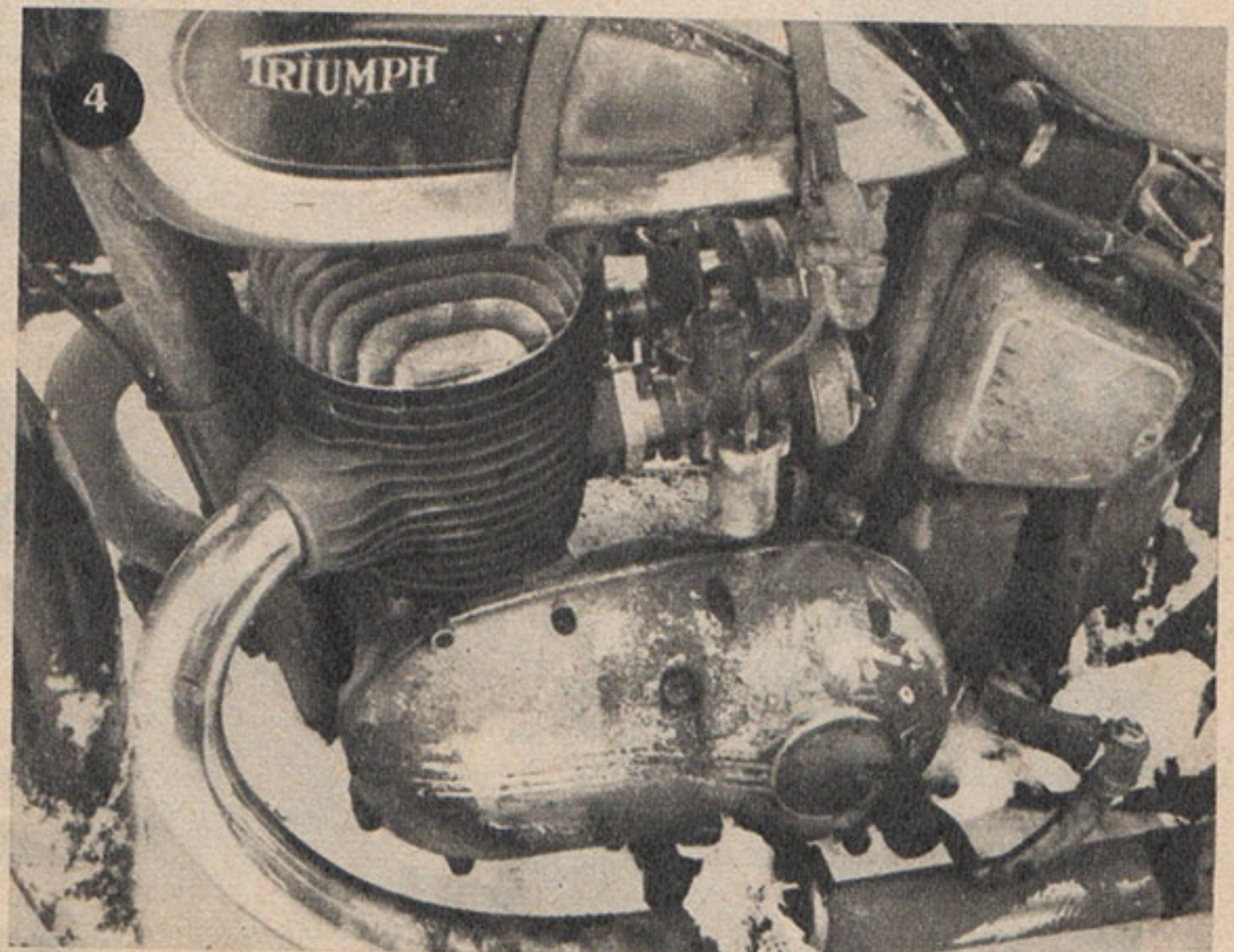
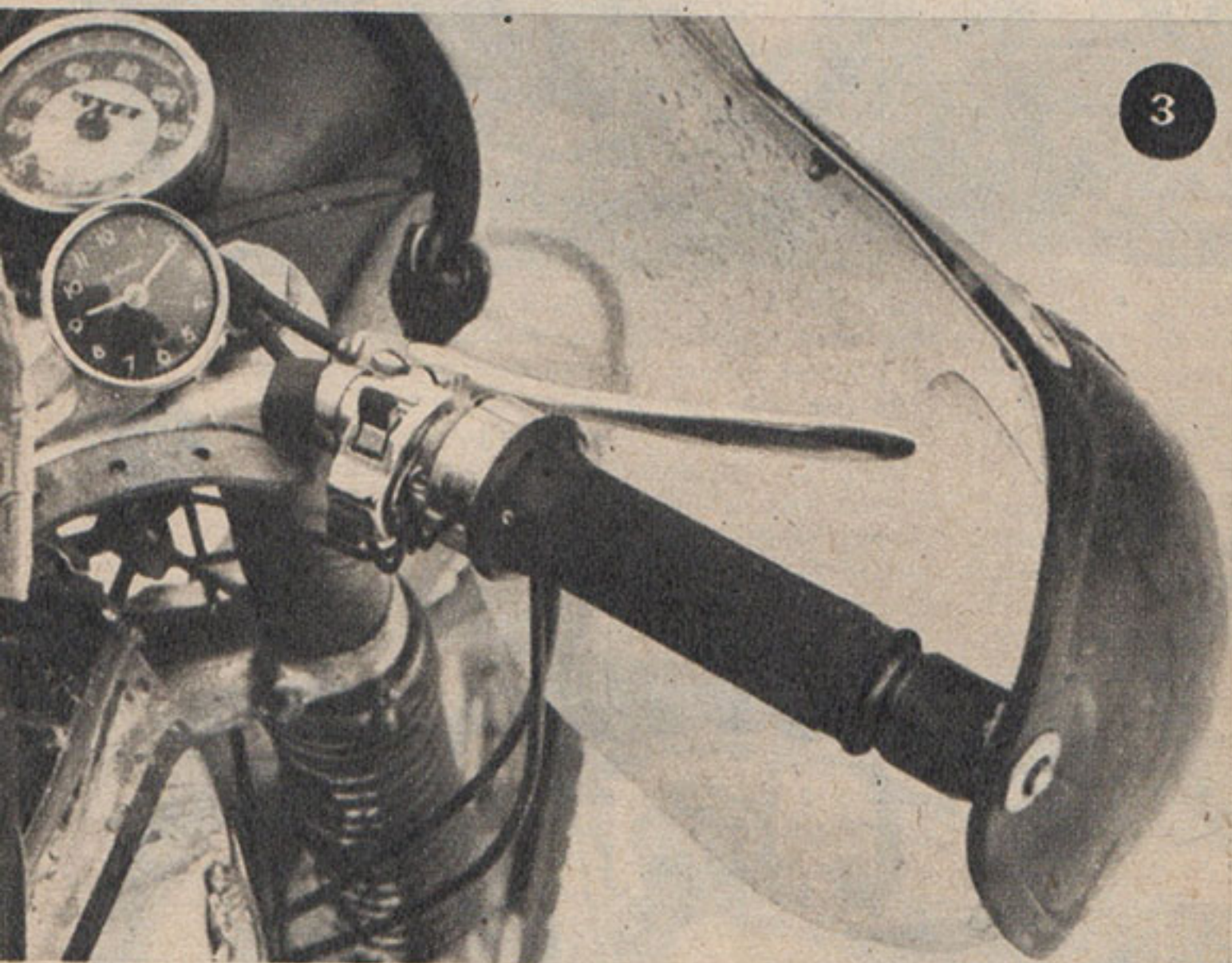
UNE ÉPREUVE D'HIVER

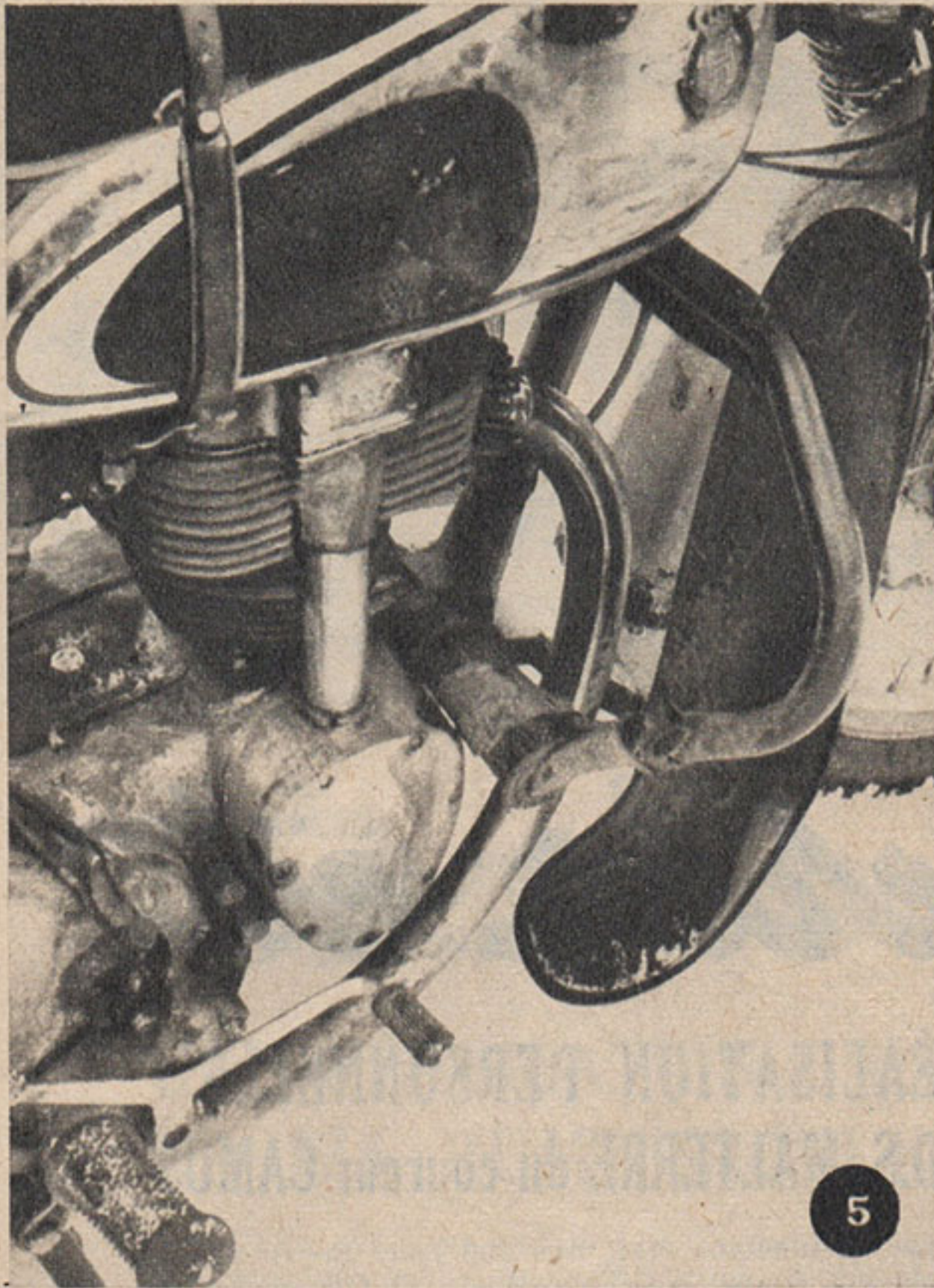
Organisée par l'A.D.A.C.

(Photos Warner.)



- 1 Une silhouette typique de concurrent.
- 2 Un original protégé-guidon métallique.
- 3 Pare-brise en plexiglas protégeant le guidon.
- 4 Une nouvelle T.W.N. 350 cmc. deux carburateurs.



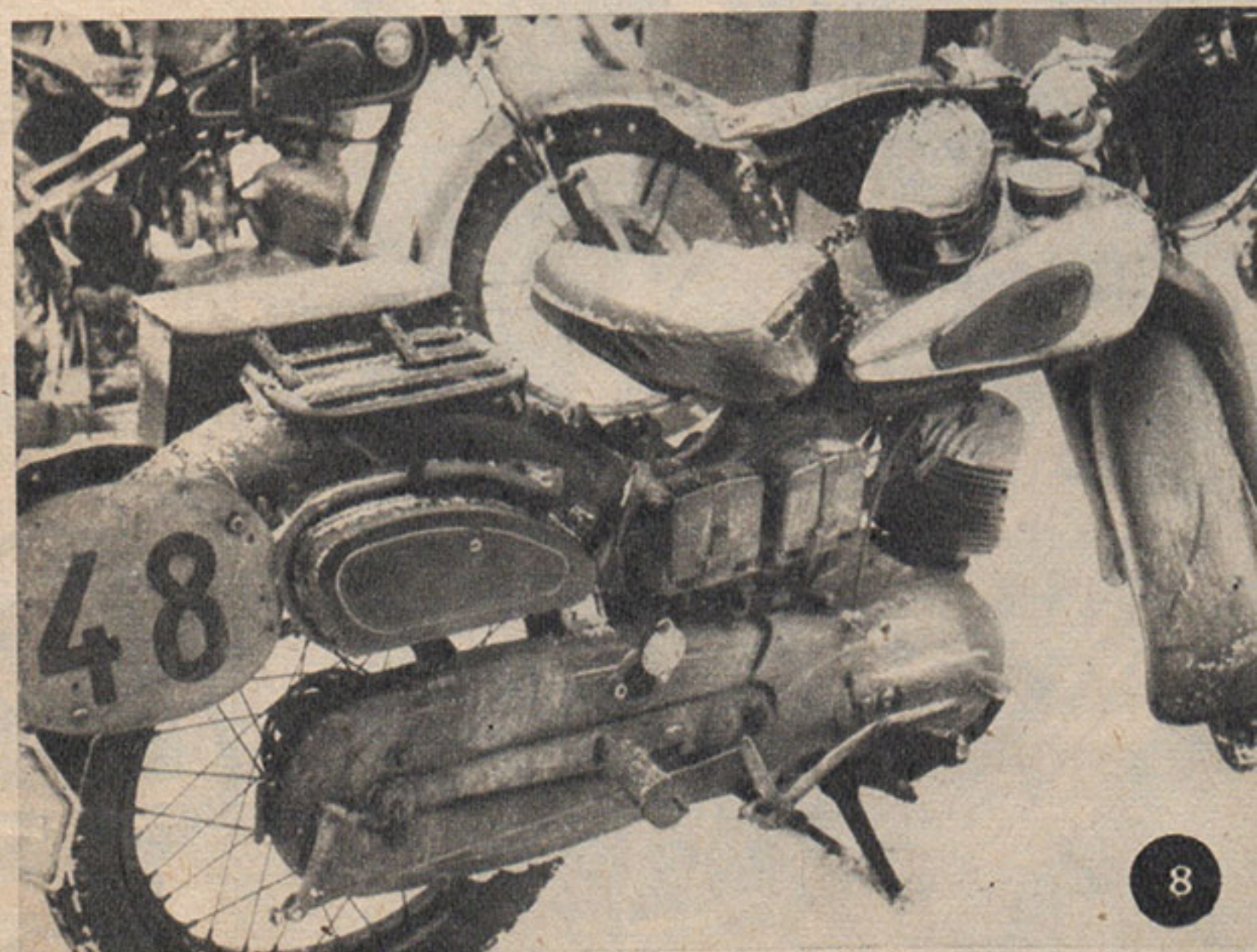
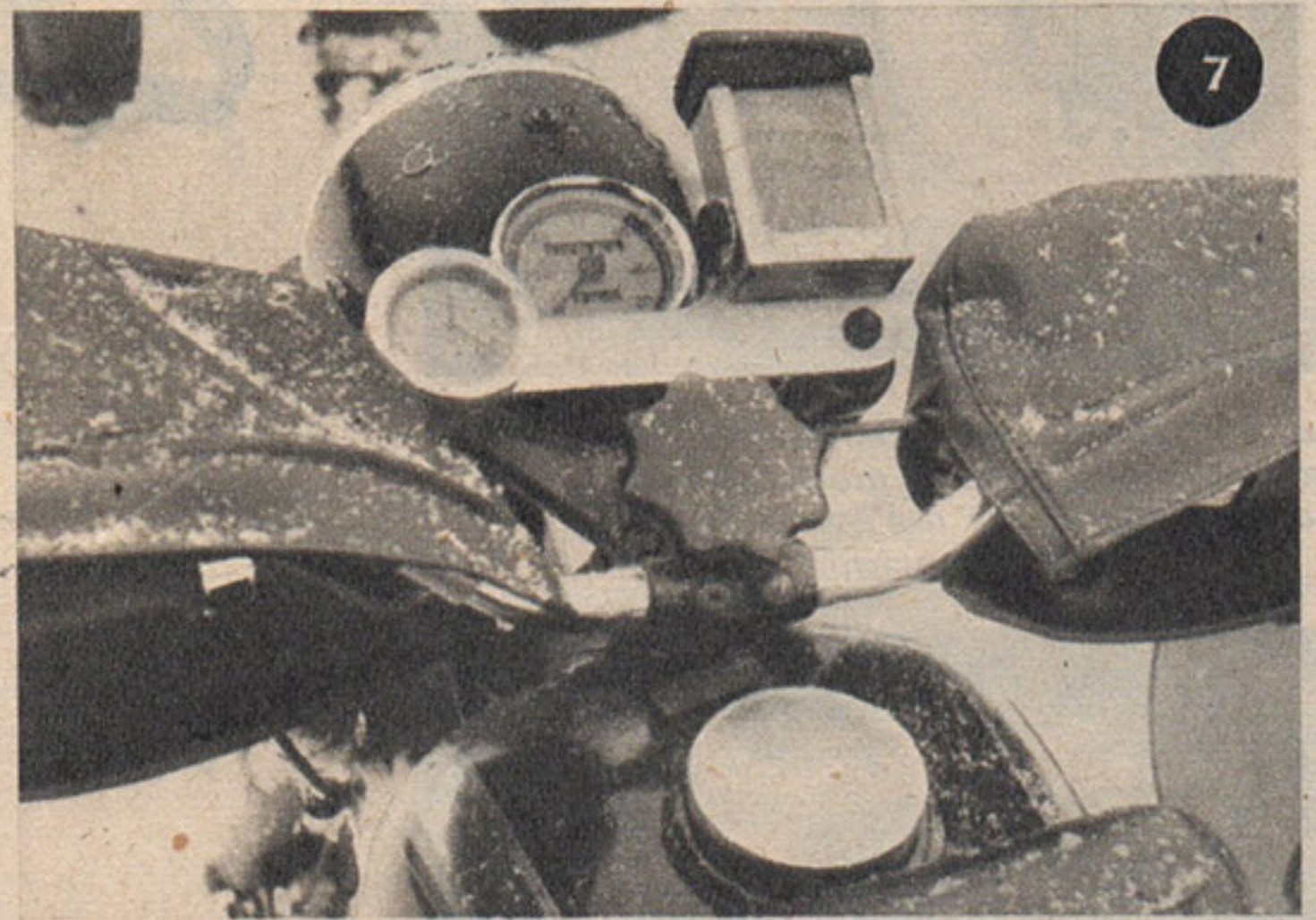


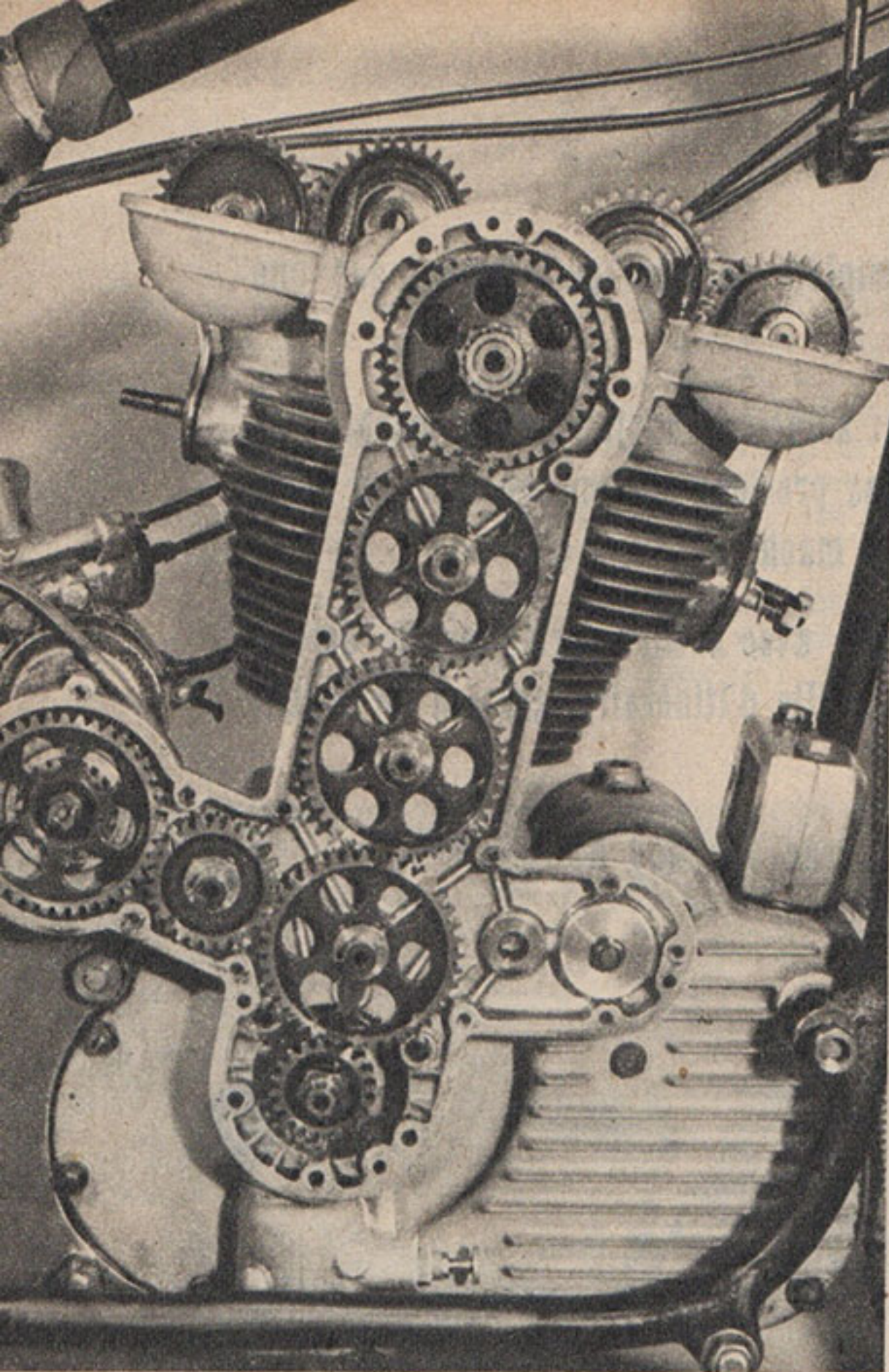
5 Pare-choc complété par des pare-jambes sur une 350 Horex.

6 Un concurrent astucieux avait muni sa machine de skis, auxiliaires précieux si l'on considère la neige qui couvre la machine.

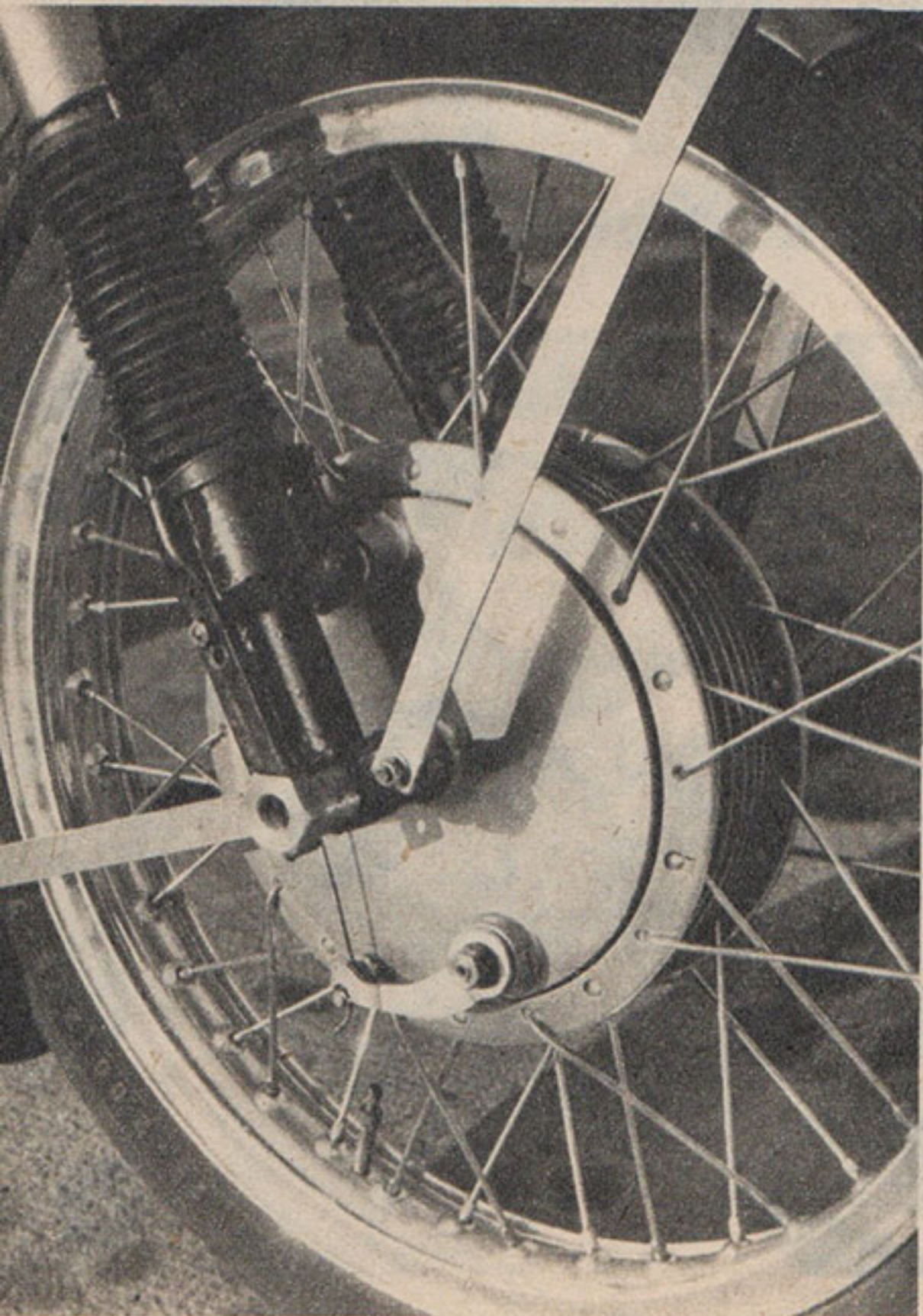
7 Tableau de bord, avec boîtier permettant le déroulement de la feuille d'itinéraire, grâce à un bouton moleté.

8 Double-batterie sur une 200 N.S.U.-Lux.

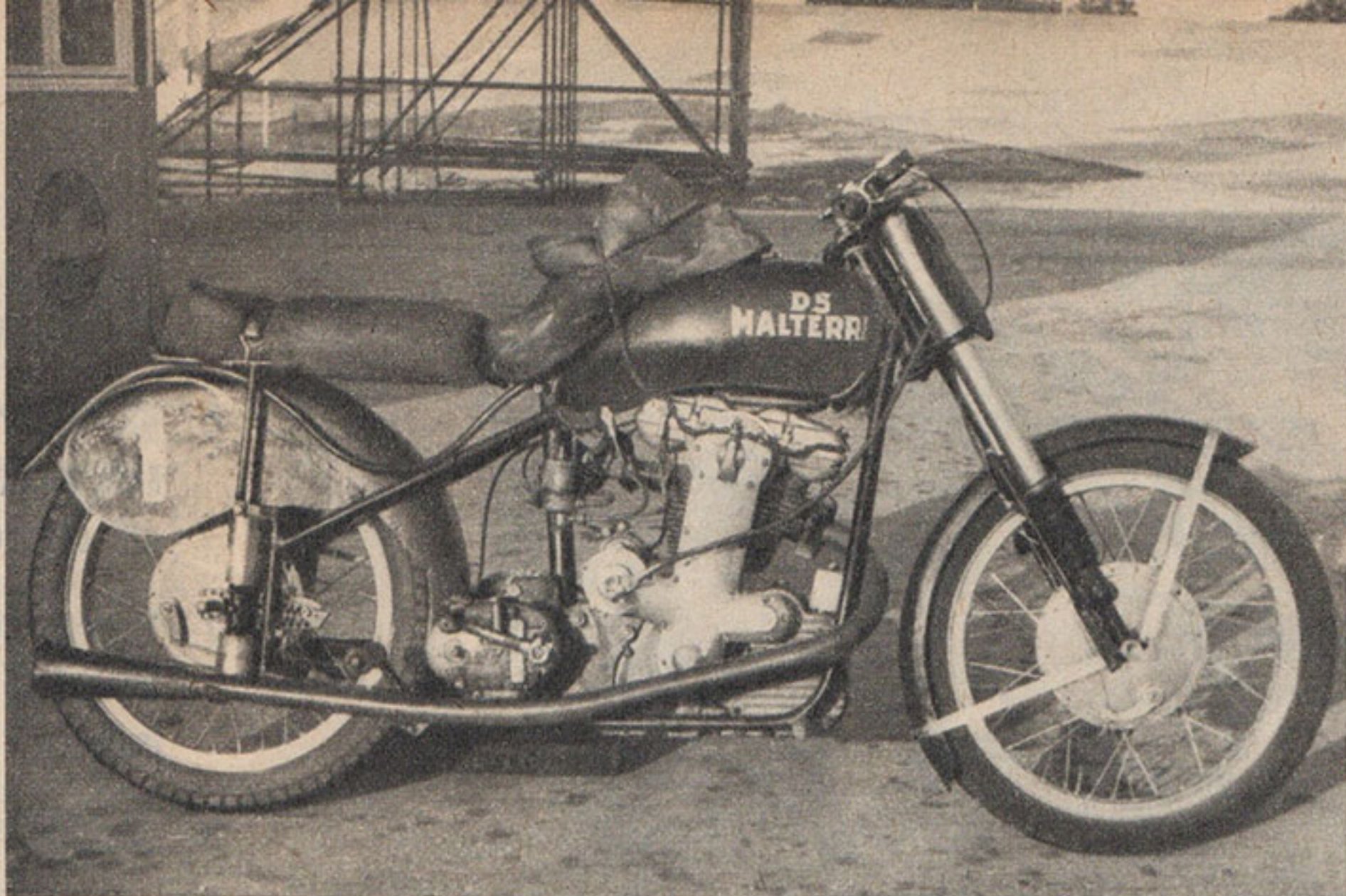




La commande de distribution par cascade de pignons du moteur Benelli. La dynamo, située à l'avant du bloc, a été supprimée.



Le frein avant de grand diamètre, en alliage léger, réalisé par Collignon.



Course et

UNE RÉALISATION PERSONNELLE : La 250 D.S. MALTERRE du coureur CAMUS

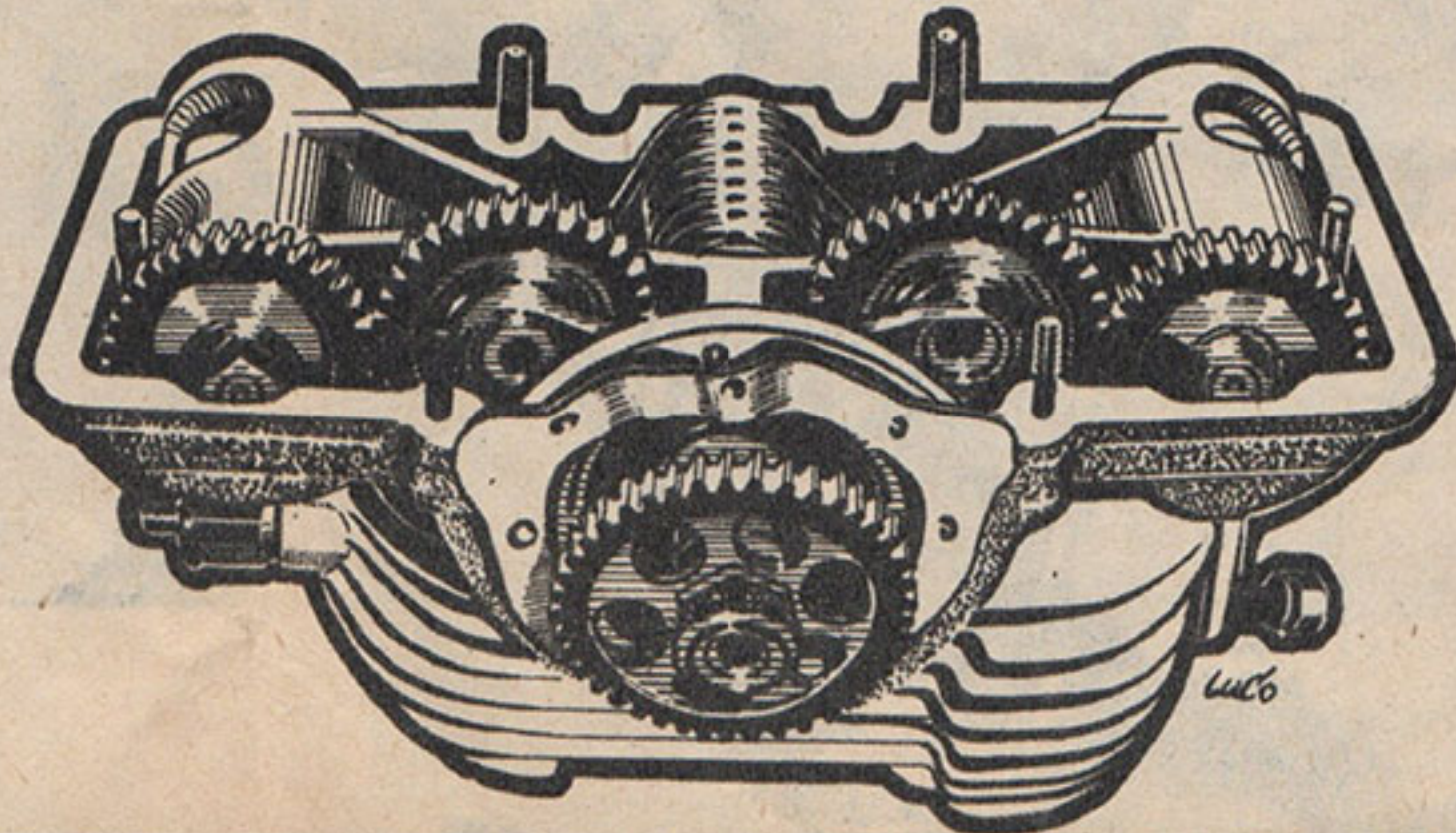
A l'origine, la machine était une 250 cmc. Benelli, type « Armée », à simple A.C.T., cylindre et culasse fonte, et ressorts de soupapes en épingle. La suspension était assurée par une fourche à parallélogramme et des bras oscillants à l'arrière. La vitesse de pointe atteignait 120 km.-h., ce qui, pour un modèle « Armée », était plus qu'honorable.

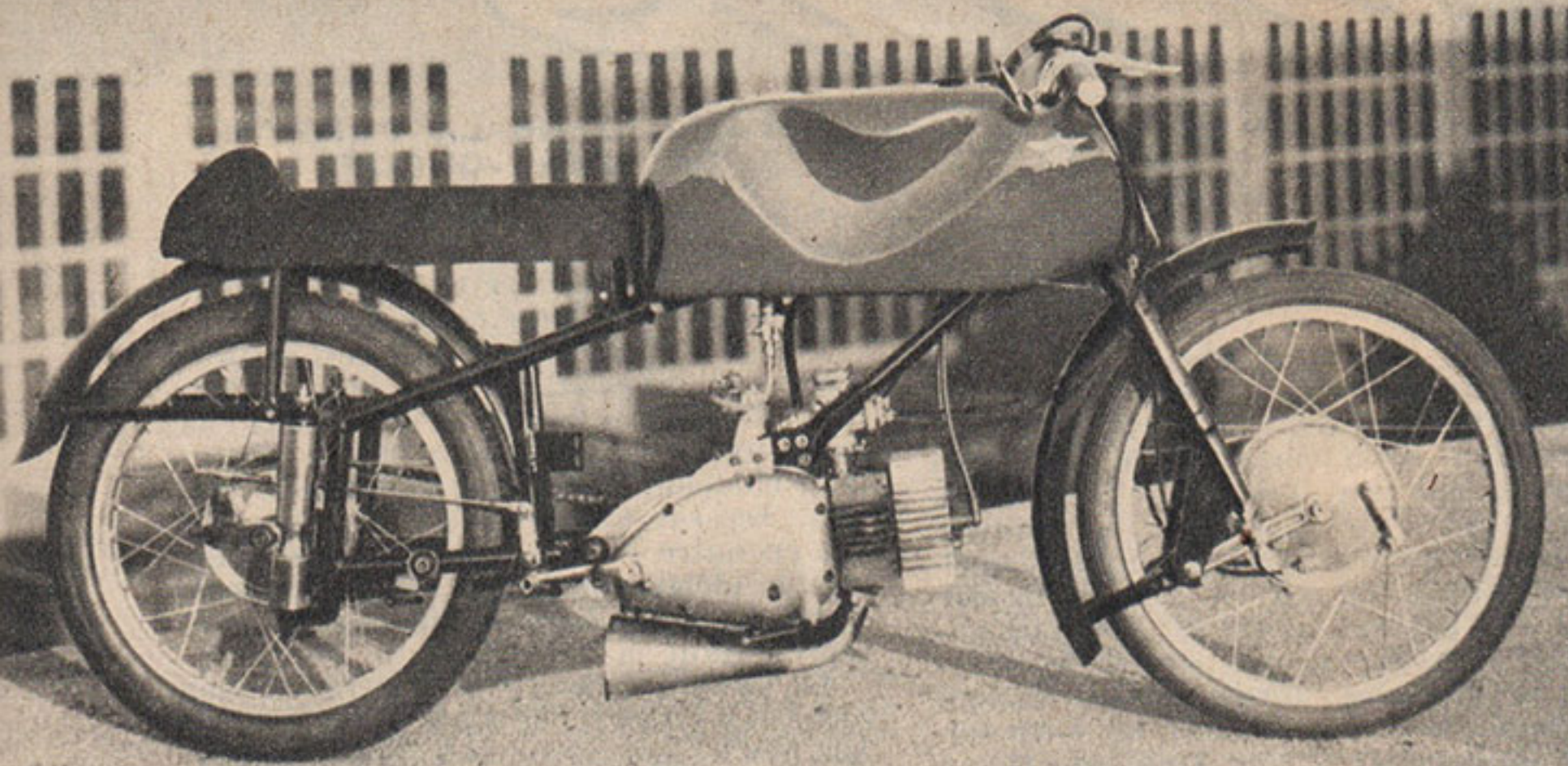
★ Camus remania totalement la partie cycle : il refit un cadre, adapta une fourche télescopique maison, une suspension A.R. à glissières, des roues en dural et de gros moyeux-freins. Le moteur reçut une culasse italienne Vélox, à double A.C.T., permettant un régime de 9.500 t/m. sur les intermédiaires, la maison recommandant cependant de ne pas dépasser 7.500 t/m. en 3^e. La vitesse maximum, avec un rapport volumétrique de 7,5 à 1, obtenue sur l'anneau de Montlhéry, se situe à 139 km. 996, pour 8.000 tours au moteur.

L'embrayage d'origine, à garnitures de liège fonctionnant dans l'huile, a été modifié, et des disques de ferodo, travaillant à sec, assurent la friction. La chaîne primaire travaille à l'air libre et la boîte de vitesses d'origine a été conservée.

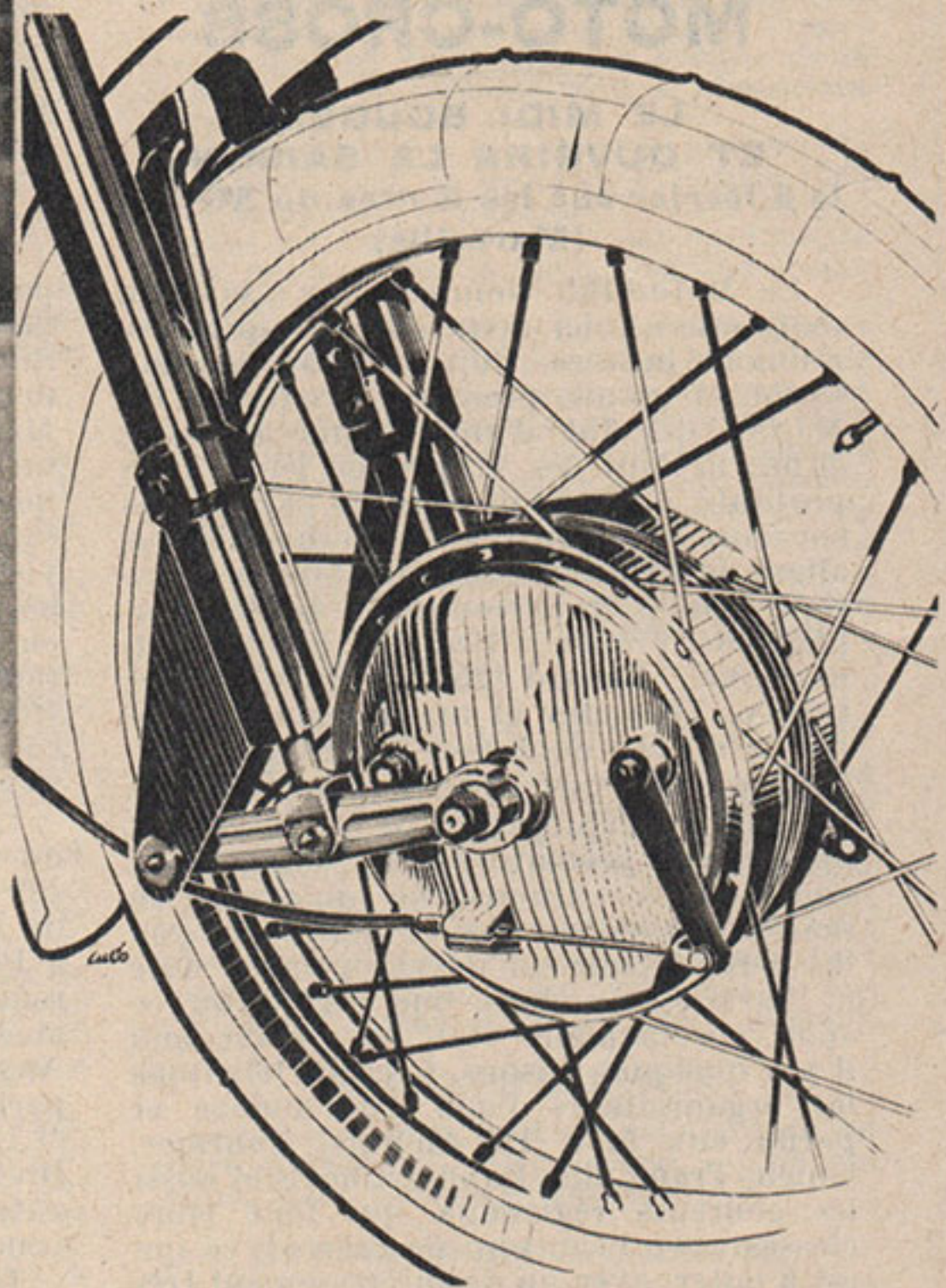
Cette 250, qui la saison dernière en était au stade de la mise au point, s'alignera cette année dans les épreuves du Championnat de France et devrait permettre au sympathique Camus de conserver son titre.

La culasse Vélox à double A.C.T., et ressort central unique pour les deux soupapes. La distribution, sa commande, et l'entraînement de la magnéto, groupent douze pignons.





*L'originale 125 Rumi de compétition.
Ci-dessous, détail du frein avant et de la
suspension par balanciers.*



Technique

UNE RÉALISATION D'USINE : LA 125 RUMI BICYLINDRE

CETTE 125 a été réalisée afin d'offrir aux débutants une machine solide, de performances intéressantes, alliant une avantageuse simplicité mécanique à un prix de vente abordable.

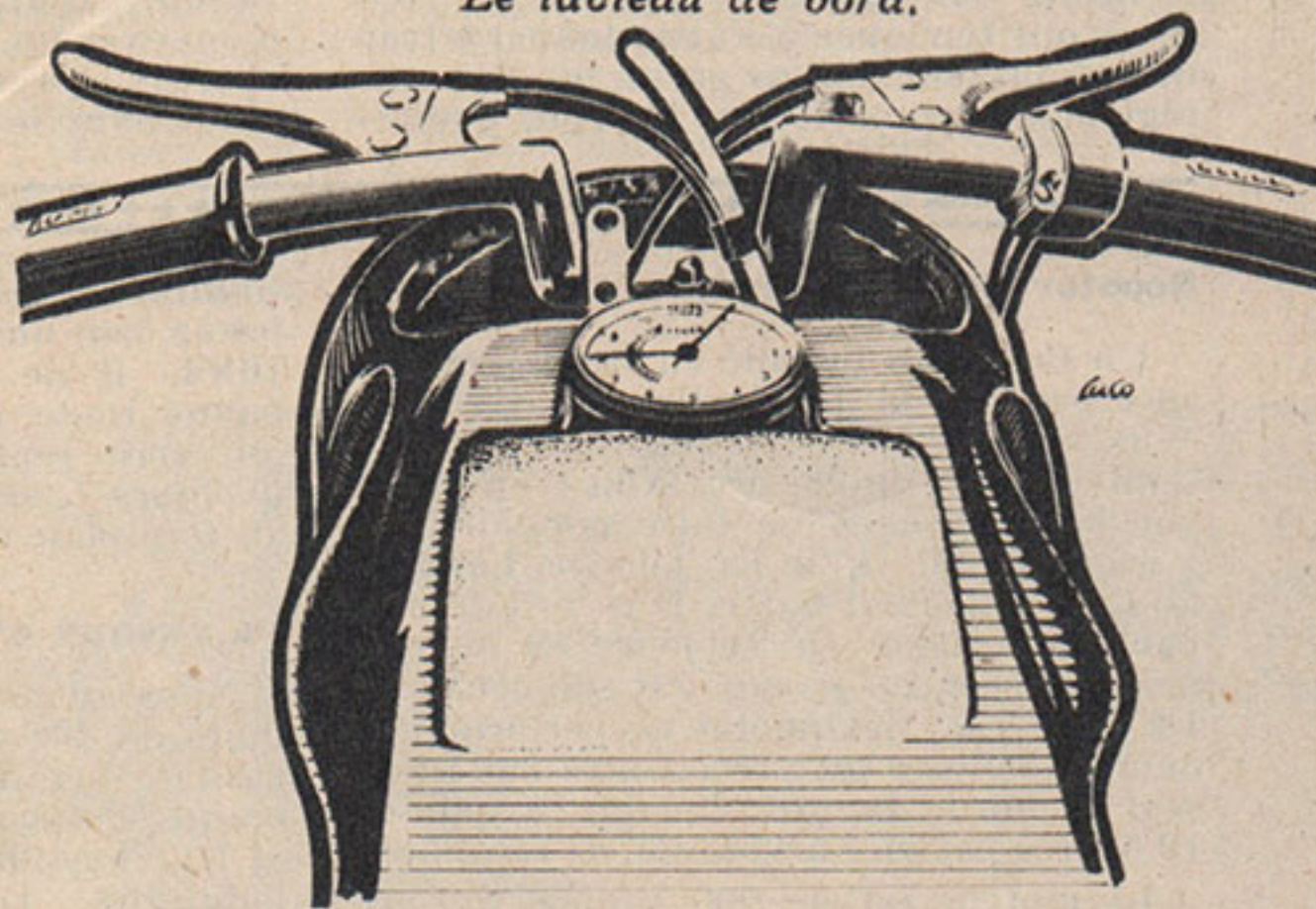
La construction ne manque pas d'originalité: fourche à roue poussée et balanciers avec ressorts dans les tubes de fourche; suspension AR. à glissières; volumineux réservoir évidé pour l'emplacement des coudes et enfermant la tête de fourche; gros moyeux-freins en alliage léger. Le moteur bicylindre horizontal (45 x 42) est suspendu en porte-à-faux et sert de liaison aux éléments du cadre. Deux carburateurs verticaux à cuve unique, alimentent les 2 cylindres à culasses séparées. Les manetons sont calés à 180°. Un volant magnétique sous carter, à double rupteur, fournit l'allumage, et la bobine haute tension située sous le réservoir, est facilement accessible.

La transmission primaire s'effectue par engrenages, l'embrayage à disques multiples acier et liège fonctionne dans l'huile; la boîte comprend 4 rapports. Le graissage des bielles et cylindres est assuré par mélange huile-essence, tandis que les paliers de vilebrequin sont lubrifiés directement par l'huile de la boîte de vitesses.

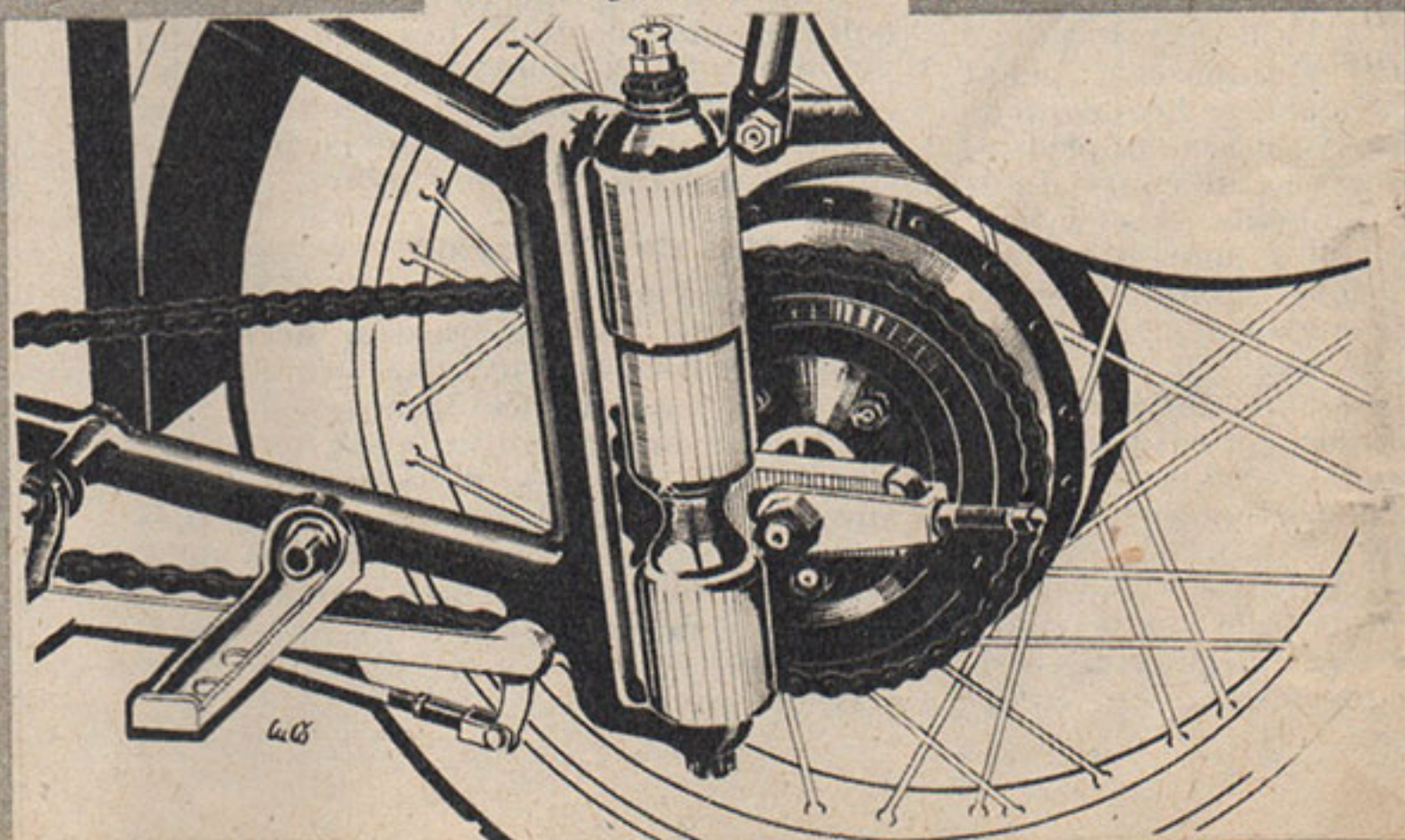
Le régime maxi atteint 8.500 t/m. Les deux mégaphones très courts donnent au 125 Rumi à plein régime un miaulement caractéristique.

La vitesse maxi atteint 115 km.-h.

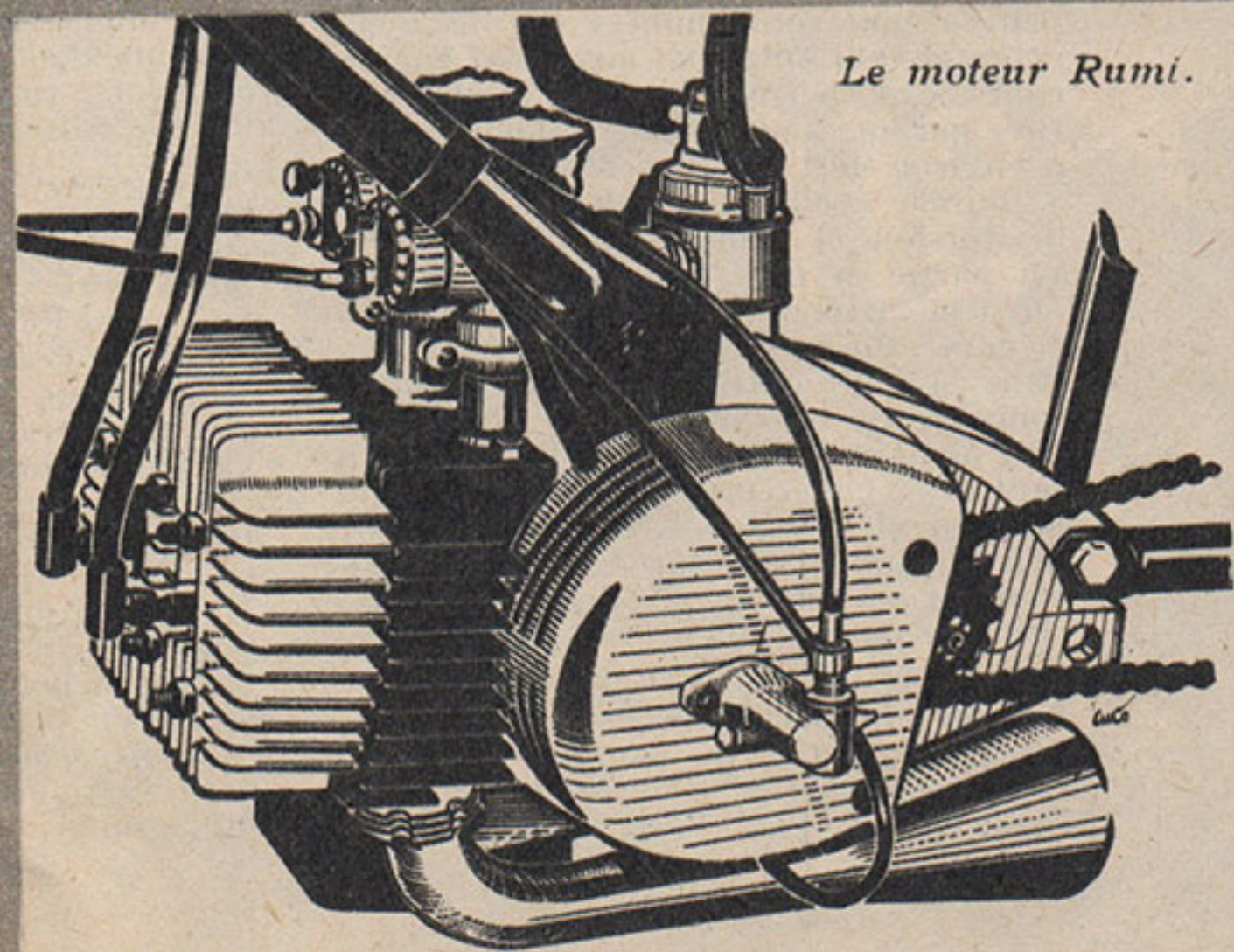
Le tableau de bord.



La suspension AR.



Le moteur Rumi.



MOTO-CROSS

**LE MIDI BOUGE...
ET OUVRIRA LA SAISON
le 8 février sur les Buttes du Merlan
(Marseille)**

Le Moto-Club Gombertois s'essaya au moto-cross voici deux ans par quelques réunions intimes. Puis, en 1951, inauguration et grande première aux Buttes du Merlan qui fut d'emblée une réussite; enfin, brûlant les étapes, ce jeune club profitant de l'opportunité du passage des coureurs revenant du moto-cross d'Alger aligna le 14 décembre le champion d'Europe Leloup en personne, les trois champions de France : Brassine (500), Molinari (350), Bénard (250), Frantz, Prieur, Godey, Theveney et une phalange d'éléments du cru dont nous allons parler.

Ce fut une fort belle réunion bien que la qualité exceptionnelle de ce plateau ait été un peu prématurée, le public étant encore plus enthousiaste qu'averti en matière de moto-cross, ce qui est un peu dangereux pour un développement dosé et harmonieux dans une région où ce sport spectaculaire était encore inconnu il y a quelques saisons. Ceci dit félicitons les organisateurs pour leur audace et parmi eux MM. De Andreis, Tournier, Guieu, Tranquillo, Baume, Chevis et aussi les coureurs régionaux qui font leurs classes avec beaucoup de cran et, ce qui est à noter, avec un désintéressement très sportif qui n'est pas toujours monnaie courante dans ce sport où certains coureurs ont tendance à s'abandonner à trop de spéculation. Citons parmi les éléments régionaux prometteurs : Marron, Treme-

lat, Tomatis, Rouleau en 500 cmc., Barbaroux, Raynaud, Annesi, Dalmasso, Bayol en 250 cmc., Romano, Nunez, Lacrezette, Rosati, Senoler, Tremelat, Chesnau, Martin, Jaubert montant des 175 cmc. avant de s'aligner en plus grosse cylindrée.

Parlons aussi du terrain ! Un vrai parcours de cross : 850 mètres de bonnes buttes bien caractéristiques à la dimension semi-verticale de ce sport debout, un trou baptisé « Trou de la Mort » par les amateurs de plongée, un tracé tortueux pour le pilotage, quelques pointes de vitesse encore insuffisantes et surtout ce qui est essentiel une visibilité excellente qui permet de suivre les péripéties des courses presque de bout en bout. En bref, d'emblée un beau terrain susceptible d'être amélioré, diversifié et de tenir dans quelque temps la comparaison avec les grands classiques si appréciés du public.

Le 8 février prochain ouverture 1953 du moto-cross dans la région phocéenne sur les buttes du Merlan. Les dirigeants du Moto-Club Gombertois se sont rendus à Paris pour contacter les meilleurs coureurs de la capitale; ils ont pris langue aussi avec des éléments de premier plan, Anglais et Belges, qui ont promis leur participation; notamment Archer (A.) et Cheney (A.) représenteront la Grande-Bretagne. Parmi les Français citons entre autres : Charrier, Godey, Melioli, Theveney.

Tous nos vœux de réussite vont au M.C. Gombertois pour cette entrée de saison. D'ailleurs *Motocycles* projette d'envoyer un reporter pour assister à ces sportifs et sympathiques essais du moto-cross dans le Midi.

TRIAL DANS LA FORÊT DE SAINT-COUUFA

L'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud dont nous avons annoncé la naissance organisera son premier trial le 22 février dans le bois de Saint-Cucufa.

D'ores et déjà cette épreuve est assurée d'une brillante participation puisque Gilbert Brassine, champion de France de moto-cross 500 cmc., Charrier, le champion clodoaldien, Godey, Thevenet, Melioli, Scossa, Cathelin, Tardif, Mouchet ont en outre promis leur concours, ainsi qu'une pléiade de jeunes espoirs clodoaldiens et les populaires Deshaies et Bonnin, représentant la Préfecture de Police.

Le parcours de 10 kilomètres (5 sur route et 5 en forêt) devra être bouclé trois fois par les concurrents de toutes les cylindrées : 750, 500, 350, 250 et 126 à 175 cmc.

Les difficultés sont les suivantes : traversée d'un cloaque, passage d'une sente forestière malaisée qui mettra en lumière les qualités de pilotage, une montée très raide en sous-bois et trois passages non stop.

Il y aura deux classements séparés : moto-cross et touriste.

De très nombreux prix et une coupe-challenge récompenseront les participants.

Motocycles patronnera cette intéressante réunion qui permettra notamment aux motocrossmen d'affûter leur forme avant la très prochaine ouverture de la saison.

Pour tous renseignements et engagements, s'adresser au siège de l'A.M.S.C., 2, rue Dailly à Saint-Cloud, ou au président sportif, Roger Létang, 21, rue d'Orléans, Saint-Cloud. Tél. Mol. 21-29.

Scoter de grand raid.

Un Canadien installé en Angleterre va entreprendre la fabrication en série de deux modèles de scooters, dont l'un en semi-conduite intérieure. Afin d'en prouver la qualité et de faire connaître le « Scootamobile », il va joindre Londres au Cap. Il voulait battre le record détenu par une voiture en 21 jours 19 heures, mais depuis le record est descendu à 13 jours 1/2. Néanmoins sa performance devrait éclipser les précédentes car il est seul à bord. Ce qui l'oblige à piloter 19 heures par jour à 47 km/h. de moyenne.

Le moteur est un 200 Villiers qui est refroidi par deux ventilateurs, un démarreur le commande par courroie. Les deux ventilateurs sont montés sur le même arbre et sont entraînés eux aussi par une courroie. La suspension avant est à roue tirée par une fourche assez longue inclinée à environ 45°. La suspension arrière est à fourche oscillante contrôlée par barre de torsion et amortisseur hydraulique. La partie la plus originale est évidemment la carrosserie qui est beaucoup plus élégante que ce qui est fait habituellement dans ce genre outre-Manche. De couleurs rouge cerise et blanche, cette carrosserie, fort bien profilée, couvre le pilote en laissant deux ouvertures latérales qui correspondraient aux portes. L'avant comporte deux phares et un pare-brise courbe. Le tout est en matière plastique et a nécessité des moules importants.

Derrière le pare-brise, on trouve un tableau de bord genre voiture duquel émerge le levier de commande des vitesses. Le pilote est virtuellement assis sur le moteur. Peut-être à cause de l'accès-

sibilité, le dessous du scooter n'est pas fermé par une tôle. Les pneus sont des 16x4. Il ne reste plus qu'à souhaiter bonne route au courageux constructeur qui sera seul dans le désert pendant quelques 1.000 kilomètres. Il est attendu au Cap pour courir en voiture.

Le casque en Angleterre

Nous avons déjà signalé l'aversion des motards britanniques pour le port du casque. Les deux causes sont en fait la crainte de passer pour des « m'as-tu vu » et leur hostilité à tout ce qui change les habitudes. Depuis les campagnes de presse de ces dernières années les Anglais se rebellent moins à toute suggestion de port du casque. Certaines maisons en fabriquent, d'un dessin pas très heureux d'ailleurs, sauf Cromwell qui suit les lignes continentales.

Le paradoxe dans l'affaire est qu'une taxe de luxe de 30 % est imposée à l'achat du casque et il faudra encore beaucoup de bureaucratie pour arriver à la supprimer ! Le duc d'Edimbourg a, au cours d'une conférence à l'Automobile Association, suggéré que les casques pourraient être aux couleurs des clubs, comme les cravates des clubmen anglais. Cette suggestion, émanant d'une haute personnalité, très populaire, sera pour beaucoup dans la vulgarisation du port du casque outre-Manche. Ajoutons que le duc s'est toujours penché avec attention sur les problèmes de la circulation et qu'il a souhaité voir l'éclairage des véhicules, surtout des camions, aussi efficace que sur le continent. Les feux latéraux indiquant les trois dimensions des poids lourds sont prati-

quement inconnus en Angleterre, ce qu'étonne d'un pays aux mesures parfois draconiennes.

G. Smith a l'honneur.

Le 15 décembre, au cours d'un dîner à Londres, les directeurs de la maison Norton ont offert à leur directeur général, M. Gilbert Smith, une montre en or. Ce cadeau marquait la 36^e année de collaboration de M. Smith avec cette firme.

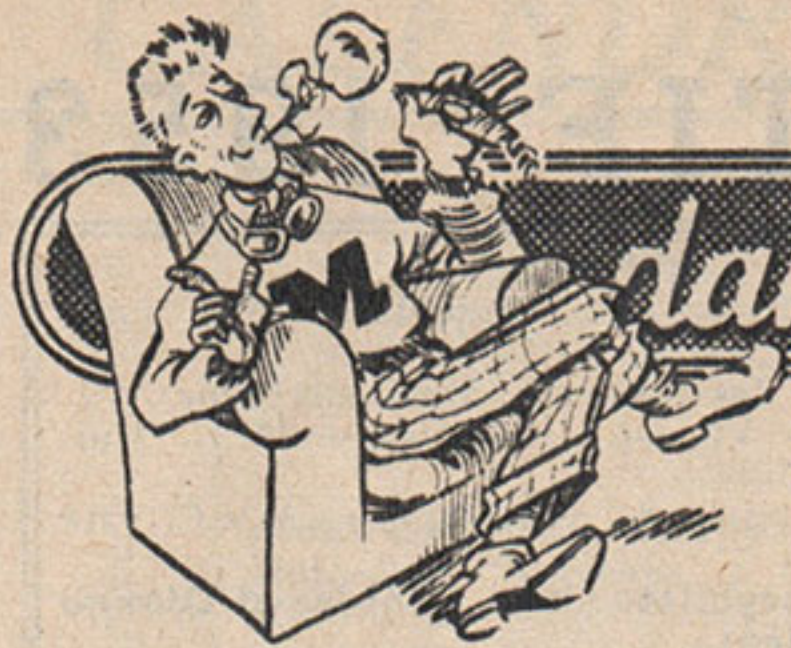
M. Smith débuta chez Norton en 1916, dès sa sortie d'école, en qualité d'assistant à la Direction, alors présidée par M. Norton, fondateur. Dix ans après il était nommé directeur. En 1945, il fut élu directeur général. Dès 1938, il fut élu président de la Chambre de Commerce du Cycle et du Motocycle et, depuis cette date, il est considéré comme porte-parole de l'industrie motocycliste anglaise.

Dans le monde sportif c'est une personnalité connue de tous. Les innombrables victoires de Norton dans les grandes courses internationales démontrent la vigueur et la constance de la politique suivie par cette éminente figure.

Une offre de V. Boston.

Toujours fidèle au poste et ardent, le manager de l'équipe Boston invite les jeunes pilotes des deux sexes qui désirent se spécialiser dans les épreuves de dirt-track à se mettre en rapport avec lui. Les candidats, après que leurs aptitudes auront été reconnues, seront entraînés par les propres pilotes de l'équipe dont le style et le brio sont bien connus.

Si cette proposition intéresse nos sportifs lecteurs, qu'ils nous écrivent, nous transmettrons.



dans les CLUBS

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS Tourisme - Sport - Camping

Conformément et en application de ses statuts, le Moto-Club Châtillonnais réunira ses membres actifs en 21^e Assemblée générale annuelle qui aura lieu le dimanche 8 février 1953, entre 9 h. 30 et 12 heures, et se déroulera dans la Salle des Fêtes municipale, 3, rue Sadi-Carnot, Châtillon-sous-Bagneux (Seine) (à 300 m. du siège social du Club). Parquage des véhicules sur la place Nationale (près de la mairie).

Etant donné l'importance de cette Assemblée statutaire, nous invitons cordialement tous nos sociétaires à y assister nombreux. Au cours de cette séance l'ordre du jour s'établit comme suit :

- Allocution du président sur l'activité du M.C.C. en 1952;
- Rapport moral et financier exposé par le secrétaire et trésorier;
- Renouvellement des membres constituant le Comité de Direction et des Commissions de travail;
- Organisation de la 14^e Soirée annuelle qui se déroulera le samedi 7 mars;
- Projets et organisations touristiques et sportives de la saison 1953;
- Cotisations de l'année 1953. Adhésions nouvelles. Questions diverses.

Tous les pratiquants de véhicules motorisés (du cyclomotoriste à l'automobiliste) ont place au sein du M.C.C. et sont cordialement invités à assister à nos réunions et sorties, d'avance le meilleur accueil leur sera toujours réservé.

Communiqué

Le Moto-Club Châtillonnais organisera le dimanche 15 février 1953 une épreuve régionale motocycliste de tourisme et de pilotage dénommée :

Trial d'Hiver Clamartois

qui se disputera dans les bois de Clamart sur un circuit accidenté d'un développé de 7 km. 300. Cette épreuve est ouverte aux coureurs licenciés de la L.M.I.F. titulaires de la licence 1953 délivrée par la F.F.M. ou licence mixte FFM/FFC. pour les cyclomotoristes.

Cette épreuve est réservée aux cyclomoteurs jusqu'à 50 cmc. et aux motocyclettes au-dessus de 125 et jusqu'à 1.000 cmc., trois groupes sont constitués entre les types de machines, savoir : Groupe « Cyclomoteurs », Groupe « Tourisme », Groupe « Cross ».

Dans le groupe « Cyclomoteurs » seront incorporés tous les engins jusqu'à 50 cmc.; dans le groupe « Tourisme » toutes les machines d'une cylindrée supérieure à 125 jusqu'à 1.000 et qui devront être équipées de pneus « ordinaires »; dans la catégorie « Cross » toutes les machines au-dessus de 125 jusqu'à 500 et qui seront équipées de pneus « type cross ou tous terrains ».

Le nombre de tours variera selon les catégories et cylindrées, soit 1 tour, 2 tours et 3 tours du circuit qui devra être couvert par les concurrents dans un délai-limite suivant les groupes.

Des pénalisations seront encourues aux passages des zones « Non stop » qui fonctionneront sur le circuit au nombre de trois, le départage éventuel des *ex aequo* s'effectuera sur les temps d'une zone volante inconnue des concurrents au départ.

Le contrôle de départ et d'arrivée sera installé sur la place du Gard à Clamart, cette épreuve sera disputée toute la journée, départs à partir de 8 h. 30 jusqu'à 12 heures pour les catégories « Cyclomoteurs » 175 et 250 tourisme, et l'après-midi entre 13 h. 30

et 17 heures les catégories 350 et 500 tourisme, enfin pour terminer au groupe « Cross » pour lequel on ne tiendra pas compte de la cylindrée de la machine pour le classement dans ce groupe.

Les engagements seront reçus à partir du 25 janvier 1953 et jusqu'au 8 février 1953 date de clôture, le montant du droit d'engagement est fixé à 500 francs par machine, ce droit étant réduit de 50% pour les cyclomotoristes.

De nombreux prix en nature récompenseront les concurrents, et une coupe individuelle sera remise aux vainqueurs de chacune des six catégories en présence; en outre, un challenge inter-clubs sera mis en compétition pour la première année entre les clubs engagés.

Engagements et envoi du règlement de cette épreuve : écrire au président du M.C.C., M. Cantalice Gabriel, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine), ou au siège du M.C.C., 47, rue Gabriel-Pérlé, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

MOTO-CLUB DE LA BANLIEUE NORD

Le M.C.B.N. a procédé au cours de son Assemblée générale du 9 janvier 1953 à la réélection de son Bureau, ont été élus :

Président : Pouget; Vice-président : Deveau-Hazenacker; Secrétaire général : Basaldella; Secrétaire adjoint : Honoré; Trésorier général : Dérel; Trésorier adjoint : Léridan; Assesseurs : Vandenberg, Ricquebourg, Galopin; Directeur sportif : Jean Robé; Adjoint : Renouf.

MOTO-CLUB DIEPPOIS

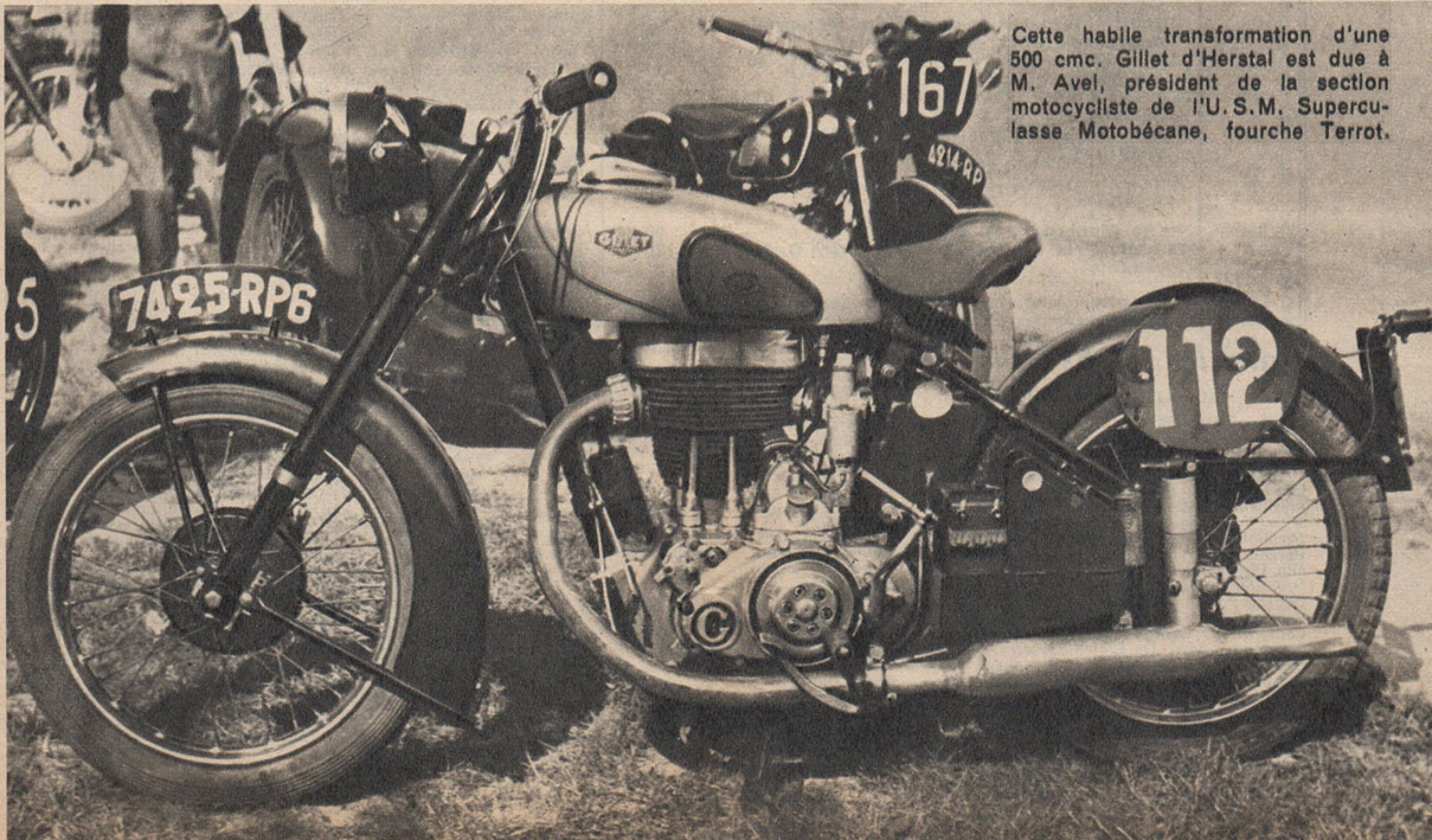
Ce nouveau club, créé en mai 1952, est en cours d'affiliation. Siège social : Café des Alliés, place Nationale, Dieppe.

MOTO-CLUB DE NORMANDIE

Les membres du M.C.N. réunis en Assemblée générale le mercredi 17 décembre ont élu leur nouveau Comité directeur qui se compose de MM. Legourd, Delandre, Dumont, Savale, Sonnet, Chuniau, Guérin, Blondel, Chérance, Touin, Giverny, Colmar.

Le Comité directeur a ensuite élu son propre Bureau dont la composition suit :

Président : R. Legourd; Vice-présidents : Delandre, Dumont; Secrétaire : J. Savalle; Trésorier : E. Chuniau.



Cette habile transformation d'une 500 cmc. Gillet d'Herstal est due à M. Avel, président de la section motocycliste de l'U.S.M. Superclasse Motobécane, fourche Terrot.

CALENDRIER SPORTIF 1953

Dates	Mois (suite)	Dates	Mois (suite)
21	<i>Juin</i> (suite)	2	<i>Août</i> (suite)
21	Rallye du Perche (M.C. Perche).	2	Circuit de Vitesse de Trinquetaille 175 cmc. (M.C. Arles).
21	Rallye (M.C. Auxerrois).	2	Course de Côte des Lubières (M.C. Auvergne).
21	Epreuve de Régularité (A.M.C. Grasse).	2	III ^e Circuit de Vitesse de Mulhouse (M.C. Mulhouse).
21	Circuit de Vitesse (M.C. Clodoaldien).	2	Circuit Motocycliste de Villefranche (A.M.C. Cité Lyon).
28	Circuit de Vitesse Motocycliste St-Galmier (M.C. Furan).	9	Circuit Motocycliste des Sables-d'Olonne (M.C. Vendée).
28	Circuit de Vitesse 175 et 250 cmc. (M.C. Gombertois).	9	Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Cannes).
28	Epreuve de Régularité (M.C. Marseille).	9	Course de Côte de la Croix St-Robert (M.C. Auvergne).
28 ou 21	Concentration Moto. de la Foire de Chalon-sur-Saône (U.M. Chalonnais).	9	Course de Côte (U.M. Ain).
28	Circuit de l'Isère de Régularité (M.C. Dauphinois).	9	Circuit de Vitesse (A.M. Giennoise).
28	Epreuve de Régularité (A.M. Niçoise).	15	Course de Côte (M.C. Nord).
28	Circuit de l'Oise Régularité (M.C. Chantilly).	16	Circuit Motocycliste de la Baule (A.S.A.C. Ouest).
28	Epreuve de Régularité (M.C. Mazanais).	16	Circuit de Vitesse Motocycliste de Villefranche-de-Rouergue (M.C. Rouergat).
28	Course de Côte de Borbes (M.C. Auvergne).	16	Concentration (A.M.C. Grasse).
29	Course de Côte (M.C. Fondouk).	16	Dirt-Track à Dellys (M.C. Fondouk).
	<i>Juillet</i>	17-22	Paris-Perpignan-Biarritz (M.C.F.).
5	Circuit de Vitesse (M.C. Bourgogne).	30	Circuit Motocycliste de Cadours (U.M. Midi).
5	II ^e Circuit de Vitesse de l'Est (U.M. Mulhouse).	30	Course de Côte (M.C. Phocéen).
5	Circuit Motocycliste de Montauban (M.C. Montalbanais).	30	Epreuve de Régularité (M.C. Mazanais).
5	Circuit de Vitesse pour Machines de Série (A.M. Doubs).		<i>Septembre</i>
5	Circuit de Vitesse pour 175 cmc. (M.C. Islois).	4-7	Circuit des Vins de France (U.S. Ivry).
5	Course de Vitesse (M.C. Eure-et-Loir).	6	Course de Côte de Limonest-Montverdun (M.C. Lyon).
5	Epreuve de Régularité 6 Heures (M.C. Montmoyency).	6	Circuit de Vitesse (V.M.C. Montbéliardais).
5	Epreuve de Régularité Circuit Touristique Djurdjura (M.C. Algérie).	6	Circuit de Vitesse (M.C. Salon).
11-12	St-Etienne-Paris-St-Etienne (Sport Moto. Forézien).	6	Course de Vitesse de Casablanca (M.C. Marocain).
12	Circuit Motocycliste du Comminges (M.C. Comminges).	6	Circuit de Vitesse (O.C.B.O.).
12	Course de Côte du Havre C.S.T. et Motos (A.S.A.C. Ouest).	6	Circuit de Régularité (U.M. Chalonnais).
12	Course de Vitesse à St-Quentin (M.C. Aisne).	13	Circuit de Vitesse Motocycliste d'Avignon (M.C. Avignon).
12	Epreuve de Régularité (M.C. Clodoaldien).	13	Cannes-Genève-Cannes Régularité (M.C. Cannes).
12	Course de Côte de Nantua (A.S.A.C. Haut-Jura).	20	Course de Vitesse Motocycliste (M.C. Noiséen).
14	Circuit de Vitesse de Giromagny (M.C. Giromagny).	20	Réunion Motocycliste (Stade) (A.M.C. Lyon).
14	Course de Côte de la Baraque (M.C. Auvergne).	20	Epreuve de Régularité (M.C. Marseille).
14	Course de Vitesse de Fedala (M.C. Marocain).	27	Circuit de Vitesse Motocycliste d'Agén (U.M. Agenaise).
14	Trophée Grasse-Grenoble-Grasse (A.M.C. Grasse).	27	Circuit de Vitesse Motocycliste 175 (Moto-Alpilles-Club).
25	Circuit de Vitesse de Bayonne (M.C. Basque).	27	Kilomètre lancé (M.C. Algérie).
26	Circuit de Vitesse Motocycliste de Caen (A.S.A.C. Ouest).		<i>Octobre</i>
26	Circuit International de Vitesse Motocycliste de Vesoul (M.C. Haut-Saônois).	4	Coupes Motocyclistes du Salon (A.M.C.F.).
26	Circuit National de Vitesse de Varen (M.C. Montalbanais).	4	Course de Côte (M.C. Cannes).
26	Course de Vitesse de Fontainebleau (M.C. Bellifontain).	4	Circuit de Vitesse (M.C.A.I.A.).
26	Course de Côte du Mont d'Arbois à Mégève (M.C. Mont-Blanc).	11	V^e Prix Motocycliste d'Anfa (M.C. Marocain).
26	Concentration (M.C. Phocéen).	11	Epreuve de Régularité (A.M. Niçoise).
26	Circuit de Régularité (A.M. Mâconnaise).	18	Prix de Vitesse de la Ville de Meknès (M.C. Meknès).
	<i>Août</i>		<i>Novembre</i>
1-2	Paris-Monaco (U.S. Ivry).	1	Course de Vitesse (M.C. Bellifontain).
2	Grands Prix de France à Rouen (M.C. Normandie).	11	Trial (M.C. Compiègne).
		15	Coupes de l'Armistice (M.C.F.).
			<i>Décembre</i>
		20	Trial (M.C. Phocéen).
		20	Trial (M.C. Clodoaldien).
		27	Trial (M.C. Bellifontain).

Les épreuves internationales sont indiquées en caractères gras.

Dans les Clubs (suite)

MOTO-CLUB PHOCÉEN

Au cours de l'Assemblée générale du 8 janvier le Moto-Club Phocéen a élu le nouveau Bureau de 1953 qui se compose :

Présidents d'honneur : Oliva Marius, Piscaglia Humbert; *Président* : Tavan Jean; *Vice-présidents* : Bargigli Antoine, Weerhaegues Marcel; *Secrétaire général* : James Charles; *Secrétaire* : Mlle Tavan Jeannine; *Trésorier* : Pergamenter Henry; *Vice-trésorier* : Piscaglia Pierre; *Délégué à la presse* : Lepkowski Raymond; *Directeur sportif* : Bernard-Bret Georges; *Délégués à la Ligue* : Tavan Jean, Bernard-Bret Georges, Weerhaegues Marcel; *Conseillers* : Cantie Robert, Lunati André, Seyssaud André, De Concilio Pierre, Vallier Charles, Sappia Joseph, Canali Robert, Gerstenmayer Antoine, Masip Paul, Santi Roger, Tavan Raoul, Camoin Francis.

Commission Sportive

Président : Bernard-Bret Georges; *Vice-président* : Lunati André; *Commissaires sportifs* : Cantie Robert, Tavan Jean, Pergamenter, Bargigli Antoine, Cariven Paul, Seyssaud, De Concilio, Weerhaegues Marcel, James, Lepkowski Raymond, Piscaglia Pierre, Carbone Georges.

Commission de Tourisme

Président : De Concilio Pierre; *Conseillers* : James, Martini, Pellegrin, Cantie, Pergamenter.

Commission des Fêtes

Président : Cantie Robert; *Conseillers* : Mme Cantie, James, Pergamenter.

Les réunions ont lieu tous les jeudis au siège, Bar Perron, 10, cours Lieutaud, à 20 heures.

VERSAILLES MOTO-CLUB

Comité de direction 1953

Président d'honneur : Dauchy Marceau; *Président actif* : Baudoux René; *Vice-président* : Dauchy André; *Secrétaire général* : Mirolo Louis; *Secrétaire adjoint* : Froment Marcel; *Trésorier général* : Saget Charles; *Trésorier adjoint* : Grizé Martial; *Administrateurs* : Peltier André, Helbert Pierre et Gaubert Fernand; *Commission des finances* : Saget Charles, Peltier André, Mirolo Louis.

Fidèle à sa devise le nouveau comité est décidé à faire à nouveau confiance aux jeunes joueurs. L'entraînement qui reprendra vers la fin février sous la conduite de Peltier André et Froment Marcel sera cette année très poussé, ceci afin d'amener l'équipe fanion en forme dès les premières rencontres. Les bleu et blanc disputeront cette saison le championnat et la Coupe de France ainsi que la coupe de Paris. Une grande, rencontre internationale sera mise sur pied en avril et peut-être un match en nocturne.

CALENDRIER MOTO-CROSS 1953

Dates	Février	Dates	Mai (suite)
1 ou 8	Moto-Cross (M.C. Marocain).	10	Moto-Cross du Beauvaisis (M.C. Beauvaisis).
6	Moto-Cross (C.C.B.O.).	10	Moto-Cross (M.C. Eure-et-Loir).
8	Moto-Cross (M.C. Gombertois).	10	Moto-Cross (M.C. Alençonnais).
15	Moto-Cross (M.C. Rabat).	10	Moto-Cross (M.C. Islois).
22	Moto-Cross Phocéen).	10	Moto-Cross (Moto-Sport Nimois).
	<i>Mars</i>	10	Moto-Cross à Vannes (M.C. Morbihan).
1	Moto-Cross du Maroc (M.C. Marocain).	10	Grass-Traak à Valence-d'Agen (M.C. Montalbanaise).
1	Moto-Cross Suresnes (M.C. Clodoaldien).	14	Moto-Cross d'Argenteuil (M.C. Banlieue Nord).
1	Moto-Cross (Club Sportif de Meaux).	14	Moto-Cross à La Ferté-Bernard (M.C. Maine).
8	Moto-Cross du Parc de Gramont (M.C. Touraine).	14	Moto-Cross de Mons-en-Pevele (M.C. Douaisis).
8 ou 15	Moto-Cross (M.C. Meknès).	14	Moto-Cross à Angoulême (M.C. Charentais).
15	Moto-Cross (S.C.U.E.B.).	14	Moto-Cross à Valencè (M.C. Drôme).
15	Moto-Cross à Pithiviers (A.M.C. Orléanais).	17	Moto-Cross à Montreuil (A.M.S.).
22	Moto-Cross (M.C. Phocéen).	17	Moto-Cross (M.C. Méruvien).
29	Moto-Cross à Beauvais (M.C. Beauvaisis).	17	Moto-Cross de Mayenne (M.C. Mayennais).
29	Moto-Cross à Ivry (U.S. Ivry).	17	Moto-Cross à Flers (A.M. Flérienne).
29	Moto-Cross des Founottes (A.M. Doubs).	17	Moto-Cross de Saint-Amand (M.C. Maubeuge).
29	Moto-Cross (M.C. Rabat).	17	Moto-Cross (M.C. Bourgogne).
29	Moto-Cross (M.C. Drôme).	17	Moto-Cross à Hirson (U.M. Aisne).
	<i>Avril</i>	17	Moto-Cross Montaigu (M.C. Yonnais).
5	Grass-Track (M.C. Rochefortais).	17	Moto-Cross des Andelys (M.C. Normandie).
5	Moto-Cross (M.C. Valenciennes).	24	Moto-Cross à Vesoul (M.C. Haut-Saônois).
5	Moto-Cross (A.M.C. Orléanais).	24	Moto-Cross à Suresnes (M.C. Clodoaldien).
5	Moto-Cross les Mureaux (G.S.I.F.).	24	Moto-Cross (M.C. Toulousain).
5	Moto-Cross à Nanterre (C.M.S.N.).	24	Moto-Cross (M.S. Biterrois).
5	Moto-Cross (M.C. Gombertois).	24	Grass-Track Lauzun (M.C. Marmandais).
5	Moto-Cross (Moto-Club Messin).	25	Moto-Cross (O.M.C. Avesnois).
6	Moto-Cross (M.C. Thomer-la-Sogne).	25	Moto-Cross (M.C. Maine).
6	Moto-Cross (Moto-Alpilles-Club).	25	Moto-Cross (Amicale d'Unverre).
12	Moto-Cross à Montreuil (A.M.S.).	31	Grand Prix de France de Moto-Cross à Lyon (M.C. Lyon).
12	Moto-Cross à Maubeuge (M.C. Maubeuge).	31	Moto-Cross de Merlebach (M.C. Merlebach).
12	Moto-Cross (A.M. Limousin).	31	Moto-Cross à Hem (M.C. Nord).
12	Moto-Cross (C.C.B.O.).	31	Moto-Cross à la Hotoie (As. des Moto-Crossmen Picards).
12	Moto-Cross à Montmorency (M.C. Montmorency).	31	Moto-Cross à Compiègne (M.C. Compiègne).
12	Course sur prairie (M.C. Compiègne).	31	Moto-Cross Bongenoùlt (M.C. Oise).
12	Moto-Cross à Agen (U.M. Agenaise).	31	Moto-Cross (A.M. Limousin).
19	Moto-Cross de Valentigney (V.M.C. Valentigney).	31	Moto-Cross (A.M. Giennoise).
19	Moto-Cross à Aire-sur-la-Lys (M.C. Nord).	31	Moto-Cross (M.C. Gombertois).
19	Moto-Cross du Printemps (A.M. Nantes).	31	Moto-Cross (M.C. Boufarik).
19	Moto-Cross de Charbonnières (M.C. Lyon).	31	Moto-Cross (M.C. Narbonnais).
19	Moto-Cross Bongenoùlt (M.C. Oise).	31	Moto-Cross à Agen (U.M. Agenaise).
19	Moto-Cross à Romainville (C.M. Sports de Pantin).		<i>Juin</i>
19	Moto-Cross (A.M. Giennoise).	7	Moto-Cross de Verdun (G.M.A.C. Lorrain).
19	Moto-Cross (M.C. Bourgogne).	7	Moto-Cross de Cogners (M.C. Maine).
19	Grass-Track à Angoulême (M.C. Charentais).	7	Moto-Cross du Parc de Grandmont (M.C. Touraine).
19	Course sur Prairie à Saint-Quentin (M.C. Aisne).	7	Moto-Cross de Fleury-sur-Orne (M.C. Aiglou).
26	Moto-Cross à Argenteuil (M.C. Banlieue Nord).	7	Moto-Cross à Douai (M.C. Douaisis).
26	Moto-Cross à Montfermeil (M.C. Banlieue Est).	7	Moto-Cross à Fontainebleau (M.C. Bellifontain).
26	Moto-Cross à Chantilly (M.C. Chantilly).	7	Moto-Cross (G.S.I.F.).
26	Moto-Cross à Douai (M.C. Douaisis).	7	Moto-Cross (M.C. Bourgogne).
26	Moto-Cross (A.M. Choletaise).	7	Moto-Cross à Niort (M.C. Deux-Sèvres).
26	Moto-Cross au Mans (C.O. Pontlieue).	7	Moto-Cross à Castres (Toulouse-Moto-Sport).
26	Moto-Cross (M.C. Pernes).	7	Moto-Cross (M.C. Phocéen).
26	Moto-Cross (M.C. Romanais-Péageois).	7	Grass-Track à Agen (Agen-Moto-Sport).
26	Moto-Cross (M.C. Fondouk).	14	Moto-Cross à Ivry (U.S. Ivry).
26	Moto-Cross à Soissons (U.M. Aisne).	14	Moto-Cross de Bouteville (A.M. Castelno-vienne).
	<i>Mai</i>	14	Moto-Cross de Meaux ou Prairie (Club-sportif de Meaux).
1	Moto-Cross à Montauban (A.S.M. Tarn-et-Garonne).	14	Moto-Cross de Montmorency (M.C. Montmorency).
1	Moto-Cross (M.C. Valenciennes).	14	Moto-Cross à Neufchâtel-en-Bray (A.M. Brayonne).
1	Moto-Cross (C.C.B.O.).	14	Moto-Cross à Château-Gontier (M.C. Château-Gontier).
1	Moto-Cross (M.C. Aiglou).	14	Moto-Cross (A.M.C. Orléanais).
3	Moto-Cross de Tarare (Baldago's M.C.).	14	Moto-Cross à Gournay (M.C. Normandie).
3	Moto-Cross du Muguet (C.M. Sucéen).	21	Moto-Cross à Rouen (M.C. Normandie).
3	Moto-Cross Aillières (M.C. Maine).	21	Moto-Cross à Maubeuge (M.C. Maubeuge).
3	Moto-Cross (M.C. Perche).	21	Moto-Cross à Saint-Quentin (M.C. Aisne).
3	Moto-Cross (M.C. Dreux).	21	Moto-Cross aux Lilas (Buffalo M.C.).
3	Moto-Cross à Amiens (M.C. Picard).	21	Moto-Cross Mayennais (M.C. Mayennais).
3	Moto-Cross (M.C. Centre).	21	Moto-Cross à Torcé-en-Vallée (M.C. Maine).
3	Moto-Cross (M.C. Bourgogne).	21	Moto-Cross (M.C. Toulousain).
3	Moto-Cross à Surgères (M.C. Surgérien).	21	Moto-Cross à Poitiers (M.C. Poitou).
3	Moto-Cross (M.C. Avignon).	21	Moto-Cross de Briey (G.M.A.C.L.).
3	Moto-Cross (M.C. Limoux).	21	Grass-Track à Saint-André-de-Cubzac (M.C. Bordeaux).
3	Moto-Cross à Lyon (U.M. Aisne).	21	Moto-Cross à Montreuil (A.M.S.).
3	Moto-Cross (G.S.I.F.).	28	Moto-Cross (M.C. Eure-et-Loir).
10	Moto-Cross à Ivry (U.S. Ivry).	28	Moto-Cross Le Mans (C.O. Pontlieue).
10	Moto-Cross de Rouen (M.C. Normandie).		
10	Moto-Cross (M.C. Fourmisien).		
10	Moto-Cross (M.C. Bruaysien).		
10	Moto-Cross à Saint-Quentin M.C. (Aisne).		

(A suivre).

Les épreuves internationales sont indiquées en caractères gras.

Vous... QUI UTILISEZ
LE MOTEUR
YDRAL
SUR SCOOTER - MOTO - TRI
N'OUBLIEZ PAS QUE VOTRE BLOC
DOIT ÊTRE ENTRETENU OU RÉPARÉ PAR

STATION **YDRAL** SERVICE
20, Rue du Débarcadère PARIS-17^e - ÉTOILE 17-46

qui vous offre...
LA RÉVISION GRATUITE
des 500 km.
OUVERTURE SAMEDI & DIMANCHE MATIN

BONS DU TRÉSOR
A
INTÉRÊT PROGRESSIF

**LE MEILLEUR
EMPLOI**

de vos disponibilités

DES AVANTAGES EXCEPTIONNELS SONT ACCORDÉS
AUX BONS ÉMIS À PARTIR DU 19 JANVIER 1953

MODÈLE DÉPOSÉ UNE PRODUCTION

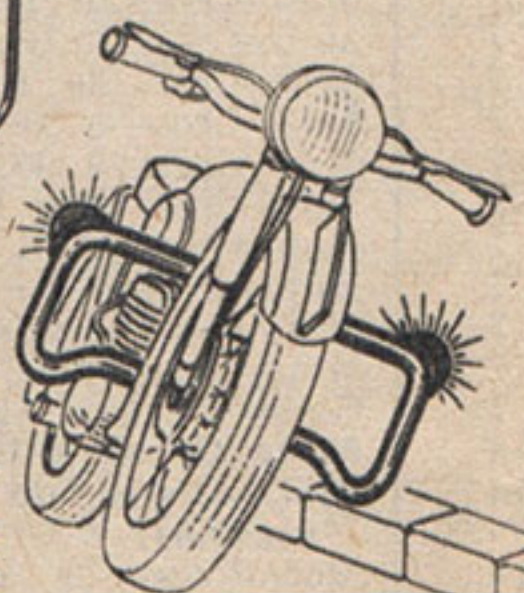
SECURITE

avec
LUNAFLEX

Dispositif réflecteur d'encombrement
Revêtu des produits réfléchissants
"SCOTCHLITE"

Adaptables instantanément sur tout pare-chocs

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



CARBURATEURS

DE LORTO

Tous Modèles pour 125 cmc.

LAB. 22-08 **TRADING-MOTOR-LINE** LAB. 22-08
74, Rue de Rome — PARIS-IX^e

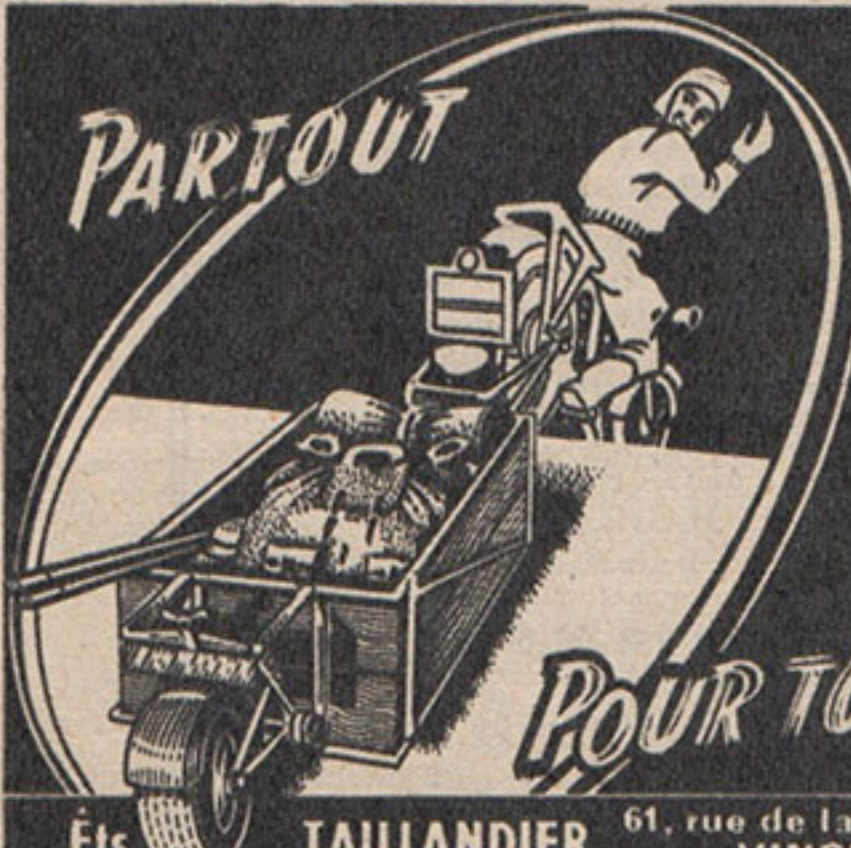
PARTOUT

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**



"MURCIA"

SIÈGES AR. Moto et VéloMOTEUR

surbaissés, réglage instantané à l'arrière suivant poids
Présentation : chromés ou émaillés.

Fixation sur porte-bagages ou garde-boue.

Modèles spéciaux pour scooters

SELLES AVANT SPÉCIALES RÉGLABLES

VILLEURBANNE (Rhône), 70, rue des Bienvenus

Téléphone : V1 68-87

ACHATS

CHERCHE châssis side léger même sans pneu. V.D.S. G.R. R.3 impecc. et tri Poirier 125 excell. état. *Volck, Courtalain (Eure-et-Loir).*

ACHAT ou échange de toutes motos récentes. Voitures disponibles. *Hurni, 38, rue Saussure, Paris-17^e.*

VENTES

B.M.W. 750 R.73. Px 265.000.
B.M.W. 750 R.73 sans susp. Px 245.000.
B.M.W. 750 R.71 impecc. Px 255.000.
RENE GILLET 750 avec side. Px 115.000.
DOMINATOR 500 13.000 km. 330.000.
MATCHLESS 500 16.000 km. 325.000.
TERROT 500 1952 side, 3.500 km. Px 225.000.

NORTON 500 Inter 30. Px 175.000.
NORTON 500 16.H. Px 105.000.
B.S.A. 350 B.31. Px 225.000.
N.S.U. 350 O.S.L. Px 125.000.
MATCHLESS 350. Px 115.000.
TRIUMPH 350 T.80. Px 110.000.
VICTORIA 350 culb. Px 115.000.
VICTORIA 250 1952. Px 210.000.
T.W.N. 250. Px 180.000.
JAWA 250. Px 175.000.
D.K.W. 250 SB. Px 75.000.
D.K.W. 198 SB. Px 85.000.
PUCH 150 TF. Px 150.000.

Provenance Allemagne, à revoir :
D.K.W. 500 SB. Px 75.000. **INDIAN 500.** Px 60.000. **ARIEL 500.** Px 50.000.
D.K.W. 198 55. Px 60 à 65.000. **N.S.U. 200.** Px 60.000. **VICTORIA 250.** Px 70.000. **N.S.U. 250 O.S.L.** Px 75.000.
ZUNDAPP 196. Px 50.000. **B.M.W. R.2.** Px 55.000. **STANDARD 250.** Px 55.000.
TRIUMPH 250. Px 55.000. Sidecar Précision. René Gillet, B.M.W., Tracée, Vélo-moteur, Voitures Reprise.
Moto-Crédit, Moto-Record, 151, rue Marcadet, Paris-18^e. Mon. 24-40.

1.200 INDIAN selle dble, p-brise, susp. *AR. L. Le Caisne, 8, r. Furstemberg, Paris-6^e. Odé 78-92.*

LES QUALITÉS OTOM

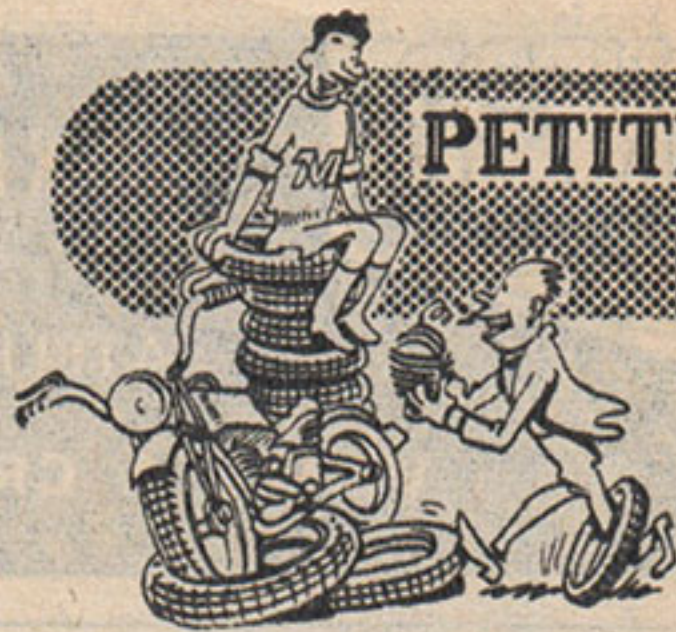
Il est étanche...



le **TUBOTOM**

OTOM S.A.

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



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

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

CHASSIS Racer 500 avec essieux AV. et moyeux, boîte de 4 vit. Bridier et Charron, boîtier de direction Citroën, essieux AR avec moyeux 4 jantes à 4 trous pour le même châssis. Le tout complètement neuf Px 40.000. Ecrire au journal *Motocycles* qui transmettra.

VENDS ou échange votre voiture récente Saroléa Cross juin 52. *Barbara, Aire-sur-Lys (P.-de-C.).*

VELOCAR Mochet à moteur auxiliaire Zurcher, état impecc 15.000, comptant et 10 mois à 2.500. *R.S., 30, boul. Henri-Sellier, Suresnes.*

A REMET. mag. atel. cycles-motos, agence Motobécane, Vallée, etc. Pte ville indust. située rte Nationale. *Jalaguiet, 26, r. Sabatier, Ganges (Hérault).*

PARE-BRISE luxe impecc. pour Jawa. Px 6.000. *Raymond, B.P. 78, Niort.*

PUCH 250 TF, 9.000 km. *Concierge, 6, rue François-1^{er}, Paris.*

CARBURATEURS remis à neuf par chemisage. Px 1.000. *Preaux, 13, r. E.-Zola, Kremlin-Bicêtre. Ita. 05-87.*

CAUSE achat voit., sacrifié 110.000. Magnat D.500 culb. fin 48, impecc. peu roulé. *R. Ducom, Vendaye (Gironde).*

NORTON 500 16.H., exc. état, équipée, compt., accus, tansad, béq., tél. Px 100.000. Essai à vol (l'après-midi). *L. Guilbert, 6, place des Chênes, Villemoisson (S.-et-O.).*

PEUGEOT 175 dern. mod. télescop., roulé 5.000 km., état neuf. Equip. p.-choc, tansad, stop. Px int. *Peutin Paul, à Jambles (S.-et-L.).*

ALCYON type 19, 175 cmc. A.M.C. 4.T., 4.000 km., émail chrom. mot. état neuf, sortie mars 1952, four. télesc. Px 135.000.

MOBYLETTE 1.000 km., sortie septembre 1952, neuve, type AV.3. Px 35.000. Cse achat 203. *Maxence, 45, boul. G.-Moulin, Brest.*

RUDGE 250 TT. compét. repr. tour. *Galloux, r. de l'Eglise, Ruelle-sur-Tourne (Charente).*

MATCHLESS twin 1952, ét. nf., non rodée, 2.900 km. Cse achat voit. *Aris, 11, rue Labie.*

TERROT 500 culbu, d. modèle, 5.000 km. tansad, p. Saker, com. neuve. Px 220.000. *Bonnet, au barrage, Mayet-de-Mortagne (Allier).*

TERROT 350 culbuté semi-bloc, 4 vit., état impeccable. Px 85.000. *Carle Jean (Saflore), Bagnols-sous-Ezze (Gard).*

MOTOB. 125 lat. nve, fche tél., susp. A.R. Px 20.000 moins taxe. A.M.C. 125, Alcyon tél., 3.000 km. Px 50.000. au-des. tarif. 2 sides Gillet-Herstal 750 twin 2 tps, 4 vit., m. AR., ref. nf. Px 115.000. Terrot 500, 4 vit. Px 75.000, fche tél. Zundapp 12.000, bte 4 vit., tél. Terrot Px 9.000. B. px mot. 750 Gillet-Herstal, B.M.W. R.12, Harley, M. P. Valdevit, 7, r. des Postes, Essones (S.-et-O.).

HARLEY 750, état impeccable. Px 170.000 à débattre ou échange contre voitue 10 CV. maximum. *Daspert, châtelet Mireille, boul. du Cap. Antibes (A.-M.). Tél. 421-23.*

125 CMC. Anglaise réc., susp. AV.-AR. téles. mot. Villiers, ét. nf. *Gal. 55-96.*

GULLER 175 bloc A.M.C. Foutche télescopique, comme neuve, avec remorque Fulgur et accessoires. Visible le samedi de 14 à 18 heures. S'adresser chez *M. Robert, 13, rue Jeannot, Saint-Denis (Seine).*

CAUSE achat voit., Terrot 125 culb., mars 52, 4.800 km. Px 115.000. 167, *rue Gén.-Leclerc, Créteil. Gra. 00-46.*

B.S.A. 500 M.20. Px 140.000 à débattre. *Trin. 56-76 (heures de bureau).*

VENDS bon état moto 4 CV., 3 v., 2 tps. Px 50.000. Terrot 175 cmc. 2 CV., 2 tps, 3 vit. Px 30.000. Forte remorque vélo. Px 6.500. Collection *Moto-Revue* de 45 à 52. Div. pièces moto T.P.R. *Dalloyau, 13, rue Bastid, Aurillac.*

D.K.W. 125 RT, juin 52, 1.900 km. tansad. Faire offre. *Dupont, 13, r. Muret, Chartres. Tél. 13-21.*

CROSS 250 Benelli susp. AR. A.C.T. Bon état. Px int. *Leroux, la Sagerie, Saint-Avertin (I.-et-L.).*

B.M.W. 500 R.51, occasion rare, ét. mér. gar. plus q.q. pièces rechange. Px 250.000. *G. Rehn, 20, rue République, Besançon.*

JAMES 200 Villiers anglaise dern. mod. Four. téles. susp. AR. sélec., état neuf *Roussseau, 19, r. André-dél-Sarte, Paris-18^e*

GNOME-ET-RHONE 500 D.3 sport avec sacoches, side couvert, grand coffre à bagages, très bon état. Px 55.000. Victoria 250 type K.R.25 HM, sortie 52, 8.000 km. Prix raisonnable. *Jacson, r. des Nouveaux, Champigny-sur-Yonne (Yonne).*

HARLEY 750, 500 et 1.200 Indian, 800 Gnome-Rhône av. side, 1.000 R.-Gillet, 250, 500 B.S.A., 250, 500 Terrot, et un lot de motos à réviser. Reprise, échange, réparations, mise au point, motos américaines. *S.P.S., 3, r. des Bas-Rogers, Suresnes. Lón 10-92. Autobus 157.*

2 B.S.A. 650 Golden Flash 1951-52.

1 B.M.W. 600 R.66, état garanti.

1 JAWA 350 absolument neuve.

1 TRIUMPH 500 twin 1948.

1 B.S.A. 250 culbutée, 4 vitesses, 1952 plusieurs Peugeot 125 et 175, état général garanti. *Hurni, 38, rue Saussure, Paris-17^e.*

MOT. Zurcher 1 CV., boîte 3 vit., pns 600x65 nfs. Px 25 à 30.000. *Cleis, 78, rue J.-Jaurès, Vallers (Nord).*

D.K.W. 350 SB, ét. impecc., sél. béq. lat. *Cagnolari, 83 bis, rue de Brément, Noisy-le-Sec (Seine).*

PUCH 250 crème impecc. *Roq. 34-51.*

Jeunes ! voici votre chance

Vous, qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un spécialiste qualifié en MÉCANIQUE et ÉLECTRICITÉ AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

Préparation C.A.P. — Instruction requise : niveau C.E.P. — Cours selon temps disponible. — Placement gratuit. — Diplôme en fin d'études et facilités de paiement.

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO (Serv. : 14), rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne), 2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord). Ou 14, rue Lincoln, PARIS (8^e).

"MOTOCONFORT"

TOUS MODÈLES LIVRABLES DE SUITE

CHEZ **ROBERT PIEL**

29, AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE - PARIS-16^e

CREDIT

1/3 AU COMPTANT - SOLDE EN 9 MOIS

STOCK COMPLET
PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

STATION SERVICE MOBYLETTE ATELIER SPECIAL 125^{cc} et 175^{cc}

Service

Bon accueil

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

GULLER 150, culb. mot. A.M.C. 4 vit., sélect., fourche tél., susp. AR., tansad, compteur. Tr. b. état. Px 100.000. *Delaveau, Chisseaux (I.-et-L.)*.

MOBYLETTE 60, débray., frein tambour AR. Tro. 44-62.

PEUGEOT 176 TC.4, 8.000 km., dle Sle. Px 130.000. *Bonnet, 13, Rob.-Etienne, Gargan. Tél. 135.*

PEUGEOT 55 G.L., parf. ét. mécan., acces. *Ducruix, 44, r. N.-D. Nazareth, Paris-3^e.*

VELOCETTE 350 KTT. mark VII, état neuf. Pièces et pneus rechange. *Roger Loyer, 17, rue des Bateliers, Clichy. Pér. 74-20.*

MOTOBECANE 175. Bon état équipement. Px 125.000. *G. Hedouin, 79, boul. Pasteur, La Courneuve (Seine). Dimanche jusqu'à 11 heures.*

NORTON FEATHERBED 500 Course. Importé d'Angleterre depuis 3 semaines. Px 625.000. *Merry, 47, boul. Saint-Marcel, Paris.*

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

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

DE LA PUBLICITE, oui mais du matériel c'est mieux. Une visite s'impose tous les samedis ou écrire avec 2 timbres. Préciser vos désirs. Motos à remonter toutes marques et pièces détachées *Renaudel, 40, rue G.-Mocquet, Malakoff.*

PUCH 250 noire, 1951, moteur refait à roder, chrome neuf impeccable. Echangerai contre Indian ou Harley. *A. de Beauvais 34, rue Laugier, Paris.*

GULLER 175 Sp., compte-tour, b. ét. 5.000 km. Px 165.000. *Martin, 32, rue des Blages, Bourg-la-Reine. Le soir et dimanche*
GULLER 175 Sp., b. ét., p. roulé. Px 165.000. *Brochard, 69, rue de Grenelle. Soir et dimanches.*

DRESCHMOTOR
Constructeur Motos Dresch

PIÈCES D'ORIGINE
livrables de suite pour

DRESCH-D.F.R. GRIMPEUR

Toutes Réparations - Échanges
standard moteurs et boîtes, cadres

16, Rue des Relles-Croix
ÉTAMPES (S.-et-O.)

Téléphone 392

Scooters - VéloMOTEURS

Neufs et Occasions

Payable dep. 1.000 fr. par semaine

MOTO-ÉCOLE
RÉPARATIONS

MOTO - CHOISY

62, Avenue de Choisy - PARIS-13^e
GOB. 87-87 Métro : Tolbiac

MOTARDS!

Profitez de l'hiver pour faire
remettre vos machines en état.

M. DEBON 125, juill. 52, ét. nf., 5.500 km.
Px 110.000. *Lefebvre, 7, av. Reims, Esanville (S.-et-O.)*.

VENDS ou éch. Peugeot type 156, an. 1951, luxe, fourche tél., sél. 4 vit. *Rovin 2, Simca 5. Rem. solde. Lemattre, Poix (Somme).*

DIVERS

FONDS de commerce Motos - Cycles - Electricité dans ville centre Ouest. Convient à jeune professionnel actif. Agence de marques très réputées. Affaire très sérieuse, tennue 18 ans. Cède pour raison de santé. S'adresser à *Motocycles*.

Plus de mains crispées!
GANTS DE SPORT
AMEI
ARTICULATION ELASTIQUE
BREVETÉ S.U.Z.
LE MOEUR
Principal dépositaire à PARIS :
Ets REVIL - 82, Avenue des Ternes

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17^e
24 NUMÉROS PAR AN

UN AN 800 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 :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, BRUXELLES
C.C.P. 3-86 - 1 an. . . Frs : 160

Suisse : M. LA G, 145, Gundeldingerstrasse, BALE
C.C.P. V. 10.442 - 1 an. . . Frs : 12

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Frs : 1.100
Changement d'adresse. . . Frs : 20

L'abonnement partira du numéro.....

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de
petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.
« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du
présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en
trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale
du 19 novembre 1945.)



LA SELLE SOUPLE
REYDEL
à suspension SANDOW



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

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

COMBINAISON « Macombynn »,
pour dame, taille 44, neuve impeccable. 10.000.
E. DENYS, 52, r. Emile-Combes, Houilles
Soir ou Samedi de préférence.

La voiture que vous pouvez
réparer vous-même :

ROVIN

PIÈCES DÉTACHÉES
ATELIER SPÉCIALISÉ

Achat - Vente - Crédit - Reprise

Concessionnaire Paris et Seine :

LEROY

21, rue Guillaume-Tell - ETO. 78-87

Métro : Champerret

Pour **36.000 FR.** comptant (assurance comprise)
votre scooter **SPEED** chez



P. BRISSONNET & C^{ie}
Concessionnaire SPEED

22^{ter}, Bd Général-Leclerc (Pont de Neuilly) - Tél.: MAI. 87-40

Le Casque **BAYARD**
en liège naturel!



BAYARD

- ISOLANT
- LÉGER
- ROBUSTE
- ÉLÉGANTE

28 Rue de Château Landon - PARIS X^e

PERLIN INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS
— Agent des meilleures marques —

DISPONIBLE NEUF
MOTOBÉCANE
Scooters 125 cmc. Motos 175 cmc.
Vélocycleurs 125 cmc.
Tous modèles de MOBYLETTES

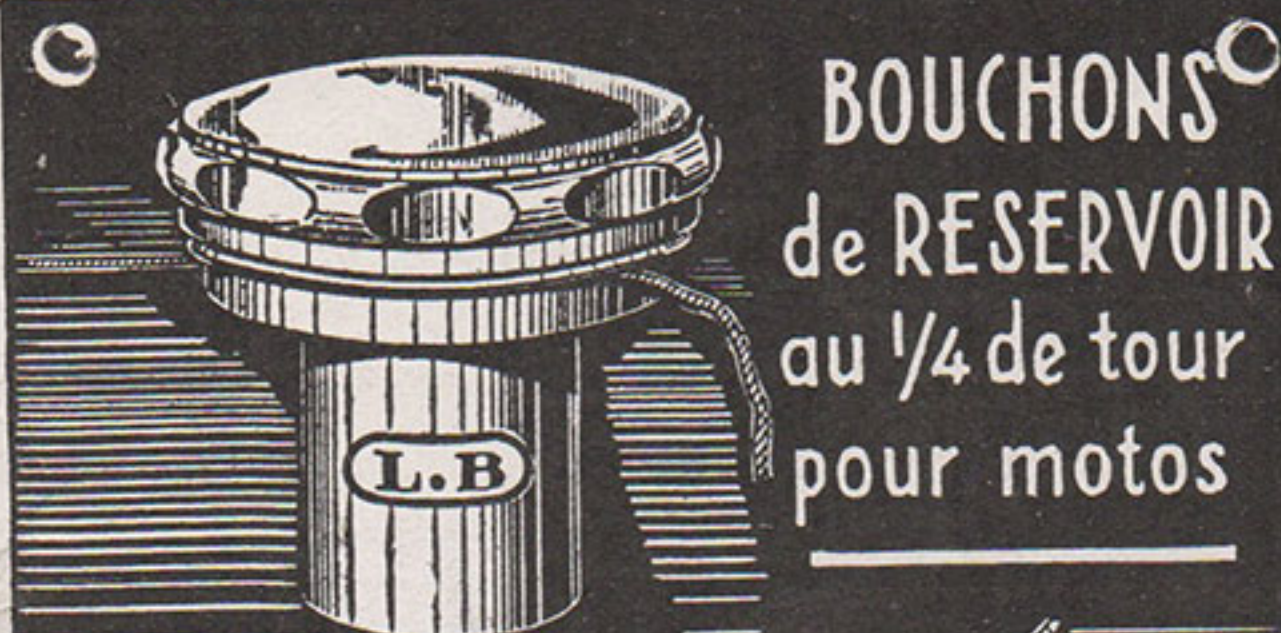
**RÉPARATIONS SUR DEVIS
DE TOUS MODÈLES**
Achat comptant - Échange - Vente
Pneus en tous genres - Accessoires
(3x20 pour B.S.A. 250)

OCCASIONS
500 et 350 Terrot 1952 — Sidecars plusieurs modèles — B.S.A. Gold-Star
Cross 1951 — 350 Matchless Cross — 175 Peugeot — Nombreux vélocycleurs

TOUT EST VENDU et monté AVEC GARANTIE
Délais très courts — Devis forfaitaires pour la province

Métro : PORTE CLICHY • 82, Bd Victor-Hugo, CLICHY • Tél. : PER. 64-71

FACILITÉS DE PAIEMENT — CRÉDIT

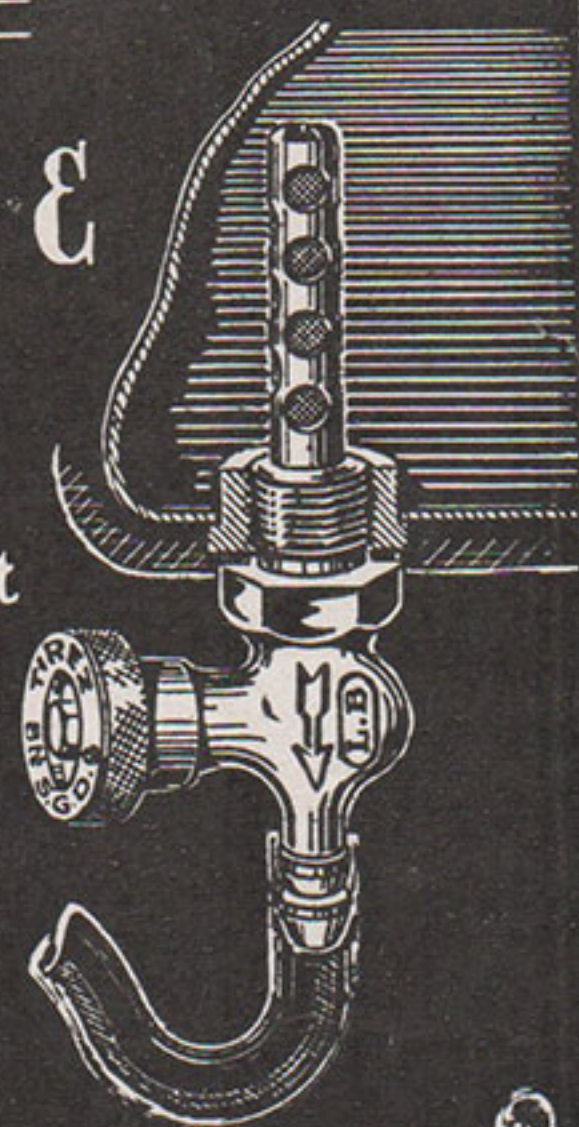


BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE - Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



N'achetez rien sans avoir visité la
FORMIDABLE EXPOSITION & VENTE

du nouveau magasin **LADEVÈZE**

MOTO -:- SCOOTER -:- CYCLO -:- TRIPORTEUR

165, Avenue de Clichy, PARIS-17^e

Métro : Brochant et Porte de Clichy

Tél. : MAR. 09-79

Commandez-nous les nouvelles B.S.A., ARIEL, SUNBEAM, etc.

CRÉDIT 9 MOIS, Neuf ou Occasion, avec Reprise
Agent officiel de 25 marques de motos et scooters

Disponibles en NEUF : **125 Motos françaises** de 100, 125,
175, 250, 350, 500 cmc., Triporteurs, Cyclos.

30 Scooters : BERNARDET, GUILLER, SPEED, TERROT, ALMA.
ÉTRANGÈRES : 350 cc. DOUGLAS, 250 et 350 cc. PANTHER,
125 cc. SUN, 125 et 250 cc. VICTORIA, 150 et 175 cc. RIXE, 150
et 175 cc. TORPÉDO, etc.

GRAND CHOIX D'OCCASIONS MOTOS, SCOOTERS, SIDES
Rayon d'Accessoires et Fournitures pour Motos, Scooters
Chaîne RENOLDS, etc.

PNEUS ANGLAIS DISPONIBLES, CONCESSIONNAIRE AVON DUNLOP
300 x 19 Cross..... 3.805 fr. | 300 x 20 AV..... 3.451 fr.
300 x 20 AR..... 3.703 fr. | 300 x 21 Cross..... 4.061 fr.

DUNLOP ANGLAIS TOUS MODÈLES CIVIL & CROSS
Expédition France et Colonies

2^e Magasin de Vente : **50, rue Brunel, PARIS-17^e**

Tél. : ÉTOILE 24-66 • Métro : Porte Maillot, Argentine

Ouvert le Lundi. — Listes réponse : timbre 30 francs.

Dans nos prochains numéros

PARTICIPEZ

AU GRAND CONCOURS

“MOTOCYCLES” 1953

□ Simple et Facile □
Amusant et Instructif



Nombreux Prix dont
UNE MOTO,
UN VÉLOMOTEUR,
UN SCOOTER,
UN CYCLOMOTEUR...