

6^e ANNÉE - N° 93

REVUE BI-MENSUELLE

15 FÉVRIER 1953

MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

EDITIONS LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e



MOTOCYCLES

40^{F.}

MOTOS-CYCLES

194, Avenue du Maine, PARIS-14^e

Tél. : SUffren 50-12

LA MAISON LA PLUS IMPORTANTE DE
PIÈCES DÉTACHÉES

pour Motos françaises modernes et anciennes
VAP Tous les accessoires CUCCIOLLO

MARQUE

ORAGE

DÉPOSÉE

Ets R. A. GONCET 11-13, rue Jean-Marc-Bernard
LYON (3^e) - Tél. : VI.78-02

Les spécialistes du vêtement de protection pour la moto

NOUVEAUTÉS 1953

ENSEMBLE MOTO,
veste et pantalon en vénilia,
chlorure de vénélye.

ENSEMBLE MOTO,
veste et pantalon en Imper-
sec, toile caoutchoutée.

COMBINAISON-MOTO,
«Tour d'Italie» en Imper-
sec, toile caoutchoutée ou
toile imperméabilisée.

CUISSARDS, Ponchos,
Pelerines, etc..., etc...

Exigez ces articles qui vous donneront toute satisfaction

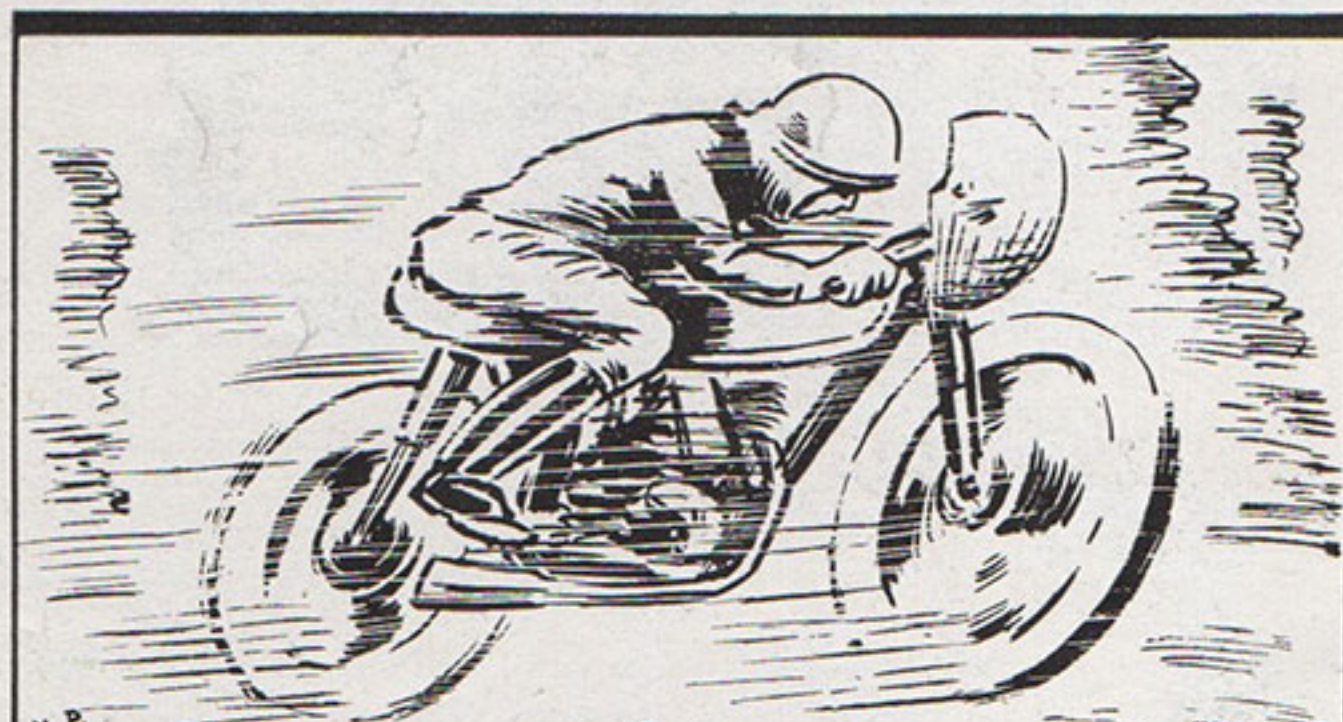


la plus grande collection de modèles
TOILES ET CUIRS

Sacoques Cycles, Motos, Scooter
Equipements pour Cyclo-Touristes
Tabliers, Cuissards, Manchons, Sacs à outils, etc.

Production des Établissements
Marcel DOIZY

Rue d'Anjou, SAINT-MACAIRE-EN-MAUGES (M.-&-L.) - Tél. 51



*L'A.J.S. 350 cc
porte le Record du monde de l'heure
à 186 Kms 072*

ET BAT ÉGALEMENT :

Le RECORD des 50 Kms à la vitesse moyenne de 186 Kms 282
Le RECORD des 50 miles à la vitesse moyenne de 186 Kms 680
Le RECORD des 100 Kms à la vitesse moyenne de 186 Kms 630
Le RECORD des 100 miles à la vitesse moyenne de 186 Kms 280

L'A.J.S. était équipée avec

K.L.G

la meilleure bougie du monde

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 :

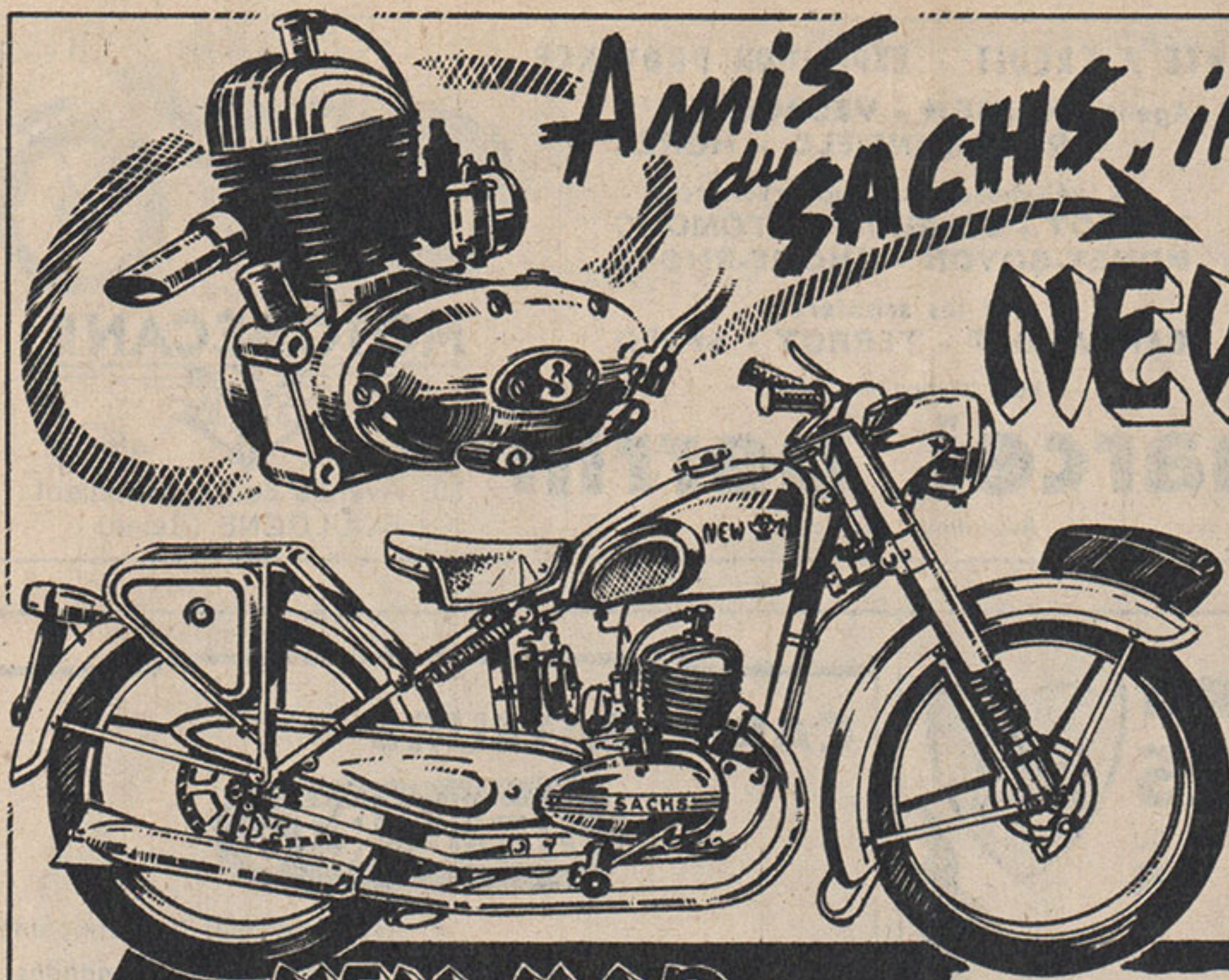
Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, BRUXELLES
C.C.P. 3-86 - 1 an. . . Frs : 160

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.)



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



AMAC
LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

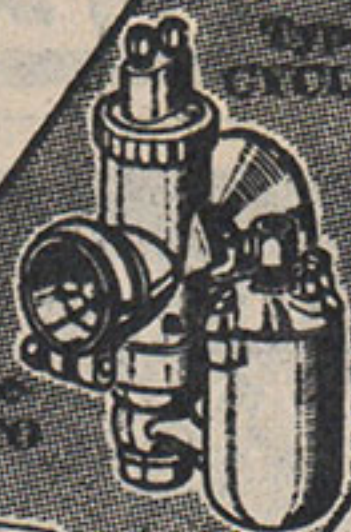
et tous
moteurs
auxiliaires



Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOMOTEUR



Type
MOTO



GUIDON
nouvelle
poignée
tournante

Autres
spécialités
AMAC :
**POIGNEES
TOURNANTES**

Robinets
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes

Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
machines

Manettes et leviers séparés

Catalogue à MM. les Agents

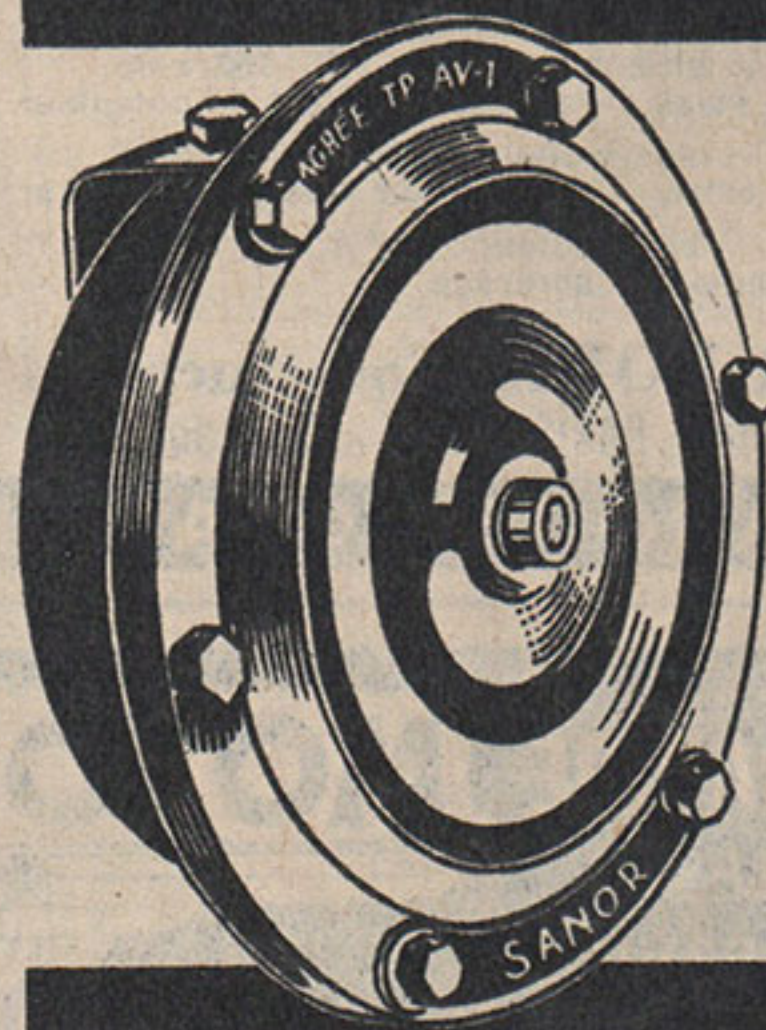
STATION-SERVICE-AMAC

21, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02

Révéle AU SALON DE L'AUTO

VOICI L'AVERTISSEUR
A REDRESSEUR INCORPORÉ

HF

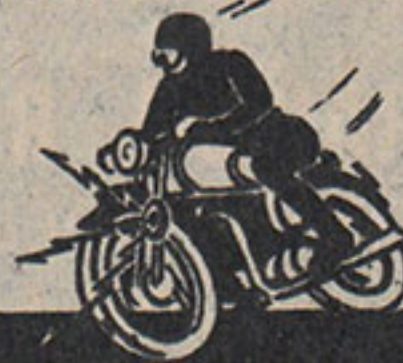


POUR MOTOS,
SCOOTERS,
VÉLOMOTEURS

AUSSI PUISSANT
QU'UN AVERTISSEUR
D'AUTOMOBILE

SANS ACCUS.
DIRECTEMENT SUR LE
VOLANT MAGNÉTIQUE

AVERTISSEMENT
INSTANTANÉ
EFFICACE SANS
LACHER LE GUIDON



SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

Agent officiel

LambrettaMétro : Porte de Saint-Cloud
MOL. 29-62

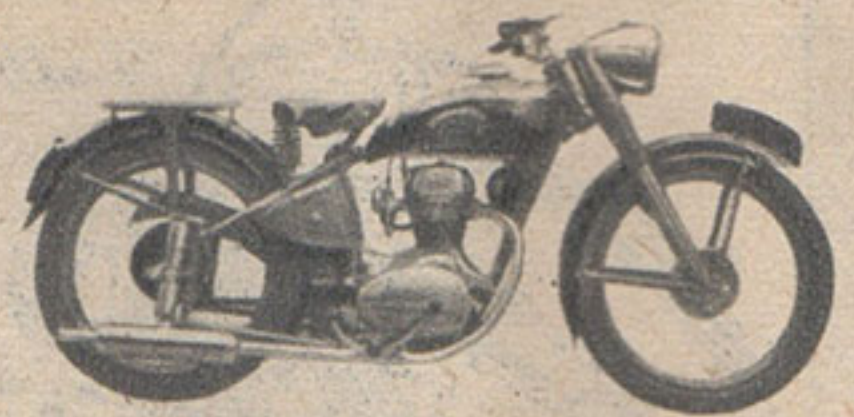
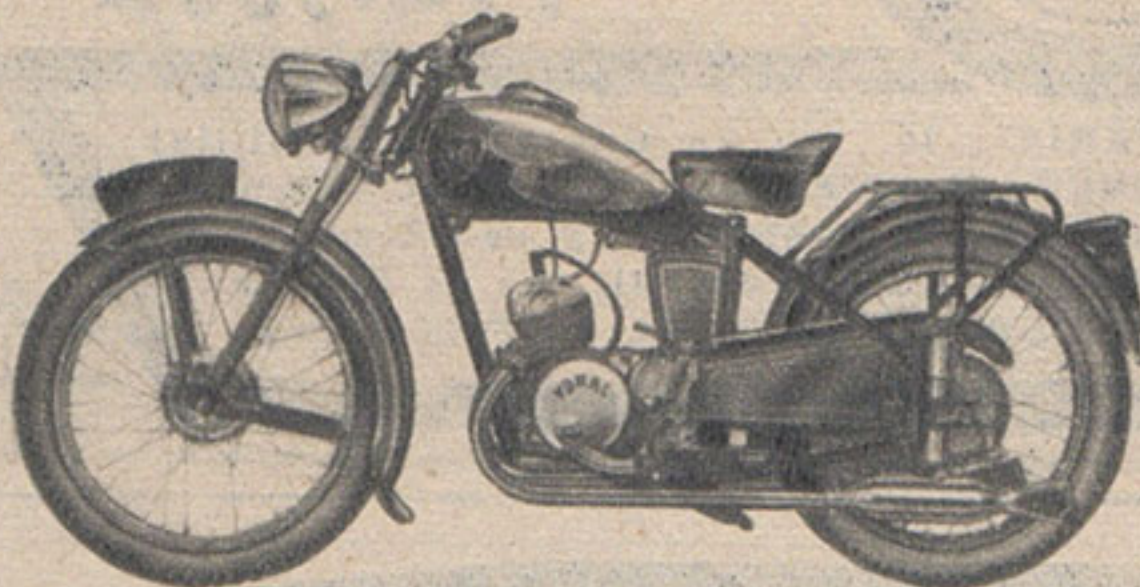
VENTE A CRÉDIT - EXPÉDITION PROVINCE

Agent TRIUMPH - VELOCETTE
ROYAL-ENFIELD - HOREXles vélomoteurs et motocyclettes
TERROT - JONGHI - AUTOMOTO
MONET-GOYON - GNOME-RHONEet les scooters
BERNARDET - TERROT - SPEED

sont disponibles chez

marcel perrin

Recordman du Monde

**MOTOBÉCANE**Agent officiel
50, Avenue Édouard-Vaillant
BOULOGNE (Seine)**VÉLOMOTEURS**VAINQUEUR SIX ANNÉES CONSÉCUTIVES DU
B O L D ' O RVÉLOMOTEUR type Y4 - 125 cmc.
Bloc-moteur YDRAL - 4 vitesses - sélecteur au piedVÉLOMOTEUR - bloc-moteur SACHS
98 cmc. - 2 vitesses - kickVÉLOMOTEUR (type CYCLO)
Bloc-moteur SACHS - 98 cm. - 2 vitessesTANDEM type M2 - 98 cmc.
Bloc-moteur SACHS - 2 vitesses - point mort - débrayageMOTOCYCLETTE - bloc-moteur SACHS, 150 cmc.
4 vit. - sélect. au pied - éclair. - avertisseur élect. - compteurMOTOCYCLETTE - bloc-moteur YDRAL, 175 cmc.
4 vit. - sélect. au pied - éclair. - avertisseur élect. - compteurCYCLOMOTEUR - bloc-moteur VAP 4, 48 cmc.
2 temps - débrayage**MANDILLE et ROUX, Constructeurs**
30 bis, Rue des Prairies, PARIS (20^e) - Tél. ROQ. 69-68**M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ****CARBURATEURS****DE LORTO**Tous modèles pour machines
anglaises et allemandesLAB. 22-08 **TRADING-MOTOR-LINE** LAB. 22-08
74, Rue de Rome - PARIS-IX^e**la nouvelle FOURCHE****L.T.**GUIDONS
SOUPLES
AMORTISSEURS DE SELLESA MONTER
D'ORIGINE OU
ADAPTABLE**pour cyclomoteurs**

133, RUE DU TEMPLE - PARIS - ARC. 56-15

SOUPLESS**LIVRAISON RAPIDE**

DE TOUS MODÈLES

STATION-SERVICE

"MOBYLETTE"Ouvert tous les jours, sauf le Dimanche
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30**P. LISITA, 94, BOUL. MAGENTA, PARIS-10^e - TÉL. : NOR. 65-25 - GARES : NORD-EST**

CASQUES: "FN" - "GENO" - Y.C. -

Vente à crédit Renseignements contre 50 frs en timbres poste**MOTOBÉCANE****STOCK COMPLET**PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRESATELIER DE MISE AU POINT
DÉPOSITAIRE DES COMBINAISONS

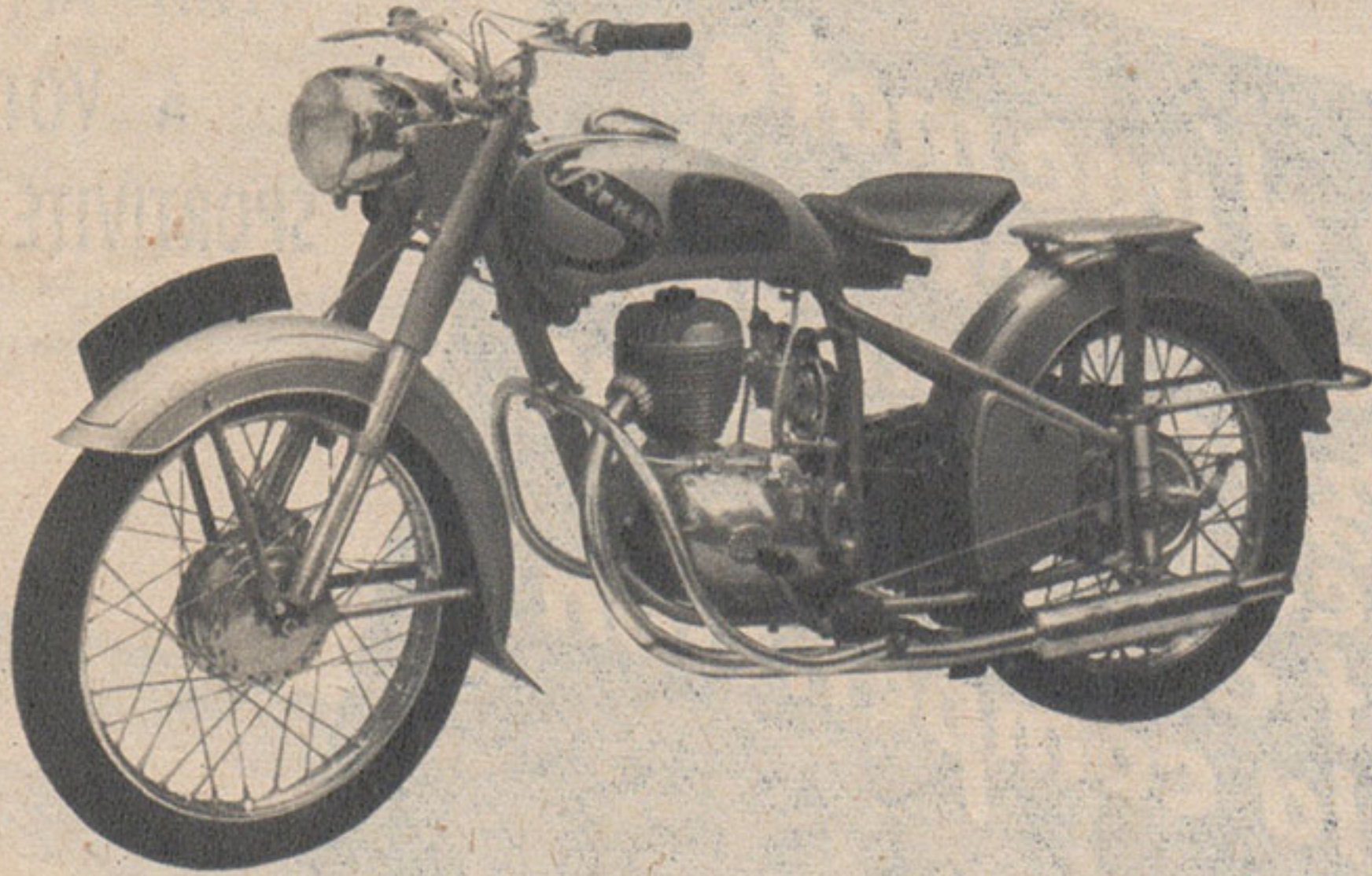
"MACOMBYNN", "SAN-REMO" et "DALLE"

- HUILE "CASTROL" -

SOCIÉTÉ DES CYCLES & MOTOS

SYPHAX

6, RUE DE COULMIERS - NANTES



MOTEURS

A. M. C.

125 cmc. - 175 cmc. - 250 cmc.

MOTEURS

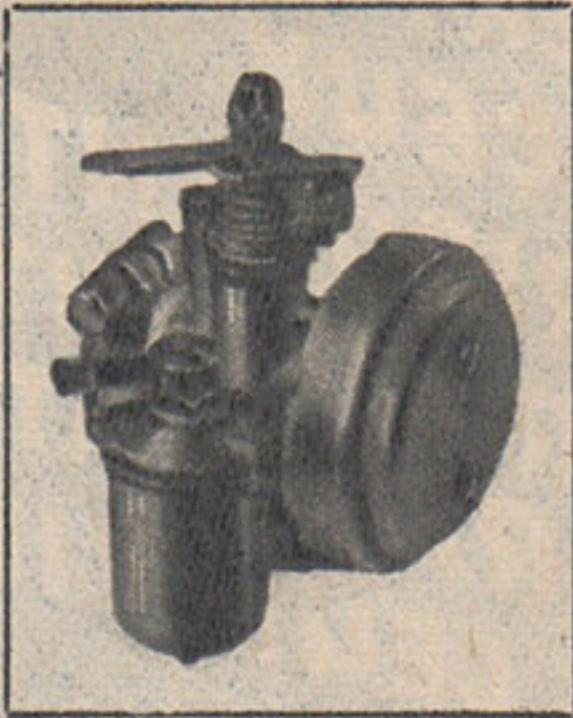
SACHS

98 cmc. - 150 cmc.

AGENCES DEMANDÉES POUR RÉGIONS DISPONIBLES

Cyclomotoristes !

Pour obtenir
le rendement
maximum de
votre machine
demandez à votre
motociste de vous
faire essayer le
nouveau
Carburateur



GURTNER C. Spécial

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

Station Service : 3, Impasse Compoint, PARIS-17°

PLUS D'ERREUR ! UN seul lubrifiant pour tous
les petits moteurs
2 temps...

"SOMAGIC"

Pour
Cyclomoteurs, Scooters, Motos, Véломoteurs

L'huile spéciale "SOMAGIC" 2 temps, recommandée par
les MOTO-CLUBS et tous nos dépositaires spécialistes de
la moto... vous assurera de meilleures reprises.
Prolongera la vie de votre moteur.

- MÉLANGE instantané au carburant.
- STABLE, ne dépose pas au fond du réservoir.
- PURE, ne calamine pas la bougie.
- POUVOIR DE GRAISSAGE ÉLEVÉ, évite le serrage des pistons.

Si votre fournisseur habituel ne peut vous en
fournir, donnez-nous son adresse et nous vous
en remercierons par l'envoi d'un BON GRATUIT
du CONE-DOSE pour 5 litres d'essence.



DÉPOSITAIRES ACCEPTÉS DANS TOUTES RÉGIONS

Sté SOMAG - COLOMBES (Seine) - CHA. (19-88 L.G.)

Archeteurs **GEORGES MONNERET**

FAIT APPEL
A VOTRE
SPORTIVITÉ...

RALLYE DE MONTE-CARLO

Le parcours
Lisbonne-Monte-Carlo
effectué
sous contrôle F.F.M.
à 51 km. de moyenne
avec une
Spéciale-Monneret
égalant les
meilleures voitures.

le choix d'une moto
mérite réflexion.
orientez-vous vers ceux
dont les productions
sont consacrées
par la compétition

UNE MAISON
QUI NE COURT PAS,
A PEUR.
CE QUI PROUVE
LA SUPÉRIORITÉ
DE CEUX
QUI RISQUENT
LEUR ARGENT,
LEUR REPUTATION
ET LEUR VIE!

3 MAGASINS :

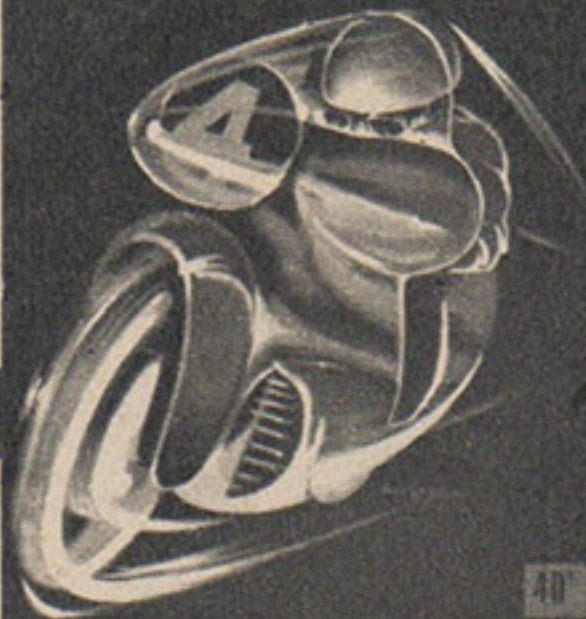
PARIS-SUD, 106, Avenue Aristide-Briand — Tél.: ALE. 21-71

PARIS-CENTRE, 7-9, Boulevard Beaumarchais — Tél.: TUR. 96-56.

PARIS-NORD, 138, Rue de Tocqueville — Tél.: WAG. 42-04



*(Voir notre article
en page 25).*



A U S O M M A I R E :

★ Echos	7	★ Essai de la 500 Norton « Dominator »	17
★ Salon de Bruxelles .	9	★ Vu pour vous.	24
★ Lisbonne-Monte- Carlo	12	★ Carénage et compé- tition	25
★ Courrier des lecteurs.	15	★ Sport et Clubs.....	30

6^e ANNÉE

N° 93

15 FÉVRIER 1953

MOTOCYCLES

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

**Sus
au
scooter !**

SI l'on en croit les quotidiens, un conseiller municipal parisien, M. Geneste, aurait constaté que... (nous citons) :

« Bien souvent les conducteurs de scooters, qui ne sont soumis à aucune visite médicale et ne passent aucun permis de conduire, ne possèdent pas les réflexes indispensables et ignorent les éléments mêmes du code de la route. »

Il a donc demandé au Préfet de Police s'il ne serait pas possible d'exiger dorénavant des possesseurs de scooters un examen sommaire de capacité qui comprendrait des interrogations sur le code de la route et quelques épreuves psychotechniques (?). M. Geneste n'a pas l'air très au courant du problème; il semble ignorer que le cas scooter, lié à celui du vélomoteur, est justement prévu dans le code auquel il fait allusion; et qu'est-ce que cette visite médicale et ces épreuves psychotechniques préalables? Pourquoi exiger des seuls conducteurs de scooter un brevet de bonne santé et d'équilibre mental? Le gros cossu qui, après un repas bien arrosé, ne se sent plus à son volant, la petite dame nerveuse toujours en retard et toujours pressée dans sa bonbonnière, ne sont-ils pas plus dangereux que ces sympathiques deux-roues généralement si raisonnables et si peu épris de performances? On ne peut exiger de M. Geneste, malgré sa qualité d'édile, qu'il ait une connaissance étendue à tous les domaines; un conseiller municipal n'est pas obligatoirement un puits de science. Dommage, toute politique à part, que M. Paul Coirre ne soit plus président du Conseil municipal, l'accueil qu'il avait réservé à Monneret après sa traversée de la Manche sur Vespa nous laisse supposer qu'il aurait gentiment prié son éminent collègue de consacrer ses facultés à des questions urbaines de plus grand intérêt; il n'en manque pas!

M. Geneste a cru remplir son devoir : ne lui en faisons pas grief, mais que dire de la Grande Presse qui embouche la trompette pour faire autour de cette suggestion un battage non motivé.

Cela ne sert en rien la cause du scooter et pas davantage le prestige de l'honorable conseiller municipal.

Max Enders

Notre production annuelle.

Le mois de décembre 1952 se traduit par une production de 38.000 motocycles divers avec, toujours largement en tête, le cyclomoteur qui accuse environ 20.000 exemplaires.

La récapitulation des douze mois fait valoir une production globale de 620.134 motocycles, ainsi répartis dans les diverses catégories :

Cyclomoteurs jusqu'à 50 cmc.	382.768
Vélomoteurs jusqu'à 125 cmc.	144.129
Scooters	50.829
Motocyclettes au-dessus de 125 cmc.	36.547
Trimoteurs	5.521
Monocars	340
Total	620.134

Ces chiffres sont assez éloquentes par eux-mêmes pour qu'il soit utile de les commenter. L'essor du cyclomoteur est éclatant, la progression du scooter indé-

niable et le développement de la motocyclette légère laisse prévoir pour les prochains mois, avec les nouveaux modèles qui vont sortir une montée rapide.

Le marché, toutefois se trouve, depuis plusieurs mois, perturbé par les conditions économiques et la crise d'achat. Au fur et à mesure que la production augmente, le pouvoir d'achat semble diminuer et cela pose bien des problèmes aux constructeurs pour leurs prévisions au cours de 1953

Un Sanor à redresseur incorporé.

Sanor, un de nos spécialistes de l'avertisseur électrique pour motos, vélomoteurs et scooters, avait présenté antérieurement un avertisseur fonctionnant directement sur le volant magnétique, sans intervention de batterie, grâce à une cellule redresseuse indépendante de l'appareil.

Sanor a depuis mis au point un nouvel appareil dont le redresseur est incorporé à l'avertisseur lui-même. Le nouveau Sanor se branche ainsi simplement avec deux fils. Deux autres avantages : la puissance a été augmentée et le prix sensiblement diminué.

Inauguration.

La Moto détrône le Meuble jusqu'alors bien implanté de chaque côté du boulevard Magenta.

Un nouveau magasin vient en effet de s'ouvrir au 158 de cette grande artère sous le label « Motoconfort-Barbès ». Il a été inauguré le 23 janvier, un cocktail ayant été offert en cette occasion aux amis et membres de la presse venus nombreux pour souhaiter bon succès à ses animateurs.

Ce magasin, vraiment bien situé, est complété par un atelier de réparations et un rayon très étendu d'accessoires.

Pare-brise pour scooters.

On nous a présenté dernièrement, parmi une série d'accessoires pour scooters, un pare-brise généreusement bombé ce qui lui confère divers avantages : meilleure pénétration, moindre résistance à l'avancement et moindre influence du vent latéral, effacement immédiat des traces de pluie, enfin plus grande rigidité et résistance.

Nous en ferons l'essai et donnerons notre opinion dès qu'il pourra être livré à la clientèle.

Contre la buée.

C'est un motocycliste d'une région pluvieuse et froide qui nous donne le renseignement : « Imprégnez un chiffon du produit que Shell vend pour nettoyer les vitres et passez-le sur les deux faces de votre pare-brise ou de vos lunettes. La pluie ne fera pas de brouillage à l'extérieur et vous n'aurez pas de buée à l'intérieur ». L'efficacité de ce traitement facile est, paraît-il, d'environ 3 heures.

Lunettes-rétroviseur.

D'après notre confrère « Les Echos », on vient de lancer, en Amérique, des lunettes qui permettent de voir derrière soi, et devant, bien entendu.

Ces lunettes comportent un petit miroir à leurs deux coins extérieurs; un simple coup d'œil vous fait voir tout ce qui se passe dans votre dos. Cela supprimerait avec avantage nos rétroviseurs qui, placés sur nos guidons, s'y trouvent plus pour respecter le code de la route que pour servir à quoi que ce soit... à moins de servir à la passagère pour un raccord de rouge à lèvres.

Les industriels italiens décorent leurs journalistes.

L'A.N.C.M.A. qui correspond en Italie à notre Chambre syndicale des constructeurs, a pensé récompenser chaque année celui des journalistes de la presse spécialisée qui lui semble avoir le mieux servi la cause motocycliste nationale.

En conséquence, elle a décerné cette année sa médaille d'or à notre confrère transalpin de la revue *La Moto*, Giovanni Luraschi.

Motocycles lui adresse, pour cette distinction méritée, ses bien sincères compliments.

Les scooters sur scène.

Les scooters ont, après d'autres performances, conquis également la scène; après Terrot au théâtre Fontaine, Bernardet paraît à l'A.B.C. dans « La Route fleurie ». Les acteurs, au début vêtus d'une élégante mais classique combinaison étaient pour le tableau suivant retardés par leur changement de costume. Mais quelqu'un leur a suggéré de faire appel à Macombyn qui s'endosse et se retire instantanément et désormais il n'y eut plus d'énervement dans les coulisses.

L'Alaska-Terre de feu.

Cette expédition sur scooters A.G.F. Ydral en arrivant à Mexico vient d'accomplir la moitié de sa mission ayant couvert, depuis son départ de New-York, 20.000 kilomètres.

Les pilotes, les machines et leur équipement se comportent toujours parfaitement et tout laisse supposer qu'ils accompliront de bout en bout le programme prévu.

Entraide.

Le 26 janvier au matin, deux Vespistes se sont accrochés à l'orée du Bois de Boulogne. Dégâts heureusement matériels sans gravité. Cependant tous les scooters qui passaient à proximité s'arrêtaient, prêts à rendre service; l'un s'en fut chercher un agent pour le constat, l'autre partit téléphoner au dépanneur.

Exemple à suivre : Les scootistes se rendent service entre eux, sans fanion, ni signe de ralliement. Qui nous empêche d'en faire autant ?

Les nouvelles 1.000 Ariel à Paris.

Ladevèze vient de recevoir un certain nombre de 1.000 Ariel 4 tubes ainsi que des 500 cmc. twin K.H.A.

Ladevèze, s'il n'est plus importateur d'Ariel, en reste néanmoins le concessionnaire exclusif pour la Seine et continue momentanément à assurer la pièce détachée.

D'autre part il s'est assuré pour son magasin de l'avenue de Clichy les agences officielles B.S.A. et Sunbeam.

Deuil chez Monet-Goyon.

Avec M. Adrien Goyon, qui vient de s'éteindre à l'âge de 95 ans, nous perdons un des derniers pionniers qui, par leur foi et leur volonté, ont contribué à l'essor du motocyclisme français. Nous devons rendre hommage à l'œuvre qu'il a accomplie en collaboration avec MM. Monet, disparus avant lui. Leur travail incessant, leurs initiatives, leurs continus succès sportifs firent le renom de la marque « Monet-Goyon ».

Depuis 1916 qu'il s'était associé avec M. Monet, M. A. Goyon n'a pas cessé un instant de se consacrer à sa maison. Président effectif jusqu'en 1946, il continua par la suite, malgré son grand âge, à assister aux réunions du Conseil et, de son lit, quelques jours avant son décès, suivait encore la marche de l'affaire.

Réservez lui, dans notre mémoire et dans notre cœur de motards, la place qui lui revient aux côtés de tous ceux qui ouvrirent chez nous l'ère du motocyclisme.

Degré thermique des bougies.

Dans une des dernières séances de l'Association française de normalisation, « Afnor », le Comité a décidé de constituer un groupe de travail pour l'étude du degré thermique des bougies d'allumage, question reconnue complexe, mais dont la solution permettrait à chacun de connaître exactement, pour chaque marque de bougie, le type approprié à sa machine.

Satisfait de Dary.

Notre lecteur, M. Georges Fraysse de Toulouse, nous demande de publier son témoignage de satisfaction en faveur de la Maison Dary, spécialiste des accumulateurs inversables à liquide stabilisé dits « accus-secs ».

Ayant constaté une légère défectuosité sur sa batterie, celle-ci lui a été remplacée sans discussion et, mieux, sans frais.

Et, depuis, M. Fraysse est satisfait de son accu-sec.

On recherche un Monotracer.

Notre abonné, M. Gagliardi, serait heureux d'entrer en relation avec le propriétaire du Monotracer qu'il a plusieurs fois aperçu, circulant dans Paris. Si ce Monotracer ou tout autre de France, lit ces lignes, qu'il ait l'obligeance de nous transmettre son adresse afin que nous la communiquions à l'intéressé. Merci d'avance...

Notre prochain essai :
Le Scooter 125 Lambretta.

CONCOURS " MOTOCYCLES "

Dans notre esprit, ce Concours ne doit pas être destiné à favoriser plus spécialement ceux de nos lecteurs qui ont une connaissance étendue de la technique motocycliste au détriment des usagers moins avertis.

Motocycles étant lu aussi bien dans les bureaux d'études, les clubs sportifs, les ateliers de mécanique que dans les campagnes les plus reculées, il importe que chaque participant ait des chances égales.

Considérez donc ce concours comme un passe-temps très profitable puisqu'il est doté de nombreux prix d'une indiscutable valeur, parmi lesquels en premier lieu :

UNE MOTO MAGNAT-DEBON 350 cmc.,

UN SCOOTER VESPA,

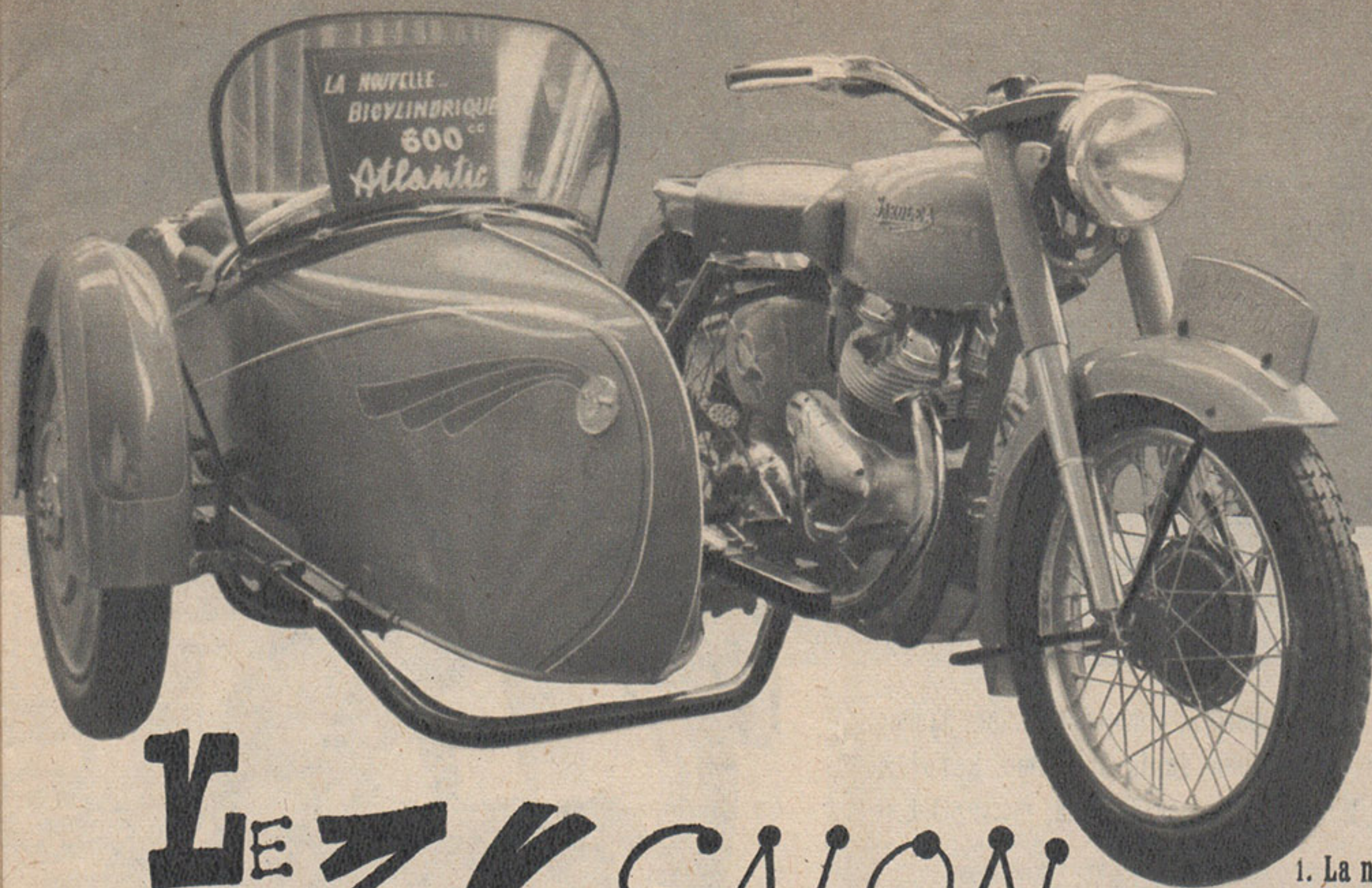
UN VELOMOTEUR JONGHI 125 cmc.,

UN CYCLOMOTEUR 50 cmc. MOTOBLOC-MASTER,

UN MOTEUR AUXILIAIRE MOSQUITO

et de nombreux articles d'équipements et accessoires de qualité.

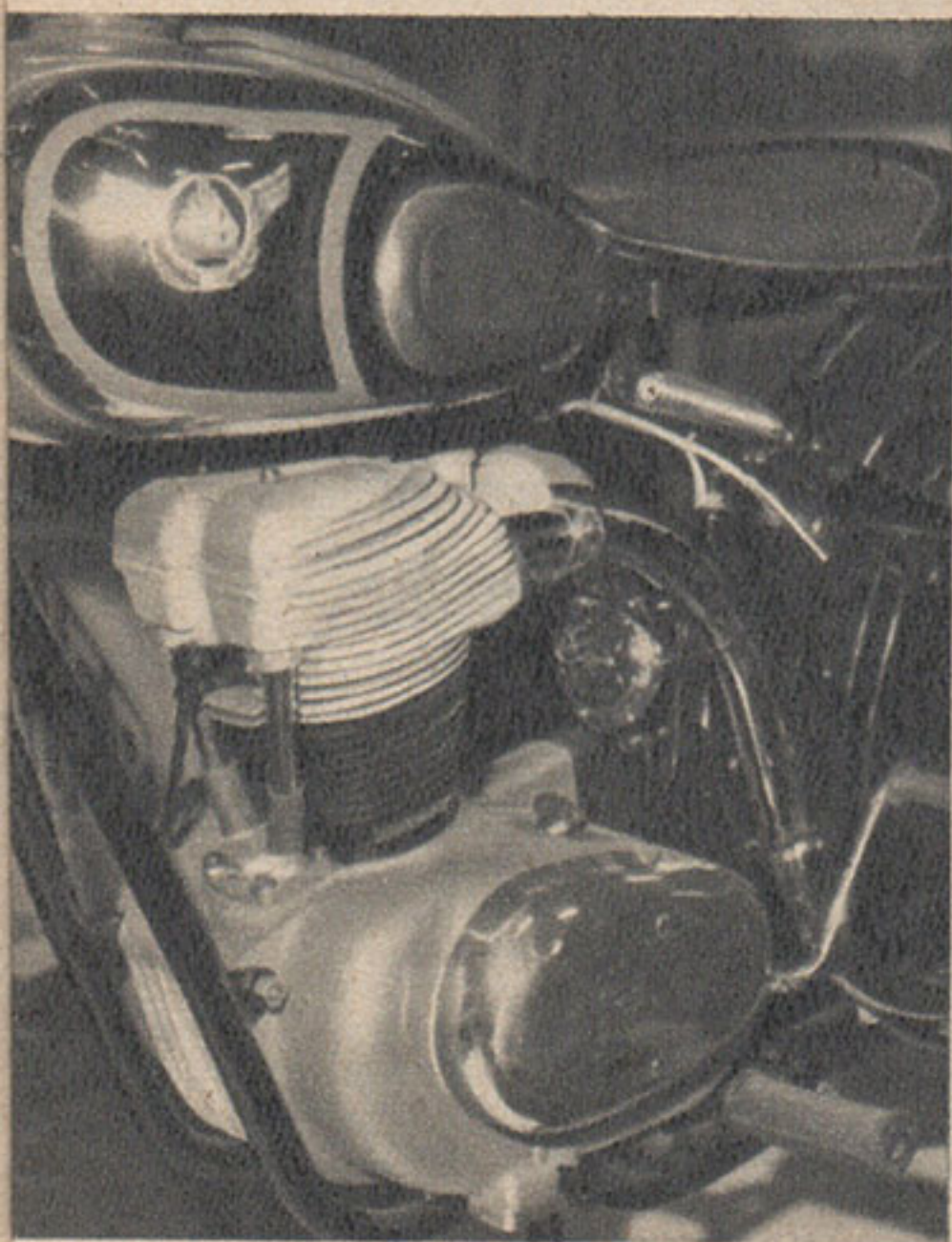
Notre but, en cette occasion, n'est pas de découvrir le plus sagace de nos lecteurs, mais d'offrir à tous sans distinction la possibilité de gagner un de ces beaux lots. C'est notre manière de remercier tous ceux qui nous témoignent leur confiance et leur sympathie.



1. La nouvelle 600 cmc. Saroléa « Atlantic ».

LE 36^{ème} SALON

2. La 250 cmc. Bauer à culbuteurs.



DE BRUXELLES

CETTE exposition a affirmé cette année son caractère international : la Belgique, les U.S.A., l'Angleterre, la France, l'Italie, l'Allemagne, la Tchécoslovaquie, l'Autriche étaient représentées.

La liberté d'importation a fait naître une quantité de marques qui empruntent leurs éléments constitutifs à l'étranger, principalement à l'Allemagne. Les petites cylindrées et le moteur 2 temps sont à l'honneur. On rencontre, sous des marques différentes, des moteurs Sachs et Jlo montés dans des parties cycles ayant quelques analogies.

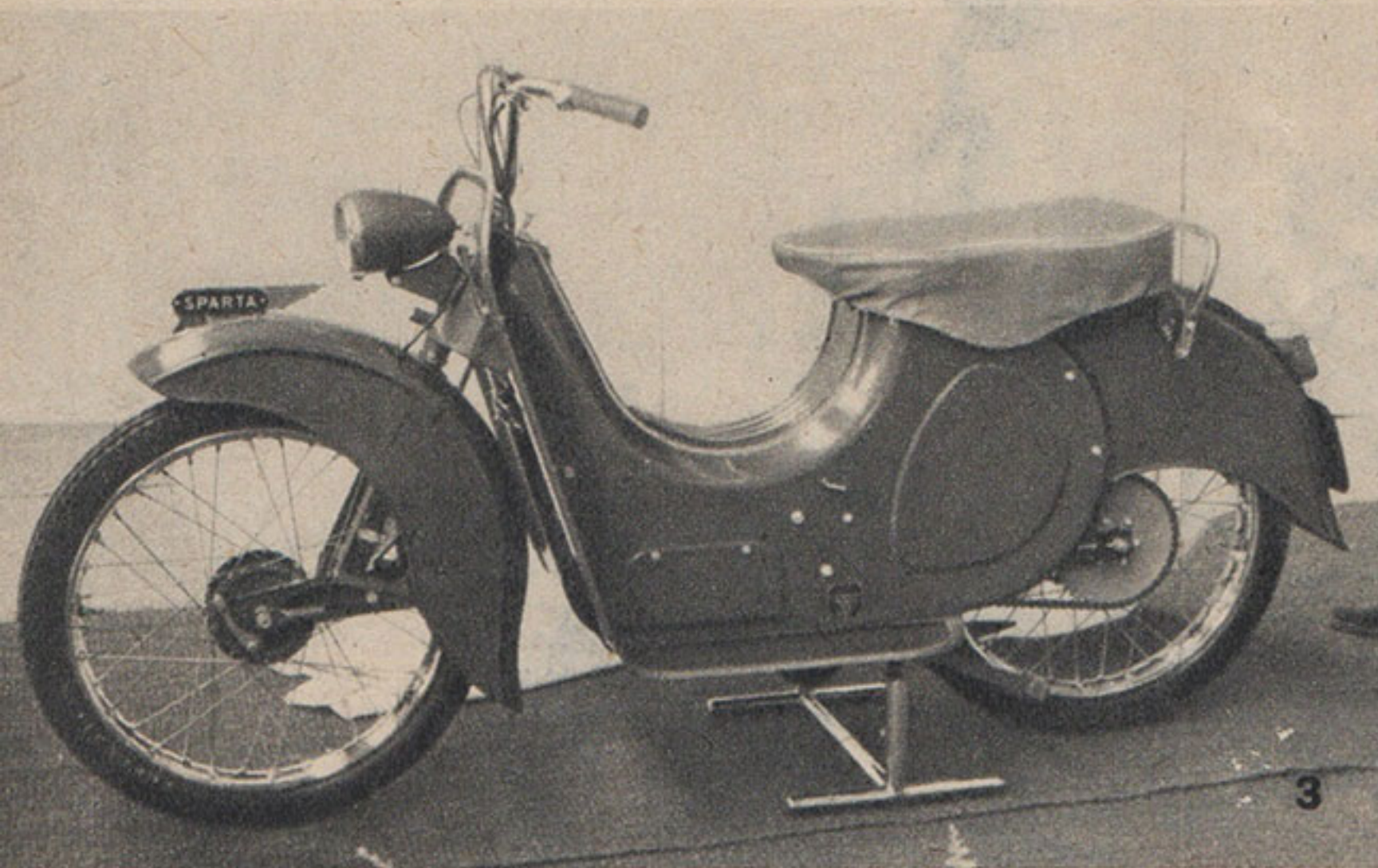
Tout comme en France, la catégorie 175 cmc. se développe rapidement. Les trois grands constructeurs belges, Gillet, Saroléa, F.N. ont présenté de nouvelles machines légères à moteur 2 temps, dont nous parlerons en détail.

Parmi les motocyclettes de moyennes et de fortes cylindrées, à part la Bauer, une 250 cmc. 4 temps à culbuteurs et la Saroléa 600 cmc., rien de nouveau; nous retrouvons les types de machines déjà vus à Paris.

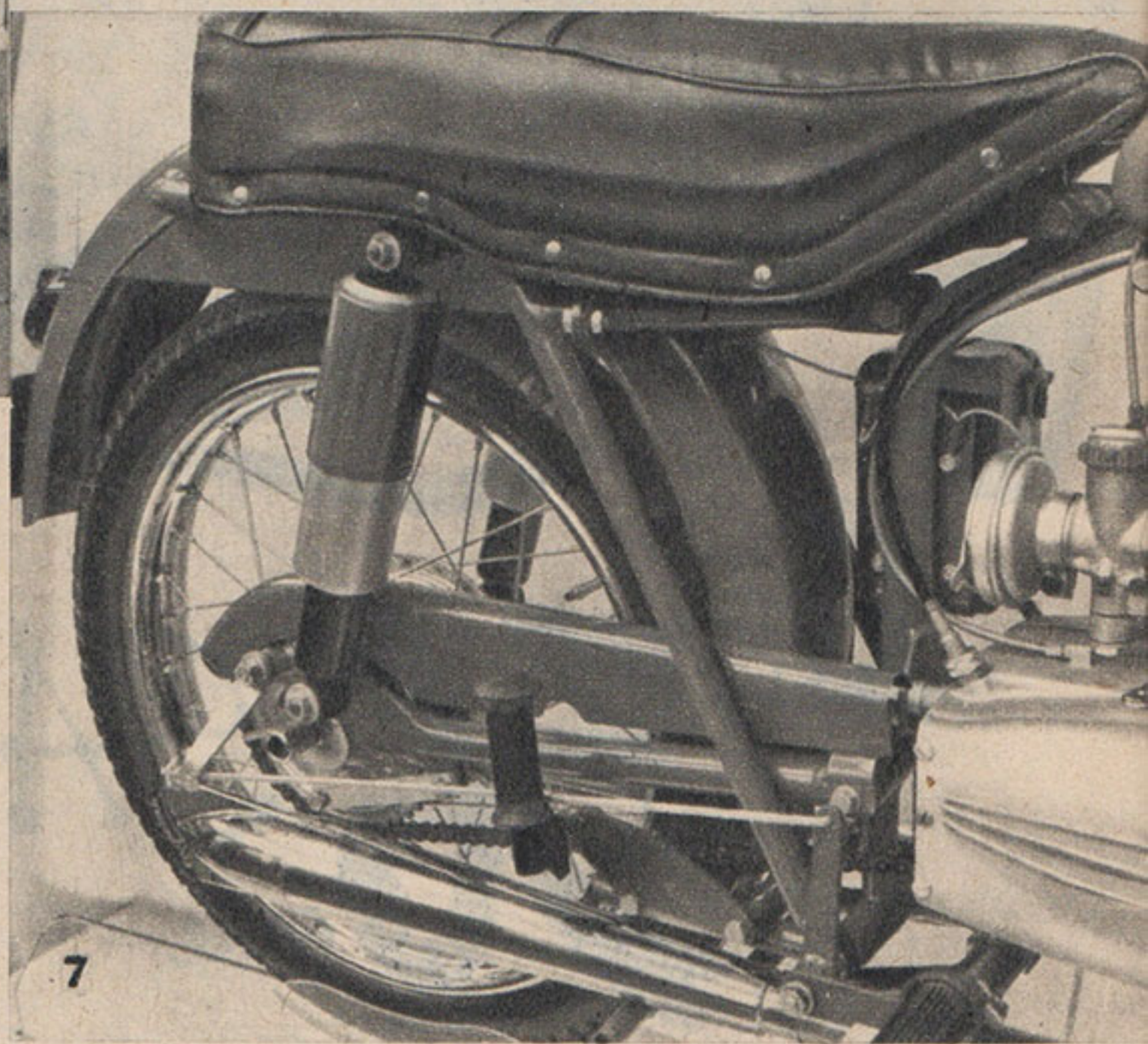
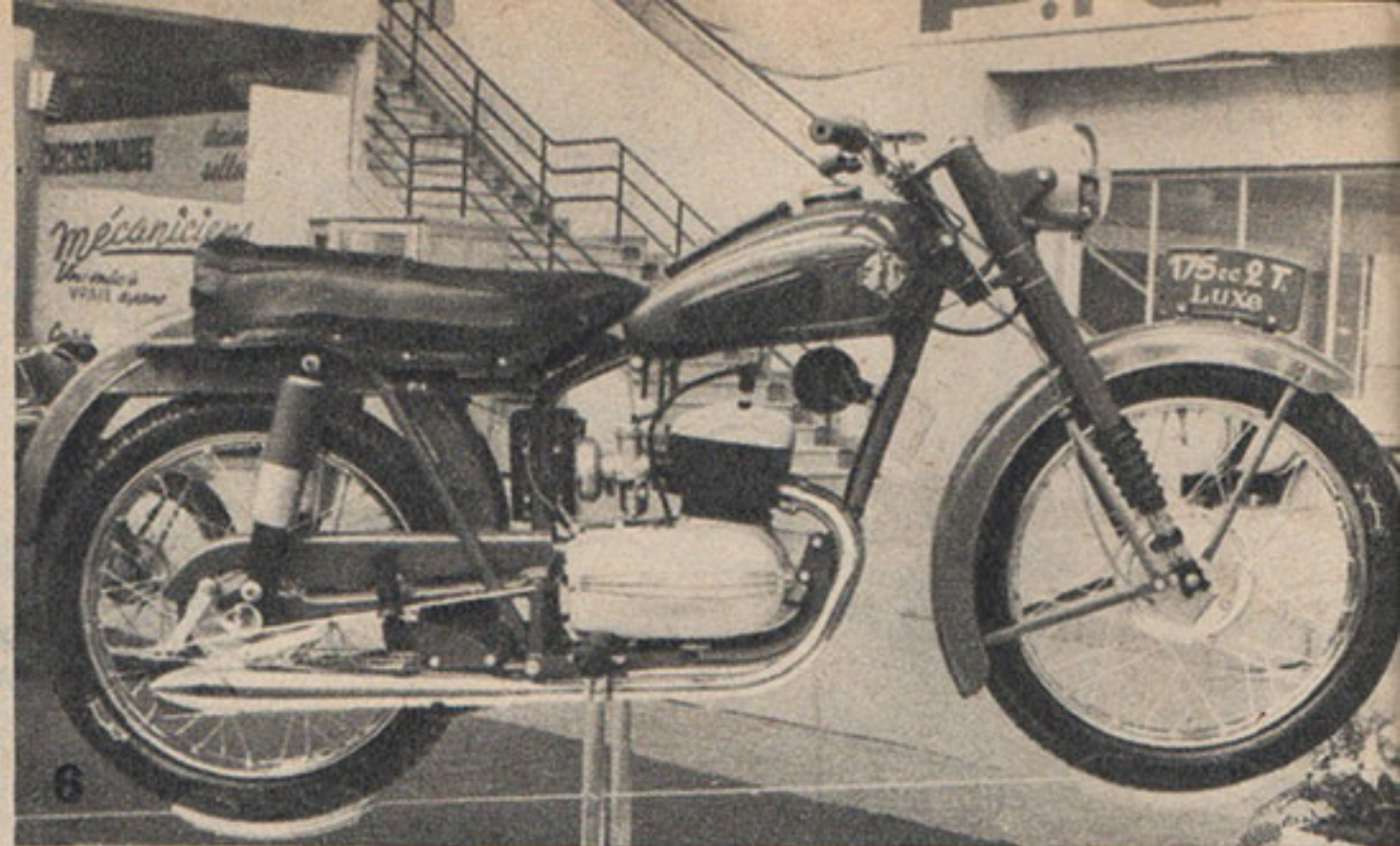
Le scooter a, par contre, fait son chemin depuis l'année dernière. Non seulement chaque stand a son scooter, mais la circulation urbaine nous révèle de nombreux véhicules à petites roues.

Parmi les scooters exposés, certains sont des prototypes réalisés de façon artisanale, d'autres sont construits sous licence étrangère. Au hasard des modèles nous avons eu le plaisir de voir deux marques de chez nous, Bernardet et Sterling, fournir respectivement des éléments aux firmes Gillet-Herstal et Van Hauwaert.

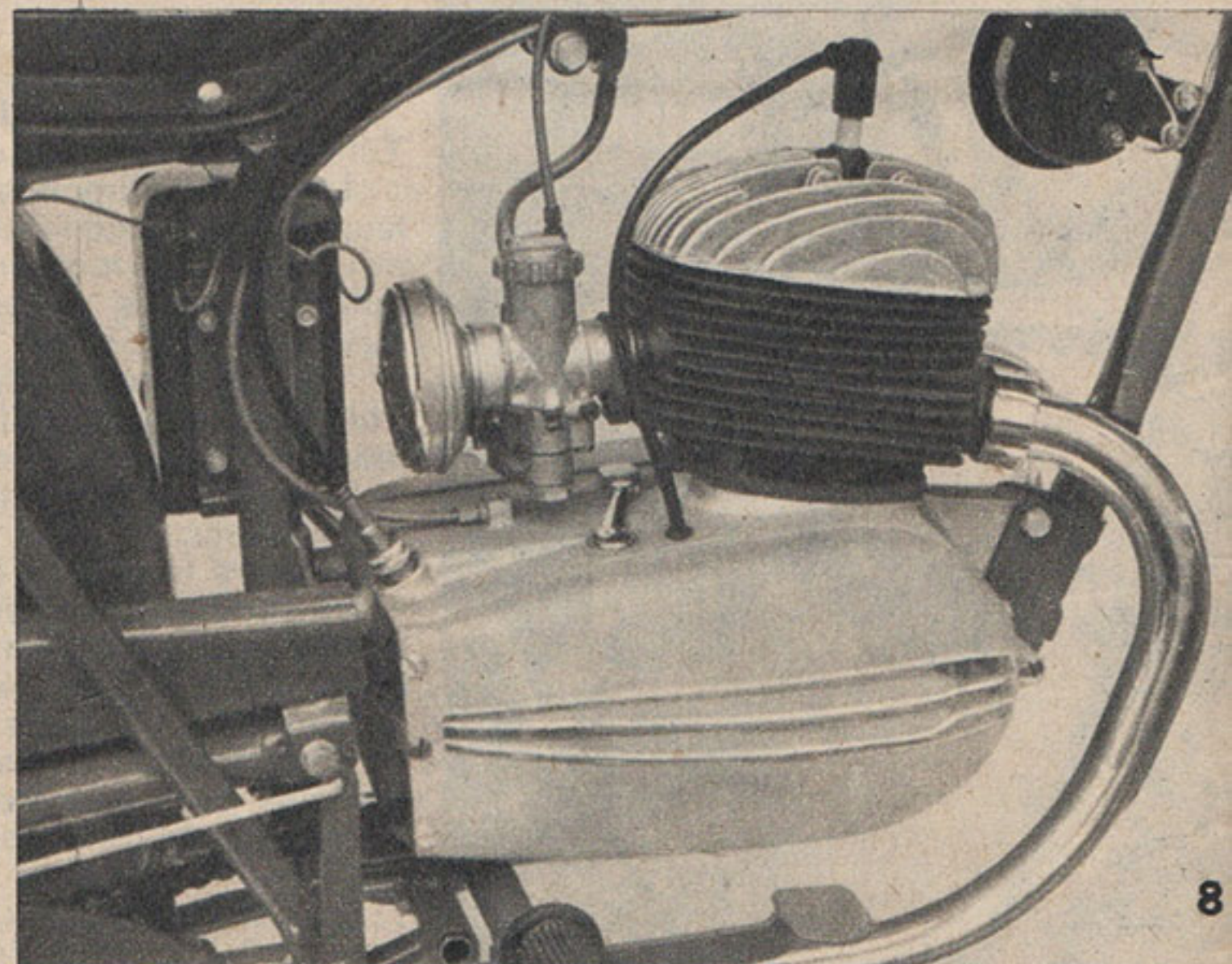
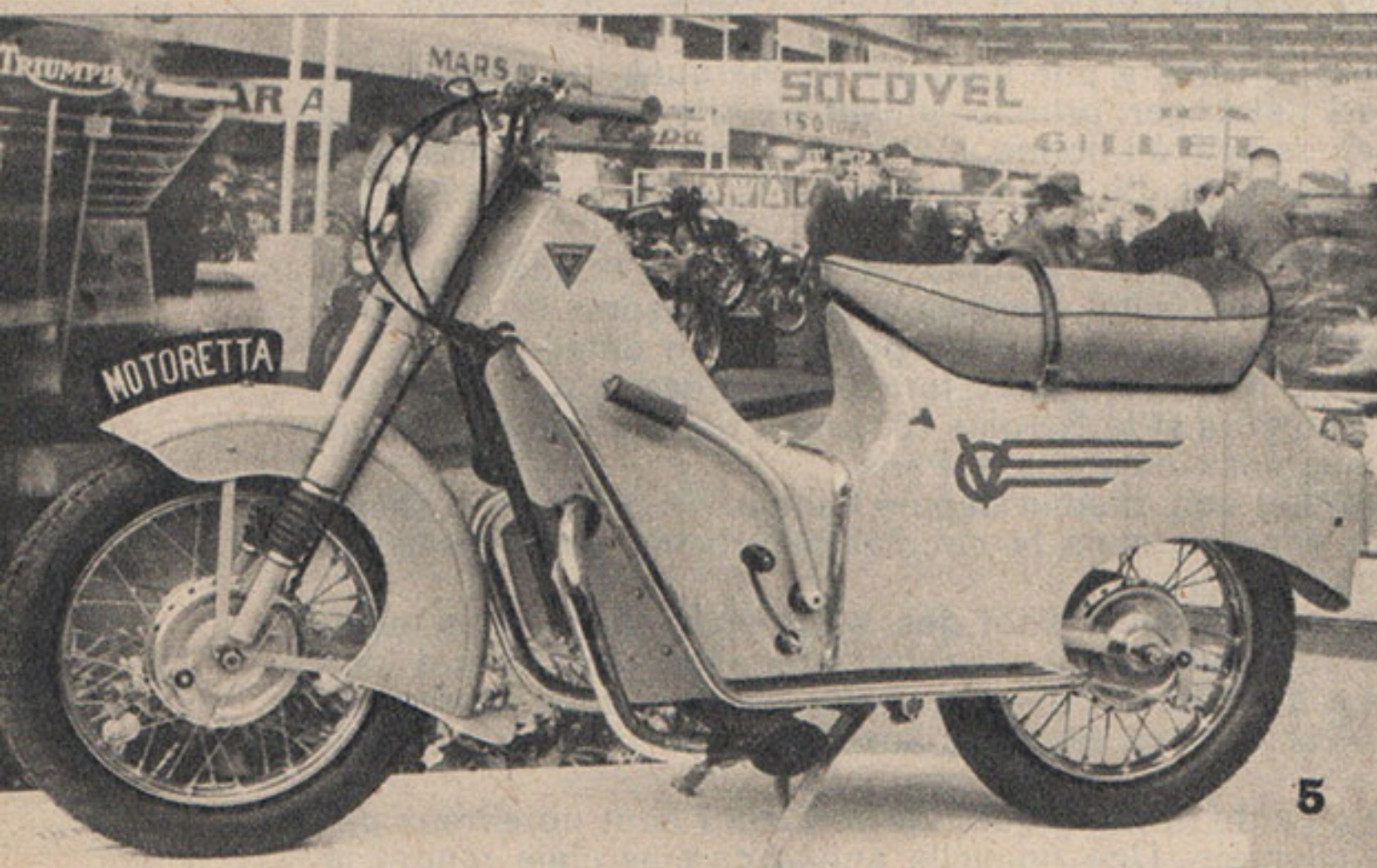
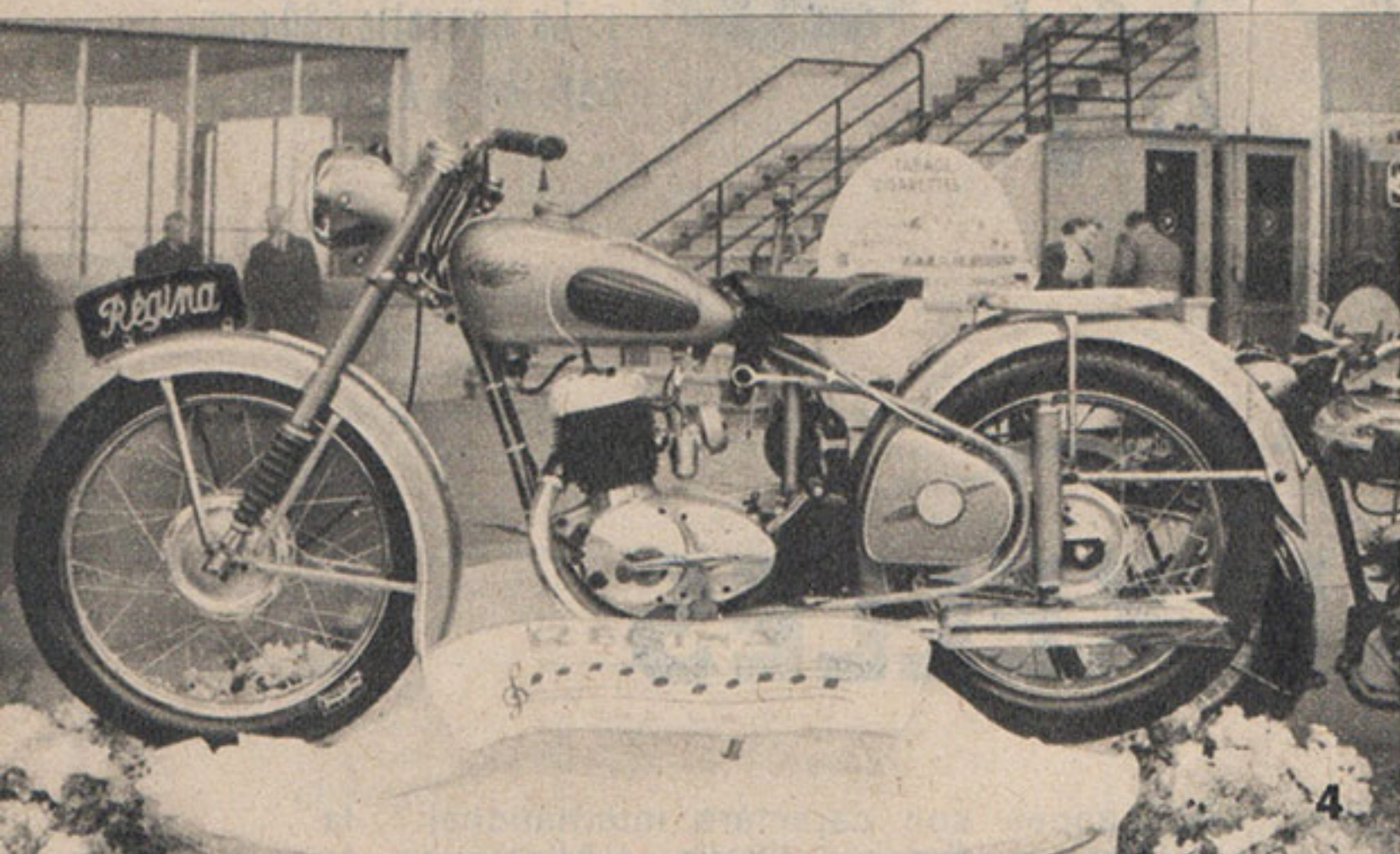
La bataille des prix est ouverte en Belgique, les vendeurs sont nombreux par rapport à l'étendue de la clientèle. Une nouvelle année commerciale rendra la juste mesure et permettra de juger la véritable orientation du marché.

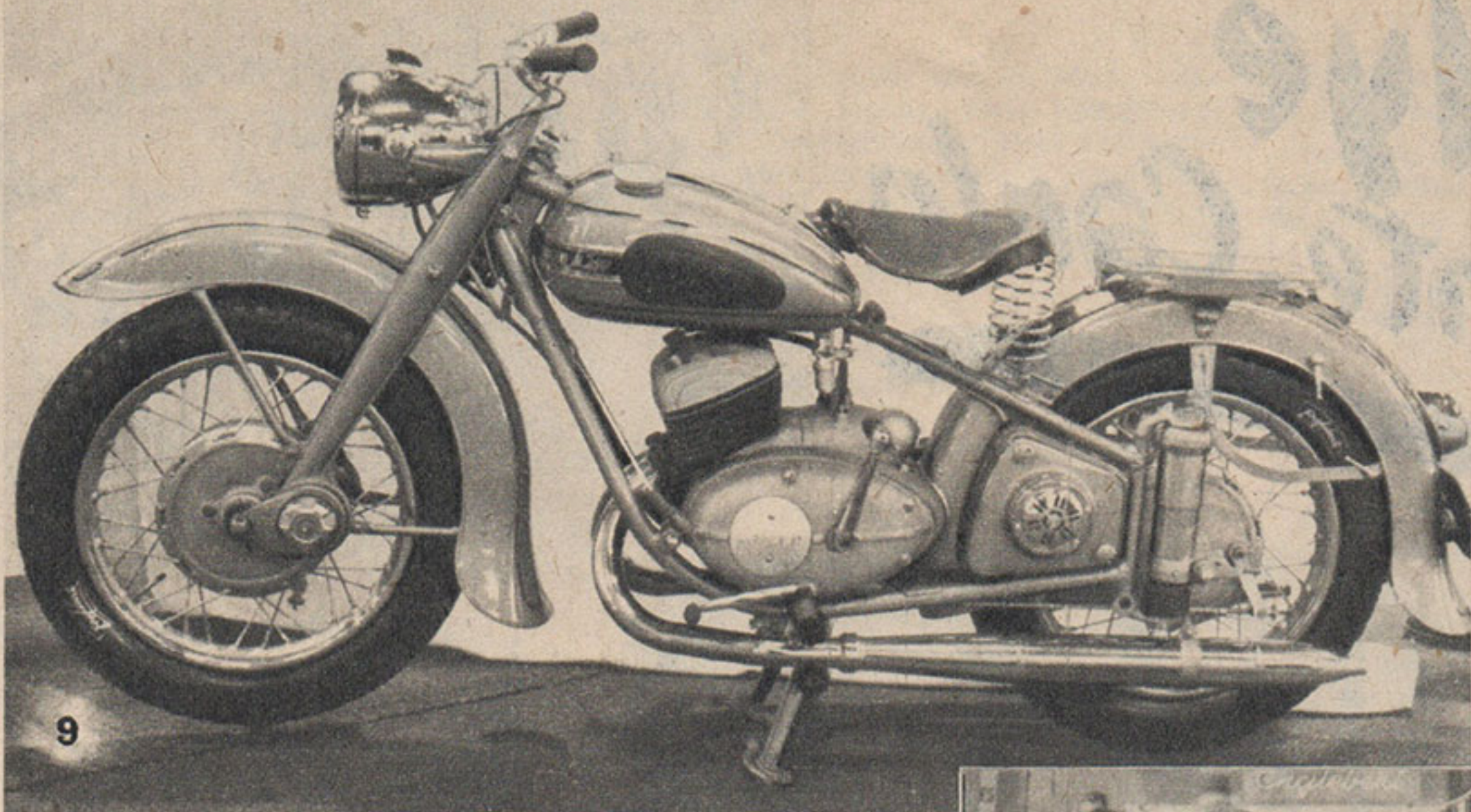


3. Le scooter belge « Sparta », à moteurs Villiers 98 cmc.
 4. L'originale présentation de la 200 cmc. Saroléa.
 5. Le scooter Motoretta, licence Sterling, moteur J. L. O.

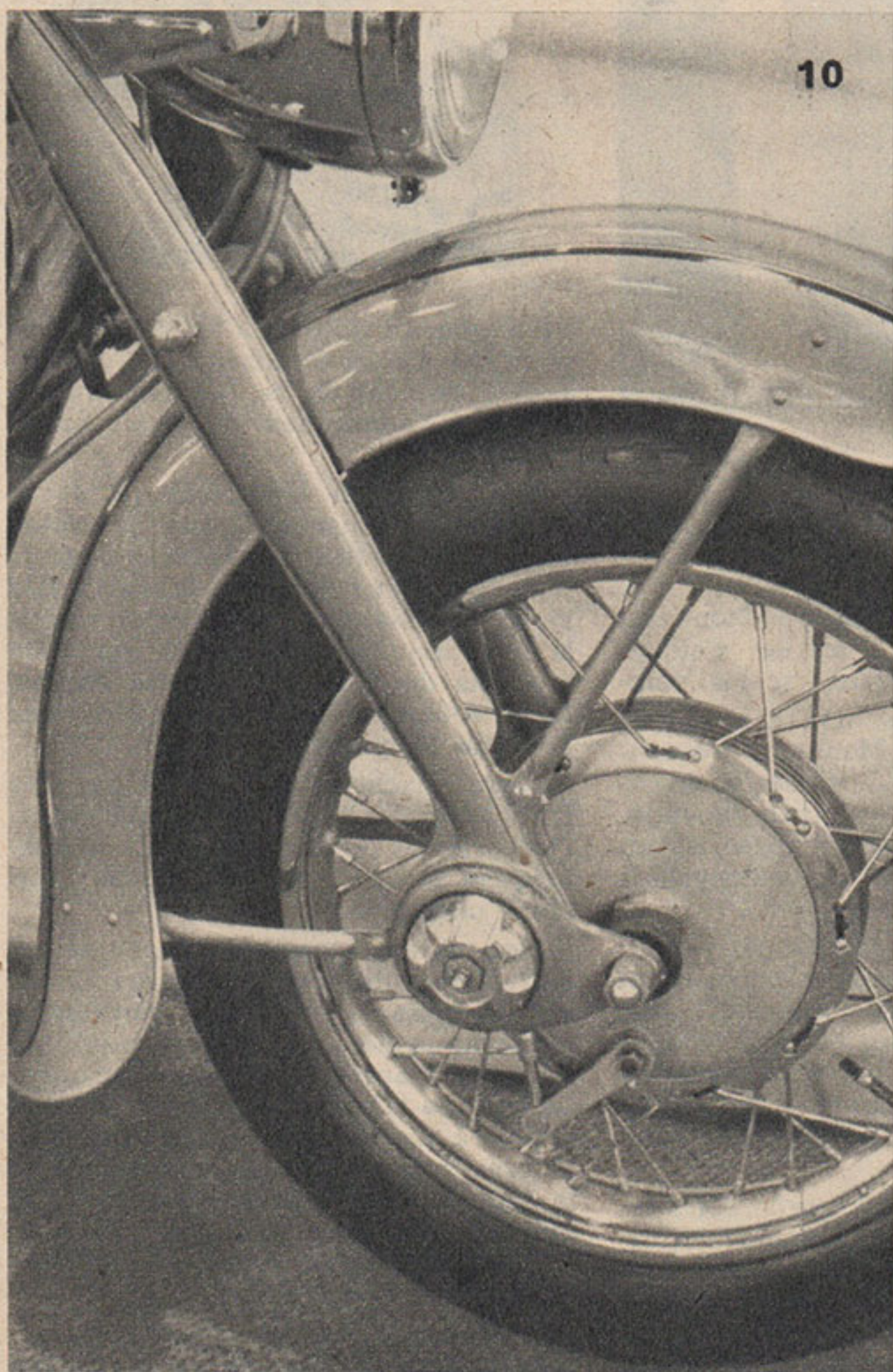


6. La nouvelle 175 cmc. F.N. deux temps.
 7. La suspension arrière de la 175 F.N. ...
 8. ... et son moteur, à double piston.



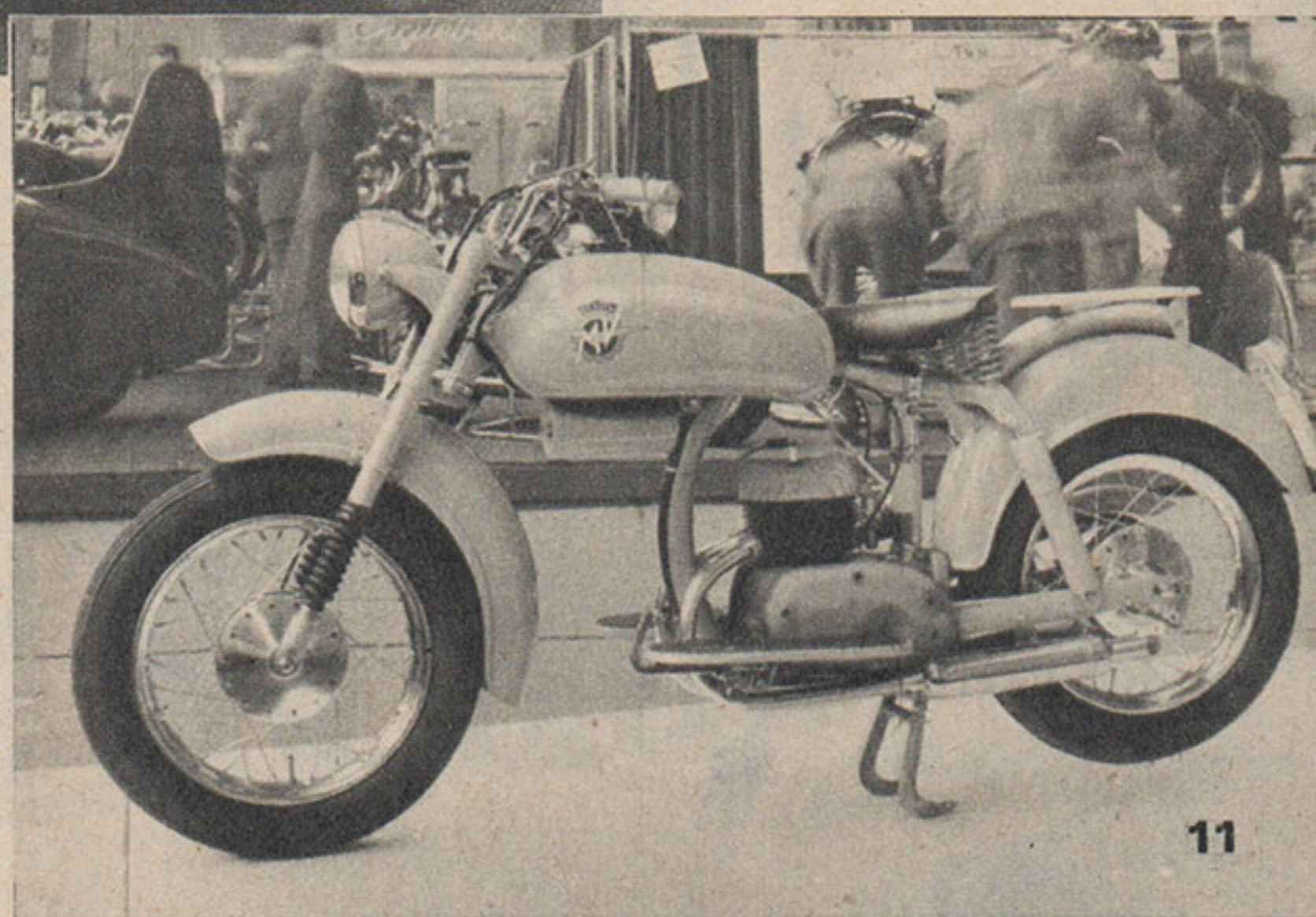


9. La nouvelle Adler 250 cmc. ...
10. ... et son frein avant.



11. Une nouvelle 125 M.V.,
d'une conception assez
curieuse.

12. Nouvelle répartition
du poids sur ce scooter
à moteur J10 175 cmc.
placé en avant.



Rallye de Monte-Carlo



Départ de Lisbonne.



Premier ravitaillement.



est toujours visible dans les archives de la place de la Concorde. La performance devient de ce fait inattaquable et force l'admiration de tous par sa véracité.

Les Monneret sont joueurs parce qu'ils aiment risquer, mais ils jouent en sportifs, mettant le maximum d'atouts dans leurs jeux, jusqu'ici la martingale réussit pleinement, et l'usager notera la nouvelle carte maîtresse qui vient une fois de plus d'assurer le succès, nous voulons parler de la 250 cmc. Spéciale Monneret.

Cette machine, construite par les Etablissements René Gillet, bénéficie de l'expérience de la doyenne de nos fabriques et de la « compétence » de notre champion.

Bloc-moteur 2 temps 4 vitesses, sélecteur, l'ensemble mécanique est agréable de ligne et respire la robustesse. La partie cycle, avec son cadre double berceau, inspire également confiance. La fourche télescopique, la suspension arrière à glissières, les roues à broches, le réservoir de grande contenance et la selle biplace sont des éléments qui militent en faveur de cette 250 cmc. dont la conception relativement classique s'avère sans aléas.

Il s'agissait donc de prouver qu'en telle machine, prise dans la série, rodée

**G. ET P. MONNERET
RELIENT
LISBONNE
A
MONTE-CARLO
A 51 KM.
DE
MOYENNE.**

LES tentatives de Georges Monneret ont, toutes, le mérite d'attirer l'attention générale sur les véhicules à deux roues. Délaissant la publicité facile, les Monneret s'entourent toujours de garanties sérieuses.

Entreprendre un long voyage, le terminer, en tirer profit après, est un exploit à la portée de tout motocycliste solide et intelligent.

Annoncer un raid difficile parce qu'il est tributaire du tracé d'un parcours et surtout des conditions atmosphériques, prévoir une moyenne et la faire contrôler par les pouvoirs sportifs demande une sûreté de soi-même et un esprit sportif que l'on ne peut passer sous silence.

On oublie facilement que le commissaire de la F.F.M. est un homme intègre, qui juge sans aucune faiblesse avec une grande précision le déroulement d'une tentative. Toutes les péripéties sont consignées sur un journal de bord qui



P. Monneret à un contrôle.

normalement, pouvait accomplir avec ses deux pilotes la même performance que les voitures spécialement préparées du rallye de Monte-Carlo.

La spéciale Monneret prit place sur une remorque attelée à une voiture conduite par « Bibi et René », les dévoués mécaniciens de Lisbonne. Pierre Monneret qui doit accomplir la première étape Paris-Hendaye part avec nous. L'aller s'effectue en trois jours à une allure de touriste.

En Espagne, la remorque provoque de l'étonnement de la part des habitants. Ce moyen de transport est certainement inusité au pays des carabiniers ; ces militaires au couvre-chef étonnant sont plus nombreux que les Montesa ou les Lube qui sont des motocyclettes de fabrication espagnole. La police madrilène est équipée de superbes twins Royal-Enfield. Sur le reste du territoire, on trouve des D.K.W.

Quelques voitures concurrentes nous doublent, nous reconnaissons au passage : Loyer, Martin, Clément Bayard, etc. L'arrivée à Lisbonne s'effectue sans incidents, quelques attaches cassées nous prouvent que la moto a une folle envie de rouler sur ses propres pneus.

Après une bonne nuit, les uns s'occupent de laver et graisser voitures et motos, les autres vaquent au ravitaillement. Le départ est prévu pour 1 h. 20. La petite colonie devient plus nerveuse. On s'occupe de l'habillement de Pierre ; le froid, voilà l'ennemi ! Premier chapitre, veste et culotte de cuir, au pied trois paires de chaussettes avec des après-ski, puis une combinaison duvet et enfin la combinaison imperméable Monneret ; par-dessus les chaussures, des espèces de bottes de caoutchouc souple à large semelle qui vous donnent un petit air de palmipède ! particulièrement élégant.

Ainsi harnaché, il est impossible de tenir à l'intérieur. Monneret junior dégringole vers la sortie et retrouve toutes ses voitures suiveuses dans la rue mais pas de moto, on l'a oubliée au garage. Votre serviteur fonce chercher l'engin pour avoir le plaisir de l'es-

sayer ; le moteur tourne bien, c'est agréable à mener, mais absolument rien de sensationnel, c'est bien une machine normale de série, cependant perte de la casquette au passage de la quatrième. Elle venait pourtant de Picadilly (la casquette).

Il est déjà 1 h. 1/4, il est temps de s'acheminer vers le départ. Une foule nombreuse attend les concurrents sur la Grand'Place. La petite motocyclette est très entourée, Pierre commence à s'énerver sérieusement. M. Massonnet donne le départ, il est 1 h. 21. Un motocycliste portugais, coiffé d'un superbe chapeau sur une 500 Matchless, guide la petite caravane jusqu'à la grande route. (Notez en passant, qu'au passage de la quatrième, le chapeau a également quitté la tête du pilote, il a rattrapé son couvre-chef au vol, lui !). Adieux, souhaits de bonne chance et l'aventure commence ; la petite pluie qui avait salué le départ s'estompe, le soleil se montre, il fait beau. La moto tourne régulièrement à 80 km.-h., le pilote ne prend pas de risque mais ne perd pas de temps, la route est très bonne, il faut appuyer pour doubler et prendre quelques clichés.

Estremoz, Borba, Elvas, les frontières arrivent vite, ravitaillement, les formalités de passage largement facilitées rendent minime la perte de temps. 227 km. à 64 de moyenne.

Le Portugal et ses petites fermes toutes blanches fait place à une nature plus aride. Le moteur ronronne toujours et les kilomètres se succèdent.

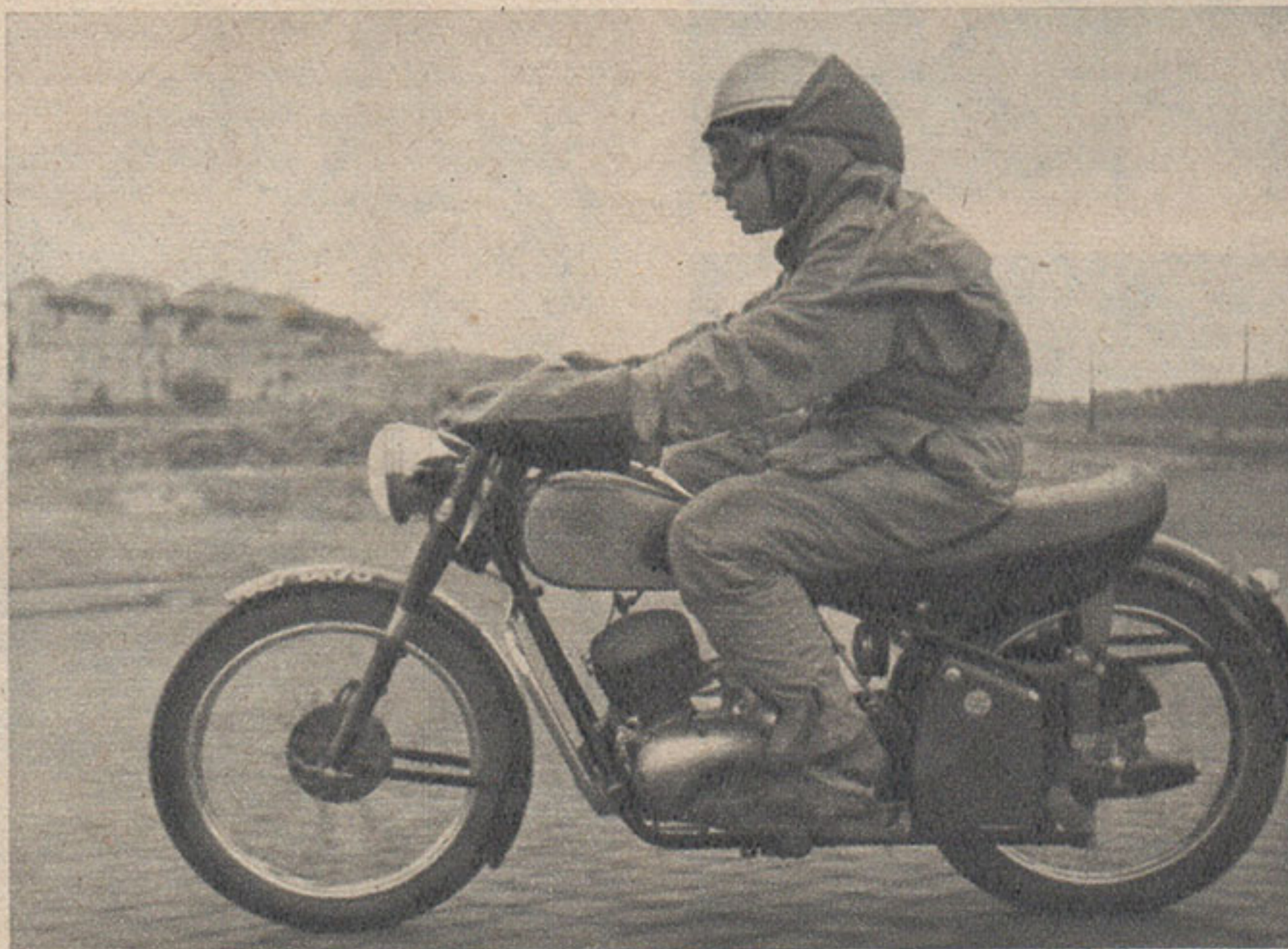
Il fait chaud, mon coéquipier supprime le dégivreur qui lui bouche la vue.

Badajoz, Mérida, Talavera de la Runa, ravitaillement éclair (petit verre de bouillon) et la route défile toujours. La nuit tombe sur Maqueda, l'éclairage fonctionne impeccablement, le train est toujours très soutenu, court arrêt à Madrid, 650 km. accomplis, toujours, au-dessus de 60 de moyenne. La température a baissé, il faut remettre les manteaux, nous prenons la direction de Burgos, le froid devient plus intense.

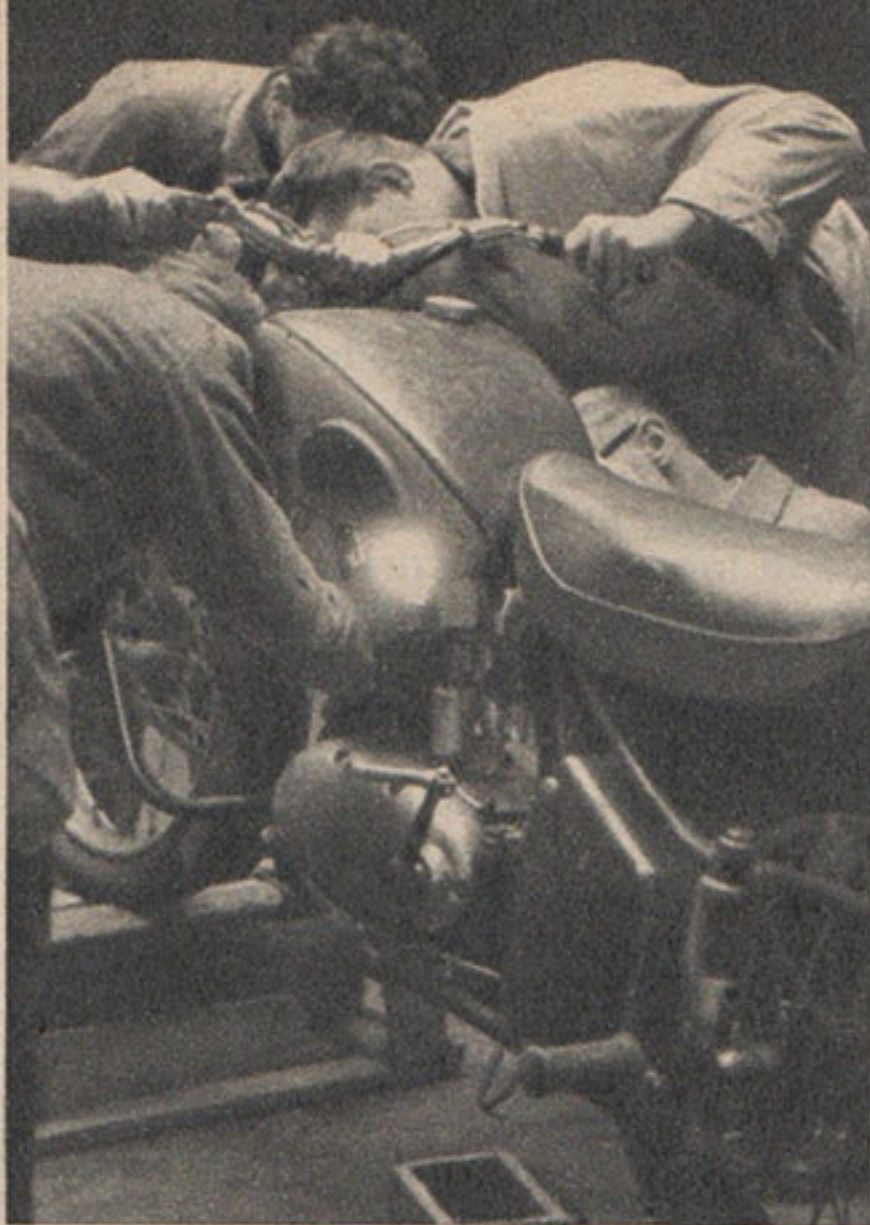
La Vedette suiveuse qui possède un thermomètre enregistre -17° .

Au ravitaillement, Pierre vient chauffer ses mains près des radiateurs des voitures, son visage est boursoufflé ; courageusement il continue, conduisant avec la même précision sur un sol verglacé.

Après Burgos, nous trouvons le brouillard, et naturellement ce brouillard gèle et givre le pare-brise, impossible de faire tenir le dégivreur, les ventouses doivent être recollées. Après un ravitaillement, le temps de refermer un coffre récalcitrant, nous perdons de vue la caravane, je suis obligé de conduire avec la porte ouverte ou bien, il faut gratter le pare-brise toutes les cinq minutes. Je songe à notre motard qui, lui, a ses lunettes également givrées et qui conduit avec des stalactites plein les cils, la buée produite par sa respiration gèle dans son passe-montagne. La moyenne est toujours bonne. Le jour rougeâtre se lève sur la Guadarama, nous terminons les derniers lacets ver-



L'équipement des pilotes était particulièrement étudié.



Changement de bougie durant une halte.

glacés et filons sur Saint-Sébastien. Passage éclair des frontières espagnoles et françaises et Hendaye nous accueille avec Georges Monneret qui est prêt à relayer son fils. Celui-ci rouge comme une écrevisse vient d'effectuer 1.120 kilomètres en 20 h. 18 m. soit à la moyenne de 55 km.-h., arrêts compris.

Après une petite vérification générale, un changement de bougie, la motocyclette repart entraînant sa suite dans la série de virages précédant Saint-Jean-de-Luz, puis Bayonne. Belin, Talence, Bordeaux sont atteints rapidement, la moyenne remonte. Angoulême, Poitiers, Tours, le brouillard commence à faire quelques apparitions. D'Orléans à Paris, le trajet devient pénible, c'est une cavalcade au jugé. Néanmoins l'avance est suffisante pour permettre un décalaminage rapide. Paris-Reims aller-retour constituera un vrai calvaire pour Georges. Une vraie purée de pois et un sol verglacé risquèrent bien souvent d'interrompre la carrière de notre champion; il est toujours fort désagréable quand on est pressé de se trouver nez à nez avec une paire de phares ou de rencontrer une voiture en travers cherchant sa route.

Après vingt-deux heures de route, George Monneret couvert de givre,

ayant gardé la moyenne aux environs de 52 km.-h., cède le guidon à Pierre qui, toujours dans la brume, fonce vers Fontainebleau et sans défaillance; la température s'améliorant, la Spéciale Monneret continue sa route vers le traquenard du rallye : Saint-Flour, malgré les chemins enneigés, aucune bûche, la moyenne se maintient, il reste pourtant la descente d'Yssingeaux à Valence qui s'accomplit dans les temps. Ne touchant jamais aux freins, jouant des pieds dans les virages glissants, les conducteurs de la moto écarlate, éclairés par le faisceau lumineux des phares, semblent des fantoches diaboliques au milieu d'un désert blanc.

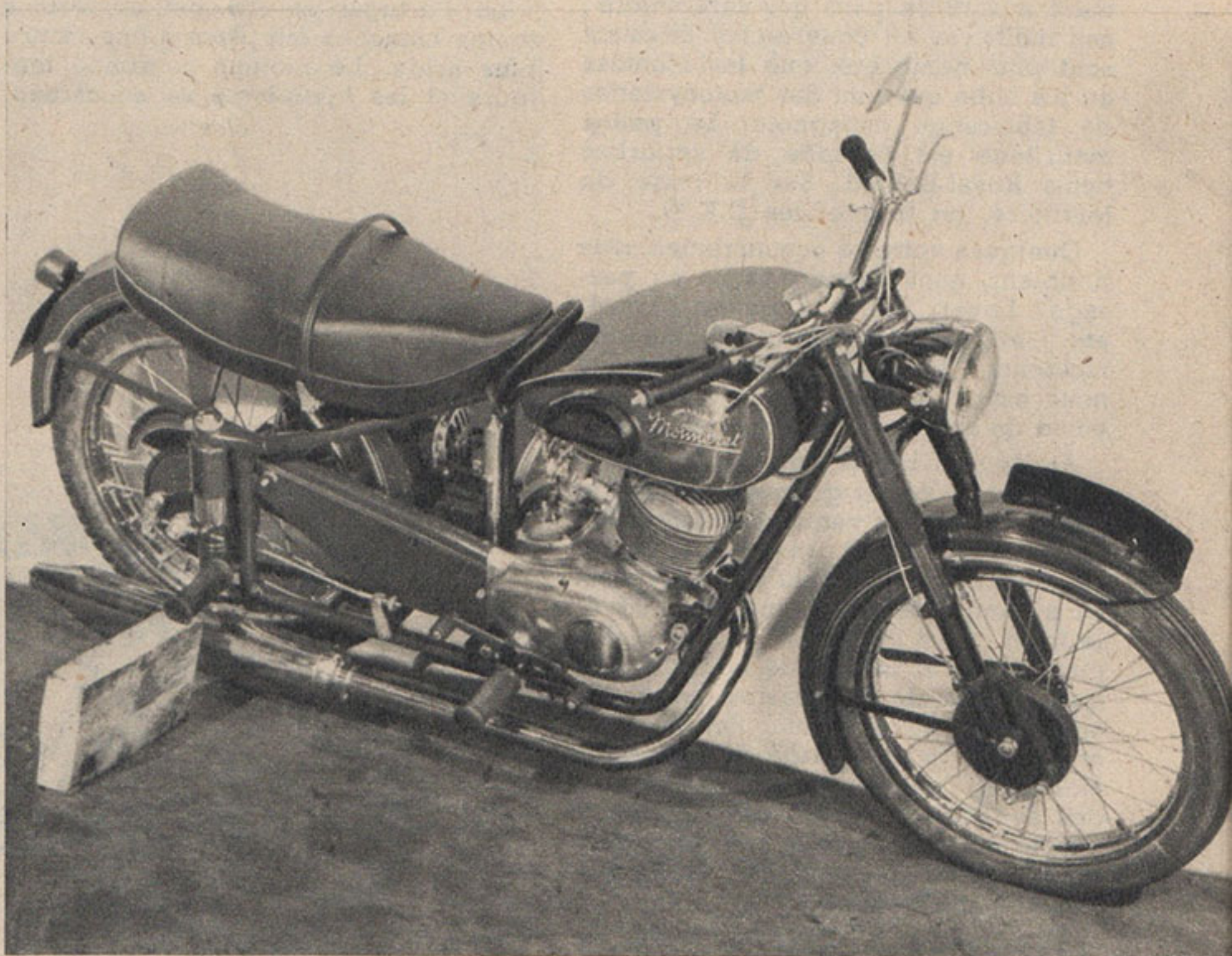
A Valence, nouveau relais, Georges, par Gap, Sisteron, Digne, Grasse, rallie Monte-Carlo au petit jour. Bilan : C.Q.F.D. : 3.350 km. à 51 km.-h. 100 de moyenne. Quatre changements de bougie, un décalaminage. Seules, les voitures suiveuses eurent des pannes.

Remercions une fois de plus les Monneret de nous avoir démontré les possibilités immenses d'une motocyclette française et félicitons-les de leur endurance, cette épreuve vaut bien un bon Bol d'Or!!!

A. NEBOUT.



Une couche de graisse protégeait le visage du froid rigoureux.



La 250 « Spéciale-Monneret » du raid.

Le lendemain de l'arrivée, au saut du lit, G. Monneret étudie les journaux.

Courrier des Lecteurs

Vous demandez l'avis des lecteurs. Voici le mien. Vous comprendrez ce que j'attends de votre revue.

Je vous reproche, comme M. Brun, de faire l'essai d'une pauvre 125 New-Map, sans aucun intérêt, pas même pour le constructeur. (Vous ne lui faites pas de réclame, et le client d'une machine pareille se fiche de ce qu'on peut lui dire!...)

Parlez-nous de mécanique qui crache le feu. (Bravo! la Norton Manx). Le scooter : ce n'est pas de ce côté que vous trouverez des lecteurs fidèles. La clientèle, plutôt snob, est incapable d'entendre le ralenti d'une B.M.W. Marianne Weber peut dormir en paix. Faites-nous des essais de 250, 350, 500, que nous puissions faire des comparaisons instructives...

Si mon vœu se réalise, j'aimerais lire dans vos colonnes l'essai de la 350 Jawa. Voici mon opinion :

La 350 Jawa n'est pas la perfection; au début, l'équipement électrique m'a joué pas mal de farces, et que dire de l'obligation de changer les rayons... sur une machine neuve!... Mais elle occupe une place d'honneur parmi les 2 temps par sa propreté parfaite, ses reprises et d'autres qualités. Ce qui n'empêche pas que j'espère finir ma carrière de motard avec quelque chose genre Tiger 100, car c'est tellement beau de faire le nettoyage de la route le jour où on est de mauvaise humeur que cela vaut bien des sacrifices.

Paul BOURIENNE,
14, rue de la Chasse,
Nanterre (Seine).

★

A la lettre de M. Paul Bourienne, qui ne rêve qu'essais de mécaniques qui « crachent le feu » suivant sa propre expression, et qui s'étonne que nous fassions les essais de « pauvres 125 cmc. », nous opposerons les réflexions d'un autre lecteur, M. TADDEI qui, tout en reconnaissant l'attrait des racers étrangers, nous demande de parler davantage des motos fran-

çaises et précise : « Au fond, qui est votre gros public ? Le propriétaire d'une moto n'est, souvent, ni un « compétiteur », ni un dilettante, hésitant entre une Vincent ou un Square-Four, mais un « Moyen », comme moi, qui a toujours à apprendre. »

★

Fidèle lecteur, depuis le n° 38 de mai 1950, je voudrais me permettre quelques suggestions et, si j'osais, quelques critiques.

Avant tout, je vous adresse toute ma sympathie car, grâce à vous, j'ai acquis l'amour de la moto et suis devenu un vrai « motard »; j'ai, depuis l'achat du premier numéro, acquis bien des connaissances sur la mécanique et le monde de la moto. Mais, malgré vos rubriques élogieuses et vos photos alléchantes, je n'ai pu, hélas! que m'offrir une machine, tellement vieille et démodée, que sa description, ou son nom seulement, n'est d'aucun intérêt pour votre journal. Je parle de la 500 cmc. Terrot R.G.S.T. Bien sûr, je connais aussi la pauvreté de cette moto à côté de ses sœurs étrangères; elle est loin d'être le dernier cri de la technique; mais combien de Français moyens ne peuvent, qu'avec bien des sacrifices, s'offrir une moto de grosse cylindrée telle que la Terrot. Alors, pourquoi, nous les pauvres déshérités, devons-nous être mis à part de la grande famille des motards? Vous trouverez cette phrase un peu exagérée et, pourtant, voilà trois ans que je suis attentivement Motocycles : jamais un mot, une rubrique, même une photo de cette moto; à part, lors des Salons, quand vous devez présenter la 500 Terrot, une simple reproduction de la gravure des catalogues; et un court entrefilet faisant ressortir la pauvreté de cette machine, en accablant les constructeurs de ne nous laisser que ce pauvre rejeton. Même lors de sa première présentation au Salon de 1949, rien n'a été dit sur elle; j'ai cherché en vain, mais n'ai rien trouvé.

Vos « Essais » sont une réussite, il faut l'avouer; chaque motard attend celui de son choix avec impatience; pourquoi ne pas les consacrer, au moins un de temps en temps, à une MARQUE FRANÇAISE, à grande diffusion? Combien nous serions heureux de voir la moto qui nous donne malgré tout les joies de ce beau sport, essayée par vos soins; et apprendre par vos services spécialisés sa réelle valeur, ses défauts; et ce, avec votre indiscutable impartialité.

Pouvez-vous, d'autre part, parler un peu du matériel français, mais sans lamentations sur ce que nous devrions avoir, mais de ce que nous avons; tant pis si ce n'est pas beau, mais c'est ce que nous possédons pour l'instant.

Je verrais bien Motocycles avec une page consacrée à des CONSEILS PRATIQUES de mécanique, d'entretien, de conduite; il vous serait facile de la créer, et qui rendrait Motocycles vraiment un journal pour « Motocyclistes ».

A part vos « Essais », et quelquefois un traité de technique par trop ardu, Motocycles n'est pas complet. A comparer, par exemple, avec l'Auto-Journal, qui a su gagner le public. Dans le temps Moto-Revue faisait paraître ce que je demande plus haut; depuis, il est devenu beaucoup moins intéressant. Car, au fond, qui est votre gros public : le propriétaire d'une moto, et celui-ci dans la majorité des cas n'est ni un compétiteur ni un dilettante, hésitant entre une « Vincent » ou la « Square-Four Ariel », mais un « MOYEN » comme moi, qui a toujours à apprendre.

Je sais que ce genre de critiques a dû abonder sur votre bureau; néanmoins, permettez-moi de les formuler, car j'estime beaucoup l'esprit de camaraderie que vous portez aux propriétaires de moto. Je sais que chaque critique a sa réponse. Que les « Essais » Motocycles se font aussi sur les marques françaises mais non pas sur les « gros cubes », parce qu'ils n'existent pas; et pourtant...

Joseph TADDEI,
30, venelle du Ponceau,
Orléans (Loiret).





Vous

AVEZ LA PAROLE

Voicy des
Brunel

L'OPINION DE M. JEAN JOLLY SUR LE 125 BERNADET

Depuis longtemps déjà, je me promettais de vous écrire à propos de tout et de rien, mais aujourd'hui vous me donnez une raison valable pour le faire en publiant un prochain essai du scooter Bernardet 125 cmc. Y.52. Voici donc l'humble opinion d'un usager de ce scooter, ayant parcouru plus de 5.000 kilomètres avant de l'échanger contre un Lambretta. (Mais ceci est une autre histoire!)

Acheté en juillet 52, j'avais choisi le Bernardet pour de multiples raisons : d'abord son prix, ensuite les délais de livraison, enfin et je devrais dire « surtout » pour de solides qualités que l'on ignore trop souvent.

1° Sa tenue de route : c'est de loin le meilleur scooter à ce point de vue (ne parlons pas des Galletto et autres Vélocettes, ce sont des motos carrossées). Dans toutes les circonstances, c'est-à-dire en montagne et en chemin difficile, aucun flottement, ni surtout aucune chasse de l'arrière (j'ai parcouru, aux vacances dernières, 3.500 kilomètres dont une bonne partie dans les Alpes et dans le Jura). Le châssis est rigide, mais également très lourd. Ce poids permet d'ailleurs en contrepartie :

2° Un confort très satisfaisant surtout en ce qui concerne la suspension avant. Elle est vraiment très bien vu le petit diamètre des roues ; très souple et assez bien amortie, elle est de beaucoup supérieure à celle du Vespa ou du Lambretta. Sur route on lâche facilement le guidon, même sur les pavés ou les nids de poule ; quant à la suspension arrière, assez ferme sans être dure en solo, elle devient beaucoup mieux à deux, comme beaucoup de ses semblables.

3° Le freinage est toujours excellent mis à part l'enfoncement inaccoutumé de la roue avant, sur coup de frein sec, ceci étant dû au principe même de la roue tirée. Quelques réglages de temps à autre, mais pas d'ennuis, mis à part une butée de gaine de frein arrière dont le boulon soudé n'a pas résisté au cisaillement permanent du coup de frein : à revoir!

4° Question moteur, l'Ydral est suffisamment connu pour en dire des nouveautés : boîte de vitesses « sans peur et sans reproches », c'est-à-dire très solide et bien étagée, d'un maniement facile malgré le sélecteur un peu dur au début. Les reproches que l'on pourrait lui faire ne seraient pas destinés à la maison Ydral mais plutôt à la maison Bernardet; deux reproches : *Primo* un carburateur (si l'on peut dire) de 17 mm., qui étouffe le moteur et le fait consommer inutilement. Mais économie d'abord pour vendre moins cher ensuite. *Secundo*, un système d'échappement à faire peur, et surtout à faire chauffer ce pauvre moteur qui n'en a déjà pas besoin et auquel on attelle un ensemble châssis-carrosserie-conducteur, le tout faisant environ de 170 à 200 kilos. J'ai, en effet, eu la curiosité de placer mon scooter sur une grande bascule avec son équipement normal comprenant : roue de secours, pare-brise, sacoche, porte-bagages, coussin arrière et plein d'essence. J'ai dû recommencer trois fois la pesée mais malgré tout je ne m'étais pas trompé : 120 kilos tout rond. C'est évidemment beaucoup trop et c'est à l'heure actuelle le seul gros reproche que je ferai au Bernardet. Qu'ils fassent demain un scooter du poids du Vespa ou du Lambretta et j'en reprends un aussitôt.

Je dirai un mot aussi des accessoires qui sont de bonne qualité : une bonne batterie (bien refroidie par le voisinage immédiat du pot d'échappement), un bon avertisseur, un guidon Saker de forme curieuse, mais agréable à l'usage, un éclairage de premier ordre auquel il n'y a vraiment rien à redire, enfin et surtout un grand réservoir de 11 litres très bien placé et bien agréable sur les grandes distances.

Parlons enfin de la question esthétique. Personnellement je ne l'ai jamais trouvée laide, et je dirai même qu'il me plaît assez. Quoi qu'il en soit, il offre une protection très grande contre les intempéries, supérieure à celle de la majorité des scooters.

Les possesseurs du Bernardet et les autres vont peut-être trouver que je suis dur avec ce scooter qui a quand même le mérite d'avoir été le premier digne de ce nom fabriqué en France ; mais j'estime avoir dit honnêtement ce que j'en pensais (tout en m'excusant d'avoir été si long).

J'espère ouvrir ainsi une polémique assez vive car de la discussion jaillit la lumière.

Jean JOLLY,

11 bis, rue Rouget-de-Lisle, Asnières (Seine).

P. S. — J'ai commis un oubli irréparable : les « moyennes ». Eh bien ! voici : parti à 18 heures de Montargis (Loiret), arrivé le lendemain matin à Thonon-les-Bains (Hte-Savoie) à 10 heures, par le col de la Faucille et en rodage.

Retour 15 jours après par Niort (Deux-Sèvres). Départ de Niort : 9 heures du matin. Arrivée à Asnières (Seine) : 18 h. 30, avec deux heures d'arrêt comprenant déjeuner, plein d'essence, etc... Tout cela seul et quelques bagages (20 kg.). Amateurs de moyennes, à vos règles à calculer !!! Car moi je n'ai rien calculé du tout.

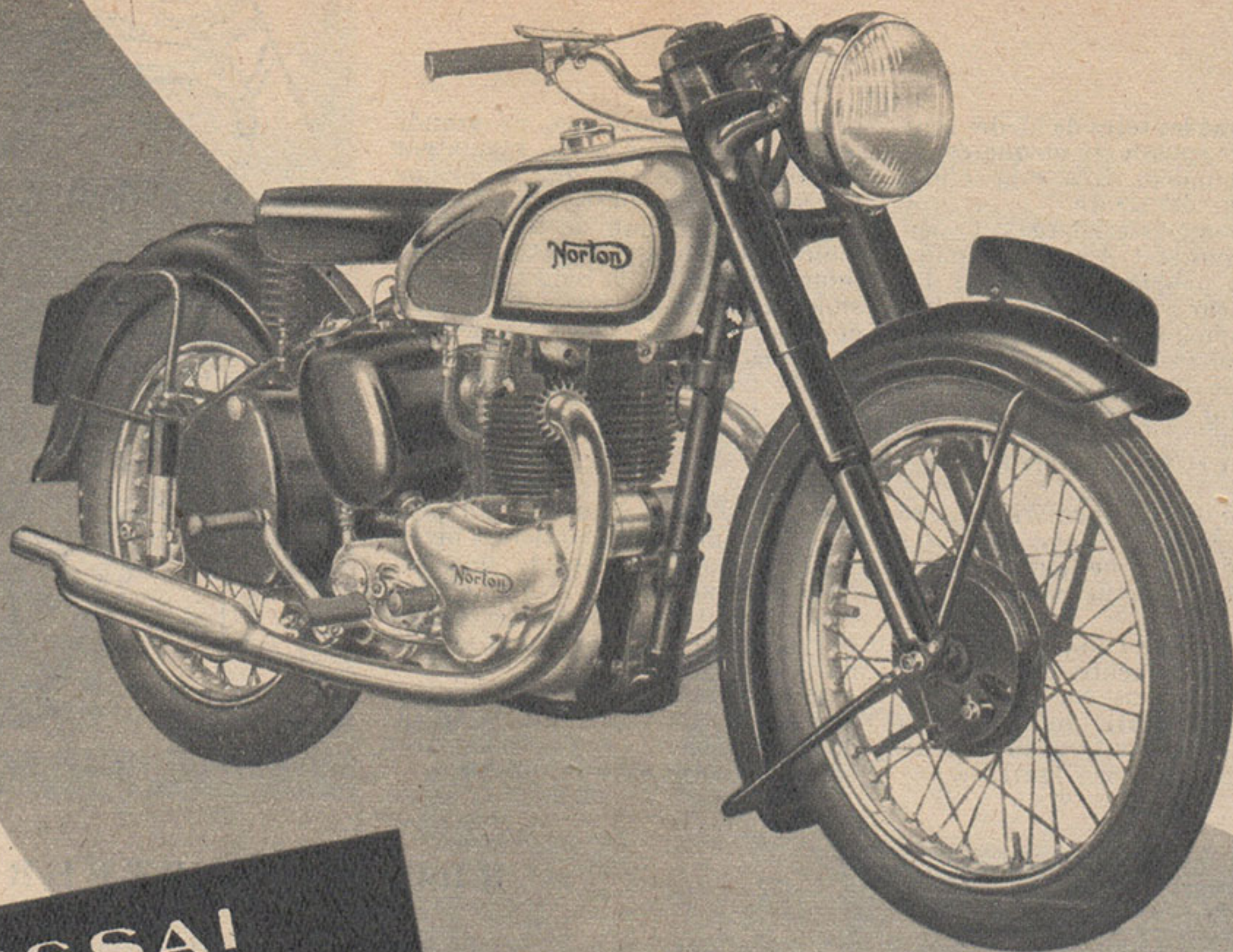


L'OPINION DE M. JACQUESON GILBERT SUR LE GNOME ET RHONE R-4

Vous aimez de la franchise, et bien, en voilà. Je ferai remarquer que j'ai eu maintes grosses machines en main et j'ai en ma possession une Gnome-et-Rhône 125 R.4 depuis seize mois; j'ai roulé trois mois dans Paris, eh bien, ça marche, si vous aimez mieux ça roule à merveille; seul je ne crains pas d'autres 125 2 temps, latérales ou culbutées; mais à deux elle s'assoit vite, car j'ai actuellement 25.000 kilomètres; habitant les environs de Laon (Aisne) il me faut souvent monter la côte respectable de 2 km. 500 et ma « casserole » comme je l'ai baptisée (en rapport au bruit d'échappement) grimpe comme une reine sur son trône, sans aucune difficulté; ce qui lui faudrait c'est une 4^e car en parler! Je plains également les oreilles d'autrui (de la compétition, messieurs! seulement par le bruit, bien entendu).

Puisque franchise il y a, j'ai eu jusqu'à ce jour pour 31.000 francs de frais en comptant 2 pneus neufs car un troisième m'est revenu à 680 francs seulement: un Englebert, toile claquée à 1.200 kilomètres, ceci dû à un manque de pression; là je remercie de prime abord l'obligeance de M. Hamel (de Laon) qui fit le nécessaire et la maison dudit pneu qui me renvoya un pneu neuf avec remise de 90% plus frais de port. J'ai roulé par tous les temps et cela explique les sept bûches ramassées; je puis dire qu'elle est de conception solide ma « casserole »; 3 jeux de segments, 2 embrayages neufs (les pièces rechange sont très chères), bague et axe de piston, chaîne, pignons, manchons de fourche, câbles, poignées, 2 soudures support de selle, 1 pot d'échappement, roulements roues AV.-AR. trop faibles; consommation assez élevée, 3 lit. 5 à 4 litres, mais cela s' comprend: souvent à 70; pour le grand tourisme zéro, manque de réserve de puissance. En résumé elle me coûte cher, mais faites-moi confiance, je tire dessus assez sport et qui casse les verres les payent. Fidèle lecteur je serais heureux si bon vous le jugez de faire paraître ceci dans votre revue. Mes compliments pour le n° 91 sur votre article : « Lubrification 2 temps » (très intéressant).

Gilbert JACQUESSON, Laniscourt (Aisne).



ESSAI DE LA NORTON DOMINATOR

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

La 500 Dominator n'a jamais été présentée par la Maison Norton comme une machine de sport. Elle a été réalisée pour satisfaire les amateurs de « twin », et ses caractéristiques mécaniques ne reflètent pas une machine particulièrement poussée.

Machine de tourisme robuste et endurante.

Performances honorables.

Tenue de route excellente.

Prix : 368.000 francs.

CHACUN connaît le renom que la Maison Norton s'est forgé dans le domaine de la compétition, renom qui rejaillit automatiquement sur la production de série. Aussi apparaît-il normal de s'attendre, lorsque l'on essaye une machine de série de la marque, à un minimum de satisfaction. Cet état d'esprit incline logiquement à une sévérité plus grande, et bien que la construction motocycliste britannique soit traditionnaliste par excellence, certains détails relèvent d'une technique un peu rétrograde, pour une machine de cette classe.

La Dominator a bénéficié récemment d'une suspension arrière oscillante sur le modèle standard et du cadre McCandless sur le modèle luxe. C'est le modèle 52, à suspension AR. à glissières, qui retiendra aujourd'hui notre attention.

PARTIE CYCLE

LE cadre est du type à simple berceau fermé, avec double semelle tubulaire sous le carter-moteur. Les divers éléments en sont soudés ou manchonnés, et des flasques solidaires du tube diagonal et du tube de selle reçoivent le moteur et la boîte de vitesses.

La suspension est assurée à l'arrière par des glissières et à l'avant par une fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques incorporés (voir dessins).

L'ensemble cadre-suspension est d'une grande rigidité et d'une rare robustesse.

Les roues, équipées de pneus de 21x3 à l'avant et 19x3,5 à l'arrière, ont des freins de 175 mm. de diamètre et 35 mm. de large. Le frein AR. est commandé par une longue pédale. Les moyeux ne comportent pas de système à broche, ce qui constitue une grave lacune sur

une machine de cette classe et de ce prix. Une partie du garde-boue arrière est amovible, facilitant l'extraction de la roue : la jonction des deux parties du garde-boue s'effectue très en avant, sous la selle, au moyen de deux boulons; ce qui oblige, en cas d'utilisation d'une selle double fixée directement sur le garde-boue, à démonter la selle pour démonter le garde-boue.

Le réservoir d'essence, de 16 lit. 3/4 de contenance, a une forme caractéristique. Il est légèrement évidé à l'emplacement des genoux; finition typiquement Norton : panneaux argentés, chrome et filets noirs. Deux tuyauteries amènent l'essence au carburateur. En laissant un robinet fermé, on peut suppléer à l'absence de réserve. Sur le réservoir se trouve un manomètre indiquant la pression d'huile, dont l'utilité n'est pas négligeable, si l'on

considère que les têtes de bielles sont montées sur coussinets et que ceux-ci s'accrochent très mal d'une lubrification déficiente.

Le guidon, assez large et peu relevé, comprend les commandes classiques, poignée tournante, leviers de frein avant et embrayage; en plus, nous trouvons deux boutons-poussoirs — l'un servant de coupe-circuit d'allumage et l'autre commandant l'avertisseur — une manette réglant l'admission d'air au carburateur et un contacteur phare-code.

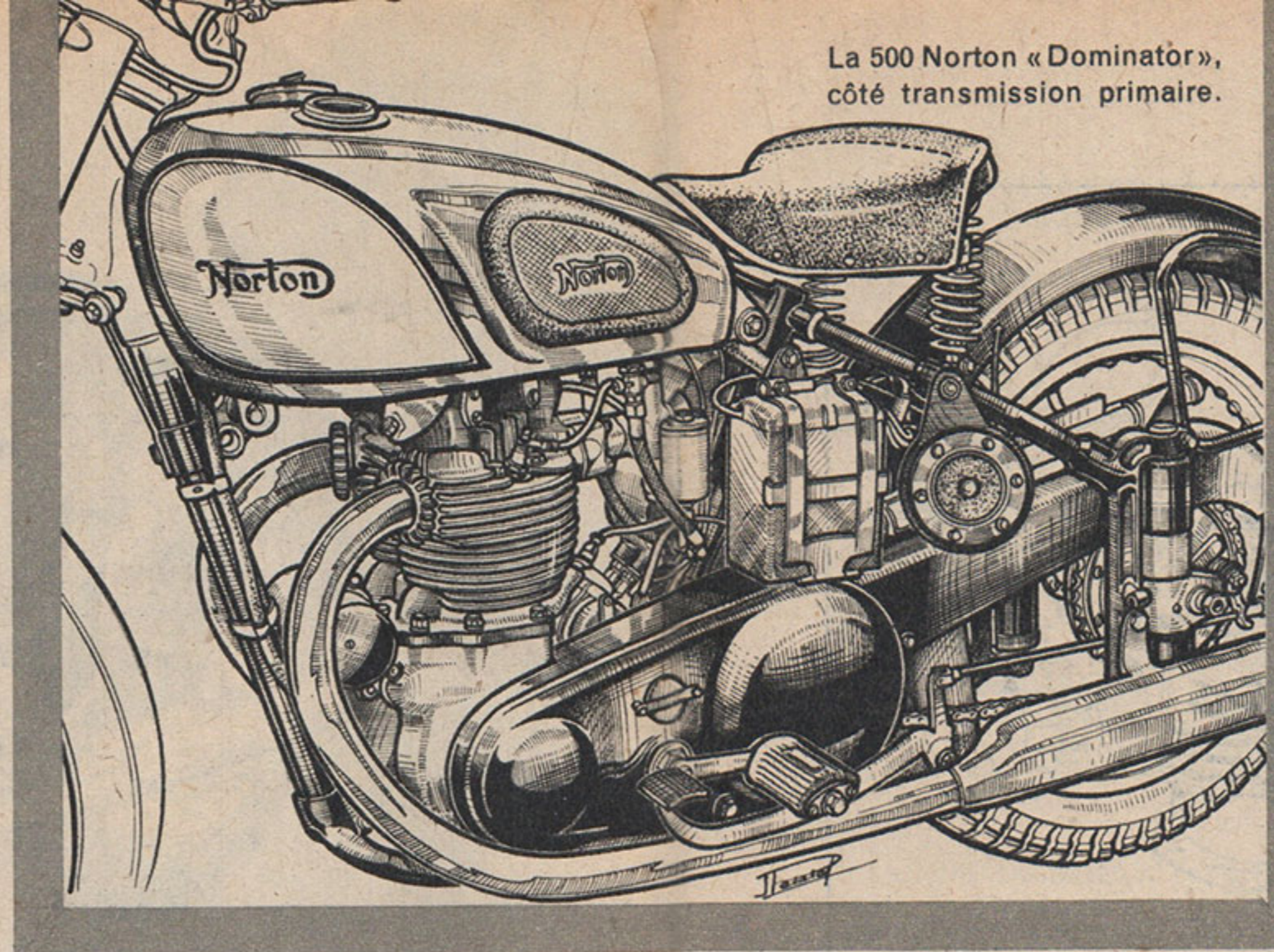
Le compteur kilométrique se trouve encastré dans une plaquette solidaire de la tête de fourche. L'entraînement s'effectue sur la roue arrière.

Le phare porte l'ampèremètre, et un index en bakélite positionnant l'éclairage lanterne ou normal. A signaler, à la partie inférieure du phare, un petit feu de position s'allumant à la position « lanterne ».

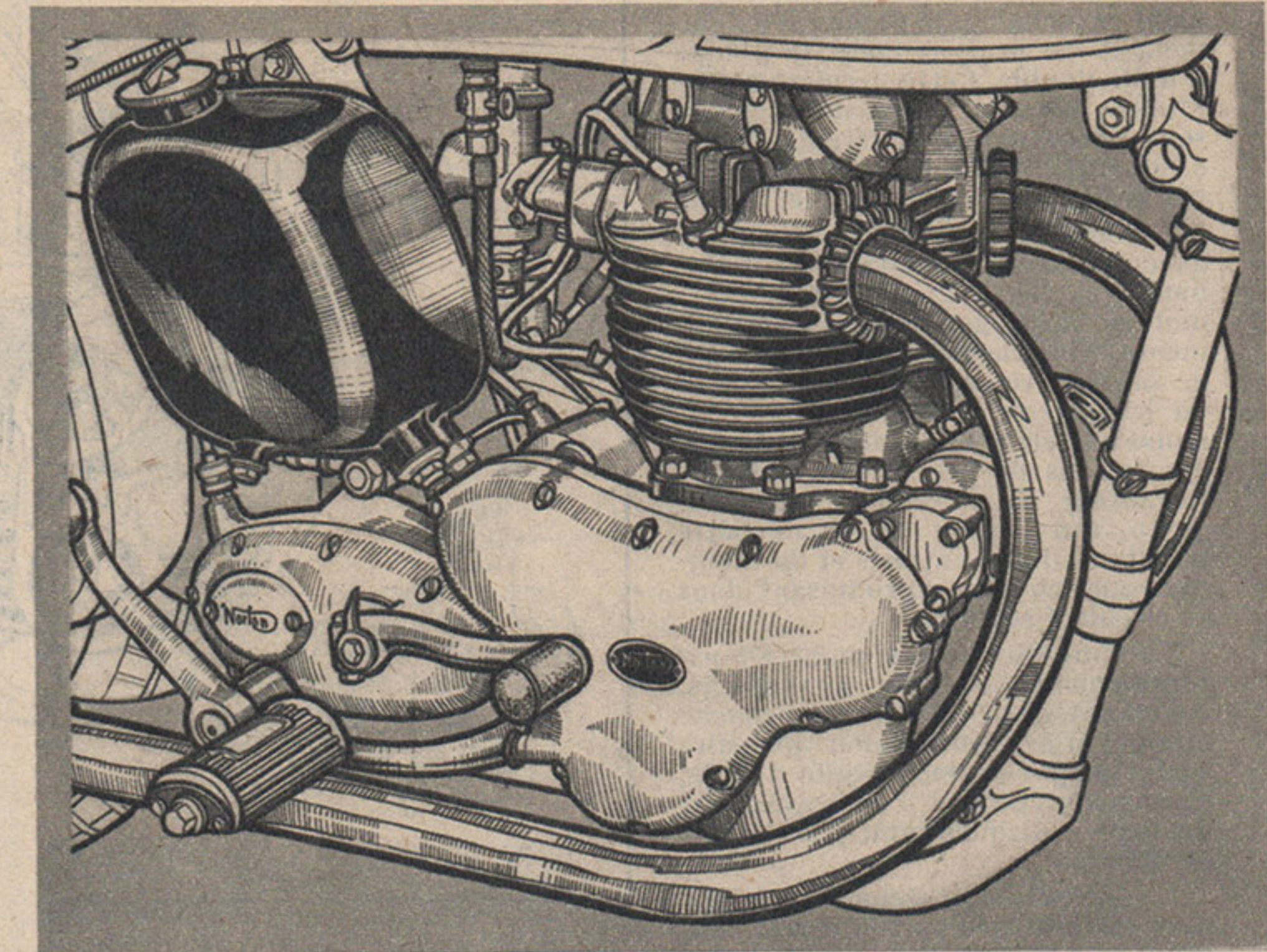
Le coffre à outillage, de grande dimension, renferme le régulateur de tension du circuit électrique d'éclairage. La batterie, située à gauche, à l'aplomb de la selle, est maintenue par une armature métallique. Sa position la rend très accessible, mais l'expose aux intempéries, et en cas de débordement ou de fuite de l'électrolyte, le carter primaire, le tube d'échappement, et éventuellement le pantalon, risquent d'être corrodés ou brûlés. L'avertisseur est à côté de la batterie, au-dessus du carter de chaîne secondaire. Le réservoir d'huile, à droite, fait pendant à la batterie et contient 4 litres.

La Dominator possède une béquille latérale, très pratique, et une béquille centrale, pas très accessible, ce qui réduit quelque peu la facilité de manœuvre.

Pour terminer, mentionnons l'excellente finition de l'ensemble, email, chrome, câblerie, et l'outillage très complet fourni avec la machine.



La 500 Norton « Dominator », côté transmission primaire.



Le moteur, côté sélecteur.

GRUPE MOTEUR TRANSMISSION

Le moteur est un bicylindre twin, couplé avec une boîte séparée à 4 rapports. Sa cylindrée exacte est de 497 cmc., pour un alésage de 66 mm. et une course de 72 mm. 6. Cylindre et culasse sont en fonte, ce qui surprend d'une maison comme Norton, surtout à l'heure actuelle où l'usage des alliages légers est largement développé.

La culasse a été dessinée de façon à laisser le maximum d'écartement entre les soupapes d'échappement,

afin de faciliter le refroidissement. La chambre d'explosion a un profil relativement plat.

Le bloc-cylindre comporte à l'avant deux tunnels pour le passage des tiges de culbuteurs. Ce bloc s'enfonce de 25 mm. dans le carter et est maintenu par 9 boulons.

La distribution s'effectue par soupapes en tête et culbuteurs classiques, commandés par un arbre à came unique placé à l'avant du carter. Les quatre tiges de culbu-

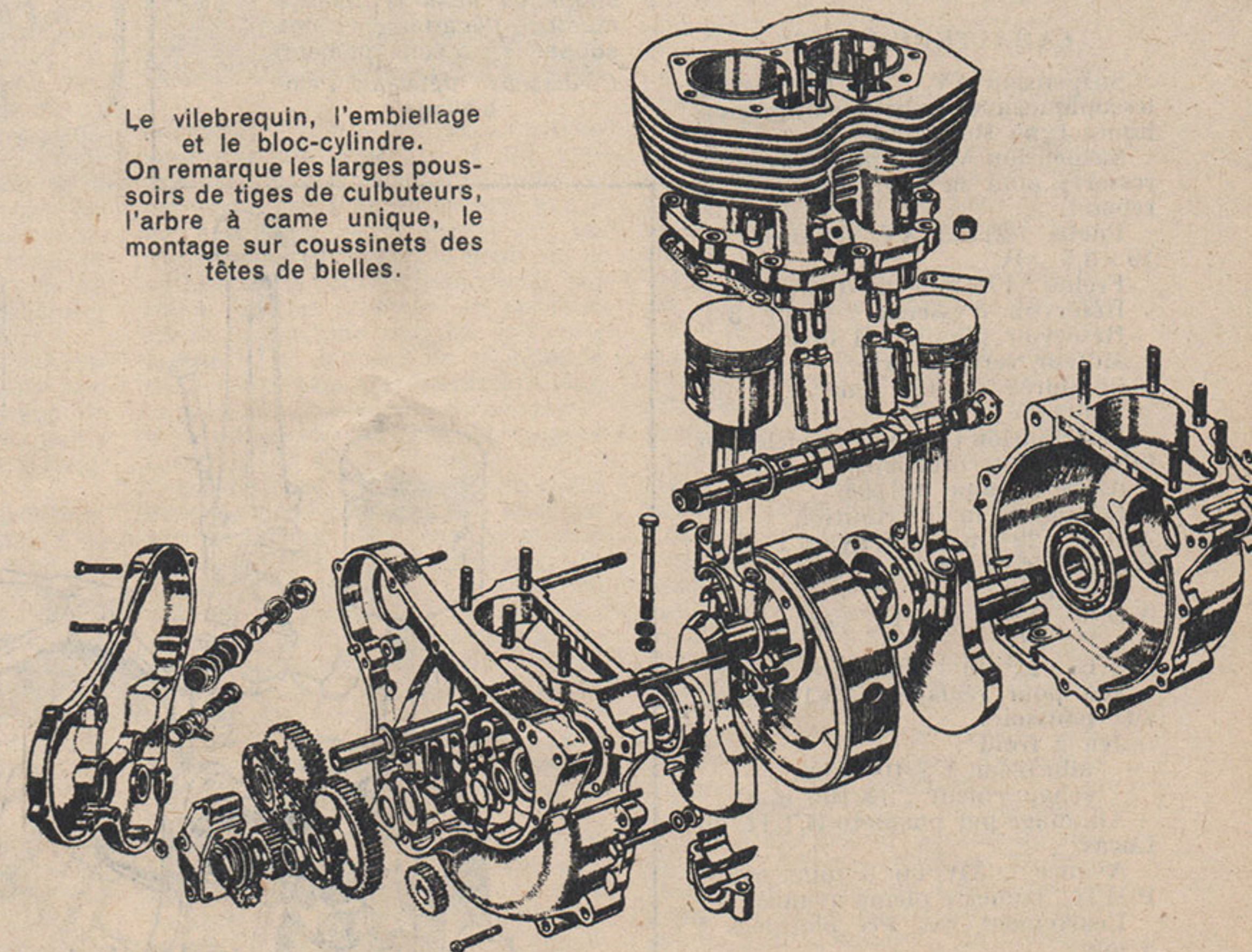
teurs, en tube d'acier mince, reposent sur des poussoirs larges, genre automobile. Deux de ces tiges plus longues attaquent les basculeurs des soupapes d'admission, situés à l'arrière de la culasse. Un seul carburateur alimente les deux cylindres.

L'embellage est en plusieurs parties, assemblées par boulons. Il comprend un volant central en fonte de 175 mm. de diamètre et 45 mm. de large, sur lequel se fixent les deux moitiés de vilebrequin composées chacune d'un maneton, d'un contrepoids et d'un axe en acier au manganèse-molybdène.

Le vilebrequin tourne sur deux gros roulements de 72 x 30 x 19 mm., du type à rouleaux côté pignon moteur, et à billes côté distribution.

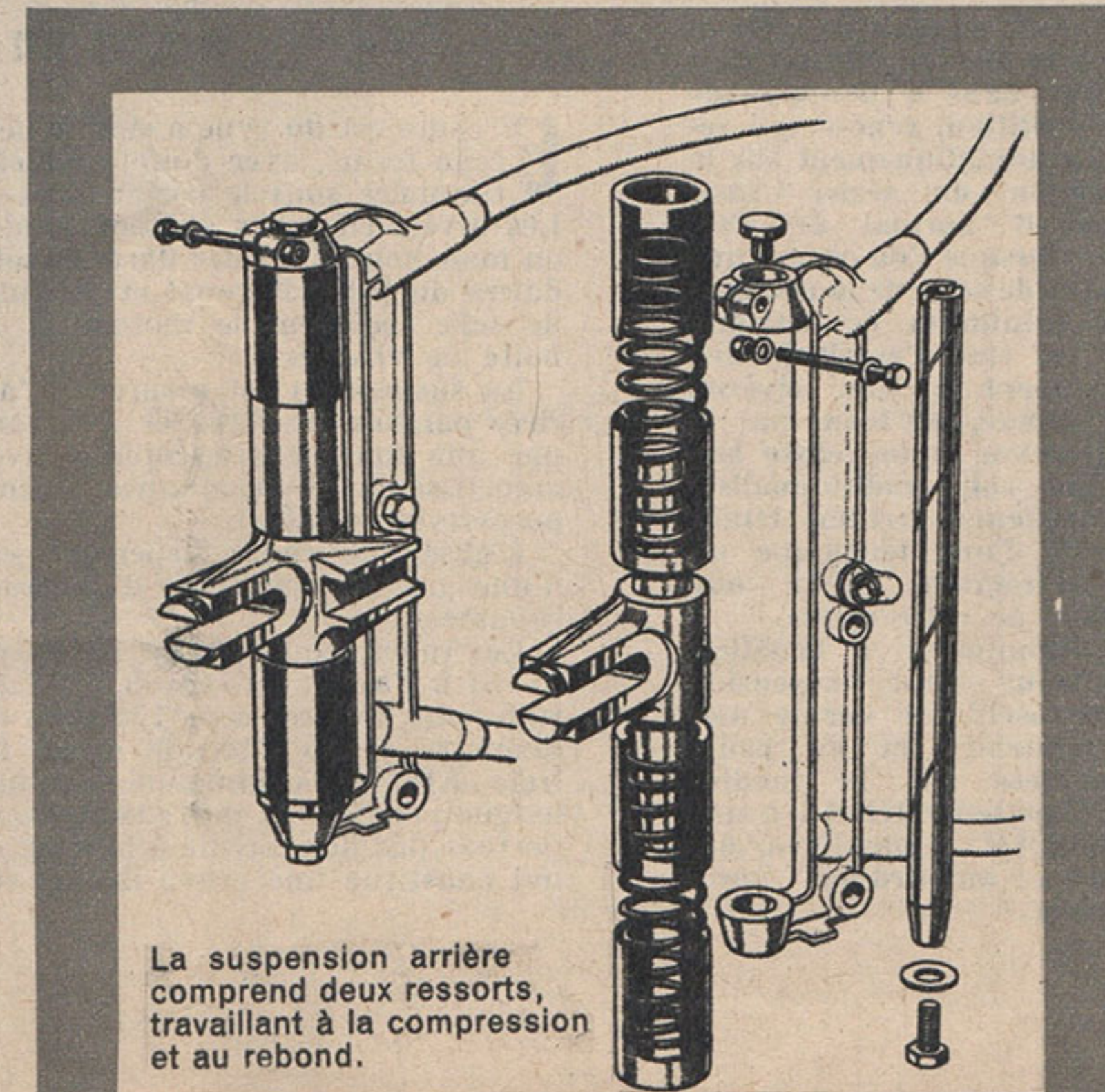
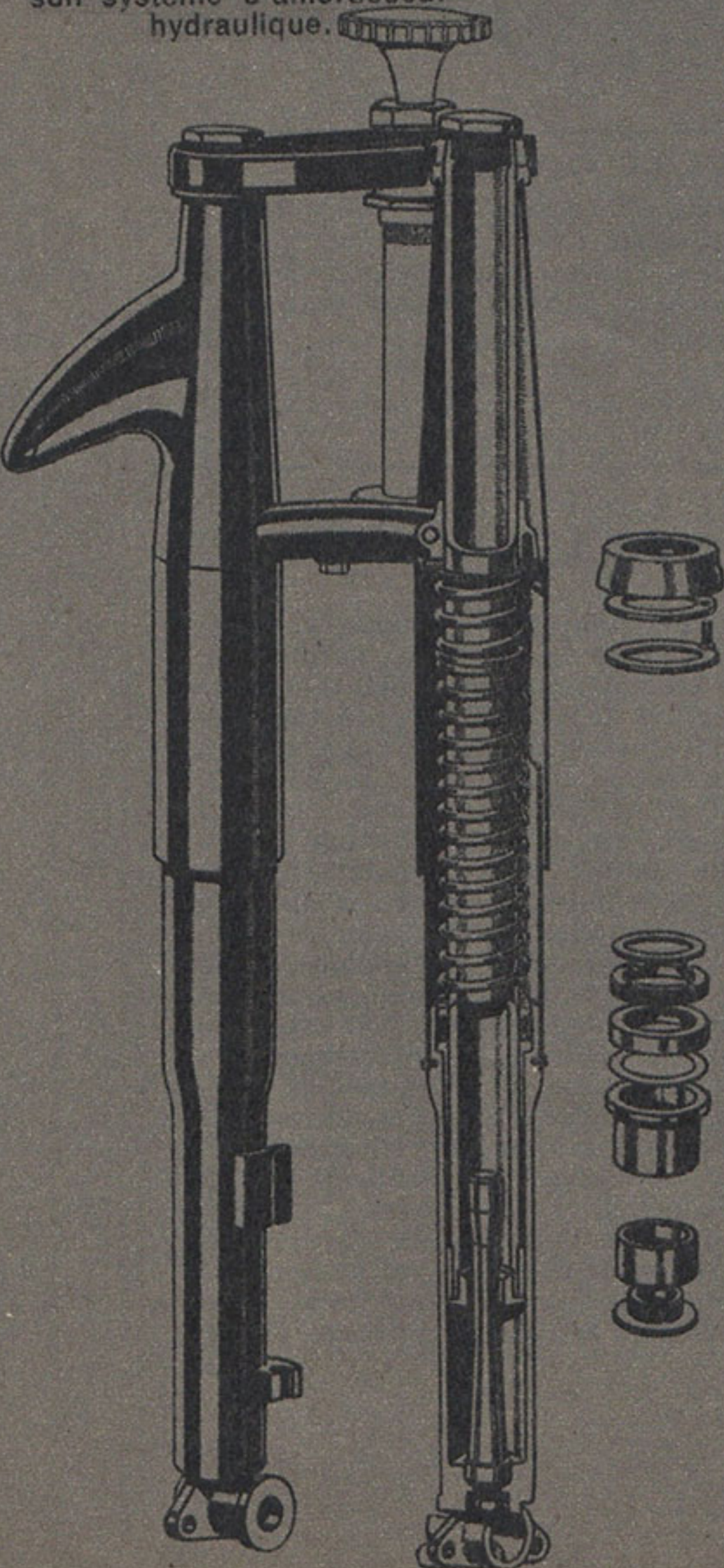
Les têtes de bielles sont montées sur coussinets minces Micro-Babbit. Ce système, adapté de l'automobile, permet un démontage plus facile, mais n'offre pas la tolérance d'un roulement au point de vue graissage. Les bielles sont en alliage léger forgé R.R.56. Les pistons, également en alliage léger, ont une tête plate et possèdent deux segments d'étanchéité et un racler. Lors d'un remontage, il faut éviter de les intervertir, car les encoches pour le libre jeu des soupapes ne sont pas exactement placées aux mêmes endroits, par rapport à l'axe de piston.

Le vilebrequin porte extérieurement, à gauche, le pignon moteur, monté sans amortisseur, ce dernier se trouvant sur l'axe d'embrayage; à droite, sous un carter, l'entraînement de magnéto par chaîne, avec



Le vilebrequin, l'embellage et le bloc-cylindre. On remarque les larges poussoirs de tiges de culbuteurs, l'arbre à came unique, le montage sur coussinets des têtes de bielles.

La fourche télescopique et son système d'amortisseur hydraulique.



La suspension arrière comprend deux ressorts, travaillant à la compression et au rebond.

le dispositif d'avance automatique, la commande d'arbre à came également par chaîne, le pignon d'entraînement de la dynamo et la pompe à huile double. Cette dernière aspire l'huile dans le réservoir, l'envoie sous pression aux différents points à lubrifier, et la retourne ensuite au réservoir, où elle se trouve filtrée.

L'allumage s'effectue par magnéto avec avance automatique. La dynamo, située à l'avant du carter-moteur, recharge la batterie qui alimente l'éclairage et l'avertisseur. On ne saurait trop insister, au moment où le système d'allumage par dynamo-batterie se généralise, pour des raisons de prix de revient, sur l'avantage de l'allumage par magnéto, qui permet de ne pas être tributaire d'une batterie et du moindre court-circuit se produisant dans le circuit électrique.

La boîte de vitesses, montée horizontalement, possède 4 rapports, commandés par sélecteur à branche unique. La transmission primaire s'effectue par chaîne en bain d'huile, sous carter étanche; l'embrayage est du type à disques multiples, garnis de ferodo.

La transmission secondaire à l'air libre est protégée par un carter couvrant le brin supérieur de la chaîne et assurant une bonne protection.

* * *

CARACTÉRISTIQUES

Suspension AV. : par fourche télescopique, avec amortisseur hydrauliques type Roadholder.

Suspension AR. : à glissières, avec ressorts pour la compression et le rebond.

Pneus : 21 x 3 AV.; Ribbed.
19 x 3,5 AR.

Freins : 175 mm. de diamètre.

Réservoir d'essence : 16 lit. 3/4.

Réservoir d'huile : 4 litres.

Moteur vertical twin.

Cylindrée : 497 cmc. — 66 x 72,6 mm.

Distribution totalement enclose et lubrifiée sous pression.

Arbre à came unique.

Calage de la distribution :

A.O.A. : 22° ou 3 mm. avant P.M.H.

R.F.A. : 57°5 ou 14 mm. après P.M.B.

A.O.E. : 57°5 ou 14 mm. avant P.M.B.

R.F.E. : 22° ou 3 mm. après P.M.H.

Jeu pour réglage : 25/100 mm. aux poussoirs.

Jeu à froid :

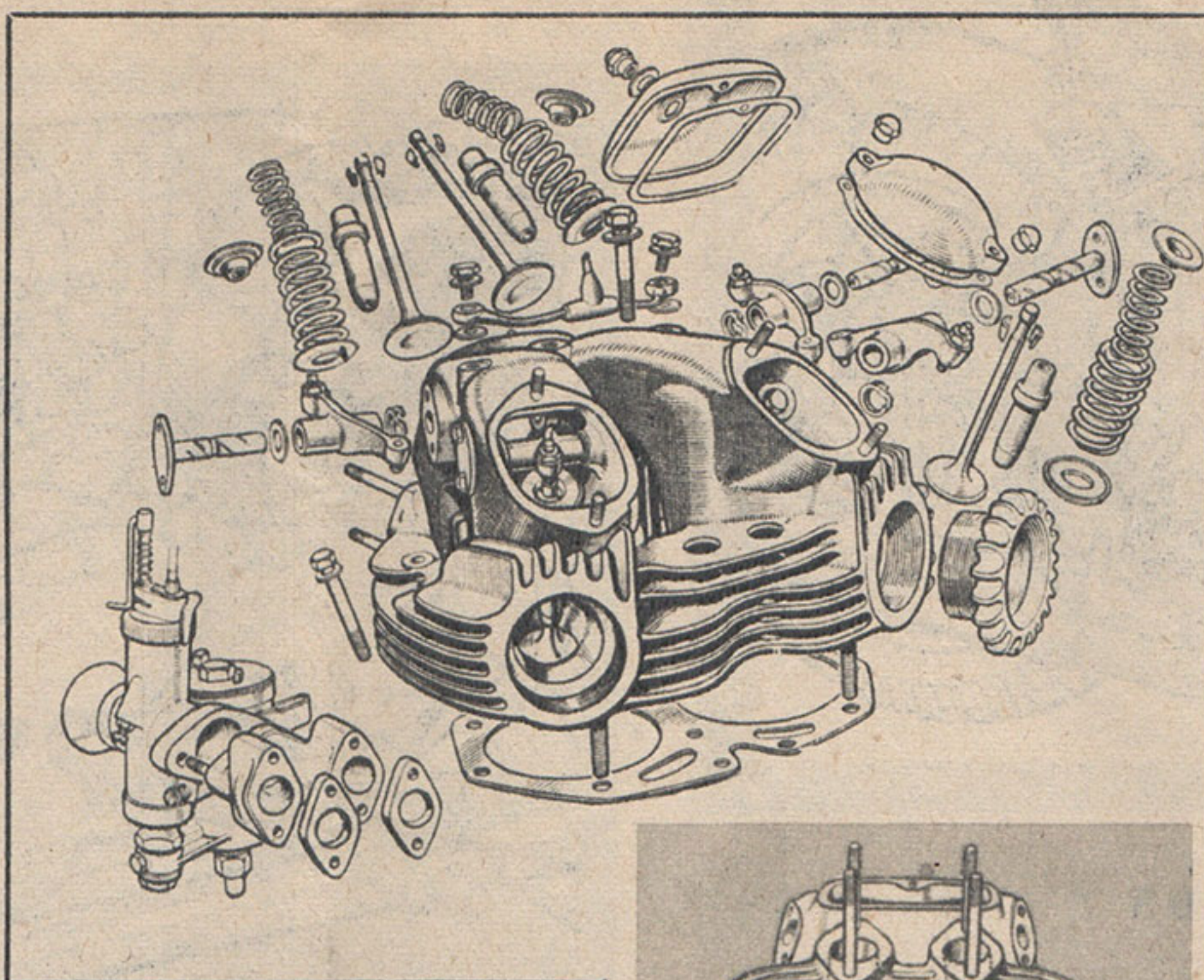
admission : 7/100 mm,

échappement : 12/100 mm.

Allumage par magnéto B.T.H. ou Lucas.

Avance : 31° ou 6 mm. avant P.M.H., manette pleine avance.

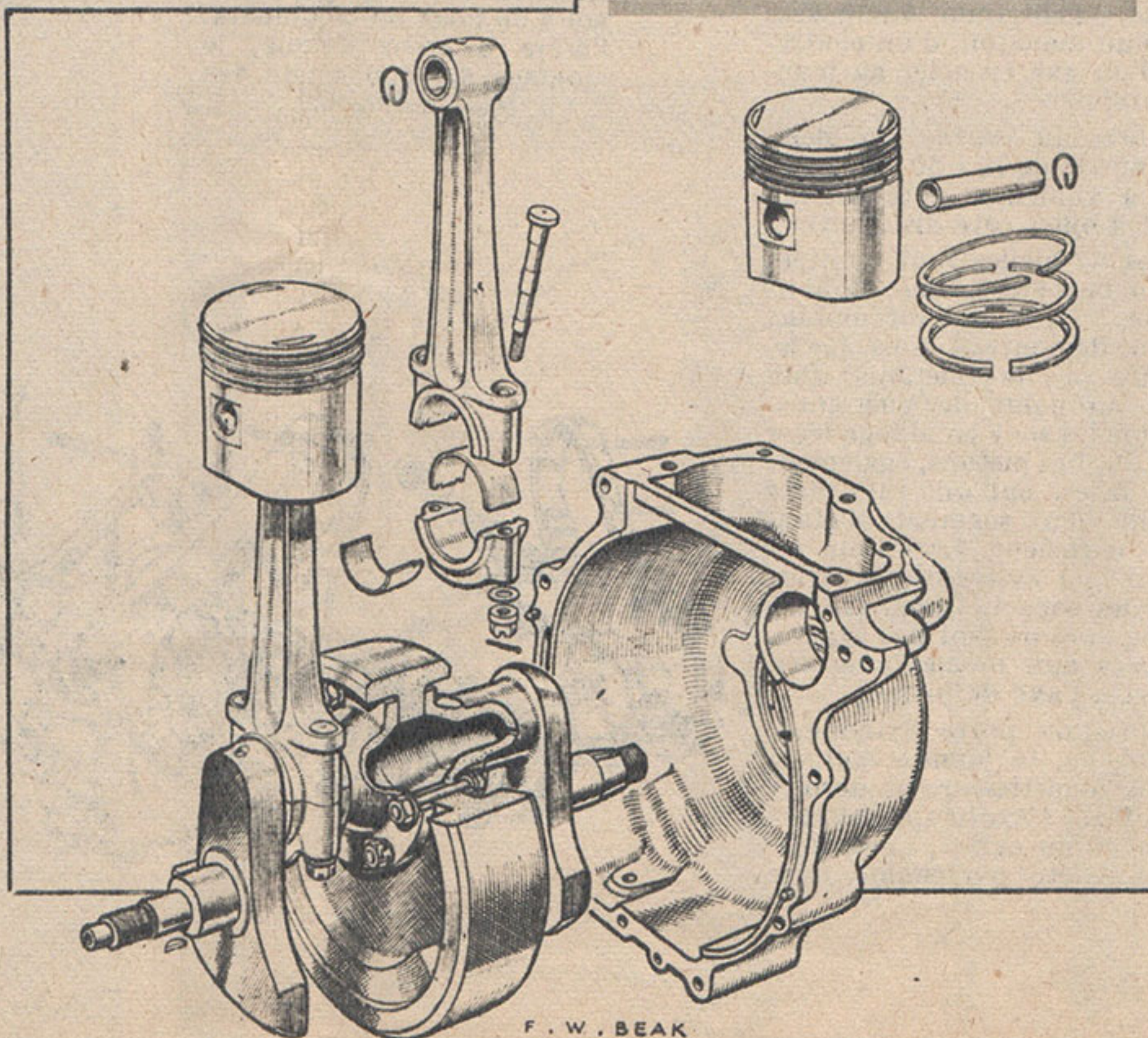
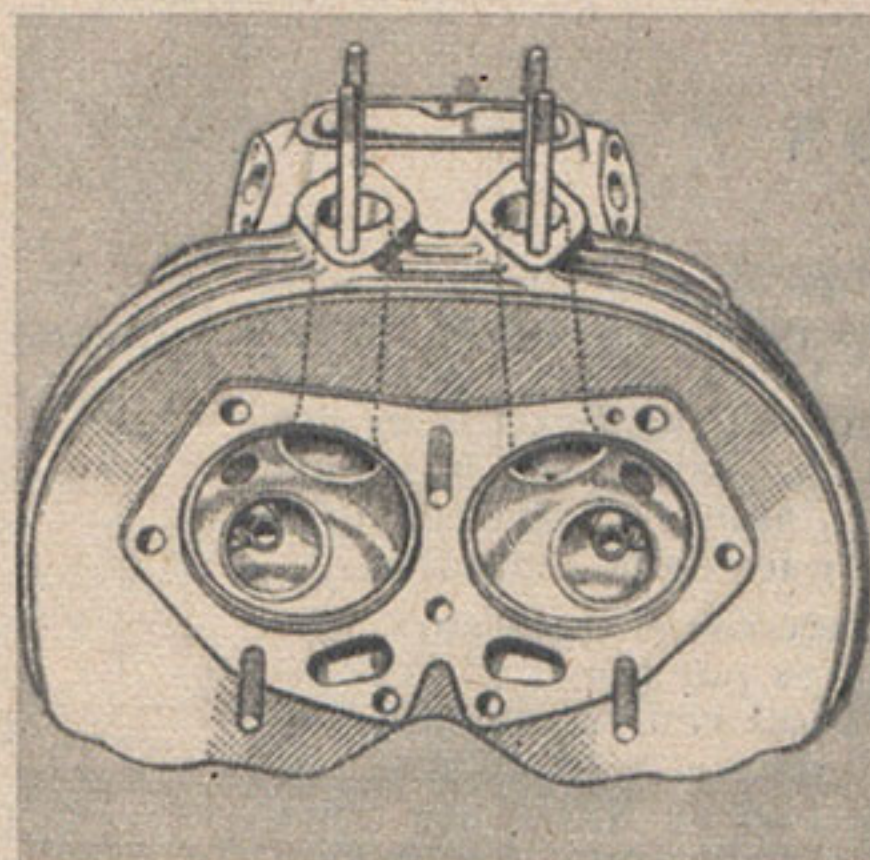
Ecartement des vis platinées : 3 mm.



Ci-dessus : la distribution.

Ci-contre : la disposition des soupapes dans la culasse montre l'écartement des soupapes d'échappement.

Ci-dessous : détail de l'embiellage.



Bougie : K.L.G. F.70.
 Dynamo : Lucas ou B.T.H. de 45 watts.
 Carburateur: AMAC 76 AK.L.A.T. 25 mm. de diamètre.
 Gicleur : 170 (d'origine).
 Boisseau : 3 1/2.
 Gicleur d'aiguille : 107.
 Position d'aiguille : 2^e cran.
 Rapport volumétrique : 6.7 à 1.
 Puissance : 29 CV. au vilebrequin à 6.000 t/m.
 Boîte Norton 4 vitesses.
 Contenance : 28 cl.
 Rapports finals : 1^{re} : 14,9 à 1; 2^e : 8,85 à 1; 3^e 6,05 à 1; 4^e 5 à 1.
 Chaîne primaire de 12 x 8 mm.
 Chaîne secondaire de 15 x 6 mm.
 Contenance du carter primaire : 28 cl.
 Poids sans carburant : 190 kilos.

La 500 Dominator est une machine compacte et lourde. De ligne typiquement anglaise, elle accuse cependant une certaine netteté mécanique. La puissance indiquée par

OBSERVATIONS

INCONVÉNIENTS

Machine trop lourde.
 Absence de roues à broches.
 Cylindres et culasses en fonte.
 Batterie mal protégée.
 Béquille centrale peu accessible.
 Accessibilité de la distribution et du carburateur réduite.

AVANTAGES

Suspension totale.
 Moteur robuste, de conception moderne.
 Allumage par magnéto.
 Lubrification sous pression.
 Culbuterie totalement enclose.
 Manomètre de pression d'huile.
 Bonne finition générale.

Nous laissons à nos lecteurs le soin de juger les points suivants comme avantages ou défauts : boîte séparée, avance automatique, bicylindre en vertical-twin.

le constructeur : 29 CV. à 6.000 t/m., surprend un peu. En chiffrant à 10% la perte de puissance due à la transmission, 26 CV. restent disponibles à la roue AR., ce qui ne semble guère en rapport avec les performances de la machine. La concep-

tion générale est classique, un peu trop, serait-on tenté de dire, et certaines solutions apparaissent par trop archaïques (absence de roues à broche, bloc cylindre et culasse fonte). L'accessibilité à la distribution et au carburateur est limitée



LA Dominator que nous eûmes à l'essai totalisait 22.000 kilomètres, dont 12.000 accomplis après le rodage des soupapes. Il s'agissait en conséquence d'une machine ayant fait de l'usage et ne bénéficiant d'aucune préparation spéciale en vue de l'essai. Ce fait était d'autant plus intéressant qu'il allait nous permettre de juger les performances, non pas d'une mécanique neuve, ou tout juste rodée et par conséquent au summum de sa « forme », mais ayant au contraire déjà accompli un long service.

Première constatation : la maniabilité à l'arrêt se trouve quelque peu réduite du fait du grand rayon de braquage de la direction, et du poids de cette 500 cmc. qui atteint 200 kg. en ordre de marche.

Par contre, excellente position, genre « racing » : selle haute et en arrière, guidon presque à bout de bras, ce qui donne au pilote une assise inclinée prédisposant à une conduite sportive. Le guidon est large, peu relevé, les repose-pieds judicieusement placés (ils sont d'ailleurs réglables). On retrouve tout de suite les qualités de la machine anglaise, lorsque l'on manipule les commandes, douces et précises.

La mise en route n'offre aucune difficulté : la compression passe facilement (comme sur tous les twins, nous n'avons à vaincre qu'une compression de 250 cmc., ce qui a permis la suppression du système de lève-



soupage). L'avance automatique supprime une manette et une manœuvre, ce qui, pour une moto de cet ordre, plus spécialement vouée au tourisme, peut constituer un avantage. Au ralenti, le bruit de la culbuterie et de l'échappement est faible. Autres qualités qui caractérisent la machine anglaise de bonne facture : la douceur de commande d'un embrayage qui n'entraîne pas, la précision et le silence du sélecteur, à la pointe du pied, et la poignée tournante à faible course.

La fourche télescopique s'avère excellente : rigidité latérale absolue, amortissement efficace. A grande vitesse, et lors de chocs brutaux, elle arrive cependant à talonner au rebond. La suspension arrière, assez dure en solo aux vitesses moyennes, ne trouve sa pleine utilisation qu'aux allures élevées. La tenue de route en ligne droite et en virage est digne d'une Norton, même sur route humide. Peut-être au début ressent-on un peu le poids de la machine en attaquant un virage.

Les accélérations n'ont pas la sécheresse d'un bon « mono » culbuté. Les reprises sont plus souples, plus coulées, et il faut davantage monter en régime pour obtenir une vigou-

reuse accélération. Ceci est la conséquence de la courbe de puissance plus pointue du twin par rapport au mono, à puissance égale. D'autre part, le poids élevé de cette 500 handicape quelque peu ses facultés d'accélération.

Sur notre machine d'essai, le bruit de la distribution était assez prononcé à vitesse élevée, mais il faut tenir compte du kilométrage parcouru.

En usage normal, la Dominator est une machine agréable par sa tenue de route, la souplesse de son moteur et la remarquable impression de sécurité qu'elle procure aux vitesses élevées. Le freinage est suffisant, sans plus; le frein avant, notamment, n'a pas une action très vigoureuse. L'étanchéité des tambours apparaît également problématique par temps de pluie. Il est curieux que la maison Norton, dont l'expérience est indéniable, ne travaille pas davantage la question freinage sur ses modèles courants. Il semble que dans ce domaine l'influence de la course soit plutôt symbolique...

L'essai à Montlhéry devait confirmer nos impressions premières concernant les possibilités de la « Dominator ». Après réglage de la carburation, gicleur de 200 au lieu du 180 d'origine, montage de bougies de 240° d'indice thermique et plein au super-carburant, le tour lancé sur l'anneau de vitesse



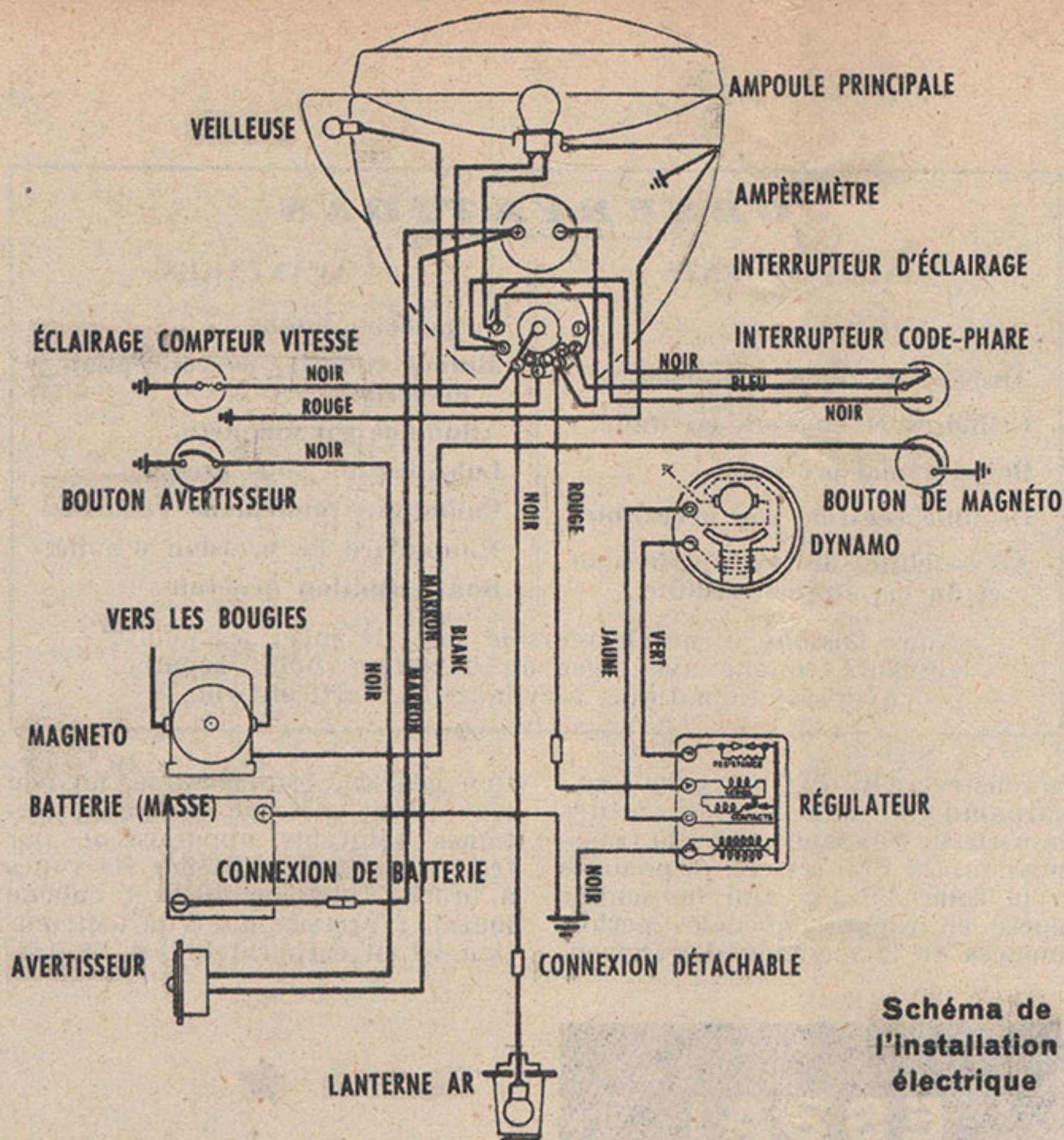


Schéma de l'installation électrique

(2.548 m.), par vent nul, était couvert, en position touriste, en 1' 15" soit une moyenne de 122 km./h. 292. En position allongée le meilleur tour donnait : 1' 7" 2/5 soit 136 km./h. 080 de moyenne.

A l'arrêt, nous constatons un certain échauffement du moteur, qui cependant restait parfaitement étanche, mis à part le carter de chaîne primaire qui suintait au niveau du pignon de sortie de boîte.

L'essai sur le circuit routier (9.181 m.) permet de réaliser une moyenne excellente de 94 km./h. 968 en 5' 48" au tour.

Après plusieurs tours, la machine avait incontestablement « chaud »; et ainsi que le souligne l'essayeur de la revue anglaise *Motorcycle*, le moteur aurait une certaine tendance à l'auto-allumage. Il y a donc tout intérêt, en cas d'utilisation à grande vitesse, à utiliser des bougies froides, au moins 225° d'indice thermique, et à régler soigneusement la carburation. Il ne faut en effet pas oublier que nous avons affaire à des cylindres et des culasses en fonte, métal dont la conductibilité thermique est inférieure à celle de l'alliage léger, ce qui donne un refroidissement moins efficace.

A grande vitesse, la tenue de route demeure impeccable, de même que la tenue en courbe. Bon étagement des rapports de boîte. Par contre, les freins se révèlent nettement insuffisants, compte tenu du poids et des performances de cette 500 cmc.

Ceci ne doit pas nous faire oublier la robustesse mécanique de la Dominator, qualité primordiale qu'aucun utilisateur ne songerait à lui contester. Durant 22.000 kilomètres, notre machine d'essai n'avait subi qu'un rodage de soupapes, et quelques mises au point côté dynamo, laquelle donna plusieurs fois des signes de défaillance. Cet inconvénient nous fut d'ailleurs confirmé par plusieurs usagers.

Pour conclure, nous croyons pouvoir dire que la Norton « Dominator » constitue une bonne machine, dans la tradition anglaise, de performances honnêtes, ne possédant pas de dé-

fauts majeurs, mis à part le freinage, qui gagnerait à être plus puissant, et un poids un peu excessif. Ce n'est pas une machine particulièrement poussée; elle peut se conduire « sport », en montant les intermédiaires (comme tous les twins, le moteur vrille facilement) ou en touriste, et l'on retrouve alors tous les avantages de souplesse du bicylindre.

N'oublions cependant pas que dans le bilan d'utilisation d'une moto, les avantages, somme toute assez minimes que procurent des performances « pointues », s'effacent rapidement devant les frais d'entretien et de réparation — ceci place au premier plan le facteur longévité mécanique et, à ce point de vue, la Norton « Dominator » nous apparaît particulièrement avantageuse, ce qui réduit d'autant le prix de revient kilométrique.

R. COURT,
A. NEBOUT.

Piste de vitesse (2.548 m.), 1 tour lancé :

Position touriste : 1' 15", moy. : 122 km./h. 292.

Position allongée : 1' 7" 2/5, moy. : 136 km./h. 080.

Circuit routier (9.181 m.), 1 tour lancé :

Position allongée : 5' 48", moy. : 94 km./h. 968.

Vitesses maxi, position touriste :

en 1^{re} : 50 km./h.

2^e : 70/75 km./h.

3^e : 95/100 km./h.

4^e : 122 km./h. 292 (vitesse chrono).

Vitesse minimum en 4^e : 35/40 km./h.

Freinage : de 50 km. à l'arrêt complet (sol sec, base de freinage de Montlhéry), 8 m. 40.

Réglages d'essai : gicleur 200, bougies Béru 240, supercarburant.

Consommation : environ 3 lit. 5 aux 100 km. à 60 km./h., environ 5 lit. aux 100 km. à 100 km./h.

CONCLUSIONS DE L'ESSAI

AVANTAGES

- Excellente tenue de route.
- Bonne suspension.
- Commandes souples et précises.
- Rapports de boîte bien étagés.
- Grande robustesse mécanique.
- Bonne position du pilote.
- Eclairage moyen.
- Performances honorables pour une machine de tourisme.

INCONVÉNIENTS

- Rayon de braquage trop important.
- Machine trop lourde.
- Freinage insuffisant aux allures élevées.
- Étanchéité douteuse des tambours de frein.
- Moteur ayant tendance à chauffer à vitesse élevée.

Opinions des usagers

M^R M. BARLAND

Messieurs,

Suite à l'appel que vous avez lancé dans un des derniers numéros de Motocycles, je vous envoie mes impressions sur la Norton « Dominator ». Je possède ce modèle depuis juillet 1951 et compte à ce jour 28.000 kilomètres. Je connais donc assez bien la machine, l'ayant par ailleurs complètement démontée jusque dans ses moindres détails. La première impression qui vous frappe lorsque vous roulez sur cette machine est sa tenue de route vraiment sensationnelle. Jusqu'à 60 km.-h. sur mauvaise route, on est franchement secoué mais passé cette allure la machine ne bouge plus sur la route, sauf à vive allure, si la route est mauvaise. Il est possible de virer très penché sous des angles impressionnants, la sensation de sécurité est toujours aussi grande.

La deuxième impression concerne les accélérations. Le moteur monte très bien en régime et en 400 m. on atteint très facilement le 130. En seconde la machine bondit lorsque on ouvre en grand et ce n'est pas le moment de tenir le guidon entre le pouce et l'index.

L'ensemble est excessivement robuste, le moteur ne chauffe pas sur de longs parcours, les vitesses passent très bien et l'usure au bout de 28.000 kilomètres est insignifiante sauf sur un point sur lequel je reviendrai tout à l'heure : les soupapes.

J'aborde maintenant la question des défauts dont il faut autant parler, sinon plus, que des qualités.

Le premier que l'on constate dès que l'on enfourche la machine est le manque de freinage à l'avant. Bien que le tambour ait des dimensions identiques à celui des Matchless Twin qui assure un freinage puissant, son fonctionnement est d'une déficience notoire. J'ai essayé d'y remédier ainsi : changement de garnitures, levier de commande plus long, came plus petite pour assurer un plus grand effort, rien n'y a fait et la véritable raison est que le tambour est insuffisamment rigide et se déforme sous l'effort des mâchoires; il chauffe d'ailleurs très rapidement, conséquence de parois trop minces.

Le deuxième défaut que l'on ressent plus tard concerne les soupapes. Elles se piquent très rapidement et arrivent à la longue à se griller. J'y ai remédié en montant des soupapes stellitées qui me donnent toute satisfaction depuis 2.000 kilomètres. Mais jusque-là, que d'ennuis! Les soupapes prennent également quelque jeu au culbuteur chaque fois que l'on pousse la machine à vitesse maximum.

Le troisième défaut concerne l'équipement électrique. Sa solidité est précaire et surtout le régulateur n'est pas réglé à la sortie d'usine. C'est ce qui provoque le débordement de l'acide sur les tuyaux d'échappement dont se plaignent tant de possesseurs de machines anglaises. La charge est trop forte et provoque un trop grand échauffement des accumulateurs.

Cependant c'est une machine qui ne m'a jamais laissé sur la route, crevaisons inconnues; j'ai fait traiter mes roues à l'Incevev et j'ai fait plusieurs fois Bayonne-Grenoble ou inversement en dix heures sans aucun pépin.

Voici enfin la partie que j'estime capitale : les performances. Le moteur a été entièrement démonté, pistons et bielles allégés, vilebrequin rééquilibré, culbuteurs allégés; passages des gaz polis, avance à l'allumage, passée de 31 à 34°; taux de compression de 6,7 à 7,1 par remplacement du joint d'origine de culasse par du « Reinz » de 6/10^e de millimètre. Avec 400 mètres d'élan, le kilomètre lancé à 145 km.-h. chrono, route des Landes très bonne, deux chronomètres, un motocycliste placé à une des extrémités de la base allumant son phare à chaque passage à sa hauteur. Ceci a été effectué avec l'équipement complet d'origine, plus un gros rétroviseur monté sur un bras de la fourche (10 cm. de diamètre!). Le guidon a été raccourci de 10 centimètres, la machine est équipée d'une selle double Aurora permettant l'effort maximum.

J'ai taillé un pignon de sortie de boîte de une dent de plus que celui d'origine, qui me donnera 4,75 de rapport final. J'espère donc faire mieux, avec surtout beaucoup plus d'élan.

La consommation d'essence oscille entre 4 lit. 1/4, 4 lit. 1/2; gicleur principal de 190, aiguille au deuxième cran, super Esso, bougies G.N. excellentes.

L'usure générale se répartit ainsi :

Un pneu arrière à 18.000 kilomètres, un pneu avant à 22.000; une chaîne secondaire à 24.000, un changement de garnitures de frein à 26.000, une ampoule de phare à 20.000, deux soupapes d'origine à 18.000, quatre soupapes stellitées à 27.000, plus quatre guides.

Et, pour finir, mon rêve : une machine X... équipée du cadre Featherbed, du moteur Tiger 100 cmc., freins Colli de 250; jantes, garde-boue, réservoir alu. Poids total avec essence et huile, 150 kilos.

Michel BARLAND,
allées Paulmy, Bayonne.

M^R J. MATIVET

En prévision de l'essai de cette machine de sport rapide de qualités exceptionnelles que vous devez effectuer prochainement, voici ce qu'en amateur de véhicules à deux roues, je pense de la Dominator après test divers.

Références : j'ai toujours eu des machines rapides et de grosse cylindrée depuis la K.T.T. en passant par la 1.000 Ariel, la 750 B.M.W. et, en dernier lieu, la Norton A.C.T. qui a précédé cette machine.

Ayant passé maintenant l'âge des compétitions et des performances et malgré l'absolue satisfaction de la Norton A.C.T., j'ai dû abandonner cette machine un peu dure pour la Dominator, sur l'avis autorisé de l'agent général, mon ami M. Clément Garreau.

LOUANGES :

La Dominator, sans avoir les reprises foudroyantes de l'A.C.T., est cependant une machine nerveuse tout en restant souple. Ce qui en fait l'attrait, c'est la tenue de route absolue. « la tenue de route Norton » tant appréciée de tous et particulièrement de moi-même après l'usage que j'en ai fait sur les routes sinueuses de montagne ou terriblement dures d'Espagne, ce qui surprend un peu avec cette suspension parfaite tant à l'avant qu'à l'arrière. Le passage des vitesses n'est qu'un jeu aussi bien à la montée qu'à la descente. L'éclairage correspond à la vitesse de l'engin. La mise en route est facile.

VITESSE : Le 120 compteur est facilement atteint et soutenu; il semble, cependant, qu'à deux la machine puisse atteindre une allure supérieure à celle obtenue en solo sur route. La consommation normale est de 4 à 4 l. 1/2 pouvant aller aux environs de 5 en tirant.

PRÉSENTATION : Le réservoir a une ligne vraiment élégante et bien comprise pour le cavalier avec ses évidements vers la selle. Habitant le bord de la mer, j'ai pu apprécier la qualité des chromes; en prenant la précaution de passer une pellicule d'huile de paraffine lors du nettoyage, ces chromes tiennent même à l'encontre de l'air marin.

CRITIQUES : On ne sait pourquoi un tel véhicule est livré (tout au moins au moment de mon achat se situant en juin 1951) sans une selle biplace.

La culbuterie est un peu bruyante aux allures élevées comparativement à l'A.J.S. spring-twin.

L'email, à certains endroits, laisse à désirer et, malgré les soins attentifs d'un camarade mécanicien chargé de l'entretien, a pris un aspect terne.

RÉSUMÉ :

En bref, une machine de grande classe, très facile à conduire pour un habitué des machines rapides, pas de fatigue inhérente aux routes dures d'Espagne, objet de curiosité envieuse dans les pays où l'on fait étape par la présentation et l'élégance de l'ensemble, agréable aussi bien en ville que sur la route, ne réclamant enfin qu'un entretien minimum.

Nécessité pour l'usager d'adapter à cet engin une selle biplace pour la facilité, lors de la conduite en solo, de la position couchée.

Jean MATIVET,
« Laketenia »,
Saint-Jean-de-Luz (B.-Pyr.).

VU pour vous

BELLES PLAQUES

Pour ceux qui aiment donner à leur moto une note personnelle par le choix d'accessoires sélectionnés, signalons les lettres et chiffres plastiques Hills qui se posent avec facilité, soit sur les plaques d'origine, soit sur celles fournies par le fabricant. Chacune des lettres ou chiffres comporte à sa face interne de petits rivets de même matière qu'il suffit de chauffer avec une allumette ou un briquet pour les river à la main sur la plaque préalablement percées aux endroits indiqués.

LES QUALITÉS D'UN JOINT

Pour qu'un joint plastique entre culasse, cylindre ou carter soit aussi parfait que possible, il faut qu'il ne soit ni une colle ni un ciment mais, qu'en réalisant une étanchéité rigoureuse et constante, il conserve une élasticité et une malléabilité grâce auxquelles il obturera en toutes conditions les plus infimes interstices, malgré les inévitables rugosités du métal.

La pâte « Perfect-Seal-Lowac », insoluble dans les carburants et lubrifiants, qui reste souple et ne se craquelle pas, s'étend facilement, se plane d'elle-même et semble bien réaliser le joint adhérent et onctueux souhaitable. L'enduit « Perfect-Seal » est d'ailleurs utilisé par de nombreux constructeurs. Ce produit est distribué en France par SEBIS.

L'« ÉVERCLEAN »

On voit de plus en plus les autos équipées à l'avant du capot d'un écran translucide destiné à protéger le pare-brise de la projection de boue, en écartant la neige et, les soirs d'été, les innombrables moucherons qui étoilent la glace et finissent par la rendre opaque.

Nos lunettes subissent les mêmes assauts; or le même écran, l'expérience en a été faite sérieusement, peut nous éviter ces inconvénients.

L'écran « Everclean » de Scintex, par sa forme très étudiée, canalise les filets d'air et entraîne hors du champ de vision tout ce qui peut venir frapper visage et lunettes. C'est un pare-brise miniature, mais d'une incontestable efficacité. Il se monte sur le corps du phare au moyen d'un dispositif très simple. Il ne dépare pas la machine et ne coûte pas cher...

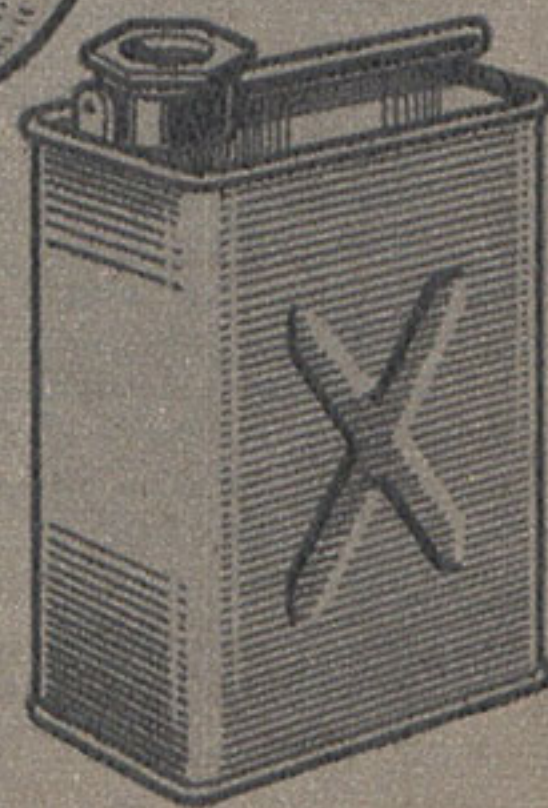
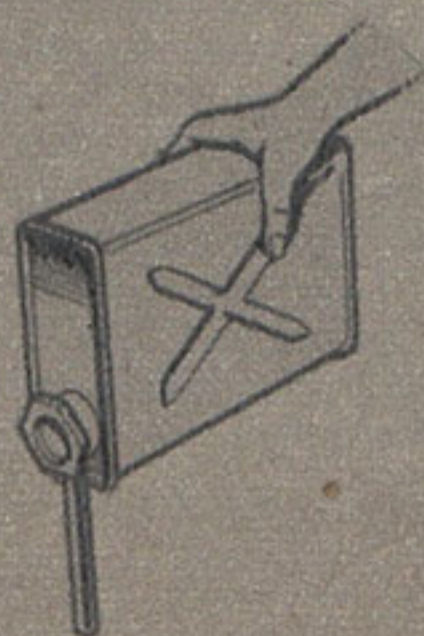
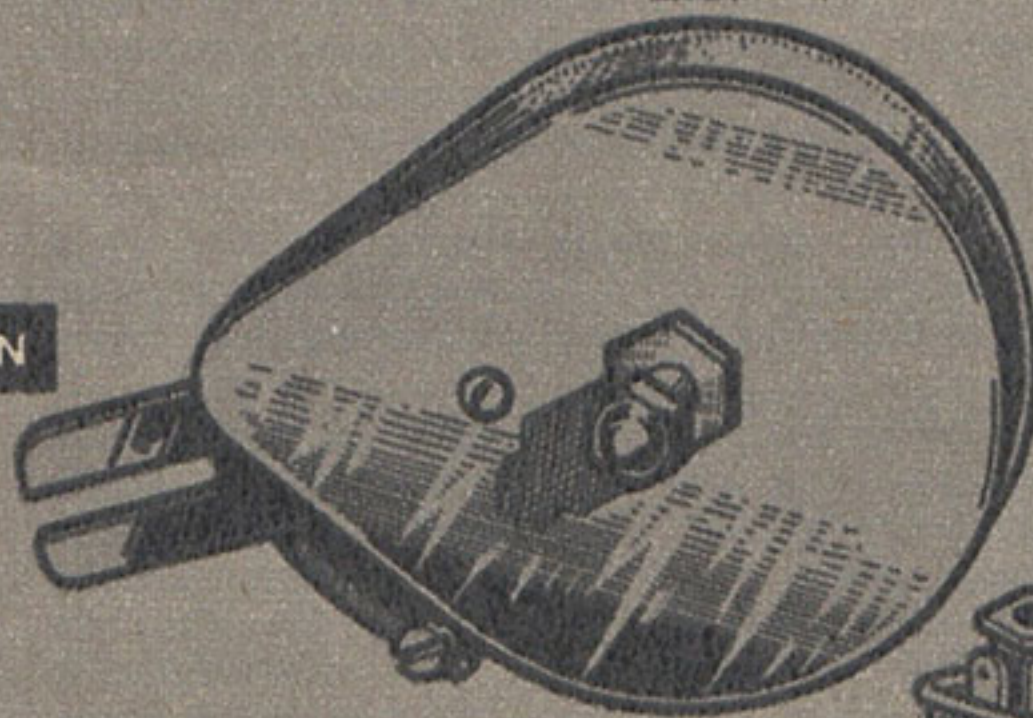
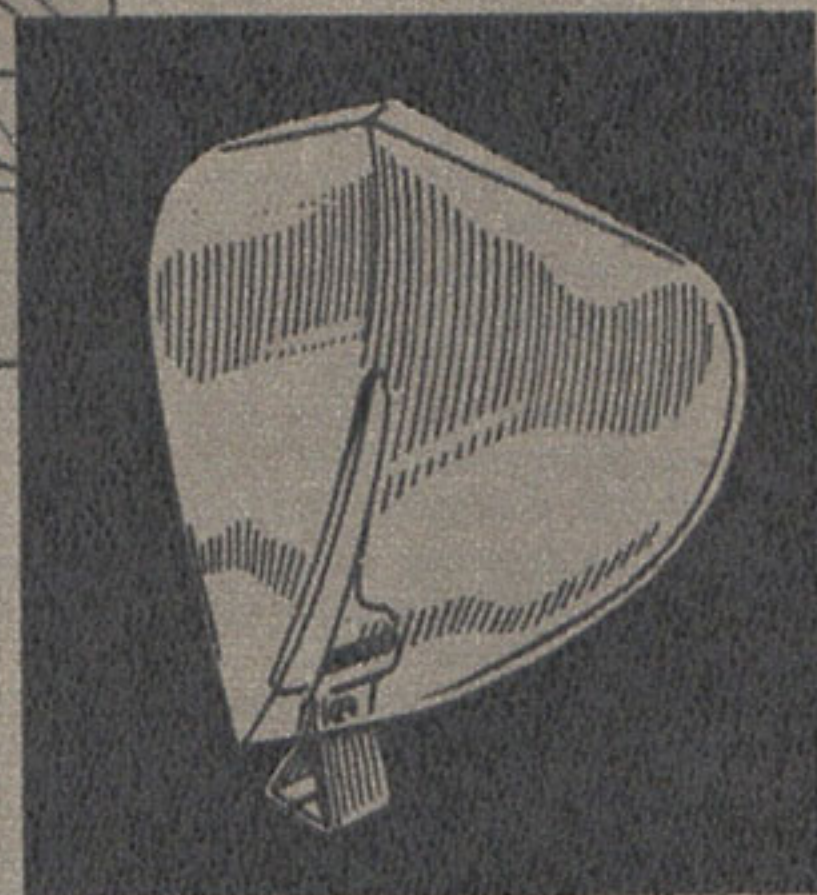
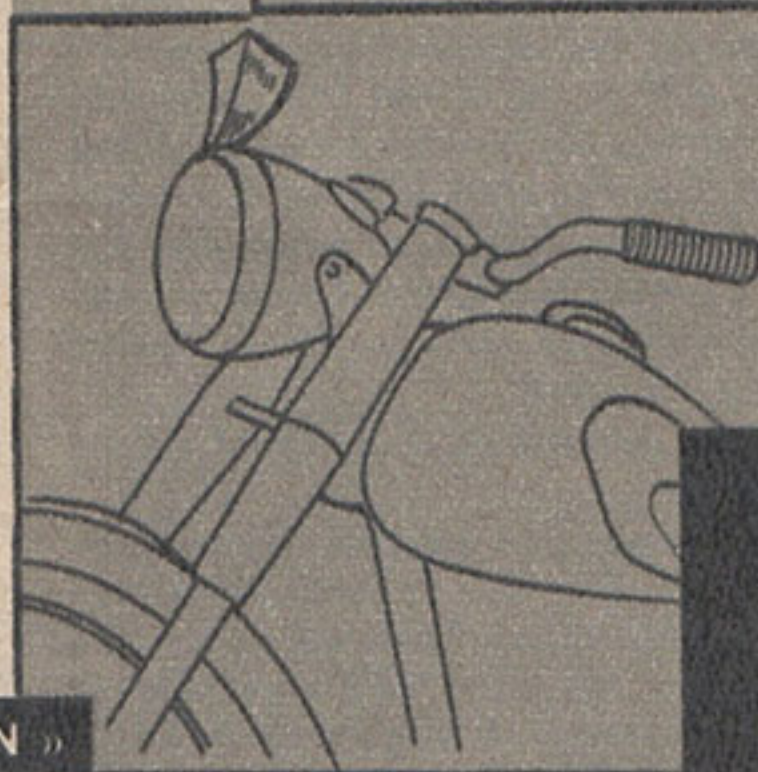
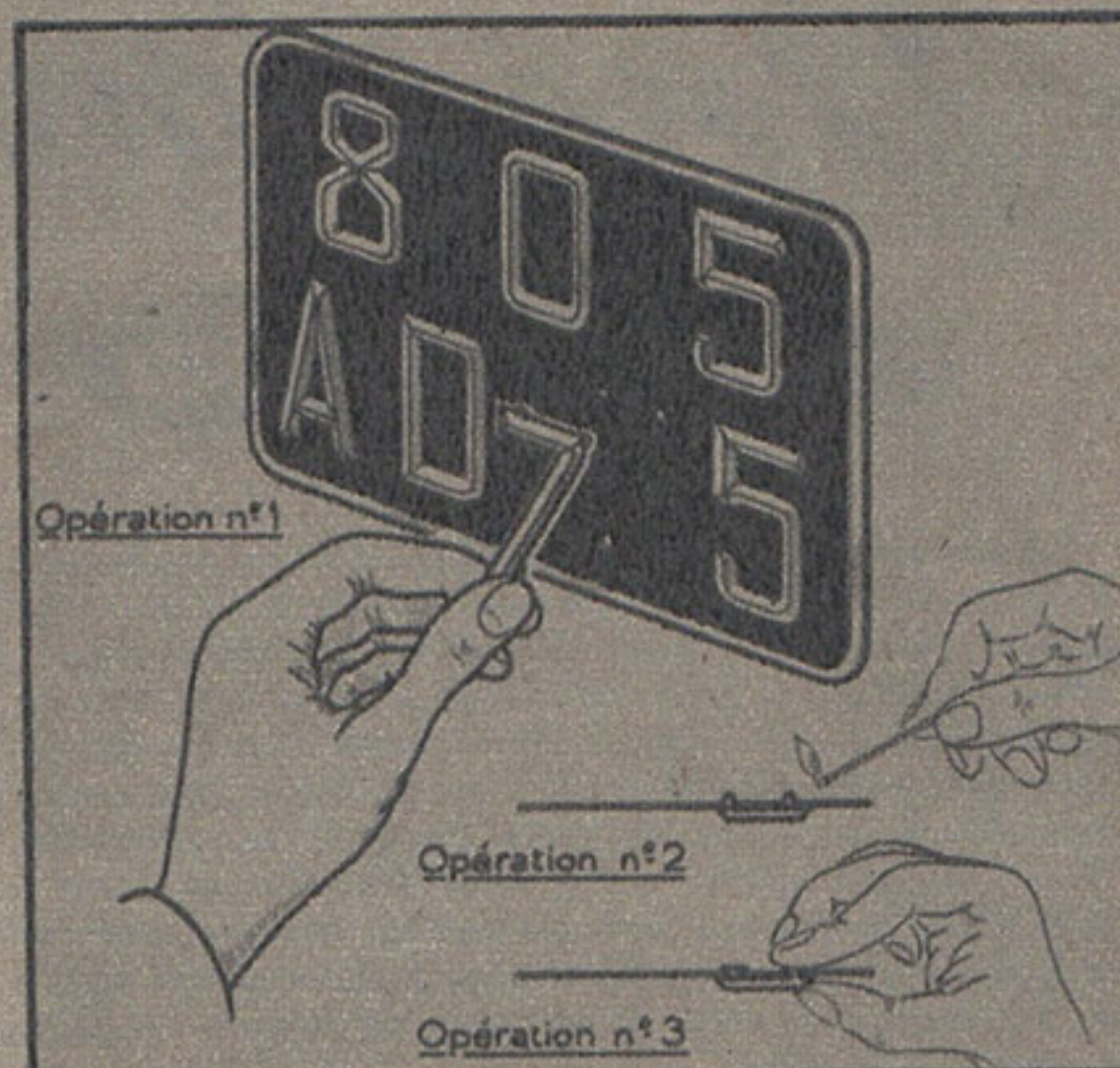
FREIN A RUBAN

Les Etablissements Finet lancent pour le cyclomoteur un frein à ruban sur roue arrière. Ce frein agit par enveloppement d'un ruban d'acier garni de ferodo sur un tambour en fonte solidaire du moyeu; ce frein externe est protégé de la poussière et de la pluie par un carter étanche.

UN JERRICAN POUR VOUS

Le bidon de secours S.B.G. a la particularité de posséder un bec verseur repliable grâce auquel il n'est plus besoin d'entonnoir. Son orientation est calculée pour accéder facilement aux réservoirs sans perte de liquide.

Ses flancs nervurés lui assurent rigidité et robustesse



CARÉNAGE

ET

COMPÉTITION

Jusqu'alors, seules de rares tentatives de carénage complet avaient été essayées sur des machines de circuit. On se rappellera notamment la 350 Vélocette du major J.-A. Nash, 5^e du Grand Prix de l'Ulster 1946, et une 125 Mondial qui s'aligna aux mains de Léoni à un Grand Prix de Monza.

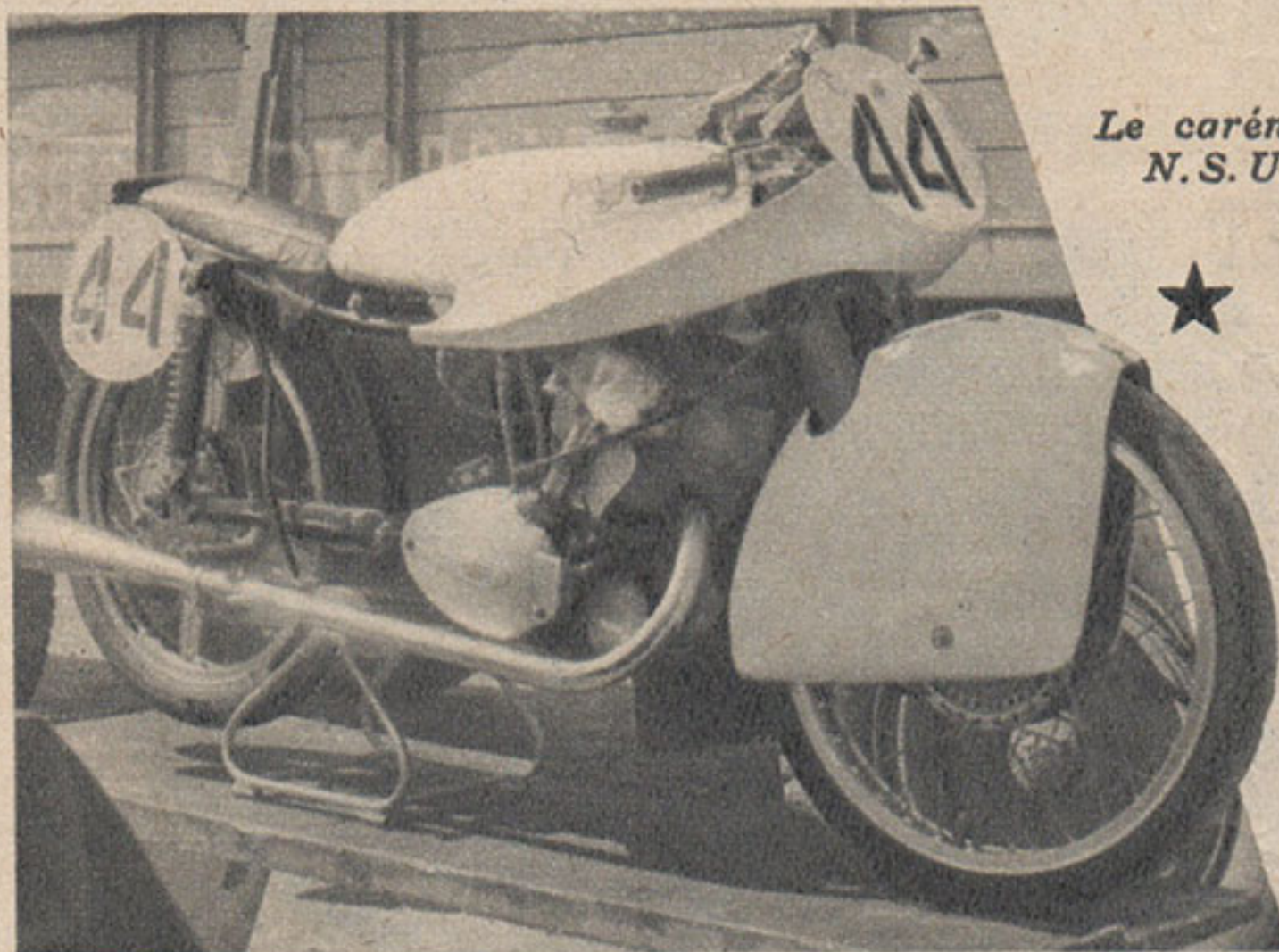
Cependant, sous l'impulsion des cons-

tructeurs italiens, des améliorations sensibles furent apportées sur les 500 cmc., afin de réduire le maître-couple et permettre une position plus effacée du pilote. Les réservoirs devenaient plus profilés, englobant la tête de fourche et la plaque portant le numéro; des évidements permettaient au pilote de rentrer les genoux et les coudes; et ces derniers temps, des

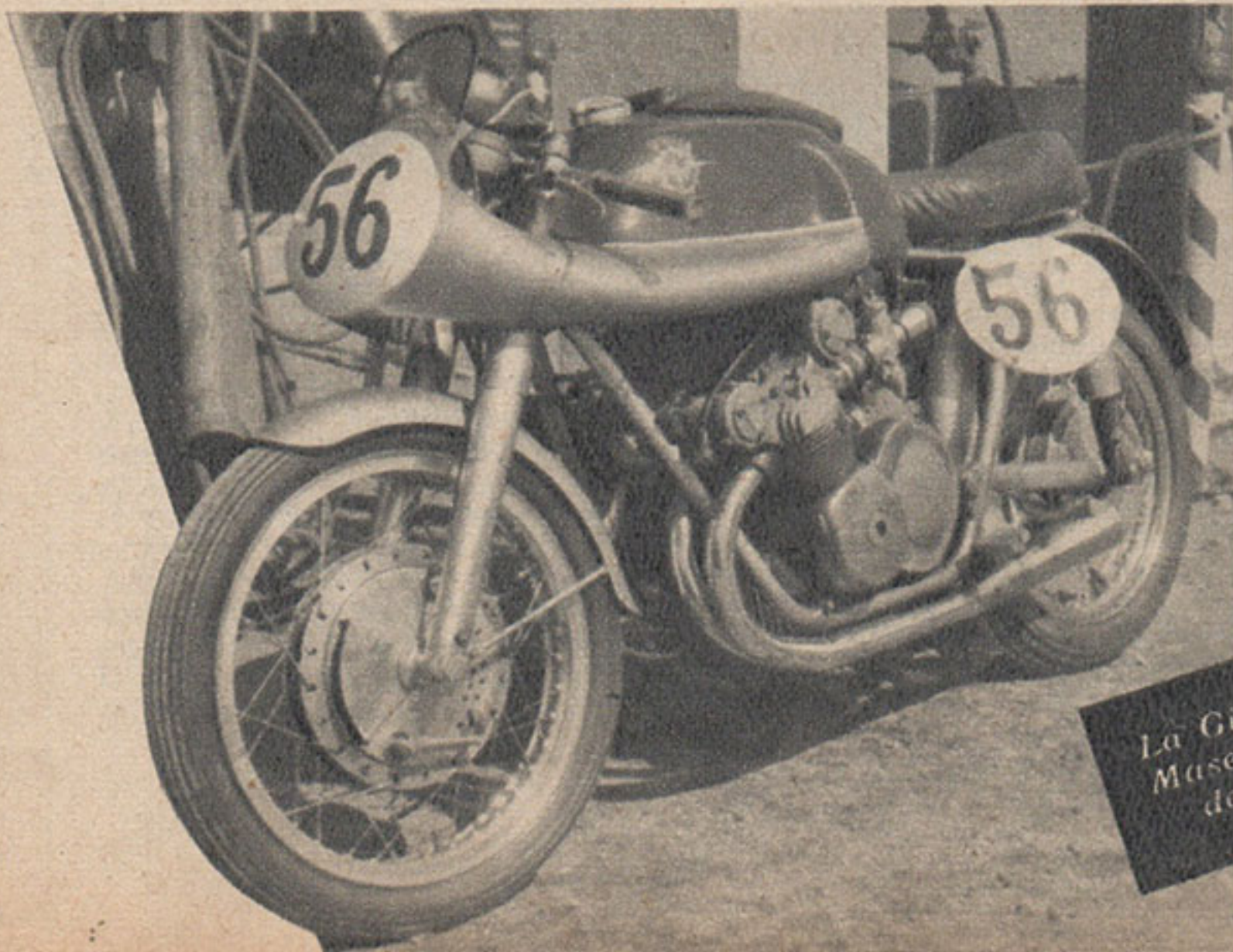
sortes d'accoudoirs prolongeant le carénage de la tête de fourche et se raccordant au réservoir achevaient de donner aux machines une silhouette plus aérodynamique.

La diminution du diamètre des roues est également une conséquence logique des recherches pour diminuer le maître-couple, afin d'utiliser au maximum la puissance disponible. La faillite du carénage complet en circuit est imputable au fait que la machine perd en maniabilité en courbe, le léger avantage qu'elle gagne en vitesse pure, sans oublier une sensibilité accrue au vent latéral.

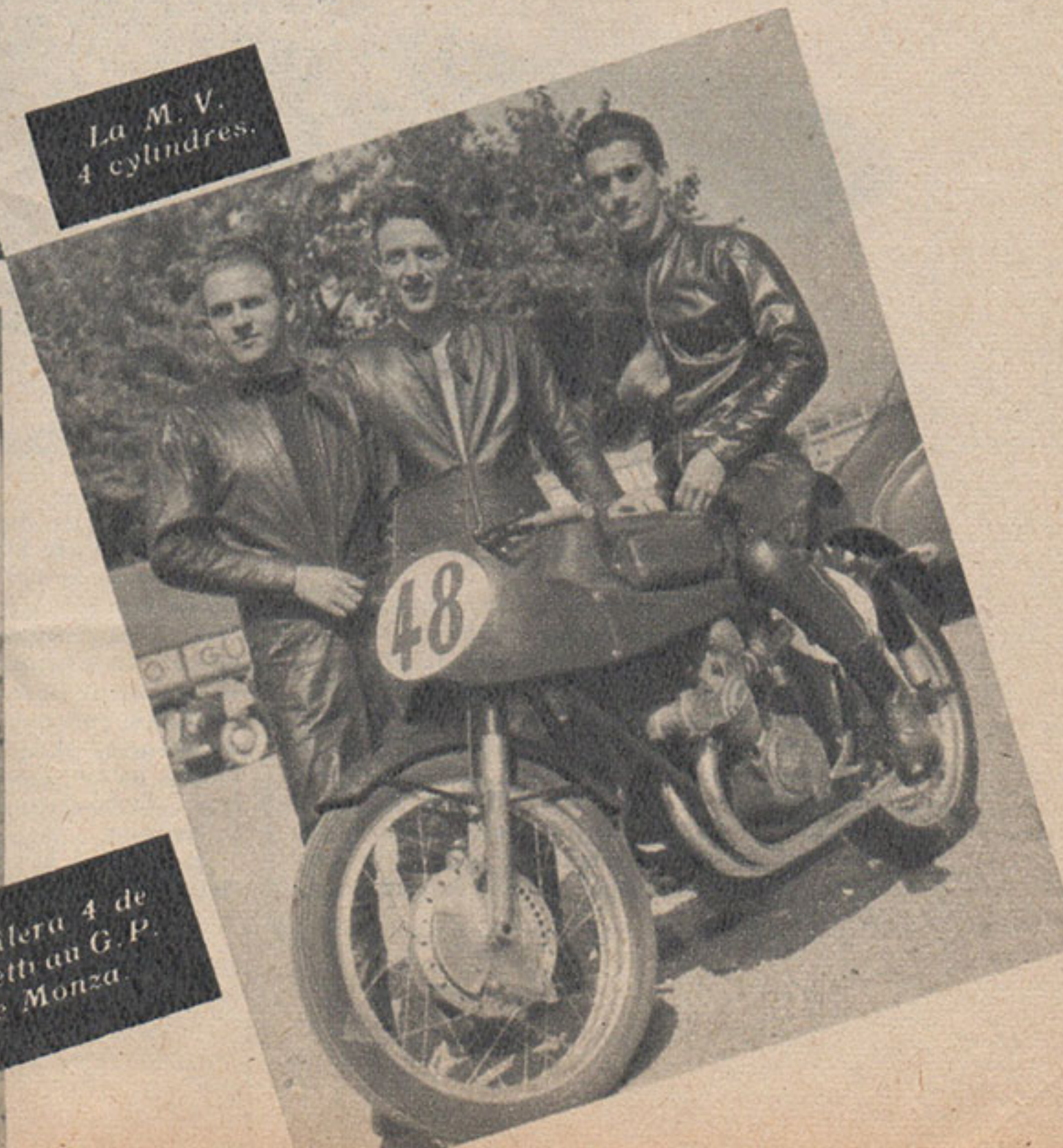
Il est indéniable que l'on peut éviter les inconvénients précités, dans la mesure où le carénage bénéficie d'une étude approfondie; mais jusqu'alors, sauf en tentative de record, l'on s'était contenté d'adapter une carrosserie plus ou moins bien calculée à une moto classique, et le mariage de ces deux éléments ne justifia guère les espoirs qu'il semblait devoir comporter.



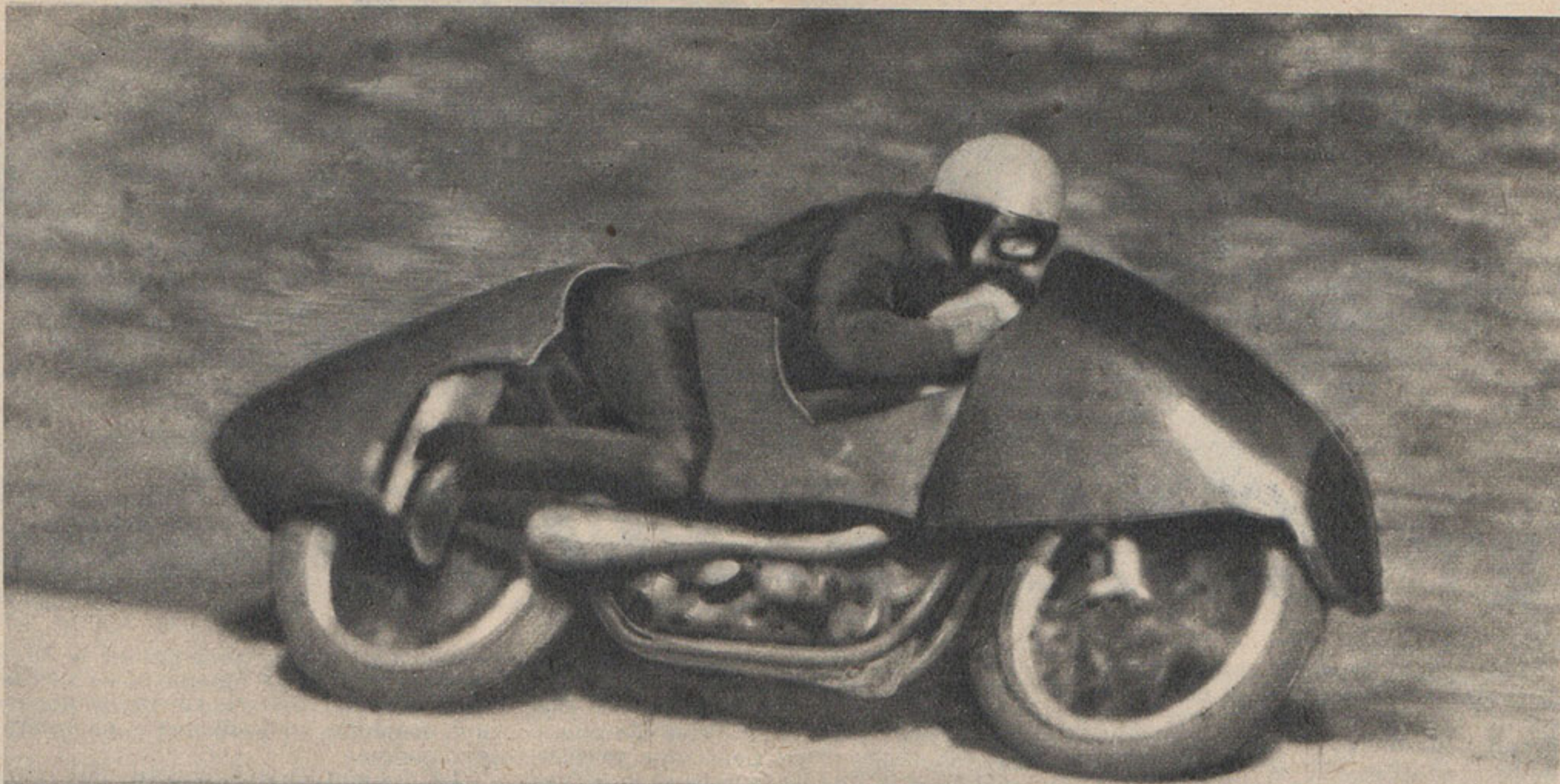
Le carénage de la 125 N.S.U. « Rennfox ».



La Gilera 4 de Masetti au G.P. de Monza.



La M. V. 4 cylindres.



La 350 Norton carénée aux essais sur le routier de Montlhéry, pilotée par Kavanagh.



UNE NORTON CARÉNÉE

Autrement sérieuse nous apparaît la solution Norton, et nous devons encore une fois nous incliner devant la subtilité et la logique de l'ingénieur Joë Craig. Pour Norton, le problème était le suivant : face aux 4 cylindres italiennes, supérieures en vitesse pure et en puissance, trouver un moyen permettant de prolonger la suprématie des célèbres Manx. Durant ces deux dernières saisons le facteur « tenue de route » avait retenu toute

l'attention de Joë Craig, et la formidable maîtrise d'un Duke avait permis encore une fois à la célèbre marque anglaise de figurer en tête du Championnat du monde.

Mais la menace italienne ne se trouvait que momentanément écartée, et l'arrivée sur scène de la redoutable M.V. aux mains d'un as comme Graham sonna le glas du mono, d'autant plus que M.V. et Gilera avaient acquis une tenue de route leur permettant d'utiliser toute leur puissance.

Si, durant la saison, l'on entendit à plusieurs reprises parler d'un 4 cylindres

Norton aux essais, rien ne permet de supposer qu'il sera utilisé la saison prochaine.

Il semble tout au contraire que ce soit la formule carénage qui ait été retenue, mais un carénage conjugué avec une machine surbaissée, chaque élément étant, cette fois-ci, calculé en fonction l'un de l'autre.

Devant les efforts consentis par Norton pour revitaliser son mono, il paraît intéressant de rappeler une déclaration que G. Duke aurait faite lorsqu'il prit la décision d'abandonner la compétition motocycliste :

« L'unique raison pour laquelle j'ai quitté l'écurie Norton est qu'il n'existe plus en Angleterre de machines de 500 cmc. capables de concourir avec les machines italiennes. Pour permettre désormais à l'industrie anglaise de prendre le départ dans les grandes compétitions à égalité de chances, il serait nécessaire de construire de nouvelles machines très rapides pluri-cylindres, faute de quoi le meilleur conducteur s'expose à être la victime d'un terrible accident. »

La saison prochaine donnera la réponse à cette controverse Norton-Duke, dans la mesure où la solution « machine carénée » sera adoptée, chose que nous ne pouvons affirmer.

Cependant, le fait d'opposer à la puissance des 4 cylindres transalpines l'aérodynamisme d'une machine carénée rehausserait singulièrement l'intérêt du Championnat mondial.

Les documents que nous présentons dans ces pages n'ont encore jamais été publiés dans la presse mondiale. Nous voyons la 350 Norton à Montlhéry, pilotée par Kavanagh, lors des essais qui eurent lieu début octobre sous la direction de Joë Craig en personne. Seule une 350 tourna sur l'anneau de vitesse et sur le circuit routier. La vitesse maximum obtenue sur l'anneau se serait située à 190 km.-h., avec carburant réglementaire.

Le carénage est en deux parties : une pointe arrière profilée et un carénage avant. Le réservoir d'essence a été supprimé, et le carburant se trouve dans deux caissons latéraux servant d'accouvoirs.

Le cadre a été surbaissé, la fourche raccourcie, la suspension arrière restant sensiblement la même. Le moteur demeure vertical, avec la classique boîte séparée. Le pilote a une position couchée, jambes allongées dans des sortes de gouttières, les commandes de frein arrière et de sélecteur se trouvant en bout de pieds.

La machine, que nous avons vu tourner sur le circuit routier, nous laissa une grosse impression de maniabilité en virage et de tenue de route.

LA NOUVELLE GUZZI

Un autre outsider, en la personne de Guzzi, pourrait également troubler les prochaines confrontations internationales. Cette machine cumule les avantages du polycylindre et d'un profilage partiel.

Depuis le printemps dernier l'on savait que Moto-Guzzi préparait une nouvelle machine de course destinée à remplacer la glorieuse, mais désormais ancienne, bicylindre.

Dans les derniers mois quelques indiscretions furent commises, et l'on sut qu'il s'agissait d'une 4 cylindres, en ligne, refroidissement par eau, transmission à cardan.

Elle fit une apparition, très courte d'ailleurs, sur l'autodrome de Monza lors des essais du Grand Prix des Nations, pilotée tour à tour par Enrico Lorenzetti et Fergus Anderson. Cette machine n'est cependant pas définitive, car elle subira des changements en ce qui concerne le carénage, et l'emplacement de certains organes du moteur, de la transmission, etc. C'est donc un prototype expérimental qui sera revue dans ses moindres détails.

Le moteur est un 4 cylindres en ligne, placé longitudinalement au cadre, avec refroidissement par eau au moyen d'un radiateur et circulation par pompe. Le point intéressant de ce moteur est que l'alésage est de 56 mm, et la course de 50 mm. L'on a donc un rapport alésage-course inférieur à l'unité, solution qui offre la possibilité d'augmenter considérablement le régime du moteur. Les objections, qui peuvent s'élever au sujet d'un rendement thermique moindre, tombent car il ne faut pas oublier que le refroidissement par eau permet d'adopter des rapports de compression assez élevés, compensant ainsi l'éventuel désavantage thermique.

La distribution s'effectue par un double arbre à came en tête commandé par engrenages, l'allumage par magnéto; boîte de vitesses en « bloc », à 4 rapports, avec transmission par arbre.

Il apparaît évident que cette construction sort non seulement du cadre habituel Moto-Guzzi, mais de la technique motocycliste actuelle, pour s'inspirer, au contraire, de la technique automobile, et un peu de l'aviation avec la structure du cadre, en tubes de faible diamètre.

Abordons maintenant le système de carburation.

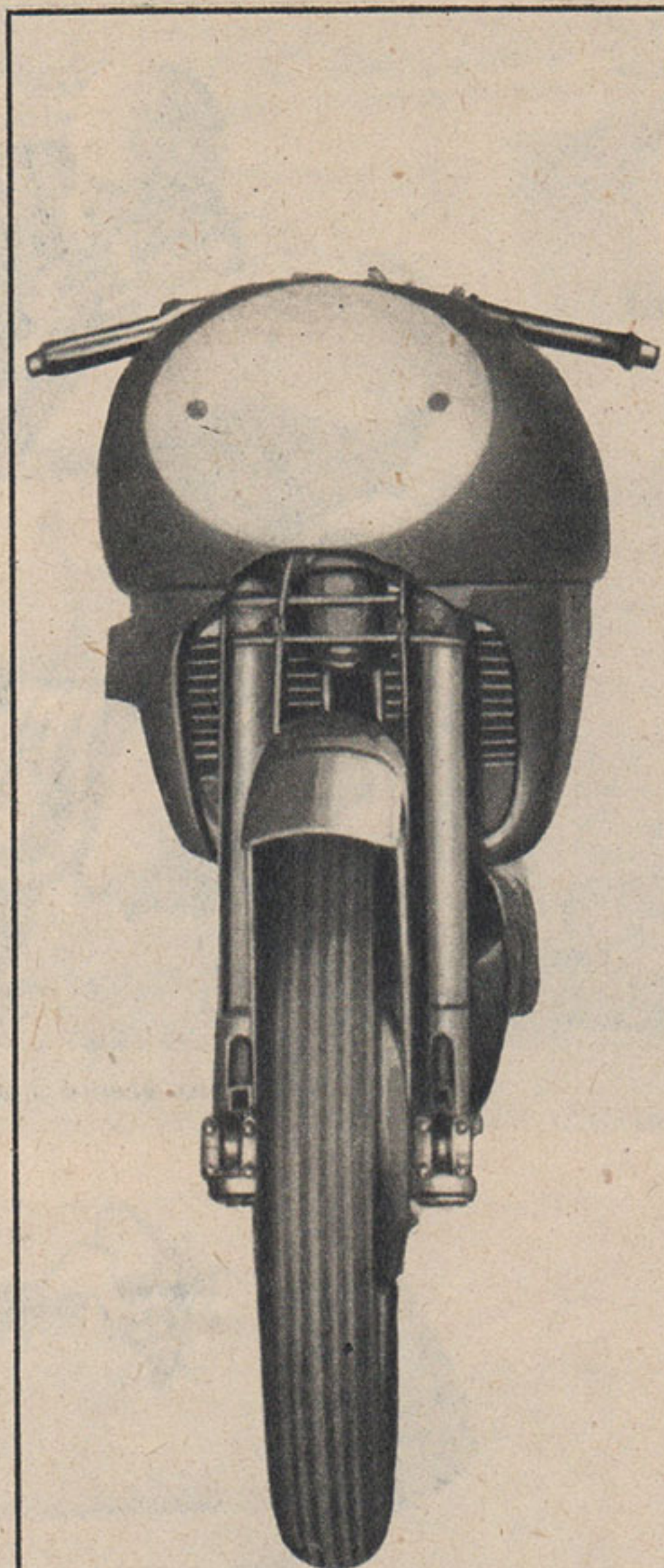
La solution adoptée peut être ainsi définie « alimentation par carburateur mécanique », lequel consiste en une pompe à engrenages à double effet, qui, aspirant le carburant dans une petite réserve aménagée, provisoirement, hors du réservoir, mais destinée à être, par la suite, logée à l'intérieur, renvoie sous pression, l'essence dans un canal qui se trouve placé parallèlement aux conduits d'aspiration des 4 cylindres.

Ce canal est muni de gicleurs comme un carburateur normal, correspondant aux 4 tubulures d'admission, et ces 4 gicleurs vaporisent l'essence dans une proportion déterminée par la commande au guidon. Une autre pompe, située dans la partie avant droite du bloc, souffle un jet d'air sur le jet d'essence, formant le mélange carburé qui est ensuite aspiré dans le cylindre. L'excès d'essence retourne au réservoir par la pompe de récupération.

Il ne s'agit donc pas d'un moteur à injection mais simplement d'un moteur alimenté par un carburateur mécanique, et même, cette solution n'est pas complètement inédite, car elle a déjà été appliquée sur des moteurs de voitures de course, surtout de fabrication américaine.

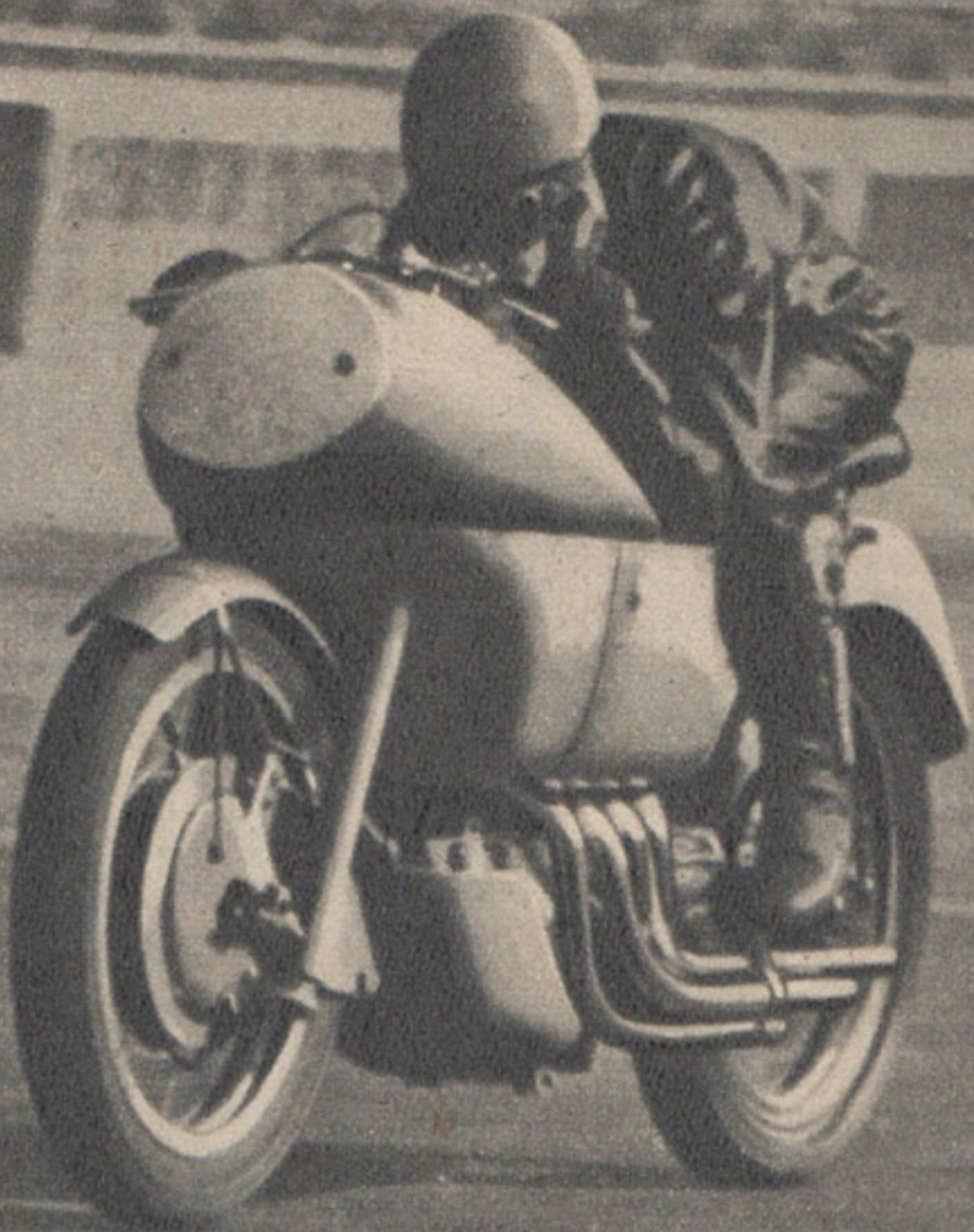
La solution, en plus de l'élimination de l'encombrement des carburateurs (dont la fixation latérale au bloc aurait donné des résultats négatifs au point de vue « maître-couple ») a surtout l'avantage de permettre un plus grand diamètre des tubulures d'aspiration. De plus, il en résulte un dosage constant du mélange à n'importe quel régime; en d'autres cas, celui-ci varie suivant le nombre de tours, s'appauvrissant en bas régime et s'enrichissant en régime élevé. Il faut ajouter que ce système évite que le dosage du mélange air/essence soit altéré par la force centrifuge exercée sur le carburant lui-même, lorsque la machine tourne très vite en virage.

Le graissage se fait par une pompe d'envoi et de récupération, avec réservoir d'huile séparé et placé devant le carter-moteur. La solution du graissage avec réservoir séparé est particulière à Moto-Guzzi, puisqu'elle se retrouve dans tous ses modèles à 4 temps de compétition ou de tourisme. Afin d'éviter que les vapeurs



La nouvelle 4 cylindres
Guzzi
vue de face.





La Guzzi aux essais à Monza.

d'huile, qui sont évacuées par les tuyauteries des reniflards, créent un nuage huileux pouvant gêner les concurrents, l'on a fixé sous la selle un genre de poumon. Petit détail qui a son importance.

Il semble que la puissance de ce moteur soit de 55 CV. environ, à 11.000 t/m. De plus, ce moteur serait remarquable par ses parfaites accélérations et son excellent rendement aux bas et moyen régimes, remédiant ainsi à un des points critiques des machines à plusieurs cylindres.

Sauf pour la structure du tube central et des éléments arrières, les autres parties du cadre répondent aux solutions types de la Moto-Guzzi adoptées sur les bicylindres Gambalunga et Gambalunghino.

La fourche avant est d'un type connu, avec balanciers inférieurs et amortisseurs hydrauliques.

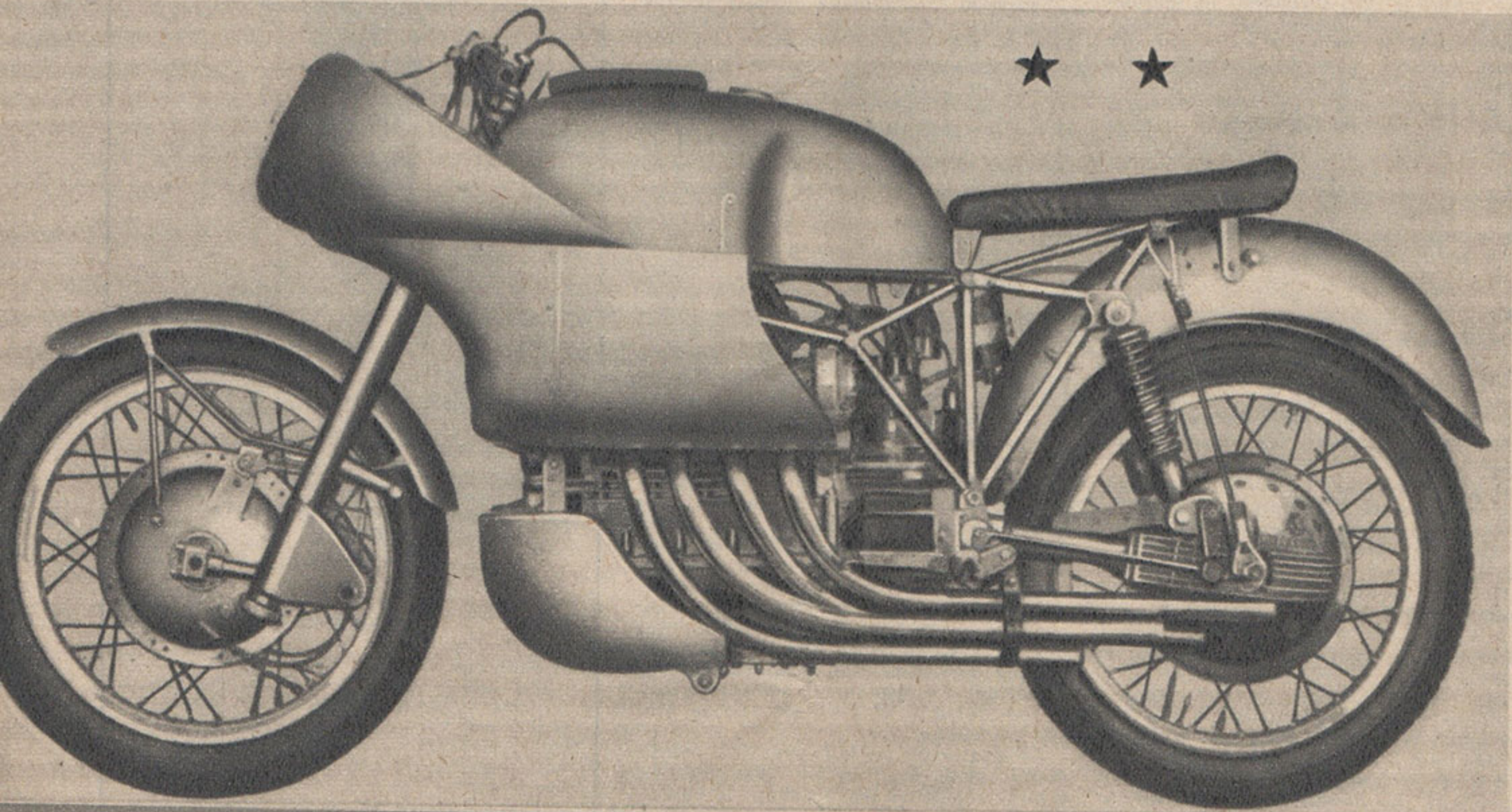
La suspension arrière est à bras oscillant avec ressort à air libre extérieur, et amortisseurs hydrauliques.

Le câble d'arrêt des oscillations de retour est tout à fait provisoire et sera, en son temps, remplacé par un système plus rationnel.

Un volumineux réservoir de carburant épouse la ligne du carénage de la tête de fourche, et les deux flasques latérales qui protègent la partie supérieure du moteur sont munies de petites trappes afin de pouvoir contrôler les organes moteurs.

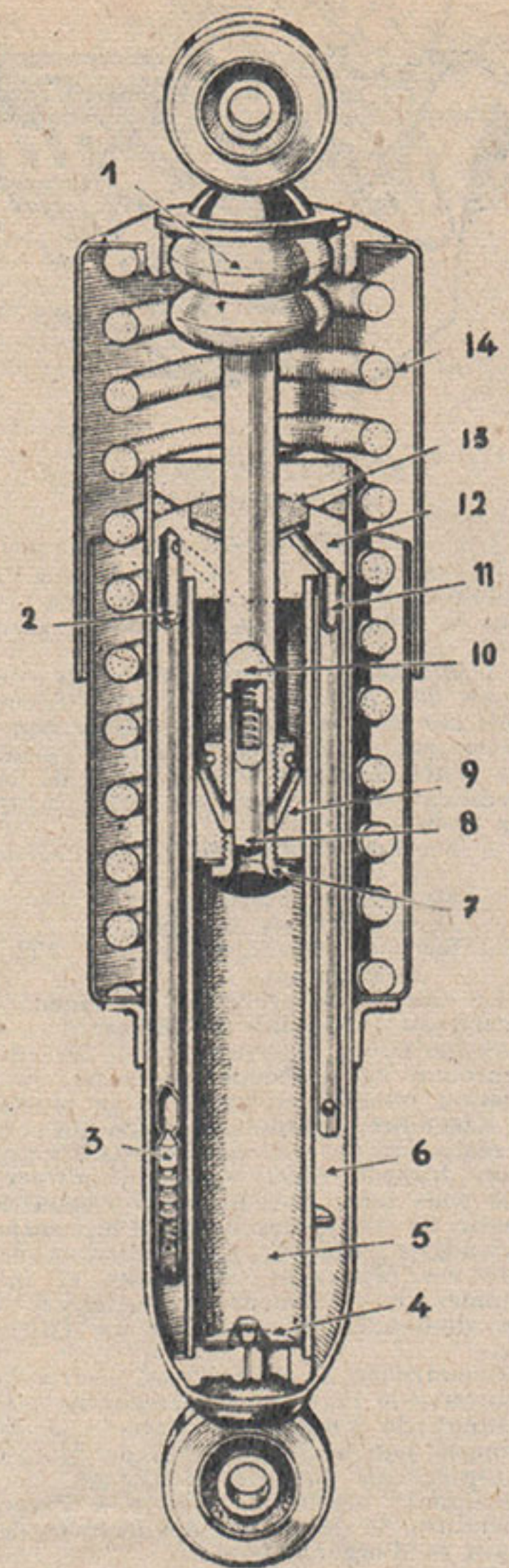
Le maître-couple, malgré la présence du radiateur de refroidissement de l'eau, est très réduit.

La stabilité en ligne droite et la maniabilité en virages donnent toute satisfaction; la position du pilote, qui fut très étudiée, complète cette stabilité.



Cette nouvelle 500 relève d'une technique assez originale. La partie A.R. du cadre est constituée par une armature de tubes de faible diamètre. Transmission par arbre et couple conique. On remarquera le câble limitant le rebondissement de la suspension A.R.

UN NOUVEL AMORTISSEUR HYDRAULIQUE



La Maison Armstrong présente un nouvel amortisseur hydraulique destiné à équiper les motocyclettes à suspension par fourche oscillante. Cette maison était spécialisée, jusqu'ici, dans les amortisseurs de voitures et le modèle décrit ci-dessous est un dérivé de ceux-ci.

L'huile utilisée est de la S.A.E. 10 contenant des additifs qui évitent l'émulsion de l'huile lorsque l'amortisseur travaille à basse température. La quantité d'huile employée est naturellement déterminée par la course de l'appareil. Par exemple, pour un modèle de 10 cm. de débattement, la quantité utilisée sera de 140 cm.c. L'huile a une courbe de viscosité très plate, c'est-à-dire qu'il y a un minimum de variations dans la viscosité, malgré des différences de température très élevées.

L'amortisseur est fourni complet avec le ressort hélicoïdal et ses cache-tubes télescopiques. On peut, sur demande, le munir de ressorts d'une force allant de 40 à 61 kilos. De même, cet amortisseur est livré dans des diamètres de débattement allant de 5 cm. à 15 cm. 25. Les œillets peuvent être fournis avec des bagues de caoutchouc serties, ou lisses, et de diamètres différents, selon les demandes.

La construction de cet amortisseur est assez classique.

A l'extérieur du tube-réservoir et 5 cm. au-dessus de sa base est brasé le support du ressort qui maintient également le cache-ressort chromé.

Les deux cache-ressorts sont maintenus en position par la compression du ressort.

Le tube inférieur formant réservoir a un diamètre extérieur de 44 mm. Dans la base du réservoir, une soupape qui ne travaille que dans un sens sert à maintenir également le tube inférieur. A la partie supérieure de ce tube, qui a un diamètre intérieur de 22 mm., se trouve le guide de la tige de piston. Ce guide est en zamak (alliage à base de zinc), sert dans le tube intérieur, et maintient la tige du piston dans son axe et sert de portée. La tige, de 12 mm. de diamètre, a un revêtement de chrome dur destiné à augmenter sa dureté. Cette tige est soudée au bouchon supérieur.

Deux bagues de caoutchouc placées à la partie supérieure de l'axe servent de butées et évitent les contacts métalliques qui pourraient se produire dans les grands chocs.

Le guide de la tige de piston comporte également un joint d'étanchéité en caoutchouc synthétique. Ce joint fait dévier l'huile arrivant jusqu'à lui dans un tube d'évacuation qui communique avec le réservoir. Pour éviter l'aération de l'huile, le tube d'évacuation débouche sous le niveau de l'huile contenue dans le réservoir.

Diamétralement opposé à ce tube d'évacuation se trouve un tube semblable contenant la soupape de rebond. Celle-ci est fixée à la partie inférieure du tube et elle ne travaille que dans un sens. Ce tube, appelé tube de soupape, communique avec la partie supérieure du tube de piston par deux venturis percés dans le guide de la tige de piston.

Le piston est vissé à l'extrémité inférieure de la tige de piston et maintenu en place par un circlip. La tolérance entre le piston et le tube est de 5 centièmes de millimètres.

A la partie inférieure du piston est logée une soupape à ressort qui peut permettre à l'huile de passer par quatre canaux percés obliquement dans le piston et débouchant à sa partie supérieure.

A la partie inférieure du piston se trouve également la vis de réglage de la soupape. Cette vis a une tête hexagonale et est percée dans son axe pour permettre le passage de l'huile jusqu'à la soupape. Cette soupape est ajustée au montage suivant la puissance du ressort équipant l'amortisseur. En effet, cette soupape détermine les caractéristiques de l'amortisseur.

A la dépression, c'est-à-dire lorsque la roue arrière est projetée vers le haut, le tube de piston monte autour de ce dernier, ce qui a pour effet d'augmenter la pression sous lui. Cette pression ouvre ou fait ouvrir la valve du piston et l'huile passe par les quatre canaux et arrive au-dessus du piston. L'excès d'huile dans la partie supérieure du cylindre — égal au déplacement de la tige du piston — passe par les ouvertures pratiquées dans le guide puis descend par le tube soupape anti-émulsion, ouvre la soupape de rebond et pénètre dans le réservoir d'huile.

Au rebond, lorsque l'amortisseur se détend, le tube piston redescend, la pression d'huile dans la partie supérieure du piston augmente et la soupape du piston est maintenue fermée. L'huile, alors redescend le long du tube de rebond, ouvre la soupape et passe dans le réservoir. En même temps, la soupape se trouvant à la partie inférieure de l'amortisseur se soulève et l'huile contenue dans le réservoir pénètre et remplit à nouveau la partie inférieure du tube du piston.

De petits orifices à nettoyage automatique sont incorporés dans chacune des soupapes, ce qui permet à l'amortisseur d'être efficace même si les chocs sont faibles et si l'amortisseur demeure presque statique.

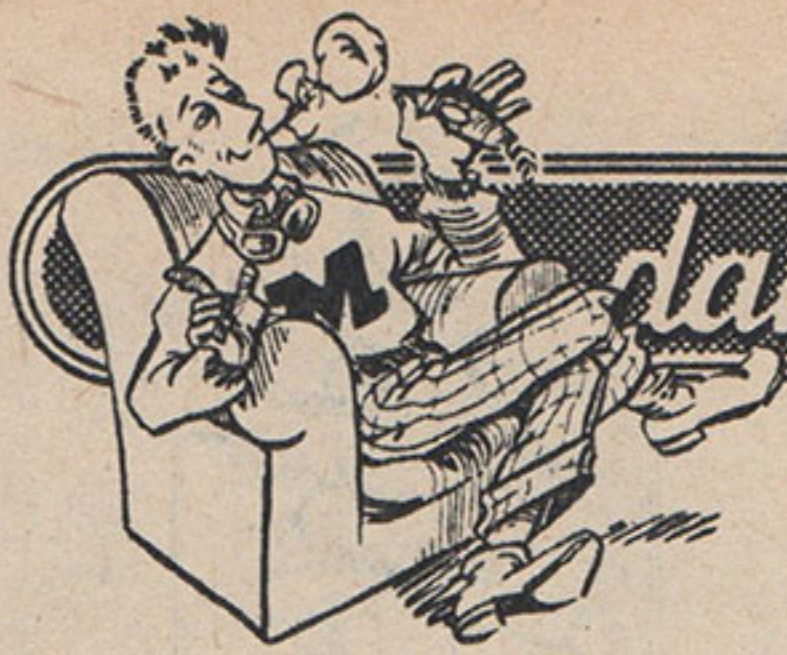
En d'autres mots, une quantité limitée d'huile peut circuler à des pressions trop basses pour faire fonctionner les soupapes à ressorts.

Pour l'instant, cet amortisseur Armstrong n'est vendu qu'aux fabricants mais il sera bientôt distribué par les agents de la marque.

Le fabricant est : Armstrong's Patents Co, Ltd, Beverley, Yorkshire (Angleterre).

DÉTAILS DU NOUVEL AMORTISSEUR ARMSTRONG

1. Butée de caoutchouc.
2. Tube anti-émulsion.
3. Soupape de rebond.
4. Soupape inférieure à sens unique.
5. Tube de piston.
6. Réservoir.
7. Vis de réglage de la soupape.
8. Soupape du piston.
9. Piston.
10. Tige de piston.
11. Tube d'évacuation.
12. Guide de tige de piston.
13. Joint d'étanchéité.
14. Ressort principal de suspension.



dans les CLUBS

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Communiqué officiel

Le Comité de la F.F.M. s'est réuni à l'Automobile-Club de France le 19 janvier à 17 h. 30, sous la présidence de M. Violet, vice-président.

Affiliations. — Après avoir pris connaissance des dossiers et des avis favorables émis par les Ligues motocyclistes régionales intéressées, le Comité prononce l'affiliation des clubs suivants sous réserve de légères modifications à apporter aux statuts de ces clubs :

- Section Motocycliste des Girondins de Bordeaux,
- Moto-Sport Flérien,
- Moto-Club des Mureaux,
- Section Motocycliste du Vélo-Club de Firminy.

Le Comité a prononcé également l'affiliation du Moto-Club de Dakar.

Commission sportive. — Le Comité approuve les décisions prises par la Commission sportive au cours de sa réunion du 11 décembre, notamment en ce qui concerne le règlement des « Championnats des Conducteurs français 1953, vitesse », qui sera publié sous peu; une nouvelle répartition, à partir de 1954, des droits d'inscription au Calendrier sportif avec distinction des épreuves régionales, nationales et internationales; le versement de cautions à l'appui des demandes d'inscription au Calendrier, etc...

Commission de Moto-Cross. — Le Comité approuve le texte du règlement du « Championnat de France de Moto-Cross 1953 » proposé par la Commission de Moto-Cross.

Licences de dirigeant et d'organisateur. — Le Comité décide de mettre à l'étude les modalités de délivrance des licences de dirigeant et d'organisateur.

Pourcentage. — Contrairement à ce qui a été publié le 27 octobre 1952 et pour respecter les proportions précédemment appliquées, les épreuves mixtes (autos et motos) donnant lieu à des recettes d'entrée communes seront grevées d'un pourcentage de 1,25 % correspondant au 1/4 du pourcentage imposé sur les recettes des manifestations sportives purement motocyclistes.

Fonds de secours. — Le Comité décide de doter le fonds de secours d'une première mise de fonds de 500.000 francs, qui sera prélevée sur les recettes de 1952. Le Comité du fonds de secours sera composé des membres du bureau de la F.F.M. et du président de la Commission sportive.

Sanctions. — Le Comité décide de suspendre jusqu'à nouvel avis le Moto-Camping-Club Albigeois et le Moto-Club Cité Mulhouse pour non paiement des notes de chronométrage 1952. Cette suspension s'applique non seulement aux clubs, mais aussi aux circuits sur lesquels les épreuves en question ont été organisées.

Ligues motocyclistes régionales. — Jusqu'à constitution régulière de la Ligue Motocycliste du Limousin qui n'existe pas encore, le Moto-Club du Limousin et l'Amicale Motocycliste du Limousin sont, conformément à leur demande, rattachés à la Ligue Motocycliste du Poitou.

Vœux émis par les L.M.R. — Après examen des différents vœux présentés par les L.M.R., le Comité prend les décisions suivantes :

1° Jusqu'à constitution de la L.M. de Bretagne, la Ligue Motocycliste d'Anjou, à laquelle sont rattachés provisoirement les clubs bretons, est autorisée à modifier son titre pour prendre celui de « Ligue Motocycliste de l'Anjou et de Bretagne ».

2° Il est rappelé aux clubs organisateurs de démonstrations de moto-ball ou de moto-cross en dehors de leur région, qu'ils doivent au préalable obtenir l'autorisation de la Ligue motocycliste régionale intéressée

dans laquelle doivent se faire ces démonstrations.

3° La licence de commissaire sportif ne sera délivrée qu'après un examen préalable du candidat, examen qui sera passé sous la responsabilité de la Ligue motocycliste régionale de l'intéressé.

Licences. — Le Comité décide à titre d'essai de délivrer en 1953, aux dames membres des clubs affiliés qui en feraient la demande, des licences valables pour les courses de vitesse nationales.

LA FLECHE

Moto-Club de Vincennes et sa Région

Au cours de la dernière Assemblée générale, le Bureau a été renouvelé de la façon suivante pour l'année 1953.

Président : E. Le Masson; **Vice-président :** G. Meteau; **Secrétaire :** M. Demangeot; **Trésorier :** R. Grenglet; **Membres :** Verni, Feyricen, Koenig, Orbain et Baranger.

MOTO-CLUB DE PARIS

Chaque dimanche, une sortie.

Le 20 décembre a eu lieu le banquet annuel du club. Il groupait un grand nombre de convives qui surent faire régner une ambiance particulièrement sympathique. A l'issue du repas a eu lieu la distribution des prix. M. et Mme Rogné viennent en tête du classement touristique et remportent définitivement la coupe qu'ils avaient déjà gagnée deux fois. Du côté sportif, c'est M. Lallement qui gagne le challenge. Ensuite commença le bal qui dura jusqu'à l'aube et qui prouva que de bons motards peuvent aimer la danse.

Programme du mois de Février.

1^{er} février. — Les Vaux-de-Cernay (80 km.), par N. 306, Le Christ de Saclay, Saint-Rémy-les-Chevreuse. Départ du siège à 12 h. 30. Porte de Châtillon à 13 heures.

Vendredi 6 février. — Réunion au siège, 6 boul. Henri-IV, à 21 heures.

8 février. — Carrefour Royal par N. 13. A la sortie de Port-Marly à gauche G.C. 98. Départ du siège à 12 h. 30. Porte Maillot à 13 heures.

15 février. — Château du Vivier par N. 4. Saint-Maurice, Champigny. Après Tournan, D. 96 jusqu'à Chartres et D. 144 (95 km.). Départs du siège à 12 h. 30. Porte de Charenton à 13 heures.

Vendredi 20 février. — Réunion au siège à 21 heures, 6, boul. Henri-IV.

22 février. — Pont-Sainte-Maxence (105 km.), par Senlis. Départ du siège à 8 h. 30, 12 h. 30. Porte de la Villette à 9 h., 13 heures.

MOTO-CLUB DU BÉARN

Année 1953

Constitution du Bureau

Président d'honneur : Georges Charaudau, président de la Commission sportive de la « Fédération Française Motocycliste »; **Président actif :** Faure; **Vice-présidents :** Rouquet et Goret; **Trésorier général :** Chéringou; **Trésorier adjoint :** Cleutat; **Secrétaire général :** Then-Guiraut; **Secrétaire adjoint :** Abadie.

Membres du Comité : Laborde, Fariscot, Brèthes, Pintadou, Cazayous, Domecq-Larrieu, Lanusse, Blanchet.

Commission touristique : Pintadou et Cazayous; **Règlements et statuts :** Rouquet; **Commissaires sportifs :** Rouquet, Domecq-Larrieu, Pintadou, Cazayous, Lanusse, Blanchet; **Presse :** Then-Guiraut.

MOTOR-CLUB DE L'OISE

Le Motor-Club de l'Oise, 41, rue de Calais à Beauvais, réuni en Assemblée générale ce dimanche 18 janvier, a élu son Comité directeur pour 1953, qui est composé comme suit :

Président : Pierre Varin; **Vice-présidents :** Charles Peroche, Roger Gambin; Eugène Monchiet; **Secrétaire général :** André Druet; **Secrétaire :** Madeleine Druet; **Secrétaire adjoint :** Jackie Bernard; **Trésorier :** Maurice Claveloux; **Trésorier adjoint :** Marc Jacquet; **Membres :** Marcel Massé, Jean Martini, Maurice Delamare.

Cette réunion générale a été suivie d'un banquet servi au restaurant du Château-briant, présidé par M. le Président de la

Ligue de l'Ile-de-France et honoré de la présence de M. Praché, député de l'Oise. On y remarquait également de nombreux champions de moto-cross, tel que Gilbert Brassines champion de France; les internationaux J. Charrier, G. Prieur, G. Péry; les nationaux Tardif, Drobecq et Thuillier Pierre, ces deux derniers du Motor-Club de l'Oise.

Au dessert, après les allocutions d'usage, prononcées par le président du M.C.O., M. le Président de la L.M.I.F. et M. le Député de l'Oise, il a été procédé à la remise des coupes aux vainqueurs des épreuves de moto-cross qui se sont disputées à Bongenoult-Allonne au cours de la saison 1952. Citons : Gaston Prieur, vainqueur de la catégorie 500 cmc.; Roger Drobecq du M.C.O., vainqueur de la catégorie 350 cmc. et Gustave Péry, vainqueur de la catégorie 250 cmc. Nos vives félicitations à ces trois champions et souhaitons-leur bonne chance pour 1953.

Un bal a terminé cette agréable journée, qui s'est déroulée dans l'entrain et la bonne humeur.

MOTO-SPORT NIMOIS

Comité de direction 1953

Président : Tendil Louis; **Vice-présidents :** Balmes Raymond, Jonquet Ernest; **Secrétaire général :** Veysseyre Yvon; **Secrétaire adjoint :** Trescol Fernand; **Trésorier général :** Lacambra Jacques; **Trésorier adjoint :** Roussel Edmond; **Délégués à la Ligue régionale :** Balmes et Jonquet; **Commission touristique :** Apolaro Blaize, Fabre, Garnero, Gruel, Moulin, Tempier, Théron, Symphorien, Watier.

Le nouveau Comité lance un appel à tous les « motocyclistes » que le tourisme en commun intéresserait.

Il rappelle qu'il n'est pas nécessaire de posséder une grosse cylindrée pour adhérer au Moto-Sport Nimois, mais que toutes les petites cylindrées sont cordialement conviées à venir grossir ses rangs : un 125 moderne peut aisément suivre l'allure de la colonne au cours des sorties-promenades dominicales.

Il signale que les membres du club peuvent se rencontrer aux réunions amicales du dimanche soir de 18 à 20 heures, au siège du club.

Pour tous renseignements et adhésions s'adresser à la permanence du siège social, à M. Roussel, Café de la Poste, 34, boul. Gambetta, Nîmes.

CLUB SPORTIF DE MEAUX

L'Assemblée générale du Club sportif de Meaux, section moto, s'est déroulée le 17 janvier.

Résultat du vote

Président d'honneur : Paul Barennes, maire de Meaux; **Président :** G. Jamain; **Président sportif :** R. Pourquoi; **Trésorier :** G. Maurice; **Trésorier adjoint :** L. Crétel; **Secrétaires :** Viguié, Jardin; **Directeur de course :** R. Doffémont; **Délégué au tourisme :** B. Pelletier; **Délégué cyclomoteurs :** J. Sartori; **Délégué des coureurs :** Ancel, Letriché.

Nous donnons rendez-vous à tous les amateurs de sports motocyclistes le 1^{er} mars à Meaux où aura lieu un grand moto-cross avec les meilleurs champions français contre le champion d'Europe Victor Leloup.

Voici les coureurs de moto-cross de Meaux : Verrecchia, Scossa, Mélin, Jacquemin, Ancel, Gautier, Raguénot, Zacharie, Sémilo, Surga, Mouchet.

Les clubs qui désirent organiser des rencontres inter-clubs, prière de se mettre en rapport avec notre président sportif.

MOTO-CLUB PROVINOIS

Le Moto-Club Provinois porte à votre connaissance la composition de son Comité directeur pour la saison 1953.

Président d'honneur : Elisabeth; **Président :** Gros, tél. 444; **Vice-président :** Anon; **Secrétaire :** Pétillet, tél. 90; **Secrétaire adjoint :** Gillot; **Trésorier :** Trumeau; **Trésorier adjoint :** Guilleret.

Membres du Bureau : Judas, Allaguilaume, Rocq, Dané.

TRIAL DE L'A.M.S.C.

remis au 15 Mars

L'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud nous informe que son Trial en forêt de Saint-Cucufa a dû être reporté au 15 Mars, la date initialement prévue (22 Février) revenant en dernier ressort au M.C. Bellifontain pour l'organisation d'un Trial National.

CALENDRIER DE MOTO-CROSS 1953 (suite)

Dates	Juin (suite)	Dates	Août (suite)
28	Moto-Cross (M.C. Thomer-la-Sogne).	17	Grass-Track à Mansle (M.C. Charentais).
28	Moto-Cross à Bayeux (A.M. Flérienne).	23	Moto-Cross (O.M.C. Avesnois).
28	Moto-Cross à Arras (M.C. Artois).	23	Moto-Cross (M.C. Eure-et-Loir).
28	Moto-Cross de Ronchamp (M.C. Haut-Saonôis).	23	Moto-Cross Foucarmont (A.M. Brayonne).
28	Moto-Cross (M.C. Bastidien).	23	Moto-Cross (A.M.C. Orléanais).
28	Grass-Track Miramont-de-Guyenne (M.C. Marmandais).	23	Moto-Cross Ribouisse (M.C. Vixiège).
28	Grass-Track Cognac (M.C. Charentais).	23	1 ^{re} Course de Vitesse sur Herbe (M.C. Vauréen).
28	Moto-Cross (M.C. Nogentais).	23	Moto-Cross (M.C. Sétois).
		23	Grass-Track Villeréal (M.C. Villeréalais).
		30	Moto-Cross de Tarare (Baldago's M.C.).
		30	Moto-Cross (M.C. Bruyasien).
		30	Moto-Cross à Bazouges-sur-le-Loir (M.C. Maine).
		30	Course sur Prairie ou Moto-Cross à Meaux (C.S. Meaux).
		30	Moto-Cross (M.C. Normandie).
		30	Grass-Track à Niort (M.C. Deux-Sèvres).
			Septembre
		6	Moto-Cross à Montreuil (A.M.S.).
5	Moto-Cross à Wambrechies (M.C. Nord).	6	Moto-Cross à Fontainebleau (M.C. Bellifontain).
5	Moto-Cross du M.C. Fourmisien.	6	Moto-Cross (M.C. Chantilly).
5	Grass-Track à La Réole (M.C. Réolais).	6	Moto-Cross à Méru (M.C. Méruvien).
5	Moto-Cross Bongenoult (M.C. Oise).	6	Moto-Cross de Lorient (M.C. Morbihan).
5	Moto-Cross à Nanterre (C.M.S.N.).	6	Moto-Cross Le Mans (C.O. Pontlieue).
5	Moto-Cross (M.C. Alençonnais).	6	Moto-Cross à Eecke ou Hazebrouck (M.C. Nord).
5	Moto-Cross à Fleury-sur-Andelle (Rouen M.C.).	6	Moto-Cross Frontalier Franco-Suisse (A.M. Doubs).
5	Moto-Cross à Saintes (M.C. Saintongeais).	6	Moto-Cross (M.C. Centre).
5	Moto-Cross (M.C. Bassin Houiller, Aveyron).	6	Moto-Cross (A.M. Giennoise).
5	Moto-Cross (M.C. Toulon).	6	Moto-Cross (M.C. Dauphinois).
5	Moto-Cross de Dommary-Baroncourt (G.M.A.C. Lorrain).	6	Course sur Herbe Montauban (A.S.M. Tarn-et-Garonne).
5	Grass-Track Thouars (M.C. Thouarsais).	6	Moto-Cross (M.C. Messin).
12	Moto-Cross de Montfort-le-Rotrou (A.M. Sarthe).	13	Moto-Cross (A.M. Choletaise).
12	Moto-Cross de Longwy (G.M.A.C. Lorrain).	13	Moto-Cross à Douai (M.C. Douaisis).
12	Grass-Track à Mansle (M.C. Charentais).	13	Moto-Cross à Amiens (M.C. Picard).
12	Moto-Cross à Montfermeil (M.C. Banlieue Est).	13	Moto-Cross Bongenoult (M.C. Oise).
12	Moto-Cross à Gimont (Toulouse Moto-Sports).	13	Moto-Cross à Romainville (Cercle Municipal des Sports, Pantin).
12	Course sur Prairie (M.C. Perche).	13	Moto-Cross (M.C. Bourgogne).
14	Grass-Track de Sainte-Foy-la-Grande (M.C. Bergerac).	13	Moto-Cross M.C. Toulon.
14	Moto-Cross au Mont des Cats (M.C. Nord).	13 ou 27	Moto-Cross (M.C. Bas-Vivaraire).
14	Moto-Cross (M.C. Aiglon).	13	Moto-Cross à Laon (U.M. Aisne).
14	Moto-Cross (R.M.C. Carpentras).	13	Grass-Track à Cours-de-Monségur (M.C. Réolais).
14	Grass-Track à Châtellerault (M.C. Poitou).	20	Moto-Cross à Maubeuge (M.C. Maubeuge).
19	Moto-Cross (O.M. Avesnois).	20	Moto-Cross à Argenteuil (M.C. Banlieue Nord).
19	Grass-Track à Marmande (M.C. Marmandais).	20	Moto-Cross Théroüanne (M.C. Douaisis).
19	Moto-Cross (M.C. Valenciennes).	20	Moto-Cross des Mureaux (G.S.I.F.).
19	Moto-Cross à Montières (As. Moto-Crossmen Picards).	20	Moto-Cross (M.C. Gombertois).
19	Moto-Cross du Beauvaisis (M.C. Beauvaisis).	20	Moto-Cross d'Automne (A.M. Nantes).
19	Moto-Cross à Orgères (M.C. Eure-et-Loir).	20	Moto-Cross (A.M. Limousin).
19	Moto-Cross à Coulans-sur-Gée (M.C. Maine).	20	Grass-Track Arbis (M.C. des Benauges).
19	Moto-Cross (A.M. Giennoise).	21	Grass-Track à Agen (Agen Moto-Sports).
19	Moto-Cross à Merlebach (M.C. Merlebach).	27	Moto-Cross d'Ivry (U.S. Ivry).
19	Moto-Cross (M.C. Lozérien).	27	Moto-Cross à Montmorency (M.C. Montmorency).
19	Moto-Cross d'Orgueil (M.C. Montalbanais).	27	Moto-Cross (M.C. d'Eure-et-Loir).
19	Moto-Cross (M.C. Roulba).	27	Moto-Cross (M.C. Valenciennes).
19	Moto-Cross à Soissons (U.M. Aisne).	27	Moto-Cross (M.C. Thomer-la-Sogne).
19	Moto-Cross (M.C. Normandie).	27	Moto-Cross (M.C. Bourgogne).
19	Moto-Cross (M.C. Lyon).	27	Moto-Cross à Angoulême (M.C. Charentais).
26	Moto-Cross à Bitche (M.C. Bitche).		
26	Moto-Cross de Rahay (M.C. Maine).		
26	Moto-Cross des Estivants (C.M. Sucéen).		
26	Moto-Cross à Toulouse (M.C. Toulousain).		
26	Moto-Cross des Sept-Meules (Rouen M.C.).		
26	Grass-Track à Villeneuve-sur-Lot (M.C. Villeneuve).		
			Octobre
2	Moto-Cross à Cassel (M.C. Nord).	4	Moto-Cross à Montreuil (A.M.S.).
2	Moto-Cross de Mézières-sous-Ballon (M.C. Maine).	4	Moto-Cross (M.C. Bourgogne).
2	Moto-Cross de Fleury-sur-Orne (M.C. Aiglon).	4	Moto-Cross (M.C. Narbonnais).
2	Moto-Cross (M.C. Saint-Affricain).	4	Moto-Cross (M.C. Normandie).
2	Grass-Track à Langon (M.C. Langonnais).	4	Courses sur Prairie (M.C. Beauvaisis).
2	Moto-Cross à Hirson (U.M. Aisne).	11	Moto-Cross à Nanterre (C.M.S.N.).
9	Moto-Cross à Maubeuge (M.C. Maubeuge).	11	Moto-Cross à Douai (M.C. Douaisis).
9	Moto-Cross (A.M.C. Orléanais).	11	Moto-Cross (C.C.B.O.).
9	IV ^e Moto-Cross de Vaurais (M.C. Vauréen).	18	Moto-Cross à Charbonnières (M.C. Lyon).
9	Moto-Cross (M.C. Islois).	18	Moto-Cross (M.C. Fondouk).
9	Grass-Track Nérac (M.C. Albret).	18	Moto-Cross (U.M. Agenaise).
9	Grass-Track de Châteauneuf (A.M. Castelnoyenne).		
9	Moto-Cross à Gournay (M.C. Normandie).		
15	Moto-Cross de Laguëpie (M.C. Montalbanais).	8	Moto-Cross du Parc de Grandmont (M.C. Touraine).
15	Moto-Cross à Sin-le-Noble (M.C. Douaisis).	8	Moto-Cross (S.C.U.E.B.).
15	Moto-Cross (Amicale d'Unverre).	22	Moto-Cross (M.C. Roulba).
16	Moto-Cross (M.C. Fourmisien).	22	Moto-Cross (M.C. Rabat).
16	Moto-Cross à Reims (U.M. Marne).		
16	Moto-Cross à Mers-les-Bains (Ass. Moto-Crossmen Picarde).	6	
		6	
			Décembre
		6	Moto-Cross (M.C. Gombertois).
		6	Moto-Cross Beryl (M.C. Algérie).

Les épreuves internationales sont indiquées en caractères gras.

Motocyclistes !..

MOD'PLASTIA vous rappelle *Cyclistes*
ses dernières fabrications conçues pour
votre confort

- ★ PUNCHOS et pèlerines
- ★ BLOUSONS cyclistes
- ★ COMBINAISONS "Plastia"
- ★ HOUSSES extérieures envelop-
pantes pour motos, scooters, Dorny, etc.

Documentation gratuite sur demande

et n'oubliez pas
que **MOD'PLASTIA**
2, RUE DU BUISSON-ST-LOUIS - BOL. 75-98
VOUS ASSURERA TOUJOURS UN ÉQUIPEMENT
MOTOCYCLISTE RATIONNEL ET CONFORTABLE

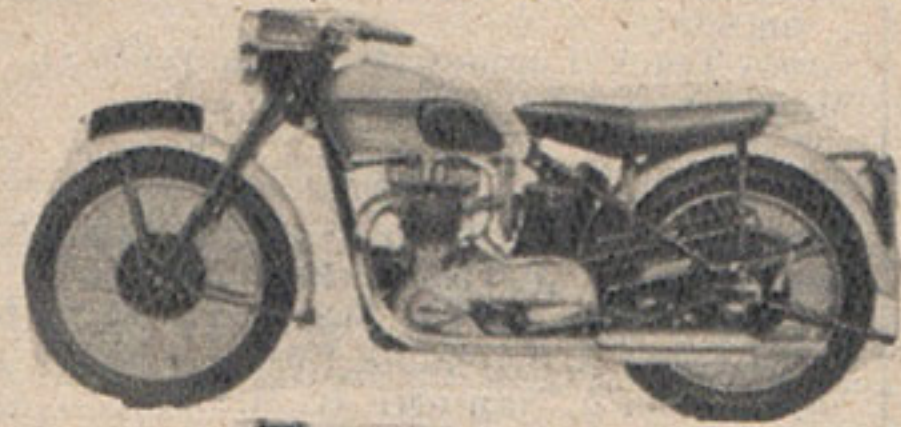
ST-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli - PARIS (4°)

Métro : Saint-Paul

Tél. : ARC. 71-46

Le Salon permanent de la Motocyclette



DKW **TRIUMPH** **JAWA**
TERROT - MOTOCONFORT
MONET-GOYON - GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT
GUILLIER - RADIOR - R. GILLET - GILLET D'HERSTAL
VALLÉE - JONGHI - M.R. - HUIN - A.G.F. - DERNY
MOSQUITO et la **Mobylette** VESPA - AMI

Tous les Accessoires et l'Équipement
PIÈCES DÉTACHÉES

RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES

VENTE A CRÉDIT Renseignements contre
50 francs de timbres

Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

COMMANDEZ

VOS RELIURES
"MOTOCYCLES"

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

Envoi contre 350 frs à
verser au C. C. du Journal
Paris 2894-93 ou contre
mandat.



"SLALOM 45"

La lunette caoutchouc
La plus confortable
La mieux étudiée

●
Caoutchouc
gris - bleu
vert scooter

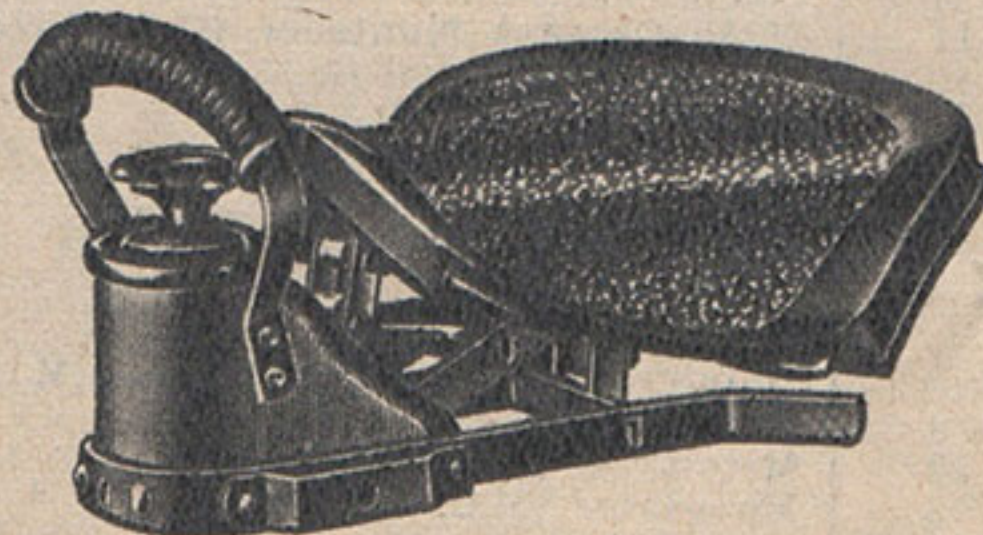
ÉCRANS INTERCHANGEABLES (Toutes teintes) ET ANTI-PHARES
POUR ROULER LA NUIT

Fabriquée par

H. GRAND CHAVIN LAMY - LES ROUSSES (Jura)

- EN VENTE PARTOUT -

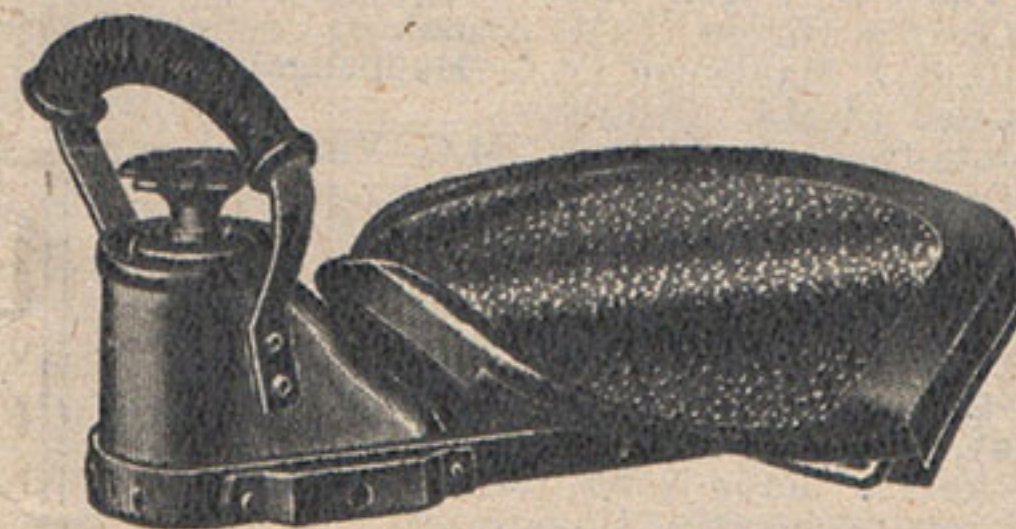
CONFORT
INÉGALÉ



A VIDE, SANS PASSAGER

SIÈGE ARRIÈRE
RÉGLABLE EN MARCHÉ

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



EN CHARGE, A FIN DE COURSE
RESTE HORIZONTAL SANS BASCULER

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

LEDA

BREVETÉ S. G. D. G.

MAXIMUM
DE
SÉCURITÉ

JONGHI 125 tr. b. ét., mot. rév. à roder, tans., pn. neufs. Px 75.000. Eon, 15, aven. Platanes, Suresnes.

BÉRNARDET 250, 3 vit., état neuf. Px intéressant. Pauli, boul. des Xettes, Gérardmer (Vosges).

D.K.W. 190 2 B. entièrement d'origine, très bon état. Faire offre. Zambeaux, Troyon (Meuse).

VELOCETTE K.T.T. course, grosses soupapes, mod. fin 50, ét. impec., tr. rapide, pièces. Px 390.000. Terrot 350 4 paliers, remise à neuf. Px 150.000. R. Besse, Silvingy (Hte-Savoie).

CAUSE double emploi vend B.M.W. 500 flat-twin R.42-47. Moteur et pneus neufs. Parfait état. Px 85.000. Terrot 350 bon état, éclairage, batterie neuve. Px 45.000. Visible midi, soir et dimanche. Lepage, Chamaret (Drôme).

VELOCETTE 200 L.E. Huck, Essonnes (S.-et-O.). Tél. 491.

SCOOTER Bernardet 125, ét. nf. Baeteleman 1, r. Clamart, Billancourt.

QUELQUES scooters de démonstration et d'occasion ayant peu roulé, depuis 80.000, tout équipés. Comptant. Crédit. P. Brissonnet et Cie, 22 ter, boul. Gén.-Leclerc, Neuilly. Mai. 87-40.

MOTOCYCLISTES DOUAIISIENS. Léo Bigerelle, 2, rue Bra, Douai. Réparation, révision toutes marques. Accessoires, pièces, pneus. Agence Jonghi. Vente à crédit.

SCOOTER SPEED. Vente, reprise, comptant ou crédit, conditions spéciales sur 6, 12, 15 mois, faible versement comptant. La station-service P. Brissonnet et Cie vous assure l'équipement avec les meilleurs accessoires, la mise au point, l'entretien, le dépannage par un personnel spécialisé. 22 ter, boul. du Gén.-Leclerc, Neuilly-sur-Seine. Mai. 87-40.

TERROT 350 culb. ent. ref. neuf gar., moteur, pneus, email chrome impec., 3 vit. Px 100.000 env., ou éch. cont. 750, 1.000, 1.200. Biard, 3, rue Gabriel-Péri, Valenton (S.-et-O.).

JAMES 125 Villiers anglais c. nve. Px 60.000. Robbes, 52, boul. G.-Péri, Malakoff.

TERROT 100. Jonghi 100. Peugeot 125. N.S.U. 250. Remorque légère, charge 400 kg. G.R. 125. 42, rue J.-Guesde, Alfortville. Ent. 32-68.

GILLET 750 avec ou sans side. 1 side vélomoteur. 1 caisse Précision. Chavanel, 76, rue de Fontenay, Vincennes. Dau. 41-30.

ROYAL-ENFIELD 350 cross Bullet., ent. refait, pièces orig. Px 230.000. Renault 1.000 kg. fin 1947, mot. à roder, 80 km. Px 325.000. Tél. 8 Bry-sur-Marne, apr. 19 h.

TERROT 125 1951, 10.000 km. Urgent. Px 100.000. M. Legros, 1, pl. A.-Thomas, Bondy (Seine).

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 Belles-Croix
ÉTAMPES (S.-et-O.)

Téléphone 392

INDIAN

THE AMERICAN MOTOCYCLES

J. FAURIE - Spécialiste

8, Av. de St-Ouen, PARIS - Tél. MAR 45.07

MOTOS DE GRAND LUXE ET OCCASIONS DISPONIBLES

ACCESSOIRES - Selles biplace, pare brise américain, pare chutes, etc...

PIÈCES DÉTACHÉES - Pignons, chaînes, tubes, fourches télescopiques, etc...

ÉCHANGE STANDAD - Moteurs, embellages, cylindres, etc...

POUR Norton 500 16.H, vd magn. Lucas, pist., roul., embiel. neufs. origine et pièces occas., moteur, boîte. Lorent, 216, Cotency, Amiens.

MOTOB. 175 culb. imp. équipée. Px à débattre. Servien, 10, rue A.-France, Aulnay-sous-Bois (S.-et-O.). T. l. j. à part. de 19 h., sam. et dim.

SERVICE D'ETUDE liquide à petit prix matériel neuf, payable 10.000 fr. par mois. En tri Peugeot, voiturette Vélocar sans permis, etc... R. S., 30, boul. Henri-Sellier, Suresnes.

VENDS cause double emploi sup. 350 D.K.W. type N.Z. avec garantie. Toute équipée. Suspension AR., tansad, sacoches cuir. Au plus offrant. Visible 37, rue Froidevaux (Station-service Vespa), Paris-14^e.

NEW-MAP 175, bloc A.M.C., juste rodée, impec. Fche AV. téles., AR. oscil., pare-brise, sac. cuir, tansad, dessus selle Dunlopillo. Cause ach. voit. Px intéressant. Tartaud, 79, rue Lakanal, Tours (I.-et-L.).

CAUSE ACHAT Fourgonnette pour commerce. Vends belle 500 Terrot, avril 51, peu roulé. Tansad, sacoches cuir, avert. R. et V. Prix net 185.000. Guistebert, Féréol (Morbihan).

TERROT 500 culb., fche télesc., susp. AR. 16.000 km. Px 180.000. Derooster, 32, rue des Champs, Asnières (Seine).

SEGMENTS DE
PRÉCISION

Bolée
Compression
Économie
Durée

B.M.A. AUTOMOTO.

Mobylette.

125. 2 t. Automoto.

125. 4 t. Automoto.

125 Terrot.

175 A.M.C. Automoto.

Paris-Loire, 62, avenue de la Grande-Armée, Paris.

VENDS Vélocette K.T.T. vitesse garantie. Px 325.000. Gauch, 8, boul. Carnot, Toulouse.

GRAND pare-brise Vespa. Px 4.500. Ecr. Jorrand, 46, av. Bizot, Paris-12^e.

GUZZI scooter jaune « Galetto » 160 cmc. 2 CV. compt. 14.000 km, parf. ét. nf. 1 an 1/2 3^e roue nve, gd coffre AR. Px 160.000, ou éch. ctre Simca 5, Masson, 27, quai Pocalette, Ciboure (B.-P.).

PEUGEOT 350 latérale, type P.112, état impeccable, bons pneus. Px 75.000. Eclair. batterie. Pressé. Honoré, Bonneuil-les-Eaux (Oise).

ACHATS

CABRI. décap. 5 à 6 CV. Fiat-Irat, état impec. F. offre, détails., px., Motocycles transmettra. T.P.R.

SUIS ACHETEUR 2 CV. Citroën. Faire offre. Bar, 10, rue Marat, St-Cyr (S.-et-O.).

CHERS CONFRERES. Toujours acheteur voitures Rovin, Kover, Machet et D.K.W. Tél. Lon. 30-55.

DIVERS

ARTISAN assure réfection embellage, réalésage, chemisage aux meilleurs prix, garantie totale. Devis sur demande. Expédition. Alexandre, 1 bis, rue Frédéric-Bérat, Petit-Quevilly (Seine-Inférieure).

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

Plus de mains crispées!
GANTS DE SPORT
SMET
ARTICULATION ELASTIQUE
Breveté S.P.D.
Principal dépositaire à PARIS:
Ets REVIL - 82, Avenue des Ternes

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

DELAI 72 h. forfait 10.000 pr réfection mot. V.M., embellage, 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.

VENDS fonds Auto-Moto. Possibilité garage ou box. Situé plein centre. Ecrire au journal.

REX-REFLEX autom. Angénieux 3.5 dern. mod. Bonnettes, écran. Px 30.000. Nebout, 22, rue de la Croix-du-Val à Meudon (S.-et-O.). Obs. 15-26.

RECHERCHE très bon contremaître et chef d'atelier très au cour. montage moteur 2 tps. Bon salaire. Situation assurée. Le Poulain, 74, rue Danton, Levallois.

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

MICHEL vend ou met en gérance libre son magasin 4 agences, 42, rue J.-Guesde Alfortville.

LA LAMPE
"MULTISOUPL"

avec

PILE et FEU ROUGE

munie d'une

BARRE AIMANTÉE

PERMET

Le FEU de POSITIONS et
L'ÉCLAIRAGE de SECOURS
pour SCOOTERS et MOTOS

49, rue Marlus-Aufan
LEVALLOIS (Seine) - PER. 06-35



LA SELLE SOUPLE
REYDEL
à suspension SANDOW



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

3
modèles



*Pour l'usage
de tous*



EMBAYAGE
AUTOMATIQUE
BREVETÉ S.G.D.G.

Brevets Français et étrangers
P.V. 578.593
P.V. 576.561
P.V. 579.883
P.V. 620.003
P.V. 621.189
P.V. 625.922

Mobylette
la bicyclette motorisée

200.000 usagers ont choisi **Le Poulain**

...parce que le moteur
Le Poulain est
INCOMPARABLE

•
une seule comparaison
possible avec les autres
moteurs : son **PRIX**.

•
c'est pourquoi

83

constructeurs français
le montent en série

•
7

pays étrangers
le fabriquent sous licence

•
Le Poulain met tout en
œuvre pour donner en-
tière satisfaction à l'Agent
comme à l'utilisateur

•
123

stations-services réparties
sur toute la France sont
régulièrement visitées par
les techniciens *Le Poulain*

**VOUS AUSSI
CHOISISSEZ**

le moteur le mieux conçu du monde

Le Poulain

le seul

**A CHAÎNE UNIQUE
3 VITESSES
UN EMBRAYAGE**

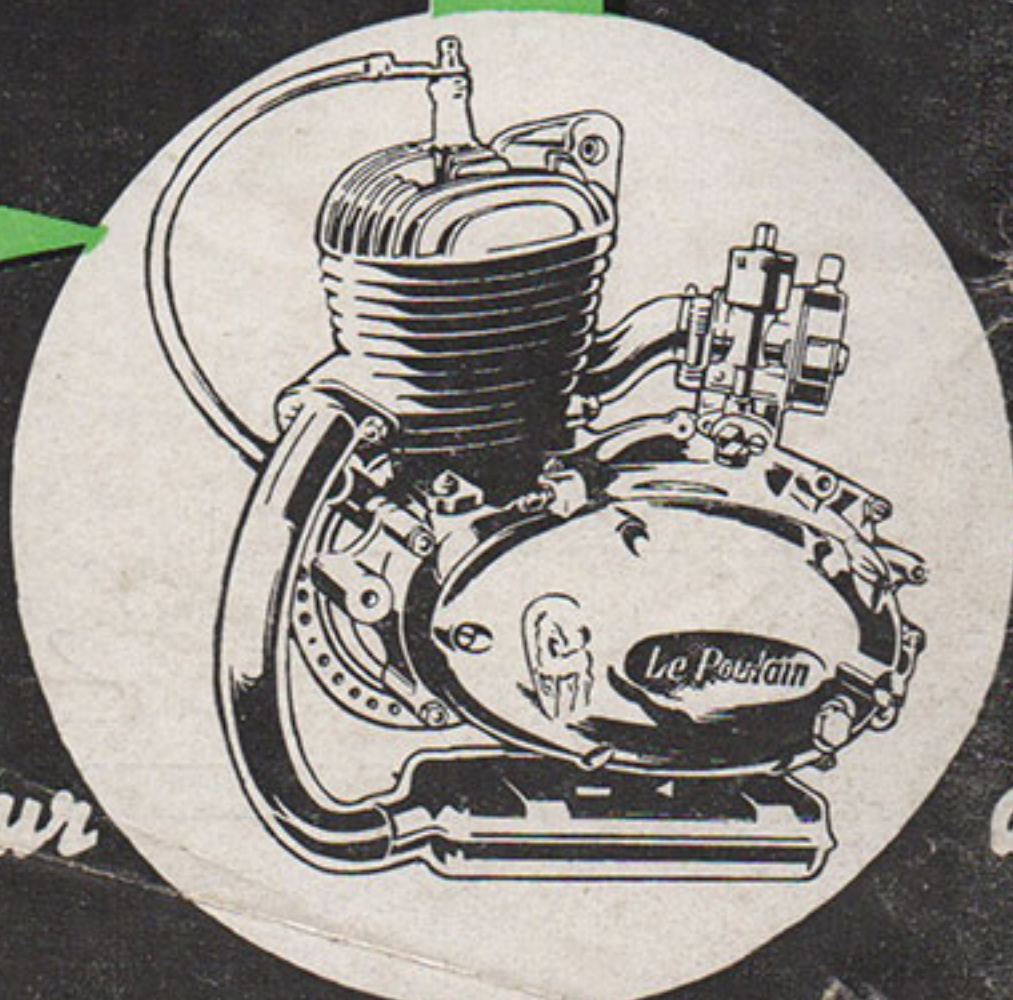
le seul

qui puisse vous donner la
**GARANTIE
TOTALE**
pendant 6 mois

le seul

qui vous offre, suivant
vos besoins, la gamme
la plus étendue
du **49^{cm³}** au **85^{cm³}**

Le Poulain



le moteur

de votre cyclomoteur