

6<sup>e</sup> ANNÉE - N° 94

REVUE BI-MENSUELLE

1<sup>er</sup> MARS 1953

# MOTOCYCLES

DIR. : MAX ENDERS

ÉDITIONS LAJEUNESSE • • 14, RUE BRUNEL - PARIS-17<sup>e</sup>

DANS CE N°

## GRAND CONCOURS INTERNATIONAL

DOTÉ DE

**1.000.000** de fr

DE  
**PRIX**



**40<sup>F.</sup>**

ET NOTRE ESSAI : LE SCOOTER 125 LAMBRETTA



# UN PALMARÈS *significatif* 1952

100 cm<sup>3</sup>

CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE  
RALLYE DE BOURGOGNE  
LIÈGE-MONACO-LIÈGE  
MOTO CROSS THU DUC (Indochine)  
CIRCUIT DE L'ISÈRE  
CIRCUIT DU HAUT JURA  
CIRCUIT DU JURA  
COURSE DE COTE BALLON D'ALSACE  
CIRCUIT DU SUD-OUET  
CIRCUIT DES SABLES (ALGER)

4 premiers ex-æquo (COUPE LE BERQUIER)  
3 premiers ex-æquo (COUPE DES ARAVIS)  
Premier ex-æquo (MÉDAILLE D'OR)  
Premier  
Premier et deuxième (COUPE MAGNAT-DEBON)  
5 premiers ex-æquo  
4 premiers (COUPE DU MOTO-CLUB JURASSIEN)  
Premier catégorie 250 cmc  
2 premiers ex-æquo - Premier au classement général (COUPE VEEDOL)  
3 premiers au classement général et par équipe  
(3 COUPES DONT UNE DE L'ÉCHO D'ALGER)

125 cm<sup>3</sup>

TROPHÉE DE LA PRESSE (NICE)  
CIRCUIT DE L'AIN  
SAINT-ÉTIENNE-PARIS-SAINT-ÉTIENNE  
COURSE DE COTE

Premier  
3 premiers ex-æquo  
3 premiers ex-æquo (CHALLENGE INTER-MARQUE)

DU CRAN D'ESCALLES

Premier catégorie 175 cmc  
Premier catégorie 500 cmc, record battu - Premier catégorie 250 cmc

COURSE DE COTE DE MONTAIGU  
GRASS TRACK INTERNATIONAL  
DE SAINTE-FOY-LA-GRANDE

Premier catégorie 175 cmc

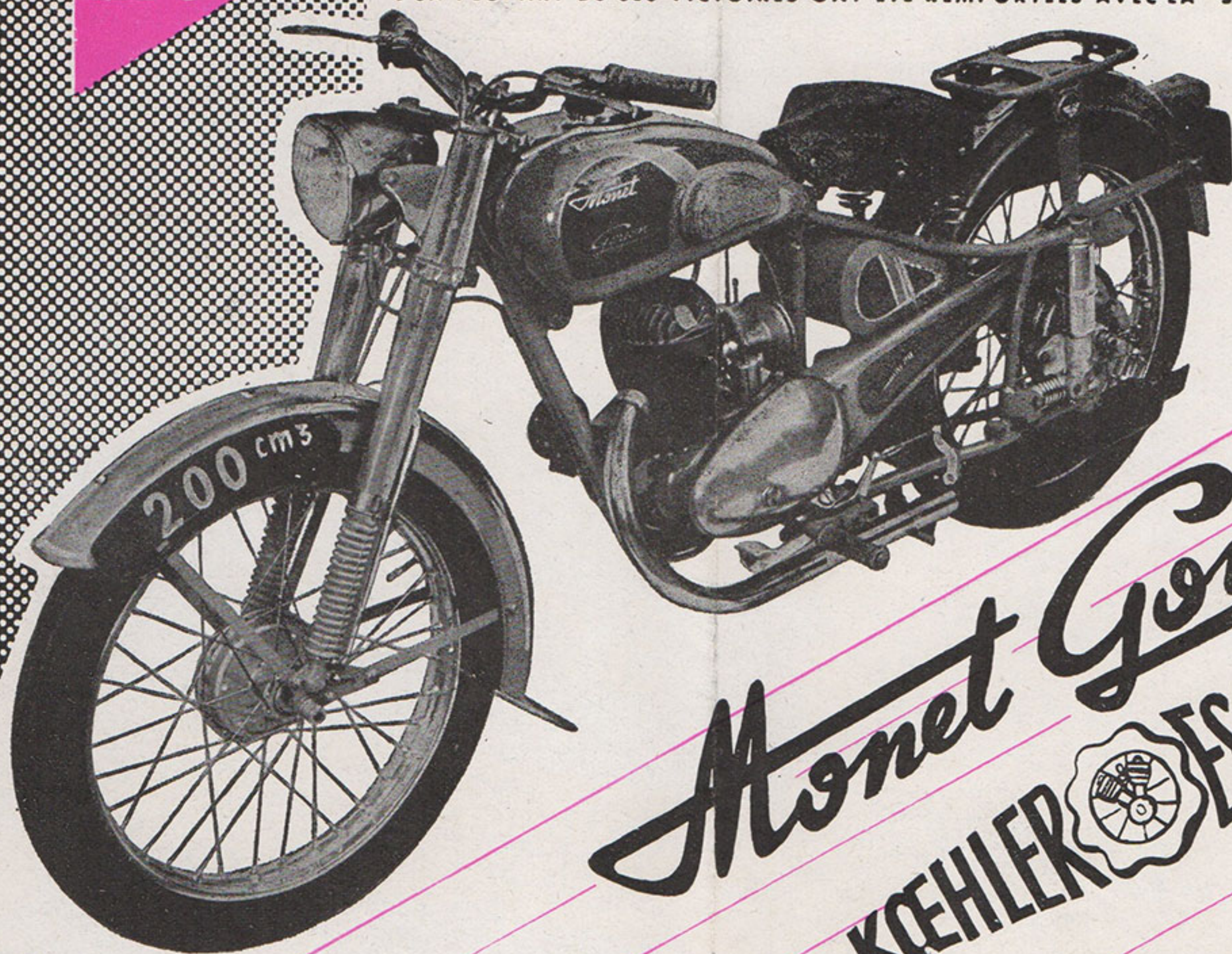
TROPHÉE DE MONACO  
"BIDON D'UN LITRE" (VANNES)

Premier  
Premier catégorie 125 cmc - Premier catégorie 200 cmc

COTE LAPIZE  
CIRCUIT DE SAONE-&-LOIRE

Premier catégorie 1000 cmc  
10 premiers ex-æquo (COUPE CINZANO)

• LA PLUPART DE CES VICTOIRES ONT ÉTÉ REMPORTEES AVEC LA "SHOOTING STAR"



*Monnet Goyon*  
KOEHLER  ESCOFFIER



USINES & BUREAUX : 44, RUE RAMBUTEAU, MACON - SUCCURSALE A PARIS : 49, RUE DESRENAUDES (17<sup>e</sup>)





**Vous aurez  
immédiatement  
votre scooter**

**SPEED** →

**avec 35.000<sup>frs</sup>**

**Solde en**

**6, 9, 12**

**mensualités**

**conditions imbattables !**

AJANVIC 108

**FORMALITÉS SIMPLIFIÉES A L'EXTRÊME**

**3 ASSURANCES d'un an**  
sont incluses dans vos mensualités :

- Responsabilité CIVILE : illimitée au tiers
- Assurance VOL
- Assurance VIE, prenant en charge, le cas échéant, le solde de vos mensualités.

Si vous n'êtes pas pressé : livraison "garantie"  
3 mois après versement  
de 25.500<sup>F</sup> seulement.  
Le solde par traites.

Véritable Biplace, le scooter SPEED est  
le moins cher au crédit et au comptant  
RENSEIGNEZ-VOUS chez nos concessionnaires

**SCOOTER**

**SPEED** →

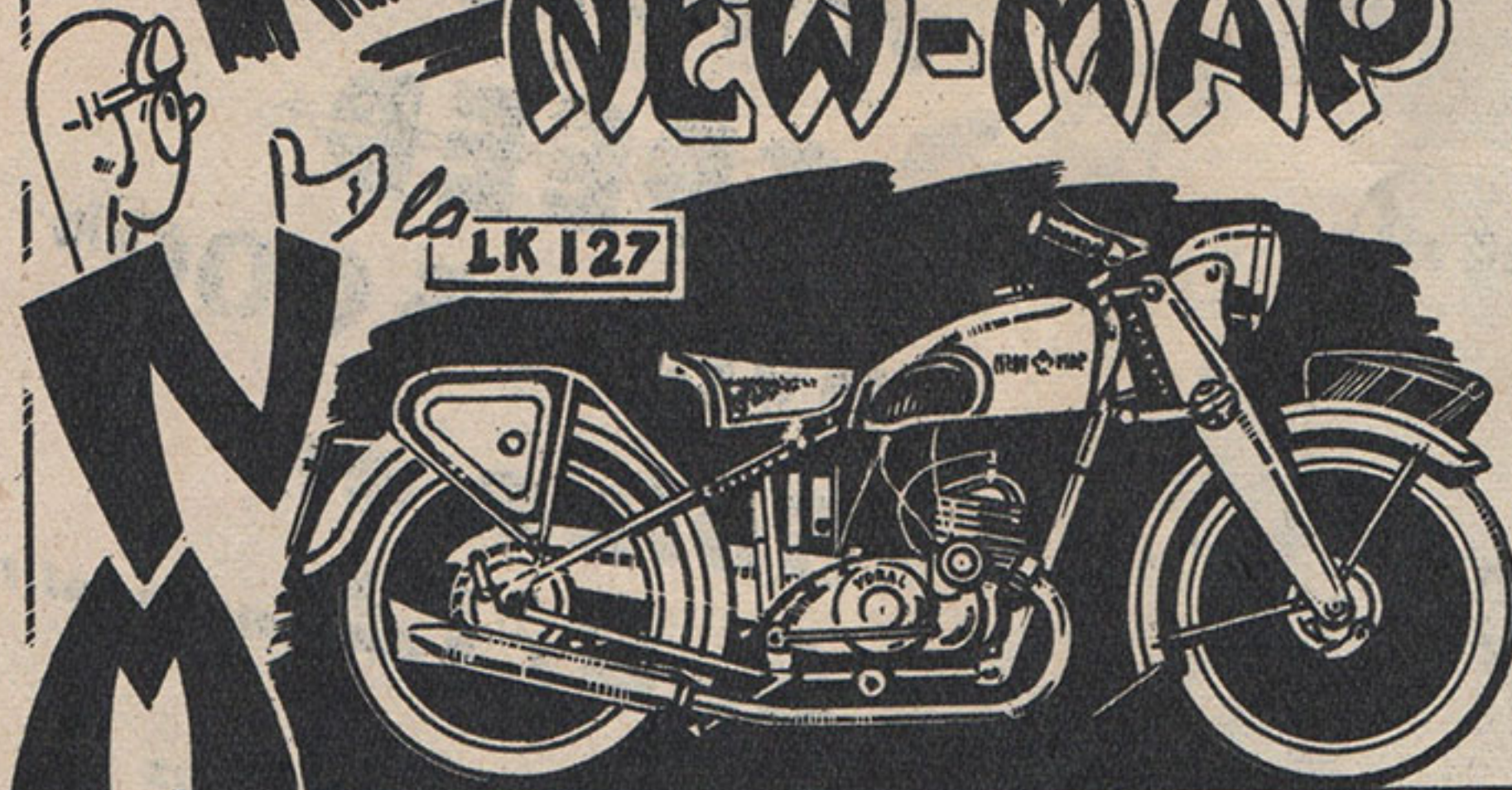
fabrique en grande série aux usines **MORS**

**S. I. C. V. A. M.**

Distributeur pour le monde entier  
37, r. des Acacias, PARIS 17<sup>e</sup> - ÉTO. 16-23, 16-24



Sensationnel  
**RECORD**  
**NEW-MAP**



MOTOCYCLETES

**NEW-MAP**

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

Sortir une machine dite "Populaire" en ignorant les derniers perfectionnements et en tirant sur la qualité est FACILE...

**Mais:**

Produire une machine de luxe, ultra-moderne, rapide, sportive, 125 cmc., 4 vitesses sélecteur au pied, émail Anglais et chromes, équipée du réputé bloc-moteur YDRAL, au prix de :

**109.500 frs**  
 est un véritable  
**Tour de force**

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

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



**P. BRISSONNET & C<sup>ie</sup>**

Concessionnaire SPEED

22<sup>ter</sup>, Bd Général-Leclerc (Pont de Neuilly) - Tél.: MAI. 87-40

Pour **CYCLOMOTEURS**

**La BOUGIE**  
**GURTNER "S"**



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

**ESSAYEZ-LA...**



STATION-SERVICE :

3, Impasse Compoint. — PARIS - 17<sup>e</sup>





# JANTES

Vélocycleurs, Motos  
et Scooters

# GARDE-BOUE

Vélocycleurs et Motos

VÉLOS  
et

CYCLOMOTEURS

## Ets REINHARD & CHAPUISET

207, Avenue Pasteur  
BAGNOLET (Seine)

AVRon 31-94

JANTES A TRINGLES ET A TALON



VENTE EXCLUSIVE EN GROS

### SÉCURITÉ



## L'AVERTISSEUR ROTATIF E. M.

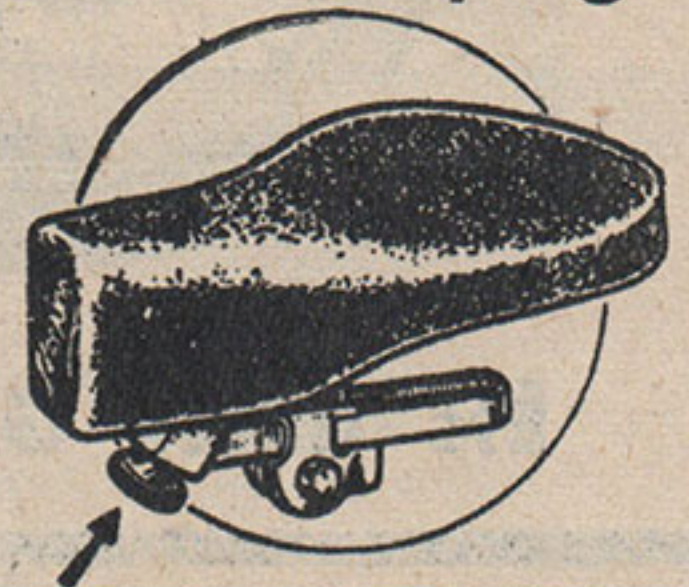
pour Cycles  
et Cyclomoteurs

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

### CONFORT

## LA SELLE "Sleeping"

A DESSUS  
EXTRA-SOUPLE  
et  
A SUSPENSION  
RÉGLABLE



# UN MOTEUR PUISSANT - UN CADRE INCOMPARABLE

# G I M A

## MOTEURS A.M.C.

4 temps culbutés

125 cmc. — 3 VITESSES  
Frs 158.000

125 cmc. — 4 VITESSES  
Frs 175.000

175 cmc. — 4 VITESSES  
Frs 198.000

## MOTEUR YDRAL

2 temps

125 cmc. — 4 VITESSES  
(sans compteur)  
Frs 138.000

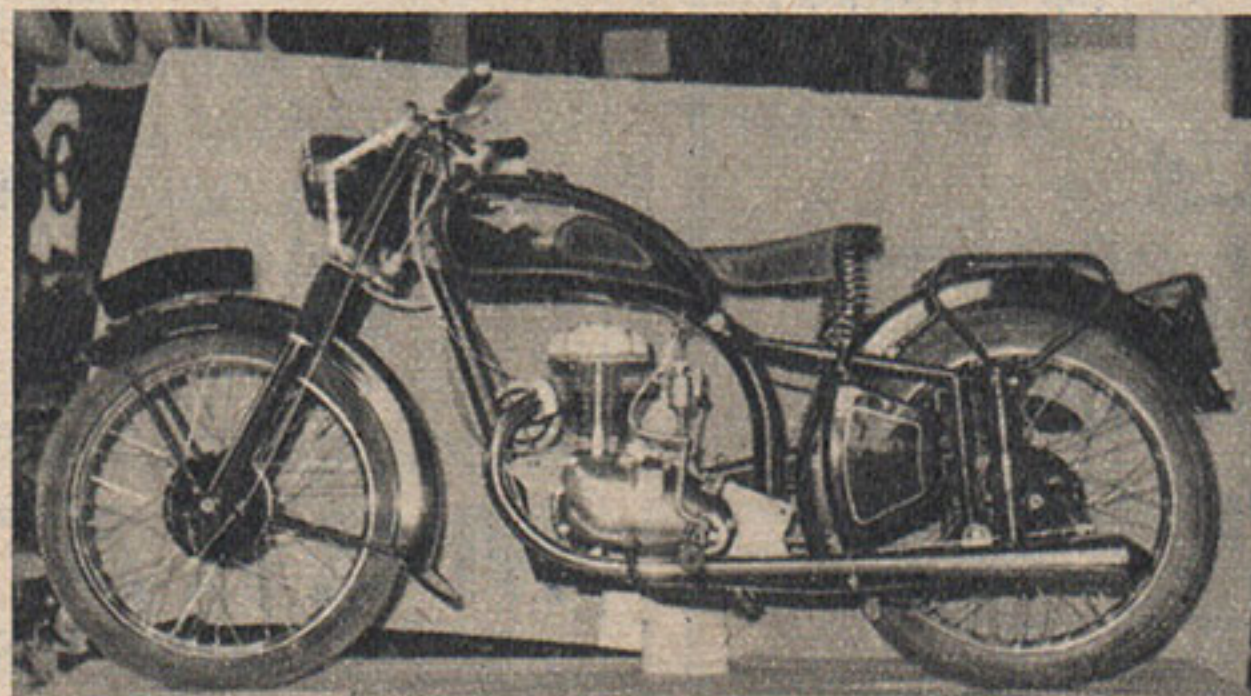
TOUS NOS MODÈLES  
SONT MONTÉS AVEC  
FOURCHÉ TÉLESCOPIQUE,  
SUSPENSION ARRIÈRE,  
COMPTEUR INCORPORÉ  
DANS LE PHARE ET  
— AVERTISSEUR —

LA MOTO DE

## GRANDE CLASSE

24, Avenue Pasteur, 24

CHAMALIÈRES (Puy-de-Dôme)



## NOUVEAUX MODÈLES MOTEURS A.M.C.

175 cmc. — 4 VITESSES  
CADRE DOUBLE BERCEAU  
FOURCHE TÉLESCOPIQUE  
SUSPENSION ARRIÈRE  
OSCILLANTE SPÉCIALE  
AVEC AMORTISSEURS  
HYDRAULIQUES  
TAMBOURS DE FREIN  
de 170 m/m. — ROUES  
INTERCHANGEABLES  
Fr. 208.000

## EN PRÉPARATION pour livraison prochaine

175 cmc. — 3 VITESSES  
250 cmc. — 4 VITESSES  
— CADRE SPÉCIAL —



# RENÉ GILLET

## MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km.-heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

Agents de Province  
et Union Française  
demandés.

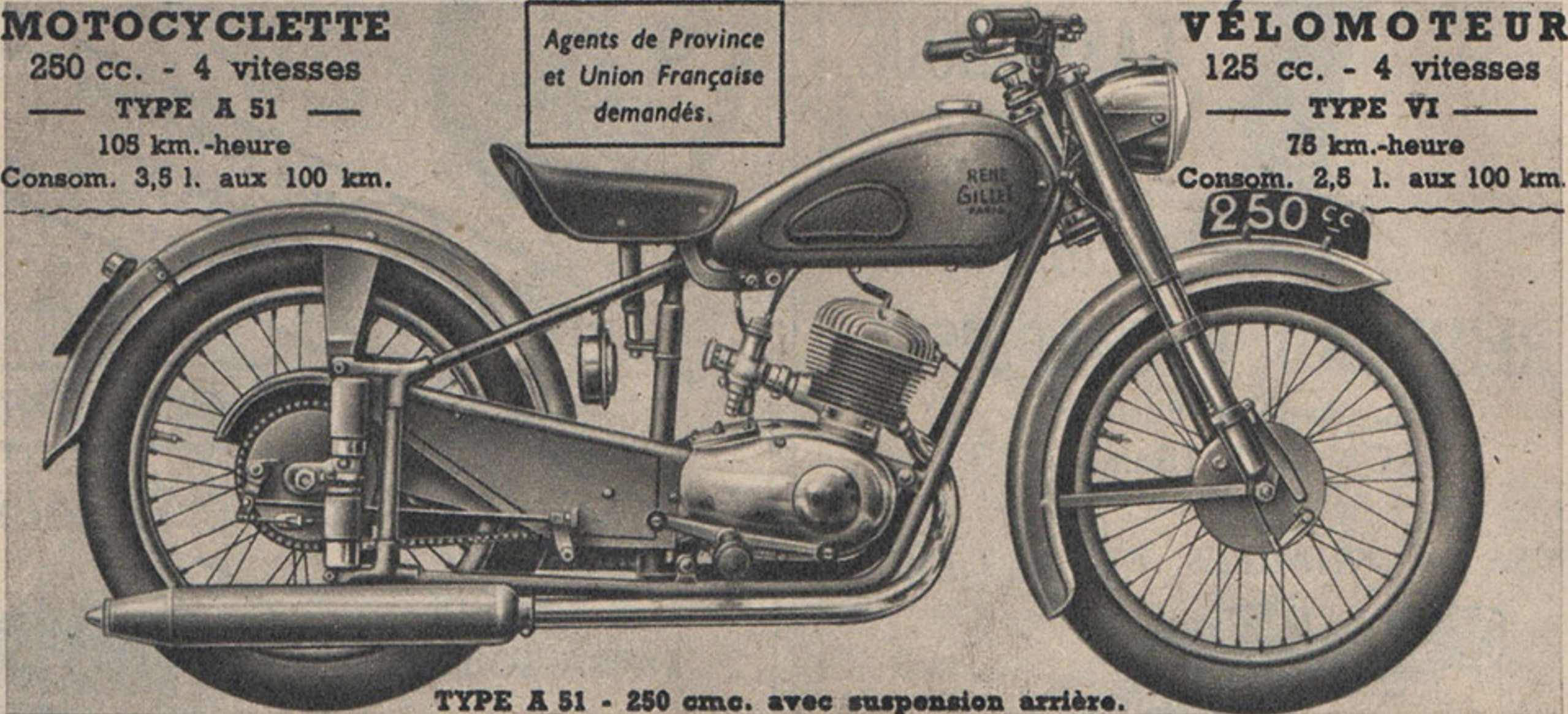
## VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km.-heure

Consom. 2,5 l. aux 100 km.



TYPE A 51 - 250 cmc. avec suspension arrière.

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

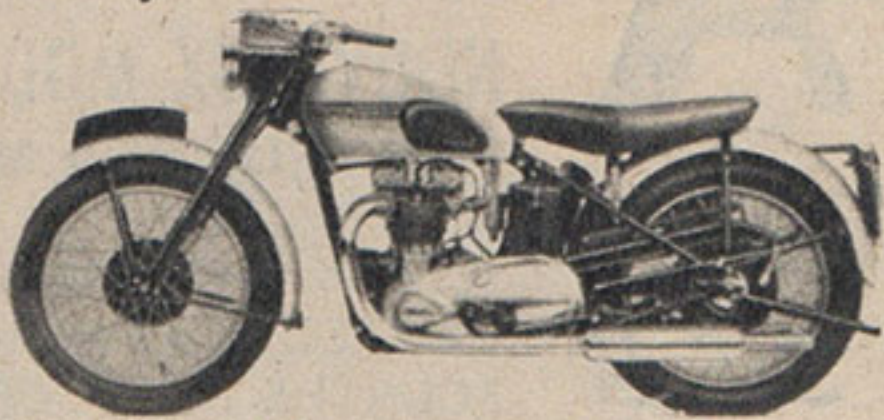
## ST-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli - PARIS (4<sup>e</sup>)

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

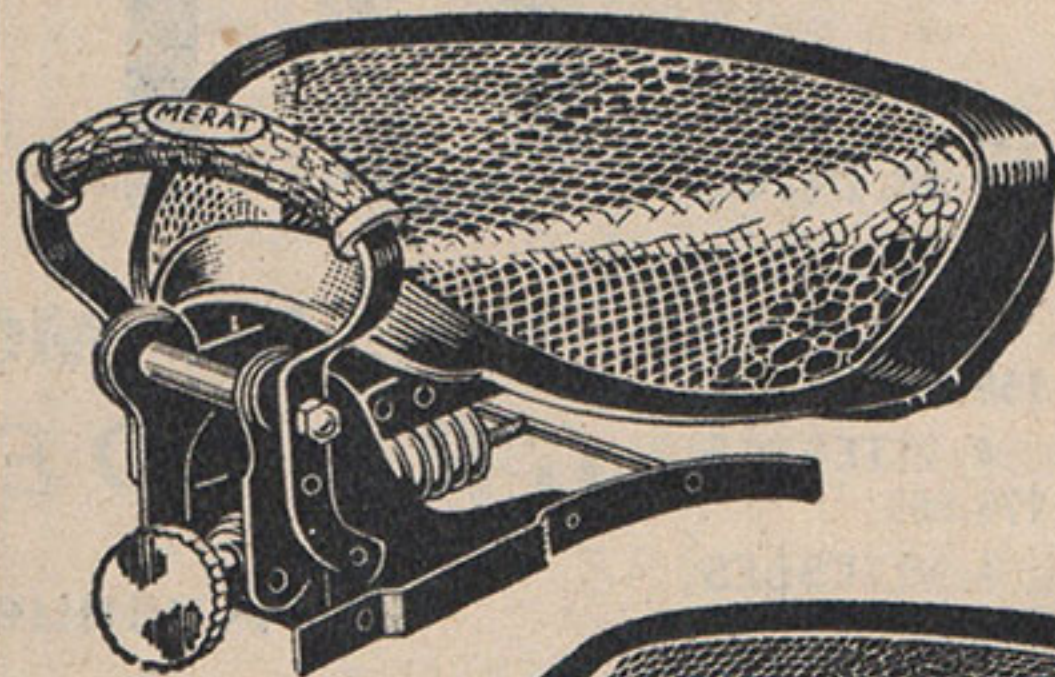
**VENTE A CRÉDIT**

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

LE SIÈGE AR. et LA SELLE AV.  
RÉGLABLES

## MERAT



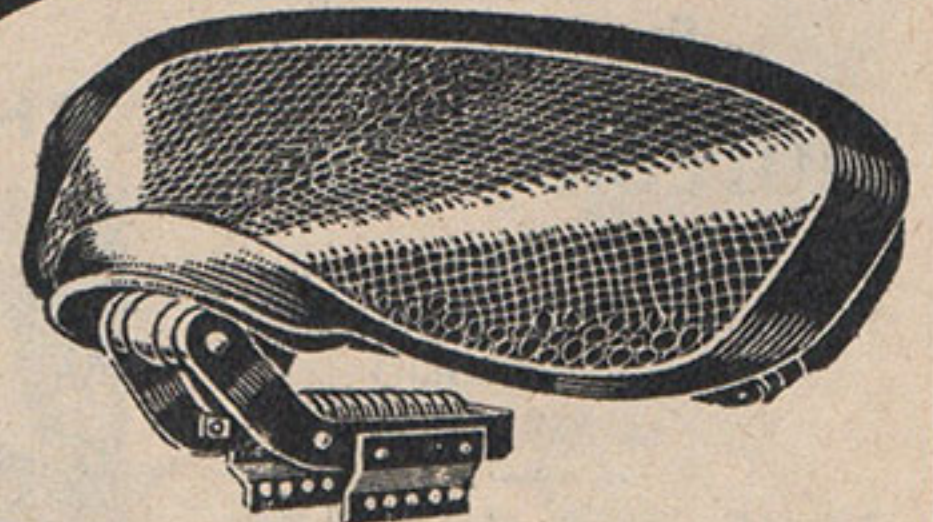
FONT  
UN ENSEMBLE  
IDÉAL  
POUR LE  
CONFORT DE  
VOTRE MOTO  
OU DE VOTRE  
VÉLOMOTEUR

DERNIÈRE-NÉE

**SELLE AV.**

RÉGLABLE

pour tous les  
cyclomoteurs



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

## MERAT - SURESNES

MODÈLES BREVETÉS - FRANCE & ÉTRANGER





UN CHARMANT  
SOURIRE  
DE CALIFORNIE

## A U S O M M A I R E :

- |                                |    |                               |    |
|--------------------------------|----|-------------------------------|----|
| ★ Echos . . . . .              | 7  | ★ Essai du Lambretta. . . . . | 17 |
| ★ Concours Motocycles. . . . . | 9  | ★ Bol d'Or 52 . . . . .       | 22 |
| ★ Salon de Bruxelles. . . . .  | 10 | ★ Vu pour vous. . . . .       | 25 |
| ★ Vous avez la parole. . . . . | 14 | ★ Sport et Clubs. . . . .     | 28 |

6<sup>e</sup> ANNÉE

N° 94

1<sup>er</sup> MARS 1953

# MOTOCYCLES

ÉDITIONS LAJEUNESSE ★ 14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTO. 05.50 ★ DIRECTEUR: MAX ENDERS

## La porte ouverte...

**Q**UELS remous autour de notre essai du scooter Bernardet !

Avec impartialité, nous avons publié les approbations et les désaveux les plus caractéristiques, pensant en nous-mêmes que d'aucuns nous trouvent trop sévères aujourd'hui, qui nous reprochaient hier, quand il s'agissait d'autres marques que celle de leur choix, une excessive indulgence à l'égard des constructeurs.

Il est bon que les avis diffèrent. Cela prouve qu'une même moto, suivant celui qui la pilote, peut se comporter différemment.

Il y a à méditer sur ce phénomène... Peut-être, nous-mêmes, exigeons-nous de nos montures plus que n'en demande la majorité des usagers moyens; c'est notre rôle d'essayeur, il a son intérêt puisqu'en cherchant le maximum, nous indiquons à chacun la marge de sécurité dont il dispose.

Toutefois ces essais, et les réactions qu'ils provoquent, ne donnent qu'un point de vue, favorable ou non, celui de l'utilisateur. Pour que le sujet soit intégralement traité, il faudrait également l'opinion de celui sur le dos de qui nous discutons, en l'occurrence le constructeur.

Certes, il a toujours le droit de réponse; non seulement nous ne songeons pas à le lui refuser, mais nous souhaiterions, très sincèrement, le voir, comme nos lecteurs, assister plus fréquemment à nos essais et prendre ensuite, dans ces pages, une part active aux débats.

*Max Enders*

### Vacances Paris-Sahara.

Le grand voyageur M. Mahé, dont nous avons déjà relaté diverses grandes randonnées, vient de nous adresser son programme de caravane de vacances motocyclistes pour 1953. L'itinéraire prévu est le suivant : France, Espagne, Maroc, Sahara, avec un parcours d'environ 7.300 kilomètres.

Seules sont admises pour cette randonnée les motos à partir de 350 cmc. pour le solo et 500 pour le tansad et le sidecar.

Les touristes ont le choix entre le camping et l'hôtel. M. C. Mahé, 7, rue du Plateau à Bicêtre (Seine), donnera volontiers tous détails utiles.

### Réunion d'agents Peugeot.

Une cinquantaine d'agents Peugeot (Cycles et Motos) se sont réunis le 1<sup>er</sup> février en un banquet amical. Après un repas bien soigné, la soirée s'est terminée dans une ambiance de bonne humeur et de sympathie où la musique et... les bonnes histoires eurent leur large part. Cette petite fête était présidée par M. Reinhardt, directeur commercial des « Cycles Peugeot ». Étaient également présents : MM. Blaise, Bourdin, Dujon, Dampffoffer, Beyron, Lyé, Fournet, Gardey, Faure, Gennari, Idée, Marinelli, Jeannin, Parent, Passet, Méresse, Rolland, Pélier, Taraire, Vion, Libourel, etc..., etc...

### Ydral 77-46.

Par suite d'une confusion, le numéro de téléphone de la Station-Service Ydral, Porte Maillot, indiqué dans la publicité de cette maison, est erroné. Au lieu de Etoile 17-46, le numéro exact est : Etoile 77-46. Nous conseillons aux intéressés de bien vouloir en prendre note.

### Accessoires pour scooters.

Une jeune maison vient de réaliser toute une série d'accessoires pour scooters, équipements d'utilité courante, enjoliveurs, pare-brise, etc...

Nous donnerons dans un prochain numéro un aperçu de ses spécialités les plus marquantes.



### Une initiative intéressante

Le cyclomoteur est évidemment un instrument de progrès social. Il permet à chacun d'être maître de son horaire et met à la portée de tous un moyen économique de locomotion individuelle.

Nous relevons donc, avec intérêt, l'effort de propagande de Vélosolex qui lance un concours dans le grand public. Facile et gratuit, il ne peut que contribuer à la vulgarisation du cyclomoteur en France, et nous engageons vivement les vélocistes et motocistes à y apporter leur collaboration. Nous rappelons que la date de clôture de ce concours est fixée au 31 mars.

Ce test raisonné et consciencieux appelle la réaction sympathique du lecteur. Nous attendons avec curiosité les résultats de cette campagne.

### D'où vient « Cyclomoteur » ?

Le terme cyclomoteur qui désigne désormais les motocycles jusqu'à 50 cmc. existait bien avant l'apparition de cette catégorie. Il était utilisé par Deryn pour désigner ses originales machines, d'ailleurs équipées d'un 100 cmc. Zürcher, et non d'un 50 cmc.

Mais comme on ne trouvait pas de nom aux nouveaux 50 cmc., les constructeurs du Deryn renoncèrent sportivement à l'exclusivité de ce terme, au bénéfice du nouveau véhicule.

### Le caoutchouc froid inusable.

Un nouveau traitement américain du caoutchouc synthétique dit « Buna » consiste à le traiter non plus par le chaud, mais par un froid de 15° au-dessous de zéro.

Après ce régime le buna est paraît-il pratiquement inusable. Des expériences auraient porté sur des essais pratiques correspondant à 100.000 kilomètres sans accuser d'usure sensible.

Si le fait est véridique, que vont devenir les marchands de pneus ?

### Les Pays-Bas exportent.

D'après « l'Usine Nouvelle », si la production néerlandaise en motocycles n'est pas très élevée, l'exportation qu'elle fait de ses machines est professionnellement très importante. Si en 1938 il n'y eut que 78 motos exportées sur 2.300 fabriquées, par contre pour le premier semestre 1952, sur près de 3.000 machines construites, 2.000 ont été destinées à l'exportation.

### Station-Service Lucas.

Les Etablissements Labarrère qui, près de la Porte Maillot, ont depuis quelque temps ouvert une station-service pour tout l'équipement électrique automobile, sont également station officielle des appareillages Lucas. Nous pensons que le fait mérite d'être porté à l'attention de tous les possesseurs de motos anglaises équipées en Lucas et qui ne trouveraient pas dans leur entourage un réparateur vraiment qualifié dans cette marque.

### Vickers change d'adresse.

Les Etablissements Vickers dont nous avons déjà eu l'occasion de signaler les divers accessoires viennent de changer d'adresse. Ils sont désormais installés à Saint-Antoine, dans l'Isère.

Leurs nouveaux ateliers vont leur permettre d'accroître leur production et, tout en conservant la qualité de leurs articles, d'obtenir sans doute des prix encore plus étudiés.

### Distinction.

Nous avons appris par le *Journal Officiel* du 6 février que M. Samuel Renaud avait été promu chevalier de la Légion d'honneur par décret du ministère du Travail.



M. Samuel Renaud était entré aux Etablissements Terrot en 1921. Nommé directeur technique en 1946, il devint au 1<sup>er</sup> janvier 1947 administrateur-directeur général de la grande marque dijonnaise. M. S. Renaud est en outre vice-président de la Chambre syndicale nationale du motocycle, membre correspondant de la Chambre de commerce de Dijon et délégué cantonal.

*Motocycles* adresse ses biens sincères félicitations à M. Renaud pour cette distinction qui récompense ses efforts persévérants.

### Patience.

Nous prévenons nos lecteurs qui nous demandent des renseignements techniques ou autres, de ne pas s'impatienter si la réponse leur paraît longue. à venir. Nous sommes en effet surchargés de courrier et, la grippe pernicieuse qui sévit nous prive d'une partie de notre personnel, ce qui perturbe quelque peu la bonne marche du service courrier.

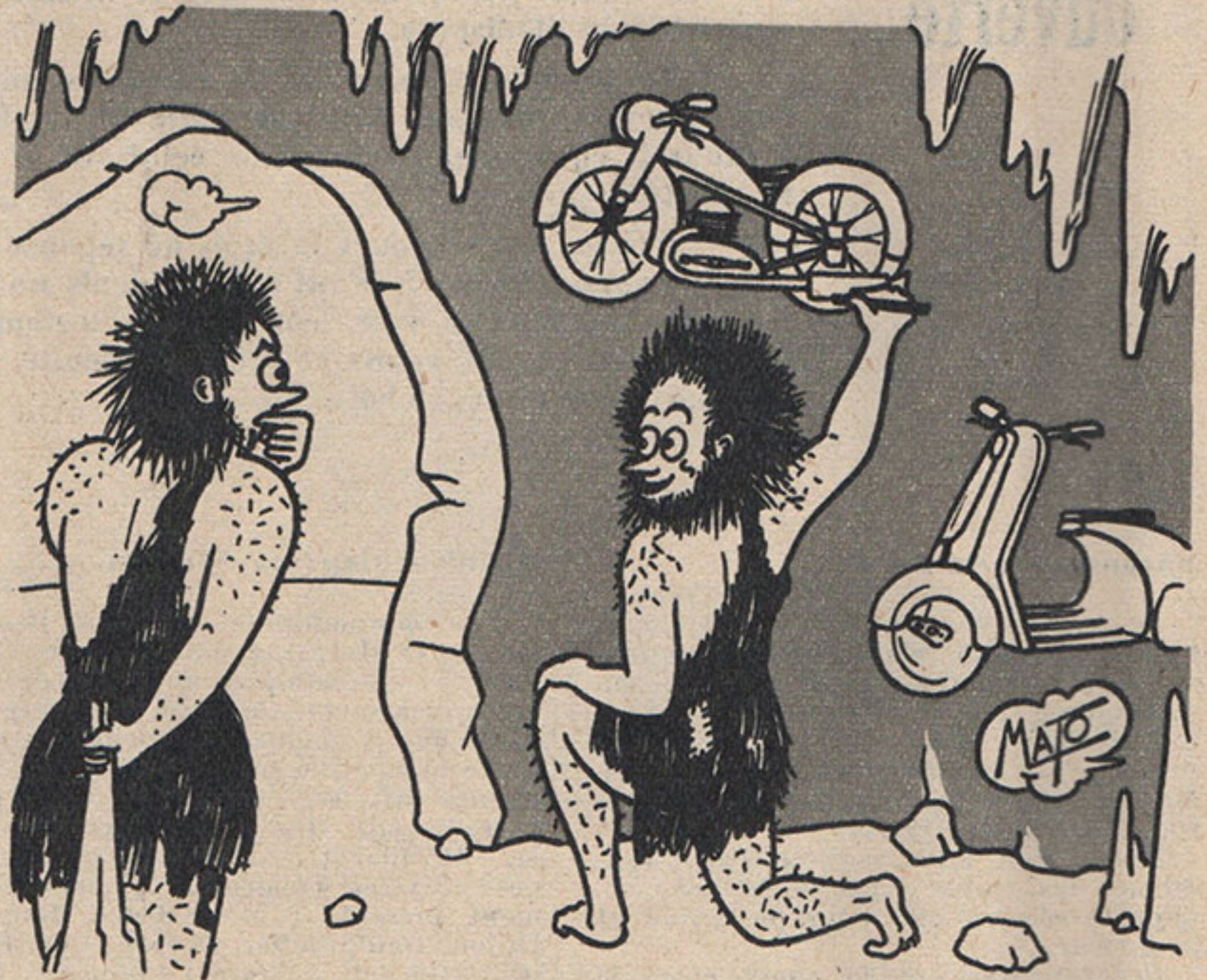
Nous nous excusons et espérons bénéficier de l'indulgence nos correspondants.

### Nos prochains essais.

Nos futurs essais porteront sur la Jawa 350 et la voiturette Mochet. Possesseurs de ces véhicules, écrivez-nous afin de nous faire connaître votre jugement.



**ESSAI de la 175 Automoto deux temps**



— Vous comprenez, des bisons, toujours des bisons, j'en avais assez !



# "REGLEMENT DU CONCOURS" INTERNATIONAL DE MOTOCYCLES

1° Le concours est ouvert à tous les lecteurs de *Motocycles*.

2° Dans les n°s des 1<sup>er</sup> et 15, mars, avril et mai (n°s 94, 95, 96, 97, 98, 99) quatre questions, numérotées dans l'ordre et se rapportant à des problèmes intéressant tous les motocyclistes, seront publiées ainsi qu'un bon de participation à découper.

3° Un questionnaire publié dans *Motocycles* du 15 mai, et auquel il faudra strictement se conformer, permettra aux concurrents d'envoyer leurs réponses. Chaque réponse, pour être valable, devra être accompagnée des 6 bons de participation numérotés de 1 à 6, à découper dans la page réservée aux petites annonces.

Le questionnaire pourra être recopié sur feuille libre, sous condition expresse de s'en tenir exactement à la disposition du modèle.

4° Le classement sera effectué de la façon suivante :

a) 1 point sera affecté à chaque question, quelle qu'elle soit.

b) Les concurrents ayant le plus grand nombre de points seront en cas d'*ex æquo*, départagés par la question subsidiaire suivante : Kilométrage parcouru en km., m. et cm., avec 2 litres d'essence par la 350 Magnat-Debon, à 50 km.-h. de moy. sur l'anneau de vitesse de Montlhéry.

5° Il peut être envoyé par le même concurrent plusieurs feuilles de réponses, sous réserve que chaque feuille soit accompagnée des 6 bons de participation. La meilleure seule sera retenue, plusieurs prix ne pouvant être attribués à la même personne.

6° Le personnel de l'administration, de la rédaction et de l'imprimerie de *Motocycles* sont exclus du présent concours.

7° Les envois, groupés ou non, devront parvenir avant le 1<sup>er</sup> juin à *Motocycles*, 14, rue Brunel, Paris-17<sup>e</sup>, le cachet de la poste faisant foi.

8° Après leur réception, les réponses ne pourront être modifiées, il ne sera en aucun cas répondu aux questions concernant les sujets du concours.

9° La liste type des questions, les réponses, ont été déposées en l'étude d'un huissier à Paris qui contrôlera officiellement le concours et dont le nom pourra être communiqué à tous les concurrents qui en feront la demande.



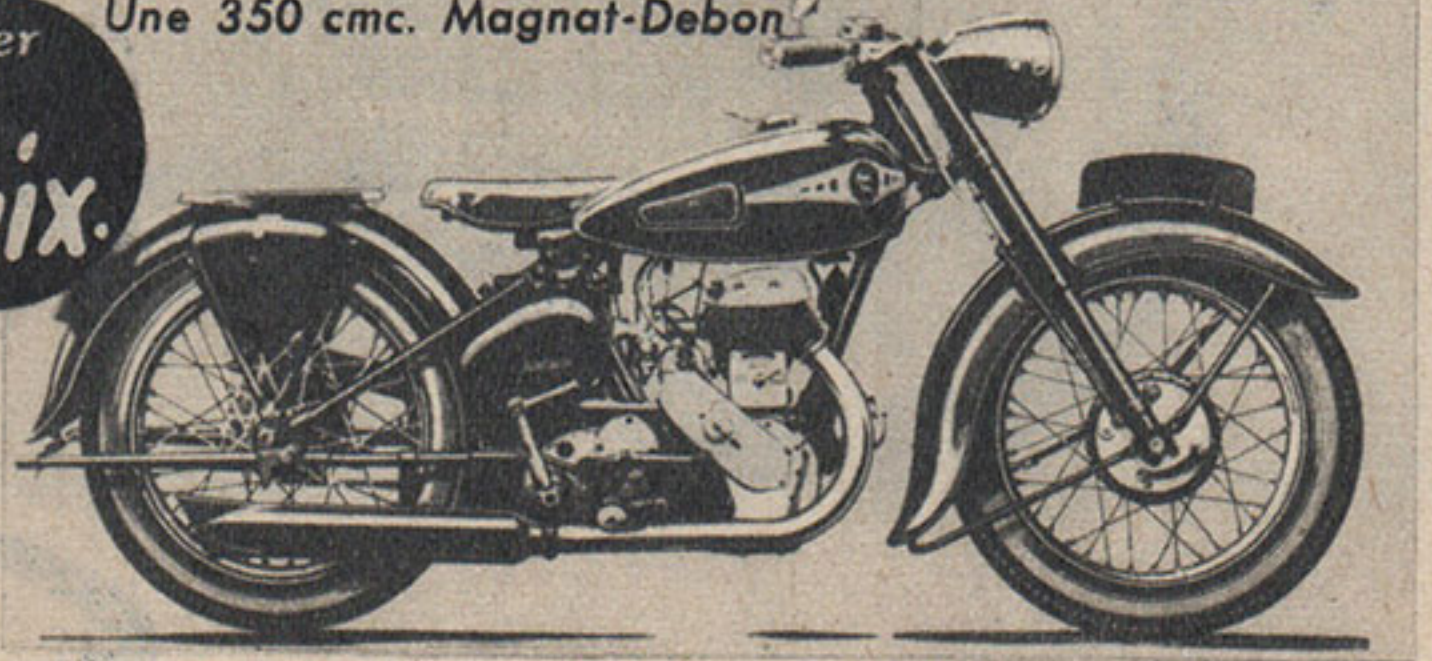
## QUESTIONS CONCOURS

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| 1 <i>Fabrique-t-on des motos en Tchécoslovaquie ? .....</i>  | OUI - NON <sup>(1)</sup> |
| 2 <i>Le segment-racleur est-il destiné à enlever la calamine ? .....</i>                             | OUI - NON                |
| 3 <i>Un motocycliste a-t-il le droit de transporter deux personnes sur son siège arrière ? .....</i> | OUI - NON                |
| 4 <i>Une bougie chaude est-elle spécialement conçue pour marcher par temps froid ? .....</i>         | OUI - NON                |

(1) Biffer la mention inutile

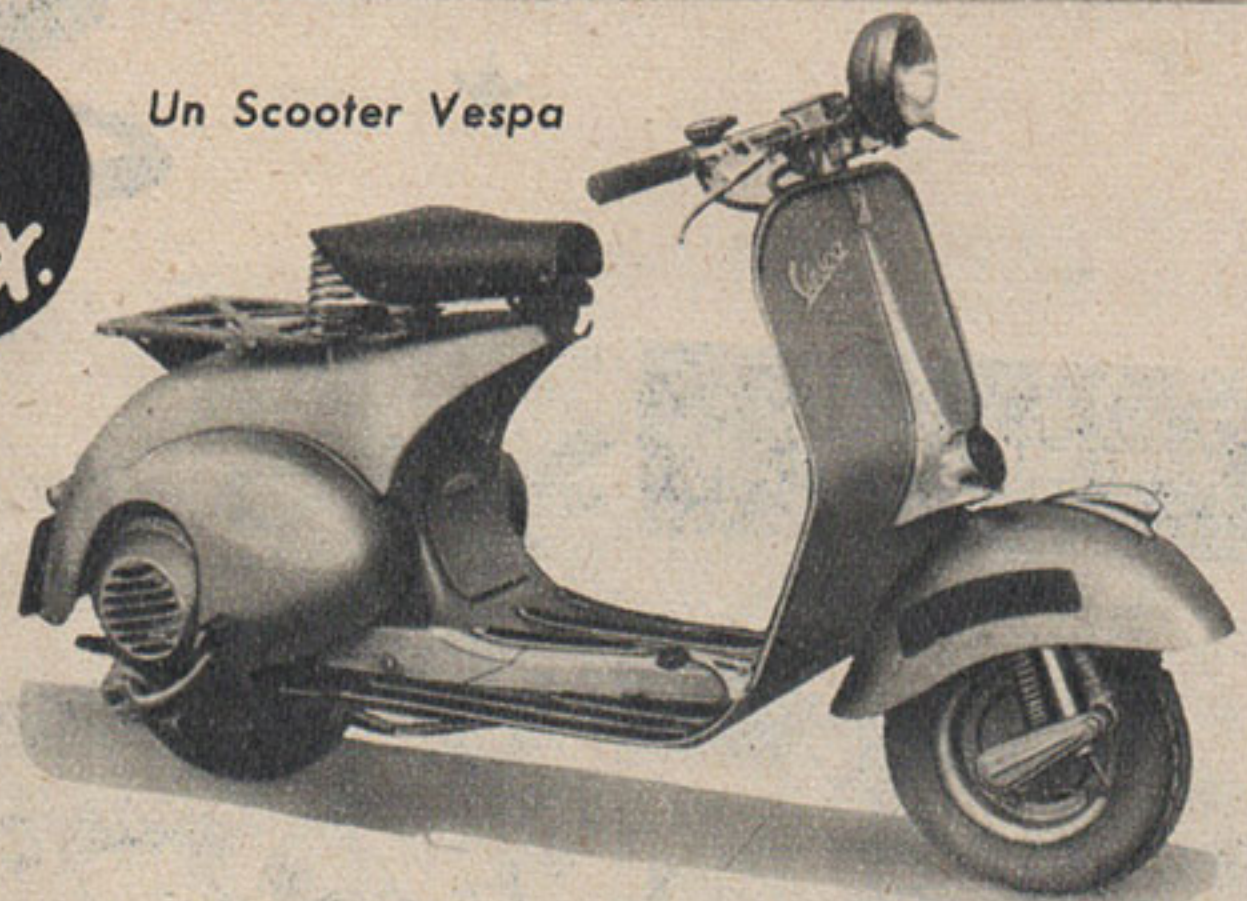
1<sup>er</sup>  
Prix.

Une 350 cmc. Magnat-Debon



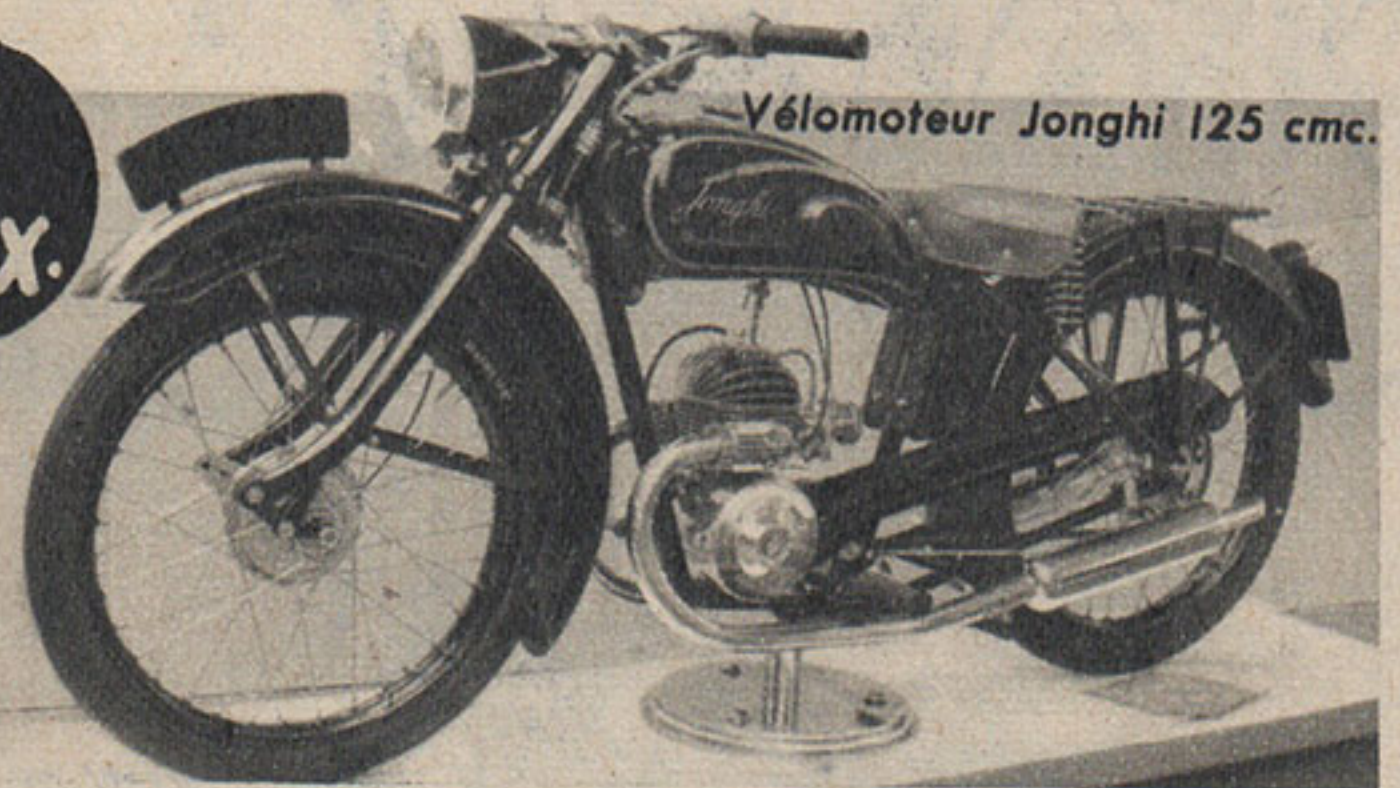
2<sup>e</sup>  
Prix.

Un Scooter Vespa



3<sup>e</sup>  
Prix.

Vélocycle Jonghi 125 cmc.

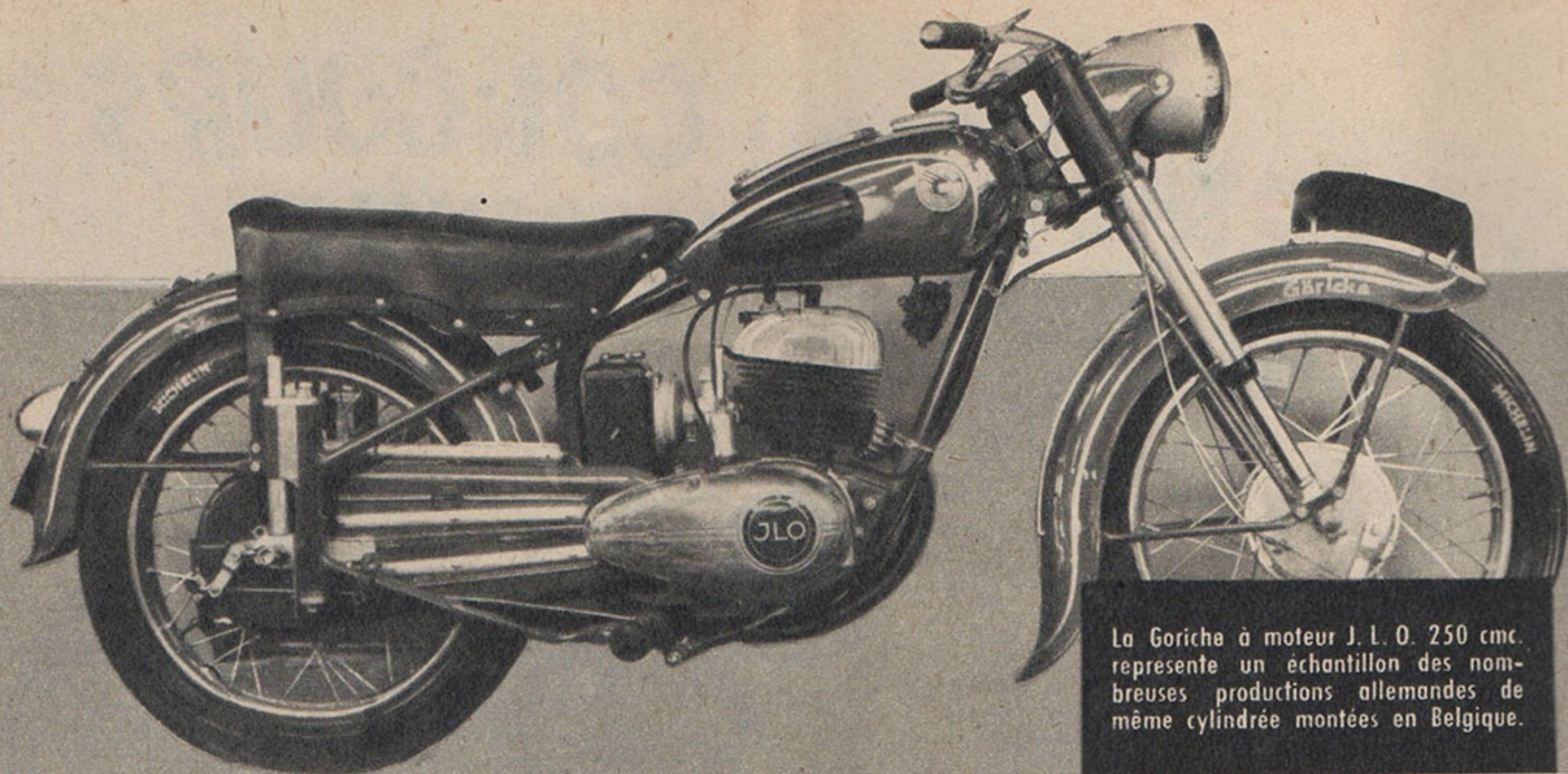


4<sup>e</sup>  
Prix.



Cyclomoteur Motobloc "Master"

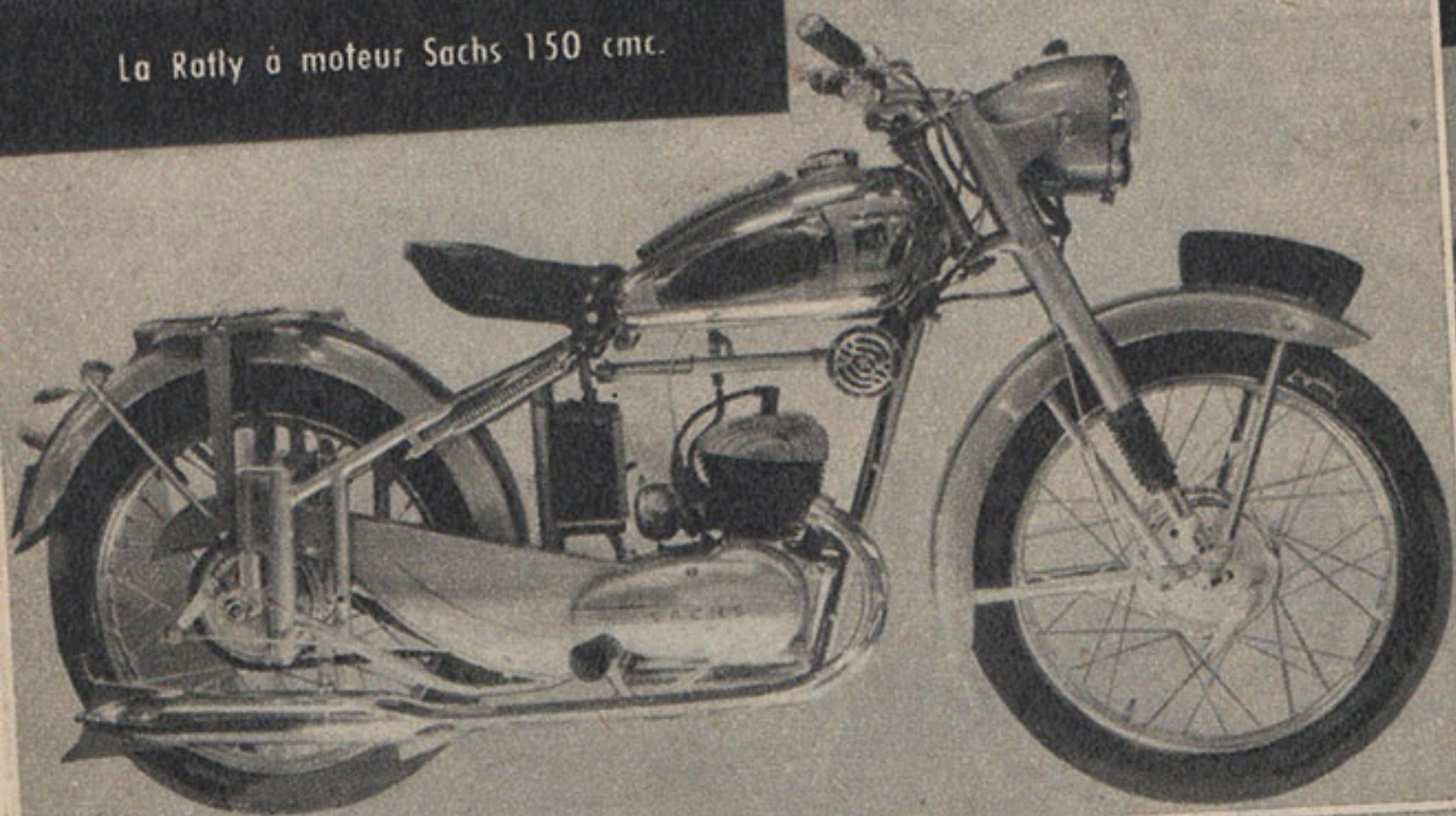




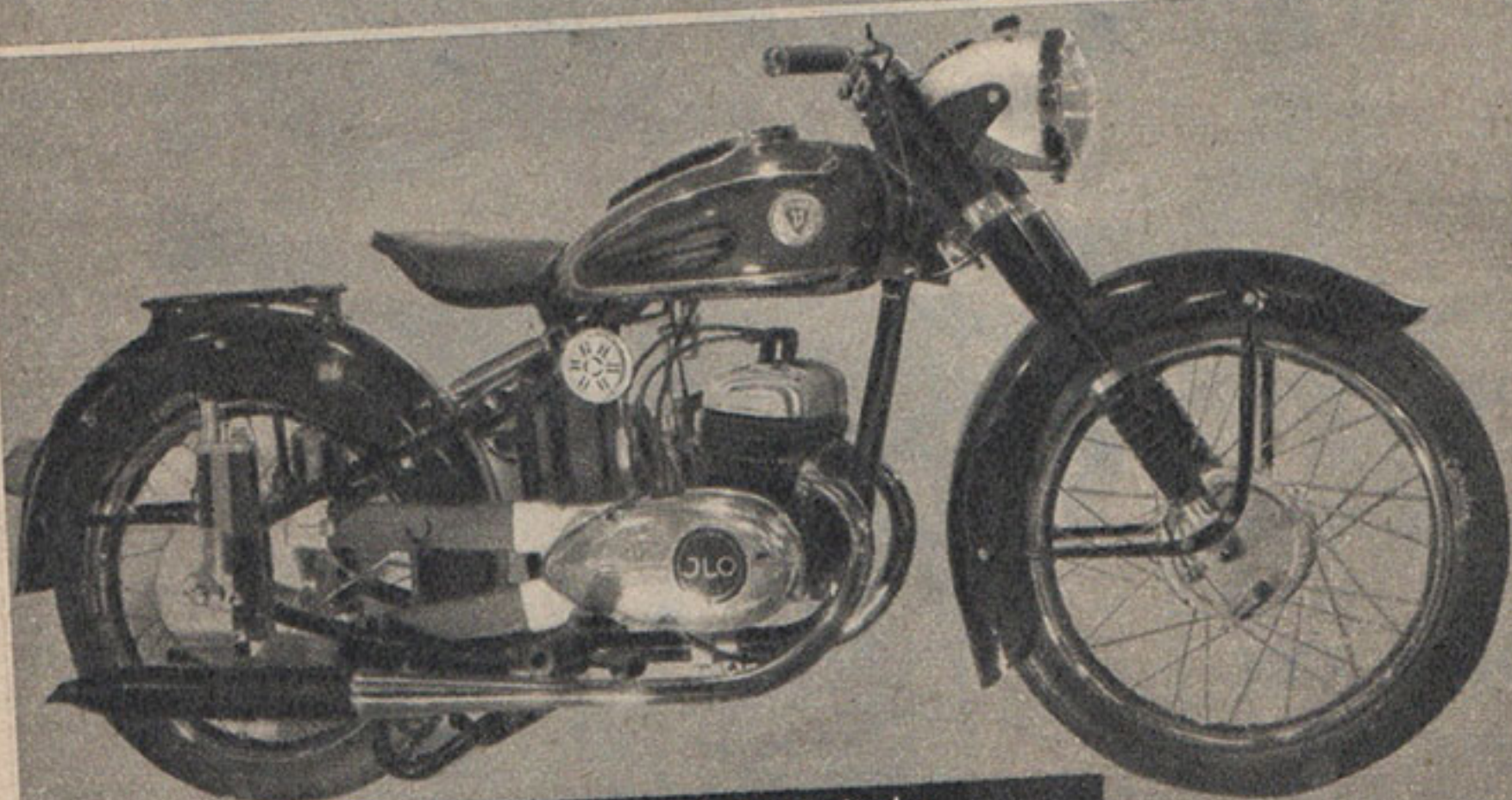
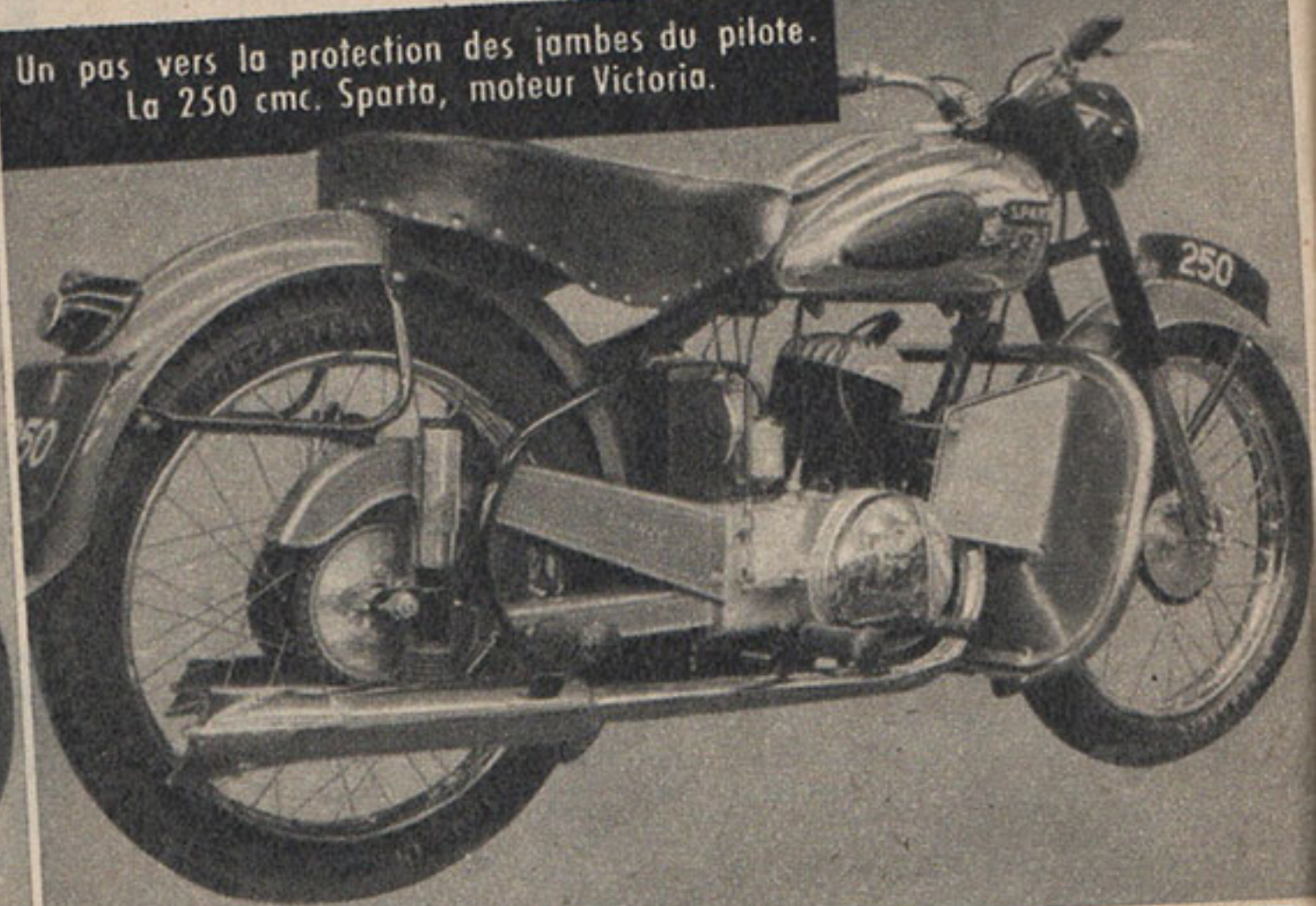
La Gorrice à moteur J. L. O. 250 cmc. représente un échantillon des nombreuses productions allemandes de même cylindrée montées en Belgique.

# ★ Salon de

La Rolly à moteur Sachs 150 cmc.

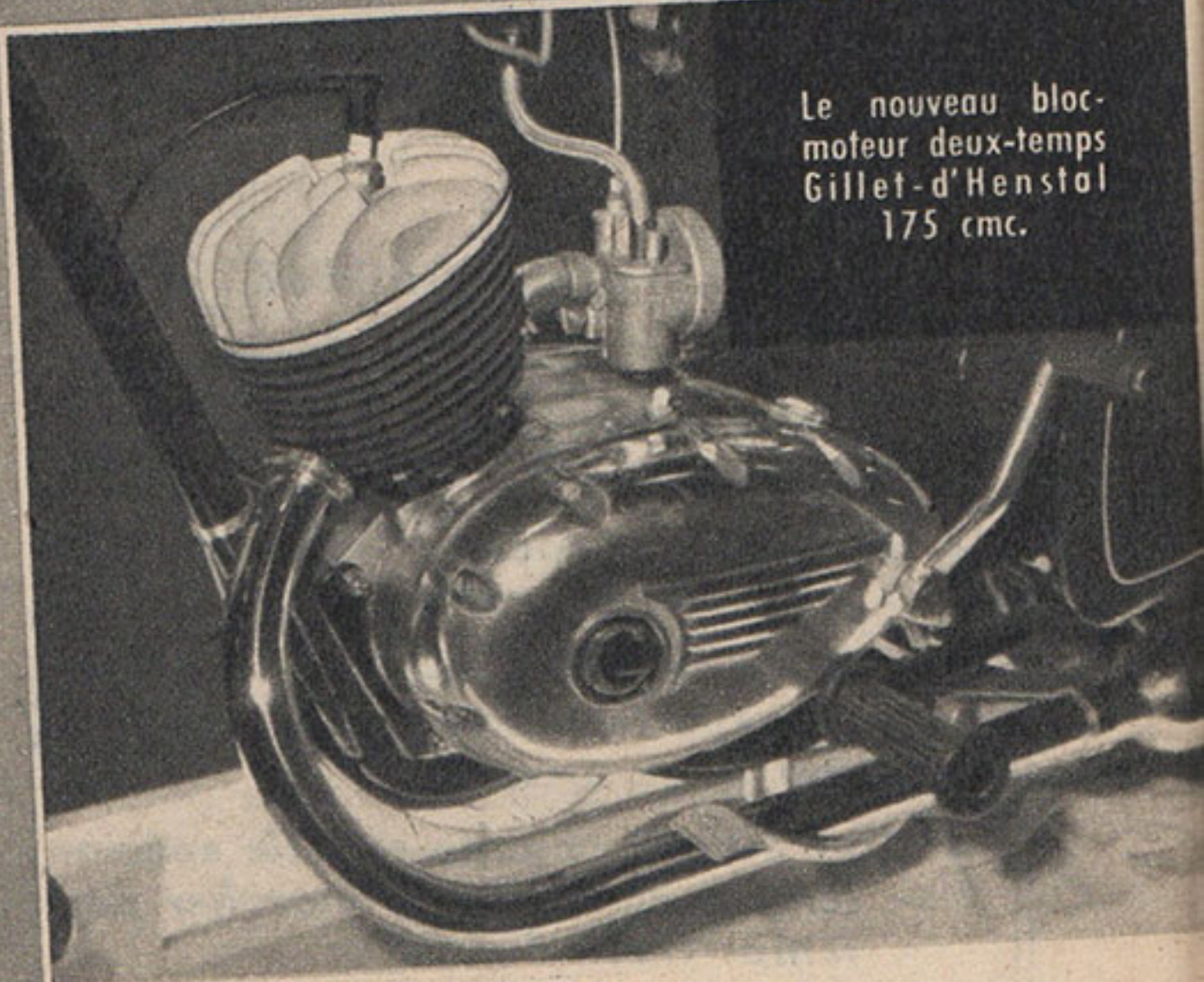


Un pas vers la protection des jambes du pilote. La 250 cmc. Sparta, moteur Victoria.

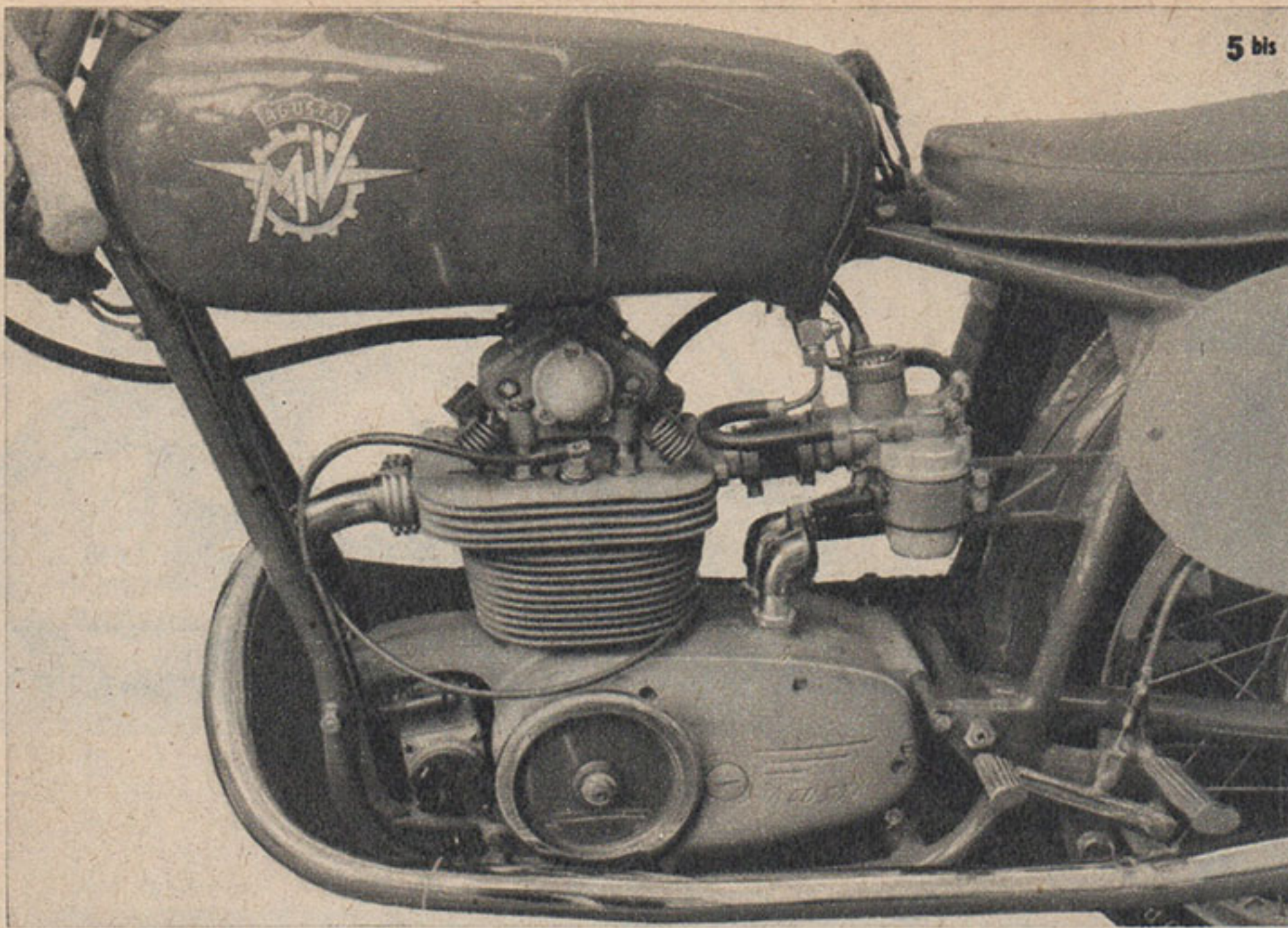


La 250 cmc. Prior à moteur J. L. O. bicylindre et carter de chaîne secondaire étanche représente un type de machine germanique très apprécié.

Le nouveau bloc-moteur deux-temps Gillet-d'Henstal 175 cmc.







5 bis

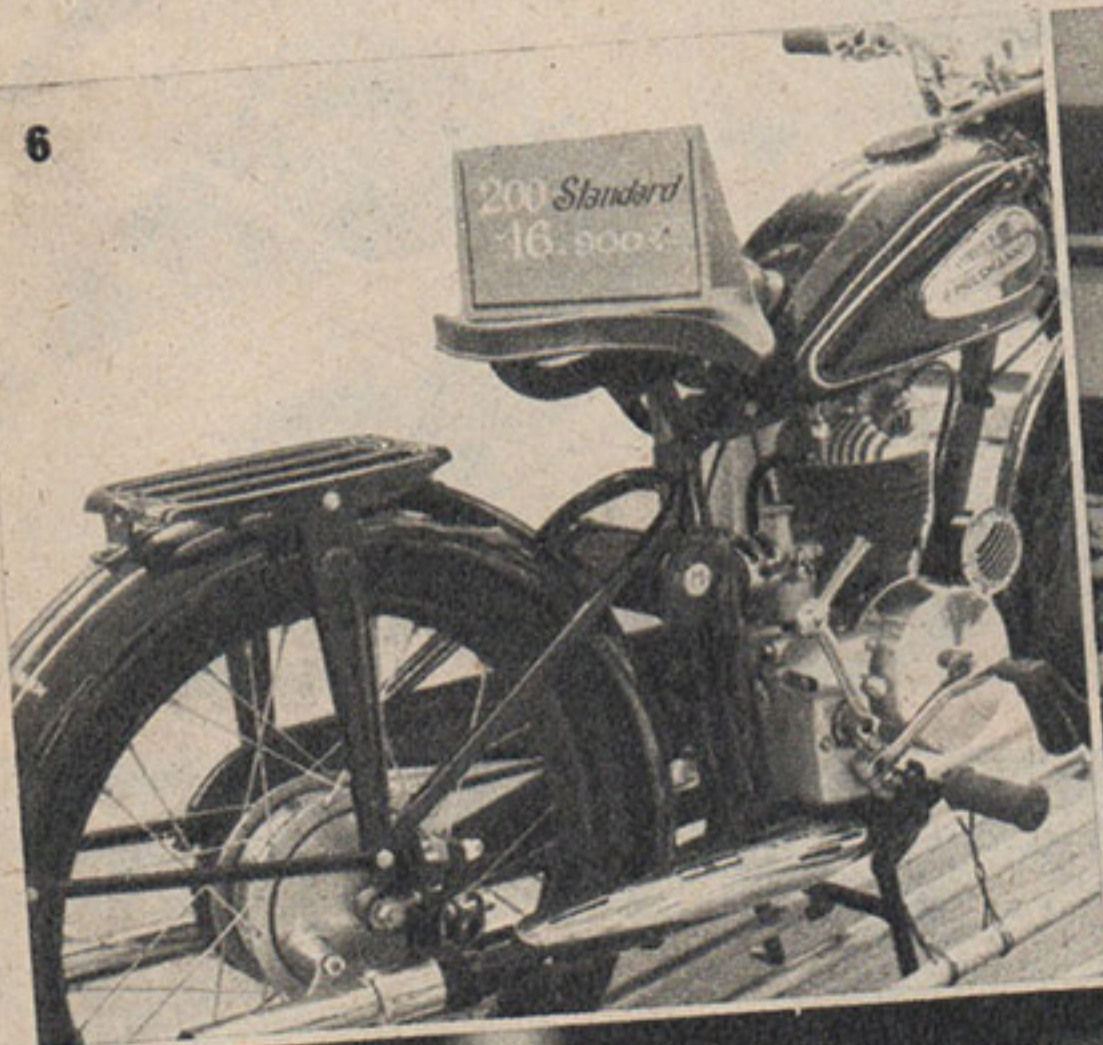
5 bis. La 125 cmc. M. V. de compétition destinée aux clients est équipée d'un moteur à simple ACT.

6. Sur la Hulsmann, les tubes d'échappement forment les éléments inférieurs du cadre.

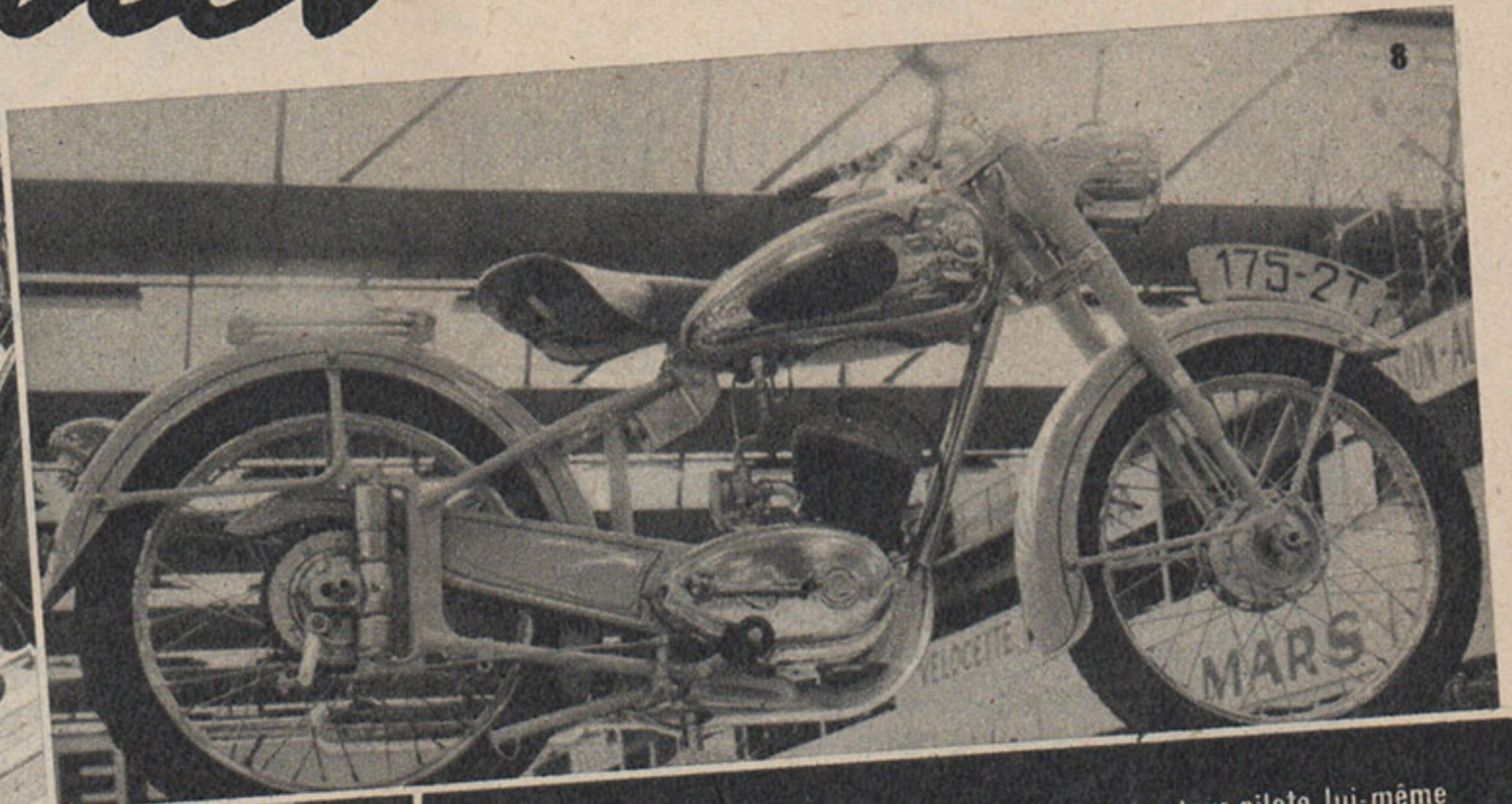
7. Frein hydraulique Steib, pour la roue du side-car.

8. La 175 cmc. Gillet, 2 temps, supert-confort.

# Bruxelles

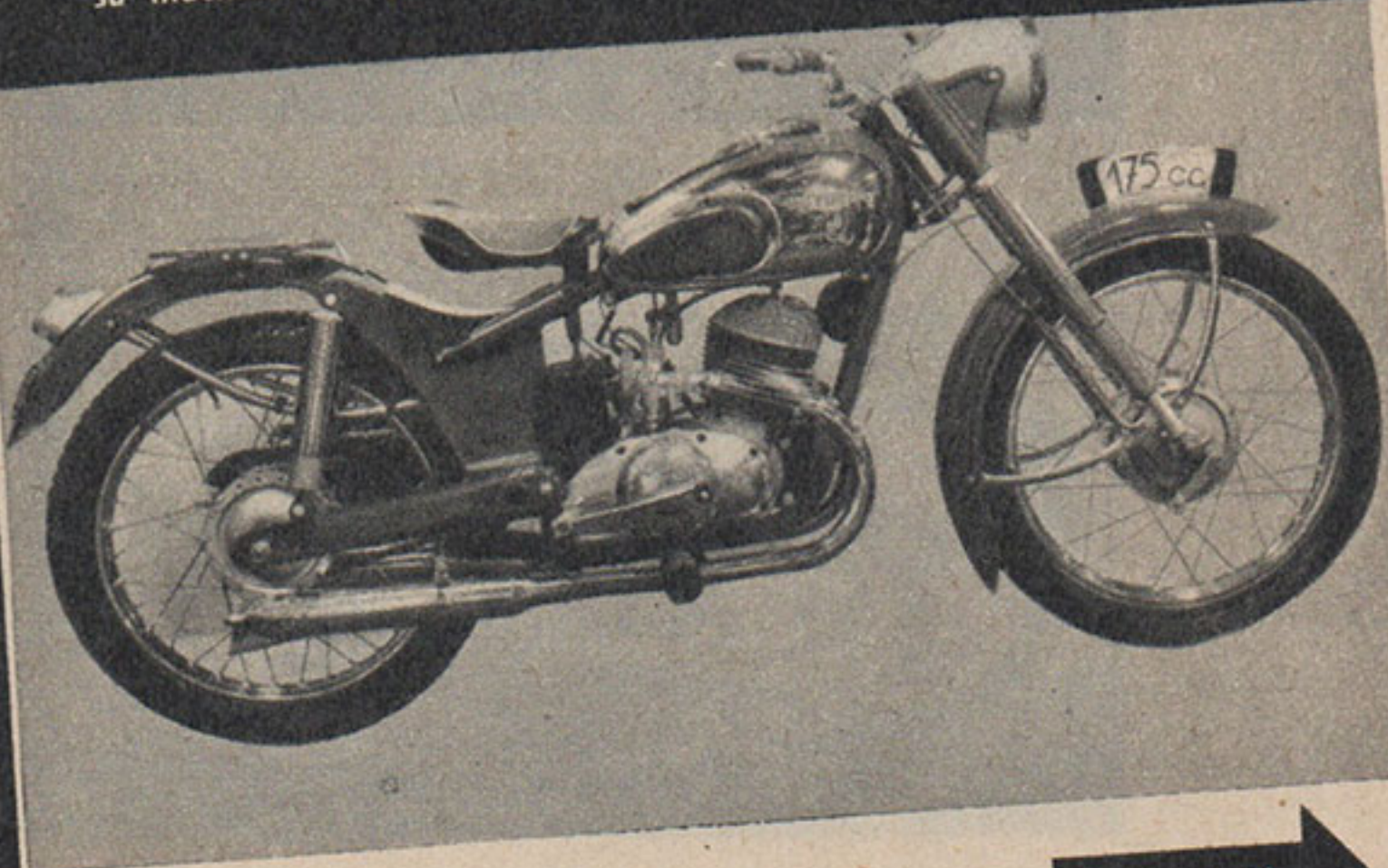
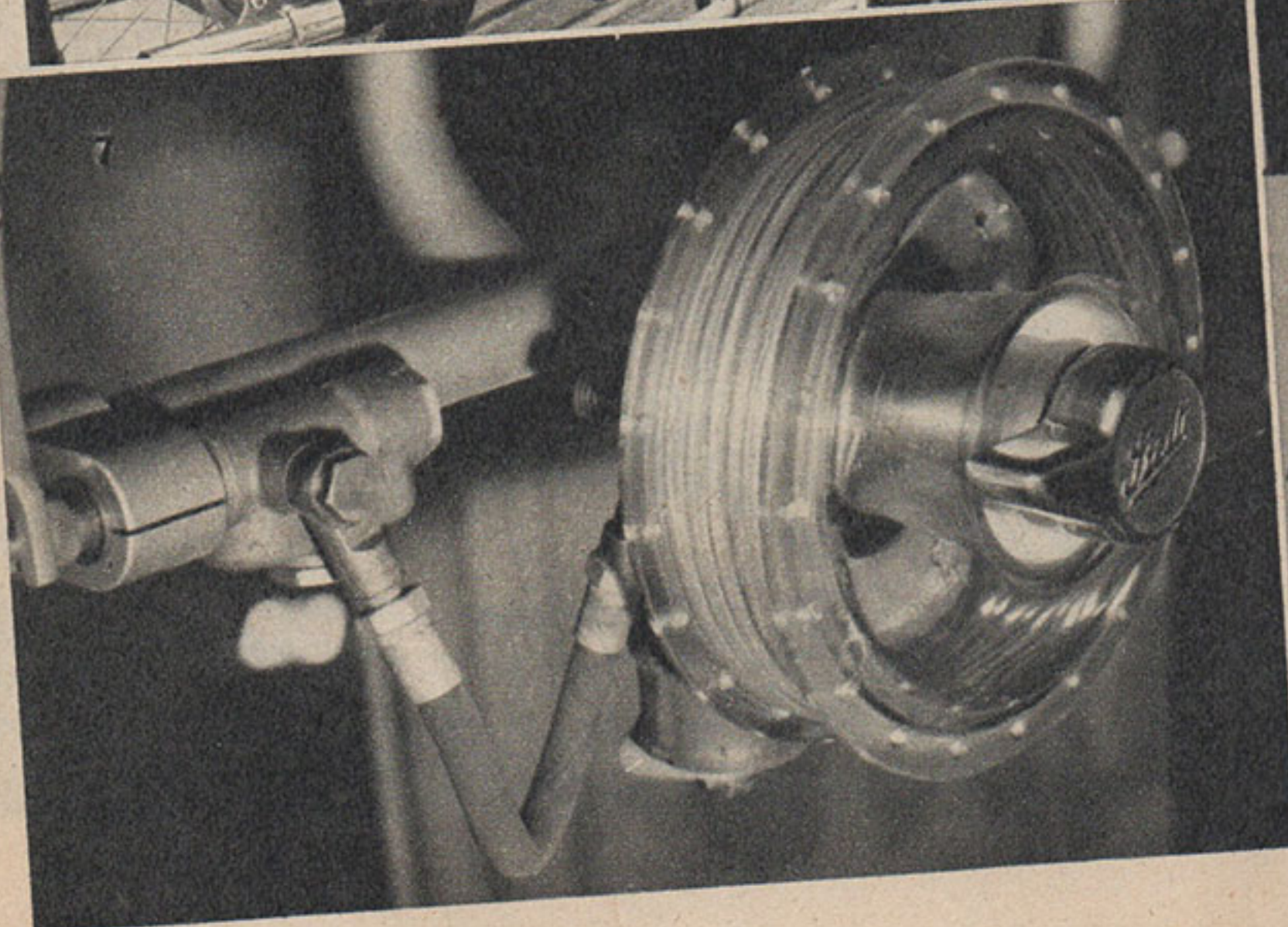


6



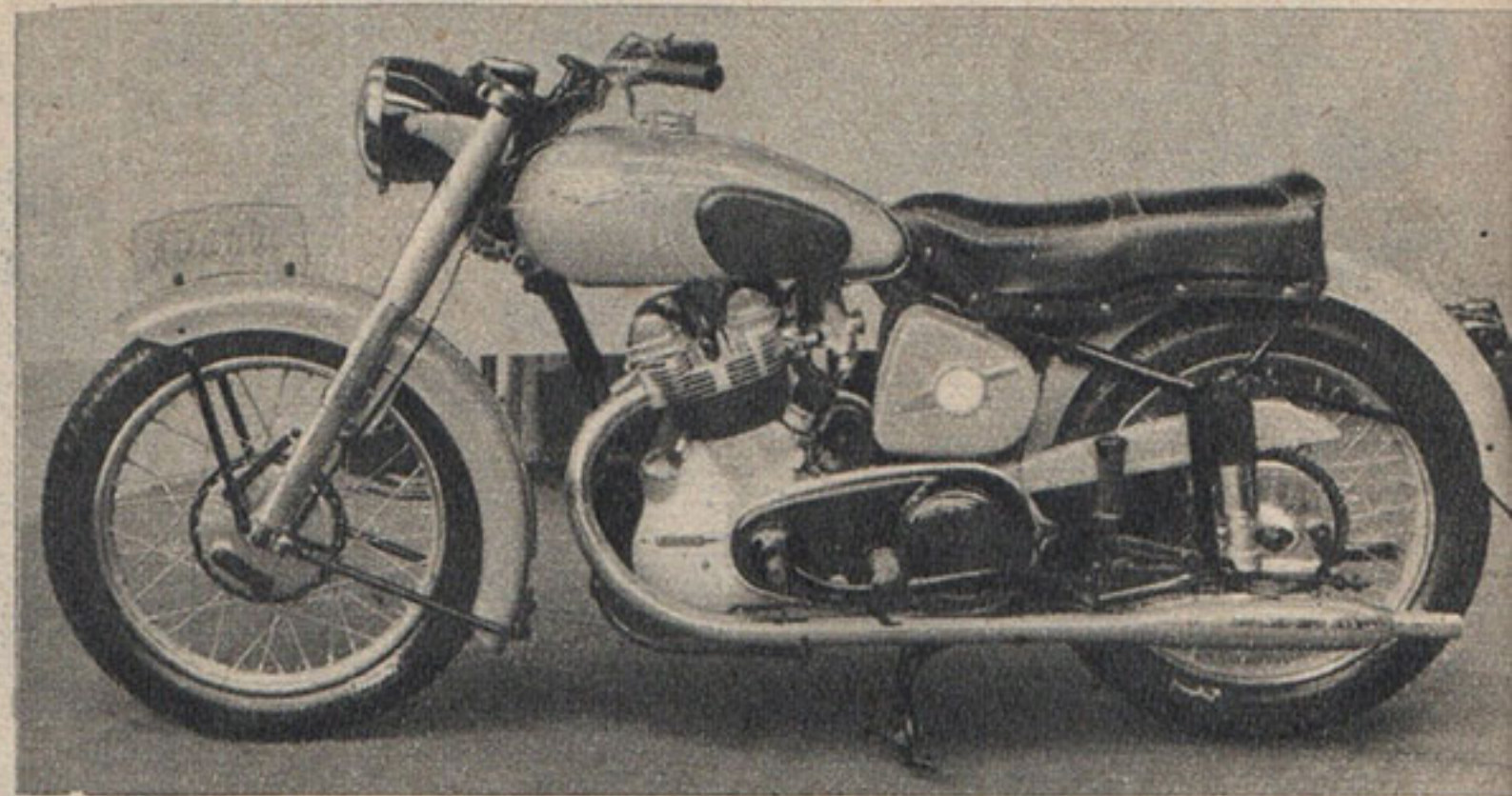
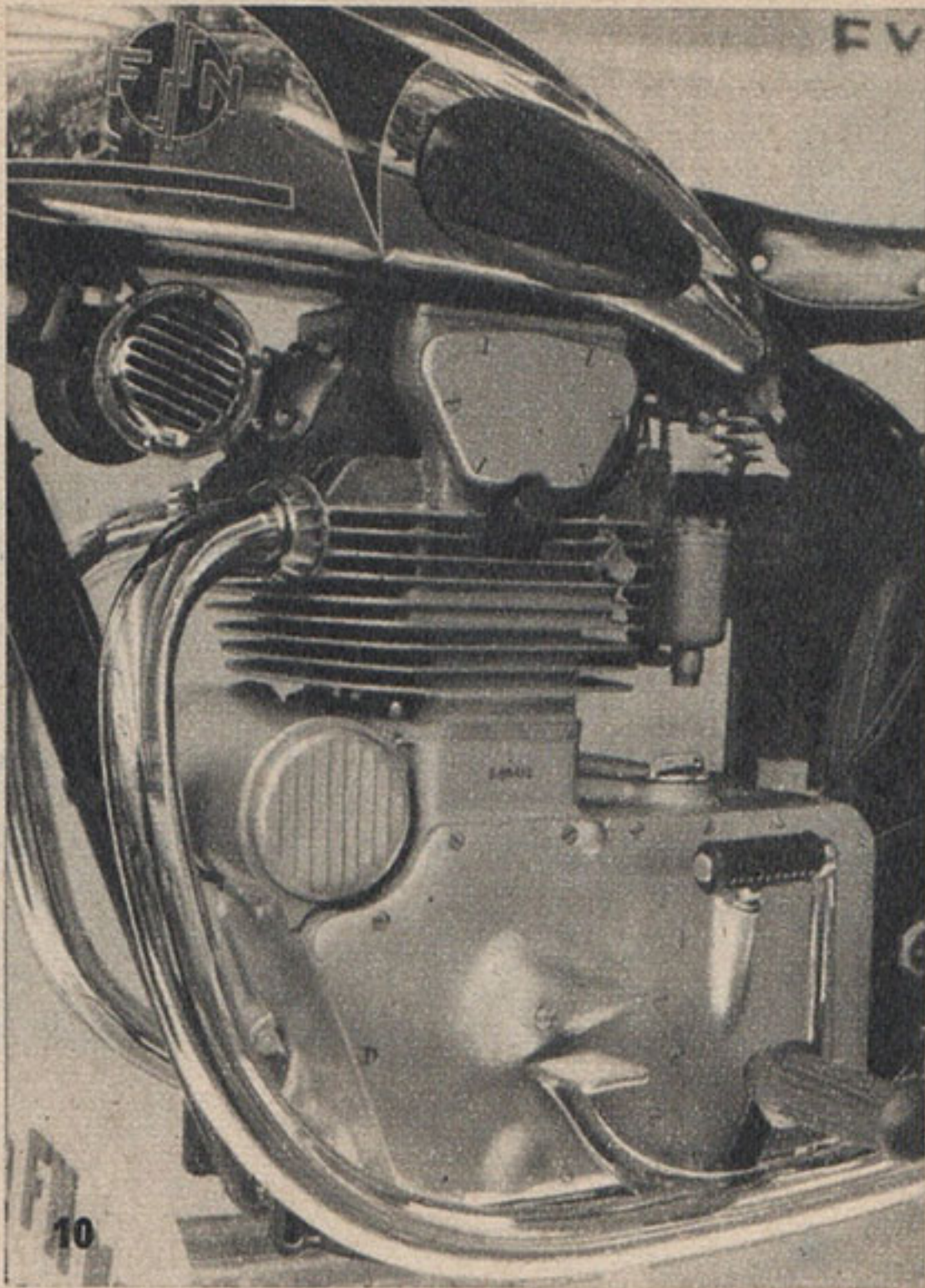
8

La 175 cmc. Buydens à moteur Ydral. Le constructeur pilote lui-même sa machine en épreuve de régularité et possède un beau palmarès.



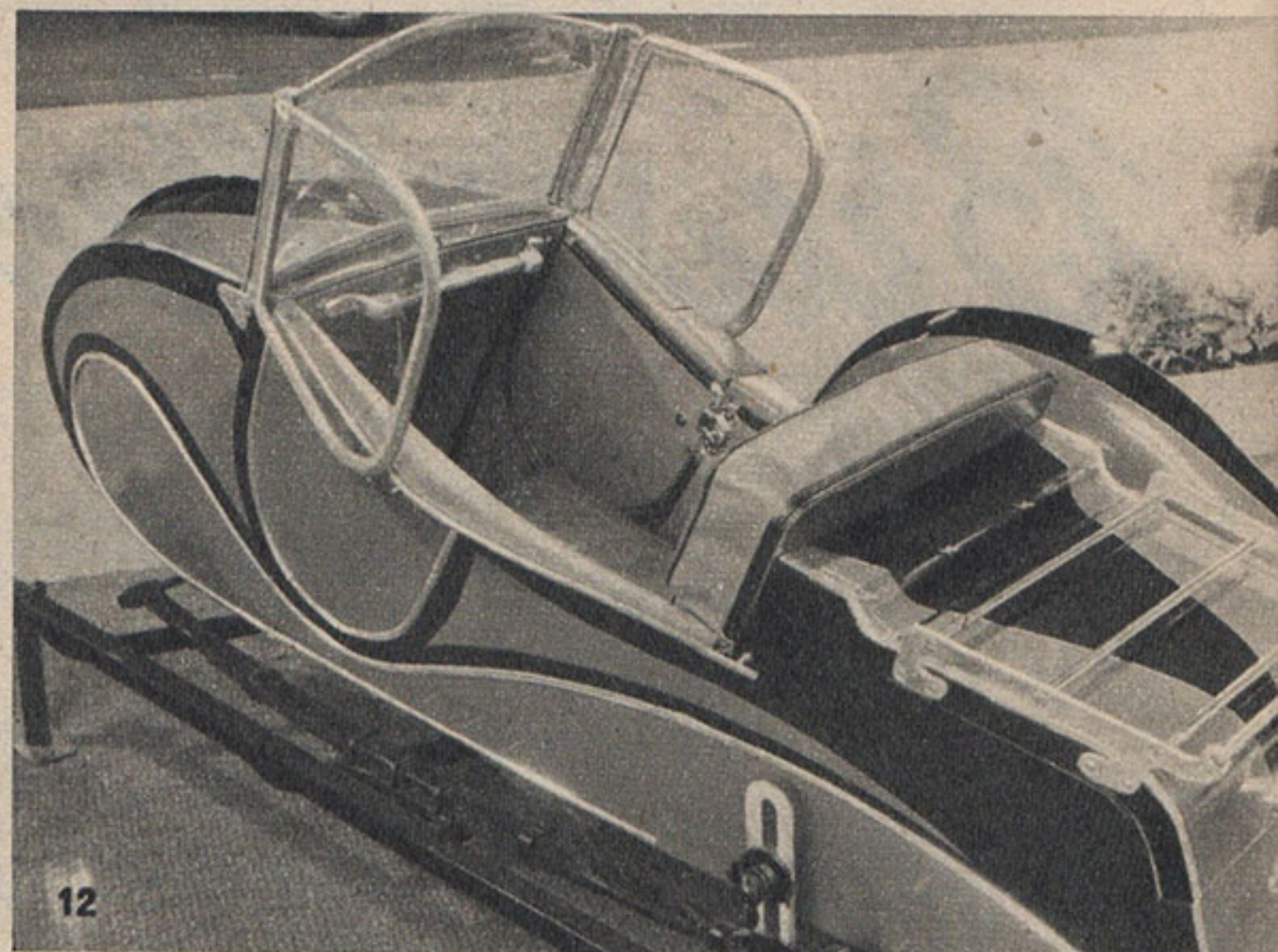
Suite p. 12





La 500 cmc. Sarolée Atlantique.

(suite) SALON  
DE  
BRUXELLES

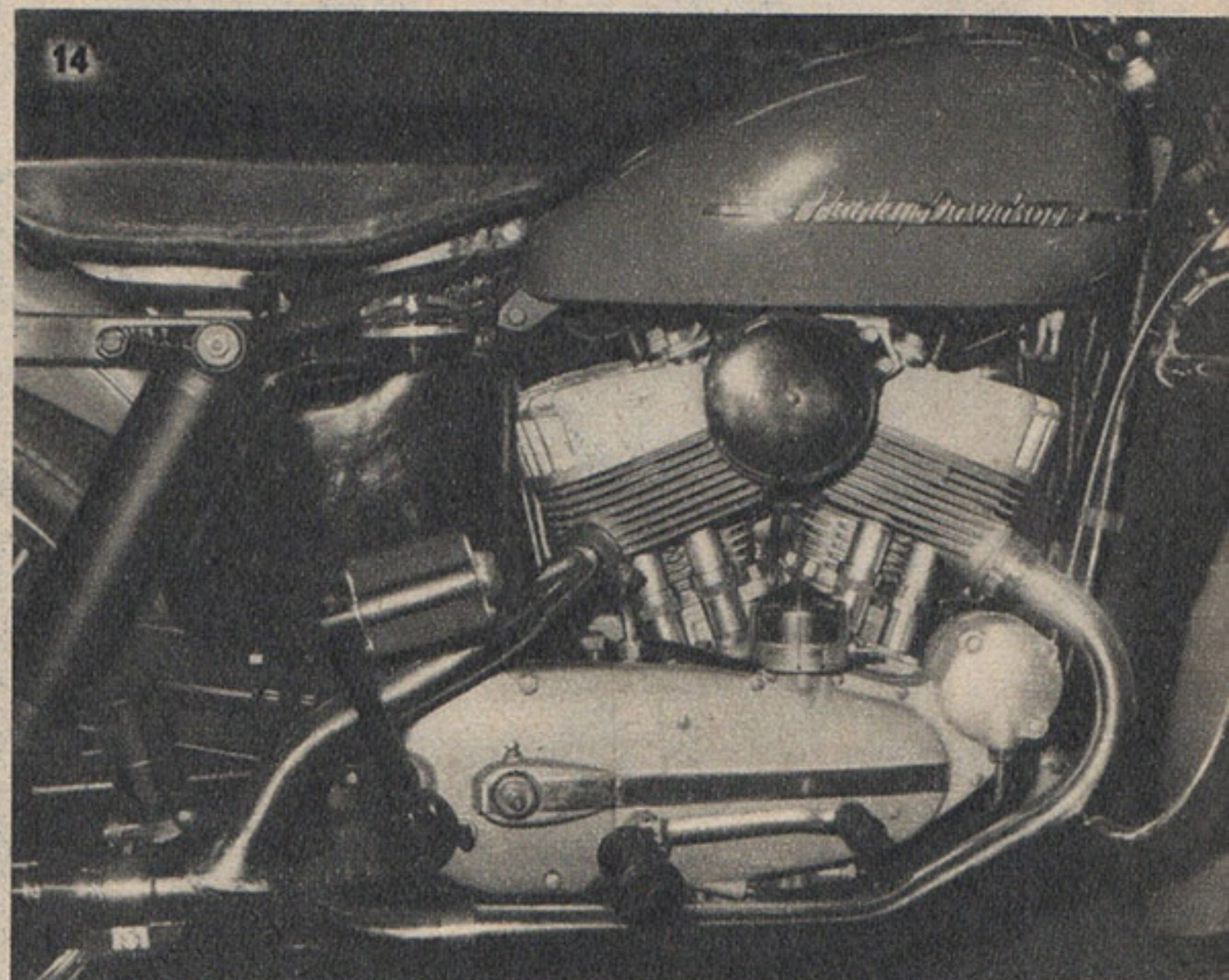
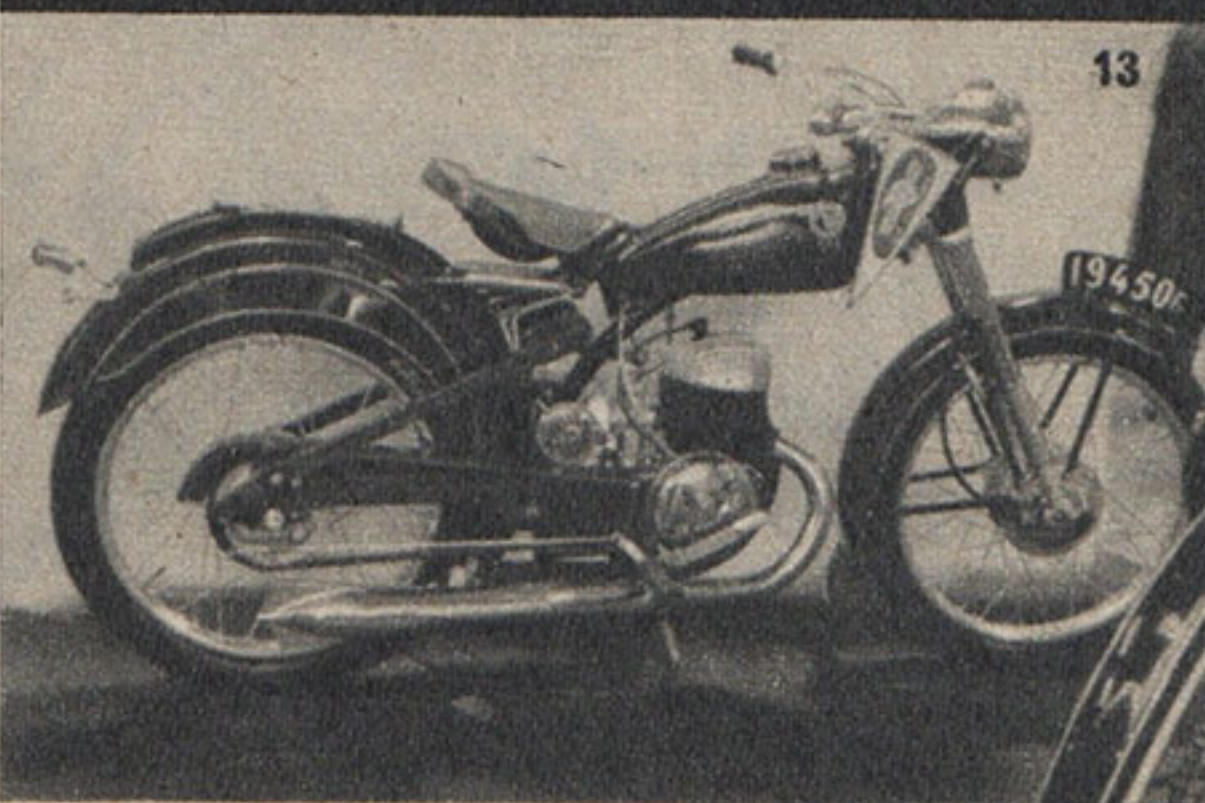


10. Le bloc de la 500 F N "twin" à simple ACT.

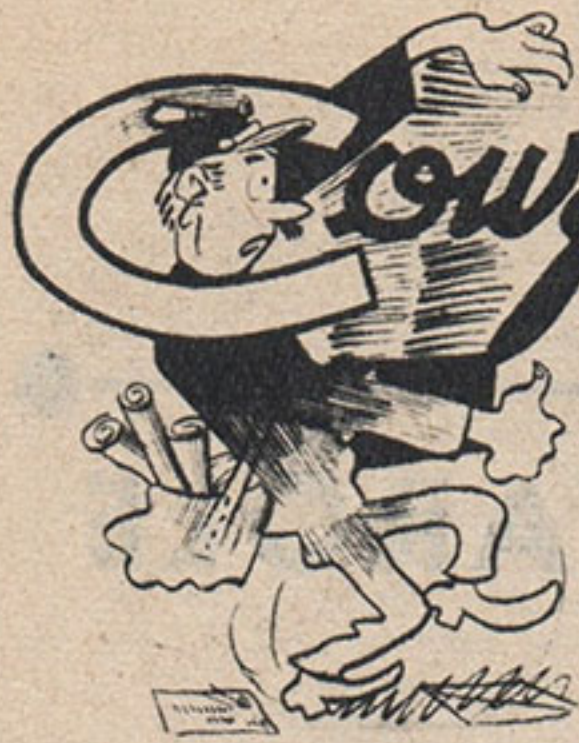
12. Un confortable side-car Aiglon.

13. Une réalisation originale. La Whizzer à moteur Maïco. Suspension AR Neiman avec réglage.

14. La 750 cmc. Harley-Davidson, 4 vitesses par sélecteur, suspension AR oscillante réglable.







## Courrier des lecteurs

Je suis très satisfait de votre revue puisque je vais bientôt rentrer dans ma troisième année d'abonnement.

Mais puisqu'en réponse à la lettre de M. Marcel Brun, dans le numéro du 15 janvier, vous demandez l'avis des lecteurs, je vous envoie le mien.

1° De temps en temps un essai de machines démodées mais qui circulent encore. Exemple : René Gillet 750 et 1.000 cmc., Gnome-Rhône 750 et 800 cmc., Terrot 350 et 500 cmc.

2° Au moins une fois par an tableau donnant le prix des motos neuves et une base pour les prix occasions en prenant modèle sur la revue l'Automobile.

3° Avoir dans l'année trois ou quatre numéros spéciaux traitant des compétitions, présentations des machines de vitesse et de cross, d'usines, de clients et quelques réalisations d'amateurs qui intéresseraient sûrement la plupart de vos lecteurs, ainsi que les performances ou la puissance et le poids. Je crois que ceci pourrait être réalisé soit en augmentant l'abonnement, soit par un abonnement complémentaire où pourrait s'abonner celui que cela intéresserait.

Dans l'espoir que vous réaliserez un journal encore plus passionnant pour tous vos abonnés...

P. FONTY.

9, faubourg St-Pancrace,  
Autun (S.-et-L.).

Les différentes suggestions énoncées par M. Fonty sont à l'étude, et il est possible que certaines soient réalisées dans le courant de l'année, notamment en ce qui concerne les numéros spéciaux vitesse et cross.

\*\*

### OU EST LE PROGRÈS

Question saugrenue car le progrès constamment en marche existe, n'en doutons pas, mais ne se manifeste peut-être pas toujours clairement. Et c'est dans le domaine de la petite cylindrée motocycliste, en confrontant les résultats obtenus et vérifiés par expérience, qu'on peut s'interroger parfois et se dire, en fait de progrès, ne sommes-nous pas dans l'erreur?

Aujourd'hui, après cette deuxième guerre, la grande innovation à succès en matière de circulation est la géné-

ralisation du cyclomoteur. Pourtant je considère cet engin comme un pis-aller sous la forme où il évolue, sans trouver qu'il concrétise les progrès de la technique faits depuis vingt ans.

Je m'explique. Il y a vingt ans j'utilisais un excellent vélomoteur Aubier et Dunne 100 cmc. avec embrayage, dans un cadre robuste équipé de suspension avant, de pneus et d'une selle larges amortissant les chocs et roulant facilement à 40-45 kilomètres à l'heure, consommant 2 litres 5 aux 100 kilomètres; aujourd'hui, des possesseurs de cyclomoteurs tirant sur leurs machines munies d'un 50 cmc., roulent aussi à 40-45 kilomètres; mais dans ces conditions leur consommation est à peu près identique à celle de mon ancien vélomoteur.

Et quelles machines inconfortables! Petits pneus, petites selles, petit réservoir, pas de suspension souvent pour un cadre aux formes tourmentées plus fragile qu'il y a vingt ans. De cette comparaison on déduit : consommation, vitesse à peu près équivalentes mais dans le deuxième cas machine infiniment plus rustique.

S'il en est ainsi c'est que le problème du cyclomoteur est mal posé dans son évolution actuelle, il est facile de le démontrer.

Au début, l'idée des constructeurs du moteur auxiliaire était de soulager l'effort de cyclistes fatigués ou placés sur des circuits difficiles. De là un moteur réduit à une cylindrée de 50 cmc. et non poussé devant suffire et le cadre de la bicyclette avec ses dispositions propres n'avait pas à être modifié. Seulement voilà : la course sur le terrain commercial pour rassembler la clientèle a dégénéré en esprit de compétition sur le terrain technique, donnant naissance à une nouvelle bicyclette motorisée, inachevée dans sa création. C'est en résumé une bicyclette renforcée à qui l'on voudrait imposer le travail d'une petite moto; certains constructeurs ne vont-ils pas jusqu'à utiliser deux vitesses-sélecteur! On se trouve en présence d'un engin n'ayant plus les qualités de la bicyclette et n'ayant pas encore celles de la moto. En effet les avantages de la bicyclette sont le bas prix, le silence, les soucis mécaniques pratiquement nuls et le confort relatif surtout en hiver où le mouvement des jambes empêche l'ankylose du froid. Cette qualité de confort, qui disparaît en formule cyclomoteur mérite d'être expliquée : Dès que l'on ne pédale pas, le corps, au lieu de reposer pour une part sur les jambes et les bras, repose entièrement sur la selle; avec un vélo ordinaire on ne s'en aperçoit

guère, car on reste peu de temps sans pédaler (descente d'une côte), avec un cyclomoteur, au contraire, on ne pédalera qu'en montant certaines côtes et la position sur la selle avec une jambe en haut, une jambe en bas, devient celle habituelle rapidement fatigante pour l'organisme, surtout que les chocs sont amplifiés par la vitesse accrue et insuffisamment amortis par une selle et des pneus trop étroits. A ces chocs viennent s'ajouter encore les vibrations du moteur. Certains constructeurs ont même cru bon d'attacher la culasse au cadre pour être plus sûrs de ne rien en perdre!

Devant ce tableau du cyclomoteur actuel il est possible sans grand mérite de déterminer son évolution prochaine: engagés dans cette voie les constructeurs seront obligés de se rapprocher du vélomoteur d'avant la guerre. On peut leur crier casse-cou car leur 50 cmc. à force d'être gonflé finira par crever comme la grenouille de la fable, tandis que le vélomoteur d'avant-guerre bénéficiant, lui, de progrès réels est devenu une véritable moto donnant à l'usager un confort infiniment supérieur. On voit mal un 50 cmc. propulser assez vite un cadre alourdi par toutes solutions donnant un grand confort de route; on ne doit pas chercher ce résultat; le rendement de la petite cylindrée étant déficitaire, on ne doit pas l'employer dans ces conditions. Un exemple fera comprendre. Je possède un cyclomoteur mais muni d'un moteur Sachs 98 cmc.; en roulant à 50-60 kilomètres à l'heure, je ne consomme pas un litre et demi d'essence aux 100 kilomètres, or, y a-t-il beaucoup de cyclomoteurs qui, roulant seulement à 35-40 kilomètres à l'heure avec un 50 cmc., ne dépassent pas cette consommation? Je pense affirmer qu'il n'y en a pas beaucoup. Est-ce ce rendement inférieur qui inciterait le moteur « Le Poulain » à sortir un 85 cmc. et à équiper ainsi un engin plus confortable et plus lourd dont nous venons de parler? Ce serait là, semble-t-il, une nouvelle erreur, puisque la législation autorise un 125 cmc. qui peut rendre l'énorme service d'emmenager sans mal deux personnes, pourquoi revenir à une cylindrée inférieure dont les frais de construction seront pratiquement aussi élevés mais qui souffrira d'un manque de puissance?

Pour conclure cette discussion je vois personnellement dans la petite cylindrée deux solutions d'avenir :

1° Une bicyclette motorisée silencieuse, simple, légère, bon marché, au moteur sans entretien, entraînant automatiquement avec l'effort du cycliste.

2° Une 125 cmc. véritable petite moto légère, confortable et rapide.

M. DANIN.

24, rue du Folgoët, Lesneven  
(Finistère).





ocyc des

Brunel

# Vous

## AVEZ LA PAROLE

Notre essai du **SCOOTER BERNADET** nous vaut un abondant courrier, que nous nous faisons un devoir de publier. Afin d'éclairer nos futurs correspondants, voici les réglages utilisés au cours de notre essai routier :

Supercarburant Esso.  
Castrol XXL : 10 %.  
Bougie Bosch : Indice thermique 225°.  
Gicleur : 30.

Ainsi que nous l'avons mentionné lors de notre compte rendu, il peut se faire qu'une bougie de marque différente présente une meilleure résistance au phénomène du « perlage », (encore faut-il tenir compte du régime d'utilisation du moteur), sans que cela implique nécessairement un refroidissement efficace.

Quant au véhicule essayé, il totalisait environ 3.000 kilomètres, et de ce fait se trouvait largement rodé.

Nous tenons à rappeler aux utilisateurs du Bernardet que « Motocycles » est toujours prêt à rééditer un essai contesté, et nous serions heureux que le propriétaire d'un scooter de cette marque, dont le fonctionnement lui donne toute satisfaction, nous offre de refaire avec son véhicule le parcours routier d'essai.



Je vous envoie un compte rendu de mon utilisation d'un scooter Bernardet 125. Je possède l'avant-dernier modèle, mais à part le circuit d'éclairage et l'absence de suspension arrière je pense que mon opinion ne date pas.

J'ai parcouru plus de 19.000 kilomètres dont environ 15.000 dans Paris en service journalier et par tous les temps, ce qui n'est pas fait pour ménager l'ensemble d'une machine.

Le Bernardet est d'une précision de conduite et de maniabilité remarquable, et le réglage d'origine de carburation (gicleur de 28) permet de francs démarrages indispensables en ville pour une consommation légèrement supérieure à 3 litres.

Le châssis et la fourche de direction sont extrêmement résistants et n'ont subi aucun voilage malgré deux bûches spectaculaires qui se sont soldées par le garde-boue enfoncé et la peinture grattée sur le côté du tablier. D'ailleurs, il n'y a pas besoin d'accrochage pour écailler la peinture, elle est très fragile, il faut mastiquer rapidement un éclat si l'on ne veut pas voir la rouille faire son chemin à grands pas.

Un détail qui pour moi a son importance : le pare-brise est solidaire du tablier et ne tourne pas avec le guidon, ce qui d'abord libère la direction d'accessoires gênants et ne déséquilibre pas en courbe les jours de grand vent.

Comme ennuis mécaniques, j'ai rayé la chemise à 14.000 kilomètres sur bris de segment (ce qui a occasionné un échange standard du cylindre) à la suite d'une étape de 440 kilomètres avec un passager à 45 de moyenne; l'exigence d'un horaire m'empêcha de m'arrêter ce qui n'arrangea rien, mais je crois comme vous à un *refroidissement insuffisant*, le moteur chauffe (surtout dans Paris) et j'ai reperdu pas mal de compression depuis.

Un autre pépin assez grave a été l'infiltration de plus en plus importante d'huile dans le volant magnétique, ce qui occasionnait fréquemment des claquages de bobines, condensateurs, etc... le remède radical fut un point spécial de compétition monté par la maison Ydral elle-même.

Où je ne suis pas d'accord, c'est au sujet des perles. Là, je suis catégorique. Il y a trois causes : bougies non appropriées, volant décalé, cylindre ou silencieux bouché. J'ai roulé des quantités de fois pendant un peu plus de 200 kilomètres sans aucun arrêt avec ou sans passager (moyenne : 55 tout seul et 50 à deux) sans regarder comment se comportait ma bougie. A ce propos, j'ai eu d'excellents résultats avec la Lodge H.14. Elle est malheureusement difficile à trouver. La Progrès C.14 est imperlable sur la route mais n'a aucun ralenti (inutilisable dans Paris). J'emploie en ce moment la Progrès FL.14 qui donne de bons rendements.

Je n'insiste pas sur le moteur Ydral. Les 4 vitesses sont bien étagées et montent assez vite en régime, l'embrayage est progressif et ne grippe jamais. Il ne colle pas lorsqu'on passe en 1<sup>re</sup>.

Pour la coquille de refroidissement, il faudrait qu'elle soit fixée beaucoup plus solidement : trois petits boulons de 6 millimètres pour tenir en porte-à-faux une masse pareille est une grosse erreur. Résultat : il a fallu tarauder à deux reprises pour rattraper le jeu et il reste très peu d'épaisseur disponible.

Par contre il faut signaler la parfaite accessibilité du bouchon de réservoir situé contre le tablier et non entre les deux sièges comme sur beaucoup de scooters.

A mon avis, le dernier modèle a surtout les avantages d'être doté d'une suspension arrière et d'un éclairage (phare-code) ne passant pas par la batterie, car sur le mien je n'ai jamais pu en garder une chargée en roulant autrement qu'en veilleuse (je roule toutes les nuits). Par contre, je déplore que le coffre ait été ramené à si petite dimension (on peut toujours mettre des sacoches) de même que la béquille qui est assez faible; l'ancienne est beaucoup plus solide et surtout beaucoup plus stable.

En résumé, le Bernardet offre de réels avantages et, à condition d'améliorer certains détails, sans entraîner une grande augmentation de prix, est un engin sûr et agréable.

Raymond JOUART,  
213, rue des Pyrénées, Paris XX<sup>e</sup>.



Après lecture de l'essai Bernardet, en tant qu'abonné à votre intéressante revue et en espérant vous faire plaisir ainsi qu'à un certain nombre de lecteurs, je tiens à faire connaître les impressions d'un scootériste 100 %, possesseur d'un 125 Ydral, Bernardet évidemment. C'est d'un véhicule 51 que je parlerai, mais comme le modèle récent ne diffère de l'ancien que sur des points dont il ne sera pas question dans mon article, mes constatations et impressions seront toujours de circonstance et encore valables. Avant tout et pour donner un peu de poids à mes affirmations, je préciserai le kilométrage effectué : 9.000 kilomètres sans autre ennui que d'avoir changé un roulement à la roue arrière; la façon de conduire : solo et duo avec bagages, étapes de 160 kilomètres sans arrêts, conduite toujours rapide, pas de montagne.

Je suis tout d'abord fort étonné du mauvais refroidissement constaté lors de l'essai routier, provoquant d'inévitables « perles » et nécessitant de fréquents arrêts. C'est un inconvénient grave jamais remarqué au cours de mes randonnées, même par les grandes chaleurs. Avec un mélange essence et 6 % de Bret-Oil, bougie Eyquem degré thermique 200, jamais de perle (il faut que je signale la présence d'un « éclateur » monté sur la bougie; éclateur de ma fabrication).

La mise en route de ma machine est un jeu d'enfant; même par les plus grands froids départs instantanés sans jamais toucher au volet d'air toujours grand ouvert. Les vitesses passent très bien pour celui qui sait se servir du sélecteur (en ce qui nous concerne, il faut à peine débrayer et agir énergiquement sur la pédale). Je trouve le pare-brise suffisamment rigide, il ne plie pas à grande vitesse sauf par très grand vent. Ces affirmations sont donc quelque peu en contradiction avec les vôtres, mais comme vous le remarquez dans vos conclusions, il est impossible de juger une production sur un seul exemplaire.

Toutefois il est des inconvénients incontestables et à ce sujet je souhaite également que les constructeurs apportent un jour les modifications et améliorations nécessaires. On peut qualifier les freins de « presque suffisants » à condition d'avoir toujours des gaines et câbles bien graissés et d'utiliser intelligemment le frein avant. Pareille qualification pour l'éclairage; moyen d'origine il est facile pourtant de l'améliorer en remplaçant l'ampoule d'un jaune trop opaque par une autre d'un jaune beaucoup plus clair. Une chambre d'explosion non démontable est un handicap; une chaîne non enfermée également; idem pour une peinture trop fragile.

Malgré ces défauts dont je ne puis nier l'existence, et en attendant le véhicule de mes rêves, les « Bernardet » actuels procureront encore bien des satisfactions et joies à leurs possesseurs et, personnellement, quand les moyens financiers le permettront, ne me séparerai de mon 125 que pour m'offrir un magnifique 250... Bernardet, tout naturellement.

Marcel PASTANT,  
12, rue Bonhomme, Reims (Marne).

Je me permets, étant possesseur d'un scooter Bernardet, de participer à votre débat, n'étant pas d'accord avec vous. Mais par contre je partage entièrement le point de vue de M. André Guillaud, et ceci sans aucun esprit partial, croyez-le bien.

Tout d'abord je suis très sceptique sur les essais de toutes les revues spécialisées, on ne juge pas une machine sur 88 km. 500. Aurons-nous un jour des essais sérieux du type « Auto-Journal » qui sont effectués sur plus de 2.000 kilomètres; de plus votre article présente des lacunes importantes. La machine était-elle sur plus de 2.000 kilomètres? Viscosité de l'huile employée en mélange? Écartement des électrodes de la bougie? Réglage de l'avance? Pour une machine neuve la Maison Bernardet préconise un gicleur de 32; vous parlez d'un gicleur de 28 dans les caractéristiques; vous parlez d'un réglage minutieux de la carburation. Je pense qu'il eût été préférable avant de renoncer à votre essai à Monlhéry de consulter le constructeur, celui-ci vous aurait certainement précisé les raisons de cet échauffement que je tiens pour anormal; de plus, ce fabricant déconseille formellement sur la notice jointe à chaque machine, l'emploi des huiles dites « Spéciale 2 temps ».

Avant de vous parler de mes voyages avec cette machine, parlons si vous le voulez bien de vos observations :

1° *Freins insuffisamment dimensionnés.* — Je vous réponds par la remarque de M. Guillaud et je suis d'accord avec lui. « Les freins sont efficaces et solides. » De plus, si nous passons en revue les diamètres des freins des scooters les plus connus, nous trouvons : A.G.F. diam. 130 mm.; Guiller diam. 110 mm.; Lambretta AV. diam. 110. AR. diam. 120 mm.; Motobécane diam. 120 mm.; M.V. diam. 125 mm.; Puch diam. 125 mm.; Scootavia diam. 130 mm.; Terrot AV. diam. 100 mm., AR. diam. 120 mm.; Vespa diam. 126 mm. Je ne pense pas qu'avec des freins de 130 le Bernardet soit défavorisé.

2° *Chaîne sans protection.* — Je vous l'accorde, mais pensez-vous qu'une simple tôle pliée à l'équerre comme nous en voyons tant sur les vélomoteurs soit vraiment efficace? et un carter étanche (*sic*) est-il vraiment silencieux? Ne parlons pas d'un changement de chaîne, ni d'un réglage; vous trouvez ce travail difficile, que serait-ce avec un carter étanche?

3° *Béquille centrale faible.* — Malgré de nombreux arrêts au cours de mes 8.750 kilomètres elle n'a pas encore rendu l'âme, quant à la difficulté à la mettre sur béquille je me permets de vous dire que votre technique tient plus du motocycliste que du scootériste; il ne faut en aucun cas : « montée ou descente », prendre le scooter par la poignée centrale. Le seul fait que je reproche est l'absence d'un caoutchouc amortisseur qui éliminerait le bruit que la béquille fait en frappant sur le cadre.

4° *Robinet pointeau se fermant en marche.* — Un petit ressort monté doit l'en empêcher mais celui-ci est trop faible, j'ai fait remplacer celui-ci et depuis je suis tranquille.

5° *Chambre d'échappement non démontable.* — Est-ce vraiment un défaut, un coup de chalumeau à vite fait d'éliminer la calamine.

6° *Mauvaise accessibilité du tendeur de chaîne.* — Reportez-vous au paragraphe 2° de ma lettre.

5° *Pare-brise, roue de secours, compteur livrés en supplément.* — Je considère cela comme un avantage, car cela permet pour une bourse modeste d'équiper son scooter progressivement; évidemment si le constructeur voulait livrer le tout pour 135.000 francs ce serait mieux, mais je ne connais pas de constructeur de scooters qui, en France, livre un scooter complet, batterie comprise, pour cette somme.

Sur le chapitre conclusion de l'essai je lis : « Vibrations désagréables »; sur le chapitre encore je me joins à l'avis de M. Guillaud. Eclairage moyen, encore une fois j'opterai pour l'avis de M. Guillaud, et je me souviens d'un parcours Annecy-Chamonix sous la pluie, où durant les 90 kilomètres j'ai pu apprécier les qualités de l'éclairage. Pare-brise non rigide c'est vrai; celui-ci se couche parfois par vent fort, un montage plus rigide serait le bienvenu.

Maintenant je vous parlerai de ma machine, moteur Ydral, achetée chez le concessionnaire de Roanne en juillet 1952, j'avais précédemment le modèle C.50; machine rodée soigneusement, les 500 premiers kilomètres en solo. J'ai effectué les voyages suivants avec ma femme. Une randonnée de quatre jours sur Roanne, Lyon, Givors, la rive droite de la vallée du Rhône, Aigues-Mortes, Les Saintes-Maries-de-la-Mer, Arles, Les Baux, Nîmes, Orange, Grenoble, Valence, col de la République et Roanne, ce qui représente environ 1.100 kilomètres; un voyage en camping de deux semaines à travers les Alpes avec les cols les plus réputés, retour par



l'Auvergne, soit 2.500 kilomètres. Au cours de ce voyage je me suis permis de gravir les cols sans surchauffer mon moteur grâce aux 4 vitesses et de monter plus vite que certaines machines pourtant réputées. Chaque dimanche, lorsque le temps le permet, j'effectue des sorties dans notre région où nous ne sommes pas particulièrement gâtés par les parcours plats. L'Auvergne est proche et les monts du Forez peu connus sont des montagnes au parcours assez difficile. Au cours de mes 8.750 kilomètres aucun ennui à signaler, pas de perlite, j'emploie une huile de viscosité S.A.E. 40 à 50, Castrol XXL ou Labo L.5 mélangée à 6%. Bougie Floquet 14 F.1. Bougie d'origine. Carburant ordinaire. Je ne vous parlerai pas de moyenne sensationnelle, je n'en suis pas amateur et en général elles sont toutes surfaites, il ne faut pas demander à un 125 cmc. de transporter deux personnes avec bagages à 80 ou 70 de moyenne, ce n'est ni le but du constructeur ni les possibilités de la machine; malgré tout j'ai fait un essai de vitesse maxima, en voici le résultat : Sur 1 kilomètre lancé vent nul, à l'aller 73 km.-h. 500, retour 72 km.-h.350. Chrono naturellement, position aplatie autant que le permet le pare-brise.

Dépenses effectuées durant 8.750 kilomètres : 1 ampoule arrière, 1 ampoule veilleuse, 1 crevaison, 1 réglage vis platinée. J'ai effectué moi-même trois décalaminages, consommation 3 à 3 lit. 500 suivant parcours en duo.

Voici à mon avis ses quelques inconvénients que ses nombreuses qualités font oublier : pare-brise faible; peinture fragile; couleur uniforme; compteur un peu généreux, lecture un peu gênée par le câble de débrayage et les fils d'éclairage allumage, protection du passager discutable et je crois que pour beaucoup son principal défaut est de n'avoir pas vu le jour en dehors de nos frontières.

Aux avantages que vous lui reconnaissez je me permets d'ajouter : éclairage à l'arrêt, coffre à bagages de bonne dimension, il évite l'achat de sacoche pour les petits parcours. Moteur très robuste répondant parfaitement à une machine de tourisme où la vitesse n'est pas le souci majeur. Tenue de roue étonnante pour un scooter grâce au réservoir et roue de secours à l'avant.

R. RAQUIN,  
56, rue de Clermont, Roanne (Loire).

Il existe, c'est exact, un art constructif de la critique qui ne peut nuire au scooter français. Mais il existe aussi une manière d'enrober des avantages certains autour de défauts minimes qui dessert le journalisme. Laissez-moi vous dire combien je suis indigné à la lecture de votre compte rendu fantaisiste au sujet du 125 Bernardet. Je m'explique mal qu'une revue aussi sérieuse que la vôtre ait passé un article dont la presque totalité des critiques est erronée. Mais peut-être s'agissait-il de l'essai d'un scooter non rodé. Dans ce cas il eût été d'une élémentaire probité de le signaler. Vous savez bien que le moteur Ydral nécessite un rodage consciencieux et que sa tenue est totalement différente après 1.500 kilomètres. Le moteur chauffe à tel point, dites-vous, que vous avez jugé inutile d'effectuer l'essai sur l'anneau. Allons donc ! J'ai fait avec un passager la route Saint-Nazaire-Bordeaux, soit 400 kilomètres, dans la même journée. Je n'ai pas calaminé une seule fois. Par contre j'ai éclaté un pneu à 20 kilomètres de Bordeaux parce que le pneu, lui, chauffait. Peut-être avais-je bénéficié de conditions climatiques exceptionnelles ce jour ? En effet, sur des parcours de moindre importance il m'est arrivé de calaminer. Je me souviens d'une promenade Saint-Nazaire, Vannes, Rennes, Dinan, effectuée par forte chaleur; peut-être ai-je eu 2 ou 3 perlites. Nous sommes loin du compte excessif annoncé dans votre article. J'ai également effectué de longues routes, avec un passager et 50 kilos de bagages dans une remorque « Fulgur-monoroue ». Je n'ai jamais constaté un échauffement anormal par rapport à cette surcharge.

La grande habitude que j'ai du moteur Ydral m'autorise à dire que celui-ci est particulièrement sensible à la qualité de l'huile. J'avais en effet, tout au début, des ennuis de bougie. Ces ennuis ont totalement disparu depuis que j'emploie une huile dite « spéciale 2 temps ». Peut-être faut-il incriminer les résultats surprenants de votre essai à une huile qui ne convient pas au moteur. Je ne suis pas partisan d'agrandir l'œillet de refroidissement pour atteindre le titillateur et le volet d'air; il faudrait alors se baisser. La manœuvre est plus simple qui consiste à soulever le siège. Il est inexact que l'on doive procéder à deux manœuvres car on peut relever la tirette d'air aussitôt le moteur en marche. Votre essayeur dit n'avoir pu le faire, ce qui semble bien laisser croire que le moteur n'était pas rodé. Je précise que je ne suis pas « tombé » sur un modèle exceptionnel mais que j'utilise des scooters Bernardet depuis 1948 et qu'à l'exception du premier (un prototype) tous m'ont donné satisfaction. Je roule actuellement sur mon quatrième Bernardet et je fais remarquer que si j'ai changé quatre fois de machine en cinq années c'est tout simplement parce qu'il n'est pas beaucoup plus cher de prendre une machine neuve que de changer les pneus d'une vieille et de refaire le moteur. Sans compter l'agrément de bénéficier des perfectionnements apportés chaque année. Il est inexact également que le robinet pointeau ait tendance à se refermer au cours de la marche. D'ailleurs, quand bien même aurait-il cette tendance ça n'aurait pratiquement pas d'importance puisqu'il faut un nombre respectable de tours de vis pour fermer complètement le robinet. D'autre part, lorsqu'on critique un détail il faut aussi en faire l'éloge si d'un autre point de vue ce même détail mérite attention. Pourquoi avoir passé sous silence que la position du robinet, placé au-dessus du réservoir, est la seule position qui évite les suintements du mélange huile-essence et laisse les mains rigoureusement propres. C'est un détail qui a son importance. Je suis stupéfait également du jugement ridicule sur les freins. Comment se fait-il qu'un essayeur officiel se soit trompé à ce point, aussi grossièrement ? Vraisemblablement les freins de la machine essayée étaient déréglés. Pas une moto de même cylindrée ne peut rivaliser avec les freins du Bernardet qui sont non seulement efficaces mais puissants. Enfin il semblerait normal que les essais de tenue de route d'un scooter soient effectués par un scootériste et non par un motoriste qui n'aime pas le scooter. C'est lui-même qui le laisse entendre lorsque regrettant l'absence de réservoir entre les genoux il avoue parler en motocycliste impénitent. Votre essayeur conduit avec des habitudes de motocycliste. C'est irrationnel.

La position en selle et la répartition des masses étant essentiellement différentes c'est un non-sens que de vouloir imposer une façon de conduire qui ne peut convenir. Ce non-sens conduit à formuler un jugement inexact sur l'aptitude du Bernardet en virages à grande vitesse. Je n'ai jamais constaté ce flottement dans la direction dont parle votre essayeur. C'est parce que votre essayeur s'est contenté d'agir sur le guidon. On ne conduit pas le Bernardet avec le guidon mais avec les fesses. Il suffit, en penchant le scooter du côté du virage, d'appuyer avec la fesse côté opposé au virage. Si vous voulez virer « sport » tirez légèrement le guidon côté opposé au virage et vous m'en direz des nouvelles. J'ai fait plusieurs dizaines de milliers de kilomètres avec des scooters Bernardet équipés du moteur Ydral. N'importe qui peut rouler comme moi, sans les inconvénients que vous avez cités. Certes, le Bernardet ne traverse pas l'Océan. Mais sur la route on peut lui faire confiance. Croyez-moi, ma publicité est gratuite.

Guy ALLAIRE,  
110, rue de Béarn, Saint-Nazaire (L.-I.).





# LE SCOOTER LAMBRETTA

## LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

*Scoter perfectionné à usage ville et tourisme.*

*Vitesse : 70/75 kmh.*

*Prix : 156.000 francs nu.*



La marque Lambretta a su s'imposer à l'attention générale par la conquête de retentissants records du monde, conjuguée avec une active politique sportive.

Le scooter Lambretta, extrêmement répandu en Italie, est maintenant construit en France et de nombreux exemplaires commencent à circuler, bien que son prix soit sensiblement plus élevé que celui de ses rivaux.

Il nous semble intéressant de juger aujourd'hui ce véhicule, en essayant de discerner l'incidence que la compétition a pu avoir sur sa conception et son rendement, bien que nous nous trouvions en face d'un véhicule plus spécialement conçu pour le tourisme ou la circulation urbaine.

## PARTIE CYCLE

LA structure est du type mixte, cadre et carrosserie en tôle, formule constituant à notre avis un avantage au point de vue rigidité et robustesse. Le cadre est du type monotubulaire, de grosse section. Il rejoint à l'avant le fourreau de direction, qui supporte le phare et l'avertisseur.

La suspension avant, du type à roue tirée, comprend deux biellettes dont le débattement est contrôlé par deux ressorts disposés à l'intérieur des bras de fourche. L'articulation des biellettes, sur bague bronze, fonctionne dans la graisse à l'abri d'un boîtier étanche.

La suspension arrière, du type oscillant, comporte un bras unique constitué par le carter de transmission, solidaire du bloc-moteur, et s'articule sur un axe situé à l'avant du carter-moteur et fixé sur l'élément inférieur du cadre. Ainsi l'ensemble moteur-transmission oscille d'un seul bloc sous l'effet des chocs, supprimant le délicat problème qu'aurait posé l'articulation d'un

bras au niveau du moteur avec une transmission par arbre. Une barre de torsion, solidement ancrée sur l'élément tubulaire inférieur, assure l'amortissement. Un levier d'angle articulé transmet, en les démultipliant, les mouvements de la suspension à la barre, réduisant ainsi l'angle de torsion. L'axe de suspension est monté sur bagues concentriques acier et bronze, et des graisseurs permettent la lubrification de la barre de torsion et des articulations du levier d'angle.

Ce système de suspension retiendra tout particulièrement notre attention par sa technique originale, sa simplicité mécanique et sa robustesse.

Les roues, de 41 cm, de diamètre, reçoivent des pneus de 400 x 8. Elles sont interchangeables et les jantes, en deux parties assemblées par boulons, facilitent le démontage des pneus et chambres à air. Seule, la roue arrière est en porte-à-faux et 3 écrous borgnes la fixent au moyeu.



Les freins ont un diamètre de 100 mm. à l'avant et 140 mm. à l'arrière.

Le frein avant est commandé par câble et levier au guidon; une pédale au plancher actionne le frein arrière par l'intermédiaire d'une tringlerie assez complexe, comprenant plusieurs relais; cependant l'ensemble est réalisé d'une façon très mécanique et fonctionne parfaitement.

La carrosserie se compose du tablier, se prolongeant par un plancher nervuré, formant repose-pied de part et d'autre de la coque enfermant les organes-moteurs. Les panneaux latéraux de la coque, amovibles, sont maintenus en position par des verrous garnis de caoutchouc. Un joint de caoutchouc assure le contact entre les éléments de la coque et élimine les vibrations.

Sur le panneau de droite, une trappe sur charnière, rappelée par ressort, donne un accès facile au carburateur.

La circulation de l'air de refroidissement est assurée par des ouver-

tures à l'avant et à l'arrière du carénage.

La selle, suspendue en trois points, est fixée à l'élément tubulaire supérieur, tandis que l'éventuel tansad se boulonne directement sur la coque ainsi que la roue de secours et la plaque d'immatriculation. Le coffre à outils cylindrique se trouve encastré sous la selle et contient un outillage assez rudimentaire, permettant quelques démontages, dans la mesure où il ne se tortille pas trop.

Le réservoir d'essence, situé sous le tube en arceau supportant la coque contient, si l'on en croit la notice, 5 lit. 6+0 lit. 7 de réserve. Mais l'expérience apprend rapidement que, si l'on ne prend soin de rouler quelque temps sur la réserve, 5 litres de mélange ont bien du mal à trouver place dans le réservoir.

Le robinet est à trois positions, fermé, ouvert et réserve et l'orifice de remplissage émerge derrière le siège du pilote.

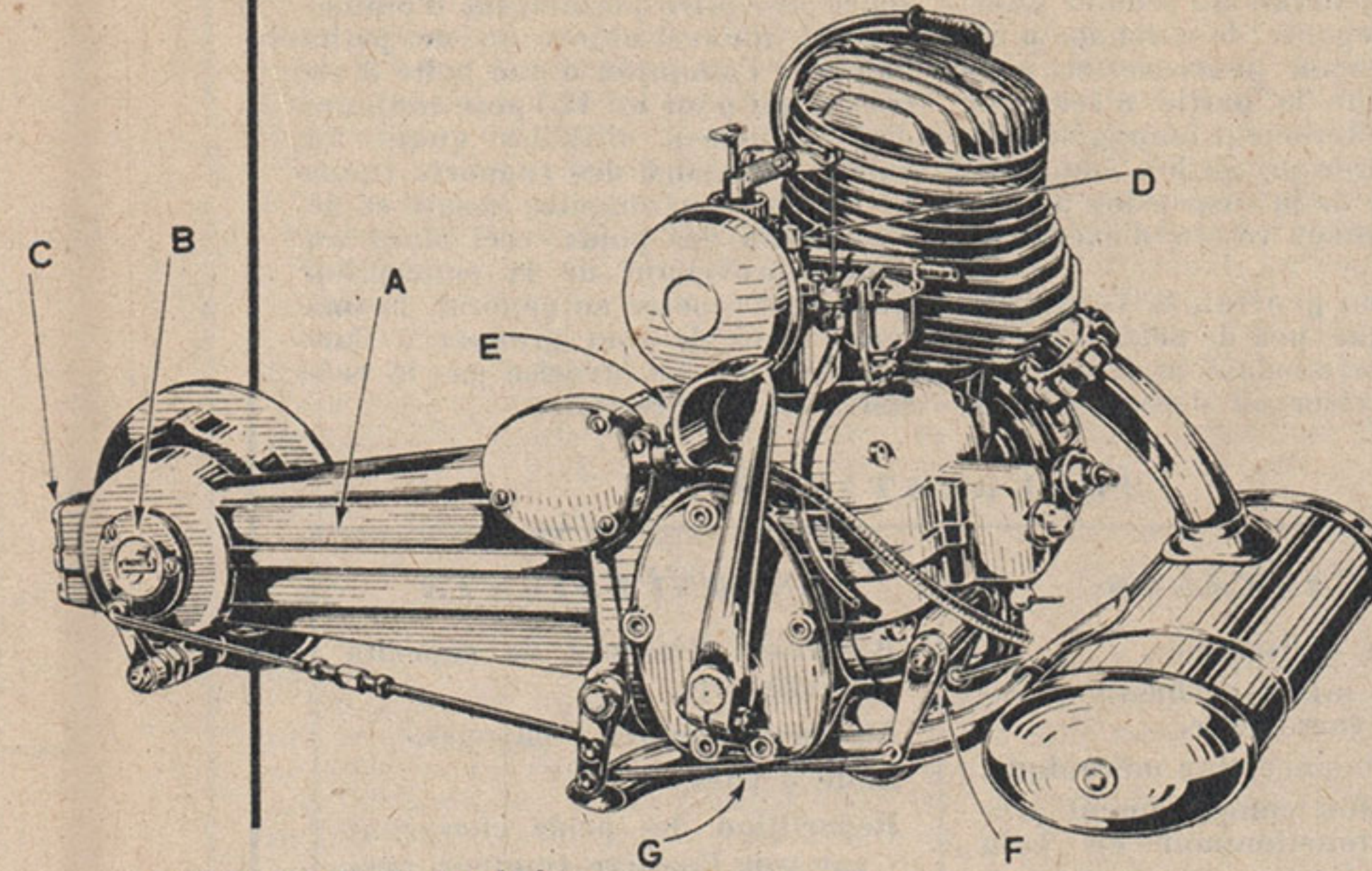
Signalons, pendant que nous sommes à l'examen de la partie arrière,

qu'un garde-boue isole la roue arrière et soustrait le groupe-moteur aux projections.

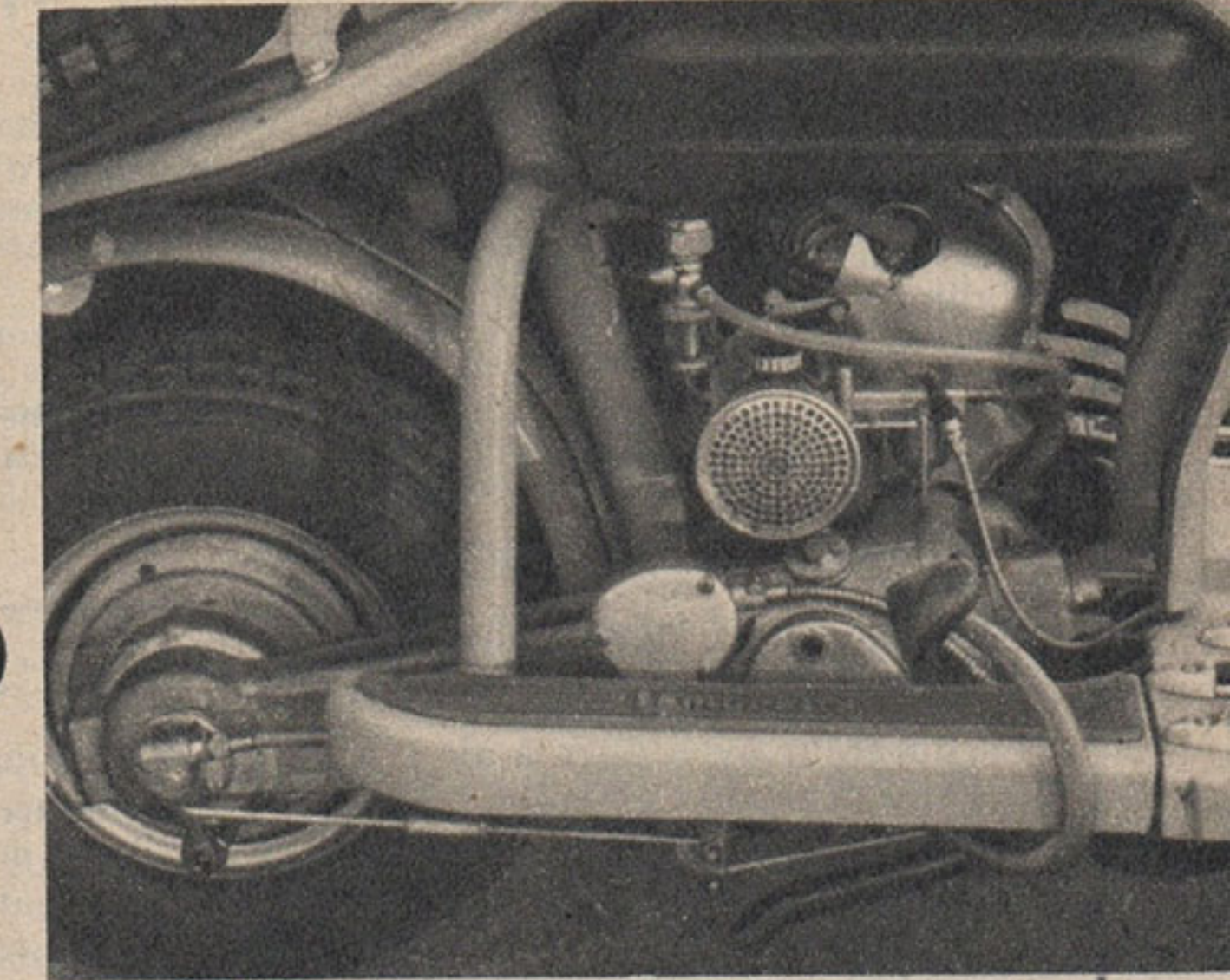
La roue avant est protégée par un capotage très enveloppant, solidaire de la fourche. Un profilé en tôle emboutie masque le tube de direction et carène le phare et l'avertisseur.

Le guidon groupe toutes les commandes, à l'exception de la pédale de frein arrière située au plancher.

Sur la branche droite se trouvent le levier de frein avant, la poignée tournante, un commutateur phare-code, coupant l'allumage en position extrême, et un bouton commandant l'avertisseur; sur la branche gauche, la poignée tournante de changement de vitesse, conjuguée avec le levier d'embrayage. Des repères permettent de positionner les vitesses sans risquer d'erreur, théoriquement tout au moins. Une béquille centrale, accessible seulement du côté gauche et rappelée par ressort, complète la partie cycle.



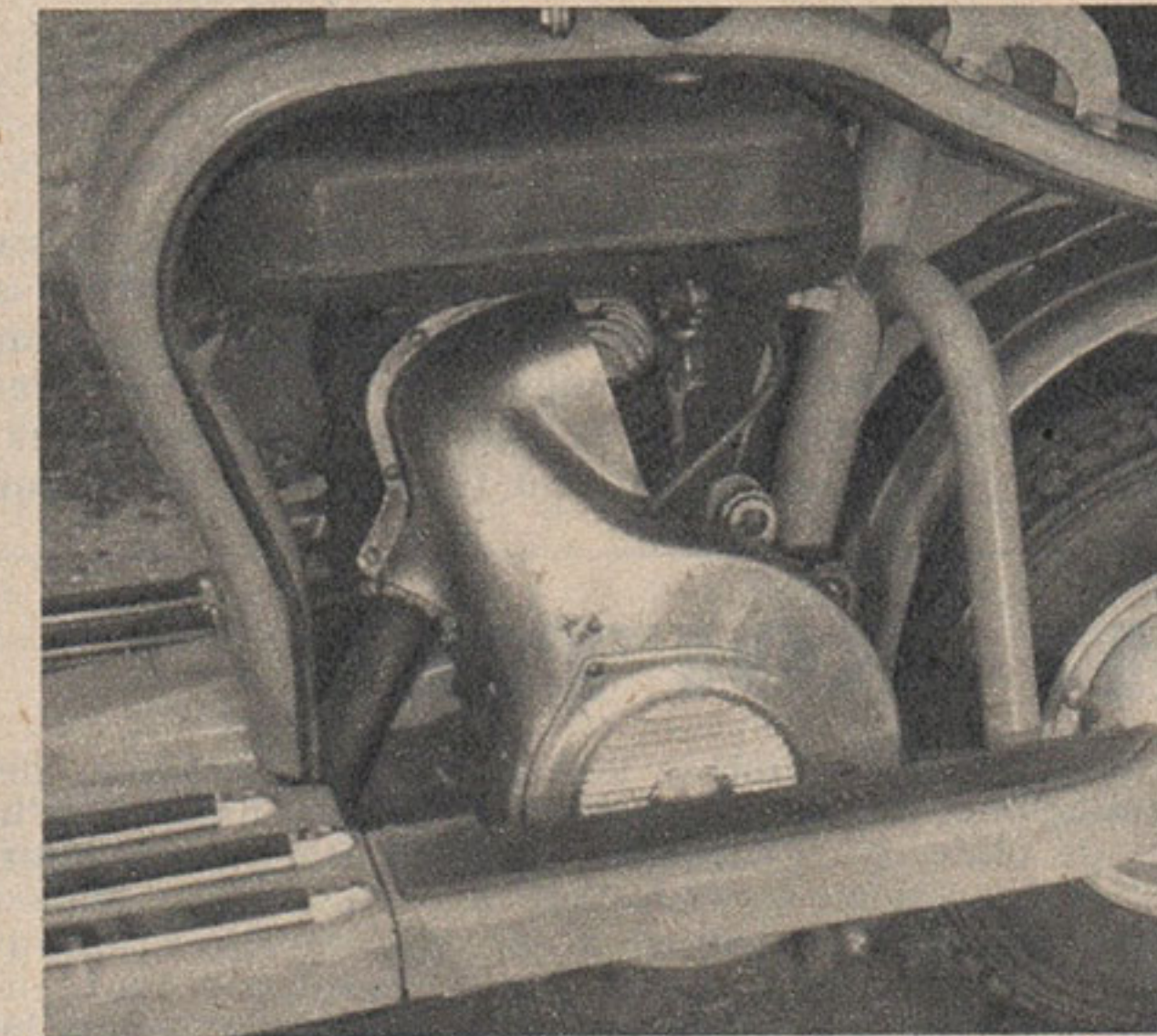
Le groupe moteur-transmission  
D : titillateur de cuve.  
F : relai de frein AR.  
E : pédale de kick.  
A : carter de transmission.  
B : carter de couple conique.



Les panneaux amovibles donnent un accès facile au mécanisme.

## GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

La turbine de refroidissement.



## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Cadre en tube d'acier de forte section.

Suspension avant à roue tirée et biellettes oscillantes.

Suspension arrière oscillante avec barre de torsion.

Roues de 0 m. 41 de diamètre avec pneus de 400x8. Pression : AV. 0,7 à 0,8 kg. AR. 1 kg 75 en duo.

Freins de 100 mm à l'avant et 140 mm à l'arrière.

Réservoir de 5 lit. 6+0 lit. 7 de réserve.

Carrosserie en tôle d'acier.  
Longueur hors tout : 1 m. 770.  
Garde au sol : 0 m. 110.  
Largeur hors tout (au guidon) : 0 m. 740.

Hauteur totale : 0 m. 960.

Empattement : 1 m. 281.

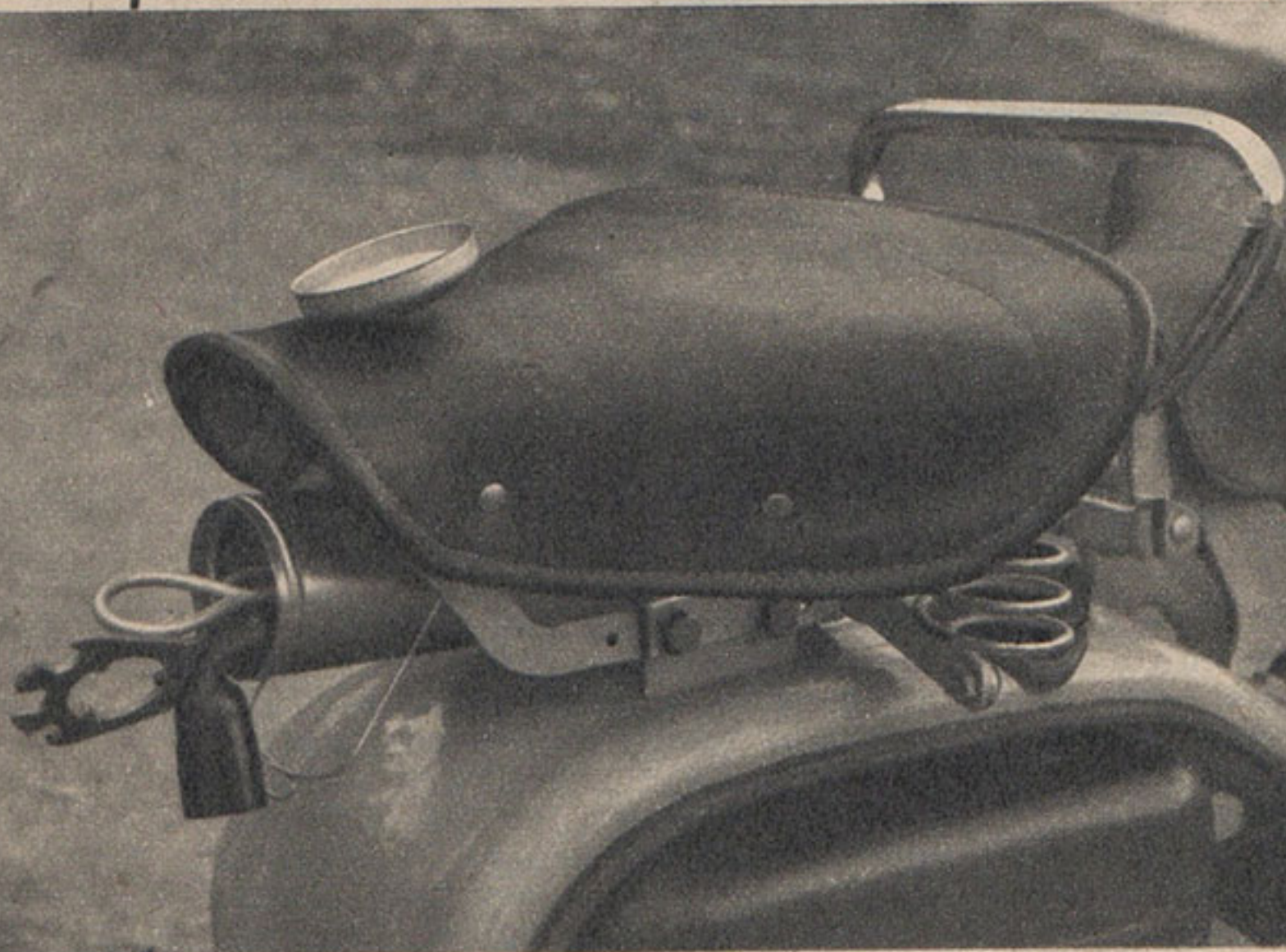
Poids à vide (sans accessoires) : 85 kg.

Projecteur AV. avec ampoule phare-code : 6 V., 25 W.

Feu rouge AR. avec ampoule 6 V., 3 W.

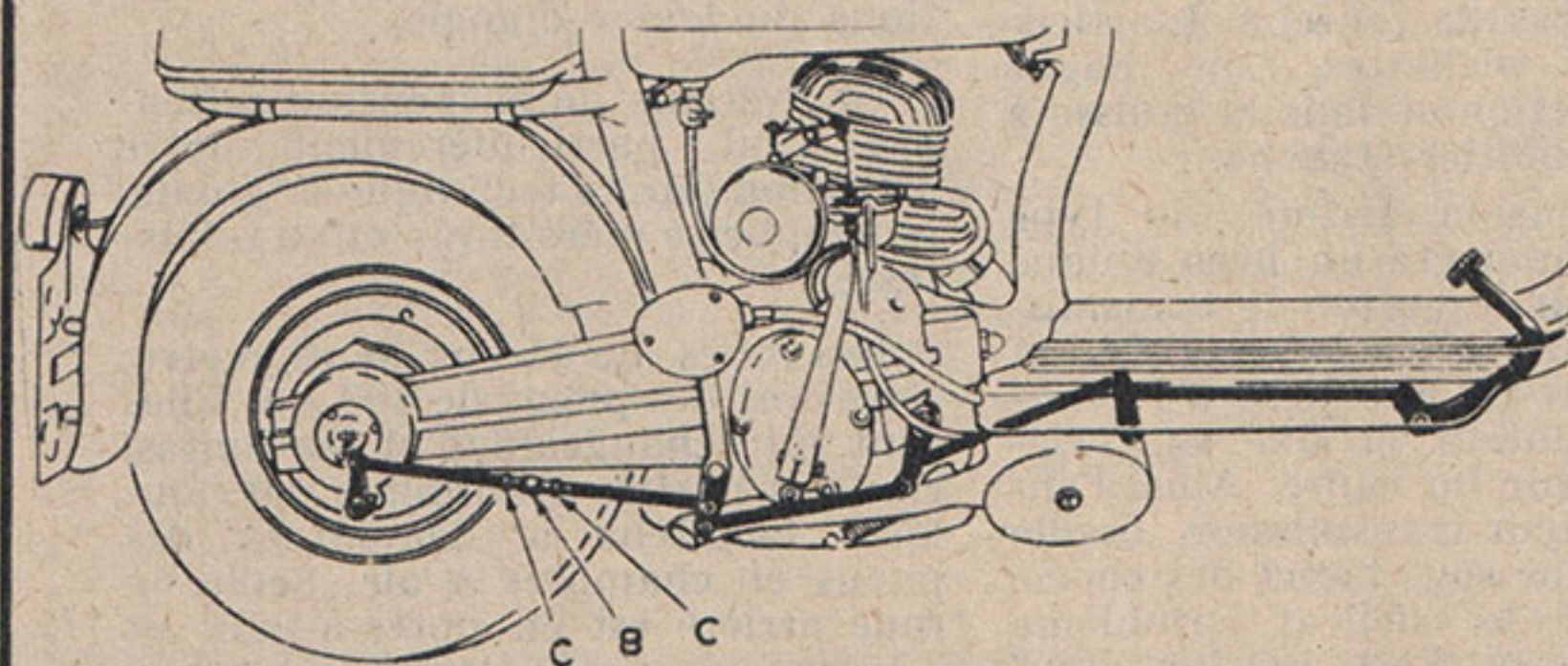
Outillage :  
1 clef multiple, 1 clef à tube double, 1 tournevis.

Accessoires : siège AR., roue de secours, compteur, pare-brise, etc...



Le coffre à outillage.

La commande de frein AR.



Le moteur est un 2 temps à piston plat de 52<sup>m</sup>/<sub>m</sub> d'alésage et 58<sup>m</sup>/<sub>m</sub> de course. Le cylindre est en fonte et la culasse en alliage léger.

Le vilebrequin à volants tourne sur deux roulements à billes, la tête de bielle sur un roulement à aiguilles et l'axe de piston sur bague bronze. Le vilebrequin reçoit à gauche un volant magnétique à 4 pôles, de 24 W., assurant l'allumage, l'éclairage et alimentant également l'avertisseur par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse. Solidaire du volant, une turbine travaillant en soufflerie canalise l'air de refroidissement sur le moteur grâce à un tunnel enveloppant cylindre et culasse.

La boîte de vitesse fait bloc avec le moteur et la transmission, tous les carters étant réalisés en alliage léger. En sortie de vilebrequin, un premier couple conique dont est solidaire l'embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile, transmet le mouvement à l'arbre primaire de boîte. Les garnitures de disques sont en matière plastique spéciale.

L'arbre secondaire entraîne l'arbre de transmission, travaillant en torsion et assurant ainsi une certaine souplesse de transmission. Les pignons de boîte, en cascade et toujours en prise, donnent 3 rapports de démultiplication. Des clabots

positionnent la première et la 3<sup>e</sup>, la seconde étant donnée par deux pignons baladeurs toujours en prise s'engrenant sur les canelures des arbres primaires et secondaires. Une prise d'entraînement pour le compteur kilométrique est prévue au départ de l'arbre de transmission sous un petit carter.

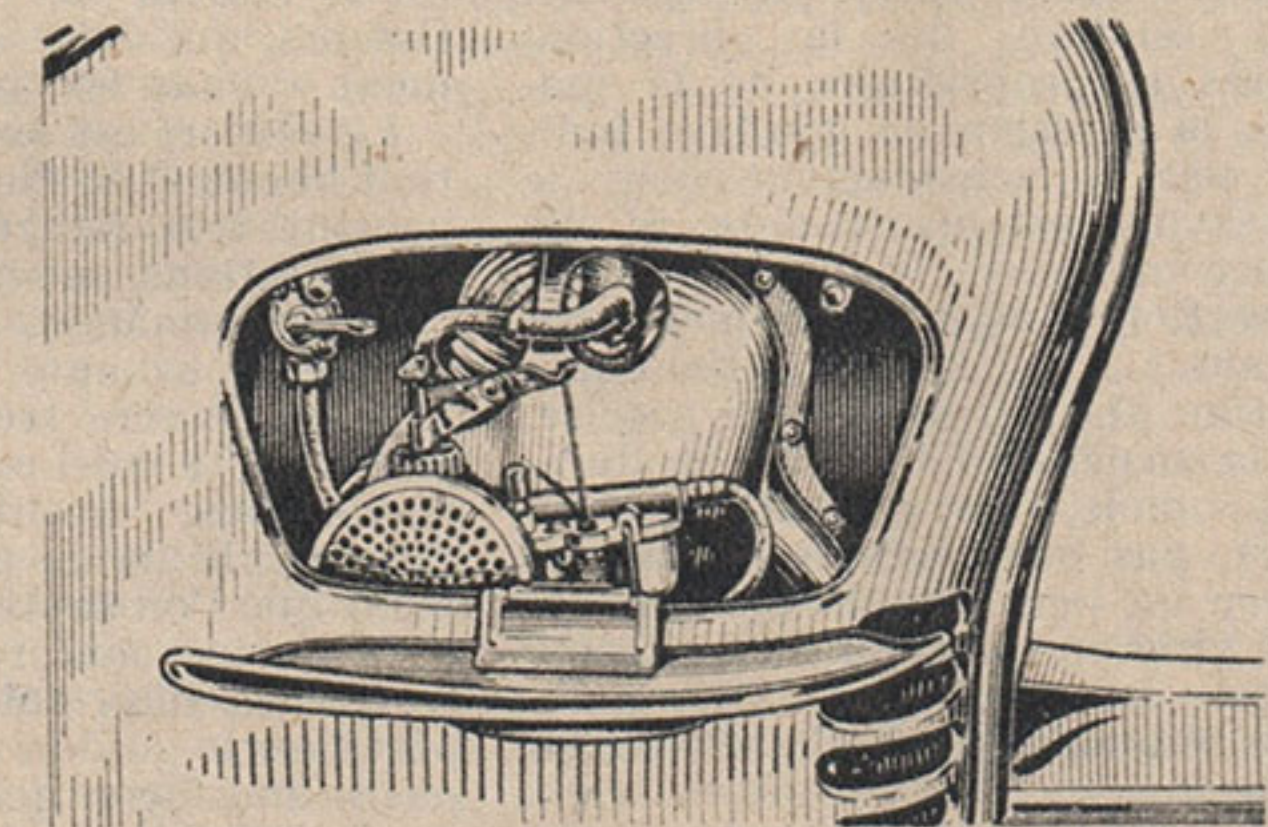
Le couple conique arrière, travaille en bain d'huile, l'étanchéité étant assurée par un joint entre les deux roulements à bille supportant le pignon d'attaque.

Le système d'échappement comporte un tube unique, débouchant dans une chambre de détente pourvue de chicanes et démontable. Un tube de section moindre évacue les gaz à l'extérieur.

La pédale de mise en route dépasse latéralement de la carrosserie.

Le carburateur est soit un Del-Lorto de 18 mm de diamètre, soit un Zénith de 19 mm de diamètre. Il comporte un filtre à air, un volet de départ et une cuve de décantation placée avant la cuve de carburateur.

Le tube d'arrivée d'essence est en nylon, ce qui, à notre avis, ne vaut pas une tuyauterie en caoutchouc avec gaine métallique de protection. Le nylon a en effet une fâcheuse tendance à se durcir, et même se craqueler à la chaleur. D'autre part, son étanchéité est douteuse.



Une trappe donne accès au carburateur.



## GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Moteur 2 temps.  
Alésage/course : 52 x 58 mm.  
Cylindrée : 123 cmc.  
Rapport volumétrique : 6,5 à 1.  
Régime du moteur : 4.600 t/m.  
Puissance maxima : 5 CV.  
Cylindre fonte, culasse alliage léger.  
Piston plat en alu.  
Bielle acier.  
Tête de bielle sur roulement à aiguilles; axe de piston sur bague bronze.  
Vilebrequin sur deux roulements à billes.  
Allumage par volant magnétique Marelli 24 W., à 4 pôles.  
Avance : 3 à 4 mm avant P.M.H.  
Carburateur avec filtre à air :  
Del-Lorto MA. 18 B2, 18 mm. de diamètre, gicleur 75.  
ou Zénith MCT. 19., 19 mm. de diamètre, gicleur 100.  
Boîte 3 vitesses, commandées au guidon par câble.  
Rapports finals : 1<sup>re</sup> 12.9 à 1;  
2<sup>e</sup> 7.5 à 1; 3<sup>e</sup> 4.75 à 1.  
Embrayage à disques multiples dans l'huile.  
Transmission primaire par couple conique.  
Transmission secondaire par barre de torsion et couple conique.  
Refroidissement par turbine.  
Performances (constructeur) :  
Vitesse maxima : 70/75 km.-h.  
Consommation à 50 km.-h. : 2 lit. aux 100 km.  
Capacité de franchissement : 26 % en 1<sup>re</sup>.

La ligne générale du scooter Lambretta est élégante; le carénage a été réalisé de façon heureuse et nous avons vu que la partie mécanique était particulièrement homogène, bénéficiant d'une protection complète. Le problème de la suspension arrière a été également résolu d'excellente manière.

A l'examen général, le Lambretta ne révèle que peu de défauts; nous retiendrons cependant la faible contenance du réservoir d'essence, l'absence

de coffre permettant d'emporter de menus objets ou de petits bagages, l'adoption d'une boîte 3 vitesses, qui pour un 125 pose toujours des problèmes difficiles quant au calcul judicieux des rapports (nous le verrons au chapitre essai) et la répartition des poids, ceci étant un défaut provenant de la conception même du scooter en général, la formule étant de tout grouper à l'arrière, ce qui ne favorise pas la précision de la direction.

## OBSERVATIONS

### AVANTAGES

Esthétique indiscutable.  
Structure mixte : châssis tubulaire et carrosserie.  
Excellente conception mécanique.  
Transmission complètement protégée, fonctionnant en bain d'huile.  
Refroidissement par turbine.  
Système d'échappement démontable.  
Suspension AR. par bloc moteur-transmission oscillant.

### INCONVÉNIENTS

Réservoir d'essence de capacité insuffisante.  
Absence de coffre à bagages.  
Boîte 3 vitesses.  
Répartition des poids chargeant par trop l'arrière (moteur, passagers, roue de secours, réservoir, etc).  
Diamètre de frein AV. insuffisant.  
Pare-brise, roue de secours en supplément.

En ce qui concerne l'adoption d'une boîte 3 vitesses, il nous faut tenir compte de la question prix de revient, vital en ce qui concerne un véhicule à grande diffusion. Par contre, nous sommes étonnés de voir que pour un scooter, engin pratique par excellence, la roue de secours ou le pare-brise fassent figure d'accessoires (!). Ces deux organes conditionnent pourtant le confort et le pratique.

## ESSAI ROUTIER

Les conditions atmosphériques, et notamment les chutes de neige, nous empêchèrent d'effectuer le circuit routier inauguré avec le Bernardet; non pas que le parcours fût impossible, mais parce que la moyenne exécutée dans de semblables circonstances n'aurait eu qu'une valeur toute relative et n'aurait pu être équitablement comparée aux performances ultérieures.

Néanmoins quelques accalmies nous permirent de pousser jusqu'à Montlhéry, où une partie de l'essai eut lieu sous une méchante petite pluie. Notre machine avait environ 2.500 km. et était équipée d'un carburateur Del'Lorto avec gicleur de 78.

En conduite normale, le Lambretta est agréable; la tenue de route est inférieure à celle du Bernardet essayé précédemment : en ligne droite, aucune réaction particulière, on peut lâcher le guidon, déplacer les pieds sans que le véhicule ne réagisse; par contre, une certaine sensibilité de la direction, qui fait que le plus petit choc au guidon se

traduit par une oscillation latérale de la machine. Sur route pavée, par temps de pluie, il convient de faire attention, le véhicule ayant tendance à « chasser » de l'arrière et à serpenter.

Dans les virages, tenue un peu particulière, du fait de l'absence de poids à l'avant et de la précision toute relative de la direction. D'après le propriétaire de la machine, la pression de gonflage indiquée par le constructeur pour le pneu avant est insuffisante. Si elle procure une suspension plus douce, la direction y perd grandement. En gonflant à 1 kg. 2, l'on obtient une direction plus ferme et plus précise, mais la suspension devient plus dure.

Cependant, l'on ne constate aucun déport, pas de réactions malsaines, et avec un peu d'habitude l'on arrive à virer en toute quiétude, même à vitesse assez élevée. D'autre part, bonne maniabilité à l'arrêt et en marche.

A noter la curieuse tendance du Lambretta à se redresser tout seul lorsqu'on l'incline en virage. Cette

caractéristique, peu perceptible en usage normal, n'influe sur la conduite qu'aux allures extrêmes.

La suspension arrière se révèle d'une rare efficacité et d'une grande souplesse, tant en solo qu'en duo. Nous ne l'avons jamais entendu talonner. La suspension avant très souple se ressent de l'absence d'amortisseurs, qui éviteraient son « affolement » dans les mauvais passages.

Le confort est excellent, la protection bonne et le silence réel : l'échappement très feutré, absence totale de vibrations, même à haut régime.

Les commandes sont souples; la poignée tournante commandant les vitesses s'avère très pratique, mais gagnerait beaucoup à posséder un verrouillage positionnant chaque rapport; il arrive en effet fréquemment que l'on saute une vitesse sans s'en rendre compte, et l'on se retrouve en faux-point mort. Les repères sur le guidon ne correspondent pas d'une façon absolue, du fait du jeu inévitable de la commande, et de toute façon l'on ne peut avoir l'œil sur le guidon à chaque change-



ment de vitesse. Il existe d'ailleurs dans le commerce un accessoire se montant sur la poignée, et pourvu d'un système à billes et ressorts permettant un léger blocage sur chaque position de la poignée et évitant que le pilote ne saute une vitesse sans l'avoir sentie passer.

La mise en route ne pose aucun problème particulier : le carburateur est très accessible, grâce à une trappe sur la coque, mais le robinet d'essence l'est un peu moins. Il faut bien remplir la cuve, et sur un vigoureux coup de kick le moteur démarre.

Il n'y a pas de contact, mais un coupe-circuit d'allumage, permettant un bon ralenti, poignée de gaz fermée, ce qui évite aux débutants de caler.

En solo, le moteur permet des performances agréables, bien qu'il ne soit pas précisément nerveux. Il faut également tenir compte du poids, 85 kg. à vide, sans accessoires, ce qui doit donner 95 kg. en ordre de marche. Les reprises sont très souples, et la deuxième montant aux environs de 50 km.-h. s'avère très pratique dans la circulation urbaine.

Sur notre véhicule, elle avait tendance à sauter à haut régime, mais nous ne retiendrons pas ceci comme un défaut s'appliquant à tous les Lambretta, tout du moins jusqu'à plus ample information.

La 3<sup>e</sup>, assez longue, 4,75 à 1, ne permet au moteur d'atteindre son régime qu'au bout d'un certain temps, encore faut-il pousser la seconde assez vigoureusement. En prise, les accélérations sont assez molles, et il est préférable de passer en seconde.

En duo, cette longue 3<sup>e</sup> devient un handicap. En effet, non seulement le moteur est long à atteindre son régime, mais à la moindre côte il « s'assoit » et il faut rétrograder, et souvent la seconde tourne dans le vide.

Là réside tout le délicat problème que pose l'utilisation d'une boîte 3 vitesses, avec un 125 cmc. dont la courbe de puissance est forcément pointue. La 1<sup>re</sup> doit permettre le démarrage en duo et le franchissement des côtes très dures : elle doit en conséquence être très courte. La 3<sup>e</sup> doit conférer à la machine une vitesse suffisante pour que la pleine puissance soit utilisée et que le moteur ne tourne pas dans le vide.

Quant à la 2<sup>e</sup>, ou bien elle sera courte, et il y aura un trou entre elle et la prise, avec l'avantage de gravir de fortes rampes facilement et des rampes moyennes difficilement, puisqu'il faudra conserver la prise, la seconde s'avérant à ce moment trop courte ; ou bien elle sera longue, avec un trou entre elle et la 1<sup>re</sup>, et l'avantage de gravir des rampes moyennes rapidement, et les rampes

difficiles en 1<sup>re</sup>, c'est-à-dire au pas.

On peut adopter une solution terme : calculer une seconde tenant le milieu entre la 1<sup>re</sup> et la 3<sup>e</sup>. Mais même dans ce cas le problème reste entier, car il se trouvera des côtes ou la 2<sup>e</sup> sera trop courte ou trop longue, et il manquera toujours un rapport s'adaptant au profil particulier du terrain.

C'est pourquoi une boîte à 4 vitesses est beaucoup plus rationnelle et permet une meilleure utilisation de la puissance grâce à un étagement des rapports plus serré.

La seconde du Lambretta, 7,5 à 1, est plutôt longue, et serait très agréable si le moteur tournait plus vite, ou s'il était plus puissant. En effet, la rampe d'accès à Montlhéry, coupée de virages, ne put être gravie à deux qu'en 1<sup>re</sup>, alors qu'avec un 125 à 4 vitesses de série il nous est arrivé, avec un passager, de ne passer la seconde qu'à l'ultime « coup de cul » final.

Le constructeur du Lambretta a évidemment tenu à réaliser un engin facile à utiliser, d'une grande résistance mécanique et s'usant très peu. Destiné à M. Tout-le-Monde, des performances moyennes suffisaient. Mais nous pensons néanmoins qu'un petit supplément de puissance ne nuirait pas, surtout pour l'usage en duo.

En usage normal et en solo, le freinage est tout juste suffisant ; en duo, il est insuffisant. Le frein avant a une action toute symbolique, et le frein arrière a tendance à bloquer la roue, ce qui n'arrange rien.

Nos essais à Montlhéry ont donné les résultats suivants. Conditions atmosphériques : pluie et vent sensible ; scooter sans pare-brise.

*Anneau de vitesse* (2.548 m.).

1 tour lancé, position touriste : 2' 29", moy. 61 km.-h. 568.

1 tour lancé, position allongée : 2' 11", moy. 69 km.-h. 602.

*Circuit routier* (9.181 m.).

1 tour lancé : 9' moy. 61 km.-h. 200.

Nous ne nous hypnotiserons pas sur la vitesse maximum, le scooter étant un engin plus pratique que sportif ; par contre la moyenne réalisée en solo sur le routier est honorable et confirme notre opinion ; à savoir que le Lambretta ne peut

trouver sa pleine utilisation qu'en solo, étant donné ses longs rapports de boîte.

En ligne droite, la machine tient bien, par contre en virage rapide elle ondule d'une façon caractéristique, et il faut la maintenir énergiquement d'autant plus qu'elle a tendance à se redresser d'elle-même.

Le freinage manque d'efficacité. Sur la base étalonnée il fallut 12 m. pour arrêter le scooter, à 50 km.-h., sur un sol très adhérent et légèrement humide.

Signalons également que l'embranchement a une certaine tendance à entraîner à chaud.

L'avertisseur, directement branché sur le volant magnétique, n'émet qu'un vague grognement aux bas régimes, mais se révèle suffisamment puissant aux allures normales.

Le refroidissement est remarquable, même à performance maximum, ainsi que le silence mécanique.

*Résultats de l'essai*

**Anneau de vitesse : 2.548 m.**

1 tour lancé, position touriste :

2' 29", moy. 61 km.-h. 568.

1 tour lancé, position allongée :

2' 11", moy. 69 km.-h. 602.

**Circuit routier : 9.181 m.**

1 tour lancé : 9', moy. 61 km.-h. 200.

**Freinage :** base de freinage de Montlhéry (sol humide) de 50 km.-h. à l'arrêt complet 12 m.

**Vitesse maxi :** en 1<sup>re</sup> 15/20 km.-h., en 2<sup>e</sup> 50 km.-h., en 3<sup>e</sup> 61 km.-h. 568 (vitesse chrono).

**Réglage d'essai :** Super-Carburant ; Huile Castrol XXL, 10% ; Bougie Lodge HH.14 ; Gicleur 4 : 78 (Del'Orto).

**Consommation approximative :** 3 litres aux 100 kilomètres.

Il nous reste maintenant à conclure. Le Lambretta est certainement un excellent scooter, doté d'une mécanique de classe. Très robuste, remarquablement suspendu il ne présente pas de défauts majeurs (compte tenu de l'utilisation pour laquelle il est prévu) mis à part le freinage et un certain manque de puissance pour l'usage en duo. Nous ferons également quelques réserves sur l'étagement des rapports de boîte et le manque de verrouillage de la poignée commandant les vitesses.

R. COURT.

## CONCLUSIONS DE L'ESSAI

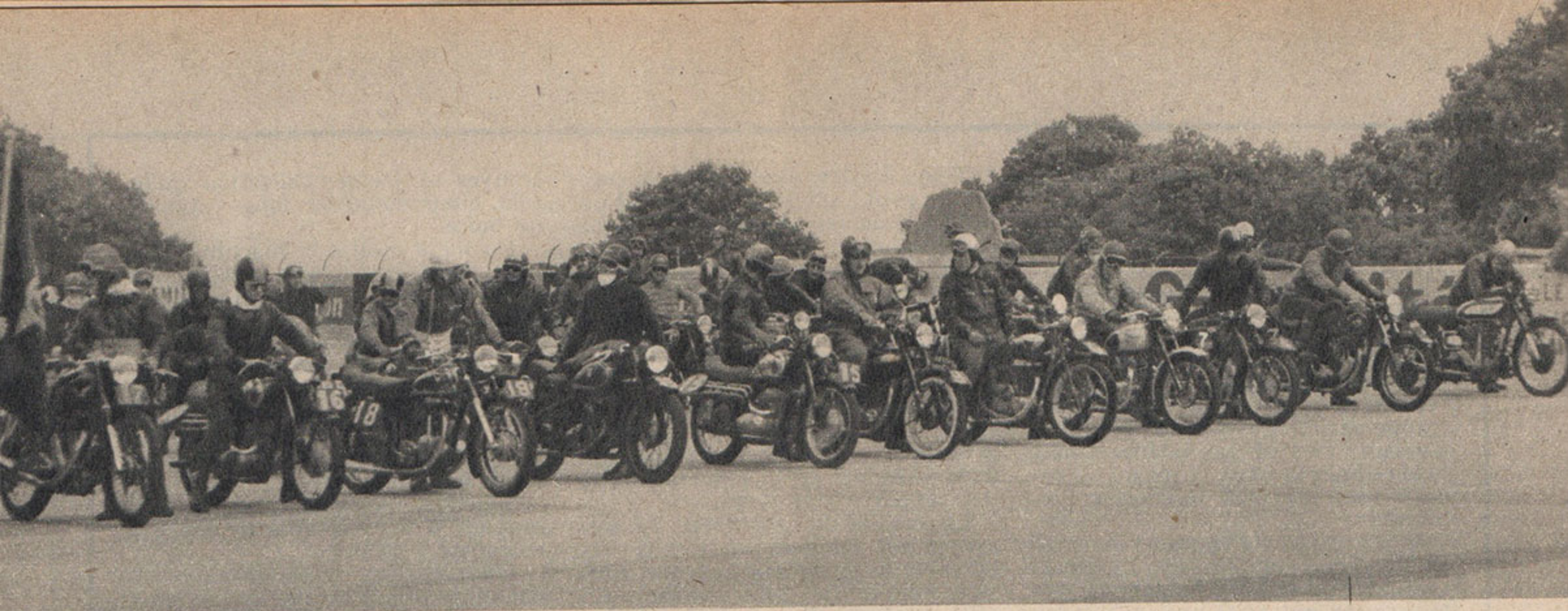
### AVANTAGES

Excellente suspension.  
Absence de vibrations.  
Silence mécanique.  
Refroidissement remarquable.  
Bonne robustesse générale.  
Bonne accessibilité du carburateur.  
Tenue de route suffisante compte tenu des performances.  
Eclairage moyen.

### DÉFAUTS

Freinage insuffisant.  
Nervosité et puissance insuffisantes en duo.  
Rapport de 3<sup>e</sup> un peu long.  
Poignée de commande des vitesses peu précise.  
Tenue en virage assez délicate à vitesse élevée.





# Bol d'Or

REPORTAGE VÉCU DE NOTRE

**T**OUT le monde le sent bien et le dit : « Ça va barder... ». On sent même que « ça » va barder comme on ne l'a jamais vu encore depuis l'invention de la gigantesque épreuve... il y a trente ans ! 71 bolides à deux et à trois roues vont se précipiter dans cette belle aventure qu'est ce sprint de 2.000 kilomètres dans l'espace et de 24 heures dans le temps...

Cet extraordinaire Marathon surprend presque de pouvoir tenir dans deux petites syllabes de rien du tout : « Bol d'Or ». Engloutis dans le cuir, les pilotes essayent inconsciemment de pressentir ce que leur réserve le sort d'ici la fin de la course : c'est-à-dire, pendant le laps de temps qui s'écoulera avant que le soleil reprenne sa place actuelle au firmament... demain.

Mais l'homme reste complètement ignorant de l'avenir, même tout proche... « Noble incertitude du sport... » L'expression est peut-être exacte, mais bien brutale dans sa brièveté...

C'est surtout l'élément nouveau venu dans cette épreuve, qui appréhende. Les jeunes s'interrogent intimement, pour savoir de quelle façon ils vont réagir physiquement et moralement pendant les deux inexorables tours de cadran.

Car ils se doutent bien de la vitesse qu'il leur faudra fournir avec les rudes compagnons rencontrés habituellement à cette manifestation, et qui ont pour noms : froid nocturne, sommeil, épuisement, découragement, etc.

Ami lecteur, peut-être vous souvenez-vous de cet homérique Bol 1951, qu'ensemble nous avons vécu sur un engin de fortune? Ceci afin de mieux approcher les coureurs et de mieux connaître la véritable ambiance dans laquelle ils se meuvent.

Certes! cette première expérience, pour ne pas dire odyssee! s'était ter-

minée par ces vindicatives affirmations : « Première et dernière course! Fini la moto! » etc. Mais ces mots désabusés péniblement exhalés d'une carcasse qui avait son compte, et même un peu plus, n'étaient là que propos d'ivrogne, car sans m'en douter j'avais eu le temps d'être mordu.

Puisque vous lisez *Motocycles*, la preuve est faite que vous êtes sportifs ou mordus vous aussi. Alors connaissant donc votre réponse à l'avance je vous propose une fois de plus : Au lieu de suivre le Bol en spectateurs... vivons-le! Sautons la barrière et descendons dans l'arène!

Tentons notre chance sans nous préoccuper du sort bon ou mauvais qui accompagnera le numéro de notre monture : numéro 83, que le hasard a tiré pour nous à la loterie du sport et de l'aventure.

Comme c'est notre deuxième course, nous bénéficierons cette fois d'un rudiment d'expérience.

Pour commencer, notre équipement vestimentaire est nettement amélioré. Au Bol 51, il se composait d'une tenue de ville, sur laquelle était simplement passée une combinaison de toile. Celle-ci très avide du vent de la course, jouait remarquablement les baudruches et, ce qui est autrement conséquent, ajoutait une appréciable résistance... à toutes les autres.

Des ordinaires et démocratiques chaussures basses les pieds s'étaient contentés; les mains elles, n'avaient pas été contentées du tout. En effet leurs gants, peu enclins au sport sans doute, avaient profité de la fièvre des préparatifs au bas de l'hôtel... pour changer de mains. Vous le voyez, l'équipement laissait fort à désirer, et n'était vraiment pas à la hauteur de la situation.

Par contre, cette année, changement de ton 100 % : on s'est déguisé en cou-

reur! Jugez-en plutôt : on disparaît dans une tenue de cuir « spéciale-course » confectionnée par « Géno », s'il vous plaît! Son casque type « record » est également adopté. Aux jambes des bottes cuir empêcheront les monstrueuses enflures qui ont plaqué leur contenu au lit, les jours qui ont suivi la course. Cette fois on est paré! Ah, mais!... Hélas! il faut bien convenir que ce martial déguisement extérieur ne veut rien savoir pour déteindre sur l'intérieur.

Car pour la deuxième course de vitesse de sa vie, « l'intérieur » est assez peu faraud et n'en mène pas large. Le voilà qui commence à se distiller un brave petit mauvais sang qui s'accroît dans la mesure où la seconde du départ se rapproche...

Il faut bien reconnaître que ça cogne un peu sous le blouson rembourré flamboyant neuf et sentant le cuir trop frais... et le novice. En langage coureur cela se prononce plus prosaïquement : « Patate »...

J'essaye bien de me rassurer en analysant la nuance, oh! combien subtile qui existe entre appréhension et sensibilité, mais je suis cependant troublé de constater que le fracas des moteurs m'impressionne encore cette année.

Malgré moi je crois y discerner une force mauvaise à la fois docile et brutale, qui martèle les tympans de grondantes menaces...

Les moteurs enfin chauds sont réduits au silence. Des discours d'inauguration vont être prononcés. Il règne une oppressante atmosphère de minute de silence anticipée...

M. Mauve, organisateur et précurseur (l'adjectif ne peut mieux convenir) de cette épreuve est, suivant la tradition, directeur de la course.

C'est la 24<sup>e</sup> fois qu'il préside l'infamant manège, qui s'est heurté à tant d'obstacles à ses débuts... et encore à présent.

Après d'aimables paroles d'accueil, cet homme d'expérience recommande la prudence au démarrage (après aussi), et rappela que pour éventuellement rattraper un mauvais départ, les compétiteurs auront encore pas mal de temps devant eux. Tout le monde semble assez d'accord. 71 motos et sidecars, cela tient déjà pas mal de place; et malgré l'imposante largeur de la piste de Montlhéry les mécaniques sont serrées sur plusieurs rangées, les grosses cylindrées étant en principe en tête.

Le départ va avoir lieu moteur arrêté; les conducteurs retirent leur machine en arrière pour attraper la compression; les mécaniques semblent avoir ainsi un geste de recul au dernier moment devant la monstruosité de l'effort demandé.

Encore 15 secondes; des lunettes s'ajustent... des doigts pianotent sur le titillateur du carburateur. 10 secondes!... l'instant est pathétique! Tous

décidé (comme d'habitude) de ménager leur mécanique...

Mais comme d'habitude aussi, dès qu'est passé le léger dos d'âne et l'épingle qui lui succède, la contagion de vitesse forcée dissipe la sagesse.

Presque tous semblent partis comme pour un sprint de quelques minutes. Et voici la piste relevée de l'anneau de vitesse; c'est la première fois que je traîne ma moto dans un pareil endroit.

Le rayon de la courbe est si grand, qu'à notre allure on peut rouler à peine penché et à ras l'herbe, où doivent se gagner quelques secondes. Un coup d'œil au compteur révèle les hésitations de l'aiguille pour le 120 ou le 110 kilomètres-heure.

Et revoici les stands; le premier tour de 6 km. 280 est déjà bouclé. Au Bol il faut soigner le moral : « Encore 300 tours, et il n'en restera plus beaucoup à faire... »

stands, je n'ai rien remarqué. Alors le grand numéro a été sorti.

Enfin! pouvoir jeter un coup d'œil sur le début de la course; ce que permet seul la connaissance du classement.

En tête des 175 cmc. est Mathieu (D.S. Malterre A.M.C.) ardemment poursuivi par les Puch et les Peugeot. Quant à nous après avoir accusé la... 22<sup>e</sup> place, puis la 16<sup>e</sup>, nous sommes à la fin de la troisième heure 14<sup>e</sup>.

Vite en selle pour tâcher de limiter les dégâts.

Et les stands reparaissent, 14<sup>e</sup>! Et ceci malgré toute l'ardeur déployée!

La désillusion ressentie étant par trop amère, commençons à remonter le moral : nous sommes tout de même plus dans la course que l'an dernier quoique la lutte soit encore plus vive cette année; surtout en notre catégorie qui réunit le plus grand nombre de concurrents : 39 en 175 cmc. Notre pre-

# 52

CORRESPONDANT J. BOUCHER

les yeux sont hypnotisés par le drapeau de M. Mauve...

Cinq secondes... 4, 3, 2, 1... l'étoffe se lève; Ça y est! C'est le lâchez-tout! Si l'on peut dire, car chacun se cramponne plus que jamais après son engin, pour la poussette avec laquelle commence la chasse aux secondes. Le parc à bolides frémit d'abord silencieusement puis, PAN... PAN... PAN... il se disloque rapidement dans une ambiance de canonnade automatique et semble emporté soudain par un vent furieux, un vent de folie qui soufflerait à plus de 100 kilomètres à l'heure. On a l'impression d'être entraîné dans un fleuve grondant et fumant; un fleuve de fer et de cuir.

Le « 24<sup>e</sup> Bol d'Or » vient de donner le premier coup de burin de son histoire. Et voilà que nous nous précipitons comme des perdus dans un goulet qui nous entraîne hors de l'anneau de vitesse, car le parcours nous dérive sur une partie du circuit routier. Un léger coude et bientôt un virage en épingle à cheveux nous ramène en arrière. Libérés du supplice de l'attente, les nerfs des coureurs sont relativement plus calmes à présent que l'excès de tension a trouvé un point d'appui sur l'action.

Le moral général est excellent! tous croyaient bien commencer le manège sous la pluie. Evidemment elle a le temps de nous rendre visite, mais en attendant le temps est idéal! les nuages accourant seulement pour tempérer l'ardeur d'un aimable soleil.

Tiens, voici un peu de tôle ondulée. Oh! très peu, juste de quoi nous rappeler le Bol de Saint-Germain où cet état de choses dominait, causant aux engins de sérieuses perturbations. Aux coureurs aussi.

Et voici le virage le plus ouvert : celui de « La Ferme ». Presque tous avaient



En attendant, attaquons toujours le second.

Au bout de trois heures ainsi égayées de calcul mental, une quarantaine de ces tours se sont engouffrés sous le carter, dans lequel tout va à merveille, malgré le régime à tout vat.

Un ériteau « stop » surmonté de notre numéro 83 est en vue.

Donc au tour suivant nous faisons notre premier arrêt.

Les ravitaillements ont lieu environ toutes les trois heures. Un arrêt brutal et économe de secondes restitue le stand. Il paraît que cela fait sept ou huit tours que l'on me fait signe avec les bras de stopper. Avec cette foule devant les

mière course n'aura pas été inutile et nous vaut un certain embryon d'expérience.

Pour commencer, nous bénéficions cette fois d'une suspension arrière; et le palmarès influençant peut-être la chose, la machine choisie cette année est celle qui a gagné les derniers Bols en 175 cmc., c'est-à-dire la D.S. Malterre-Moteur A.M.C.

Ainsi, à la robustesse du moulin, sont jointes la tenue de route de la partie cycle et la douceur de sa suspension; ce qui ne gêne rien pour quelqu'un qui a pris la ferme et saugrenue décision de passer un jour et une nuit sur un instrument à moteur qui, par-dessus le marché, déambule à plus de 100!



Vous le voyez, le moral est redevenu fameux. Plus que 21 heures...

Dès les premiers tours, quelques engins étaient déjà en panne, maintenant ces coureurs (à pied) sont de plus en plus nombreux.

Le circuit est témoin de maintes galopades; à chaque tour on peut mesurer la fébrile progression de ces précoces malchanceux.

Le tempérament naturel de chacun ressort bien en présence de ce genre d'adversité : en marge de la course, certains se livrent à de véritables matches satellites à 10 ou 12 kilomètres-heure; leur visage rouge brille de sueur au soleil. D'autres, par contre, vérifient la longueur des kilomètres d'un pas fataliste en guidant leur rétif engin qu'ils poussent sans conviction. Leur allure a l'air d'être comme alourdie par l'envol de leurs espoirs.

Il est vrai que leur attitude doit être influencée par leur classement, suivant que ce dernier se situe en tête ou près du 39<sup>e</sup>.

Devant moi une Peugeot est en train de perdre un tube d'échappement qui brinqueballe contre sa roue.

Bien entendu (si l'on peut dire), les cris ne servent à rien étant largement couverts par le crépitement, littéralement douloureux aux oreilles, de la rapide « spéciale » : « Tempête sous un cadre » dirait un plaisantin devant ce vacarme.

Malgré cet instrument qui doit la freiner, la machine file bon train. Enfin! Parvenant à sa hauteur essayons de faire comprendre au pilote le prochain allègement de sa monture déjà très fine; finalement il a dû découvrir la tentative d'évasion, car soudain on n'entend plus son nerveux moteur.

Et voici, au bout de la sixième heure, arriver (!) un nouvel arrêt.

En 250 cmc. Collignon, qui menait sur Guzzi, passe le commandement à la Puch de l'Autrichien Weingartmann.

En 175 cmc. la Puch de son compatriote Kellenberger est en tête, semblant ainsi justifier au quart de la course le titre de favori accordé à cette excellente marque étrangère. Nos nationales Peugeot et mécaniques à moteur A.M.C. ne sont données que comme « possibles ».

Quant à nous, nous passons 9<sup>e</sup>. Vite à cheval pour essayer d'améliorer le classement.

Bientôt le soir descend progressivement sur le champ de bataille et semble peu à peu s'y tasser pour y faire son nid.

Au régime auquel sont soumis les moteurs et donc les volants magnétiques, il ne faut pas trop compter conserver un feu rouge. Et comme les machines défaillantes de cet accessoire sont stoppées par le règlement, on passe, pardessus le cuir supplémentaire endossé pour la nuit, une lampe de poche éclairant rouge. Et nous voilà reprécipités dans l'engrenage. L'obscurité qui s'est glissée entre les concurrents s'épaissit.

Et voici la nuit tant redoutée des coureurs. Un par un les phares s'allument comme à regret et semblent projeter leur cône lumineux avec la brusquerie de la mauvaise humeur.

Des lanternes rouges ont été posées le long de l'anneau de vitesse, ainsi que dans sa courbe, donnant un cachet infernal à cette ronde, qui avec ses grondements croissants et décroissants prend un air de poursuite tragique et sans merci.

C'est avec une impression d'atter-

rissage que l'on commence à avaler les grains rouges de ce diabolique chapelet qui vient défilé à toute allure et disparaître à notre hauteur.

Puis, toujours dans le genre défilé lumineux, succèdent les stands brillamment éclairés.

La nuit, dans un train, le passager qui par la portière contemple l'obscur horizon étoilé, est soudainement ébloui lorsque le rapide sans s'arrêter et sans... crier gare, traverse les locaux d'une grande station.

C'est cette impression que vous ressentez lorsque la courbe de l'autodrome vous catapulte devant la longue rangée des stands, rutilants de lumières comme ceux d'une fête foraine, dont ils ont également l'animation.

Aux nuances chaudes : orange, jaune, rouge, de certaines enseignes, s'ajoutent souvent les tons bleus ou verdâtres des chalumeaux en pleine action.

Lorsque votre stand n'est pas situé aux extrémités de leur groupe, lequel est assez uniforme, il est assez malaisé à repérer pour s'y arrêter promptement. En effet, il s'agit d'amener son plus de 100 à l'heure à la vitesse zéro, en un minimum de secondes, donc de mètres, et cela en faisant attention de ne pas accrocher quelqu'un qui démarre en trombe, ni de se faire percuter soi-même par ceux qui suivent, tout cela en continuant à guetter son emplacement.

L'an dernier, à Saint-Germain, je me repérais grâce à une passerelle enjambant la piste et qui permettait à la foule un passage sans danger. Cette année je suis bien refait. C'est un tunnel.

Alors dans ce freinage brutal, pendant lequel la course aux secondes continue à jouer, il arrive souvent que l'on dépasse son port d'attache ou que l'on freine trop tôt, ce qui revient au même.

La nuit? C'est encore pire. Pour pallier à cela, dès le crépuscule les marques arborent bien une enseigne lumineuse, mais à bonne allure et de loin cela n'est pas plus gros qu'un timbre-poste, ni plus remarquable qu'une planche dans une palissade.

La réciprocité existe peut-être, car certains coureurs, pour faciliter le relevé de leur numéros aux pointages, ont chiffré leur machine avec un produit réfléchissant très efficace.

La carburation s'améliore avec la nuit qui promet d'être fraîche, hélas! Des spectateurs enfin fatigués par des heures et des heures de spectacle aux principaux virages et rassasiés de dérapages, et de virages en doublant, se glissent sous leur toile de tente près de la route. Comment vont-ils pouvoir fermer l'œil? sans fermer les oreilles? avec ce fracas ininterrompu qui doit faire vibrer leur abri? Mais la fatigue commence à se sentir après ces neuf heures de circuit; et à la pensée que la séance n'est pas précisément sur le point de se terminer, j'envie un peu ces amis de la nature, et du tumulte.

Minuit. Nouvel arrêt-ravitaillement. En 175 cmc. et en 250 cmc. les Puch sont toujours en tête. Repartons pour un des plus mauvais moments d'un Bol: la fraction noire de la nuit, celle où l'on ne voit ni disparaître ni apparaître la clarté du jour; c'est l'heure sombre où s'insinue cet inquiétant trio qui ne manque jamais cette compétition : le sommeil, le froid et la fatigue.

C'est étonnant que l'on puisse trouver tant de coureurs tentés par le Bol, au

point qu'une sélection soit, paraît-il nécessaire.

C'est à croire que l'actif M. Mauve a passé une annonce rédigée dans le goût suivant : « Vous qui aimez les émotions fortes, la course à pied et la trottinette; vous qui avez l'avantage de souffrir d'insomnie et d'être déjà sourd; vous enfin qui désirez vous débarrasser de trois à six kilos superflus en 24 heures (résultats garantis, trente ans d'expérience), engagez-vous dans le prochain Bol d'Or... »

N'entrant en aucune façon dans l'une de ces catégories, je me demande par moment, entre deux battements de paupières, pour quelle raison déjà j'ai bien pu venir découper sur une motocyclette.

Ce doit être la nuit qui est en train de porter conseil, ou le feu sacré qui doit vaciller au vent (frisquet) de la course.

Vivement demain, que le soleil le ranime au contact de son premier rayon. Si soleil il y a.

Il ne reste plus qu'à attendre, à 115 à l'heure, ce lointain événement. Il commence à y avoir quelques incidents. Au virage de la Ferme je trouve des motos et des pilotes éparpillés sans façon, de-ci de-là. Ce qui allonge de quelques unités la pédestre cohorte qui galope ou qui trottine dans le noir, parfois en boitant bas. C'est toujours à cet endroit que je rencontre du monde par terre; à ce virage qui semble le plus facile et que les pilotes abordent à bonne allure en cueillant parfois des bouquets d'étincelles avec le repose-pied. Avec le reste aussi, comme vous voyez.

D'autre fois, à un autre tournant, une machine au freinage trop tardif s'arc-boute au sol avec ses roues bloquées et fonce vers le décor, de guingois, un peu comme ces chiots qui arrivent sur vous avec tant de fougue que leur arrière parvient en même temps que leur museau. Dans un ultime réflexe, les freins desserrent leur emprise une fraction de seconde, la moto se remet en ligne et retrouve soudain sa docilité pour virer, tandis que son cavalier d'une façon tout aussi soudaine... se réveille pour un bon moment. Mais quelle est cette petite tache claire qui danse au ras du sol, au milieu de la route? Un violent freinage avant et arrière fait protester les pneus qui « cuinent » de véhémente façon.

(A suivre).





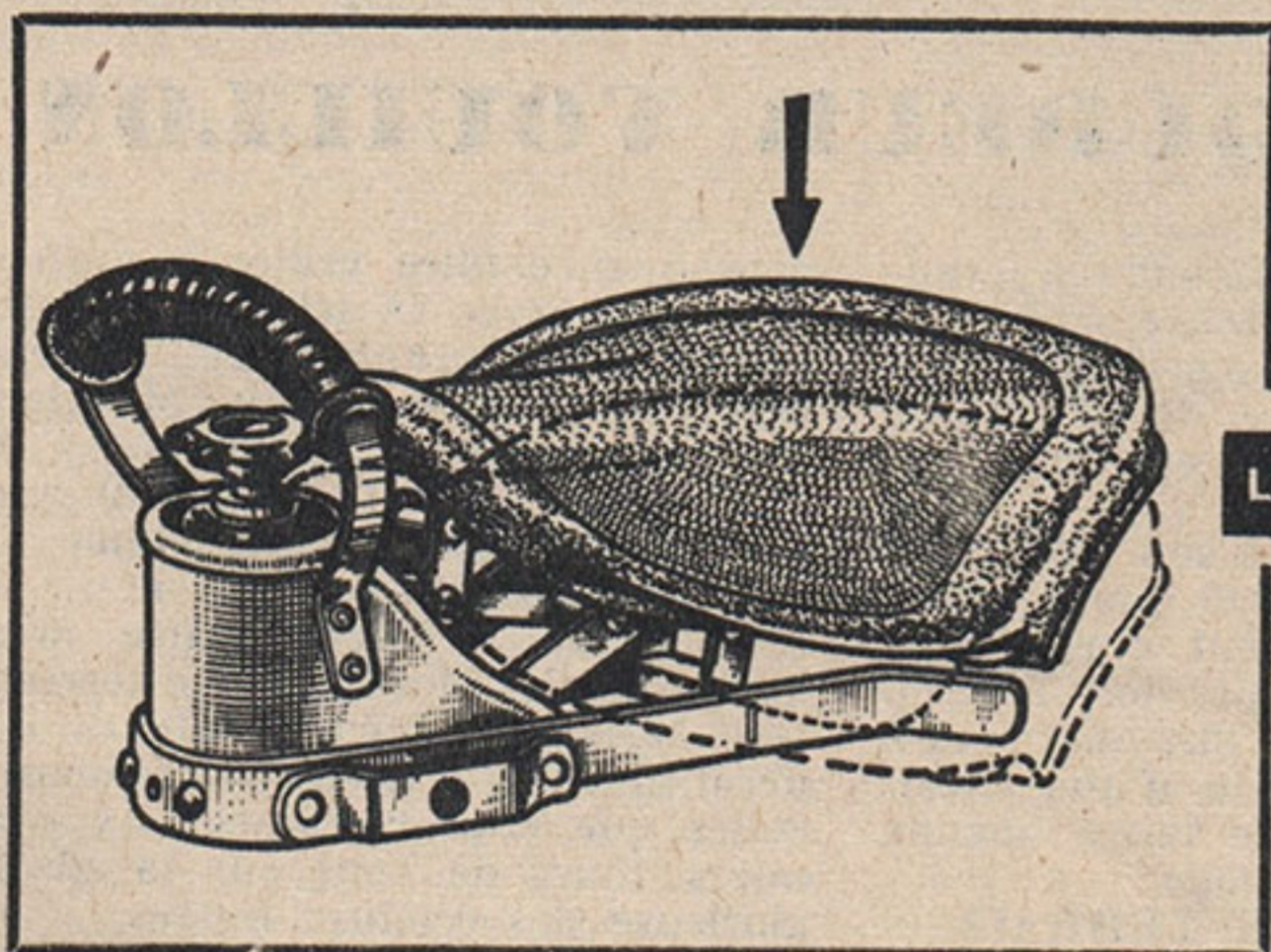
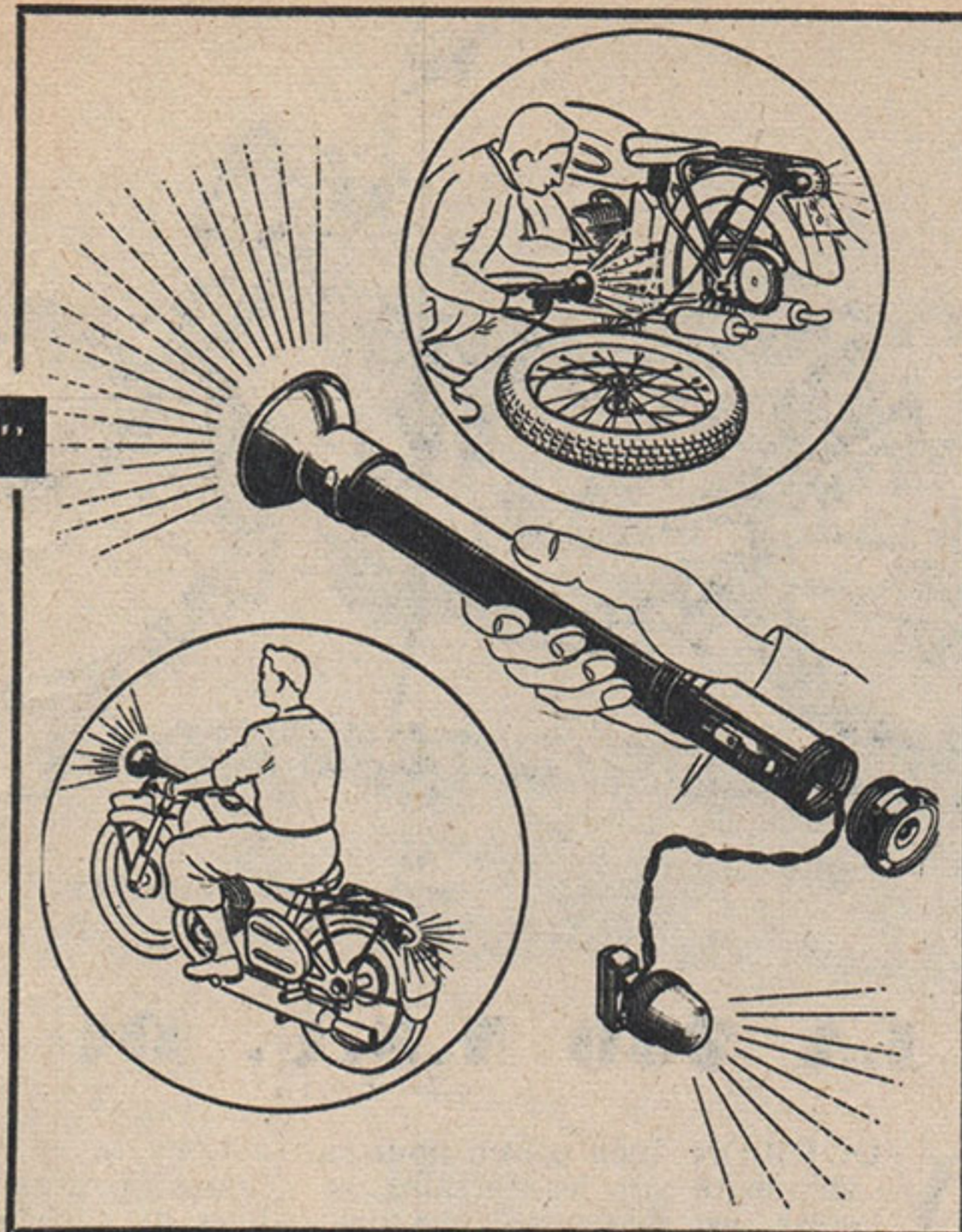
# VU pour vous

## "MULTISOUPL"

Cette lampe, semblable à une torche ordinaire, comporte, à son autre extrémité, une chambre contenant un certain métrage de fil souple aboutissant à un support d'ampoule muni d'une barre aimantée qui permet sa fixation sur n'importe quelle pièce d'acier émaillée ou non.

Cette lampe postérieure est coiffée d'un capuchon rouge amovible qui peut remplacer un feu arrière défaillant.

Grâce à ce dispositif « Multisoupl » est pratique non seulement pour le camping, mais comme lampe pour un travail de dépannage la nuit.



## LE SIÈGE ARRIÈRE "LÉDA" N° 305

Construit par les Etablissements Ledanois et Cie (Fabricants des selles Léda), sous licence exclusive d'un brevet français, ce siège présente l'avantage principal de conserver une inclinaison constante lorsque sa suspension absorbe les chocs des mauvaises routes.

Le passager ne bascule pas et, au retour, le « coup de raquette » est supprimé grâce au système de levier avec biellettes de compensation.

Le réglage, suivant le poids, peut s'opérer en marche en vissant ou dévissant un petit volant placé sous la poignée, et que le dos du pilote ne risque pas de heurter.

Ce siège Léda se fait soit avec fond souple à ressorts (dessus plastique), soit avec fond caoutchouc double, noir ou marron.

Ces modèles existent aussi en vert avec montage spécial pour Vespa.

## CONTRE LA ROUILLE, L'OXYDATION, LA CORROSION

Connaissant les difficultés rencontrées dans la recherche d'un produit antirouille abordable, vraiment efficace et d'un emploi facile, nous signalons le « Somachrome » utilisé par nombre d'entreprises.

Il assure la protection absolue de tous les métaux, ferreux ou non, contre les attaques de l'humidité, l'oxydation, la corrosion.

Sous l'aspect d'un liquide fluide gras, il est constitué par le traitement des matières grasses diverses additionnées d'un solvant volatil. Après évaporation du solvant la pièce enduite se trouve entièrement recouverte d'un film incolore imperméable, souple résistant, ne durcissant pas. D'un pouvoir couvrant élevé, il s'emploie par pulvérisation, au trempé ou par application de ouate imbibée du produit.

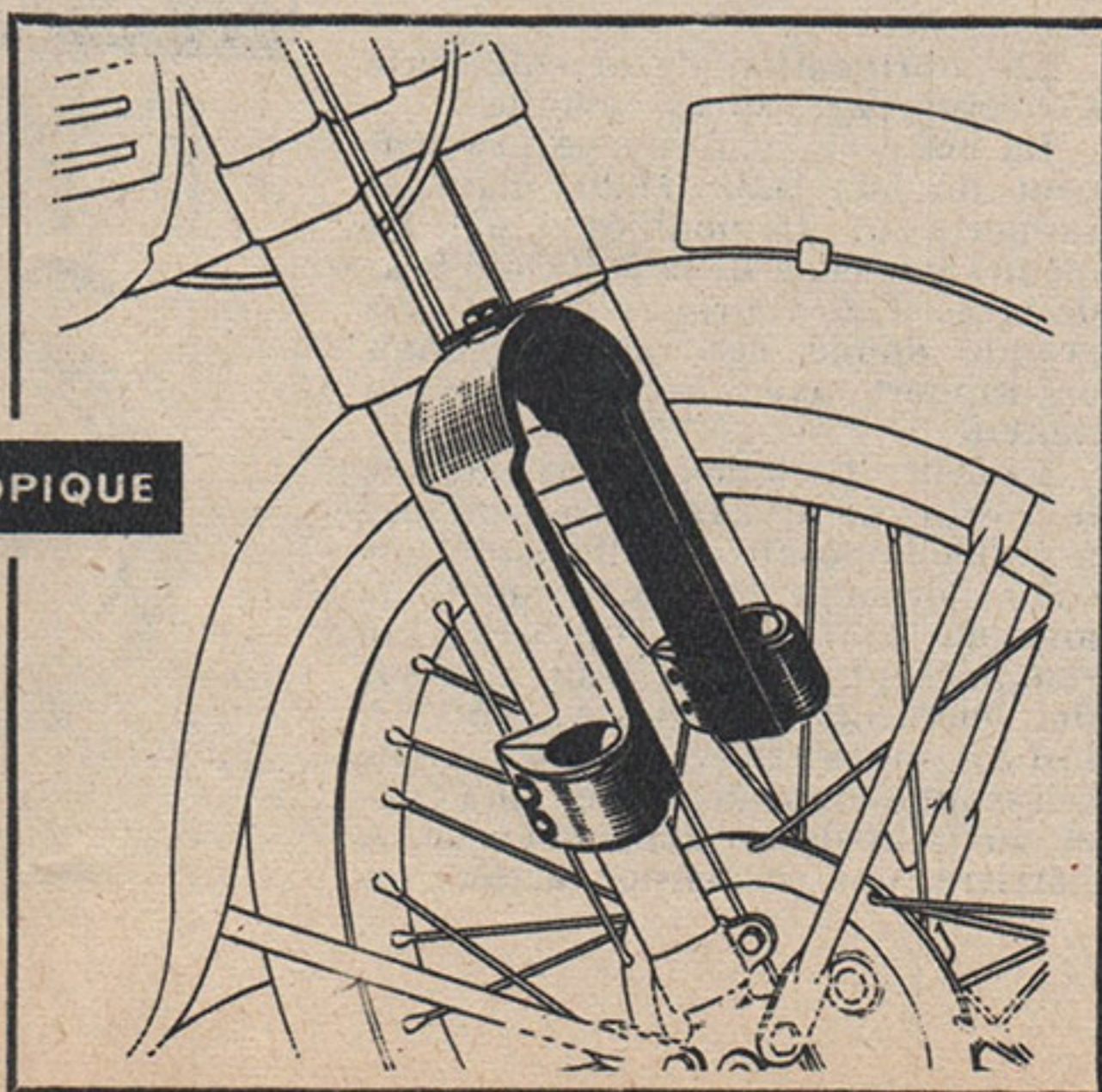
Il peut s'éliminer instantanément à l'aide d'un chiffon imbibé de solvant, essence ou pétrole.

Le « Somachrome » s'emploie pour la protection de tous les métaux polis devant garder un aspect brillant, ainsi que pour la protection des pièces chromées.

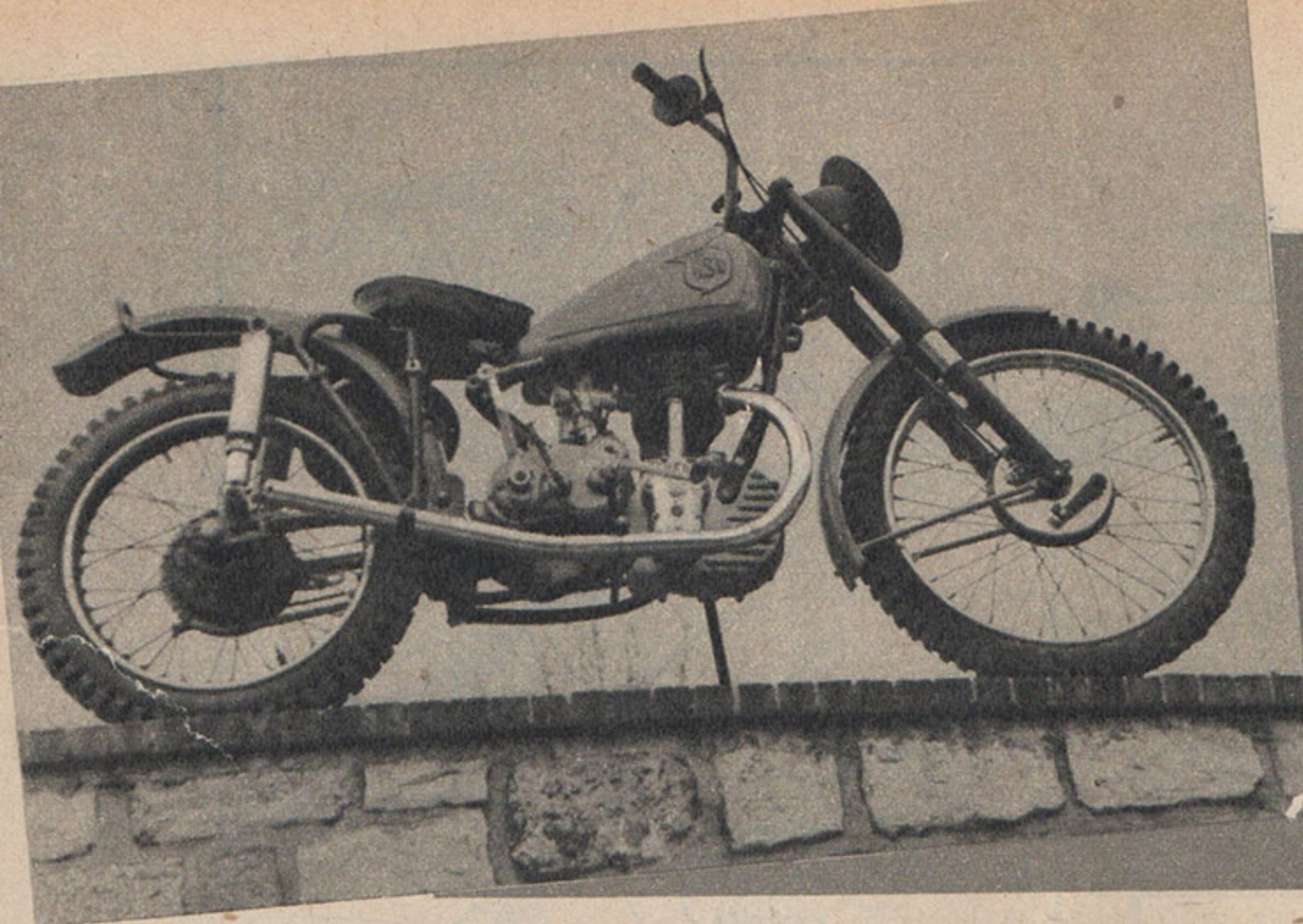
## UN STABILISATEUR POUR FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Conçu et réalisé commercialement par M. Tomasselli de Nice, ce stabilisateur en alliage léger usiné avec précision se place, ainsi que le montre le dessin, de part et d'autre de la fourche avant. Il lui donne plus de rigidité, évite le flottement aux grandes allures et également au freinage. Le modèle présenté ici est prévu pour les 100 et 125 cmc. Terrot.

Les motocyclistes de la région l'ont déjà adopté et se déclarent satisfaits de l'amélioration de conduite constatée.







# UN "BITZA" DE CROSS

## LA 250 N.S.U. DU COUREUR VOUILLON

**V**OUILLON, bien connu pour sa virtuosité sur les terrains de cross, est également un passionné de la mécanique doublé d'un metteur au point avisé.

Il a réalisé personnellement une 250 cmc. de cross, à partir d'un moteur N.S.U., revu et corrigé. La culasse a été remaniée, avec adjonction de nouvelles soupapes de grand diamètre avec des tiges de 9 mm. de diamètre au lieu de 7 à l'origine. La distribution a été allégée, avec des tringles en tube d'aluminium, les ressorts de soupapes renforcés, et des cames spéciales donnent un diagramme de distribution sur lequel notre ami Vouillon s'est montré très discret. Avec un rapport volumétrique de 7.9 à 1, la puissance développée avoisine 12 CV. 5 aux environs de 6.000 t/m.

Piston spécial, avec de fortes encoches pour le libre jeu des soupapes, magnéto Lucas Racing, allumage calé à 8 mm. avant P.M.H., toute avance, carburateur Amac de 23 mm. 8 de passage de gaz et gicleur de 160.

La lubrification de la culbuterie s'effectue par vapeurs d'huile.

La boîte et l'embrayage proviennent du 500 B.S.A.M.20, mais les rapports ont été modifiés et sont les mêmes que ceux de la 500 Gold Star de cross. Une couronne arrière plus grande donne des rapports finals en rapport avec la puissance du moteur.

Le cadre d'origine, non prévu pour le cross, et dont la fâcheuse tendance à vriller imposait des efforts de torsion anormaux aux carters-moteurs amenant parfois leur rupture, a été remplacé par un nouveau utilisant des éléments de B.S.A. 650. A l'avant, nous trouvons une fourche télescopique Saroléa, avec une roue et un frein de la même marque. A l'arrière, une suspension arrière os-

cillante, avec amortisseurs hydrauliques à grand débattement. Les bras de suspension s'articulent sur un axe bagué bronze, de 18 mm. de diamètre. L'ensemble est dû à l'ingéniosité de Vouillon.

La roue arrière et son frein sont d'origine N.S.U., ainsi que le réservoir. La selle provient d'une Saroléa. Les pneus sont des Dunlop Sport, à gros pavés dissymétriques.

Cette 250 bénéficie d'une excellente finition, et ne laisse aucune impression de bricolage.

### ESSAI SUR LE TERRAIN

Cette machine, évidemment conçue en fonction de la personnalité de son propriétaire, présente un « caractère » s'adaptant étroitement au pilotage de notre ami Vouillon. La courbe de puissance est assez pointue, et la pleine puissance ne s'obtient qu'à haut régime. Il faut en

conséquence faire vriller le moteur et jongler avec le sélecteur, toutes choses qui surprirent quelque peu notre collaborateur Mouchet, essayeur en titre des machines de cross, et trop habitué aux 500 cmc. et à leur puissance à bas régime.

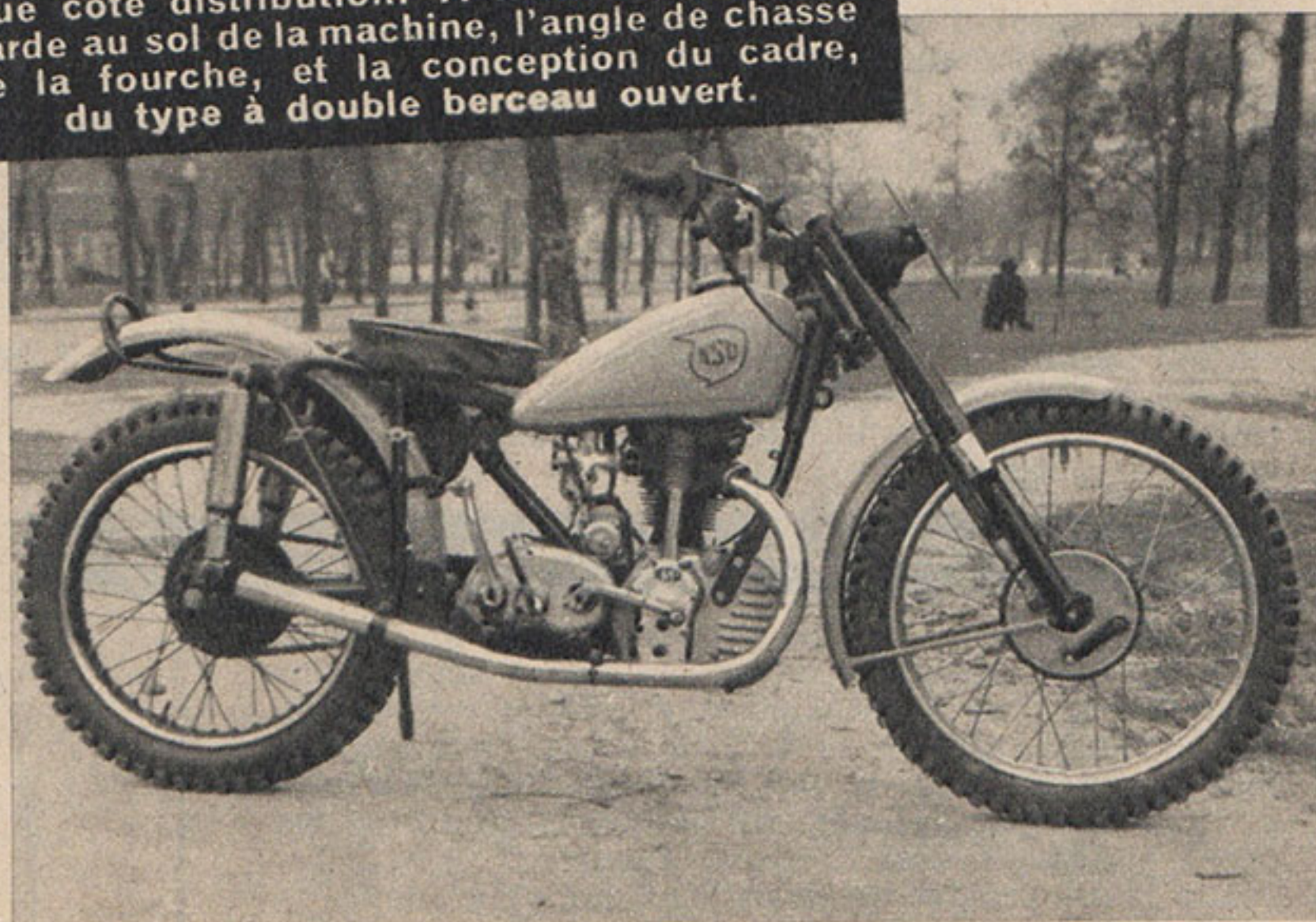
Mais laissons-lui la parole :

« Comme à l'accoutumée nous avons choisi Montreuil, ce terrain-test. Mais saint Médard allié du général hiver en a décidé autrement... collés que nous restâmes aux premiers tours de roue sur la glaise glorieuse des célèbres buttes.

Nous avons donc transporté nos tétines à Montfermeil où un petit circuit de cross mi-pré, mi-sous-bois enserme le stade athlétisme-football.

A vrai dire il n'y eut pas d'harmonie totale entre cette mécanique et son pilote d'une heure. Pourquoi? Sans doute le souvenir de la 250

Vue côté distribution. A noter l'importante garde au sol de la machine, l'angle de chasse de la fourche, et la conception du cadre, du type à double berceau ouvert.





D.O.T. cette gringalette mi-racer mi-pétrolette, bonne fille et accommodante, venant à la main sans faire de façon.

La N.S.U., elle, a plus de prétention — avec ses 250 cmc., c'est une grosse et une méchante bécane ayant la plupart des inconvénients des fortes cylindrées. Ceci pour la partie cycle... et bien pis encore pour la question moteur : un vrai pur sang ombrageux ne marchant qu'à la cravache, chevaux en haut, rien en bas !

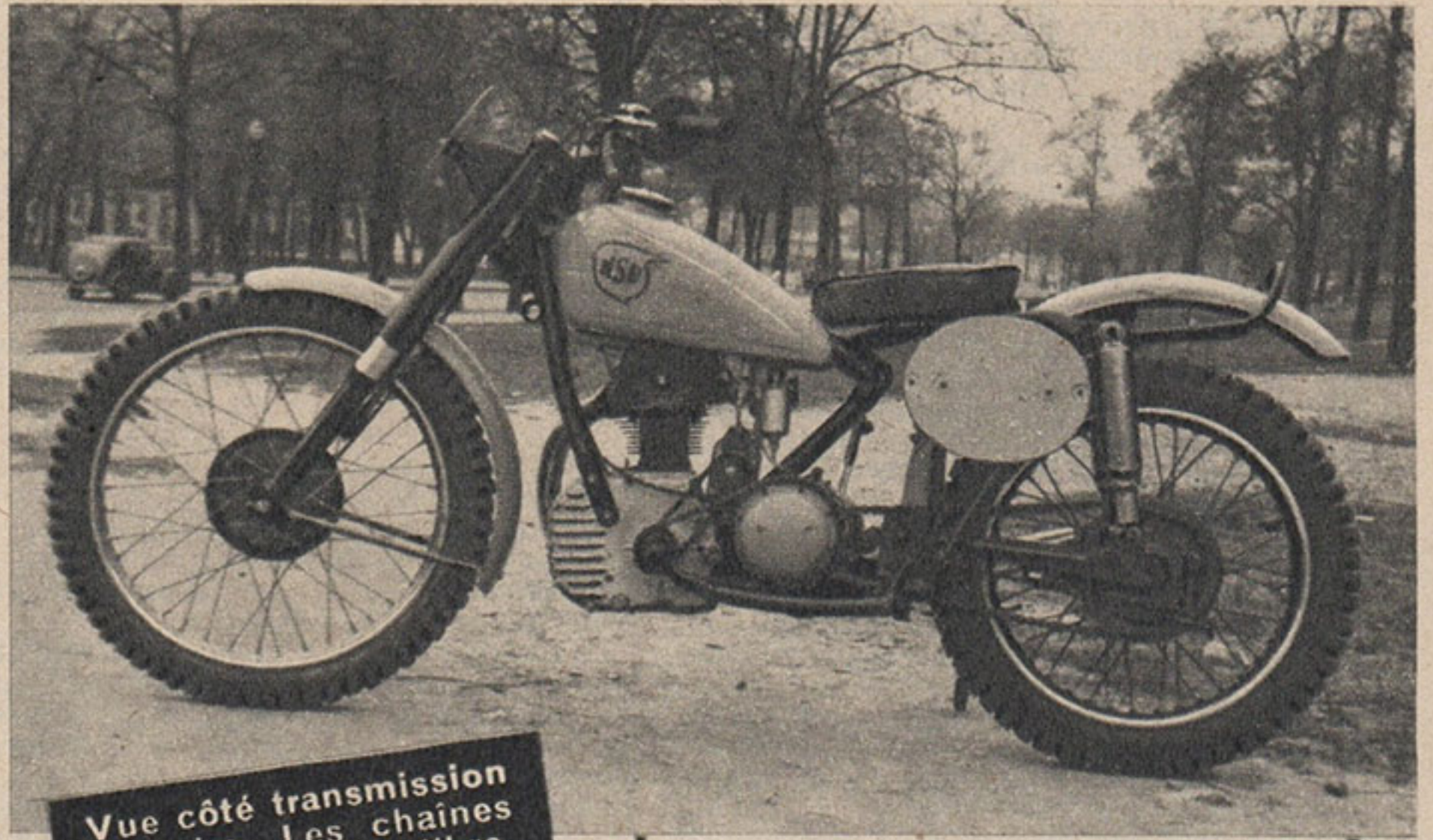
Bref, nous avons entamé d'orangeuses accordailles par quelques tête-à-queue où tantôt l'homme tantôt la machine avait le dessus. Puis nous sommes partis, l'un portant l'autre pour un flirt très criconspect à travers les halliers.

Au bout d'un moment nous faisons un ménage acceptable et voici le bilan d'une heure de tête-à-tête.

— Bonne vireuse mais assez vicieuse, avec des réactions imprévues et imprévisibles dans le gras. Par contre, doucé à la selle (une selle Saro à la fois molle et facile à tenir entre les cuisses), excellente fourche avant Saroléa encaissant bien l'obstacle et rigide au braquage. Suspension remarquable que j'ai pu apprécier sur un chemin caillouteux coupé de caniveaux pavés.

Le moteur ne m'a pas plu, chevaux trop haut placés s'accordant mal avec les rapports de boîte (B.S.A. M.20)..., il fallait monter le régime et j'avais peur pour les soupapes agrandies et portées haut par des cames sur-profilées. Cependant, et cela m'a paru curieux, le sur-régime n'intervenait pas, même en insistant, ce qui conférait une certaine souplesse à l'utilisation moteur. La seconde, par contre, avait tendance à s'asseoir en terrain profond, et la troisième accélérât mal dans la ligne de vitesse boueuse. Pour le pilote de grande taille, calepieds peu commodes, sélecteur à clavetage assez dur et longue course ne convenant pas à la grandeur de mes jambes. »

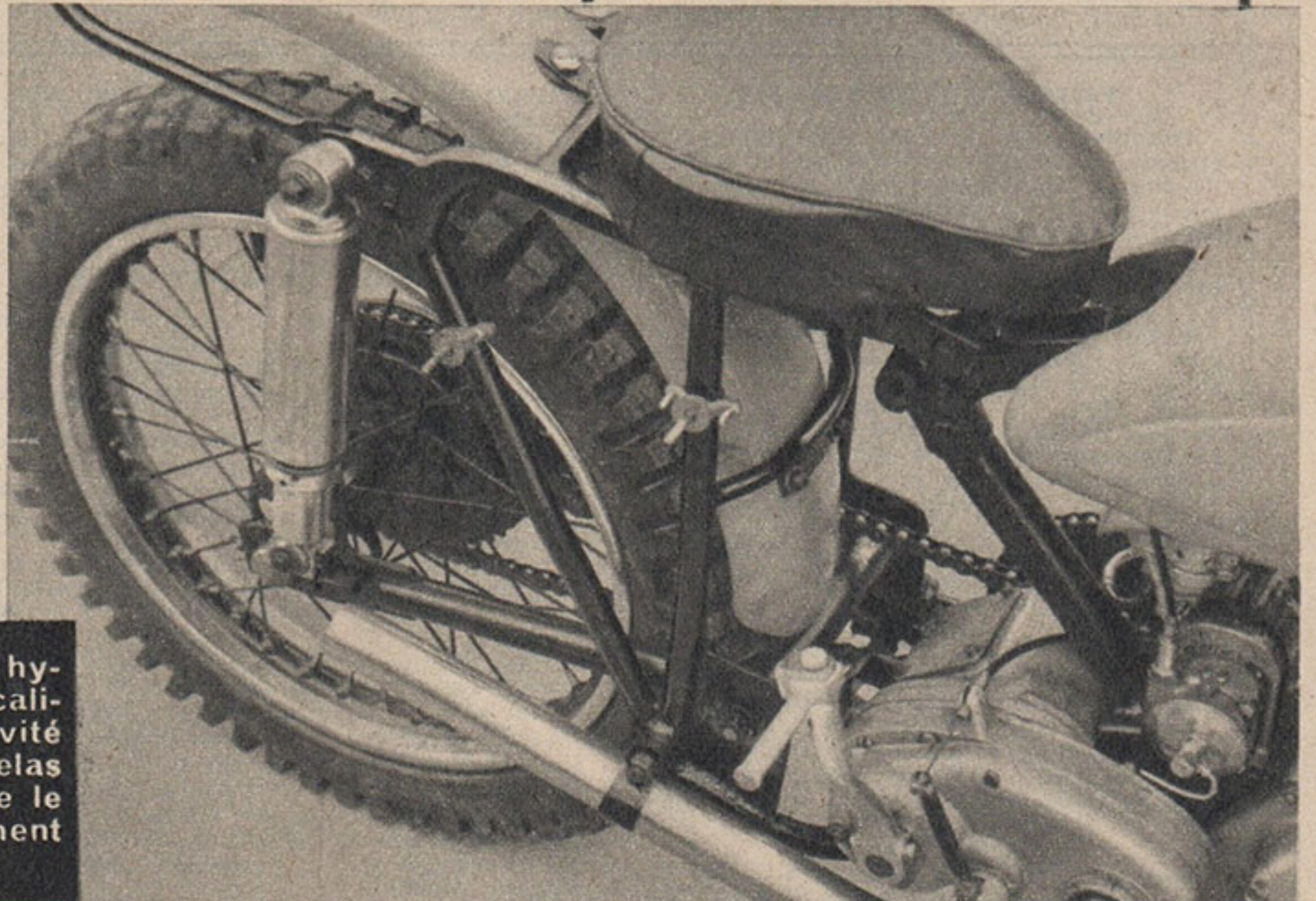
Comme on le voit, le maniement de cette 250 N.S.U. demande une certaine habitude qui s'acquiert plus ou moins rapidement suivant le tempérament du pilote et sa façon de piloter. Vouillon a fait bénéficier de son expérience un jeune, très jeune coureur de cross, Mirivel, qui pour ses 20 ans étrennera cette monture dans de nombreux cross durant la prochaine saison.



Vue côté transmission primaire. Les chaînes travaillent à l'air libre. Une cloche en tôle protège l'embrayage. On remarquera la très longue pédale du frein.



La fourche télescopique, d'origine Saroléa.



La suspension arrière avec amortisseurs hydrauliques de gros diamètre. Des trous calibrés et des clapets assurent la progressivité de l'amortissement, tandis qu'un matelas d'huile freine le rebondissement et évite le talonnement dans les chocs particulièrement brutaux.





# SPORTS

## RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-CROSS 1953

**Article premier.** — La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 1953 le Championnat de France de Moto-Cross.

Il y aura un champion dans chacune des classes suivantes :

- Motocyclettes 250 cmc.
- Motocyclettes 350 cmc.
- Motocyclettes 500 cmc.

**Art. 2.** — Le Championnat de France de Moto-Cross est ouvert aux conducteurs détenteurs d'une licence de la Fédération Française de Motocyclisme pour l'année 1953.

**Art. 3.** — Le classement du Championnat de France de Moto-Cross sera établi en fin d'année par addition des points obtenus au cours des trois épreuves désignées ci-dessous :

20 Septembre. — Argenteuil (M.C. Banlieue Nord).

27 Septembre. — Dijon (M.C. Bourgogne).

4 Octobre. — Montreuil (A.M.S.).

**Art. 4.** — Qualification pour les trois épreuves de classement. — Tout coureur ayant obtenu une place de 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> au cours de l'une quelconque des épreuves désignées ci-après sera automatiquement qualifié pour les épreuves de classement qui réuniront un maximum de quinze coureurs :

22 Mars. — Nanterre (C.M.S.N.).  
29 Mars. — Ivry (U.S. Ivry).  
12 Avril. — Montreuil (A.M.S.).  
19 Avril. — Valentigney (V.M.C. Valentigney).

26 Avril. — Douai (M.C. Douaisis).

3 Mai. — Bourgogne (M.C. Bourgogne).

10 Mai. — Rouen (M.C. Normandie).

14 Mai. — Ferté-Bernard (M.C. Maine).

24 Mai. — Vesoul (M.C. Haut-Saône).

31 Mai. — Lyon-Charbonnières (M.C. Lyon).

7 Juin. — Verdun (G.M.A.C. Lorrain).

21 Juin. — Les Lilas (Buffalo M.C.).

28 Juin. — Montreuil (A.M.S.).

5 Juillet. — Wambrechies (M.C. Nord).

5 Juillet. — Bongenoult (M.C. Oise).

12 Juillet. — Montfort-le-Rotrou (A.M. Sarthe).

12 Juillet. — Longwy (G.M.A.C. Lorrain).

19 Juillet. — Lyon (M.C. Lyon).

26 Juillet. — Toulouse-Jolimont (M.C. Toulousain).

2 Août. — Cassel (M.C. Nord).

9 Août. — Maubeuge (M.C. Maubeuge).

9 Août. — Maubeuge (M.C. Maubeuge).

16 Août. — Fourmies (M.C. Fourmiesien).

30 Août. — Tarare (Baldago's M.C.).

Ne compteront pas comme épreuves qualificatives les courses dans lesquelles le nombre de coureurs français au départ serait inférieur à :

8 en 250 cmc.

10 en 350 cmc.

10 en 500 cmc.

(Au cas où des coureurs étrangers participeraient à ces épreuves qualificatives, le classement retenu serait uniquement celui des licenciés français.)

Au cas où plus de 15 coureurs auraient obtenu leur qualification, la Commission de moto-cross désignera 15 coureurs admis, en tenant compte des performances réalisées.

Au cas où moins de 15 coureurs auraient obtenu leur qualification, il sera fait appel aux coureurs classés 4<sup>e</sup> et le cas échéant à ceux classés 5<sup>e</sup>, etc... jusqu'à ce que le nombre requis soit atteint.

**Art. 5.** — Dans chaque classe et pour chacune des trois épreuves désignées ci-dessus les points seront attribués de la manière suivante :

Au 1<sup>er</sup> : 1 point.

Au 2<sup>e</sup> : 2 points.

Au 3<sup>e</sup> : 3 points.

Au 15<sup>e</sup> : 15 points.

.....

.....

Le classement sera établi suivant le classement réel de la course, les coureurs marquant le nombre de points correspondant à la place effectivement acquise.

Dans ces trois épreuves, le classement sera établi par addition des points obtenus par les concurrents au cours des trois manches qu'ils auront à disputer. C'est d'après ce classement d'ensemble que seront attribués les points du Championnat.

Ne comptera pas pour le classement du Championnat de France l'épreuve dans laquelle le nombre de coureurs au départ serait inférieur à :

Heuqueville (Ivry); 6. Bonado (Clodo), etc...

**Inter.** — 1. Godey (A.M. St-Cloud) 5 pts; 2. Deshaies (A.S.P.P.) 15 pts; 3. Théveney (A.M.S.) 20 pts; 3. Benard (Melun) 25 pts; 5. Charrier (A.M. St-Cloud) 100 pts; 6. Melioli (A.M.S.) 105 pts, etc...

### COURSE DE LA COTE LAPIZE

Cette traditionnelle course de côte, créée et organisée dès 1937 par l'A.M.C.F. sur la rampe bien connue de l'autodrome de Montlhery, va donner lieu cette année à une très sévère compétition.

On trouve en effet déjà réunis dans la liste des concurrents engagés (qui sera définitivement arrêtée cette semaine) les meilleurs champions de vitesse spécialisés dans les courses courtes et rapides.

Le parcours de cette épreuve mesure 800 m. et présente un pourcentage de montée variant de 3 à 12 %, avec virage à 30° à 300 m. de l'arrivée.

Pour chaque concurrent le départ a lieu « arrêté » moteur en marche ou non et l'arrivée « lancée », et le chronométrage officiel de l'A.C.F. opère entre ces deux points.

Aussi l'on peut s'imaginer toutes les qualités de virtuosité et de conduite que doivent déployer nos « As » motocyclistes pour effectuer des temps du genre des records déjà établis, et qui sont à battre et à élever dimanche prochain 8 mars.

Voici le détail de ces belles performances :

8 en 250 cmc.

10 en 350 cmc.

10 en 500 cmc.

Dans ces trois épreuves seront seuls admis au départ les coureurs français.

En cas d'*ex æquo*, les concurrents seront départagés par le meilleur classement dans la troisième épreuve.

La F.F.M. publiera en fin d'année le classement complet des 15 coureurs ayant participé aux épreuves finales.

**Art. 6.** — Pour ces trois épreuves les concurrents seront en droit de percevoir au minimum les primes de déplacement et de séjour prévues par les règlements de la F.F.M., soit :

— Remboursement des frais de voyage A. et R. en 3<sup>e</sup> classe pour le coureur et la moto;

— Indemnité fixe de 1.000 francs pour frais d'essence et de pneumatiques;

— Indemnité journalière de 1.500 fr. pour frais de séjour (minimum 2 jours).

Les clubs organisant une des trois épreuves de championnat devront verser à la F.F.M. un droit de garantie de 20.000 francs remboursable après homologation des résultats de l'épreuve.

Sauf cas de force majeure reconnu par la Commission de moto-cross, ce droit ne sera pas remboursé au club n'ayant pas organisé l'épreuve demandée et de plus il ne pourra organiser en championnat pour une durée d'un an minimum.

De plus, les organisateurs d'épreuves qualificatives au Championnat devront faire parvenir les rapports de clôture dans les 15 jours suivant la date de l'épreuve sous peine d'une amende de 10.000 francs.

**Art. 7.** — La Commission de moto-cross désignera pour chacune des trois épreuves finales un délégué choisi parmi ses membres chargé d'assister à la compétition et de faire un rapport sur son déroulement. Les frais de voyage et de séjour de ce délégué seront à la charge du club organisateur.

**Art. 8.** — Dans chaque classe le conducteur ayant totalisé le minimum de points comme indiqué à l'article 5 sera déclaré « Champion de France de moto-cross 1953 » de sa classe et recevra :

— une médaille offerte par la F.F.M.,  
— un brassard de « Champion de moto-cross 1953 ».

### TRIAL DE CLAMART

Organisée par le M.C. Châtillon, cette épreuve patronnée par *Motocycles* et la *Revue Technique Motocycliste* connut le succès, tant par le nombre de spectateurs que par la qualité des concurrents. Nous en donnerons un compte rendu photographique dans notre prochain numéro.

#### Classement

**Cyclomoteurs.** — 1<sup>er</sup> Morphyre (Cucciolo) 0 pt; 2<sup>e</sup> Blanchet (Cucciolo) 10 pts; 3<sup>e</sup> Gueguen (Cucciolo), etc...

175 cmc. — 1<sup>er</sup> Delauné (M.C. Châtillon) 35 pts; 2. Quinchon (M.C. Meaux) 95 pts; 3. Ragueneau 100 pts; 4. Létang; 5. Greneau; 6. De Saint-Germain, etc...

250 cmc. — 1. Simonet-Lafitte (M.C. Tours) 30 pts; 2. F. Sutra (M.C. Clodo) 110 pts; 3. Chaumette (M.C. Clodo); 4. Bonado (M.C. Clodo); 5. Lescaux (M.C. Châtillon); (6. Adnet (R.M.C.), etc...

350 cmc. — 1. Andraud (M.C. Châtillon) 135 pts; 2. Frilley (M.C. Châtillon) 140 pts; 3. Bordio (M.C. Maison) 395 pts; 4. Auzolle (M.C. Châtillon) 475 pts; 5. Dubois, etc...

500 cmc. — 1. Jeanne (M.C. Châtillon) 145 pts; 2. Billotte (M.C. Eure-et-Loir) 205 pts; 3. Camus (M.C. Châtillon) 265 pts; 4. Gauthier (M.C. Meaux) 285 pts; 5. Legrosdidier, etc...

#### Catégorie cross

**Nationaux.** — 1. Olivetti (M.C. Meaux) 5 pts; 2. Scossa (M.C. Meaux) 10 pts; 3. Batisse (A.S.P.P.) 15 pts; 4. Macchi (Sèvres); 5.

#### Motos

175 cmc. — Bouin 36"3, moy. 80 km. 688.  
250 cmc. — Feuiltaïne 33"4, moy. 85, 207.  
350 cmc. — Cherrier (Vélocette) 33"2, moy. 85 km. 714.

500 cmc. — Insermini (Norton), 31"2, moy. 91 km. 720.

750 cmc. — Lemaire 35"2, moy. 81 km. 356.  
1.000 cmc. — P. Monneret (Monet-Goyon), 29"3, moy. 97 km. 297.

#### Sidecars

350 cmc. — Murit (Norton), 36"1, moy. 79 km. 558.

500 cmc. — Sceaux et Murit (Norton) 35"3, moy. 80 km. 899.

750 cmc. — Sceaux (Norton), 36"1, moy. 79 km. 558.

Le record général appartient toujours à Georges Monneret qui, en 1938, sur sa rapide Koehler-Escoffier 1.000 cmc., grimpa la côte en 27" 3/5, soit à la magnifique moyenne de 104 km. 348.

Plus de 100 montées de motos et de sidecars s'accompliront de 9 heures à midi, et après le déjeuner les voitures de course, de sport et de tourisme viendront remplacer les motos et les sidecars dont certains vainqueurs du matin et meilleurs temps exécuteront une troisième tentative, ceci pour l'amélioration des performances.

Entrée à l'autodrome : 150 francs, où les portes s'ouvriront dès 8 h. 30.

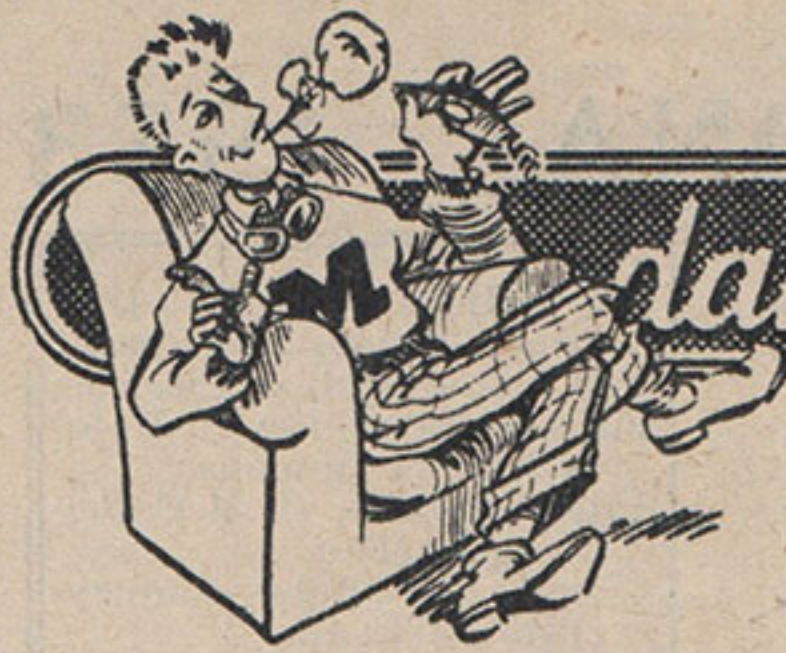
La course aura lieu par n'importe quel temps.



# CALENDRIER INTERNATIONAL 1953

Grands Prix de championnat		
8-10-12 juin	Gde-Bretagne	The Tourist Trophy Races.
27 juin	Pays-Bas	Grote Prijs van Nederland (Dutch T.T.).
5 juillet	Belgique	Grand Prix de Belgique de Vitesse de Motos.
19 juillet	Allemagne	Grosser Preis von Deutschland (Weltmeisterschaftslauf).
2 août	France	Grands Prix de France.
13 et 15 août	Irlande	Ulster Grand Prix.
22 et 23 août	Suisse	Grand Prix Suisse, Berne.
6 septembre	Italie	XXXI <sup>e</sup> Gran Premio Delle Nazioni, Monza.
4 octobre	Espagne	Grand Prix d'Espagne.
Grands Prix		
14 mai	Luxembourg	Grand Prix de Vitesse de Luxembourg.
4-6 avril	Gde-Bretagne	New South Wales Tourist Trophy Races.
5 avril	France	VII <sup>e</sup> Circuit Int. de Vitesse de Pau.
6 avril	Italie	II <sup>e</sup> Circuito Citta' Di Parma.
12 avril	Allemagne	Internationales A.D.A.C.-Eilenriede-Rennen.
18-19 avril	France	Circuit de Vitesse Noto de Marseille.
19 avril	Italie	Trofeo Internazionale Citta' Delle Ceramiche.
12 avril	France	Course de Côte de Laffrey.
26 avril	Belgique	Circuit Internat. de Floreffe.
2 mai	Irlande	Leinster « Two Hundreds » (Road Race).
3 mai	France	Circuit Int. Moto. Vitesse Bordeaux.
3 mai	Belgique	XVII <sup>e</sup> Grand Trophy International Motocycliste entre Sambre et Meuse.
3 mai	Allemagne	Internationales D.M.V.-Avus-Rennen, Berlin.
3 mai	France	Courses de Vitesse Motocyclistes de la Région Parisienne.
3 mai	France	Prix de la Sarre Motocycliste.
9 mai	Irlande	North West « 200 » (Road Race).
10 mai	France	Circuit International de Rochefort.
10 mai	France	VI <sup>e</sup> Circuit de Vitesse du Dauphiné.
10 mai	Pays-Bas	Intern. Road Race Meeting Zandvoort.
10 mai	Finlande	Djurgardsloppet.
10 mai	Allemagne	Internationales D.M.V. - Rhein-Pokal-Rennen. Hockenheim.
9-10-mai	Suisse	Circuit International d'Erlen.
14 mai	Espagne	IX <sup>e</sup> Prix de Madrid.
14 mai	Allemagne	Internationales A. D. A. C.-Riemer - Rundstrecken - Rennen.
17 mai	Italie	Circuito Internazionale Di Cesena.
17 mai	Finlande	Ruissalo T.T.
17 mai	France	Circuit International de Draguignan.
17 mai	France	VI <sup>e</sup> Circuit de Vitesse International de Bergerac.
24 mai	Belgique	XXIII <sup>e</sup> Circuit des Frontières.
24 mai	Italie	II <sup>e</sup> Coppa Citta' Di Voghera.
23-24 mai	Suisse	Circuit International de Chiasso.
24 mai	France	Circuit de Vitesse Motocycliste à Aix-les-Bains.
31 mai	France	Prix de Paris Motocycliste.
31 mai	Belgique	II <sup>e</sup> Circuit de Seraing.
31 mai	Allemagne	Internationales A.D.A.C.-Eifel-Rennen.
31 mai	Italie	VIII <sup>e</sup> Milano-Taranto-Gara Di Gran Fondo Km. 1,400.
4 juin	Italie	« Circuito Internazionale Del Lido » « Trofeo Del Mare ».
6-7 juin	France	XXV <sup>e</sup> Bol d'Or Motocycliste.
7 juin	Allemagne	Internationales D.M.V.-Burggring-Rennen, Monschau.
7 juin	France	Prix Motocycliste de Picardie.
7 juin	France	Circuit International Motocycliste de Moulins.
14 juin	Allemagne	Internationales D.M.V.-Feldberg-Rennen.
14 juin	France	Circuit de Vitesse Motocycliste de Lyon.
14 juin	Suède	Juneloppet.
13-14 juin	Belgique	24 Heures de Warsage « Bol d'Or Belge ».
21 juin	Allemagne	Int. A.D.A.C. Solituderenen.
21 juin	Yougoslavie	Course Internationale à Opatica.
20-21 juin	France	Courses de Vitesse Motocyclistes, Roubaix.
8 juillet	Espagne	II <sup>e</sup> Prix Navarra.
12 juillet	France	Circuit International Motocycliste du Comminges.
12 juillet	Allemagne	Internationales D.M.V.-Rennen « Rund um Schotten ».
11-12 juillet	Suède	Hedemoraloppet.
19 juillet	Belgique	III <sup>e</sup> Circuit International de Mons.
26 juillet	Belgique	Circuit International de Gedinne.
26 juillet	France	Circuit International de Vitesse de Vesoul.
2 août	Italie	« Coppa Adriatica ».
2 août	Allemagne	Internationales A.D.A.C.-Norisring-Rennen Nürnberg.
3 août	Gde-Bretagne	International Road Race Meeting Boreham.
9 août	France	Circuit Motocycliste des Sables-d'Olonne.
9 août	Allemagne	Internationales A.D.A.C. - Bergrekord, Freiburg-Schauinsland.
8 août	Pays-Bas	Int. Road Race Meeting Circuit van Tubbergen.
16 août	France	Circuit de Vitesse Motocycliste de Villefranche-de-Rouergue.
16 août	Allemagne	Internationales A.D.A.C.-Hamburger-Stadtpark-Rennen.
16 ou 30 août	Allemagne	Internationales D.M.V.-Grenzlandring-Rennen.
18-19 août	Espagne	IV <sup>e</sup> Circuito Sardinero.
22 août	Gde-Bretagne	Boreham Road Races.
30 août	Yougoslavie	Course de Montagne de Lyoubely.
30 août	Espagne	VI <sup>e</sup> Prix Bilbao.
30 août	Italie	VII <sup>e</sup> Circuito Internazionale « Citta' Di Codogno ».
6 septembre	Finlande	Pyynikki T.T.
13 septembre	Suède	Skaneloppet.
13 septembre	France	Circuit de Vitesse Motocycliste d'Avignon.
13 septembre	Italie	1 <sup>er</sup> Premio Internazionale di Modena.
16-19 septembre	Gde-Bretagne	Scarborough Road Races.
26 septembre	Gde-Bretagne	International Road Race Meeting Silverstone.
27 septembre	France	Circuit de Vitesse International Motocycliste d'Agen.
11 octobre	France	V <sup>e</sup> Prix International d'Anfa.
Moto-Cross de Championnat		
31 mai	France	Grand Prix de France de Moto-Cross Lyon.
7 juin	Italie	Campionato d'Europa di Motocross.
21 ou 28 juin	Gde-Bretagne	Grand Prix Moto-Cross of Great Britain.
2 août	Belgique	Grand Prix de Belgique de Moto-Cross (Namur).
9 août	Luxembourg	Grand Prix de Moto-Cross à Ettelbrück.
6 septembre	Suède	Grand Prix Moto-Cross of Sweden (Saxtorp).





## dan les CLUBS

### 18<sup>e</sup> ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU MOTO-CLUB SAINT-CHAMONNAIS

C'est à 10 h. 30, ce dimanche 21 décembre 1952, que le vice-président Malaure déclare ouverte la 18<sup>e</sup> Assemblée générale du Moto-Club Saint-Chamonnais. Il souhaite la bienvenue aux membres présents et salue parmi eux M. Marion, président du Moto-Club du Furan puis, il passe la parole à M. Myon, secrétaire général, pour le compte rendu moral 1952.

Celui-ci, au fil des jours, date après date, retrace l'activité sport et tourisme du Club. De chaleureux applaudissements soulignent la victoire du challenge « Viel Ami ». Exposé à la table d'honneur, ce magnifique bronze a été enlevé par l'équipe Thollot-Joannez-Targe au circuit de régularité du Moto-Club Ripagérien.

Ensuite le trésorier Dimier, dans un exposé très clair, résume la situation financière qui est excellente.

Le secrétaire donne lecture des résultats du « Prix d'Activité » enlevé cette année par Joannez, 2<sup>e</sup> Malaure, 3<sup>e</sup> Myon, etc...

MM. Robert et Thollot reçoivent chacun une médaille-souvenir en récompense de leur participation sport à notre Circuit de vitesse.

Le 4<sup>e</sup> Circuit de vitesse de L'Horre a été inscrit au Calendrier national de la F.F.M. à la date du 17 mai 1953. Des modifications importantes sont envisagées. Le nouveau parcours utiliserait le cours Marin et la rue Langard dans toute leur longueur. Ce nouveau tracé doit permettre de pulvériser les moyennes réalisées jusqu'à présent.

Suite aux élections, voici le Comité directeur 1953 :

**Président d'honneur :** Lucien Monteriol; **Président actif :** Henri Pernel; **Vice-présidents :** Pierre Malaure, Etienne Courtet, François Joannez; **Secrétaire général :** Gustave Myon; **Secrétaires adjoints :** Pierre Grand' Fernand Reix; **Trésorier général :** Antoine Dimier; **Trésorier adjoint :** Jean Targe.

A l'issue de l'Assemblée générale, un banquet réunit dirigeants et sociétaires au restaurant Bador.

### BANQUET DU VERSAILLES MOTO-CLUB

Sous la présidence d'honneur de M. Cadoret, premier adjoint au maire de Versailles, de M. Le Hec, représentant M. Bonnefous, ministre d'Etat, du président d'honneur M. Dauchy, des membres du Bureau et des joueurs de l'équipe de moto-ball, le V.M.C. a offert son banquet annuel dans les salons de l'hôtel de la Chasse, à deux pas du château de Versailles. Dès le début de la soirée l'animateur n° 1 Jacques Vidal ne cessa de mettre l'ambiance et la gaieté; après les discours de M. Cadoret qui promit au V.M.C. l'appui de la municipalité et de M. Le Hec, qui, lui aussi, offrit son concours dans les colonnes des *Nouvelles de Versailles, Motocycles*, qui avait été aimablement convié, promit également ses colonnes au V.M.C. comme à tous les clubs de Paris et de province.

La soirée très animée se termina tard dans la nuit, et chacun se donna rendez-vous sur les terrains de sports — et au prochain banquet.

### AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE

L'A.M.P. a tenu son Assemblée générale annuelle le dimanche 11 janvier. Après le discours du président qui exprima toute sa satisfaction pour la bonne marche du Club en 1952 et rappela les récompenses obtenues, le secrétaire fit son rapport et les responsables des sections sportives et touristiques leur compte rendu; puis eut lieu une remise de prix et souvenirs aux sportifs et aux touristes qui furent les meilleurs lors de l'année écoulée.

Ensuite il fut procédé au renouvellement du Bureau pour 1953 dont voici la composition :

**Président d'honneur :** M. Bauloz; **Président actif et délégué à la L.M.I.F. :** M. Freisse; **Vice-président :** M. Truchot; **Secrétaire :** M. Viau; **Trésorier :** M. Prochasson; **Directeur sportif :** Plattner; **Directeur touristique :** Defaix.

Le président réélu remercia l'Assemblée pour son témoignage de confiance et l'assura que le Comité continuerait à faire tout son possible pour favoriser le développement du Club.

A la fin de la réunion, deux coureurs de vitesse qui étaient venus en sympathisants demandèrent leur admission et la section sportive se trouva augmentée de deux recrues. En attendant le sport, le tourisme ne s'arrête pas et il y a toujours deux sorties par mois. Tous renseignements au siège : Tabac « Le Voltaire », 130, boulevard Voltaire, (11<sup>e</sup>). Réunion les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> vendredi de chaque mois à 21 heures. Isolés cordialement invités.

### MOTO-CLUB DE MOULINS

Le Moto-Club de Moulins informe les coureurs licenciés internationaux intéressés par son Circuit international de vitesse du 7 juin 1953, classes 350, 500, sides 500, de bien vouloir entrer en rapport avec les organisateurs avant le 15 mars prochain.

Cette épreuve vient d'être retenue par la F.F.M. pour le Championnat de France, classe internationale.

Adresse : 24, boulevard Ledru-Rollin, Moulins (Allier).

### SIDE-CAR-CLUB DE FRANCE

Le Side-Car-Club de France a tenu son Assemblée générale le 17 janvier 1953, en son siège.

Après les élections, le nouveau Bureau se compose comme suit pour l'année 1953 :

**Président :** Morin Jean; **Vice-président :** Cherrier Pierre; **Secrétaire :** Ohanian Nubar; **Secrétaire adjoint :** Coudert André; **Trésorier :** Mouglin Marcel; **Directeur sportif :** Florit Tazio; **Directeur touristique :** Curandean André; **Assesseurs :** Duché Robert, Lamontagne Roger, Benon Claude; **Délégué à la Ligue :** Morin Jean.

Le secrétaire a présenté le rapport moral de l'année 1952. Le S.C.F. est heureux des résultats obtenus par ses membres dans les différentes manifestations, en particulier des médailles d'argent de l'Education physique obtenues par J. Morin et P. Cherrier, qui viennent récompenser leur dévouement au sport motocycliste. Ensuite, toutes les félicitations furent adressées à Pierre Cherrier pour ses 12 places de premier sur 17 courses, qui lui valurent les titres de champion de France national pour 1952 en catégories 350 et 500 cmc.; Méry (passager : Cherrier junior) pour ses nombreuses places d'honneur en circuits nationaux; Morin pour sa première place (médaille d'or) dans Anvers-Paris-Anvers; Mouglin (passager : Coudert) pour sa cinquième place (médaille de bronze) au Circuit des crêtes (Belgique); Rossignol, Grier, Domela, Danet, pour leur participation à de nombreuses épreuves. Le S.C.F. fait le vœu de voir 1953 apporter à ses membres de nombreuses victoires.

**Réunions :** 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis de chaque mois, Café « Le Progrès », 54, rue Damrémont, Paris (18<sup>e</sup>).

**Permanence :** 12, rue Steinlen, Tél. : Mon. 92-36.

### MOTO-CLUB D'EURE-ET-LOIR

#### Assemblée générale

Le Moto-Club d'Eure-et-Loir a tenu pour la quatrième fois son Assemblée générale annuelle le mardi 13 janvier, en son siège social : Bar « Le Khedive », à Chartres, dans la chaude atmosphère de camaraderie qui est propre à ce club.

Sous la présidence de M<sup>e</sup> Baston, toujours dévoué à la cause motocycliste qu'il défend chaque jour, une trentaine de membres actifs s'étaient donné rendez-vous malgré le froid et le verglas.

M<sup>e</sup> Baston donne un aperçu de l'activité du M.C.E.L. pendant l'année 1952. Organisation de quatre moto-cross, de deux rallyes et d'une dizaine de sorties, participation à plusieurs moto-cross et rallyes nationaux.

Il félicite les membres du Club pour leurs réussites sportives : Butteau et Lafitte, aux places d'honneur dans plusieurs moto-cross; Billotte, Forget, Granveau, Henry, nos rallymen qui ont ramené au siège du M.C.E.L. plusieurs coupes conquises de haute lutte sur les plus importants Clubs de Paris et des environs. Ses félicitations vont également aux dévoués Voyer, Pinton, Louis.

Il est ensuite procédé à l'élection du Bureau pour 1953. Sont élus à l'unanimité :

### Le banquet du Versailles Moto-Club.





Président : M<sup>e</sup> Baston (Chartres); Vice-président : M. Lemonier (Illiers); Vice-président : M. Merillon P. (Châteaudun); Secrétaire : M. Vasseur (Châteaudun); Trésorier : M. Billotte (Chartres).

#### SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN

##### Tourisme-Camping

La fête du S.M.C.P. suivie de la 18<sup>e</sup> Assemblée générale s'est tenue le 1<sup>er</sup> février. Une importante distribution de lots est venue récompenser tous les membres, selon leur assiduité aux sorties de 1952. Notre ami Perreaux fut proclamé champion, le président lui remit une superbe coupe, accompagnée de nombreux lots.

Les élections pour le nouveau Comité se sont ensuite déroulées, furent élus à l'unanimité :

Président : Richard; Vice-président : Thorr; Secrétaire général : Bourel; Secrétaire adjoint : Paris; Trésorier général : Dardanne; Trésorier adjoint : Passemart; Directeur camping : Morin; Directeur touristique : Monpin.

Un bal avec l'ambiance S.M.C.P. clôtura cette agréable matinée.

Réunion les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> vendredis du mois, à 21 heures au siège, Brasserie Henri-IV, 1, place de la Bastille, où tous les campeurs motorisés pourront retirer leur licence-assurance, dont le prix reste fixé pour 1953 à 50 francs.

Isolés, sans engagement de votre part, venez nous rendre visite, le meilleur accueil vous sera réservé.

Pour tous renseignements, écrire à M. Bourel Jacques, 202, boulevard de Charonne, Paris (20<sup>e</sup>).

#### AMICALE DES PETITS VÉHICULES MOTORISÉS DE FRANCE

Le dimanche 25 janvier 1953 a eu lieu l'Assemblée générale annuelle. Le Bureau réélu à l'unanimité comprend :

Président : M. Ch. Lieutaud; Vice-président : M. M. Kugler; Secrétaire : M. Ch. Cocq; Secrétaire adjoint : M. R. Boulard; Trésorière : Mme P. Boulard.

Après approbation des comptes, l'Assemblée a décidé de lancer un appel à tous les utilisateurs de la petite cylindrée, soit en 2 roues (cyclomoteurs, vélomoteurs ou scooters légers), soit en 3 ou 4 roues (cyclocars ou voiturettes) jusqu'à 250 cmc., afin de les inviter à se grouper en vue d'organiser dès le retour des beaux jours des sorties-promenades et des visites de sites de la région parisienne.

D'autre part l'Amicale rappelle aux constructeurs amateurs de petites voiturettes à 3 ou 4 roues qu'elle se tient à leur disposition pour leur fournir : plans, renseignements techniques ou administratifs (présentation aux Mines).

Renseignements et adhésions : 4, rue de Bellevue, Gagny (S.-et-O.).

#### MOTO-CLUB DU BÉARN

##### Première Concentration Motocycliste Internationale de Pau

Le Moto-Club du Béarn organise le 5 avril 1953, à l'occasion du 7<sup>e</sup> Circuit de vitesse motocycliste de Pau et des fêtes qui auront lieu cette année en commémoration du quatrième centenaire de la naissance du roi Henri IV, une Concentration motocycliste internationale.

Déjà l'an passé une Concentration motocycliste, quatrième du nom, organisée seulement dans le cadre national, avait groupé dans notre cité plus de 400 machines venues de tous les coins de France.

Pour récompenser tous les participants selon leurs mérites, la Concentration de cette année sera dotée de nombreuses coupes, plaquettes et médailles. Un diplôme sera remis à chaque club et une breloque-souvenir sera

en sus attribuée à chaque participant. En particulier nous signalons que trois coupes seront en jeu. L'une pour le club étranger classé le premier. La seconde pour le club premier des Français. Enfin la troisième pour le club de la Ligue de Guyenne le mieux classé. Nous signalons également que des points supplémentaires seront attribués pour avantager les petites cylindrées ayant accompli un long trajet.

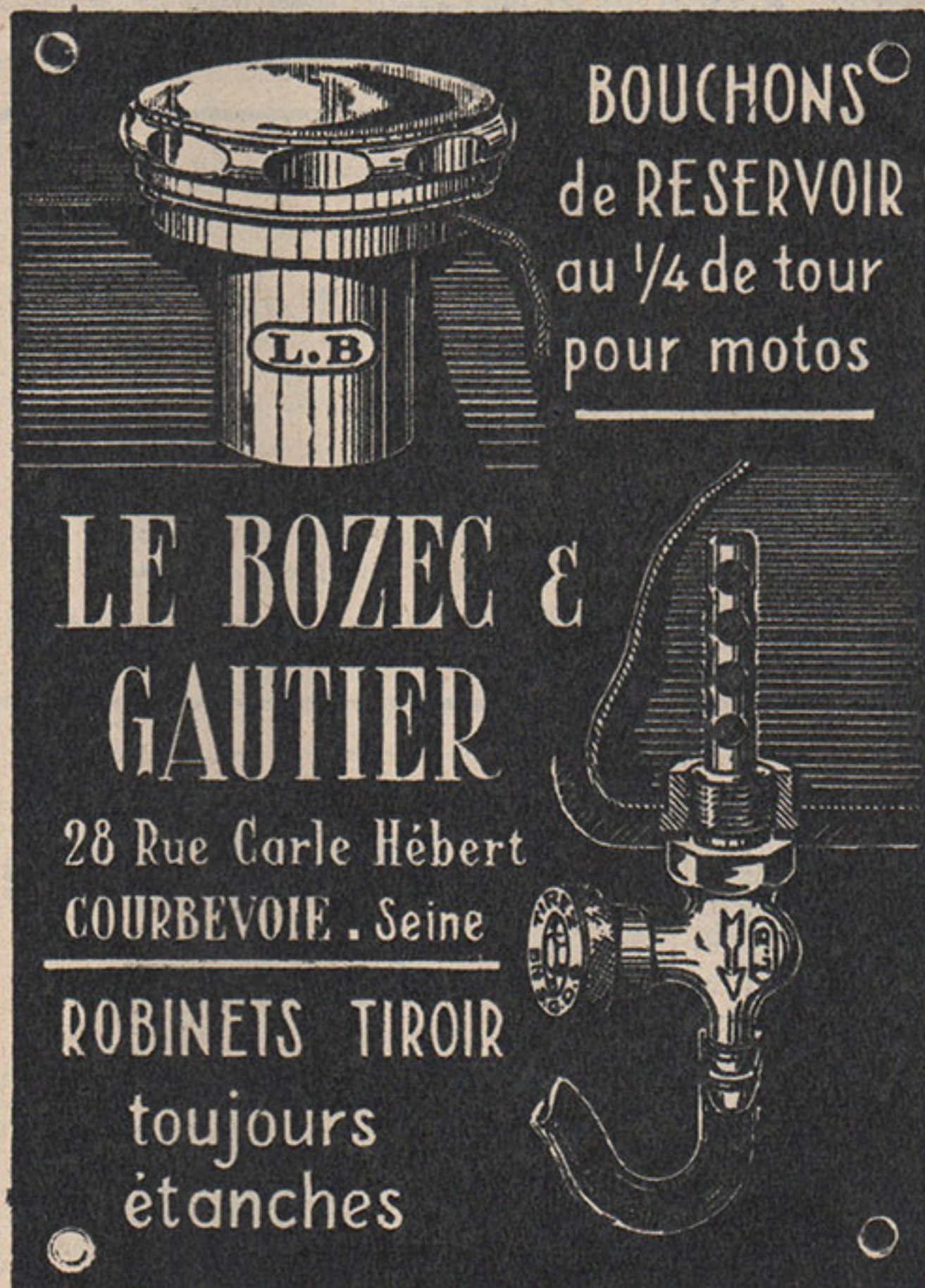
Nous espérons que les moto-clubs verront là une magnifique occasion de commencer la saison touristique « en beauté » et, profitant des vacances de Pâques, viendront nombreux à ce rendez-vous pyrénéen. Sans compter les liens cordiaux qu'ils pourront nouer avec de nombreux autres clubs, tant français qu'étrangers, les motards seront en bonne place pour assister aux épreuves moto et auto du dimanche et lundi de Pâques, courses de début de saison mettant aux prises les meilleurs éléments internationaux sur notre difficile et célèbre circuit.

Les Clubs intéressés sont donc priés de se mettre en relation au plus tôt avec M. Then-Guireut, secrétaire général du Moto-Club du Béarn, rue des Trois-Frères-Bernadac, à Pau (B.-Pyr.), qui leur fera parvenir en temps utile tous les renseignements complémentaires nécessaires, en particulier le règlement de cette Première Concentration motocycliste internationale de Pau.

#### MOTO-CLUB SÉVRIEN

Composition du Bureau pour l'année 1953 :

Président fondateur : M. Lengagne; Présidents d'honneur : MM. Bardel, Templier; Président actif : M. Bouvet Roger; Secrétaire : M. Camelle; Trésorière : Mme Macchi; Directeurs sportifs cross : MM. Macchi, Peyry; Directeurs sportifs et tourisme : MM. Bouvet Robert, Letellier; Conseiller technique : M. Lattuati; Propagande : M. Peyrychoud Henri.



**BOUCHONS**  
de RESERVOIR  
au 1/4 de tour  
pour motos

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

**ROBINETS TIROIR**  
toujours  
étanches

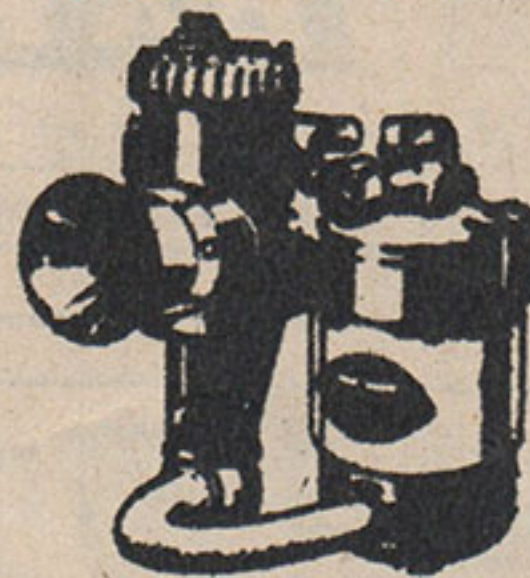
## MOTOCYCLISTES...

Améliorez le rendement de vos machines  
en adoptant les carburateurs

# DELLORTO

de renommée mondiale!

Tous modèles  
pour toutes  
marques



De 50  
à 1000 cmc.  
série et  
compétition

Type « Racing » à cuve séparée

**22 NOUVEAUX RECORDS MONDIAUX EN 1952**

« **TRADING-MOTOR-LINE** »

74, RUE DE ROME, PARIS-8<sup>e</sup> - TÉL. : LAB. 22-08





## SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cmc.  
4 vitesses

payable en  
9 mensualités

**G.S.M.**

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

## VELOSOLEX



12.140 Frs comptant

(y compris taxes et assurances)  
et 10 traites mensuelles de 3.150 Frs

## "MURCIA"

SIÈGES AR. Moto et Véломoteur

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

Fixation sur porte-bagages ou garde-boue.

Modèles spéciaux pour scooters

SELLES AVANT SPÉCIALES RÉGLABLES

VILLEURBANNE (Rhône), 70, rue des Bienvenus

Téléphone : V1 68-87

## PERLIN INTERNATIONAL DE MOTO-CROSS

— Agent des meilleures marques —

### DISPONIBLE NEUF

MOTOBÉCANE  
Scooters 125 cmc. Motos 175 cmc.  
Véломoteurs 125 cmc.  
Tous modèles de MOBYLETTES

### RÉPARATIONS SUR DEVIS DE TOUS MODÈLES

Achat comptant - Échange - Vente  
Pneus en tous genres - Accessoires  
(3x20 pour B.S.A. 250)

### OCCASIONS

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

### TOUT EST VENDU et monté AVEC GARANTIE

Délais très courts — Devis forfaitaires pour la province

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

FACILITÉS DE PAIEMENT — CRÉDIT

L'ULTIME AMORTISSEUR

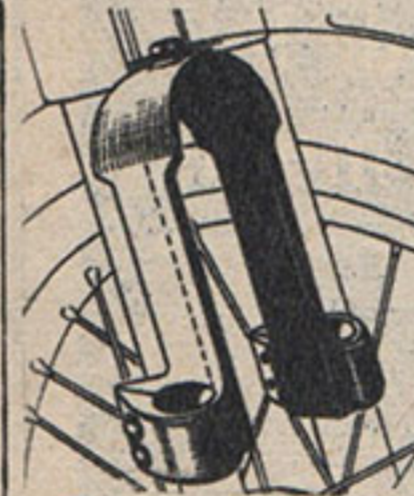
ELEGANT  
LEGER  
ROBUSTE  
ISOLANT

**casque  
BAYARD**

Fournisseur de la Police Française  
28, rue de Château-Landon, PARIS (10<sup>e</sup>)

EN LIÈGE  
NATUREL

Agents TERROT et MAGNAT-DEBON, Possesseurs de 100 et 125  
VOICI UNE NOUVEAUTÉ QUI VOUS INTÉRESSERA



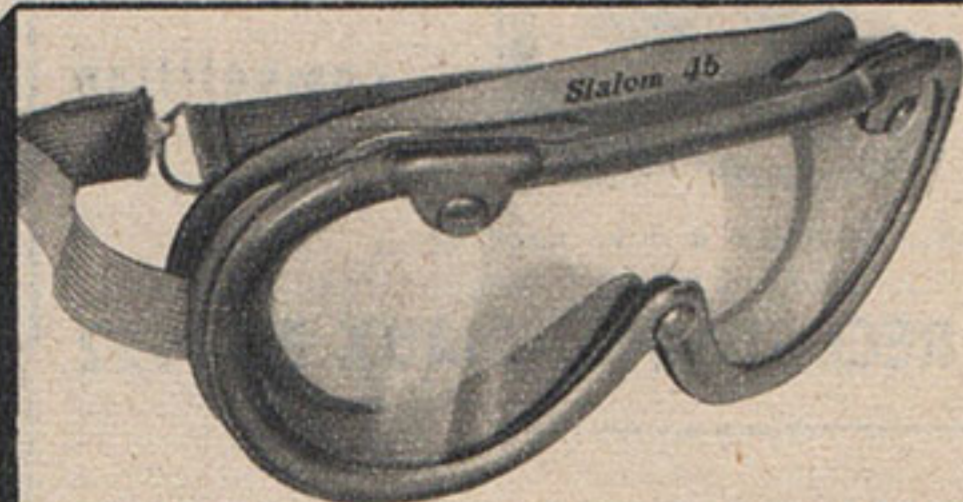
### "Le Stabilisateur de Fourche"

Fabriqué et conçu spécialement pour les 100 et 125 de la marque. Il donne une tenue de route incomparable et se pose facilement.

Cette fabrication brevetée et usinée en série est vendue par les

Éts TOMASELLI, 8, Rue Barla, NICE

RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE



### "SLALOM 45"

La lunette caoutchouc  
La plus confortable  
La mieux étudiée

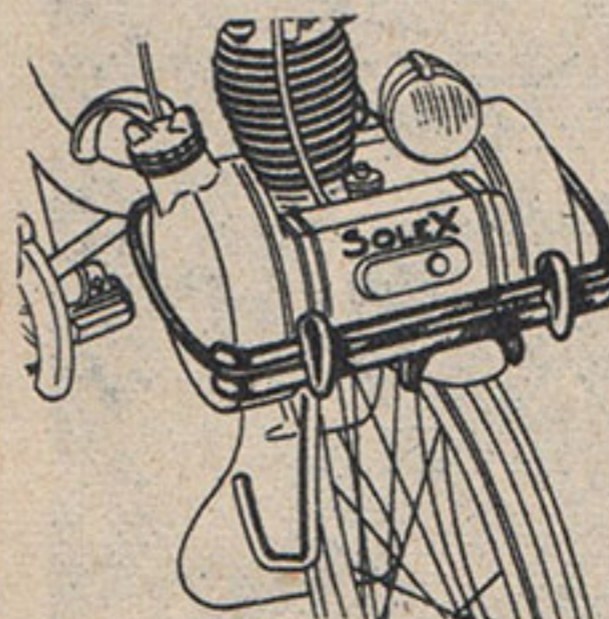
Caoutchouc  
gris - bleu  
vert scooter

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

Fabriquée par

**H. GRAND CHAVIN LAMY - LES ROUSSES (Jura)**

— EN VENTE PARTOUT —



## JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre

### VÉLOSOLEX

3 articles de sa fabrication :

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

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

Le **SERRE-GAINE** en caoutchouc.

Renseignements

Établ<sup>ts</sup> **H. JEANNERET & C<sup>ie</sup>**

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



**ACHATS**

**SEUL FAURIE**, 8, av. de St-Ouen, Paris-18<sup>e</sup>, achète et paie immédiatement toutes motos.

**VENTES**

**T.W.N.** Hérisson 250 cmc., 900 km. Px 140.000. Berger, 161, boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine).

**MAGNAT-DEBON 350**, 3.000 km. nf., cse maladie. Px 150.000. Gilbert, 37, rue Garros, Viry-Châtillon (S.-et-O.).

**B.M.W. 250**, 8.500 km., f. tél., sél., ent. équip. Px 130.000. Vanderburg, 3, rue des Sablons, Les Lilas.

**ZUNDAPP 200 D.B.** Dynamo neuve. Très bon état. Px 75.000. Tremblay 11-58.

**MOTOCONFORT 125** culb. Brochet. Vau. 61-14.

**F.N. 350 M.70** avec side léger ou séparément. Mérel, 26, rue Jorissen, Drancy (S.).

**VENDS** pièces Harley D.750. Sreiff, 57, rue St-Bernard, Metz (Moselle).

**TRES BONNE OCCASION.** Sidecar Vannod-enfant. Px 20.000. Vignon, 17, rue P.-Brossolette, Courbevoie (Seine).

**N.S.U. 250 O.S.L.**, tr. b. ét. gén. Px 110.000. Jobard M., Morvilliers (Aube).

**TIGER 100** alu, 5.000 km. cme nve. Matchless 350 mod. 50, 7.000 km. Cardon, 11, rue Rodier, Paris-9<sup>e</sup>.

**Chez ALAZARD**

Parmi un choix de 80 motos  
**INDIAN C. AV.** susp. AR. Px 99.000.  
**D.K.W. 500 SB 2** cylindres. Px 99.000.  
**N.S.U. 3 CV.** culbutée sélect. Px 109.000.  
**INDIAN 500 G.D.A.** Luxe 2 cyl. 109.000.  
**TERROT 500** modèle récent. Px 99.000.  
**MOTOBECANE sup.** Club bien. 85.000.  
**MONET 500 4** vitesses, 46. Px 85.000.  
**GNOME 750.X** flat-twin card. Px 89.000.  
**R. GILLET 750** et 1.000 Police. Px 89.000.  
**SIDES** Terrot, Indian, Gnome, etc...

Des Domaines à revoir :  
**D.K.W.** 200, 350, 500. Zündapp 200.  
**B.M.W.** Victoria, Horet, etc... Epaves.  
 Cadres. Moteurs, etc... Crédit 3-6-9.  
 Reprise. Echange. Alazard, 47, av. de Clichy, Paris-17<sup>e</sup> (fond de la cour à côté cinéma).

**Motocyclistes de l'Isère.** Pour l'achat de votre moto voyez **TOUT CE QUI ROULE**, 33, rue du Vercors, Grenoble. Agence Koehler-Escoffier, Griffon.

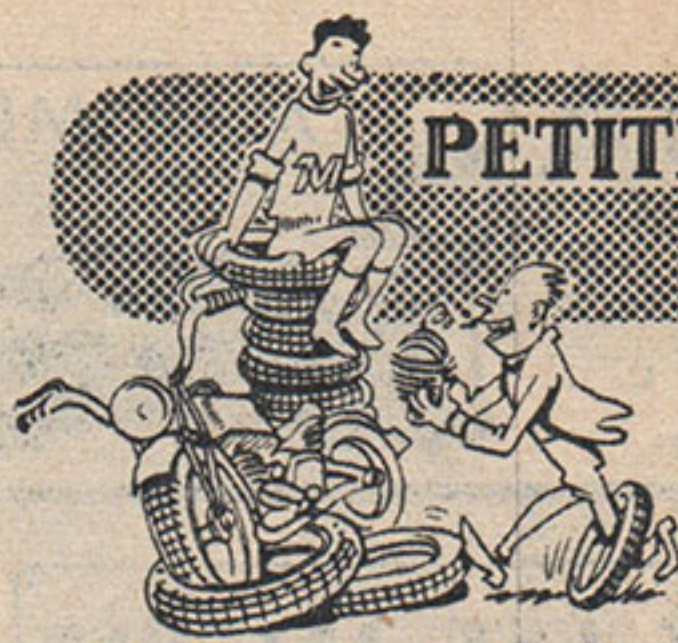
**MOTOB. 500** culb., sél. 4 vit. Bon état. Moreau Abel, rue Peynault, Amilly (Loiret).

**PUCH 125 T.T.**, 125 T.L., 250 T.F., **MOTOBECANE 125** latérale. **VELO-CETTE LE.200.** **PEUGEOT 175** Luxe. **VINCENT. BLACK-SHADOW.** Tout matériel 1<sup>er</sup> main, état impeccable. S.G.U.A. 208, boul. St-Germain. Inv. 00-27.

**NORTON 500 E.S.2** an. 52, 4.000 km. cause achat voit., état neuf. Vis. 89, rue Blomet, Paris-15<sup>e</sup>, Gustave. Samedi ou dimanche ou sur rendez-vous par corresp.

**TRIUMPH Tiger 100** solo ou ens. side Thunderbird Impérial sport. A vend. pl. offrant. Figuière, 64, rue République, Marseille-1<sup>er</sup>.

**ECHANGE** Peugeot 175 jamais roulé ctre gros. moto 750 à 1.200. Poss. soult. Vends side Bernardet comm. R. Krom. Px 30.000. S'adr. Félix, 44, rue Gaillard, Vichy (Allier)



**PETITES ANNONCES**

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

**Certitude REVIL**

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

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS  
 ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS  
 SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

**PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS**

un des exemples de la semaine :  
 tablier moto simili-cuir noir ou marron.  
 Qualité impeccable... **1530 f**

le seul spécialiste depuis 20 ans.

**E<sup>te</sup> REVIL**  
 82, Avenue des Ternes - 225, Boulevard Pereire  
 PARIS - ET. 15-53

membres de club faites-vous connaître !

**B.S.A. 350** culb. 4 vit. sélec., télesc. AV., AR. 1951, impecc. Uzan, 2, rue Châteaumeaux, Tél. 40.

**SPLENDIDE** side Simard gd luxe 1 pl. 1/2. Px intér. Lejeune, 32, rue Barbès, Argenton-sur-Creuse (Indre).

**PUCH 250 T.F.** très bon état, selle Aurora. Px 185.000. Veix, 4, rue des Alluets, Cormeilles-en-Parisis (S.-et-O.).

**TERROT 350 H.C.T.L.**, 10.000 km., 1<sup>er</sup> main, ent. révisée comme neuve. Cause achat auto. Px 150.000. Devienne, 9, av. de la Gare, Juvisy.

**PUCH 150**, 6.000 km., équip. Rochette, 8, chaussée du Pont, Boulogne (Seine).

**MATCHLESS 350** équipée cross, boîte Norton. M. Martial Sagette, 18, rue des Cannelles, Brou (Eure-et-Loir).

**OCCASIONS A MOTO-STOCK.**  
 B.M.W. R.66, R.61, R.75, R.12, R.35. Triumph T.100, 5S., T.21. A.J.S. 350 cul. Norton 600. Big-Eour. Royal-Enf. 500. N.S.U. 500 S.C. 350 cul. 250 O.S.L. Indian-Scout. D.K.W. 250 NZ. Zündapp 200. Plus 10 mach. diverses. Moteurs et boîtes B.M.W. R.75, R.12. N.S.U. 500 superculasses. Boîtes moteurs 350 N.S.U. épuis. A revoir : Norton 16H. Moteurs B.S.A. M.20. Boîtes Triumph. Fourches télesc. anglaises à revoir. Roues diverses. Tuyaux et pots neufs pour machines anglaises 1939 à 1945. Pour autres machings sur comm. dynamos pour combinés Lucas, sides Précision, Steib, Zündapp, Bernardet, Terrot, etc... Le tout à un prix intéressant. Achat. Echange. Reprise. Moto-Stock, 11 bis, villa St-Michel, Paris-18<sup>e</sup>. Samedi, lundi.

**MONET-GOYON 500** moteur Blackburne (longue course). Réalésage et rodage soupape, 100 km. Sirugue, 17, rue de Paris Limay (S.-et-O.).

**CAUSE** achat matériel course G. Guignabodet vend Gullier Sport 175 cmc. gonflée (crédit). Moteurs divers. 40, rue Elerlet, Chelles (S.-et-M.).

**MALTERRE 175** avec acces. état neuf. Px int. Laurent, 206, rue de Charenton, Paris.

**DELAUNE-MOTO**  
 25 ANS D'EXPÉRIENCE  
 RÉPARATION - MISE AU POINT  
 Agent  
**N.S.U., G.R., DOT  
 AMBASSADOR  
 MOTOCONFORT  
 MOBYLETTE**  
**VENTE A CRÉDIT**  
 50, RUE LABROUSTE — VAU. 65-92

**CAUSE** double emploi. B.S.A. A.7 1951. Mise en service juillet 51, comme neuve, peu roulé. Ecrire Duchezau, 17, rue Eumène, Autun (Saône-et-Loire).

**B.M.W. 750 R.12** av. side Luxe Simard 1 pl. 1/2, cap. mot. poli, pneus n. Ens. impec. Px 200.000. Leprovost rue Giesmard, Carentan (Manche).

**BERNARDET 250** bi-luxe T. b. ét. méc. Tr. b. pne. 7.000 km. Cse famille, comp. Mont. Nbx acc. Val. 200.000, cède 150.000. L. Lausin, rue A.-Briand, Valence-d'Agen (T.-et-G.).

**TANDEM M.R.**, moteur Sachs 100 cmc. Equip. état neuf. Px int. Blanche, 5, rue Bernard-Palissy après, 19 h., Paris-6<sup>e</sup>.

**MOBYLETTE**, mod. luxe, f. tél., 4.000 km parfait état. Nbx acces. neuf outils, équipement. Px int. Visible chez Rochet, 47, rue Réaumur. Métro Réaumur.

**DISPONIBLE**

**MOBYLETES - A.G.F.** (Cucciolo)  
 125 et 175 **MOTOCONFORT**  
 100, 125, 350 et 500 **MAGNAT DEBON**  
 125 et 200 **KOEHLER-ESCOFFIER**  
**GNOME - & - RHONE R. 4**  
 Side-Car **SIMARD, H. B.**  
 Remorque **FULGUR** - Lunettes Rod  
 Pneus **RACING-Anglais** - Casque **GENO**  
 Gants **GAMET** - Sacoches **SABLÉ**

**Robert KIÉNÉ**

73, Quai du Point-du-Jour  
**BILLANCOURT** Tél. MOL. 64-02

Métro : SEMBAT — BUS 123 (Pont de Billancourt)

**VENTE A CRÉDIT**

Tout l'accessoire pour la Moto  
 Tout l'équipement

Agent et dépositaire du fameux survêtement motocycliste

**MACOMBYNN**

125 cm<sup>3</sup>

150 -

250 -



**Scooters : Motoconfort, Magnat-Debon, A. G. F.**



**CONFORT INÉGALÉ**

— SIÈGE ARRIÈRE —  
RÉGLABLE EN MARCHÉ

**LEDANOIS & C<sup>ie</sup>**

**LEDA**

**MAXIMUM DE SÉCURITÉ**

RESTE HORIZONTAL  
SANS BASCULER

**4, Rue Martin, CLAMART**

(Seine)

Téléphone : MIC. 08-19



BREVETÉ  
S. G. D. G.



**MOTO** de cross 250 cmc. N.S.U. plus une suspension. S'adresser 64, rue de la Cloche, à Tourcoing (Nord).

**HOREX** Régina-Sport 350 cmc., juillet 1952, 9.000 km. Impec. Px 290.000. Bourraqui, 15, av. Rapp, Paris-7<sup>e</sup>. Car. 62-30.

**MOTOCONFORT 175** fin 50, état neuf Px 110.000. Dannelongue, 4, av. P.-Grenier, Billancourt. Samedi, dim. matin.

**Pièces B.M.W. R75**: cul., cyl., embiel., dist., dyn., carters. Bte de vit. R75. Pont Zündapp 6/38' et cadre Zündapp. Px int. Moreau, boucherie, Parcé (Sarthe).

**500 cmc.** Twin Ariel KH. Selle biplace, état neuf, garantie. Px 220.000.

**350 cmc.** Ariel, culb., 4 vit., sélect., fche télesc. Equipée. Px 140.000.

**250 cmc.** Puch TF. Rouge. Sacoche camping. Béquille latérale. 2 casques. 2 imperméables. Etat impeccable. Px 210.000.

Robert Kiéné, 73, quai du Point-du-Jour, Billancourt (Seine). Tél. Mol. 64-02.

**PEUGEOT 176 TC4.** 11.000 km., très bon état, nombreux accessoires. Px 110.000. Ecrire : Cassiau, 24, rue de la Libération, Vélizy (Seine-et-Oise).

**NORTON Inter 30**, état impecc. c. nve. Radé, 102, rue St-Nicolas, Sablé (Sarthe).

**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

**DIVERS**

**VENEZ VOIR** Georges Cardon, metteur au point sur toutes verticales Twins. Réparations machines françaises et étrangères. 11, rue Rodier, Paris-9<sup>e</sup>.

**FONDS MOTOS.** Atelier et appartement. Agence Motobécane. Bien situé 18<sup>e</sup>. Px intéressant. Ecrire journal.

**CHERCHONS** représentant introduit Station-Service Cyclomoteurs. Marlotte, 227, boul. Péreire, Paris.

**DISPONIBLE.** Voitures ttes marques. Repr. motos réc. Roger Loyer, 17, rue des Bateliers, Clichy (Seine). Pér. 74-20.

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

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

**VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE**

par

**"LE CASQUE GENO"**

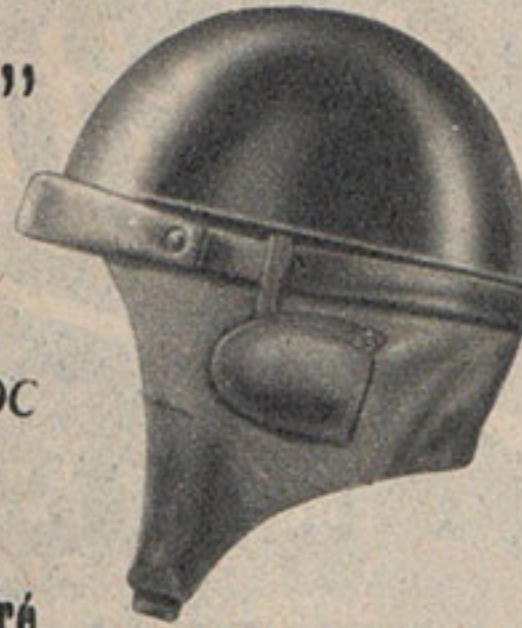
en métal extra-léger

**HAUTE RÉSISTANCE**

**IMPERFORABLE AU CHOC**

**VENTE EN GROS**

Étab<sup>l</sup> GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



**VERDOT-MOTOS**

Spécialiste depuis 20 ans

Motobécane, AJS, Matchless

**PIÈCES DÉTACHÉES**

Mise au point - Réparations

**VENTE - ÉCHANGE**

Neuf et Occasion.

**BOURG-DUN Seine-Inf<sup>e</sup>**

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

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

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

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

**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.



**Concours "Motocycles"**

1953

**Bon N° 1**

A DÉCOUPER ET CONSERVER

**AGENCE OFFICIELLE :**

14, Boulevard  
Soult

Tél. : DOR. 49-42



PARIS  
XII<sup>e</sup>

**TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE**  
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs

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



**Jeunes !**  
voici votre chance

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

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

Tous renseignements sur demande :

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

**HILLS**

**COMME POUR  
LES VOITURES...**

... HILLS lance ses numéros pour Motos.  
Plastique blanc souple. Fixation rapide.

**HILLS - 36, Rue de l'Avenir - CLICHY (Seine) Tél. : PEReire 54-27**





Participez tous au **CONCOURS**

# VELOSOLEX

facile et gratuit

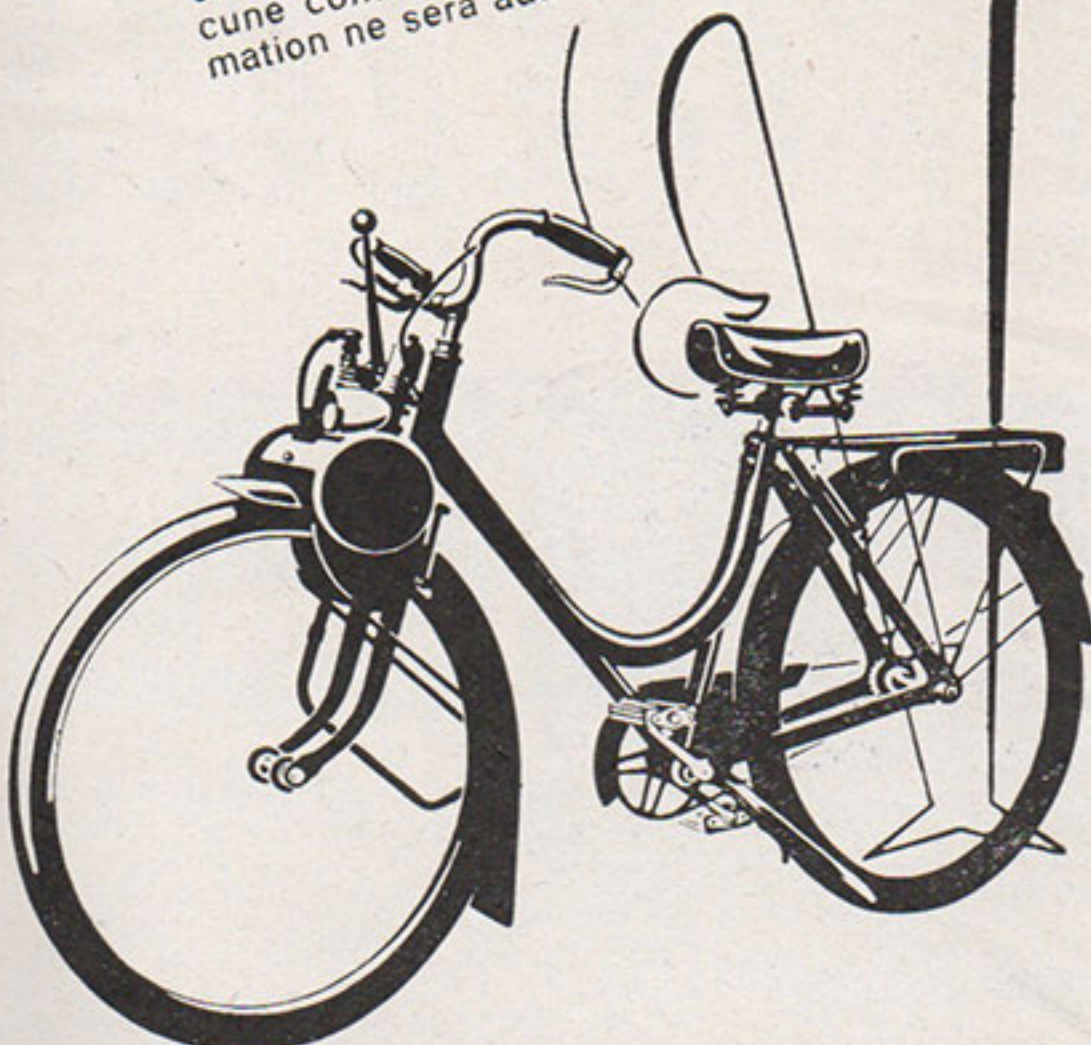
# 1 million

à gagner...

- 1<sup>er</sup> PRIX 500.000 Frs en espèces
- 2<sup>me</sup> PRIX 100.000 Frs en espèces
- 3<sup>me</sup> PRIX 50.000 Frs en espèces
- 4<sup>me</sup> au 10<sup>me</sup> Prix 1 VELOSOLEX (val. 36.610 Frs)
- 11<sup>me</sup> au 20<sup>me</sup> Prix... 5.000 Francs en espèces
- 21<sup>me</sup> au 30<sup>me</sup> Prix... 3.000 Francs en espèces
- 31<sup>me</sup> au 50<sup>me</sup> Prix... 2.000 Francs en espèces

"Seule la meilleure technique peut engendrer la meilleure qualité au meilleur prix". C'est la formule du VéloSoleX. Elle se traduit par 7 avantages principaux énumérés ci-dessous dans un ordre quelconque. Le Concours consiste à classer ces 7 qualités selon l'importance que vous donnez à chacune d'elles. Inscrivez 1 dans la case en face de la qualité que vous préférez, puis 2 en face de la 2<sup>me</sup> qualité choisie et ainsi de suite. Vous devrez, en outre, répondre à la question subsidiaire.

Renseignements sur le VéloSoleX  
chez tous nos Concessionnaires et les Agents de Cycles et Motos.



## RÈGLEMENT

Le Concours VéloSoleX est ouvert à tous sauf au personnel VéloSoleX. Seuls les envois par poste seront acceptés. Les lettres non affranchies ou recommandées seront refusées. Il ne sera admis qu'une réponse par participant. Toute réponse incomplète sera éliminée. Les gagnants seront ceux dont la réponse sera conforme à la liste-type obtenue en classant les qualités du VéloSoleX dans l'ordre déterminé par les suffrages reçus. Ils seront départagés par leur réponse à la question subsidiaire. Éventuellement les ex-æquo partageront leur prix. Le contrôle sera effectué par ministère d'huissier. La participation au concours implique l'acceptation pleine et entière du règlement. Aucune contestation ou réclamation ne sera admise.

BULLETIN DE RÉPONSE à adresser : **CONCOURS VELOSOLEX, COURBEVOIE (Seine)**

<input type="checkbox"/>	<b>S É C U R I T É</b>	Vitesse volontairement limitée à 30 Kms Heure pour assurer la sécurité du conducteur
<input type="checkbox"/>	<b>É C O N O M I E</b>	1 litre au 100 Kms. Frais d'entretien insignifiants. Le plus faible prix de revient kilométrique.
<input type="checkbox"/>	<b>S I M P L I C I T É</b>	Une seule commande. Tout cycliste, même un enfant peut s'en servir. Démarre vite et sans effort. Son faible poids, 27 Kgs, permet de le garer facilement en appartement.
<input type="checkbox"/>	<b>P E R F O R M A N C E S</b>	Monte aisément les côtes de 6 %. Réalise de bonnes moyennes sur de longues randonnées. S'utilise sur tous chemins, en toutes saisons.
<input type="checkbox"/>	<b>P R I X D' A C H A T</b>	En France 36.610 Frs + Taxe loc. Avantageuses conditions de crédit.
<input type="checkbox"/>	<b>S E R V I C E</b>	Les nombreuses Stations-Service VéloSoleX sont autant d'amis au Service de l'utilisateur. Personnel et Matériel spécialisés assurent réparations, réglages ou remplacements dans le minimum de temps et de frais.
<input type="checkbox"/>	<b>S I L E N C E</b>	Le moteur du VéloSoleX est remarquablement silencieux. Agrément et confort pour l'utilisateur et pour le voisinage.

**QUESTION SUBSIDIAIRE :** Quelle distance sera parcourue sur vélodrome par un VéloSoleX avec 1 litre de Solexine, le conducteur pesant 70 kgs. **RÉPONSE :** ..... Kms ..... mètres  
(Les chiffres officiels seront déterminés, après la clôture du concours par une épreuve-type effectuée sous contrôle d'huissier).

NOM ..... (en majuscules) Prénom .....

ADRESSE ..... (rue et ville) Dépt. ....



# 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**

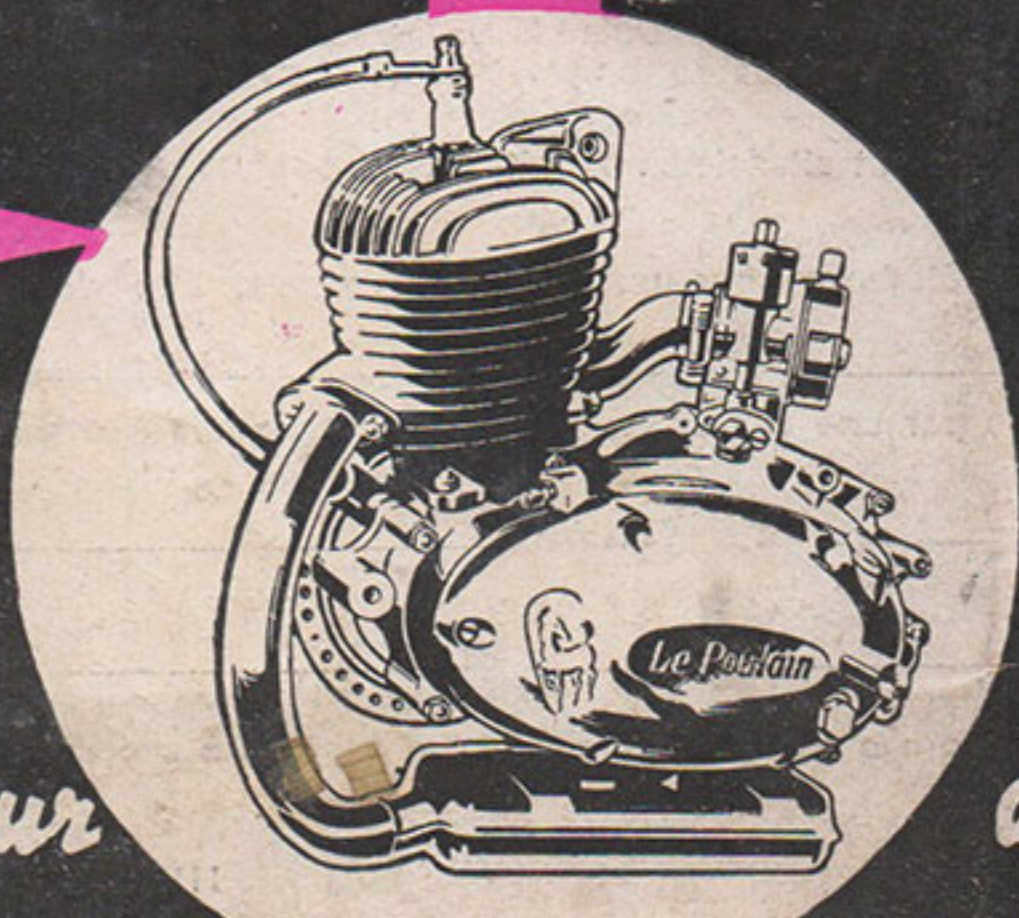
*le seul*

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<sup>cm<sup>3</sup></sup>** au **85<sup>cm<sup>3</sup></sup>**

**Le Poulain**



*le moteur*

*de votre cyclomoteur*