

6^e ANNÉE - N° 96

REVUE BI-MENSUELLE

1^{er} AVRIL 1953

MOTOCYCLES

et Scooters

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ÉDITIONS LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e



*Salon
de Genève*

40^F

ET NOTRE ESSAI : LA 350 JAWA

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



P. BRISSONNET & C^{IE}

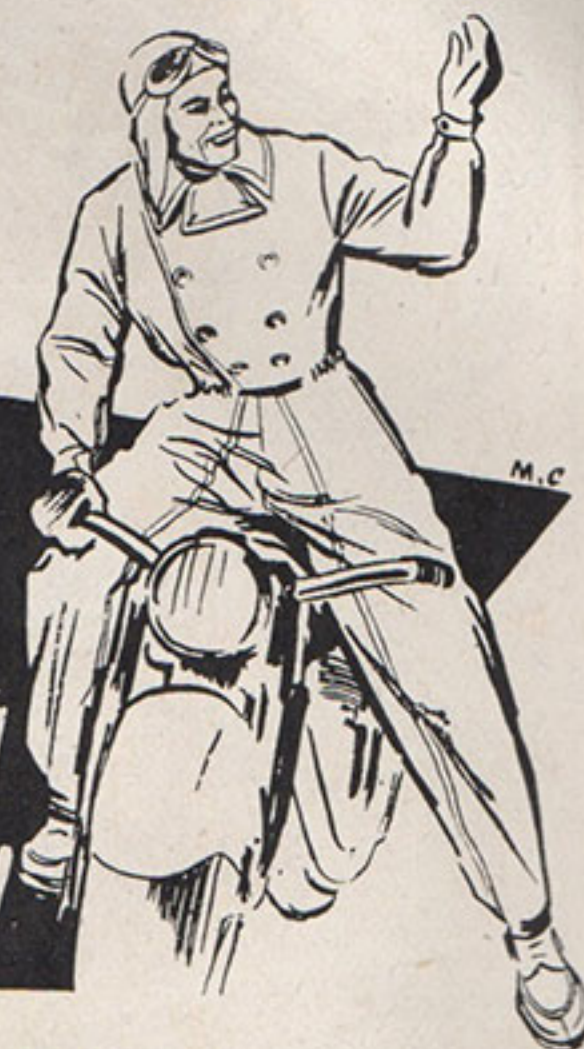
Concessionnaire SPEED

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

FORT COMME UN **TURC...**
C'est possible...



PRATIQUE...
COMME
MACOMBYNN
Ça... c'est VRAI!



3 MODÈLES:
B.I.S.G.D.G. TOUR DE FRANCE, WEEK-END, RALLYE

TRÈS PRATIQUE...
TELLEMENT PLUS PRATIQUE A METTRE ET A ENLEVER...

En Vente dans toute la France chez les principaux motoristes
Seul Fabricant: ÉT^S CHANTRIEUX-LEFÈVRE, 2, rue de la Plumette - AMIENS



JANTES

Vélocycle Motos
et Scooters

GARDE-BOUE

Vélocycle Motos

VÉLOS
et

CYCLOMOTEURS

Éts **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.**

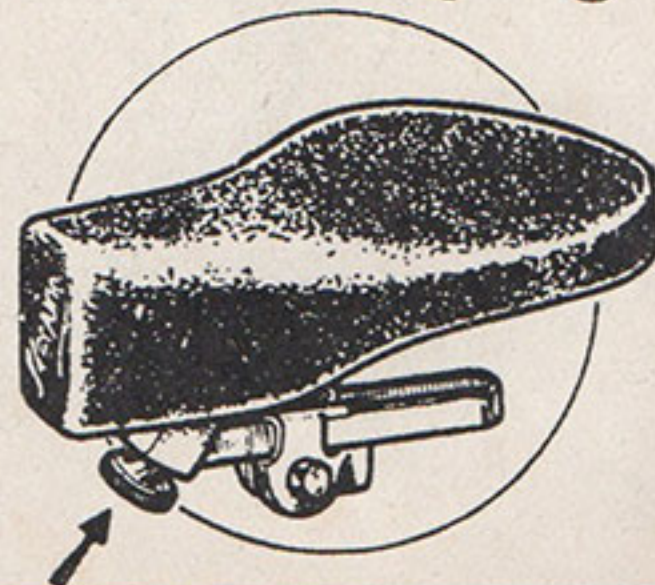
pour Cycles
et Cyclomoteurs

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

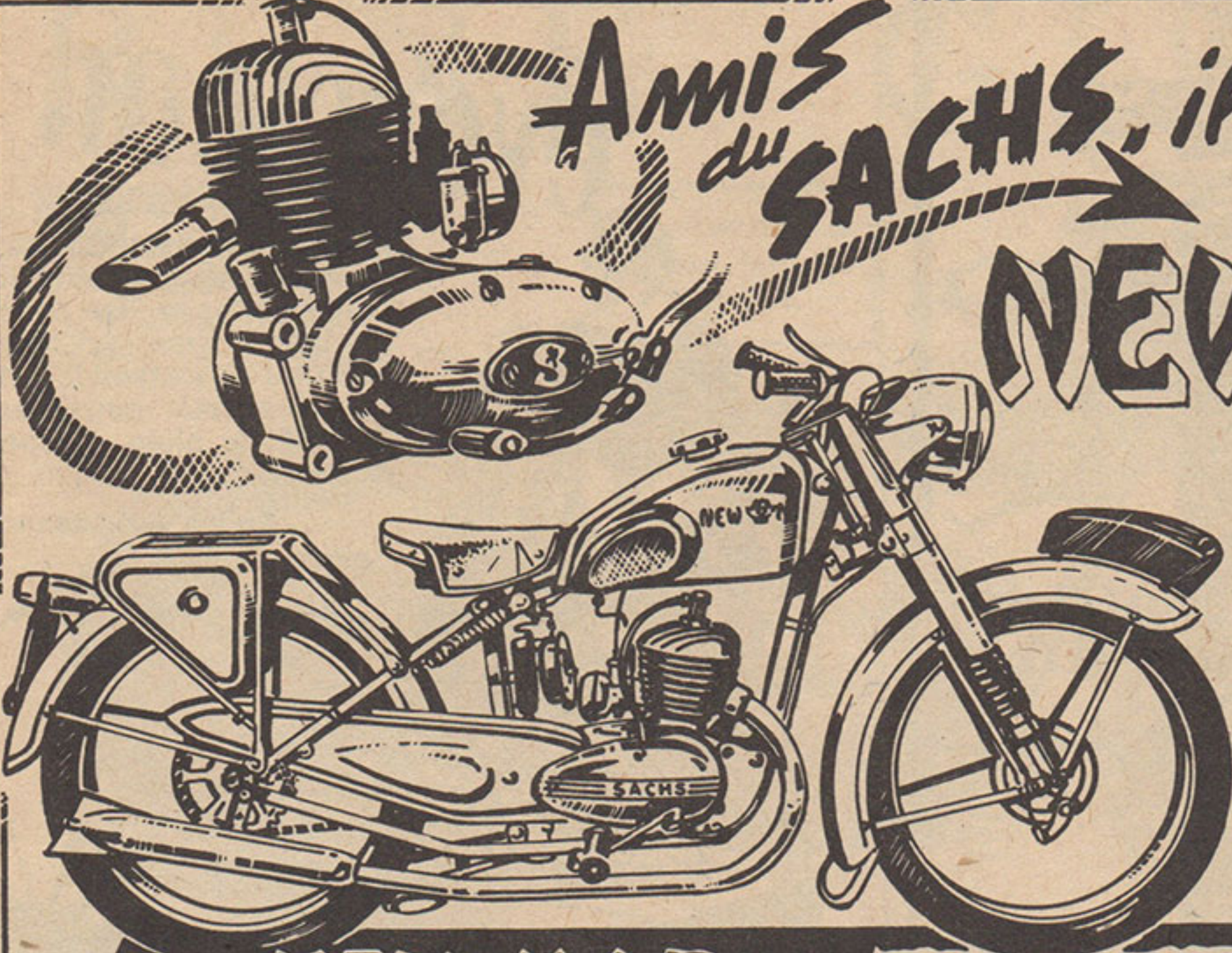
CONFORT

LA SELLE "Sleeping"

A DESSUS
EXTRA-SOUPLE
et
A SUSPENSION
RÉGLABLE



Amis du SACHS, il revient!
CHEZ
NEW-MAP



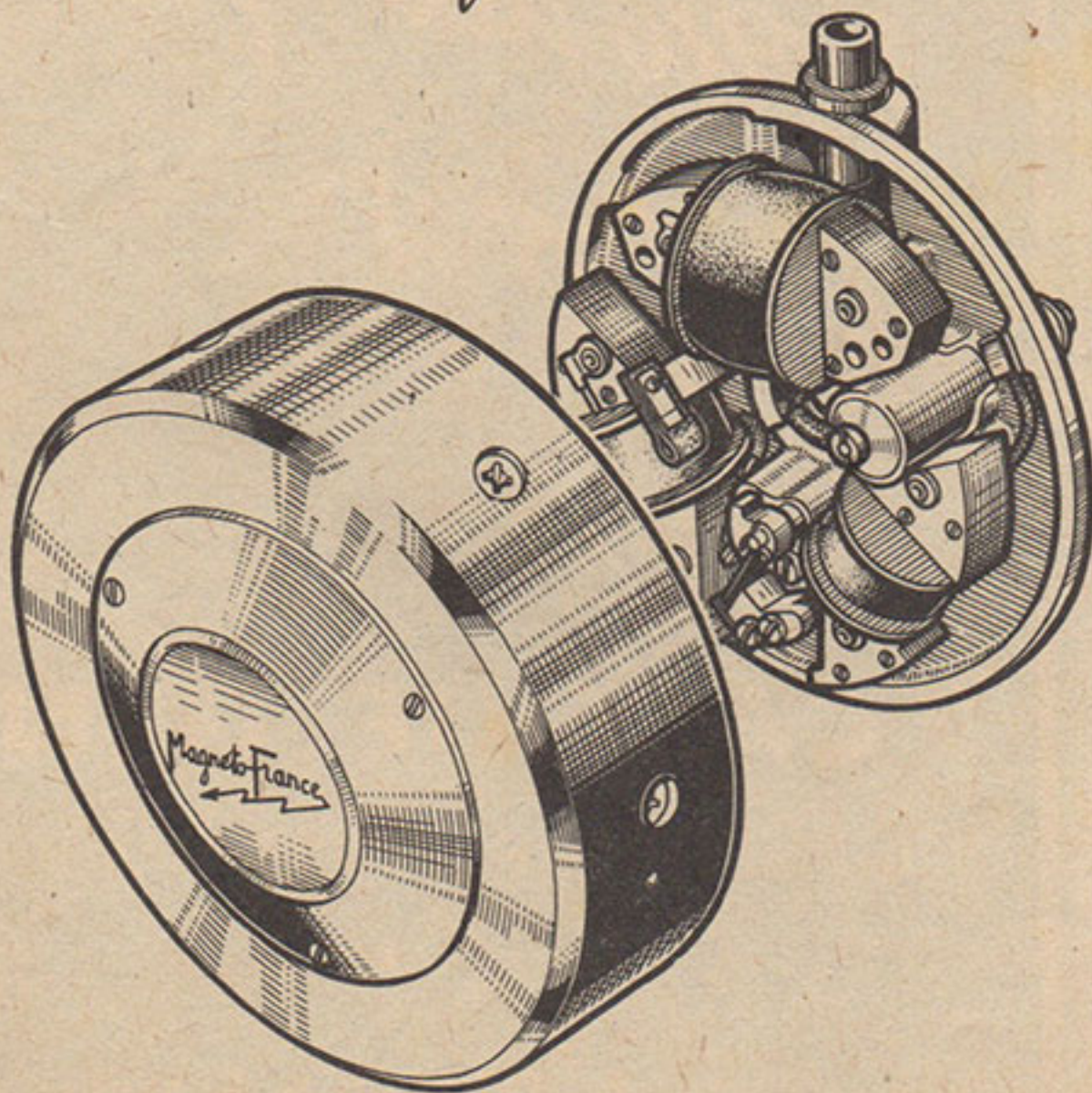
Sur la FSK.151
 2 cv - 2 Temps
 souple, silencieux,
INCROYABLE
 Il s'est fait seul sa
 publicité par ses
 qualités exceptionnelles,
 un chronomètre!
149.500 fr.

NEW-MAP
 124, Avenue Lacassagne
 LYON (Rhône)




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

VOLANT 18-2

La Perfection en volants magnétiques



POUR :

-  VELOMOTEURS
-  SCOOTERS
-  APPLICATIONS INDUSTRIELLES

Magneto-France

93, Route d'Heyrieux - LYON — PARmentier 25-61+
 42, Rue Brunel - PARIS ETOile 45-00

RAUVOUX-PARIS

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ETI ANDRÉ PORTERIE

SAKER LEVALLOIS SAKER LEVALLOIS

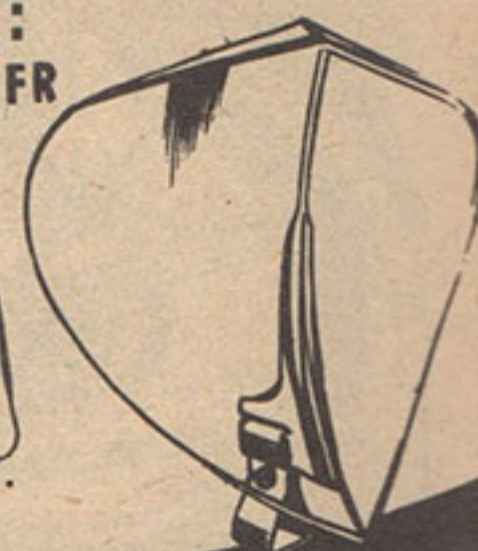
PROTÉGÉ PAR everclean



Fixé sur le phare, ce petit écran cristal de courbure spécialement étudiée, crée en vitesse, des zones tourbillonnaires qui écartent l'air et rejettent loin de vous insectes, poussière, gouttes de pluie, flocons de neige.

Notice sur demande

PRIX:
690 FR



PETITE SURFACE
GRANDS EFFETS

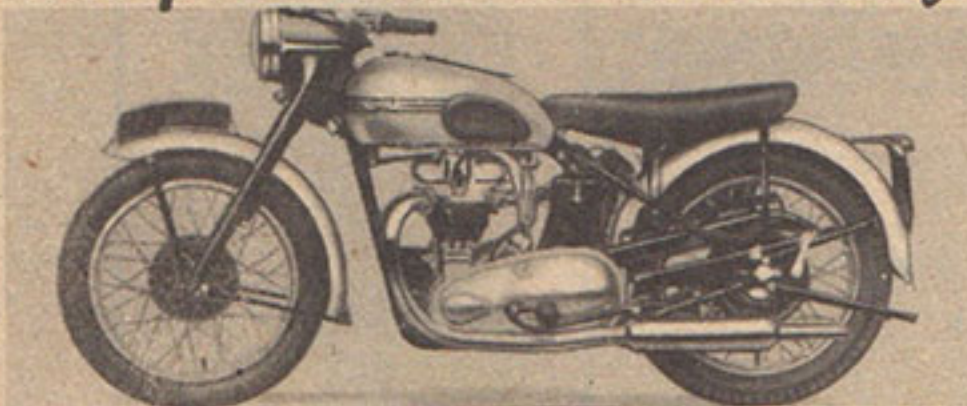
SCINTEX

Société Anonyme Capital 72.000.000 de Fr.
RUE DE L'INDUSTRIE - COURBEVOIE (Seine) - Tél. DEF. 30-30

ST-PAUL-MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS (4^e)
Métro : Saint-Paul LISITA 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 - N.S.U. **Mobylette** VESPA - AMI

Tous les Accessoires et l'Équipement
PIÈCES DÉTACHÉES
RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES

VENTE A CRÉDIT Renseignements contre
80 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

*Méfiez-vous des
Contrefaçons*

EXIGEZ le

"CASQUE GENO"

HAUTE RÉSISTANCE • IMPERFORABLE AU CHOC

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

RENÉ GILLET

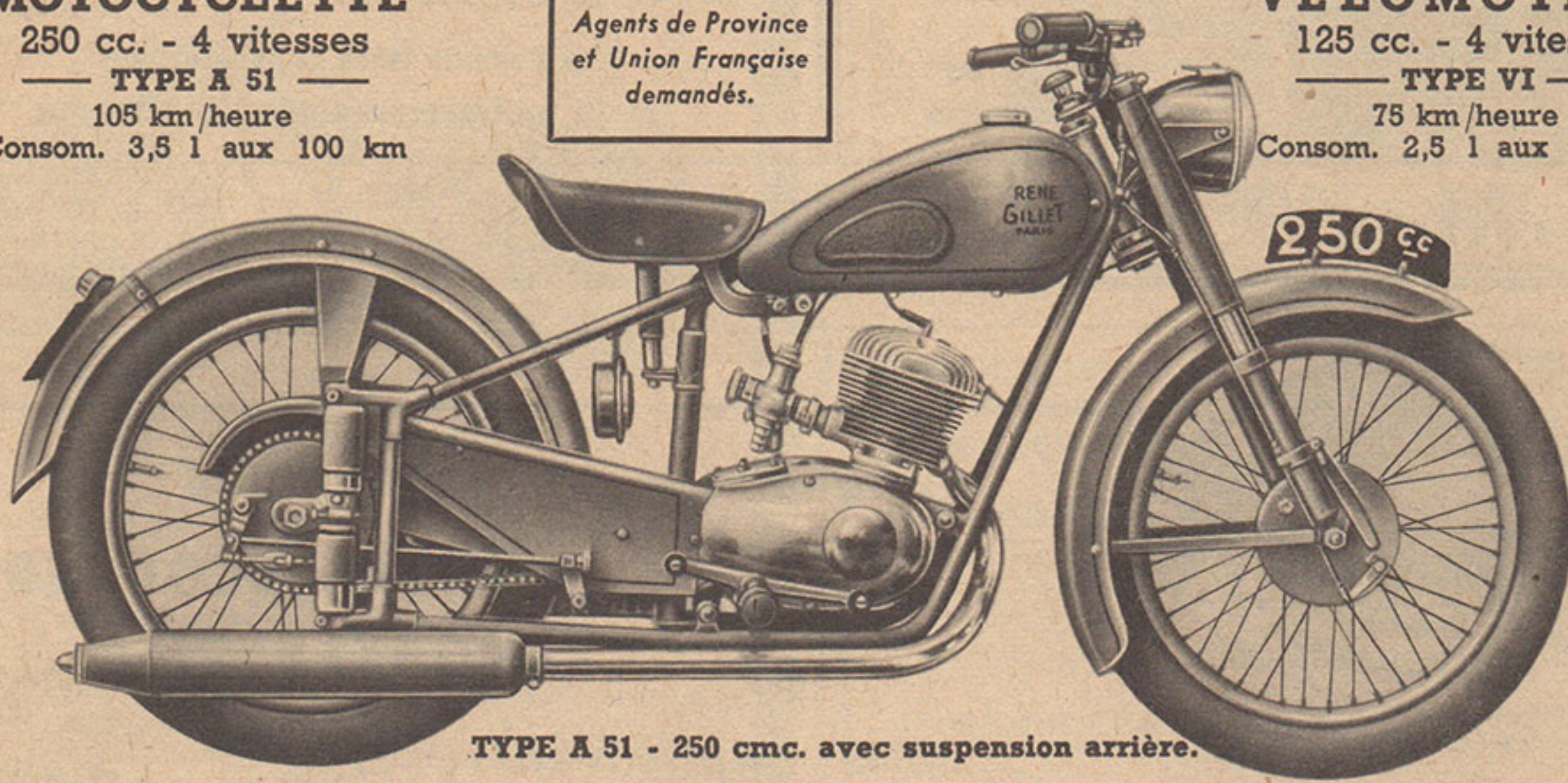
MOTOCYCLETTE

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)

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

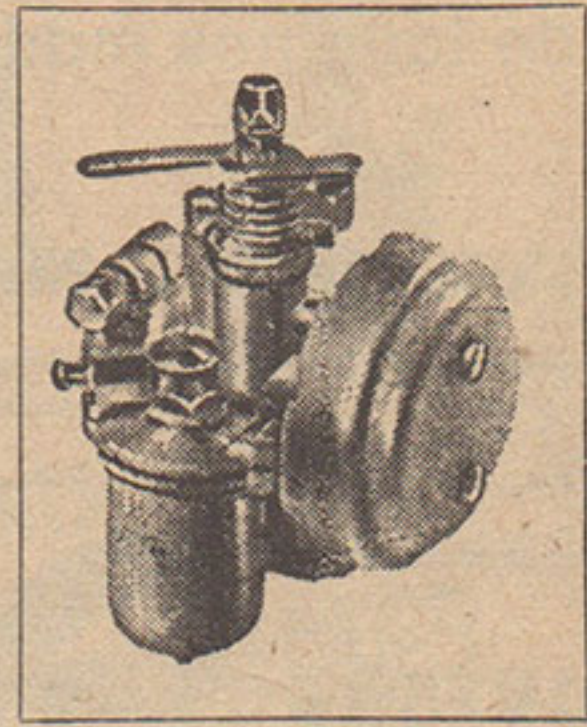
NOVI

POUR
VELOS
VELOMOTEURS
MOTOS

 S.A. NOVI Capital 16.000.000
12 à 16, Chemin des Vignes, PANTIN (Seine)
Tél. : Nord 66-71 (2 lignes) R.C. Seine 225.455 B 

Cyclomotoristes !

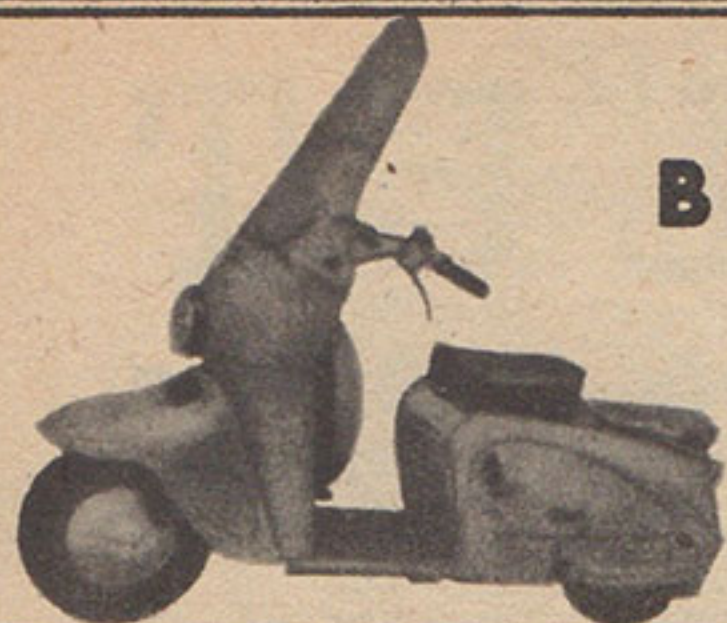
Pour obtenir le rendement maximum de votre machine demandez à votre motociste de vous faire essayer le nouveau Carburateur



GURTNER C. Spécial

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

Station Service : 3, impasse Compont, PARIS-17^e



**SCOOTER
BERNARDET**

125 et 250 cmc.
4 vitesses

payable en
9 mensualités

VELOSOLEX



12.100 Frs comptant

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

G.S.M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL : 8, RUE DES ÉCOLES - PARIS-V^e — TÉL. : ODÉ. 62-98

Documentation gratuite, essai tous les jours en nos magasins



MÉTRO BARBÈS

ouvert tous les jours, sauf
dimanche, de 8 h. 30 à 19 h. 30

Tél. : LAM 91-08

CRÉDIT

6, 9, 12 mois

livraison immédiate

de tous nos modèles

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES

Commandez dès maintenant

vostra

**MOTO, SCOOTER,
MOBYLETTE**

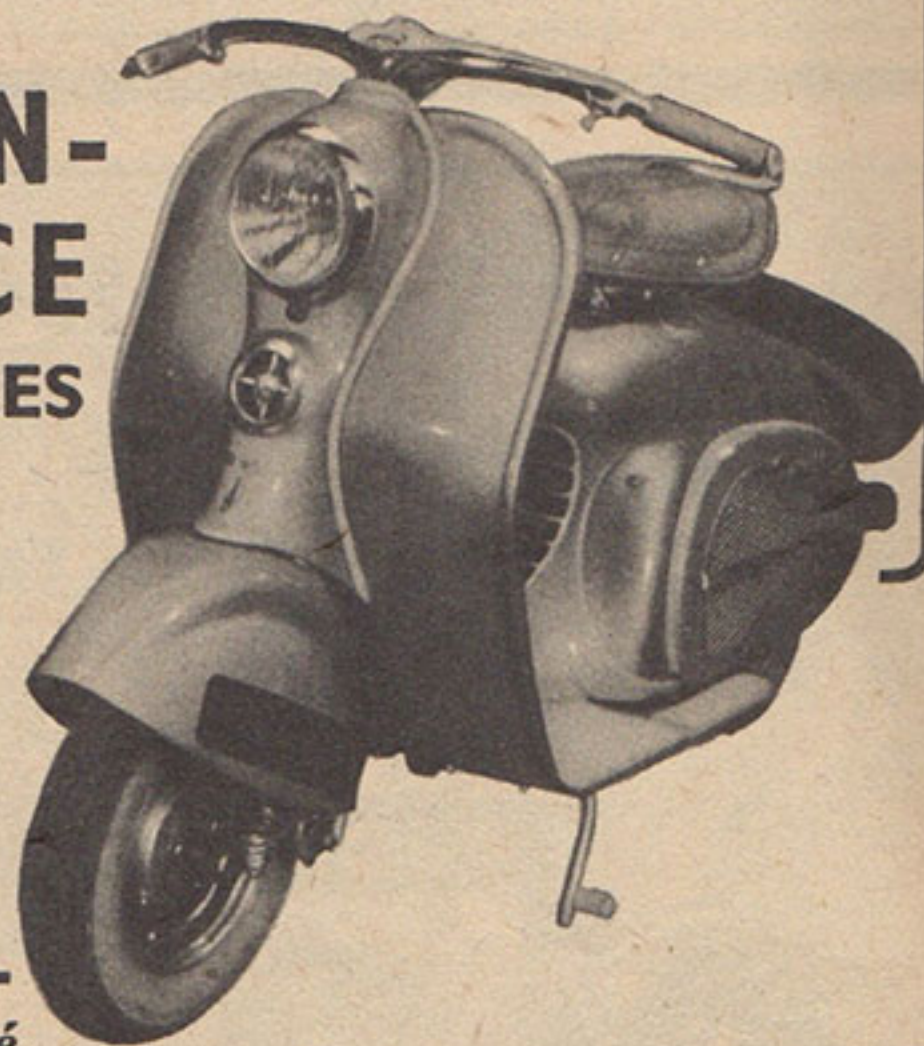
mais auparavant...

venez visiter

**notre STATION-
SERVICE**

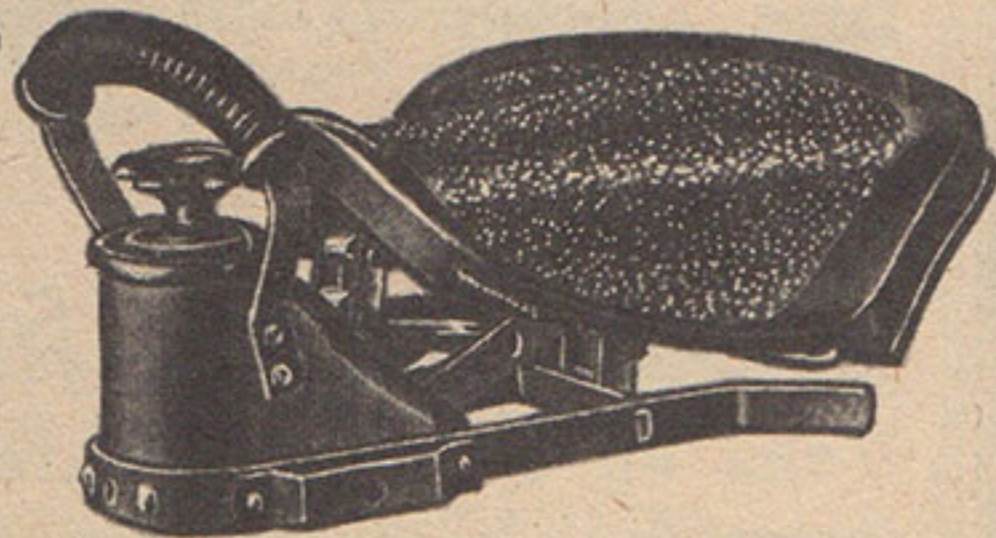
notre rayon ACCESSOIRES
ÉQUIPEMENT

Venez essayer le
nouveau scooter
125 cm, 4 temps
culbuté



entièrement équipé

**CONFORT
INÉGALÉ**



À VIDE, SANS PASSAGER

**SIÈGE ARRIÈRE
RÉGLABLE EN MARCHÉ**

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



**MAXIMUM
DE
SÉCURITÉ**

EN CHARGE, À FIN DE COURSE
RESTE HORIZONTAL SANS BASCULER

LEDA

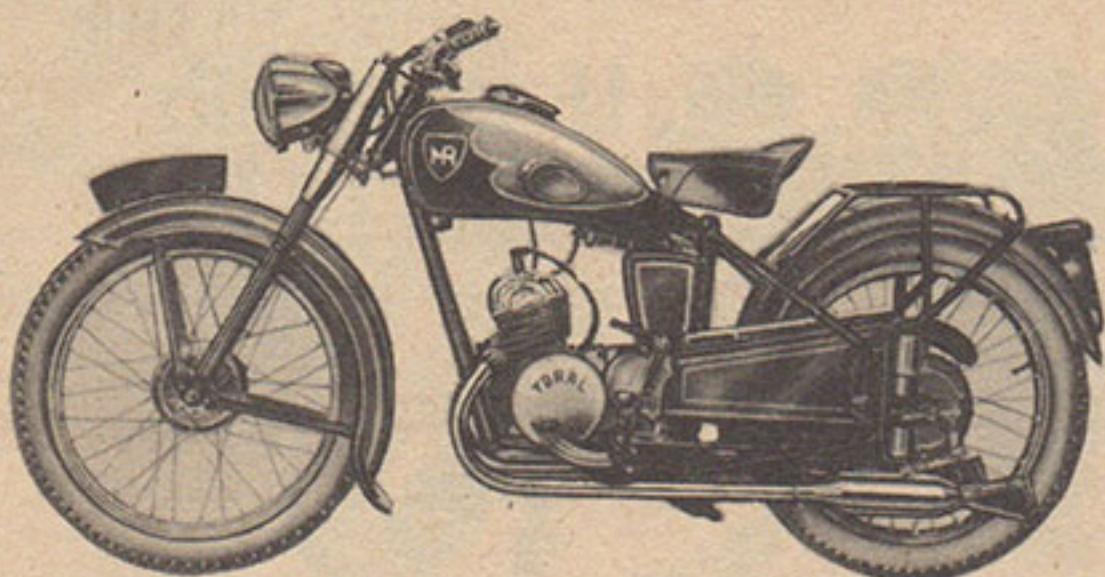
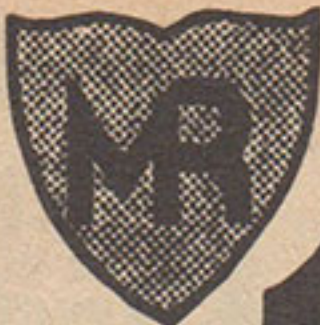
BREVETÉ S. G. D. G.

LEDANOIS et C^{ie}

4, Rue Martin, 4
CLAMART (Seine)
— Tél. : MIC. 08-19 —

VÉLOMOTEURS

VAINQUEUR SIX ANNÉES CONSÉCUTIVES DU
B O L D ' O R



VÉLOMOTEUR Type Y 4 - 125 cmc.
Bloc-moteur YDRAL - 4 vitesses - sélecteur au pied

VÉLOMOTEUR - bloc-moteur SACHS
98 cmc. - 2 vitesses - kick

VÉLOMOTEUR (type CYCLO)
Bloc-moteur SACHS - 93 cmc. - 2 vitesses

TANDEM type M 2 - 98 cmc.
Bloc-moteur SACHS - 2 vitesses - point mort - débrayage

MOTOCYCLETTE - bloc-moteur SACHS, 150 cmc.
4 vitesses - sélecteur au pied - éclairage - avertisseur électrique - compteur

MOTOCYCLETTE - bloc-moteur YDRAL, 175 cmc.
4 vitesses - sélecteur au pied - éclairage - avertisseur électrique - compteur

CYCLOMOTEUR - bloc-moteur VAP 4, 48 cmc.
2 temps - débrayage

MANDILLE et ROUX, Constructeurs
30 bis, Rue des Prairies, PARIS (20^e) - Tél. ROQ. 69-68

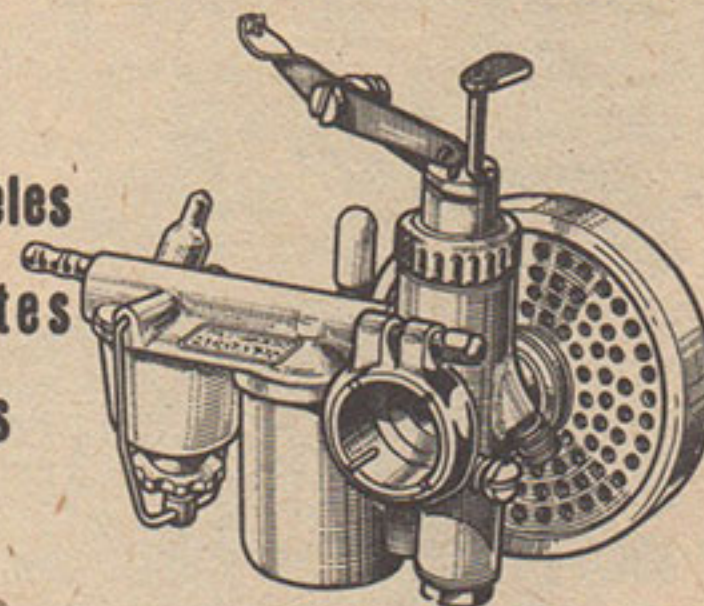
MOTOCYCLISTES...

Améliorez le rendement de vos machines
en adoptant les carburateurs



de renommée mondiale!

Tous modèles
pour toutes
marques



Modèle pour Scooters

De 50
à 1000 cmc.
série et
compétition

22 NOUVEAUX RECORDS MONDIAUX EN 1952

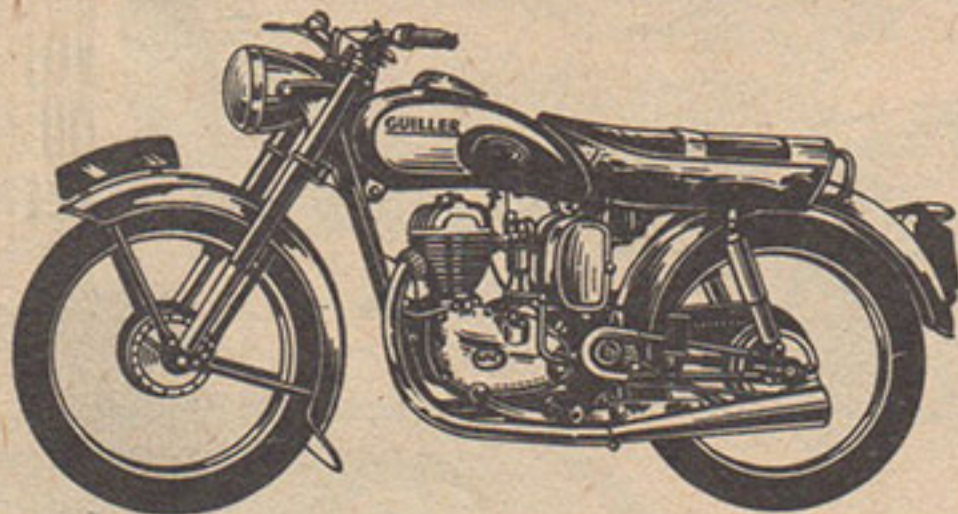
«TRADING-MOTOR-LINE»

74, RUE DE ROME, PARIS-8^e - TÉL.: LAB. 22-08

LA MOTO-SPORT 250 C. C.

GUILLER

SORTIRA EN SÉRIE
A COMPTER D'AVRIL PROCHAIN



Le modèle présenté au Salon de Paris 1952
à subi d'importantes améliorations :

Ce sera une **Superbe Moto**

Passez au plus tôt votre commande chez votre motociste.

VENTE A CRÉDIT

GUILLER FRÈRES
CONSTRUCTEURS

COUPON pour recevoir gratuitement le catalogue complet (contre 15 francs en timbres)

Nom :
Adresse :
..... Départ :

FONTENAY-LE-COMTE
VENDEE

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 :
Poignées tournantes A.S.R.A. Pour guidon de 22 ou 25 côté droit au gauche: **195 frs**

le seul spécialiste depuis 20 ans.

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

membres de club faites-vous connaître!



**Vous aurez
immédiatement
votre scooter**

SPEED

**avec 35.500^{frs}
Solde en
6, 9, 12 mensualités**

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^f seulement. Le solde par traites.

Véritable Biplace, le scooter - SPEED est le moins cher au crédit et au comptant.

RENSEIGNEZ-VOUS chez nos concessionnaires

SPEED
fabriqué en grande série aux usines MORS

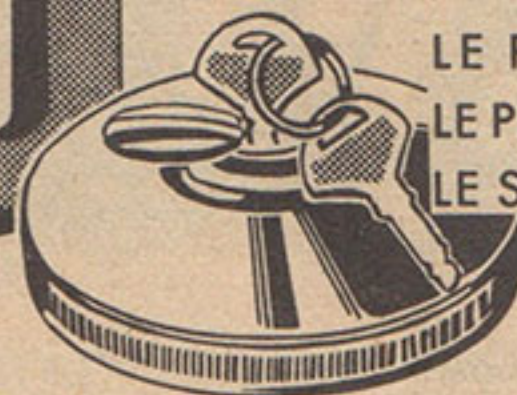
S. I. C. V. A. M.
Distributeur pour le monde entier
37, rue des Acacias, PARIS-17^e - ÉTOILE 16-23, 16-24

ALANVIC 113

**Indispensable sur
votre moto !**

**LE BOUCHON
ANTI-VOL** *essence*

Breveté S. G. D. G.



LE PLUS SIMPLE
LE PLUS PRATIQUE
LE SEUL EFFICACE

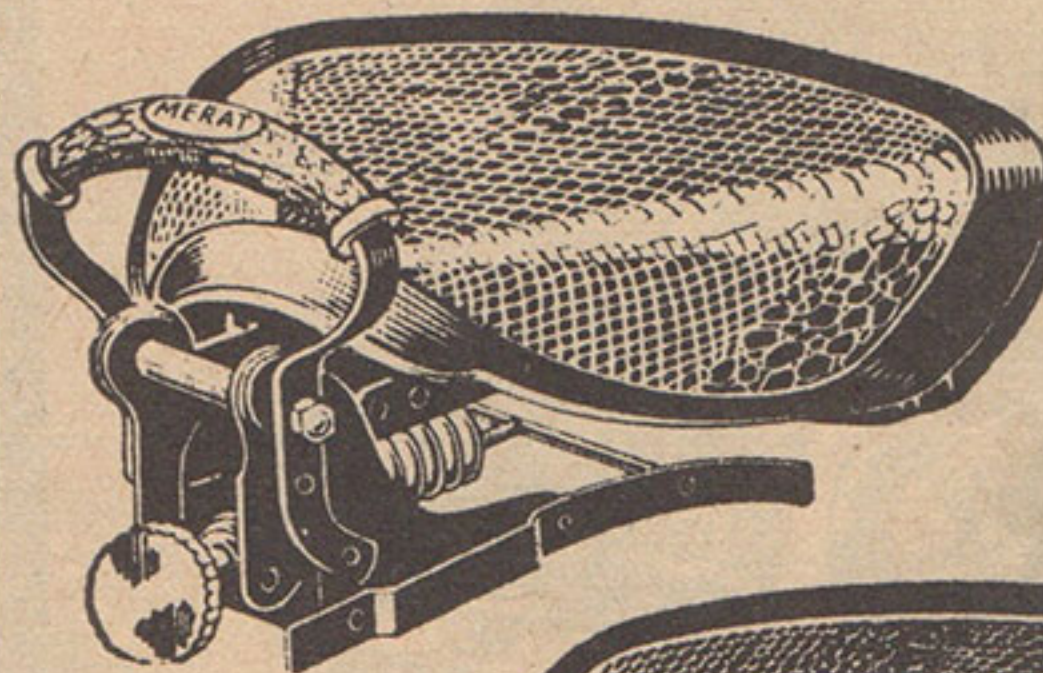
vous donne :

1° - LA SÉCURITÉ par son INVIOUABILITÉ ABSOLUE, empêchant toute manœuvre frauduleuse tel que SOULURE ET VOL de votre essence, PERTE ET VOL de votre bouchon.

2° - L'ÉLÉGANCE par sa présentation et sa fabrication soignée, qui en font un accessoire de LUXE, de qualité irréprochable.

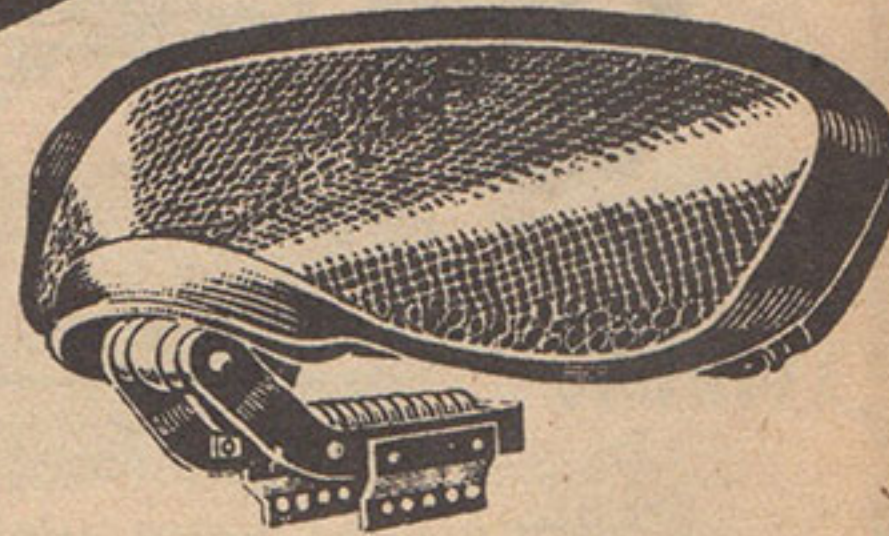
TOUS LES BOUCHONS SIMPLES OU ANTI-VOL pour AUTOS et MOTOS
Ets JOURNEE et C^o s. A. - 69, rue Parmentier - BEZONS
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51
VENTE EXCLUSIVE EN GROS

**LE SIÈGE AR. et LA SELLE AV.
RÉGLABLES
MERAT**

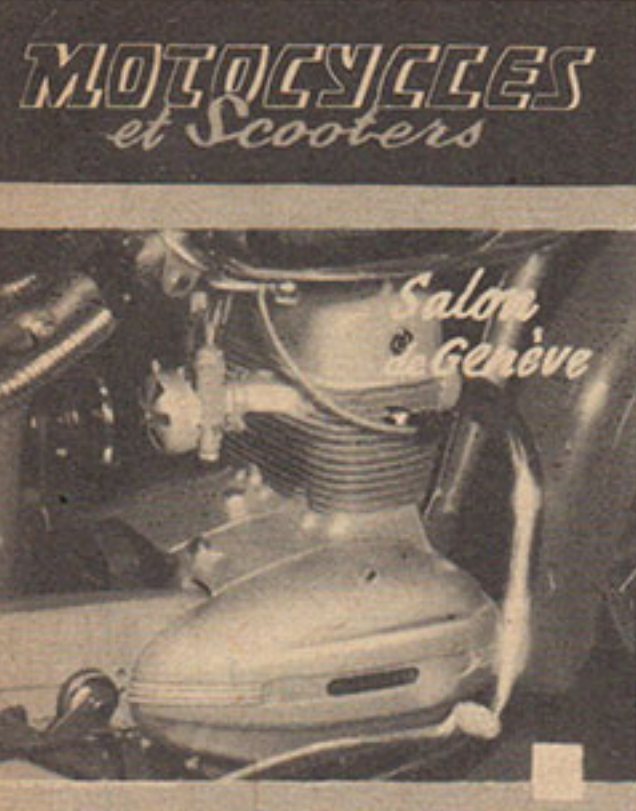


FONT
UN ENSEMBLE
IDÉAL
POUR LE
CONFORT DE
VOTRE MOTO
OU DE VOTRE
VÉLOMOTEUR

**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



LA NOUVELLE 250
MOTOSACOCHÉ
(Voir p. 18.)

A U S O M M A I R E :

★ Échos	9	★ Essai de la 350 Jawa	20
★ Du nouveau chez Grazzini	12	★ Moto-Cross	24
★ Vous avez la parole.	16	★ Côte Lapize	26
★ Salon de Genève ...	18	★ Clubs	29

6^e ANNÉE

N° 96

1^{er} AVRIL 1953

MOTOCYCLES

ÉDITIONS LAJEUNESSE ★ 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 ★ DIRECTEUR : MAX ENDERS

BRAVO NEW-MAP

Directeur de New-Map, M. Robin est le premier constructeur qui, spontanément, ait répondu à l'appel de notre éditorial « La Porte ouverte », au cours duquel nous formulions le vœu de voir le constructeur prendre part aux débats à l'occasion de l'essai d'une de ses machines.

M. Robin ne nous fait pas grief de nos observations, bien au contraire, il reconnaît le bien-fondé de certaines d'entre elles, en réfute d'autres et justifie quelques-unes de ses formules qui n'ont pas eu notre plein agrément.

Il faut lire cette réponse que nous publions plus loin dans ce même numéro ; il faut la lire, même si l'on est pas client de New-Map. Elle marque le départ vers une nouvelle étape que depuis longtemps nous essayons de franchir et qui rapproche plus encore le producteur de ses clients, en supprimant toute équivoque. Cette franchise totale, en pleine lumière, ne vaut-elle pas mieux que silence boudeur, voire, manœuvres subversives?

Max Enders

Velosolex à l'étranger.

Sans compter les divers pays de l'Union française où il est répandu, le velosolex est fabriqué sous licence, ou représenté dans dix pays d'Europe, cinq pays d'Afrique, aux États-Unis, en Amérique Centrale et du Sud et dans trois pays d'Asie, ceci sauf omission.

Les précurseurs, dit-on, connaissent rarement le succès; Vélosolex, qui est incontestablement à l'origine du cyclo-moteur, fait donc exception à la règle.

On a prétendu également que ce genre de véhicules était tout juste bon pour une partie des Français et qu'il n'aurait jamais cours hors de nos frontières.

Or Solex, Motobécane avec la Moby-lette, Peugeot avec le Bima dont la vogue croît sans cesse à l'étranger se sont bien chargés de démontrer le contraire.

La boîte aux idées.

Nous avons suggéré autrefois de prévoir pour la moto cette « boîte aux idées » et de recueillir, pour les transmettre aux constructeurs intéressés, les suggestions, inventions ou solutions émanant des usagers et vraiment susceptibles d'apporter une amélioration ou une économie. Nous avons eu à transmettre quelques-unes de ces idées.

Les constructeurs d'autos utilisent depuis longtemps ce procédé. C'est Ford, croyons-nous, qui en a eu la première initiative.

Nous venons de voir que chez Simca, cette méthode porte ses fruits puisqu'un collaborateur de cette maison M. Dolbeau vient de recevoir une gratification d'environ 170 000 francs pour avoir suggéré le moyen de réaliser un sensible gain de temps sur le montage d'un organe de la voiture.

Contre les crevaisons.

Un nouveau produit contre les crevaisons vient d'être présenté à la presse spécialisée, c'est l'Obturex.

C'est un produit sec à base de schistes et micas qui se présente sous la forme d'une poudre brillante qu'on introduit dans la chambre à air. Cette poudre, dès les premiers tours de roue se répartit sur les parois internes de la chambre. La fuite d'air engendrée par la crevaison précipite cette poudre sur la partie perforée qui est, nous l'avons vu, immédiatement obturée.

On a demandé si cette charge, d'ailleurs relativement légère (une centaine de grammes par pneu de moto), ne déséquilibrait pas la roue. La meilleure réponse qu'on nous ait donnée est de nous en rendre compte nous-mêmes par l'essai qu'on nous propose et que nous ferons prochainement.

Un Palais pour la moto.

Le Billancourt-Motocycliste peut être fier d'avoir désormais à sa disposition un des plus beaux magasins de France, et peut-être d'Europe, et de pouvoir y trouver, dans un cadre qu'on peut qualifier de féérique, la presque totalité des marques françaises et pas mal de productions étrangères.

Ce palais est dû à la ténacité et au courage de M. Bonnet père, qui après une longue absence pour raison de santé, a réalisé son vaste projet sur l'emplacement de ses anciens magasins qui avaient été littéralement volatilisés lors du bombardement des usines Renault.

Les architectes et décorateurs citent, en exemple, cette splendide réalisation à laquelle ils ont consacré des articles documentés dans leurs publications professionnelles.

De belles motos dans un cadre somptueux ; il faut aller voir ça, même si l'on n'est pas client ; c'est un plaisir des yeux qui mérite le déplacement.

Livre d'Or-Guzzi.

Chaque année, la grande et sportive Marque Guzzi, publie un « Libro-d'Oro » résumant les faits saillants de son activité, et publiant le palmarès de ses innombrables victoires dans tous les domaines de la compétition.

Cette plaquette — de 80 pages — que nous venons de recevoir pour 1952 est magnifiquement illustrée et met en vedette tous les coureurs qui ont mené les Guzzi à la victoire.

Duplicata de carte-grise et de permis.

Si vous avez besoin de remplacer pour une raison quelconque votre carte grise (perte, détérioration, changement d'adresse, etc.), il vous en coûtera 250 francs pour un vélomoteur de 51 à 125 cm³ et 1 000 francs pour tout autre véhicule.

Quant au Permis de Conduire, le tarif de l'échange est uniformément fixé à 1 000 francs.

Ces dispositions ont été publiées dans le *Journal Officiel* du 18 février dernier.

Un Centre A.M.C. à Paris.

Sinon à Paris même, tout au moins dans la proche banlieue, c'est-à-dire à Puteaux, vient d'être inaugurée un dépôt général pour les moteurs A.M.C.

Cet organisme assure la fourniture de toutes les pièces de rechange des différents modèles de cette marque, également le service de garantie et l'échange standard de moteurs.

Cette initiative sera bien accueillie par tous les agents et réparateurs de la région.

On estime en effet qu'il circule dans Paris et les environs plus de 10 000 machines équipées du bloc-moteur A.M.C. ; il devenait donc urgent de pouvoir se procurer sur la place toute la rechange.

Par la même occasion ce dépôt distribue aussi toutes pièces et organes des motos Guiller.

CONCOURS MOTOCYCLES

3^e série de questions

- | | |
|--|--------------------------|
| 1 Le rétroviseur est-il obligatoire sur les cyclomoteurs et vélomoteurs ne dépassant pas 125 cc? | OUI - NON ⁽¹⁾ |
| 2 Existe-t-il des blocs-moteurs à chaîne primaire? | OUI - NON |
| 3 Le Bénélux est-il un nouvel accessoire de luxe pour scooters? | OUI - NON |
| 4 Faut-il un permis de conduire pour une voiturette dont le moteur ne dépasse pas 125 cc? | OUI - NON |

(1) Biffer la mention inutile

N.S.U. Quick.

Les Ets Bonnet, de Billancourt, présentent actuellement une petite N.S.U. dotée du moteur deux temps 98 cm³ à deux vitesses par poignée tournante. Le cadre-poutre, formant réservoir, se rapproche de la conception cyclomoteur, mais avec fourche élastique à l'avant. Cette petite machine, donnée pour 55 à l'heure avec une consommation de moins de deux litres est munie de pédales, comme un cyclo. Son prix est intermédiaire entre celui du cyclomoteur et celui d'un vélomoteur populaire.

Le Grand Prix Suisse de Moto-Cross.

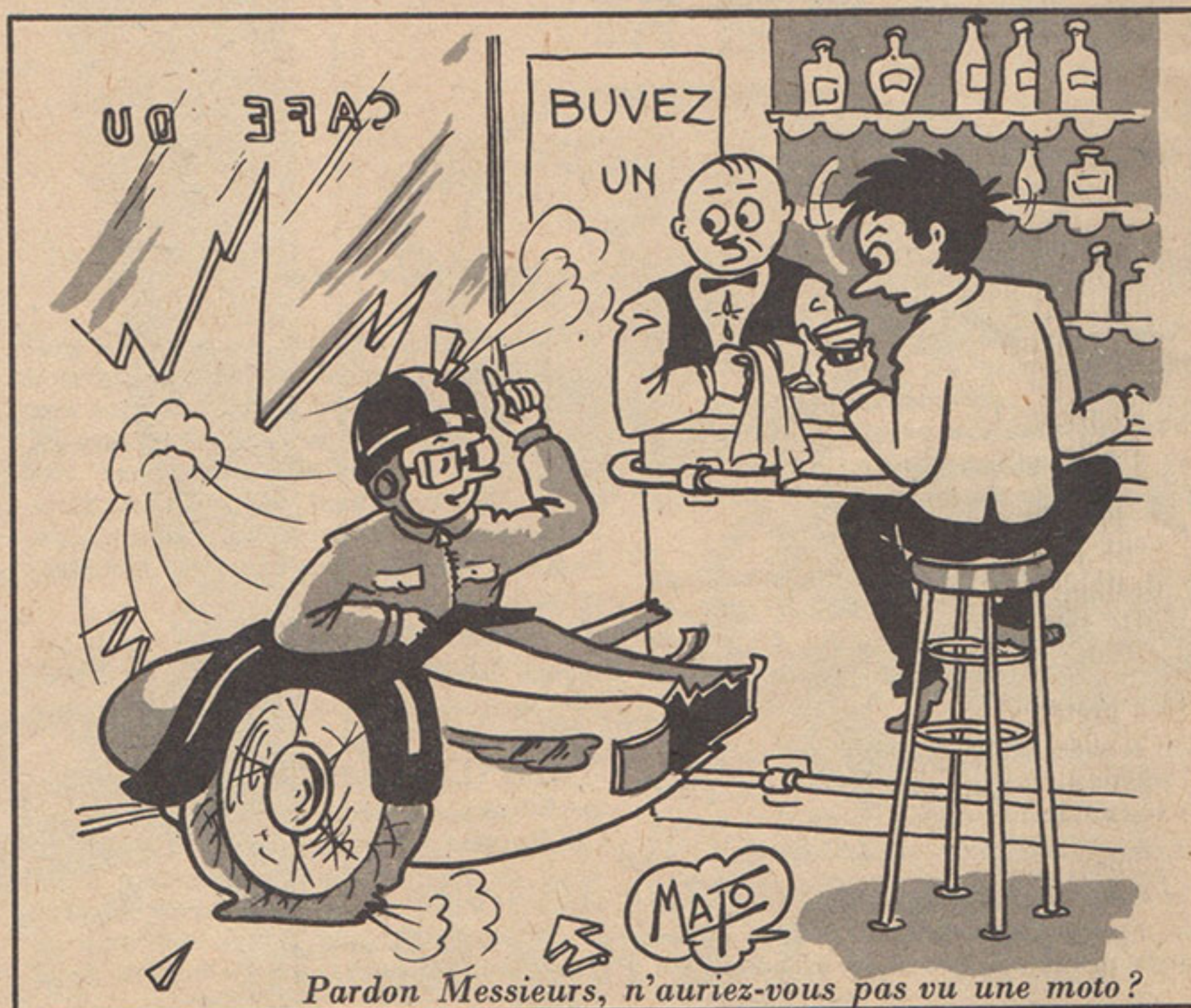
Complétant nos précédentes informa-

tions sur les épreuves de moto-cross comptant pour les Championnats d'Europe, précisons que le Grand Prix de Suisse de moto-cross est inscrit parmi celles figurant au calendrier international pour ce championnat.

Ce grand prix se déroulera les 25 et 26 avril sur le circuit dit du Bout du Monde, près de Genève.

Station-Service Del Lorto.

Trading-Motor-Line, distributeurs en France du carburateur Del Lorto nous informe qu'une station-service vient de s'ouvrir 26, Grande-Armée, qui est organisée pour tous échange standard de carburateurs pour 125 cc deux et quatre temps, vélomoteurs et scooters.



Vers un marché unique ?

Nous lisons dans le Journal *Les Echos* qu'un mémorandum hollandais suggérait une fusion totale de l'économie des six pays, France, Allemagne, Italie et Benelux par la suppression des barrières douanières et tarifaires et la création d'un vaste marché unique.

Ce projet, s'il se réalisait donnerait aux motos allemandes, belges et italiennes le moyen de lutter également par les prix contre nos propres productions.

Blocs anglais.

Ce n'est pas de bloc moteur qu'il s'agit mais de deux groupes distincts qui se sont constitués et qui réunissent chacun un ensemble de marques réputées.

Norton, en effet, vient de céder toutes ses actions à la Société « Matchless and A.J.S. Motor Cycles », mais continuera sa fabrication et son intense activité sportive.

Antérieurement, on s'en souvient, avait été annoncée l'alliance, avec Ariel, du groupe B.S.A. Sunbeam.

Une bonne Auberge.

Communiqué par notre abonné M. Robert Boulard :

A l'approche de la belle saison je me permets de signaler aux motards qui vont passer le week-end à Dieppe, une sympathique auberge où ils trouveront bon accueil, celle du Cheval Blanc, à Torcy-le-Grand (S.-I.), située sur la D 154 à environ 15 km de Dieppe ; cet établissement très bien tenu offre une cuisine excellente et un grand calme. L'accès en est facile (garage fermé) et le site est délicieux : une petite rivière, des arbres et de la verdure et la pêche à la truite.

CONCOURS MOTOCYCLES

Avis important

Nous rappelons une nouvelle fois aux concurrents qu'ils ne doivent pas nous envoyer leur réponse aux questions au fur et à mesure qu'elles sont posées, mais en une seule fois, à l'issue du concours et à partir de la date qui leur sera indiquée. Tout envoi fractionné sera considéré comme nul.

Conservez précieusement les bons de participation à découper pour les joindre à votre solution.

M. Marteau au tableau d'honneur.

Notre lecteur M. M. Billotte nous signale en ces termes l'amabilité et la complaisance de M. Marteau :

« Motocycles,

M. Marteau, mécanicien autos à Clamart a bien voulu le jour du Trial mettre à notre disposition son outillage (et effectuer lui-même certaines petites réparations urgentes), ainsi que son jet d'eau et les accessoires pour effectuer le nettoyage de nos machines après l'épreuve. (Elles en avaient bien besoin!)

« Ceci gracieusement et avec une franche amabilité. »

Les scooters d'hier et d'aujourd'hui.

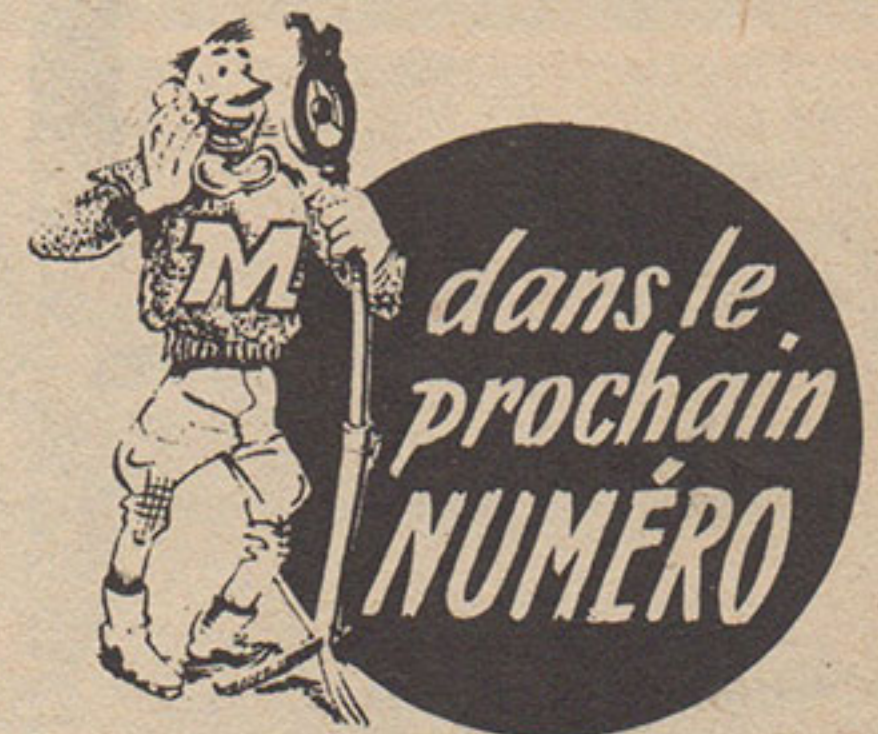
Voici deux ancêtres du scooter datant des environs de 1920. Celui à moteur dans la roue avant est le Mégola suisse, le second le Ner-A-Car américain. À côté de ces deux anciens, le moderne Terrot, que vient de s'offrir notre sportif speaker, Georges Briquet.

Pas d'accord pour la Norton.

M. Barland dont nous avons publié l'opinion sur la Dominator, a eu ses assertions contestées par la lettre d'un « metteur au point-mécanicien » de Paris. Malheureusement, ce correspondant a omis de signer et de donner son adresse. Nous ne pouvons, de ce fait, lui ouvrir nos colonnes. Mais il peut réparer son oubli en dévoilant son identité à M. Barland dont il connaît l'adresse.

Du super en Angleterre.

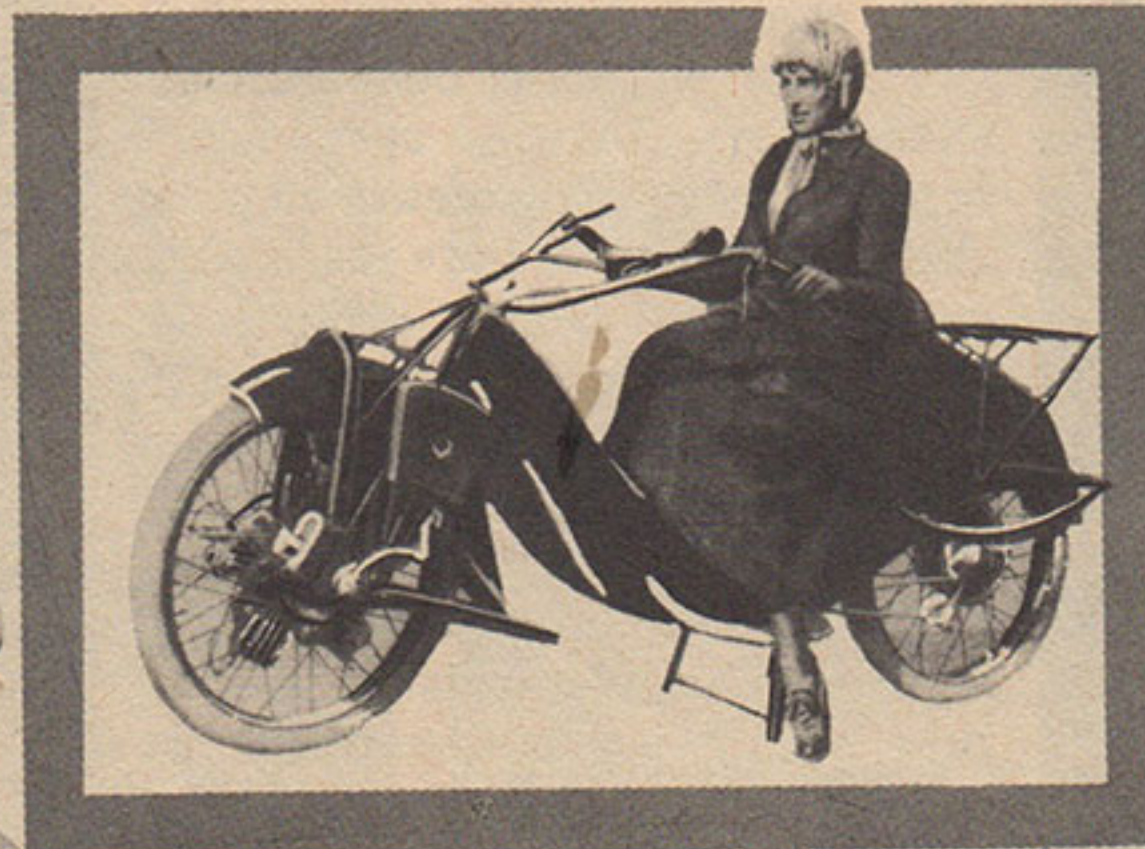
A partir du 1^{er} février, les Anglais vont enfin avoir le choix entre deux carburants, ordinaire et super. Chaque société pétrolière fait depuis quelques mois une publicité importante afin de signaler les avantages du nouveau carburant, nos confrères britanniques qui ont essayé (avant l'heure) le nouveau carburant reconnaissent qu'il équivaut à celui de 1939.



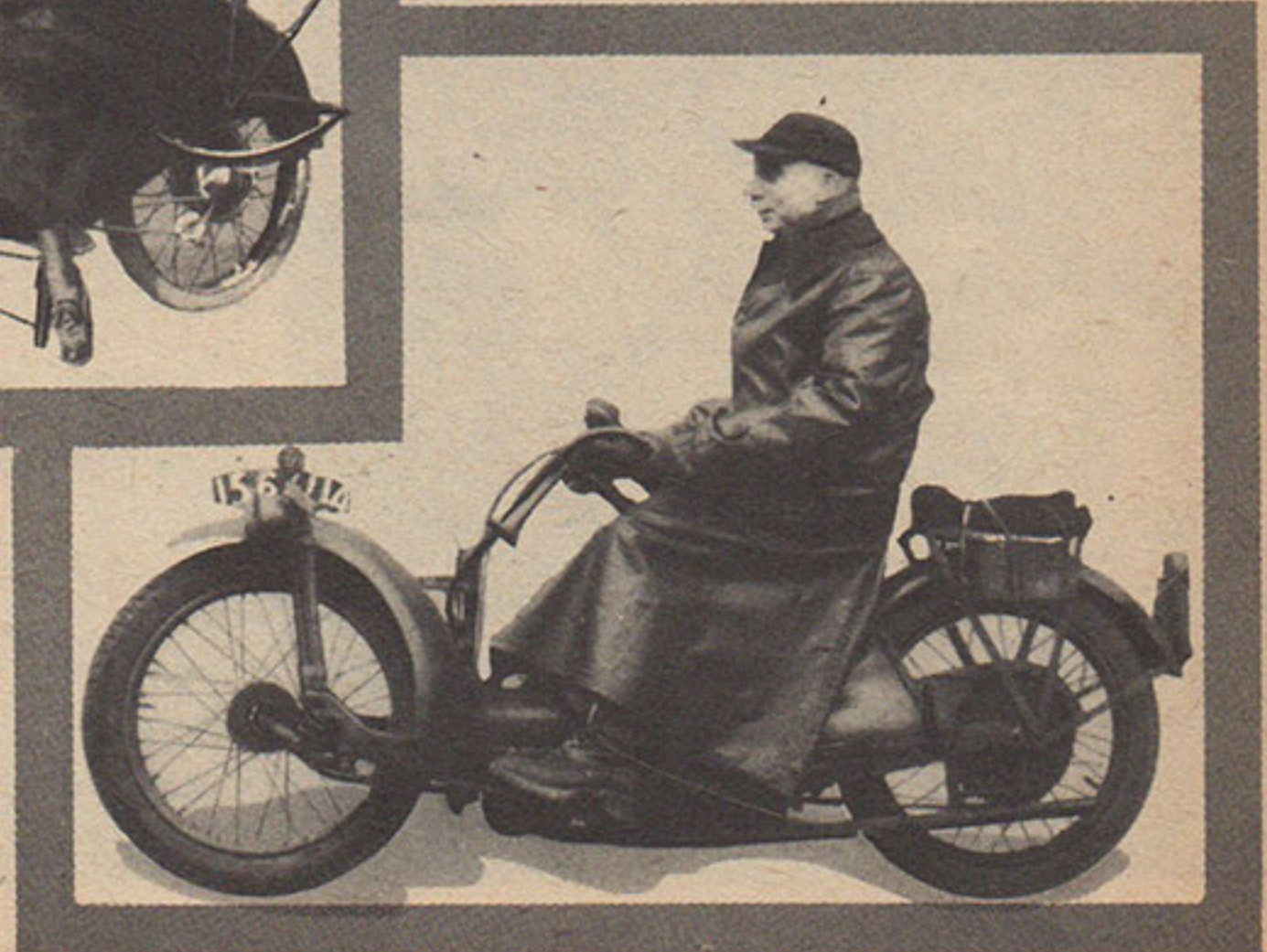
ESSAI de la 125 Gnôme et Rhône R 4 B



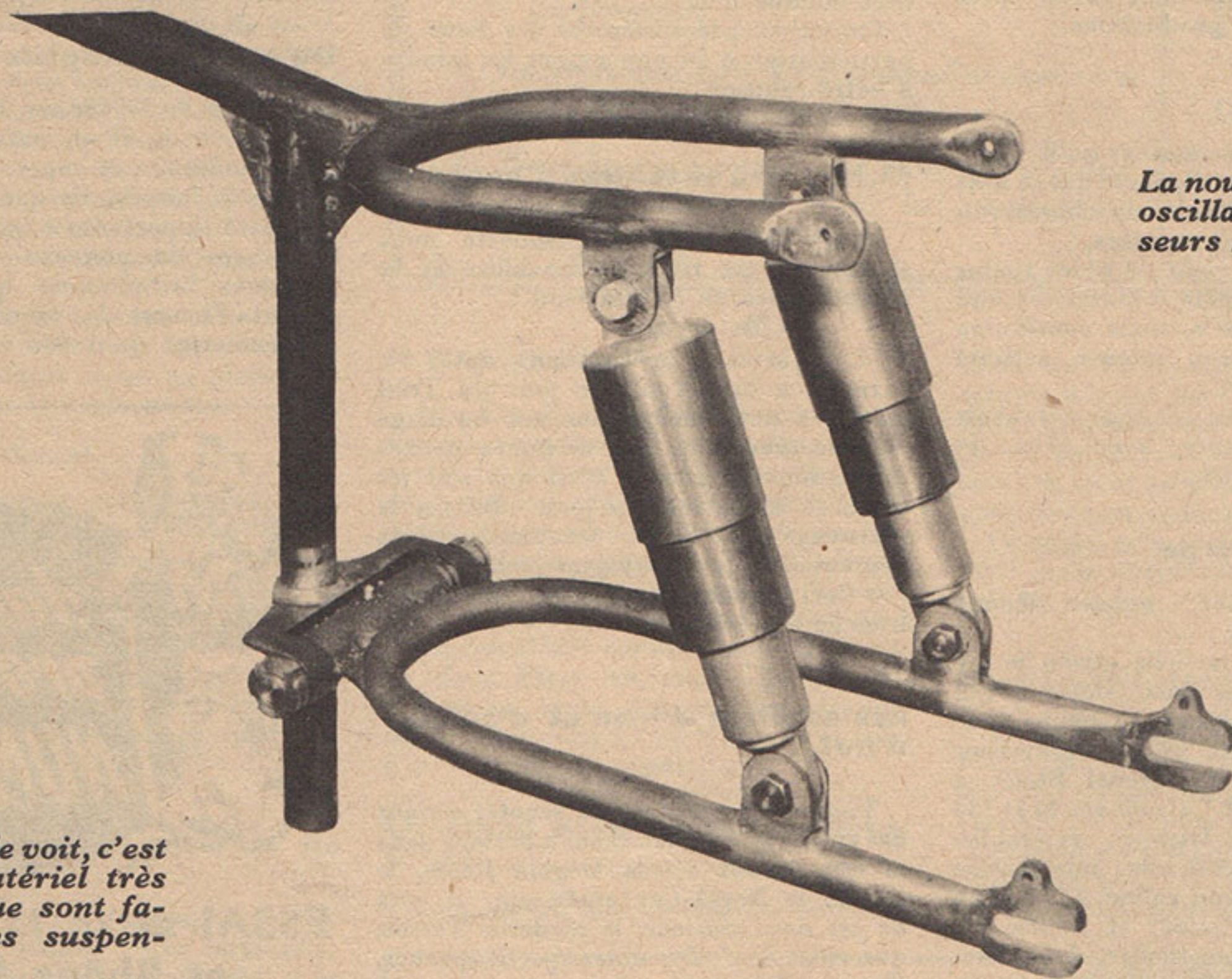
Georges BRIQUET, le sportif speaker vient de prendre livraison d'un scooter Terrot. Il a, ici, comme passager, le champion de France 1952 A. Deledda, professionnel sur bicyclette Terrot.



Ci-contre, le Mégola suisse, et ci-dessous, le Ner-A-Car américain, ancêtres du scooter.

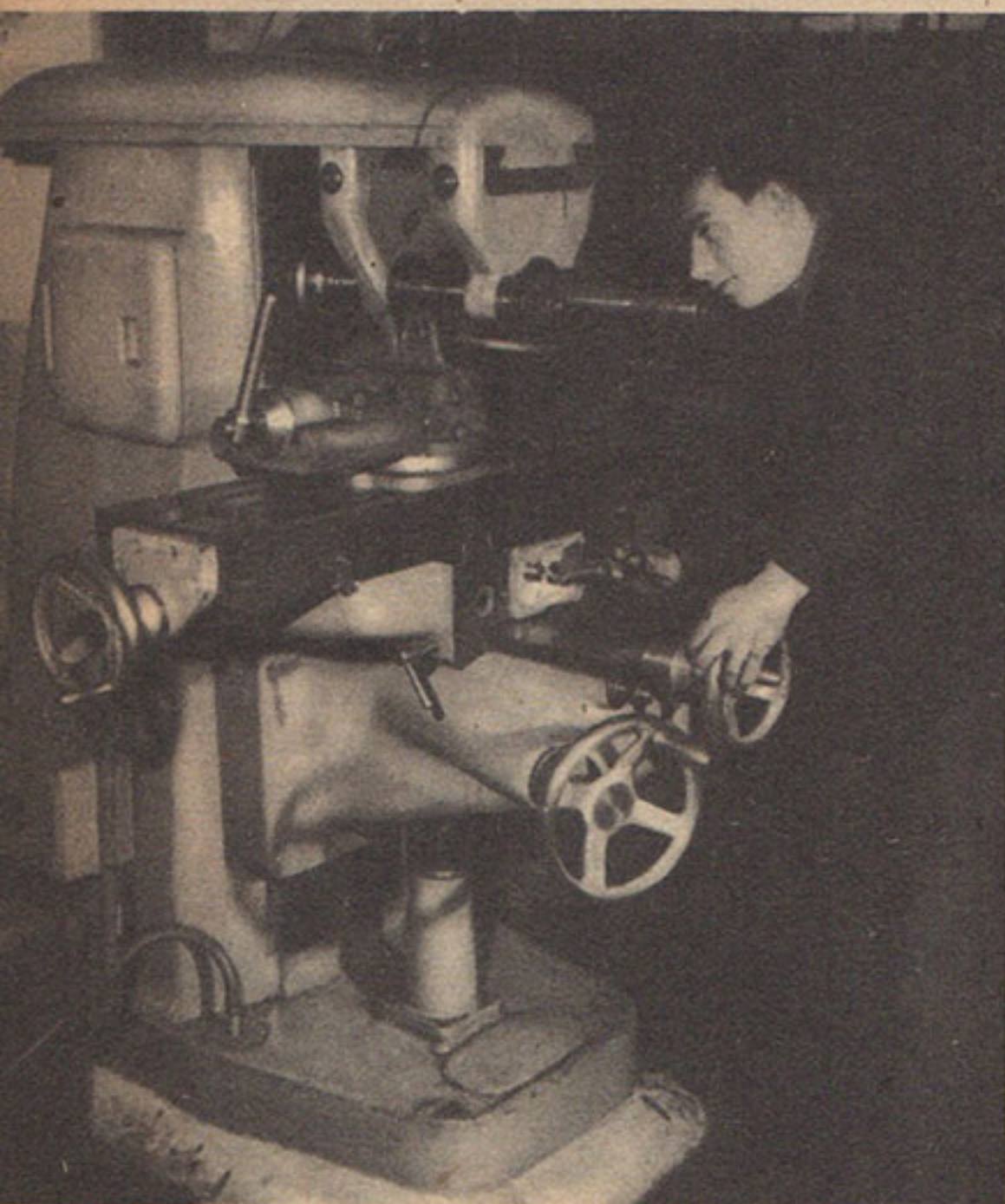


DU NOUVEAU CHEZ GRAZZINI



La nouvelle suspension oscillante à amortisseurs hydrauliques.

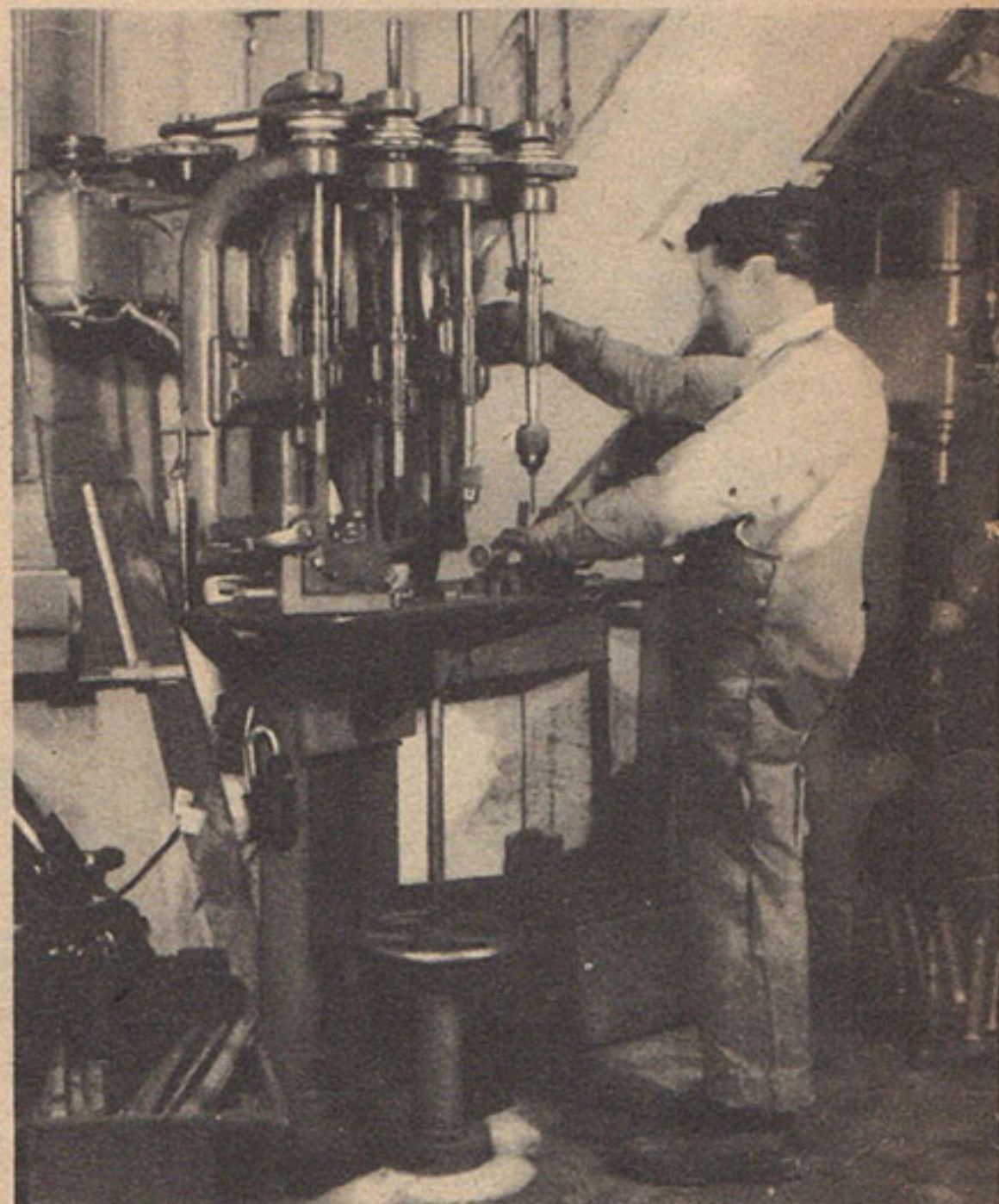
Comme on le voit, c'est avec un matériel très moderne que sont fabriquées ces suspensions.

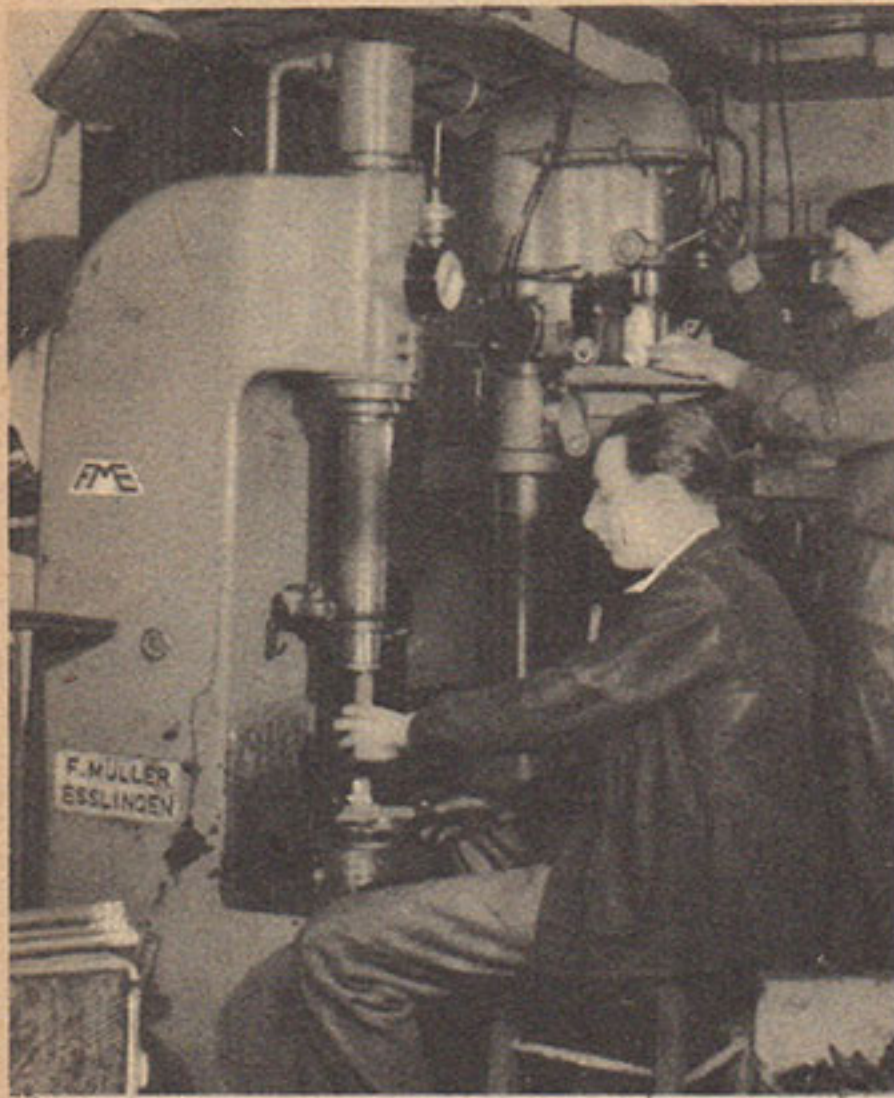


LES Etablissements Grazzini, qui depuis longtemps produisent en série des fourches télescopiques et des suspensions arrière, viennent de mettre au point une suspension arrière oscillante.

Après des essais comparatifs longs et sérieux, la fabrication d'éléments parfaitement au point est commencée, mettant le cadre articulé à la portée de tous.

Fidèles à la ligne de conduite de la maison, ces éléments de suspension sont pourvus d'amortisseurs hydrauliques d'une grande efficacité. Un ressort unique attaché à ses deux extrémités, travaille enfermé dans des gaines télescopiques. Les points oscillants de fixation au cadre et à la fourche sont munis de silentbloks largement calculés. Le constructeur livre également une





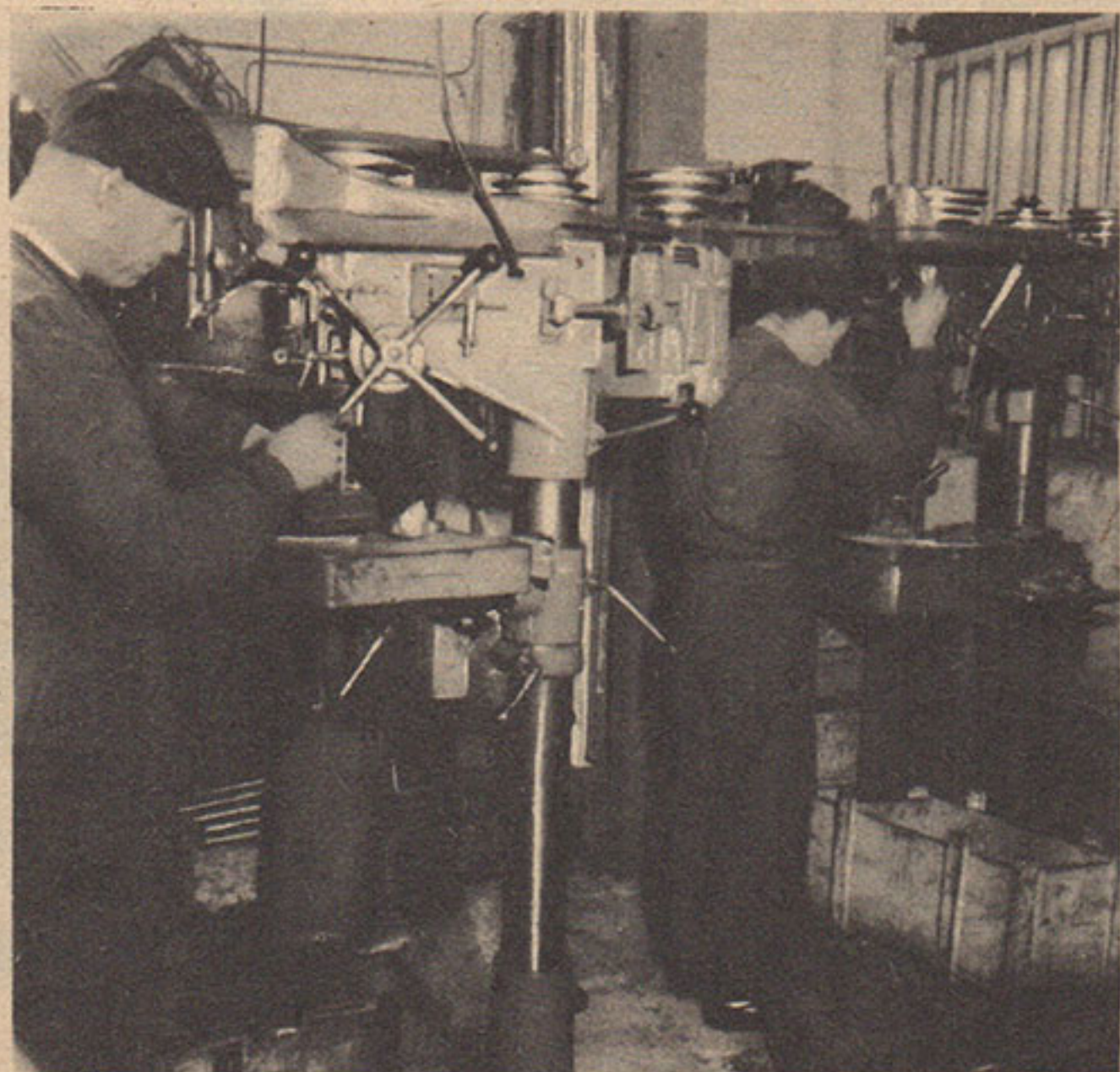
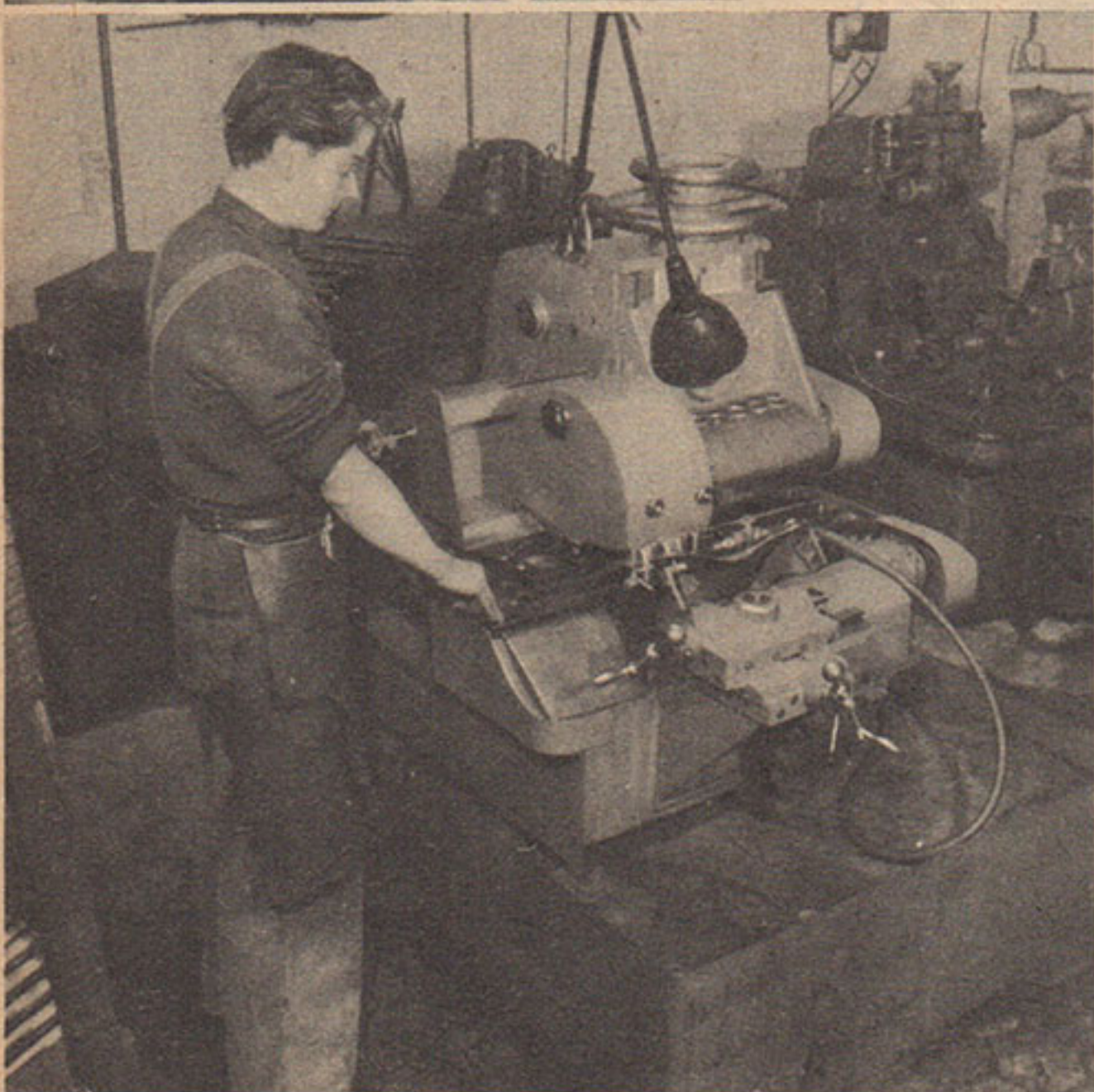
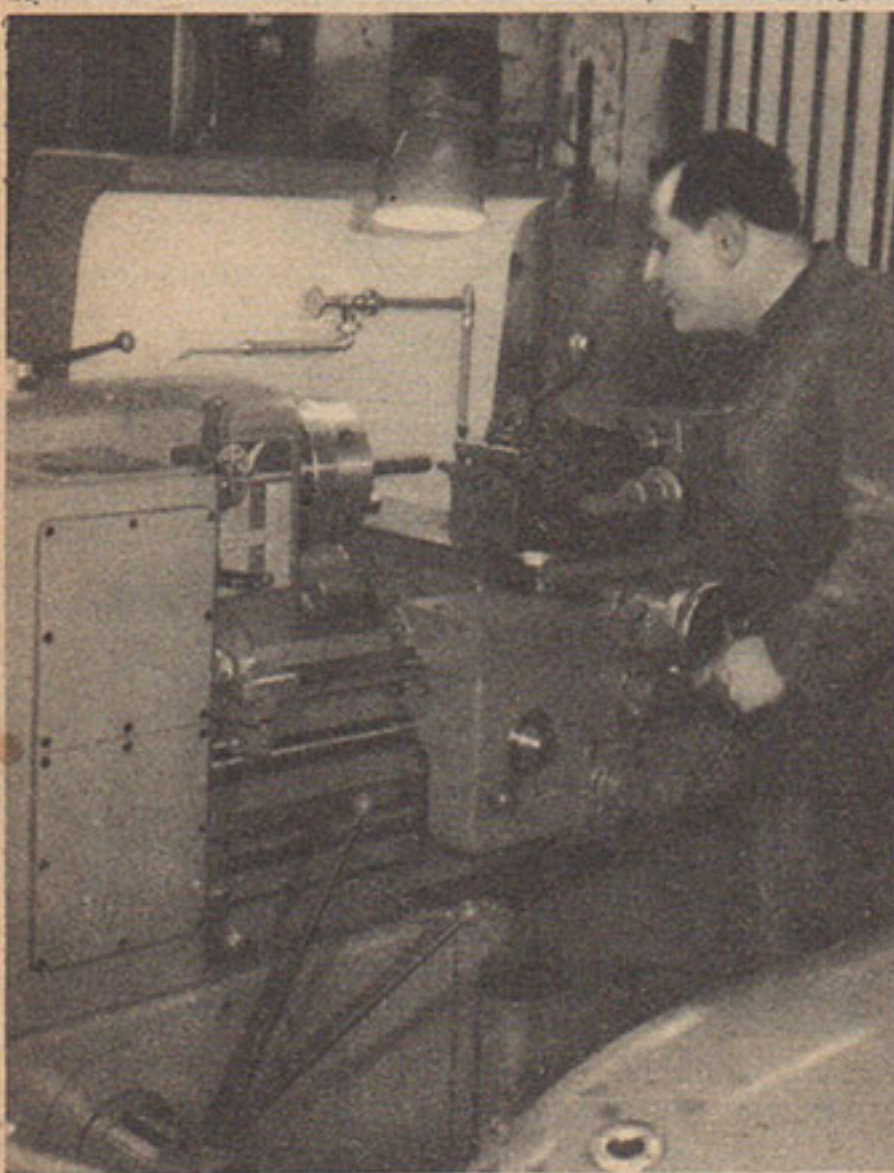
articulation très robuste en fonte malléable, baguée bronze, d'une largeur de 120 mm; il est prévu un axe de 32 mm à rattrapage de jeu latéral par rondelles trempées et rectifiées. La lubrification est assurée par un graisseur Técalémit. Le débattement moyen est de 70 mm mais il peut être augmenté suivant la position des éléments de suspension. M. Grazzini a même à l'étude un réglage de dureté par déplacement d'un point de fixation.

Pour équiper les motocyclettes 250 cm³ une nouvelle fourche est en préparation.

Les modèles pour 175 cm³ ont été améliorés, on trouve des butées de braquage venues de fonderie, les platines ont une nouvelle ligne et permettent une fixation du guidon plus simple et donnant plus de confort. Le support de phare d'une grande rigidité a été redessiné.

Une fourche « économique » robuste, mais simplifiée, d'un prix très étudié, est prévue pour équiper les 100 et 125 cm³ populaires. La fabrication des suspensions arrière coulissantes continue.

Les Etablissements Grazzini viennent de s'assurer l'exclusivité pour la France d'une grande marque allemande de filtres à air : les Knecht équipent BMW, NSU, etc., et sont vendus au meilleur prix.



à Montlhéry :

la D.S. MALTERRE Sport

LA maison D.S. Malterre poursuit les essais d'un modèle sport. L'ambition de la firme est de livrer à ses clients sportifs, une machine faisant véritablement 105 kilomètres à l'heure.

Le moteur, un AMC 175 cm³, subira une préparation spéciale. L'arbre à came et le carburateur seront différents des types de série.

Le cadre sera doté de la nouvelle suspension à grand débattement. La fourche reste du type habituel. Les moyeux freins centraux en alliage léger, seront complétés par des jantes en duralumin. On a prévu une selle biplace. Le garde-boue arrière est flasqué.

Nous avons essayé le prototype de cette machine tout d'abord sur l'anneau de Montlhéry : au deuxième tour nous avons relevé le temps de 1 mn 19 s 2/5, soit 115,537 km/h; qui « peut le plus peut le moins ». La vitesse annoncée pour le modèle définitif sera donc facilement obtenue. L'essai sur le circuit routier nous intéressait beaucoup plus, nous voulions connaître les réactions en virage et en courbe d'une suspension qui débat de 14 cm. Sans connaître la machine le routier fut bouclé en 6 mn 17 s, ce qui



En action sur le routier.

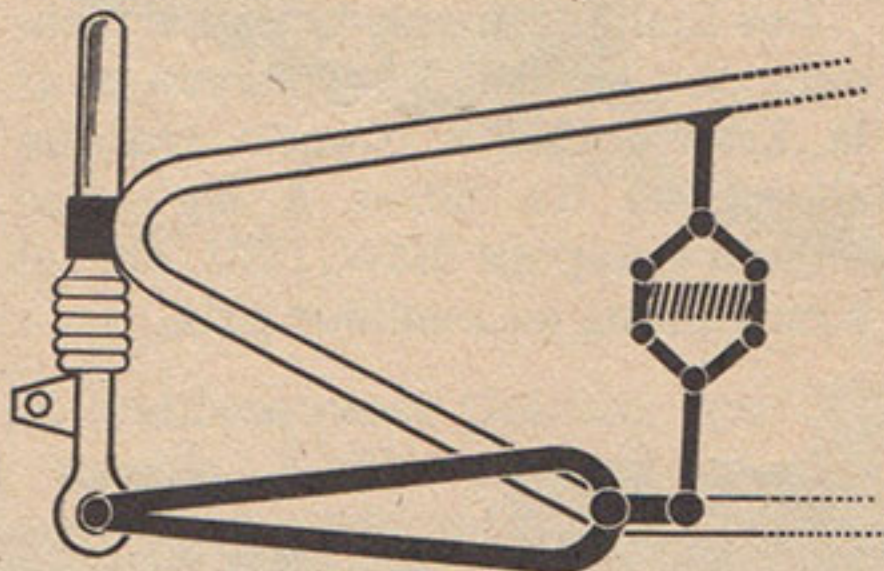
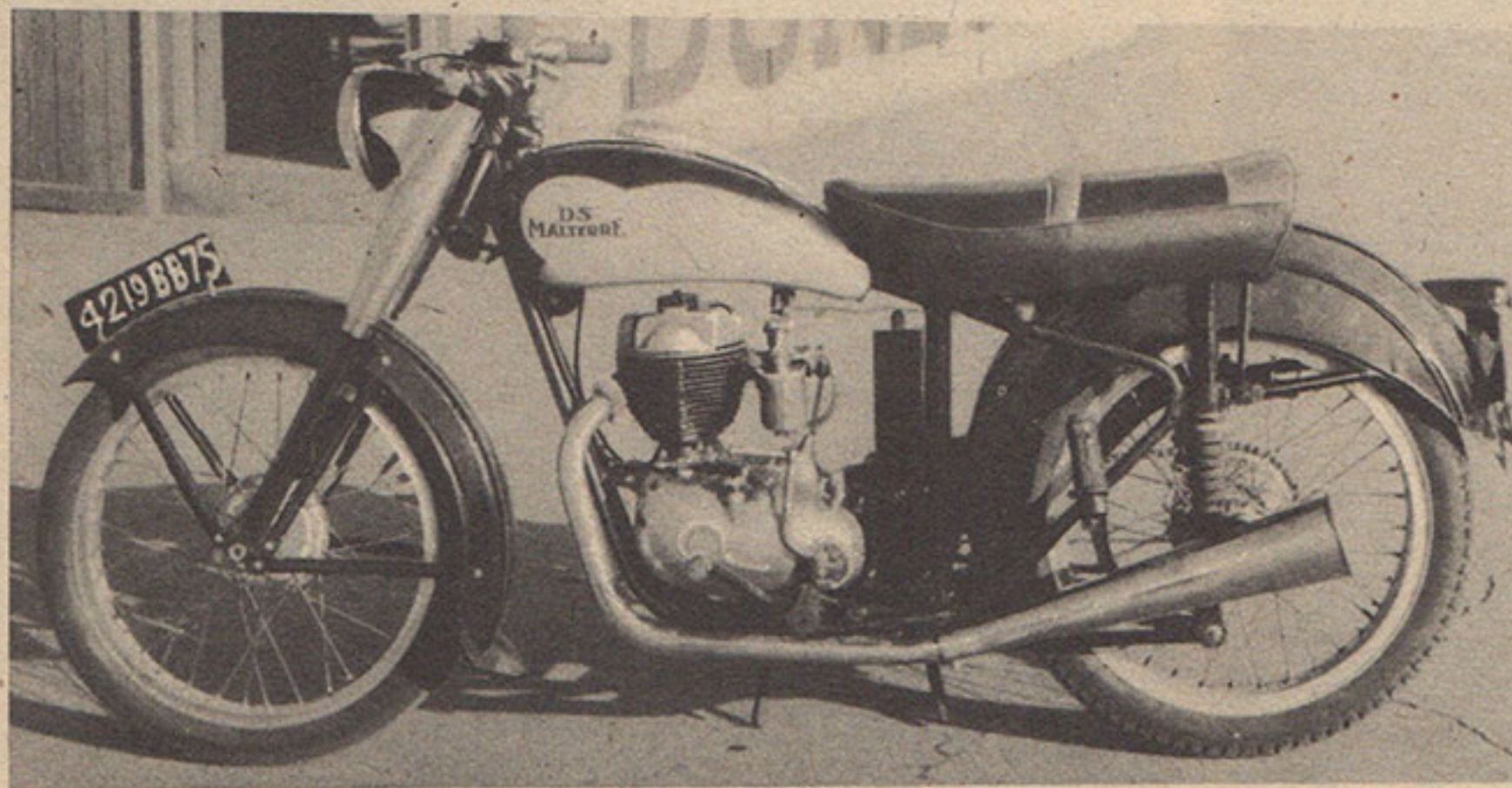


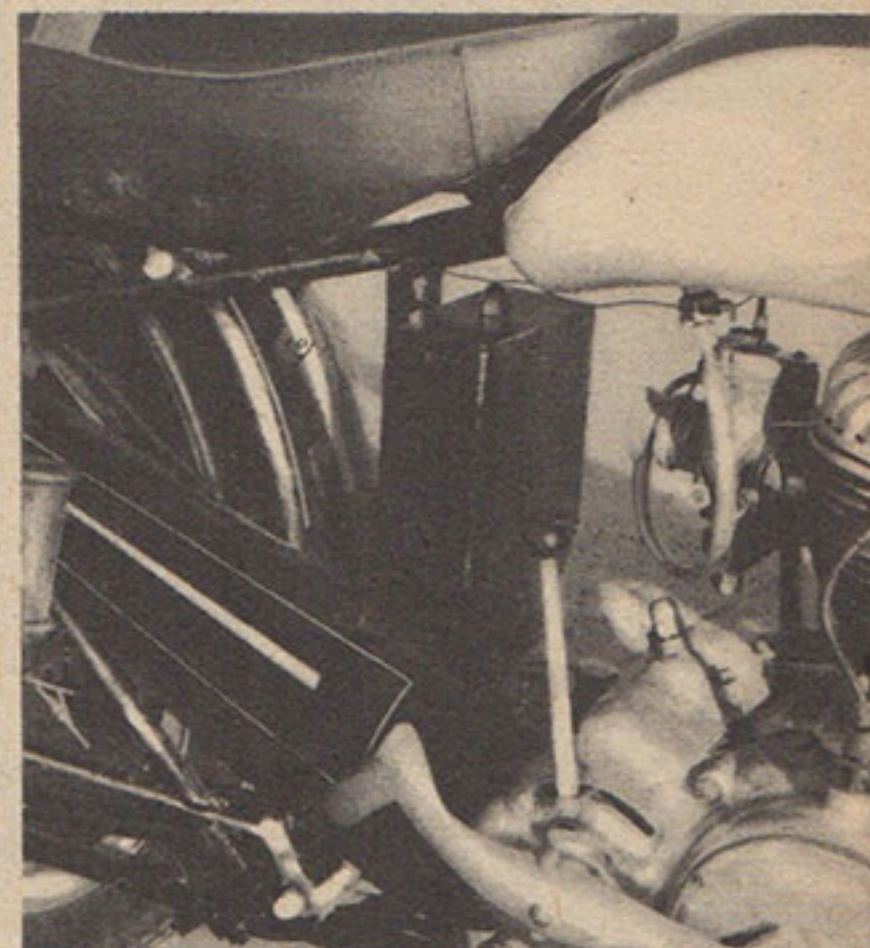
Schéma du système de suspension.



Prototype de la nouvelle D. S. 175 cm³ sport.



Le constructeur : M. MALTERRE.



Boitier contenant le ressort de suspension.

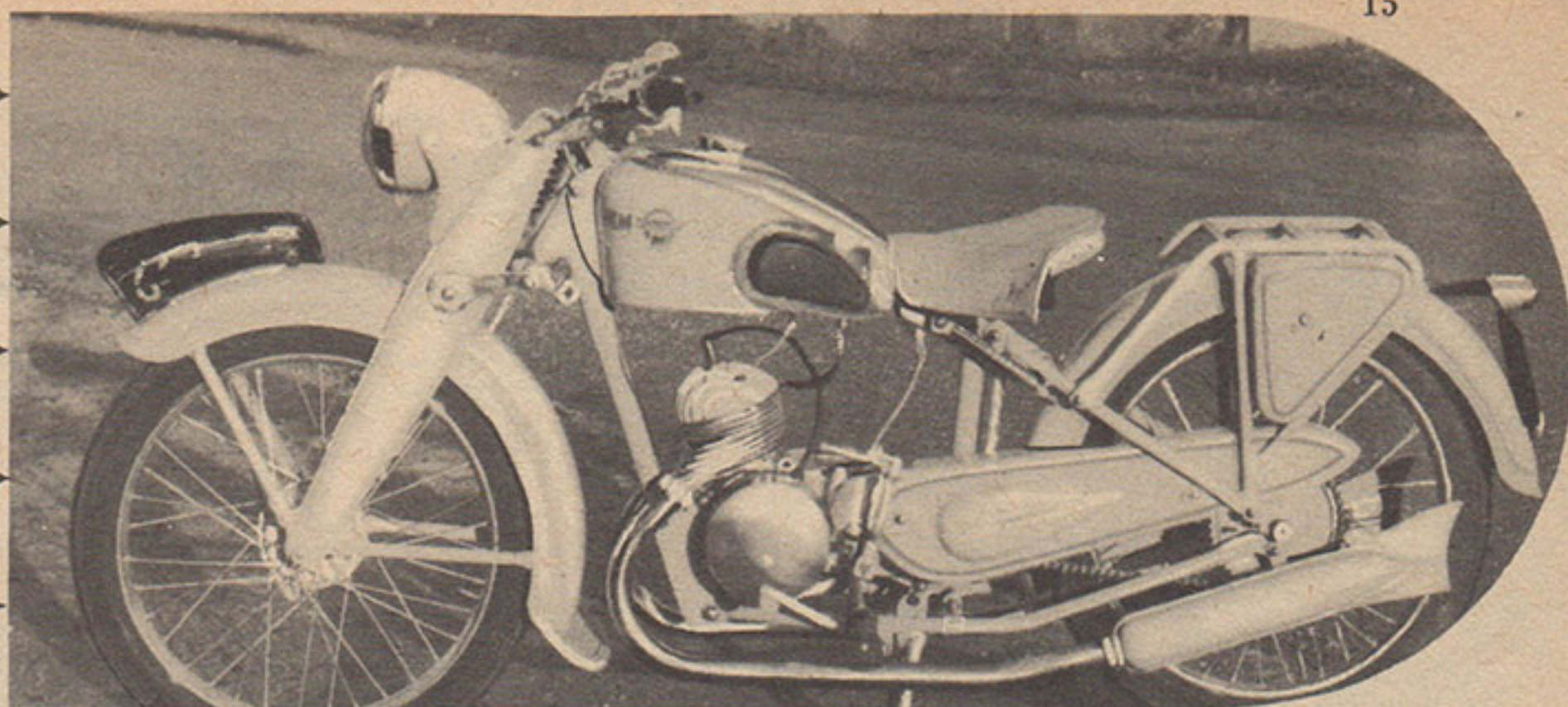
représente une moyenne de 88,141 km/h. Ce temps peut naturellement être amélioré, mais pour nous, la preuve était faite concernant la bonne tenue de la machine.

Le principe de la suspension consiste à comprimer un ressort par un jeu de biellettes. On obtient une flexibilité variable suivant la position de tirage des biellettes.

Les essais s'étant poursuivis sur le circuit de l'U.T.A.C., nous avons pu constater qu'à 50 km de moyenne, ce qui est très vite pour un parcours aussi défoncé, en solo comme en duo la suspension ne talonnait pas.

Félicitons sans réserve M. Malterre, qui a su grouper autour de sa marque des collaborateurs dynamiques et avertis et souhaitons lui en compétition un succès digne de ses efforts.

NOTRE ESSAI NEW-MAP LE POINT DE VUE DU CONSTRUCTEUR



Notre éditorial signale la sportivité et le "fair play" de M. Robin, directeur de New-Map, qui se joint à nous pour commenter l'essai que nous avons fait de sa 125 cc dans notre numéro du 15 Janvier. Nous tenons à le remercier d'avoir donné l'exemple en prenant, le premier, place à nos côtés dans cette tribune et lui donnons avec plaisir la parole.

Nous avons pris connaissance avec beaucoup d'intérêt dans votre numéro 91 du 15 janvier 1953, du compte rendu de l'essai que vous avez fait avec une de nos machines « Populaire » du type « LK 127 ».

Nous devons, tout d'abord, tout en constatant que vous n'avez oublié aucun point critique, rendre hommage à l'objectivité de vos propos annonçant d'avance au lecteur que le prix exceptionnel de cette machine : 109 500 fr ne permettait tout de même guère plus que nous avons fait.

Tenant compte et des menus défauts que nous connaissions déjà, et de ceux sur lesquels vous avez attiré notre attention, nous vous indiquons les améliorations qui ont été apportées à ce modèle.

Nous réfutons vos arguments ou signalons les améliorations dans l'ordre de votre article.

Coffres à outils. — Ils sont au nombre de deux et d'assez grande capacité. Le prix de revient est la cause du manque de charnière. La cascade d'outils est probable, mais non inévitable, les outils étant fournis dans des trousse.

Nous étudions cependant la possibilité des charnières, la suggestion étant à retenir.

Réservoir. — Les capacités pouvant varier un peu d'une machine à l'autre, les fonds peuvent quelquefois varier (oh, très peu !) d'emplacement... Un demi-litre est alors vivement atteint !

Nous surveillons en général que la capacité : 11,5 l annoncée soit atteinte au plus près.

Fourche emboutie. — L'inconvénient du ressort heurtant l'axe supérieur au rebond a été constaté sur une machine neuve alors que le ressort non assoupli n'a pas encore pris son tassement.

Le fait ne se reproduit plus sur une machine ayant 2 000 ou 3 000 km.

Cependant, une diminution du diamètre des spires du ressort en haut uniquement évite maintenant cet inconvénient.

Nous aurions aimé par contre qu'on signale la souplesse exceptionnelle de cette fourche à parallélogramme et surtout sa robustesse extraordinaire par rapport à n'importe quelle télescopique.

Guidon. — Nous savons bien que vous ne faites guère de réclame dans vos essais (c'est juste) mais signaler qu'il s'agit d'un Saker, monté sur un vélomoteur à 109 500 fr ç'eût été indiquer au lecteur que le choix des accessoires n'avait pas été sacrifié au prix « Populaire ».

Câblage. — Nous cherchons une solution à la fois simple et peu coûteuse pour ce problème. La critique nous semble juste et nous cherchons le remède.

Selle suspendue. — Nous cherchons également avec le fabricant des selles à monter (pour le même prix), une selle dont la ligne soit droite (à cause du coup d'œil à vide) et dont le cercle extrême arrière soit relevé pour éviter au cavalier de glisser.

Déjà des LK 127 ont été livrés avec cette nouvelle selle et nous continuons à travailler la question.

Moyeux, roues et pneus. — C'est uniquement une question de prix et ce type de machine peut être équipé de roues et pneus 25 x 3 avec moyeux à roulement annulaires et freins à tambours de 130 mm pour un supplément de 10 000 fr.

Comme vous le voyez, c'est cher simplement pour une paire de roues.

La question ne peut se poser en série car le prix de 109 500 fr ne le permet pas.

Freinage. — Nous nous sommes attachés particulièrement à ce défaut et nous avons obtenu une nette amélioration, mais nous continuons à presser le fabricant de moyeux de faire mieux et plus grand... « pour le même prix ».

Vibration du garde-boue AR. — Nous vous remercions d'avoir signalé que nos garde-boues ne sont pas des feuilles de papier à cigarettes, mais des garde-boues robustes et enveloppants.

Une tringle supplémentaire est maintenant posée à l'arrière. C'est une question de prix !

Silencieux. — Question de prix aussi !

Nous-mêmes faisons nos pots d'échappement, et ceux de ce modèle avaient été simplifiés à cause du prix.

Nous réétudions la question et pensons sous peu obtenir plus de silence pour le même prix !

Repose-pieds. — Nous connaissons ce défaut qui, c'est bizarre, vient de notre vieille expérience !

Nous avons toujours pensé que, dans un choc, c'est le repose-pied qui doit céder le premier et **ce sans fausser le cadre.**

Le travail et le prix pour changer un repose-pied ne sont pas comparables aux frais qu'occasionneraient le démontage et le redressage d'un cadre faussé.

Conclusion. — Il s'agit là essentiellement d'une bataille de prix.

Nous avons fait un gros sacrifice pour mettre une telle machine à la disposition de notre clientèle.

Le modernisme. — Quatre vitesses au pied, sélecteur, la robustesse, la présentation ne manquent pas et le prix : 109 500 fr est un record dans la corporation !

Nous ne croyons pas nous être trompés et avons certainement touché juste vis-à-vis de la clientèle puisque celle-ci nous accorde une telle confiance depuis le Salon que nos usines tournent à plein à 56 h par semaine.

Si nous ne gagnons absolument rien sur ces modèles, échangeant simplement notre argent, nous avons le plaisir de satisfaire pleinement les plus modestes de nos clients et de faire travailler à plein, notre personnel dans une période difficile pour tout le monde.

Nous nous excusons de ce long exposé, mais nous voulions vous faire connaître notre point de vue, ainsi que les améliorations apportées à la suite de votre article.

NEW-MAP.



toys des

Brunel

VOUS

AVEZ LA PAROLE

NORTON "DOMINATOR"

Avant toute chose, permettez-moi de vous féliciter très sincèrement pour la parfaite objectivité qui se dégage de vos essais.

Le principe de votre nouvelle formule est excellent, et ne peut que vous attirer de plus en plus de lecteurs qui n'ont jamais été à pareille fête. Cela change des essais habituels effectués dans un bureau les pieds bien au chaud, et le catalogue du constructeur devant les yeux.

Ce préliminaire étant dit, je voudrais au titre de propriétaire d'une Dominator 1951, exposer mon point de vue sur le « Road test » de la machine que vous avez essayée. D'abord, il semble flagrant que la moto en question était à peu près morte, et de ce côté il me semble que vous faites fausse route car, si en aucun cas vous ne devez essayer des machines mises spécialement au point par le fabricant, ou le représentant, vous ne devez pas non plus faire l'essai d'une moto comme celle que vous venez d'essayer, et qui était manifestement destinée à aller sinon à la ferraille, tout au moins à la clinique. Car dans un cas comme dans l'autre, l'esprit du futur acheteur en restera faussé.

Vous ne devriez prendre uniquement que des machines en bon état (10 000 km environ), et vous assurer réellement de cet état, car dans le cas contraire cela ne vaudra rien dire du tout ; c'est l'évidence même.

Pour en revenir à l'essai de la Norton en question, si je ne proteste pas (faute de preuve) contre la vitesse de pointe à 136, je m'insurge nettement contre celle de 122 faite en position normale. Attention, je ne proteste pas contre votre bonne foi reconnue plus haut, mais seulement sur la preuve évidente que la moto essayée était belle et bien dans un état précaire, car n'importe quel possesseur de Dominator vous dira qu'en position touriste, et même à deux, le compteur monte facilement à 140, ce qui fait, avec un pourcentage de 10 % maximum (le mien marque entre 6 et 7 %), encore un vrai 126. D'ailleurs à cette vitesse de 140 au compteur atteinte je le répète normalement dans n'importe quel cas, l'on suit les « 15 » et les « Vedettes » lorsque l'on fait la course avec elles. Concluez. Quant aux vitesses intermédiaires si je ne discute pas sur la vitesse maximum de la première et de la deuxième, je proteste encore sur la pointe de la troisième que vous annoncez pour 95-100 alors que l'on monte sans pousser à 120 compteur, ce qui fait encore un bon 110 chrono et de cela soyez absolument sûr. La Norton essayée était vraiment déficiente.

Quant à la vitesse maximum réelle sur un véhicule en état, je crois sincèrement qu'elle avoisine 140 chrono en position couchée, et je dois ajouter que je ne pense pas qu'il y ait de machine susceptible de dépasser cette vitesse en 2 cylindres 500 catalogue, ce qui confirme du reste les dires de l'éminent collaborateur de *Moto Magazine*, M. A. Bar, dans le numéro du Salon de cette revue.

Vos critiques sur le freinage sont peut être vraies, quoique le chiffre d'arrêt à 50 à l'heure que vous exposez ferait l'émerveillement de M. C. Faroux spécialiste en la matière, car d'après sa théorie un véhicule lancé à 50, devrait s'arrêter en 12,50 m, s'il était doté d'un excellent freinage. Alors rendez-vous compte.

Quoi qu'il en soit, vous avez raison sur la faiblesse des freins à grande allure, mais malheureusement ce problème ne s'applique pas qu'à la Dominator.

Reprenant vos critiques, je suis d'accord avec vous sur :

- Machine trop lourde ;
- Absence de roue à broche ;
- Culasse en fonte ;
- Batterie non mal protégée, mais de mauvaise qualité ;
- Moteur ayant tendance à chauffer à allure élevée 120-130 ;
- Consommation trop forte ;
- Mauvais rayon de braquage ;
- Culbuterie plus bruyante que certaines machines anglaises.

Dans les avantages :

- Tenue de route en courbe et en droite, excellente ;
- Robustesse moteur et de tout l'ensemble mise à part la fragilité du régulateur et des accus ;
- Belle présentation, aspect de l'avant très sport avec le pneu 3-21 ;
- Départs très faciles même en hiver.

LEVACHER,
24, boulevard Ledru-Rollin, Moulins (Allier)

Vous admettez, cher lecteur, que pour une machine bonne pour la ferraille, notre « Dominator » ne se portait pas mal du tout, puisqu'elle réalisa 136 km/h en pointe, soit une vitesse de pointe inférieure de 4 km seulement à celle que vous citez comme normale (140 km/h).

Rassurez-vous : les machines que nous essayons sont soigneusement examinées et présentent toutes garanties quant à leur

état mécanique. Dans le cas qui nous occupe, c'est M. François, mécanicien et metteur au point de la rue Le Bua, qui mit la dernière main à la machine avant essai.

Quant aux vitesses que vous annoncez en position touriste, ou en 3^e, vous commettez l'erreur consistant à croire qu'un compteur kilométrique triche d'une façon constante : or il n'en est rien. Le pourcentage d'erreur est variable, et de 5 à 6 % à 90/100 km/h, peut sauter à 15, 20 % et même plus quand on atteint les vitesses extrêmes.

D'autre part, une piste de vitesse n'est pas une ligne droite, et la présence de virages diminue sensiblement (2 à 3 %) la vitesse maximum possible.

En ce qui concerne le freinage, il faut tenir compte non seulement de la vitesse du véhicule, mais encore de son poids.

Toutefois, nous sommes prêts, au cas où vous viendriez à Paris, à procéder ensemble en toute cordialité à un essai de votre « Dominator » à Monthéry.

MOTOCYCLES.

LE 100 cm³ KÖHLER-ESCOFFIER

Très bonne machine qui a aujourd'hui 8 000 km, kilométrage effectué la majeure partie en montagne, la Haute-Savoie n'étant pas un pays très plat. La position en selle est assez confortable. Je veux donner par points les détails :

1^o Partie cycle : pas mal ; freins trop petits ; les jantes se piquent malgré un graissage constant ;

2^o Moteur : simple, robuste, nerveux, aucun défaut. Je viens de décalaminer et je n'ai constaté aucun jeu, les segments sont encore très bons.

Cette petite machine qui peut rouler à 65 km-h est très jolie d'aspect et d'une maniabilité excellente. Je suis très content de la fourche « para » qui donne de très bons résultats quand elle est bien entretenue. L'éclairage est très puissant et je n'ai encore jamais eu à démonter le volant magnétique qui n'est pourtant pas protégé. Un réservoir de 11 l évite les pleins fréquents. Si cette machine dont je suis content a des qualités, elle a aussi des carences : manque de freinage surtout dans notre région où les pentes de 10, 12, 15, 18 % abondent ! Les deux freins employés alternativement chauffent terriblement. Le frein moteur est inexistant. Le coffre à outils est d'une petitesse exagérée et la bavette du garde-boue avant ne sert à rien, la boue gicle sur le carburateur que j'ai dû protéger par une petite tôle. La plaque de police AV n'est pas flatteuse pour le coup d'œil !

En résumé, je peux dire que cette 100 cm³ qui est tout à l'honneur de Köhler-Escoffier est d'une robustesse légendaire et que si elle n'est pas très rapide, aucune montée ne lui fait peur. (Il faut bien entendu, ne pas avoir peur de la descente !) Elle consomme très facilement ses 3 l aux 100 km au lieu des 2,5 l donnés par la maison. Voici les réparations effectuées à ce jour : un jeu de pastilles liège pour l'embrayage et un câble d'embrayage ; une ampoule arrière ; un catouchouc de repose-pied. C'est tout ! Je ne parlerai pas de moyennes, ceci ne m'intéressant pas car je suis un touriste et je déteste rouler avec un œil au chrono et l'autre aux bornes. Je suis très content de ma machine qui me permet de goûter aux joies de la moto et de la nature que je préfère aux imitations courses (avec accompagnement de bruit assourdissant) qui indignent les vrais, les motards raisonnables qui savent apprécier la mécanique et les paysages qu'ils traversent.

R. FONGEALLAZ,
1, rue A. Brun, Cluses (Haute-Savoie)

CONCLUSIONS DE L'ESSAI BERNARDET⁽¹⁾

Après le débat que nous avons ouvert afin de déterminer les qualités du scooter Bernardet, et après étude minutieuse et comparative de toutes les lettres reçues, nous ne pouvons que maintenir, avec une restriction cependant, nos conclusions du n° 92 (ci-dessous), qui deviennent par conséquent définitives.

Nous ajouterons, à la liste des inconvénients : peinture fragile, critique qui réunit la quasi-unanimité.

Les deux points sujets à caution étaient :

1^o Le freinage, que nous trouvions insuffisant ;

2^o Le refroidissement.

En ce qui concerne le freinage, les avis sont partagés ; néanmoins, nous maintenons notre jugement, étant donné que nous sommes particulièrement bien placés pour avoir davantage d'éléments de comparaison que la plupart de nos correspondants.

La question refroidissement est également controversée : d'aucuns le trouve suffisant, d'autres mauvais. Il semble que les deux parties aient raison et que ce facteur varie suivant les machines, d'abord parce que tous les usagers n'utilisent pas leur scooter de la même façon, et ensuite parce que la turbine se révèle plus ou moins efficace d'un véhicule à l'autre. Nous ne pouvons à ce sujet que regretter le manque de constance dans la fabrication et éventuellement le montage de cet organe et persistons à croire que tous les exemplaires d'une même série devraient posséder des performances identiques.

(1) Voir nos 92, 93, 94, 95.

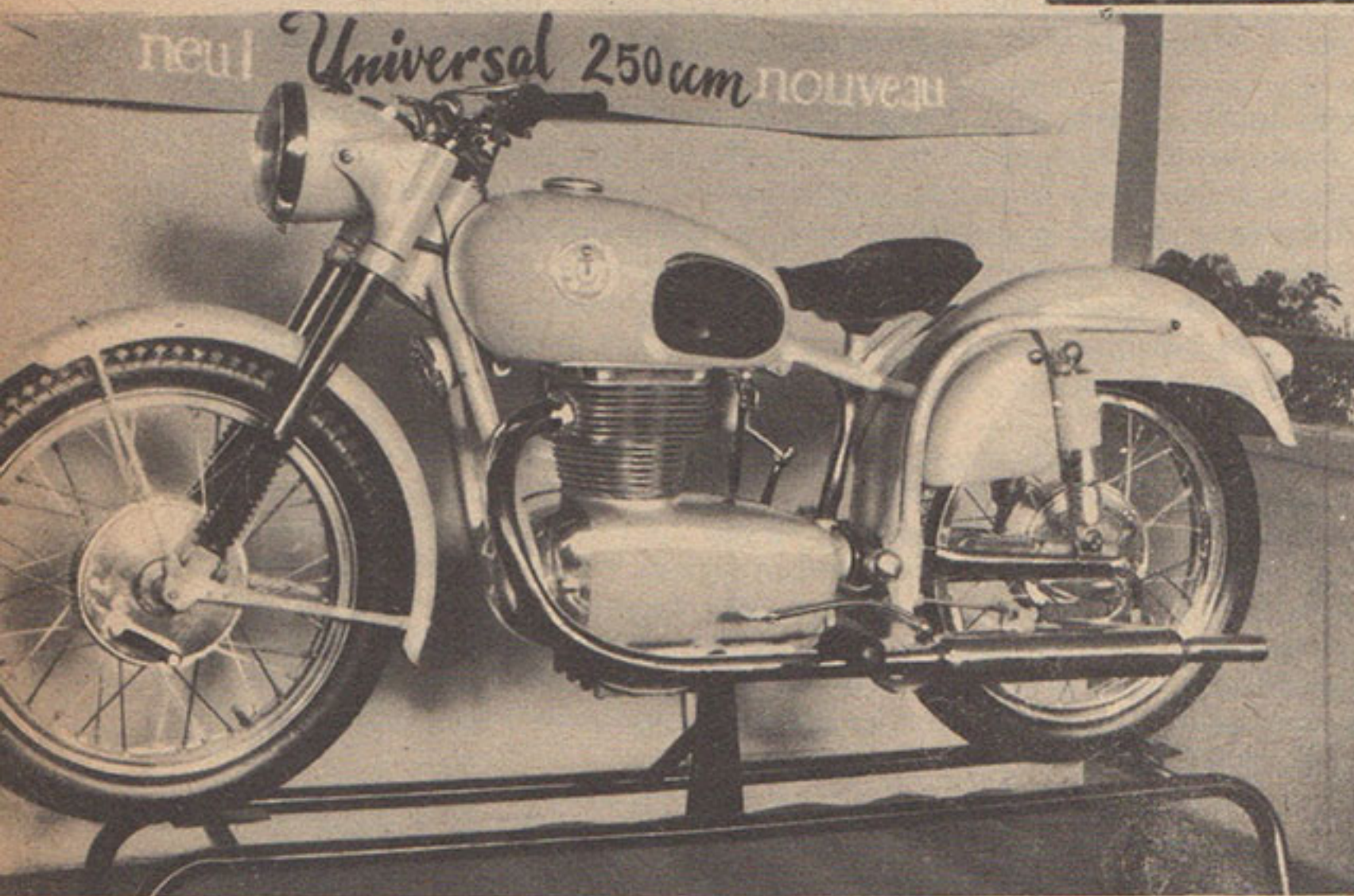
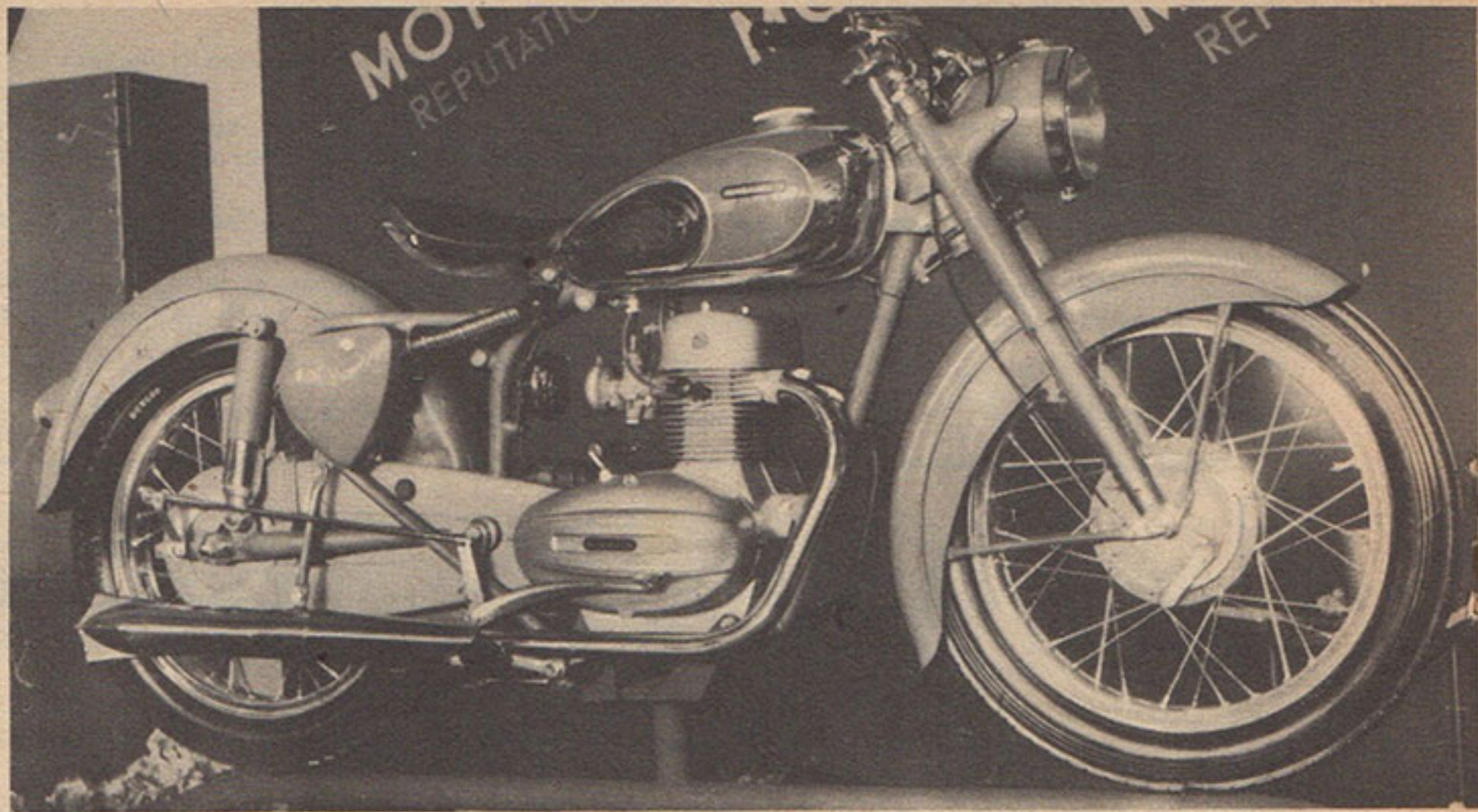
Bonne tenue de route et excellente maniabilité.
Suspensions AV. et AR. efficaces.
Bonne protection du pilote.
Hauteur du pare-brise bien calculée.
Autonomie élevée grâce au réservoir 11 litres.
Bonne accessibilité à la bougie.
Robustesse générale satisfaisante.
Véhicule agréable en circulation urbaine.

Mise sur béquille difficile.
Vibrations désagréables de la carrosserie.
Freinage insuffisant.
Pare-brise non rigide.
Carburateur et starter peu accessibles.
Efficacité du refroidissement variable suivant les modèles et réduisant les possibilités routières.
Eclairage moyen.
Peinture fragile.

La 250 Motosacoche, twin à soupapes en tête, développe 14 CV. On notera le modernisme de l'ensemble : jantes en dural, suspension AR oscillante, carter de chaîne secondaire, garde-boue très enveloppants.



La 250 Universal à culbuteurs : transmission par arbre et couple conique, boîte 5 vitesses, moyeux-freins. Le bloc-moteur est particulièrement net.

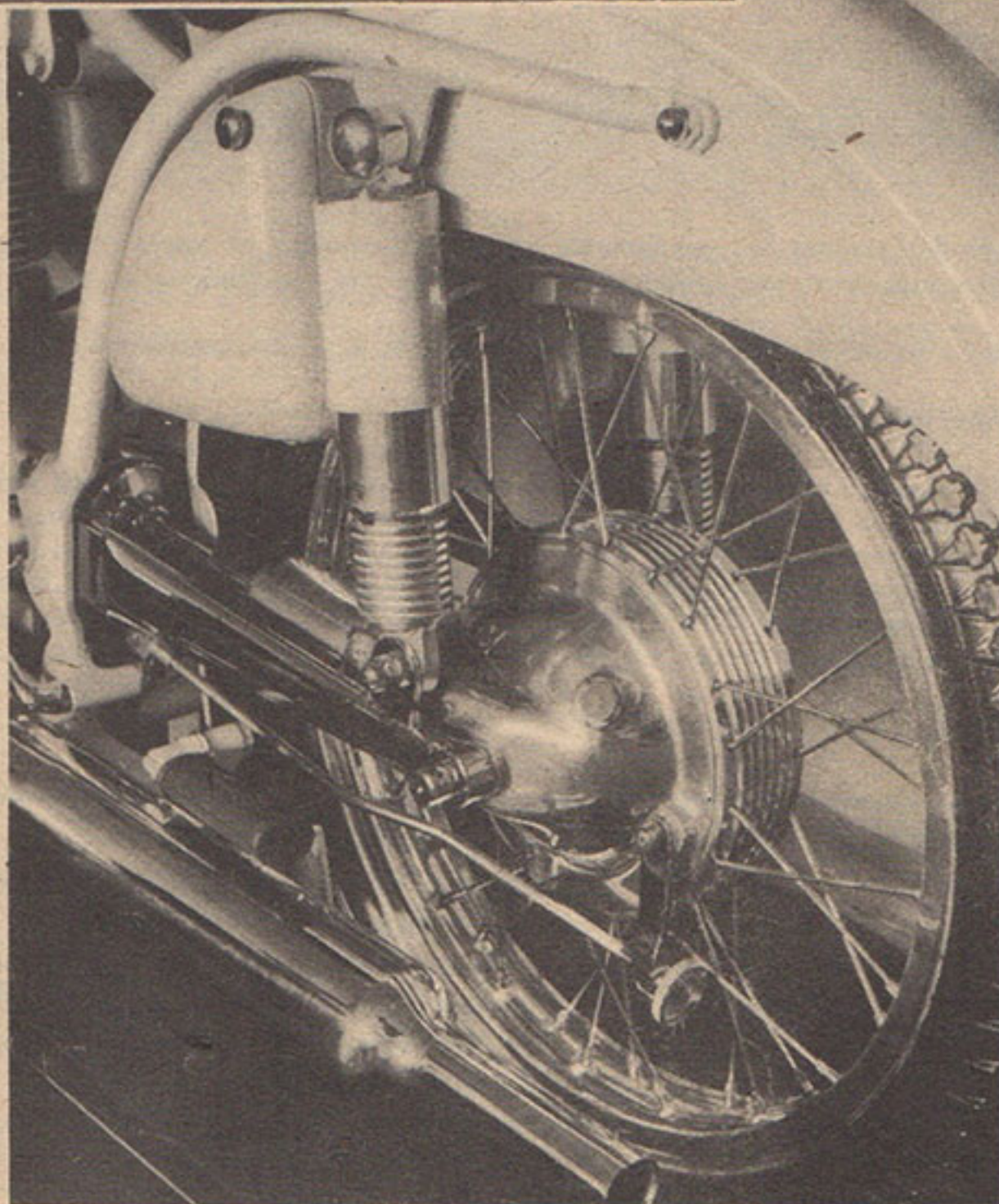


SALON

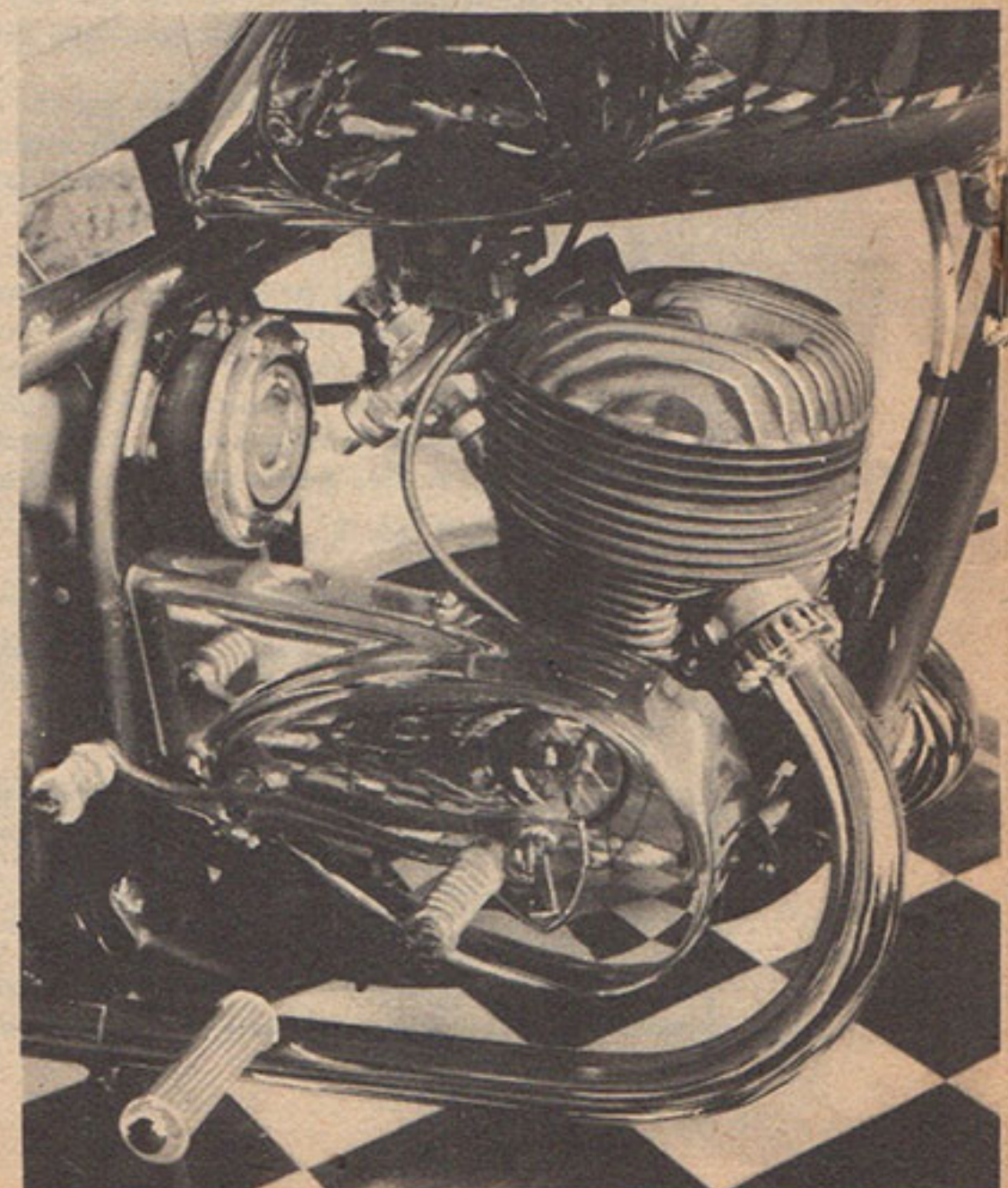
Sil'on en croit notre confrère suisse, Moto-Sport, le présent Salon de Genève, à l'instar des précédents Salons européens, se caractérise par la marche ascendante du scooter dont le succès augmente constamment.

Si l'on veut bien se souvenir du relief accidenté du pays, il faut convenir que pareil succès constitue un « satisfecit » populaire magistral accordé à la formule.

Les marques anglaises conservent leurs positions, mais les Allemands s'avèrent de redoutables concurrents et le nombre d'expo-



La suspension AR, la transmission et le frein de la 250 Universal. Le dessin d'ensemble est particulièrement réussi.



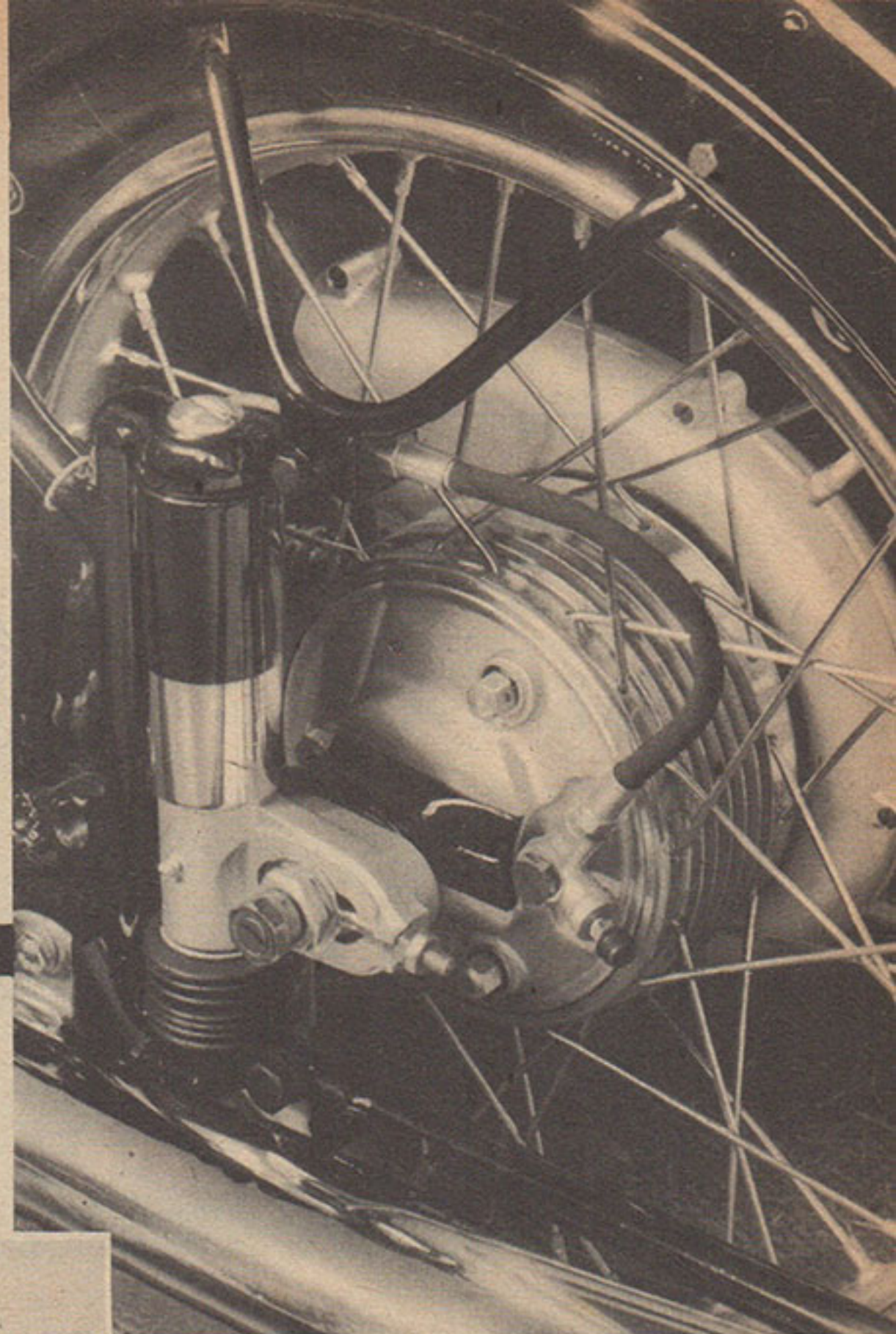
sants germaniques, lié à la diversité des modèles présentés, stigmatisent le gros effort consenti pour s'imposer sur le marché helvétique.

Cependant l'industrie autochtone ne demeure pas inactive, et l'on enregistre avec plaisir la résurrection de Motosacoche, avec une 250 twin d'excellente inspiration.

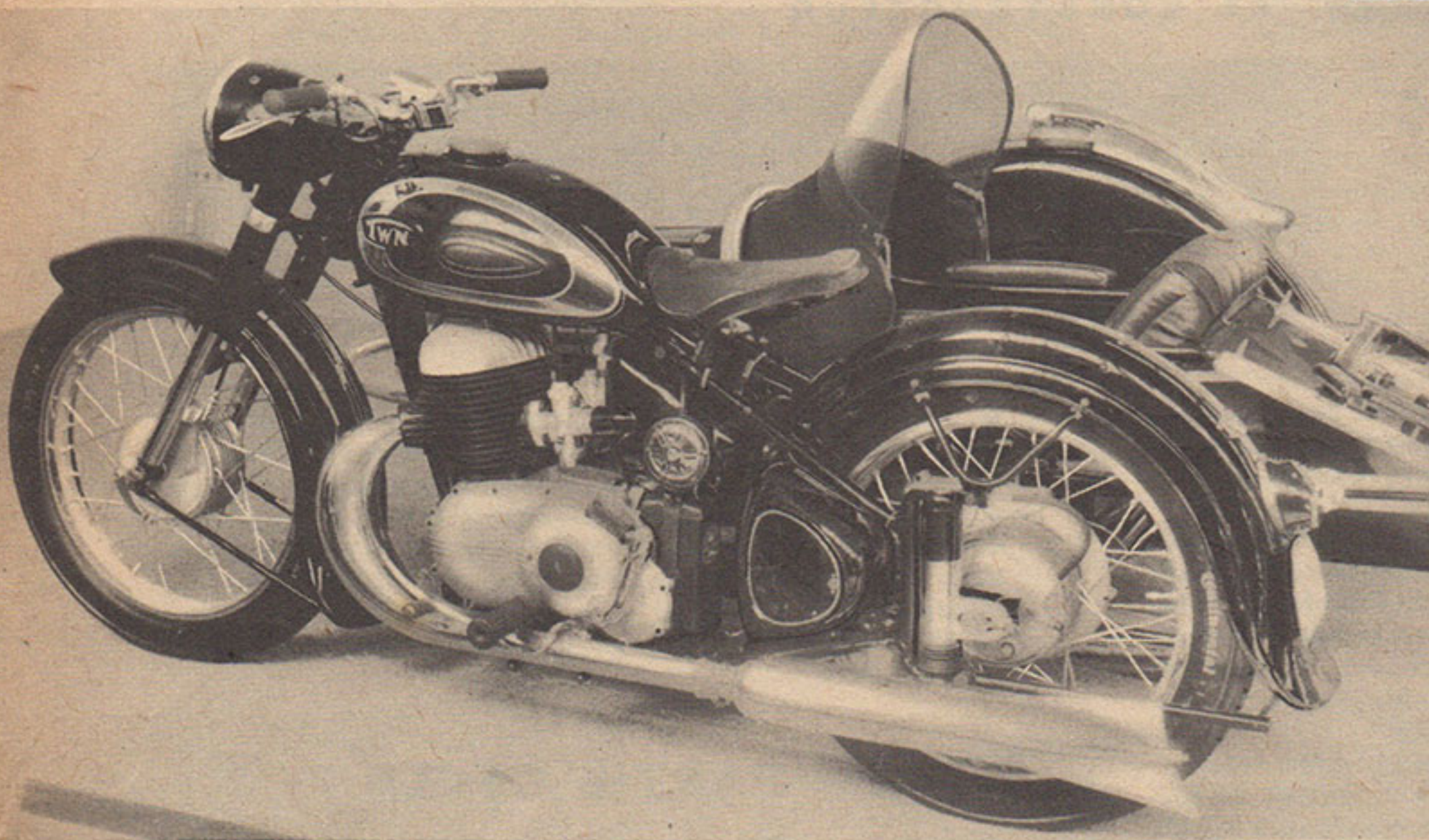
La production française, représentée à ce Salon par quelques rares constructeurs, dont Peugeot, fait difficilement face à la rude concurrence anglo-italo-allemande,

et notre carence en moyennes et grosses cylindrées ne peut que nous desservir.

Mais en Suisse, comme ailleurs, le prix de vente conditionne étroitement l'évolution du marché, et l'on note l'apparition de modèles populaires, dont le prix plus avantageux doit permettre de toucher de nouvelles couches d'acheteurs. Dans ce domaine également, la concurrence se révèle âpre pour s'assurer la prédominance au double point de vue prix et qualité.



D E G E N È V E



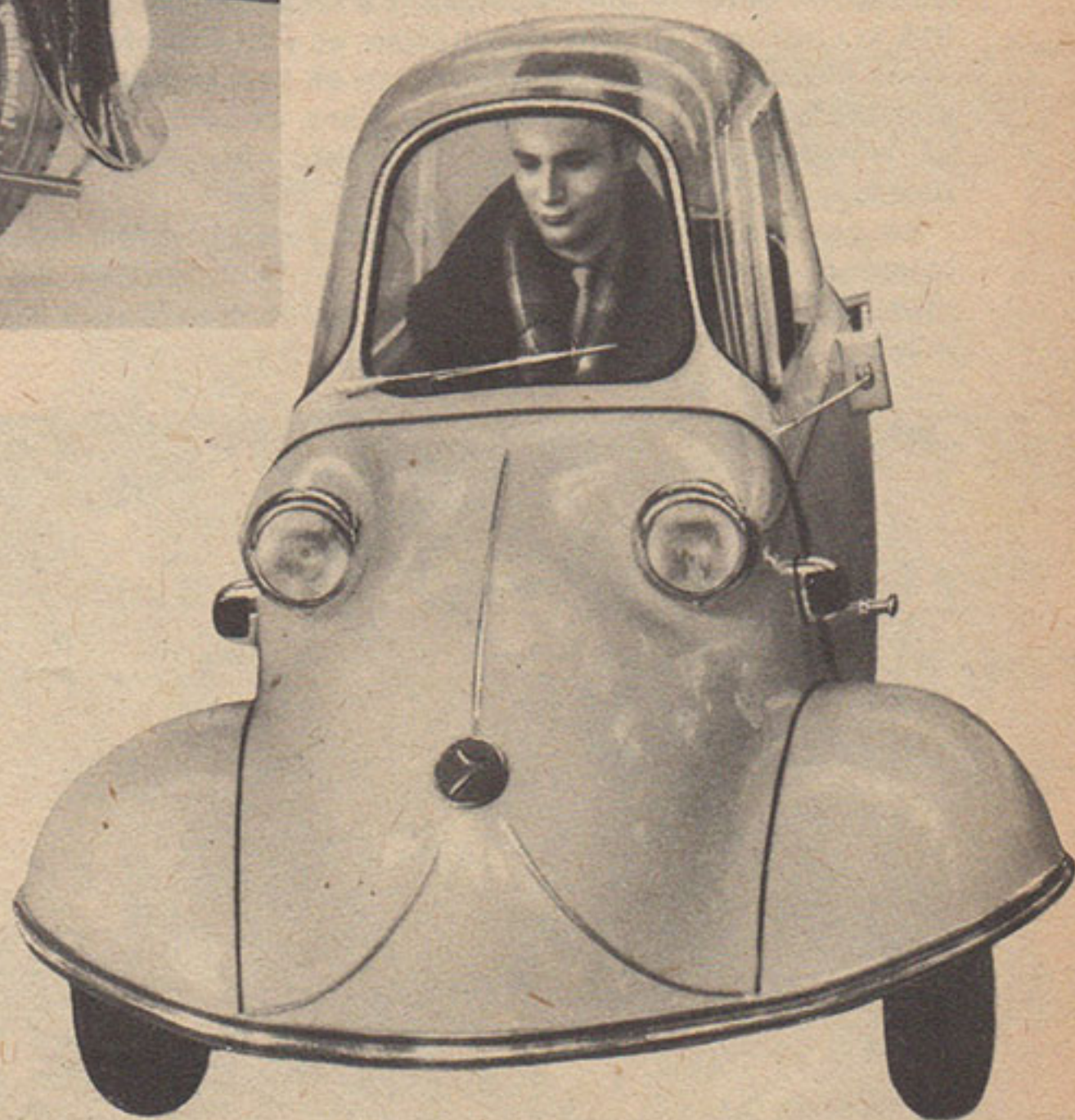
La nouvelle 350 T.W.N., à deux carburateurs et culasses séparées, est équipée à l'arrière d'un frein hydraulique, dont on voit le détail ci-contre. La puissance du moteur atteint 16 CV.



Le moteur de la nouvelle Peugeot 175 « sport » qui dérive du modèle compétition de la marque.

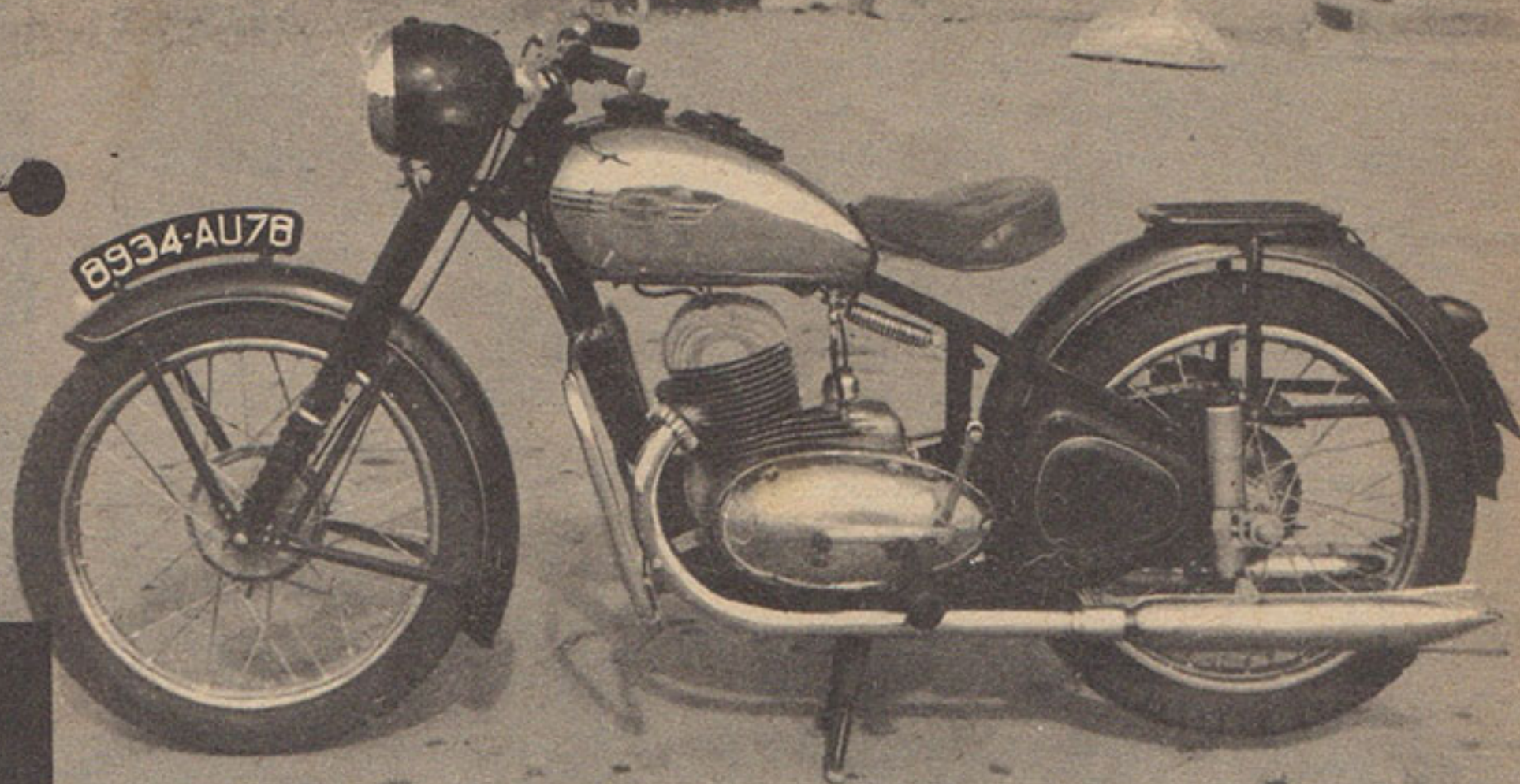


Ce curieux véhicule à 3 roues, réalisé par l'ingénieur Fend, en collaboration avec la firme Messerschmidt, est propulsé par un moteur 175 Sachs deux temps, placé à l'arrière. L'habitacle en plexiglas se rabat sur les deux passagers assis en tandem.



ESSAI
DE LA

350 cc
JAWA



LA MACHINE
VUE PAR
LE CONSTRUCTEUR

Motocyclette moderne de tourisme, souple et légère. Vitesse : 115 km/h. Consommation : 3,25 l aux 100 km à 50 km/h. Prix : 240.000 Frs.

LA 350 Jawa est incontestablement une machine moderne. La ligne générale, le dessin du bloc-moteur, le souci de réaliser un deux-temps propre révèlent la recherche qui présida à sa construction.

Améliorée d'année en année, elle comporte encore quelques défauts qui cependant s'effacent devant la qualité technique qu'elle synthétise et l'ensemble de solutions neuves qu'elle nous apporta en son temps : suspension totale, roues à broches, phare capoté, embrayage et sélecteur synchronisés, moteur bicylindre deux-temps.

Le courrier que nous valut la 350 Jawa prouve péremptoirement l'intérêt qu'elle suscite et la valeur de sa formule, qui en fait, à notre avis, une des meilleures 350 du marché mondial.

DÉPUIS sa commercialisation, la 350 Jawa a subi de nombreuses modifications. C'est le dernier modèle, comportant entre autre les bobines d'allumage sous le réservoir et un rayonnage de roue AR renforcé, qui nous préoccupe aujourd'hui. La machine fut mise aimablement à notre disposition par Niel-Garage, dont la station-service et l'atelier de réparation mériteraient un plus long commentaire.

Cette moto totalisait plus de 10.000 km, et son état général était excellent.

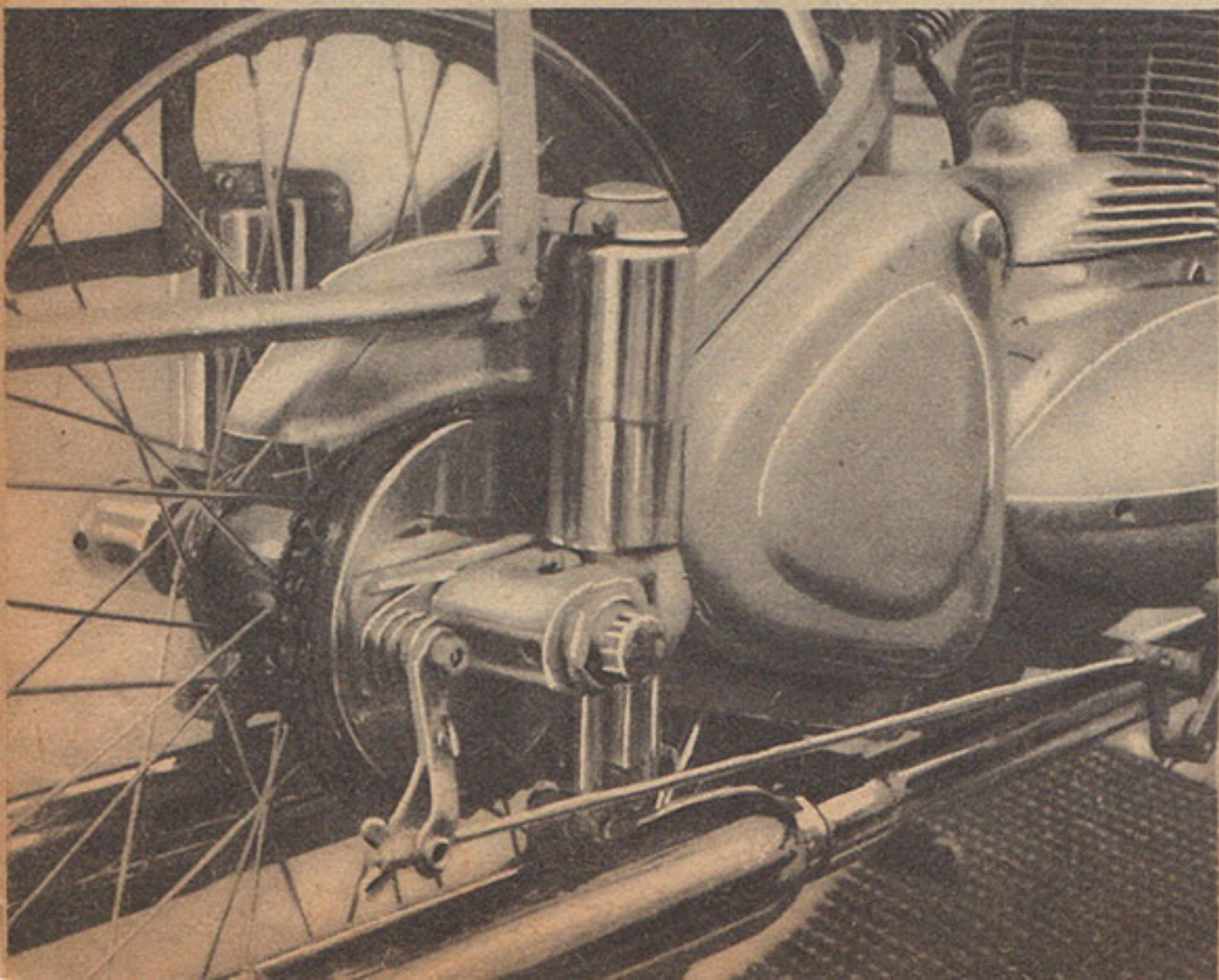
PARTIE CYCLE

Le cadre est du type à simple berceau d'un dessin très simple en tubes d'acier quadrangulaires soudés. Il comporte à l'avant une fourche télescopique dont la tête fait bloc avec le capotage de phare. Deux ressorts dont les extrémités sont solidaires de l'élément supérieur et du plongeur supportant l'axe de roue travaillent à la compression dans les chocs et à l'extension lors des rebonds. Le plongeur contient 30 cm³ d'huile dans laquelle travaille un petit piston fixé au ressort et faisant office d'amortisseur. Le phare est équipé d'un réflecteur Auto-roche, et d'une parabole orientable au moyen d'un bouton moleté situé sur le capotage, solution particulièrement rationnelle.

Le guidon composé de deux branches orientables bloquées par deux vis-pointeau, est équipé d'une poignée tournante à dureté réglable, de leviers de frein et d'embrayage assez courts auxquels nous préférons les leviers à longue course, et d'un boîtier situé à gauche groupant le contacteur phare-code et le bouton d'avertisseur. Un frein de direction avec friction sur



La suspension AR.



ferodo et un compteur kilométrique encastré dans le phare complètent le tableau de bord. La suspension arrière, à coulisseaux et ressorts à boudin, est classique, et une butée inférieure en caoutchouc évite le talonnement.

Disposées de part et d'autre de la roue arrière, deux volumineux coffres avec couvercle sur charnière contiennent, l'un la batterie de 6 V, 14 A et un fusible coupe-circuit, et l'autre l'outillage.

La selle, garnie maintenant de mousse, est fixée par le bec, et deux ressorts contrôlent le débattement.

Le réservoir de 13 l, porte encastré un boîtier avec l'ampère-mètre, le système de contact et de commande d'éclairage, et deux voyants : point mort et feu stop.

Les roues, équipées de moyeux à broche et roulements annulaires, ont des freins de diamètre 160 mm avec 25 mm de largeur de garniture. Le frein arrière est commandé par une

courte pédale située à droite, et dont la position par rapport au repose-pied est réglable. Il est synchronisé avec un système de « stop électrique ». Le rayonnage de la roue arrière a été renforcé, ce qui n'était pas un luxe, étant donné la faiblesse manifeste de l'ancien. Le système de broche arrière peut être considéré comme un modèle du genre. Grâce au garde-boue à charnière, et à l'emmanchement roue-tambour à cannelures, l'extraction de la roue s'avère d'une surprenante facilité. Le pneu avant est un 19 x 3 et arrière un 19 x 3,25, de marque Barum « Polar ». Garde-boue genre « sport », peu enveloppant, mais fixation rigide.

Mentionnons pour terminer la béquille centrale rappelée par ressort, les embouts d'origine permettant la fixation des repose-pieds arrière, les gouttières métalliques masquant et protégeant la câblerie électrique, et l'avertisseur sous le réservoir, face à la route.

GROUPE MOTEUR - TRANSMISSION

Le moteur est un deux-temps bicylindre, à culasses séparées, et manetons à 180°. Chaque cylindre se démonte séparément, mais la particularité réside dans l'emmanchement profond de la chemise à l'intérieur du carter, ce dernier comprenant les ailettes inférieures venues de fonderie. Chaque cylindre comprend deux transferts latéraux.

Le vilebrequin à volants repose en son centre sur un palier central équipé d'un roulement à billes, et sur deux roulements à billes à ses extrémités.

Chaque tête de bielle tourne sur un roulement à galets, et chaque ensemble bielle-maneton-volants, se meut dans un carter indépendant, dont l'étanchéité est assurée par des joints en caoutchouc synthétique.

Les pistons plats ont un axe travaillant sur bague bronze. En bout de vilebrequin, côté droit, se trouve la dynamo, les rupteurs doubles (1 par cylindre) les deux condensateurs et le régulateur, sous un carter ovoïde en alliage léger; à gauche, la transmission primaire par chaîne et l'embrayage solidaire de la boîte, renfermés également sous carter en alliage léger, symétrique à celui de droite.

La boîte est à quatre rapports commandés par sélecteur, clabots et fourchette double. Un contact électrique allume un voyant rouge sur le réservoir lorsque l'on est au point mort. Le sélecteur agit également sur l'embrayage, au moyen d'une

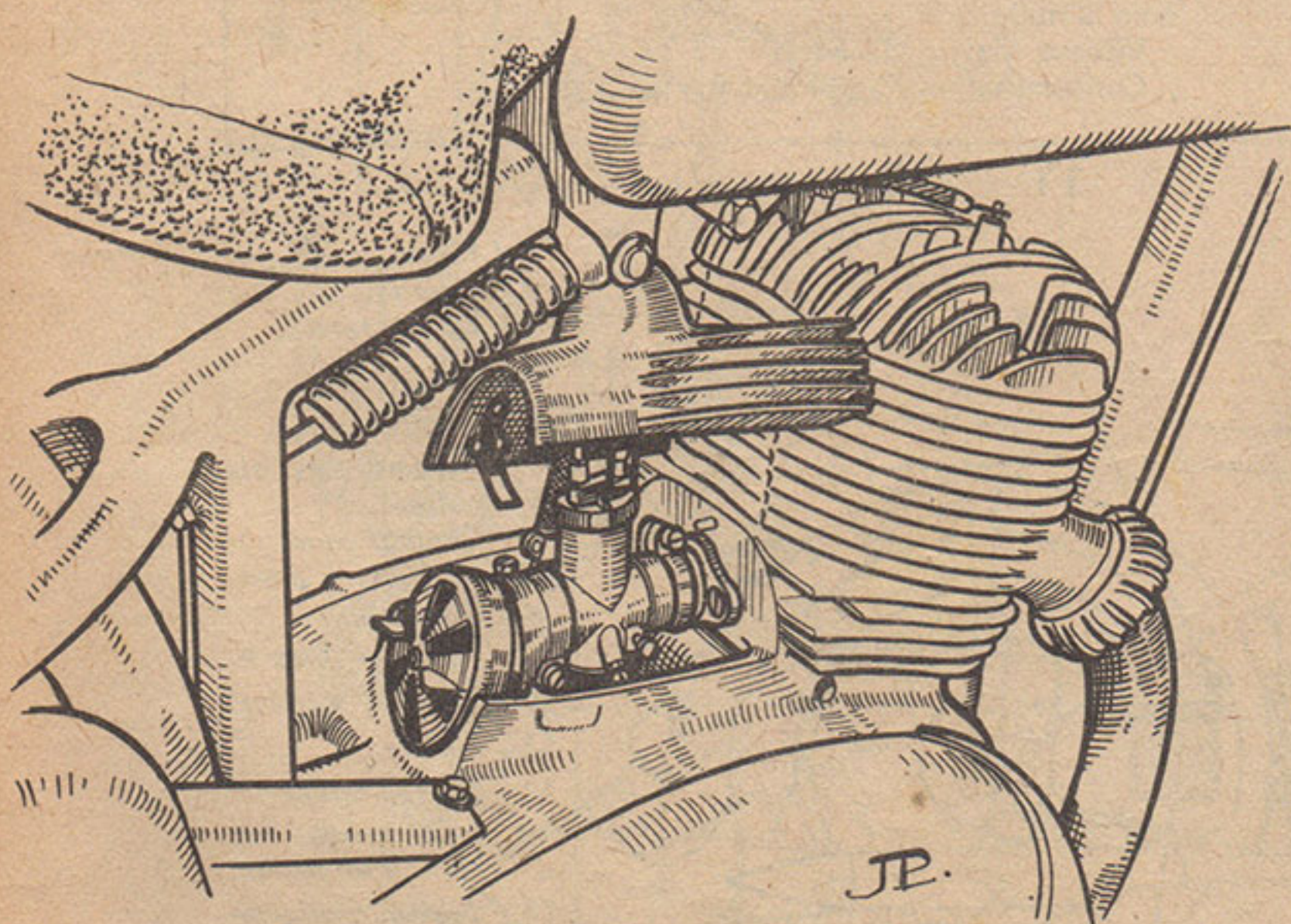
tige transversale, d'une came et d'un doigt. On obtient ainsi un embrayage conjugué avec le changement de vitesse, ce qui dispense de la manœuvre du levier manuel.

L'embrayage robuste à disques multiples garnis de liège, fonctionne dans l'huile.

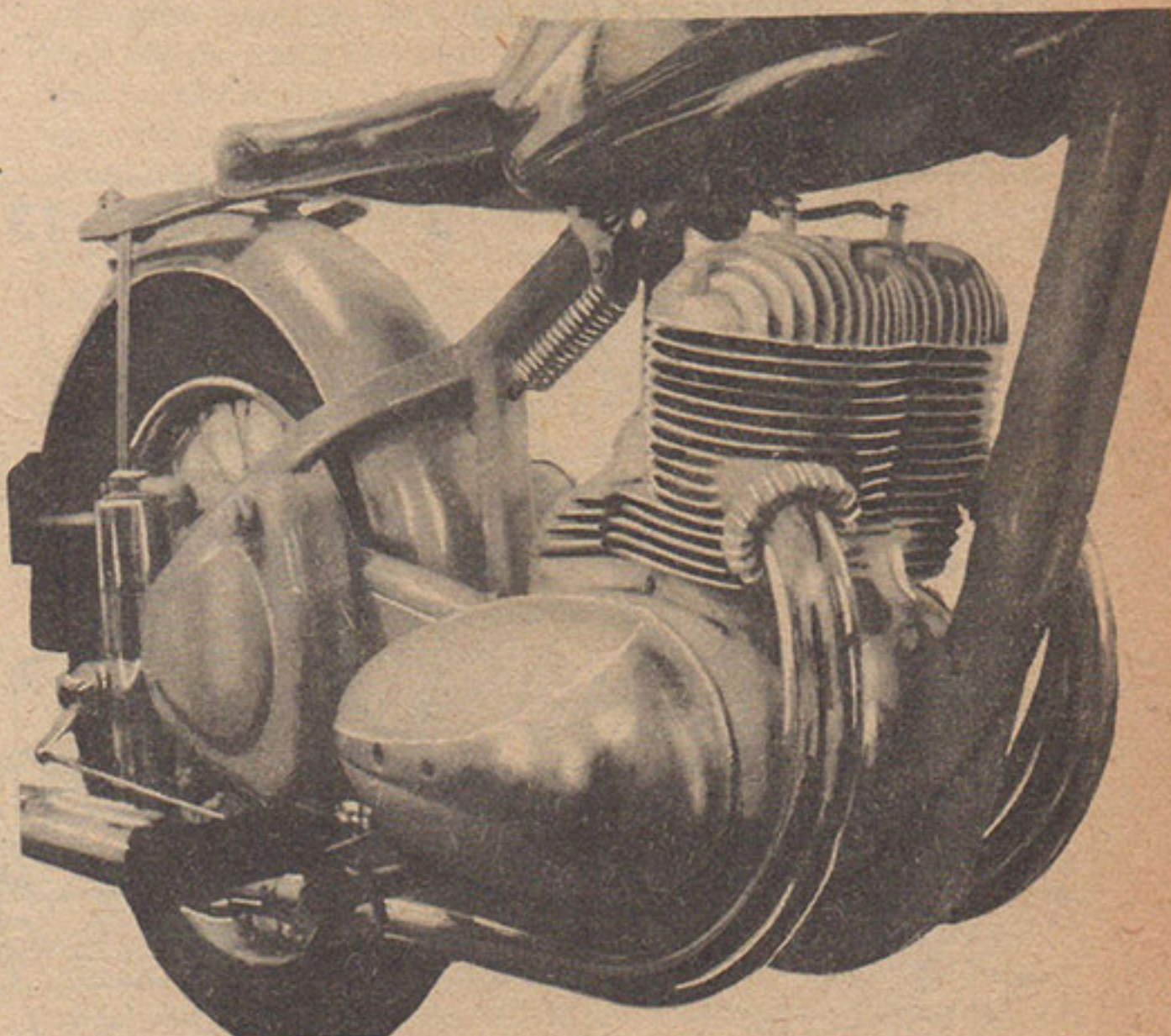
Le carburateur est enclos sous un petit capotage pourvu d'une prise d'air à volet, dont émergent le câble de commande du boisseau, le titillateur, et la tubulure d'essence. Il alimente les deux cylindres grâce à un collecteur. L'ensemble, parfaitement net, résout le problème de la propreté sur un deux-temps.

L'équipement électrique apparaît au premier abord assez complexe. Il comprend une dynamo hexapolaire en bout d'arbre, fournissant du courant continu. La puissance est de 45 W sous 6 V. Elle comporte un régulateur automatique avec conjoncteur-disjoncteur évitant la surcharge de la batterie.

La batterie de 14 A, 6 V, couplée avec un fusible de 8 A, reçoit le courant de la dynamo, et l'envoie aux bobines haute tension situées sous le cadre, et par conséquent bénéficiant d'un bon refroidissement. Ces deux bobines fournissent l'étincelle aux bougies, par l'intermédiaire des deux rupteurs indépendants, également situés en bout d'arbre. Chaque rupteur peut se décaler de 16°, ce qui permet de régler l'avance à l'allumage. Le rupteur supérieur correspond au cylindre droit, et le rupteur inférieur au cylindre gauche.



Le capotage du carburateur.



Le moteur de la 350 Jawa.

ESSAI DE LA 350 JAWA

Deux condensateurs absorbent l'excédent de tension. Le commutateur à clé se trouve sur le réservoir, enfermé dans un boîtier contenant également l'ampèremètre, le voyant de point mort, et la résistance du feu « stop ».

Les positions de clés sont les suivantes; à droite : contact, veilleuse, éclairage (phare-code donné par interrupteur au guidon); à gauche : feu de stationnement, marche sans batterie (la dynamo alimente directement le circuit électrique d'allumage permettant de démarrer sans le secours de la batterie). Il est à noter que, moteur à l'arrêt, on obtient toutes les intensités d'éclairage (veilleuse, phare et code). L'ampèremètre permet de suivre le bon fonctionnement du circuit électrique : lorsque le moteur ne tourne pas, le commutateur étant en position éclairage, l'aiguille indique — (moins) la batterie alimentant seule le circuit; lorsque le moteur fonctionne et dépasse 1.300 t/mn la batterie ne se décharge plus, la dynamo fournissant alors directement le courant aux divers appareils, l'excé-

dent servant à recharger la batterie. L'aiguille de l'ampèremètre doit alors osciller vers + —.

Un comportement différent de l'ampèremètre traduit une anomalie dans le circuit électrique (conjoncteur-disjoncteur ne fonctionnant pas, dynamo défectueuse, court-circuit, etc.)

Il est recommandé de ne pas se livrer à la légèreté à des mises au point hasardeuses de l'appareillage électrique, les seuls réglages à observer étant celui des rupteurs et vis platinées, la vérification de l'usure des balais (tous les 10.000 km) et de leur libre jeu dans les porte-balais, et éventuellement le calage de l'avance à l'allumage (3,2 mm à 3,5 mm avant P.M.H.).

Les tubes d'échappement reçoivent des silencieux chromés, dont l'étanchéité à l'emmanchement a été améliorée par l'adjonction d'un nouveau joint.

La transmission secondaire fonctionne à l'abri d'un carter efficace pour le pilote, mais beaucoup moins pour la chaîne, qui reçoit les projections de la roue arrière.

SPÉCIFICATIONS

Partie Cycle

Cadre en tubes d'acier quadrangulaires soudés.
Fourche télescopique, avec amortisseur hydraulique à simple effet.

Suspension AR à glissières.

Roues : moyeux à broche;
jantes : 2 1/4 × 19;
pneu AV : 3 × 19;
pneu AR : 3,25 × 19;
freins : 160 mm × 25 mm.

Réservoir : 13 l.

Eclairage : phare : 6 V, 25 W;
veilleuse : 6 V, 1,5 W;
feu rouge : 6 V, 5 W;
lampe de commutateur : 12 V, 1,5 W.

Encombrement : longueur hors-tout : 2.000 mm;
largeur hors-tout : 700 mm;
hauteur hors-tout : 950 mm.

Poids sans essence : 120 kg.

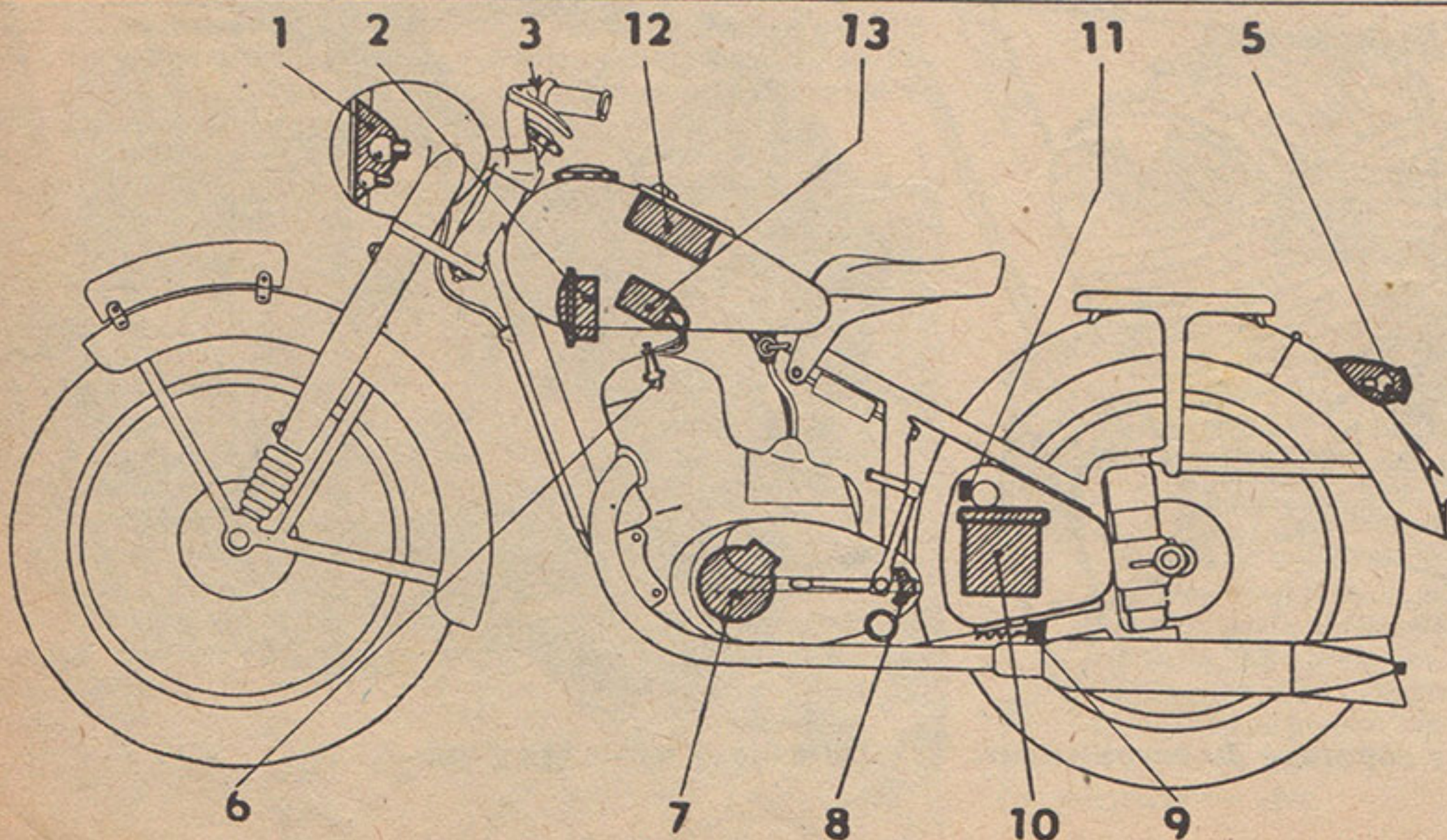
Poids en ordre de marche : 132 kg.

Groupe

moteur-transmission

Moteur deux-temps bicylindre.
Culasse et cylindre alu; chemises fonte.

Course/alésage : 65 × 58 mm.
Cylindrée : 344 cm³.
Rapport volumétrique : 6,2 à 1.
Puissance effective : 14 ch à 4.000 t/mn.
Vilebrequin sur trois roulements à billes (1 central, 2 extrêmes.)
Carburateur : Jikov diamètre 24 mm.
gicleur : 95; utilisation sport : 100/110.
Allumage : par dynamo-batterie : 45 W, 6 V.
Avance : 3,2 mm à 3,5 mm avant P.M.H.
Ecart des vis platinées : 35/100^e de millimètre.
Bougies : d'origine PAL 14/240/1; indice thermique équivalent : 225 à 240°.
Batterie : 6 V, 14 A.
Boîte de vitesses : à 4 rapports; sélecteur et embrayage synchronisés.
Rapports de boîte : 1 : 3,14 à 1
2 : 1,75 —
3 : 1,26 —
4 : 1 —
Transmission primaire par chaîne.
Embrayage : à disques multiples, garnitures liège, en bain d'huile.
Vitesse maxi : 115 km/h.
Consommation : 3,25 l aux 100 km à 50 km/h.



- 1 - Phare.
- 2 - Avertisseur.
- 3 - Commutateur.
- 5 - Lampe AR.
- 6 - Bougies.
- 7 - Dynamo à six pôles.
- 8 - Contact point mort.
- 9 - Contacteur « Stop ».
- 10 - Batterie d'accus.
- 11 - Fusible.
- 12 - Commutateur « Pal » sans bobine d'allumage.
- 13 - Bobines d'allumage indépendantes.

L'EXAMEN détaillé de la 350 Jawa ne révèle que des défauts minimes, encore hésite-t-on à employer ce terme. L'ensemble est d'une extraordinaire netteté, et l'on chercherait en vain un câble ou une tubulure se promenant. Tout est enclos, protégé, la finition est impeccable, et le moteur Jawa, d'une ligne compacte et sobre, a effacé la légende du deux-temps huileux.

L'esthétique de la machine est remarquable et fait honneur à la construction tchèque.

AVANTAGES

Suspension totale.
Finition et esthétique excellentes.
Roues à broche.
Équipement électrique très complet.
Parabole de phare orientable.
Batterie protégée.
Bloc-moteur très net.
Carburateur sous capotage.
Moteur bicylindre d'excellente conception.

INCONVÉNIENTS

Garde-boue insuffisamment enveloppant.
Chaîne secondaire mal protégée.

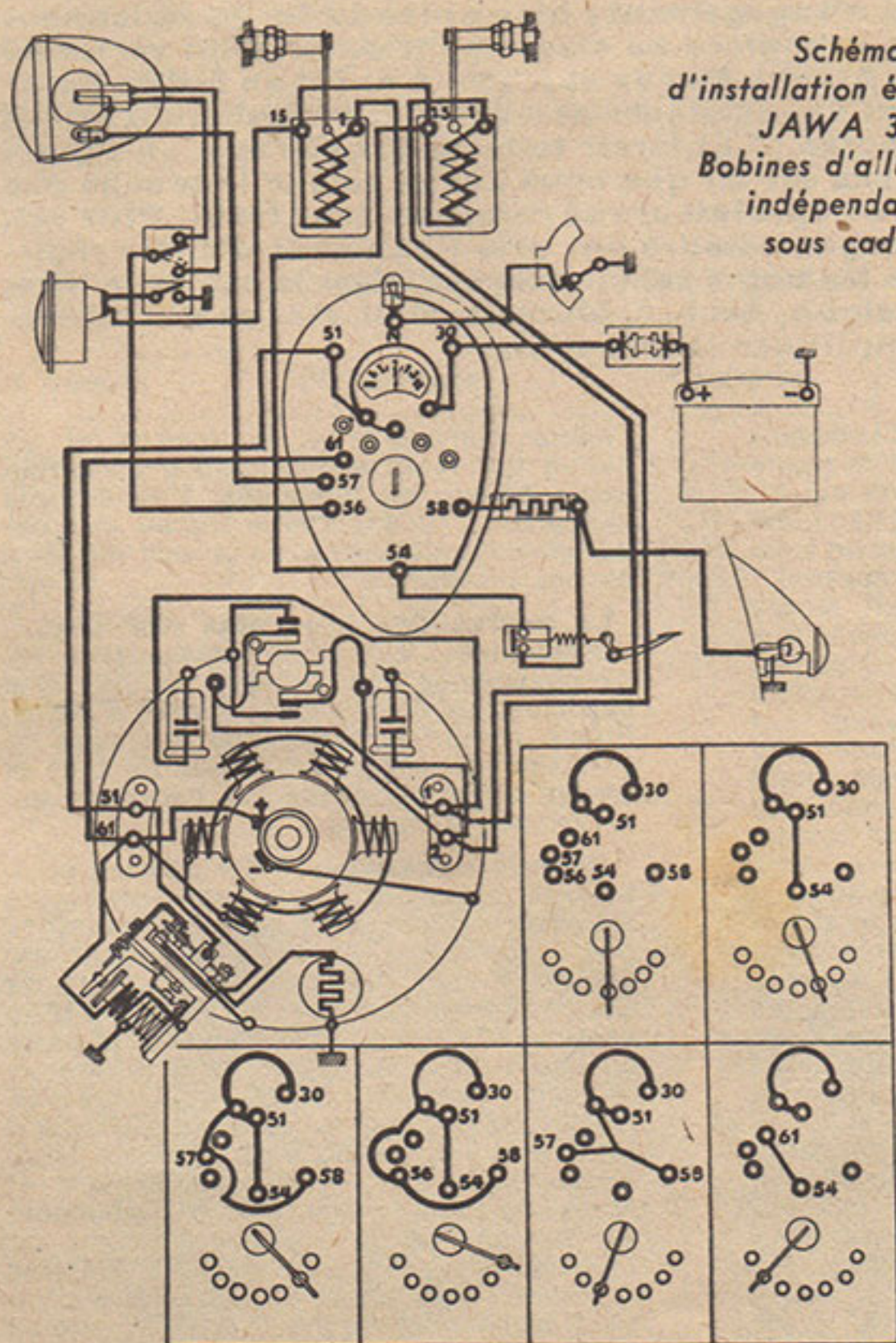


Schéma
d'installation électrique
JAWA 350
Bobines d'allumages
indépendantes
sous cadre.

Essai routier de la 350 Jawa

A notre satisfaction, nous avons pu conserver la 350 Jawa, mise à notre disposition par Niel-Garage, durant une semaine.

La position en selle surprend de prime abord : les repose-pied en arrière, s'ils permettent de serrer efficacement le réservoir entre les genoux, réduisent sensiblement le libre jeu de l'articulation du coup de pied, durant les manœuvres du sélecteur ou du frein. Les leviers de l'embrayage et du frein avant, assez courts, s'avèrent suffisants, étant donnée la douceur des commandes, mais des leviers plus grands, à longue course, seraient préférables. La selle, avec sa nouvelle garniture de caoutchouc mousse, est nettement plus confortable que sur les anciens modèles.

La mise en route, très facile (on peut actionner le kick à la main) demande pour être immédiate, la fermeture du volet d'air par temps froid, et un vigoureux appel d'essence.

Le bruit du moteur est caractéristique; il ronronne comme une turbine, et l'on ne peut qu'admirer la maîtrise des constructeurs d'Europe Centrale en matière de silencieux. Le son est feutré, et agréable, même à vitesse élevée.

L'embrayage peut être commandé soit à la main, soit par l'intermédiaire du sélecteur. Pour enclencher la première, il est préférable d'utiliser le levier manuel, celui-ci donnant un embrayage plus progressif. Ensuite, les vitesses passent facilement, avec un claquement sec, à condition d'agir franchement sur le sélecteur. Cependant, si l'on préfère utiliser le levier manuel, il faut tenir compte du fait que tant que le sélecteur n'est pas revenu à sa position initiale la friction ne s'opère pas, même en lâchant le levier. Et celui qui a l'habitude de garder le pied sur le sélecteur en embrayant, afin que la vitesse s'enclenche plus sûrement, s'expose au début à des à-coups désagréables. Il est à noter qu'il faut de toute façon une certaine habitude pour utiliser au mieux l'embrayage semi-automatique, car la commande est moins progressive qu'avec le levier manuel. Pour rétrograder, l'on peut également se dispenser de la commande au guidon, sous condition de passer sur un rapport inférieur à bon escient, pour un régime-moteur adéquat. Sinon, il est préférable d'utiliser le levier au guidon qui de plus permet de mieux doser le freinage sur la boîte.

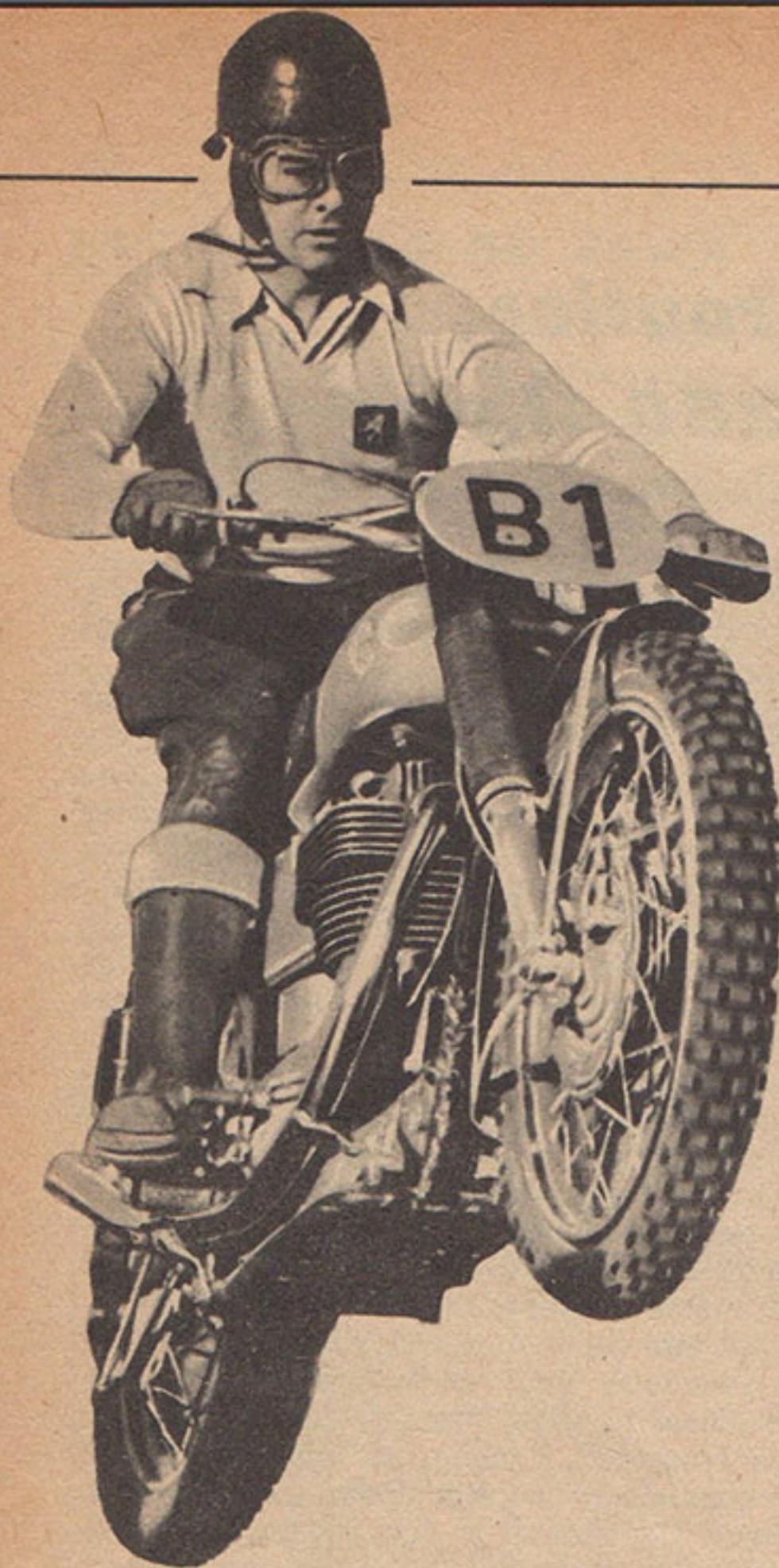
Le gros avantage de l'embrayage synchronisé avec le sélecteur réside dans la rapidité de manœuvre qu'il confère lors des accélérations. Cependant, le passage de première en seconde est difficile, étant donnée la différence de rapport entre ces deux vitesses.

La machine se révèle très maniable à toutes les allures, virant bien aux vitesses moyennes, et moins facilement aux allures extrêmes, ainsi que nous le verrons plus loin.

Le freinage est correct, les accélérations souples à bas et moyen régime, et nerveuses dans les hauts régimes. C'est d'ailleurs une des particularités de ce moteur bicylindre, d'avoir une courbe de puissance assez inattendue. Alors que devant un bicylindre deux-temps on pourrait s'attendre à un couple-moteur assez bas, et partant à une puissance intéressante à bas régime, l'on demeure surpris de constater à quel point la puissance est étroitement tributaire du régime-moteur. De ce fait, l'on n'a pas à bas régime « l'arrachement » d'un monoculbuté de même cylindrée. La machine démarre en souplesse, sans heurt, et le moteur monte progressivement, ce qui donne une conduite très souple, qu'on le veuille ou non. Par contre, à 4.000 tours, l'accélération sur les rapports intermédiaires est brutale et permet une conduite « sport ». La 350 Jawa, de par cette caractéristique, se révèle donc très agréable à conduire, sauf pour le monsieur qui aime les départs sur la roue arrière.

Nous avons procédé en premier lieu à un essai en duo sur notre parcours routier de 86,500 km. Réglages : gicleur de 105, bougies Progrès C.14, super-Esso, et conformément à notre habitude, 10 % de Castrol XXL.

(suite page 28)



La saison de MOTO-CROSS a débuté en grand à MEAUX et à TOURS

MARS qui rit malgré les averses, rompant carrément avec les habitudes moto-cross, a ouvert la saison des courses sous le signe du soleil et de la poussière. La fange traditionnelle bien grasse et bien profonde viendra plus tard et personne, à part quelques spécialistes és-boue n'a songé à s'en plaindre... Sous le signe de la vitesse aussi — en effet les cracks internationaux ont l'hiver durant, entretenu leur forme et leur pétoire notamment en Afrique, dans le midi et à l'occasion de maints trials. D'autre part les nouvelles machines sont assez nombreuses et de grande qualité : prestigieuses F. N. (Frantz et Prieur). B.S.A. Gold-Star nouveau modèle (Vouillon, Godey, Molinari) et aussi la première spéciale-cross Giléra montée également par Molinari, champion de Lorraine.

Tout de go la saison a donc ouvert en grand et « les centaures à essence » pour employer le terme grande presse se sont livrés de spectaculaires empoignades à Meaux le 1^{er} mars, puis à Tours le dimanche suivant.

L'âpreté de ces épreuves de levé de rideau tient aussi à l'épreuve dominicale unique pendant le pré-printemps. L'offre et la demande se trouvent disproportionnées au profit des rares organisateurs qui n'ont pas craint d'affronter les giboulées probables. Ceux-ci n'ont qu'à choisir parmi la foule des coureurs en mal d'engagement ; bien entendu ils ne retiennent que les meilleurs et faire une place au classement devient un véritable tour de force et de risque. Ainsi à Meaux et à Tours ce fut en fait de hors-d'œuvre saisonnier un plat de résistance assez indigeste puisqu'il fallait suivant l'expression consacrée : « se farcir tous les gros bras »... à condition d'être engagé et le virus est tel que nous avons vu sur la touche pas mal de chevronnés venus en spectateurs et rongant leur frein. Plus est, le public s'éduque et les organisateurs ont pris l'habitude d'offrir régulièrement en tête d'affiche les noms rebondissants, c'est le cas de le dire, de vedettes étrangères : Leloup, Archer, Mingels, Hall, etc., ce qui contribue à singulièrement compliquer la situation.

Leloup gagne à Meaux.

C'ÉTAIT la grande rentrée en compétition du Club de Meaux tenu sur la touche quasi toute la dernière saison, à la suite de quelques coquetteries qui l'avaient opposé à dame Fédération... Mais soyons prudents, ceci n'est pas de notre ressort et appartient d'ailleurs au passé. Ce club a donc tenu à affirmer sa vitalité en mettant en lice sa fort belle brochette de coureurs régionaux et, nous l'allons voir, tous les gros bras du moto-cross français sur son terrain baptisé, Dieu sait pourquoi, « les Pescadous » de la martiale sans doute...

La réunion comptait notamment :
Une course 250 dominée par trois noms : Olivoti, Humberjean et Cholet ;
Une course nationale 350-500 avec parmi les meilleurs éléments nationaux du moment : Scossa, Vinety, Ancel, Gamba.

Manquaient cependant : Brocherieux, ce vieux national roué et technique ; le dynamique Amédéo ; le chevelu Boisserie ; Lefèvre dont on n'a pas de nouvelles.

En 500 inter, signalons d'abord à tout seigneur tout honneur : le belge, champion d'Europe Leloup ; Gilbert Brassine notre populaire trois fois champion de France, pilote officiel de la firme F.N. ; notre grand outsider enfant chéri des foules : Frantz,

montant une F.N. neuve bourrée de chevaux et peut-être... incassable ; Charrier le champion clodaldien de la Rapid' Moto qui fut un temps second aux derniers Championnats de France... mais c'est là aussi un sujet sur lequel il ne convient pas de s'apesantir, Molinari champion de France 350, Godey ce vieux renard de la course, l'homme aux trente victoires (environ) en 1952 ; Hazian champion de Bretagne, l'indestructible homme caoutchouc, Paul Vouillon sur une nouvelle BSA ; Verrechia le leader ship de Meaux, ex-champion de France et enfant du malheur (mécanique), Thevenet au 80 d'octane-bébé et enfin Prieur dit Gaston, enfourchant une F.N. du tonnerre, mais attention aux qualificatifs car notre gars est un tantinet ombrageux et nous taxe volontiers de xénophilie puisque à l'entendre... et on l'entend « faites-nous confiance », **Motocycles** se réjouit paraît-il, lorsque les Français sont battus ! Il y avait aussi un Bourgeois de la promotion nationale ayant gagné ses galons d'inter l'an passé à Montreuil.

Voilà pour le plateau. En ce qui concerne l'organisation, ce fut un coup de maître, pourquoi ? Parce que M. Pourquoi, le dynamique président du M.C. de Meaux avait bien fait les choses et réquisitionné entre autres un soleil estival et maintes jupes printanières capables de faire sortir avant

l'heure primevères et bourgeons, et un circuit qui tirait le maximum d'un terrain assez pauvre en difficultés. Une critique cependant : une certaine inertie du côté du service sanitaire, mais je vais me faire encore un ennemi !

La course des gros bras (500 cm³).

Ambiance : circuit de vitesse avec les circonvolutions tangentielles de la piste barriolée aux couleurs des firmes d'huiles. Public nombreux (à vue de nez plus de 8 000 personnes), pas chauvin du tout et véritablement consterné par l'accident qui surviendra à Godey.

Première manche. — De bout en bout, festival Verrechia. Le grand Verrechia retrouvé, technique, puissant, matant sa F.N. Charrier parti second sur une machine insuffisamment préparée à l'encontre de ses habitudes, terminera 8^e (la Rapid'Moto essaime et s'agrandit et on ne peut pas être au boulot et à la course). Godey parti en 3^e position cédera à Prieur au second tour, mais repassera et se maintiendra bon second jusqu'à la fin. Leloup parti 7^e, reste longtemps enfermé, observe et terminera 4^e après une course patiente basée visiblement sur 3 manches qu'il gagnera comme de bien entendu à l'addition de points. Brassine et Prieur s'accrochent au départ et s'attardent. Molinari lui, prend la longueur de sa

COURSE DES 250

« terrifique » Giléra et fait une course sage qui laisse bien augurer de son assez tardive maturité de champion. Hazianis parti 6^e, est 4^e au 4^e tour, puis 3^e au 5^e tour (ceci à tombeau ouvert bien entendu). Au 7^e tour Leloup en personne est dans sa roue et l'attaque. Mais notre breton se défend comme un beau diable, le champion d'Europe préfère composer avec ce drôle de client et après deux échecs aux chevaux dans la ligne droite, terminera derrière lui.

Frantz qui a eu des difficultés que nous qualifierons d'imprévues n'ayant pu savoir ce qu'elles furent, s'est contenté de sprints spectaculaires sans espoir de classement et la 1^{re} manche se termine comme suit : 1^{er} Verrechia; 2^e Godey; 3^e Hazianis; 4^e Leloup; 5^e Vouillon; 6^e Prieur; 7^e Brassine; 8^e Charrier; 9^e Molinari; 10^e Bourgeois; 11^e Frantz; 12^e Thévenet.

Deuxième manche. — Gilbert Brassine part en tête suivi par Verrechia, Leloup (maillot jaune), Hazianis (sur les tambours de frein), Frantz (à bras-le-corps), Godey (technique à la moustache), Charrier (observé par Madame), Molinari (par son père), Vouillon (et ses bibiches-mascottes), Bourgeois (qui ratatouille), Prieur (chut!), Thévenet (une crème) etc., d'ailleurs je crois qu'il y en avait plus d'autres!

Pendant deux tours Verrechia résiste à Leloup qui passe au 4^e tour. Frantz à sauté Hazianis qui saute aussi Godey.

Au 5^e tour Leloup est dans la roue de Gilbert; ils sont dead-heat au 6^e tour ayant distancé Verrechia 3^e, attaqué par Frantz, suivi de Godey, Molinari, Charrier, Vouillon, Prieur et Bourgeois qui continue à ratatouiller... Il en sera de même pendant deux tours.

La dernière boucle est amorcée, Leloup passe Brassine au forcing et... Verrechia n'est plus là. Frantz arrive, passe Godey, puis viennent au classement : Molinari, Prieur, Vouillon, Charrier et la suite. Michel Verrechia qui a chuté est dernier; décidément la malchance ne se départit pas!

Finale en 12 tours (préférentielle pour le classement).

Envers et contre tout Verrechia repart en tête suivi de Leloup qui le passe, de Brassine, Prieur, Hazianis et du peloton; Godey remonte dur. Trois tours passent ainsi à tout va dans la poussière et tout-à-coup, en bout de ligne droite et par-dessus la frange de spectateurs, je vois une moto sans cavalier faire trois looping et disparaître au milieu d'une immense clameur suivie d'un silence total, stupéfait et tra-

gique... Qui est-ce...? Les minutes passent, on apprend tout-à-coup que la course est arrêtée (ce qui ne s'est jamais vu), chacun s'interroge.

Qui est-ce? C'est untel..., non le voilà qui rentre au parc... Untel..., non plus. Par élimination, je comprends enfin que c'est mon copain Godey. Bref, avec un peu de recul nous apprendrons qu'il est resté sur le carreau à 80 à l'heure en plein étranglement de la piste, dans la caillasse au bout de la ligne droite. La chute a été si effrayante que personne n'a osé toucher à ce corps inerte et blême et la course s'interrompt presque spontanément. Après un long moment d'angoisse générale où ont communié 8000 spectateurs, Godey bouge, s'assoit, se dresse. On se précipite pour le soutenir, il ne veut rien entendre et tel un automate titubant, regagne le parc et se perd vers les camions. L'émotion nous étirent tous, heureusement une fois encore, la chance a joué.

Ce n'était qu'un intermède dans ce dur métier et la course repart dans l'ordre où elle avait été interrompue et se termine dans le silence : 1^{er} Leloup; 2^e Frantz; 3^e Prieur; 4^e Vouillon; 5^e Hazianis; 6^e Brassine; 7^e Verrechia; 8^e Molinari; 9^e Bourgeois; 10^e Charrier (qui a couru sans frein).

Le classement général s'établit comme suit, ponctué par les flons-flons du supercar Pernod : 1^{er} Leloup; 2^e Frantz; 3^e Prieur (bravo Gaston); 4^e Brassine; 5^e Vouillon; 6^e Verrechia; 7^e Hazianis; 8^e Molinari; 9^e Charrier; 10^e Bourgeois; 11^e Godey; 12^e Thévenet... une vraie dure journée aux annales du moto-cross, faites-moi confiance.

1 ^{re} manche	2 ^{me} manche	3 ^{me} manche	Classement général
HUMBERJEAN OLIVOTI CHOLET RADEMACHER DELAUNE PREAU TESTE MIRIVEL RUGGIERI DESBOIS	HUMBERJEAN OLIVOTI CHOLET MIRIVEL DELAUNE PREAU RADEMACHER DESBOIS TESTE RUGGIERI	OLIVOTI CHOLET PREAU HUMBERJEAN DELAUNE RADEMACHER DESBOIS RUGGIERI TESTE	1 ^{er} OLIVOTI. 2 ^e HUMBERJEAN. 3 ^e CHOLET. 4 ^e PREAU. 5 ^e DELAUNE. 6 ^e RADEMACHER 7 ^e MIRIVEL. 8 ^e DESBOIS. 9 ^e TESTE. 10 ^e RUGGIERI.

COURSES NATIONALES DES 350/500 ET 250 cm³

Faute de place, nous ne pouvons relater les épreuves réservées aux 350/500 nationaux et aux 250, et prions nos lecteurs de se reporter aux tableaux figurant dans cette page.

MINGELS GAGNE A TOURS...

Le dimanche d'après on a remis ça au plateau de Graudmont à Tours, et il m'est arrivé une histoire terrible : je m'étais engagé en 350, espérant une machine de cette cylindrée que l'on me devait prêter... Espoir déçu en dernière heure, et je me suis aligné en 500 aux côtés de Mingels, Archer, Cox, Avery champion d'Angleterre, Brassine, Frantz et consort, ce fut purement épouvantable.

J'espère cependant ne pas avoir pris trop de risques dans ce palier — comme le moto-cross, le journalisme est un métier ingrat.

En attendant, voici le classement de Tours :

CLASSEMENTS

350 cm³ : 1^{er} Godey, 5 pts; 2^e Molinari, 6 pts; 3^e Barat, 10 pts; 5^e Tiercelin, 14 pts; 5^e Mélioli, 16 pts; 6^e Martin (St-Cloud), 23 pts; 7^e Dubois (Le Mans), 25 pts; 8^e Klim (Orléans), 26 pts.

500 cm³ : 1^{er} Mingels, 6 pts; 2^e Archer, 6 pts; 3^e Frantz, 7 pts; 4^e Cox, 15 pts; 5^e Molinari, 16 pts; 6^e Hazianis, 18 pts; 7^e Charrier (St-Cloud), 29 pts; 8^e Avery, 25 pts.

Catégorie militaire : 1^{er} Parpaillon (Angers), 3 pts; 2^e Blois (Tours), 7 pts; 3^e Delpeyrat (Tours), 11 pts; 4^e Moutet (Tours), 13 pts. etc.

COURSE DE 350-500 NATIONAUX

1 ^{re} manche	2 ^{me} manche	3 ^{me} manche	Classement général
SCOSSA TOUZE ANCEL VINETY GAMBA RAGUENOT MOUCHET JACQUEMIN GAUTIER MELIN ZACHARIE	VINETY ANCEL SCOSSA GAMBA ZACHARIE MOUCHET GAUTIER RAGUENOT JACQUEMIN	SCOSSA VINETY ZACHARIE ANCEL GAMBA MOUCHET RAGUENOT GAUTIER	1 ^{er} SCOSSA 2 ^e VINETY. 3 ^e ANCEL. 4 ^e GAMBA. 5 ^e ZACHARIE. 6 ^e MOUCHET. 7 ^e RAGUENOT. 8 ^e GAUTIER. 9 ^e MELIN. 10 ^e TOUZE. 11 ^e JACQUEMIN

...ET LES FRERES KLYM A SURESNES

Le même dimanche que Meaux, les prix d'ouverture de moto-cross organisés à Suresnes par le M.C. Clodoaldien ont été l'apanage des frères Klym de Tours, qui remportèrent les 250 et 350 cm³.

En catégorie 500 cm³ la victoire revint à Deshaies de l'A.S.P.P. devant Brocherieux de l'A.M.S., deuxième place d'ailleurs contestée par réclamation; 3^e Batisse; 4^e Lejeune; 5^e Blat.

En 250, victoire de René Klym devant Royer, Filliatre, Cheyer.

En 350, victoire de Robert Klym, Melioli, Chartin, Chaumette, Drobecq.

Robert MOUCHET.



Verrechia reste digne de son passé.



Un trio de F. N. : Verrechia, Brassine, Leloup.

COURSE DE LA COTE LAPIZE



CETTE épreuve débute la saison de vitesse, et comme telle attire sur la fameuse rampe débutants et chevronnés. La machine de série côtoie le « bitza » et le racer de compétition. L'atmosphère est bien particulière, presque intime, le service d'ordre « bon enfant », et la buvette abordable...

Cependant, il est à craindre que ce climat « à la bonne franquette » ne finisse par déteindre sur l'organisation elle-même, et il serait nécessaire qu'un minimum de sérieux soit observé quant au déroulement de l'épreuve.

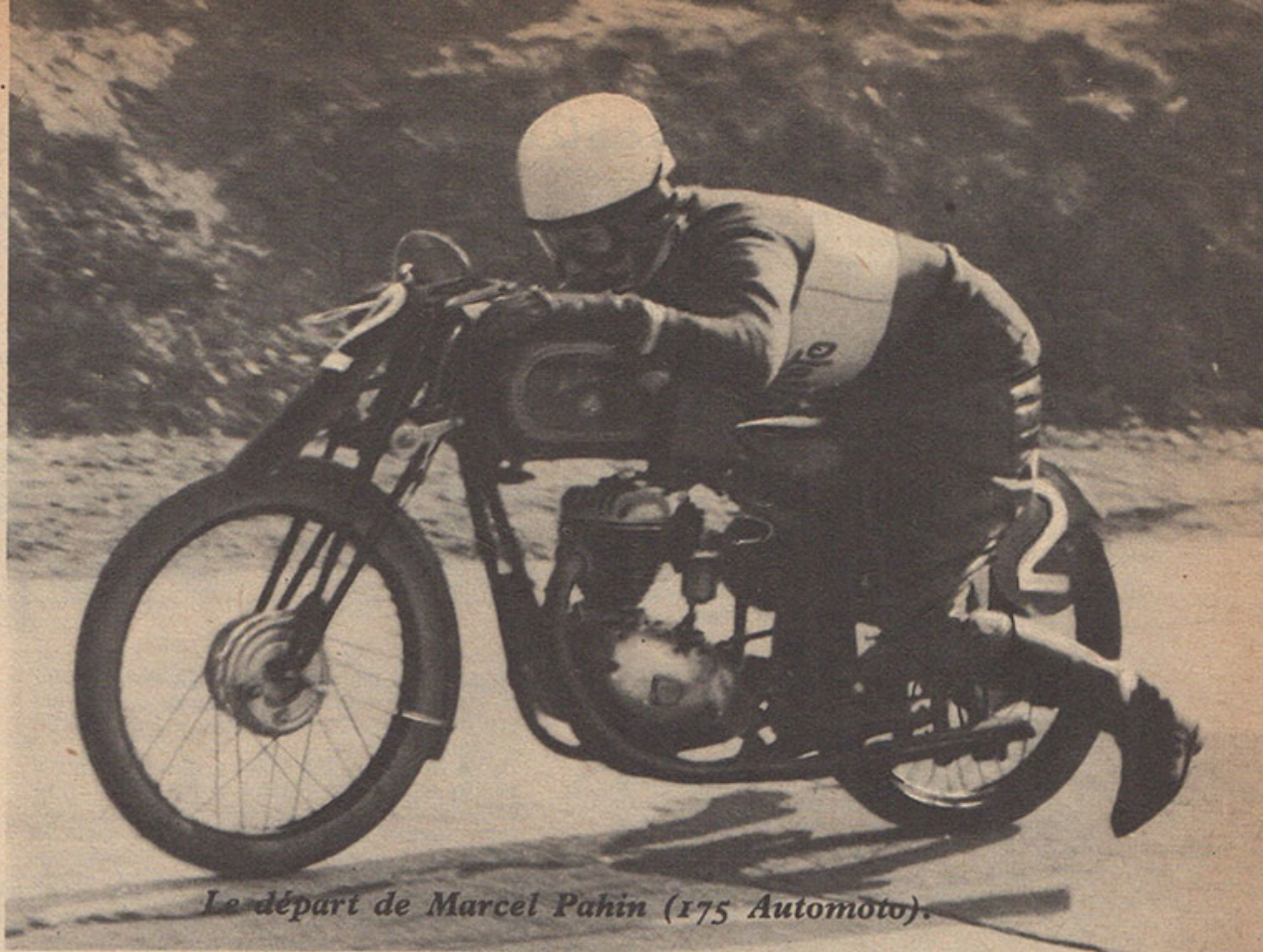
L'on admet difficilement un nombre de montées réduit à deux (on aimerait d'ailleurs connaître la raison exacte de cette modification par rapport aux années précédentes), on admet encore moins que des concurrents, venus de province et parfois de fort loin, tel Mathieu, restent sur place pour effectuer une troisième tentative l'après-midi, sur la foi de paroles prononcées au micro par le speaker officiel, pour s'entendre dire ensuite qu'il n'en est pas question et que seuls les concurrents rigoureusement ex-aequo prendront un nouveau départ, et enfin l'on demeure surpris de voir certains concurrents, comme Cherrier (qui n'était pas venu à l'entraînement) effectuer son meilleur temps à la première tentative, alors qu'à la seconde, de son propre aveu, confirmé par ce que nous avons vu personnellement, il avait beaucoup moins rendu la main au fameux virage, ce qui est d'ailleurs logique.

Tout cela laissait planer un certain malaise auprès des coureurs, et notamment la question de la valeur du chronométrage, ceci n'étant peut-être qu'une impression, mais qui gagnerait néanmoins à être dissipée par l'emploi d'un système de chronométrage mieux adapté aux vitesses atteintes par les véhicules.

D'autre part, il y eut des trous dans le programme, conséquence des deux essais seulement imposés à chaque concurrent, et à partir de 11 h, le micro appelait désespérément sur la ligne de départ d'hypothétiques concurrents.

Dans l'ensemble, il eut peu de records battus, et les performances, malgré un temps superbe, ne furent guère supérieures à celles de l'année dernière.

Signalons les excellentes montées de Pahin (Automoto) et Agache (Ydral 2 ACT, machine présentée dans notre dernier numéro) qui ne purent se départager, et terminèrent premiers ex-aequo



Le départ de Marcel Pahin (175 Automoto).

en 175 cm³ les temps remarquables de Houel (Guzzi) en 250 cm³ et de Ramade, en 500 cm³, dont la Vincent « Grey Flash » parut particulièrement adaptée à ce genre d'épreuve, et le duel courtois qui opposa en side Drion (Norton) et Murit (sur l'ancien attelage du suisse Halde-mann), chacun d'eux enlevant respectivement un record en catégorie 500 et 750.

A noter l'apparition d'une CEMEC aux mains de Bonte, machine dont la puissance semble certaine, mais la tenue de route beaucoup moins, d'une Vincent « Black Shadow » dont le pilote Lemaire tira un excellent parti, compte tenu du poids de l'engin et du peu d'entraînement du propriétaire.

En petite cylindrée, Bouin et sa Peugeot ne purent rééditer leur succès de l'an passé, mais encore ont-ils la satisfaction de voir leur record toujours debout. Mathieu et sa D.S. Malterre A.C.T. terminèrent à un cinquième de seconde des premiers, et nous pensons qu'un troisième essai l'eût amené au niveau des vainqueurs.

Félicitons comme il convient Pahin et Agache qui, avec des moyens mécaniques différents — 175 AMC culbuté avec mise au point personnelle pour Pahin — 175 double-arbre spéciale pour Agache — animèrent la catégorie et nous valurent un petit instant d'émotion lors de l'essai final qui cependant ne devait pas réussir à les départager.

Signalons qu'Agache avait également effectué deux tentatives sur un deux-temps Ydral, étant engagé sur deux machines, ce qui explique que son nom soit cité deux fois dans le palmarès.

En 350, Cherrier fit cavalier seul, tandis qu'en 500, une erreur de braquet lui fit perdre de précieuses secondes. Onde sur 500 Norton simple-arbre, mise au point par Patural, s'adjuge une troisième place bien méritée, devant Faucheraux qui étrennait sa nouvelle Gilera « Saturno ». Quant à Ramade, nous avons mis l'accent la saison dernière sur sa valeur naissante. Son succès à la côte Lapize semble bien augurer de ses performances à venir.

Drion et Murit déployèrent leur maîtrise coutumière, et l'élément comique de la matinée nous fut fourni par un concurrent, sur un side 500 Saroléa qui, à l'en-

trée du virage, dut aller pêcher d'une main, au fond du side, son passager qui refusait obstinément de sortir.

Ne terminons pas sans mentionner la montée de l'unique pilote engagé sur Racer 500, Berte, sur Berte-spécial à moteur Norton 2 ACT, dont le temps fut inférieur à celui de toutes les voitures de tourisme et sport, mise à part la 4 1 500 Talbot de Blanc.

R. COURT.

RÉSULTATS

175 cm³ : 1. ex-æq. Pahin (Automoto) et Agache (Ydral Sp.) 37" 1/5, moy. 77 km 419 ; 3. Mathieu (D.S. Malterre), 37" 2/5 ; 4. Agache (Ydral), 38" 4/5 ; 5. Bouin (Peugeot), 39" 3/5 ; 6. ex-æq. Guignabodet (MC Châtillon) et Tilliet (MC Châtil.), 40" 3/5 ; 8. ex-æq. Bettini (SCF) et Sutra (MC Ch.), 41" 3 ; 10. Faure (MC Ch.), 42" 2/5 ; 11. Demuth (USMT), 43" 2 ; etc.

250 cm³ : 1. Houel (Guzzi), 32" 2/5 moy. 88 km 888 (record battu, anc. rec. 33" 4/5) ; 2. Robbes (MC Chât.), 39" ; 3. Martine (MC Ramb.), 41" 3.

350 cm³ : 1. Cherrier (Vélocette), 32" 2/5 moy. 88 km 888. 2. Rossignol (BSA), 35". 3. Mouty, 35" 3/5. 4. Guignabodet G., 35" 4/5.

500 cm³ : 1. Ramade (MC Auvergne), 30" 1/5, moy. 95 km 364. 2. Cherrier (Norton), 31" 3/5. 3. Onde (Norton), 31" 2/5. 4. Faucheraux (Gilera), 32". 5. Collignon (Norton), 32" 2/5 ; 6. Grier, 35" 2/5. 7. Henri, 36" 2/5. 8. Billotte, 37" 3/5. 9. Girard, 38" 4/5.

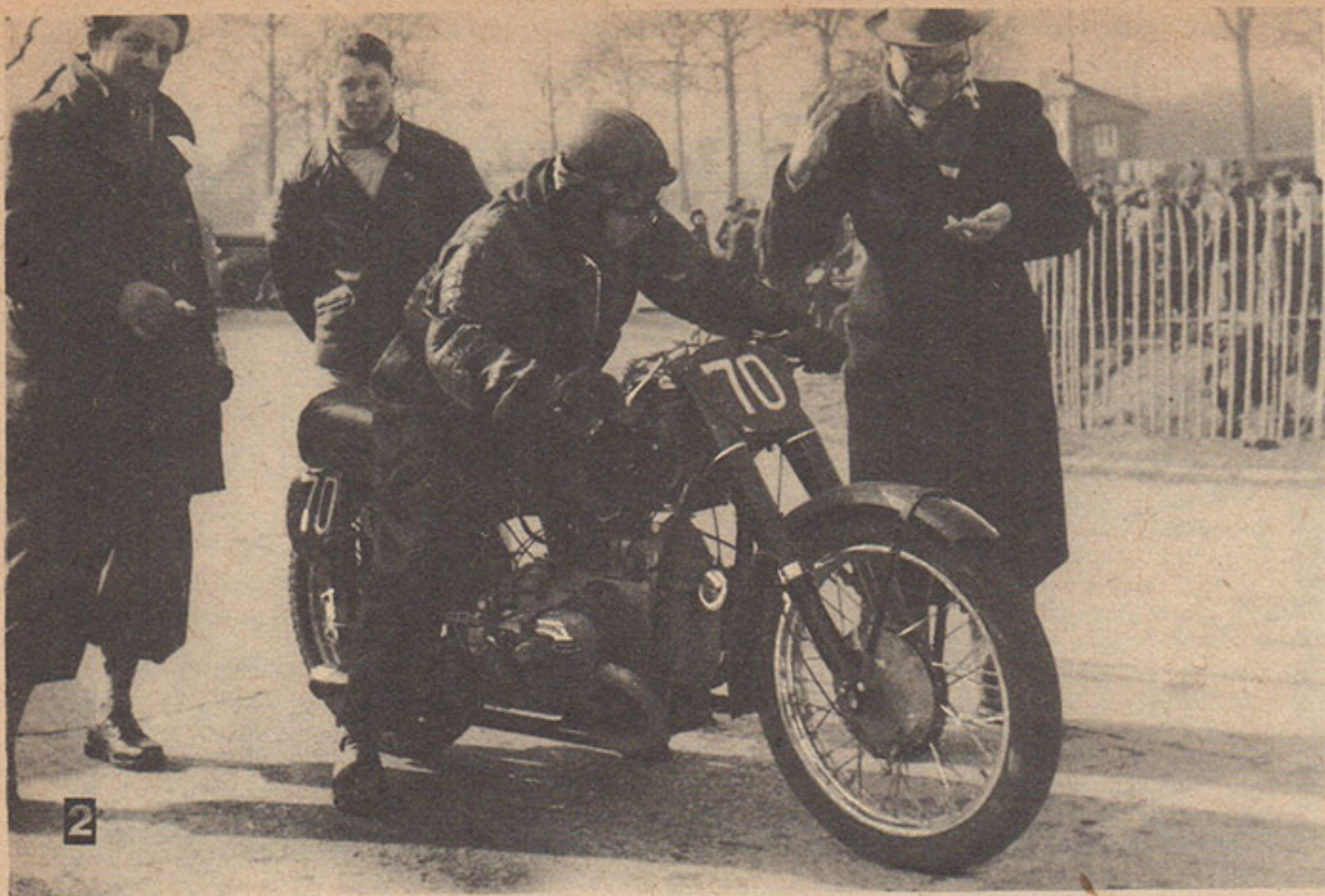
750 cm³ : 1. Bonte (CEMEC), 32" 2/5, moy. 88 km 888 ; 2. De Somer (CEMEC), 33" 4/5. 3. Lemaire (MC Sens), 34" 2/5. 4. Bonnaure (MC Sens), 34" 4/5. 5. Loyeau, 35" 4/5. 6. Mouty, 36" 1/5.

1 000 cm³ : 1. Lemaire (MC Sens), 31" 3, moy. 91 km 139. 2. Duvivier (MCF), 32".

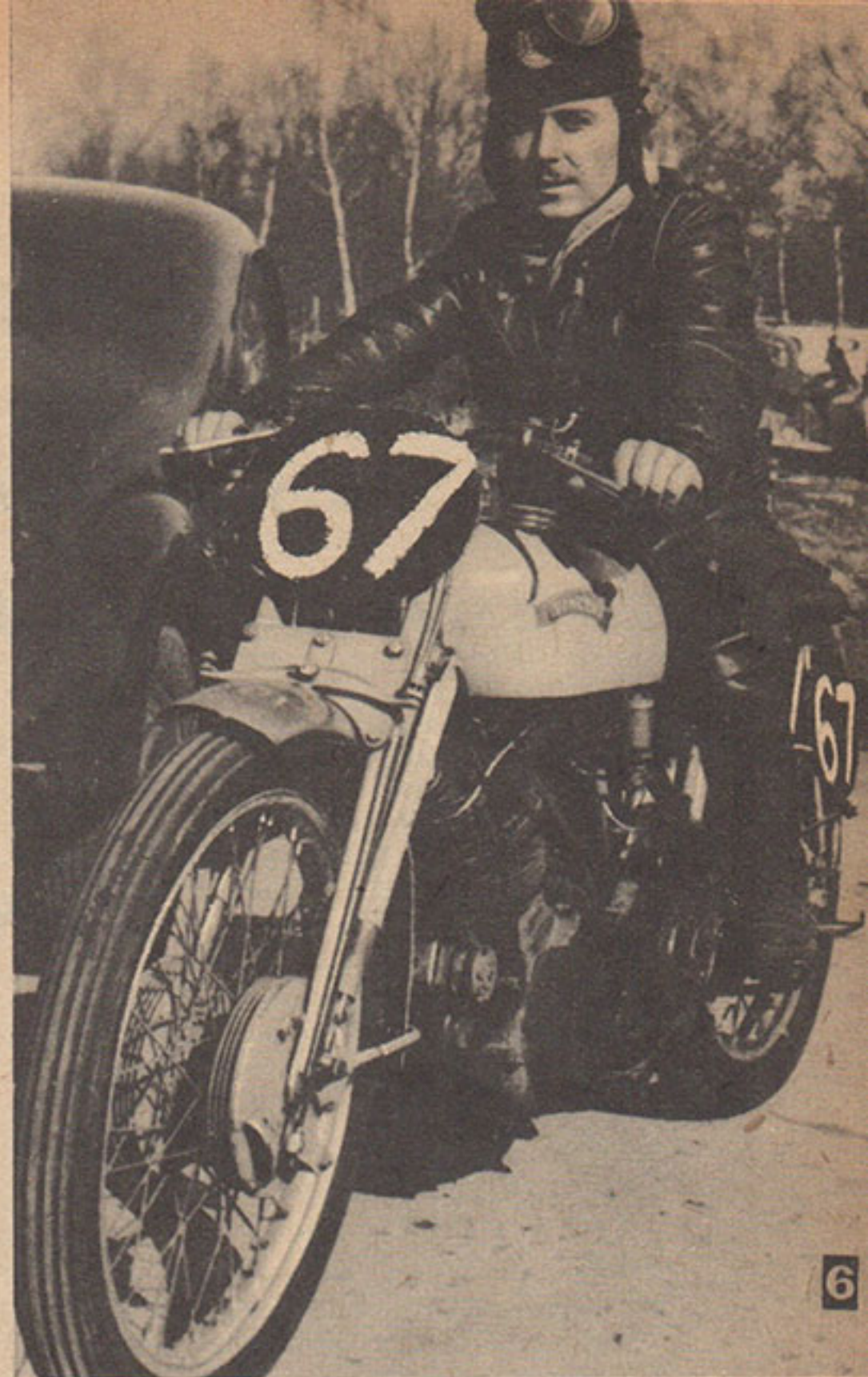
SIDECARS

500 cm³ : 1. Drion (Norton), 33" 1/5, moy. 86 km 747 (rec. battu, anc. rec. 35" 4/5). 2. Murit (Norton), 33" 4/5. 3. Combes, 46".

750 cm³ : 1. Murit (Norton), 33" 3/5, moy. 85 km 714 (rec. battu, anc. rec. 35"). 2. Drion (Norton), 34" 1/5. 3. Mougin (B.M.W.), 41" 4/5.



2



6



3

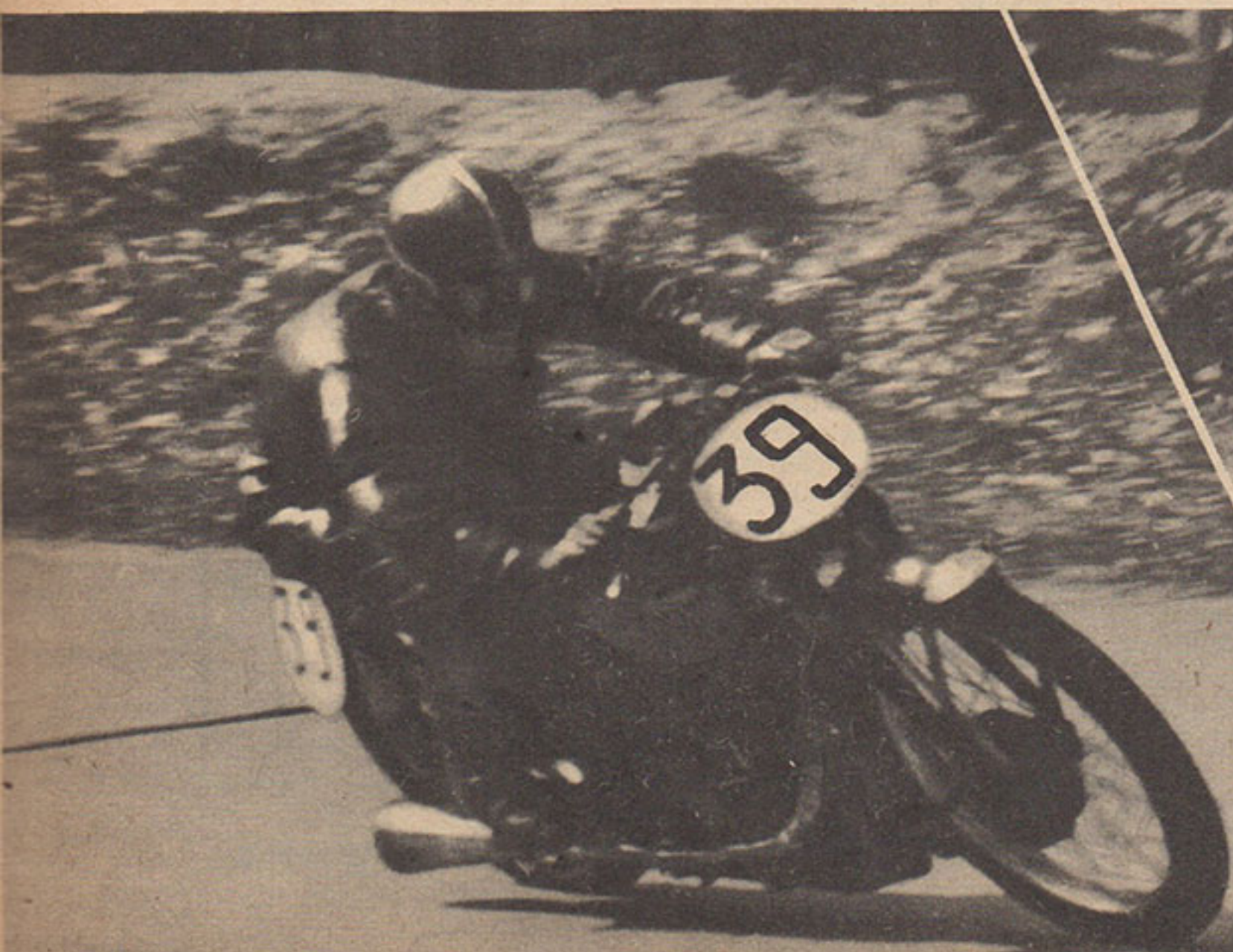
2 *Bonte, sur Cemec, 1^{er} en 750 cc.*

3 *Agache, sur 175 Ydral double-arbre.*

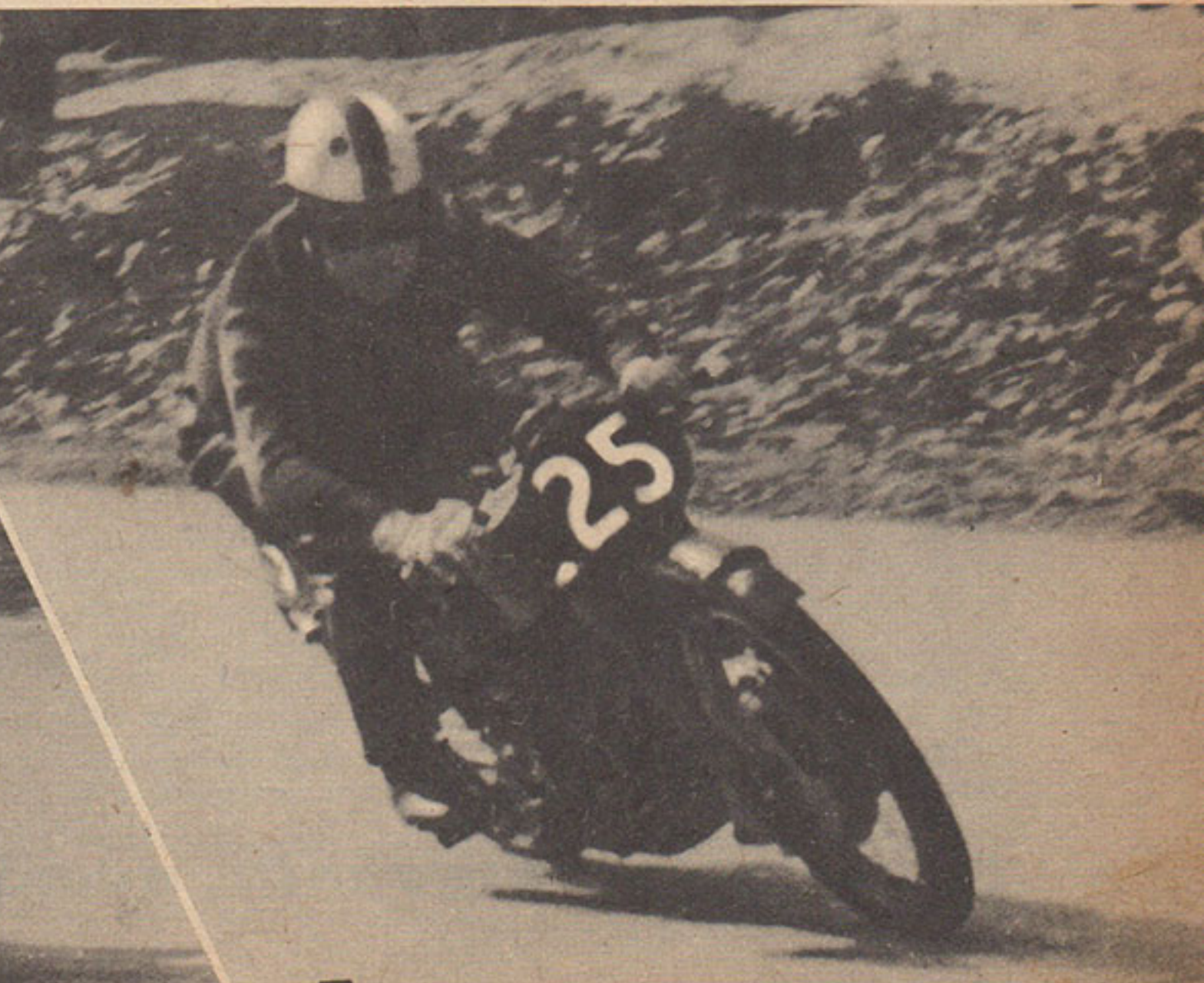
4 *Cherrier, sur 350 Vélocette.*

5 *Houel, sur 250 Guzzi.*

6 *Ramade, qui effectua le meilleur temps de la journée.*



4

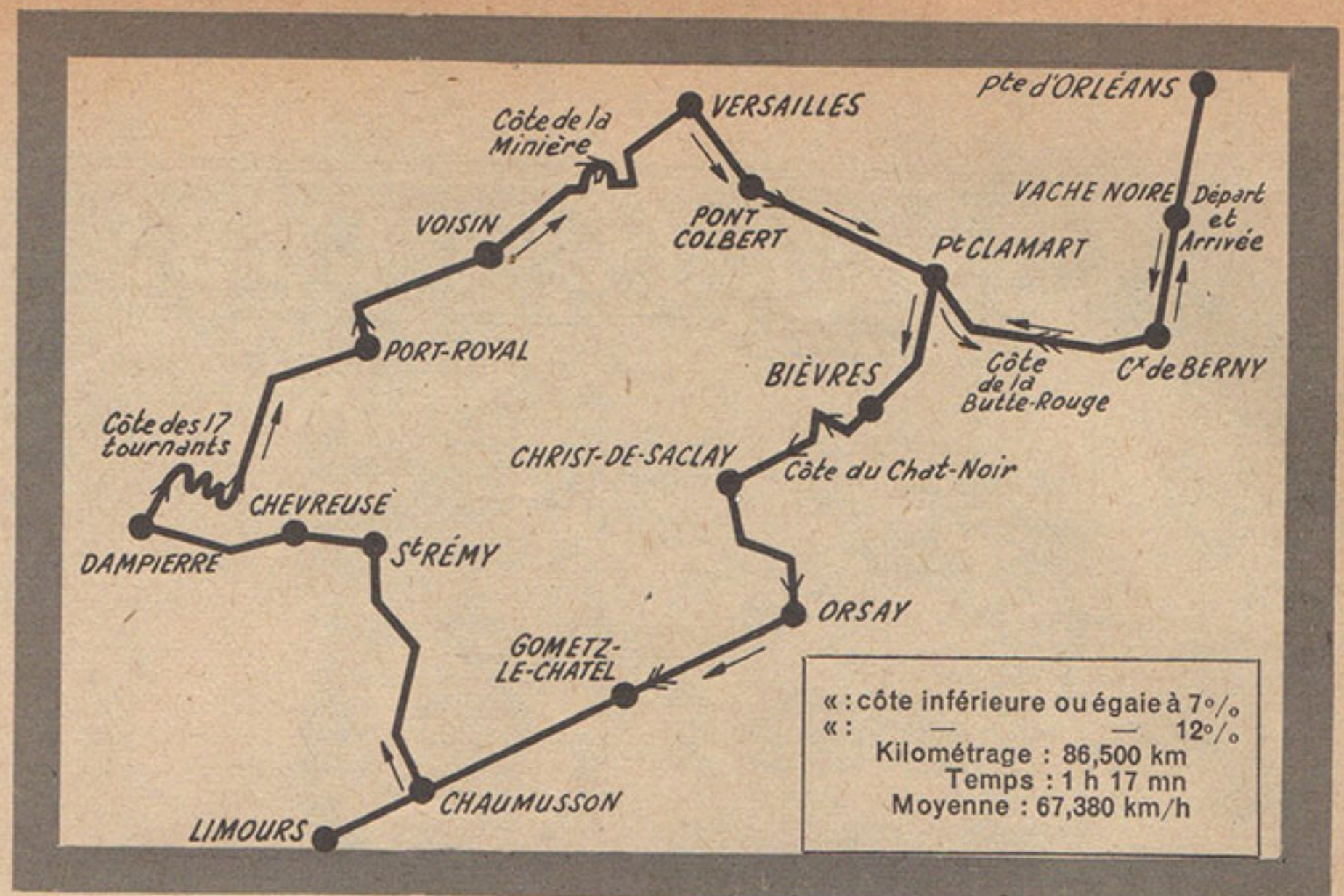


5

CIRCUIT ROUTIER D'ESSAI

MOTOCYCLES DE LA 350 JAWA

(Suite de la page 23)



En respectant de notre mieux les prescriptions du Code de la route, et ouvrant à fond chaque fois qu'il était possible, le trajet fut accompli en **1 h 17 mn**, moyenne : **67,380 km/h**.

Ce parcours mit en évidence les qualités de vitesse et d'accélération de la 350 Jawa, et surtout son extraordinaire aptitude en côte. Ceci en restant dans les régimes élevés. Par contre, les virages rapides et même les lignes droites à allure élevée révélèrent une fâcheuse propension à serpenter. La fourche, rigide, et d'un débattement assez faible, n'est pas à incriminer. Le mal vient de l'arrière, d'une suspension trop souple conjuguée avec un manque de rigidité des éléments quadrangulaires. En courbe, ce défaut peut devenir dangereux, à partir d'une certaine allure.

A l'avantage de la machine : la propreté du bloc-moteur, le silence de fonctionnement, la douceur des commandes, le bon étagement des rapports de deuxième, troisième et quatrième, et un excellent éclairage. Consommation ? comme pour tous deux-temps, fonction du poids et de la performance. Sachant qu'à 100 km/h un deux-temps, quelque soit sa cylindrée, et compte tenu des variations dues au poids du véhicule, consomme entre 4,5 l et 5 l aux 100 km, il ne reste au lecteur qu'à conclure.

Les essais à Montlhéry donnèrent, avec le réglage suivant : gicleur 110, bougies Bosch 240 T, et toujours 10 % de XXL dans le super-carburant, les résultats suivants :

Piste de vitesse, 1 tour lancé en position touriste : **101,929 km/h**.
 Piste de vitesse, 1 tour lancé en position allongée : **113,255 km/h**.

Pour une 350, performances honorables, du niveau d'une 350 de série culbutée.

Le circuit routier, avec sa topographie sinueuse, mit encore une fois l'accent sur l'accélération, la capacité en côte, et la tenue de route délicate à vitesse élevée.

Le freinage également gagnerait à être plus étoffé, surtout à l'avant, pour une conduite rapide.

Le meilleur tour fut couvert en **6' 26"**, soit une moyenne de **85,629 km/h**. Ce chiffre se passe de commentaires, et démontre pleinement les possibilités de la 350 Jawa.

Durant le temps que la Jawa fut à notre disposition, aucun incident mécanique ne vint nous handicaper. L'allumage fonctionna impeccablement; les bobines étaient d'ailleurs d'origine, et nous pensons que leur nouvelle disposition sous le réservoir, améliorant le refroidissement, ne peut qu'accroître leur sûreté de fonctionnement.

Il est de fait que les possesseurs de Jawa connurent de nombreux ennuis d'allumage : dynamo, bobines, condensateurs, se révélèrent à l'usage d'une qualité variable. Désormais, des améliorations ont été apportées; mais nous pensons que sur ce point, les lecteurs nous renseigneront avec pertinence, dans la mesure où ils utilisent le dernier modèle Jawa 1953.

Pour conclure, nous pensons, que malgré le défaut d'une tenue de route à vitesse élevée quelque peu déficiente, la 350

Jawa est une excellente machine, ceci étant une opinion basée sur une semaine d'utilisation.

Les performances sont satisfaisantes, et permettent d'honorables moyennes. Insistons sur le fait qu'à allure normale le louvoiement ne constitue pas un handicap et qu'il n'est que faiblement ressenti en virage.

La propreté de la Jawa, sa facilité d'entretien, son silence, un confort suffisant dû à une suspension arrière très souple et à une fourche assez dure, mais dont la rigidité est à souligner, la souplesse et la précision des commandes, en font une mécanique d'un agrément certain. Il est à noter que le carburateur bien qu'enfermé sous un capotage, reste néanmoins d'une accessibilité suffisante.

R. Court. A. Nebout.

RÉSULTATS DE L'ESSAI

Parcours routier d'essai motocycles : kilométrage : 86,500 km ; temps : 1 h 17 mn ; moyenne : 67,380 km/h.

Piste de vitesse de Montlhéry : (2.548 m).

1 tour lancé, position touriste : 1'30" ; moy. : 101,929 km/h ;

1 tour lancé, position allongée : 1'21" ; moy. : 113,255 km/h ;

Circuit routier (9.181 m) :
 6' 26" moy. : 85,629 km/h

RÉGLAGES D'ESSAI

gicleur : 110, aiguille à fond en bas.

bougies : Bosch 240 T.

super Esso, 10 % huile XXL. Castrol.

Vitesses maxi :

en première : 20/25 km/h ;

en deuxième : 50/55 km/h ;

en troisième : 90/95 km/h ;

en quatrième : 101,929 km/h (chrono) ;

Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet, sol sec et adhérent base de freinage de Montlhéry : 10 m 50.

CONCLUSIONS

AVANTAGES D É FA U T S

Fourche rigide.
 Moteur souple et nerveux.
 Bon étagement des rapports de boîte (2-3-4).
 Performances excellentes.
 Bonne maniabilité.
 Etanchéité parfaite du bloc-moteur (sauf à l'axe du défecteur).
 Bon refroidissement.
 Silence.
 Bon éclairage.

Tenue de route louvoyante à vitesse élevée.
 Freinage insuffisant à vitesse élevée.
 Suspension AR talonnant en duo.
 Trou entre la première et la deuxième.

Débattement de la fourche AV un peu faible,

Dans notre prochain numéro : l'opinion des usagers.



U.S. MÉTRO

CONCENTRATION MOTORISÉE

La Section Moto du Métro est en pleine activité, elle prépare l'ouverture de la saison 53 par une grande Concentration motorisée ouverte à tous les motorisés, sans distinction de véhicules, adhérents ou non à un club.

Le parcours de 100 km sera situé dans la vallée de Chevreuse.

Avec les nombreux prix et coupes qui viendront récompenser les vainqueurs, une entrée gratuite et une à tarif réduit pour la réunion de l'après midi au vélodrome de Berny (Coupe de Paris moto-ball et vitesse) seront offertes à tous les participants.

PARIS-LA BERNERIE-PARIS

Les 2 et 3 mai, le premier Paris - La Bernerie - Paris, épreuve nationale, sera disputé. Un parcours de 1.100 km reliera Paris à une charmante petite ville balnéaire bretonne.

Les organisateurs ont innové puisqu'ils prévoient dans le prix d'engagement, qui sera plutôt modique, l'assurance, le dîner, l'hôtel et le petit déjeuner.

Trente prix importants, coupes et médailles, viendront récompenser les heureux vainqueurs.

Une belle épreuve de début de saison.

Pour tous renseignements : G. Havel, président, 160, avenue Victor-Hugo, Clamart (Seine).

VÉLODROME CROIX-DE-BERNY

C'est le 19 avril, à 14 h, que débiteront les coupes de Paris en moto-ball, vitesse et patins à roulettes. Celles-ci se dérouleront également le 14 juin et le 13 septembre.

Une réunion supplémentaire est prévue le 17 mai pour un match de moto-ball, championnat de France, Châlons - M.B.C. Paris.

GROUPEMENT MOTOCYCLISTE DE L'A.C.L. SECTION DE VERDUN

Le dimanche 11 janvier 1953 à l'Hôtel de Ville de Verdun, Assemblée générale et renouvellement du Bureau dont voici la composition : président d'honneur, Demathieu Pierre; président, Martin Marcel; vice-présidents : Hautelin Fernand et Taboga René; secrétaire, Mme Presson Colette; secrétaire-adjoint, Labriet Gaston; trésorier, Royer Maurice; membres : Garnier Yvon, Presson Guy, Wentzel Lucien, Latz Pierre, Moulet Pierre, Guion.

Calendrier pour 1953.

a) Le 22 mars 1953 : Concours de Consommation dit : « Bidon d'un Litre » épreuve intime;

b) Le 26 avril 1953 : 2^e Circuit Motocycliste de la Meuse, épreuve de régularité : 358 km réservée aux Motards de l'A.C.L.;

c) Le 7 juin 1953 : 6^e Moto-Cross de la Citadelle de Verdun, épreuve internationale.

Le premier mercredi de chaque mois, réunion au Siège de tous les membres.

SIDE-CAR-CLUB DE FRANCE

Le Side-Car-Club de France a organisé le 21 février à la Brasserie Champéret, un lunch d'honneur sous la présidence de M. Jean Morin, son actif président; M. Violet, vice-président à la F.F.M. et M. Bouvet, président à la L.M.I.F., honoraient cette petite fête de leur présence.

M. Max Enders représentait *Motocycles*. Après la remise des récompenses, coupes et médailles aux membres et supporters, le président Morin fit une brève allocution où il rappela que le S.C.F. entrait dans sa vingtième année d'existence et souhaita à tous de beaux succès pour la saison 1953.

Un très bon film fit revivre à tous les belles courses de la saison passée.

La soirée se termina dans une très agréable ambiance sportive.

MOTO-CLUB DU PERCHE

Réuni en Assemblée générale le Moto-Club du Perche a élu le bureau suivant :

Président. Adrien Leclerc;
Vice-président, Guy Gary;
Secrétaire, Gremillon;
Trésorier, J. Deshayes;
Membres : MM. Holman, Vallée, Gremillon, Dodier, Bourgeteau, Bigeard, Debray.

Cette année le M.C.P. se propose d'organiser trois manifestations :

3 mai : moto-cross;
21 juin : rallye auto-moto;
12 juillet : grass-track;
et de nombreuses sorties.

CLUB MOTOCYCLISTE RENNAIS

Le C.M.R. a tenu son Assemblée générale le 8 février dernier. Au cours de cette réunion, les statuts ont été révisés et le Club obtient notamment son autonomie. En fin de séance, le nouveau bureau était élu, en voici la composition : président : Leclair; vice-présidents : Poulain et Cremet; secrétaires : Morancé et Lecoq; trésorier : Lanvierge; rapporteur : Solleux; commission sportive : Combataladès; Maignen M, Pinson; commission touristique : Haloche, Huon, Verron.

Le nouveau Comité forme le vœu de voir les nombreux motards isolés de la région se grouper au sein du C.M.R.

LE VESPA CLUB DE RENNES EST NÉ

Le Vespa Club de Rennes est constitué depuis le 22 janvier dernier. Le bureau comprend 11 membres.

Président : M. André Marcel (fondateur du Club Motocycliste Rennais); Vice-présidents : Mlle Bauduin Andrée (infirmière); M. Rallon Max (étudiant en médecine); Secrétaire général : M. Dubois Jean (dessinateur-architecte); Secrétaire adjoint : M. Georget Jacques (étudiant en droit); Trésorier : M. Batail Henri (agent d'assurance); Trésorier-adjoint : M. Chedeville Maurice (brigadier de police); Administrateurs : Mlle Rémy Marie-Louise (infirmière); MM. Barbot Henri (agent Vespa), Bernon Claude (employé S.N.C.F.), Eugène Christian (linotypiste).

Le siège social est fixé à Rennes, 17, avenue L.-Barthou.

AMICALE MARSEILLAISE MOTOCYCLISTE

L'Amicale Marseillaise Motocycliste a élu son nouveau Bureau au cours de l'Assemblée générale qui s'est tenue le 1^{er} février, au Siège, 2, rue Colbert.

La composition du nouveau Bureau est la suivante :

Président d'honneur : M. Chailan; Président actif : M. Voulat; Vice-président : M. Barsanti; Secrétaire général : M. Pardini; Vice-secrétaire : M. Noble; Trésorier : M. Roman; Directeur sportif : M. Millin; Secrétaire sportif : M. Magherini; Secrétaire au tourisme : M. Giraud; Conseillers : MM. Escartefignes, Triguero, Boyer; Délégués à la presse : MM. Boyer et Magherini.

A l'issue de la réunion le nouveau bureau a tenu à féliciter au cours d'un apéritif d'honneur le jeune crossman de l'A.M.M. Rosati à qui la Ligue Motocycliste de Provence a décerné le titre de Champion de Provence 1952 catégorie 175 cm³, ainsi que tous ses autres coureurs en moto-cross ou vitesse pour les places d'honneur qu'ils ont obtenus en 1952.

MOTO-CLUB DE TOULON

Le Moto-Club de Toulon, le club doyen de la région, a tenu son Assemblée générale annuelle le 5 février.

Le président, M. Roux Emile, qui dirige depuis près de 30 ans avec compétence et esprit sportif notre club donna lecture du rapport moral et financier qui reçut l'agrément de ses membres. On fêta ensuite les camarades Tomatis et Audémae Henri qui sont respectivement champions de moto-cross de la Ligue de Provence en 350 et en 250 cm³.

Le Comité Directeur a été maintenu et les diverses commissions furent nommées à scrutin secret. Le Bureau est ainsi formé :

Président : M. Roux Emile; Vice-président : MM. Sage, Bourelly, Fédérici; Secrétaire : M. Mariotti Jean; Secrétaire adjoint : M. Delor; Trésorier : M. Huguen; Trésorier adjoint : M. Cougourdan; Assesseurs : MM. Senes, Moreau, Rotré, Le Bail, Aulas; Directeur des Commissions : M. Griseri Marcel qui est aussi vice-président de la L.M.R. de Provence;

Commission Sportive, épreuves : Président : M. Vial; Vice-président : MM. Audemar Raymond, Tomatis.

Commission sportive, tourisme : Président : M. Cougourdan; Vice-président : MM. Fédérici, Pedinielli.

Commission de propagande : Président : M. Griseri; Vice-président : MM. Delor, Rotre.

MOTO-CLUB DE LA BANLIEUE NORD

Le M.C.B.L. a procédé au cours de son Banquet du 7 février 1953 à l'élection de Miss Moto.

Sont élues :

Miss 1953 : Mlle Nicole;

Première Demoiselle d'honneur : Mlle Monique Pouget;

Deuxième Demoiselle d'honneur : Mlle Rougeaux;

Miss Moto des Rallyes : Mlle Maryse Leuridan.

MOTOCYCLISTES...

...DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir

L'ATELIER DE RÉPARATIONS

de votre vendeur, avant de passer votre commande

MobyletteVÉLOMOTEURS
MOTOSScooters **BERNARDET**

AGENCE

BSA

et

SUNBEAM

VENTE A CRÉDIT

A. DUBOIS

58, Rue Aristide-Briand, LEVALLOIS-PERRET - PEReire 19-73

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

MOTOBÉCANE**TERROT****PNEUS**

VÉLO CYCLO-MOTEUR

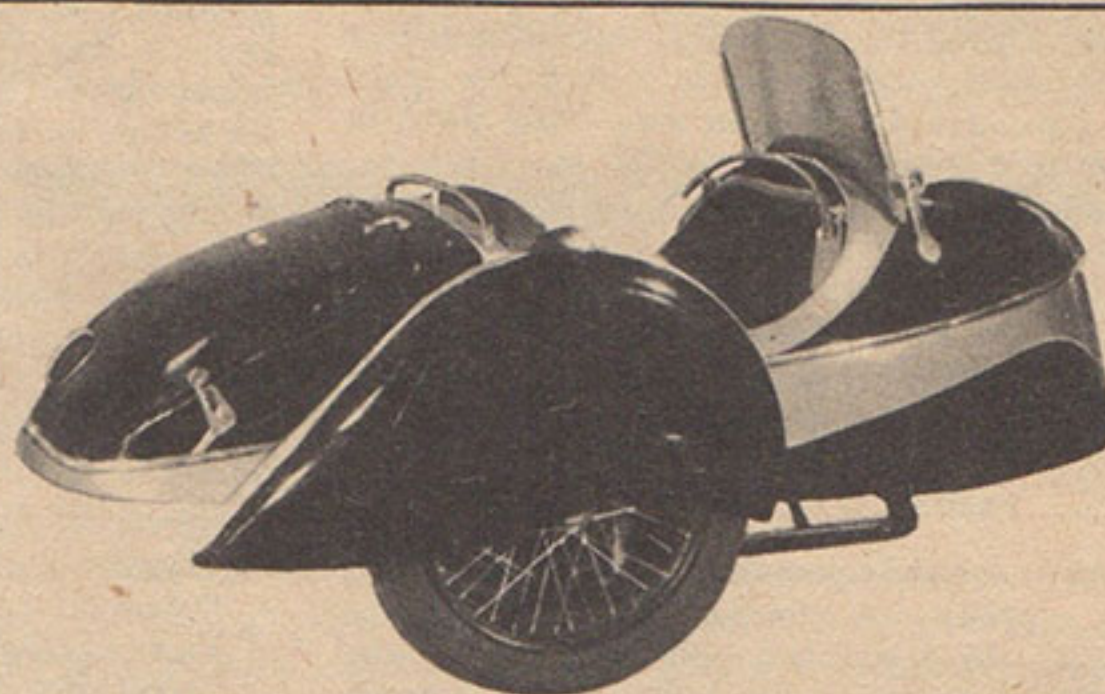
VÉLOMOTEUR

SCOOTER - MOTO

ACCESSOIRESPOIGNÉES - PATINS DE FREINS
DISSOLUTION - PIÈCES RÉPARATION, etc...**COURROIES. TUYAUX****HUTCHINSON**VÊTEMENTS
IMPERMÉABLESBOTTES - SABOTS
CAOUTCHOUC

CHAUSSURES

SPORT - PLAGE - CAMPAGNE

à l'Aigle
HUTCHINSONCOMMANDEZ DÈS MAINTENANT votre moto
et votre vélomoteur avec un SIDECAR SIMARD à :**MOTOS-DANTON**

14, rue Danton, LEVALLOIS (Seine) - Tél. : PER 19-11

AGENT GÉNÉRAL

Seine — Seine-et-Oise — Seine-et-Marne — Oise

des Sidecars SIMARDvous invite à venir voir les nouveaux modèles à sus-
sension réglable pour MOTOS et VÉLOMOTEURS

CRÉDIT SUR DEMANDE

Demandez notre catalogue
contre 30 fr. timbres

Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.

PIÈCES DÉTACHÉES

Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON
RENÉ GILLET**DISPONIBLE****MOBYLETTES - 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 RodPneus **RACING-Anglais** - Casque **GENO**Gants **GAMET** - Sacoche **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

Scooters : **Motoconfort, Magnat-Debon, A. G. F.**Agent et dépositaire du fameux
survêtement motocycliste**MACOMBYNN**125 cm³

150 -

250 -



HILLS

COMME POUR LES VOITURES...

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



31

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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

*Les Ets
Grazzini offrent, par
leur grande expérience
la meilleure garantie.*

NOUVELLE
ADRESSE
57 RUE
NEVYS POINCOURT
TÉL. : 809 1771

AU "PETIT MATELOT"

27, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, 27

PARIS

Tél. : PASSY 71-24

●
RÉALISE
LA LIGNE SPORTIVE

COMBINAISONS NYLON

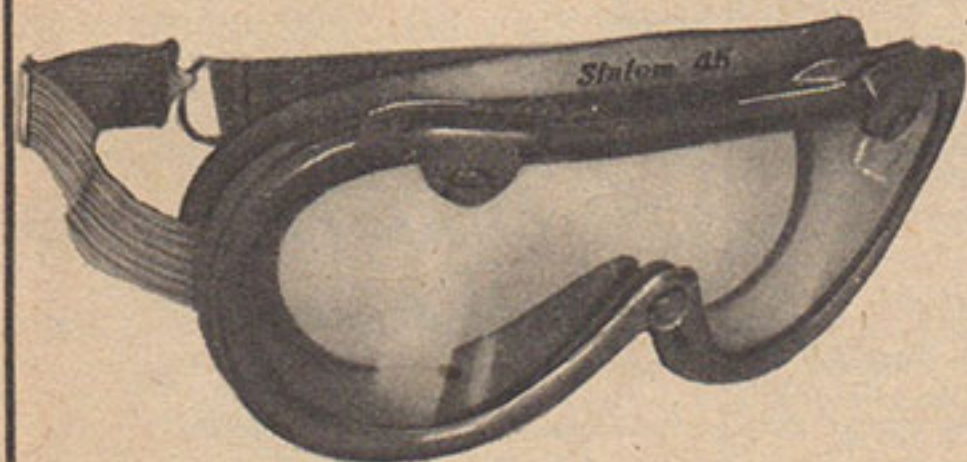
GARANTIES IMPERMÉABLES 100 %
RÉSISTANCE INCOMPARABLE
Poids : 650 gr

Se place facilement dans une poche

COMBINAISONS ITALIENNES
Popeline — Tous coloris

●
Toutes autres COMBINAISONS
Popeline et Gabardine

●
EXÉCUTION SUR MESURE de tous modèles pour meetings, courses, etc.



"Slalom 45"

LA LUNETTE CAOUTCHOUC
LA PLUS CONFORTABLE
LA MIEUX ÉTUDIÉE

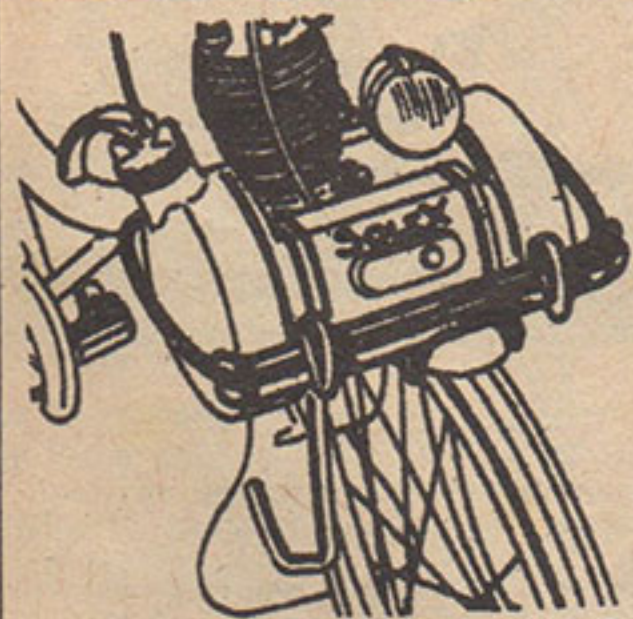
●
CAOUTCHOUC
GRIS - BLEU
VERT SCOOTER

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 Vélosorex.

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

Le **SERRE-GAINE** en caoutchouc.

enseignements :

Établ^{ts} **H. JEANNERET & Cie**

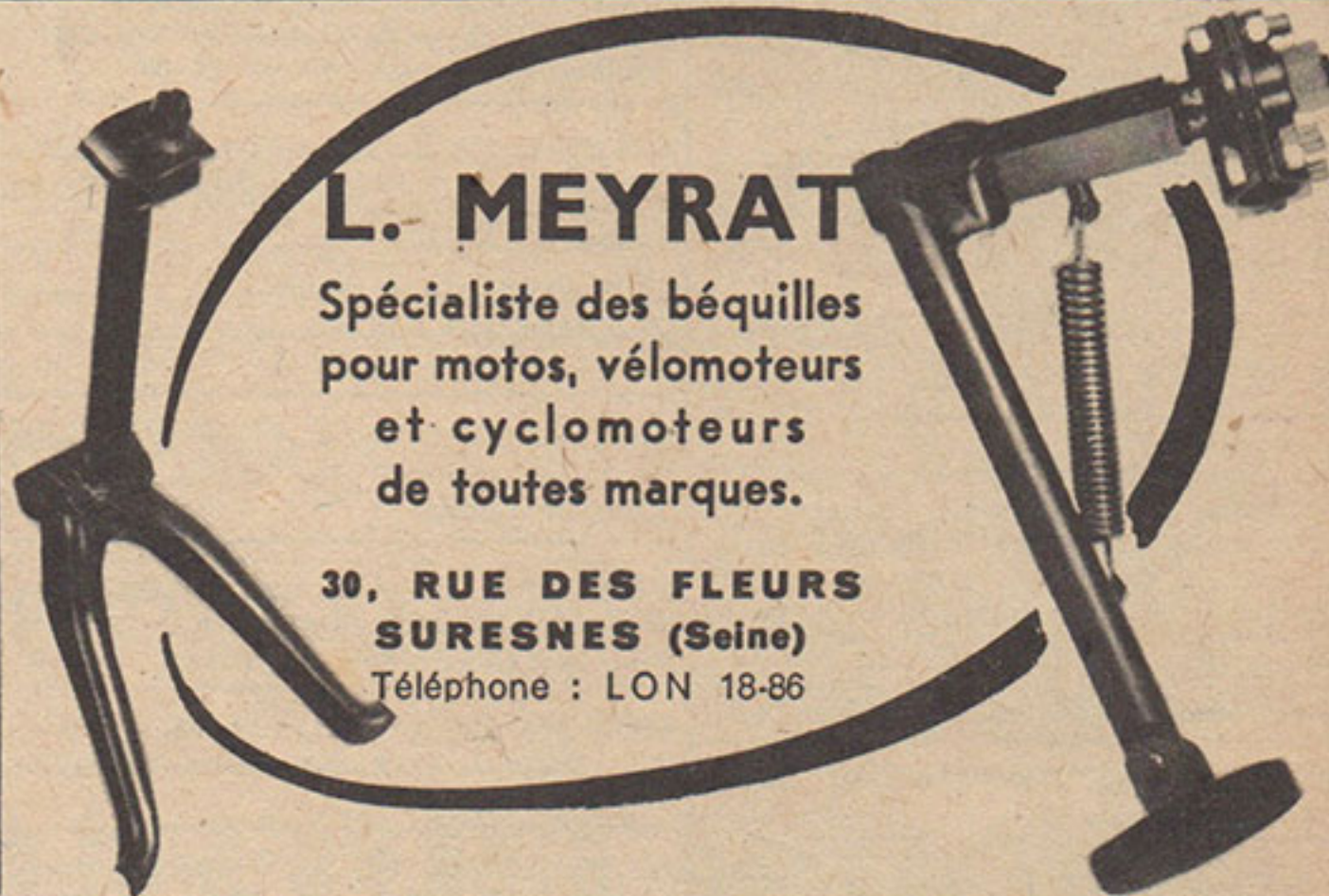
14 bis, Rue Reine-Jeanne, NICE (A.-M.) — Tél. : 821-97

L. MEYRAT

Spécialiste des béquilles
pour motos, vélomoteurs
et cyclomoteurs
de toutes marques.

30, RUE DES FLEURS
SURESNES (Seine)

Téléphone : LON 18-86



9, boulevard Magenta

MAGENTA-MOTOS

PARIS-10^e - NOR 11-60

Crédit : 13 comptant et 10 mois

MOTOBÉCANE — TERROT — GUILLER — MONET-GOYON — A.G.F.

ACHATS

RECHERCHE Jeep amphibie ou similaire, état indifférent. Faire offre *Olivier, 26, passage Maurice, Pierrefitte (Seine)*.

PART. ach. 350 culb. 4 vit. sélec. Assez bon état. Faire offre. *Détail px. Brevelet, St-Michel-de-Montjoie (Manche)*.

ACHETERAI voiture D.K.W. Auto-Union 3 et 4 CV. Faire propositions, *Kazo, 15, av. Berthollet (Annecy)*.

SEUL FAURIE, 8, av. de St-Ouen, Paris-18^e, achète et paie immédiatement toutes motos.

DIVERS

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

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

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.*

A VENDRE à Orléans maison 6 pièces, eau, gaz, électricité, force, avec grand local, le tout état de neuf, emplacement unique sur route nationale, libre à la vente, écrire *Motocycles* qui transmettra.

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

AGIFLEX 6 x 6, objet. 3,5 bleuté, télé, 160 mm, état neuf absolu. Px 100.000. *J. Jaffré, 65, r. Grenelle (7^e).*

SCOOTER de démonstration, vendus d'occasion avec garantie. *Brissonnet 22 ter, av. Gal-Leclerc, Neuilly (Seine)*.

ÉCHANGE Bug. 11 CV plat. C. moto 4 t. *Garnon, Auty-le-Châtel (Loiret)*.

ÉCHANGE Monet-Goyon, 350 culb. Mot. Mag, boîte B.S.A., 4 vit. avec ou sans side, contre petite voit. px en rapport. *Pradier, 32, rue Viala, St-Maur (Seine)*.

VENTES

VÉLOCETTE 350 A.C.T., méc. et pn. impec., urg. 90.000. *Photopub., 134, fg. Poissonnière-10^e.*

TANDEM état neuf, 8 vit. Plateau montagne. Frein tambour, 2 freins à main. Coul-crème, cse double empl. Px 30.000. *Mme Leroy, 10, r. Montera (12^e). Did 94-30*

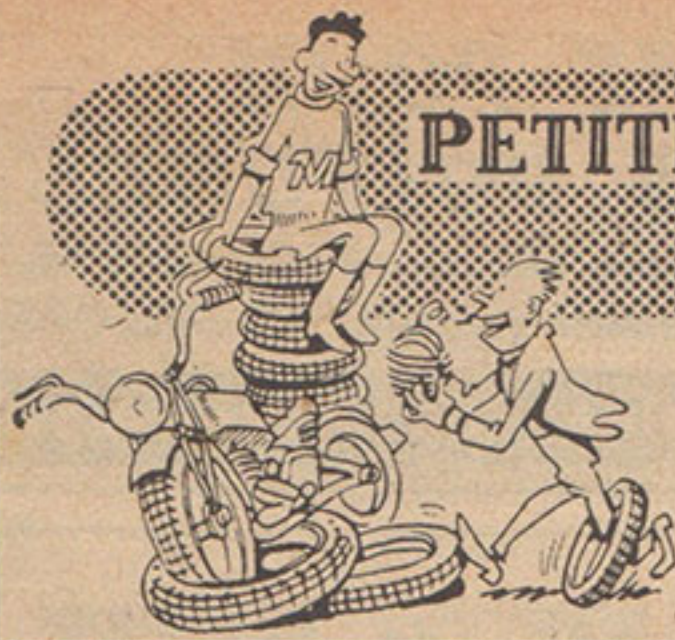
MOTOBÉCANE 175 cm³ neuve. Px 120.000. *Barros, 14, r. Dr-Goujon (12^e).*

350 JAWA imp. *Malet, 94, fg Banier (Orléans)*.

SAROLÉA 500 culb. parf. état, pneus batt., carb. neufs. Px 85.000, vis. sam.-dim. *Salles, 17, rue des Deux-Communes, Valenton (S.-et-O.).*

MOTOBÉCANE 175 culbutée impec., équipement, prix à débattre. *Servier 10, r. A.-France, Aulnay-sous-Bois (S.-O.).* Tous les jours à partir de 19 h, sam et dim.

TERROT 350, juil. 52.150. *Pointard, 8, rue de Nantes (19^e). GAR.*



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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

SANS PRÉCÉDENT

Crédit 3, 6, 9. Reprise-échange.

Remise 5 % au comptant.

B.M.W. type R.12 bon état...	150.000
HARLEY WLC kaki d'origine...	120.000
INDIAN 500 scout. bleu luxe...	120.000
INDIAN CAV side susp. AV...	120.000
D.K.W. 250 NZ, excellent état	110.000
N.S.V. 250 sélecteur impeccable	110.000
GNOME 750 ou 800 av. side-car	110.000
D.K.W. 500 S.B. 2 cyl. d'origine	100.000
A. GILLET 1.000 pol. extr. rap.	95.000
MOTOBÉCANE sup. cul. imp.	120.000
TERROT RGAS sélecteur bien	110.000
TERROT R.D.A. side pneus nf	120.000
MONET 500-46, 4 vitesses...	90.000

Complets A revoir.

N.S.U. 198, 50; D.K.W. 198, 55; Victoria 200, 50; Zundapp 200, 50; Triumph Hérisson 70; J.L.O. 125, 35; Horex 600, 70; B.M.W. 117, 70.

GNOME, 3, 4, 5, 7, 8 ch, à partir 50.000
René Gillet 750 ou 1.000, à partir 75.000
Peugeot 350 latéral ou culb., à p. 60.000
Monet-Goyon 250-350 latér. à p. 50.000
Indian 500-1.200 susp. AR, à p. 55.000

Alazard, 47 bis, avenue de Clichy, Paris (17^e). (Fond de la cour à côté Cinéma.)

PEUGEOT 175 T.C.4 neuve, 800 km. Pn. AV renforcé, sabots. *Bohère, 29, bd Ménilmontant, Paris (11^e).*

750 TERROT side, 95.000. G.R. R4B. 85.000.

PLUSIEURS VOITURES tourisme et sport 5 à 10 CV à vendre et reprise moto récente. Lancia, M.G., B.M.W. 326, Darl-Mat. *4, rue Beaurepaire, Pantin. Nord 15-18.*

MOT. NORTON 16 H, culasse cylind. Matchless G3L, et pièces boîtes 350 NSU, le tout parfait état. *Achille Rauca, Soisy-Bourg, par Longueville (S.-et-M.).*

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 : Champéret

DOLLAR mot. Chaise, bon état, 60.000. *Bar, 10, rue Marat, St-Cyr (S.-et-O.).*

V. TERROT 350 cm³, culb., très bon état. Prix très intéressant. *Roger Babylas, 4, pge de la Folie-Regnault, Paris (11^e).*

HARLEYS 1.200, sid, 36. civi. *Rose, St-Firmin, Montargis (Loiret).*

125 GNOME-ET-RHONE R3, Super culasse. Et. neuf. Vis. dim. ou à partir 7 h. en semaine. *M. Clisson, 14, rue Bisson, Paris (20^e).*

GILLET-HERSTAL 500 culb., parf. état. 110.000 comptant. Visible 12 à 13 h. 30 et après 18 h. *Freisse, 3, rue Antoine-Vollon, Paris (12^e) (Métro Ledru-Rollin).*

Cause maladie **250 JONGHI 1952**, susp. arrière, 1.800 km. *73, avenue Joffre, La Garenne (Seine).*

MONET GOYON 200 cm³ sortant d'usine, pas roulé, avec garantie, prix intéressant. *8, rue Fourcroy, Paris (17^e). Wag. 52-62.*

SIDE-CAR TERROT 500 culbut., état neuf. 9.000 km, très amélioré. Equipé pour grand tourisme, aff. de confiance, photo renseign. sur demande. *D'Albo, av. Verdun, Vannes (Morbihan).*

1.000 ARIEL bloc fonte 1940, parfait état général. Adresse au bureau du journal.

PUCH 250, culasse dble all., 15.000 km. Px 200.000. *Serph, Wag. 18-31.*

LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



le TUBOTOM

OTOM S.A.

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

GOLD STAR de cross 500 cm³, état impeccable, suspension bras oscillant, px 270.000. *21, rue d'Orléans, St-Cloud. Mol. 21-29.*

TERROT 350 H.D. Px 80. *Jacob, 173, r. Paris, Montreuil (Seine), après 19 h.*

INDIAN 1.200, susp. AR, p. brise, selle dble, très bon état. *Lecaisne, 8, r. Furstemberg. Tél. Odéon 78-92.*

TRIUMPH. Speed-twin, fin 1951, comme neuve. 10.000 km. 320.000 *Bouchequet, 11, rue Eug.-Sue (18^e).*

MOTO ANGL. mot. Villiers 200 cm³ et imp. Px 130.000. *Tél. Eto. 22-98.*

Toute confiance **B.S.A. 650** Golden Flash, peu roulé. 280.000 sclo ou 300.000 av. side Steyb. *Docteur Vauris, pl. Gaillard, Clermont-Ferrand.*

MAGENTA-ACCESSOIRES

HOUSSE PHOSPHORESCENTE POUR
ROUE DE SECOURS TOUS SCOOTERS

MARQUE DÉPOSÉE

9, Bd Magenta, PARIS-10^e NORD. 11-60

Porte-bagages télescopique
breveté adaptables sur toutes machines françaises

AGENT POUR LA SEINE

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

B.S.A. Golden Flash 650, imp. 1951.
6.500 km, tte équ. *Faivre Jean*, 10, rue
Pierre-Semard, Pontarlier (Doubs).

125 TERROT culbutée, exc. état,
10.000 km. 1951 cause dble emploi.
100.000. *R. Legros*, 1, pl. A.-Thomas,
Bondy (Seine).

MONET-GOYON 175 cm³, très bon
état, moteur neuf. Px 35.000. *Machot*,
5, passage du Petit-Vanves, Malakoff.

MOT. 100 cm³ T.B., 45.000. Ach. ou
éch. c. 250 min. franç. *Chanquoi*,
Béhout (S.-et-O.).

VELOSOLEX, juin 1951, bon état,
18.000 fr. *D'Hausen*, Fontaine-Châtel, par
Blainville-Crevon (S.-I.).

IMME R 100 comme nve; 125 Gnome-
R.2; 125 Automoto 51 sel. susp. AR;
125 Jonghi 51, équipée; 175 Peugeot 52,
2.400 km. orig.; 250-500 B.S.A.; 500
Terrot 47 av. ou s. side; 750 Harley;
500-1.200 Indian; 1.000 R. Gillet 47
moteur 750 R. Gillet nf; Talbot 4 cyl.,
13 ch. 1939 à éch. ctre belle moto S.P.S.
3, r. des Bas-Rogers, Suresnes. LON 10-92,
Bus 157-144.

PART. VEND raison santé Sunbeam
luxé com. nve. Norton 500, 16 h, parf.
état. Pièces Norton nves d'org. *Gillet*,
La Loge, Breuille (Charente-Maritime).

VEND URG. 500 Saro Grégoire susp.
AR. 150.000 fr. 350 Terrot comp. susp.
AR bon état, 100.000 fr. Reprise 250 ou
500 Tourisme. *Niéto*, place Garibaldi,
Auch (Gers).

MOTOB. Grand sport culb., f. télesc.,
susp. AR, roues, phares, réservoir chrom.,
équip. 2 pers., neuve. 1.000 km. Px
200.000. Vends cause dble emploi. Dim.
matin. *Germond*, 69, rue de l'Union,
Aubervilliers (Seine).

MOTO N.S.U. 250 cm³, super culasse
sélecteur 4 vitesses parfait état. Px 100.000.
Nombreuses motos, tous modèles 2 à 4 ch
bas prix. Pièces détachées, roues, boîtes,
réservoirs, magnétos, magdyno Lucas,
dynamos Boch. Pièces détachées 350 cm³
latérale, Royal Enfield, moteur complet;
et moteur 100 cm³, nombreuses pièces
tous modèles. *Martineau Gérard*, 45, rue
de Marmagne, Bourges. Tél. 20-97. 8 h.
matin, après 8 h. soir.

VINCENT rapide 51, 8.000 km. Etat neuf.
Reprend moins vite. *Leclerc*, 83 bis, rue
Ph.-de-Girard (18^e).

TRIUMPH 350 allemande. Parf. état,
mot. neuf. Px 70.000. Peugeot 125, culasse
Maucourant, impec. Px 60.000. Excelsior
250 Talisman, 8.200 km, acces. Px
170.000. *Robert*, 17, r. Bateliers, Cligny.
Per. 35-53.

FAVOR sachs 100 cm³ 1952. Px 65.000.
Etat neuf. *Moche*, Vernon (Eure).

GUILLER A.M.C. 125, 4 vit., 6.000 km,
bon état. Px 90.000. *Mathieu*, 22, rue
Bisson, Paris (20^e), tous les jours.

 Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
16, rue Danton - LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

Plus de mains crispées!
GANTS SPORT
EMET
ARTICULATION ELASTIQUE
LE DOIGNEUR
Principal dépositaire à PARIS :
Ets REVIL - 82, Avenue des Ternes

CYCLE-CAR Ardex, 175 cm³, 2 pl.,
bon état, pneus neufs, b. équip. Px 60.000.
Didieux, 20, rue A.-Dumas, Eaubonne
(S.-et-O.).

N.S.U. Fox 100 cm³ culbut., 8.000 km.
Vend. abs. confiance cse mariage. Parf.
entret. Occ. rare, 110. (Catalog. 160).
Urgent 18 à 20, 21, rue Cornet, Pantin
(M^o Hoche).

PEUGEOT 350 culb. P 135 avec side
sport. Vannod, mot. rev., parf. état.
Px 90.000. *Bouillane*, 6, rue Paris, Bièvres
(S.-et-O.).

MOTEUR A.M.C., neuf, 125 cm³, 3 vit.
pr cyclecar ou pr vélo. Px avantageux,
tr. intéressant. *Lefranc*, 54, r. E.-Dolet,
Cachan. Ale 34-41.

N.S.U. 350 culb. sélect. 4 vit. état impec.
Px 150.000 ou contre petite voiture.
Vallet, 5, av. Alphonse-Dumetz, Rosières
(Cher).

TERROT 500 cm³ R.G.S.T. 1951. Etat
impec. Tte équipée, pare-chocs. Px
180.000. S'adres. *Gibault*, 45, rue Théoph-
Lamy, Bourges (Cher).

DOUGLAS 350, 2 cyl. 1950, parf. état.
Urgt. Px 200. *G. Renard*, 3, square Sta-
lingrad (Marseille).

Vds TRIUMPH 650 neuve rodée 6.500 km,
selle biplace, sacoches neuves 320.000.
Harley 1.000 culb. état neuf 300.000.
Cause raison santé reprend Vélocette LE.
Beaumont, r. Chaussures, Monnaie (Indre-
et-Loire).

MONET-GOYON 200, 2 temps, allum.
par batterie, 5.300 km, jamais poussée,
selle biplace, nombreux access., état
impeccable. Px 150.000. Ecrire : *Roualet*,
22, rue Maurice, Epinay-sur-Seine (Seine)
ou tél. MOL 73-91, heures bureaux.

TRIUMPH T 100, fche téles. parf. état,
garant. Px 260.000. *Dargeles*, 10, rue
D'-Goujon, Paris (12^e). Tous jours de
12 h. 30 à 14 h. Soir 20 h. ou écrire.

TERROT 500 cm³ dernier modèle, type
R.G.S.T. avec side. 7.000 km, impeccable,
tand-sad, sacoches cuir, porte-valises.
Cologny Roger, Sauvigny, par Gex (Ain).

MONET-GOYON 100 cm³, 7.000 km,
ent. remise neuf. Px 45.000. *Gaudron*,
17, r. Bouilloux-Lafont (15^e).

AU PLUS OFFRANT, en bloc, 2 cyclom.
nfs, 3 mot. nf, 1 cyclom., une moto 3 ch
2 tps et marche, pièces détachées. *Betton*,
65, fg du Temple (10^e).

Jeunes!

voici votre chance

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

Préparation C.A.P. — Instruc-
tion 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-QUEN-
TIN (Aisne), 2, rue Jean-Bart,
LILLE (Nord). Ou 14, rue
Lincoln, PARIS (8).

VERDOT-MOTOS

Spécialiste MOTOBÉCANE
depuis 20 ans

Super-Club, bloc S, super-culasse
et tous les nouveaux modèles jusqu'à
la MOBYLETTE

PIÈCES DÉTACHÉES
MISE AU POINT

VENTE - ÉCHANGE

Neuf et occasion

BOURG-DUN Seine-Inf^{re}

Repose-pieds
PRYM
ENTIÈREMENT
RÉGLABLES
C'EST UNE FABRICATION
ROGER POUILLAIN
Rue Pierre-Curie
TEL. MEU. 490

LES MUREAUX (S.-&O.)

"MOTOCONFORT"

TOUS MODÈLES LIVRABLES DE SUITE

CHEZ **ROBERT PIEL**

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

TÉL. PASSY 86-45

CREDIT

13 AU COMPTANT - SOLDE EN 9 MOIS

STOCK COMPLET
PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

STATION SERVICE MOBYLETTE ATELIER SPECIAL 125" et 175"

Service

*Bon
accueil*

Concours "MOTOCYCLES"
1953
Bon N° 3
A DÉCOUPER ET CONSERVER

DERNY confort, dern. mod. 80 km/h., état nf, roulé 200 km. Equip. compl., mot. silencieux. Cse dble empl., coul. grise. Px 75.000. Mme Leroy, 10, rue Montéra (12°). Did. 94-30.

SIDES-CAR Poinard, 125 à 250 cm³ av. p. brise. Pose comprise, 68.000 fr. 54, rue E.-Dolet, Cachan. Ale 34-41.

DISPONIBLE voit. récentes. Repr. motos réc. ctre voit. réc. R. Loyer, Per. 74-20, 17, rue des Bateliers, Clichy (Seine).

PEUGEOT 125 G.L.T., 1952, état impec. Nonclercq, 20, r. des 4 Frères-Peignot (15°).

MOTO 3 ch Peugeot, état neuf. Px 80.000. Joly, 6, r. Emile-Lorin, Auxerre (Yonne).

DERNY solo, état neuf. Prix inté. Delort, 21, rue du Pressoir.

BERNARDET 250, noir, r. sec., t. bag., impec. Petitjean, 9, r. M.-Berthelot, Montrouge.

ZUNDAPP 500 lat., 2 cyl., 4 vit., impec. Px 180.000. Jack, 15, r. des Sablons (16°).

VD. OU ÉCH. Vel. Mot. Cuciolo C.N.C. neuf ctre 175 Motobécane ou 250 B.S.A. bon état. Accep. reprise. Demaret, 21, r. du Poitou, Paris.

Georges CARDON

Metteur au point
toutes verticales
TWINS et monos

11, rue Rodier - PARIS-9^e
TÉL. TRU. 15-18

500 TERROT, mod. 50, état neuf, plus joli side carossé bois, ens. imp. Px 220. Laucher, Marolles par Broué (E.-et-L.). Tél. 18 Broué.

CRÉDIT A MOTO-STOCK

B.M.W. 750, R-75, side, 200.000; Zundapp 750, Russie-side, 150.000; Zundapp 500, très belle, 150.000; Triumph 500, speed twin, 180.000; Triumph 500, très belle, 145.000; Indian 500, scoot. tr. belle, 120.000; Indian 500, bon état, 90.000; Ariel 350 cul., mécan., neuve ori, 140.000; N.S.U. 350, bon état, selle B.P., 120.000; Terrot 350, 45.000; Gnome 500, 50.000; D.R.W. 250 NZ, 95.000; N.S.U. 250, OSL, 110.000; Tornax 200, 70.000; 125 Peugeot, 65.000; Monet 125, fourche tél., suspension Grégoire, 85.000; plus 20 motos différentes, françaises, étrangères de 15.000 à 65.000: Peugeot, Gnome, Opel, Moto-Rhonyx, Indian, etc., etc. Pièces détachées, dynamos neuves, tuyaux, pots. Crédit, reprise, achat, échange.

Moto-Stock, 11 bis, villa St-Michel, Paris (18°). Métro: Guy-Moquet. Ouvert samedi, lundi.

Vds cause maladie B.S.A. A7 1952, tte équip. 6.000 km. 230, Neuilly-Plaisance.

B.M.W. 750, type police, 7.000 km, impec. Vian, 162, bd Berthier (17°).

OCCASIONS GARANTIES

Avant d'acheter votre vélomoteur ou votre moto d'occasion, consultez Marcel Pahin, Automoto, 62, avenue de la Grande-Armée, qui tient à votre disposition plusieurs 125 et 175 deux et quatre temps, à des prix intéressants. Gal. 57-95.

PUCH 125 T.T., 7.500 km, équ. Urgent. Ruin, 10, rue Solférino, Reims.

INDIAN 500 bon état. De Souter, 52, rue de Paris, Bagnolet (Seine).

ROYAL ENFIELD 500, 1939, état neuf. ENT. 25-79.

MALTERRE 175 A.M.C., équip. 14.000 km., impec. Masclat. Bot. 98-90, poste 122.

TERROT culbutée 1932, moteur à rev. 25.000. Terrot latérale 1939, moteur nf, 58.000. Monet 175, 1938, très belle, 45.000. Moteur Motobécane S parfait état, René Gillet 500 cm³ à réviser. G. Lariche, 29, r. de la Préfecture, Nevers.

MOTOBÉCANE 4 ch lat., side Carpio, équipée batterie, tand-sad, klaxone, sacoche, compteur. L'ensemble, état garant. impeccable 85.000. Urgent, Dhont, 53, r. Emile-Raspail, Arcueil (Seine).

GNOME-RHONE 750 culb. bon état, ch. pn. nfs. Lefebvre, 21, rue Michelet, Saint-Dizier (H.-M.).

FULGUR
va vite
sur
tout terrain



Brevés S.G.D.G.

LA REMORQUE MONOROUÉ

- Modèle M. 100 pour Moto.
- Modèle M. 50 pour Vélomoteur et Dérny.
- 50 kg à 80 kmh.
- 100 kg à 60 kmh.

Suspension à flexibilité variable et réglable.

DAU 51-77

ETS TAILLANDIER
61, RUE DE LA PREVOYANCE, VINCENNES (Seine)

NE CRAIGNEZ PLUS

LES CREVAISONS

avec

"INCREVEX"

Le seul produit **ANTI-PERFORANT** efficace

Protège vos pneus contre clous, silex, etc.. en colmatant immédiatement toutes les perforations. Écarte les dangers consécutifs à l'éclatement.

Réduit l'échauffement des pneus

N'attaque pas les chambres et leur laisse toutes leurs qualités de souplesse

Toutes documentations, banc d'essai :

Concessionnaire exclusif pour la France Métropolitaine :

MODERNEX, 106, rue d'Amsterdam-9^e - PIG 70-34 - 77-86

Colonies et Étranger :

S. F. A. P., 365, rue de Vaugirard-15^e - LEC 54-17

COURSE DE COTE LAPIZE

EX-AEQUO
1^{ER} Marcel PAHIN

sur **175 cm³ AUTOMOTO**

bloc AMC - volant SAFI - bougie EYQUEM - carburateur AMAC chaîne YELLOW - Pneus DUNLOP tube OTOM - freins IDÉAL

AUTOMOTO

61, AV. DE LA ROCHETAILLÉE, ST-ÉTIENNE (LOIRE)

Magasins de vente et d'exposition :

62, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS

— 73, RUE DE LA CROIX-NIVERT - PARIS —

AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

L' ULTIME AMORTISSEUR



FORCE — ELEGANT — LÉGER — ROBUSTE — ISOLANT

casque BAYARD

Fournisseur de la Police Française

28, rue de Château-Landon, PARIS (10^e)

EN LIÈGE NATUREL

“MURCIA”

SIÈGES AR. Moto et Vélomoteur

surbaissés, réglage instantané à l'arrière suivant poids
Présentation : chromés ou émaillés
Fixation sur porte-bagages ou garde-boue

Modèles spéciaux pour scooters

SELLES AVANT SPÉCIALES RÉGLABLES

VILLEURBANNE (Rhône), 70, rue des Bienvenus
TÉLÉPHONE : V 1 68-87

BIANCO

92, av. V.-Cresson, ISSY (Seine)-MIC 22-39 - C.C.P. Paris 1422-39

AGENCES : Motoconfort - Guiller - Alma - Monet-Goyon - M. R. Sachs - René Gillet - Horex - Exelsior - Norton - Tornax - Csepel 3 cv Scooters Motobécane, Guiller, Bernardet, Alma, A.G.F., Speed, Ami - Sidecars - Mobylettes - Tandems M.R., Sachs, Dery Moteurs Cucciolo, Mosquito, Poulain.

DISPONIBLES : OCCASION : Harley Davidson - N.S.U. 500 cc Zundapp 7 cv - F.N. - Terrot - Motobécane - Ravat - Gillet Herstal Lot de motos à remonter. STOCK moteurs, boîtes, cylindres, carters, culasses, pignons, embiellages, roulements, roues, cadres, fourches françaises et étrangères, magnétos, dynamos.

STATION SERVICE CARBURATEURS DEL LORTO (remises aux Agents)

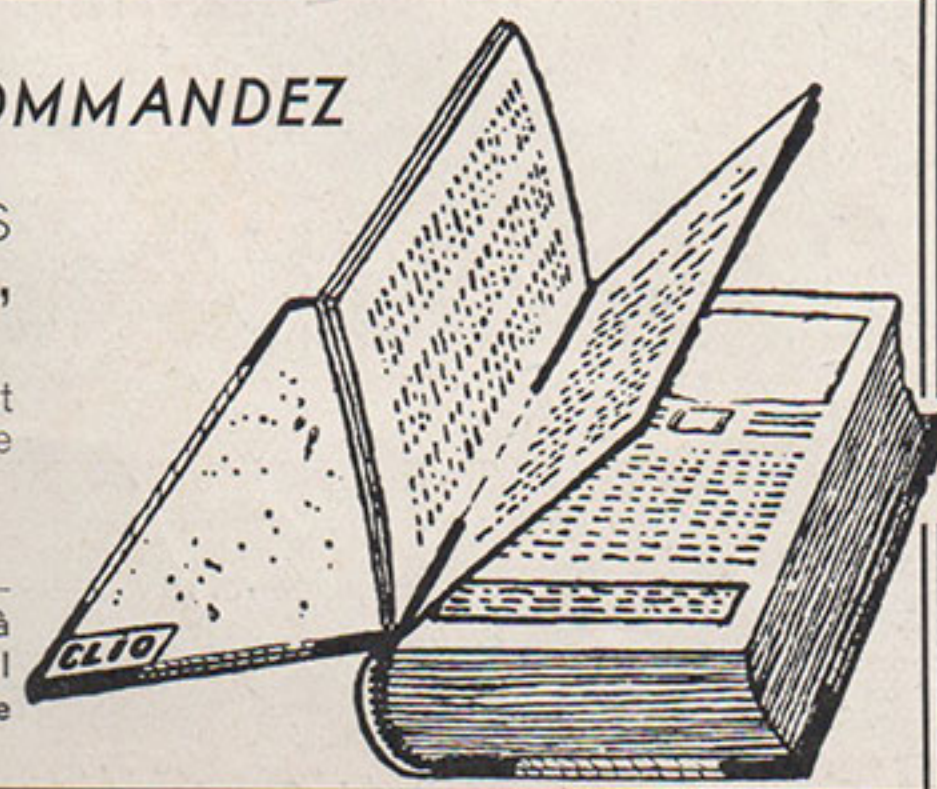
LONG CRÉDIT DANS TOUTE LA FRANCE
(Renseignements contre 2 timbres)

COMMANDEZ

VOS RELIURES

“MOTOCYCLES”

Elles vous permettront de conserver intacte votre collection de “MOTOCYCLES”



Envoi contre 350 fr. à verser au C.C. du journal Paris 2834-83 ou contre mandat.

CHAIX. — PARIS. — 1237-3-53.

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

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

UN AN. 800 fr.

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

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

NOM :

ADRESSE :

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

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

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

L'abonnement partira du numéro

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

KAFTA



réussir une Photo...
c'est si facile avec:

BANCO

APPAREIL MODERNE 6x9
MUNI DE TOUS LES PERFECTIONNEMENTS DE LA TECHNIQUE PHOTOGRAPHIQUE

3.660^F + T.L.

TIRANTY
106, Bd HAUSSMANN - PARIS

CHEZ LES NÉGOCIANTS EN MATÉRIEL PHOTO

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

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

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

OCCASIONS
175 Motobécane - 175 Peugeot - 633 cc Norton état neuf (fourche télescopique) - 125 Gima moteur A M C état neuf - nombreux vélocycleurs fourche télescopique et parallèle - Sidecars

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

200.000 usagers ont choisi

Le Poulain

... parce que le moteur
Le Poulain est
INCOMPARABLE

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

•
c'est pourquoi

83

constructeurs français
le montent en série

•
7

pays étrangers
le fabriquent sous licence

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

•
123

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

**VOUS AUSSI
CHOISISSEZ**

le moteur le mieux conçu du monde

Le Poulain

le seul

**A CHAÎNE UNIQUE
3 VITESSES
UN EMBRAYAGE**

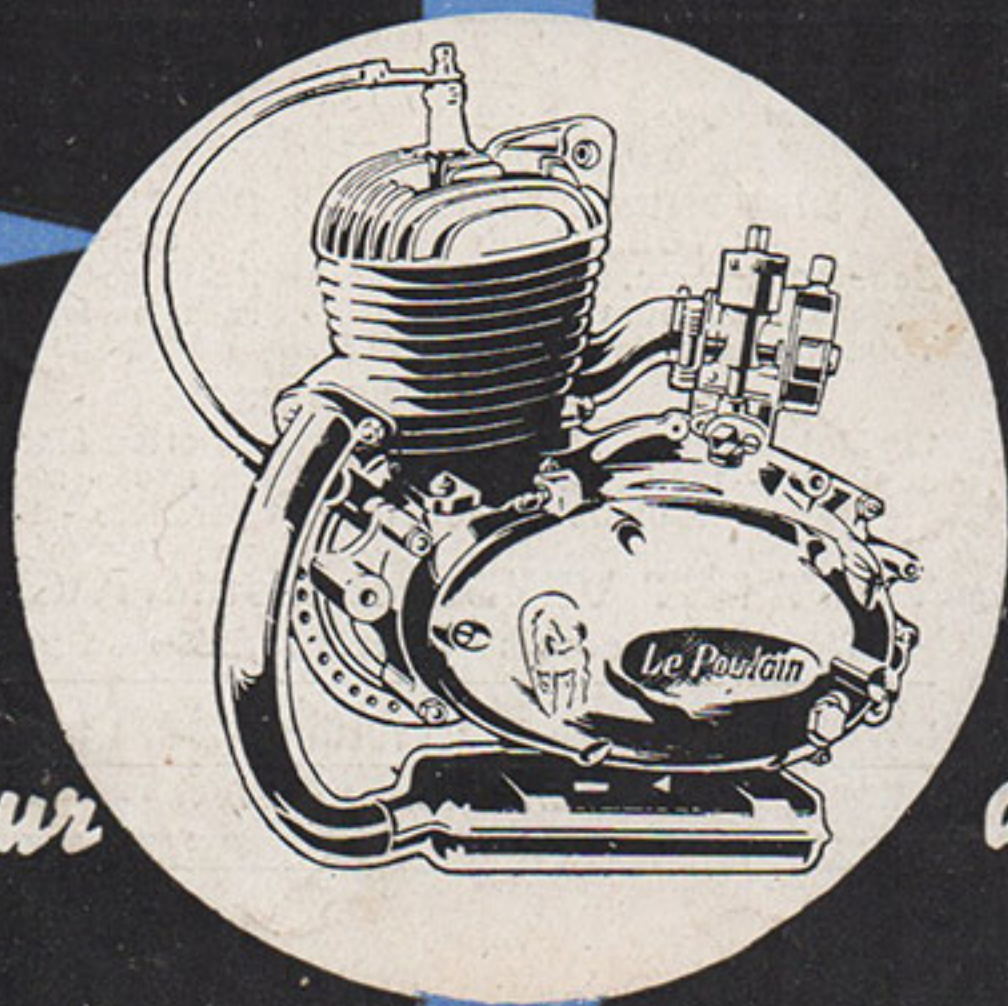
le seul

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

le seul

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

Le Poulain



le moteur

de votre cyclomoteur