

6^e ANNÉE - N° 99

REVUE BIMENSUELLE

15 MAI 1953

MOTOCYCLES

DIR^r : MAX ENDERS

ÉDITIONS LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e

et Scooters



40 PAGES

NOTRE GRAND CONCOURS INTERNATIONAL
NOTRE ESSAI : LA VOITURETTE 125^{cc}. MOCHET

40^f

La production mensuelle
des 3 usines spécialisées

PARIS-LYON



couvre
la distance
de
PARIS
à
LYON

500 km. de chaînes.

...équipent toutes les
grandes marques de
cycles et de motocycles



YELLOW *POUR LA MOTO*
YELLOW "cyclo" *POUR LE CYCLOMOTEUR*

"les chaînes françaises de Qualité"



Adopter SOLEXINE

Mais exigez
LA CAPSULE
DE GARANTIE

Le Carburant-Lubrifiant **Anti-Calamine** pour
VELOSOLEX et autres MOTEURS 2 TEMPS.
RÉDUIT LA CONSOMMATION - AMÉLIORE LE RENDEMENT
6.000.000 de litres vendus en 1952.

La Solexine est vendue en
bidons capsulés de 2 litres
dans toutes les Stations-Service
VéloSoleX, les Postes Energic-
Energol et de nombreux garages.



POMPISTES DE TOUTES MARQUES ! Pour vendre la Solexine, renseignez-vous auprès de VéloSoleX,
68, Boulevard de Verdun, COURBEVOIE (Seine) — DEF. 37-15

UN JEU D'ENFANT... qu'une réparation avec

RUSTINES

AUTO MOTO VELO

Pour le scooter Nécessaire
spécial garni de 6 Rustines bord mince,
1 tube Dissolutine, 1 râpe.

Pour la moto Nécessaire n° 4
contenant 12 Rustines bord mince, 1 tube
Dissolutine, 1 râpe.

POSÉES AVEC DISSOLUTINE, LES RUSTINES
BORD MINCE RÉALISENT UNE VÉRITABLE
SOUDURE AUTOGENE DU CAOUTCHOUC



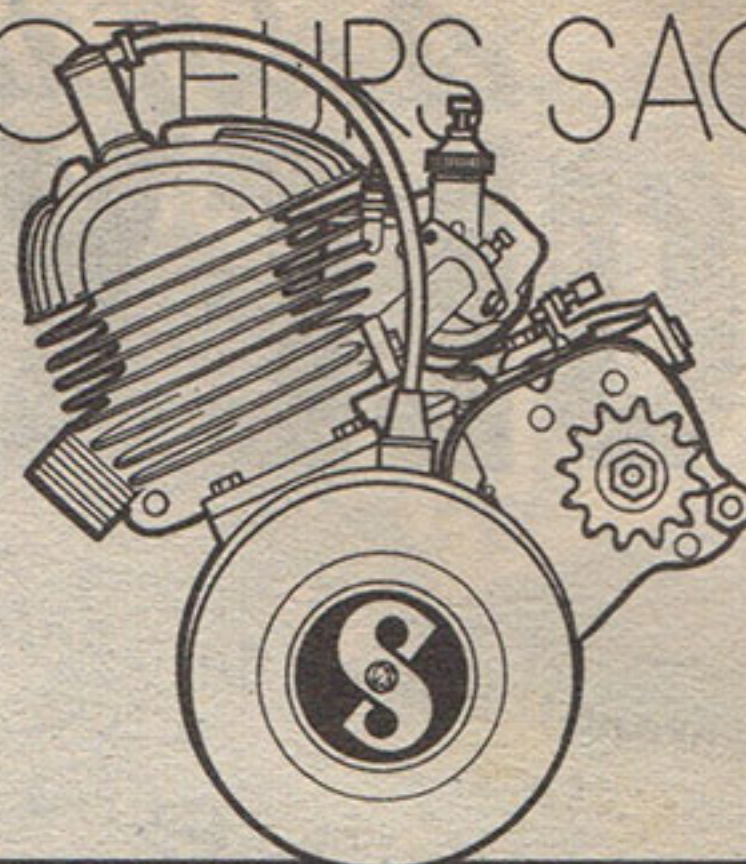
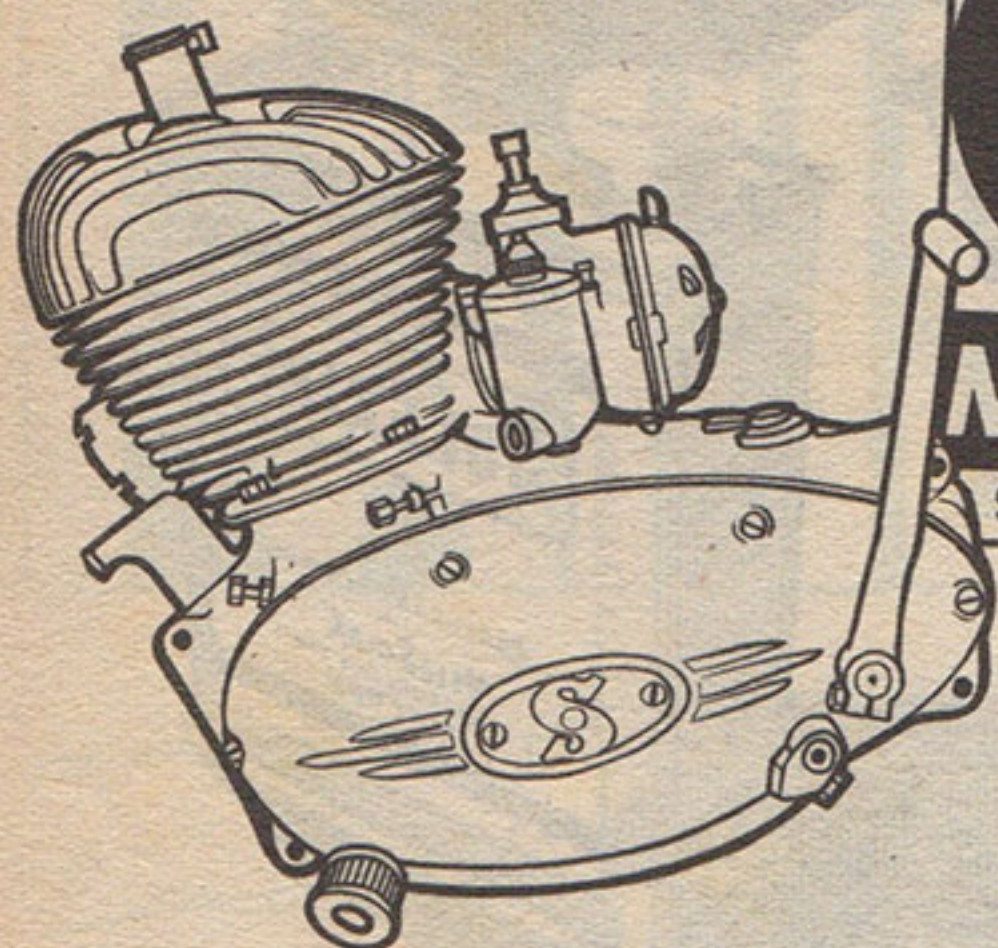
BON A DECOUPER
pour recevoir franco
échantillon **RUSTINES**
et notice sur l'entretien
des pneus, spécifier :
Vélo - Moto - Auto.
Joindre 35 frs en tim-
bres. Indiquer lisible-
ment Nom et adresse.
Manufacture Rustines, 19,
rue Casterès, Clichy (S)



MAIS EXIGEZ LES "VRAIES"

RUSTINES

SACHS • MOTEUR SACHS • MOTEURS SACHS



Moteurs Pièces détachées

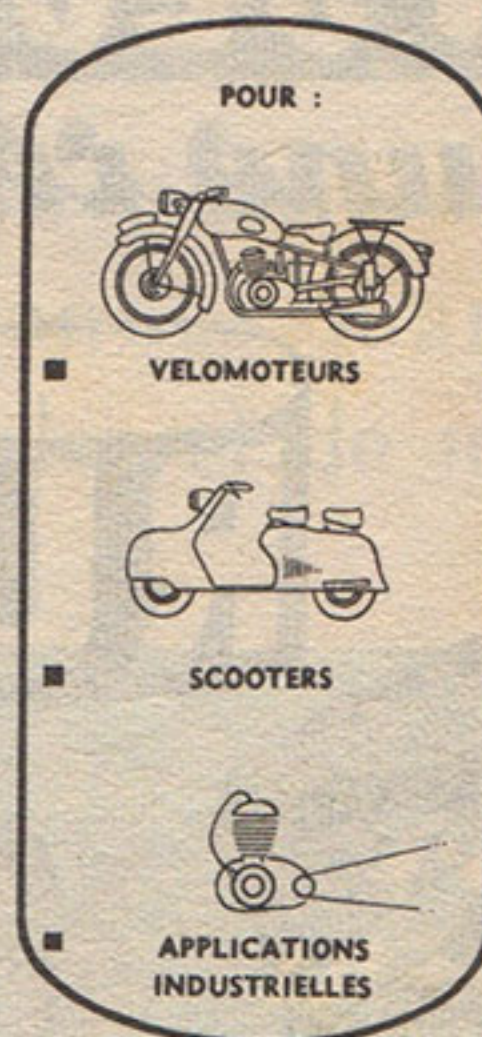
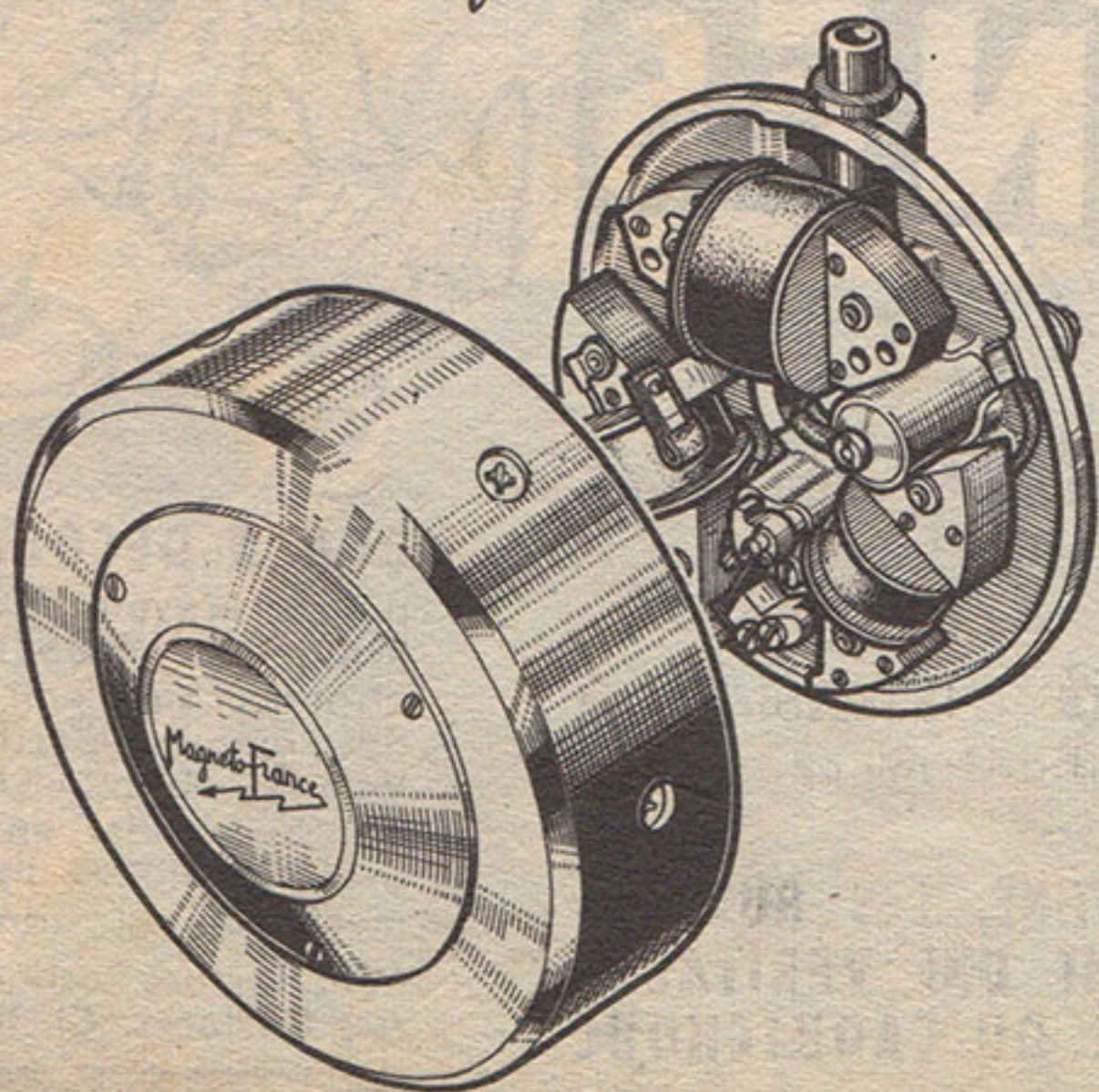
DEMANDEZ LA LISTE
DES CONSTRUCTEURS AYANT ADOPTÉ LE MOTEUR **SACHS**

ETS WILLIAM DUMONT

11, RUE CHALGRIN - PARIS 16^e - TEL : KLE 68-10

VOLANT 18-2

La Perfection en volants magnétiques



Magnéto France

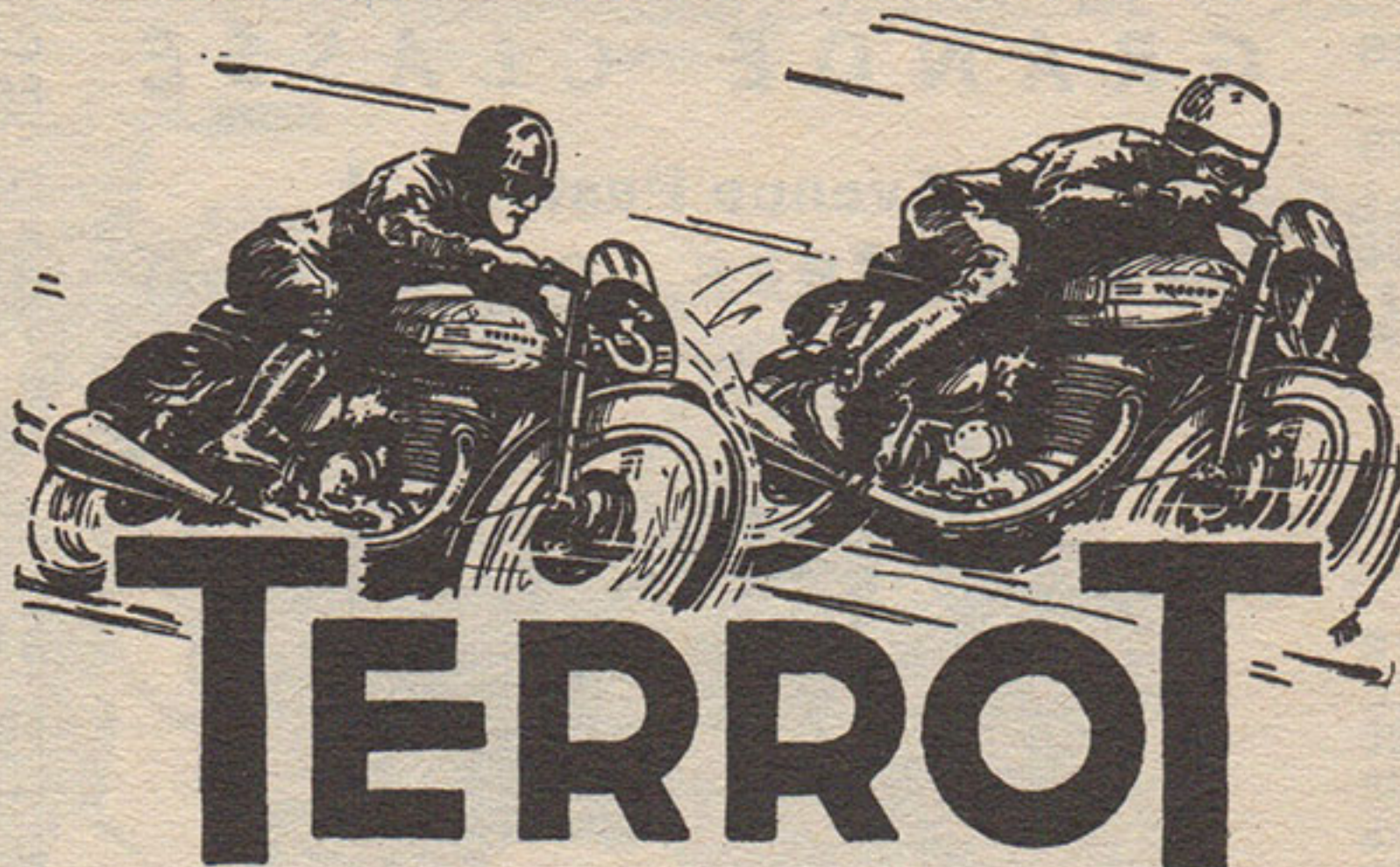
93, Route d'Heyrieux - LYON — PARmentier 25-61+
42, Rue Brunel - PARIS ETOile 45-00

Sur toutes les routes de France... dans les plus dures compétitions

LA 500 cm³ TERROT

Type RGST

AFFIRME SA SUPÉRIORITÉ



Après les rallyes de NICE, de LYON et de TOULOUSE

CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE

18-19 AVRIL

Classement général	1^{er} ex-æquo : PESSEY
Classement général par équipes	1^{er} Equipe du 3 ^e Hussards
Classement général militaires	1^{er} Capitaine CHEMIER
	2^e Capitaine GIRARD

terminant tous sans pénalisation, enlevant

3 COUPES

tous sur motos 500 cm³ type RGST strictement de série

Au moto-cross de Montceau-les-Mines

250 cm³ : **1^{er}** MORLET

Savoir choisir une moto ... c'est choisir une TERROT

UN MOTEUR PUISSANT - UN CADRE INCOMPARABLE



MOTEURS A.M.C.

4 temps culbutés

125 cmc. — 3 VITESSES

Frs 158.000

125 cmc. — 4 VITESSES

Frs 175.000

175 cmc. — 4 VITESSES

Frs 198.000

MOTEUR YDRAL

2 temps

125 cmc. — 4 VITESSES

(sans compteur)

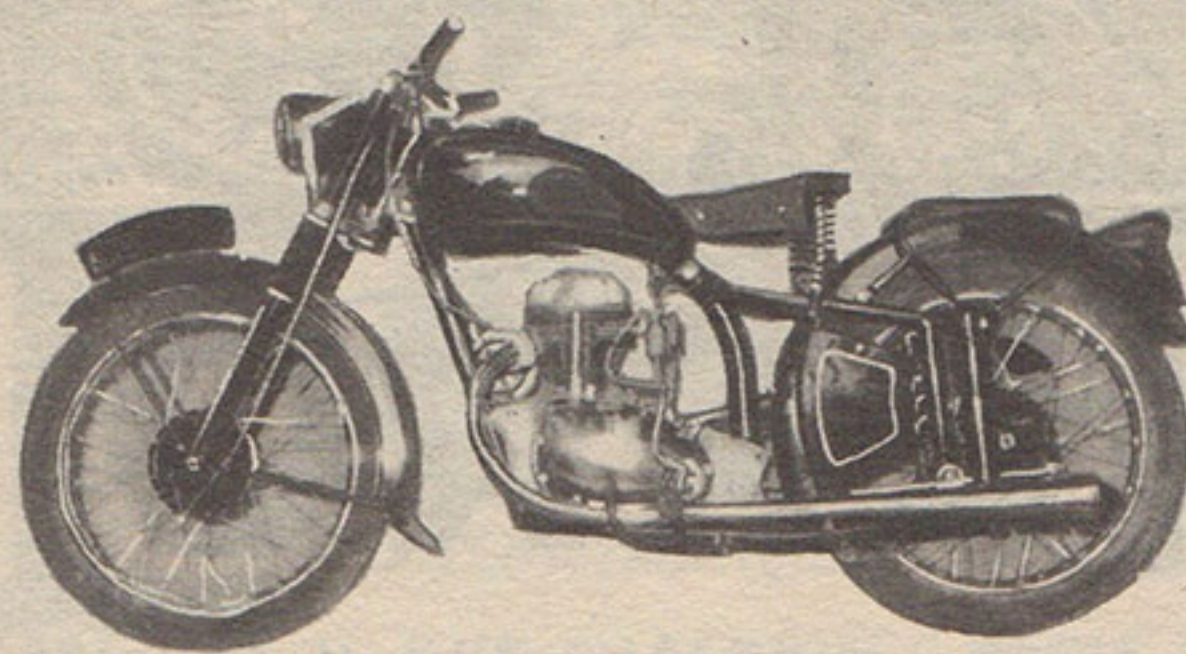
Frs 138.000

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

G I M A

LA MOTO DE GRANDE CLASSE

24, Avenue Pasteur, 24
CHAMALIÈRES (Puy-de-Dôme)



NOUVEAUX MODÈLES MOTEURS A.M.C.

175 cmc. — 4 VITESSES

CADRE DOUBLEBERCEAU

FOURCHETÉLESCOPIQUE

SUSPENSION ARRIÈRE

OSCILLANTE SPÉCIALE

AVEC AMORTISSEURS

HYDRAULIQUES

TAMBOURS DE FREIN

de 170 mm. — ROUES

INTERCHANGEABLES

Fr. 208.000

EN PRÉPARATION pour livraison prochaine

175 cmc. — 3 VITESSES

250 cmc. — 4 VITESSES

— CADRE SPÉCIAL —

*Les Champions de la Moto, les Pilotes des Avions Supersoniques
s'équipent avec :*

CHA 49-09



CHA 49-82

COLOMBES

visibilité
totale

sécurité
confort



LA PREMIÈRE LUNETTE

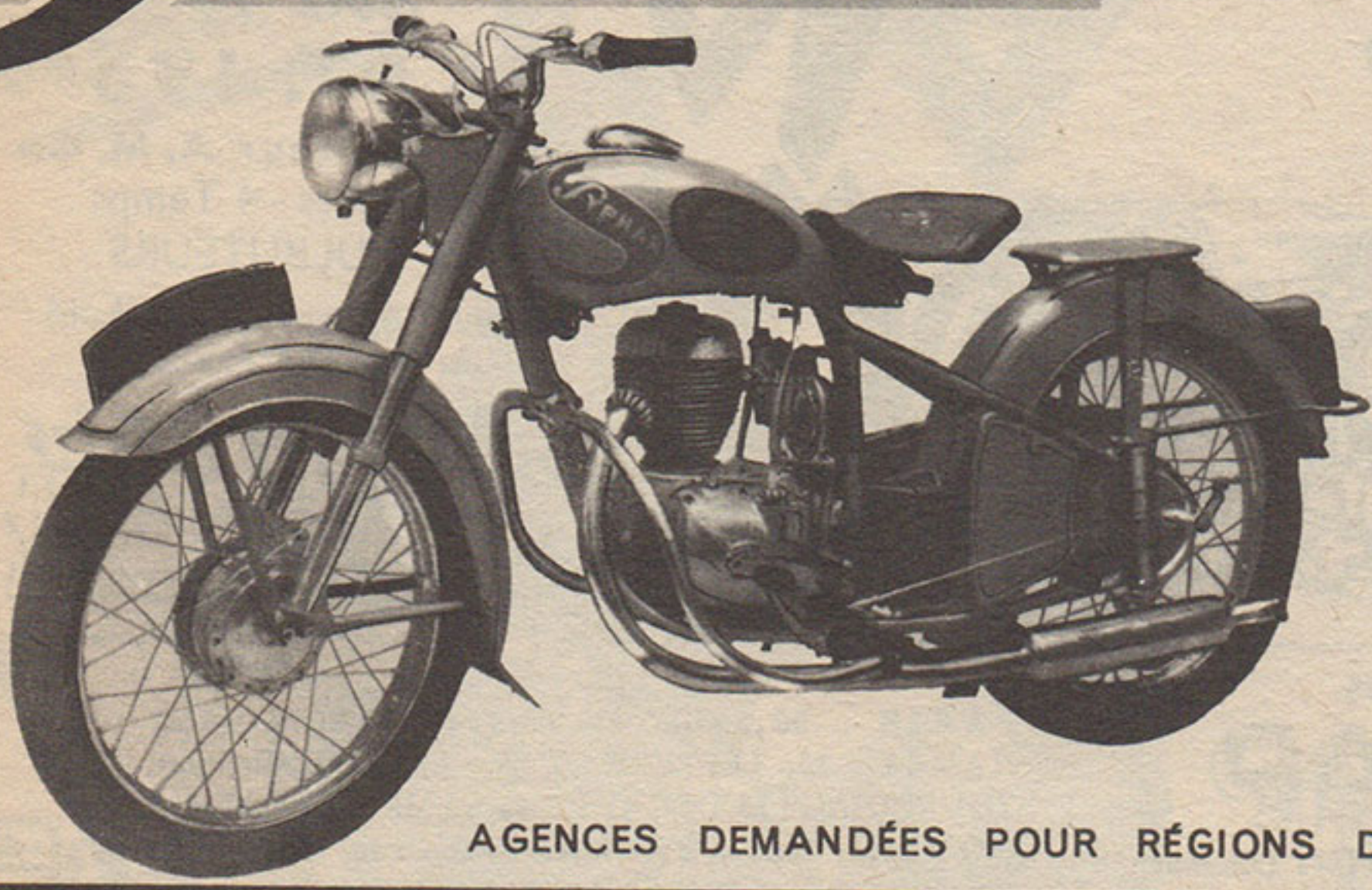
de FABRICATION
FRANÇAISE adoptée
par les Ministères de
l'Air et de la Marine.

EXIGEZ-LA

DE VOTRE
FOURNISSEUR
HABITUEL

SYPHAX

6, RUE DE COULMIERS - NANTES



Circuit de Haute Normandie
CATÉGORIE 175 cm³

1^{re} : Équipe Syphax
avec
GUIGNABODET
DELAMARNE
LEBERQUIER
LAHRER

AGENCES DEMANDÉES POUR RÉGIONS DISPONIBLES

LA COMPÉTITION PROUVE LA QUALITÉ

UNE SEULE ADRESSE POUR LA TROUVER

40, RUE ETERLET, 40
CHELLES (S.-et-M.)

SPÉCIALISTES A. M. C.

MOTO-SPORT
GUIGNABODET Père & Fils, Coureurs Motocyclistes
REPRÉSENTENT
SYPHAX

TÉLÉPHONE : 742

TOUTES LES PIÈCES
A.M.C. - VAP - PUCH

GUILLER - AUTOMOTO - ALCYON - FOLLIS - GRIFFON - JONGHI - JAWA - PUCH - VESPA

Venez admirer le 250 A. M. C.

LA MARQUE



**EST UNE GARANTIE DE
QUALITÉ**

SACOCES SPÉCIALES POUR
CYCLO - TOURISME
TOUS ÉQUIPEMENTS POUR
CYCLES, MOTOS & SCOOTERS
**EN VENTE CHEZ TOUS
LES BONS SPÉCIALISTES**

22, Rue du Pré Saint-Gervais - PANTIN (Seine) - NOR 84-93

UN MODÈLE SABLÉ
EST CONÇU POUR DURER

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS
ACCESSOIRES



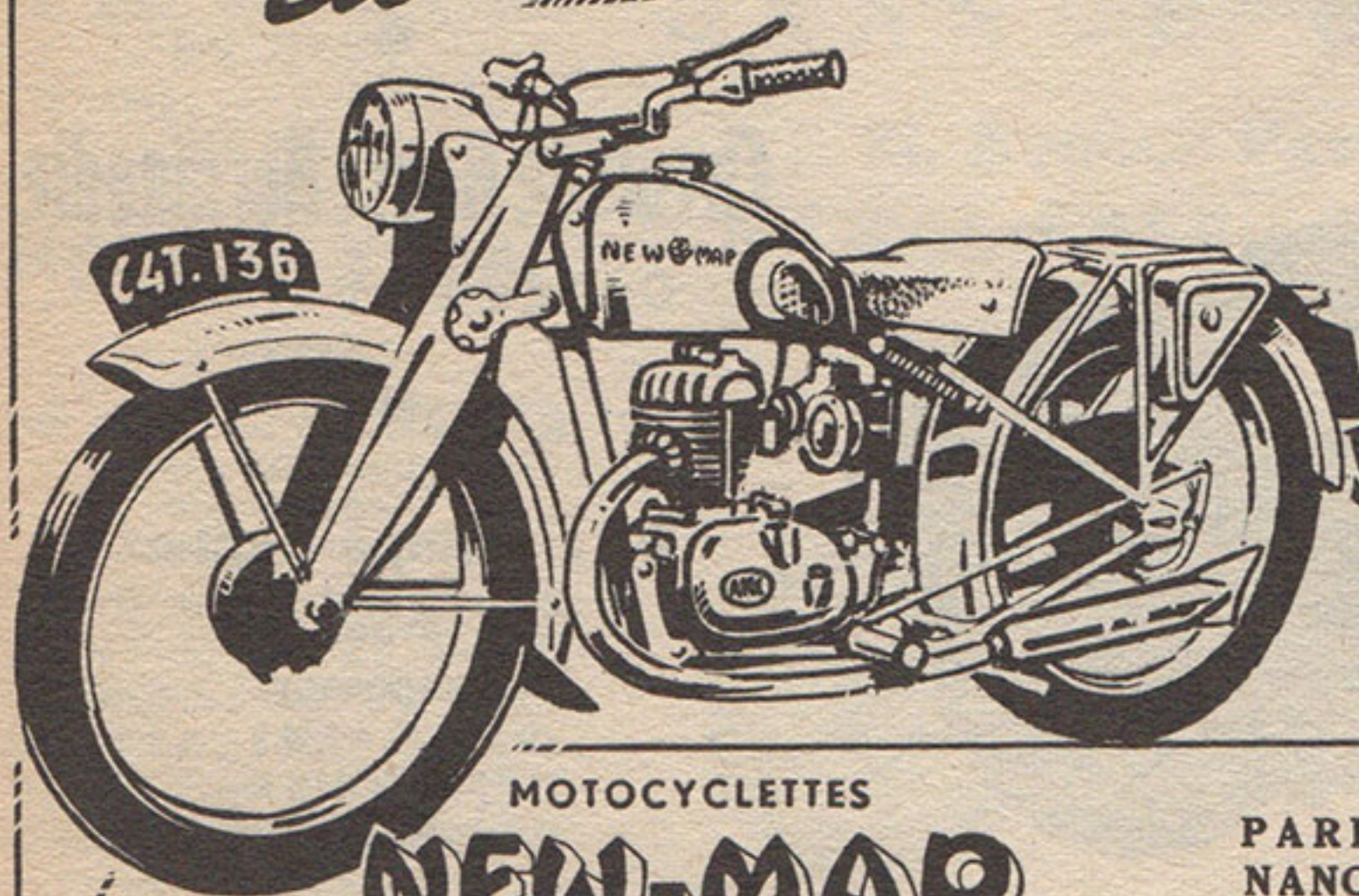
SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE

MARSEILLE

NEW-MAP

donne l'exemple...



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

PRIX IMBATTABLES
et **QUALITÉ TOTALE**

avec la

C4T.136

Bloc-moteur A. M. C.

3 vitesses - 4 Temps

A CULBUTEURS

le plus éprouvé "culbuté"
du marché Français

en 125cmc **119.500 frs**

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

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)

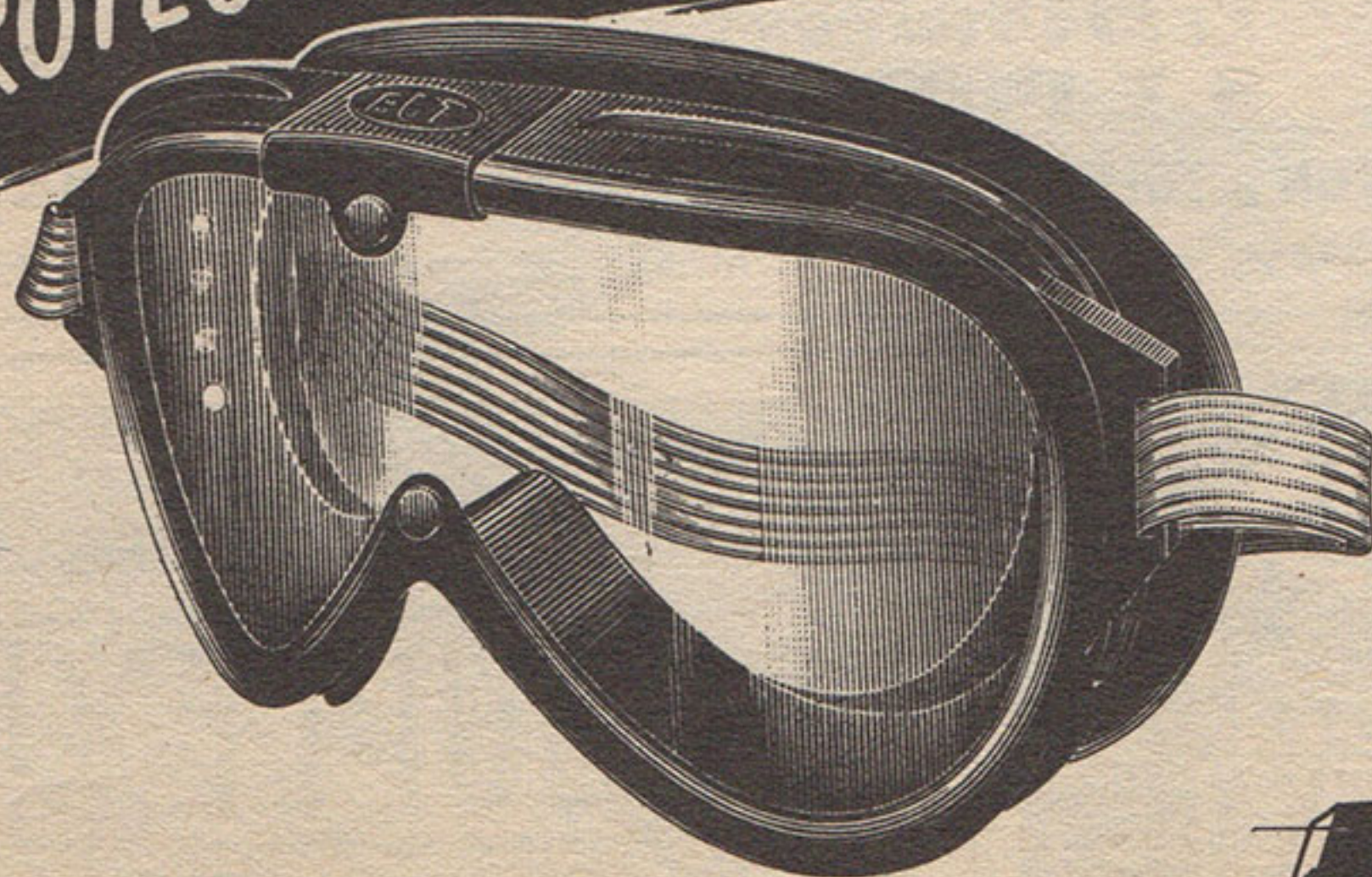
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold-Lallement

TOURCOING : M. DEGRYSE, 13, pl. de la République

ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne

S. P. P.

PROTECTION ET SÉCURITÉ TOTALES



BUT 602

moyenne lunette SPORT

BUT 603

grande lunette COMPÉTITION

... avec les lunettes

BUT

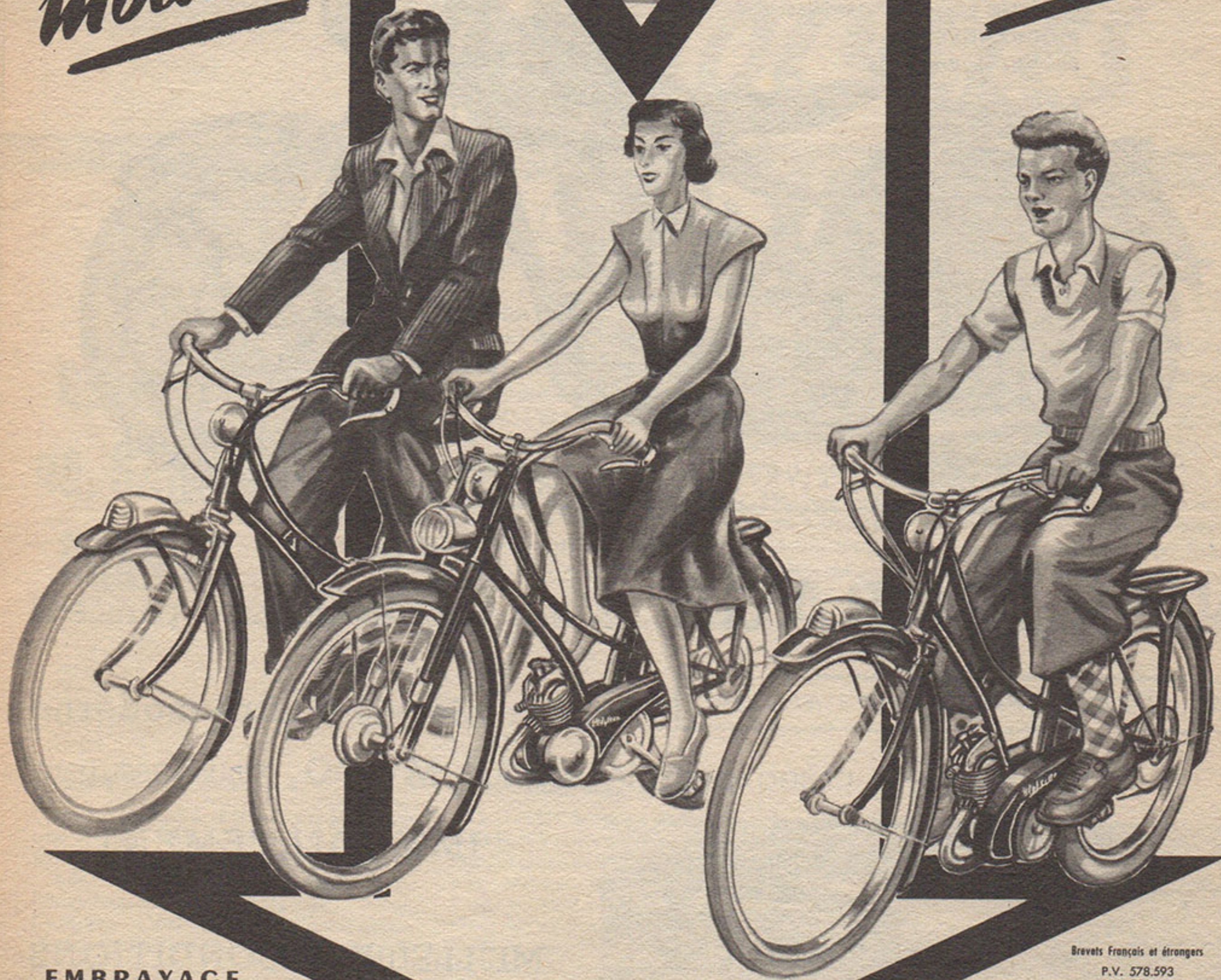
VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

CONTINENTALE DES PLASTIQUES ET DU CAOUTCHOUC

17, Impasse Truillot - PARIS (XI^e) - ROQ. 28-17 et 81-14

*3
modèles*

*Pour l'usage
de tous*



EMBAYAGE
AUTOMATIQUE
BREVETÉ S.G.D.G.

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

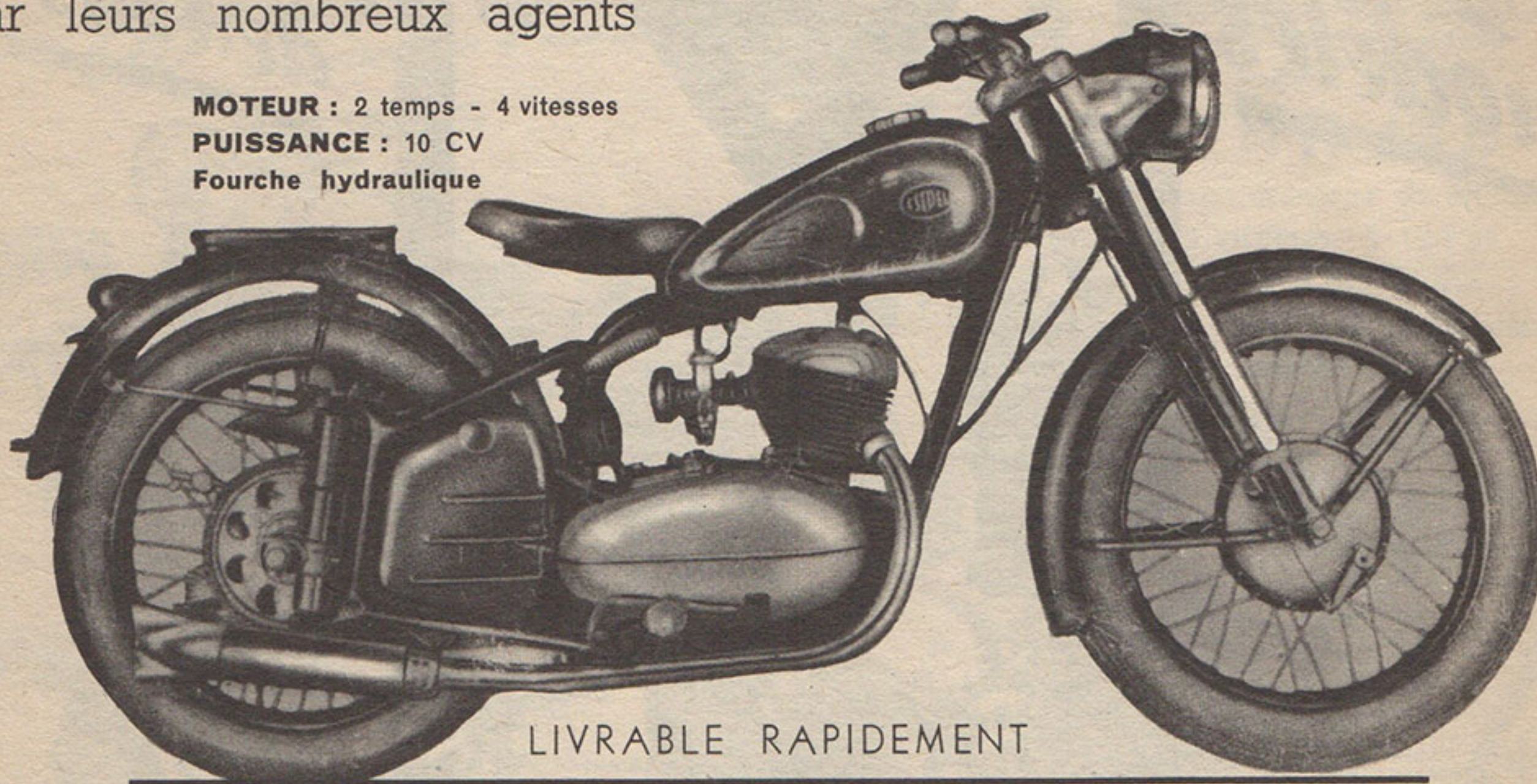
Mobylette
la bicyclette motorisée

Les É^{TS} Jacques POCH

127, av. de Neuilly à **NEUILLY-sur-SEINE** • MAI 61-70

présentent et distribuent
par leurs nombreux agents

MOTEUR : 2 temps - 4 vitesses
PUISSANCE : 10 CV
Fourche hydraulique



LIVRABLE RAPIDEMENT

NIEL GARAGE

un des Concessionnaires parisiens

8, rue Fourcroy - **PARIS-XVII^e** • WAG 52-62

Station Service ultra-moderne

spécialement créée pour le service **MOTO**, vous assurera

IMMÉDIATEMENT

et aux

MEILLEURES CONDITIONS

un service "garantie"

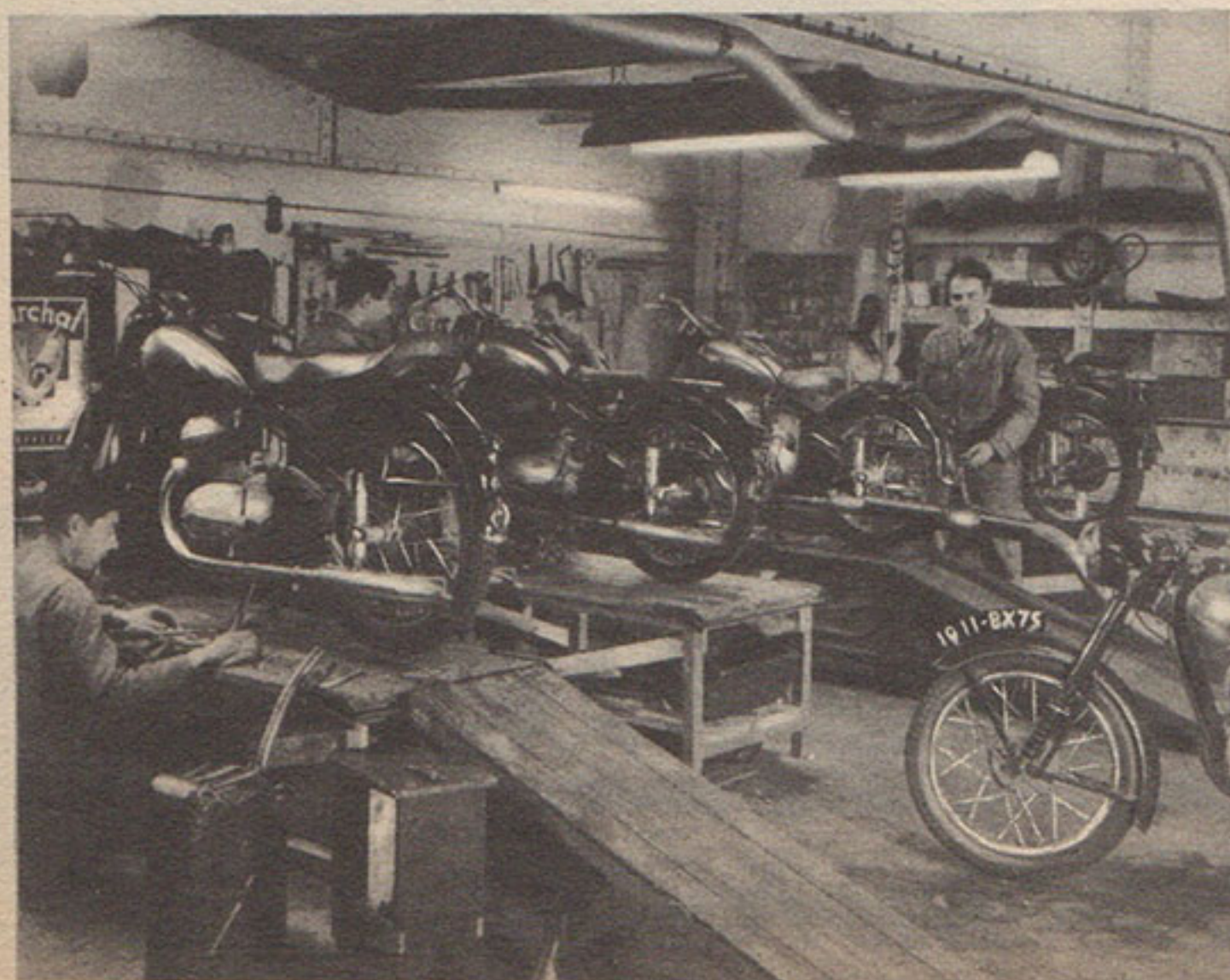
et un entretien de

PREMIER ORDRE

pour les machines qu'il

vous livrera

AU COMPTANT et à CRÉDIT



★ Échos	12	★ Essai de la Gilera de Cross.....	22
★ La 175 Peugeot Sport	14	★ Vu pour vous	24
★ La 500 Terrot R.G. S.T.....	16	★ Saison 52-53.....	25
★ Essai Mochet.....	19	★ Sport	29

LA VOITURETTE
MOCHET



6^e ANNÉE

N° 99

15 MAI 1953

MOTOCYCLES

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

Les conseils de SAINT- GRANIER

Lors d'une récente émission le populaire Saint-Granier a gentiment donné quelques conseils pertinents à nos gracieuses consœurs motocyclistes pilotes ou passagères.

Saint-Granier peut se permettre de traiter un tel sujet : non seulement il est loin d'être motophobe, mais il fut, durant la guerre 1914-1918, motocycliste aux armées (ce qui est un sérieux brevet de capacité), et n'abandonna pas, après sa libération, ce sport qu'il apprécie.

C'est pour avoir été témoin d'un accident qu'on songea à utiliser la grande voix de la radio afin de mettre les femmes en garde contre une imprudence (ou une insouciance) fréquente, mais qui peut avoir des conséquences mortelles. La célèbre danseuse Isadora Duncan, la paya autrefois de sa vie ; rappelons que, pilotant une voiture de sport, sa longue écharpe flottante s'enroulant soudain autour d'une roue arrière, l'étrangla littéralement.

Ecoutez donc Saint-Granier, Mesdames, Mesdemoiselles, et, pourquoi pas, vous aussi, Messieurs ; méfiez-vous de tout ce qui, sur vous, ou autour de vous, flotte et peut, traitreusement, s'entortiller autour d'un organe moteur : vêtements trop longs aux pans indisciplinés, ficelles des paquets mal arrimés, courroies pendantes des sacs, crochets de sandows assujettis au petit bonheur.

Et remerciez ce sympathique artiste de s'être montré si plein de prévenances pour vous.

Max Enders

Le Bol d'Or à Montlhéry.

Nous venons d'être avisés par M. Mauve que le Bol d'Or 1953 se déroulera à Montlhéry les 6, 7 et 8 juin prochain.

Les organisateurs qui avaient eu l'intention de revenir au circuit de Saint-Germain, n'ont pas eu l'autorisation nécessaire. Nous aurons l'occasion de donner prochainement toutes précisions sur cette belle épreuve classique.

As-tu-vu la casquette?

La journée des Eliminatoires à Montlhéry a révélé surtout au cours des épreuves automobiles, une nette offensive de la casquette. Maintes têtes de personnalités sportives arboraient à nouveau ce pratique couvre-chef représenté par des modèles de formes et de coloris variés. Le démocratique béret, par contre, semble totalement abandonné.

Epreuve annulée.

Le M.-C. Narbonnais nous informe que, pour des raisons d'ordre technique, il a décidé de ne pas organiser le Moto-Cross inscrit au calendrier pour le 31 mai prochain.

Amélioration chez Peugeot.

A la suite de notre visite aux usines de Beaulieu-Valentigney, nous avons signalé l'importance donnée par les constructeurs aux services laboratoires et contrôles. Leur activité s'est déjà manifestée par diverses améliorations apportées sur les modèles courants.

Désormais les embellages de moteurs 55 Tc-56 et 176 sont montés sur double rangée de galets. D'autre part les fourches télescopiques ont subi d'heureuses modifications, portant principalement sur leurs amortisseurs dont le joint de cuir a été remplacé par un joint de caoutchouc synthétique de forme conique, assurant une meilleure étanchéité et un fonctionnement meilleur.

Crouzet abandonne la course.

Le sportif agent Ch. Crouzet de Beaune nous informe que, la mort dans l'âme, il est obligé d'abandonner la compétition, ne pouvant plus disposer de la Norton avec laquelle il s'était illustré dans maintes compétitions.

Souhaitons que cette décision ne soit que momentanée et qu'il retrouvera prochainement un nouveau racer.

Un carburant aqueux.

D'après la revue anversoise *Speed*, M. Rudolf Weiss aurait composé un nouveau carburant économique constitué par un mélange d'huile et d'eau pure, cette dernière dans la proportion de 35 %. Les essais effectués ont, paraît-il, été concluants et M. Weiss a demandé l'inscription de son carburant à l'Office national des brevets à Munich.

Production de Mars.

La production des motocycles en mars a été de 64.425 machines se répartissant de la façon suivante :

Cyclomoteur jusqu'à 50 cm ³	39 078
Vélocycle de 51 à 125 cm ³ ..	12 970
Scooters	8 002
Motos au-dessus de 125 cm ³ ..	3 955
Trimoteurs dont 4.800 destinés	

à l'exportation

Cette exportation est d'ailleurs en sensible augmentation grâce surtout au cyclomoteur. Alors qu'en 1951 on avait exporté 26.339 machines dont 18.400 cyclomoteurs, en 1952 le chiffre s'est élevé à 48.371 dont près de 35.000 cyclos, soit une augmentation de 22.000 sur l'année précédente.

Suspension sur anneaux de caoutchouc.

Si les fourches télescopiques se multiplient sur les motos, la suspension Neiman par anneaux de caoutchouc, se développe parallèlement sur de nombreux motocycles de diverses catégories, cyclomoteurs et scooters principalement et sur certains side-cars.

M. Porterie blessé.

Nous apprenons avec un sincère regret que M. Porterie, directeur-fondateur des Etablissements Saker a été victime d'un accident et souffrirait d'une fracture de la jambe assez compliquée pour le condamner plusieurs mois à une immobilité partielle, ce qui ne l'empêchera certainement pas, tel que nous le connaissons, de conserver un contact permanent avec son entreprise.

Souhaitons lui un prompt et complet rétablissement.

Dans notre prochain
numéro Bulletin-Réponse
de notre Concours

CONCOURS MOTOCYCLES

6^e série de questions

- | | |
|--|---|
| <p>1 Y a-t-il deux bougies sur le moteur Puch 250 T.F. ?.....</p> <p>2 Quel est l'âge minimum pour être admis à l'examen du permis de conduire ?.....</p> <p>3 Ce signal officiel du Code avant un carrefour indique-t-il que vous êtes sur la route prioritaire ① ?.....</p> <p>4 Autre signalisation officielle : ce panneau indique-t-il que le passage à niveau est avec barrière ② ?.....</p> | <p>OUI - NON ⁽¹⁾</p> <p>.....</p> <p>OUI - NON</p> <p>OUI - NON</p> <p>(1) Biffer la mention inutile</p> |
|--|---|

①



②



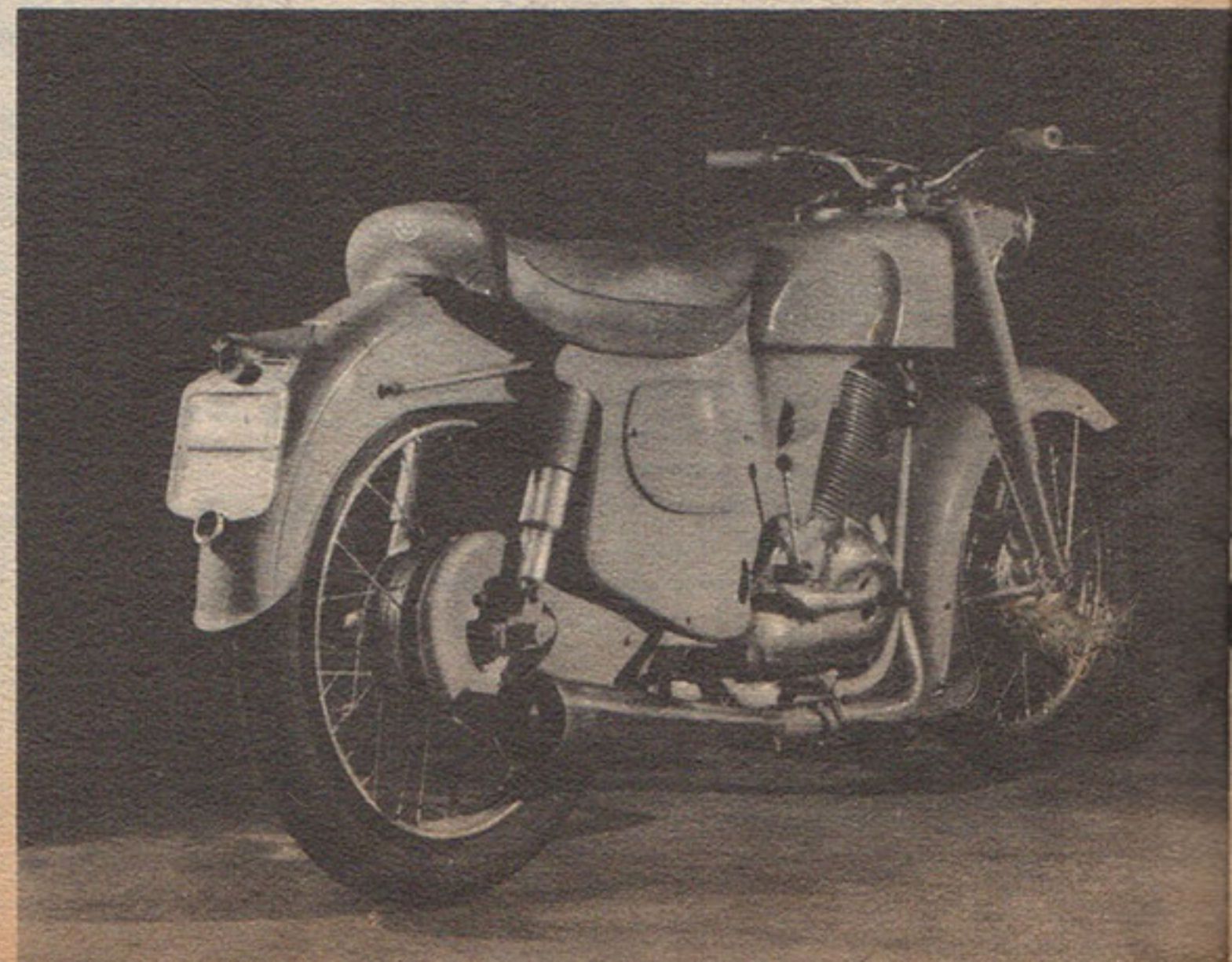
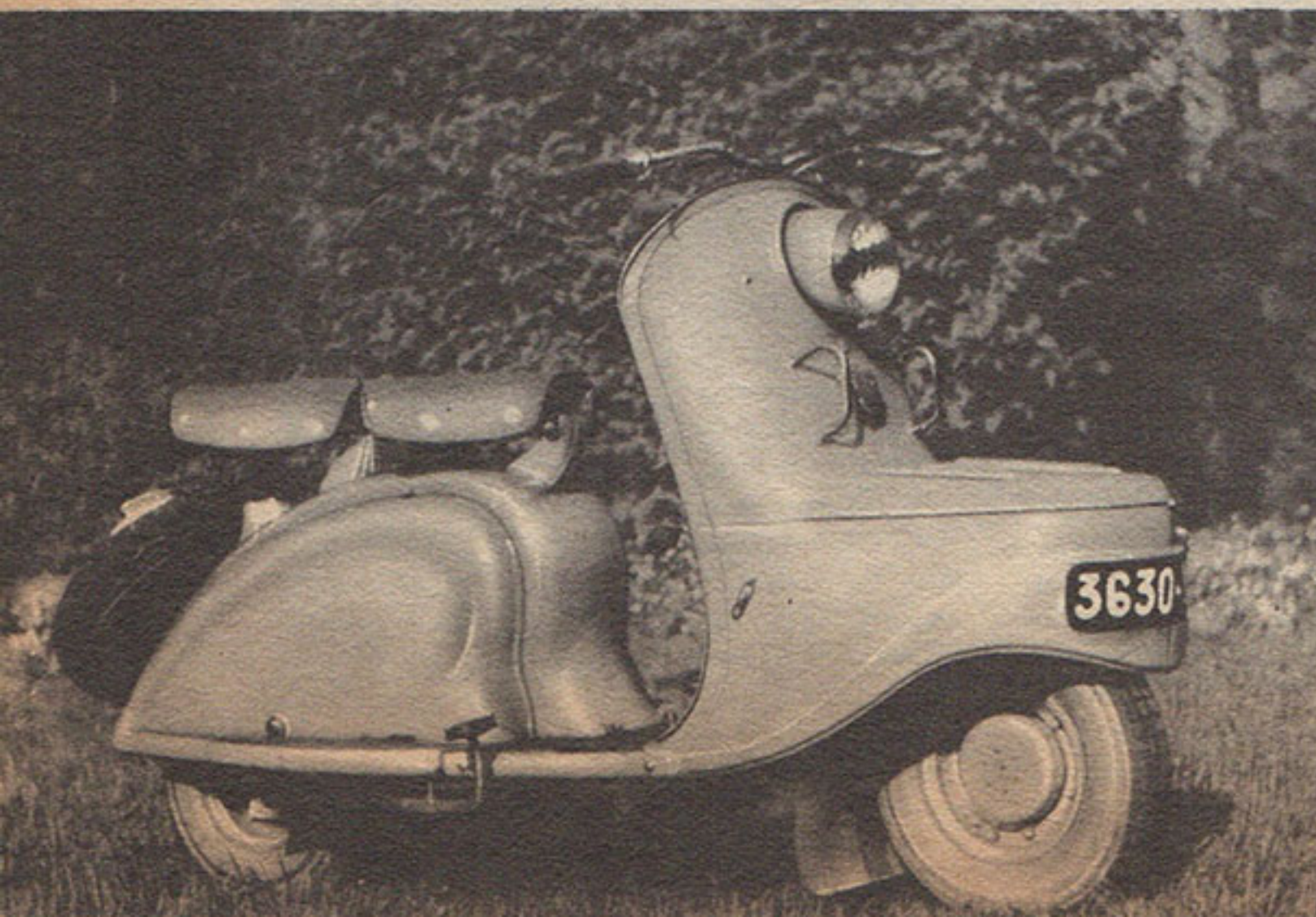
Novautés françaises ★

La production française s'enrichit des quelques nouveaux modèles présentés ci-contre et qui seront prochainement détaillés comme ils le méritent :

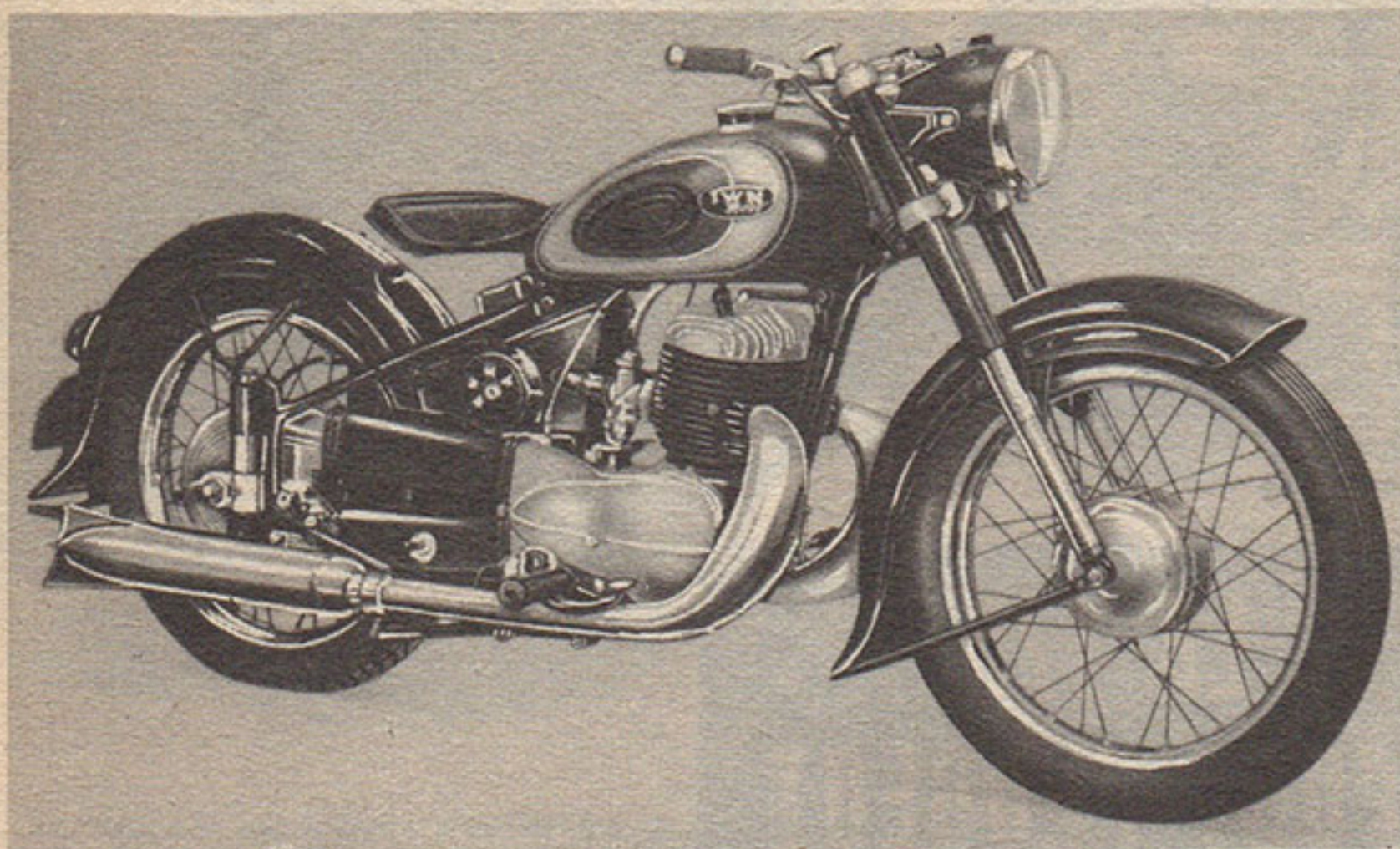
A droite : la Starlett Monet-Goyon est un Moto-Scooter à moteur Villiers de 98 cm³, boîte à deux vitesses commandées par poignée tournante, châssis coque avec pare-jambes, fourche avant à balancier ; prix 74.900 fr.

Ci-dessous : le Scooter Peugeot est un 125 cm³ biplace bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses au pied, suspension auto amortie Neiman. Remarquer le coffre et le porte-bagages avant.

En bas à droite : une vue impressionnante de la 250 cm³ Alcyon équipée du nouveau bloc AMC. Carénage arrière, moyeux-freins copieux, suspension arrière oscillante.



LA NOUVELLE 350



T.W.N.

Boss

La maison T.W.N. vient de commercialiser cette nouvelle 350, dont les prototypes ont affronté avec succès les plus dures épreuves d'endurance de l'A.D.A.C. (voir notre n° 92).

Le moteur, semblable extérieurement au 250, reçoit deux carburateurs et deux tubes d'échappement. Le système de balayage à courant continu permet d'obtenir la puissance surprenante de 16 ch à 3 800 t/mn.

Autre innovation, le frein arrière à commande hydraulique, avec une dérivation du circuit pour la roue de l'éventuel side-car.

Si la ligne du cadre n'a pas varié, par contre, les garde-boue ont été redessinés et sont plus enveloppants, les roues sont équipées de moyeux freins en alliage léger, la contenance du réservoir est passée à 14 l, enfin, une antichambre munie d'un filtre à air alimente les deux carburateurs, rédui-

sant ainsi les bruits d'aspiration.

Les tubes d'échappement ont également été modifiés, afin d'accroître le silence et le rendement.

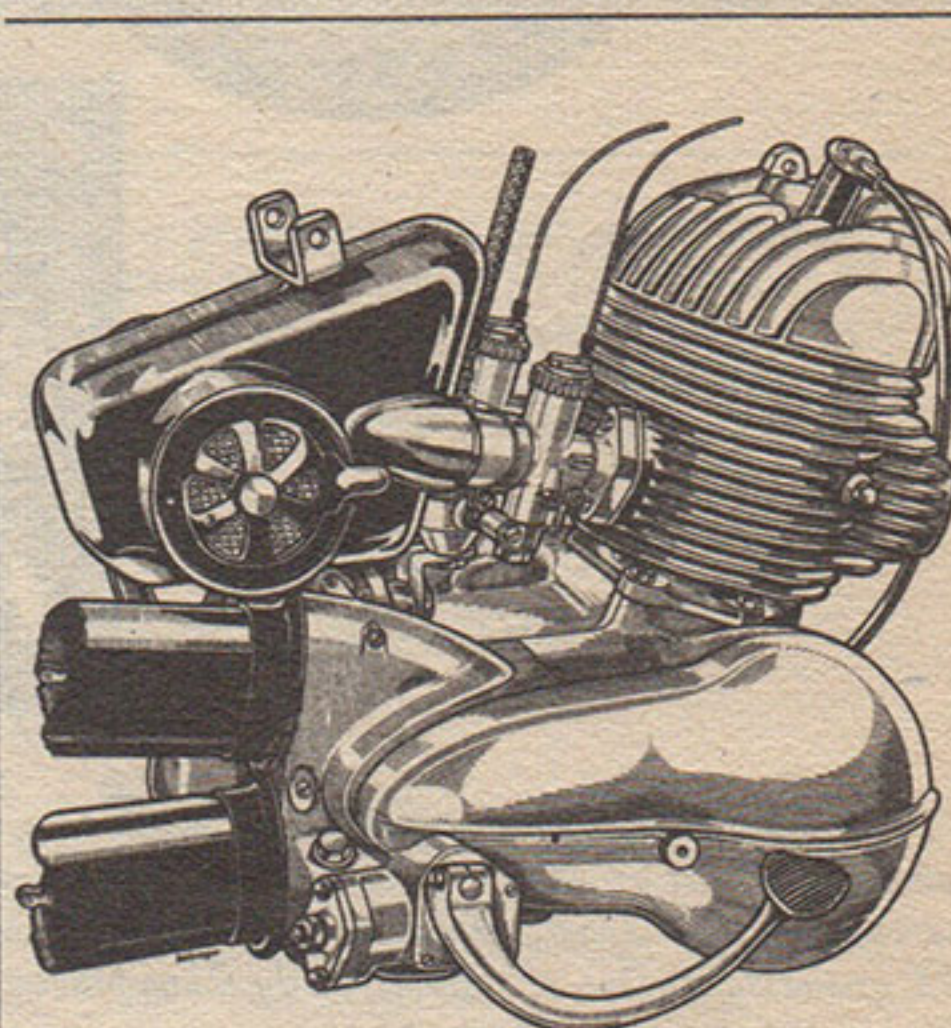
La finition est noire, avec filets dorés et panneaux chromés sur le réservoir.

Vitesse donnée par le constructeur : solo : 115 km/h en position touriste.

Side : 95 km/h.

Cette réalisation représente un effort caractéristique de la maison T.W.N., pour mettre à la portée d'une clientèle exigeante une machine d'un prix raisonnable, mais de performances élevées et d'une robustesse à toute épreuve.

Il est inutile d'insister sur le succès qu'une machine de ce genre aura à l'exportation, et nous ne pouvons que regretter une fois de plus qu'une législation économique étroite en limite l'introduction en France, ce qui n'est pas fait pour secouer l'indolence de nos constructeurs.



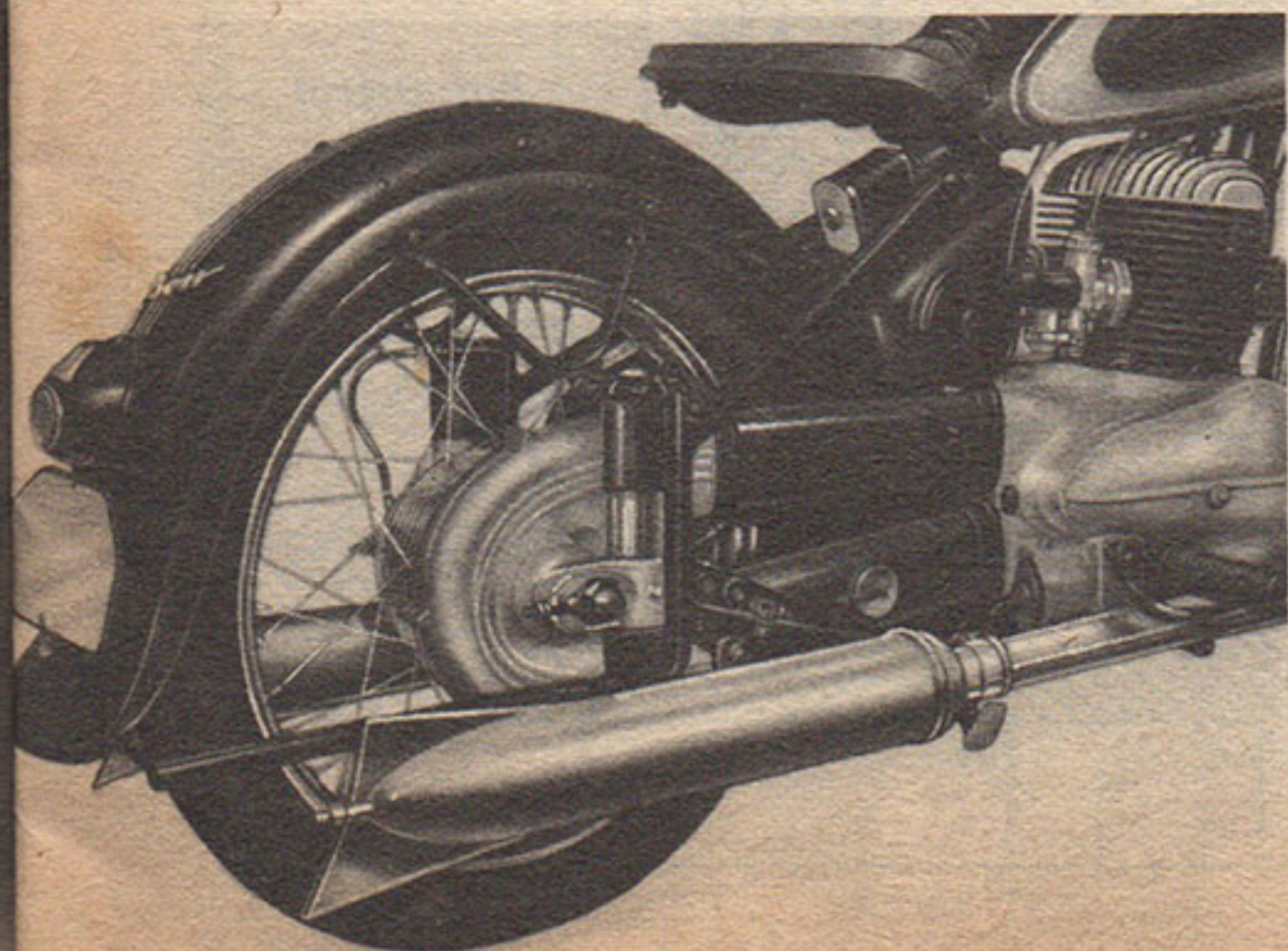
Le moteur de la 350 Boss, conserve la formule du double-alésage, et balayage à courant continu.

Alésages : 2 x 53 mm. Course : 78 mm.

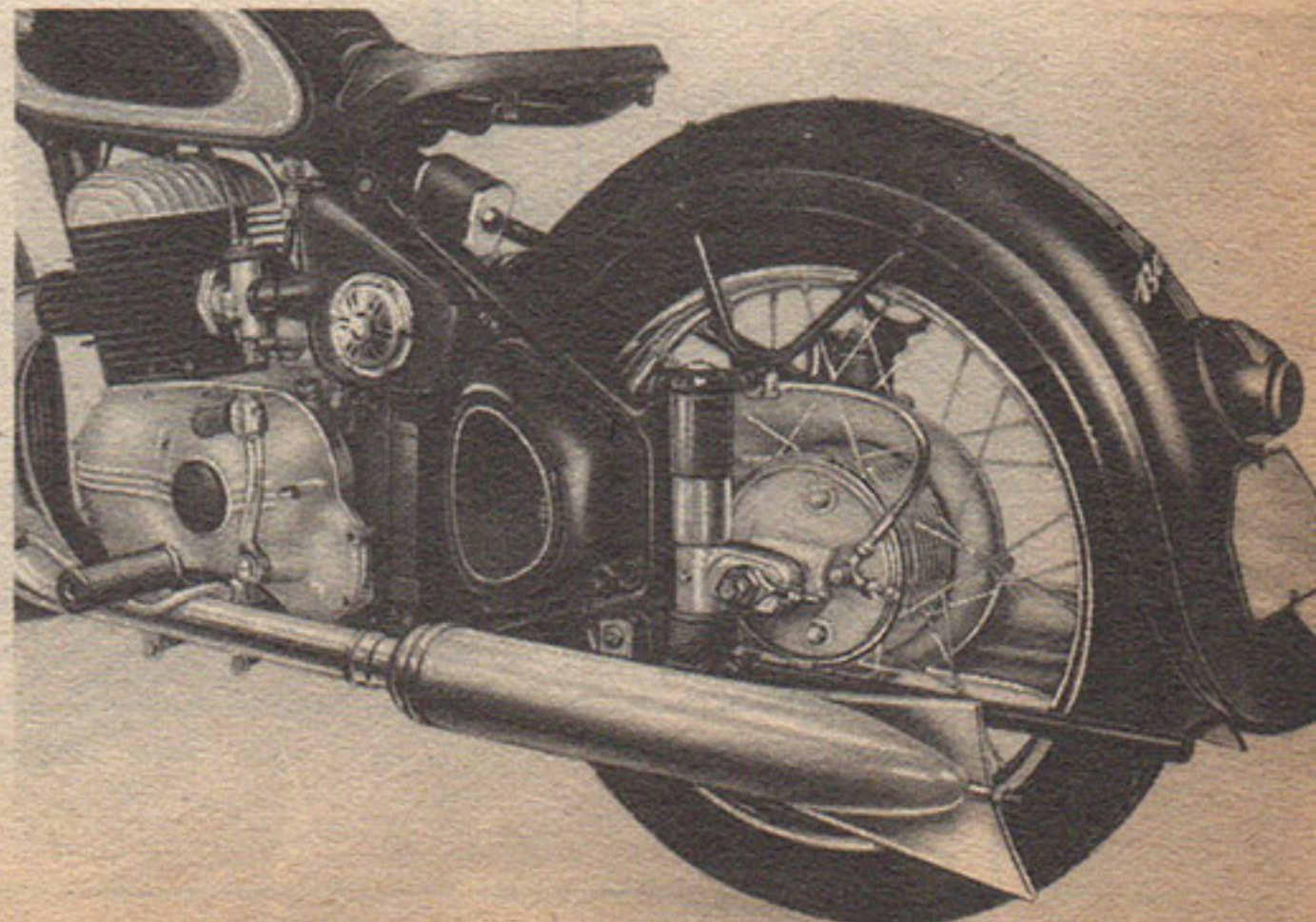
Rappelons que la boîte de vitesses et l'embiellage peuvent être démontés sans sortir le moteur du cadre.

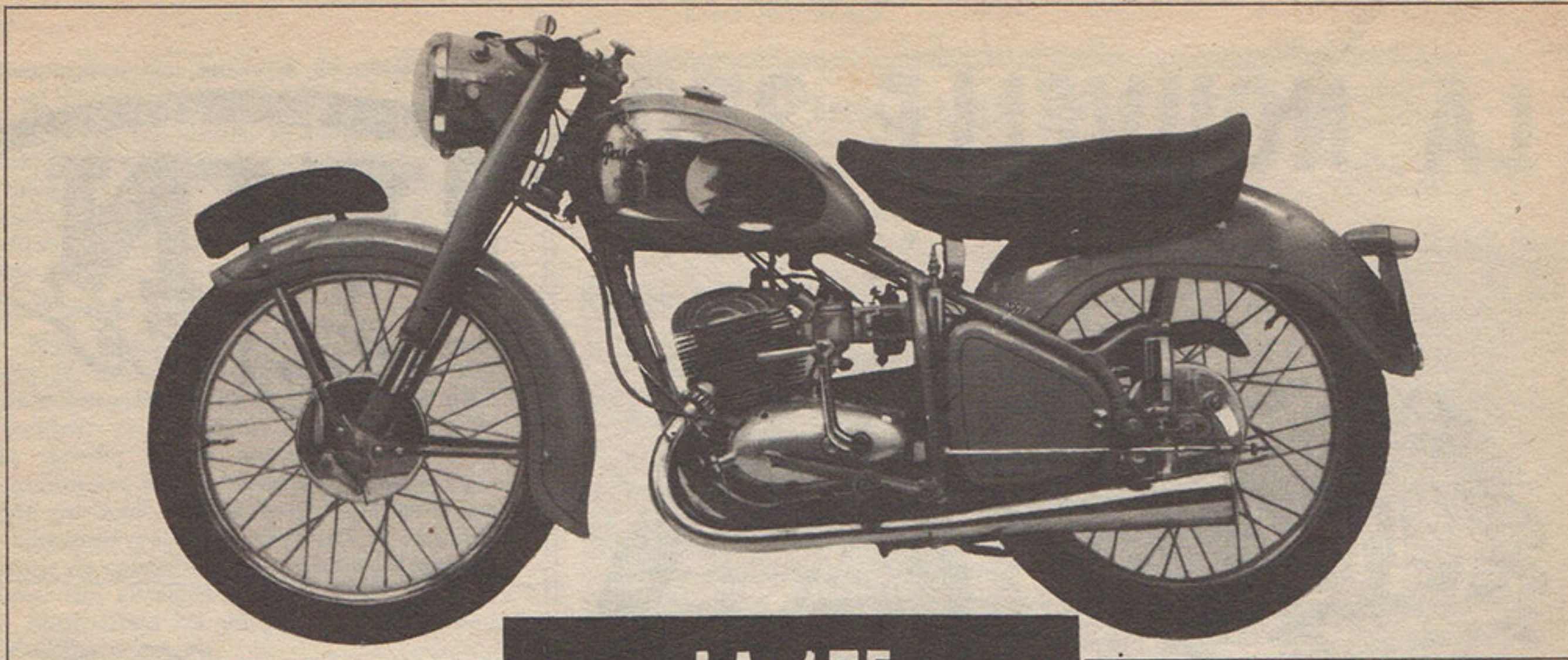
La pompe du frein hydraulique est incorporée au bloc-moteur.

Remarquons la fixation des carburateurs et l'antichambre à air filtré. Les deux carburateurs fonctionnent en même temps.



Le carter de chaîne secondaire, la suspension à glissières et le frein arrière central.





LA 175 SPORT PEUGEOT type 176 GS

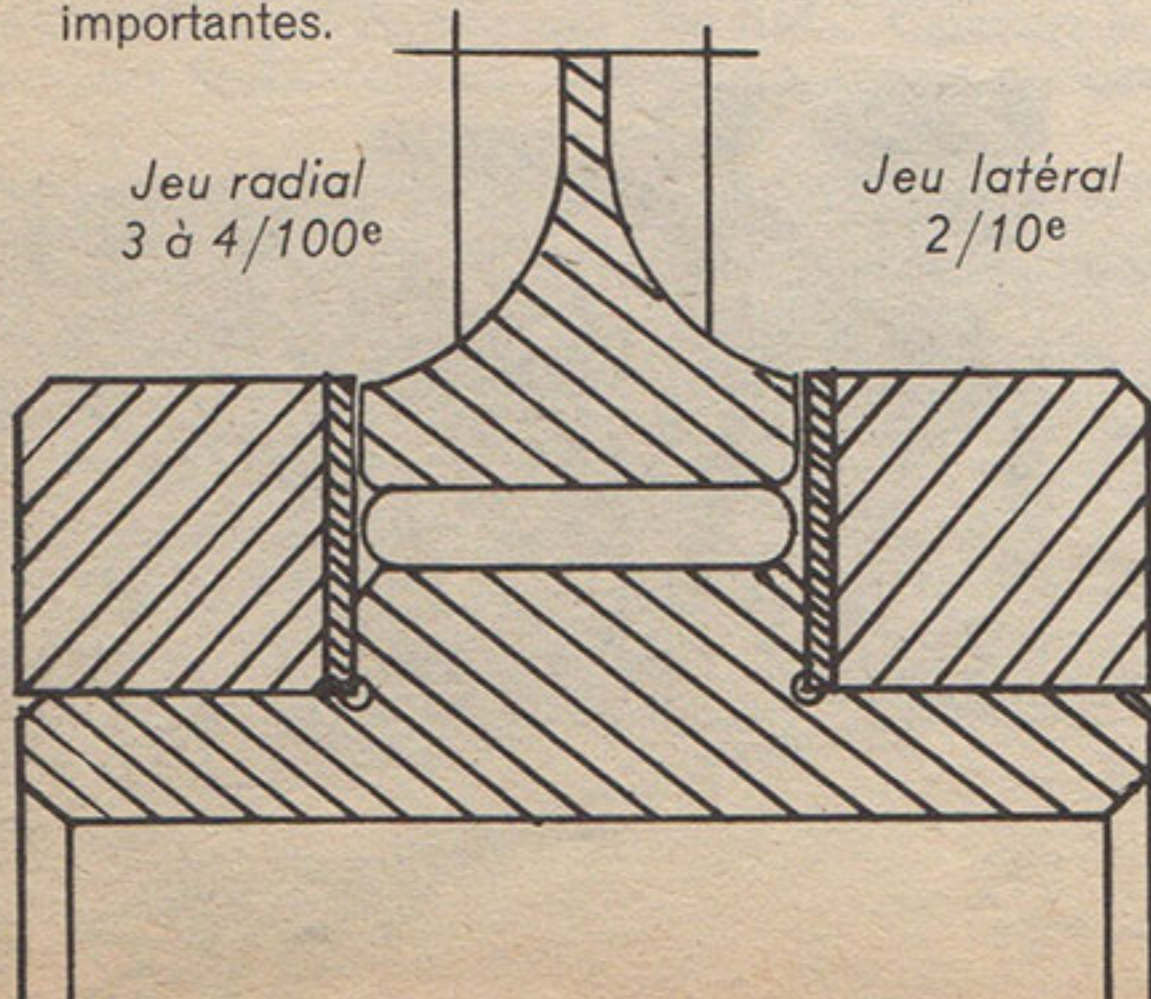
A la suite de son succès au BOL D'OR et à la demande de nombreux clients et agents, Peugeot a décidé de mettre sur le marché une 175 Sport, réplique un peu moins poussée de la 175 gagnante du Bol et détentrice du Championnat de France.

Cette machine doit sortir des usines ce mois-ci.

D'une conduite un peu spéciale, elle s'adresse aux motocyclistes avertis, amateurs de performances et d'accélération brillantes.

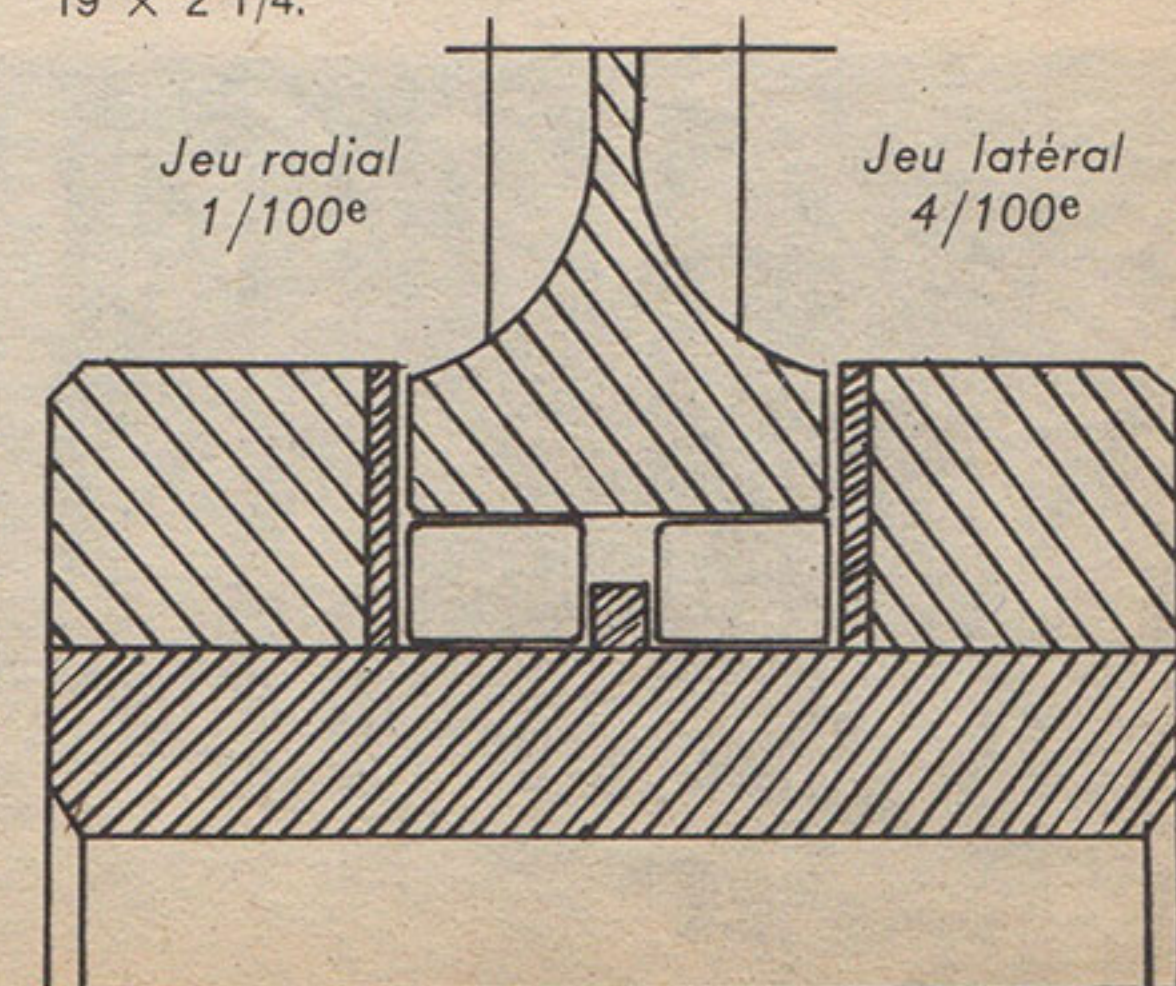
VOICI SES CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

- **Cylindre aluminium** à distribution plus poussée, avec une entrée d'admission très inclinée et de grandes ailettes de refroidissement.
- **Culasse aluminium** comportant des ailettes très importantes.

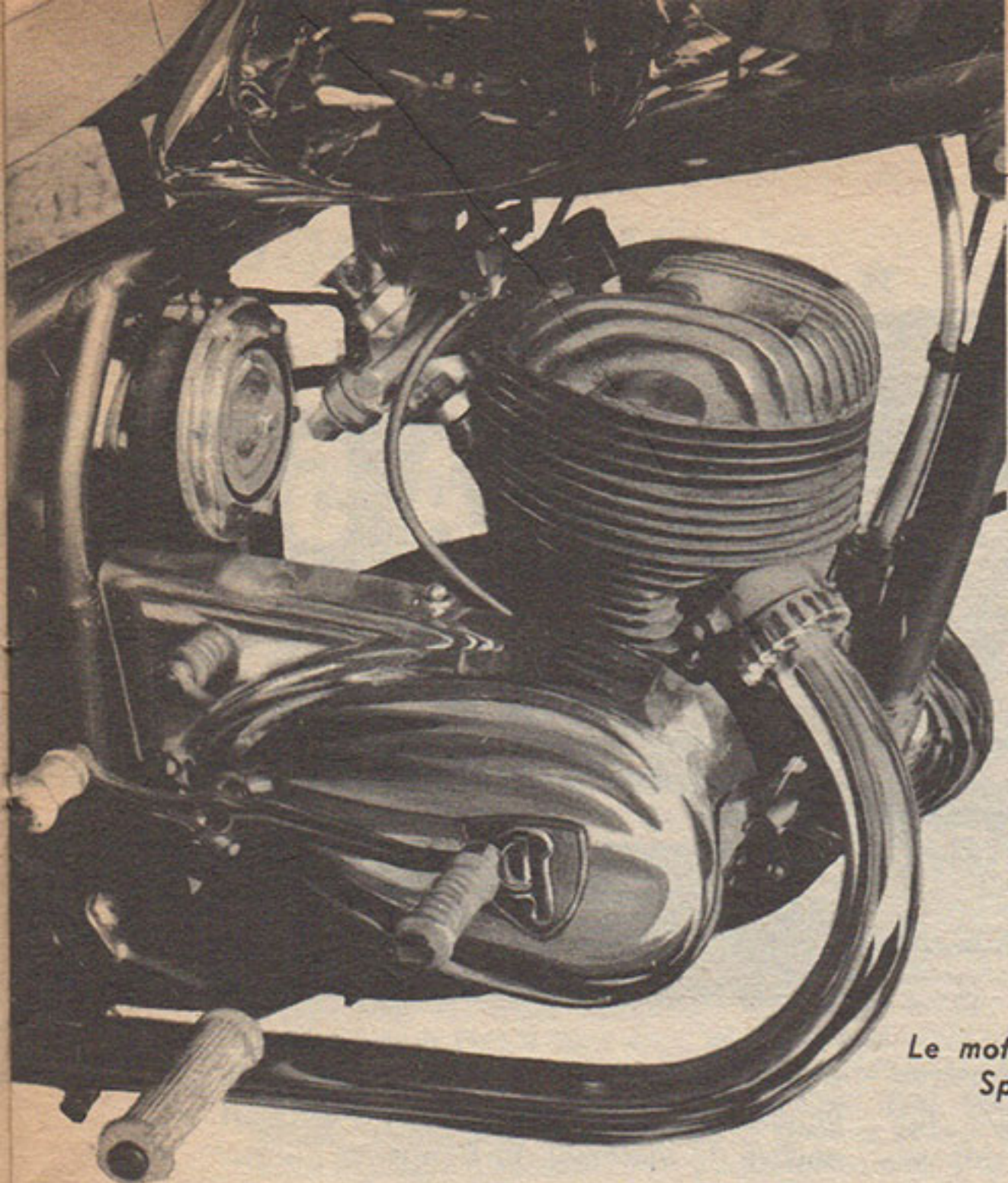


Le refroidissement a été particulièrement étudié pour permettre des parcours de longue distance en utilisant toute la puissance de la machine.

- **Demi-arbre du vilebrequin**, côté volant, en acier spécial.
- **Bougie Marchal** course 2-32 H ou CR 34 H à long filetage, très inclinée sur la culasse.
- **Transmission primaire** assurée par une chaîne sans faux rouleaux. Pas : 9,525; largeur : 7,75.
- **Carburateur « Gurtner spécial compétition »** ou Dell'Orto, à cuve séparée, montée souple. Circuit de ralenti permettant de rouler aux basses vitesses.
- **Freins AV et AR** de diamètre 170 ou 150 à double plateau.
- **Jantes en alliage léger**, Dimensions AV et AR : 19 x 2 1/4.



L'ancien embiellage de la 175, monté sur aiguilles, a fait place à un nouveau à double rangée de galets.



Le moteur 175 Sport

La machine est équipée d'un guidon sport à poignée tournante, de garde-boue spéciaux, forme sport, de deux tromblons Wilman, d'un réservoir spécial de 13 litres et d'une selle biplace.

Les caractéristiques communes avec les machines de série sont les suivantes : boîte 4 vitesses avec sélecteur, suspension AR par coulisseaux aluminium, fourche télescopique, moyeux AV et AR démontables, éclairage par batterie, avertisseur électrique et compteur incorporé.

PRÉSENTATION ROUGE ET CHROME

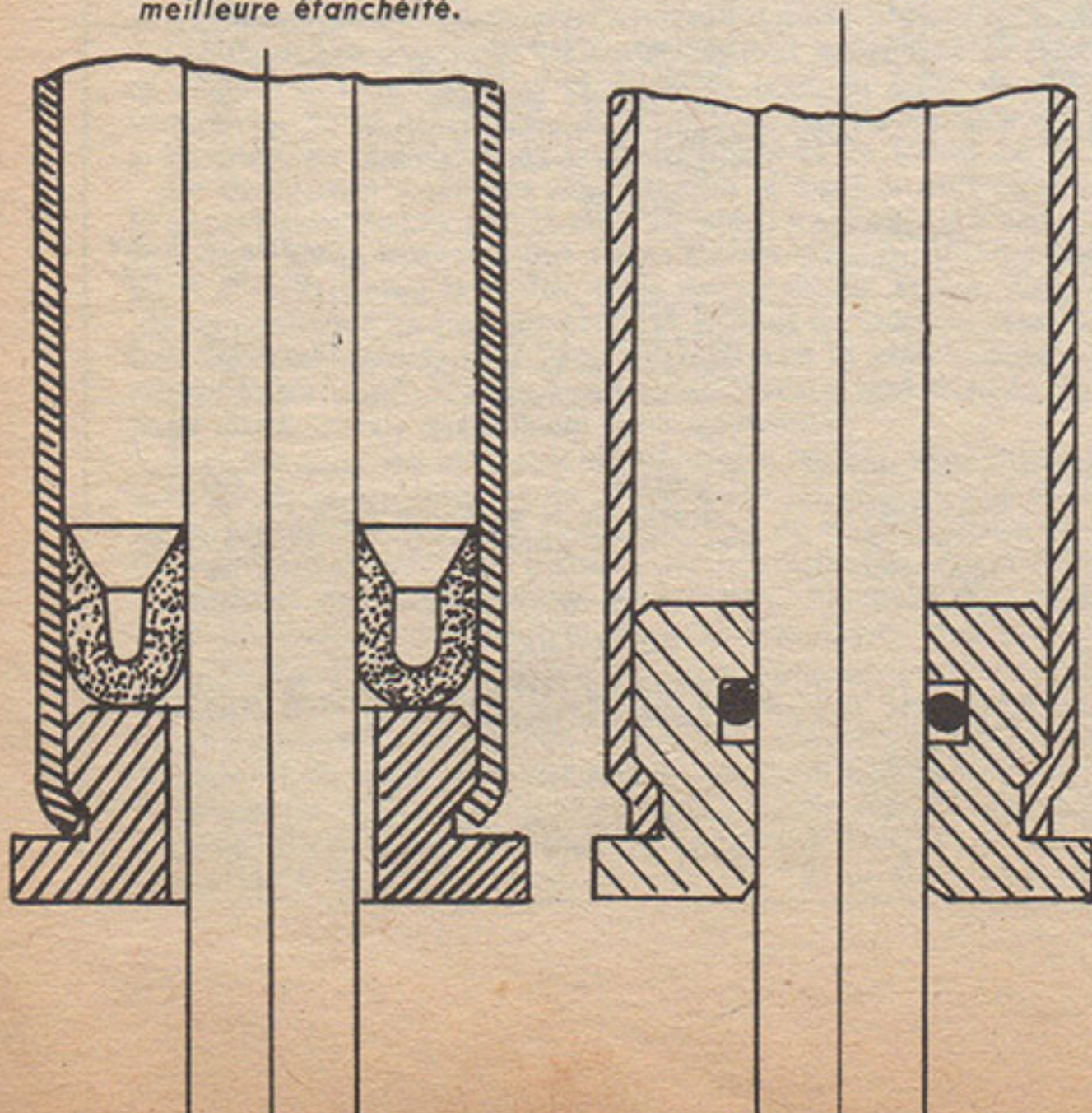
PUISSANCE : 10 ch.

RÉGIME MAXIMUM DU MOTEUR : 6 000 t/mn.

VITESSE : 110 km/h.

CONSOMMATION : 4 l en utilisation normale.

L'ancien joint en cuir de la fourche a été remplacé par un joint torique en caoutchouc synthétique, assurant une meilleure étanchéité.



LE NOUVEAU 98 CC GUZZI "ZIGOLO"

Guzzi a récemment présenté un 98 cm³, que l'on peut considérer comme une version améliorée de la Guzzina 75 cm³. La protection a retenu l'attention des constructeurs, et l'ensemble, bien que conservant le cachet caractéristique de la firme de Mandello, ne manque pas d'élégance.

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR : Monocylindre deux temps.

ALESAGE : 50 mm.

COURSE : 50 mm.

CYLINDREE : 98 cm³.

RAPPORT DE COMPRESSION : 5,5 à 1.

PUISSANCE EFFECTIVE : 4 ch à 5 200 t/mn.

BOITE : à trois vitesses, commandées au pied.

GRAISSAGE : par mélange 5 % d'huile.

CAPACITE DU RESERVOIR : 12 l.

ALLUMAGE ET ECLAIRAGE : par volant magnétique.

CADRE : à tube central supportant une coque de protection.

SUSPENSION : antérieure par fourche télescopique; postérieure oscillante avec ressort de compression et amortisseurs à friction.

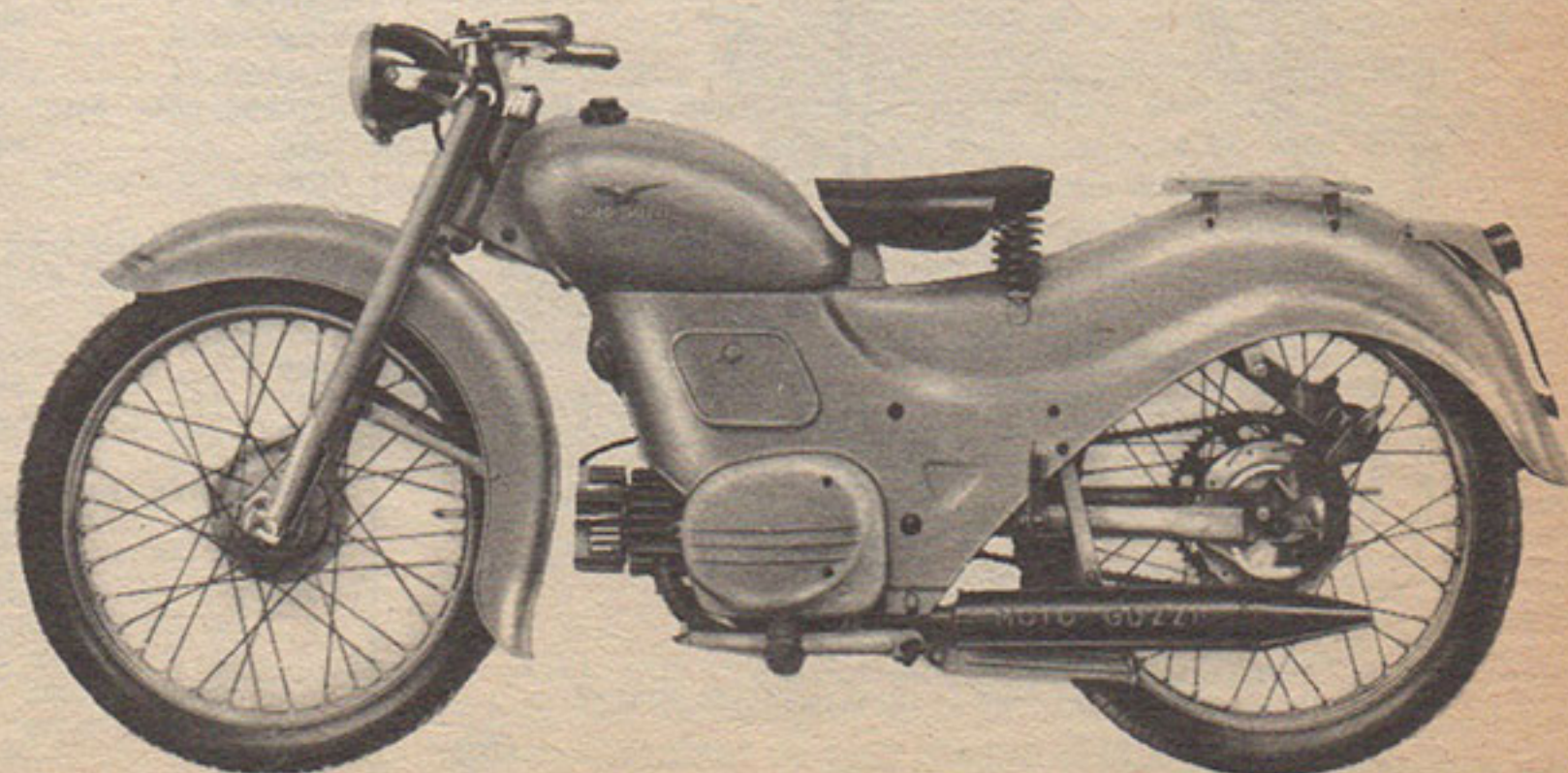
PNEUS : 2,5 x 19.

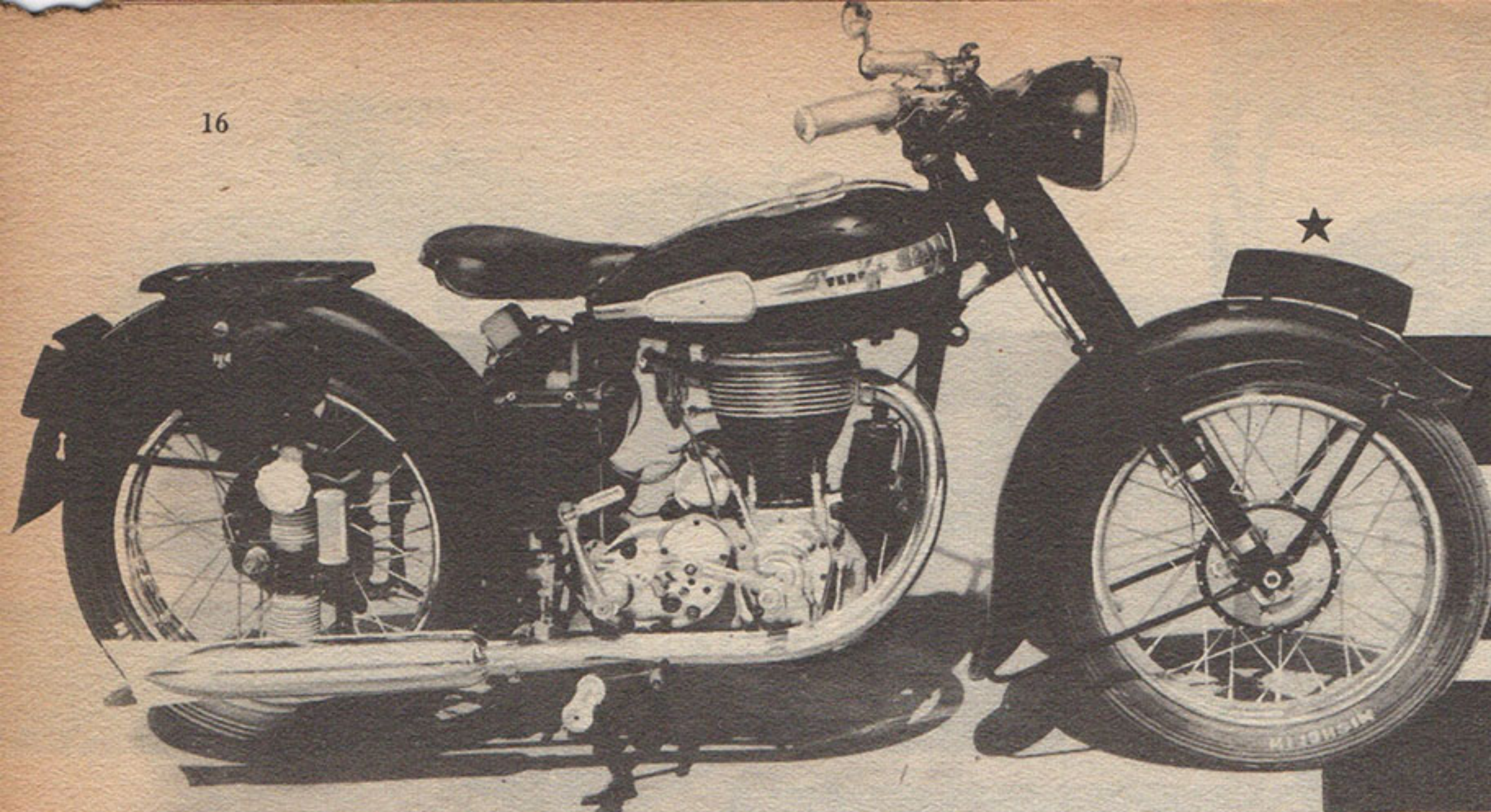
FREINS : à expansion.

VITESSE MAXIMUM : 76 km/h.

POIDS : 78 kg.

CONSOMMATION : 2,5 l aux 100 km.





LA 500 cc

TERROT

R.G.S.T.

SCHÉMA D'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE SUR R.G.S.T. AVEC DYNAMO A RÉGULATEUR

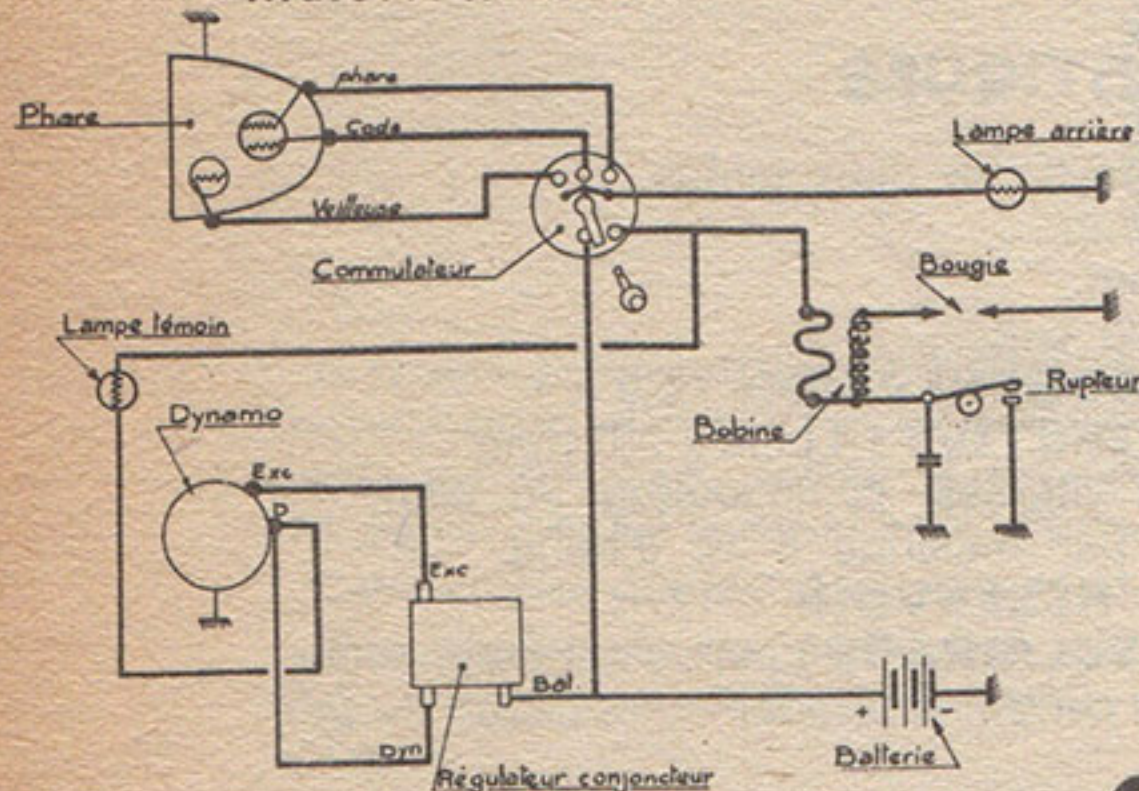
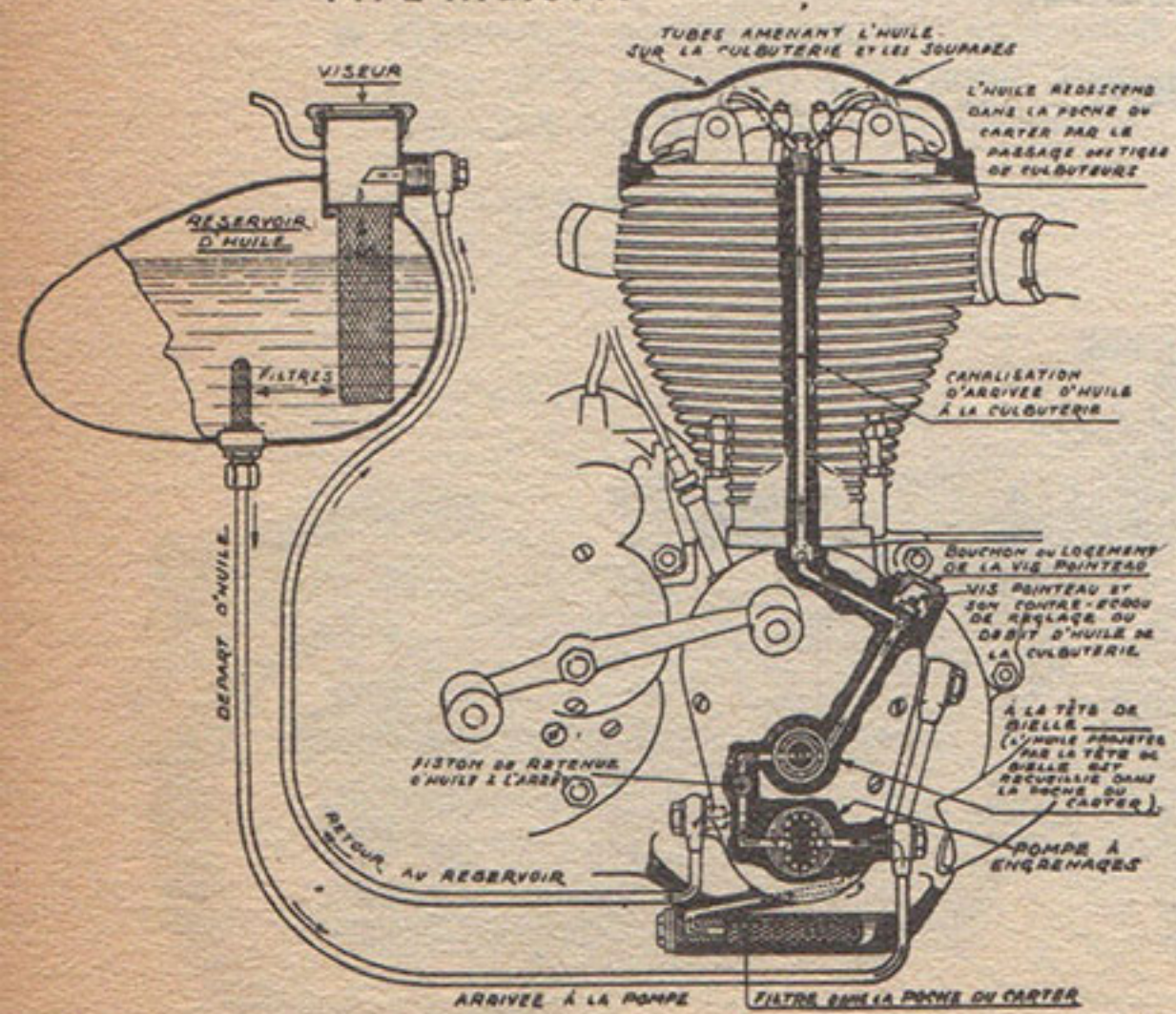


SCHÉMA GRAISSAGE MOTEUR 500 CM³ TYPE R.G.S.T.



LE récent rallye de Charbonnières qui a vu le succès des 500 cm³ Terrot en solo comme en sidecar nous a valu un certain nombre de demandes concernant ce modèle, seul représentant, avec Magnat-Debon, de la catégorie 500 cm³ en production française.

Or la 500 Terrot a bel et bien fait l'objet d'un compte rendu d'essai dans les tout premiers numéros de *Moto-cycles*. Nous avons parcouru, avec l'attelage sidecar, environ 40 000 km avec comme ennui quelques ruptures

de chaîne secondaire et une panne de génératrice. Précisons qu'il s'agissait encore de matériel du temps de l'occupation, donc, de qualité relative.

A part la fourche télescopique et la suspension arrière, la 500 actuelle ne diffère pas, mécaniquement, de celle essayée par nous en 1947. Nous n'avons donc pas lieu de revenir sur ce sujet; toutefois, pour donner satisfaction à ceux qui nous l'ont demandé, nous redonnons ci-dessous les caractéristiques et réglages du type 1952-1953.

MOTEUR :		EMBRAYAGE :	
Cylindrée	500 cm ³	Nombre de disques	4
Alésage	84 mm.	Nature de la garniture	liège
Course	90 mm.	TRANSMISSIONS PAR CHAINES :	
Puissance fiscale	5 Ch.	Chaîne primaire :	
Taux de compression	environ 6,6	Pas	12,7
REGLAGES :		Largeur intérieure	7,75
Admission :		Diamètre des rouleaux	8,5
Ouverture avant P.M.H.	36°	Nombre de maillons	62
Fermeture après P.M.B.	68°	Chaîne secondaire :	
Echappement :		Pas	15,87
Ouverture avant P.M.B.	70°	Largeur intérieure	9,65
Fermeture après P.M.H.	38°	Diamètre des rouleaux	10,2
Avance : maximum manette ouverte	37°	Nombre de maillons	89
Jeux aux culbuteurs à chaud.	1 à 2/10 ^e mm.	Rapport de transmiss. avant.	22 x 40
CARBURATEUR :		Rapport de transm. arrière.	15 x 39
Marque	AMAL	ROUES :	
Type	6/024	Genre	ordinaire à AV broche à AR
Passage	27	Frein avant :	
Gicleur pour essence touris.	160	Diamètre	170
Volet	6/4	Largeur de la garniture	30
Position d'aiguille	3	Pneumatique avant	26 x 3,25
ALLUMAGE PAR DYNAMO-BATTERIE :		Pression de gonflement	1,125 kg.
Marque	France	Frein arrière :	
Type	Dynamo-régulateur O ₁	Diamètre	200
Ecartement des vis platinées.	4/10 ^e mm.	Largeur de la garniture	30
BOITE DE VITESSES :		Pneumatique arrière	27 x 3,75 ou 27 x 4
Nombre de vitesse	4	Pression de gonflement	1.250 kg.
Rapports de démultiplic. :		RESERVOIRS :	
En 1 ^{re} vitesse	2,78 à 1	Capacité du réservoir d'ess.	16 l. environ
En 2 ^e vitesse	1,75 à 1	Capacité du réserv. d'huile.	3 l. environ
En 3 ^e vitesse	1,25 à 1	CONSOMMATIONS :	
En 4 ^e vitesse	1 à 1	Essence, aux 100 kilomètres.	4,5 l.
		Huile, aux 100 kilomètres.	0 l. 100

une randonnée saharienne en plein été

★ (Suite)

Après des heures de soleil brûlant, une halte à l'ombre d'un buisson de cactées est fort appréciée.

Comble de malchance, le vent se lève. Il est très rare au Sahara qu'un vent de sable souffle de nuit, mais si exceptionnellement cela arrivait, ce serait la perte de nos machines le long desquelles le sable s'amoncellerait en quelques heures de temps. On ne pourrait songer à remuer dans le sable et sous la rafale les 500 kg du side-car et les 300 kg de l'Harley-solo. L'angoisse nous étreint et nous fatigue plus que la soif et l'effort physique.

Enfin, après toutes ces difficultés, nous arrivons dans un bordj où séjourne un gardien indigène de l'administration. Les deux camions sont là, leurs chauffeurs cassent la croûte dans le sable. Nous n'avons rien à nous dire, nous sommes vidés, assoiffés, à bout de souffle. Et ici aussi l'eau est salée et tiède... Les chauffeurs nous offrent de partager leur pastèque. Avec quel plaisir nous nous rafraîchissons avec ce fruit juteux ! Que ces braves et simples gens, ainsi que leur directeur et M. l'Administrateur d'El Oued qui nous reçurent si cordialement, trouvent ici la marque de notre sympathie.

La majeure partie du chemin est faite et El Oued n'est plus loin, mais le plus dur reste à faire : un rideau de dunes de 20 km. Et nous décidons de laisser ici les machines, dans ce bordj isolé en plein Sahara. C'est dans le camion Doglione que nous terminons les quelques kilomètres qui nous séparent de Guémar et El Oued. Il serait, en effet, impossible à une moto, petite ou grosse, légère ou lourde, attelée ou non, de franchir à cette saison ce que nous allons passer avec le camion spécial.

Il nous faut près de trois heures pour atteindre El Oued après plus de vingt ensablements. Malgré la grande expérience de ces as du désert, nous nous trouvons quelquefois enfoncés dans un mètre de sable flou. Il faut sortir les pelles et les planches métalliques sans arrêt.

Nous entrons dans El Oued vers 4 heures du matin. Le directeur des Transports Doglione est là : il attendait notre arrivée. Nous trouvons enfin de l'eau fraîche sortant d'un frigidaire... inimaginable impression ! Et la température ici ne dépasse guère 28° la nuit.

Le lendemain, par 52° à l'ombre et 73° au soleil nous visitons la petite cité saharienne, propre comme un sou neuf, mais envahie aux abords par les hautes dunes de sable. Et, dès le soir, nous repartons en camion pour retrouver nos machines.

Le vent de la nuit précédente a amoncelé encore un peu plus de sable sur la piste au pied des dunes. Il n'y a d'ailleurs pratiquement plus de piste. Nous nous retrouvons souvent à 500 m de la ligne télégraphique qui la borde et certains poteaux disparaissent. Le camion fait de folles embardées, il n'est pas question de « double-débrayage ». La boîte à quatre doubles-vitesses, et de la prise directe le chauffeur passe souvent en première pour franchir les creux et les bas-de-dunes. La marche arrière est aussi utilisée quelquefois.

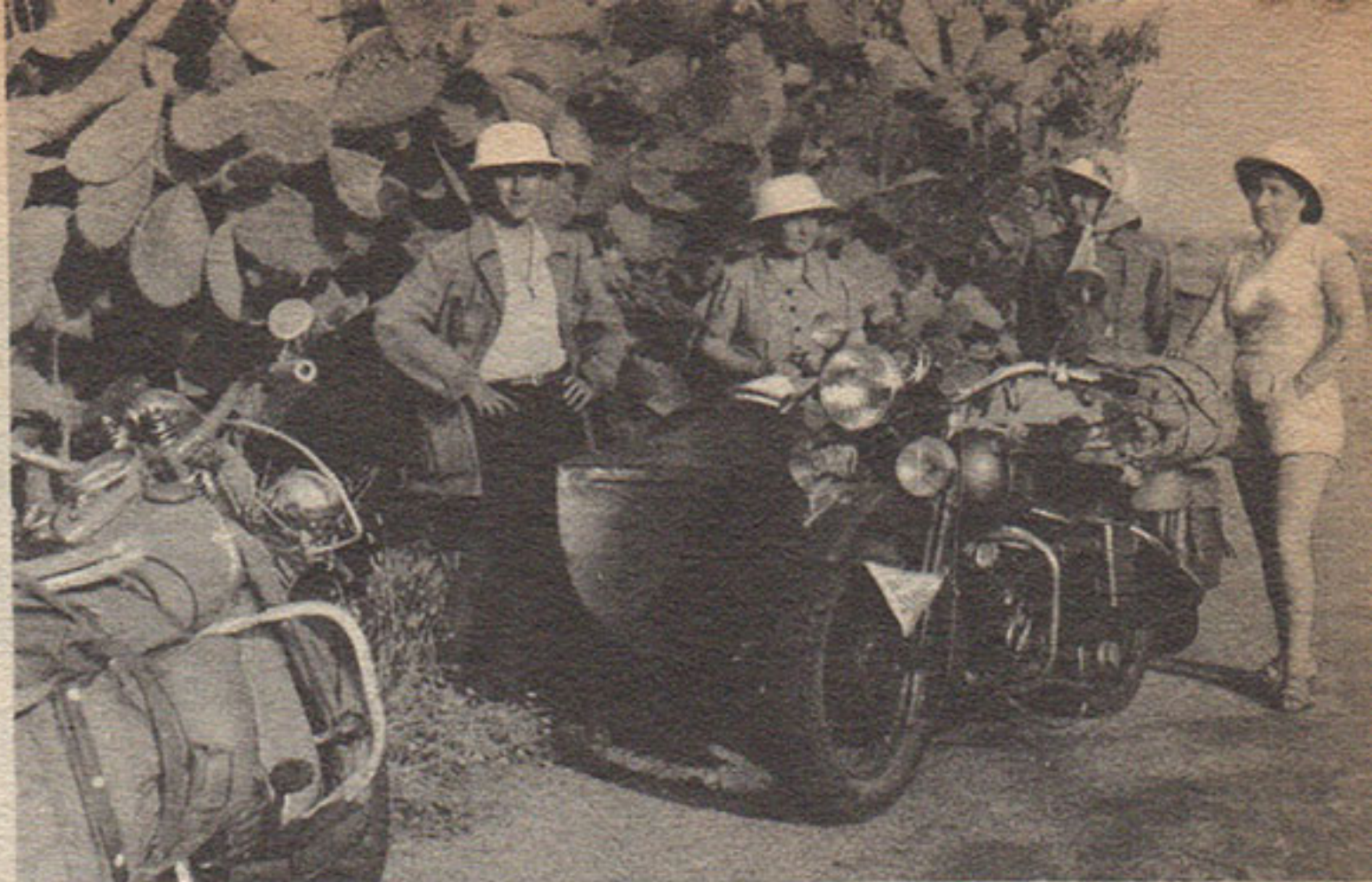
Ces monstres d'acier si puissants ne font guère que 15 000 km à ce régime et tous les deux mois, le moteur, la boîte de vitesse et une partie de la carrosserie sont refaits. Inutile de dire qu'il y a à El Oued un cimetière de ponts arrières et de lames de ressorts.

Au bordj, nos machines sont intactes et dans la nuit étoilée c'est le départ vers Biskra par la même piste. Le side n'a qu'une attache sur trois. Nous trouvons des dunes sur la piste à certains endroits où il n'y avait rien la veille, mais nous peinons moins, nous avons pleine confiance en nos machines et le vent ne menace plus ce soir. Les désensablements sont plus méthodiques et plus rapides. L'eau est toujours aussi chaude mais nous l'avons additionnée de coco pour moins sentir le sel et le goût magnésien.

Vers 6 heures du matin nous arrivons à Biskra, morts de fatigue, mais contents de nous et de notre matériel. Les motos sont couvertes de sable et de cette poussière ocre du Sahara. Nous trouvons dans le bain d'huile des filtres à air une quantité impressionnante de sable et quelques graviers gros comme des pois. Heureusement pour les moteurs que ce type de filtres ne laisse rien passer.

Après deux jours à Biskra où nous nous gorgeons de boissons fraîches, c'est le départ pour Bou-Saâda. Sur les cartes un trait rouge moyen indique la piste. En réalité, c'est un exécrable chemin de silex et de « tôle ondulée », plus mauvais encore que les précédentes pistes. Pas de sable ni de collines à monter, la plaine présaharienne à gauche et de basses montagnes à droite.

A part 30 km de goudron, il reste 160 km de trous et bosses, de



cailloux gros comme des ballons de rugby. Plusieurs passages d'oueds à sec où l'on s'enfonce dans les galets. A mi-chemin, le misérable bordj de Chaïba où il n'y a ni essence, ni ravitaillement sauf quelques boissons peu fraîches. Le paysage est plein de majesté : le désert et les montagnes mauves composent un tableau de teintes peu communes.

Nous arrivons à Bou-Saâda à midi avec 40° à l'ombre. Nous sommes aimablement reçus à l'hôtel du Sahara par M. Antoine, une vieille connaissance des lecteurs de *Motocycles*. Il fit, il y a quelques années, de fameuses randonnées nord-africaines, avec une simple 125 cm³, qui furent relatées dans ces colonnes.

Bou-Saâda : la belle oasis présaharienne à 250 km d'Alger. La cité des touristes étrangers si nombreux à Pâques dans cette région. C'est ici, dans divers cafés maures que l'on peut voir danser les farouches filles des Ouleds-Naïls.

Enfin, la dernière étape en Algérie, Bou-Saâda-Alger, est bien monotone au début. 100 km de plaine alfatière où la température est encore forte et le paysage sans aucun intérêt. Puis, ensuite, nous bifurquons sur Palestro et ses célèbres gorges, région verdoyante et fraîche et après une étape de 280 km voici l'interminable banlieue d'Alger.

Nous ferons dans cette ville de très bons repas dans divers restaurants européens et arabes. Et c'est le réembarquement, les uns par bateau, les autres par avion.

De Marseille à Lyon, la pluie nous accompagne, mais nous rentrons la tête pleine de souvenirs à Paris. Le bilan est honorable : les machines ont tenu le coup, aucune avarie aux deux Harley, mais le side est en moins bon état. Les moteurs ont une usure normale et non-excessive. Ils se sont très bien trouvés de la Shell 60 SAE que nous avons employée et il est fort probable que l'indice 50 SAE aurait suffi. Nous avons consommé dans l'ensemble du voyage, 6,3 l avec la machine solo et 6,5 l aux 100 km, avec le side. Dans le sud, et sur le tronçon le plus pénible nous avons fait 6,9 l en solo et 7 l avec le side aux 100 km, alors que nos machines font en France sur routes normales 5,8 l à 6 l en solo et 6 l avec le side-car. Les batteries, bien qu'étant de 24 A, eurent un peu à souffrir du fait des quelques étapes tous phares allumés (trois phares principaux en solo) quatre phares sur le side-car, et nous nous sommes souvent servi de nos phares à l'arrêt aux cours de nos soirées en camping. Les pneus sont revenus avec une usure normale. Pas de crevaison ni d'éclatement. Les chaînes primaires U.S. ont plus souffert d'un graissage insuffisant que du sable, quant aux chaînes AR elles n'ont pas d'usure excessive pour le kilométrage parcouru.

Du point de vue touristique, il faut convenir que l'état de ces pistes secondaires est trop mauvais en cette saison d'été pour qu'il soit actuellement permis d'encourager les randonnées sahariennes à la période des grandes vacances. Toutes les pistes de la région de Biskra, Touggourt, El Oued, en Algérie et de Tozeur et Nefta en Tunisie, à la limite du Grand Erg Oriental, ne sont entretenues qu'à la saison des dattes, c'est-à-dire entre octobre et mars. A cette époque elles sont déblayées, planées et entretenues et, à moins de vent de sable, elles sont assez praticables aux véhicules tous-terrains et aux voitures robustes dont les carrosseries peuvent supporter l'inégalité du terrain. Mais leur entretien cesse totalement dès le printemps alors que l'exportation des dattes est terminée.

Les grandes pistes transsahariennes qui relient l'Algérie au Soudan sont plus praticables et mieux entretenues, quoiqu'à cette période estivale une traversée saharienne complète serait bien difficile pour diverses raisons.

C.-R. MAHÉ.

N.D.L.R. — M. Mahé, qui fit partie, en 1948, de la Mission saharienne de Documentation touristique, se tient à la disposition des constructeurs qu'intéresseraient de plus amples détails techniques.

LA JOURNÉE B.S.A. A MONTLHÉRY

Le mercredi 15 avril, la Société Movéa conviait les représentants de la Presse, de l'Armée et de la Police à une présentation de motocyclettes B.S.A. sur l'autodrome de Montlhéry.

Une sélection de modèles, particulièrement susceptibles d'être utilisés par les grandes administrations, réunissait les :

B. 32 « Gold Star ».

A. 7 500 cm³ bicylindre, culbutée.

A. 7 « Star Twin », 500 cm³, bicylindre, culbutée.

A. 10 « Golden Flash », 650 cm³ bicylindre, culbutée.

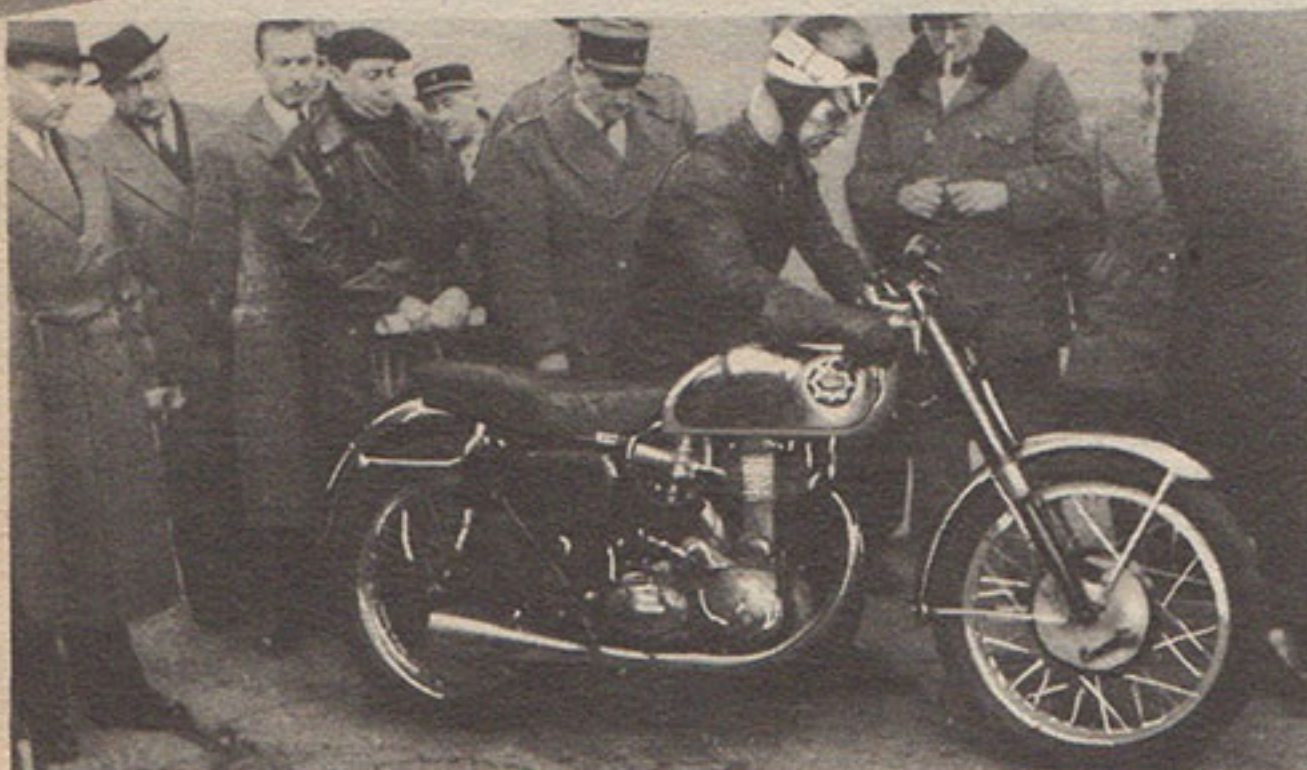
A. 10 « Super Flash » 650 cm³, bicylindre, culbutée.

A. 10 Spéciale Préfecture de Police, 650 cm³, bicylindre, culbutée.

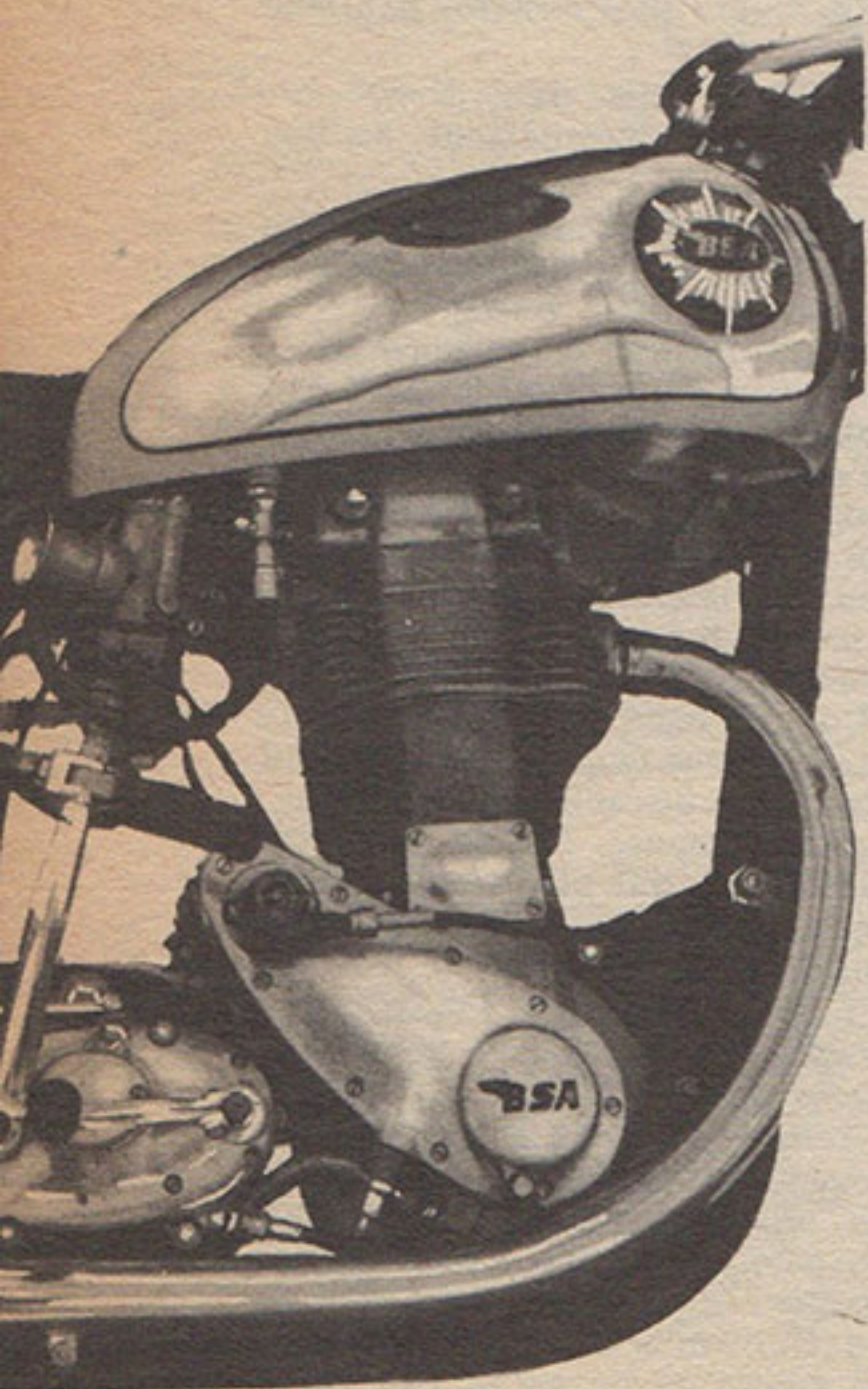
M. 20 Préfecture de Police, 500 cm³, latérale.

B. 31 Armée française, 350 cm³, culbutée.

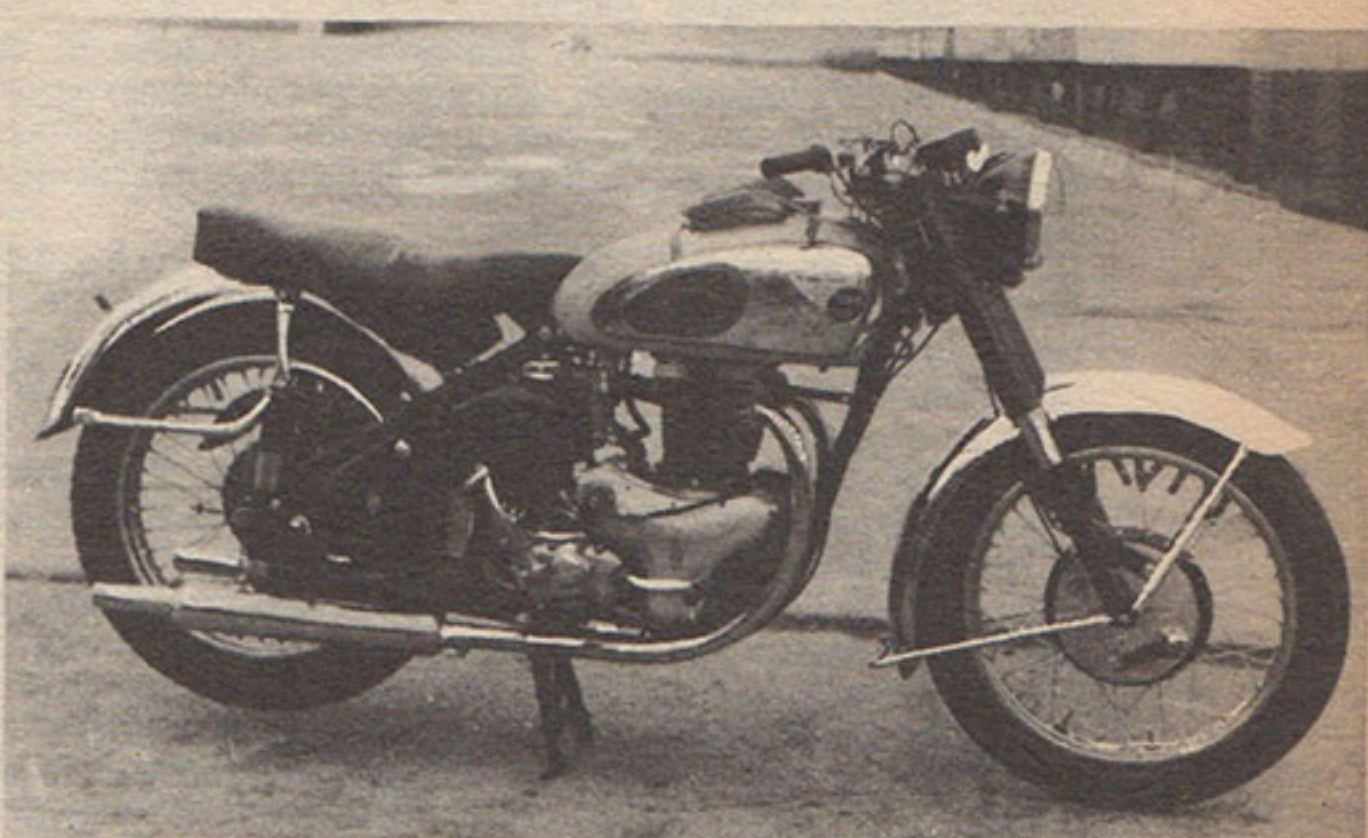
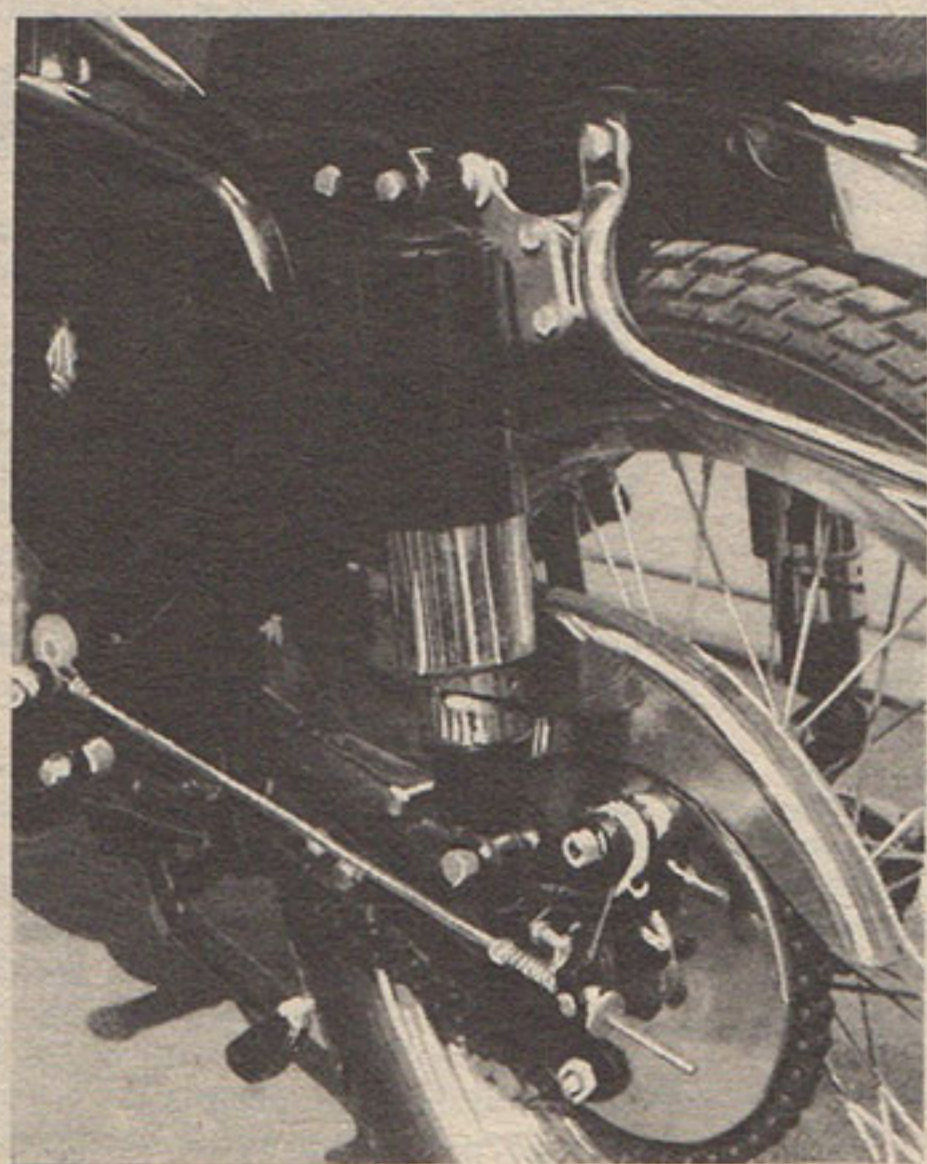
Un certain nombre de performances intéressantes fut enregistré. Une 350 Gold Star effectua le tour de l'anneau en 56 s 2/5, soit 162,653 km/h de moyenne. La Super Flash tourna en 55 s soit 166,793 km/h. Ces vitesses, réalisées par des machines de série livrables à la clientèle, laissent bien augurer de la qualité des productions B.S.A.



Sous les regards intéressés, le pilote anglais met en route la 350 cm³ Gold Star.

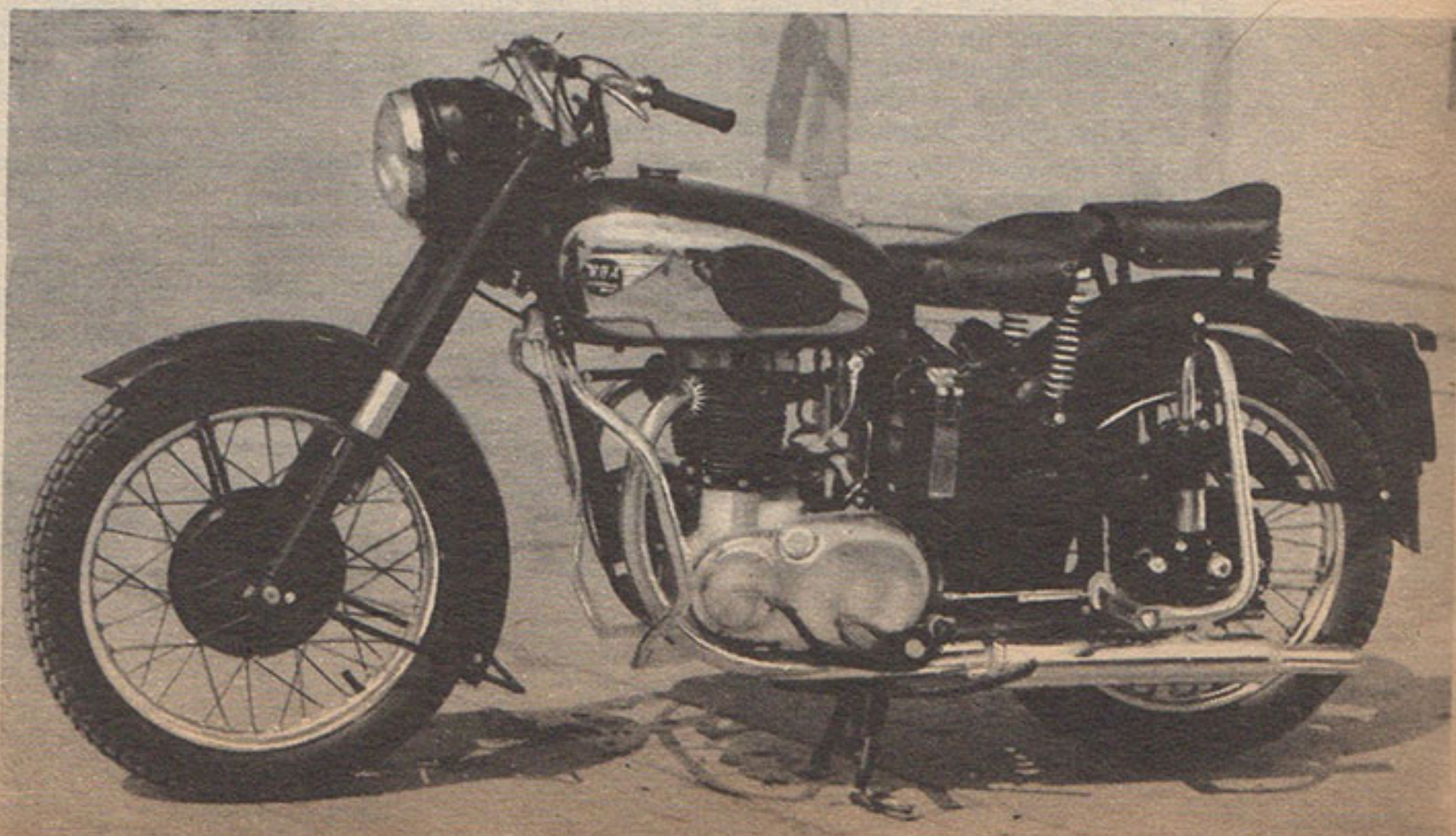


Le moteur « tout alu » de la Gold Star.

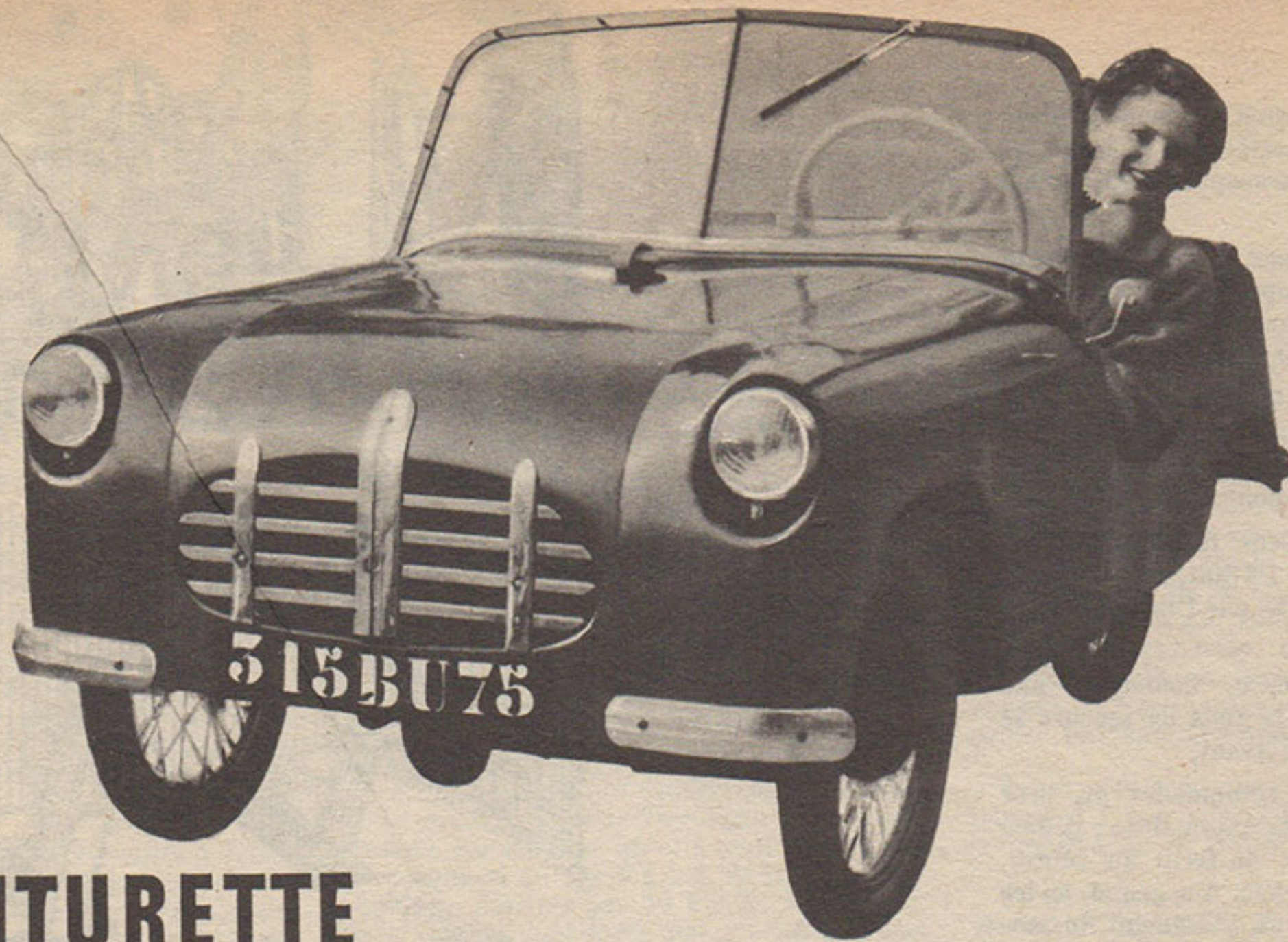


La Super Flash qui fait 170 km/h en ligne droite.

Suspension arrière oscillante et réglable sur la 350 cm³.



★ La 650 cm³ type Police.



LA VOITURETTE MOCHET G.M. 125 de luxe

LE VÉHICULE VU PAR LE CONSTRUCTEUR

Voiturette à deux places, d'un emploi économique, d'un fonctionnement sûr, bénéficiant d'un confort suffisant pour permettre une utilisation par tous les temps.

PRIX : 270.000 francs (modèle de luxe).



Parler de la voiturette Mochet, et la juger, sort quelque peu du cadre de nos essais, et pose un problème assez inattendu. Dans le domaine motocycliste, en effet, et quel que soit le type de machine incriminée, l'on connaît au départ les qualités et performances auxquelles le véhicule doit souscrire pour être catalogué bon, moyen ou médiocre.

Le cas du Mochet est tout différent : il a été conçu en quelque sorte sur la pression d'une clientèle bien déterminée, quoique réduite, clientèle sachant parfaitement ce qu'elle désire et ce qu'elle doit attendre d'un tel véhicule. D'autre part, il est à peu près le seul dans sa catégorie, ce qui limite toute comparaison. Les lettres qui complètent cet article traduisent la satisfaction des usagers, et nous avons pu juger par nous-même de la véracité des qualités attribuées au Mochet.

Aussi jugerons-nous cette machine moins en tant que petite voiture, ce qui sous-entendrait un certain nombre de solutions et perfectionnements typiquement automobiles, qu'en tant que vélomoteur à quatre roues, pourvu d'une carrosserie.



Ainsi que nous l'avons dit, le but du constructeur, en créant cette voiturette, fut de répondre aux demandes d'une certaine clientèle, désirant à tout prix un véhicule à quatre roues, muni d'une carrosserie, assurant une large protection par tous les temps, d'une longévité mécanique réelle, simple et robuste dans sa conception, et ne nécessitant pas le permis de conduire, tout en restant d'un prix abordable.

Le problème complexe, mais non insoluble, demandait pour être solutionné, une connaissance approfondie des desiderata du futur usager, et même de leur psychologie.

Les solutions mécaniques utilisées sur le Mochet, solutions rustiques, mais sûres, découlent de l'obligation de réaliser une machine qui soit en quelque sorte le reflet des goûts de la future clientèle.

Le châssis est réalisé très simplement par deux longerons tubulaires en acier, se raccordant à un élément transversal supportant le train avant. La fusée de chaque roue est solidaire d'un coulisseau dont la course est contrôlée par un ressort hélicoïdal, réalisant ainsi un système de roues avant indépen-

dantes. La direction très simple, comprend un volant dont l'axe commande un levier attaquant la roue droite, les deux roues étant reliées par une barre d'accouplement. La démultiplication volant-roue est de 1 à 1,7.

La suspension arrière s'effectue par deux demi-ressorts à lames, solidaires du châssis, et sur lesquels prend appui l'essieu arrière. Le groupe moteur est fixé à l'intérieur d'un berceau oscillant (voir figure) et suit par conséquent les mouvements du train arrière.

L'écartement des roues arrières est inférieur à celui des roues avant, ceci afin de pallier au maximum à l'absence de différentiel, les deux roues arrière étant motrices.

Sur le châssis, identique pour tous les types, se fixe une carrosserie en tôle d'acier, dont la forme varie avec les modèles luxe ou grand luxe.

La version « grand luxe » bénéficie d'une caisse de style moderne, avec phares encastrés et ailes intégrées.

La banquette avant reçoit facilement deux passagers de bonne taille, et la place dispo-

nible sous le capot permet aisément d'allonger les jambes. A l'arrière est ménagé un coffre permettant le transport d'un enfant ou des bagages.

Une capote sur arceaux, repliable, garantit efficacement des intempéries, et un essuie-glace à commande manuelle maintient une visibilité suffisante par temps de pluie.

Le tableau de bord, très simple, comporte un seul contacteur donnant les différentes positions d'éclairage, veilleuse, phare, code, et un bouton poussoir pour l'avertisseur.

Veilleuse et avertisseur fonctionnent sur une batterie, située à l'avant, et alimentée par le volant magnétique par l'intermédiaire d'un redresseur.

Le réservoir d'essence, contenant une douzaine de litres, et la roue de secours se trouvent également à l'avant.

La disposition des commandes au pied est la même que sur une automobile : pédale d'embrayage à gauche, de frein au centre, et d'accélérateur à droite. Un grand levier disposé au centre sert au lancement du moteur, par un système de câble relié à une chaîne attaquant un pignon claveté sur l'axe de Kistla de la boîte de vitesse. Un long ressort fixé en fin de chaîne et sur le châssis rappelle le levier.

Un second levier très court, positionne les vitesses sur un secteur analogue à celui d'un vélomoteur : première en arrière, point mort entre première et deuxième, deuxième au centre et troisième en avant. Un troisième levier se déplaçant sur un secteur cranté, constitue le frein à main de secours, et agit sur un ruban garni de férodo, qui serre un tambour solidaire de l'essieu arrière.

Le frein au pied actionne également, par l'intermédiaire d'un palonnier, deux rubans s'appliquant sur deux tambours solidaires des roues arrières.

Chaque tambour a un diamètre de 140 mm et une largeur de 20 mm.

Toutes les commandes s'effectuent par câbles sous gaines.

Le moteur situé à l'arrière est un Zürcher 2 temps, de 52 d'alésage et 58 mm de course. L'allumage s'effectue par un volant magnétique A.B.G. monté côté transmission. Une turbine assure un refroidissement particulièrement efficace. Le carburateur est un Gurtner de diamètre 17 mm, avec filtre et starter de départ, commandé par une manette au plancher.

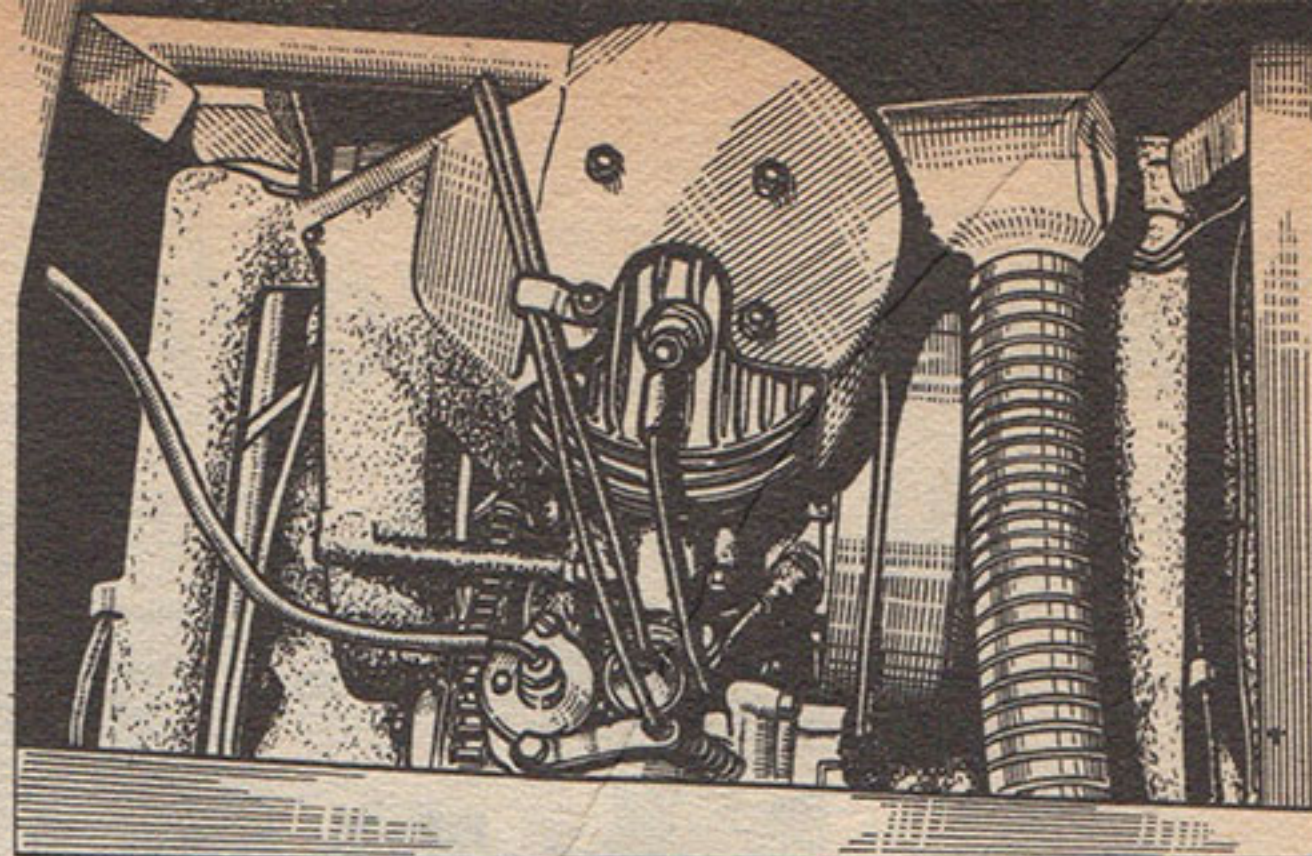
L'échappement comporte deux chambres de détente, assurant un fonctionnement silencieux.

La boîte séparée comporte trois rapports. La transmission primaire s'effectue par chaîne à air libre ; l'embrayage est à disque unique, fonctionnant à sec. Une chaîne assure la transmission à l'essieu arrière.

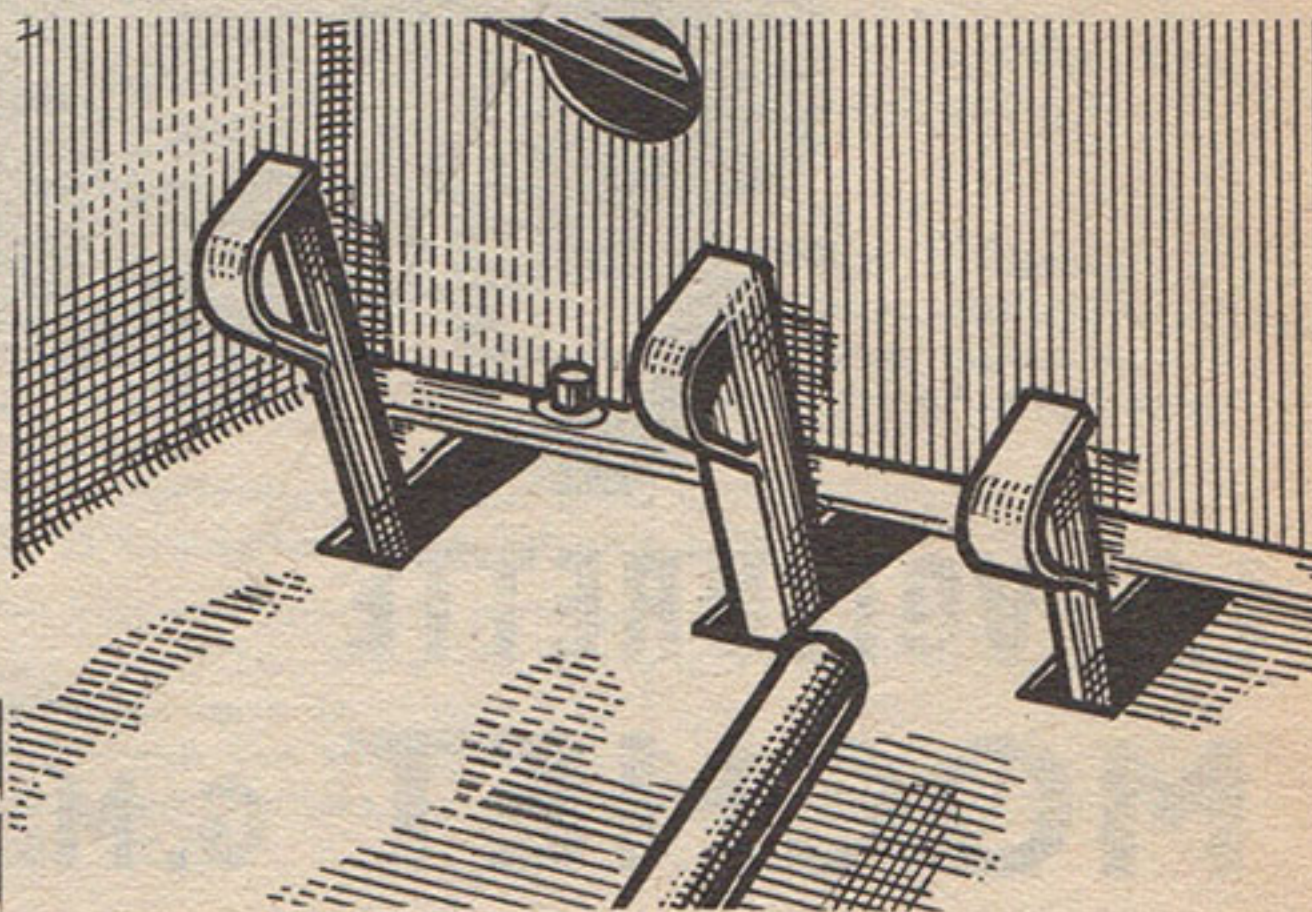
Le moteur est facilement accessible par une trappe formant le fond du coffre arrière.

L'ensemble moteur-transmission, très simple, et relevant de solutions rustiques mais éprouvées, ne demande qu'un minimum d'entretien, et surprend par son rendement.

Le moteur Zürcher 125 cc.



Disposition des pédales.



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Moteur 2 temps. Cylindrée 125 cm³, alésage 52, Course 58.

Puissance effective 3,5 ch. Fiscale 1 ch.

Régime : 3.500 t/m.

Allumage par volant magnétique A.B.G.

Carburateur automatique à niveau constant.

Graissage par mélange de 8 % d'huile à l'essence.

Embrayage à disque sec.

Changement de vitesses, à 3 vitesses et point mort.

Rapports finaux :

1^{re} : 21,76 à 1.

2^e : 12,89 à 1.

3^e : 8,06 à 1.

Refroidissement à air, forcé par turbine.

Echappement par un silencieux de grand volume.

Châssis en tubes acier.

Suspension avant à ressorts et roues indépendantes, arrière par ressorts à lames à grand débattement.

Direction à fusées orientables et barre d'accouplement.

Freins au pied et à main sur les tambours des roues arrières.

Démarrage par levier à main à portée du conducteur.

Roues métalliques interchangeable à rayons.

Pneus ballons 450 x 65.

Voies : 0,98 m.

Empattement : 1,70 m.

Encombrement : longueur 2,40 m, largeur 1,13 m, hauteur 1,20 m (sans capote).

Poids : 160 kg environ.

Consommation : 2,5 l, environ aux 100 km suivant les conditions d'emploi.

Vitesse :

maximum en plat : 50 km/h.

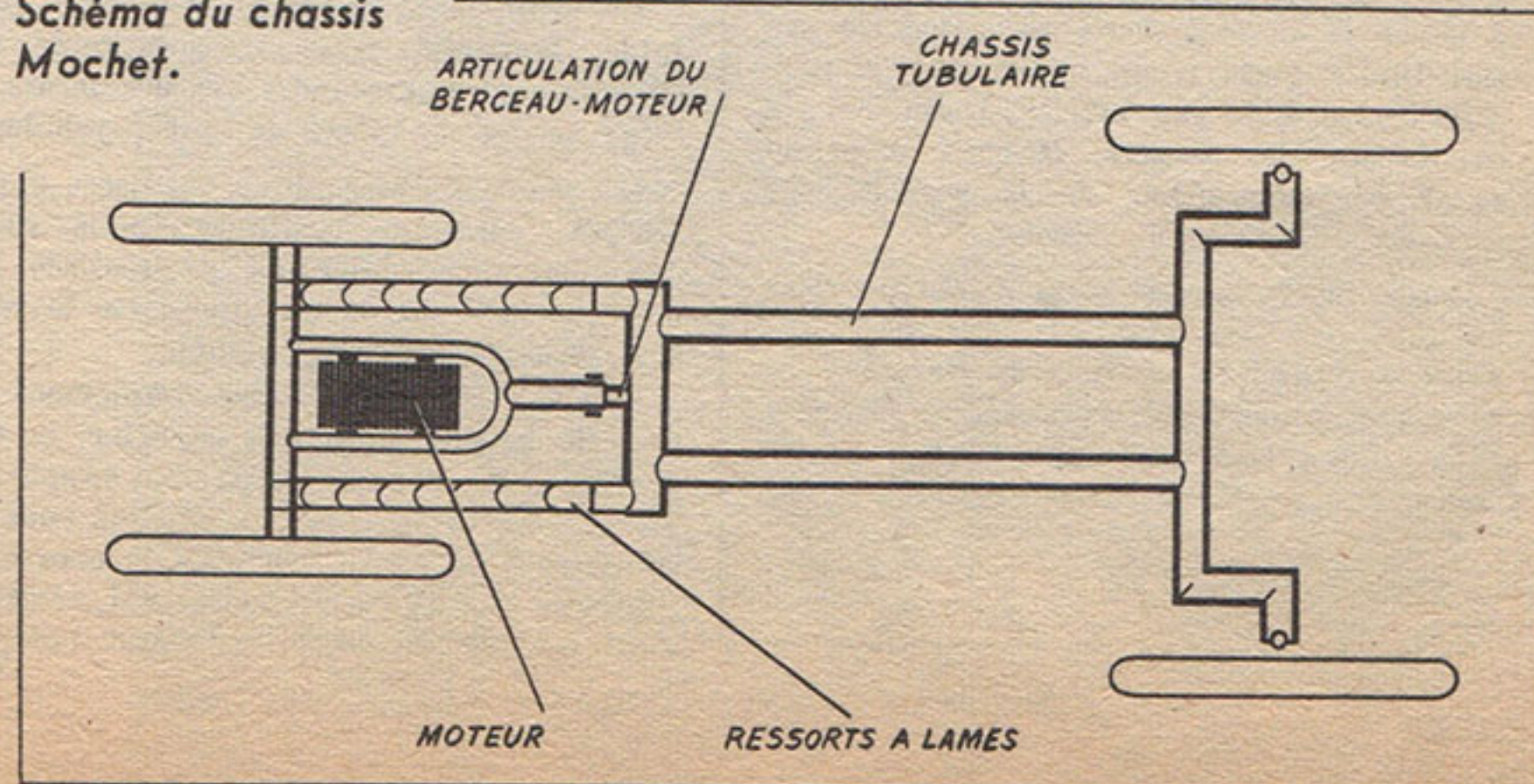
moyenne : 40 km/h.

Équipement électrique : le volant magnétique recharge une batterie accus 6 volts par l'intermédiaire d'un redresseur. La batterie fournit le courant pour le fonctionnement de l'avertisseur et pour l'éclairage à l'arrêt. L'éclairage route et code est alimenté directement par le volant magnétique.

Un contact spécial fait passer directement de l'éclairage lanterne à l'éclairage route et code. Deux phares à l'avant et un feu rouge à l'arrière équipent le véhicule.

Groupement des commandes : au milieu du châssis : trois leviers, changement de vitesses, frein à main, démarreur. Sous le pied droit : deux pédales, accélérateur, frein. Sous le pied gauche : une pédale, débrayage.

Schéma du châssis Mochet.



Essai de la voiturette Mochet



Notre essai s'effectua avec le modèle « grand luxe », ce qui nous valut maintes fois la curiosité des passants et même des automobilistes.

L'adaptation, pour celui qui a déjà piloté une voiture, se fait rapidement. On retrouve la même disposition de commande, le même « coup de main », mise à part la direction presque directe qui surprend de prime abord.

Le lancement du moteur nécessite à froid une incursion sous le capot arrière et un appel d'essence. Avec le starter fermé, deux coups de leviers suffisent pour mettre en route. Lorsque le moteur est chaud, il est inutile d'appeler l'essence et d'agir sur le starter.

Les commandes au pied se révèlent souples et les vitesses passent facilement. En première, au démarrage, il faut embrayer progressivement et légèrement embarrer le moteur, surtout en charge, sinon l'on risque de caler ou de partir par à-coups.

La conduite, agréable, doit beaucoup à la souplesse du moteur, et en circulation urbaine, à la maniabilité et même l'accélération, qui sans être celle d'un vélomoteur, existe quand même et met le Mochet sur le même pied que la 2 CV Citroën.

Le freinage, s'effectuant uniquement sur les roues arrière, nécessite un certain

doigté (si l'on peut dire). Une action brutale sur la pédale provoque le blocage des roues arrière, et une action trop faible risque de se traduire par un freinage insuffisant. De toute façon, il est prudent de prévoir les ralentissements, et d'agir sur la pédale progressivement, en dosant l'effort.

Il ne fut pas question, dans le cadre de cet essai, d'emmener le Mochet à Montlhéry, sa conception et sa technique constructive ne le destinant nullement à des excès de ce genre. Par contre, il avala des kilomètres et des kilomètres de routes, en sus du service quotidien dans Paris. Lorsque nous rendîmes le véhicule, il totalisait environ 2 000 km, accomplis par tous les temps.

Notre scepticisme du départ avait fait place à une certaine stupéfaction. Il faut avoir roulé avec cette voiturette pour comprendre les services qu'elle peut rendre, et le rendement qu'elle fournit. Si la vitesse de pointe ne dépasse pas 50 km/h, vitesse qui pourrait être améliorée par l'emploi d'une boîte 4 vitesses, par contre le refroidissement remarquable fourni par la turbine, permet au moteur de tourner en toutes circonstances sans baisse de régime. Un fait illustre cette remarque : nous n'avons jamais touché à la bougie, une Marchal CR 35, d'indice thermique moyen. Nous l'avons systématiquement ignorée, et c'est peut-être la première fois que cela nous arrive avec un moteur deux temps, sur un tel kilométrage.

Les rapports de démultiplication étant courts, le moteur ne « souffre » pas, et en solo tourne souvent dans le vide, engendrant alors des vibrations de la carrosserie.

L'aptitude en côte s'avère remarquable : le relief accidenté des environs de Meudon, où les rampes atteignent souvent 10 %, ne

nous obligea jamais à utiliser la première, même à deux.

L'on comprend maintenant pourquoi certains usagers n'hésitent pas à affronter les routes de montagnes, même avec des bagages et un passager.

La suspension se révèle plutôt raide: alors que l'on pourrait conclure hâtivement à un défaut, ceci n'est encore une fois que le résultat de la profonde connaissance que le constructeur a de sa clientèle : en effet, les usagers du Mochet, connaissant ses possibilités et sa robustesse, n'hésitent nullement à le surcharger, considérant ceci comme très normal, et une suspension trop souple talonnerait inmanquablement.

Quant à la consommation, elle ne dépasse jamais 3 l aux cent kilomètres, avec un mélange à 10 % d'huile S.A.E. 40/50.

En conclusion, il semble que la voiturette Mochet soit parfaitement adaptée à la clientèle pour laquelle elle fut créée. Simple et robuste, encaissant sans sourciller les erreurs de conduite des débutants, la mécanique ne gagnerait rien à être améliorée, sinon des complications inutiles et déroutantes pour l'usager courant. Tout au plus peut-on lui reprocher un manque d'insonorisation engendrant des vibrations lorsque le moteur tourne à vide et une certaine difficulté à maintenir le pied sur la pédale d'accélérateur, du fait du plancher horizontal.

Le 125 Mochet ne doit pas être jugé comme une voiture en miniature, dont il ne prétend à aucun des perfectionnements, mais bien comme un engin nettement caractéristique étudié suivant des données différentes et en fonction d'un usage également particulier.

R. COURT.

OPINIONS DES USAGERS

Paris, le 7 mars 1953.

Depuis 1905, ayant eu entre les mains un certain nombre de motos de toutes puissances, d'autos et même un Morgan de 1.100 cm³, je puis donner mon opinion sur le Vélocar MOCHET.

Pour mon travail de représentant sur Paris il me donne toute satisfaction et même plus que ce que j'en attendais. Naturellement il faut considérer que ce n'est pas une voiture mais un véhicule apparenté au tri à moteur. L'avantage sur le scooter est d'avoir quatre roues, une banquette assez large, une protection contre la pluie et, enfin, un large emplacement pour les bagages.

Le moteur Zurcher 125 cm³ tire bien et est un remarquable grimpeur. Pour un poids mort de 170 kg environ et une charge utile de 200 kg (passagers et bagages) on obtient une moyenne de 40 km en pays plat et de 35 km en pays accidenté (Bretagne). Consommation avec cette charge, 4 litres de mélange ; à Paris, même consommation avec une seule personne en raison de nombreux arrêts où le moteur tourne à vide.

Lorsque je l'ai acheté, fin 1950, la suspension arrière n'existait pas, d'où vibrations assez désagréables. Avec suspension grosse amélioration. La machine est robuste et je n'hésiterais pas à partir à l'autre bout de la France avec une enveloppe et une chambre de rechange — en raison des dimensions peu courantes — bougie et maillons de chaîne, bien que je n'ai jamais eu de casse.

Desiderata : une peinture plus soignée. L'adoption d'un moteur de 175 ou 250 cm³ permettrait des pneus plus gros. La dimension, 2,5, est insuffisante, surtout à l'arrière, et nécessite une forte pression. Les chaînes pourraient avoir une dimension plus grande, car elles paraissent faibles bien qu'elles ne m'aient jamais lâchées.

Enfin, tout en rendant hommage à la construction Mochet, la faible production oblige à un prix relativement élevé qui pourrait être fortement abaissé par des séries importantes.

L.-M. de GUESNET,
83, rue Rochecouart, Paris.
M'Raïssa, le 18 mars 1953.



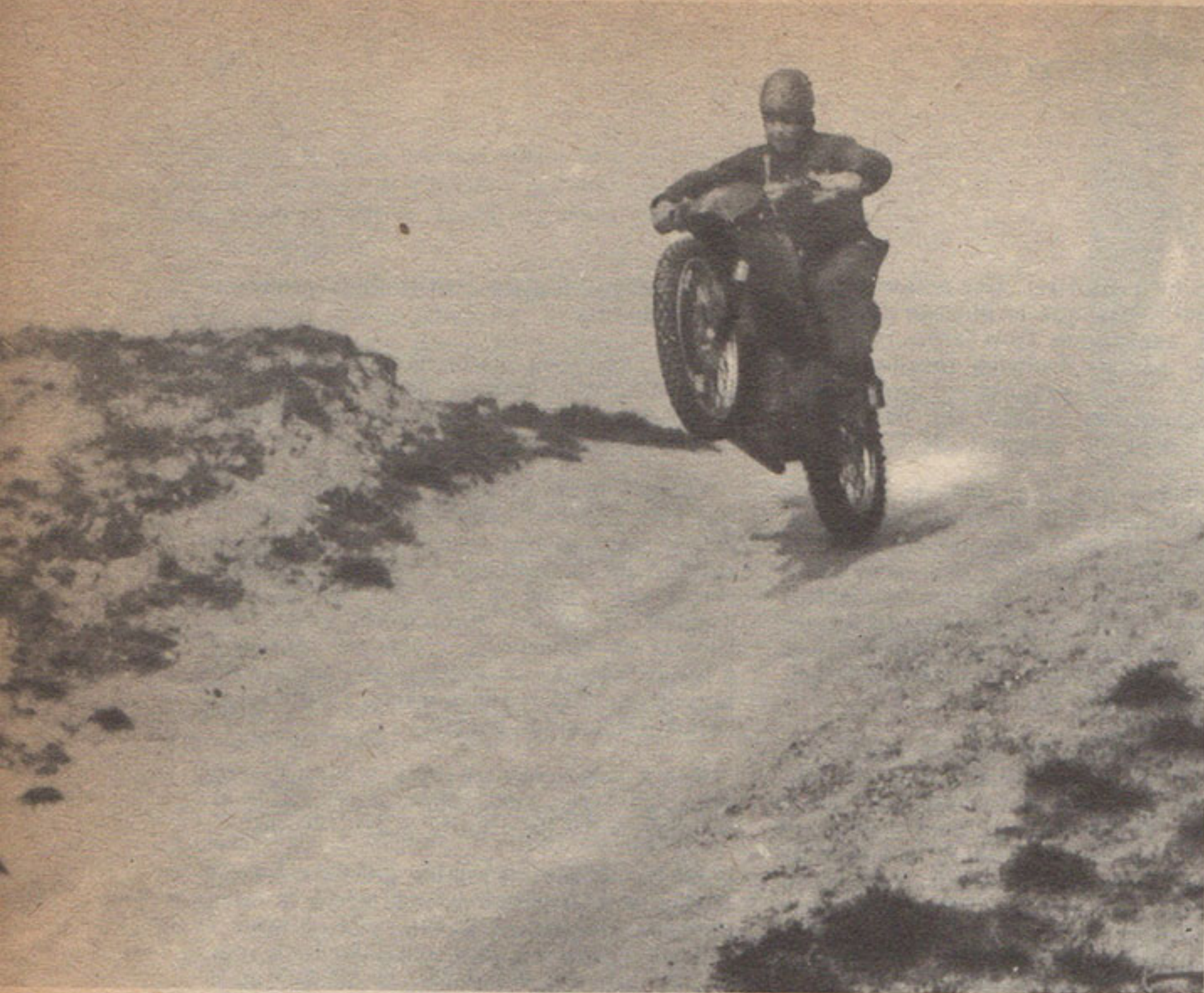
Je viens vous dire tout le bien de la petite voiturette MOCHET que j'ai depuis près de deux ans, qui a dans le ventre 7.000 kilomètres de route.

J'habite en Tunisie, en grande banlieue, 46 km de Tunis, la route est assez bonne mais aussi je suis obligé de prendre souvent la piste.

Votre petite voiture est : 1° très confortable ; 2° d'une solidité à toute épreuve, aussi bien en carrosserie que son petit bijou de moteur. Pour la carrosserie, même je lui reproche d'être trop solide, elle est d'une épaisseur que toutes les autres marques de voitures feraient bien de venir jeter un coup d'œil. Comme charge, vous m'excuserez, oui, et bien je charge toujours au-

dessus de la bonne moyenne, entre moi et ma femme : 140 kg, plus ravitaillement et bouteille de Butane et parfois même une troisième grande personne ce qui nous donne environ de 200 à 240 kg, et jamais, vous m'entendez, le petit moteur n'a calé, je roule en troisième par grand vent ou alors par des chaleurs torrides, et je peux vous assurer, jamais à fond, j'ai toujours une bonne réserve de force pour un coup dur — vent violent ou grosses montées — pour l'éclairage, et bien, comme en plein jour ; comme vitesse de 40 à 45 km, naturellement en charge. Nous sommes bien à l'abri de la pluie sous sa petite capote, en été nous faisons du décapotable et l'hiver, alors c'est une joie de sortir en vélocar, avec la chaleur du moteur nous avons une bonne petite température qui est supérieure à n'importe quelle voiture et cela est bien pour les familles qui sont obligées de sortir avec de jeunes enfants en bas-âge. J'emploie l'huile castrol en été XXL, hiver XL et naturellement un entretien très soigné de tous ses organes et une tenue à jour du kilométrage. Avant de terminer, je voudrais simplement vous faire un modeste petit reproche que je sais, je suis moi-même pour quelque chose, c'est les roues que je trouve un peu faibles, surtout les rayonnages qui sont trop fins et les roues se voilent facilement, mais je reconnais que je roule toujours un peu en surcharge.

Jack GOSSE,
Apiculteur,
Domaine de M'Raïssa,
par Soliman (Tunisie).



Molinari cabre la machine en descente.

Essai

de la 500

« SPÉCIALE-CROSS »

GILERA

sur les buttes
de Montreuil

La 500 Gilera de Cross dérive de la machine de circuit dont elle conserve de nombreux éléments. Le moteur de 84 d'alésage et 90 de course, est semblable au modèle « racing », mais avec des comes spéciales donnant un diagramme de distribution moins croisé, et un rapport volumétrique descendu à 6,8 à 1,

Les soupapes en tête, sont commandées par tiges et culbuteurs, la distribution étant lubrifiée sous pression. Une magnéto située à l'avant du bloc fournit l'allumage. Le bloc comporte une boîte dont les quatre rapports ont été spécialement adaptés au cross. La transmission primaire s'effectue par engrenages.

La partie inférieure du bloc contient la réserve d'huile qu'une pompe à engrenages envoie aux différents organes.

La particularité de ce moteur est son régime de rotation relativement lent (6 000 t/mn maxi.) ce qui lui confère, avec un rapport volumétrique normal, une certaine souplesse malgré la puissance respectable développée.

La partie cycle, très allégée, comprend une fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques, une suspension AR oscillante, un réservoir de capacité réduite, et des moyeux-freins en alliage léger.

L'essai que nous présentons est davantage une prise de contact qu'un test complet, une machine de cette envergure nécessitant pour le pilote une certaine période d'adaptation pour en tirer un rendement correct.

ÉVIDEMMENT le prestige attaché à la « championnissima » marque transalpine n'était pas sans m'avoir un tantinet impressionné, et c'est le cromwell bas que j'ai réceptionné la Gilera au sortir du camion de l'ami Molinari, champion de France 350. Je l'avais vue tourner précédemment entre les jambes du populaire Albertazzi, enfant de Bologne — sinon elle, du moins une de ses sœurs qui recevait l'été dernier sur les buttes l'épreuve du feu international... Déjà elle m'avait fait grosse impression avec sa marmite de géant et toute son usine de bas moteur — et puis Gilera et Saturno sont trois syllabes qui chantent... Restait encore à savoir ce que valait la version cross venue à cette dimension si particulière du sport motocycliste : chevaux en haut, chevaux en bas c'est toute une polémique et il y a loin des circuits de vitesse à nos façons de grimper aux murs.

A vrai dire j'étais surtout circonspect

devant ce tas de chevaux... qui ne pèse que 145 kg : une brute et j'en appelle à la plupart des 350 ultra-modernes qui lui rendent pas loin de 40 livres (anglaises comme de bien entendu) pour 15 ch de moins.

Bref, j'ai enfourché le « piège » bien décidé à ne pas m'y laisser prendre et à témoigner le maximum d'égard à la poignée tournante et puis ce petit million de lires (rendu en France) m'inspirait le respect du pauvre homme.

Sitôt enfourchée la machine s'affine incroyablement — on oublie le moteur monstrueux pour ne plus voir que le réservoir fuselé, le T de fourche délicat et on ressent une impression de légèreté statique faite d'équilibre des masses et d'harmonie. Cette impression de mobilité « anormale » par rapport aux chevaux que l'on sait déconcerte et à priori rend méfiant. Une grosse machine à des inconvénients mais à tort ou à raison on peut ou croit pouvoir se cramponner après son inertie — avec la Gilera pas d'histoires...

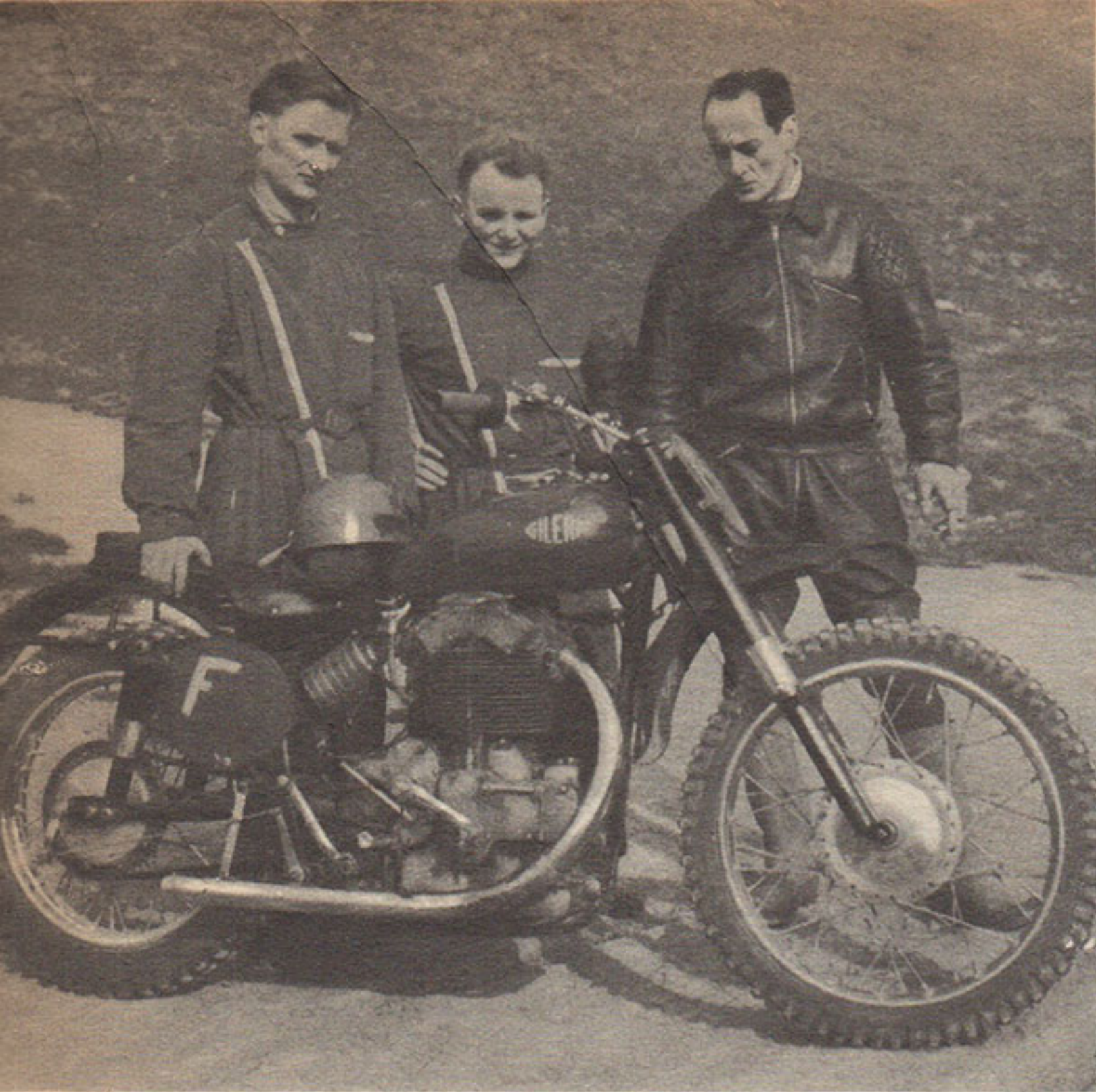
Représentez-vous tout le contraire si vous le pouvez... En tout cas c'est absolument ce contraire-là et dans le fond ça ne fait pas tellement plaisir à celui qui monte dessus.

Avanti...

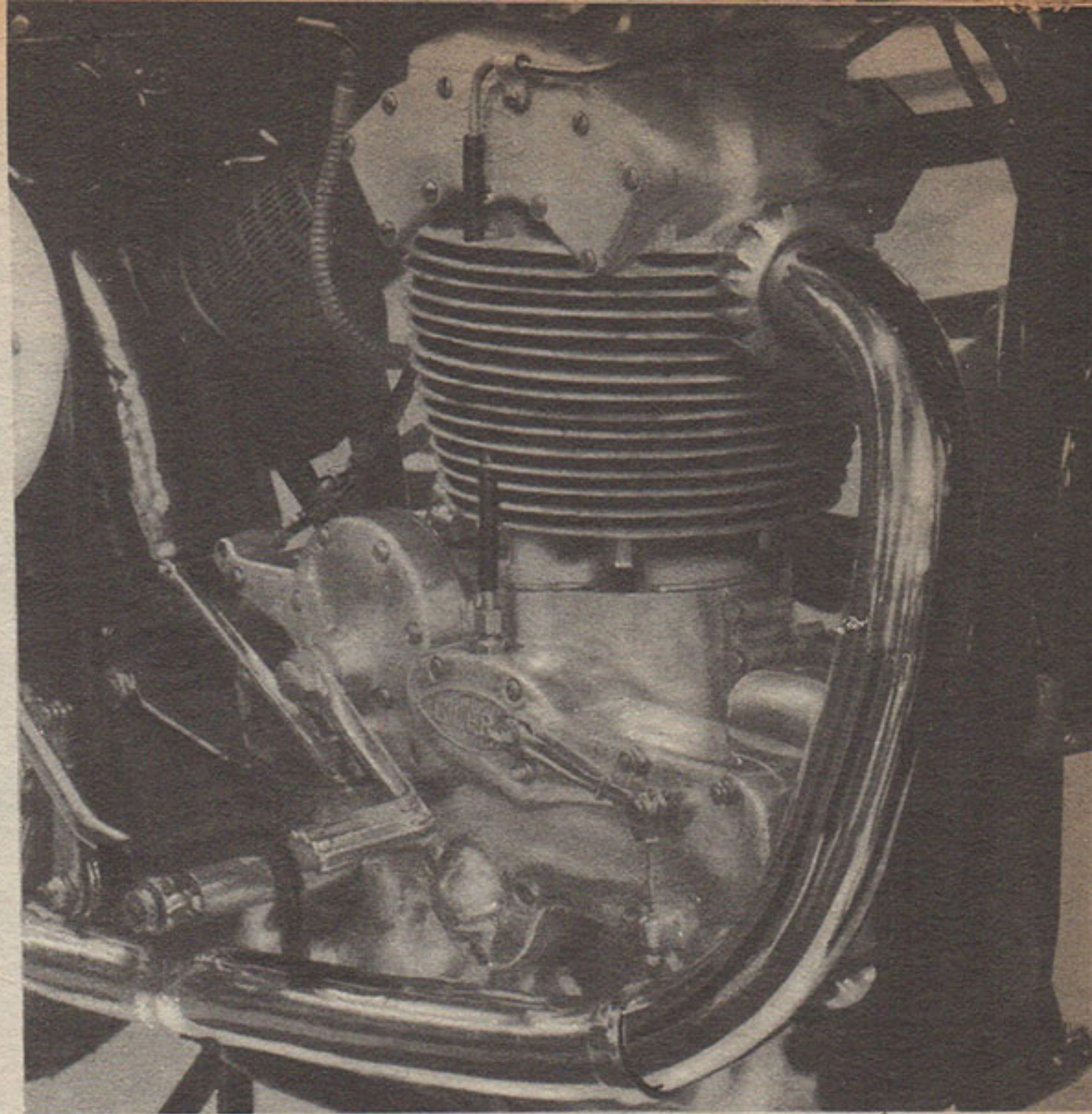
Kick, un drôle de truc. Un levier avec un œil et un doigt dedans qu'on enfonce quand on a fini de s'en servir, c'est simple comme bonjour, pas de charnières c'est mécanique et ça s'efface complètement.

Décompresseur? bernique il n'y en a pas besoin. La compression passe au coup sec sans difficultés. Encore une chose qui déconcerte à croire que c'est une marmite bidon et voilà le moteur qui fait des pom pom en baryton. Beau bruit un peu creux n'ayant rien à voir avec ces explosions au fulminate propres aux mécaniques martyrisées à coups de performances volumétriques.

Le sélecteur se présente au pied un peu à la façon des Royal — première en haut (évidemment) un peu de gaz et ça démarre en musardant... Deuxième *idem* mais plus



Après l'essai sur les Buttes de Montreuil ; Molinari, au centre, son mécanicien à gauche, et notre collaborateur R. Mouchet, à droite.



Le moteur de la 500 Gilera.

désinvolte. Troisième (toujours sans avoir modifié les gaz). C'est le trot ; on commence à sentir les coups élastiques du piston tandis que la cascade des pignons de distribution se met à ronronner.

Bien — seconde, coupé, première qui roucoule et s'écrase mollement ; le frein moteur n'a pas l'air formidable. Première, accélération, la roue meule sans que lève l'avant et tout de suite je rends la main... A part ce frémissement de l'arrière-train on aurait pu croire que l'embrayage avait patiné — on remet ça. Dito et ça part en sprint mais sans lever, tout juste les ressorts qui se débandent — ouvert et tout de suite fermé, aussi sec le régime saute et s'aplatit : *il y a des chevaux en bas*. Reconnaissons et insistons un peu : oui chevaux en bas, chevaux au tiers et badaboum une volée de bourins que je n'avais pas appelée : voilà le cap des tempêtes et le mur du son... En haut il y a des tours et des chevaux à croire que ça ne finira jamais et je préfère ne pas aller y voir trop loin!

Bon la prise de contact faite, quelques virages pour le pilotage avec confirmation de cette impression « anormale » du rapport puissance-poids, passons à l'essai sur le circuit traditionnel des buttes, d'abord à l'endroit. Le terrain est très sec c'est-à-dire du genre brique cuite sillonnée de rails profonds dus aux précédents rodéos dans le gras.

Je suis gêné par la position faite pour Molinari plutôt petit et mes genoux m'embarrassent. Les cale-pieds me sont trop hauts et je dois rétrograder avec le talon. Les rapports de boîtes me paraissent très bien, première courte ayant un peu trop tendance à meuler malgré les tétines neuves, deuxième surpuissante mais capable de s'allonger quasi à la demande, souplesse moteur inattendue à bas régime,

reprises fulgurantes avec lesquelles il faut composer pour ne pas se mettre en travers et toujours, à mi-poignée cet « en avant » comme un coup de pied au dos.

La fourche qui a de fausses allures B.S.A. me paraît nettement trop dure, par contre la suspension arrière joue bien mais me semble rappeler un peu vite — voilà la grande descente, en seconde coupée pour voir, dans les rails de terre cuite... Impression bizarre la machine ne fait pas bloc et demande à être très tenue, frein moteur nettement inférieur à ma Gold-Star, remise en ligne à la manette au raccordement du plat avec une très grande facilité, coups de pieds sur le sélecteur, ouvert, lancée élastique sur la troisième, seconde au virage du parc, sortie aisée, deuxième, troisième tout de suite, plongée dans la fosse aux loups avec rétrogradage sur la bascule, on saute le petit mur, la montée en lacets, tout ça les doigts dans le nez tout en cramponnant bien le guidon.

La première prise de contact cross est donc celle-ci : machine susceptible d'être conduite à la pépère malgré son allure et ses possibilités « terrifiques », excellente souplesse à condition de bien arrondir, énorme réserve de puissance à utiliser en évitant les heurts — mania-bilité presque déconcertante parce que parfois en contradiction avec les réactions moteurs, la partie cycle écrasant moins le coup étant donné l'inhabituelle rapport puissance-poids. Et puis toujours dans les descentes ce besoin de pilotage qui empêche de laisser couler : on a l'impression que la machine ne comprend pas le terrain toute seule — par contre elle est très docile mais manque d'initiative. (Je suis persuadé que mes camarades coureurs me comprendront bien). Une chose sur-

tout me paraît devoir être signalée : cette mécanique se propulse aux plus ardues des buttes véritablement en balladeuse, on pourrait dire en « décontraction », sans jamais transpirer l'huile (la poussière autour des joints n'était même pas marquée après une bonne dizaine de tours). Tout cela fait nettement sentir que les performances mécaniques ont été obtenues autrement qu'en gonflant le truc à outrance au risque de le faire exploser... Je me trompe fort où ce berlingot est ultra-solide (à condition évidemment de ne pas affoler) en tout il respire magnifiquement la santé...

La grande descente prise à l'envers est fort agréable, la machine lève moins que les autres... Il en est de même à l'accélération et aux départs. Il en ressort à mon sens une meilleure utilisation et une plus grande efficacité des reprises et des chevaux et c'est peut-être là ce qui fera sa supériorité.

En résumé une monture pas comme les autres. Ce n'est pas en quelques tours à Montreuil qu'elle peut être jugée et il est absolument certain qu'elle nécessite une très grande accoutumance de pilotage.

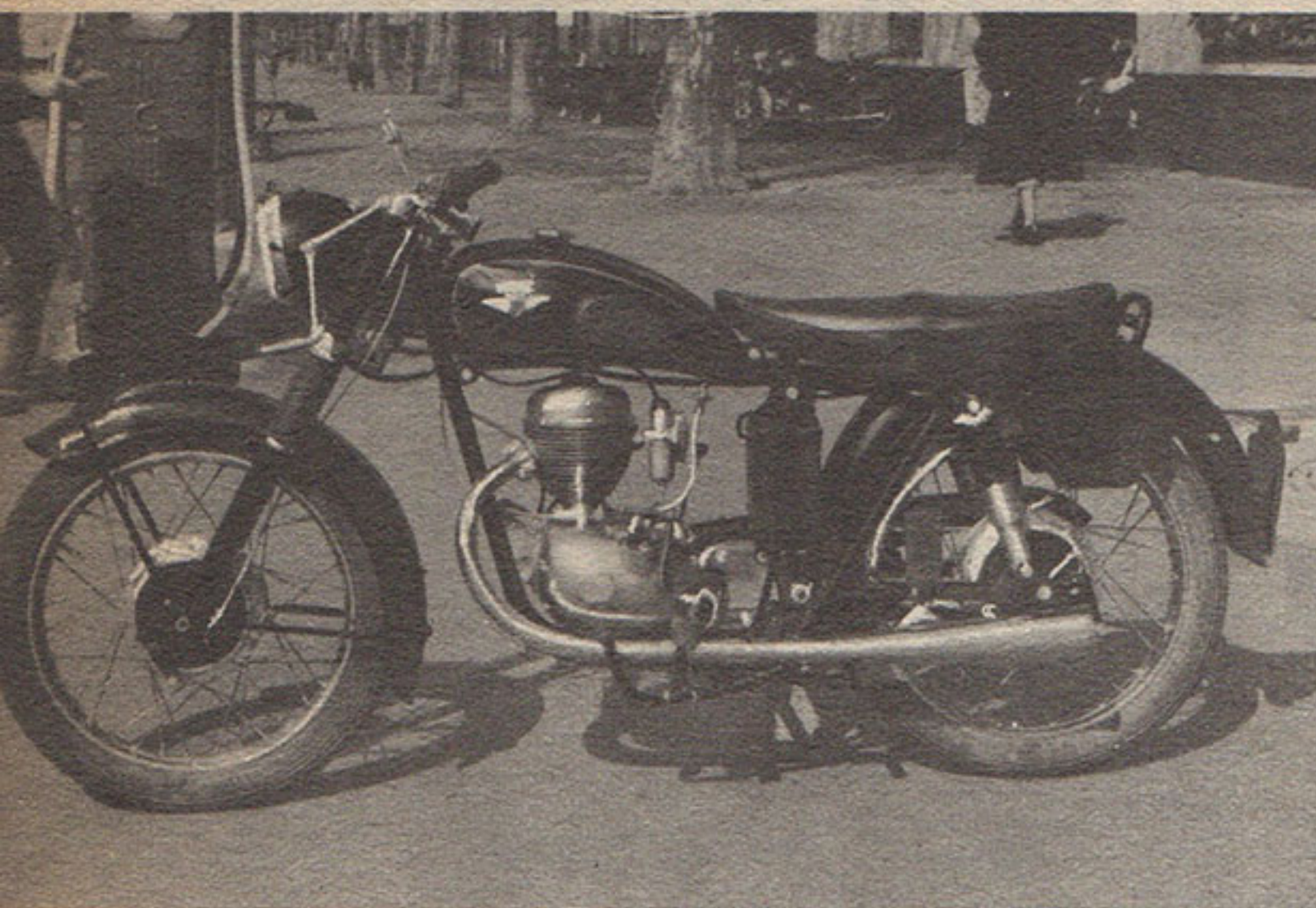
Qu'en pense Molinari? A peu près la même chose : il s'en méfie un peu et déclare ne pas l'avoir encore complètement en mains. D'ailleurs dans les grandes circonstances il monte et gagne avec sa disons plutôt ses B.S.A. 350 et 500. Ce pluriel est à prendre en considération pour le coureur qui, comme lui, fait les deux cylindrés et n'a jamais de ce fait l'impression de changer de machine, mais nonobstant ceci, je crois qu'on entendra bientôt parler du tandem Gilera Molinari...

R. MOUCHET.

nous avons

VU

pour vous



GIMA - 175.4.0.S.

Gima présente une nouvelle motocyclette de 175 cm³, à suspension arrière oscillante aux caractéristiques différentes de sa technique habituelle :

Moteur AMC 175 cm³ tourisme ; elle peut, à la demande, être équipée du moteur sport ;

Cadre double berceau et tubes croisés à la direction ;

Suspension oscillante arrière d'une conception nouvelle, avec amortisseurs hydrauliques donnant une suspension efficace et confortable ;

Fourche avant et direction semblables à celles montées sur les autres modèles Gima et dont les qualités sont bien connues ;

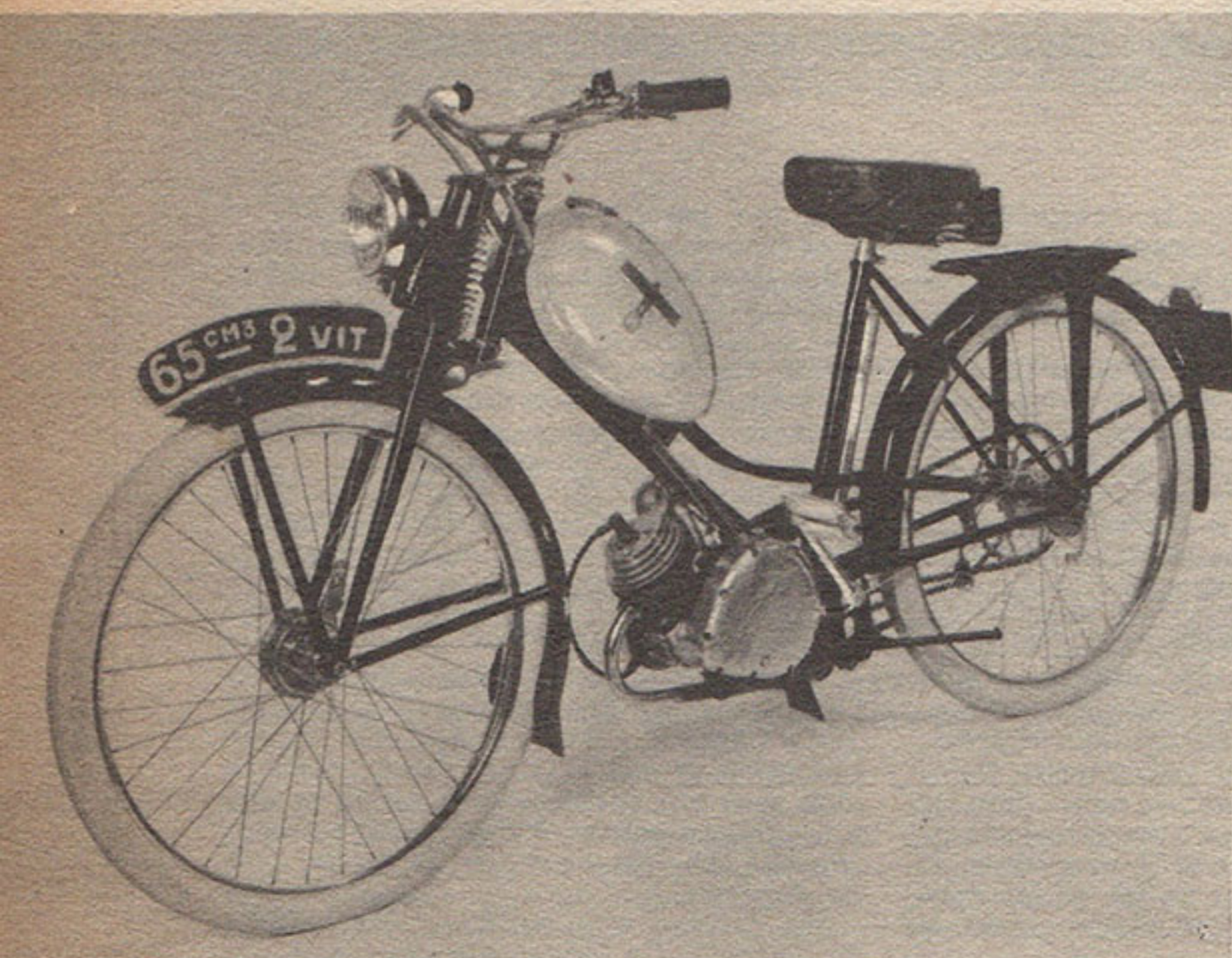
Moyeux-freins en alliage léger de 170 de diamètre, roues à broches interchangeables ;

L'installation électrique comporte un équipement avec batterie, avertisseur électrique, phare de 180 à compteur kilométrique incorporé ;

Ce modèle est livré à selle réglable simple ou selle biplace à la demande ;

Présentation émail au four, bordeaux ou noir, au choix.

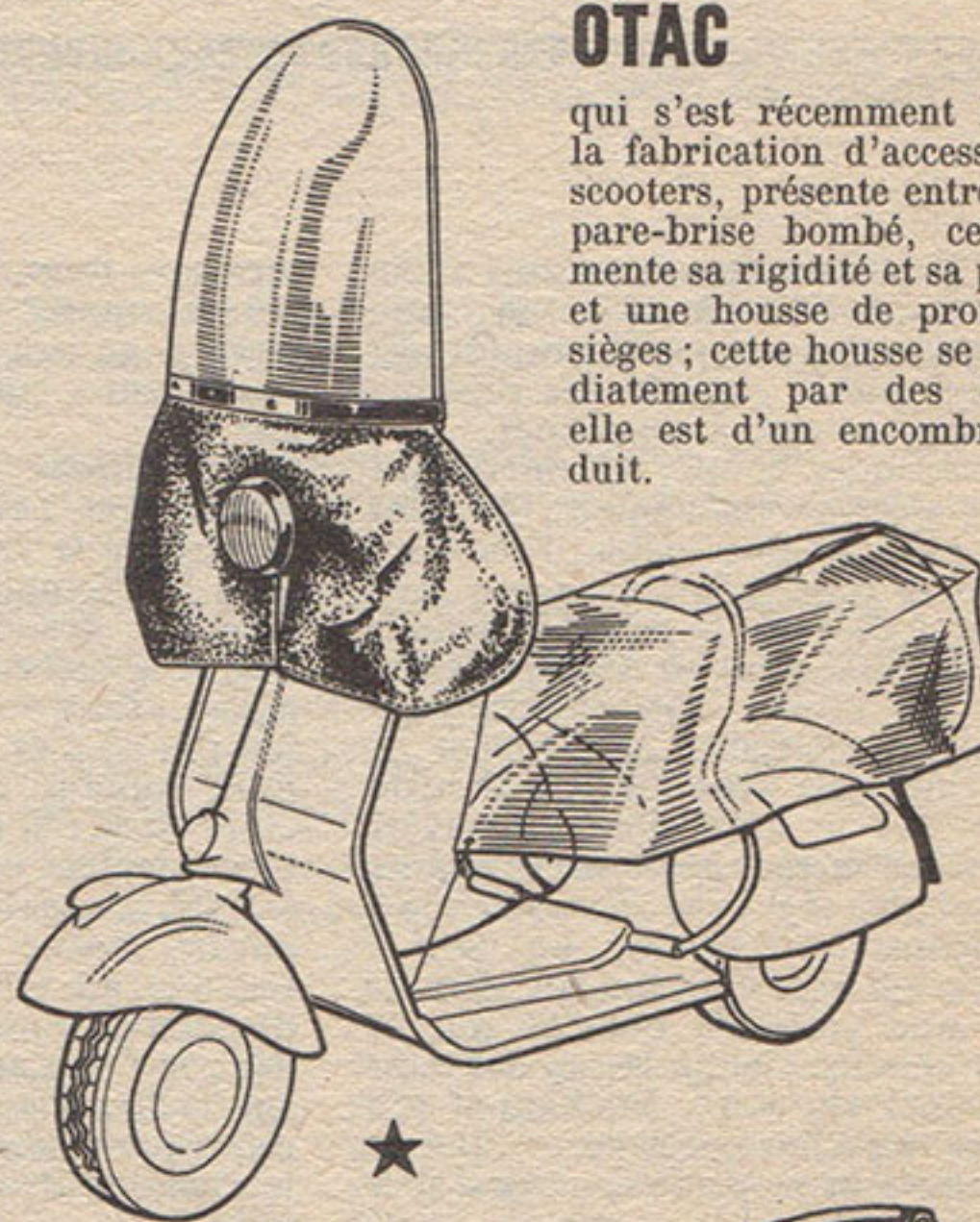
Cette nouvelle machine, d'une belle allure, complète la gamme Gima en attendant la sortie de la 250 cm³, dans quelques semaines.



UN 65 CM³ DEUX VITESSES

C'est Motobloc, Riva-Sport qui vient de sortir ce modèle intermédiaire entre le cyclomoteur et le vélomoteur, non seulement comme cylindrée, mais comme prix.

Tout en conservant l'aspect général et les caractéristiques du châssis cyclomoteur, c'est-à-dire cadre ouvert et pédales, mais avec l'appoint d'une fourche avant élastique, il permet grâce à ses deux vitesses et débrayage (par poignée tournante), et sa cylindrée de 65 cm³ de réaliser de meilleures moyennes et d'affronter, sans pédaler, des côtes à fort pourcentage. Nous en reparlerons d'ailleurs plus longuement.

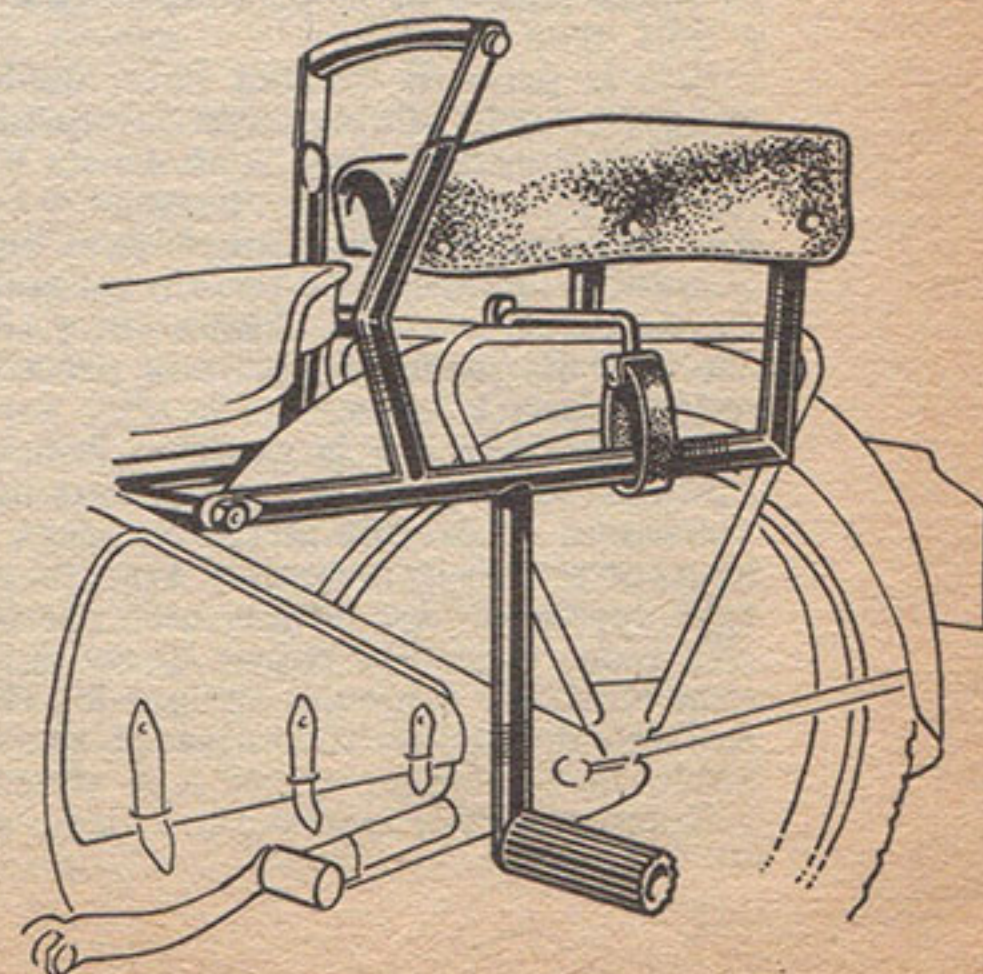


OTAC

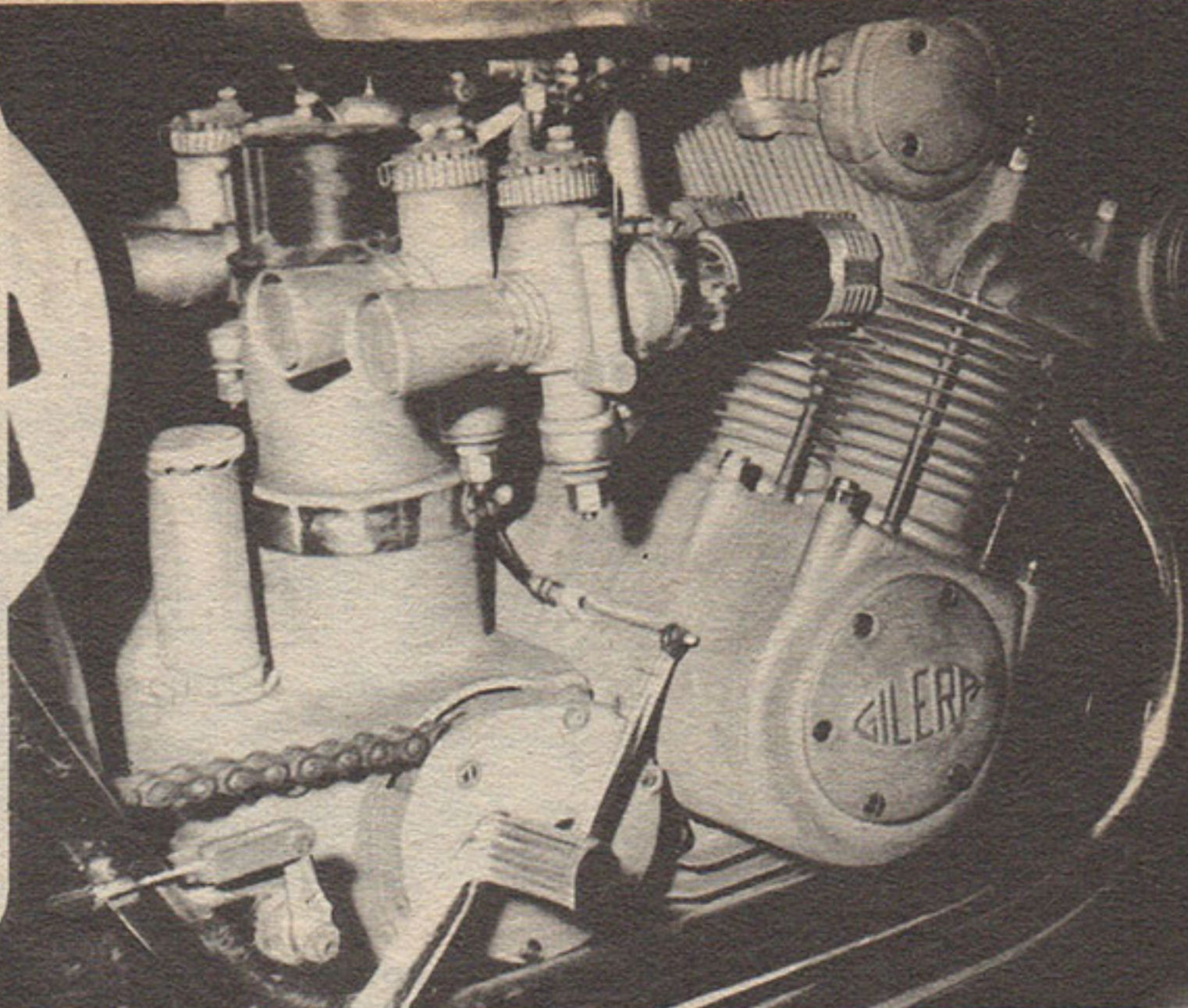
qui s'est récemment lancé dans la fabrication d'accessoires pour scooters, présente entre autres un pare-brise bombé, ce qui augmente sa rigidité et sa pénétration et une housse de protection des sièges ; cette housse se fixe immédiatement par des élastiques ; elle est d'un encombrement réduit.

SIÈGE SUSPENDU

Réalisé par M. Sardain, motociste à Rivières, près de La Rochefoucauld, le siège arrière que nous présentons ci-dessus est à suspension intégrale, les repose-pieds étant solidaires du cadre oscillant, la suspension étant assurée par anneaux élastiques Neiman.



SAISON 52 SAISON 53



S I nous jetons un coup d'œil sur le calendrier, nous le voyons touffu comme un maquis. Que de courses ! prévues bien entendu, mais combien n'auront pas lieu ?

Dans ce calendrier, nous avons le regret de voir par exemple une compétition comme celle d'Albi reléguée au rang d'un G. P. normal. Nous ne voulons pas entrer dans les détails, mais nous pensons qu'il y a pourtant là un circuit réellement organisé pour être un grand classique.

Beaucoup d'épreuves nouvelles également, auxquelles nous souhaitons la plus entière réussite.

Quant à la rentrée en compétition des 125 cm³, espérons que les Pouvoirs publics voudront bien reconsidérer la question !

Dans les « petits-cubes », peu de changement dans les montes et machines nationales. Aux côtés de la cohorte des jeunes amateurs et leurs « bitzas », nous reverrons Gaury et son Morini, Burgraff et son M. V. 2 temps, avec de temps à autre, le « double-arbre » maison, le Jonghi de Michel qui sera piloté par un nouveau venu, son propriétaire passant au side-car avec

l'ancien attelage d'Hoffstetter, Schaad et le Nougier A.C.T., Onda sur Mondial, et Daoust, qui vient d'acquiescer également un Mondial simple-arbre.

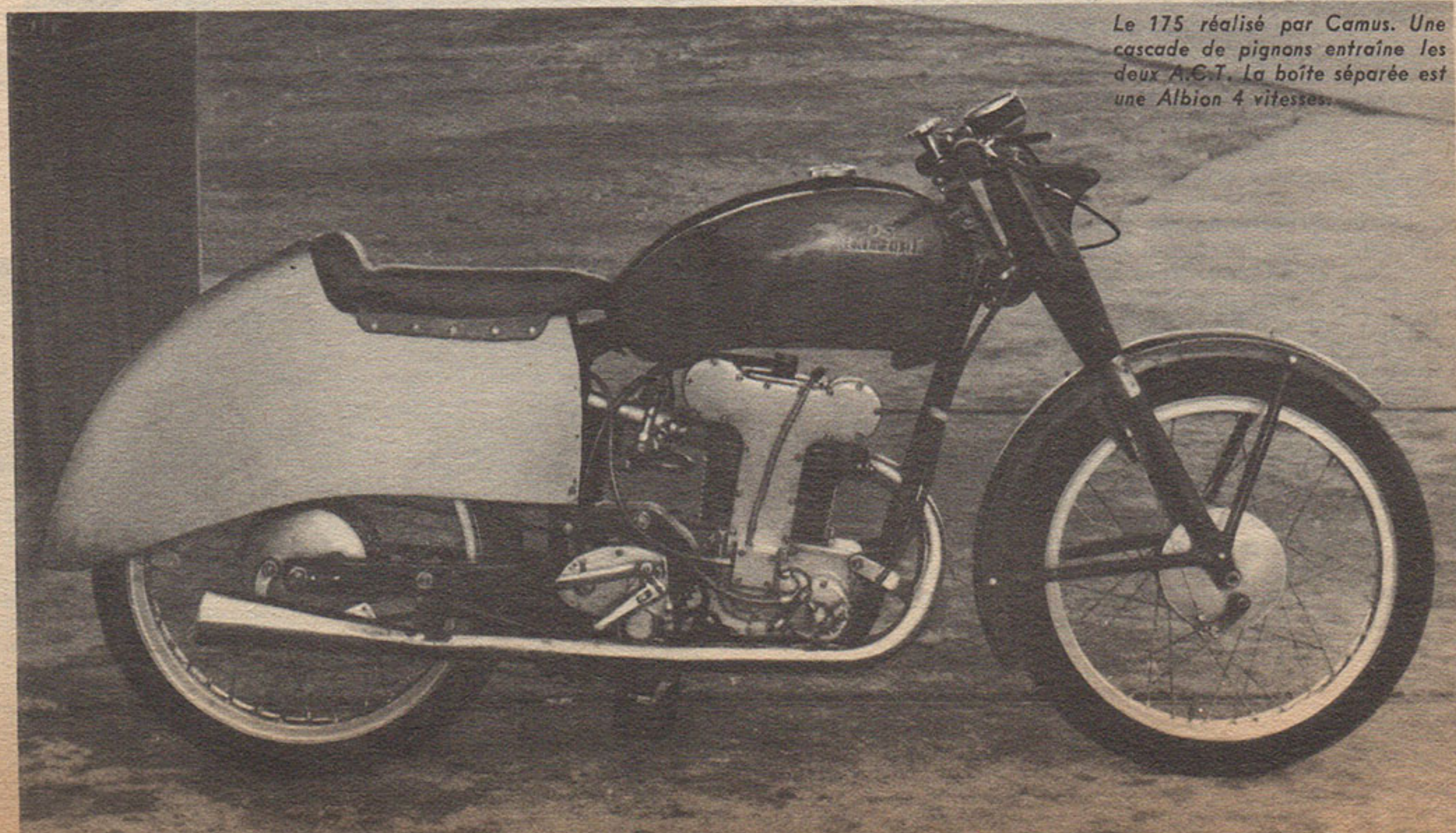
N'oublions pas l'équipe Peugeot, dont émerge Bouin avec une 175 excessivement rapide ; Mathieu et son A.M.C. « double-arbre » ; Camus et son prototype ; Agache et l'Ydral 2 A.C.T. ; Pahin Marcel, et un lot de coureurs équipés d'A.M.C. ou Motobécane plus ou moins remaniés.

Au stade international, la M. V. « double-arbre », avec Ubbiali et Sandford, semble la plus affûtée, mais la Morini sera un dangereux outsider, de même que la N.S.U., pilotée par Haas, Colombo, et éventuellement Lomas. Quant à la marque Mondial, il n'est pas sûr qu'elle coure officiellement, bien que l'on parle d'un nouveau moteur à distributeur rotatif.

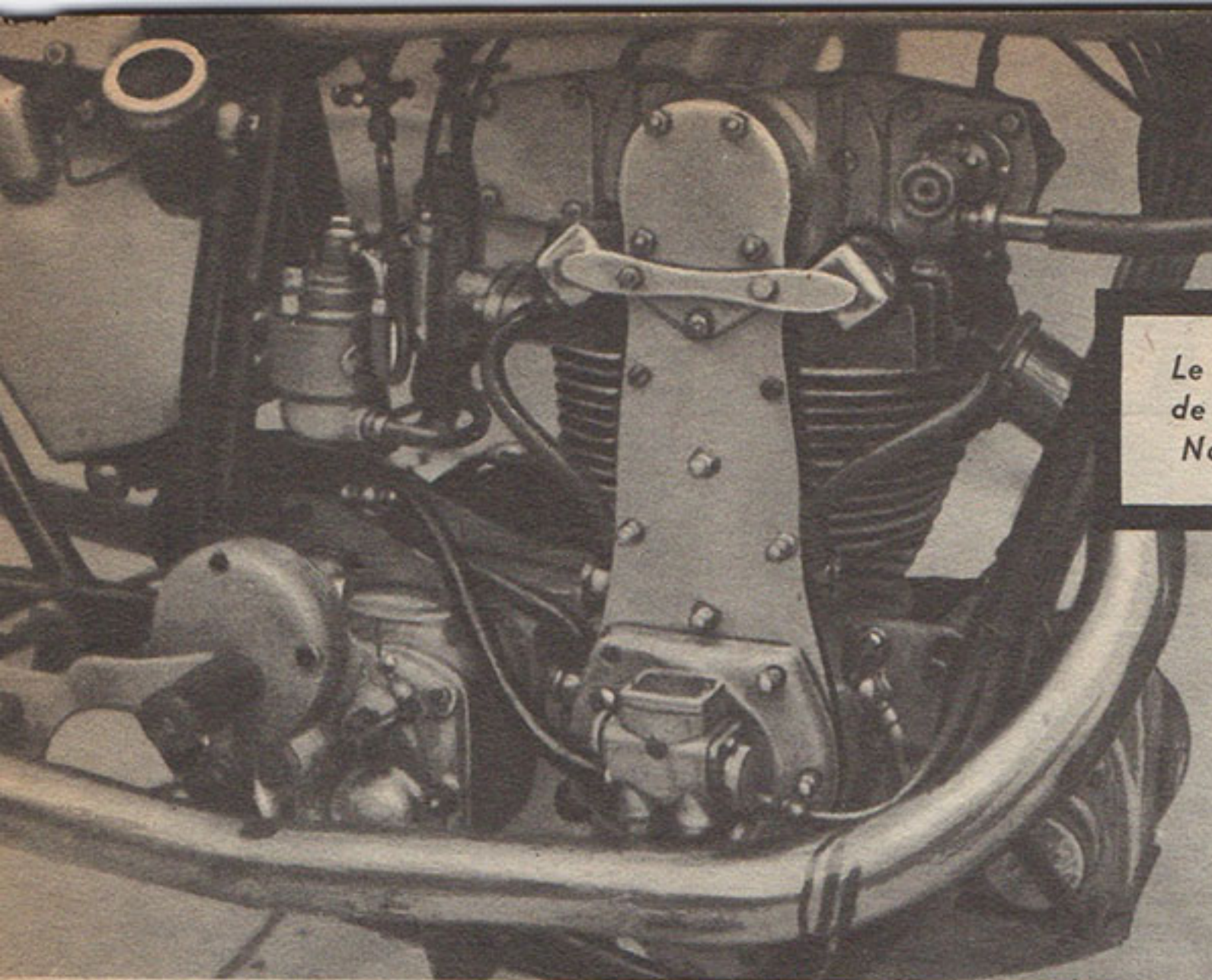
En Espagne, la maison Lube préparerait un 125 A.C.T., tandis que Montesa reste fidèle au deux-temps.

En Angleterre, un seul représentant sérieux, bien que ne possédant pas la classe internationale ; l'E.M.C. à moteur Puch.

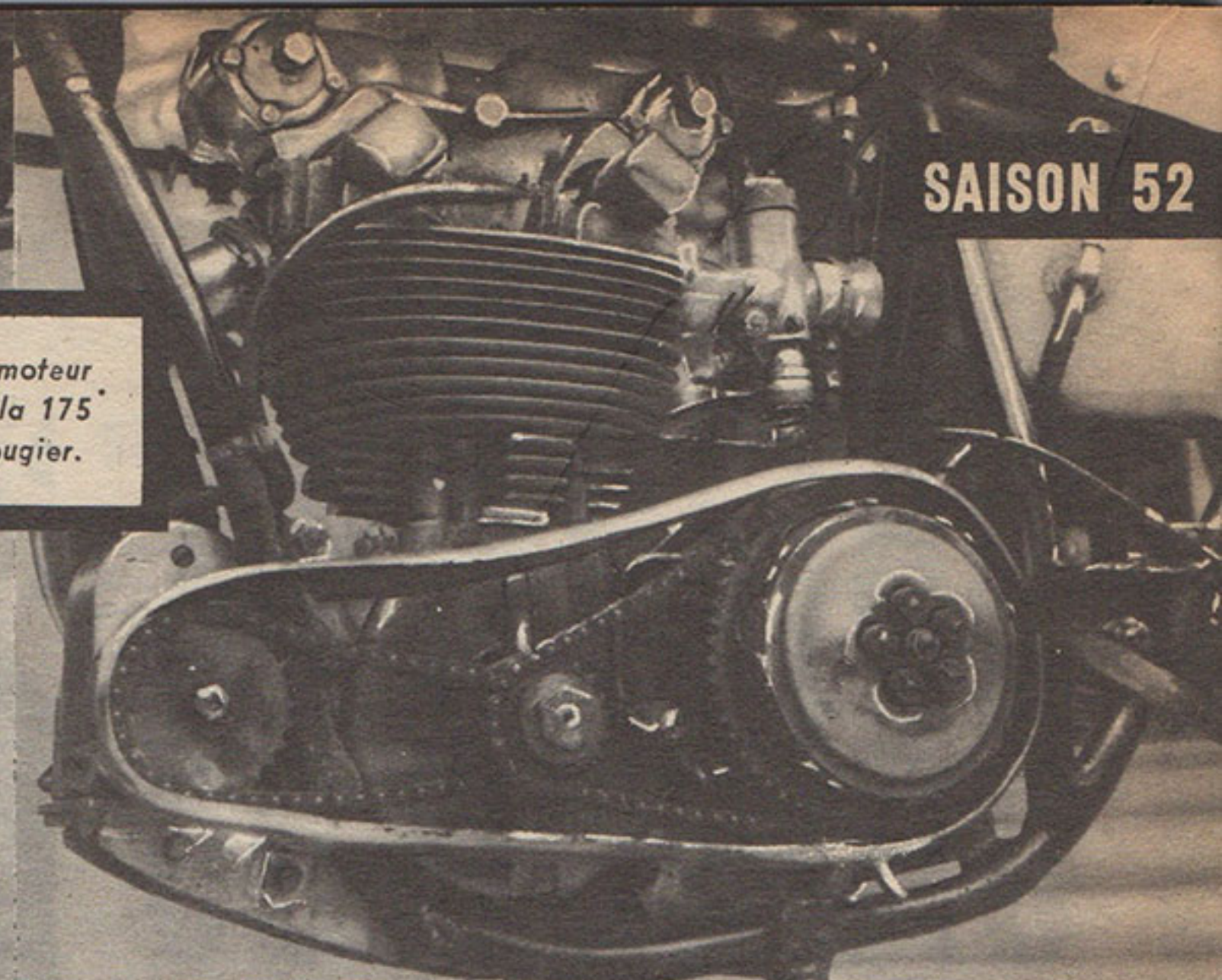
En 250 cm³, l'année 1953 verra une fois de plus Guzzi



Le 175 réalisé par Camus. Une cascade de pignons entraîne les deux A.C.T. La boîte séparée est une Albion 4 vitesses.



Le moteur
de la 175
Nougier.



favori incontesté, mais avec l'ombre inquiétante de la N.S.U. « twin ». La cylindrée 250 semble d'ailleurs pour l'instant un peu délaissée, mais d'après certaines informations, deux marques anglaises auraient relevé le gant, et travailleraient à la réalisation de moteurs susceptibles d'inquiéter la suprématie italienne. N'oublions pas la 250 bicylindre en V transversal Lambretta, qui poursuit ses essais à Monza, et la twin double-A.C.T. Rumi.

Il semble que pour cette saison Guzzi ait l'intention d'aligner une Gumbalunghino à double A.C.T. (à Monza, la distribution réalisée par Maurice Cann avait retenu l'attention des techniciens de la firme) concurrentement au twin double-arbre qui fit quelques apparitions en 1950. Mais le mono classique simple-arbre restera le cheval de bataille n° 1.

Côté national, nous retrouvons Collignon, Monneret, Houel, Faucheraux, sur Guzzi, Schaad, sur Nougier, Camus, sur Benelli, et les 230 cm³ Monet-Villiers dont la rapidité n'est pas la qualité dominante.

En 350 cm³, le duel se circonscrit encore entre Norton et A.J.S., sur le plan privé, tout du moins, car en course de Championnat du Monde, la Norton carénée doit se révéler imbattable, d'autant plus que Duke aurait repris du service dans l'équipe officielle, composée de Ray Amm, Ken Kavanagh, Cyd Lawton et Jack Brett.

Chez A.J.S., Doran, Coleman et Sherry piloteront les triples-arbres, tandis que l'Australien Ring courrait en semi-officiel. Nous reverrons aussi la fameuse 3 cylindres D.K.W., que son faible poids (90 kg) et ses reprises avantageront dans les circuits accidentés.

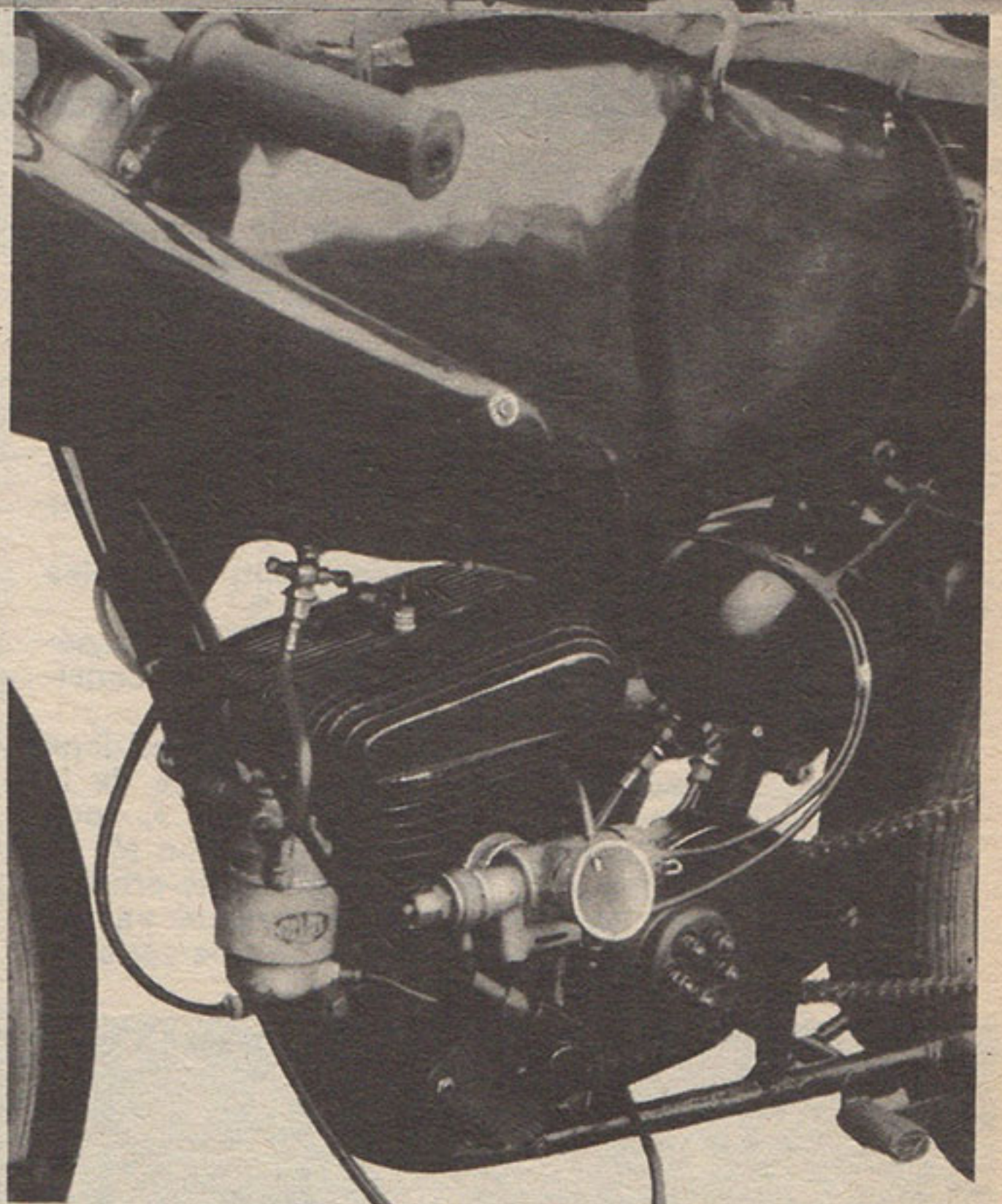
Citons également la 350 Horex de Schnell, que nous verrons peut-être dans quelques épreuves.

Les pilotes privés se partagent entre Norton et A.J.S., et l'on retrouve encore quelques Vélocette qui ont la vie dure.

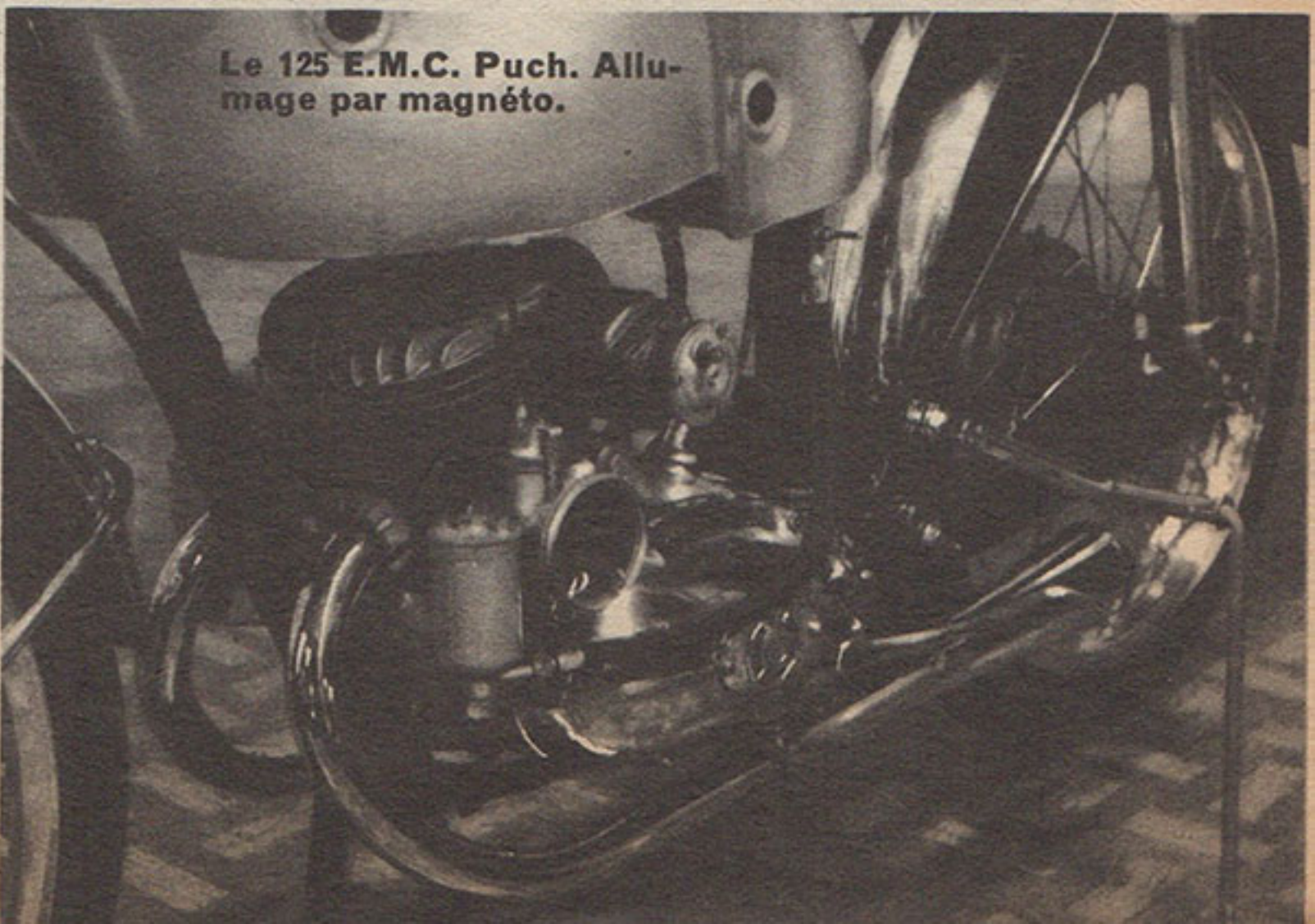
Le gros morceau de la saison reste toujours les 500 cm³. Deux marques, Gilera et M.V., aux machines presque identiques, dessinées il est vrai par le même ingénieur, vont s'aligner avec des chances égales. L'équipe Gilera se compose d'Armstrong, un des meilleurs pilotes britanniques, Milani et Masetti. A ce redoutable trio, s'adjoint, en semi-officiel, Pagani, qui a maintes fois démontré qu'il sait remplacer la « furia » de la jeunesse par une grande science de pilotage.

L'équipe M.V. compte Graham (prestigieux pilote que d'anciens mettent sur un pied d'égalité avec Duke), Lomas et Bandirola.

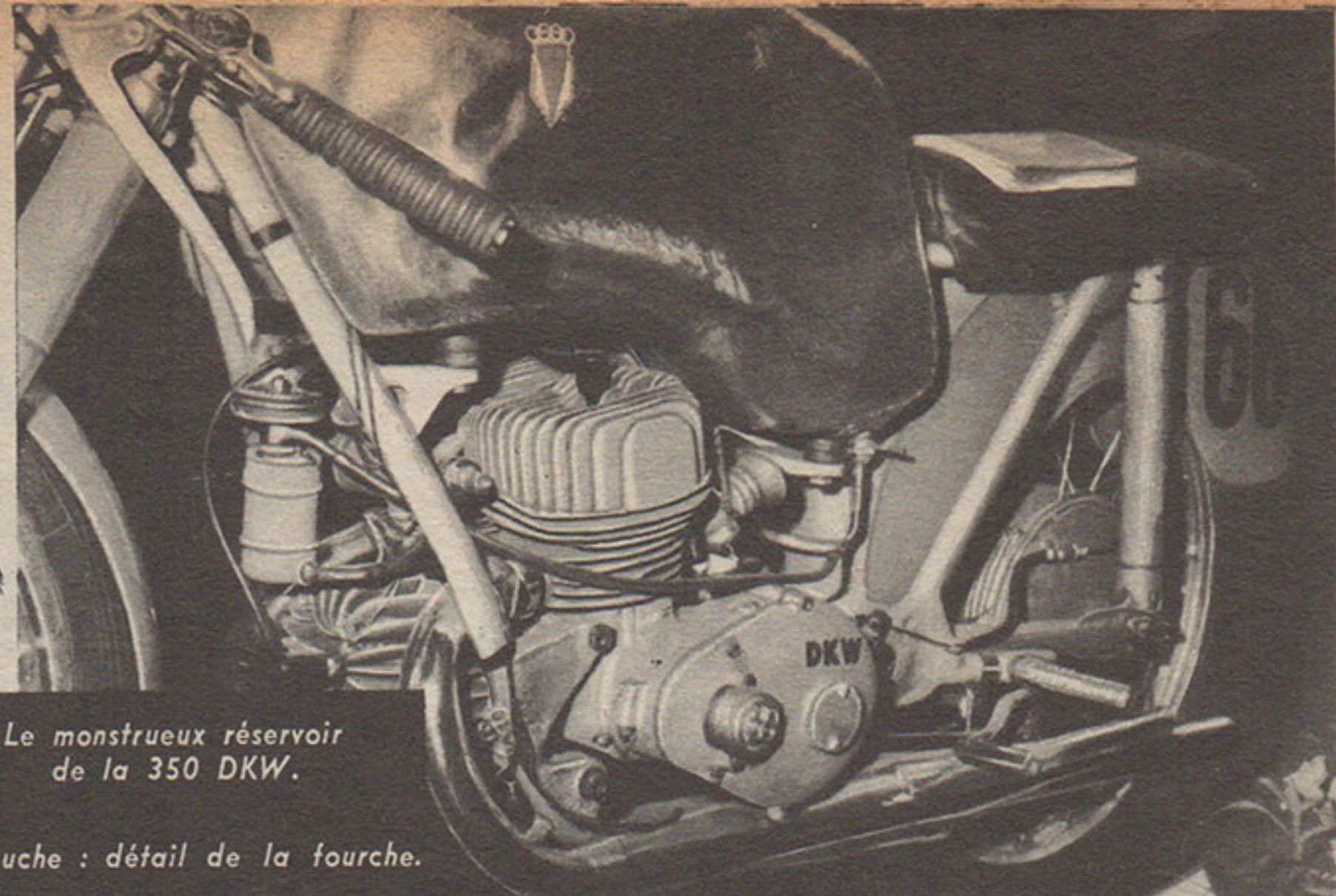
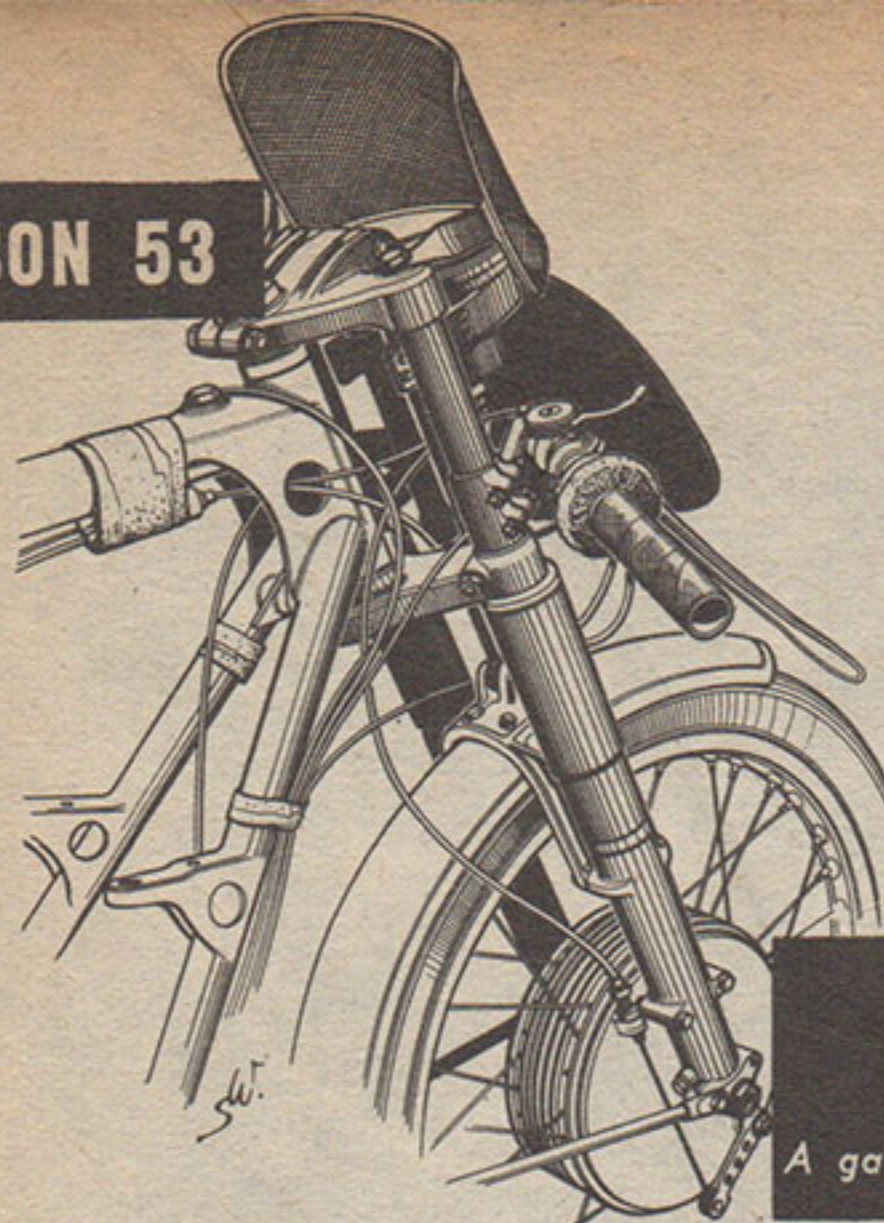
Si ces deux marques partent avec de fortes chances, l'inconnue du problème demeure Norton, qui pourrait fort bien mettre tout le monde d'accord. La 500 a récemment été essayée sur le circuit de l'île de Man, mais la presse anglaise reste muette sur les résultats. Nous



Le 125 deux temps Montesa. Un réservoir d'huile permet un graissage additionnel, au moyen d'une tubulure débouchant directement dans le carburateur.

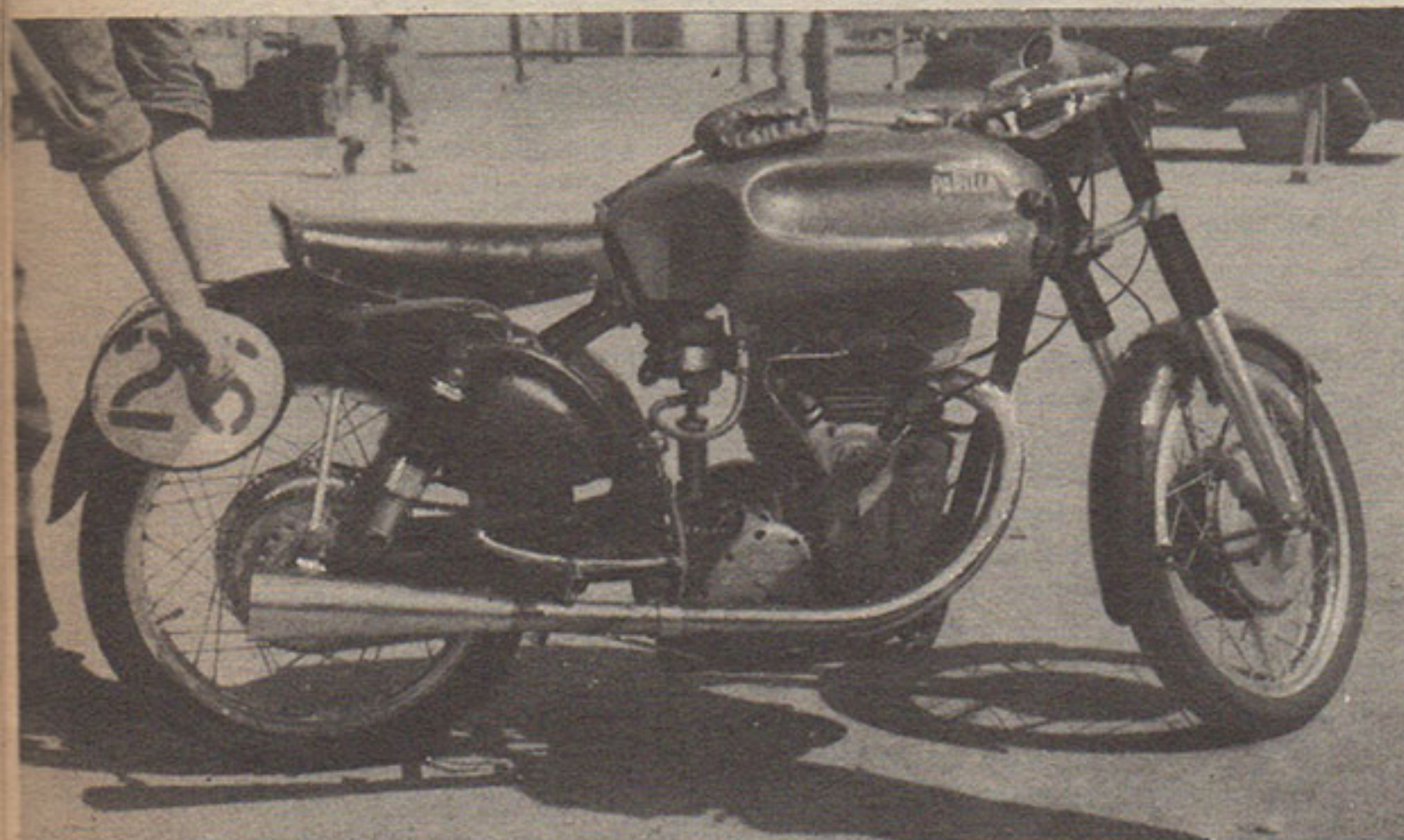


Le 125 E.M.C. Puch. Allumage par magnéto.



Le monstrueux réservoir de la 350 DKW.

A gauche : détail de la fourche.



La 250 Parilla double arbre.

la verrons peut-être sur le circuit de Floreffe, ce qui nous donnera des indications précieuses quant à ses possibilités.

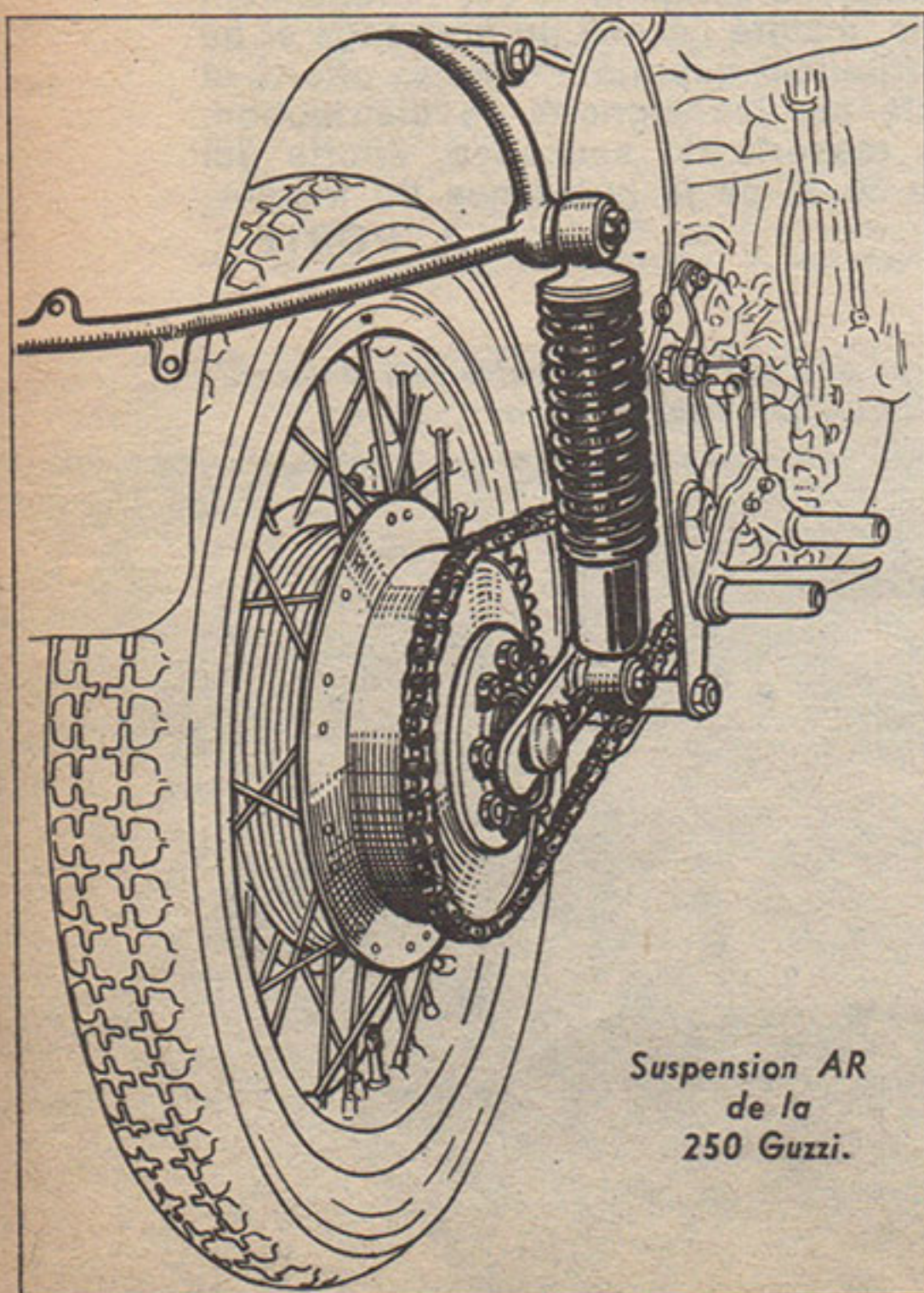
Et les A.J.S.ex « Porcupine »? Elles n'ont guère brillé durant la saison dernière et la morte-saison n'a laissé filtrer aucun bruit quant aux éventuelles modifications..

Quelques pilotes privés auront la twin « G. 45 » Matchless, dérivée de la machine réalisée par Sherry et avec laquelle McIntyre gagna le Manx G.P.

Autre réalisation pour clients fortunés, la Gilera mono 500 double-arbre.

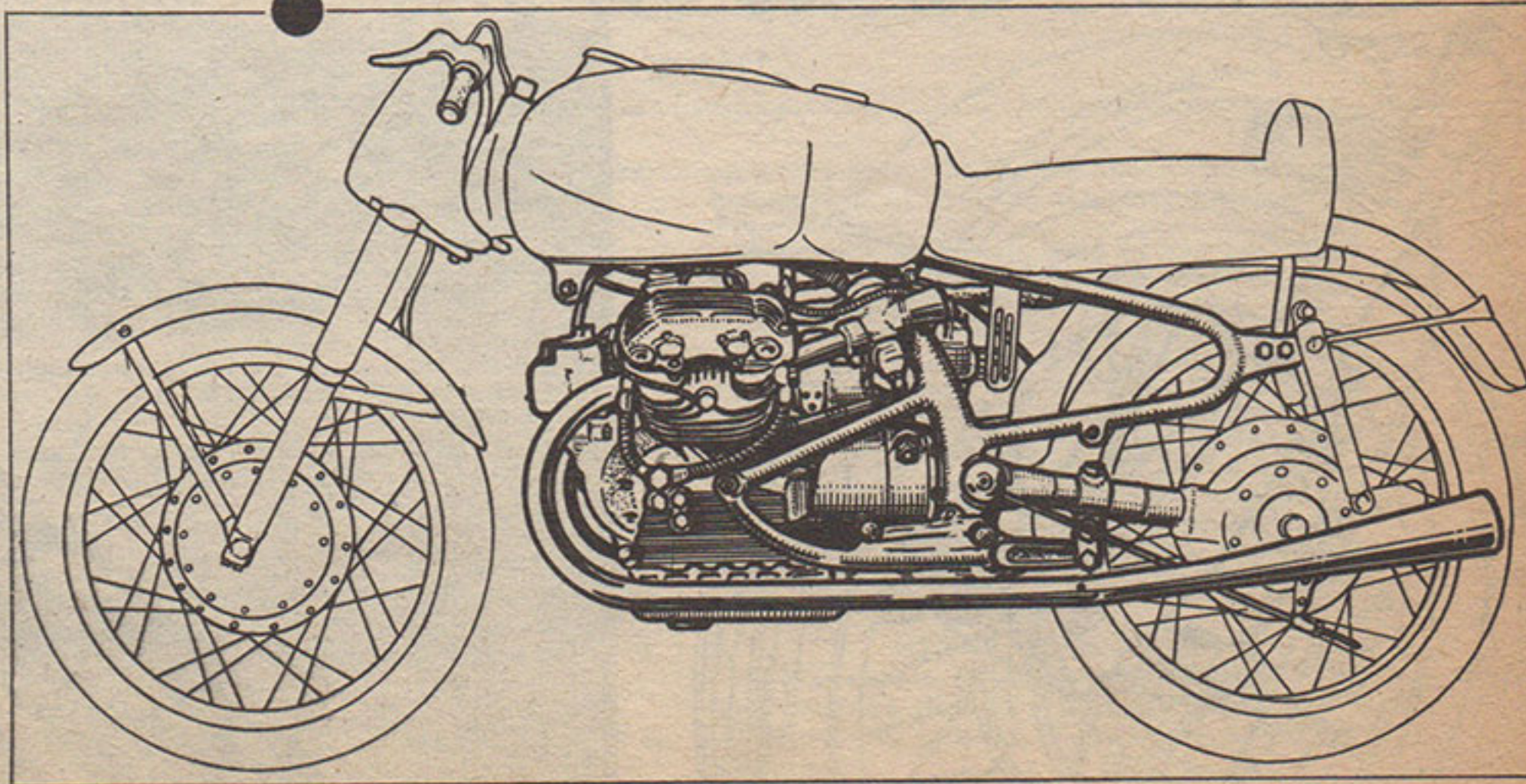
Parmi les « outsiders » possibles, la Guzzi 4 cylindres figure en bonne place. Cette splendide machine-laboratoire à l'Italienne sera-t-elle au point? Il paraîtrait qu'elle dépasserait en vitesse pure tous les modèles actuels. Que peut-elle en circuit? Notre humble avis est qu'elle sera particulièrement difficile à piloter pour deux raisons. La première est que le sens de rotation des volants dans l'axe de la machine pourrait provoquer des phénomènes gyroscopiques ayant tendance à la faire osciller selon que le pilote accélérera ou freinera au moteur. Secundo, il y aura l'effet du couple de renversement produit par le système d'entraînement de la roue arrière, à moins que l'on soit arrivé à contrebalancer les deux couples en les opposant. Remarquez que M.V. a lâché le couple conique arrière au bénéfice de la vieille chaîne. Malgré tout, les ingénieurs de Mandello ne sont pas des enfants de cœur. Faisons-leur confiance.

Nous aurons également une grosse surprise française, car dans le secret d'un atelier se construisent des 4 cylindres 2 A.C.T. 500 cm³ et 350 cm³ de technique Gilera-M.V., mais modifiés et comportant 5 vitesses

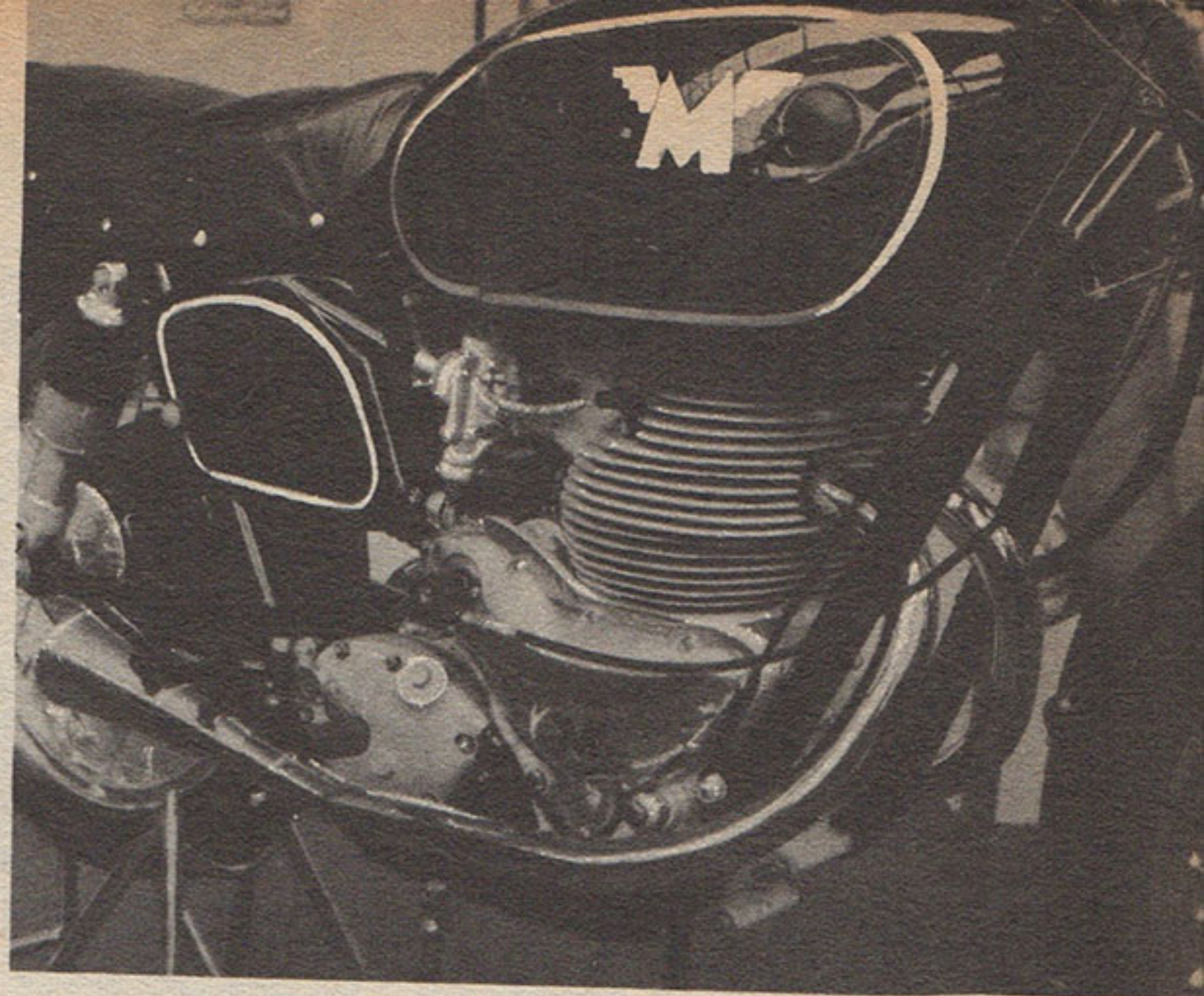
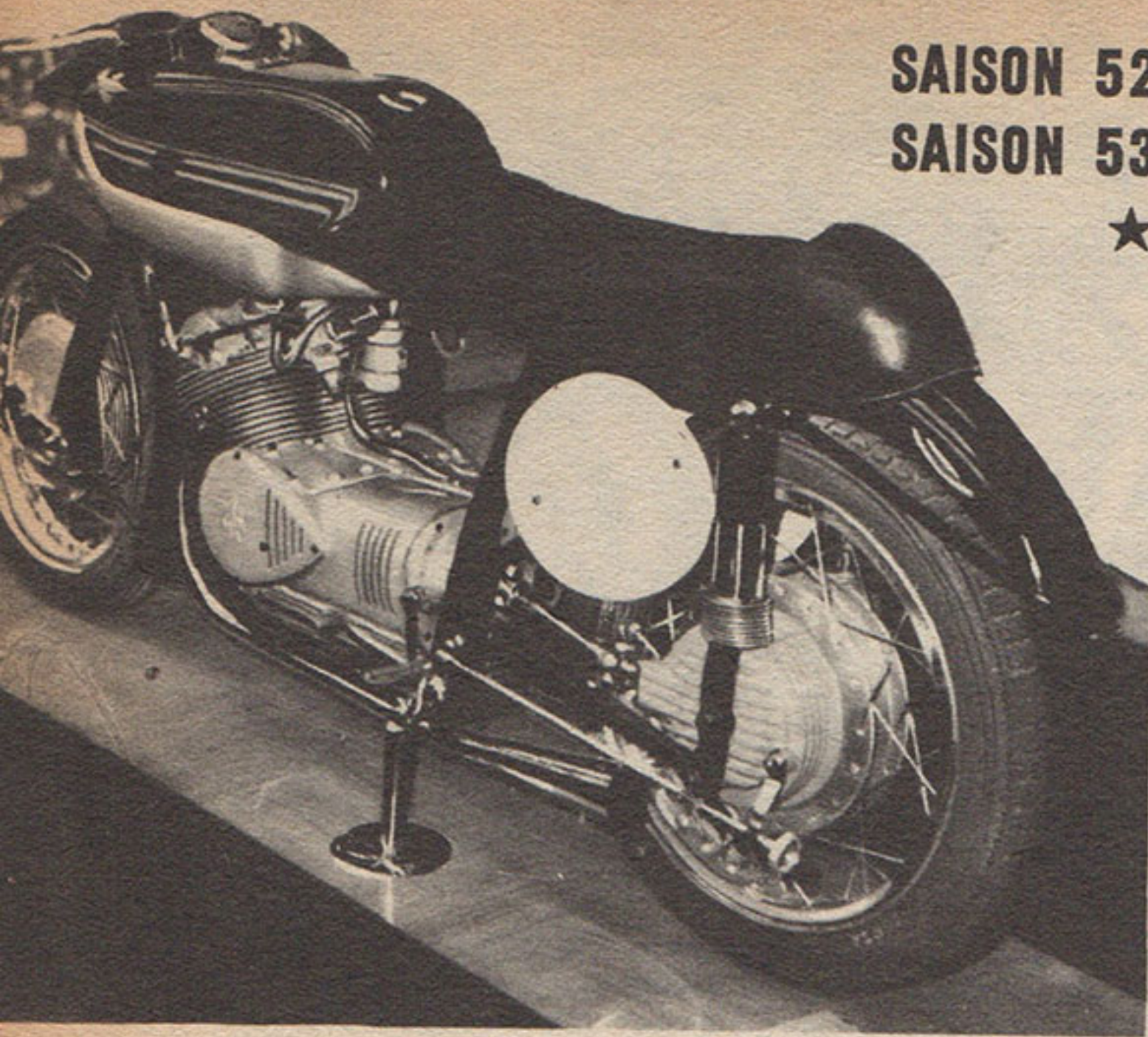


Suspension AR de la 250 Guzzi.

La 250 bicylindre Lambretta toujours en cours de mise au point.



SAISON 52
SAISON 53



La Matchless " G 45 "

La 250 twin Rumi double A.C.T.

ainsi que des solutions extrêmement personnelles du constructeur qui rendra par exemple le moteur moins large que le Gilera. Nous en reparlerons bientôt.

Ces machines ne seraient guère prêtes que vers le milieu de la saison et nous vous demandons de réserver à leur sortie tous les encouragements à ceux qui presque sans aide s'attaquent à un problème qui rebute des constructeurs chevronnés. Pas de pilotes désignés pour l'instant mais en soulevant un coin du « rideau d'aluminium », nous pouvons préciser qu'un très sympathique « gentleman-coureur » fondeur du métal précité serait le bénéficiaire d'une de ces machines!...

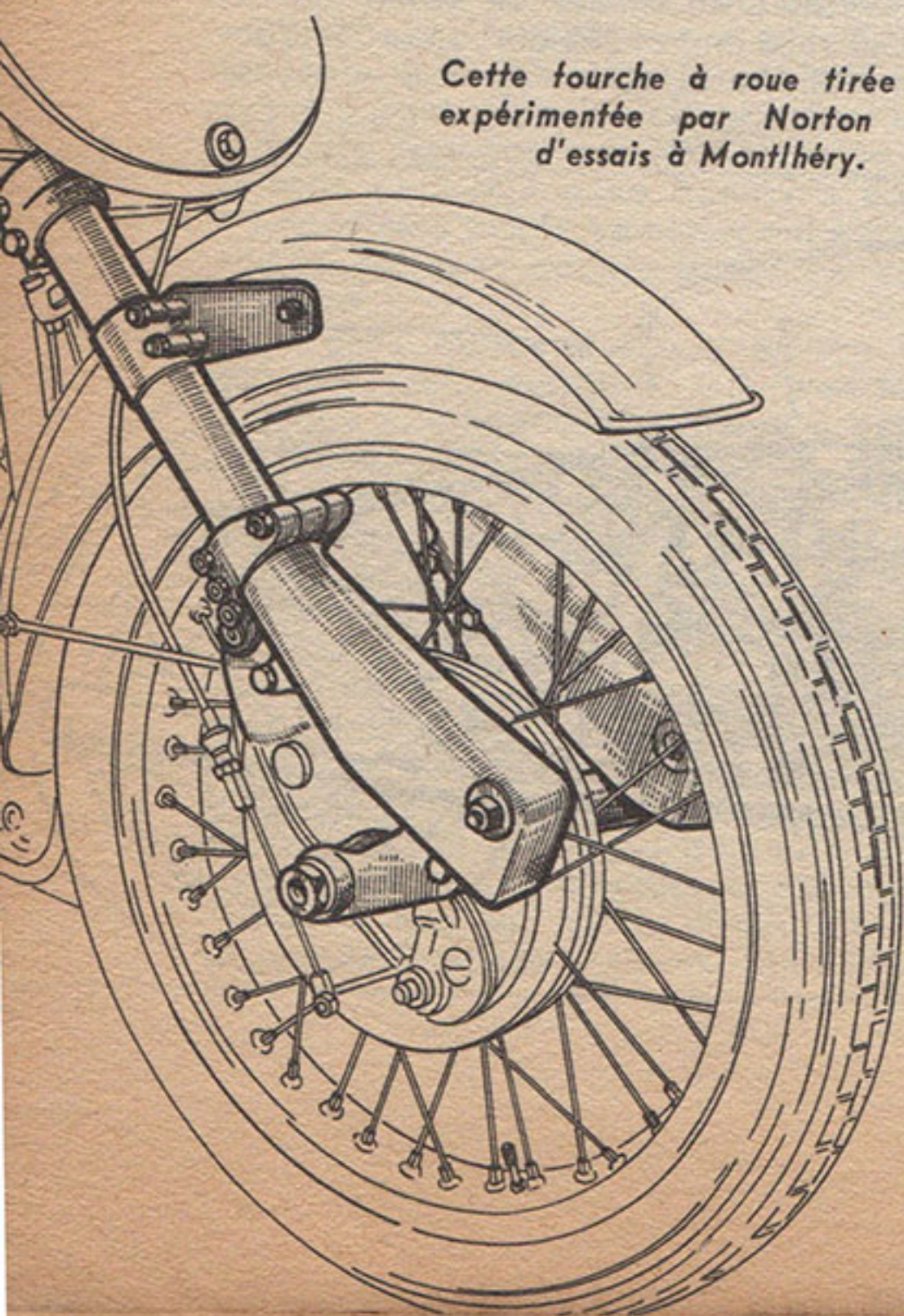
Enfin B.M.W. reviendra-t-elle en lice? Nous n'en savons rien et pourtant cette firme a derrière elle un passé sportif qui ne peut la laisser indifférente dans l'orchestre mondial de la course.

Il faut constater, après ce tour d'horizon, que tous les ingénieurs se tournent vers le polycylindre après avoir tiré le maximum du mono, afin de trouver des solutions nouvelles pour aller encore plus vite. Les moteurs

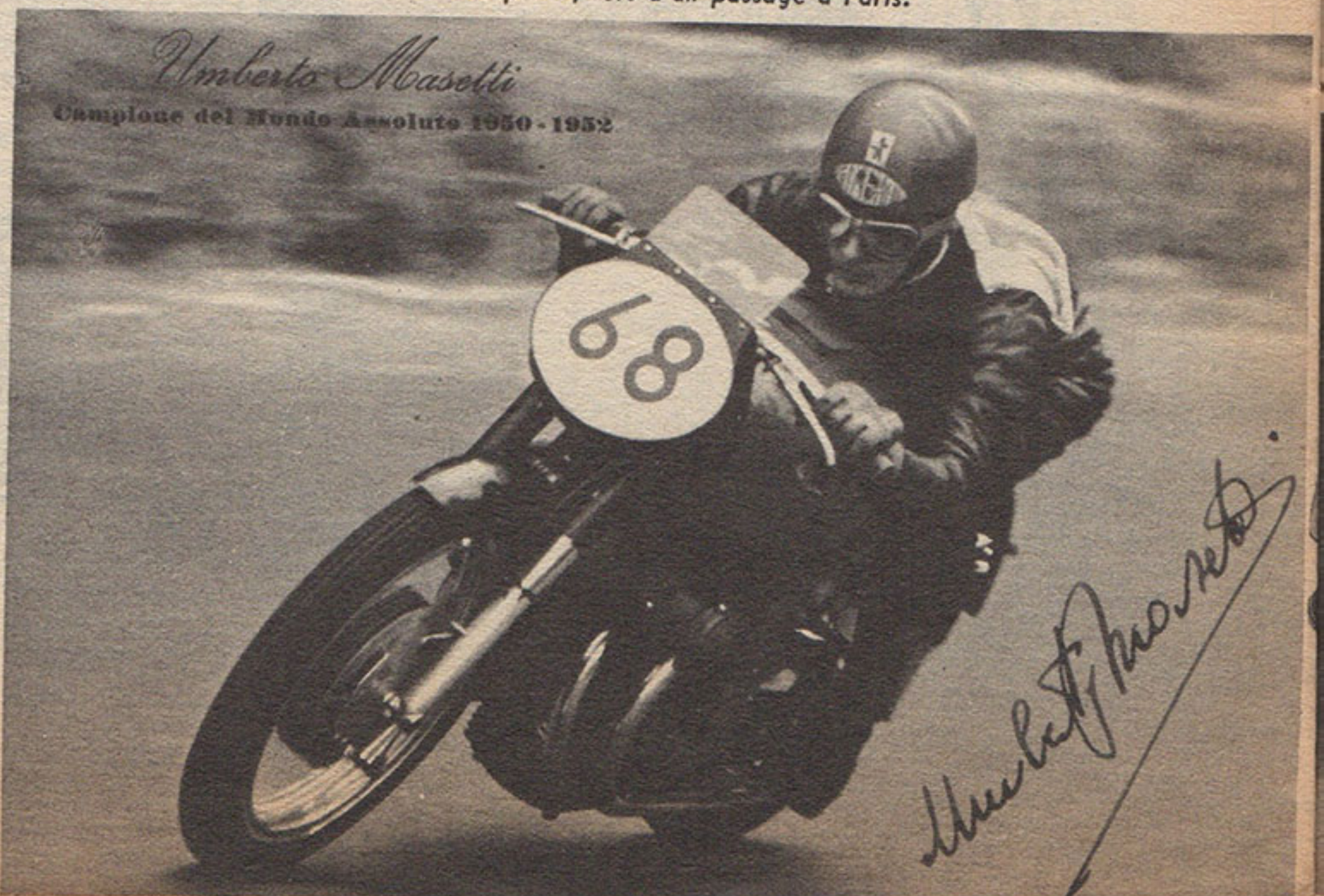
deviennent carrés, voire super-carré et les régimes s'élèvent de plus en plus. Il y a bien le problème épineux de l'alimentation dont le seul système vraiment efficace consiste à mettre un carburateur par cylindre. Nous suivons avec intérêt l'expérience du 4 Guzzi sur lequel à cause de l'encombrement latéral on a monté un système à injection dans la pipe d'admission, injection réglée en volume par une pompe entraînée par le moteur et débitant plus ou moins suivant le régime. Nous ne désespérons pas de voir un jour un ingénieur construire un 6 ou 8 cylindres à condition bien entendu qu'il trouve une façon élégante de loger un tel moteur dans un cadre de moto. Il y a également le problème du distributeur rotatif qui semble revenir sur le tapis après l'expérience sans lendemain de Cross. Ce type de distribution traité à fond par des techniciens compétents est extrêmement séduisant en théorie, malgré l'écueil du graissage et de l'étanchéité. Le distributeur supprime tous les efforts et frottements produits par les pignons de distribution, cames, poussoirs, ressorts de soupapes, efforts qui chiffrant à quelque 30 % de la puissance du moteur.

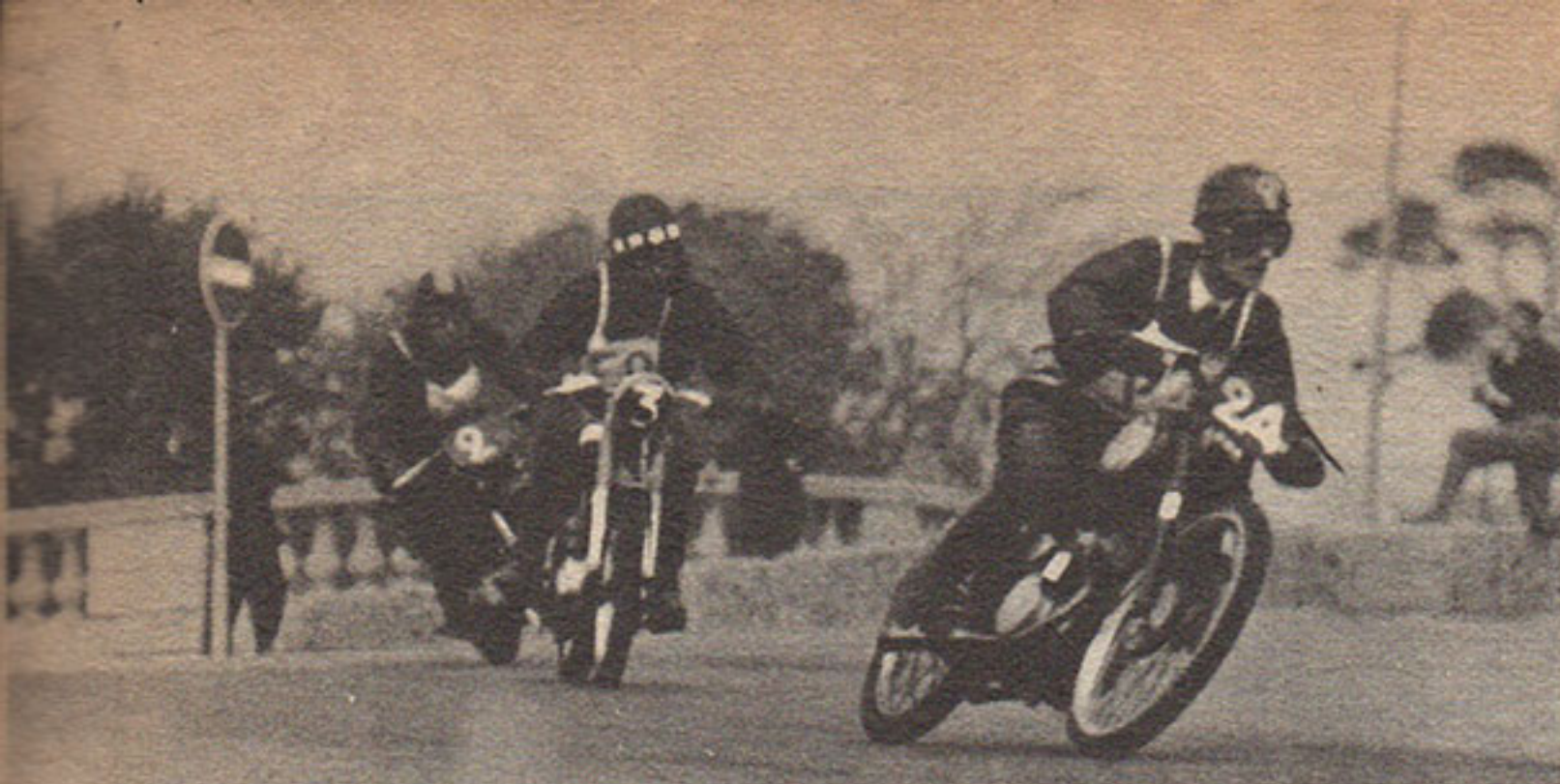
A. PORTE.

Cette fourche à roue tirée fut expérimentée par Norton lors d'essais à Montlhéry.

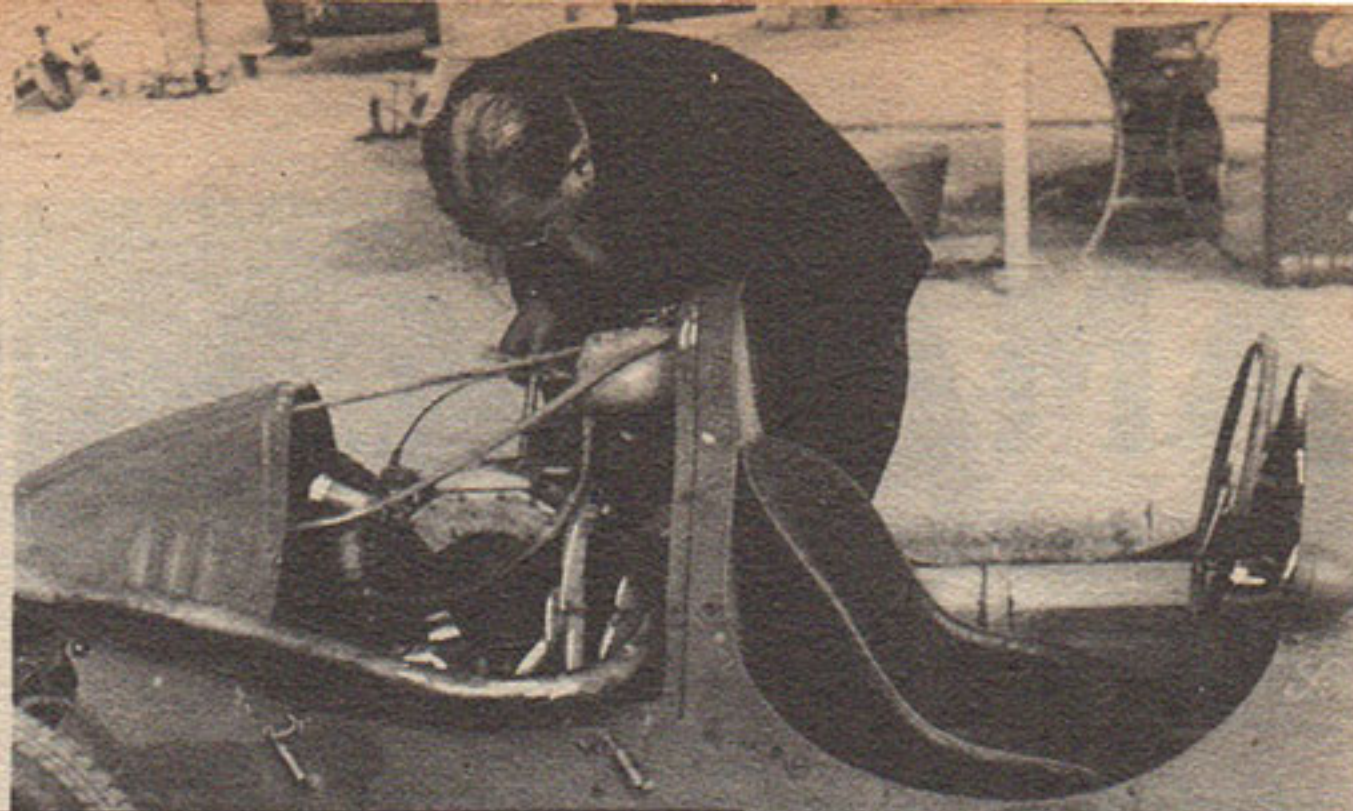


Masetti, champion du monde en 500 cm³, nous a aimablement dédié cette photo, lors d'un passage à Paris.





Un passage des 175 cm³
24 : Romano ; 3 :
Martin Jaubert.



Le 500 Gilera-Saturno,
monté sur les
racers Volpini.

CIRCUIT DE VITESSE MOTOCYCLISTE DE MARSEILLE

Sur le désormais classique circuit du Parc Borely, dans un site merveilleux, ont eu lieu samedi 18 et dimanche 19 les Grands Prix de vitesse du M.C.M. Parcours au tracé complet avec courbes épinglées et ligne droite permettant de tirer au maximum.

Le samedi se courut d'abord une épreuve réservée aux scooters Vespa de série. Gabello s'envole suivi de Segond, Dubois, etc.; il ne sera pas inquiété et finira premier suivi de Segond, Dubois et Errico qui a abandonné son Mondial A.C.T. au jeune Onda.

Une seconde épreuve fut courue pour les Lambretta. Sarlin possesseur d'un Lambretta compétition quoique parti dans les derniers, remonta avec facilité le lot et suivi de Champion, seul à lui tenir tête, ils terminent dans l'ordre suivi de tous les autres concurrents.

Ensuite eut lieu la première éliminatoire des 175 cm³, catégorie très chargée. Cette catégorie fut dominée par Schaad, qui sur le 2 A.C.T. Magnat de Nougier, seule vraie machine spéciale, surclassait le lot. Derrière lui la lutte fut chaude entre Foccardi, excellent pilote, Roubaud, Rosati, Perini et Fontaine, dont la Motobécane extrêmement rapide manquait de rodage.

Il est regrettable que Schaad (qui bûche au Château et repart) ne put disputer la finale le lendemain, s'étant démis le pied dans sa chute.

1^{re} éliminatoire 175 cm³

1. Schaad (Magnat-Debon) 18 mn 38 s, moy. : 85 km/h; 2. Foccardi (Puch); 3. Roubaud (Motoconfort); 4. Rosati (Motoconfort); 5. Perini (Puch); 6. Roman (Spécial); 7. Fontaine (Motobécane).

La course de side-cars eut également lieu samedi. Elle donne lieu au classement suivant :

1. Cahuzac (Triumph) 26 mn 6 s, moy. : 75 072 km/h; 2. Berthe (Norton); 3. Seyssaud

(Saroléa); 4. Icard (Norton); 5. Gontard (Rudge)

Dimanche matin se courut la deuxième éliminatoire des 175 cm³. Le grand gagnant fut Martin Jaubert qui s'adjugea la première place après avoir bagarré longuement avec Romano, Bertrand et Gache; finalement Gache termine second devant Bertrand et Dalmasso, Romano ayant abandonné.

En 250 cm³ Romano malchanceux en 175 cm³ prend une revanche éclatante due à sa Puch et surtout à sa maîtrise. Menant de bout en bout sa course sur une machine presque de série bien qu'il fut talonné par deux Guzzi Airone authentiques. Il gagna et cette victoire fut méritée malgré l'excellente tenue de Paba, Aymard et Tisserand.

250 cm³

1. Romano (Puch); 2. Aymard (Guzzi); 3. Tisserand (Guzzi); 4. Cordesse (B.S.A.); 5. Cecchi (Puch); 6. Dalmasso (Puch).

FINALE DES 175 cm³

Cette finale mit aux prises quatorze concurrents sélectionnés dans les deux éliminatoires. Dès le départ ce sera Martin Jaubert qui passera en tête, talonné par Foccardi, Roman et Perrini.

Au troisième passage ils sont toujours en paquet mais Tremelat est en tête suivi de M. Jaubert, Foccardi et Rosati.

Puis au tour suivant Foccardi se répand à la sortie du virage du Château, il repart, un reposé tordu, mais en cinquième position Tremelat sent sa machine faiblir et doit s'arrêter. Martin Jaubert, qui a su mener sa course avec maîtrise, finira en tête; derrière lui Roubaud dont c'est la première course et qui fit une belle impression.

Puisque nous sommes dans cette catégorie signalons en passant qu'un ancien coureur, actuellement agent général de Motobécane à,

Marseille, nous voulons parler de M. Cazergue avait personnellement doté cette course de généreux prix en espèce ainsi que de coupes. Geste qui démontre l'intérêt et la sportivité que montre M. Cazergue envers un sport que seul l'âge lui interdit. Et voici le classement :

1. Martin Jaubert (Motoconfort) 18 mn 40 s, moy. : 84,857 km/h; 2. Roubaud (Motoconfort); 3. Foccardi (Puch); 4. Rosati (Motoconfort); 5. Bertrand (Puch); 6. Perini (Puch); 7. Suribas (Motobécane); 8. Roman (Spec); 9. Dalmasso (Puch); 10. Ruissan (Jonghi).

Puis ce fut le morceau principal de la journée, les 500 cm³. Deux concurrents devaient surclasser le lot, c'est Pellan et J. Léonce. Toutefois dès le départ nous voyons passer Barthélemy, Figuière, Braccini le champion d'avant-guerre qui n'a pas raccroché, Pellan a pris un mauvais départ mais avec Léonce ils reviennent fort passant les autres concurrents et se trouvant en tête. Nous allons assister tout le reste de la course à une bagarre entre eux deux. Léonce finira par prendre le meilleur grâce à son audace. Braccini s'arrêtera et la fin apportera le classement suivant :

500 cm³

1. Jean Léonce (Triumph) 17 mn 34 s, moy. : 90,170 km/h; 2. Pellan (B.S.A.); 3. Barthélemy (B.S.A.); 4. Lachamp (Triumph); 5. Baronian (Triumph); 6. De Tata (Triumph); 7. Spaggiari (Norton); 8. Roux (Matchless); 9. Parrat (Terrot); 10. Barletti (B.B.A.); 11. Codur (Motosacoche); 12. Renard (B.M.W.).

Signalons également au programme une course de Racers 500 cm³. Parmi ceux-ci, nous avons particulièrement remarqué deux Volpini propulsés par des moteurs Gilera Saturno. L'un de ces deux racers devait d'ailleurs gagner la course.

J. PORTE.



Onda, père et fils, vainqueurs en 500 et 175 sur Magnat-Debon. A droite, M. Dotto, président de la Ligue motocycliste de Provence.

COURSE DE COTE DES COTEAUX A CANNES

disputée le dimanche 12 avril.

Très beau temps, nombreux spectateurs, organisation impeccable, aucun incident.

Les concurrents avaient droit à deux montées, le meilleur temps seul étant retenu.

A côté de bon nombre de machines étrangères en 175 cm³, Alpino (Bruno), Moretti (Peirano), Puch (Foccardi), Lambretta (Benedetto), les marques françaises étaient représentées par Motobécane (Perrault), Magnat-Debon (J. Onda, Perrini, Beisso), Terrot (Broquet, Lestruaux, Cocchi), A.M.C. Gima (Brocchi).

Résultats 175 cm³

1. J. Onda 1 mn 12 s 1/5^e (record battu; ancien record : 1 mn 19 s) sur Magnat-Debon; 2. Foccardi (Puch) 1 mn 18 s 3/5; 3. Perrault (Motobécane); 4. Bruno (Alpino); 5. Perrini (Magnat); 6. Periano (Moretti); 7. Cocchi; 8. Broquet; 9. Lestruaux; 10. Benedetto.

250 cm³

1. Ledeuil (scooter Bernardet) : 1 mn 34 s, seul concurrent.

En 500 cm³, la lutte paraissait devoir se cir-

conscire entre l'Italien De Lucca (Guzzi Gambalunga), Onda (Norton) et quelques Matchless, Triumph et Norton.

Mais voilà que Onda père fit son apparition sur une vieille Magnat 500, d'âge presque canonique; quelques concurrents et spectateurs commencèrent à sourire, mais pas pour longtemps, car à la première montée, il faisait 1 mn 16 s, contre 1 mn 16 s 1/5 à De Lucca. A la deuxième tentative, dans un style qui enthousiasma les mordus, Onda père réalisait 1 mn 12 s, alors que le deuxième, De Lucca, ne pouvait faire mieux que 1 mn 14 s 1/5, malgré une très belle montée. A noter que la vieille Magnat 500 n'avait ni suspension arrière, ni fourche télescopique, et se trouvait nettement désavantagée dans les virages.

RÉSULTATS 500 cm³

1. Onda père (Magnat-Debon) 1 mn 12 s; 2. De Lucca (Guzzi) 1 mn 14 s 1/5; 3. Onda (Norton); 4. Latrille (Triumph); 5. Gleizes (B.S.A.).

DALMASSO.

AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

et tous
moteurs
auxiliaires

Type
VELOMOTEUR

Type
CYCLOMOTEUR

Type
MOTO

Autres
spécialités
AMAC :

POIGNEES
TOURNANTES

Robinet
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes

Gamme complète de

GUIDONS

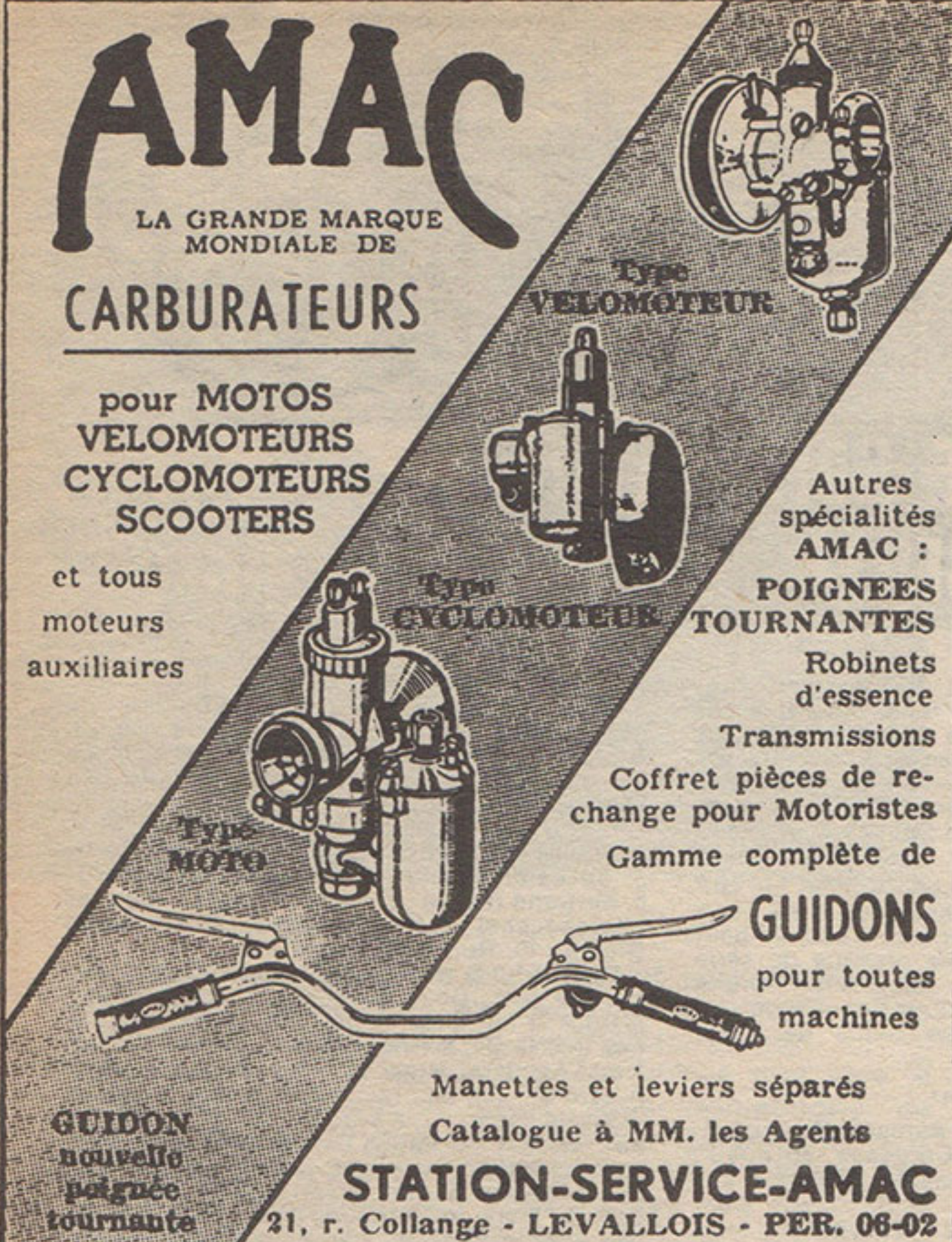
pour toutes
machines

Manettes et leviers séparés
Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

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

GUIDON
nouvelle
poignée
tournante



PARE-CHOC EKA-DUO

BREVETÉ S.G.D.G.

chromé

avec
béquille
latérale
télescopique
incorporée

Sécurité
Élégance
Commodité

BÉQUILLE VERROUILLÉE DANS TOUTES LES POSITIONS

AMO

pare-choc sans béquille
Se fixe aussi facilement que Eka-Duo
En 3 points — Ne tourne pas

EKA

Béquille latérale télescopique
Réglable en tous sens
Facile à poser
Sécurité — Élégance — Commodité
Notice franco sur demande

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

11, rue Béliador - PARIS 17^e



MALGRÉ UN ACCIDENT SÉRIEUR
CAUSÉ LA NUIT PAR UNE HYÈNE ÉBLOUIE
par le projecteur

GINO SANTUCCI

a réalisé une brillante performance en bouclant

ALGER - CASABLANCA - ALGER

2.580 km

SUR **SCOOTER**
" **GUIMBRETIERE** "
125 cm³ moteur A.M.C.

FABRICATION

GUILLER Frères

Catalogue gratuit sur demande
contre 15 fr. en timbres-poste

●

VENTE À CRÉDIT

GUILLER Frères

Constructeurs

Fontenay-le-Comte Vendée

**Indispensable sur
votre moto !**

RJ LE BOUCHON ANTI-VOL

essence

LE PLUS SIMPLE
LE PLUS PRATIQUE
LE SEUL EFFICACE

Breveté S. G. D. G.

vous donne :

1° - LA SÉCURITÉ par son INVOLABILITÉ ABSOLUE, empêchant toute manœuvre frauduleuse tel que SOULÈVEMENT 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 JOURNÉE et C^o s.a. - 69, rue Parmentier - BEZONS
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51
VENTE EXCLUSIVE EN GROS



JAEGER

Équipez votre machine avec
un compteur kilométrique

JAEGER

appareil robuste et précis
comportant un totalisateur
de kilomètres.

Fonctionnement garanti



COMPTEUR DE LAMBRETTA

MOTOBÉCANÉ - MOTOCONFORT

VÉLO-SOLEX - ERIAC

MERCIER - LAMBRETTA

VESPA - VALLÉE (SICRAF)

FOLLIS - PEUGEOT

ALCYON - GILLET

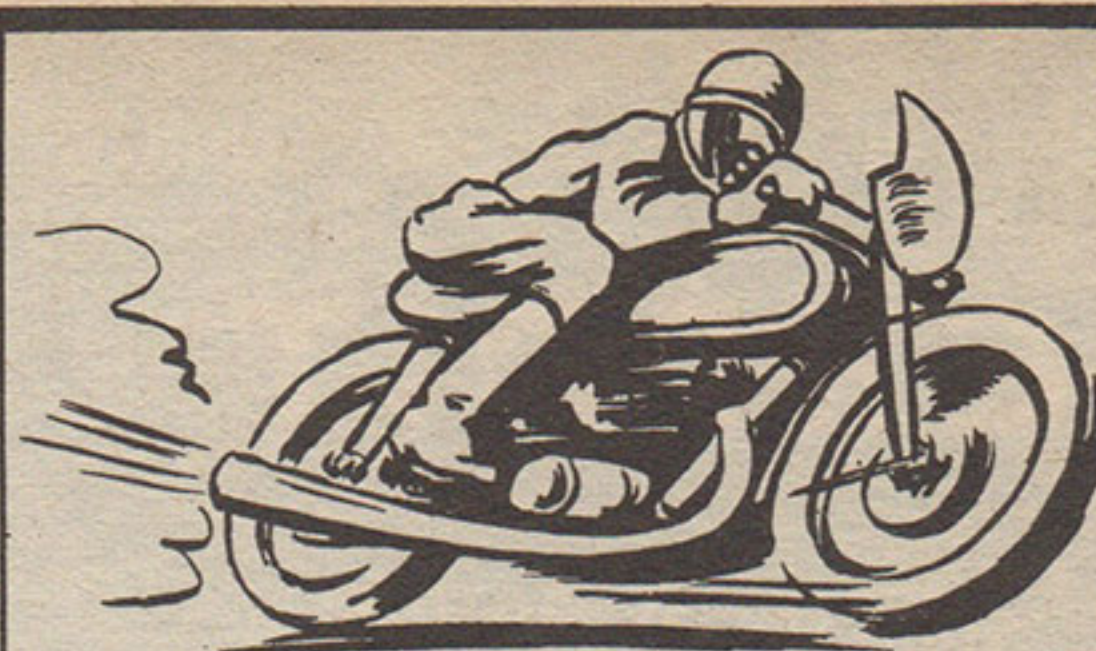
RADIOR - MANUFANCE

N E W - M A P

Renseignez-vous auprès de votre garagiste

JAEGER

2 rue Baudin, Levallois



*L'A.D.S. 350 CC
porte le Record du monde de l'heure
à 186 Kms/h*

ET BAT ÉGALEMENT :

Le RECORD des 50 Kms à la vitesse moyenne de 186 Kms 282

Le RECORD des 50 miles à la vitesse moyenne de 186 Kms 680

Le RECORD des 100 Kms à la vitesse moyenne de 186 Kms 630

Le RECORD des 100 miles à la vitesse moyenne de 186 Kms 280

L'A.D.S. était équipée avec

K.L.G

la meilleure bougie du monde

FOULIN

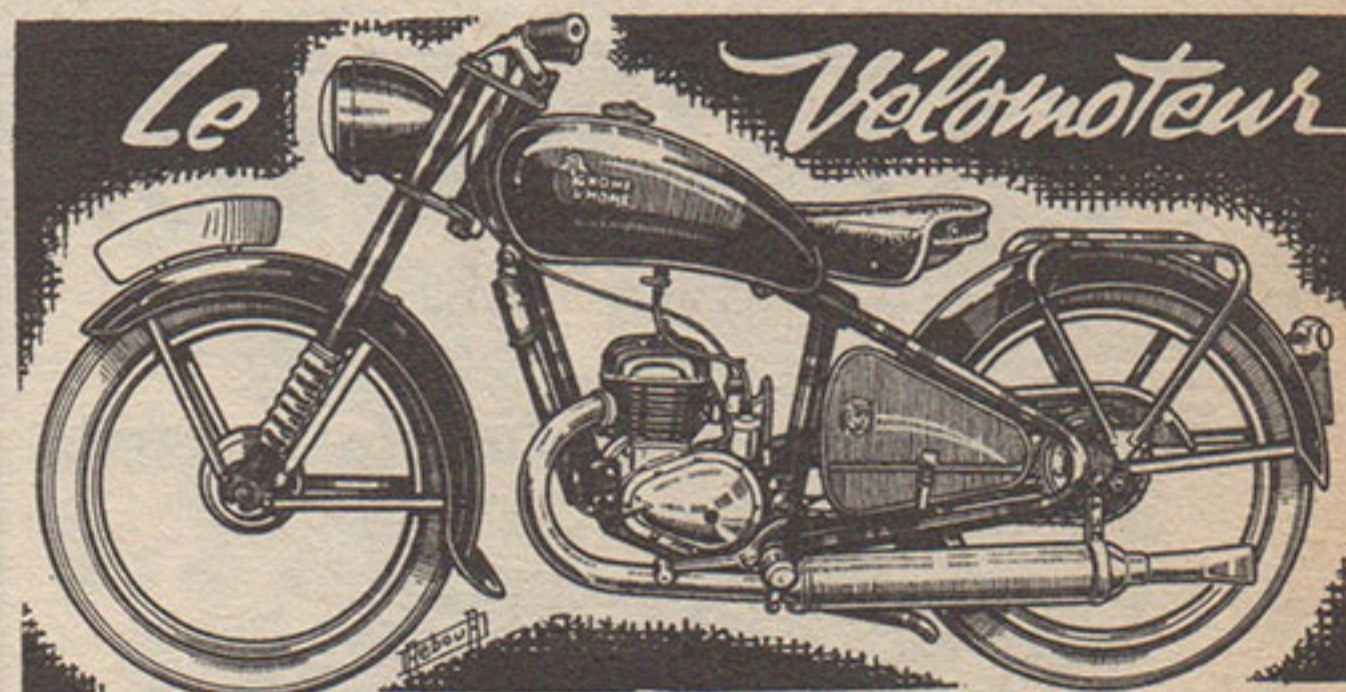
*30 années d'expérience
garantissent la supériorité
des Volants magnétiques*

Novi

Pour leur réparation exigez
LA PIÈCE DÉTACHÉE D'ORIGINE
ou confiez-les
à nos services spécialisés
qui les rénoveront avec **GARANTIE** à
des conditions exceptionnelles

Novi

S. A. au CAPITAL de 150.000.000 de Fr
8 à 20 CHEMIN DES VIGNES, PANTIN (SEINE) - NORD 66.71



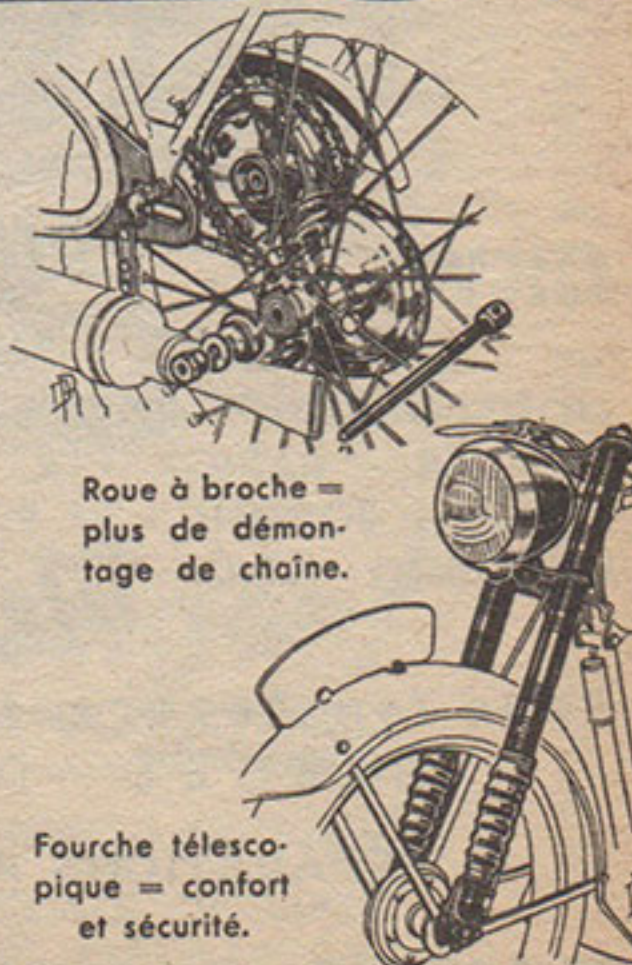
R4^B 125 CM³

Bloc moteur 2 temps 3 vitesses. - Cylindre à haut rendement. - Allumage par volant magnétique. - Sélecteur au pied. - Cadre en tube. - Selle confortable. - Pneu 25x3 à l'arrière. - Réservoir de 12 lit. Serrure anti-vol. - Présentation émail noir, couleur, chrome. - Vitesse 85 km/h.

Vente à crédit chez tous
les concessionnaires

Catalogue N° 20
gratuit sur demande

GNOME RHONE



Roue à broche =
plus de démon-
tage de chaîne.

Fourche télesco-
pique = confort
et sécurité.

49, av. de la Grande-Armée
PARIS - KLE 90-56

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE

CRÉDIT

SOCIÉTÉ MOTOCYCLE

166, Rue Lafayette, PARIS

Tél. : NORD 07-59

Métro : Gare du Nord

vous livre immédiatement

Toutes les grandes marques
FRANÇAISES et ÉTRANGÈRES



Catalogue contre 50 fr. en timbres
FERMÉ LE DIMANCHE ET LE LUNDI MATIN

AUX 2 HEURES DE MONTLHÉRY
nouvelle victoire sensationnelle de la

175 cm³ GRAND SPORT

PEUGEOT

BOUIN

Vainqueur au Bol d'Or. 1952.
Champion de France catégorie 175 cm³,
parcourt sur le dur circuit de Montlhéry
213,040 km à la moyenne horaire de 106,520 km,
battant ainsi non seulement
le record de sa catégorie, mais également
le record de la catégorie 250 cm³.

◆
Cette performance remarquable souligne,
une fois de plus, les merveilleuses qualités
de vitesse et de robustesse de la fameuse

175 cm³ GRAND SPORT

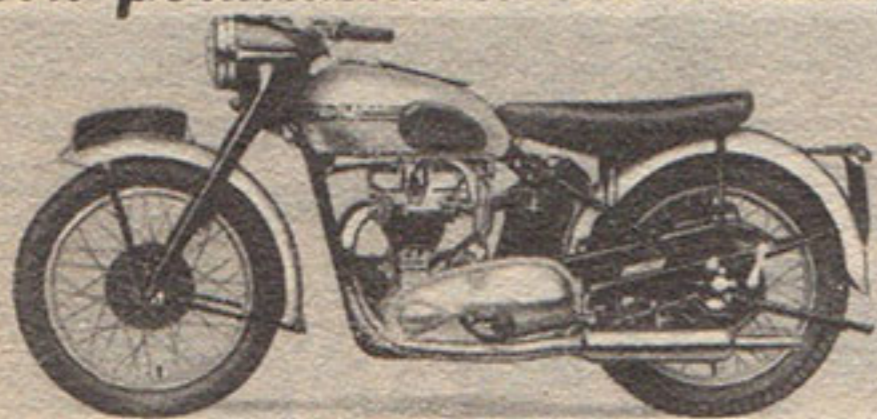
Cycles PEUGEOT, BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

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
et la

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

MOTO-HALL

VOUS PRÉSENTE LA
NOUVELLE 350 CM³ VELOCETTE
A SUSPENSION ARRIÈRE

MOTO-HALL

VOUS OFFRE TOUTE
LA GAMME TERROT, DE LA
CYCLORETTE A LA 500 CM³

MOTO-HALL

VOUS TROUVEREZ LA PIÈCE
VÉLOCETTE ANGLAISE D'ORI-
GINE ET TOUTES PIÈCES
DÉTACHÉES POUR TERROT ANCIENS
ET NOUVEAUX MODÈLES
TOUS LES ACCESSOIRES
RÉPARATIONS
VENTE A CRÉDIT

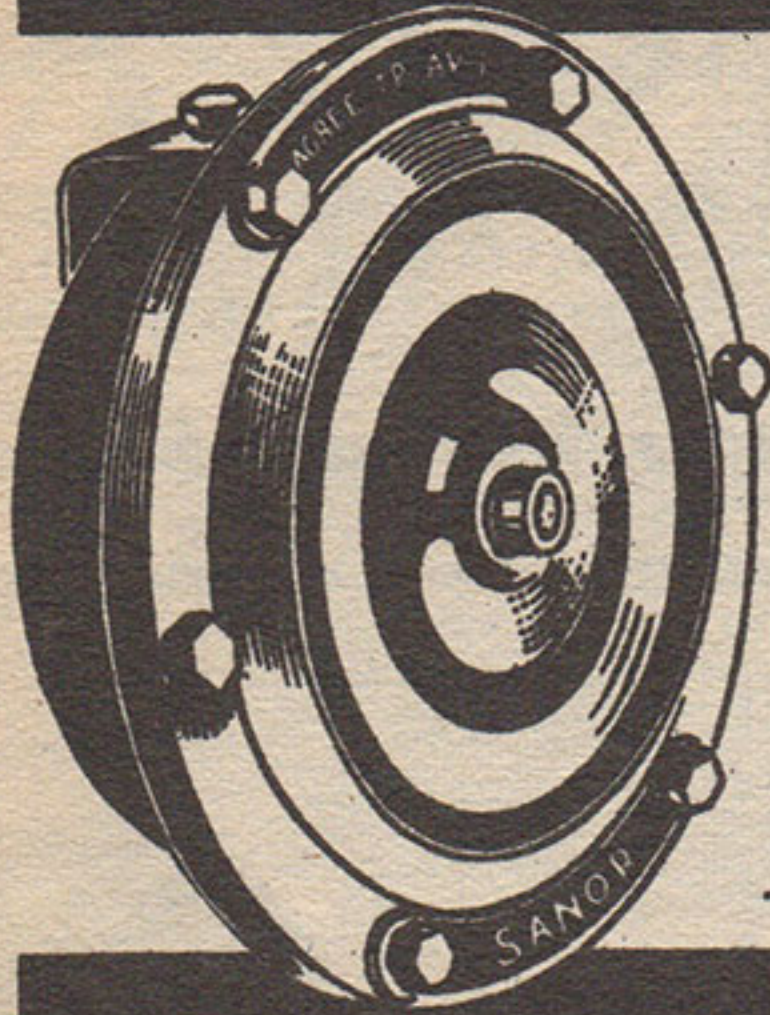
MOTO-HALL
M. HABERT

78, AVENUE DES TERNES
PARIS (17^e) - Tél. : GAL. 78-95

Révéle AU SALON DE L'AUTO

VOICI L'AVERTISSEUR
A REDRESSEUR INCORPORÉ

HF



POUR MOTOS,
SCOOTERS,
VÉLOMOTEURS

AUSSI PUISSANT
QU'UN AVERTISSEUR
D'AUTOMOBILE

SANS ACCUS.
DIRECTEMENT SUR LE
VOLANT MAGNÉTIQUE

AVERTISSEMENT
INSTANTANÉ
EFFICACE SANS
LACHER LE GUIDON



SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

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

"SOMAGIC"

Pour
Cyclomoteurs, Scooters, Motos, VéloMOTEURS

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

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

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



Brevet de longue
vie du moteur
DÉPOSITAIRES ACCEPTÉS
DANS TOUTES RÉGIONS

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

Pour CYCLOMOTEURS

La **BOUGIE**
GURTNER "S"



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



ESSAYEZ-LA...

STATION-SERVICE :

3, Impasse Compoint. — PARIS - 17^e

SILENCIEUX
WILMAN

1^{er}, 2^e, 3^e prix au dernier concours
du **TOURING CLUB**
DE FRANCE

1^{er}, 2^e prix au concours précédent
au concours International
de silencieux 1953 organisés à
BERNE par la **F.M.S.**



En France
à l'Étranger!
PARTOUT • TOUJOURS

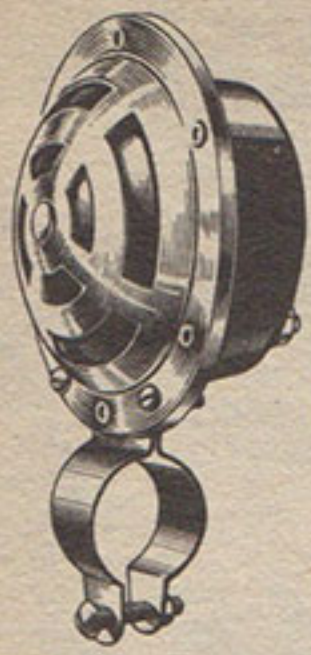
nos appareils sont aux premières
places dans les concours officiels
et **GRACE A LEURS QUALITÉS**
ils ont acquis une

RENOMMÉE MONDIALE

1 et 3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

TOUJOURS PREMIERS DANS LES CONCOURS

TOUJOURS PREMIERS DANS LES CONCOURS



AVERTISSEUR "VIBREX"

ADAPTABLE SUR
CYCLOMOTEURS - SCOOTERS
BICYCLETTES A MOTEUR

BRANCHEMENT DIRECT SUR VOLANTS
MAGNÉTIQUES SANS APPORT DE
REDRESSEUR

FONCTIONNEMENT IMMÉDIAT PAR
BOUTON AVERTISSEUR AU GUIDON

Éts L. GAMBIER et C^{ie}

6, R. DE MONTENOTTE - PARIS-17^e

COMPTOIR EUROPÉEN DE FABRIQUES

"DÉBLOC"

B^{re} S. G. D. G.

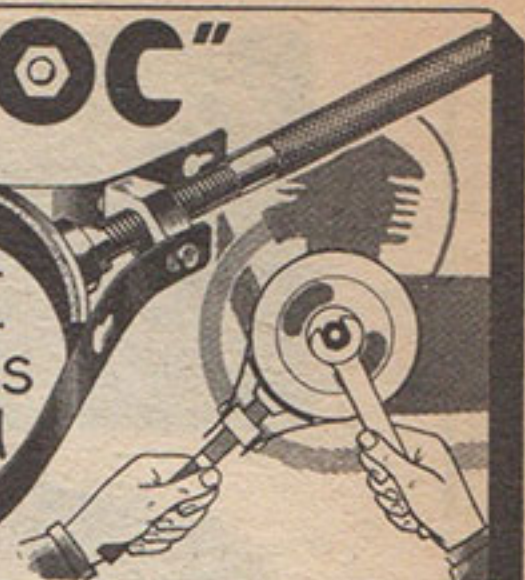
NOUVEAU MODÈLE

CET APPAREIL EST
ÉTUDIÉ POUR PER-
METTRE AVEC FACILI-
TÉ, LE BLOCAGE ET LE
DÉBLOCAGE DES VO-
LANTS MAGNÉTIQUES.

LIVRÉ AVEC DEUX COLLIERES DE SERRAGE AMOVIBLES
PERMETTANT SON ADAPTATION
SUR VOLANTS DE TOUS DIAMÈTRES

DÉMONTÉ-
VOLANTS-
MAGNÉTIQUES

*Du plus petit
au plus grand*



Tél. : ÉTOILE 71-10

MOTOS-CYCLES

194, Avenue du Maine, PARIS-14^e

Tél. : SUFFREN 50-12

LA MAISON LA PLUS IMPORTANTE DE
PIÈCES DÉTACHÉES

pour Motos françaises modernes et anciennes
VAP Tous les accessoires CUCCILO

MODERNE *Vous l'obtiendrez en l'achetant*
VITE *dès aujourd'hui à*
SOLIDE

CRÉDIT

Facilité de paiement

Service assuré



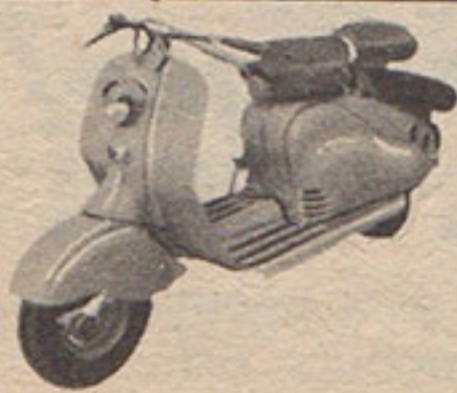
MOTO-VANVES-SPORT, 1-3, Bd Brune, 14^e

la nouvelle **FOURCHE**
L.T.
GUIDONS
SOUPLES
AMORTISSEURS DE SELLES
pour cyclomoteurs
133, RUE DU TEMPLE - PARIS - ARC. 56-15
SOUPLESS

JEANNERET, de Nice
vous offre pour votre
VÉLOSOLEX
3 articles de sa fabrication :
Le PARE-CHOCS amovible (Breveté
S.G.D.G.), d'une efficacité
extraordinaire, qui donne un cachet
très élégant à votre Vélosolex.
La POIGNÉE pour porter très faci-
lement votre Vélosolex d'une main.
Le SERRE-GAINE en caoutchouc.
Renseignements :
Établ^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}
14 bis, Rue Reine-Jeanne, NICE (A.-M.) — Tél. : 821-97

Agent officiel

Lambretta



Métro : Porte-de-St-Cloud
MOL 29-62

VENTE A CRÉDIT - EXPÉDITION PROVINCE

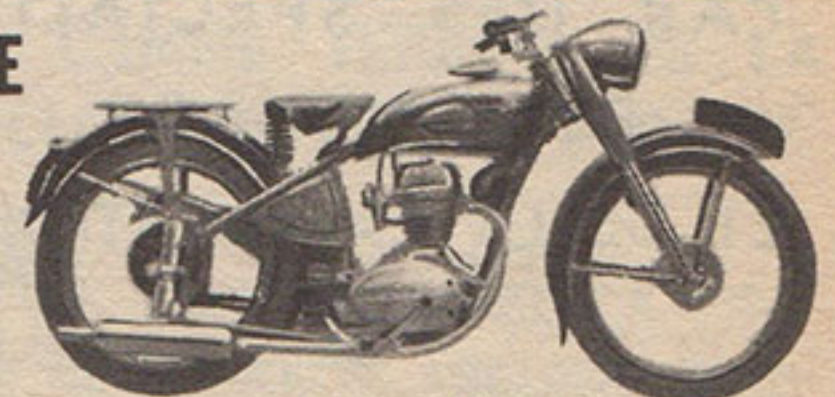
Agent TRIUMPH - VELOCETTE
ROYAL-ENFIELD - HOREX

les vélomoteurs et motocyclettes
TERROT - JONGHI - AUTOMOTO
MONET-GOYON - GNOME-RHONE

et les scooters
BERNARDET - TERROT - SPEED
sont disponibles chez

Marcel PERRIN

RECORDMAN DU MONDE



MOTOBÉCANE

Agent officiel
50, av. Édouard-Vaillant
BOULOGNE (Seine)



LES MEILLEURES
chaînes
AU MONDE

Brampton
&
RENOLD

101
POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS
SCOOTERS, MOTOCYCLETTES

N'ACHETEZ RIEN

sans avoir visité la **FORMIDABLE EXPOSITION**
& VENTE DU NOUVEAU MAGASIN

L A D E V È Z E

165, av. de CLICHY - PARIS-17^e - Tél : MAR. 09-79

Illuminé jusqu'à 0 h 45.

Métro : BROCHANT et PORTE DE CLICHY

Scooter, moto, cyclo

300 scooters et motos neufs livrables de suite même à crédit

NOTRE CRÉDIT DE 9 MOIS DANS LA FRANCE ENTIÈRE

Avec la REPRISE éventuelle, si vous avez une motocyclette ou un scooter à vendre pour toute motocyclette, cyclomoteur, scooter neuf ou d'occasion. Ou 25 ou 30 % comptant, le reste A CRÉDIT. Si nous faisons une reprise, la valeur est considérée comme comptant. Première traite à payer : 40 jours après la livraison. Découvert de crédit sur le neuf ou l'occasion : 200 000 frs. Fonctionnaire ou particulier marié, fournissant deux feuilles de paye et une quittance de loyer : LIVRAISON IMMÉDIATE.

EXPÉDITION FRANCE et COLONIES

AGENT OFFICIEL DE 29 MARQUES...

GRAND CHOIX D'OCCASION A CREDIT AVEC REPRISE
RAYON D'ACCESSOIRES MOTO ET SCOOTER.

Deuxième magasin de vente :

50, rue BRUNEL - PARIS-17^e - Tél. : ÉTOile 24-66
Métro : PORTE MAILLOT et ARGENTINE

— RÉPONSE CONTRE 30 FRANCS EN TIMBRES —

Avant de vous décider !

Allez voir **G. MONNERET**

- * 202 fois recordman du monde
- * 10 fois champion de France
- * 27 années de course

c'est votre meilleure



G. MONNERET met à votre disposition :

- Son atelier ultra-moderne permettant de suivre et d'entretenir votre machine au 3, rue A. Briand à VANVES
- Ses mécaniciens et metteurs au point formés par la course.

Achetez

Votre **VESPA**

Votre **Moto**

Votre **Vélocycle**

Votre **Cyclomoteur**

Quelle que soit la marque française ou étrangère

N'oubliez pas de demander
Le **RESERVOIR - TAN - SAD**
de 12 litres, spécial pour **VESPA**

15 MOIS DE CRÉDIT

Chez

G. MONNERET

106, AV. A. BRIAND - MONTRouGE
7, BOUL. BEAUMARCHAIS - PARIS
137, RUE DE TOCQUEVILLE - PARIS

ACHATS

PRENDS en dépôt vente toutes motocycl. Vente rapide assurée grâce à Publicité suivie. *M. Duvert, 30, rue Mouzaïa (19°).* Tél. : BOT 27-92.

SEUL FAURIE, 8, av. de Saint-Ouen, Paris (18°) achète et paie immédiatement toutes motos.

VENTES

INDIAN 1200, side précision 160. Indian 1200, side armée 140. Zundapp russie impecc. 170. N.S.U. 500 mot. neuf 150. Nombreuses autres machines depuis 35 000. *M. Duvert 30, rue Mouzaïa (19°).* Tél. : BOT 27-92.

Un 3 roues Grisot 20 h et samedis, 21, rue Guynemer, à Issy. *M° Balard.*

ÉCH. SIMCA 5. Camionn. 1948, t. b. ét., contre moto Al. ou Angl., 4 vit. sél. et indif. Cherche épave 4 ch D.K.W. ou motob. Vend épave Terrot 4 ch. *Thomas Migennes (Nièvre).*

AUTO KOVER, 1 ch., exc. ét. Tél. CAR 95-10.

AUDEGAN 10, rue des Apennins Paris (17°) M° Brochant. Toujours 75 motos, vélomoteurs, side-car disponibles. 9 mois de crédit.

A VEND. A L'AMIABLE. T.B. fonds vente et rep. cycles. Cyclomot., armes, mach. à coudre, art. sp., dans niche ch.-l.-Canton. S.I. bel emplact. Agences : Mobylette, Automoto, Alcyon, Griffon. S'adres. : *M° Jault, not, Ourville-en-Caux (S.-I.).*

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

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

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

B.S.A. 500 twin AA7. 6.000 km. Etat imp. Selle biplace. access. Px 310. Hrs repas. *MAI 75-84. 28, bd. Vicotr-Hugo-Neuilly (Seine).*

500 TERROT mod. 1950, ét. nf, avec joli side bois. Ens. imp. Px 200. *Laucher, Marolles, par Broué (E.-et-L.). Tél. : 18 Broué.*

D.K.W. 200 RT. F. tél. selle-bi. sac. 7.000 km, comme neuve. *Corpel. AUT. 19-36.*

MOTOBÉC. 125 culb. Equip. compl. et imp. 17 à 18 h 30 et sam. matin. 39, r. Fondary (15°). *SEG 22-57.*

ARIEL 1000. 4 cyl., tr. belle. S'adres. : *Baire, 60, bd St-Michel (6°).*

TERROT 350 H C.T.L. 10.000 km. 1° main ent. révisée à roder. Cause santé. Au plus offrant. *Devienne, 36, Grande-Rue, Juvisy (S.-et-O.).*

INDIAN CHIEF. Equip. luxe, come nv. Px int., à débattre. *Marion, 174, r. P.-Joigneaux, La Garenne. CHA 22-56.*

PETITES ANNONCES

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



CARBURATEURS DELORTO

Tous Modèles pour 125 cmc.

TRADING-MOTOR-LINE

LAB. 22-08 74, Rue de Rome — PARIS-IX° LAB. 22-08

MISTRAL MOTOS

LA MEILLEURE POMPE POUR MOTOS TOUT EN LAITON CHROMÉ POLI AVEC POIGNÉE AMOVIBLE ET ÉTRIER PLIANT

Montée en série sur les grosses motos

DRESCHMOTOR
Constructeur Motos Dresch

PIÈCES D'ORIGINE livrables de suite pour
DRESCH-D. F. R. GRIMPEUR

Toutes Réparations - Échanges standard moteurs et boîtes, cadres

16, Rue des Belles-Croix ÉTAMPES (S.-et-O.)
Téléphone 392

LA LAMPE "MULTISOUPL"
avec
PILE ET FEU ROUGE
munie d'une
BARRE AIMANTÉE
PERMET
Le feu de position et l'éclairage de secours pour scooters et motos

49, RUE MARIUS-AUFAN
LEVALLOIS (Seine) - PER 06-35

MOTO-STOCK

Vend. et échange à bas prix et à crédit Motos et Voitures. Motos allemandes, anglaises et américaines :

B.M.W. R 73, belle.....	240.000
B.M.W. R 12, email et chrome n.	165.000
B.M.W. R 23, bon état.....	100.000
B.M.W. R 4, bon état.....	85.000
B.M.W., moteurs R 73, R 12, R 35, 3 26	
B.M.W. R 12, boîtes, ponts ar, cadres, etc.	
Zundapp 200	65.000
Tornax 200 bon état.....	70.000
Triumph angl. remont., neuf, belle	145.000
Triumph angl. remont, neuf, 350, 4 vit.	145.000
Ariel, 350 culb., 4 vit., fourche tél.	125.000
B.S.A. M 20, très belle, remont. neuf	145.000
B.S.A. M 20, très bon état....	125.000
Royal Enfield 500 culb., 4 vit., sél.	120.000
N.S.U. 500, super-culasse, tr. b. état	140.000
N.S.U. 600, super-culasse, tr. bon état	140.000
N.S.U. 350 culb., 4 vit., sél., selle biplace	120.000
Harley-David., selle biplace 750 M.P. pares jambes, 2 sonnabels, 3 phares, montage origine	140.000
Harley 500	50.000
Indian 500	90.000
Gnome AX2, side, bon état..	110.000
Gnome 500, V2, bon état.....	60.000
Gnome 250 Junior, à revoir....	30.000
Terrot 350, 500, R SS, 600, etc., de 35, 60 à	90.000
Peugeot 125, mod. 1951. Tand-sad, sac., compteur, tab.	65.000
Monet 125, août 1952. Fourche tél., susp. AR	85.000
Gnome, super-major, très belle, 4 vit., sél.	110.000
René-Gillet 1.000 Police Sid., bon état	100.000
Side-cars, Precision : Stoëb, Bernardet, Buffliet, Châssis divers : CAN. roues pour sides, caisses, industrielles Tuyeaux pots pour : Norton, B.S.A., Triumph, Ariel, etc. Pots pour : D.K.W., N.Z., S.B., B.S.A., Golden, Triumph T 100. Pares-jambes pour Golden. Lunettes panorama. Dynamos pour toutes machines anglaises. Occasions diverses et nombreuses pour toutes machines. Moteurs, boîtes, cadres, roues, magnétos : Marelli, Lucas, Bosch. Roulements neufs Hoffmann pour machines anglaises. Chaînes Reynolds. Chaînes allemandes distribution. Pièces dét. pour manettes anglaises, gaz, air, avance.	
Voitures Opel Olympia 6 CV, décapotable, 4 places, mot. rev.	
Moriss anglaises 8 CV, frein Lockheed, décapotable, 4 places.	
B.M.W. type 345 Rallye. Adler 6 CV déc., 4 places.	
Reprise ou échange contre motos, selon valeur.	
Train avant et moteur sans culasse pour B.M.W. 326. Boîtes vitesses neuves pour 201 : 15.000.	
Moto Stock, 11 bis, Villa Saint-Michel, Paris (18°). Métro : Guy-Mocquet. Ouvert : Samedi, Lundi. Echange, Vente, Reprise, Crédit, Achat.	
MOBYLETTE, ét. neuf (1.700 km) av. nx access. Morel, 81 bis, r. Lauriston. PAS 62-78.	
TERROT, 125 cm³, ETD 8.500 km. Tansad 100.000 fr. Crecy, 14, pl. Eglise, St-Cloud (S.-et-O.).	
HOREX 350, 11.000 km, 230.000 fr. RIC 86-81.	

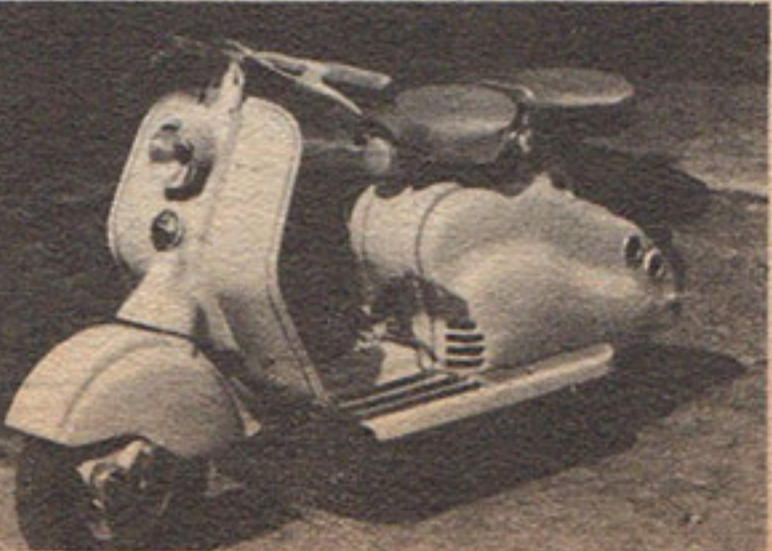


CYCLOMOTO

93, avenue de la Marne - 2, avenue d'Argenteuil

ASNIÈRES — GRE. 26-15

VÉLOSOLEX - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE



CONFORT INÉGALÉ

SIÈGE ARRIÈRE
RÉGLABLE EN MARCHÉ

LEDANOIS & C^{ie}



LEDA

★
BREVETÉ
S. G. D. G.
★



MAXIMUM DE SÉCURITÉ

RESTE HORIZONTAL
SANS BASCULER

4, rue Martin, CLAMART
(Seine)

Téléphone : MIC 08-19

VELOCETTE. LE 200 53 n. rod. impec., à v. ou éch. con. bicyl. 500 rec. Dehillotte, 16, rue de l'Arbre, Marseille.

JONGHI 125 cm³. Equi. bon ét. sél. 3 vit. 70.000. VOL 05-77.

VELOSOLEX état neuf pour 10.000 fr. à acheteur **SCOOTER ARDENT** dernier modèle. Faire offres à Vivarat, 6, rue Etienne-Marey, Paris (20^e).

SCOOTER Speed neuf, à peine rodé. 1.000 km, compteur. Pr. intér. Richard, 46, r. Gambetta, Aire-sur-Adour (Landes).

SIDE léger Buffier 1951, av. pare-brise et capote, exc. ét. Schwingrouber, 116, Grande-Rue, Alès (Gard).

500 ARIEL. V.H. neuve 3.200 km. Px 220.000. Hilaire-Chantonay (Vendée).

TANDEM b. ét., eq. av. mot. Hemy, 48 cm³ (mot. 600 km). Px int. Langlais, 28, av. St-Ouen (18^e).

PART. CH. MOTOBÉ. 125 lat. 1949 ou 1950. Huchet, 10, av. Burtin, Bois-Colombes, 18 h.

ALMA 1952. Mot. Ydral, 175 cm³, 4 vit., sélect., double susp. AV, susp. AR, tansad avert. dépres., p. bagage spé., état neuf, équipée, pneu renf. 130.000. Fourreau, 67, rte St-Leu, Eaubonne (S.-et-O.).

GUILLER-A.M.C., 175 culb., 4 vit., sélect., tte eq., état neuf. Vend cse dble empl. Px intér. Sainquentin, 19, r. Hébert, Clamart. LON 04-80.

LAMBRETTA L C. 5.500 km, nbx acces. Px neuf - 1/3. - Bourrel, 154, av. Wagram. Paris (17^e). ITA 26-82. 10 à 12, 3 à 6.

VDS c. ach. voit., cyclom. mot. Vimer. Exc. état, 3 vit., débr. Px 23.000. Vis. ap. 19 h. Palazy, 1, r. Stanislas-Meunier, Paris (20^e).

CHERRIER

- Champion de France national -
350 cmc. - 500 cmc.

vous conseillera utilement
pour l'achat de votre moto

SPÉCIALISTE
Motobécane TERROT

CRÉDIT

Réparations

21, boulevard Henri-Sellier
SURESNES (Seine)

Téléph. : LONgchamp 18-29

" PRÉCISION "

LE SIDE-CAR DONT LA
PUBLICITÉ EST FAITE
PAR LES USAGERS

39 bis, r. Martre, Clichy (Seine)

Sur tous CYCLOMOTEURS...
Carburez "à pleine gomme" avec.....

LE GICLÉUR
RÉGLÉX

SUPPRESSION TOTALE DU 4 TEMPS
PUISSANCE - ÉCONOMIE

MARLOTTE 227, B^e PÉREIRE, PARIS-17^e - ÉTO. 03-90

L. JEANNIN
Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATIONS

Représentant de toutes marques françaises
et des motos **JAWA, OGAR** (Station-Service)

11, avenue de la Porte-de-la-Plaine - PARIS (15^e)
Métro : Porte-de-Versailles Tél. : LEC 80-62

★ **FOUGOR** ★

le spécialiste de la botte
dans tous ses usages

TOURISME - COMPÉTITION - CHEVAL - CHASSE

vous présente ses modèles cousu trépointe
de 3.800 à 7.000 F

Feuilles de mesures adressées sur demande
avec catalogue

Usine : 93, rue Molière - MONTREUIL
Tél. : AVR. 28-12 (Seine)

MATÉRIEL ÉTAT NEUF

Jawa 350, dern. mod., acc.....	195.000
B.S.A. 250, 1952, access.....	155.000
Terrot 500, access.....	140.000
Terrot 125, 4 vit., 1952.....	110.000
Alcyon 125, 1952, access.....	125.000
Mobylette 1951, peu roulé....	25.000
Peugeot 150, cme neuve.....	80.000

Ateliers Roger Loyer, 17, r. des Bateliers, Clichy. PER 74-20.

PEUGEOT 125, récente, impeccable, avec accessoires, 75.000 fr. Tél. : AVR 08-82.

B.S.A. 250, culb. fin 1951, chrome état impec, 10.000 km, tt eq., sac. cuir 185.000. Verbeke, 83, rue de Passy (16^e). Le soir.

B.M.W. R. 75 absolument d'origine, parfait état. Raison santé. Moteur, boîte, cadre, etc. 250 N.S.U. neuf. Kayak bi-place. Bollaert, 32, bd Nelaton, Marcoussis (S.-et-O.).

TERROT 350 cm³ latérale, bon état, Prix 50.000; Motosacoche 250 cm³, bon état, moteur M.A.G. culbuté. Prix 40.000. Capgras Georges, à Pécy (S.-et-M.).

B.M.W. R 73. Garantie origine; Norton 500; Dominator 1952; Triumph 500, speed twin 1948; B.S.A. 500 A7, 1952; Puch 250, ent. équipée; Peugeot 175, 1952, neuve; Terrot 125, garantie nve. Comptant, crédit. Hurni, 38, r. Saussure (17^e).

ZUNDAPP KS 600, susp. AR, excel. état. Px. 190.000 Fongauffier, 25, rue Constantine, Tours (I.-et-L.).

RENÉ-GILLET 750 side. Tr. b. état. Pns nfs. Vivier, 61, r. Madame, Paris (6^e). LIT 29-06.

Cause achat voit. vends scooter **BERNARDET** 250 cm³. Juil. 1952, état neuf. Reprise d'un vélomoteur 125. Ecrire pour photos. Van Hove Aimé, 4, rue Manouvrier, Guéret (Creuse).

ROVIN D3, Accessoires. Ecrire : Rouard, 47, Sentier des Cailles, Soisy-sous-Montmorency (S.-et-O.).

D.K.W. 350 NZ. Sélect. 4 vit., parf. état, 135.000. Lancelot, 11 bis, rue Rouvet, Paris (19^e).

DE CONFIANCE 125 Sachs, état impeccable équipée. Très bon état tous points de vue. Side Vanod enfant avec capote. J. Roy, 36, Grande-Rue, Villemomble (S.).



LA SELLE SOUPLE
REYDEL
à suspension SANDOW



HILLS

COMME POUR
LES VOITURES...

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



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

B.S.A. 500. M. 20. Px 150.000. Com. neuve, chrom. Lion, rue Le Bastard, Villerville (Calvados).

RENAULT 8 CV RY2, 4 places. Bon état, 2 pneus neufs, batterie neuve. Px 135.000. G. Lavie, 9, rue L.-Eterlet, Chelles (S.-et-M.). Tél. : 510.

BERNARDET 125 cm³ bon ét., 5000 km. Compteur, horloge, roue secours, batterie, p.-brise. Px à débattre. MEN 11-11,

NOUS LIQUIDONS

à des prix jamais vus.

50 motos crédit 6 et 9 mois.

Indian scout 500, dep. 75.000; Indian 1.200 cm³, side, dep. 95.000; Gnome-Rhône 800, side, 95.000; Terrot 350, mot. neuf, 55.000; Monet-Goyon 500, 4 vit., 85.000; René-Gillet 750, 4 vit., 85.000; D.K.W. 350 impeccable, 85.000; Harley 750 selle biplace, 145.000; Guiller 175 neuve, 110.000; Terrot 350 culb. télescopique; Terrot 500 solo et side; Norton 16 H, N.S.U. 350 culb.; Peugeot 350, 500 lat. et culb.; Gnome CV2 et GX 4 vit. sélect.; 10 Velomot. 125, dep. 25.000; 10 sides marques diverses. Epaves cadres avec papiers. Triumph, Terrot, R.-Gillet, Monet, Gnome-Rhône, etc. Moteurs, boîtes, roues, etc. Expédition en province. Faurie, 8, av. de St-Ouen, Paris. Métro La Fourche (dans la cour).

HARLEY-DAVIDSON 9 CV 1923, b. état, peinture 4 ans, éclairage électrique. Px 40.000. Visible tous les jours, sauf dimanche après-midi. Lombardin, Pécy (S.-et-M.).

VENTE exceptionnelle intéressante de particulier. 500 A.J.S. 185, dernier modèle, neuve 3.500 km avec ou sans side neuf. Imperial, modèle grand sport, et tous accessoires, cause achat voiture. Astier, 10, rue Finkmarte, Strasbourg.

NEW-IMPERIAL 500 sup. culasse, 4 vit., sélecteur. Prêt pour vacances, mot. pn; accu. impecc. av. side Watsonian, pare-brise capote, outillage 135.000. Cause maladie. Laugier, 7, rue F.-Faure, Vincennes.

PART. vds 350 de course. Saroléa. Grégoire 6 colonnettes ét. nf, susp. AR. Recods mondiaux Monthléry 1949. (Voir Motocycles, mars 1949.) Px inter. 120.000. Perdaux, Internat lycée, rue de Vauvert, Bourges (Cher).

500 Speed. Twin TRIUMPH janv. 1952, 15.000 km. 350 B.S.A. B. 31, juin 1952, 7.500 km. Renseignements fournis sur demande. P. Clermidy agent, Triumph, Mâcon.

Vd ou Ech. B.M.W. R 71, impecc. av. ou ss side. Contre 4 CV Renault ou autre voiture. Roux. M. Chabestan, par Vegné (Hautes-Alpes).

LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



le **TUBOTOM**

OTOM S.A.

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

SAROLEA MACHINES NEUVES

— disponibles —

PIÈCES DE RECHANGE D'ORIGINE ★ EXPÉDITIONS

QUELQUES AGENCES LIBRES EN PROVINCE

Agence générale : **F. DELAUNAY**

62, rue Rochechouart - PARIS-IX^e - Téléphone : TRUDAINE 15-95



MOTO - CEINTURES

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE-ÉLÉANCE Fabricant, 20 bis, r. des Jumeaux - TOULOUSE
EN VENTE CHEZ VOTRE FOURNISSEUR



VOITURETTES ARDEX

100 et 125 cc. - Sans permis

50 km-h - 3 litres aux 100 km

CARROSSERIE LUXUEUSE 2-3 PLACES
168.000 francs

Notices contre timbre - Essais les samedis et lundis à Nanterre

ARDEX, 9, rue Paul-Morin, NANTERRE (Seine) (Près la gare)

SCOOTER, Speed neuf. Affaire exceptionnelle, cause maladie, pare-brise plexiglass, siège AR. Prix intéressant. Lanoy, Andrézieux (Loire).

VINCENT rapide, salon 1951. 25.000 km, état neuf. Faire une offre. Guicheteau, 2, rue Paul-Derignac, Limoges (H.-V.).

Cause santé, 600 cm³ N.S.U., modèle 1942 avec side, 4 vitesses, très bon état mécanique, peinture à refaire. 100.000. Jean Coulorgue, à Vallabrix, par St-Quentin-la-Poterie (Gard).

VENDS OU ÉCHANGE contre petite voiture, 350 Magnat-Debon, fourche télesc., 4 vit., sélecteur, 1951, 8.000 km. Tand-sad M^{11e} Jantet, 70, cité Oury Sud, Florange (Mlle).

T.W.N. BDG 250, 1951. Side-car. Humblot, état neuf. Massalteau G., 27, rue de la Gare, Cachan.

500 cm³ MONET-GOYON, 4 vitesses avec side-car impérial, bon état 140. Ardie 200 cm³, 4 vitesses 90. Jawa 350 cm³ 1951, état neuf avec accessoires. 220.000. Boussicaud, 49, av. d'Italie, Paris (13^e).

SUNBEAM et B.M.W., impecc., gd tourisme. Vian, 162, bd Berthier (17^e).

MOTOBÉCANE B2A. 2 CV, 2 tps, 2 vit., bon ét. gal. 40.000. Pêcheur Baraize, 12, rue E.-Zola, St-Ouen (Seine).

PEUG. 125 55 GL, méc., pneus impecc., tand-sad, avert. essai à vol. Prix 70.000. Après 20 h ou lundi. Nitchelm, 96, rue Saint-Maur (11^e).

SCOOTERS SPEED démonstration ou occasion, avec garantie totale de 3 mois, vendus tout équipés à des prix particulièrement intéressants. Reprises, réparations, entretien. P. Brissonnet et Cie, 22 ter, bd du G^{al}-Leclerc, Neuilly-sur-Seine. MAI 87-40.



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.

TRIUMPH 350 culb., fche téles., impecc. 170.000. Masson, 7, r. M.-Dubois, Paris (12^e).

40.000. Cause refus permis cond. moto 250 ou éch. vél. 47, r. Deguingand, Levallois.

SIDE PRÉCISION droite impecc. Peut être monté sur Harley, plus attaches. Delion, 94, av. de la République, Fontenay-sous-Bois.

500 ARIEL. RH. 4 V. Sél. 120. Rép. vélom. Le soir. 40, av. Pte-d'Asnières (17^e).

VOYAGEUR métier, 35 a., connaissant à fond pièces dét. acces. motos cycles. Vendeur introduit région voiture, cherche maison préférence en titre. Inutile si pas sérieux. J. Cordier, Belleruche, Villefranche (Rhône).

B.S.A. M 20 Pf et 110. Rép. 125 cm³. PER 27-89.

Dominique Moto, 97, rue d'Alleray, Paris (15^e) vous offrent une gamme unique d'occasion. Comme neuf, B.M.W. R. 51-R 51-3, B 12-R 71. R 66. 500 ariel bicylindre. 350 cm³ mono-cylindre. 600 Sarolea. 350 D.K.W. 500 Royal enfiel. 500 Gillet d'herstal. 125 cm³ et 175 cm³ Motobécane. Crédit.

D.S. MALTERRE 175, équip. compl. duo. Px 125.000. 44, r. Godefroy-Cavaignac, Paris.

N.S.U. 125 cm³, ét. nf. 5.000 km, sélect. Px 100.000. Pouplard, 13, bd St-Martin. Ts les jours 12 à 13 h, 18 à 19 h.

NORTON, mod. 18, 500 cm³, culb., méc. et présent. impecc. 180.000 fr. A. Kirchner à Cumières (Marne).

Vds cause maladie B.S.A. A7 1952, nx access., 6.000 km. Tél. : 230 Neuilly-Plaisance. Px 320.000.

INDIAN LUXE 1.200 cad. avec side, état impecc., 180.000. R. Huguenet, 5, rue d'Alise, Dijon (Côte-d'Or).

REPARATEURS

Nous vous offrons de la pièce d'origine pour les vélomoteurs et motos PEUGEOT d'avant-guerre
FRANCE MOTOR-CYCLE
Service récupération MANDEURE (Doubs)

Concours "MOTOCYCLES"

1953

Bon N° 6

A DÉCOUPER ET CONSERVER

CYCLOM. Hironnelle mot. Poulain 3 v., b. ét. 32.000. Ecr. Delassus, 11 bis, rue d'Epinay, Saint-Gratien (S.-et-O.).

PUCH 250 TF. 52, équip. + casques impecc. Px 200.000. Carlos, 36, av. des Marronniers, Savigny-sur-Orge.

VEND ou ÉCHANGE c. voiture, cause maladie, super. Harley Davidson, neuf, gr. tour., doub. sél., 3 ph., 3 clax., T.S.F., sacoch., pare-brise chromé bleu ciel. t. origine. Photo. Café du XX^e Corps Américain, Metz (Moselle).

MOTOBÉCANE 3 ch. 2 tps, bon ét. méc., pneus neufs. 35.000. Urgent cause départ. Visib. soir. Bohain, 4, rue de la Chalandie, Chaville. Arrêt autobus Guilleminot.

SIDE MONET-GOYON 5 A 1, b. ét., équip. Px 90.000. Dubois, 107, av. Verdun, Issy-les-Moulineaux.

JAWA 350, avril 1952, bicyl. et inf. Roulée 5.000 km, access. Vis. après 7 h et sam. mat. M. Legras Robert, 32, boul. Exelmans (16^e).

Remorques



"RUBY" Pour CYCLES et MOTOCYCLES
avec Suspension Neiman
Remorques RUBY a ANGAIS (Bas. Pyr)
DÉPÔT PARIS: CARQUILLAT, 43, Rue de la Chopelle (18^e)

Plus de mains crispées!

GANTS SPORT
GAMET

Principal dépositaire à PARIS :
Ets REVIL - 82, Avenue des Ternes

Dans le type catadioptrique, l'articulation élastique évitant la crispation est recouverte d'un tissu réfléchissant la lumière des phares, doublant ainsi votre sécurité.
EXIGEZ le type
« PARIS LA NUIT » GAMET

SEGMENTS DE PRÉCISION

Bolée

Compression
Économie
Durée



la plus grande collection de modèles
TOILES ET CUIRS

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

Production des Établissements
Marcel DOISY

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

HARDI COMME UN **PAGE...**
C'est possible



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

3 MODÈLES:
B.T.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 : É^{ts} CHANTRIEUX-LEFÈVRE, 2, rue de la Plumette - AMIENS

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.)

La Dernière Création



MOREZ

Jura

Pour hommes « NOVELTOR »
Pour dames « NOVELTOR-JUNIOR »



EN CAOUTCHOUC NATUREL ET RHODOGLASS
ÉCRANS QUATRE COLORIS UNIS OU DÉGRADÉS

SÉCURITÉ - VISION INTÉGRALE

Exigez-la de votre fournisseur

La nouvelle 175^{cm³}

Modèle : G^D LUXE PROTÉGÉ

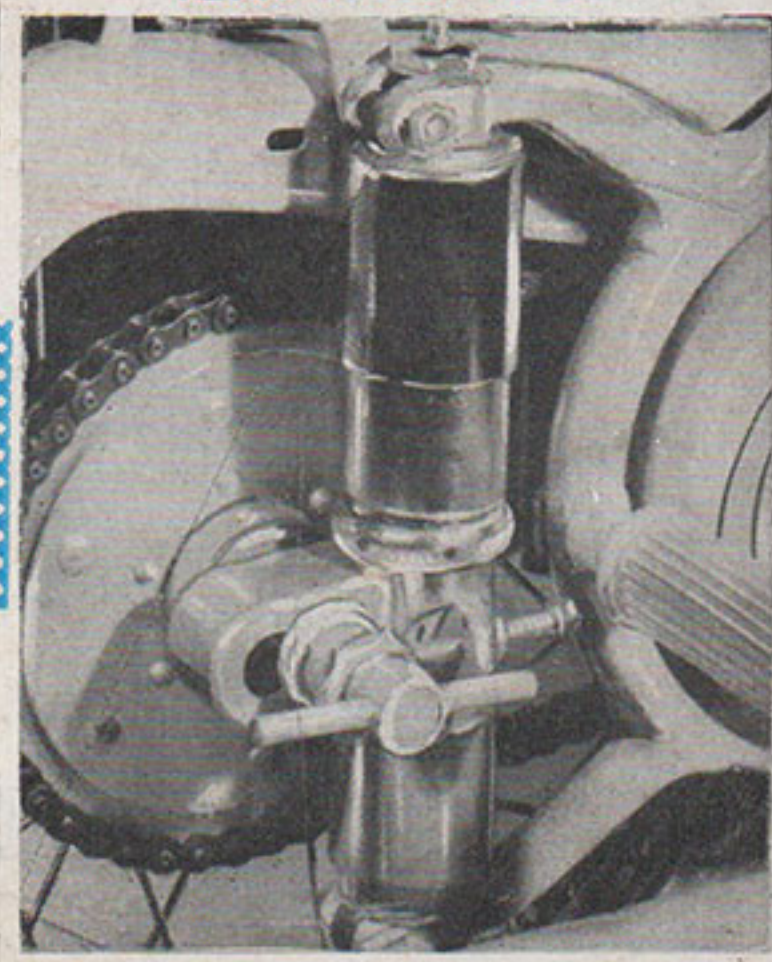
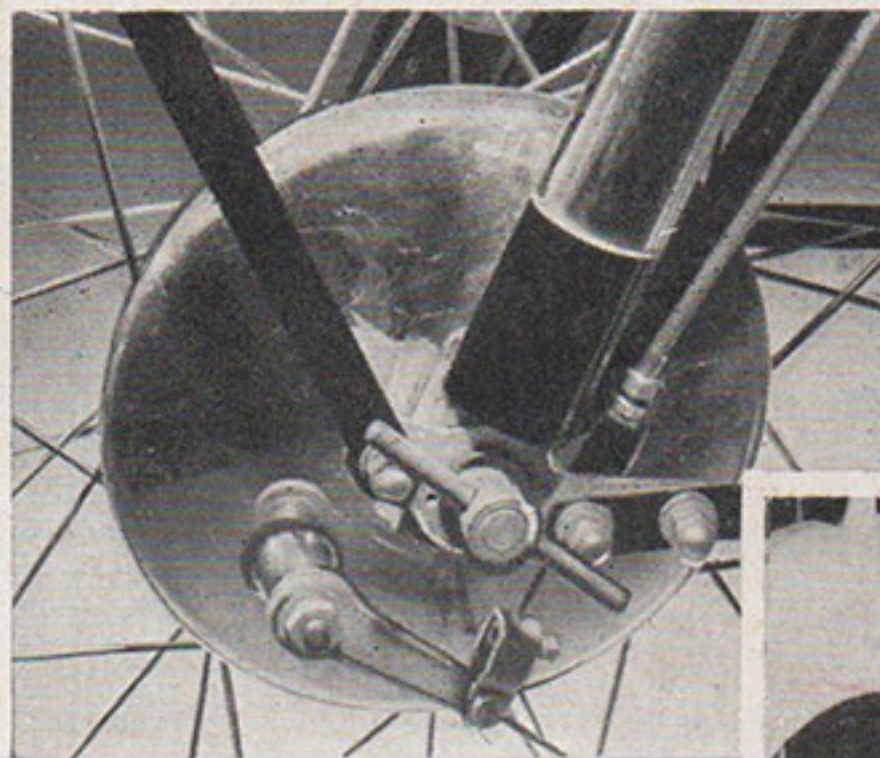
Peugeot

LA 176 TC4

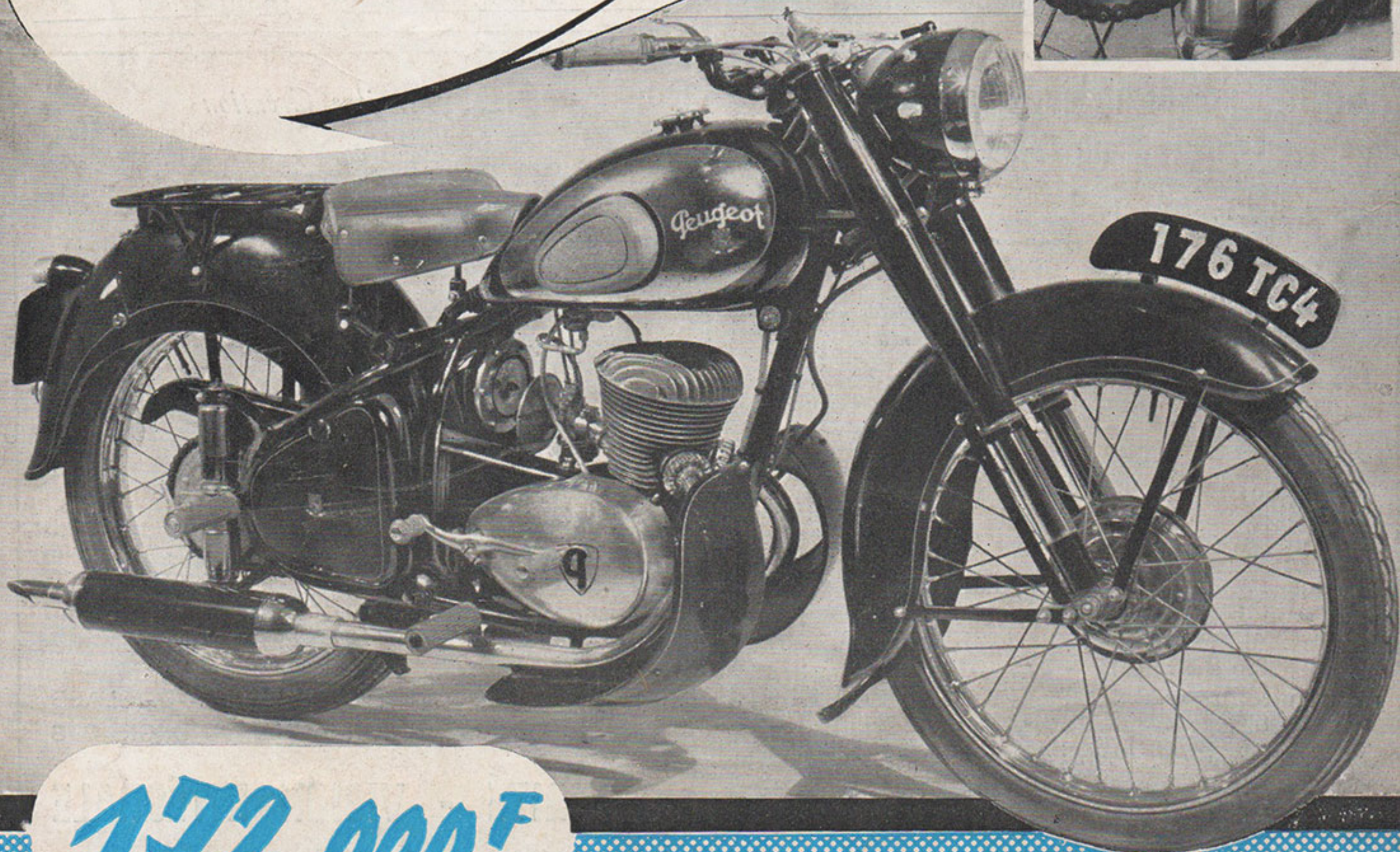
Un moteur très puissant (7,5 CV) monté avec un embiellage à double rangée de galets ; une machine dotée des derniers perfectionnements techniques : 4 vitesses par sélecteur au pied, grande fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques, suspension arrière télescopique à tension réglable, des moyeux avant et arrière à broche instantanément démontables, une protection très efficace par de larges garde-boue à embouti profond.

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

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



CHAMP^T
DE FRANCE
1952
CAT. 175^{CM}



172.000^F

