

DIRECTEUR :
MAX ENDERS
ADMINISTRATEUR
PH. LAJEUNESSE
14, RUE BRUNEL
PARIS-17^e

7^e ANNÉE - N° 112

REVUE BIMENSUELLE

1^{er} DÉCEMBRE 1953

MOTOCYCLES

et Scooters



NOTRE ESSAI :
La 700 Royal-Enfield

40^F

MISTRAL

un **48**cm³

...qui
garantit la qualité
d'un cyclomoteur...!

2 Modèles

2 Vitesses

TYPE 50E2, avec embrayage

Monovitesse

MISTRAL : 27, RUE DU MONT - ST-ETIENNE (Loire)

Dépositaire Seine, S.-et-O., S.-et-M. :

DUCRET : 8, RUE E.-LOCKROY - PARIS (XI) - OBE. 55-59

JANTES
Vélocoteurs, Motos
et Scooters

GARDE-BOUE
Vélocoteurs et Motos

VÉLOS
et
CYCLOMOTEURS

Éts **REINHARD & CHAPUISET**
207, Avenue Pasteur
BAGNOLET (Seine)
AVRon 31-94

JANTES A TRINGLES ET A TALON

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

Que vous Roulez

SUR PISTE

SUR TERRAIN
D'ÉPREUVE

EN TOURISTE

Faites
Confiance à
AVON

Le grand Spécialiste Anglais du pneu moto

AGENT GÉNÉRAL EN FRANCE ET UNION FRANÇAISE

CRUELLE "PNEUMATIQUE"

65, 71 Rue de Charenton. ALFORTVILLE-SEINE -

Tel. ENTrepôt. 34.95 - (5 Lignes groupées)

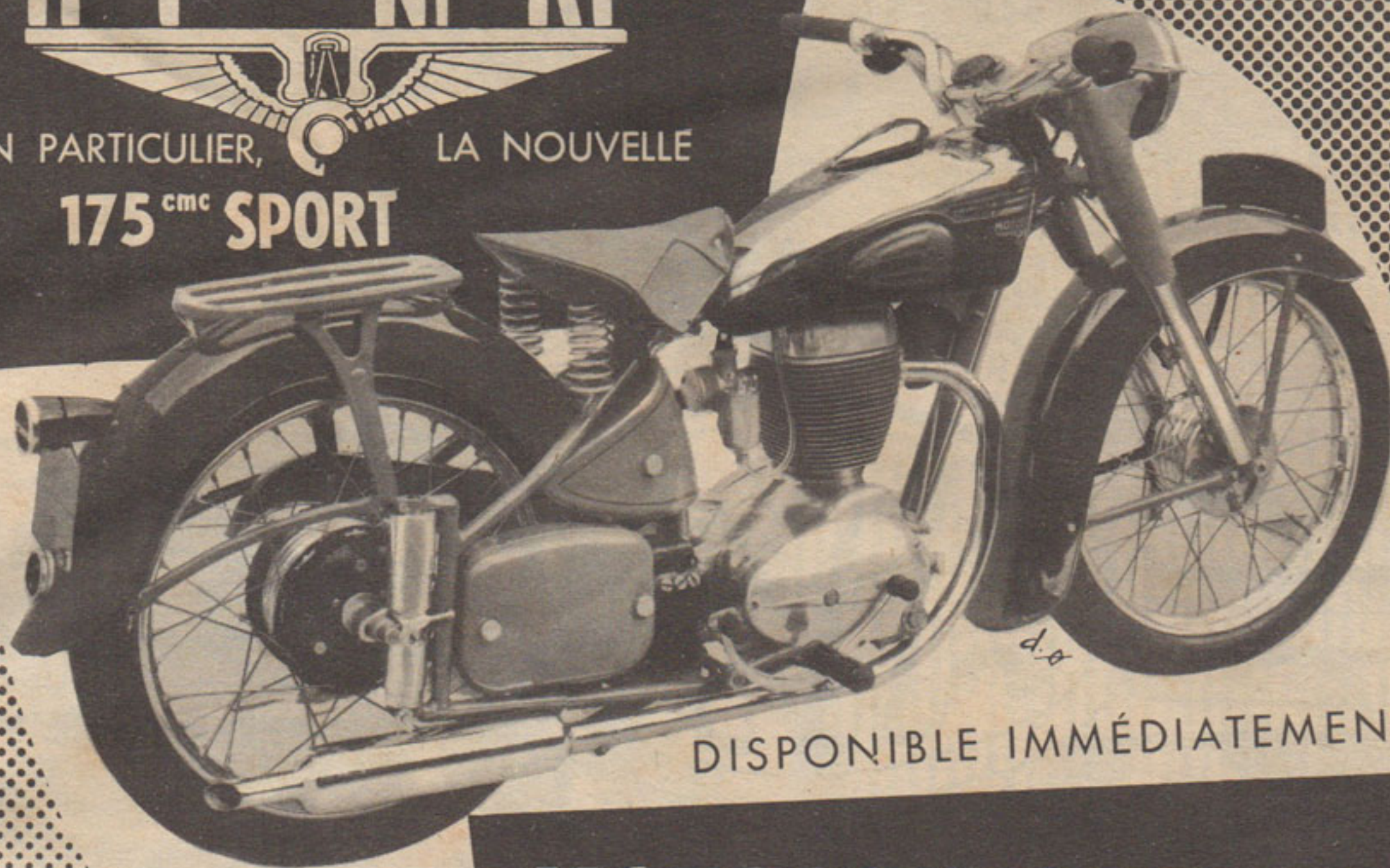
O.I.P.R

VOUS AVEZ VU AU SALON LES DERNIERS MODELES

MOTOCONFORT

ET, EN PARTICULIER, LA NOUVELLE

175^{cmc} SPORT



DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT A CRÉDIT

MOTOCONFORT-BARBÈS

158, Boulevard Magenta (Métro Barbès) PARIS-10° - LAM. 91-08

OLIVIER 123

**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 SOUIL- LURE ET VOL de votre essence, PERTE ET VOL de votre bouchon.

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

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

*Méfiez-
vous des
Contrefaçons*



EXIGEZ le

"CASQUE GENO"

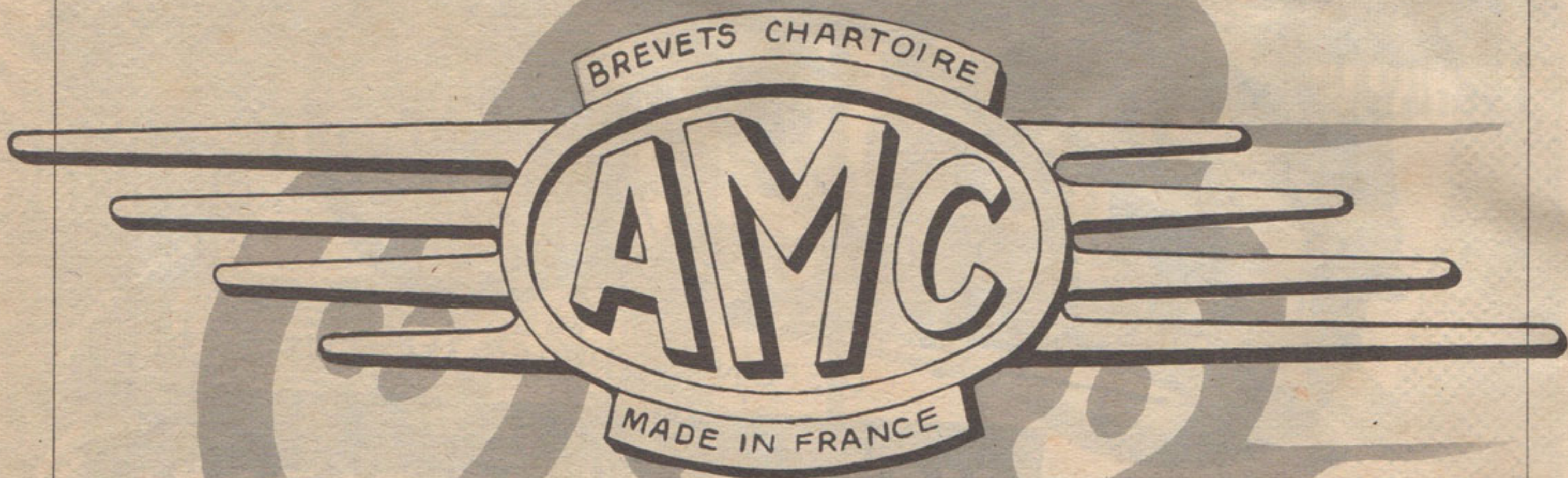
HAUTE RÉSISTANCE • IMPERFORABLE AU CHOC

Vente en gros : E^t GENO, 6, F^g St-Honoré, PARIS

LES MOTEURS FRANÇAIS DE GRANDE CLASSE

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIED



Équipent les grandes marques...

ALCYON - AUTOMOTO - FAVOR - FOLLIS - GIMA - GUILLER - MALTERRE - MOTOBLOC - NEW-MAP - RADIOR - SICRAF - SYPHAX

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

RENÉ GILLET

MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km/heure

Consom. 3,5 l aux 100 km

*Agents de Province
et Union Française
demandés.*

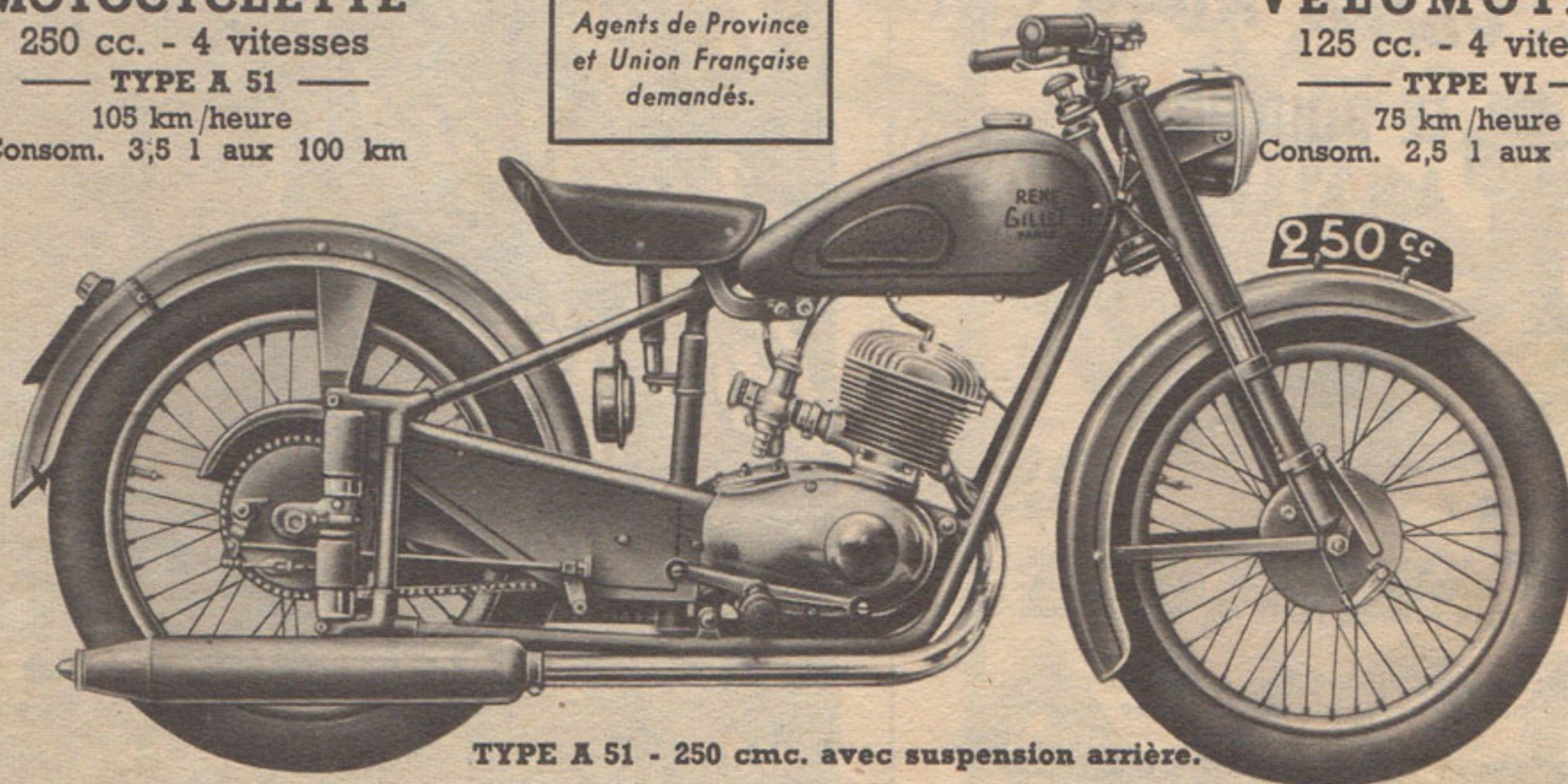
VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km/heure

Consom. 2,5 l aux 100 km



TYPE A 51 - 250 cmc. avec suspension arrière.

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

UN MOTEUR PUISSANT - UN CADRE INCOMPARABLE

A. M. C. 4 TEMPS - 125.3
125.4 - 175.4 - 250.4 A.C.T.

YDRAL 125. 2 T. 4 VIT.

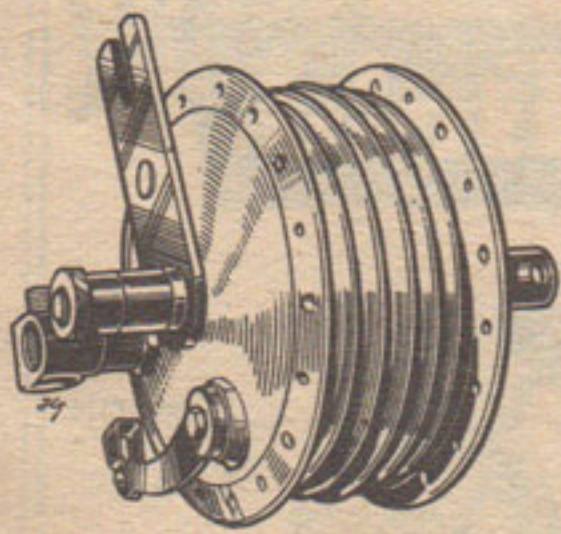
G I M A



LA MOTO DE GRANDE CLASSE

24, AVENUE PASTEUR
CHAMALIÈRES
(Puy-de-Dôme)

Une nouveauté remarquée et appréciée au Salon 53



Le moyeu à broches
en alliage léger

SAPERLI

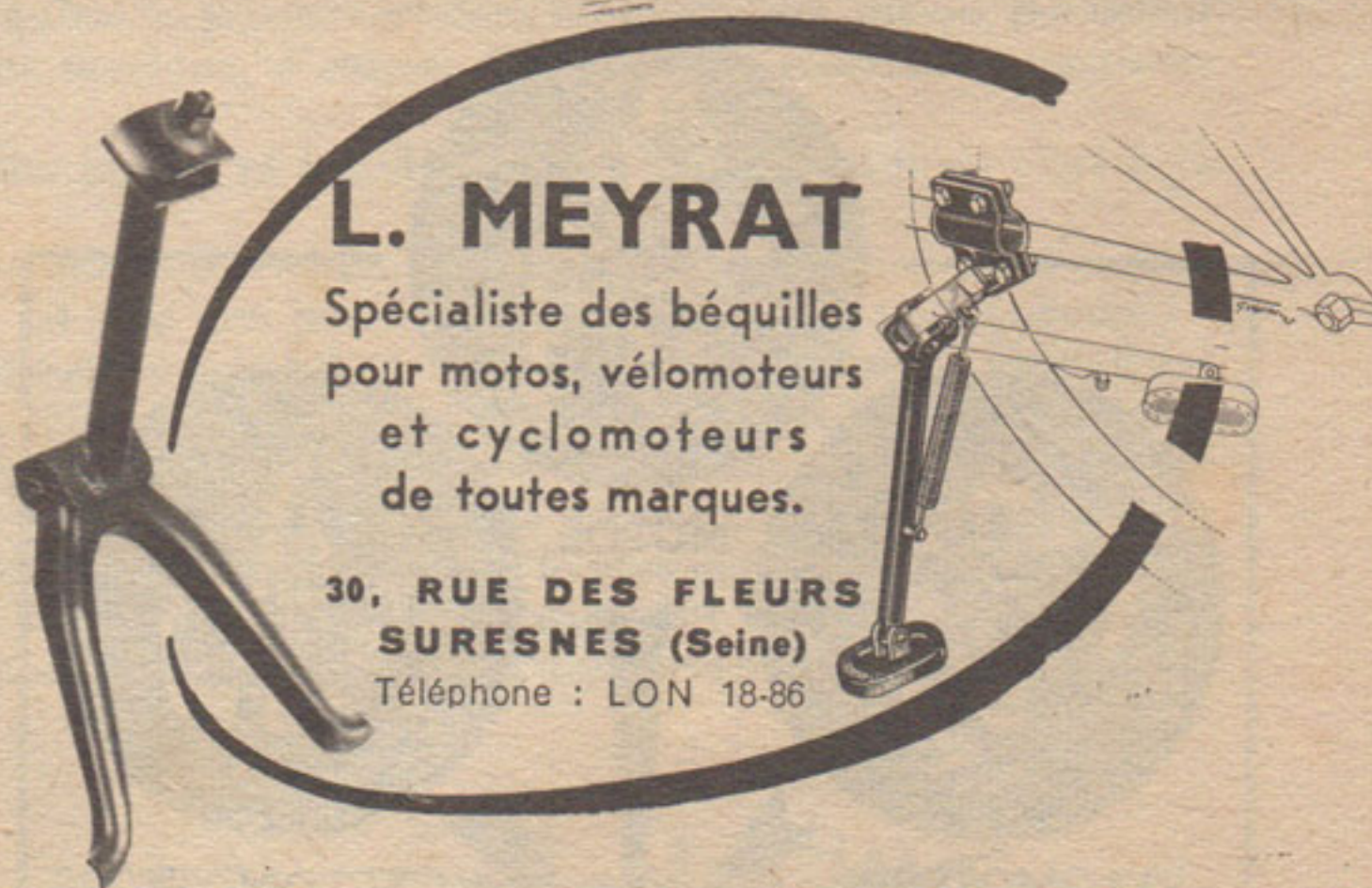
à freinage central pour
vélomoteurs et motocyclettes.

Constructeur :

SOCIÉTÉ Anonyme PRATICA

VILLEFRANCHE-Sur-SAONE

Capital 15 millions



L. MEYRAT

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

30, RUE DES FLEURS
SURESNES (Seine)

Téléphone : LON 18-86

Royal Enfield

LA MOTOCYCLETTE DU VRAI SPORTIF

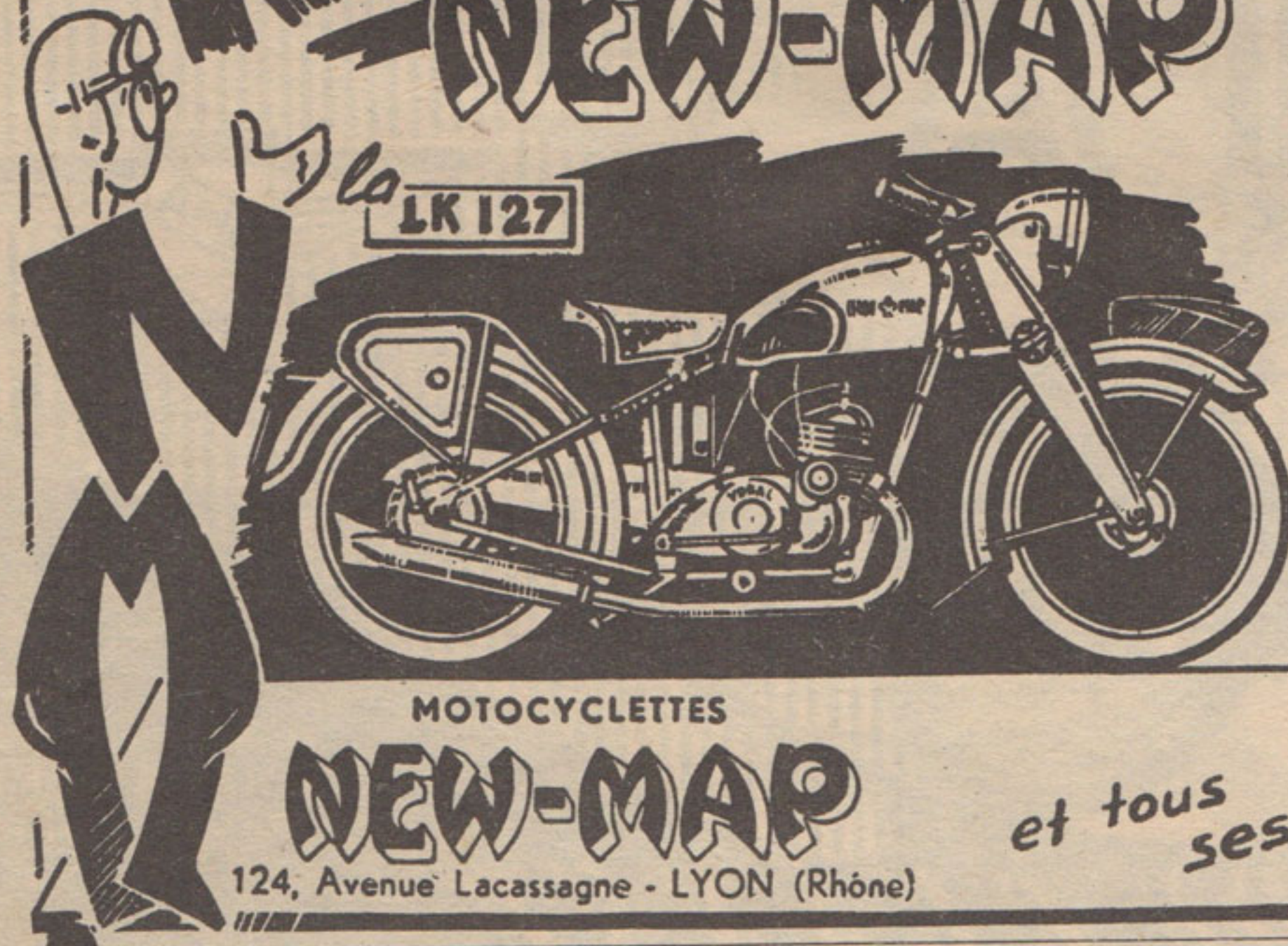
SOLIDE - RAPIDE - ÉLÉGANTE - ÉCONOMIQUE - SOUPLE

Pour votre sécurité employez les pièces d'origine.

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE : **ÉTS PIERRE PSALTY**, 80, avenue des Ternes - PARIS XVII^e
MÉTRO TERNES

TÉLÉPHONE : ETOILE 55-52

Sensationnel
RECORD
NEW-MAP



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

Mais:

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

au prix de :

109.500 frs
est un véritable
Tour de force

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

et tous
ses agents
en France

MOTOS

VELOMOTEURS

CYCLOMOTEURS

Pour tous :

AMAC
LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

COFFRET PIÈCES DE RECHANGE à l'usage des motocistes

STATION-SERVICE AMAC

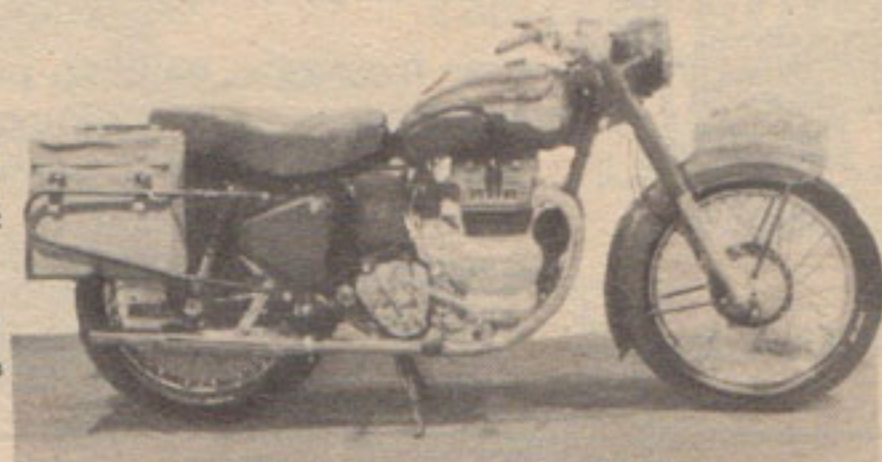
21, rue Collange, 21
LEVALLOIS (Seine)
Tél. : PER. 06-02

MOTOCYCLISTES

Sachez que toute la gamme

Royal Enfield

CHAMPION
DE FRANCE
DE MOTO-
CROSS 1951
CAT. 350 cm³



CHAMPION
DE PARIS
1952
CAT. 350 cm³

est en vente au garage

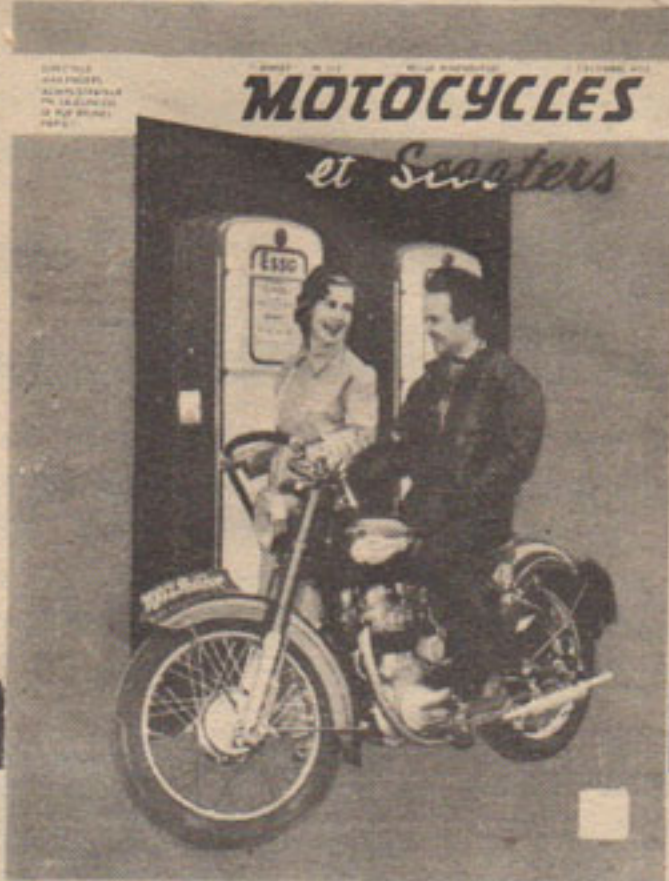
SAPORITI

Agent exclusif pour : Oise, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise

Renseignez-vous...

SAPORITI « Service moto »

29, GRANDE-RUE - CHAVILLE - SEINE-ET-OISE
TÉL. : OBS. 09-97 - CHAVILLE 295



ESSAI DE LA 700 ROYAL-ENFIELD
(Photo Orthotron)

A U S O M M A I R E :

★ Échos	8	★ Records Norton....	25
★ Salon de Francfort.	10	★ La Vespa 54.....	27
★ Chez les hommes bleus	12	★ Machines de championnat	29
★ Essai de la 700 Royal-Enfield...	17	★ Sports et Clubs	30

7^e ANNÉE * N° 112 * 1^{er} DÉCEMBRE 1953

MOTOCYCLES

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

Silence

On mène en ce moment grand tapage en faveur du silence.

Le Silence! chacun le réclame à tue-tête. Ce n'est pas nous qui nous élèverons contre cette campagne d'autant qu'on nous accuse tous, par la faute de quelques-uns, d'être parmi les instruments les plus désagréablement sonores de cet indésirable orchestre.

C'est un service à rendre à l'immense majorité des motocyclistes corrects que de désavouer ceux des nôtres, inconscients ou mufles, dont le comportement désinvolte discrédite toute la corporation.

L'affaire est, en effet, plus grave qu'on ne pense : certaines municipalités, dit-on, menacent les délinquants de leur confisquer leur machine, d'autres, d'interdire la circulation nocturne des motos.

Ces mesures d'autodéfense sont-elles légales et justifiées? Nous l'ignorons, mais c'est déjà trop que cette menace pèse sur nous.

De son côté, la Chambre syndicale des Constructeurs a pris nette position : par l'organe de son président, elle affirme qu'elle est plus que jamais disposée à apporter son concours — nous citons — « à ceux qui entendent mettre à la raison ces délinquants délibérés, spécialistes des silencieux perforés ou supprimés, qui prennent les rues pour des circuits de compétition ». Elle demande toutefois qu'on soit objectif et qu'on fasse la discrimination entre cette minorité de perturbateurs et les quelque deux millions cinq cent mille motocyclistes qui vont à leur bureau, leur usine, leurs affaires ou leurs loisirs, sans heurter le plus délicat tympan.

Une dernière fois nous faisons, dans l'intérêt général, appel au bon esprit de chacun. Une sourdine à vos machines, s'il vous plaît, vous ne vous en porterez pas plus mal et elles non plus.

Max Enders

A qui le record ?

D'après certaines statistiques, l'Allemagne est donnée comme possédant le plus grand nombre de motocyclistes avec un chiffre qu'on estime à deux millions. Si l'on ne compte que les motos, à l'exclusion des cyclomoteurs, c'est probablement vrai, mais si l'on envisage la totalité des deux-roues à moteur,

c'est probablement la France qui tient la tête puisque son parc motocycliste est estimé à deux millions cinq cent mille machines.

Distinction.

Marcel Perrin l'actif agent de Boulogne et vice-président d'honneur du M.C. châillonnais a reçu récemment la Médaille

d'or de l'Education physique et des Sports en récompense de sa longue et ardente carrière de coureur motocycliste ayant participé brillamment à de très nombreuses compétitions nationales et internationales.

Nous joignons toutes nos félicitations à celles si nombreuses que Marcel Perrin a déjà reçues pour cette distinction bien méritée.

F. Innocenti, ingénieur « honoris causa ».



Ferdinando Innocenti, créateur et réalisateur du scooter Lambretta, vient d'être promu au titre d'ingénieur « honoris causa » par le Politecnico de Milan, la plus importante école italienne pour la formation des ingénieurs.

Avant de lancer Lambretta c'est lui qui réalisa les premiers échafaudages tubulaires qui sont maintenant adoptés dans le monde entier; il a également exercé son activité dans les domaines les plus divers de la mécanique : automobiles, machines-outils, etc.

Pour ce titre qui est une consécration, notre grande famille motocycliste est unanime à lui présenter ses plus sincères félicitations.

A propos de prix.

D'après un économiste distingué qui a publié une remarquable étude sur la question, le prix de revient de la production française est, suivant le genre d'articles fabriqués, de 20 à 60 % plus élevé que celui de nos concurrents étrangers.

Si donc nos motos sont chères par rapport à celles de nos voisins du nord, du sud et de l'est, ce n'est pas un phénomène particulier, mais la conséquence de notre plan général d'économie.

L'eau fait baisser les assurances.

C'est une nouvelle qui vient d'Angleterre où, paraît-il, certaines compagnies d'assurances accordent des réductions de primes de 15 à 25 % aux buveurs d'eau à l'exclusion de tout breuvage alcoolisé.

C'est une association de tempérance qui aurait obtenu ces avantages pour ses membres. Reste à savoir si les buveurs d'eau invétérés, car tous les amateurs de vin ne sont pas des ivrognes, reste à savoir si, parmi ces buveurs d'eau, il n'en est pas, ayant d'autres vices aussi néfastes au bon équilibre physique.

A.M.C. en Angleterre.

La marque anglaise D.M.W. qui équipe certains de ses modèles de moteurs Villiers vient de passer accord avec les

Ateliers Mécaniques du Centre pour la fourniture de ses blocs-moteurs 175 et 250 cm³, destinés à compléter la gamme de ses productions. La confiance que met en A.M.C. un pays aussi réputé que l'Angleterre pour ses productions motocyclistes est comme une consécration des efforts persévérants de MM. Charroire.

Avec un Ultima.

C'est avec un moteur et une boîte Ultima qu'est équipé le trimoteur utilitaire Solyto fabriqué par New Map et non un bloc Ydral comme il a été dit par erreur.

Le trial de l'Empereur.

Le M.C. bellifontain organise le 27 décembre prochain son troisième trial national de l'Empereur en forêt de Fontainebleau ouvert à tous les sportifs munis de la licence sportive ou touriste en catégories motos de 126 à 500 cm³ et sidecars de 350 à 1 200 cm³. Engagements chez M. A. Sangeorges, 20, rue du Château, à Fontainebleau, ou M. Douzery, 16, rue Vauvenargues, Paris (18^e).

Épreuve annulée.

Le M.C. clodoaldien nous demande d'informer les motocyclistes sportifs qu'à la suite de la sanction prise contre lui par la F.F.M., il ne pourra organiser son trial de Noël dans les bois de Buc.

Menat (P.-de-D.) à l'honneur.

M. Duverger nous demande de signaler qu'on reçoit soins empressés et excellent accueil à Menat, cité charmante sur la Nationale 149 au cœur des Gorges de la Sioule. M. Bommefond, garagiste, abandonne son travail pour rendre ser-

vice aux touristes en difficulté et pratique des prix très modérés, cependant que l'Hôtel du Centre, tenu par M. G. Mansat, possède une cuisine de premier ordre, et offre des menus excellents, avec une bonne surprise au dessert, une note des plus raisonnables.

Du nouveau chez Motobloc.

Ce nouveau n'a rien à voir avec la mécanique, puisqu'il s'agit de la naissance du petit Jacques, le troisième fils de M. Liger attaché aux Services techniques de la maison. Tous nos compliments aux parents et nos meilleurs vœux au bébé.

Chez V.W.

Parmi les divers accessoires de cette marque, béquilles, porte-bidons, porte-valises, etc., on note un rétroviseur à glace bombée dont l'autre particularité est que la monture est en caoutchouc, ce qui non seulement évite les vibrations et le bris, mais aussi assure l'imperméabilité et empêche le rapide ternissement du tain réflecteur.



Poignées chauffantes.

Remarqué à la vitrine de Marcel Pabin, l'agent Automoto de la Grande-Armée, de nouvelles poignées chauffantes adaptables à tous guidons; ces poignées, fixes ou tournantes, portent la marque Wafier. Elles sont destinées aux vélomoteurs 125 cm³ et motos dotées d'un équipement électrique avec batterie.

Rallye militaire des 18 et 19 septembre 1953.

L'équipe de l'École d'Application du Train à Tours, devant les magasins B.S.A., la veille du départ. Cette équipe s'est classée première en catégorie 350cm³. (Motocyclettes B.S.A. modèle B.31. 350cm³. Spécial « Armée française ».)



Echos d'Outre-Manche

LE TROPHÉE LES GRAHAM

La maison M.V. offre en mémoire de son prestigieux pilote une magnifique œuvre d'art qui récompensera la firme dont le palmarès, en deux ans, aura été le meilleur. Compteront le T.T., le Grand Prix d'Allemagne et le Grand Prix des Nations, autrement dit les Grands Prix des pays qui, par leur industrie et leur effort en faveur de la course, « devraient » avoir voix prépondérantes dans les Congrès de la F.I.M. et ses commissions sportives.

M^{me} Edna Graham s'occupe de l'importation des 125 M.V. simple arbre en Angleterre et était une spectatrice très intéressée au dernier meeting de Silverstone. Nous nous inclinons devant le courage de la veuve du grand champion, car si la course lui a apporté des joies, elle les a payées cruellement.

ÉTRANGE CULTURE DU SOUVENIR

Suivant l'exemple de Paris, Londres n'a plus, depuis quelques années, de tramways. Mais dans le parc à véhicules d'un jardin zoologique britannique on peut encore admirer (?) un de leurs survivants, immobile, destiné à édifier les Anglais des générations futures.

ÉLÉGANCE

Dans un éditorial d'une revue britannique il est signalé qu'afin de vulgariser le port du casque au Danemark, on avait créé des affiches portant l'inscription « Soyez élégant, portez un casque ». Il est suggéré cette solution en Angleterre. Ajoutons malicieusement qu'il sera difficile aux Anglais d'être élégants lorsque l'on connaît les genres de casques, pour le tourisme, qui leurs sont proposés !

LES PRINCIPALES NOUVEAUTÉS DU SALON DE LONDRES (14-21 novembre).

Chez Ariel on est venu à la suspension arrière oscillante, sauf pour la célèbre 1 000 qui peut difficilement s'accommoder d'une fourche oscillante à cause de l'encombrement du moteur. Un modèle intéressant est leur 650 twin, d'une puissance de 40 ch. Le rapport volumétrique est de 7,4 et cylindres et culasses sont en fonte. Bielles en alliage léger. Les éléments de la suspension arrière sont réglables suivant la charge.

Le scooter prend difficilement outre-Manche, ce qui n'étonne pas d'un pays traditionaliste à l'extrême, néanmoins on assiste de temps à autre à de timides tentatives.

De lignes agréables l'Oscar a une carrosserie en matière plastique, est mû par un 125 ou un 200 Villiers, a des roues de 12 pouces. Le moteur est refroidi par air forcé. Les suspensions avant et arrière utilisent le caoutchouc. L'ensemble est malheureusement lourd. Plus de 100 kg.

Chez B.S.A. la grosse nouveauté, attendue par beaucoup, est la 650 Golden Flash équipée d'une fourche arrière oscillante. Cette solution a obligé le constructeur à revenir pour ce modèle à la boîte séparée. La 500 « Star twin » peut être aussi équipée de cette suspension, elle est alors baptisée Shooting Star. Une 150 Bantam-Major a vu le jour et n'a que de petites différences avec la 125. La 250 à soupapes latérales est maintenant équipée d'un alternateur Wipac, tandis que le modèle culbuté de même cylindrée monte un Lucas. Cette solution gagne du terrain. Présenté dans le courant de l'année, nous verrons le moyeu-moteur « Roue ailée » de 35 cm³ à deux temps, pour cyclomoteur.

La 250 Indian « Brave » sera commercialisée en Angleterre dorénavant. Nouvelle fourche télescopique et suspension arrière oscillante utilisant, comme beaucoup d'ailleurs, des éléments Armstrong à deux réglages.

Chez Triumph nous connaissons la nouvelle T. 110, v^{re} à Paris, mais le Terrier de 150 cm³ possède un grand frère, le Tiger Cub (bébé tigre) de 200 cm³ à caractéristiques et allure plus sportives. Villiers sort un 225 bloc-moteur à quatre rapports, qui équipe la James dont nous avons parlé récemment. Puissance à 4 500 tours, 10 ch. Francis-Barnett utilise ce moteur dans un nouveau modèle caréné. Le carénage ne dissimule que la partie arrière du cadre mais a été réalisé avec une belle netteté et finesse. La batterie est sous le coussin-selle, dans ce capotage.

La 600 Panther, machine de side-car, a maintenant une suspension arrière oscillante, avec éléments Armstrong.

Velocette ressort sa 500 M.S.S. à culbuteurs modernisée, elle est magnifique d'allure.

Chez Jap, un vertical twin simple arbre commandé par chaîne a vu le jour, de même qu'un 500 quatre cylindres à eau. Ces deux modèles sont pour les compétitions.

Jusqu'à présent le plus remarquable modèle est la flat-four 500 cm³ Wooler qui va enfin être commercialisée. C'est un modèle de luxe, par les solutions

employées et le prix, mais elle sort résolument de la tradition britannique.

Le constructeur a conservé le phare dans le prolongement du réservoir, qui fut à l'origine du surnom « banane volante » appliqué au modèle de la marque d'il y a plusieurs années. Fourche télescopique, transmission par cardan, suspension arrière à glissières. Deux carburateurs Solex. L'alliage léger domine et l'accessibilité de la machine est l'antithèse de ce que l'on rencontre habituellement sur les machines britanniques. A part les bougies, une seule clef à deux dimensions permet de démonter toute la moto ! Le moteur peut être déposé du cadre en dix minutes.

Le poids est de 130 kg, seulement la puissance n'est pas annoncée, mais on parle de 145, position assise. Attendons confirmation.

OU L'ON REPARLE D'HINTON

Après sa chute au T.T. de 1951, le célèbre Australien « un oeil, un rein, un poumon » s'était quelque peu abstenu de courir. Or il va remettre ça sérieusement. Pour commencer il s'est octroyé les Grands Prix des Nouvelles-Galles du Sud en 250, 350 et 500, sur des Norton, tandis que par émulation, son fils remportait les courses du Senior et Junior Clubman's, sur des Norton également. Le père va probablement poser sa candidature pour représenter l'Australie au cours de la saison 1954. Et les Anglais affirment que celui-là ne courra pas pour les étrangers... Puisque nous avons touché cette question épineuse, signalons que Duke a signé à nouveau chez Gilera. Anderson parle de faire sa saison d'hiver en Australie pour se venger de son échec de 1948 ; il reconnaissait qu'il était parti là-bas avec l'intention de tout rafler mais que les Australiens étaient plus coriaces qu'on ne le croyait (en 1948, c'était permis, mais maintenant le monde motocycliste est au courant).

ÉGALITÉ

Nous ne voulons pas créer une rubrique des contraventions d'outre-Manche, mais signalons à l'intention de nos services de police qu'il y a quelque temps la femme du ministre britannique de la Santé publique a eu une amende de £ 2 (2 000 fr) pour infraction au Code de la Route. Plus récemment M^{me} Attlee recevait la même sanction pour obstruction de la chaussée et défaut d'éclairage en stationnement. En France...

LA 250 PEUGEOT BICYLINDRE

TYPE 256

CARACTÉRISTIQUES

GÉNÉRALES



Cette 250 constitua au dernier Salon l'un des points d'attraction du stand Peugeot. Pour qui connaît les brillantes qualités des 175 de la marque, nul doute que cette quart de litre ne perpétue la tradition de robustesse mécanique et de performances des productions de la grande firme de Beaulieu-Valentigney.

Nous pensons intéresser nos lecteurs en donnant ci-dessous les caractéristiques et la courbe de puissance.

GÉNÉRALITÉS MOTEUR

Cycle	2 temps
Nombre de cylindres	2
Disposition cylindres.....	Parallèles verticaux
Position relative manetons.....	180°
Alésage	51
Course	60
Cylindrée	246
Forme chambre combustion.....	Hémisphér.
Volume	18,5
Rapport volumétrique	7,7
Puissance fiscale..	3 ch
Puissance effective (à la roue AR) (1)	12 ch
Régime normal ..	5 000 t/mn
Régime maxi ...	6 500 t/mn
Graissage	P. mélange
Allumage	Batterie

TRANSMISSION - BOITE DE VITESSES

Nombre de vitesses.....	4
Commande	Sélecteur

RAPPORTS DE BOITE

1 ^{re} vitesse	2,62
2 ^e vitesse	1,54
3 ^e vitesse	1,24
4 ^e vitesse	1

RAPPORTS TOTAUX

1 ^{re} vitesse	16,1
2 ^e vitesse	9,45
3 ^e vitesse	7,6
4 ^e vitesse	6,14

TRANSMISSION PRIMAIRE

Nombre de dents des pignons ...	16 × 32
Rapport	2

TRANSMISSION SECONDAIRE

Nombre de dents

(1) Soit environ 15 ch au vilebrequin.

pignon de sortie de boîte	14
Nombre de dents couronne roue AR	43

CHAINES

PRIMAIRE : spéciale sans faux rouleaux	
Pas.....	9,525
Diamètre rouleaux	6,35
Largeur intérieure	7,75

SECONDAIRE :

Pas.....	12,7
Diamètre rouleaux	8,51
Largeur intérieure	7,75

EMBRAYAGE

Nombre de disques	11
Course de débrayage	3 mm
Nombre de ressorts.....	1
Longueur et tare	17,5/85 kg

CARBURATEUR

Marque	Gurtner
Type.....	M 20 D
Gicleur rodage....	40
Gicleur après rodage	38
Position aiguille..	milieu
Emmanchement ..	25,4
Diamètre passage..	20
Position cuve	A gauche
Commandes.....	2 manettes

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Batterie (marque).	Fulmen
Voltage	6
Ampérage.....	7 Ah
Dynamo-rupteur (marque)	Morel
Montage.....	En bout d'arbre

Puissance.....	40 W
Calage avance	5 mm
Bougie Marchal ..	CR 35 × 36

PARTIE CYCLE

Fourche AV	
type - télescopique	avec amortisseurs hydrauliques.

Course	120
Diamètre broche	15
Angle de chasse...	27°
SUSPENSION AR	
Course	50
Diamètre broche	15
FREINS MONO-BLOCS AV et AR	
Diamètre tambour	170
Largeur garniture	28
ROUE AV	
Jante	484 × 40
Pneu	25 × 2,7
ROUE AR	
Jante	484 × 40
Pneu	25 × 3 (renforcé)

DIMENSIONS GÉNÉRALES

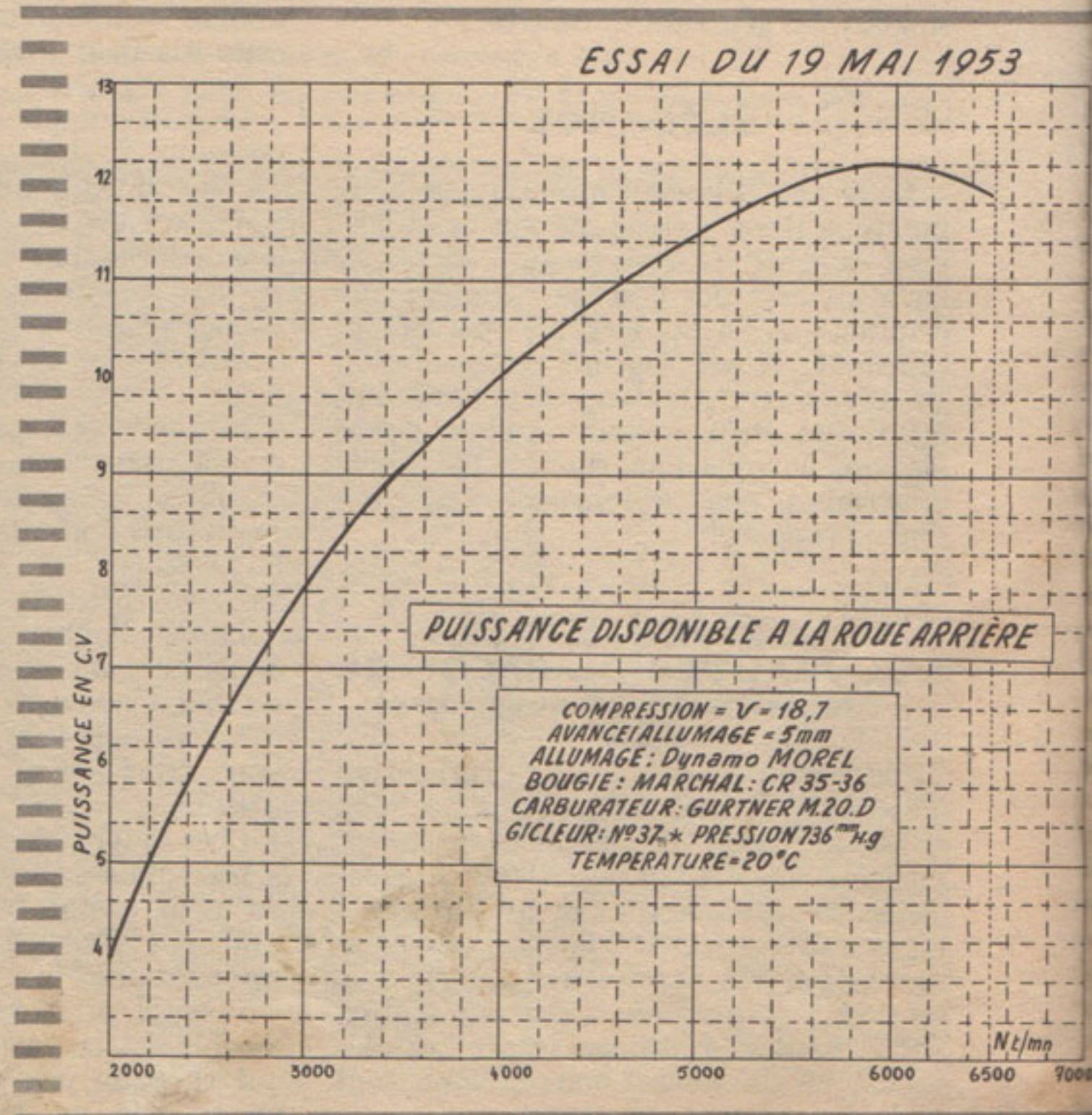
Hauteur totale....	900
Largeur hors tout	660
Empattement ...	1.230
Garde au sol	90
Poids de la machine	115 kg

PERFORMANCES

Vitesse en palier (après rodage) position normale tourisme.....	105 km/h
position couchée..	115 km/h

CONSOMMATION

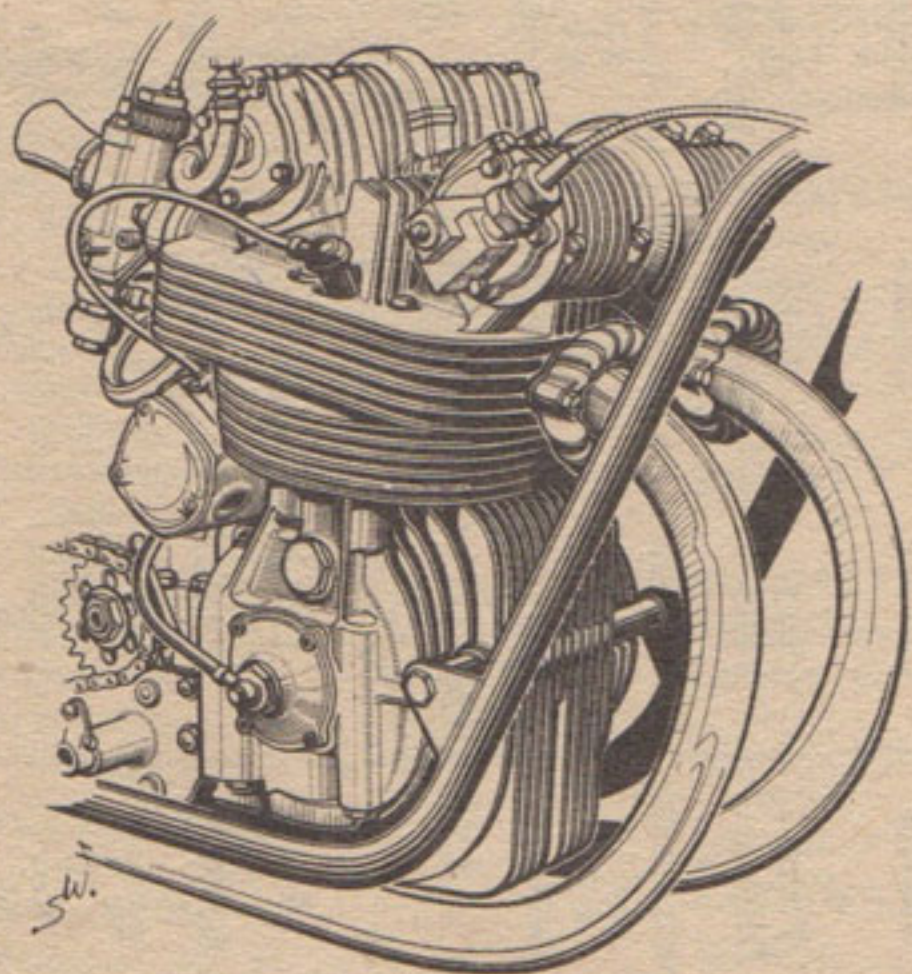
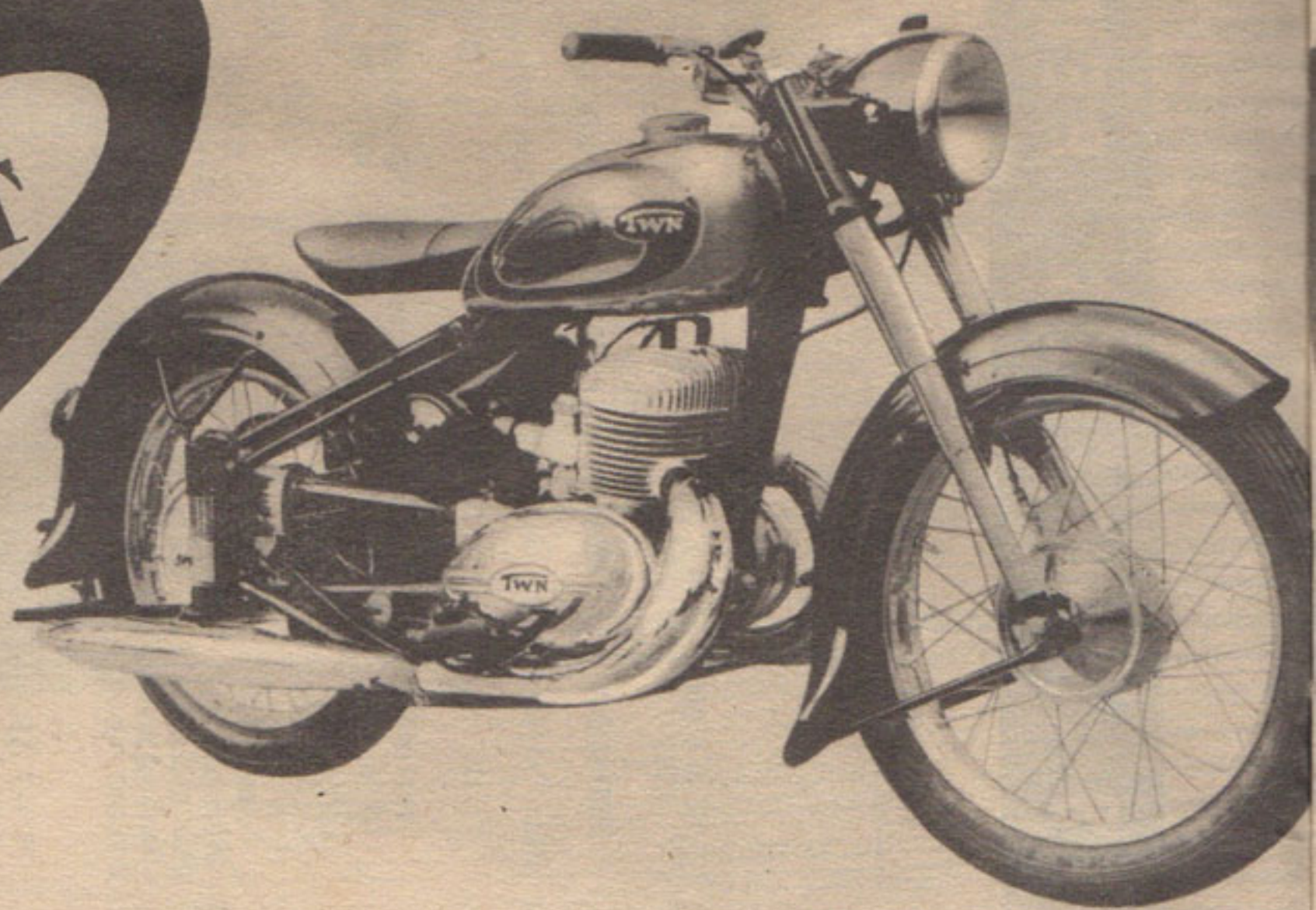
Mélange essence-huile à 7 %	3,5 l à 60 km/h
-----------------------------------	-----------------



CARACTÉRISTIQUES DIFFÉRENTS MODÈLES PEUGEOT

DÉSIGNATION DU MODELE	55 TA	57 TC	57 TCL	56 TL4	176 AS	176 TC4	176 GS	256 TC4	SCOOTER	BIMA Std	BIMA 1	BIMA 2
Type et série.....	1	1	1	1	2	2	2	3	1	BMA	BMA	BMA
Puissance fiscale en chevaux.....	4 ch à 4 000	4 ch à 4 000	4 ch à 4 000	4,5 à 4 000	7,2 à 4 000	7,2 à 4 000	9 à 5 000	12 à 6 000	4 à 4 000	0,8 à 3 500	0,8 à 3 500	0,8 à 3 500
Puiss. et régime maxima à la roue arrière.....	125	125	125	125	175	175	175	250	125	49	49	49
Cylindrée.....	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Cycle (2 ou 4 temps)	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT
Marque du moteur	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT	PEUGEOT
Bloc moteur ou boîte séparée.....	Bloc moteur	Bloc moteur	Bloc moteur	Bloc moteur	Bloc moteur	Bloc moteur	Bloc moteur	Bloc moteur	Bloc moteur	Bloc moteur	Bloc moteur	Bloc moteur
Nombre de cylindres.....	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
Disposition des cylindres.....	Vertical	Vertical	Vertical	Incliné	Incliné	Incliné	Incliné	Incliné	Vertical	Horizontal.	Horizontal.	Horizontal.
Alésage et course.	51 x 60	51 x 60	51 x 60	51 x 60	60 x 60	60 x 60	60 x 60	51 x 60	51 x 60	40 x 39	40 x 39	40 x 39
Taux de compression	6,4	6,4	6,4	7,8	7,8	7,8	9,5	7,8	6,4	5,5	5,5	5,5
Echappement simple ou double.....	Simple	Double	Double	Double	Double	Double	Double	Double	Simple	Simple	Simple	Simple
Culasse.....	Hémisphér.	Hémisphér.	Hémisphér.	Hémisphér.	Hémisphér.	Hémisphér.	Hémisphér.	Hémisphér.	Hémisphér.	Hémisphér.	Hémisphér.	Hémisphér.
Graissage.....	Par mélange	Par mélange	Par mélange	Par mélange	Par mélange	Par mélange	Par mélange	Par mélange	Par mélange	Par mélange	Par mélange	Par mélange
Carburateur.....	Gurt. Amac	Gurt. Amac	Gurt. Amac	Gurt. Amac	Gurt. Amac	Gurt. Amac	Gurt. Amac	Gurt. Amac	Gurt. Amac	Gurt. Amac	Gurt. Amac	Gurt. Amac
Allumage par.....	Vol. magnét.	Vol. magnét.	Vol. magnét.	Vol. magnét.	Vol. magnét.	Vol. magnét.	Vol. magnét.	Dynam. bat.	Vol. magnét.	Vol. magnét.	Vol. magnét.	Vol. magnét.
Eclairage par.....												
Batterie - Volts - AH.....	7,72/10,79, 19,85	7,72/10,79, 19,85	7,72/10,79, 19,85	7,55/9,36 11,62/19,78	6 V 7 AH 6,62/8,2 10,17/17,4	6 V 7 AH 6,62/8,2 10,17/17,4	6 V 7 AH 6,62/8,2 10,17/17,4	6 V 7 AH 6,14/7,6 9,45/16,1	4,96 7,44 13,18			
Rapports.....	3	3	3	4	4	4	4	4	3			
Nombre de vitesses	A main	Sélecteur	Sélecteur	Sélecteur	Sélecteur	Sélecteur	Sélecteur	Sélecteur	Sélecteur			
Commande des vitesses.....	Lanc. pied	Lanc. pied	Lanc. pied	Lanc. pied	Lanc. pied	Lanc. pied	Lanc. pied	Lanc. pied	Lanc. pied			
Mise en marche.....	A disq. mult.	Disq. mult.	Dis. mult.	Dis. mult.	Dis. mult.	Dis. mult.	Dis. mult.	Dis. mult.	Dis. mult.			
Embrayage.....												
Transmission du mot. à la boîte.....	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne	Chaîne
Transmission de la boîte à la roue AR.....	Tube	Tube	Tube	Tube	Tube	Tube	Tube	Tube	Tube	Galet	Galet	Galet
Cadre.....	Télesc.	Télesc.	Télesc.	Télesc.	Télesc.	Télesc.	Télesc.	Télesc.	Télesc.	Tube	Tube	Tube
Fourche.....												
Suspension AV.....	Coulissante	Coulissante	Coulissante	Coulissante	Réglable	Coulissante	Coulissante	Coulissante	Par anneau	AV et AR	AV et AR	Télesc.
Frein à pied.....	AR	AR	AR	AR	AR	AR	AR	AR	AR	AR	AR	Sur tambour
Frein à main.....	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	
Roues.....	A rayons	A rayons	Rayons	Rayons	Rayons	A broche	A broche	A broche	Inter-chang.			
Dimensions pneus AV.....	25 x 2,75	25 x 2,75	25 x 2,75	25 x 2,75	25 x 2,75	25 x 2,75	25 x 2,75	25 x 2,75	4 x 8	600 x 50 B	600 x 50 B	600 x 50 B
Dimensions pneus AR.....		25 x 3	25 x 3	25 x 3	25 x 3	25 x 3	25 x 3	25 x 3				
Contenance réservoir essence.....	10 l	13 l	13 l	13 l	13 l	13 l	13 l	13 l	7,5 l	2,5 l	2,5 l	2,5 l
Contenance réservoir huile.....	0,350	0,350	0,350	0,350	0,350	0,350	0,350	0,400	0,330	0,035	0,035	0,035
Consommation aux 100 km.....	2,7 l	2,7 l	2,7 l	2,7 l	3,8 l	3,8 l	4 à 5 l	4,2 l	2,5 l	1,5 l	1,5 l	1,5 l
Poids en ordre de marche.....	85	90	90	95	100	110	110	125	105	30	34,800	36,500
Vitesse maximum.....	70	70	70	80	90	90	110	115	70	40	40	40

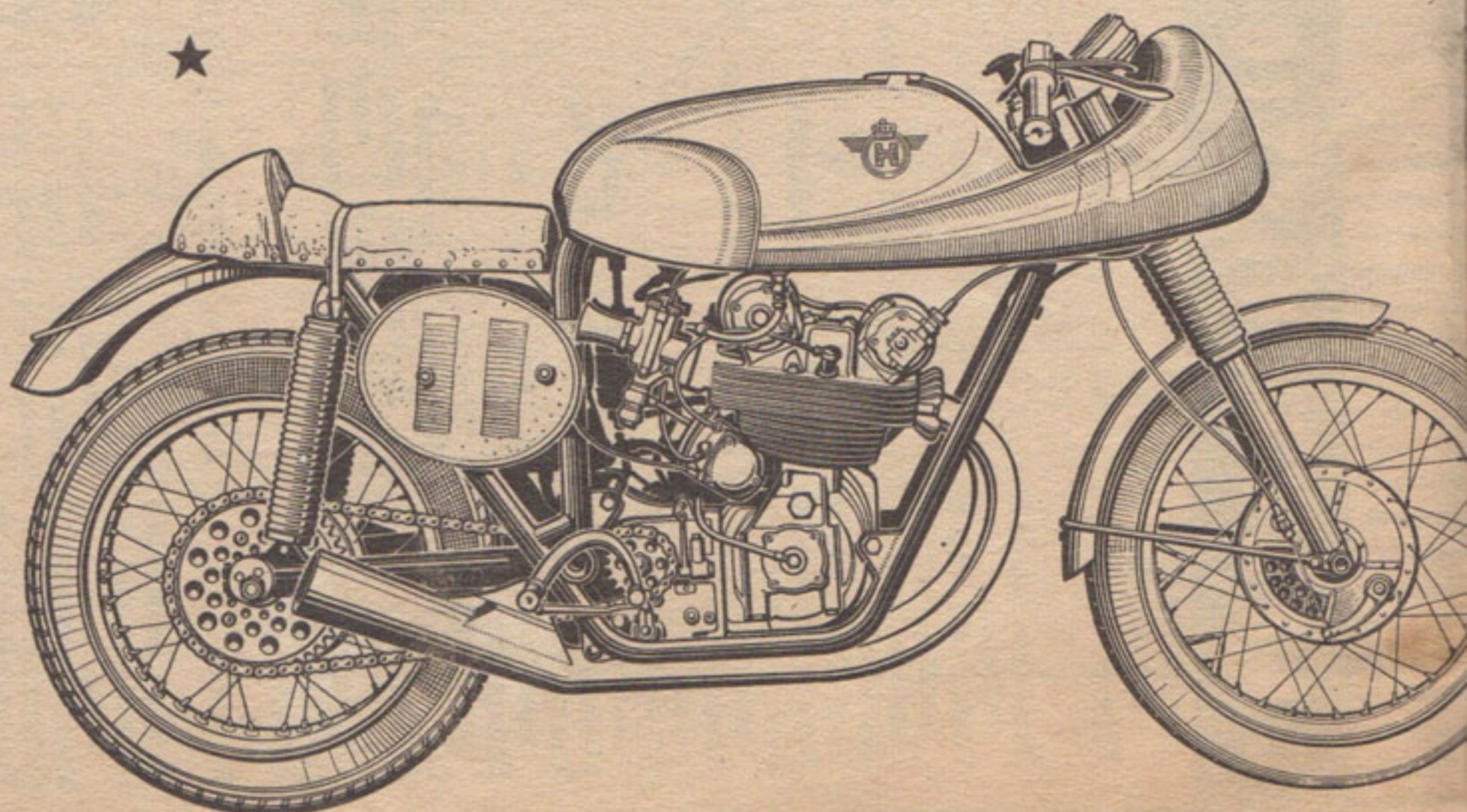
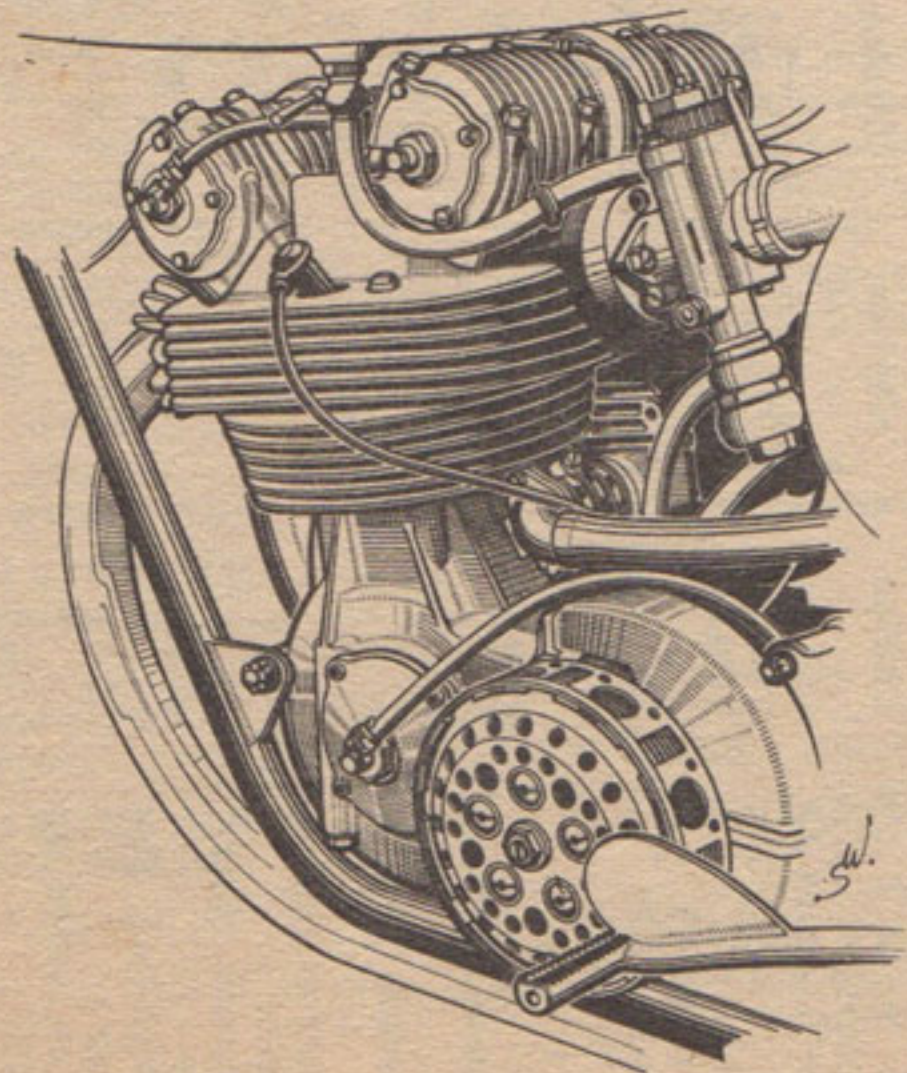
SALON DE FRANCFORT

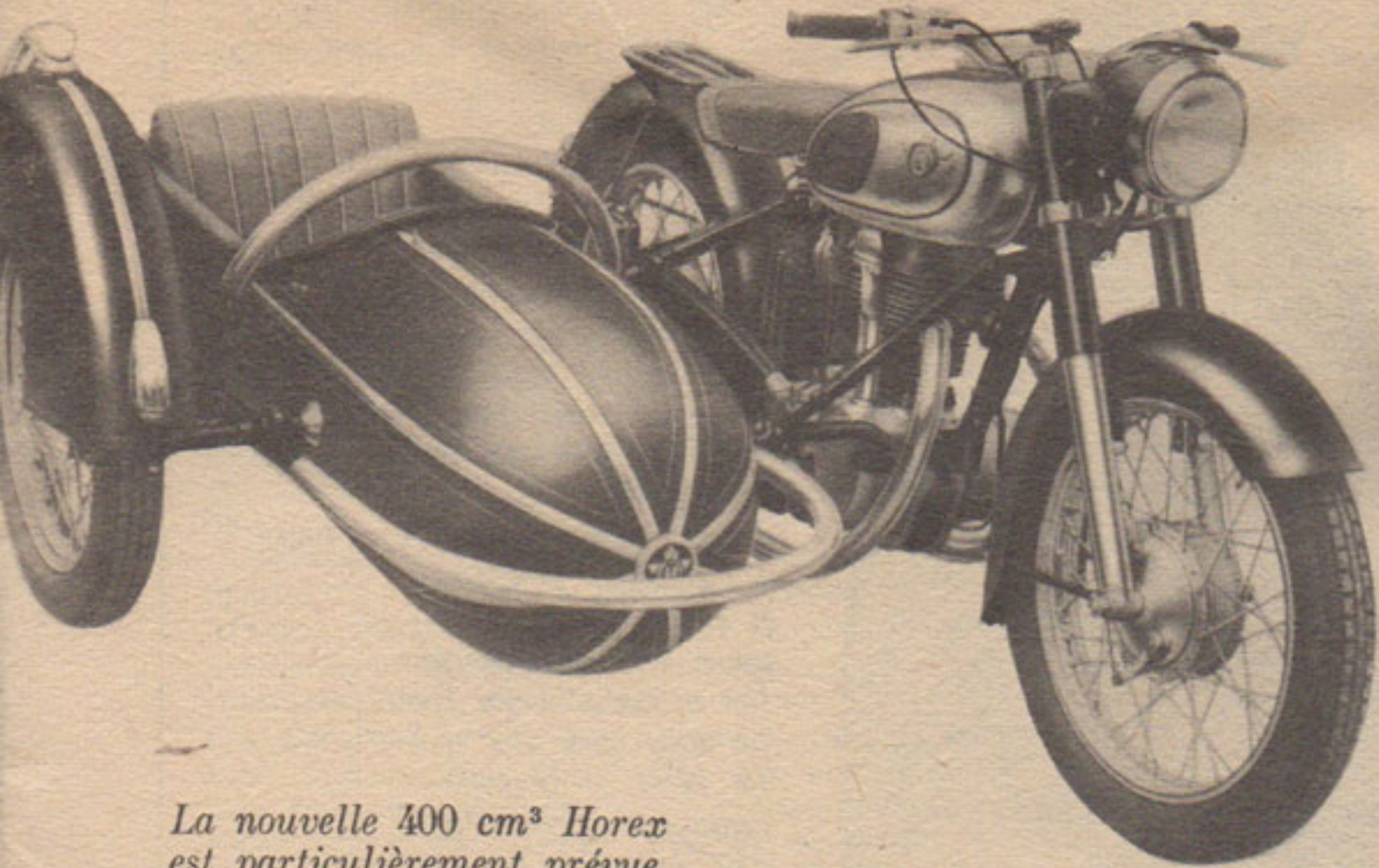


La toute dernière T.W.N. Duplex est une véritable bicylindre 250 cm³. Chaque cylindre comporte un double alésage, si bien que l'on compte quatre pistons. Les manetons sont calés à 180°. La puissance atteint 14 ch. et la vitesse 115 km/h. Le frein AR est à commande hydraulique. Deux carburateurs avec une seule cuve centrale alimentent les cylindres.

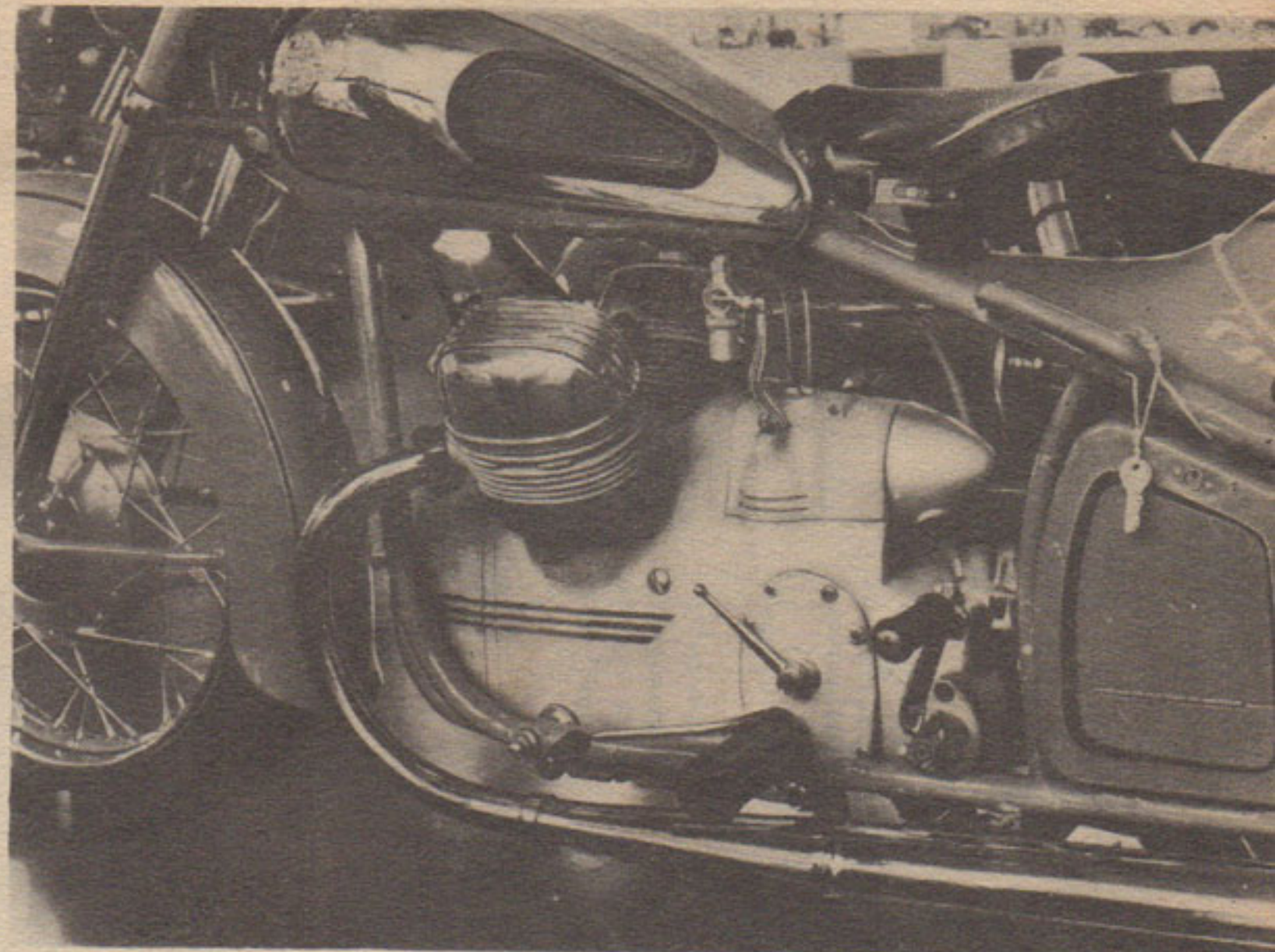


La firme Horex exposait également une 350 cm³ bicylindre de compétition, analogue à la 500 cm³. Les dessins ci-joints se rapportent à la 500 cm³. Le moteur est à double A.C.T., entraîné par cascade de pignon centrale.

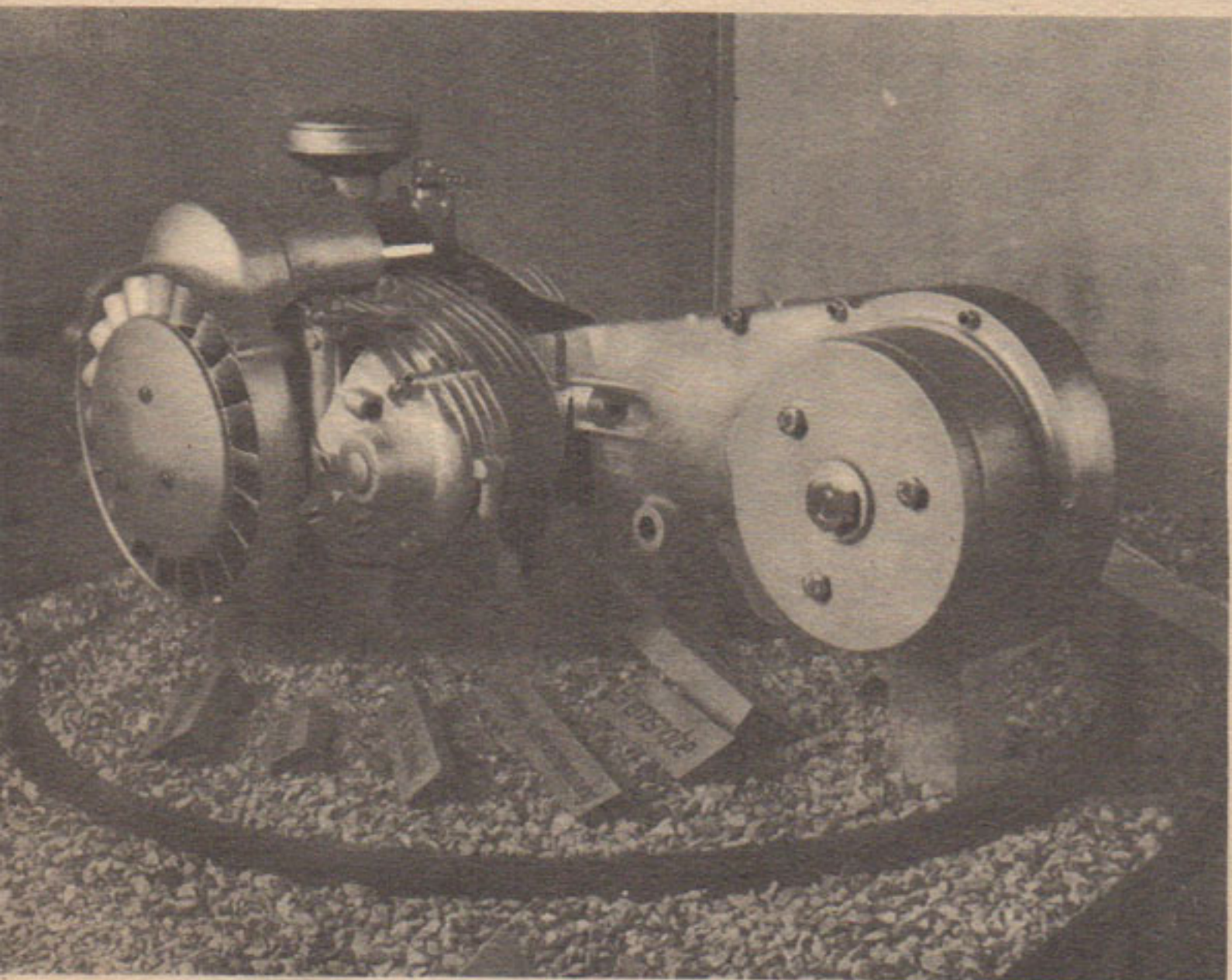




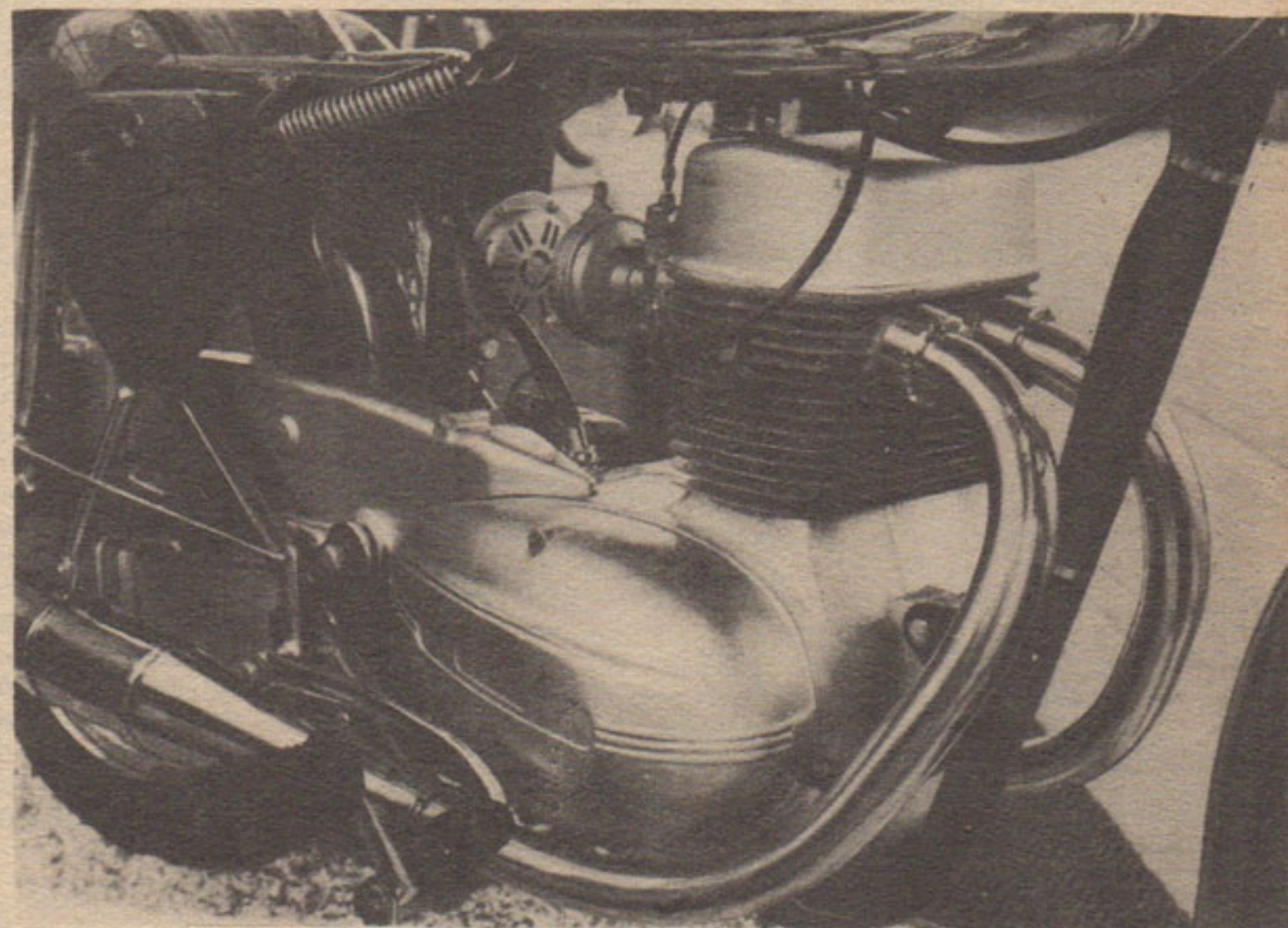
La nouvelle 400 cm³ Horex est particulièrement prévue pour le side-car. Développant 22 ch à 5 750 t/mn, elle atteint 105 km/h avec side



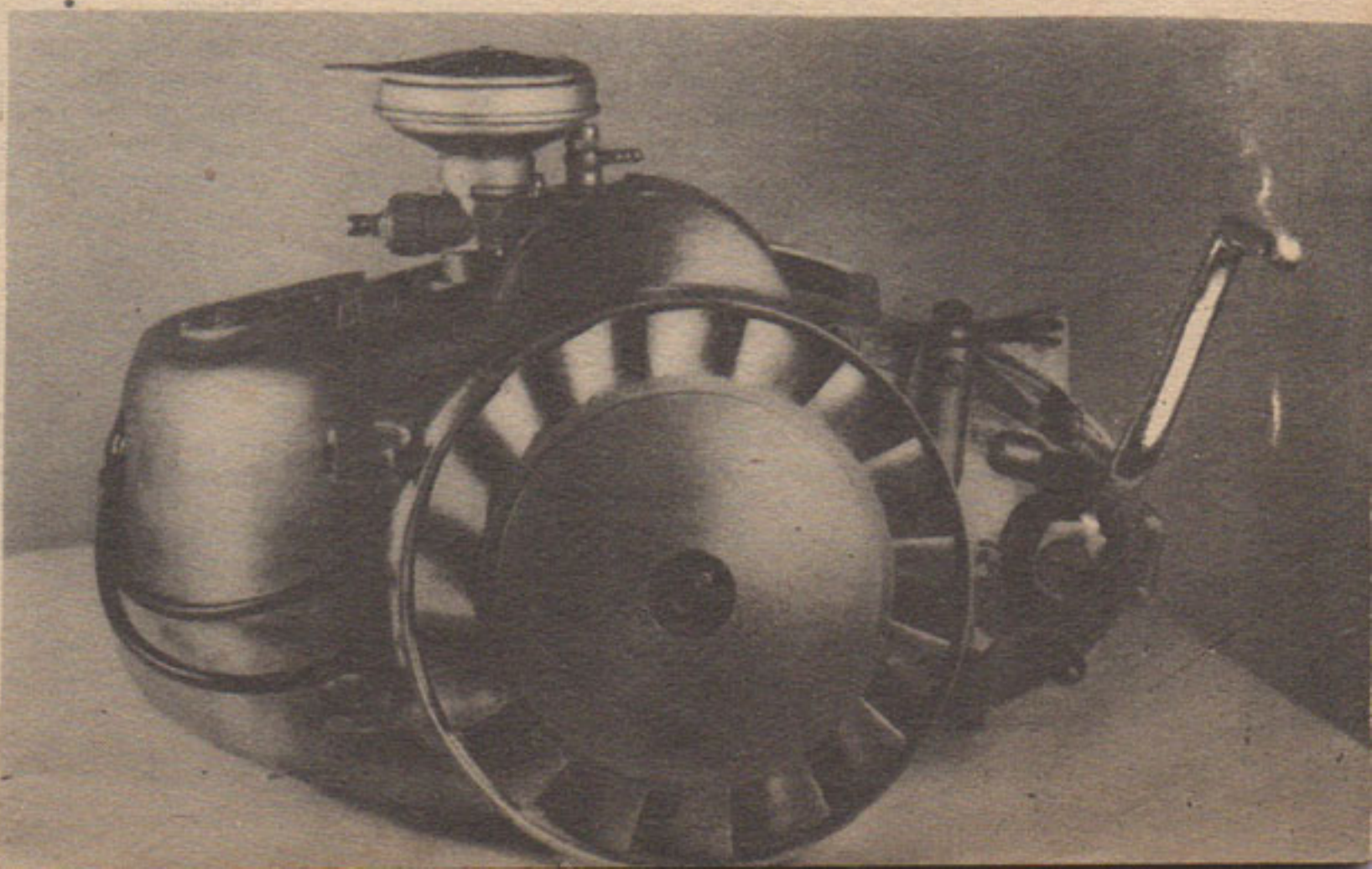
Le moteur bicylindre en V de la 350 cm³ Victoria. L'ensemble, un peu massif, reste cependant très net.



Un moteur, spécialement étudié pour le scooter : le Z.M.G., dû à l'ingénieur Riedel, dont on se rappelle la fameuse Imme. C'est un 200 cm³ bicylindre deux temps, avec turbine de refroidissement et carter secondaire, faisant bras oscillant.

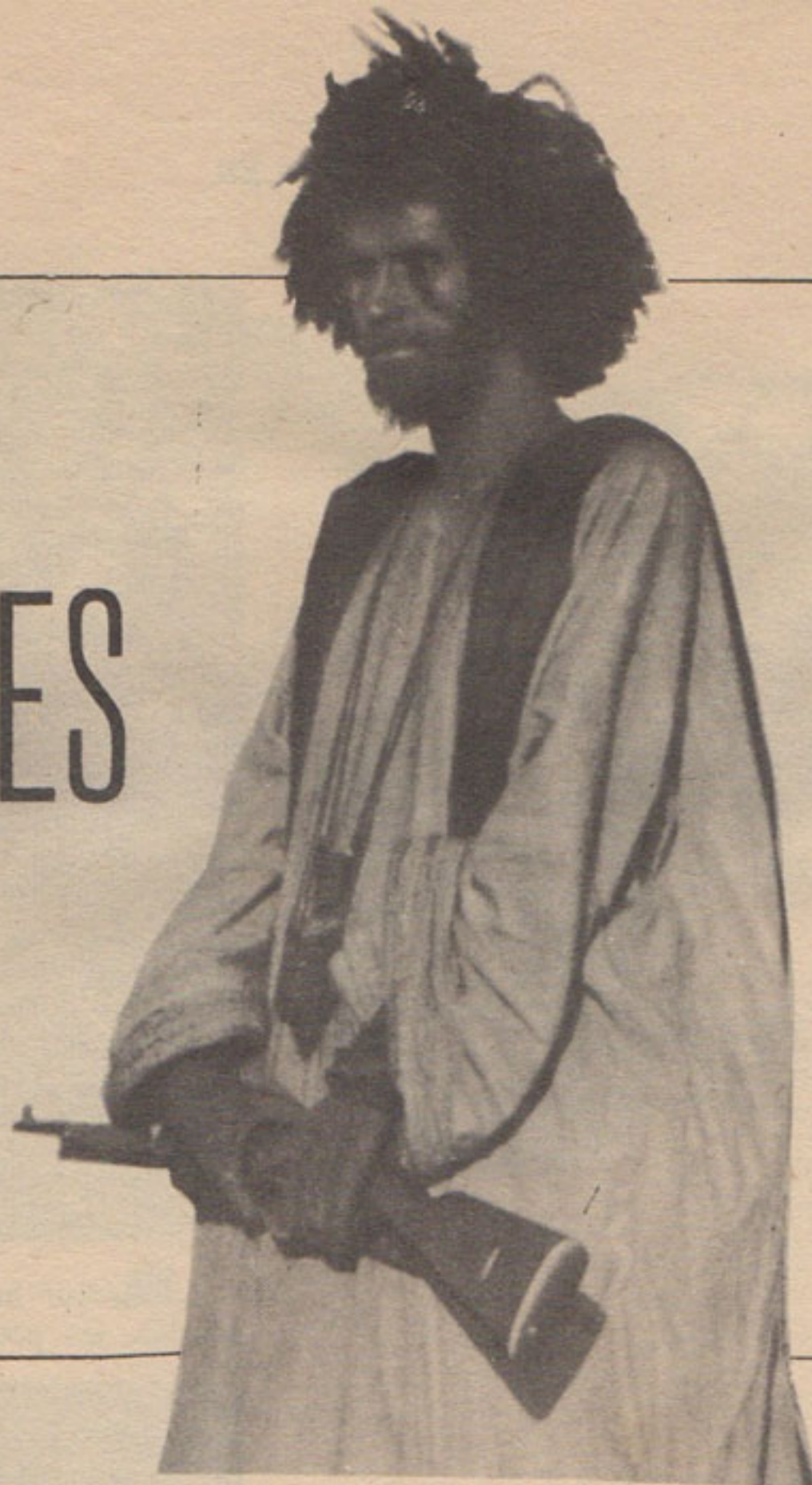


Le moteur twin 250 cm³ « Opti », qui équipait déjà la Moto-sacoche suisse, est maintenant utilisé par de nombreuses marques germaniques, dont U.T., Express, Tornax, etc. La puissance ressort à 15 ch à 6 000 t/mn pour un rapport volumétrique de 8 à 1. La distribution est commandée par un A.C.T.



CHEZ "LES HOMMES BLEUS"

**Heure par heure
le film du second
Paris-Sahara d'été**



*« Le Français connaît mal sa géographie et n'a pas le goût des voyages... »
Cet axiome, répété bien souvent, s'il peut, à la rigueur, s'adresser à une partie de nos concitoyens, ne peut, certes, s'appliquer aux motocyclistes. On a lu dans ces colonnes suffisamment de récits de voyages, allant du simple « grand tourisme » à l'exploit physique et mécanique, pour être assuré que les motocyclistes français ne sont pas des sédentaires. Le récit ci-dessous nous en apporterait une nouvelle preuve s'il en était besoin.*

UN PEU DE GÉOGRAPHIE ET D'HISTOIRE

Juillet-août... La bonne période pour parcourir le Sahara : l'époque où on peut être assuré de voir sous son véritable aspect le « Pays de la Soif », où le thermo marque rarement moins de 50° à l'ombre, ne descend guère en-dessous de 25° la nuit et, si, à midi, on lui fait prendre un bain de soleil, soyons certains qu'il dépassera ellègrement les 70° si les graduations du cadran le lui permettent. C'est la saison où les roches craquent, où l'on ne marche plus pieds nus dans le sable après 10 heures du matin et où il est courant — et nécessaire — de boire 12 l de liquide dans la journée, sans craindre pour cela la dilatation d'estomac.

C'est l'époque où l'on rencontrera le scorpion sous la pierre surchauffée, la vipère à corne au pied d'une touffe d'épineux, mais aussi la fine gazelle dans la fraîcheur matinale d'un oued à sec et peut-être l'autruche qui détalera à toutes jambes au bruit du moteur.

Avant 5 heures, des myriades d'étoiles danseront encore dans la nuit lumineuse, puis brusquement le ciel rosira, l'horizon deviendra pourpre, et en quelques minutes de temps, l'énorme disque flamboyant sera là, à son poste — prêt à accomplir ses quatorze heures de faction — et à rôtir une fois de plus un continent tout entier... Le soir, dès la fin de son service, il disparaîtra aussi vite qu'il est apparu le matin, laissant une traînée allant de l'ocre au mauve, qui fera bientôt place aux premières étoiles.

La nuit, même s'il n'y a pas de lune, n'est jamais sombre à cette époque, sauf en cas d'orage passager. La Voie Lactée n'est nulle part aussi apparente qu'en mers du Sud et au Sahara et les multiples étoiles filantes tiendront compagnie au voyageur isolé.

Dans quelques postes éloignés, à Arak, à Bidon V, on évacue les Européens dès la fin mai. Dans d'autres cités sahariennes moins isolées, on évacue seulement les

femmes. A Tindouf, par exemple, où elles ne reviendront qu'en octobre, alors que les quatre durs mois de l'année seront terminés.

Tel est l'été au Sahara...

C'est cette période que nous avons choisie en 1952 pour aller, à moto, jusqu'à l'Erg oriental (1), alors que nos amis belges Brel et Hellebuyck, avec leurs vaillantes compagnes, motocyclistes endurcis, entreprenaient de leur côté — bien que les autorisations militaires de transit sur les pistes leur aient été refusées à cette saison — un raid Bruxelles-Tamanrasset et retour sur deux sides ancestraux attelés à deux Harley-Davidson de 1952 (2). Ce raid ne se passa d'ailleurs pas sans quelques graves incidents et fut, à tous points de vue, pour les connaisseurs, non le plus long, mais le plus pénible raid motocycliste accompli à ce jour et — précisons-le — sans aucun but publicitaire à grand tapage.

..

Cette année, ayant obtenu de justesse les autorisations nécessaires, nous avons voulu recommencer, retrouver l'indigène à la peau basanée, entortillé dans ses blancs vêtements, faisant partie du décor et créant l'ambiance locale. Nous avons voulu voir, plus au sud, après la traversée de l'immense hamada du Drâa, les Maures, ces intrépides guerriers, crasseux et nobles, qui, encore à l'heure actuelle, ne se déplacent pas sans leur mousqueton. Les « hommes bleus », comme les ont surnommés les Européens à l'époque pas si éloignée de la pacification du pays. Car, nombreux furent les pilotes de l'Aéropostale, qui, en panne dans le

(1) Voir *Motocycles* des 1^{er} et 15 Mai 1953, « Une randonnée Saharienne en plein été ».

(2) Voir *Moto-Magazine*, Bruxelles, des 11 octobre, 8 novembre, 13 décembre, « Plus loin que ne mènent les Routes ».

Sahara, furent massacrés dans les débuts de l'exploitation de cette ligne. En 1927, Gourp et son passager furent assassinés par les Maures. Puis Reine, Serre, Mermoz, obligés de se poser à différentes époques, furent capturés et rendus contre de fortes rançons. En 1930, on arrêta encore dans ces contrées des caravanes maures, des « rezzous », revenant du Soudan (à plus de 1 000 km) et traînant derrière eux des colonnes d'esclaves noirs dont la plupart, malades et exténués, battus et affaiblis, n'atteignaient pas la Mauritanie et encore moins le Sud marocain. Tindouf, pour sa part, ne fut occupée qu'en 1934 et c'est à cette époque que le commandement français décida d'en finir avec les bandes rebelles qui rançonnaient encore le pays.

DES MOTOS ET DES CHAMEAUX

Trois machines : Jawa 350 ; B.M.W. 600 ; Harley-Davidson 750. Trois mécaniques de marque, de conception et de cylindrée différentes. N'était-ce pas là l'idéal pour accomplir un voyage motocycliste doublé d'une étude technique en terrain varié ?

Aussi, nous mettons-nous en route le 4 juillet pour un parcours de 8 000 km, qui devait nous mener jusqu'aux confins mauritaniens, par la « Piste Impériale » encore réservée aux militaires et permise aux touristes dans certaines conditions bien définies, dans ce désert que parcourent les nomades « Reguibats » sur leurs chameaux souples et endurants.

A bien juste titre, cet animal est surnommé le « vaisseau du désert » et l'on constate à l'usage qu'en effet la nature l'a spécialement conçu pour ce genre de terrain et de climat. Pas un véhicule, même actuellement, qui ne réunisse autant de qualités sahariennes que le chameau.

Mais dans toute l'Afrique, on appelle d'ailleurs chameau ce qui est, en réalité, le

dromadaire à une seule bosse. Pour nous, motocyclistes, et pour expliquer brièvement la question, nous dirons que le dromadaire d'Afrique comprend de nombreuses races que l'on peut répartir en deux espèces principales : 1° le *méhari*, animal de course ; 2° le *chameau de bât*, plus lourd, plus lent et plus endurant.

Pour faire une comparaison toute fantaisiste et en langage imagé, disons que le *méhari* est, en somme, une nerveuse 350, rapide mais d'un entretien assez minutieux : l'A.J.S. ou encore la Jawa du désert ! Alors que le *chameau de bât* ressemble à une bonne vieille Norton 16-H, une lourde 500 latérale, plus lente, mais plus forte. 300 kg de charge sur le dos ne font pas peur au chameau de bât.

Quant au véritable chameau à deux bosses, originaire d'Asie et presque inconnu en Afrique continentale, c'est lui le véritable « *vaisseau de la solitude* ». Insensible au chaud comme au froid, il porte sans rechigner 500 kg. Ses énormes pieds mous passent dans le sable comme dans la rocaïlle sans souffrir, sans trébucher et font penser à des pneus à basse pression. C'est l'Harley-Davidson du désert, le « *camion* » 1 200 Indian qui arracherait la montagne.

AU DÉPART, SOUS LA PLUIE

Nous sommes au départ cinq personnes : les trois conducteurs, puis, sur le tan-sad de la B.M.W., Daniel (dix ans) et sur l'Harley, notre sportive partenaire, M^{me} Mahé. Sauf le petit Daniel, nous connaissons déjà tous l'Afrique et avons à notre actif de nombreux kilomètres sur les pistes nord-africaines.

Les premières étapes s'accomplissent sous la pluie et nous obligent à emmener avec nous un équipement genre « scaphandrier » qui deviendra bientôt encombrant et inutile. C'est d'abord, Poitiers, Bordeaux, la frontière espagnole. Pour simplifier le récit, nous ne reparlerons que le moins possible des frontières. Que le lecteur sache seulement que nous avons passé au total seize contrôles de frontières où de territoires militaires, y compris Tanger-International, le Maroc espagnol, le Maroc français, les Confins Algero-Mauritano-Marocains, les Territoires du Sud et naturellement l'Espagne aller et retour.

Il nous faut arriver à Burgos pour en finir avec les averses. Puis, à Madrid, nous recevons, de la part des motocyclistes madrilènes un accueil enthousiaste. De Madrid à Grenade, la traversée de cette aride plaine de 400 km. nous habitue à la chaleur. Sauf quelques longues étapes qui se prolongeront tard dans la soirée, nous avons décidé de ne faire aucune étape de nuit. Même dans le Sahara, où nos machines subiront les températures maximum, nous ne partirons le matin qu'après le lever du jour.

Dès les premiers passages difficiles, sur les routes de montagne du Sud de l'Espagne, nous évaluons le degré de robustesse de l'arrimage des bagages. Sur la Jawa, quelques ennuis avec les fixations de sacoches. Quant à la B.M.W., toute la petite installation de « *super-porte-bagages* » confectionnée avec force soudures de la main même du pilote, tient le coup jusqu'à maintenant. Sur l'Harley, on remarque d'énormes sacoches d'une dimension inusitée et inconnue dans le commerce et qui font dire aux Espagnols : « Ah, qué môtô... » Elles sont en cuir-chrome, copiées sur le modèle U.S., mais d'une contenance cinq fois supérieure. Les fixations d'origine Harley s'avéreront pratiques et la partie « cuir » ne bronchera pas de tout le voyage, malgré

60 kg de matériel transporté. Ceci à la grande satisfaction du pilote qui avait passé de nombreuses soirées et bien des dimanches à la confection de ces sacoches d'un encombrement impressionnant.

Nous découvrons-là, dans les montagnes espagnoles, entre Grenade et Malaga, quelques « *fondas* » où nous sommes heureux de nous restaurer et de loger mais dont les tarifs feraient frémir d'effroi bien des hôteliers de France, spécialistes du « coup de masse » : n'avons-nous pas payé certaine fois pour l'ensemble des quatre chambres à la nuit, un total d'environ 280 fr (28 pesetas).

Et quelques pourboires jugés « royaux » pour des repas dont le prix variait entre 110 et 180 fr par personne nous attirèrent bien de la sympathie sur notre passage. Nous fûmes souvent obligés de donner force détails sur les qualités de nos machines et la longueur de notre itinéraire, dans une langue que nous connaissions mal.

PREMIER OBSTACLE

Premier incident — qui aurait bien pu être tout simplement un accident. Il se produit à 2 000 km de Paris, peu avant d'arriver à Algésiras :

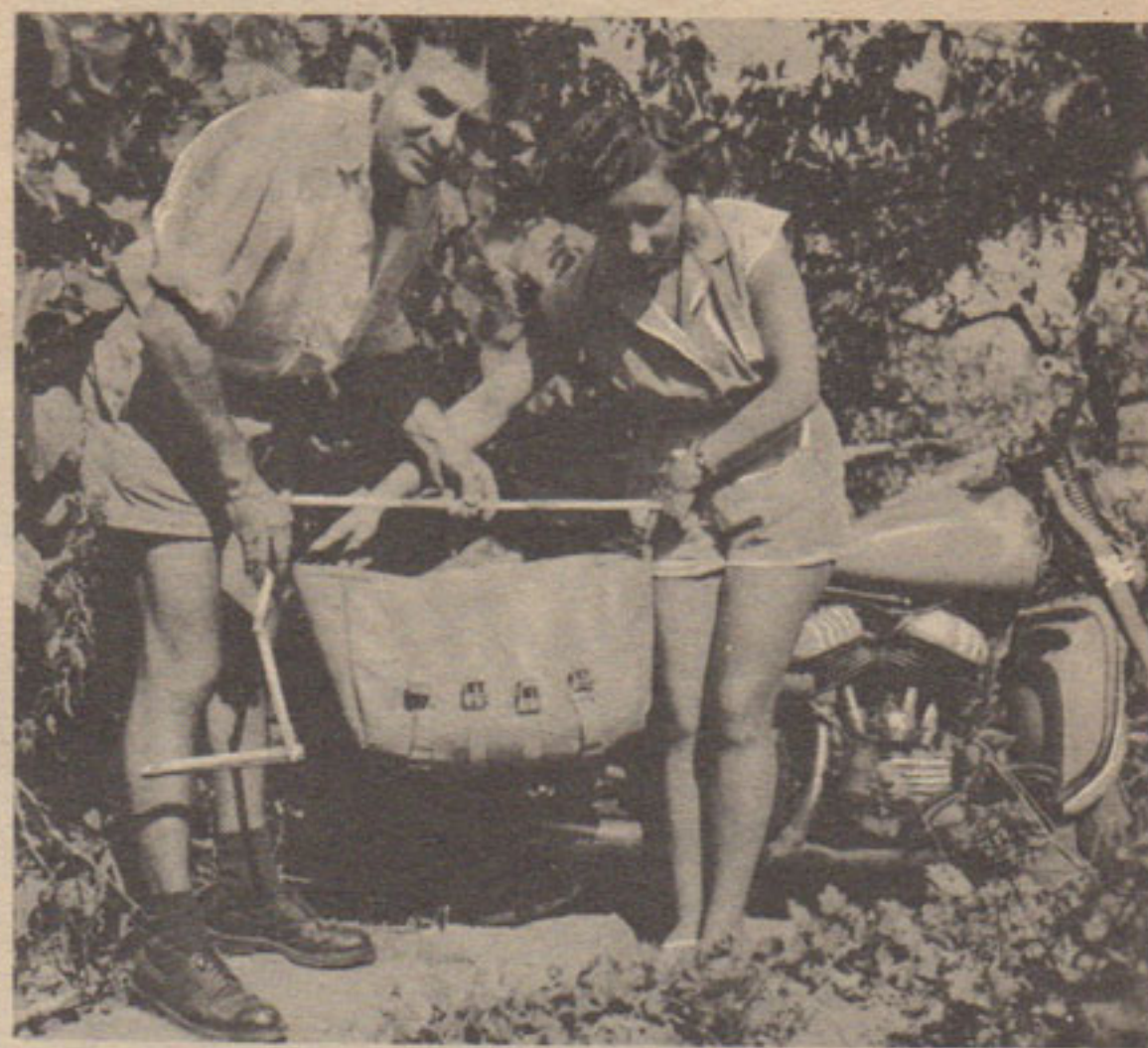
Alors que nous roulons à 110 sur une belle ligne droite (pleine gomme pour la Jawa), un petit taureau traverse subitement la route. Trop tard pour avoir un réflexe quelconque de parade ! L'Harley est en tête, la machine accélère et donne la petite réserve qui lui reste encore à cette vitesse et le taureau prend un coup de pare-chutte latéral dans le museau, doublé immédiatement d'un coup de sacoches qui l'envoie, après une culbute très stylée, dans le bas-côté de la route, non sans frôler de près au passage la B.M.W. qui arrive immédiatement derrière.

Ouf ! Nous avons eu chaud... Si les premiers n'ont pas eu le temps de comprendre, Mazurier qui venait en queue sur sa petite Jawa a pu tout détailler et a bien cru que les vacances se terminaient là... Quant à notre équipe, prise à retardement d'une tremblotte incontrôlable, elle demande à s'arrêter pour reprendre ses sens. Plus de peur que de mal, mais on a beau traverser le pays des *corridos* et des *toros*, nous ne nous sentons, ni les uns ni les autres, une âme de toréador et nous maudissons cordialement la race bovine.

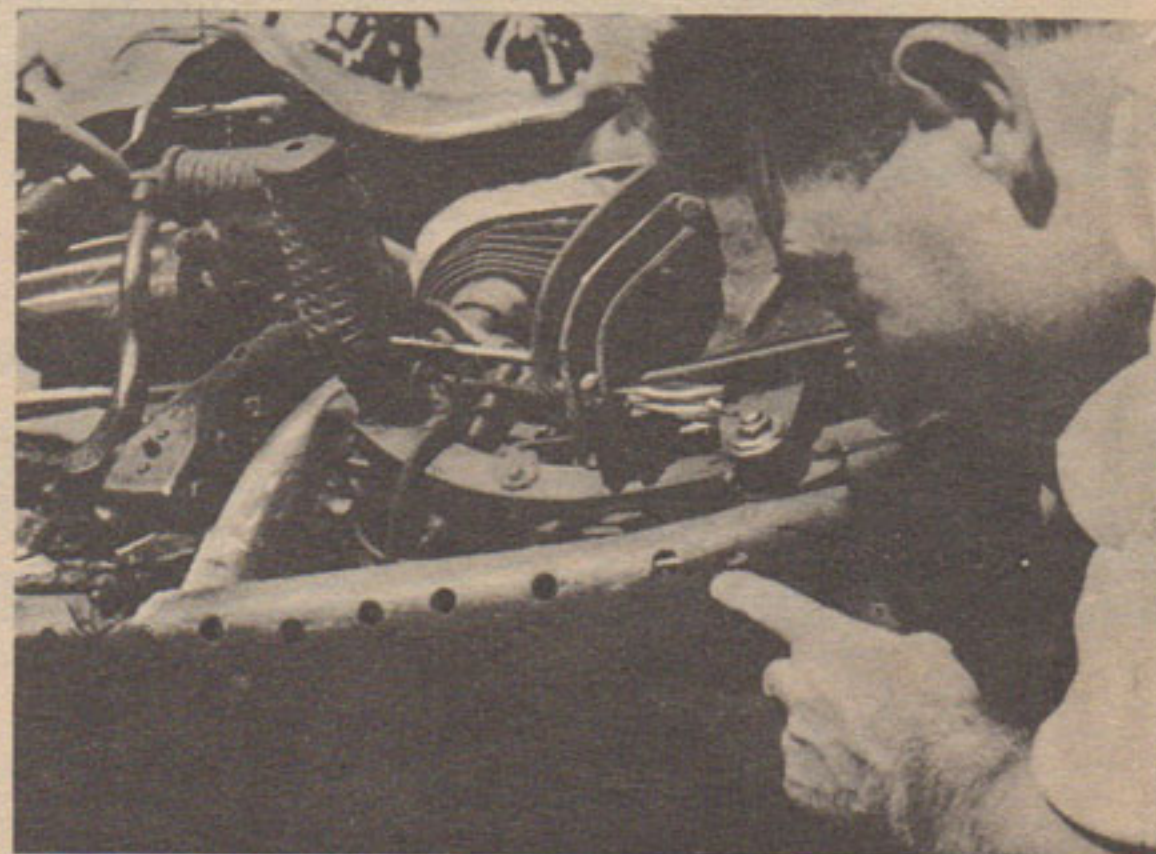
..*

Le second incident se situe à Algésiras quelques heures plus tard. Il n'est ni mécanique ni physique, mais bien plutôt d'ordre financier. Nous devons embarquer pour Tanger et y arriver avant la fermeture des P.T.T. où nous attendait poste restante un chèque de voyage assez conséquent, destiné à couvrir nos frais en Afrique, presque intégralement. La nonchalance des services maritimes espagnols à Algésiras — et la mauvaise volonté d'un employé — (avis à ceux qui désirent voyager par les Compagnies espagnoles : s'y prendre longtemps à l'avance et ne pas se formaliser : l'exactitude est inconnue en Espagne), nous font manquer le « ferry » pour Tanger...

Une seule ressource : prendre le bateau qui va à Ceuta (Maroc espagnol) et qui part plusieurs heures plus tard. Mais Ceuta est à 104 km de Tanger, par une route qui n'est pas toujours en bon état ; aussi, après les formalités de douane, arrivons-nous à Tanger en pleine nuit. Le lendemain étant un dimanche, aucune possibilité de débloquent notre chèque et, nous décidons de poursuivre



ON REMARQUE, SUR L'HARLEY, D'ÉNORMES SACOCHES...



...ET UNE PLAQUE D'ACIER SOUS LA MACHINE POUR LA PROTECTION DU MOTEUR.



LA B.M.W., LA JAWA ET L'HARLEY AU DÉPART



notre route vers le Maroc français où nous ferons suivre notre argent. Malheureusement, les formalités de transfert demanderont beaucoup plus de temps que nous n'avions prévu et ce n'est qu'à notre retour à Agadir, après avoir accompli les étapes sahariennes, que nous pourrons recouvrer notre chèque, non sans avoir été obligés d'emprunter provisoirement une assez forte somme à notre ami Leroux, garagiste à Agadir, le « Roi de la Mécanique » et certainement aussi... de la complaisance, bien connu, ainsi

CHEZ LES HOMMES BLEUS



A ALGÉRIAS, L'EMBARQUEMENT



que son motard de gendre, des milieux motocyclistes marocains, puisqu'ils sont tous deux du « Moto-Club d'Agadir ».

LE RIF ET SA LÉGION

Au Maroc espagnol, nous côtoyons la Légion étrangère espagnole où nous trouvons d'ailleurs quelques Français, échoués là on ne sait après quelles péripéties, de nombreux Allemands et diverses autres nationalités. Le pays est très pauvre, comparativement au Maroc français, très peu industrialisé, et les indigènes paraissent misérables. Le contraste est frappant avec la zone française où la majorité des indigènes, qu'ils soient Berbères ou Arabisés, vit décemment. La plupart des commerçants arabes du Nord roulent en voiture américaine, et, bien d'autres, à l'aspect cependant peu rutilant, sont propriétaires d'énormes troupeaux ou de terres cultivées très rentables.

Dans la zone espagnole, rien de tout cela, l'Indigène est hostile, fermé, il n'aime pas l'Espagnol, encore moins le Français, les écoles n'existent pas et la seule ville vraiment vivante est Ceuta. Tétouan et Larache, sont des agglomérations secondaires.

Une seule catégorie semble vivre dans l'opulence : les officiers espagnols de l'armée

d'Afrique : quant à la troupe, nous l'avons rarement vue autrement qu'en espadrilles et en habits rapés. La Légion, elle, représente le corps d'élite espagnol. Elle est beaucoup plus présentable, mieux instruite, et toujours prête à toute éventualité. La discipline y est excessive, les premiers mois de « l'école du Légionnaire » sont très durs : peu d'instruction militaire, mais des travaux de terrassement, la pelle ou la pioche maniées au rythme du tam-tam ou du sifflet, l'aménagement des montagnes du Rif, ces montagnes de lave noire si peu hospitalières.

Une nuit où nous campons sur une plage déserte, nous sommes éveillés par un bruit insolite... Peut-être sont-ce les crapauds ? L'endroit est marécageux, ils abondent et certains, énormes, doivent faire une bonne livre de viande... L'un de nous passe un œil inquiet au dehors de la moustiquaire : les crapauds n'y sont pour rien, ce n'est qu'un légionnaire du « tercio » qui est consciencieusement occupé à vider une sacoche de l'Harley. Il est d'ailleurs très adroit, car chaque soir, nous tendons un réseau de fil invisible autour des motos et des tentes, et il n'a pas réussi à se prendre les pieds dedans.

Le propriétaire de l'Harley bondit, lampe électrique à la main... mais attention, nous sommes en territoire espagnol et ici un Légionnaire est sacré... même si c'est un voleur. Pas question de faire un « exploit », ni d'abîmer ce militaire d'élite, ce qui nous attirerait de graves ennuis. Aussi, à regret, nous laissons détalier à toutes jambes le rôdeur, qui n'a rien eu le temps d'emporter. Et nous finissons la nuit, couchés sur le sable, près de nos sacs respectives et en ne dormant que d'un œil avec chacun, un bon démonté-pneu à portée de la main.

Le lendemain, nous traversons la zone humide du Maroc entre Larache et Port-Lyautey où les moustiques sont nombreux et où il y a encore des risques d'impaludation. Dans les terrains verdoyants et largement irrigués, d'innombrables cigognes, il y en a d'énormes et peu farouches, des mouettes et bien d'autres oiseaux de moins grande envergure, picorent les céréales à courte tige ou le riz qui pousse à fleur d'eau. Il y en a des myriades et cet endroit semble être le paradis des oiseaux.

Puis, voici Rabat, capital du Maroc français, moderne mais moins disparate que Casa, plus uniforme, les immeubles de goût français y datent de trente ans alors que Casa-blanche s'étend d'année en année, bâtissant à grands frais et sans souci de l'architecture ses buildings à l'américaine. Nous sommes à Rabat le 14 juillet et profitons du spectacle de la revue, en partie manquée, car le goudron fond et les blindés ne peuvent participer au défilé sans risquer d'emporter la chaussée collée à leurs chenilles.

Le soir même, nous sommes à Casa qui nous déçoit : une grande ville, certes, mais les énormes buildings côtoient les maisons

de deux étages et près des quartiers les plus modernes se trouvent d'informes terrains vagues. Tout cela est très disgracieux, mais qu'importe... on ne va pas à Casa pour admirer les beautés du Maroc, il n'y a rien à voir d'intéressant à la ronde, on s'y installe pour y faire fortune rapidement... ou pour s'y faire « plumer ». Les industries s'y développent, les installations portuaires s'étalent chaque jour et le mouvement maritime est sans cesse plus important au détriment d'autres ports marocains qui périssent de ce fait. La ville pousse comme un champignon, on n'y reste pas longtemps sans logement, (qu'on se le dise, en France !) car, chaque mois de nouvelles bâtisses peuvent être occupées, mais un logement de deux pièces s'y loue de 15 000 à 20 000 fr par mois, un bel appartement 25 000 à 50 000 fr par mois. Quant à une chambre d'hôtel à la semaine, il faut compter de 10 000 à 15 000 fr payés mensuellement pour l'occuper.

À Casa, on gagne de l'argent, on est obligé d'y gagner de l'argent, sans peine de ne pas pouvoir y tenir le coup... car la vie y est chère. C'est le paradis de l'automobile, on y vit large, à l'américaine, l'essence y vaut 24 fr le litre (avis à nos gouvernants !...). L'impôt y est très modéré et chacun a sa voiture de 20 ch. Dans les rues, quelques 4 CV, Volkswagen ou 203, voitures des pauvres, mais plus souvent, on y côtoie des Buick-Eight, des Cadillac 53 (série non encore livrée en France à l'importation), beaucoup de Willys Overland, de Chrysler canadiennes, et — pour les fermiers, les colons, ceux du bled — des Land-Rover pimpantes et des Jeeps civiles dernier modèle.

MOTARDS, VOICI DU MATÉRIEL

Motocyclistes métropolitains, une B.M.W. valant environ 400 000 fr, en France en vaut 280 000 au Maroc. L'État-pieuvre n'est pas encore passé là-bas... les droits de douane y sont minimes. Aussi, dans les rues, ne rencontre-t-on que du matériel propre et souvent neuf : énormément de monocylindres B.M.W., N.S.U., Zündapp très récentes, des Puch et des Jawa, beaucoup de machines anglaises rutilantes : Triumph, B.S.A., Norton. Quelques américaines derniers modèles : Harley-Davidson 1 200 culbutée, Indian 500 en V inversé, bien qu'il n'y ait pas d'agent de ces marques américaines importateur en titre. La police est surtout équipée de 600 B.M.W. et elle a reçu quelques 1 200 culbu Harley qui ne semblent pas être encore en service.

Et, en plus, de tout cela, quelques rares 125 cm³ françaises. On ne prise guère la petite cylindrée au Maroc, surtout en marques françaises. « Pourquoi, aurions-nous des 125, nous a-t-on dit, puisqu'une bonne 350 étrangère ne coûte guère plus chère qu'une 125 ou 175 française, puisque l'essence vaut chez nous de 24 à 30 fr le litre et que les primes d'assurances restent encore à un tarif raisonnable. Quant aux cartes grises, elles ne sont pas ici délivrées au prix du cheval-vapeur et ne viennent pas grever le prix d'achat d'un véhicule même s'il s'agit d'une voiture de 20 ch. »

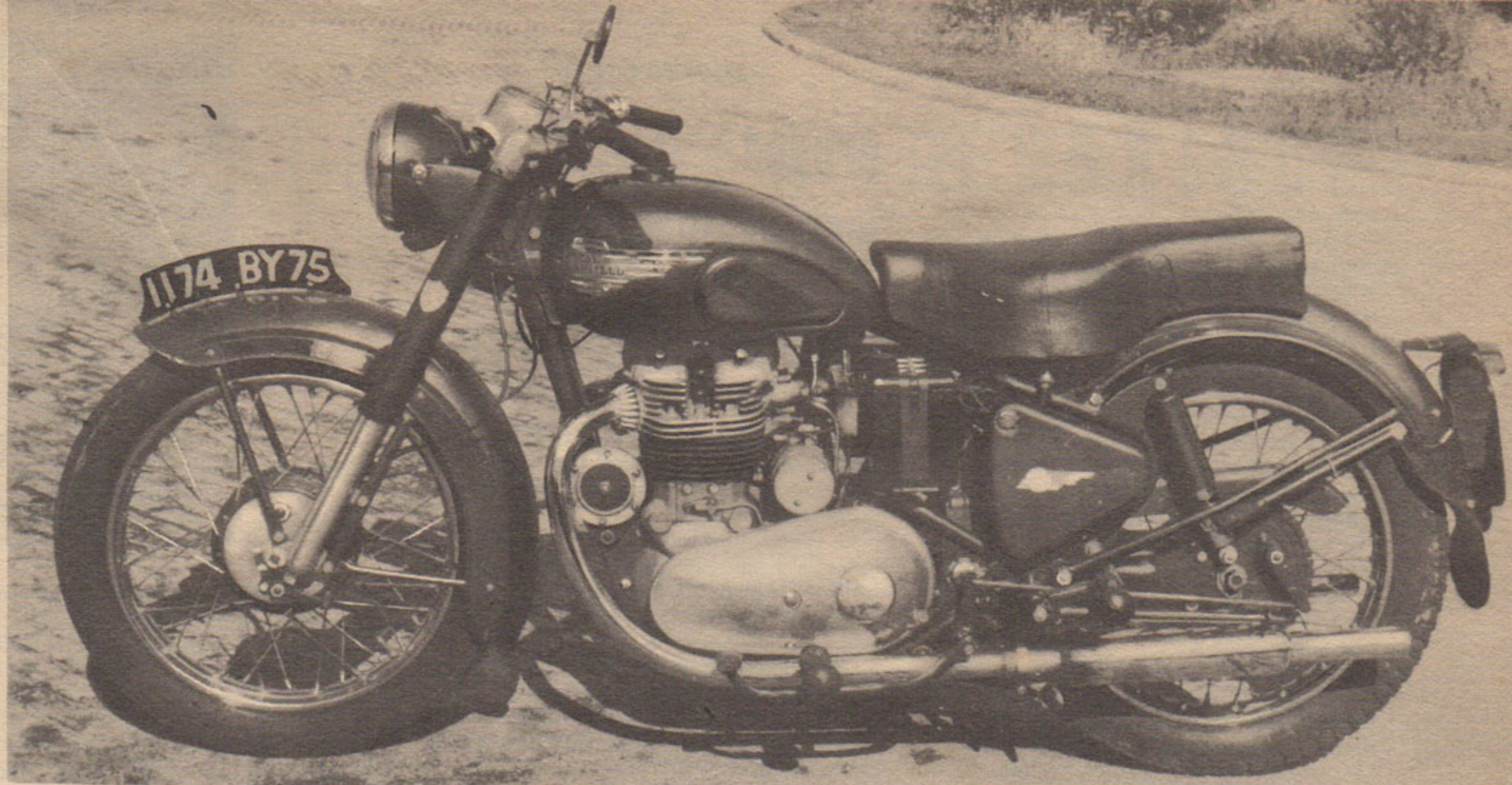
Nous n'avons pas insisté, nous avons réemfourché nos machines plus ou moins usagées aux moteurs éternellement refaits — en France, à des prix respectables — et nous avons pensé que les revues motocyclistes métropolitaines qui, chaque semaine, vantent, en long, en large, un nouveau modèle de 125 cm³, devaient avoir peu de lecteurs au Maroc.

(SUITE PAGE 26)

UNE DES
NOMBREUSES
DOUANES



La 700 cm³
Royal-Enfield
« Meteor ».



NOTRE ESSAI

LA 700 ROYAL-ENFIELD "METEOR"

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

Machine de tourisme pour laquelle ont été tout spécialement recherchées la souplesse d'emploi et les fortes accélérations. L'importante puissance au bas régime la prédispose particulièrement pour l'usage avec side. Prix : 360.000 fr.

LA 700 Royal-Enfield résulte du groupement de deux 350 de la marque. La cylindrée correspond d'ailleurs exactement ($346 \times 2 = 692 \text{ cm}^3$), et les réglages sont sensiblement identiques. Le tempérament de la machine se devine de suite, pour qui se rappelle les caractéristiques de la 350 Bullet. L'intention évidente du constructeur a été de mettre sur le marché une grosse cylindrée surpuissante, mais utilement surpuissante, les chevaux excédentaires se trouvant aux bas et moyen régimes, et par conséquent utilisables en service courant.

partie cycle

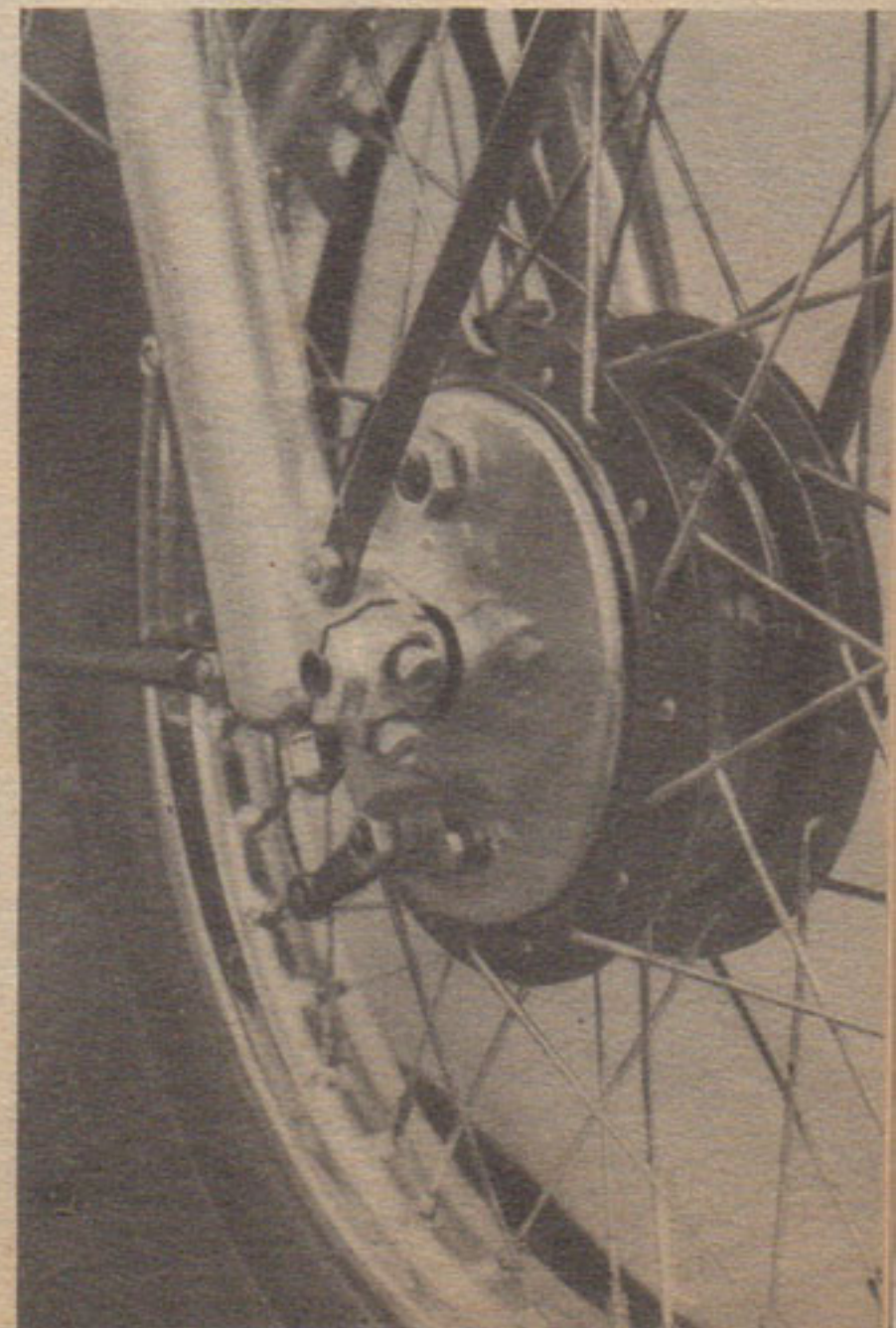
Le dessin du cadre, renforcé en conséquence, est identique à celui de la Bullet : simple berceau ouvert, le carter moteur assurant la liaison avec les éléments arrière en arceau. Nous retrouvons le tube de selle en oblique, boulonné sur la boîte de vitesses, avec le hauban curviligne de renfort se raccordant aux éléments inférieurs. Suspension arrière oscillante, sur bagues bronze ; les bras tubulaires et l'axe d'articulation ont été également renforcés. Des amortisseurs hydrauliques contrôlent le débattement.

A l'avant, fourche télescopique, avec entretoise supérieure en alliage léger,

recevant le compteur kilométrique. L'axe de la roue est déporté à l'avant des coulisseaux. Le phare comporte un ampèremètre et un contacteur, difficilement accessible en marche, donnant l'éclairage normal et veilleuse. Sur les machines récentes, la tête de fourche a été redessinée et un capotage englobe les appareils de contrôle, les feux de position et le contacteur d'éclairage, qui devient ainsi plus facile à manœuvrer.

Le guidon, légèrement relevé, est équipé de longues poignées permettant deux positions des mains, d'un bouton poussoir d'avertisseur, d'un inverseur phare-code et d'une manette dosant l'air au carburateur. Le levier de frein avant est pourvu d'un dispositif lui permettant d'actionner

Le frein AV à double tambour ; noter la fixation de l'axe de roue.



simultanément les deux câbles de commande. Il n'y a pas de frein de direction, mais il est livré sur demande pour l'usage avec side-car.

Au réservoir de 18 l fait suite une selle double, d'un démontage facile (deux écrous latéraux) et recouvrant le régulateur de tension.

À droite et à gauche, remplissant l'arceau des éléments arrière, se trouvent deux coffres à outillage, l'un renfermant le système de commande du « stop » et l'autre le « contact », enclenché par une clé. Conformément à la tradition britannique, les roues ne comportent pas de moyeux à broche, ce qui est une lacune importante. Par contre, nous trouvons à l'avant un frein double de bonne dimension; à l'arrière, le simple tambour a été conservé avec une tringlerie classique et une longue pédale. Les garde-boue sont très enveloppants; la rigidité de celui arrière est assurée par une armature tubulaire, sur laquelle se trouve fixée une pompe dont la dimension, par rapport à celle des pneus, laisse perplexé. La position de la batterie, à l'aplomb du bec de selle, ne peut que laisser ardemment espérer au pilote qu'elle ne débordera jamais. Un coffre latéral plus volumineux aurait permis de l'enclôre, l'esthétique et la protection y gagnant sensiblement.

Le volumineux filtre à air fait pendant à la batterie. La forme de ce filtre a été redessinée sur les derniers modèles, il est maintenant approximativement ovale et nettement plus agréable à l'œil.

De série, la 700 Royal-Enfield est équipée d'une béquille centrale, d'une latérale, et de repose-pieds pour le passager. Finition: émail lie de vin métallisé et chrome.

groupe moteur-transmission

Nous retrouvons là encore la technique Royal-Enfield, avec la boîte de vitesses boulonnée au carter-moteur. Les cylindres en fonte sont légèrement séparés, afin de faciliter le refroidissement. Les chemises s'enfoncent profondément dans le carter. Culasses et boîtiers de distribution sont en alliage léger.

Le vilebrequin tourne sur deux gros roulements à billes et possède un volant central en fonte particulièrement volumineux. Les bielles en acier forgé RR 56 tourbillonnent sur des coussinets en métal antifriction, suivant la technique automobile adoptée sur tous les twins. Les pieds de bielles travaillent sur bagues bronze. Les pistons bombés sont équipés de deux segments d'étanchéité et un racleur.

En bout de vilebrequin, à droite, un pignon à emmanchement conique entraîne une chaîne qui commande les arbres à cames. Ceux-ci se trouvent placés à la partie supérieure du carter-moteur, à l'avant et à l'arrière du groupe cylindre. Les cames très pointues (forte levée, ouverture réduite) attaquent des poussoirs à plateaux, lesquels transmettent le mouvement aux culbuteurs par l'intermédiaire de tringles verticales. Le système est enclos dans des tunnels venus de fonderie. Les culbuteurs oscillent sur des bagues en bronze; les soupapes sont rappelées par deux ressorts concentriques. Le réglage du jeu opère de façon classique par vis et contre-écrou. Un couvercle maintenu par deux vis donne accès à chaque basculeur. L'ensemble de la distribution est lubrifié sous pression.

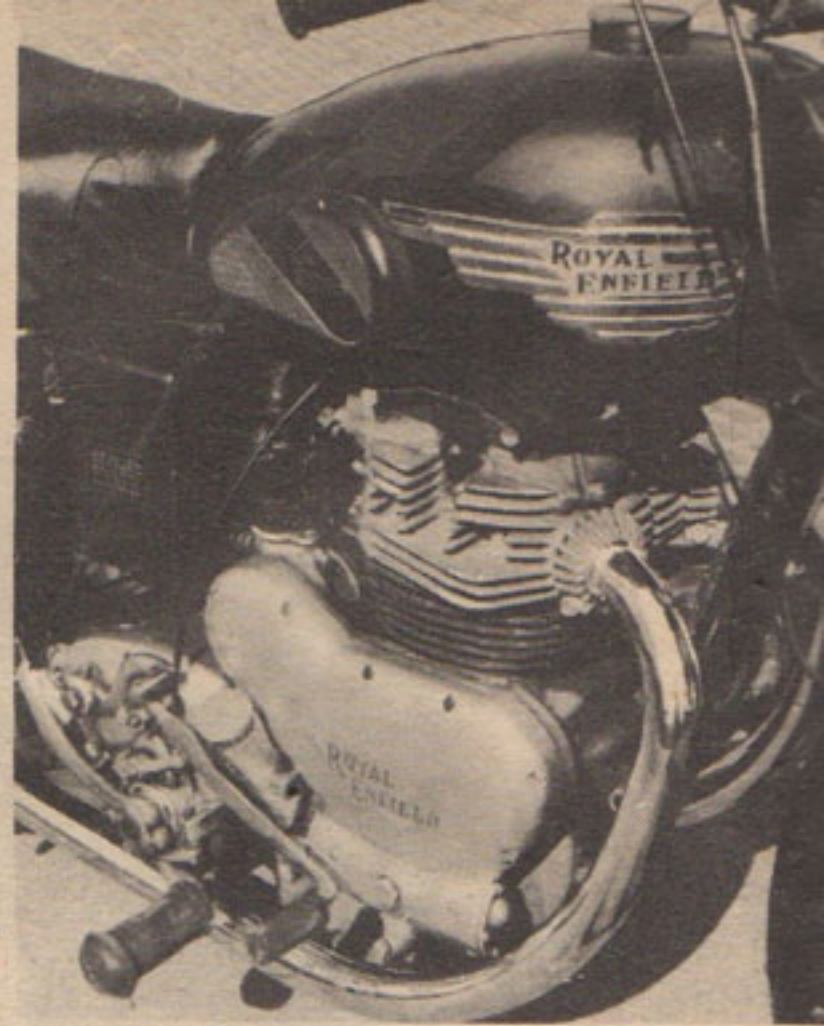
Solidaire du pignon d'entraînement de l'arbre à came d'admission, un double pignon entraîne par une chaîne duplex la dynamo située derrière les cylindres. Un pignon solidaire d'un excentrique réglable par vis permet de rattraper le jeu de la chaîne de distribution. Tous ces pignons sont à emmanchement conique, avec clavette en demi-lune.

Côté gauche, le vilebrequin entraîne le double pignon, monté sur canelures, de la transmission primaire. La chaîne duplex fonctionne dans un bain d'huile, alimenté par le tube de reniflard du carter-moteur. Un patin métallique réglable assure une tension de chaîne constante.

La lubrification est d'un principe iden-

Le moteur côté distribution. On distingue le filtre à air,

le distributeur d'allumage, la pompe à huile à la base du carter de distribution, et l'orifice de remplissage de la réserve.



tique à celui de la 350 Bullet: pompe à huile à double piston, aspirant le lubrifiant dans une réserve de 2 l solidaire du carter-moteur, par l'intermédiaire d'un filtre cylindrique démontable. L'huile est envoyée sous pression à la distribution, aux différents roulements, aux bas de cylindre, et s'écoule ensuite par gravité dans le fond du carter où elle est à nouveau filtrée. La pompe de retour la renvoie alors à la réserve.

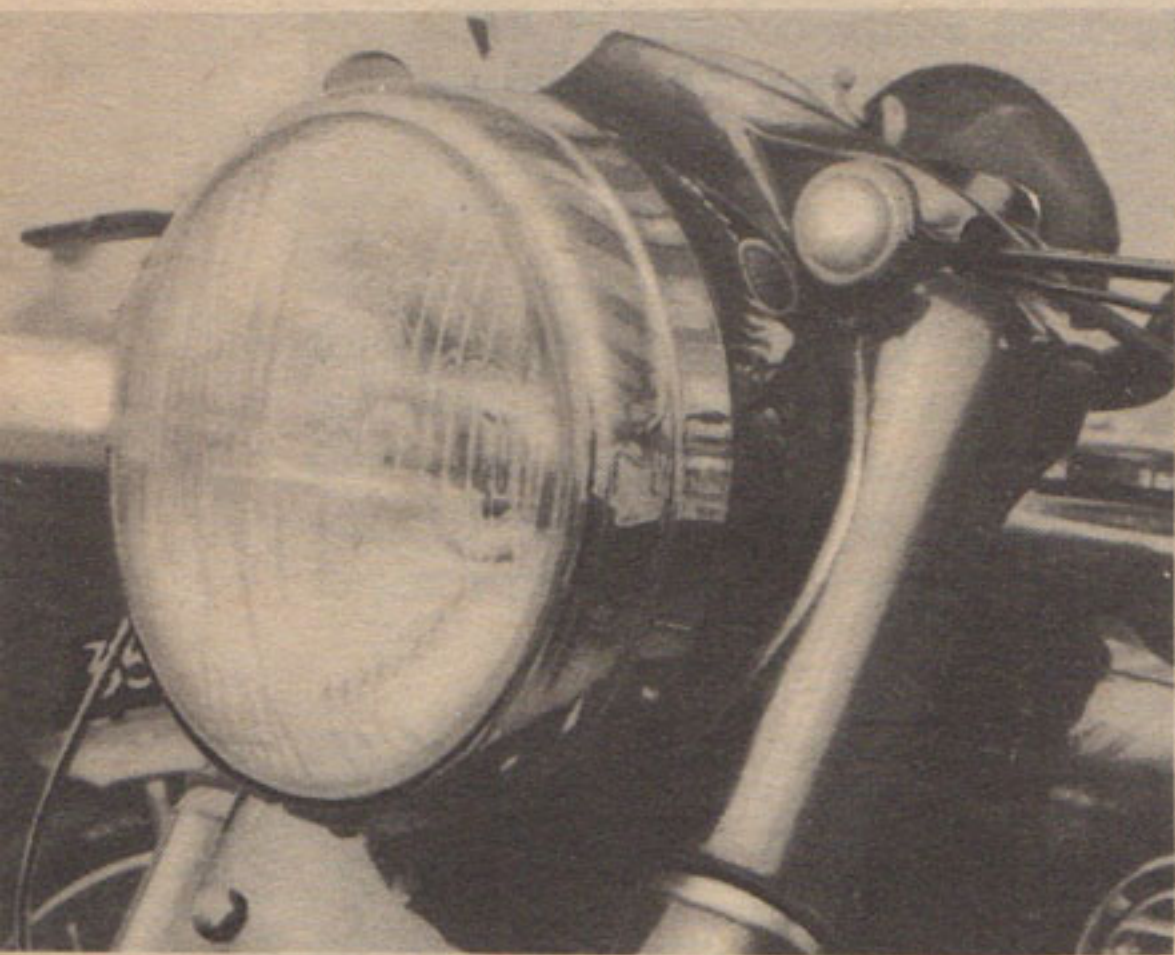
Carter et couvercles sont réalisés en alliage léger.

La dynamo, maintenue sur son socle par une sangle, entraîne un distributeur vertical, avec système de rupteur et d'avance automatique.

L'allumage est du type delco. La dynamo alimente la batterie par l'intermédiaire d'un régulateur placé sous la selle. La batterie fournit le courant d'allumage grâce à une bobine (assez mal située entre le filtre à air et les accus et difficilement accessible) et au distributeur-rupteur précité.

Le carburateur est un Amal avec tubulure d'admission en Y sur les premiers modèles et en V sur les récents. Ce dernier système améliore notablement les performances et le rendement.

La boîte de vitesses Royal-Enfield est inchangée, mais l'embrayage est plus robuste, afin de correspondre à l'augmentation de puissance. La couronne arrière comporte un amortisseur en caoutchouc, à grande course angulaire, afin d'éliminer les à-coups dus aux brusques départs et de soulager d'autant les transmissions.



Le nouveau capotage de la tête de fourche.



La direction et les commandes.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

partie cycle

Cadre simple-berceau ouvert.
 Fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques.
 Suspension AR oscillante, amortisseurs hydrauliques.
 Réservoir : 18 l.
 Frein AV double-tambour, diamètre 165 mm.
 Frein AR simple, diamètre 165 mm.
 Équipement électrique :
 Batterie : 6 V, 12 A.
 Régulateur de tension sous la selle.
 Système « Stop » synchronisé avec le frein AR.
 Pneus AV : 3,25 × 19 ribbed.
 Pneus AR : 3,50 × 19.
 Suivant modèles : ampèremètre et contacteur d'éclairage sur le phare, ou encastrés dans le capotage de tête de fourche. Avertisseur sur le tube de cadre AV.
 Commandes : au guidon, inverseur phare-code, et bouton-poussoir d'avertisseur.
 Dans le coffre latéral droit, contact avec clef extérieure.
 Phare avec veilleuse, feu rouge avec « stop », tachymètre éclairé.

groupe moteur - transmission

Bicylindre, twin quatre temps à soupapes en tête, commandées par tringles et culbuteurs.
 Culasses en alliage léger.
 Cylindres fonte.
 Alésage-course (70 × 90) × 2.
 Cylindrée : 692 cm³.
 Rapport volumétrique : 6,5 à 1.
 Puissance maxi : 36 CV.
 Diagramme de distribution : jeu pour réglage : 0 m/m 13.
 A.O.A. : 30° R.F.A. 60°
 A.O.E. : 75° R.F.E. : 35°
 Jeu aux basculeurs : (à froid).
 Admission : 0.
 Echappement : 0,025.
 Allumage : dynamo 6 V, 75 W, batterie, bobine et distributeur-rupteurs.
 Avance à l'allumage : automatique, calage plein retard : 0 m/m 8 après P.M.H.

Carburateur Amal : gicleur d'origine : 170.

Transmission primaire : chaîne double en bain d'huile avec système de tension.

Embrayage : à sec, disques multiples.

Boîte quatre vitesses; rapports totaux :

1 ^{re} :	12,4 à 1	} Solo
2 ^e :	8,05	
3 ^e :	5,8	
4 ^e :	4,47	
1 ^{re} :	13,95	} Side-car
2 ^e :	9,05	
3 ^e :	6,53	
4 ^e :	5,03	

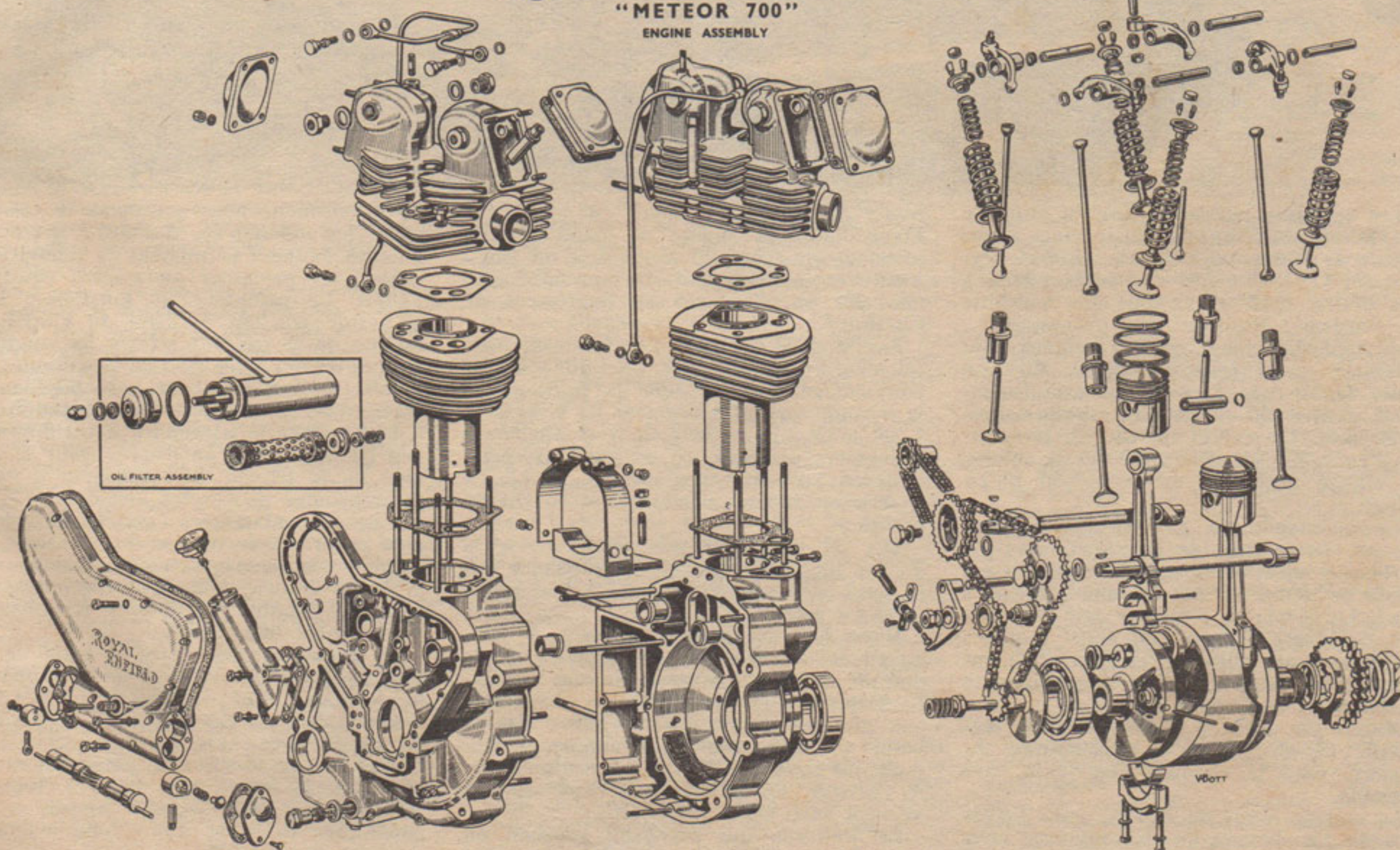
Contenance de la réserve d'huile : 2 l environ.

Poids total de la machine, en ordre de marche : 195 kg.

Le moteur de la 700 « Meteor ». On remarquera les volumineux volants de vilebrequin, la chaîne d'entraînement des arbres à cames et le pignon tendeur, les poussoirs à base plate et les cames pointues. Le système de pompe à huile, avec filtre démontable, est identique à celui de la 350 Bullet. Les chemises des cylindres s'enfoncent profondément dans les carters.

ROYAL ENFIELD

"METEOR 700"
ENGINE ASSEMBLY





LA 700 cm³ ROYAL-ENFIELD

reste dans la tradition constructive anglaise, avec ses avantages et ses défauts. Si au point de vue conception mécanique et réalisation elle souffre peu de reproches, par contre, elle est moins avantagée sous le rapport accessibilité des différents organes, entre autres carburateur et bobine. Il subsiste également de nombreux nids à cambouis, provenant des formes du carter-moteur et de la boîte, et une sorte de complexité visuelle provenant des nombreux fils et tubulures extérieurs.

Avantages

Suspension totale.
Moteur puissant, à courbe de puissance favorisant les accélérations à bas régime.
Boîte quatre vitesses.
Bonne accessibilité du filtre à huile.
Lubrification sous pression de la distribution.
Béquille latérale d'origine.
Selle double aisément démontable.
Chaîne primaire double.
Frein AV double.

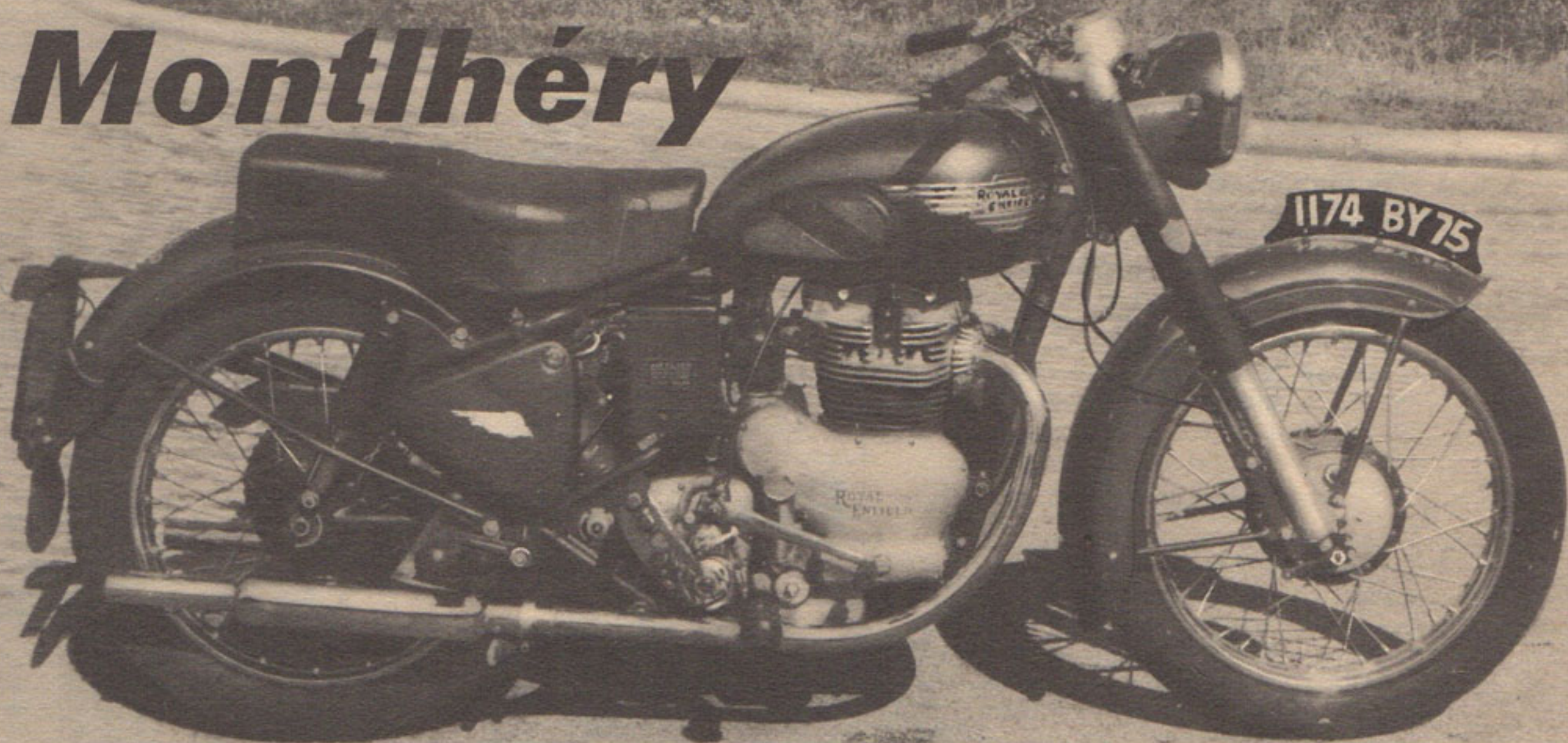
Inconvénients

Absence de moyeux à broche.
Netteté et accessibilité d'ensemble discutables.
Batterie mal placée.



à Montlhéry

essai



Les machines puissantes sont en minorité sur le marché français, aussi nous avons plaisir à piloter un véhicule de forte cylindrée. La Météor 700 cm³ répond bien à nos désirs. C'est avant tout une machine de tourisme. Position très britannique : assis confortablement nous contrôlons avec précision toutes les commandes. Mise en route facile : le kick de bonnes dimensions permet de passer les compressions sans effort. Le moteur est un peu bruyant, mais ce défaut est généralisé par la culasse en alliage léger, on ne le perçoit qu'au ralenti.

La commande de l'embrayage apparaît un peu ferme mais le fonctionnement est particulièrement doux et progressif ; il est facile de démarrer sur le ralenti même à deux. La pédale de sélecteur agit avec très peu de course exigeant un effort minime. Sa remise au point mort est largement facilitée par le petit levier qui s'actionne au talon.

Malgré son poids la Météor reste très maniable, ce qui, joint à la souplesse du moteur, rend la conduite en ville très agréable.

Le moteur muni de volants assez lourds possède des chevaux aux bas régimes, nous avons pu faire des reprises sans débrayer à

partir de 20 km à l'heure en quatrième. Etant donné la facilité de manœuvre du sélecteur ce genre de conduite n'est pas à conseiller, mais le fait de reprendre sans cliqueter en dit long sur l'agrément de conduite.

Sur la route normale, les côtes sont littéralement avalées en prise, quel que soit leur pourcentage. En montagne la troisième et la seconde servent à négocier les virages. A 1.700 tours-minute le moteur commence à développer ses chevaux, ce qui correspond à 45 km à l'heure en quatrième, 35 km en troisième, 26 km en seconde et 16 km en première.

Les 36 ch développés confèrent à la Météor une belle réserve de puissance qui la rend particulièrement apte à l'accouplement au side-car.

Il est bon de signaler le rayon de braquage réduit, fruit de l'expérience de la marque en ce qui concerne le tout terrain. La suspension est excellente, un peu souple aux grandes vitesses, elle n'altère pas la bonne tenue de route. La fourche télescopique est rigide et élimine toutes vibrations. A l'arrière les amortisseurs hydrauliques agissent avec moins d'efficacité.

Le freinage, qui paraissait suffisant en ville, laisse à désirer sur le circuit routier.

Après examen, nous procédons à un réglage des commandes. A l'avant, deux gros boutons molletés permettent de retendre les câbles, un palonnier au guidon équilibre l'effort. Ce palonnier ne fonctionne bien qu'à une position normale du guidon, il est bon de ne pas trop relever les poignées, ce qui a pour effet de mal positionner les gaines. A l'arrière, l'accès du papillon de réglage de la tringlerie est plus difficile, il faut écarter le silencieux. Etant donné le peu de place dont on dispose pour le passage de la tringle de commande il est à recommander de vérifier que celle-ci n'entre pas en contact avec l'attache de repose-pied arrière ou le support de silencieux.

Après ces aménagements, la distance des arrêts se trouva nettement diminuée, il nous fut possible d'apprécier la puissance d'un double frein avant.

Le premier contact avec la piste de vitesse est favorable, la machine étant chaude le deuxième tour est bouclé en position normale en 1 mn 8 s 1/5 soit à la moyenne de 134,511 km. Quand on réfléchit à la vitesse d'une 15 ch qui, parfaitement réglée, fait le même tour à 132 km de moyenne on peut estimer facilement les possibilités routières d'une telle machine.

En position effacée, nous obtenons

1 mn 2 s 1/5 soit une vitesse moyenne de 147,962 km. Obtenue avec l'équipement complet, silencieux, filtre à air, etc., cette vitesse s'avère plus que suffisante pour l'usage courant. A cette allure la machine réagit normalement, la suspension arrière s'écrase et paraît un peu molle dans les courbes, mais l'absence de frein de direction ne gêne aucunement. On peut qualifier de bonne la tenue de route. A l'arrêt pas d'auto-allumage, aucun suintement d'huile. Ces résultats ont été acquis avec les réglages suivants : gicleur : 190, aiguille au quatrième cran, bougies Champion L.11S, supercarburant du commerce.

Le circuit routier nous oblige à un réglage de frein, nécessaire pour tirer le meilleur parti de cette machine.

Dès le premier tour, nous constatons qu'il est inutile de monter exagérément les régimes dans les vitesses intermédiaires, la

courbe de puissance étant très plate. A 30 km à l'heure nous quittons la première pour monter la seconde à 60 km/h, là nous prenons la troisième qui laisse, entre 85 à 90 km/h, place à la quatrième. On peut exécuter le tour complet sans changer de vitesse. En conduite accélérée tous les virages passent en troisième, sauf les « Deux ponts » et le tournant en descente de la côte Lapize.

Le meilleur tour fut réalisé en 5 mn 32 s, soit à la moyenne horaire de 99,557 km.

Bien réglés les freins se révélèrent très efficaces. Rien à dire en ce qui concerne la tenue de route, seule la béquille en touchant, empêche de virer de façon très inclinée.

La moyenne surprend l'essayeur qui n'a pas l'impression de vitesse étant donné le régime relativement faible du moteur.

Un essai d'accélération sur 400 m départ arrêté nous donne 17 s 1/5.

Le compteur marque 126 km/h en passant le 400^e mètre. Toujours au compteur nous atteignons en duo les 100 km/h en 13 s.

Le test de freinage sur la base habituelle nous fournit l'arrêt à 50 km/h en 7,50 m, ce qui est remarquable pour une machine de ce poids.

En résumé, la Météor 700 est une machine fort agréable, sa cylindrée lui confère : puissance, souplesse, vitesse et robustesse. Les plus longs parcours sont garantis avec le minimum de fatigue grâce à la qualité de la suspension. Et même en ville la machine est maniable et facile à conduire. Signalons la béquille latérale fort pratique, qui supplée la béquille centrale nécessitant un certain effort pour monter la machine.

RÉSULTATS DE L'ESSAI

Temps frais, vent nul.

Piste de Montlhéry (2 548 m).

1 tour lancé, position touriste : 1' 8" 1/5 ; moyenne 134,511 km/h.

1 tour lancé, position allongée : 1' 2" 1/5 ; moyenne 147,962 km/h.

Vitesses maxima (au compteur) dans les intermédiaires :

En première : 30 km/h ;

En deuxième : 60 km/h ;

En troisième : 85/90 km/h.

Accélération :

400 m départ arrêté : 17" 1/5.

Vitesse au compteur au passage de la borne des 400 m : 126 km/h.

En duo les 100 km/h sont atteints en 13".

Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet (base de freinage de Montlhéry, sol sec) : 7,5 m.

RÉGLAGES D'ESSAI

Gicleur : 190.

Aiguille : 4^e cran.

Bougies : Champion L 11 S.

Essence : super carburant Schell.

Huile : SAE : 30/40.

Silencieux, filtre à air d'origine.

CONCLUSIONS

AVANTAGES	DÉFAUTS
<p>Bonne tenue de route. Excellente maniabilité. Bonne étanchéité des organes moteurs. Moteur puissant et souple. Excellentes performances. Freinage puissant. Entretien réduit.</p>	<p>Bruits mécaniques aux basses allures. Manque d'accessibilité.</p>



LA METEOR VUE PAR L'USAGER

Après les essais sur la piste et sur le circuit routier de Montlhéry qui permettent des comparaisons de performances, voici quelques impressions personnelles de l'utilisateur quotidien et des chiffres qui compléteront le compte rendu des essayeurs.

Un repère à mi-ouverture des gaz, réalisé pour la période de rodage, a été très utile et permet par la suite de faire le point pour piloter sans dureté excessive. Dans cette position de la poignée, le compteur indique, 120 km/heure, en palier, et sans dépasser ce point les accélérations, quel que soit le rapport engagé, sont très suffisantes et dépassent nettement celles de toute voiture de série. Pour les gens pressés, le classique « coup de pied au derrière » est néanmoins possible, les nombreux chevaux à bas régime en font une machine brillante jusqu'à 120 km. Pour passer de 80 à 120 après un ralentissement, rétrograder ne présente aucun intérêt, de même que toute conduite sport. Les Anglais, grands amateurs de side-cars, estiment que la Meteor est une des machines les plus douées pour ce genre de traction, grâce à ses caractéristiques « plates » du moteur.

Nous avons grimpé en duo les deux côtes à la sortie de Gaillon, à 100 avec la moitié des gaz, en les attaquant à cette vitesse. Je ne voudrais pas ouvrir une polémique sur les moyennes, mais un motocycliste averti peut, avec cette 700 sur parcours facile (Paris-Nantes, par exemple, aux heures favorables), réaliser près de 90 de moyenne sans dépasser 120 ni la moitié de l'ouverture de gaz, et cela sans prendre des risques.

Avant réglage du carburateur et en rodage, moins de 4 l étaient nécessaires pour couvrir

100 km ; n'aimant pas sous-alimenter un moteur, ni les tuyaux bleus, j'ai remplacé le gicleur de 170 d'origine par un 190 et remonté l'aiguille d'un cran. En utilisation rapide, ces réglages sont bons, comme en témoigne l'état des bougies. Néanmoins, la consommation est raisonnable. Sur 900 km parcourus seul à 110 de croisière, il a fallu à peine 5 l aux 100, à deux sur Paris-Bruxelles et retour à 120, 5,5 l. En ville, on frise parfois 6 l. Consommation générale de la machine, la seule exacte, 7,790 km avec 409 litres de super-carburant, soit une moyenne de 5,25 aux 100.

Passons à une revue de détails plus ou moins heureux. Le bruit de l'échappement est agréable, mais on ne peut en dire autant des bruits mécaniques ; commande d'embrayage assez dure et leviers un peu éloignés des poignées, par contre l'embrayage est très doux en fonctionnement, double-selle confortable, mais pour le pilote seulement, outillage de qualité moyenne réparti sur deux sacoques de dimensions acceptables, pompes aussi inefficace que ridicule de dimensions, absence de roue arrière à broche.

Le moteur est assez volumineux et l'on ne peut guère tenir rigueur à Royal-Enfield d'avoir conçu cette machine sous le signe de l'inaccessibilité, en compensation les séances de mécanique sont peu fréquentes.

En complément au paragraphe de la tenue de route de l'essai à Montlhéry, j'ajouterais que dans une courbe sur route ondulée, avec passager poids lourd, on obtient parfois un léger mouvement oscillatoire, il est inutile de mollir, ça se passe tout seul.

De même au paragraphe freinage j'ajoute que la conjugaison des deux tambours avant est

aléatoire, le petit palonnier se plaçant difficilement, un câble unique et une poulie feraient bien mieux l'affaire.

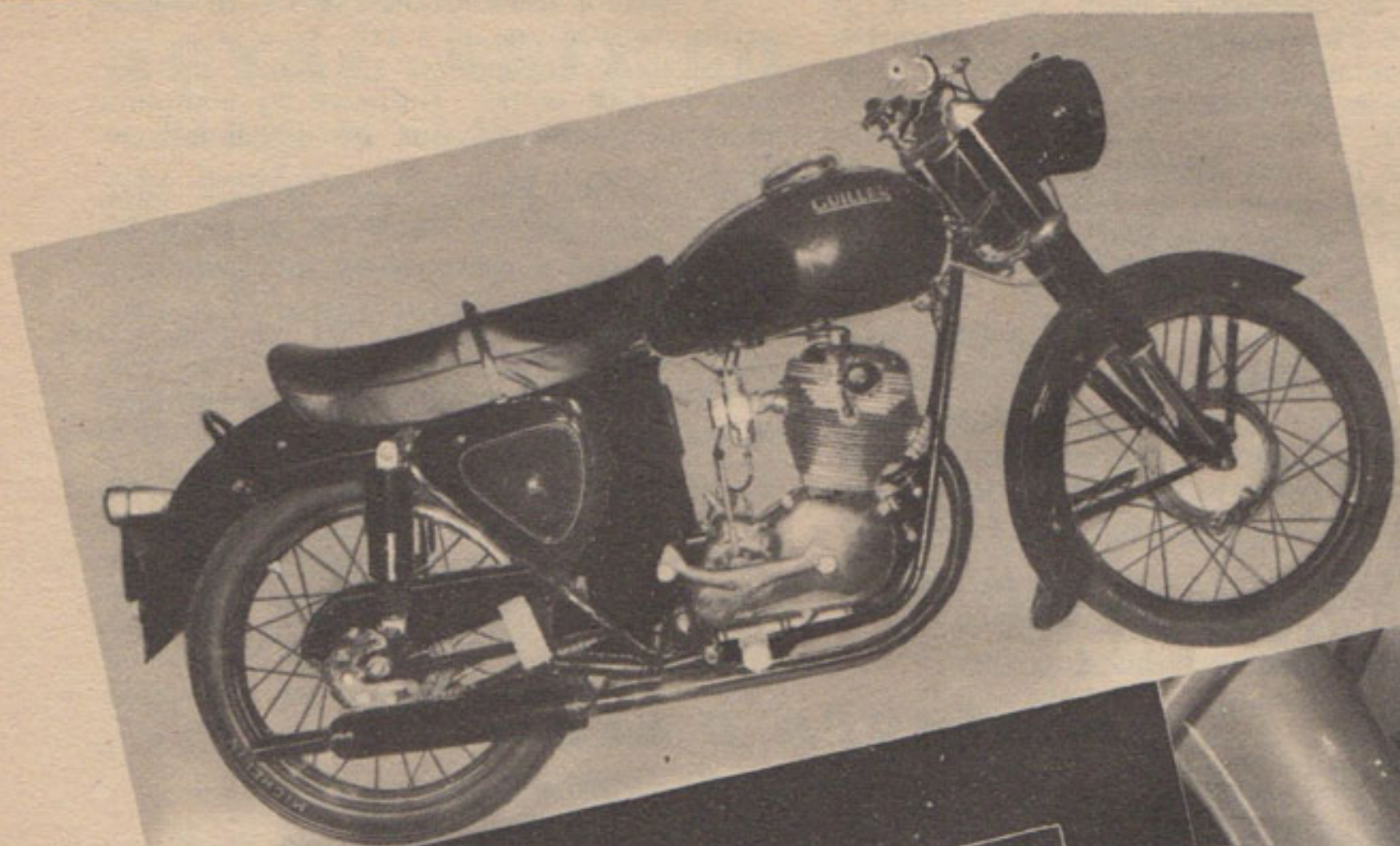
Commun à toutes les Royal-Enfield, le commutateur lanterne-phare est très mal placé, sous le compteur. Les garde-boue sont enveloppants et très efficaces sans alourdir la ligne de la machine. La 700 est maintenue aisément propre.

Un gros avantage de la Meteor est sa souplesse, et partout, sa docilité. Le vilebrequin et les volants sont de fortes dimensions, et de construction en fonte, ce qui permet de démarrer à deux sur le ralenti sans aucun à-coup, l'amortisseur de transmission dans le moyeu arrière, à grande course angulaire y est aussi pour beaucoup. Par contre, en première surtout et en seconde, il y a un temps morts lorsque l'on remet les gaz après avoir coupé, inconvénient minime de l'amortisseur de transmission à grande course ; en quatrième on peut reprendre très aisément à 40 km/heure ; sans être dur pour le moteur, on peut descendre très au-dessous de ce chiffre.

Le sélecteur de point mort à partir de deux, trois ou quatrième est fort pratique, de première toutefois il est plus aisé de retourner en seconde pour mettre au point mort, en principe le point mort est rarement sollicité à partir de la première.

En conclusion, cette machine est une excellente avaleuse de kilomètres, les côtes sont pratiquement supprimées, l'entretien est réduit, ligne et couleur sont agréables. Prix acceptable : 360.000. Inconvénients majeurs, absence de roue arrière à broche, bruits mécaniques élevés, inaccessibilité.

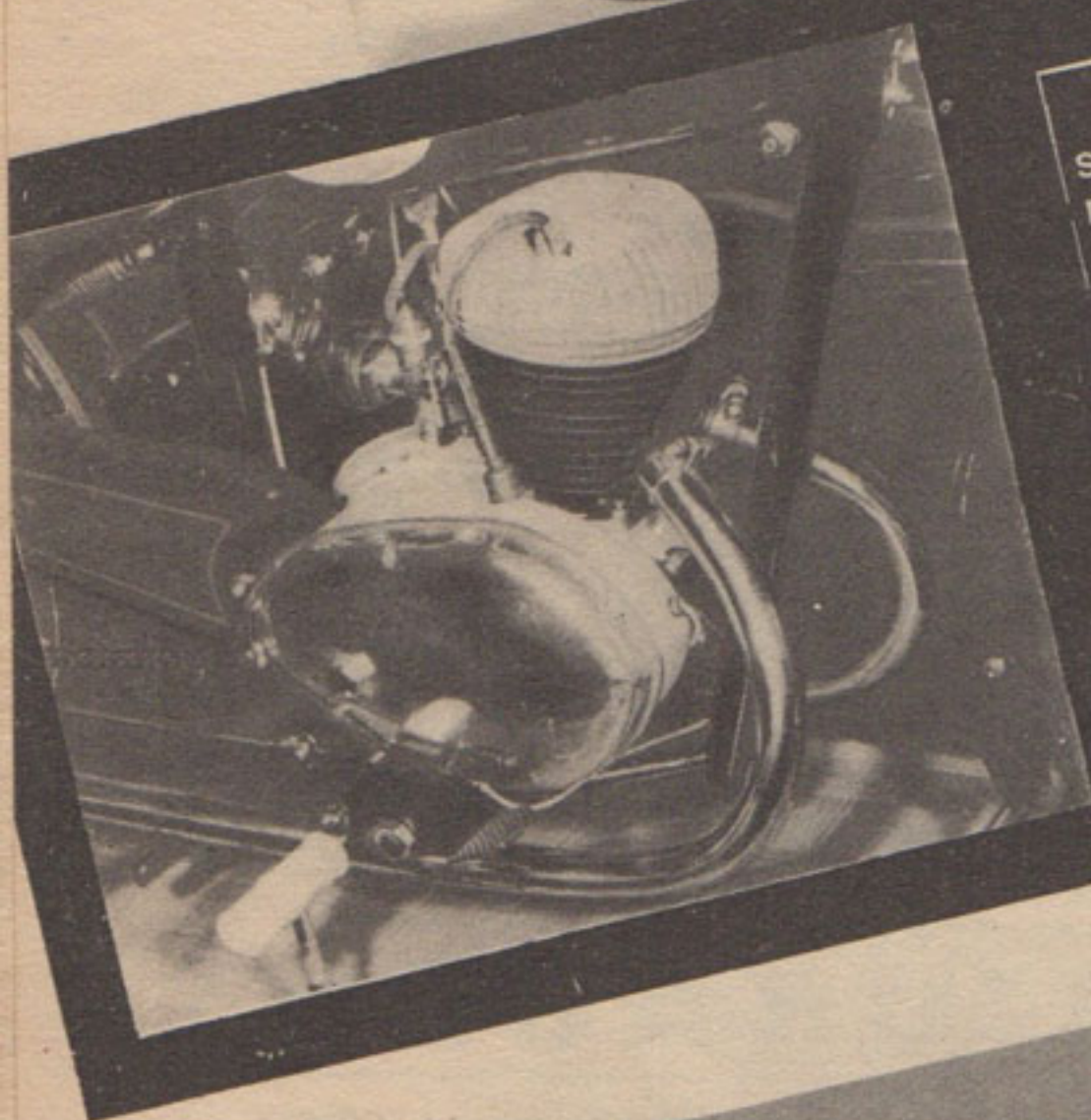
R. DOLICQUE.



La 250 Guiller « Sport ». On remarquera la nouvelle fourche avec entretoises en alliage léger coulé, et le caisson tôle englobant les éléments arrière.

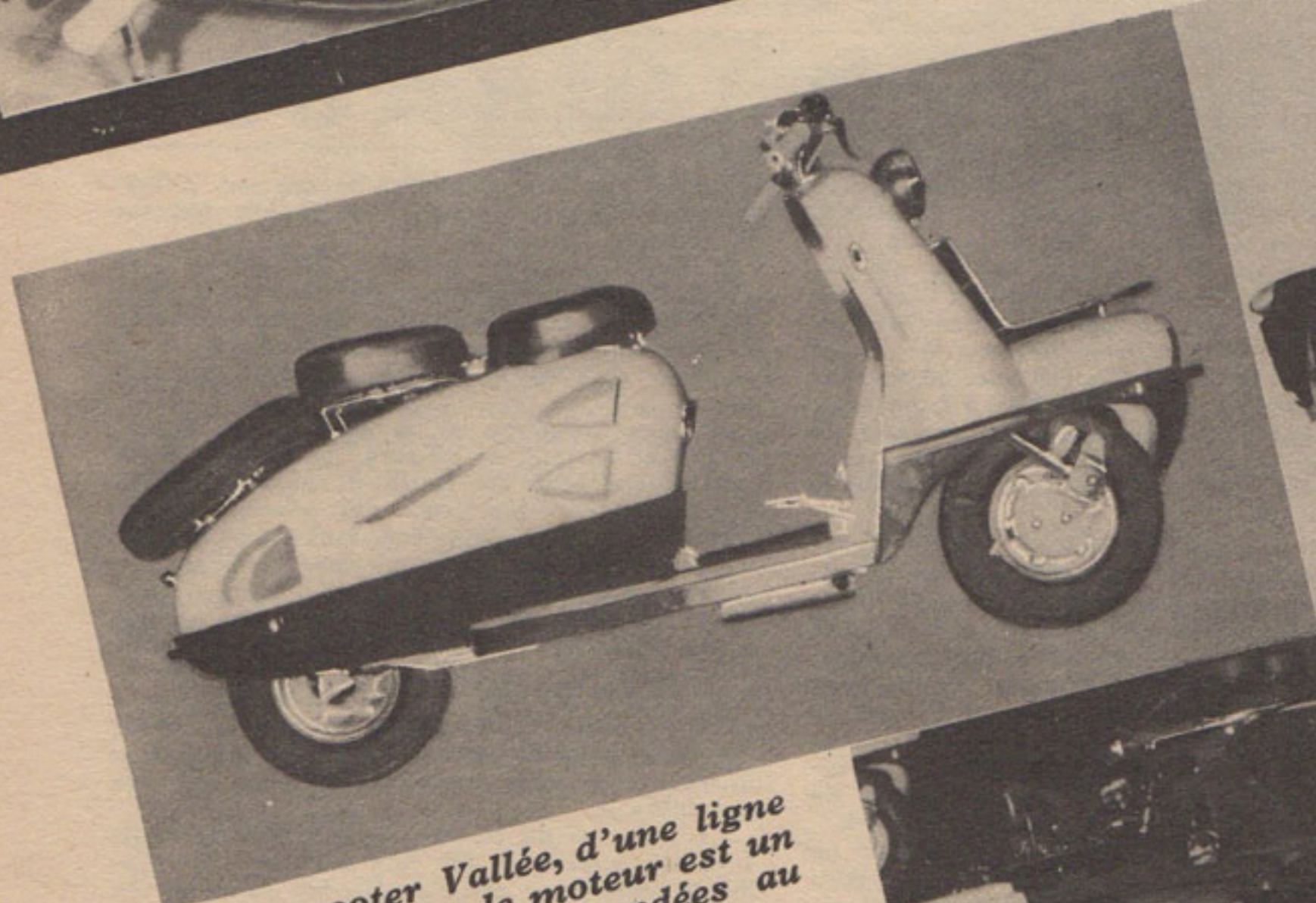


Le nouveau 125, deux temps, monotube Ydral.



Ravat équipait ses 175 cm³ de ce nouveau moteur deux-temps. Fait particulier, le sélecteur et le kick étaient situés à droite, sur le même axe. L'ensemble, par sa finition et sa forme, rappelait les réalisations germaniques.

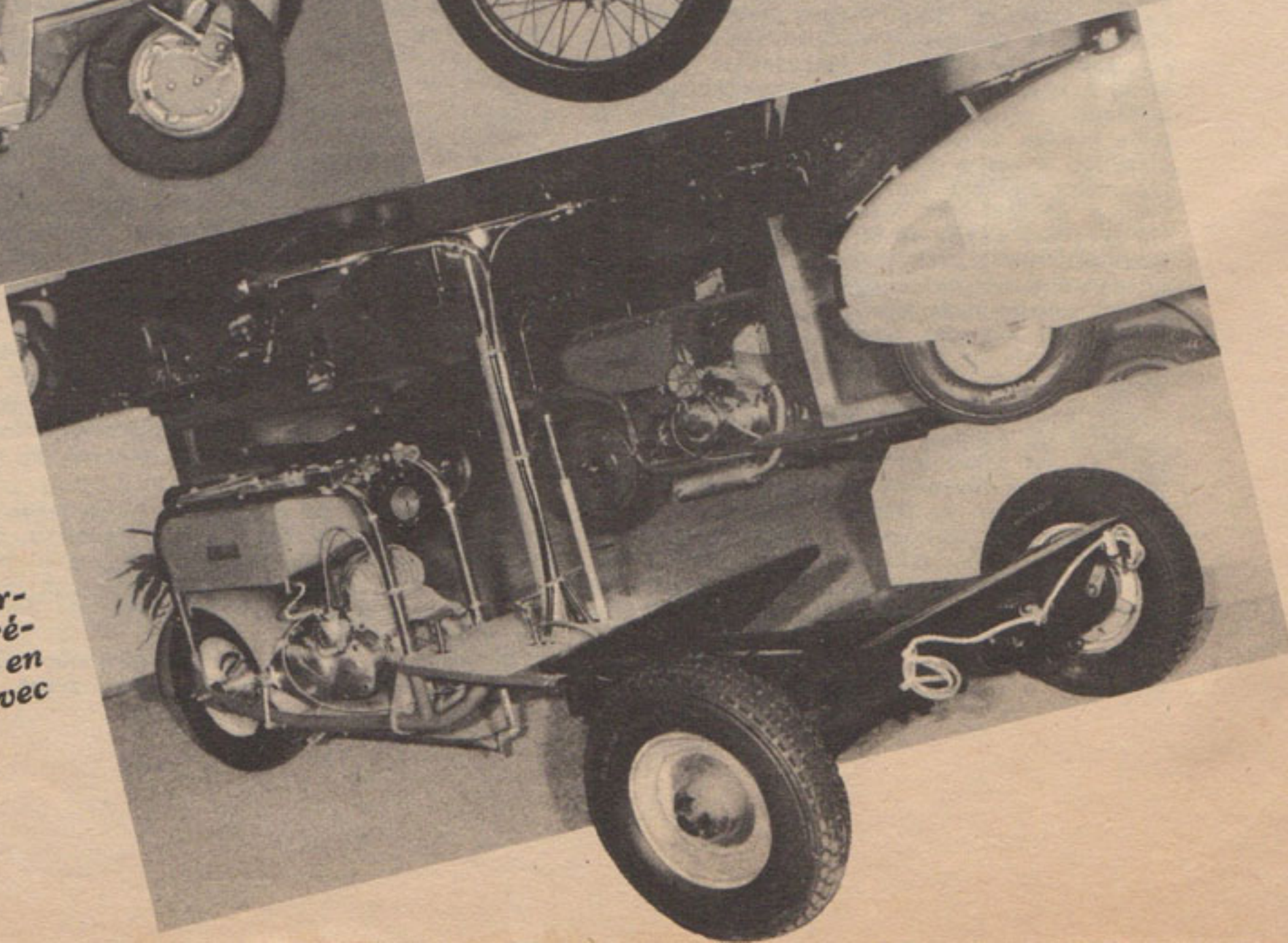
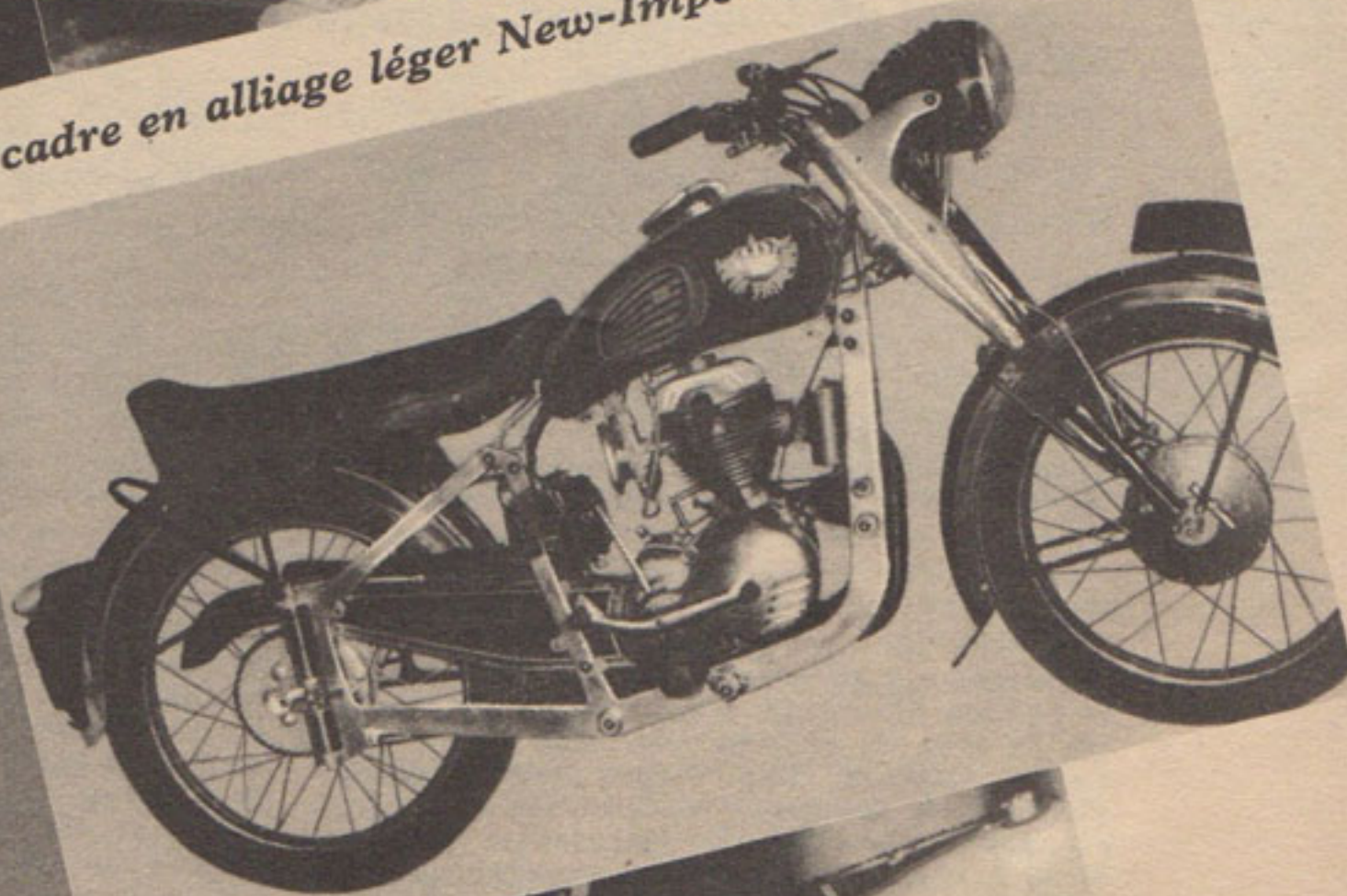
Le cadre en alliage léger New-Impéria.



Le nouveau scooter Vallée, d'une ligne agréable et originale; le moteur est un 125 Ydral; vitesses commandées au plancher par sélecteur.



Le tri Vallée, aujourd'hui largement répandu; il existe en 125 et 175 cm³, avec moteur Ydral.



UN APPAREIL DE POCHE
 DÉTECTEUR DE PANNES :

LE CONTROLEC-MOTO

PARTIRA? Partira pas?... On s'essouffle à pousser, à pédaler, ou — sur l'eau — à tirer sur la ficelle!... Le moteur refuse de partir. Une fois de plus la devinette est posée : « Qu'est-ce que c'est? ». Carburant? ou allumage?... Pour l'automobiliste, la réponse est venue sous la forme d'un détecteur de poche renommé, qui contrôle le moteur en marche et détecte les pannes d'allumage sur le moteur arrêté : le CONTROLEC. De France il a rapidement gagné les Colonies, la Suisse, la Belgique, l'Italie, etc.

Voici maintenant un Controlec pour la moto : un compagnon de route qui répond à la question : « Qu'est-ce que c'est? », qui permet en cas de difficulté, d'y voir clair sans peine et tout de suite, avant l'irritante « noyade » de la bougie.

Le moteur tourne, mais mal? — Trois contrôles rapides vous renseignent sur l'inflammation du mélange (carburant, compression,

allumage), sur la régularité de la distribution, et sur la bougie. Ils sont également précieux pour la mise au point du moteur.

Vous êtes en panne? — Moteur arrêté, un essai au kick vous montre si la source d'allumage (volant, magnéto, ou combiné) est en bon état ou non. Et si la panne provient de l'allumage, un second essai permet d'en déduire l'origine.

Ajoutons qu'accompagnant l'appareil, sa notice d'utilisation sur motos constitue un guide pratique de dépannage qui intéressera autant le réparateur-dépanneur et l'utilisateur de moteurs nautiques hors-bord, que les possesseurs de motos, de vélomoteurs et de scooters. Son principe? — La luminescence dans un mélange de gaz raréfiés... En somme le Controlec-moto est un « Voltmètre optique » qui jauge les courants par rapport à plusieurs seuils de sécurité. — Trois électrodes... Deux larges fenêtres d'observation... Aucun fil à brancher... Indérégable. Poids et encombrement insignifiants.

Si vous l'apercevez; ouvrez l'œil! Car 75 % des pannes sont des pannes d'allumage! Et mieux vaut être documenté... avant la panne... plutôt qu'après.

UTILISATION DU CONTROLEC SUR MOTOS, VÉLOMOTEURS

CONTROLES SUR LE MOTEUR EN MARCHÉ

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION. —

Ce contrôle fournit des indications utiles sur l'état du circuit de distribution, des contacts du rupteur et du condensateur.

Une distribution irrégulière provient :

De la connexion du fil de bougie défectueuse à son origine du côté carter;

Des vis : surface piquée (rectifier, remplacer);

De l'écartement des vis (le régler exactement à la cote indiquée par le constructeur);

D'une connexion du condensateur (desserrée);

D'un condensateur défectueux.

En cas d'irrégularité, vérifiez aussi l'état de la distribution, moteur arrêté. (Voir plus bas.)

CONTROLE DE L'INFLAMMATION DU MÉLANGE. —

C'est l'essai majeur : il groupe l'état de la carburant, de la compression et de l'allumage dans le cylindre.

Effectuez-le, comme indiqué sous le n° 3, en tenant le Controlec à l'envers, le capuchon gravé étant posé sur la tête de la bougie. Une lueur faible dans l'appareil indique une mauvaise inflammation du mélange gazeux, due à la qua-

2 Lueurs bien cadencées = Bonne distribution



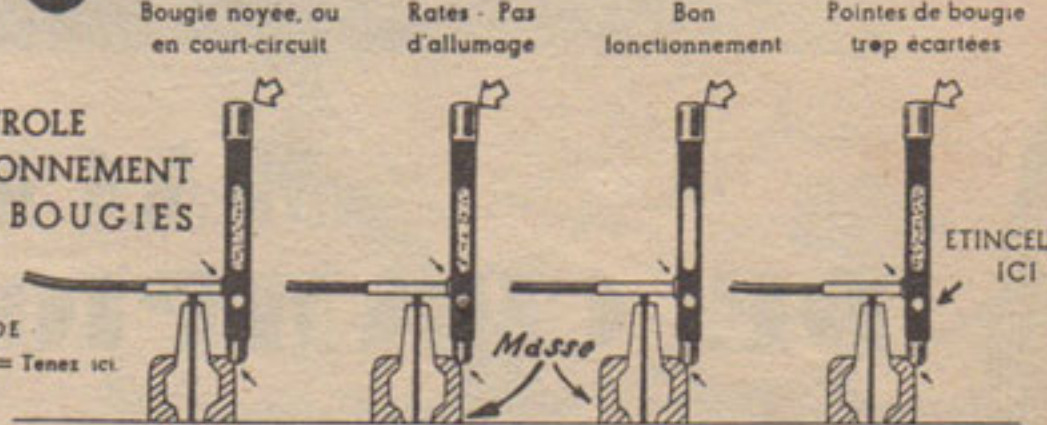
CONTROLE DE LA DISTRIBUTION

3 Lueur faible = Gaspillage d'essence dans le cylindre



CONTROLE DE LA CONSOMMATION

5 a) Bougie noyée, ou en court-circuit b) Rates - Pas d'allumage c) Bon fonctionnement d) Pointes de bougie trop écartées



CONTROLE DU FONCTIONNEMENT RÉEL DES BOUGIES

LÉGENDE
 → = Tenez ici

lité de la carburant (excès d'essence), à un mauvais allumage (bougie défectueuse, circuit électrique en mauvais état) ou à une compression insuffisante.

On peut remédier rapidement aux deux premières causes, soit en réglant au mieux la carburant, soit en détectant l'état du circuit et de la source d'allumage point par point (voir plus loin).

CONTROLE DES BOUGIES. — Procédez comme indiqué au n° 5. Le plus souvent, les quatre réactions sont identiques à celles décrites dans la notice d'emploi.

Cependant, il existe des volants et des combinés pour lesquels le constructeur a prévu un rapport tension-intensité sensiblement différent.

Avec ces sources d'allumage, le fonctionnement normal de la bougie allume **vivement** la petite fenêtre (ronde) du Controlec, mais jamais la grande.

Les possesseurs de telles machines, et leurs réparateurs, se familiariseront vite avec cette réaction particulière, et noteront que le fonctionnement de la bougie ne doit pas être suspecté si le contrôle de l'inflammation (n° 3) fournit la lueur large.

DÉTECTION DES PANNES MOTEUR ARRÊTÉ

ÉTAT DE LA SOURCE D'ALLUMAGE. BOBINAGE-CONDENSATEUR-VIS (ENSEMBLE)

Déconnectez le fil de la bougie. Placez l'électrode exploratrice du Controlec contre la masse du cylindre, et posez sur son électrode intermédiaire l'extrémité du fil de bougie déconnecté. Donnez un coup de kick.

Si la lueur a la même vigueur dans les deux fenêtres du Controlec, la source d'allumage tout entière est en bon état.

Si la lueur est sensiblement plus faible dans la fenêtre longue que dans la fenêtre ronde, le courant d'allumage est insuffisant : **les vis ou le condensateur, ou le bobinage** sont en mauvais état.

ÉTAT DE LA DISTRIBUTION. DÉPANNAGE ET VÉRIFICATION DES VIS ET DU CONDENSATEUR

Déconnectez le fil de la bougie, et placez

l'électrode exploratrice du Controlec à son extrémité libre.

Donnez plusieurs coups de kick, pour examiner la lueur qui doit se produire à chaque temps d'allumage.

AUCUNE LUEUR : Circuit primaire coupé ou à la masse. — Vérifiez ses connexions : au bobinage, au condensateur, aux vis, au contact de départ. Un fil est coupé ou à la masse. Le ressort du rupteur est brisé, les vis totalement déréglées, ou le condensateur en court-circuit. Avez-vous mis le contact?

LA LUEUR NE SE PRODUIT PAS A TOUS LES TEMPS D'ALLUMAGE : Mauvais contact ou vis portant mal. — Vérifiez toutes les connexions, ainsi que l'axe et le toucheau du levier du rupteur (brisé? desserti?). Sinon rectifiez la surface des vis ou remplacez-les.

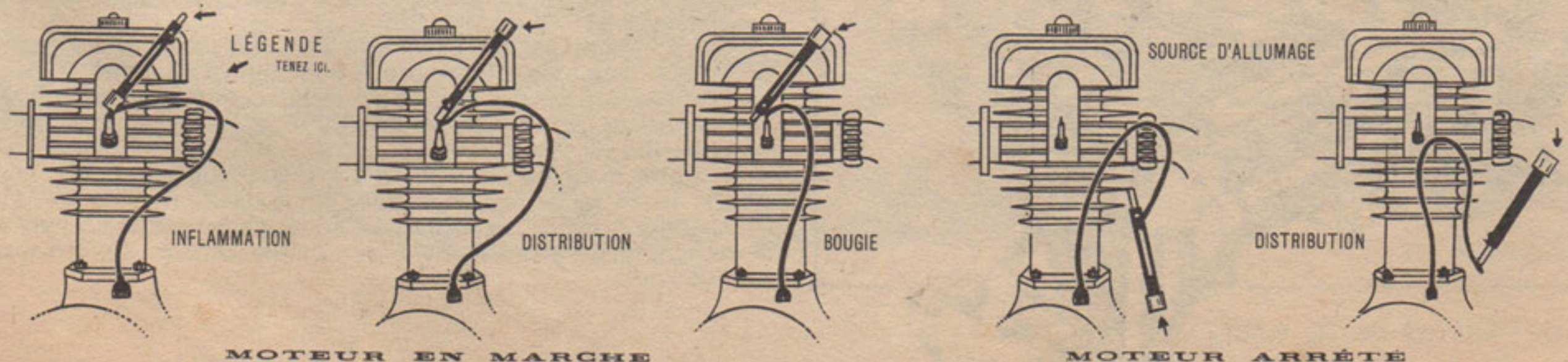
LA LUEUR EST CONSTAMMENT FAI-

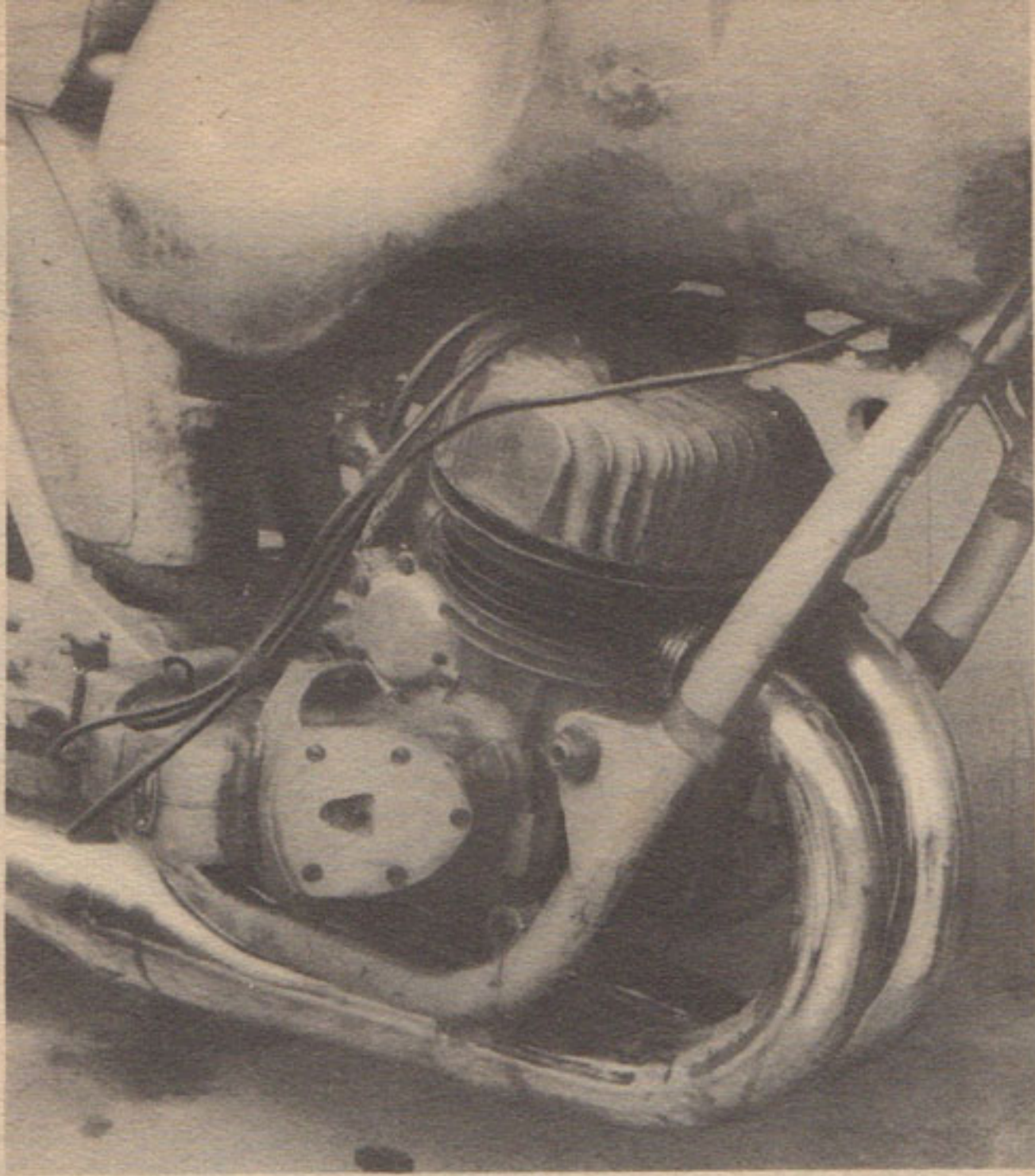
BLE : Mauvais contact permanent, écartement des vis déréglé, ou bobinage détérioré. — Vérifiez toutes les connexions, la surface des vis (piquée? huileuse?), et leur écartement. Réglez-le exactement à la cote indiquée par le constructeur. En dernier ressort, changez le bobinage.

LA LUEUR EST D'UNE INTENSITÉ IRREGULIÈRE : Mauvais contact, vis ou condensateur défectueux. — Vérifiez les connexions, spécialement celles du condensateur. Réglez les vis. Rectifiez-les ou remplacez-les.

Et... CONTROLEZ L'EFFICACITÉ DU CONDENSATEUR, en comparant les lueurs obtenues avec le condensateur : 1° branché; 2° débranché. Si, avec le condensateur branché : La lueur est plus vive, condensateur normal. La lueur est la même, condensateur défectueux.

Aucune lueur, condensateur en court-circuit.





MACHINES DE CHAMPIONNAT

250 cm³

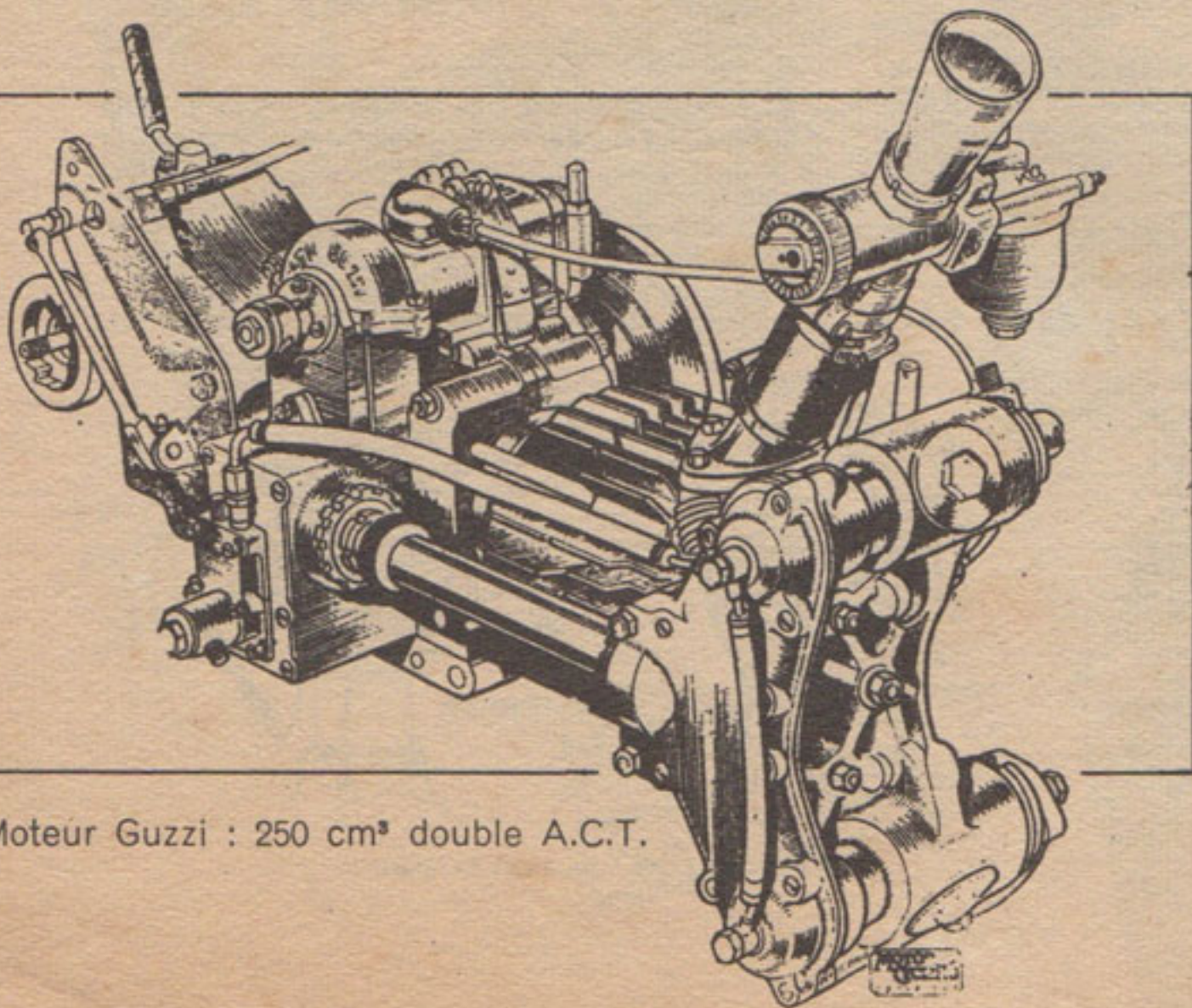
GUZZI

Moteur monocylindre, double A.C.T. commandé par arbre et pignons d'angle. La culasse a été redessinée et l'on obtient 28 ch à 8 700 t/mn. Cette machine, qui atteint 180 km/h, a largement bénéficié des perfectionnements de l'aérodynamisme. La Gambalunghino a une ligne exceptionnelle, et un maître-couple très réduit.

Du fait de la position basse du réservoir, et du montage particulier du carburateur, une pompe est nécessaire pour envoyer le carburant dans la cuve. Le cadre a reçu certaines modifications, et l'axe d'articulation de la suspension AR a été renforcé, afin d'éviter les effets de torsion. Pour l'avant, la classique fourche à roue poussée et balanciers a été conservée.

N.S.U.

Cette bicylindre possède certainement les caractéristiques les plus élevées au point de vue puissance, vitesse pure, et accélérations. Le moteur, qui en début de saison développait



Moteur Guzzi : 250 cm³ double A.C.T.

Moteur D.K.W. deux-temps bicylindre.

28 ch à 8 600 t/mn, atteint maintenant 32 ch, ce qui lui confère une exceptionnelle puissance au litre de 128 ch.

Les deux cylindres parallèles sont légèrement inclinés; chaque A.C.T. est commandé par un arbre et des pignons d'angle. Le système d'allumage comprend une batterie, un système de rupteurs et une bobine; la batterie composée d'éléments argent et zinc peut tenir six heures. Il n'y a donc plus de magnéto à entraîner et le gain de puissance doit être appréciable, puisque d'autres marques, principalement en petite cylindrée, ont adopté ce procédé.

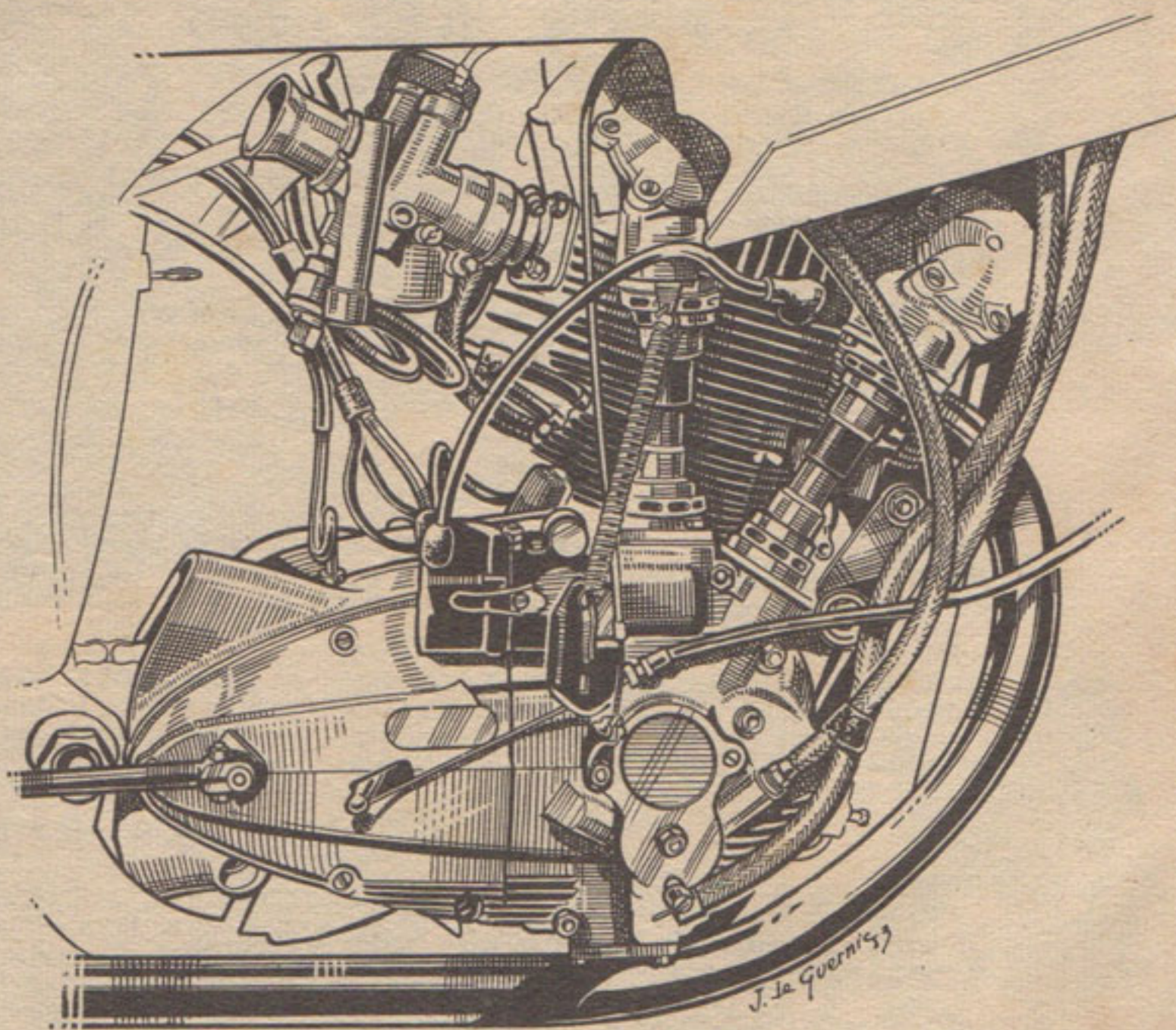
Le cadre, à l'instar des modèles tourisme, se compose d'un caisson central en tôle soudée électriquement.

Le moteur, en porte-à-faux, repose sur un socle faisant office de réservoir d'huile.

La suspension avant est du type à balanciers et roue poussée, analogue à celui des machines de série. La suspension AR est du type oscillant, avec amortisseurs hydrauliques.

On remarque sur cette 250, le carénage curieux de la tête de fourche, le garde-boue avant en coquille, et les longs méca-phones, avec cône inversé à leur extrémité.

La N.S.U. pèse 120 kg et atteint également 180 km/h. Malgré sa puissance supérieure, la N.S.U. ne dépasse pas sensiblement la vitesse de pointe de la Guzzi, cette dernière compensant le



Moteur N.S.U., bicylindre

handicap de puissance grâce à sa finesse aérodynamique. Par contre la N.S.U. a des reprises supérieures.

D.K.W.

Le seul deux-temps de la catégorie. Le moteur développe 26 ch à 11 000 t/mn, puissance remarquable pour un moteur de ce type non suralimenté. Un distributeur rotatif règle l'admission.

La caractéristique principale de la D.K.W. est son accélération stupéfiante, due à la fois à sa légèreté et au couple-moteur important à tous les régimes.

Par suite de l'emploi massif de métaux légers, le poids ne dépasse pas 85 kg.

Le moteur est un bicylindre à culasses séparées, manetons à 180°. Une magnéto assure l'allumage. La capacité du réservoir d'essence donne une idée de la consommation. La suspension s'effectue par fourche télescopique à l'avant et bras oscillants à l'arrière.

Cette machine est surtout à son aise sur les circuits sinueux. En fin de saison, on vit à Berne un nouveau modèle, avec volant extérieur, cylindres retournés, échappement direct à l'arrière, et magnéto à l'avant. La vitesse semble osciller aux environs de 165 km/h.



(ce qui ne sera pas de trop car dès que quelques engins auront passés nous vivrons dans la boue gluante), un « bobby », c'est-à-dire un flic casqué lui aussi, mais en pain de sucre, tout cela fait partie du Trial.

Exposons vite la règle du jeu : Il y a une quarantaine de sections d'une centaine de mètres chacune, éloignées, le plus souvent, de quelques kilomètres. Les trajets intermédiaires sont libres; seuls comptent, dans les sections, non la vitesse, mais les « à terre » des pieds ou chutes variées.

Comme chaque section comporte une

En voiture... 10 milles de routes larges de 1,50 m de loin en loin 100 m dans la, bouillabaisse, des miracles d'orientation, 100 m à pied dans la glu, par le crachin, et nous voilà au sommet d'un raidillon impossible où doivent passer les pilotes (je dis doivent car seul le n° 53, S.B Manns, a évité le calage ou la chute).

Premier arrosage général de boue et nous repartons vers une autre section en épingles à cheveux, montée d'approche, borbier de descente, etc... Passent le 17, G.L. Buch, sur Ariel, debout sur les repose-pieds, très à l'aise; T.P. Alves, sur Triumph (c'est un précurseur car il a le premier et envers et contre tous, utilisé un twin pour ce genre de sport); une 125, F. Barnett, de l'équipe de la marque, des Norton, non sans chutes et glissades

Impressions d'un trial

C E sport britannique, encore peu connu chez nous, suscite bien des discussions. Que représente-t-il en Angleterre?

Je me suis rendu à un des derniers « Grands T » de la saison, rencontre et revanche des as et des sorciers, le John Douglas Trial organisé à Bristol par le M.C. et L.C.C. (clubs régionaux).

Départ le 16 octobre, 2 heures — Londres n'est qu'à quelques milles que déjà l'Austin sursaute! une Douglas vient de doubler, à droite, ce qui nous impressionne toujours malgré tout... Et ainsi, « petites » 350 ou 500 se succèdent surmontées de casques rouges curieusement posés sur des bustes vissés à la verticale. Ce ne sont que quelques amateurs se rendant à leur sport favori!

Puis des phares blancs me guident vers Bristol et l'hôtel, lieu de dégustation de rosbif à la sauce menthe, fromage à l'orange, gelée rose ou bleue, et autres secrets de la cuisine britannique.

Se rendre sur les lieux de départ, le 17, c'est déjà du sport : un nombre incalculable de casquettes qui surgissent de partout, des femmes en pantalons d'hommes retombant sur des talons Louis XV, ou bien déjà chaussées de bottes d'égoûtiers

côte au pourcentage élevé, voire incroyable, et qu'il y a grand risque de se bloquer dans les fondrières, ruisseaux, tournants en épingles à cheveux du parcours, la vitesse au démarrage est assez élevée,

On dégonfle également le pneu arrière pour obtenir une adhérence maximum toute relative. (Les pilotes sont lancés séparément au début de chaque section.)

Telles sont les règles. Du fait de l'éloignement des sections, j'ai profité de la voiture de « Templ Press » conduite par Dick Ross, photographe de *Motor Cycling*. Le flair de cet habitué m'a été d'ailleurs très précieux.

Au lieu du départ, tout à fait rendez-vous de chasse champêtre, remise des numéros, cartes, etc. On me fournira un plan et un programme en tant que représentant de *Motocycles*.

Sur cette place de village, des sides Watsonian, des Norton Royal Enfield et autres A.J.S. s'alignent. On n'a pas souvent l'occasion d'admirer autant de belles machines!

Les pilotes discutent, prennent des poses, figolent, comme toujours, avant une épreuve sportive et partent enfin!... en silence (ils gardent des silencieux efficaces).



spectaculaires. Voilà l'intérêt même du trial!

Une troisième section... (sur le chemin les coureurs qui suivent la même voie sont des modèles de courtoisie, roulent scrupuleusement aux vitesses limites rétrogrades imposées là aussi par les villages, etc., qui a déjà vu cela?). C'est un modèle du genre. La côte est si raide qu'aucun side ne passe et que l'on doit souvent hisser les motos en leur accrochant une corde aux haubans de fourche, corde tirée ensuite par quatre garçons.

Belle démonstration de sides. Monsieur et Madame font équipe; elle, les traits fins et nerfs à toute épreuve s'éloigne de son époux pour rétablir l'équilibre douteux de l'engin (suivez partout votre mari, etc.). Il s'agit du groupe 15, F. Wilkins, sur Ariel 500.

Et c'est la fuite vers les autres parties. Moi, j'ai compris. Avec de la boue dans les oreilles je n'entends plus rien. Je vois des ornières dans le ciel, mais je suis aussi heureux que les autres spectateurs. J'ai vraiment vécu un trial! un vrai trial britannique.

C. HARRARI.



La côte atlantique du Maroc est bien différente de la côte méditerranéenne de l'Afrique du Nord. A Casa, il fait frais au bord de la mer, à Safi et Mogador, situées en plein vent sur l'Océan à niveau de la mer, on grelotte à certaines heures. A Mazagan, où nous passons à 4 heures de l'après-midi, un vent violent souffle de la mer et nous profitons d'un arrêt pour endosser pull-overs, vestes et pantalons longs. Vers 9 heures, alors que la nuit est tombée déjà, nous roulons encore à la recherche d'un endroit propice au camping, mais décidément les bords de mer sont trop froids dans cette contrée et nous prenons une petite route intérieure qui rejoint Safi après un détour. Dans la région semi désertique des Doukalas, nous stoppons à un carrefour de pistes. Une maison en béton, style boîte à chaussure, fraîchement peinte à la chaux, dresse son architecture simpliste. Sur la façade, une inscription en grosses lettres régulières : « Cantine du Souk-el-Had des Harrara », ce qui, en bon Français peut se traduire par *Épicerie du lieu-dit « Marché du premier jour de la semaine » de la région de la tribu des Harrara.*

Nos connaissances berbéro-arabes ne nous trompent pas et nous en déduisons que voilà bien là le lieu où le vent souffle moins, où il y a possibilité de manger et de dormir. La « cantine », épicerie très bien ravitaillée, peut nous faire à souper. Nous avons l'espace environnant, pour monter nos tentes ou même, à notre disposition, le « patio » où nous pourrions étaler les « duvets » sans avoir l'ennui de monter les guitounes. Et nous passerons là une nuit merveilleuse, avec, au-dessus de nos yeux, le ciel immense et les étoiles innombrables. Daniel, le benjamin, qui jusqu'ici n'a pas fait montre de fatigue, est d'ailleurs de fort méchante humeur lorsqu'on parle de monter les tentes. Pour lui, il n'y a qu'une façon de voyager : le camping. Et qu'une façon de camper : en plein air, sans tente, le nez au vent.

De l'avis de tout le groupe : « *il est comme son père, il a une Ame de romanichel...* »

Le lendemain, nous franchissons ce que les camionneurs marocains appellent le « toboggan ». De Mogador à Agadir, sur un parcours de 180 km, au total, il y a 120 km de sinuosités, basse montagne, virages en épingle, précipices à gauche, précipices à droite. En arrivant à Agadir, dans la soirée, un vent frais nous prend à nouveau, il n'y a pas 20° sur la route qui longe la mer.

Les villes marocaines ne sont pas faites pour le « tourisme léger ». Le camping est quasi-inconnu au Maroc où seuls quelques métropolitains le pratiquent, aussi Agadir n'a-t-elle qu'un terrain de camping bien mal aménagé. Nous nous installons tant bien que mal sans grand confort. Près de nous, une immense tente de cirque : c'est une famille de Marrakech en vacances pour trois mois et qui pratique le camping sédentaire. Elle a toutefois l'avantage d'avoir une superbe Chevrolet de 22 ch qui permet bien des déplacements. Plus loin, un campement du genre « *barraque de jardin ouvrier, région de Saint-Denis - Aubervilliers* » : c'est un Français en déplacement au Maroc pour plusieurs années, qui, horrifié par les prix des logements, a préféré monter son campement sur la plage d'Agadir où il séjournera plusieurs mois, que de louer une chambre d'hôtel à un prix excessif. Comme tout le monde, il a aussi une « américaine » de 20 ch, qui diminue l'inconfortabilité du séjour.

Agadir, cette ville qui, elle aussi, pousse comme un champignon, ce Casa du Sud qui certainement dans quelques années aura un développement considérable, est pour nous un relais. Il fait ici 25° environ été comme

hiver, un climat idéal, la pluie est rare, mais la brume de la mer envahit souvent la haute colline et la Casbah à l'heure de la marée. Agadir n'est désagréable que lorsque souffle le *chergui*, le vent du sud ou du sud-est qui apporte l'air chaud du Sahara, bien souvent chargé de sable. Lorsque le vent de sable souffle à 200 km plus bas, on peut s'attendre à un « *coup de chergui* » à Agadir et même beaucoup plus haut dans l'intérieur du Maroc.

De 25°, la température passe alors rapidement à plus de 40°, avec une « *brume sèche* » qui embue l'atmosphère et est très déprimante.

Notre équipière et notre « *motard* » de dix ans, séjourneront ici pendant, qu'entre hommes, nous ferons les étapes sahariennes Agadir-Tindouf et retour. Nous installons donc un campement confortable, avec tente abritée, carbet de feuilles pour la sieste, etc., où stationneront pendant près d'une semaine les éléments insuffisamment endurants de l'équipe, jugés inaptes à la piste saharienne, en l'occurrence femme et gosse.

INCIDENTS EN SÉRIE

C'est alors que débute une cascade d'incidents en série : Lors de la première nuit passée dans ce camp, je suis piqué à l'épaule par un scorpion, cependant assez rares à Agadir. Il s'en suit une fièvre bénigne, mais il n'y a plus guère de traces le lendemain, heureusement. Au réveil, notre équipière ressent une douleur intolérable dans un œil. N'y pouvant plus tenir, nous consultons un médecin en ville : diagnostic : « *Oxyures dans l'œil, jamais vu cela, mettre un désinfectant dans chaque œil* ». Le soir la douleur est encore plus forte et les « *oxyures* » semblent se moquer du désinfectant. Puis, les jours suivants, la douleur régresse mais ne disparaît complètement que quatre jours plus tard.

Dans la journée au cours d'un bain rafraîchissant, M^{me} Mahé (toujours elle), est piquée au pied par une raie électrique. Petite commotion, plaie insignifiante, mais qui, les jours suivants, s'infecte, donne de l'inflammation, une forte glande dans l'aîne et de la fièvre.

Michel Grand, « *l'homme-à-la-B.M.* », voit ses coups de soleil, qu'il avait sur le dessus de chaque pied, dégénérer en plaies purulentes, du fait de la brûlure des cylindres flat-twin.

Et c'est avec une bonne fièvre une glande dans l'aîne, et une forte douleur dans chaque jambe qu'il prend le départ le lendemain pour Tindouf. Pour compléter cette série noire, un vent chaud, un coup de *chergui* qui avait semblé vouloir souffler la veille au soir, prend de la vigueur dès le lever du soleil. Bientôt une brume sèche envahit la région et la température montera dans la journée à 47° à la plage et 49° dans la ville, ce qui est intenable ici à Agadir. Nous préférons de beaucoup 50° dans l'immensité saharienne que 40° à Agadir avec cette brume sablonneuse.

LA PISTE

Cela ne nous empêche pas de démarrer vers 7 heures, contents tout de même de pouvoir enfin goûter aux difficultés et aux joies de la piste tant attendues.

A 10 heures, nous sommes à Bou-Izakarn et seulement à 160 km d'Agadir. Nous avons franchi les montagnes des Akhras et il ne pouvait être question de faire une moyenne élevée. Nous stoppons au poste de gendar-

merie saharienne de Bou-Izakarn où nos autorisations sont visées et signées. Un avis de notre passage est donné par radio à la « *Région* » à Agadir, puis au poste saharien suivant de Fom-el-Hassanne. Ainsi sont signalés sur les pistes les touristes de passage afin, qu'en cas d'accident ou d'égarement, les services de l'armée puissent les rechercher et les secourir.

Sous la véranda de la « *cantine* » de Bou-Izakarn, le thermo marque 47° à l'ombre. C'est, paraît-il, le premier jour de grande chaleur, cette année. Et il n'est que 10 heures du matin.

Nous sommes obligés de stopper là, car un côté de la fourche télescopique de la Jawa ne coulisse plus, le fourreau a été déformé par un porte-bidon et il nous faut procéder sur place à un démontage qui demandera plusieurs heures pour tout remettre en place. A midi, nous y sommes encore et le thermo marque 50° à l'ombre. Il ne nous reste plus qu'à déjeuner et à faire une bonne sieste. Nous ne repartirons qu'après 16 heures alors que la chaleur sera sur son déclin.

A 17 heures, nous traînons encore, montrant peu d'empressement, les uns comme les autres, à remonter en selle alors que le thermo marque encore 49°, et que la « *brume sèche* » s'est intensifiée au cours de ces dernières heures. Nous ne respirons plus qu'un air fortement chargé de fine poussière sablonneuse, qui irrite la gorge et provoque par moments, une petite toux sèche.

Enfin nous démarrons pour accomplir le passage le plus mauvais de tout le parcours 100 km de piste dégradée, nids de poule, trous, bosses, énormes cailloux encombrant la voie et, de plus, de nombreux passages de « *tôle ondulée* ». Nous passons Tarjicht, petite oasis à la végétation tropicale et luxuriante, où nous sommes aimablement accueillis. L'eau fraîche y coule à flot, quelle chance, et, par miracle, elle n'a pas mauvais goût, ce qui est rare au Sahara. (A suivre.)



CAMP A AGADIR

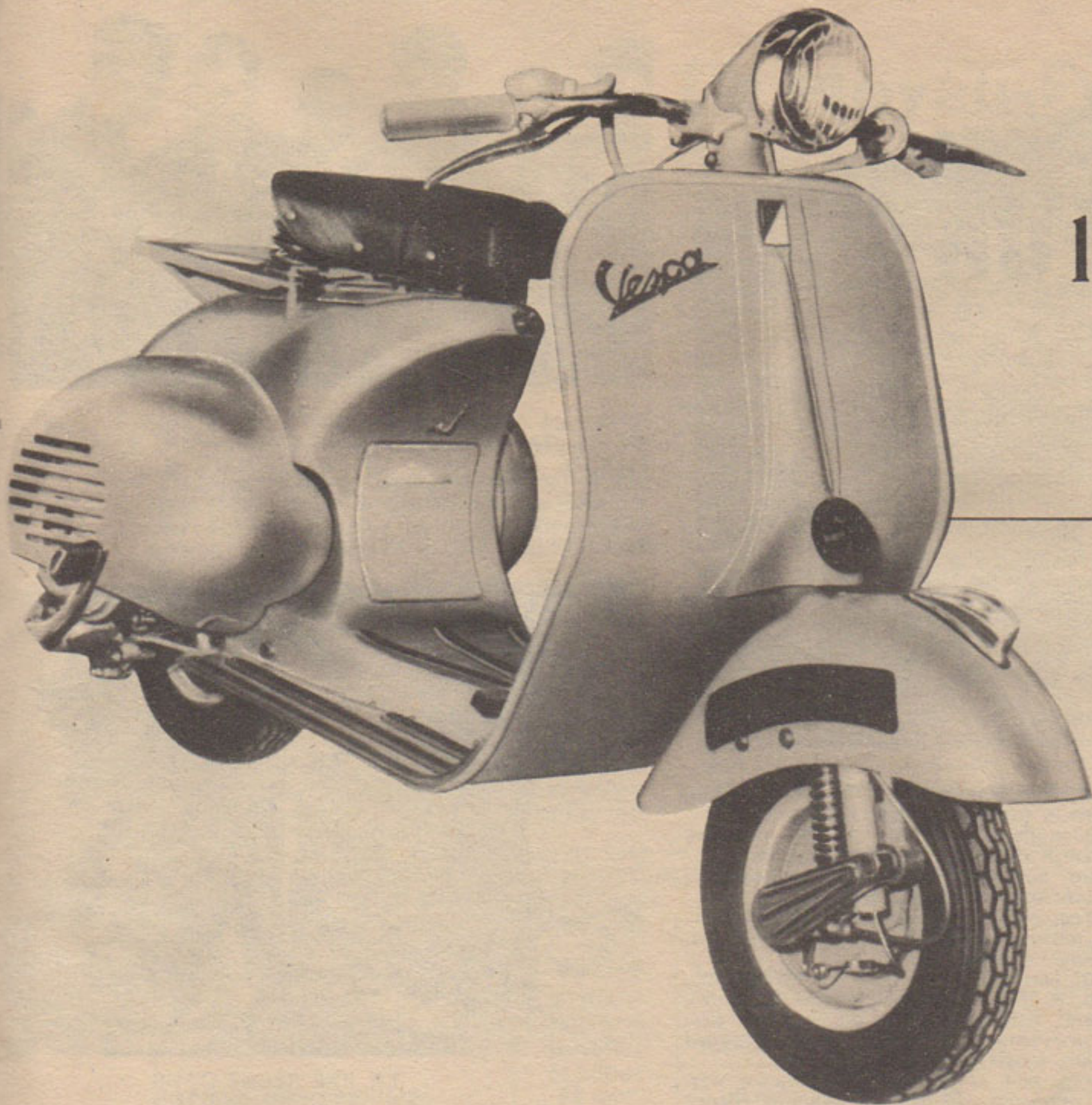


PREMIER INCIDENT SUR LA PISTE



la Vespa

1954



LORSQUE, au seuil de 1951, la Société Acma prit possession des usines de Fourchambault pour y fabriquer sous licence la Vespa française, elle se trouva devant 25 000 mètres carrés de beaux bâtiments... et 40 machines outils, la plupart inaptés au travail à entreprendre.

Aujourd'hui, 400 machines, choisies parmi les meilleures du monde pour la précision et la rapidité, tournent, fraisent, taillent, alèsent, rectifient, polissent, meulent, ébarbent, traitent, soudent et assemblent les multiples organes du scooter.

20 en 1950, les 1 200 ouvriers actuels produisent par mois plus de 4 000 machines dont tous les éléments sont le fruit du travail français, sans recours à l'importation.

Le succès de ce scooter, qui plaît aux hommes et séduit les femmes, ne se dément pas, ce qui n'empêche pas les bureaux d'études de travailler sans cesse à son amélioration.

Le Salon nous a révélé le tri Vespa utilitaire. Mais moins apparentes, des modifications sur le groupe moteur du scooter apportent plus de rendement et de souplesse, meilleur refroidissement, silence et sûreté de marche accrus.

Nous nous en tenons aujourd'hui à la présentation de ces nouveaux organes.

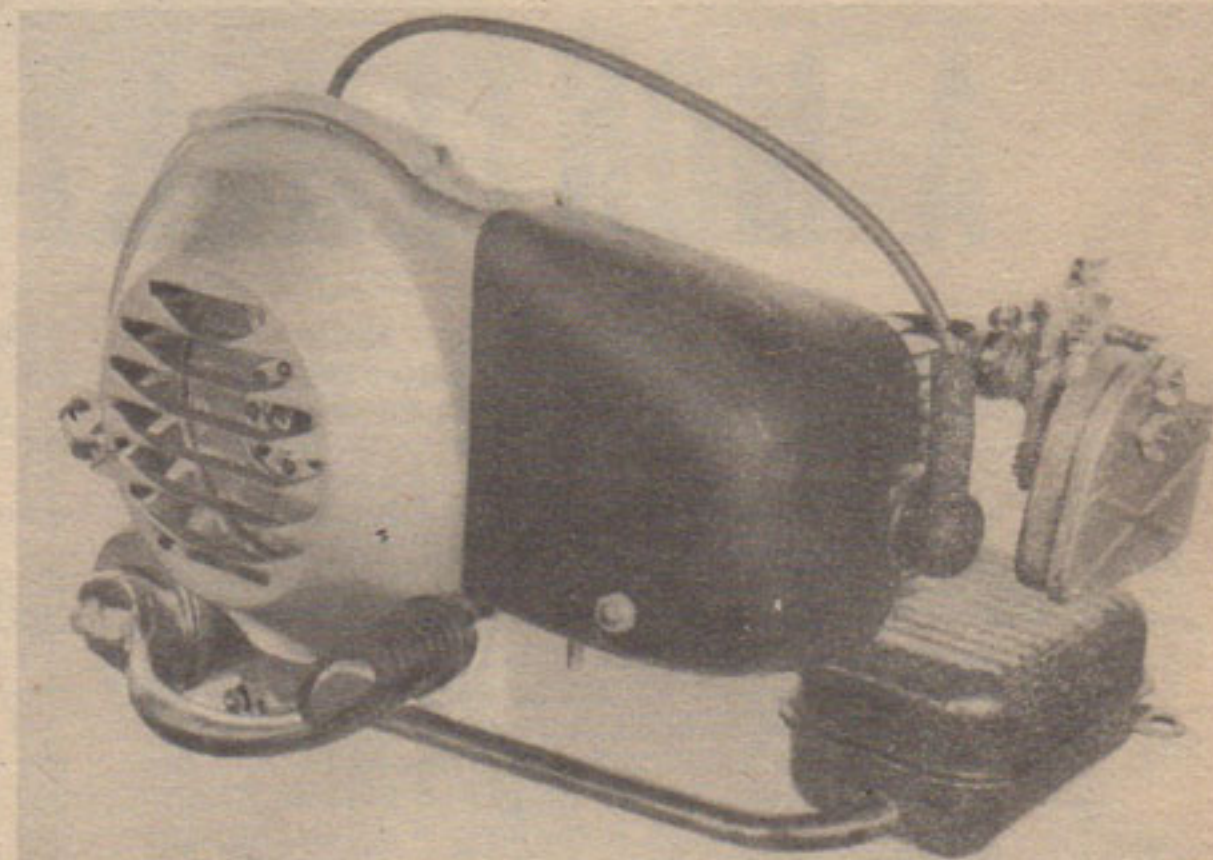
En effet, le nouveau moteur possède les particularités suivantes :

- piston avec un déflecteur très réduit ;
- double conduit de transfert ;
- vilebrequin flasque rond ;
- culasse hémisphérique.

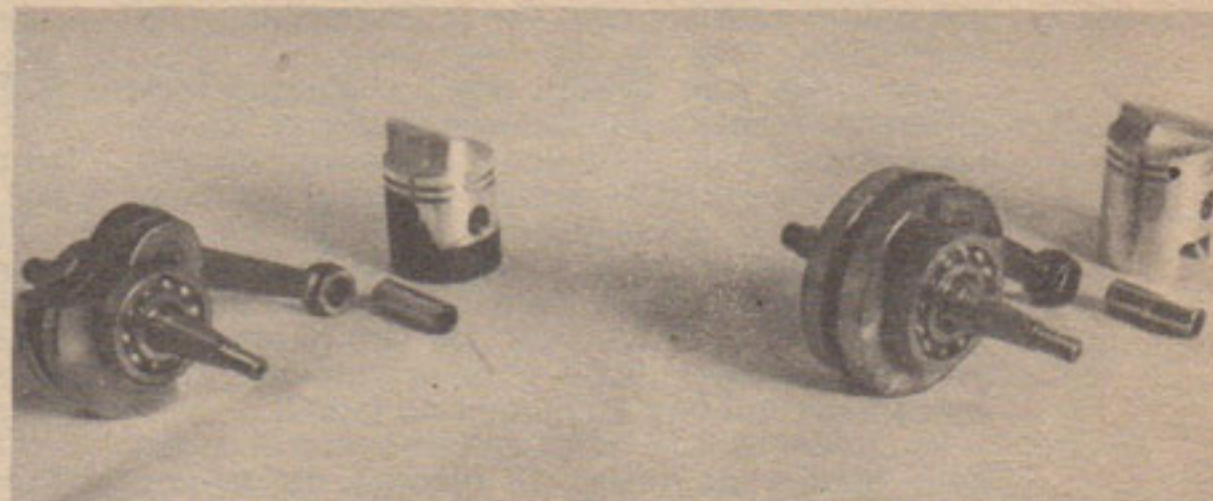
La puissance maxi de ce moteur a augmenté de 10 % environ par rapport à l'ancien.

Grâce au meilleur brassage du mélange dû à la présence du double transfert, au meilleur rendement volumétrique obtenu avec le nouveau vilebrequin, la courbe de puissance est moins pointue et le moteur 54 est d'une souplesse remarquable. La présence de la culasse hémisphérique permet d'adopter une position de bougie qui avantage le refroidissement de celle-ci.

Le refroidissement plus largement calculé supprime toute crainte d'échauffement anormal.



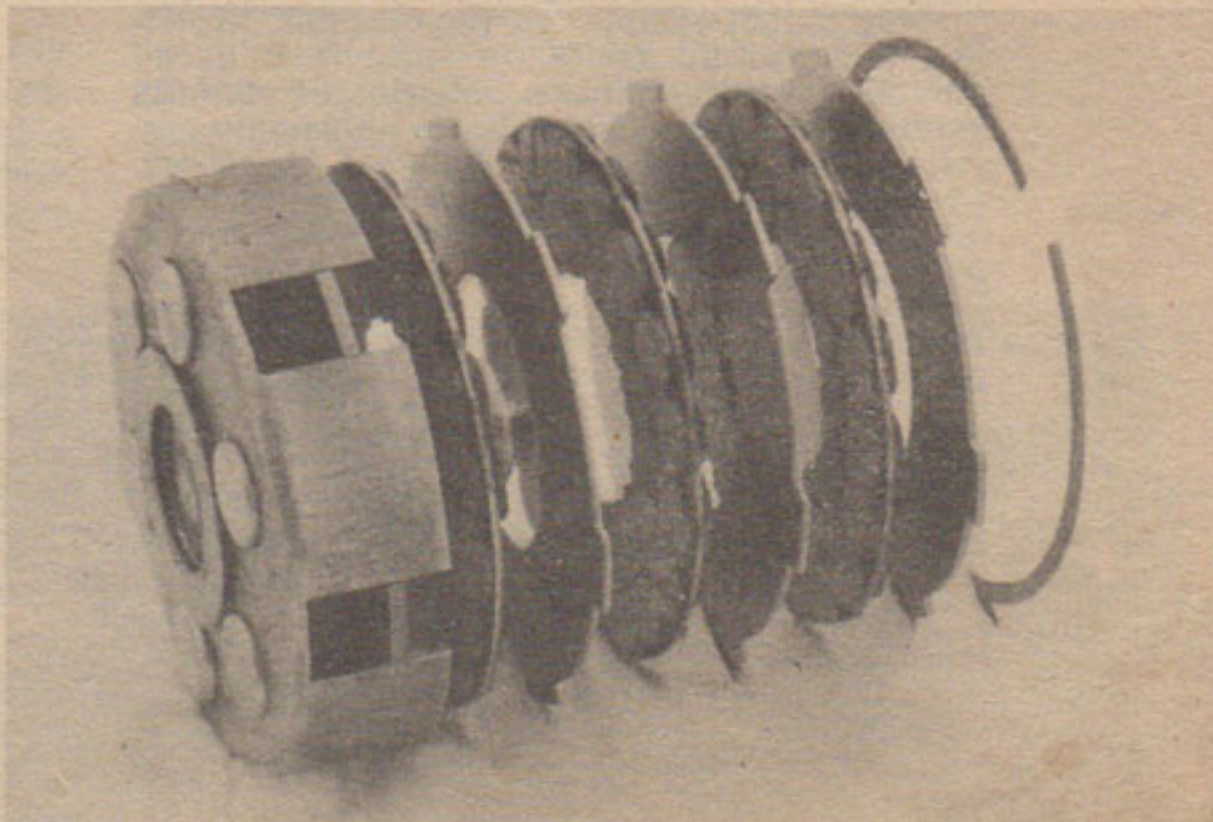
LA PARTIE MOTRICE
ET SON SYSTEME
DE REFROIDISSEMENT



A GAUCHE
L'ANCIEN EMBIELLAGE
A DROITE
LE MODELE 54



LE NOUVEL
EMBAYAGE
A 7 DISQUES



RECORDS NORTON



A MONTLHÉRY

Depuis une semaine, l'équipe Norton était à Montlhéry, et les machines carénées, emmenées par Ray Amm, sous la haute direction de Joë Craig, poursuivaient une mise au point quotidienne. Quelques chronométrages discrets effectués personnellement nous avaient renseignés sur les possibilités des mécaniques : 208 km/h au tour pour la 350, 223 pour la 500. Le carburant employé semblait un binaire, essence/benzol, assez proche du carburant à 80 d'octane, mais permettant vraisemblablement un rapport volumétrique légèrement plus élevé. Les moteurs étaient les classiques monos qui coururent cette année en Grand Prix de Championnat. Durant ce « training » un déchappage du pneu arrière attira l'attention des techniciens de chez Avon qui contrôlaient attentivement la tenue des « gommes ». Cet incident découlait d'un mauvais refroidissement du pneu, dû au carénage arrière. Cette partie du carénage fut donc supprimée, ce qui d'ailleurs ne sembla pas influencer sensiblement sur la performance de pointe.

L'annonce que Norton allait s'attaquer aux différents records des catégories 350 et 500 ne nous surprit pas, mais chacun essayait de calculer quelle serait la marge séparant les nouveaux records des anciens.

La démonstration fut magistrale et pour le même hommage nous devons réunir les pilotes Amm et Oliver, l'ingénieur Joë Craig, les spécialistes de chez Avon et la mécanique, une mécanique qui pas un instant ne faiblit.

Le dimanche 8, la 350 entra en scène et, après sept heures de piste, 41 records du monde étaient battus largement, dont le record de l'heure. Manquaient à l'appel les 10 milles et les 10 km, qui devaient tomber le lendemain. On enregistra un seul changement de roue (en 55" environ), ce qui met en relief l'extraordinaire résistance du pneu Avon. Les ravitaillements avaient lieu toutes les heures, pendant le relais des pilotes. Oliver présentait des signes manifestes de « mal de mer », mais n'en continuait pas moins. Quant à la tenue de route, elle apparut proprement stupéfiante.

Le lendemain Amm s'attaquait au record de l'heure en 500 cm³, précédemment détenu par Taruffi, sur Gilera, depuis 1939. Là encore, victoire sur toute la ligne. Au bout d'une heure, 215 km étaient parcourus.

Amm battait ensuite les records des 10 milles, tentative au cours de laquelle il devait atteindre l'extraordinaire vitesse de 234,022 km/h au tour, ce qui constitue la plus haute performance sur deux roues établie à Montlhéry. Le record absolu appartient à Raymond Sommer sur automobile Alfa-Roméo 3 l. à compresseur, avec 238 800 km/h. Enfin pour conclure le Rhodésien s'attribuait les records des 10 milles et 10 km en 350 cm³ précédemment détenus par Sandri, sur 250 Guzzi à compresseur.

NOUVEAUX RECORDS EN 350 cm

Les 50 kilomètres, en 15' 0" 45/100, à la moyenne de 199,900 km/h (ancien record : 186,290 km/h).

Les 50 milles, en 24' 5" 2/100, moyenne 200,460 km/h (ancien record, 187 km/h).

Les 100 kilomètres, en 29' 54" 2/100, moyenne 200,670 km/h (ancien record, 186 km/h).

Les 100 milles, en 48' 12" 15/100, moyenne 200,320 km/h (ancien record, 187 km/h).

1 heure, soit 200,036 km de distance parcourue (ancien record, 186 km).

2 heures, soit 393,685 km de distance parcourue, moyenne 196,843 km (ancien record, 352,200 km, moyenne 176 km/h).

Les 500 kilomètres, en 2 h. 33' 36" 28/100, moyenne 195,310 km/h (ancien record, 172 km/h).

3 heures, soit 586,558 km de distance parcourue, moyenne 195,520 km/h (ancien record 557,315 km, moyenne 169 km/h).

4 heures, soit 774,782 km de distance parcourue, moyenne 193,700 km (ancien record 667,414 km, moyenne 166,600 km).

Les 500 milles, en 4 h. 11' 22" 57/100, moyenne 192,060 km/h (ancien record 164,100 km/h).

5 heures, soit 967,286 km, moyenne 198,460 km/h (ancien record 822 km, moyenne 164,400 km/h.)

Les 1 000 km en 5 h 11' 25" 76/100, moyenne 192,660 km/h (ancien record 6 h 46', moyenne 164,600 km/h).

6 heures, soit 1 160,437 km de distance parcourue, moyenne 193,041 km/h (ancien record 986 km, moyenne 164,400 km/h).

7 heures, soit 1 353,584 km de distance parcourue, moyenne 193,370 km/h (ancien record, 1 111 km, moyenne 158,700 km/h).

Le tour le plus rapide a été effectué par Raymond Amm en 44" 3/5, à la moyenne de 205,687 km/h.

Les anciens records étaient la propriété de Pierre Monneret et des Anglais Coleman et W. Doran sur motocyclette anglaise A.J.S.

A partir de 2 heures, ces records sont valables également dans les catégories 500, 750 et 1 000 cm³.

NOUVEAUX RECORDS EN 500 cm³

50 km : 13' 50" 62/100, moy. 216,700 km/h (ancien record : 15' 1" 8/100, moy. 199,600 km/h).

50 milles : 22' 24" 14/100, moy. 215,516 (anc. rec. : 23' 28" 4/100, moy. 205,681 km/h).



APRES LA CHUTE DU RECORD DE L'HEURE EN 350 CM³, P. MONNERET, EX-DETENTEUR, FELICITE RAY AMM. ON RECONNAIT G. DUKE, LE CHAMPION DE GILERA, QUI TINT A FAIRE UN CROCHET A MONTLHÉRY EN REVENANT DE MILAN, OU IL VENAIT DE RENOUVELER SON CONTRAT.



LA JOIE REGNE DANS L'EQUIPE NORTON

100 km : 27' 55" 59/100, moy. 214,850 km/h (anc. rec. : 29' 48" 4/100, moy. 201,297 km/h).

100 milles : 44' 59" 13/100, moy. 214,650 km/h (anc. rec. : 47' 21" 8/100, moy. 203,872 km/h).

1 heure : 215,190 km parcourus (anc. rec. : 205,252 km).

Meilleur tour en 41" 2/5, moy. : 221,586 km/h. Records valables dans les classes 500, 750 et 1 000 cm³.

Ces anciens records étaient la propriété de Pietro Taruffi sur Gilera, depuis le 13 avril 1939, à Brescia.

10 milles : 4' 21" 89/100, moy. 221,320 km/h (anc. rec. par Pietro Taruffi, sur Gilera, le 2 octobre 1937, à Brescia : 4' 30" 9/100, moy. 213,866 km/h).

Meilleur tour en 39' 1/5, moy. : 234,022 km/h. Record valable dans les classes 500 et 750 cm³.

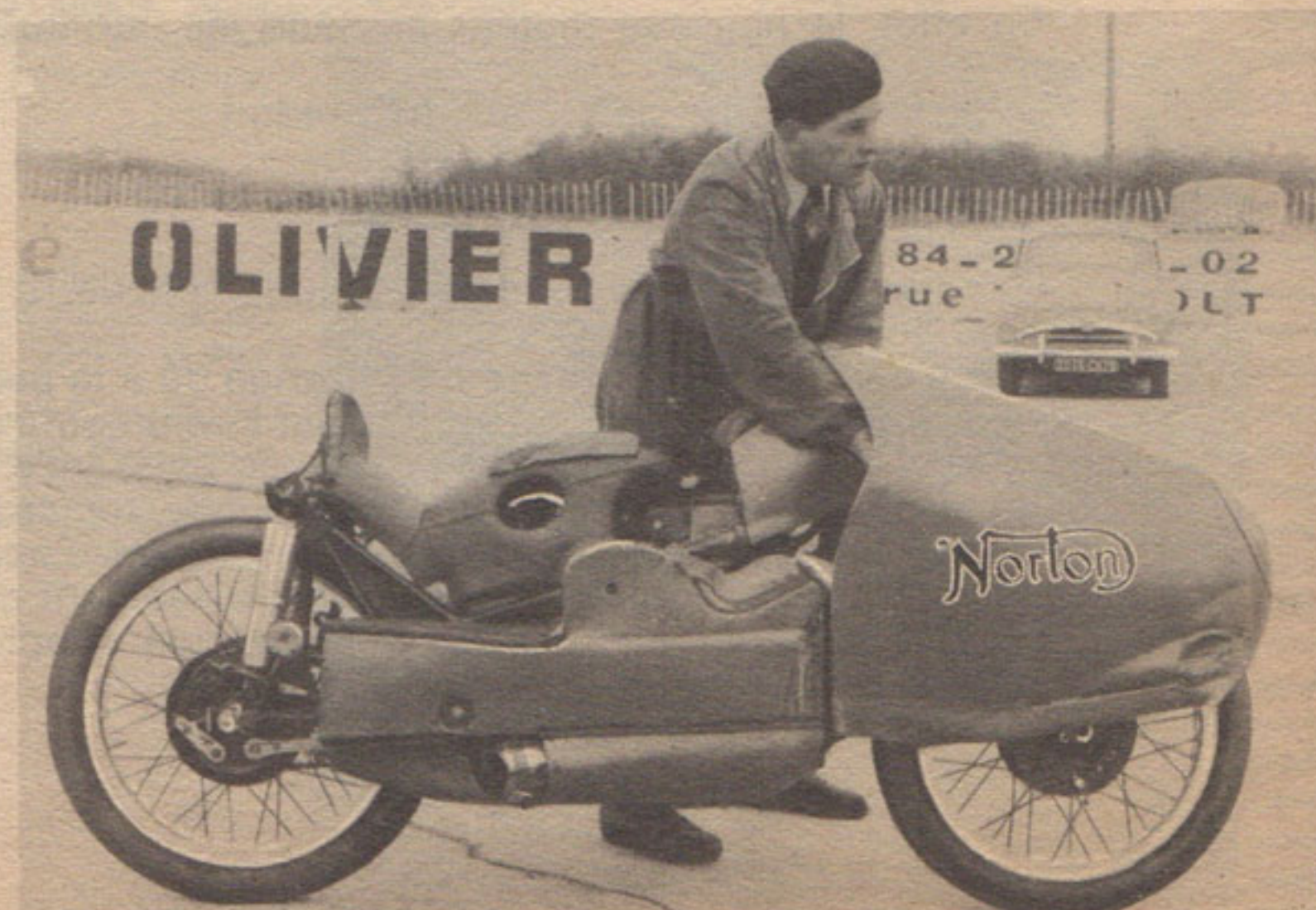
AVEC LA 350 cm³ NORTON

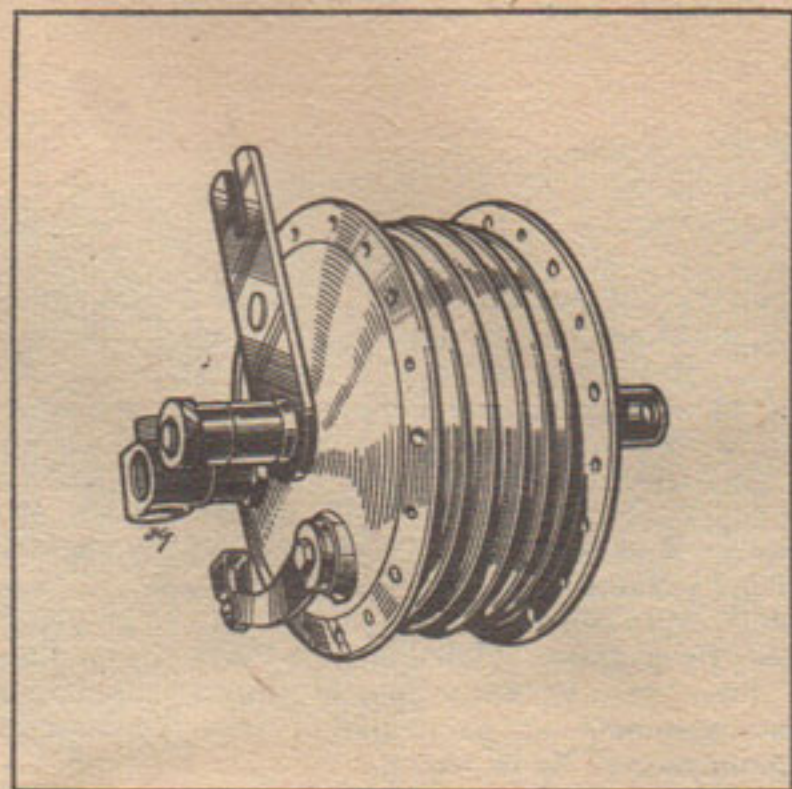
10 km : 3' 5" 8/100, moy. 194,510 km/h (anc. rec. : 3' 8" 90/100, moy. 190,577 km/h).

10 milles : 4' 49" 49/100, moy. 200,130 km/h (anc. rec. : 4' 56" 60/100, moy. 195,385 km/h).

Records valables que dans la classe 350 cm³

LA 350 DES RECORDS





Réalisé par la Société Pratica, ce moyeu-frein équipait au Salon un nombre important de marques. Le corps du moyeu en alliage léger, avec nervures extérieures de refroidissement, est fretté en fonte perlitique. Suivant le diamètre, l'on a deux ou trois roulements, afin de répartir au mieux les efforts et les charges. Les avantages de ce frein central sont évidents : en sus d'une présentation plus agréable renforçant l'esthétique de la machine, l'on dispose d'une surface de freinage accrue et d'un excellent refroidissement éliminant les distorsions si fréquentes sur les freins à tambour en tôle classiques. De plus, les

Le Moyeu-Frein central "SAPERLI"

rayons sont d'égale longueur, ce qui permet une répartition des efforts constante. Enfin, de par sa construction, le moyeu central Saperli permet lors d'un démontage de la roue arrière de conserver la couronne d'entraînement solidaire de la fourche. Ces moyeux étant montés sur broche, le démontage est particulièrement rapide. Les freins centraux Saperli s'adaptent sur toutes motocyclettes, vélomoteurs, scooters et cyclomoteurs, dont l'écartement de fourche est de 110 mm minimum pour l'avant et 140 mm minimum pour l'arrière. Ils se font en quatre diamètres : 100 mm, 130 mm, 160 mm, 200 mm.

LÉGÈRETÉ. — Moyeu-tambour (1) et flasque (2) en alliage léger à haute résistance mécanique.

FREINAGE. — Freinage progressif et énergique par mâchoires à grande surface (11) sur frette fonte perlitique (2)

ÉTANCHÉITÉ. — Flasque (9) encastré dans tambour (1).

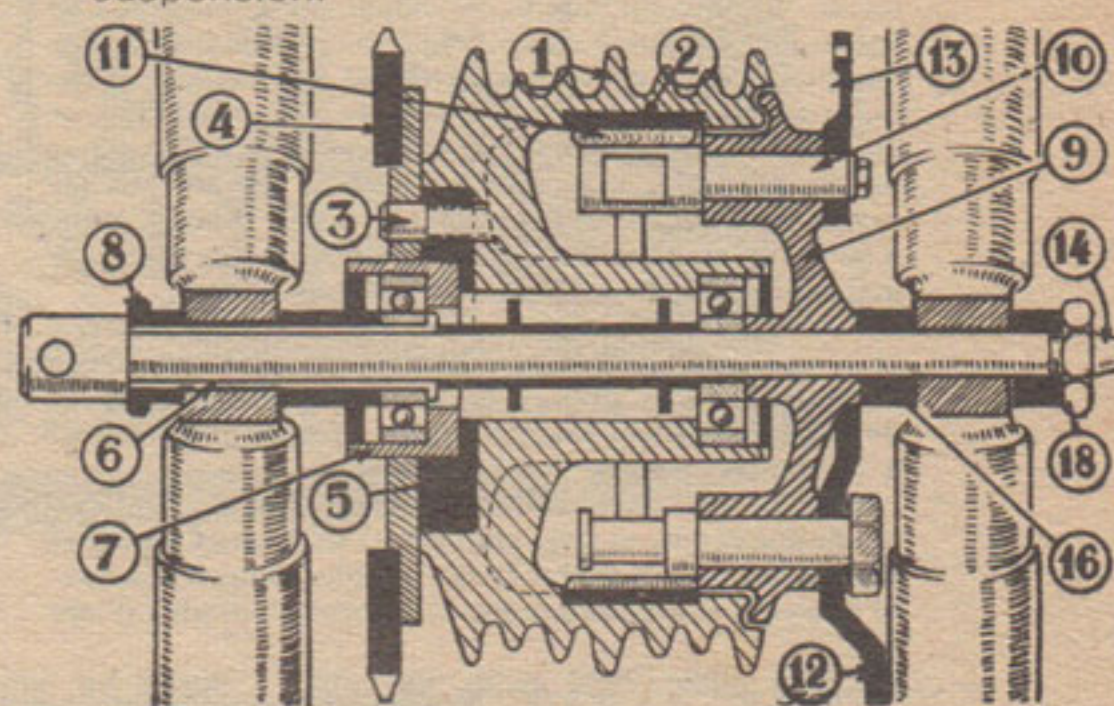
ENTRAÎNEMENT. — La couronne dentée (4) entraîne le moyeu et la roue arrière par l'intermédiaire de six goujons avec ou sans amortisseur caoutchouc (3) vissés dans une couronne de fonte (5)

et placés loin du centre. Ces goujons sont en acier traité de forte section.

COURONNE DENTÉE. — La couronne dentée (4) se fixe à l'aide de vis ou boulons sur un porte-couronne à roulements à billes (7) qui prend appui et tourillonne sur une bague (6) fixée sur la fourche par un écrou (8). **Très important :** La couronne dentée reste donc constamment attachée au cadre. Elle peut être protégée ainsi que la chaîne et n'a pas à être enlevée lors du démontage de la roue arrière.

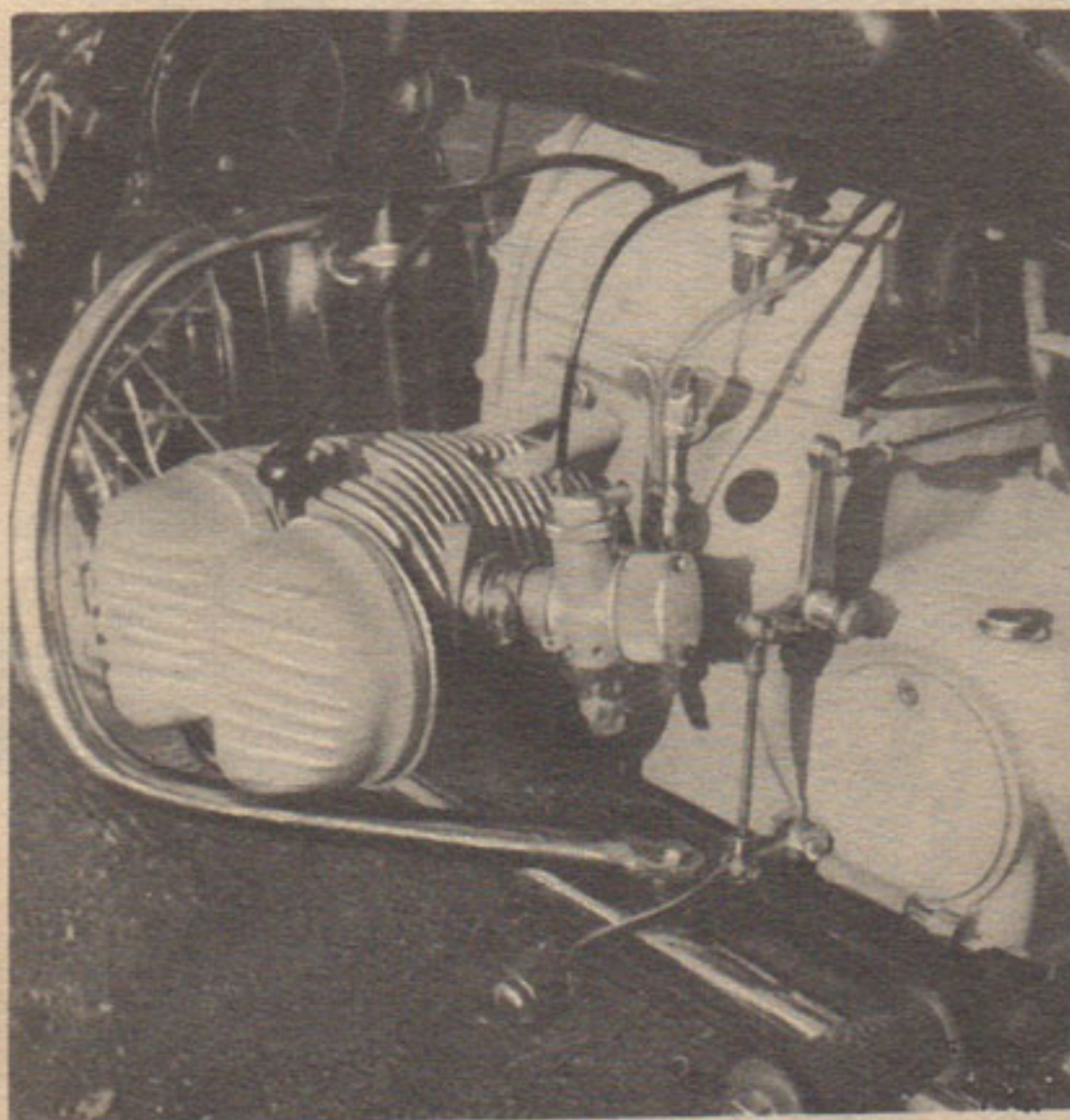
DÉMONTAGE. — Le démontage de la roue est extrêmement simple et rapide. Il suffit de dégager la commande du frein (13), de dévisser l'écrou (18), retirer la broche (14), laisser tomber la bague entretoise (16), dégager la roue et le moyeu. Opération inverse pour le remontage.

STANDARDISATION. — Les moyeux AV ou AR "SAPERLI" s'adaptent très facilement sur toutes motocyclettes ancien ou nouveau modèle, avec ou sans suspension.



CARACTÉRISTIQUES

	100 mm	130 mm	160 mm	200 mm
Diamètre	100 mm	130 mm	160 mm	200 mm
Poids approximatif, la paire ..	3,5	6	8	10
Nombre de roulements :				
AV.....	2	2	2	2
AR.....	2	2	3	3
Genre de roulements	Cuvettes et cônes	Annulaires	Id.	Id.
Largeur des garnitures	25 mm	30 mm	35 mm	40 mm
Surface de freinage	85 cm ²	95 cm ²	110 cm ²	160 cm ²
Frette	Fonte	Id.	Id.	Id.



LA 750^{cm³} CEMEC culbutée



Le moteur flat-twin 750 cm³ CEMEC. Cylindres et culasses sont en alliage léger, et les tiges des culbuteurs sont partiellement noyées dans les ailettes. On remarquera la tringlerie du sélecteur, la position du carburateur et la netteté d'ensemble du bloc. La réserve d'huile contient 2 l, le réservoir d'essence 19 l.

L'allumage s'effectue par dynamo-batterie, avec avance manuelle au guidon. Le cadre est équipé d'une fourche télescopique et d'une suspension AR à glissières. Les freins de diamètre 200 mm sont à l'échelle des performances, cette 750 atteignant 145 km/h avec pilote en position touriste. C'est une grande routière surpuissante, qui convient parfaitement pour le side-car et le solo. Bien que d'aspect massif, son poids en ordre de marche ne dépasse pas 180 kg. La Cemec construit également une 750 latérale et une 500 culbutée, de même technique. La 750 latérale équipe déjà les services de police, où elle est très appréciée pour sa robustesse et sa souplesse. La vitesse atteint 125 km/h pour la latérale et 135 km/h pour la 500 culbutée.

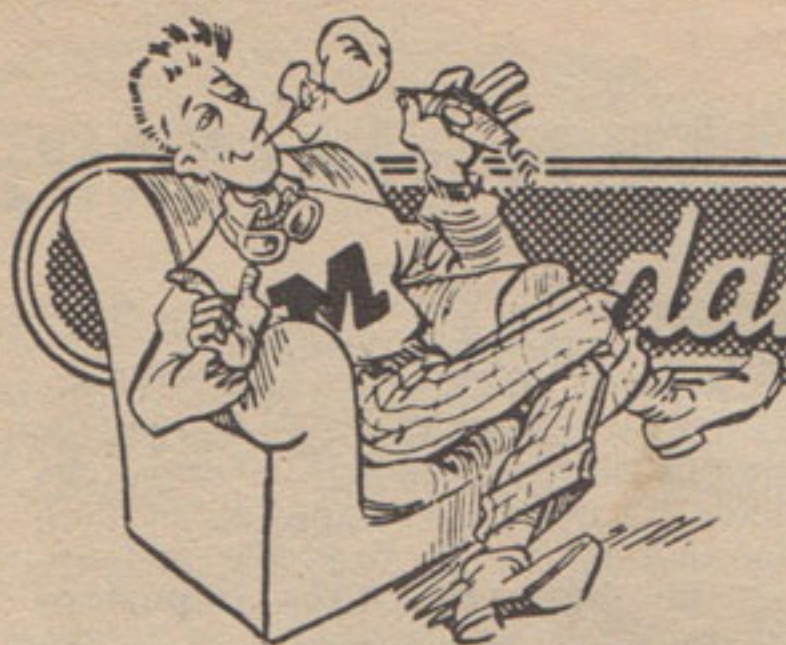
Cette dernière production de la Cemec vient de recevoir une consécration que l'on peut qualifier d'officielle, puisqu'elle équipe maintenant les motards de l'escorte présidentielle.

Le moteur est un flat-twin de 78 mm de course et d'alésage, développant 40 ch à 5 000 t/mn pour un rapport volumétrique de 6,4 à 1. Les soupapes en tête sont commandées par tige et culbuteurs; le diagramme de distribution : A.O.A. : 20°; R.F.A. : 55°; A.O.E. : 55°; R.F.E. : 20°, nous indique de suite que la courbe de puissance sera relativement plate, et que par suite la machine bénéficiera d'une souplesse

intéressante. Deux carburateurs Gurtner de diamètre 26 mm alimentent les cylindres. La boîte est à quatre rapports, commandés par un sélecteur à gauche, transmission par arbre, cardan et couple conique.

Les « motards » de l'escorte présidentielle prennent possession de leurs 750 cm³ CEMEC.





dans les CLUBS

Un beau saut de Godey durant le dernier moto-cross de Ribouisse.

M.-C. VIXIÈGE

Dans les lignes qui suivent, le président du M.C. Vixiège fait le point de la saison, et commente les efforts que son club s'est imposé tout au long de l'année. La place que nous lui offrons dans nos colonnes nous semble particulièrement méritée et ne traduit qu'imparfaitement notre admiration pour l'œuvre tenace du M.C. Vixiège.

Pour mémoire, je dirais à nouveau quelques mots de ce que fut notre IV^e Moto-Cross National. Trois catégories : 250, 350 et 500 cm³ ; 9 courses, 15 Internationaux dont : Frantz, Charrier, Godey, Vouillon, Degraux (Belge), etc., et les meilleurs nationaux et régionaux, soit 27 coureurs au départ des 9 courses. 10 000 spectateurs. Le plus formidable spectacle de moto-cross du Midi avec Laguepie. Ce n'est pas notre appréciation, mais celle des connaisseurs qui y assistaient. Il est vrai que nous disposons d'un cadre de kermesse sans doute unique. Le circuit du « Coumelet » dans ses mille mètres de développé présente les avantages spectaculaires du moto-cross, du grass-track et des courses sur prairie. Circuit souvent critiqué par sa relative facilité, mais qui a vu dans quatre ans les spectateurs doubler chaque fois. 1950, 2 000 ; 1951, 3 500 ; 1952, 5 000 ; 1953, 10 000. Donc, formule attrayante, le public étant le meilleur juge.

Le Moto-Club Vixiège qui organise est le plus jeune et le plus petit club de la Ligue Languedoc-Roussillon (30 membres) et groupe les motocyclistes et sportifs de deux petits cantons de l'Aude. Son siège social est à Ribouisse, village de 200 habitants.

Sans aucune aide matérielle, ni mécène, ni industrie locale qui veuille se faire connaître ; seulement quelques amis mordus de la moto. L'on va maintenant à Ribouisse passer la journée au moto-cross, qui est doublé d'une



magnifique fête champêtre, comme l'on allait aux Grand Prix moto et autos du Comminges où d'Albi.

Le Moto-Club Vixiège a dernièrement (le 25-10-1953) renouvelé son bureau pour la saison 1953 en réaffirmant sa confiance aux dirigeants qui sont :

Président actif : M. Henry Nouvel ; Vices-Présidents : MM. Emile Maris et Léopold Albert ; Secrétaire : M. André Raynie ; Adjoint : M. Valentin Bertrand ; Trésorier : M. Jean Palancade ; Adjoint : M. Georges Boyer ; Commission sportive : M. Jean Fages ; Propagande : MM. Philippe Vives, Roger Falcou.

Pour 1954 : V^e Moto-Cross, le 22 août 1953, à formule internationale et participation aux manifestations motocyclistes de la région.

RALLYES AUTOMOBILE ET MOTOCYCLISTE MOTO-CROSS, CIRCUITS ROUTIERS AU PROGRAMME 1953-1954 DE CHARBONNIÈRES

M. Michel Blanchon, chargé des organisations sportives du Casino de Charbonnières, nous a fait part des réalisations prévues pour la saison 1953-1954.

1. Le rallye automobile Lyon-Charbonnières se déroulera les 18, 19, 20 et 21 mars.

2. Un rallye motocycliste Lyon-Charbonnières est prévu les 2, 3 et 4 avril. Copié sur le système du rallye-auto, ce rallye-moto sera le plus important et le plus dur mis sur pied en Europe. Des départs auront lieu de Barcelone, Bordeaux, Saint-Jean-de-Luz, Paris, Londres, Liège, Lausanne, Turin, Lyon et Nice.

Nul doute, cette nouvelle compétition doit permettre d'assister à une course sensationnelle.

3. Les « Baldagos » de Tarare qui parrainent la section motocycliste du Lyon Olympique ont retenu quatre dates pour quatre réunions de moto-cross qui auront lieu à Charbonnières.

4. Deux circuits routiers automobiles auront lieu le 16 mai (petites cylindrées) et 14 juillet (toutes catégories).

5. Une concentration de « Vespa » se déroulera le 23 mai à Charbonnières.

7. Les stock-cars seront également présentés l'an prochain.



MODÈLE STANDARD

196.000 fr (plus taxe locale)

MODÈLE LUXE

201.000 fr

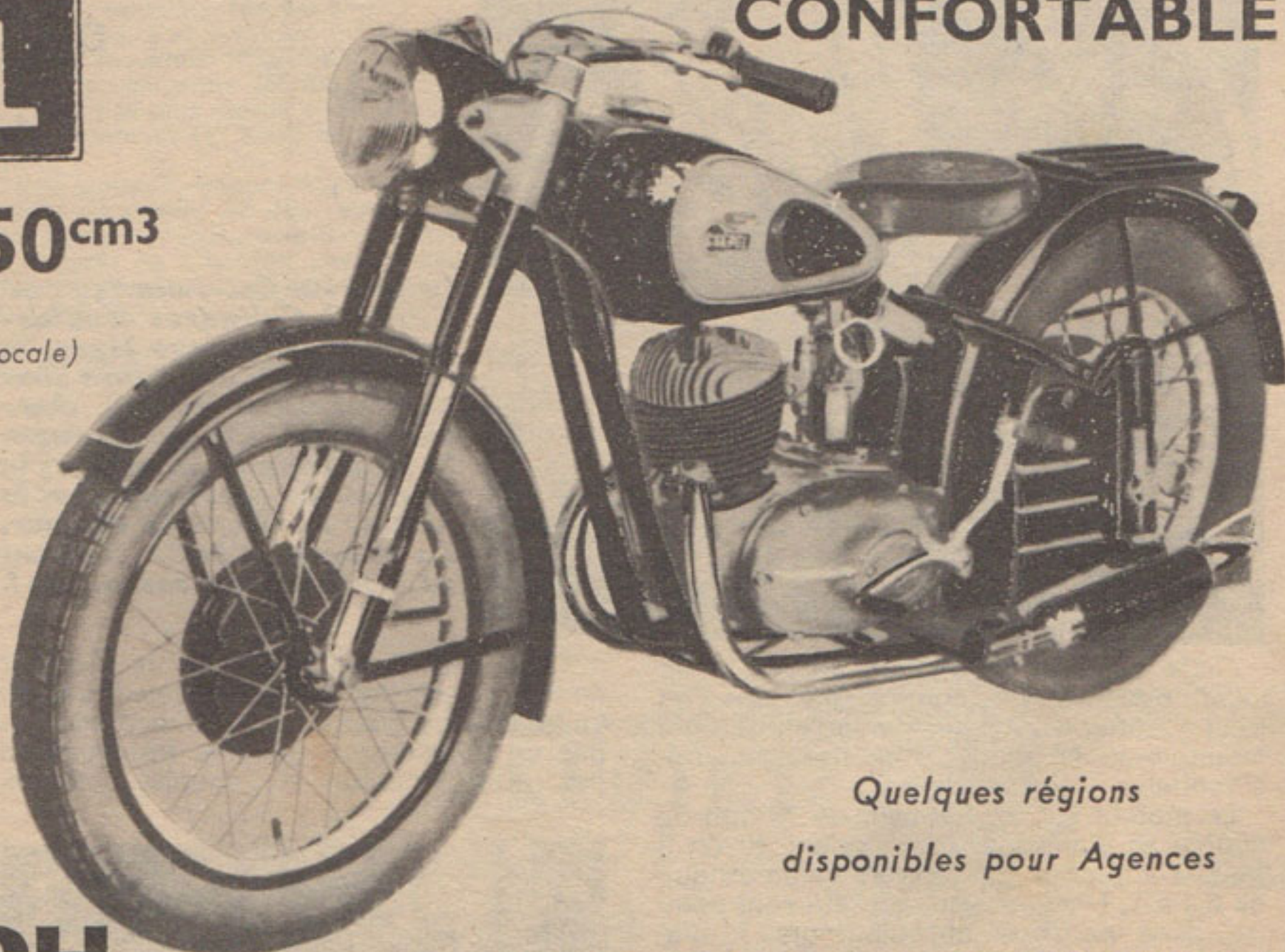
(plus taxe locale)

PRIX DÉPART PARIS

LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

Agent général
pour la France et l'Algérie :

**ROBUSTE
ÉCONOMIQUE
CONFORTABLE**

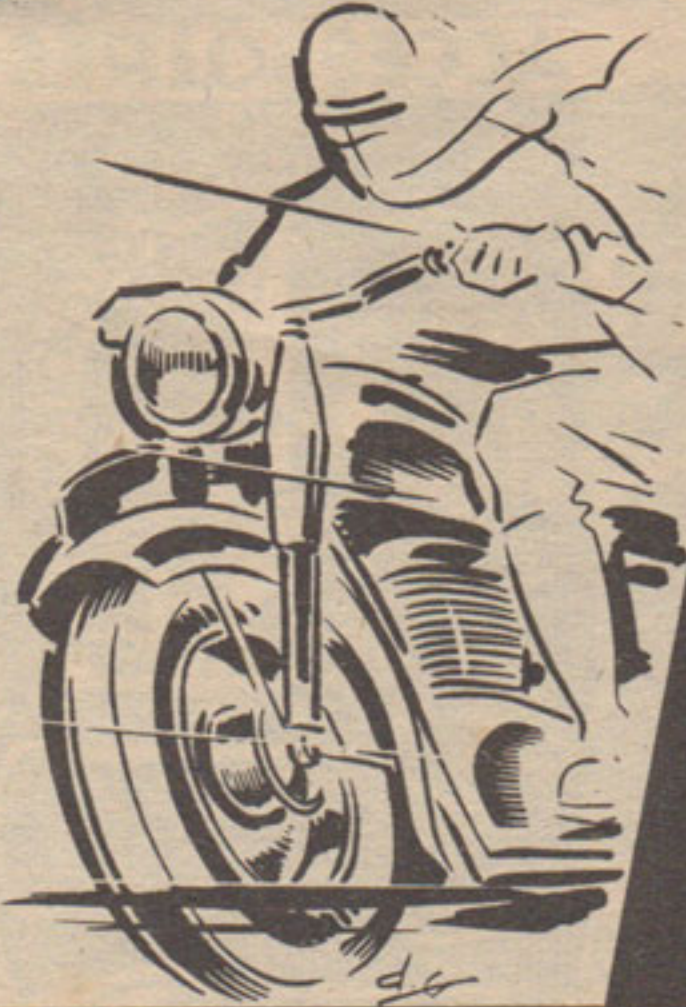


Quelques régions
disponibles pour Agences

ÉTS Jacques **POCH** 127, Avenue de Neuilly, à NEUILLY-SUR-SEINE, MAI 61-70

**NOUVEAU CRÉDIT
SENSATIONNEL**

6, 9 OU 12 MOIS
1^{er} VERSEMENT
A PARTIR DE 8.000 Fr.



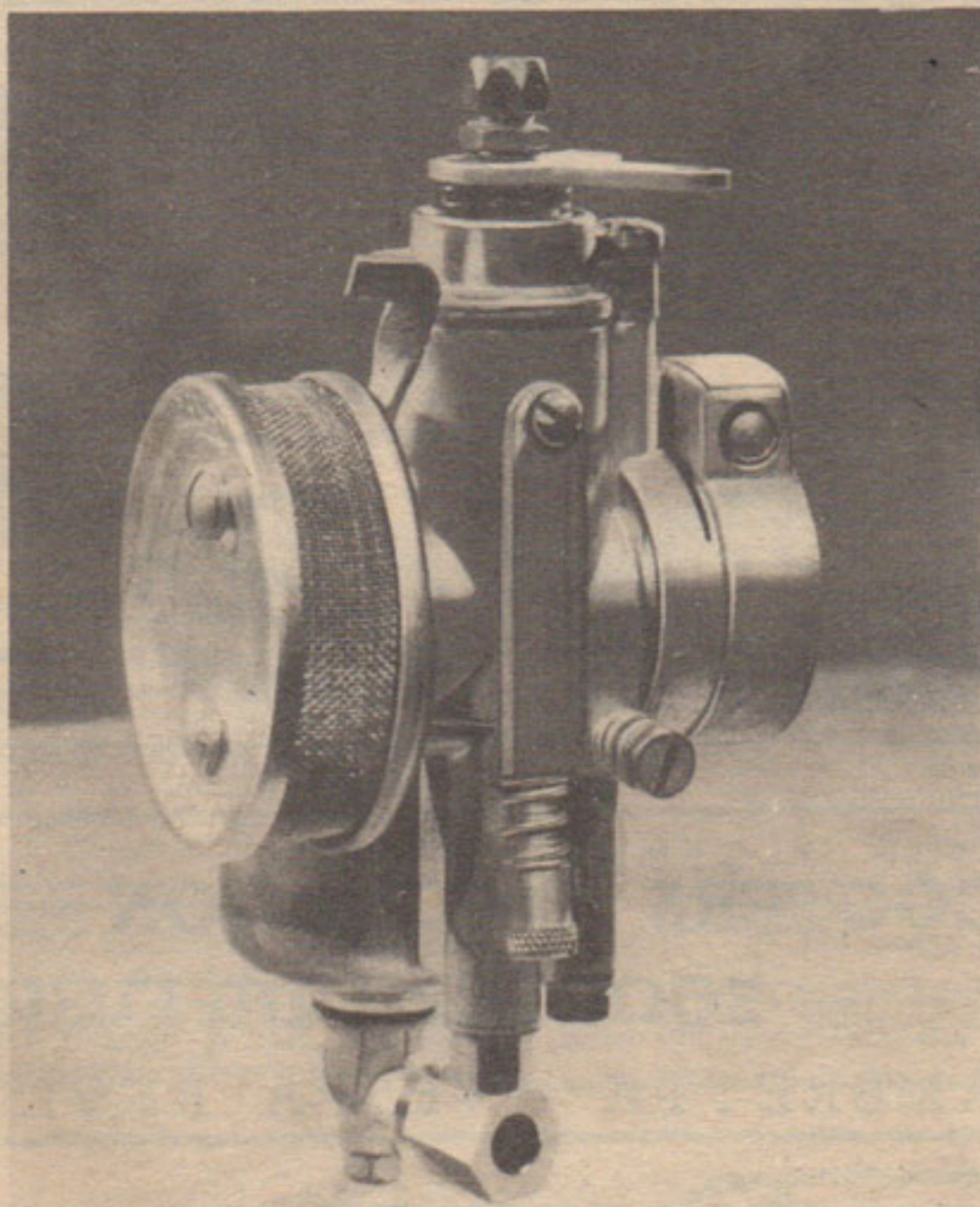
POUR TOUS LES MODÈLES
MOTOBÉCANE

MOBYLETTE SCOOTER
125, 175, 350 ET LA NOUVELLE
175 SPORT,

**STRASBOURG-S^t DENIS
MOTO-SPORT**

EN PLEIN CENTRE DE PARIS 9, Boulevard Saint-Denis, PARIS - 3^e ARC. 48-89

OLIVIER 122



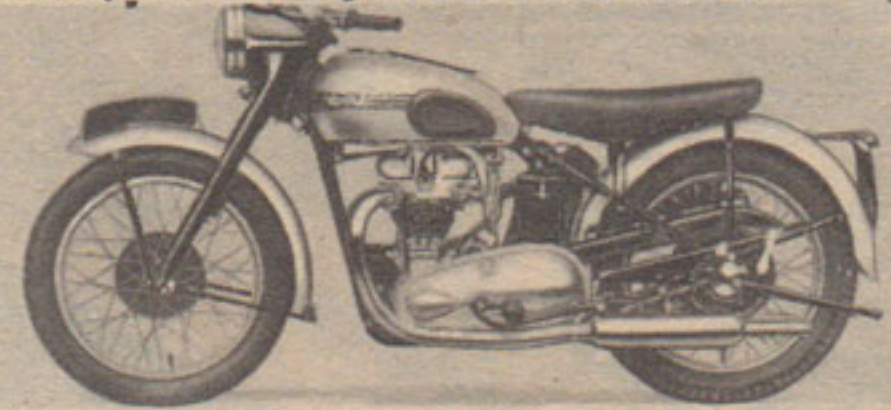
GURTNER,
36 bis, rue Guersant - PARIS - 17^e

STATION-SERVICE,
3, impasse Compoint - PARIS - 17^e

ST-PAUL-MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS (4^e)
Métro : Saint-Paul LISITA Tél. : ARC 71-46

EXPOSITION PERMANENTE DES PLUS GRANDES
— MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES —



DKW - NSU TRIUMPH JAWA
VINCENT HRD - AMBASSADOR - DOT
CSEPEL - GILLET D'HERSTAL
TERROT - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - ALCYON
René GILLET - JONGHI - M. R. - A. G. F. - DERNY - RADIOR

SCOOTERS


SPEED - BERNARDET - TERROT - STARLETT

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



BORGO

Les meilleurs
pour tous moteurs

S.A.F. cap. 72.000.000 de Fr.

TURIN (Italie) NEUILLY (Paris) BILBAO (Espagne)

Le Pétrole des Records



SAKER LEVALLOIS

SAKER LEVALLOIS

SAKER 522-525

300

400

610

121

"F"

263

270

251

391

86

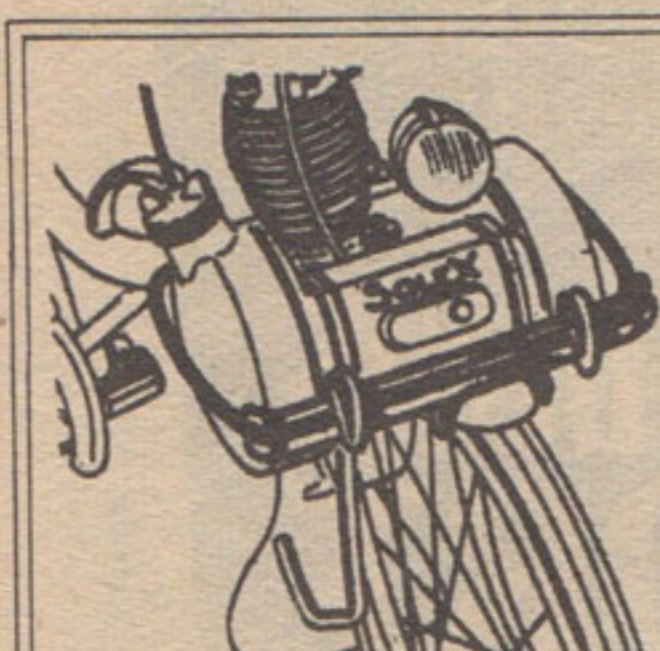
"P"

722-723

600

ACCESSOIRES POUR MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS

SAKER ET. ANDRÉ PORTERIE



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 facilement votre Vélosolex d'une main.

Le SERRE-GAINE en caoutchouc.

Renseignements :
Établts H. JEANNERET & Cie
14 bis, Rue Reine-Jeanne, NICE (A.-M.) — Tél. : 821-97

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

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

NOUVELLE ADRESSE :
57 RUE NEUVE POMMEROY
TEL. 209 1121

Établissements MOTTAZ

307 à 311 r. de la Garenne, NANTERRE (Seine)
Téléphone : MAL. 29-77

SPÉCIALITÉ DE **RÉSEROIRS** et Accessoires :: de Tôlerie ::
pour Cyclomoteurs, VéloMOTEURS, Motos

BOUCHONS DE RÉSEROIRS EXTENSIBLES
Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



MODÈLES DÉPOSÉS

L'ULTIME AMORTISSEUR

Le casque **BAYARD**

vous présente SON FRÈRE CADET

le **CHAPEAU FORT**

calotte de protection intérieure en liège naturel contreplaqué
BREVETÉ S.G.D.G.

CONTRÉ LA PLUË
CONTRÉ LE SOLEIL
CONTRÉ LES CHUTES

Conçu pour le Cyclomoteur et le Scooter

CASQUES BAYARD, 28, R. de CHATEAU-LONDON - PARIS (10^e)

SCOOTERS D'OCCASION

SCOOTER DIFFUSION

LAMBRETTA - VESPA REVISÉS

Garantie 3 mois
Large CRÉDIT

ACHAT - VENTE - DÉPOT
- ACCESSOIRES D'OCCASION -



49, rue Pixérécourt, 49
PARIS-XX^e MEN 75-00

DIVERS

ACHÈTE comptant : motos, vélomoteurs, scooters récents. *Alazard, 47 bis, av. de Clichy, Paris (17^e).*

CHERCHE pour 250 D.K.W. type N.Z. béquille latérale d'origine complète. Faire offre *M. Rouillon, rue Rualménil, Epinal.*

Suis acheteur **JONGHI** ou **MONET** 350 culb., b. état, b. équipée. *Guérini, rue Condorcet, Saintes (Ch.-Mme).*

Cherche **CULASSE** bon état et réservoir essence, pour 5 ch D-4, Gnome-et-Rhône. Ecrire urgent, *Gros, rue de la République Le Clion-sur-Mer (Loire-Inférieure).*

Cause **CESSATION COMMERCE**, mécanicien motos, 39 ans, cherche place stable dans firme, comme voyageur, vendeur, chef de file, essayeur motos, chef atelier, magasinier. Ex-coureur régional, beau palmarès 1949 et 1950, ferais compétitions course et moto-cross, prendrait gérance appointée magasin vente, ou autre concernant motos, électr. Faire offre à *M. Pech André, Motos, Sirain (Hérault).*

ACHAT ET DÉPOT vente rapide et gratuite toutes motos récentes. *Roger Sceaux, NOR 15-18.*

Toujours un choix de petites **VOITURES SPORT** et série av. reprise de toutes motos et vélomoteurs récents. Crédit 6 et 12 mois. *Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin, NOR 15-18.*

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

PEUGEOT 203, noire, 32 000 km, prix Argus + accessoires. Reprendrai 4 ch, Dyna ou 2 ch. *Tellier, 3, bd du Chinchon, Montargis.*

POHU MOTOS, spécialiste Puch, réparations, mise au point, pièces détachées, accès, libre de suite, 250 T.F. et 175 S.V., 6 et 9 mois de crédit. *55, av. Foch, St-Maur (Seine).*

VENTES

Cause double emploi **175 PEUGEOT TC4 1952**, équipée grand tourisme. Prix intéressant. *Verley, 4, rue de la Terrasse, Paris (17^e). Le soir.*

Vd 500 **NORTON MANX** avec ou s. side, tr. rap., état imp. Prix inter. *Duhem, 1, av. du Mail, Bourg (Ain).*

VINCENT RAPIDE, ét. neuf, 350 000 fr. *DeFrance, 92, r. de Paris, Boulogne (Seine).*

EXPOSITION permanente de 150 vélomoteurs, motos et sidecars d'occasion sélectionnés. Achat, échange crédit 6 et 12 mois. *Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin, NOR 15-18.*

VICTORIA 250 Sport type KA 25 HM 13 000 km, impec., sacoches, selle biplace ou selle et tand sad. Cause achat voiture. Prix 160 000. *Hattier Jacques, rue des Caves, Champigny-sur-Yonne (Yonne).*

PETITES ANNONCES

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



Certitude REVIL

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

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

un des exemples de la semaine :
L'INÉGALABLE COMBINAISON
MACOMBYNN « Tour de France »
Prix : 14.860 Francs.

le seul spécialiste depuis 20 ans.

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

membres de club faites-vous connaître !

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

NORTON DOMINATOR 1952, cr. nf., selle biplace. *Bizard, 3, République, Suresnes (Seine). Sam. te journ. et dim. matin.*

MAG. DEB. 500 culb. 51, impec. 13 000 km ou éch. ctre moto + ancienne + soulte ou ctre voit. *Poulain, 64, r. Châtillon, Rennes.*

V. 232 MONET GOYON spécial cross, impeccable, prix intéressant. *Simonet-Laffite « Les Allées », Blois.*

URGENT, vend. cause achat grosse cyl. Terrot 125 E.T.D., culb., 1952, 4 temps, 4 vit., sélec., neuve, avec équip. complet, 6 000 km. Px. : 110 000 fr. *M. Laurent René, 9, rue Lebreuil, Mirecourt (Vosges).*

Vds **INDIAN 1200** solo ou side, pneus et moteur très bon état, belle présentation, nombreux chromes et accessoires, parachutes latéraux, sacoches cuir. Prix exceptionnel : 80 000. *Poirier Guy, 4, cours de Reims, Talence (Gironde).*

Royal-Enfield 500 cm³, culb., tr. récente, équipem. spécial : 170 000.

Royal-Enfield 500 cm³ Twin, équipée : 240 000.

Royal-Enfield 350 cm³, culb., b. état : 110 000.

Triumph Speed Twin, équipée, parfaite : 290 000 fr.

B.S.A. Golden Flash, équip. spécial : 300 000.

Motobécane D.45, comme neuf : 85 000.

Peugeot 125 cm³, bon état : 55 000.

Excelsior 250 sports, neuve, dernier modèle, équipée (20 000 en dessous taxe). *Aris, 11 rue Labie, Paris (17^e). ETO 08-66*

Jeunes!

voici votre chance

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

Préparation C.A.P. — Instruction requise : niveau C.E.P. — Cours selon temps disponible. — Placement gratuit. — Attestation de scolarité et facilités de paiement.

Tous renseignements sur demande :
COURS TECHNIQUES AUTO (Serv. : 14), rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne); 2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord). Ou av. V.-Hugo, square Thiers, n° 3, PARIS.

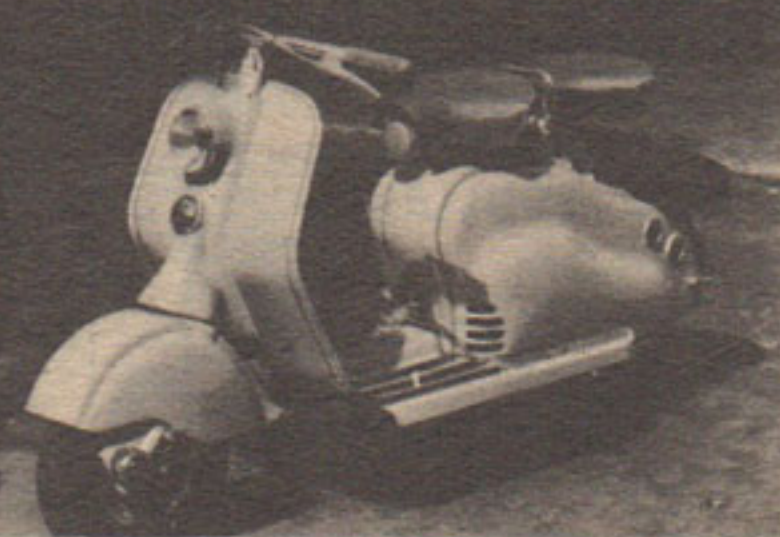


CYCLOMOTO

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

ASNIÈRES — GRE. 26-15

VÉLOSOLEX - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE



1000 René Gillet, side : 100.
 800 Gnome AX2, side : 85.
 750 B.M.W. R12, 2 carbur. : 150.
 750 B.M.W. R71 : 255.
 750 B.M.W. R73, impec., c. neuve : 290.
 750 B.M.W. R75, side : 160.
 750 René Gillet, side : 90.
 600 Zundapp KS 600, très b. état : 185
 500 B.S.A., A7, 12 000 km : 250.
 500 Subeam, c. neuve : 310.
 500 Terrot RGAS, 1948, side : 110.
 500 B.S.A. WM20 : 100.
 500 Terrot RGAST, 1952 : 150.
 350 A.J.S., impec. : 140.
 350 Triumph Alle : 110.
 350 B.S.A. culbutée : 110.
 350 Zundapp cardan : 100.
 350 D.K.W. NZ, à revoir : 70.
 350 D.K.W. NZ : 40.
 175 GIMA, 5 000 km, 1952 : 125.
 175 Motobécane, télesc. : 105.
 125 D.H.W., sélecteur : 60.
 125 Guiller A.M.C. : 65.
 125 Motobécane, télesc., susp. : 75.
 125 GIMA A.M.C., télesc., à revoir : 75.
 125 Ardie, c. neuf, à terminer : 65.
 125 A.G.F., scooter, c. neuf : 100.
 Egalement 50 motos à revoir.
 Provenance Allemagne : D.K.W. 250,
 Zundapp 200-196, Ardie 198, Standard
 198, N.S.U. 250, O.S.L. 198, etc., de
 40 à 60.
 250 N.S.U., O.S.L., télescopique : 80.
 250 N.S.U., culbutée : 70.
 500 Norton, à rénover : 65, etc.
 Voitures avec reprise moto.
 Opel Kapitän. Mercédès 170 V. Salmson
 S4DA.
 Peugeot 203, découvrable, fin 1950 et
 berline fin 1949, de nombreux side-cars,
 toute marque. Crédit, achat, reprise.
 Moto Record, 151, rue de Mada, Paris (18^e).
 MON 24-40.

 Clinique des
 cadres. Réser-
 voirs 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.

VOITURETTE ÉLECTRIQUE Peugeot
 s. batteries, bon pn. Prix 18. Motobécane
 B44 compl. à remont., b. pen. Prix 25.
 Plusieurs motos b. ét. Peugeot P53.
 Prix 12. Peugeot P108. Prix 12. 2 Jap
 anglais 250 cm³, lat. Prix 12. Mot. chaîne
 A.C.T. 500 cm³. Prix 12. 1 Flat-twin
 Potez 125 cm³, 10. Boîte Norton, 4 vit.
 b. ét., 18. Boîte 3 vit., Staub. av. marche
 ar., 12, etc. Ecrire et voir F. R. 177, che-
 min Marais, Fontenay-sous-Bois p. rendez-
 vous.

Repose-pieds

PRYM
 ENTièrement
 RÉGLABLES
 C'EST UNE FABRICATION
ROGER POULLAIN
 Rue Pierre-Curie
 TEL. MEU. 490
LES MUREAUX (S.-&-O.)


MOTO - CEINTURES
 indispensable
 POUR VOTRE SANTÉ
FRANCE-ÉLÉGANCE Fabricant, 20 bis, r. des Jumeaux - TOULOUSE
 Sur demande indication de nos dépositaires

LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



le **TUBOTOM**

OTOM S.A.

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

500 culbuté, super-culasse, 4 vitesses,
 sélecteur, roues à broches (1946), entière-
 ment équipée, émail grenat, état de neuf
 sur tout. François G., 13, rue Thierry,
 Antony (Seine).

Cross 500 B.S.A. Gold-Star, sus. AR
 Osc. 250 N.S.U., f. téles. sus. osc. 250 Be-
 nelli, sus. osc. A.C.T. Leroux, La Sagerie,
 Saint Avertin (I-et-L.).

GUILLER 125, 4 v., tte éq. 90 000.
 Ecr. pr photo, Bintner, 24, r. Clavel, Paris.

SUNBEAM S7, 16 000 km, métallisée,
 gris, avec t. sad, impec., 250 000 fr.
 Agence Motobécane, A. Hommaire, 44, bd
 Saint-Ruff., Avignon.

Ech. **TERROT 250** lat., contre cyclecar
 ou cabriolet dec. Ecr. Garnon, Autry
 (Loiret).

SUNBEAM S7, 1953, non rodée, prix
 intéressant. Lemoine, 21, rue Schwendi,
 Strasbourg.

B.S.A. A.A.7, 13 000 km, impec., vis.
 dim. matin, prix int. Prignon, 152, r. de
 Flandre, Paris.

A.J.S. 2 cyl., side 1 pl 1/2, capote, coffre,
 vend. ou éch. ctr. 4 ch. Reynieix, 23, rue
 Corot, Ville-d'Avray (S.-et-O.), CHAVIL
 11-50.

B.S.A. 500 Twin AA7. Et. impec. 12 000
 km. Px 310 000. Access., selle bi, klax.
 route, sac. Richard, 28, bd V.-Hugo,
 Neuilly-sur-Seine. Tél : repas. : MAI 75-84.

HOREX 350 « Regina 3 », juil. 1953,
 dern. modèle, 4 000 km, abs. com. nve.
 Jantes dural, d. selle. Cse d'emploi. Photo
 sur dem. Auba, 42, av. C.-Flammarion,
 Toulouse (Hte-G.).

N.S.U. 350, culb., 4 vit., sél., tan-sad,
 115 motob. 100, 3 vit., 25. Side Bernardet
 à gauche, 38. Bergeon, 61, r. Ch.-Schmid,
 Saint-Ouen.

750 Harley-Davidson : 90 000.
 750 B.M.W., tractée : 150 000.
 Simca Six 1949 : 250 000.
 Lajudi, 6, rue Ernest-Renan, Issy-les-
 Moulinaux.

Part. vd à Par. très belle **650 B.S.A.**
 Mod. 1952 ou éch. ctr. 4 ch 51/53. Kodo,
 41, r. Lepic (18^e).

l'art. vends. double emploi **B.S.A.**
 B 31 ou B 33. F. télesc., susp. arr. Prix
 à débattre. Chauchix, 13, r. de la Mittrie,
 Dinan (C.-du-N.).

Vends **Paul Vallée 175** cm³, type sport,
 8 000 km, modèle 1953, comme neuve,
 ou échange voiture. Grelin, 5, rue du
 Printemps, Paris (17^e).

B.S.A. 250 cm³, état neuf, scooter Lam-
 bretta, bel équipement, parfait état, prix
 intéressant, à voir chez Lauf, 8, rue Castex
 (4^e).

D.K.W. 500 NZ, sél., 4 vit., susp. AR,
 fourc. télesc., excel. état, 2 moteurs
 outillage, accessoires. P. Courant, Clairac
 (Lot-et-Garonne).

B.S.A. 500 Gold Star, dern. mod. 1953.
 Paul Godey, 8, rue René, Viroflay.

Vends **NORTON** course 500 cm³ Fea-
 therbed excellent état. Geo Burggraf,
 5, cours J.-Jaurès, Grenoble (Isère).

B.M.W. R 12 : 100 000.
 B.M.W. R 71 : 230 000.
 B.M.W. R 73 : 240 000.
 B.M.W. R 51 : 265 000.
 Zündapp K 500 : 140 000.
 Zündapp KS 600 : 130 000.
 Zündapp KS 601 : 330 000.
 N.S.U. 500 : 60 000.
 Ariel 350 : 130 000.

Plusieurs Vélo-mot. et side-car. Crédit
 av. 1^{er} versement de 10 000 fr. Réparations
 à crédit. 104, r. Haxo, Paris. MEN 99-86.

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
 Soult
 Tél. DOR 49-42



PARIS
 XII^e

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

A vendre **ROLLEIFLEX** neuf 1953,
 importation officielle. Sac. Rolleikim,
 105 000. Cellule Norwood Director,
 27 000. Téléphoner entre 16 et 19 h,
 OBS 12-19.

A vendre **FONDS DE PORTRAITS-
 PHOTO**, proche banlieue, avec appt
 2 pièces. Ecrire journal, transmettra.

Cause liquidation.

A enlever comptant ou crédit.
 Terrot, 4 vitesses, side 1948, 110 000.
 Motobécane, sup. cul. 1946, 105 000.
 Gnome 750, Cardan. 2 cyl, 100 000.
 Indian 1200, susp. AR impec., 100 000.
 Zündapp 750, Russie à revoir, 95 000.
 Indian 500, bon état à part. 85 000.
 Monet 350 et 500, 1949 75 000.
 R. Gillet 750 et 1.000 Police., 75 000.
 D.K.W. 350, origine bicy., 75 000.
 N.S.U. 3 ch., selecteur 4 V., 75 000.

Des domaines à revoir.

D.K.W. 190, 198 cm³ à part. 49 000.
 Zündapp Victoria N.S.U. 200 cm³ 45 000.
 et 50 motos et épaves ttes marques à des
 prix uniques en France.
 Stocks side-cars et châssis bas prix.
 Alazard, 47 bis, av. de Clichy, Paris (17^e)
 (fond de la cour à côté cinéma).

INDIAN 500, 1200, réalésage, embiellage,
 ttes pièces, orig. Taury, 50, rue Octave-
 Mirbeau. Levallois.

Mentionnez
MOTOCYCLES
 en écrivant
 aux annonceurs

GOLDEN FLACH 51, beige (9 000 km,
 impec. mec. et aspect, biplace 255, à
 déb. 250 cm³ Racing Exelsior mot. ref.,
 140 km/h, 14 000 fr. Rouchy, 15 av. P.-Dou-
 mer, Rueil (S.-et-O.), soir et sam. dim.

PUCH 150 TL, excellent état, pneus
 neufs, double selle, etc., 40 000, acces-
 soires, prix 150 000 à débattre. Marlat
 Maurice, 20, rue Bernard, Dole (Jura).

JONGHI compétition 126 cm³, moteur
 d'usine, 130 km/h, profilée, parfait état,
 180 000. M. Gayral Roger, 5, rue A.-Bou-
 net, Muret (Hte-Gar.).

AMBASSADOR, 200 Villiers, 6 000 km.
 Dumoulin, 45, r. A.-Dumas (11^e).

B.S.A. type B 24, 350 culbuté, état
 impec. Prix avantageux. Thomas, 68, rue
 du Commerce, Paris (15^e).

B.S.A. 650 Gol Flash, mai 1953, c. nve,
 bipl., 2 sac. + sac. porte-carte. Px int.
 Vaudenay, 131, rue Véron, Alfortville.
 Bur. DAU 45-55.

SIDE-CAR René Gillet, 1 000 cm³,
 tr. bon ét., px int. Pinpaud, 2, av. de la
 Gare, Sceaux.

VELOCAR 125 cm³ Zurcher Mochet.
 Commandes toutes au guidon, ét. nf,
 150 km. Cse maladie, px int. Meunier,
 88, av. F.-Faure, Nanterre (Seine).

650 TRIUMPH, 1952, selle biplace,
 accessoires, deux combinaisons Macombyn
 310 000. Gendre, 91, rue Championnet,
 Paris (18^e).

CRÉDIT LADEVÈZE-SOCEDEC UNIQUE EN FRANCE

Motos - Scooters - Tandems - Side-cars - Cycloettes

20% comptant, le solde en 12 traites. Le rachat de votre ancienne motocyclette. Intérêt 13% sur un an, neuf ou occasion, livraison immédiate, même sur les motocyclettes étrangères disponibles du Salon.

UNIVERSAL 500 cm³ FLATWIN, CARDAN.
VINCENT 1 000 cm³ RAPIDE.
DOT 200 cm³ CROSS, DOUGLAS 350 cm³ FLATWIN.
VICTORIA 38 cm³, 125 cm³, 250 cm³.
GILLET-HERSTAL 250 cm³ 4 temps, SAROLEA 350 cm³.
PANTHER 350 cm³ 4 temps, F.O.S.
ARIEL 1 000 cm³, 600 cm³, 500 cm³ et 500 cm³ V.C.H. CROSS.
1 B.S.A. A.7 et B.33.
Et toutes marques françaises disponibles.

Occasion, livraison immédiate, 20 % comptant et 12 traites

A.J.S. 500 cm³ 1952.
ARIEL 1 000 cm³ 1953, N.H. 350 cm³ 1951, 500 cm³ V.H. 1951.
JAWA 350 cm³ et 250 cm³ 1951.
B.S.A. 250 cm³, 350 cm³ B.31, 500 cm³ A.7. TWIN et 650 cm³ A.10.
SUNBEAM 500 cm³ CARDAN 1951.
EXELCIOR 200 cm³, suspension arrière.
B.M.W. 250 cm³ 1951 et 300 motos side-cars, tandems et scooters
VESPA, LAMBRETTA, BERNARDET 125 cm³, 250 cm³, STERVA,
SCOOTAVIA, TERROT, GUZZI, vendus à crédit avec reprise.

EXPÉDITIONS FRANCE ET COLONIES

DÉPÔT VENTE

Paielement comptant.

RÉPONSE-CIRCULAIRE : 30 fr. timbres.

Conservez cette adresse pour vous et vos amis.

MAGASINS PRINCIPAUX

165 et 170, avenue de Clichy, Paris (17^e).
Métro : Brochant ou porte de Clichy. Tél. : MAR 09-79.

FERMETURE DU MAGASIN : 20 heures.

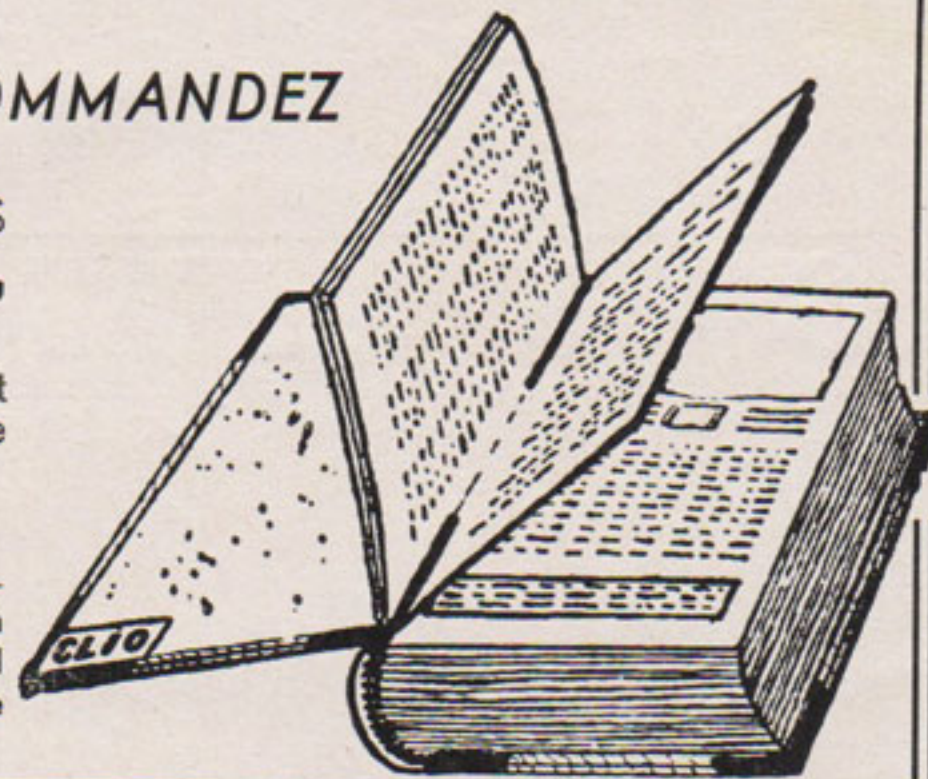
COMMANDEZ

VOS RELIURES

"MOTOCYCLES"

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

Envoi contre 500 fr. à verser au C.C. du journal Paris 2834-83 ou contre mandat.



POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLEX

37, RUE DU D^r F. MORUCCI - MARSEILLE (6^e)

chez tous les Grossistes

BOBINE DE SÉCURITÉ **ST.43**
TYPE SPÉCIAL POUR
MOTOCYCLETTE

MOREL



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

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

Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)

MAGNÉTOS
INTERRUPTEURS DE
BATTERIE - COUPLEURS
SÉRIE PARALLÈLE
COMMUTATEURS
D'ÉCLAIRAGE



*Emballées en
boîte sertie
Étanche*

LES CARBURATEURS

DELLORTO

Modèle pour 500 cc :

A.J.S.-Matchless, Ariel, B.S.A., F.N., Rudge,
Triumph, Vélocette, Terrot, Magnat-Debon

TRADING - MOTOR - LINE

74, RUE DE ROME - PARIS-IX^e - LAB. 22-08

VOUS SAVEZ BRICOLER,

aussi vous ferez beaucoup
par vous-même, si...

vous lisez chaque mois

BRICOLONS

La revue du parfait bricoleur

En vente partout **40 Fr**

Junior



Le meilleur moteur du monde!