

DIRECTEUR :
MAX ENDERS
ADMINISTRATEUR :
PH. LA JEUNESSE
14, RUE BRUNEL
PARIS-17

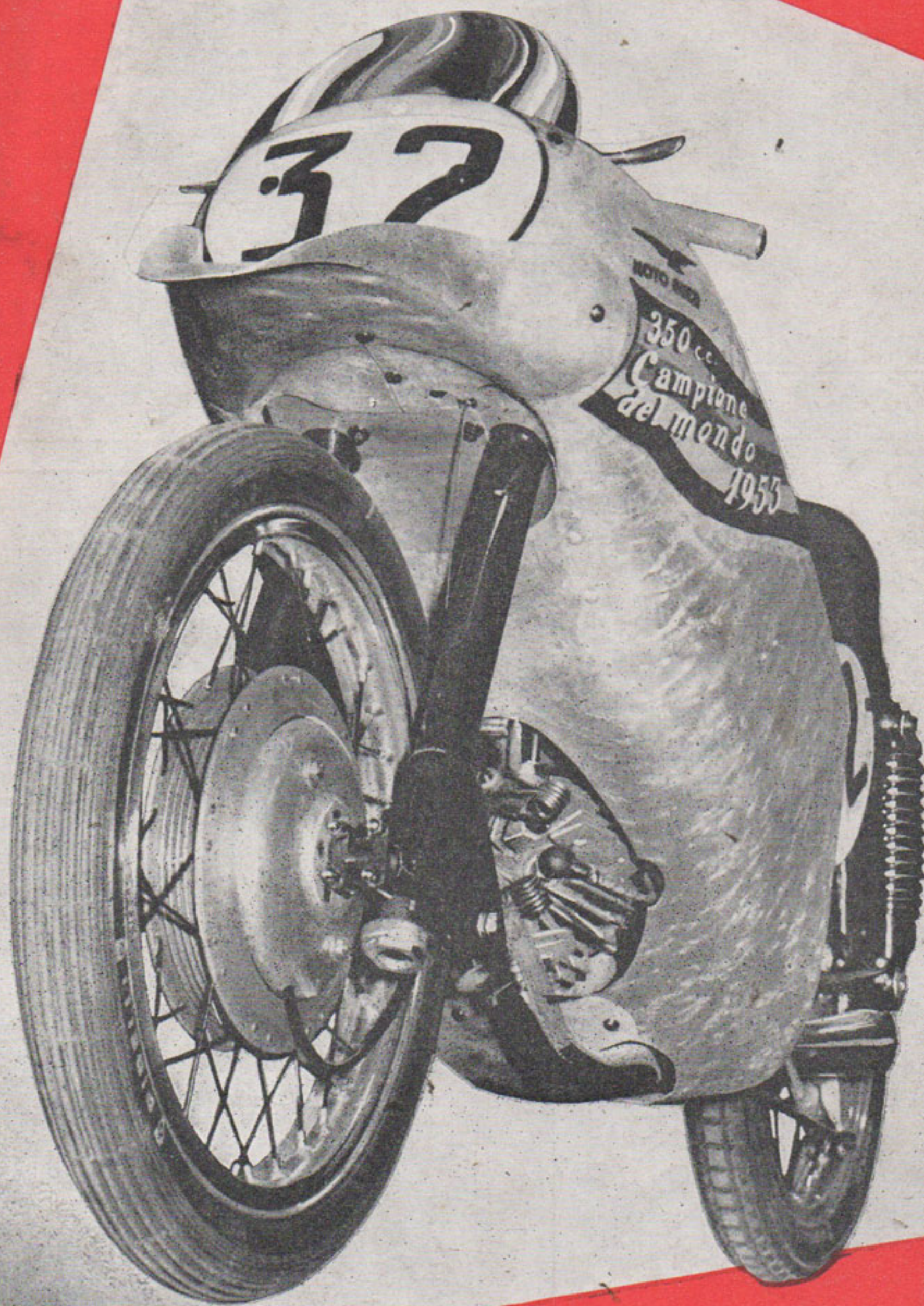
7^e ANNÉE - N° 114

REVUE BIMENSUELLE

1^{er} JANVIER 1954

MOTOCYCLES

et Scooters



40^F

*ASSIS...
comme dans un fauteuil*

AVEC LES FAMEUX
COUSSINS DE SELLES
EN CAOUTCHOUC SPONGIEUX

**VÉLOS
MOTOS
SCOOTERS
CYCLOMOTEURS**

POLO



LE CAOUTCHOUC SPONGIEUX SA

160, AV^{UE} DE VERSAILLES PARIS 16^e MIR 74-58



JANTES
Vélocycleurs, Motos
et Scooters

GARDE-BOUE
Vélocycleurs 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

Certificats d'investissements

**CERTIFICATS
d'
INVESTISSEMENTS**

Amortissables en 10 ans
Prix d'émission :
10.000 frs

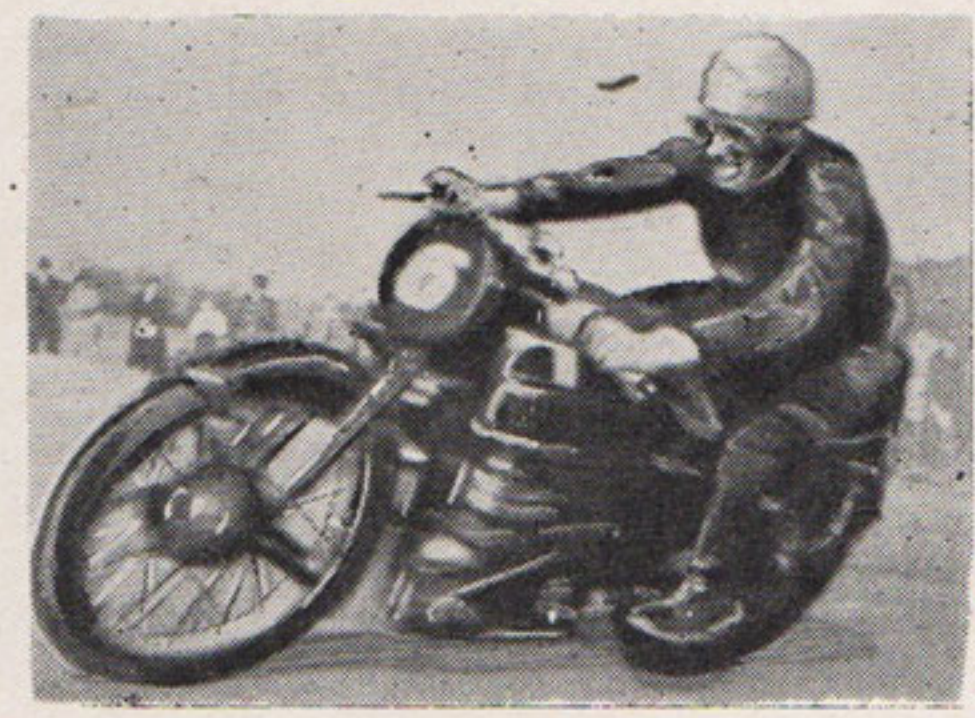
Valeur de remboursement :
10.500 frs

Intérêt annuel :
500 frs

**EXEMPTS DE TOUS IMPÔTS
y compris**

**LA SURTAXE PROGRESSIVE
SUR LE REVENU**

Certificats d'investissements



**Vous cherchez
des pièces de
rechange pour
votre moto
allemande?**

*Vous pouvez les trouver toutes au plus grand magasin de la Sarre,
spécialiste des pièces pour motos allemandes d'ancien et nouveau types.*

NSU - DKW - SACHS - ZÜNDAPP - etc.

Fourches télescopiques TIGER,
embiellages, pistons, cadres,
carters, etc.

PRIX AVANTAGEUX

Livraison par retour du courrier par poste ou express

TOUTES RÉPARATIONS, RÉFECTIONS

Correspondance en langue française

**GRAND GARAGE DKW - BLUG
HÜTTERS DORF (Sarre)**

Tél. : SCHMELZ 151

Gare : PRIMSWEILER



**ROBUSTE
ÉCONOMIQUE
CONFORTABLE**

250cm³

MODÈLE STANDARD

196.000 fr

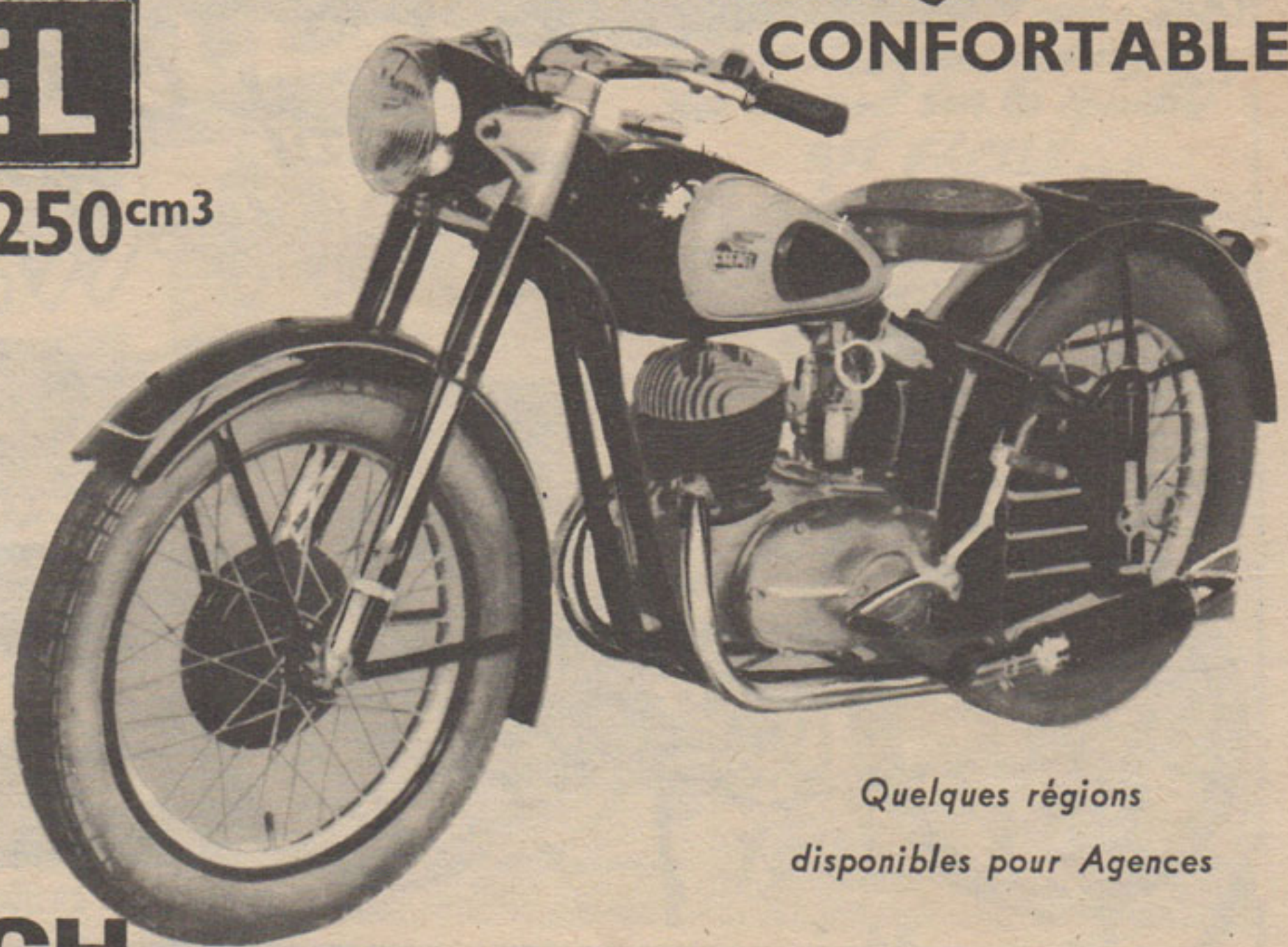
(plus taxe locale)

MODÈLE LUXE

201.000 fr

(plus taxe locale)

PRIX DÉPART PARIS



LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

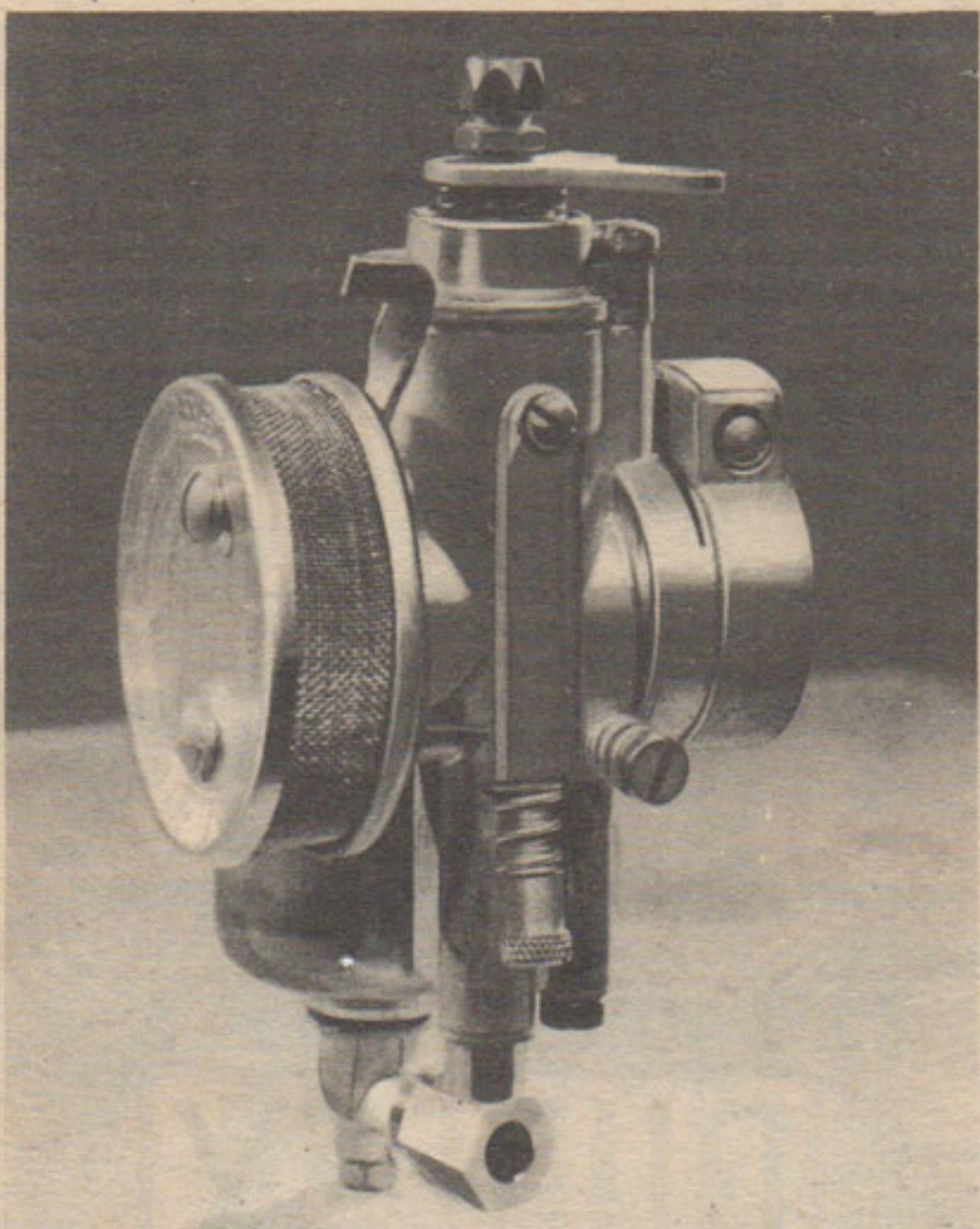
Agent général

pour la France et l'Algérie :

Quelques régions

disponibles pour Agences

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



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

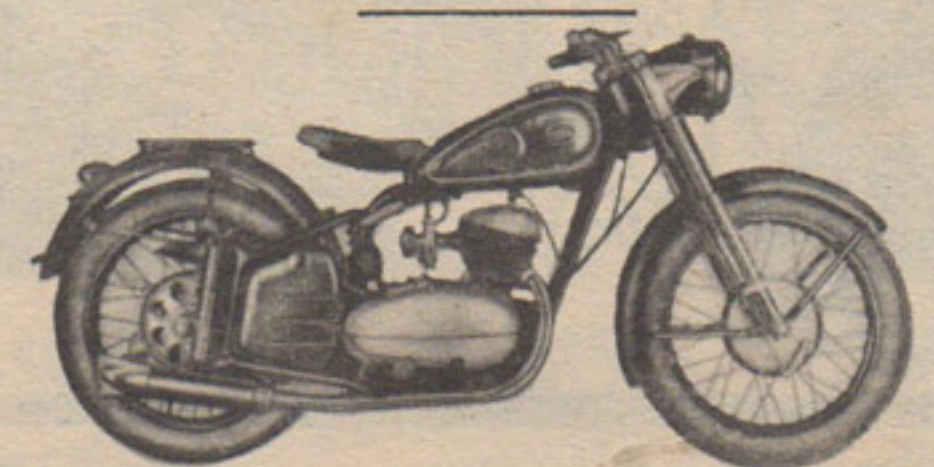
STATION-SERVICE,
3, impasse Compont - PARIS - 17^e

**IMBATTABLE!
SAINT-PAUL-MOTOS**

P. LISITA - I, rue Rivoli - PARIS-4^e - Tél.: ARC 71-46
Métro : SAINT-PAUL

avec
SON CRÉDIT D'HIVER

250
C
S
E
P
E
L



42.000
C
O
M
P
T
A
N
T

SOLDE EN 12 MENSUALITÉS LIVRAISON IMMÉDIATE
(FORMALITÉS RÉDUITES)

Une visite s'impose parmi les modèles récents :

JAWA - - GILLET-HERSTAL - - VINCENT H.R.D.
ALCYON -- TRIUMPH -- TERROT -- AMBASSADOR
N.S.U. -- MONET-GOYON -- DOT -- GNOME-RHONE
RENÉ GILLET -- JONGHI -- RADIOR -- VELOSOLEX

Scoters :

BERNARDET - - A.G.F. - - SPEED - - TERROT
Pièces détachées - - Réparations par spécialistes et

CRÉDIT SUR TOUS ACCESSOIRES

DISTRIBUTEUR AGRÉÉ DES COMBINAISONS

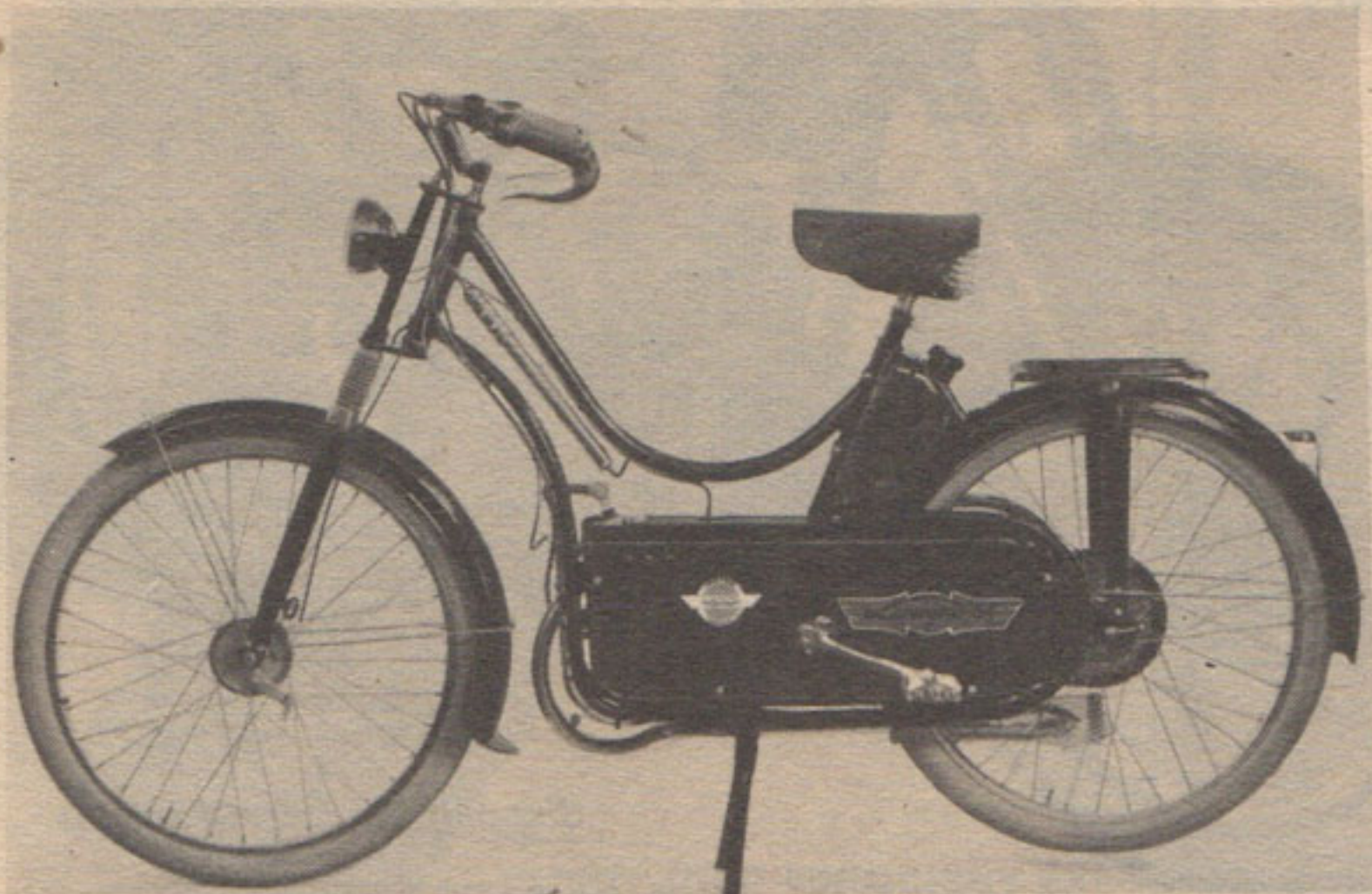
"MACOMBYNN" 54

Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30
(Sauf dimanche) — Renseignements et catalogue contre 50 fr. en timbres

da

Lucerette 54

c'est quand même autre chose...



MOTEUR VAP MONO ou 2 VITESSES

L'ÉCONOMIE D'UN CYLOMOTEUR

CADRE DOUBLE BERCEAU

LA SOLIDITÉ D'UNE MOTO

FORMULE MOTO

LA PROTECTION D'UN SCOOTER

* CYCLES & MOTOS



HAZEBROUCK (Nord) *

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

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

NOUVELLE
ADRESSE
5-7 RUE
NEUVE POPINCOURT
TEL. 809 1703



BORGEO

*Les meilleurs
pour tous moteurs*

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

TURIN
(Italie)

NEULLY
(Paris)

BILBAO
(Espagne)

MVS

CONCESSIONNAIRE :

Mors Speed
Baby Moto
Gnome Rhône

AGENT :

Alcyon - Drevon - Sterwa

STATION SERVICE:

Vap -- Del Lorto

CRÉDIT

*Facilité de paiement
Service assuré*



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

POIGNEES TOURNANTES / GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLIX

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

chez tous les Grossistes

Sensationnel
RECORD

NEW-MAP

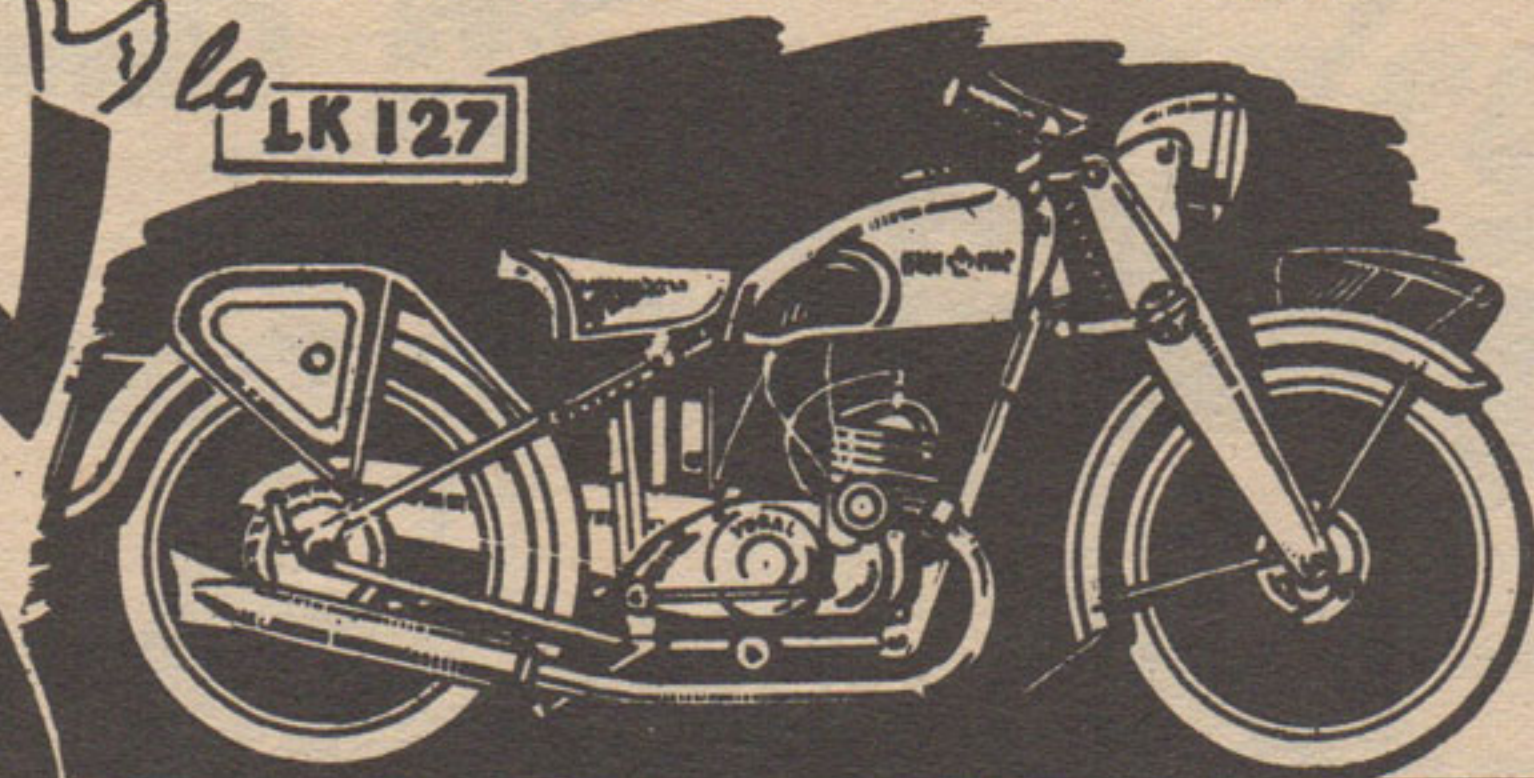
Sortir une machine dite "Populaire" en ignorant les derniers perfectionnements et en tirant sur la qualité est FACILE...

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

4.5

A. AUDOUX, PARIS

522-525
300
400
610
121
"F"
391
86
"P"
263
270
251
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^{re} ANDRÉ PORTERIE

SAKER LEVALLOIS **SAKER LEVALLOIS**

DISTRIBUTEUR OFFICIEL :

SOCIÉTÉ KERSA, 43, rue Voltaire, LEVALLOIS

— Métro : ANATOLE-FRANCE —

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

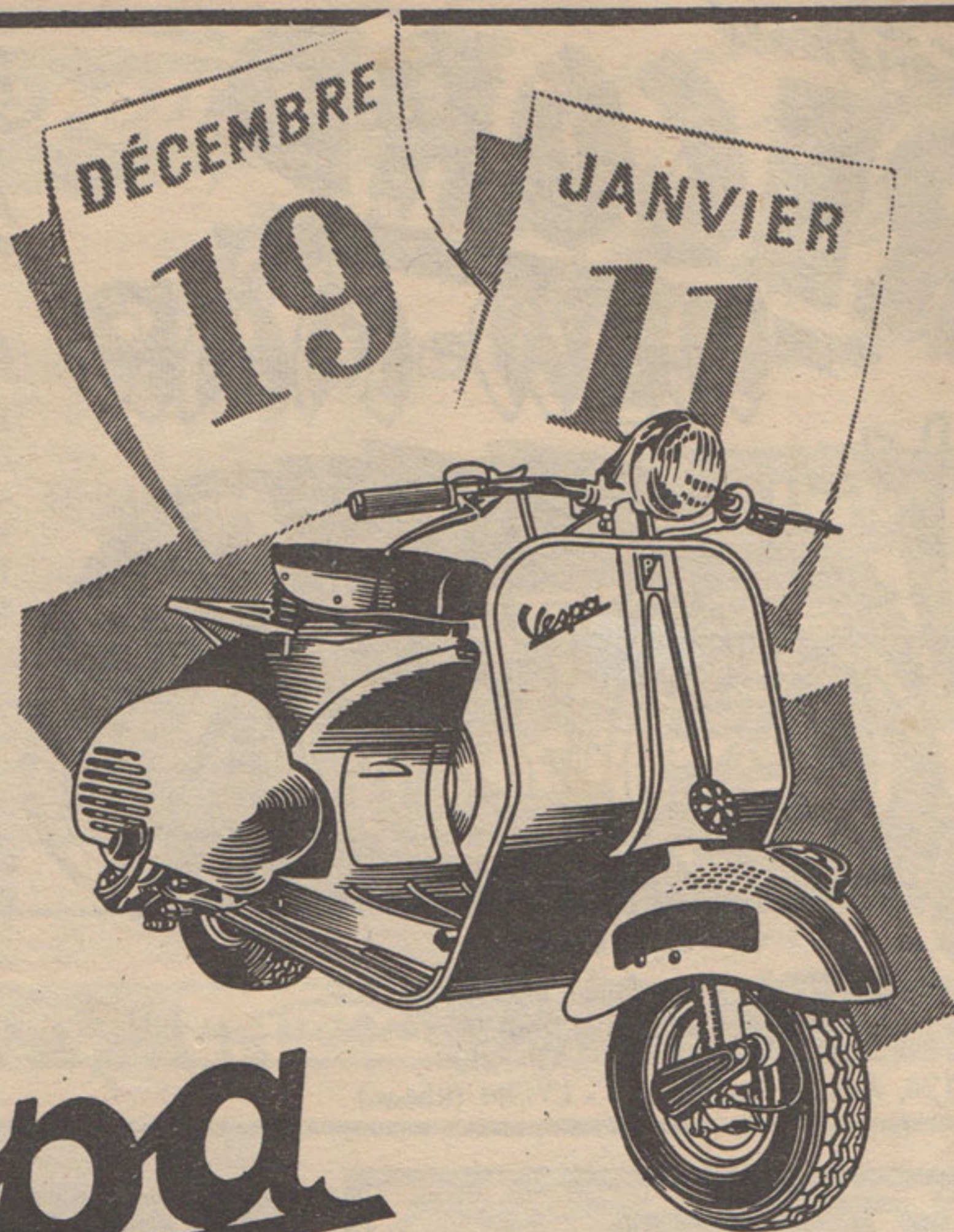
un des exemples de la semaine :
Anorack avec capuche
Enverdaïm imperméable : 2.235 fr.

le seul spécialiste depuis 20 ans.

Éts REVIL

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

membres de club faites-vous connaître !



Vespa

CONCOURS

DU 19 DÉC AU 11 JANV 54

Vous avez une chance sur vingt-cinq d'obtenir gratuitement la VESPA dont vous avez envie, en participant au Concours des Bons de Commande organisé par VESPA dans toute la FRANCE, par département, du 19 Décembre au 11 Janvier. Il y aura **UNE VESPA GRATUITE SUR VINGT-CINQ** commandées! En effet, par chaque bon de commande est joint, pendant cette période, une formule de concours

Par 25 commandes, ou multiple de 25, le bulletin de concours y afférent, ayant la réponse se rapprochant le plus de la réponse-type, permettra à son titulaire de recevoir en étrenne une VESPA ENTièrement GRATUITE.

Renseignez-vous chez le concessionnaire VESPA le plus proche, ou chez VESPA, 152, Champs-Elysées. Dès maintenant, tentez votre chance en passant commande de votre VESPA qui vous sera livrée à la date de votre choix, au comptant ou à crédit

*Une chance sur vingt-cinq...
profitez en!*





SALON
DE MILAN
LA 350 GUZZI
CHAMPIONNE
DU MONDE

A U S O M M A I R E :

★ Échos	7	★ Vu pour vous	17
★ Nouveautés anglaises	9	★ Salon de Milan.....	18
★ Essais du 98 cm ³ Automoto.....	12	★ Chez les « hommes bleus ».....	22
★ Équipements d'hiver. 14		★ Sport et Clubs	30

7^e ANNÉE

N° 114

1^{er} JANVIER 1954

MOTOCYCLES

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

ALERTE !

Chef du Service cyclo-moto à l'U.T.A.C., M. Maillard-Brune a fait récemment à la S.I.A. une conférence claire et fortement documentée sur ce qu'il a vu au Salon de Francfort. Ses conclusions sont les nôtres et celles des techniciens de chez nous qui ont attentivement visité ce Salon :

Non seulement l'industrie allemande est en puissant redressement, mais elle prend de l'avance sur tous. Ses ingénieurs qu'on considérait jusqu'alors uniquement comme d'excellents exécutants, se révèlent tout à coup comme des novateurs logiques et méthodiques, ayant donc toutes les forces pour eux.

Si nous-mêmes, à notre dernier Salon, nous avons fait apparaître certaines tendances, par contre les Allemands, au leur, marquent une véritable évolution avec, à la clef, une réalisation imminente de leurs projets, parfois hardis, mais susceptibles de donner au motocycle une nouvelle impulsion et des débouchés nouveaux.

Provisoirement, cette petite révolution n'a pour nous que l'attrait d'une bonne information ; solidement retranchés derrière nos frontières et nos contingentements, nous pensons pouvoir, d'un œil serein, contempler l'essor de ceux qui, jusqu'à nouvel ordre, n'ont chez nous, qu'un accès sévèrement restreint.

Mais le motocyclisme ne commande pas le monde, il subit au contraire le flux et le reflux des grandes marées internationales.

A supposer que se réalise l'Union Européenne avec ses conséquences : suppression des barrières douanières et peut-être, nivellement de la monnaie, quelle sera la position des nôtres dans la bagarre qui, inévitablement en résultera ?

Avec satisfaction, nous avons, cette saison, souligné l'effort appréciable de nos constructeurs et leurs incontestables progrès. Est-ce une parade à l'attaque prévue ? Ce serait déjà bien ; mais si l'on veut rester maître du terrain, il ne suffit pas de riposter, il faut prévoir, attaquer et, comme nous l'avons déjà fait autrefois, prendre les devants.

Max Enders

Débarcadère-Motos.

Parallèle à la Grande-Armée et quoi qu'elle n'abrite aucun marchand de motos, la rue du Débarcadère est comme on va le voir très motorisée.

Elle s'ouvre avec le restaurant du Bol-d'Or. En face va s'installer une grande partie des Services Terrot de Suresnes. Un peu plus bas on trouve la Station Ydral tenue par Agache, bonne petite affaire, un bon fromage, comme on dit et qui vaut au souriant Agache le surnom de l'Agache-qui-rit.

L'ancien local de Zénith et de Bugatti, va, paraît-il, être repris par Hutchinson. Plus loin une Station-Service dépositaire des équipements électriques Lucas et, sur l'autre trottoir, un maître-sellier

qui s'appelle M. Motard, cependant que du haut de son deuxième étage, Max End domine le tout.

Soirée au Vespa-Club Biarritz.

Le Vespa-Club Biarritz-Côte-Basque et le Scooter-Club Côte-Basque organisent au Casino municipal de Biarritz, salle des Ambassadeurs, le samedi 16 janvier 1954, à 22 heures, un grand bal annuel « La Nuit du Scooter », avec attractions.

Entrées générales : 200 francs par personne.

Réduction de 50 % aux membres des Vespa-Club et Scooter-Club et à leur cavalière sur présentation de leur carte de membre.

Venez-y nombreux. Il y aura de la joie.

Un vétéran sportif.

Milland, un champion des temps héroïques, puisqu'il pilotait déjà en 1898, courut avant 1914, reprit le guidon pour Motosacoche après 1918, Milland, qui, au point de vue kilométrage, est à peu près cinq fois millionnaire, vient de passer le cap des soixante-dix ans, sans avoir pour autant dire lâché la moto, sa petite solo ou son gros sidecar en service depuis 1922, pour ses courses et ses parcours journaliers de son domicile du Vésinet à son atelier de Neuilly dans lequel il s'occupe plus spécialement de la mise au point, des revisions et réglages spéciaux et du polissage de culasses.



Championnat du monde.

Dans la réunion qu'ils viennent de tenir à Milan, le 30 novembre 1953, les délégués des industries du motocycle adhérentes au Bureau permanent international des Constructeurs de Motocycles, qui groupe les industries du motocycle d'Allemagne, d'Autriche, de Belgique, de France, de Grande-Bretagne, de Hollande, d'Italie, de Suède et de Suisse, ont décidé, confirmant les décisions adoptées dans les réunions précédentes, que :

— Dans le cas où la Fédération internationale motocycliste n'accepterait pas la demande, présentée par toute l'industrie européenne du motocycle, de réduire à six le nombre des épreuves comptant pour le Championnat du Monde, dont quatre seraient validées pour le classement, les constructeurs anglais, les constructeurs allemands, les constructeurs italiens, et tous les constructeurs appartenant aux pays adhérents ne participeront à aucune épreuve pour le Championnat du Monde en 1954, et ne laisseront pas participer leurs coureurs aux épreuves du Championnat du Monde, soit de marques, soit individuelles.

Motos et féerie. →

Voici un magasin qui a fait l'admiration des architectes et décorateurs. En effet, cette perspective à l'infini est due à un jeu de glaces disposées avec une telle précision que, sous quelque angle que ce soit, il n'y a pas une ligne, ni une enfilade rompues. C'est, paraît-il, un système de vis micrométriques qui a permis d'orienter ces glaces afin que la perspective ne présente aucune cassure. Un pareil souci de perfection dans la présentation de motos est tout à l'honneur de celui qui n'a pas hésité à donner à nos deux roues un cadre aussi minutieusement luxueux.

C'est, près de chez Renault, Boulogne qui s'honore d'un si beau magasin où son directeur, M. Leclercq, sera heureux de vous accueillir, même si lors de votre visite, vous n'êtes qu'un simple curieux.

Un nouveau magasin Lisita.

M. Lisita qui dirige déjà l'agence Motobécane à l'angle du boulevard Magenta et de la rue de Saint-Quentin, et le magasin Saint-Paul-Motos, vient de reprendre, également boulevard Magenta, le beau local occupé jusqu'alors par l'agence française de la marque belge Gillet d'Herstal.

Dans ces trois affaires, M. Lisita groupe ainsi la plupart des marques les plus cotées et les plus répandues.

Des Matchless compétition chez Aris.

Aris, qui est également agent de Royal-Enfield et de Norton, nous avise qu'il va prochainement recevoir quelques Matchless de compétition et de cross plus spécialement destinées aux coureurs expérimentés.

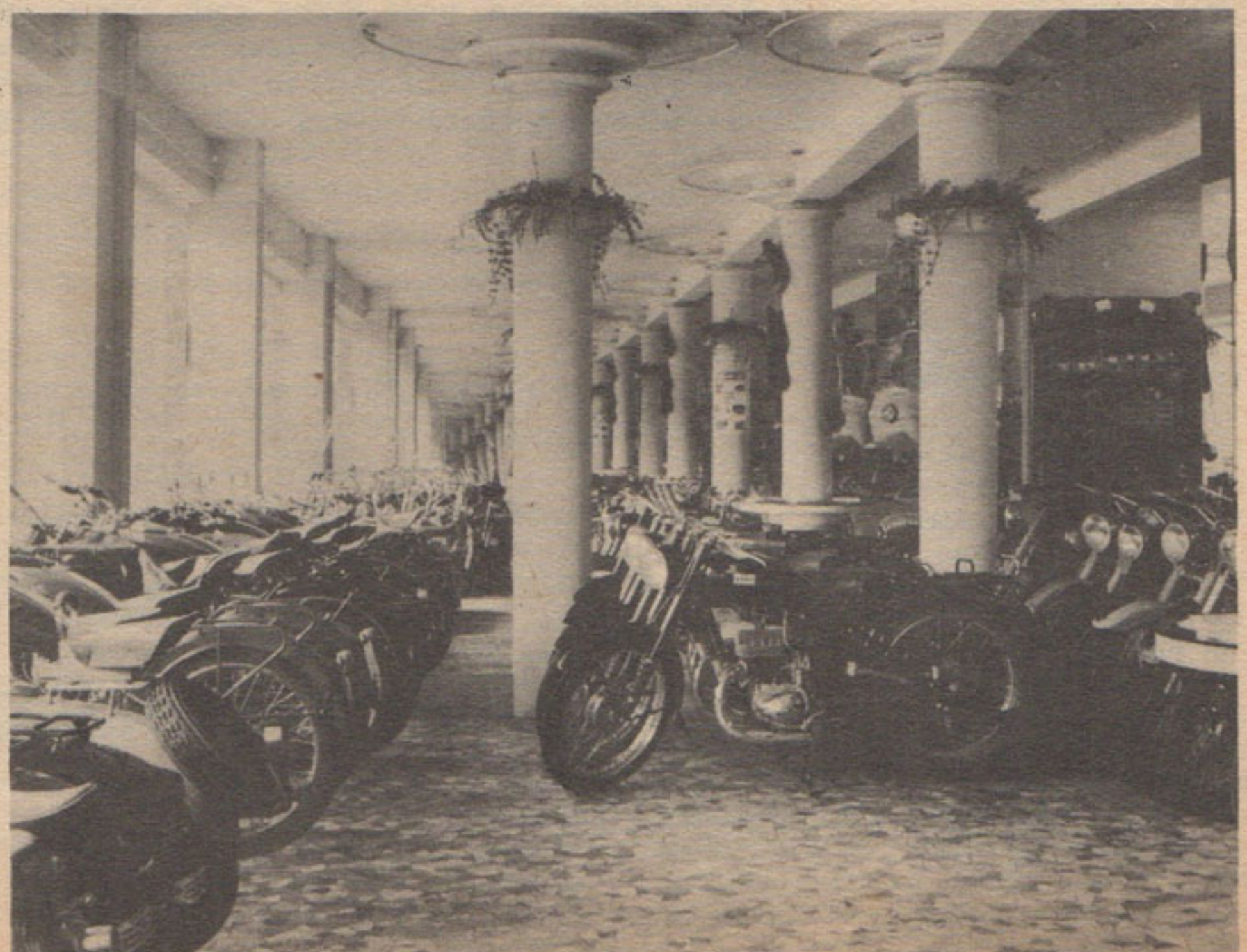
Il attend entre autres une 500 Matchless G. 45 de course annoncée pour 185 km/h et trois ou quatre motos de cross en 350 et 500 cm³.



Un cyclecar à Paris.

M. Egon E. Merten, reporter pour les revues allemandes, qui, l'année dernière, à bord d'une moto Mars, nous avait rendu visite à l'occasion de son passage à Paris, nous est revenu ces jours-ci, mais pilotant un cyclecar allemand, le Messerschmitt, appelé dans son pays : le scooter à cabine. C'est un trois roues dont deux directrices à l'avant et une motrice à l'arrière, biplace en tandem avec bloc-moteur Sachs 175 cm³. Nous allons le présenter prochainement car le court essai que nous en avons fait a été agréable. Ce petit véhicule, dans son pays, ne coûte que 40 000 francs de plus qu'un scooter de qualité équivalente.

Il sera probablement introduit en France, mais le change, la douane et le transport majoreront sérieusement son prix.

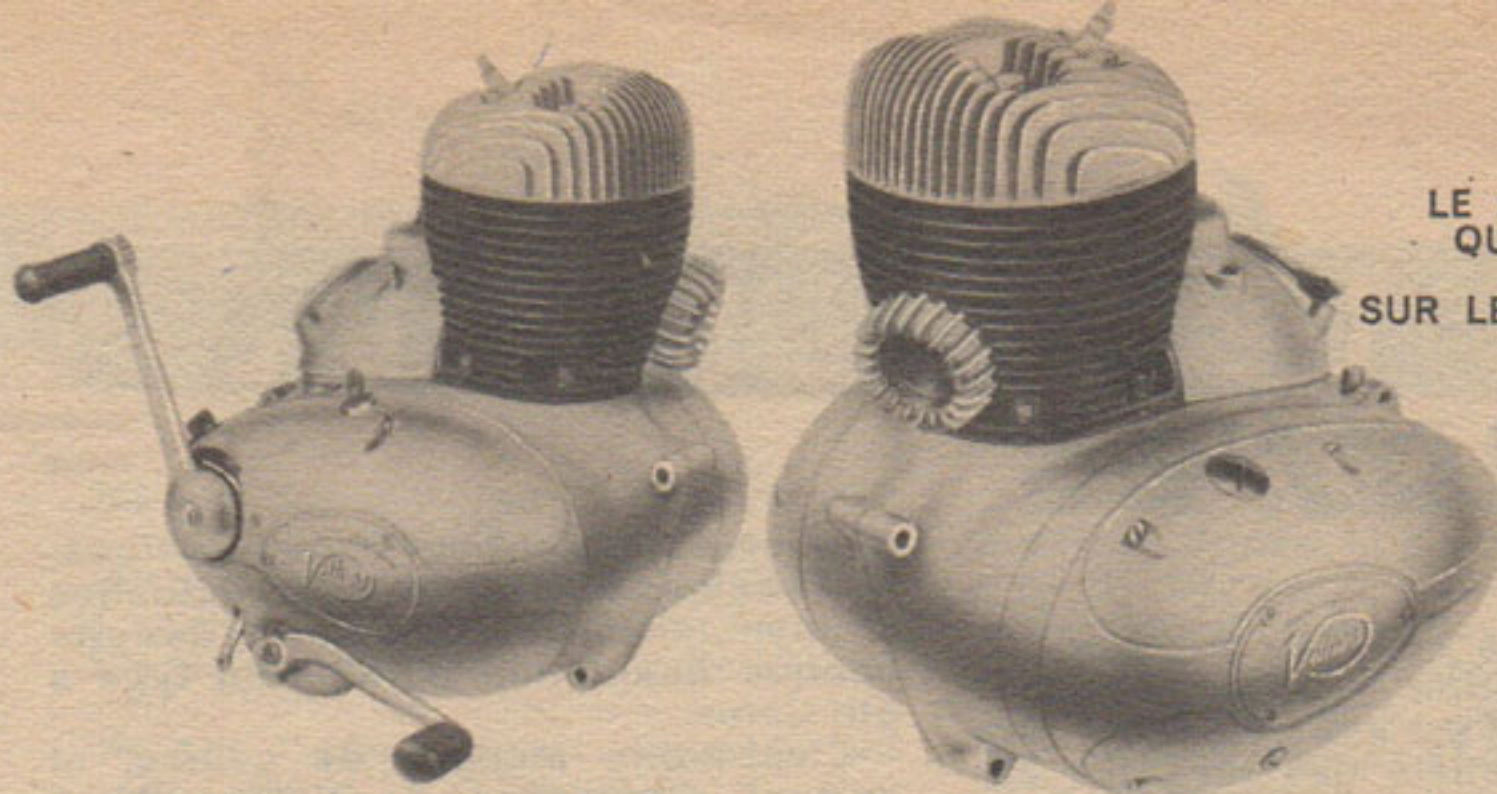


le nouveau moteur 225 cm³ Villiers

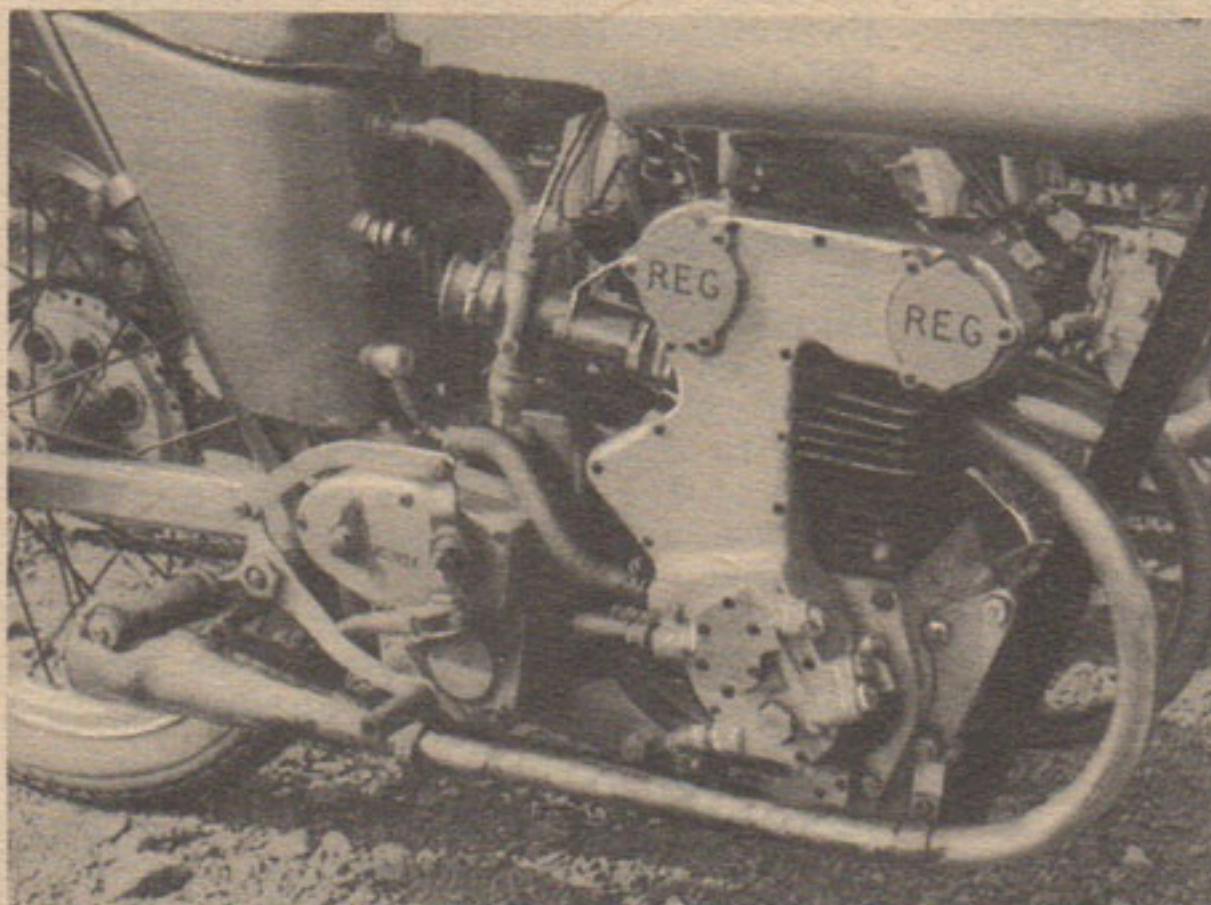
Rompant avec l'esthétique traditionnelle britannique, Villiers présente un bloc-moteur quatre vitesses, très caréné, et dont la ligne n'est pas sans rappeler certaine production tchécoslovaque. Des carters en alliage léger de forme ovoïde englobent le volant magnétique, la transmission primaire et l'embrayage. Le carburateur, suivant une tendance qui tend à s'affirmer, est capoté d'une façon élégante.

Ce 225 cm³ a une course de 72 mm et 63 mm d'alésage. Le cylindre est en fonte et la culasse en alliage léger. Les rapports de boîte sont les suivants : 1^{re} : 3/06/1 ; 2^e : 1.81/1 ; 3^e : 1.32/1 ; 4^e : 1/1.

Ce moteur sera accueilli certainement avec satisfaction par les constructeurs anglais de petites cylindrées, qui au récent Salon de Londres, ont fait de louables efforts pour affiner leurs réalisations.



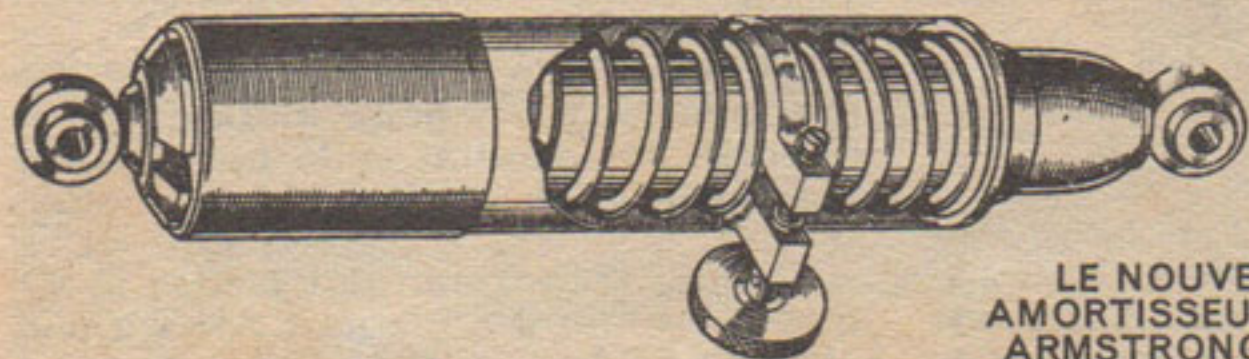
LE 225 CM³ VILLIERS
QUATRE VITESSES.
ON DISTINGUE
SUR LE CARTER DROIT
LA CLEF
DE CONTACT.



LA 250 CM³ BICYLINDRE
A DOUBLE A.C.T. REA-
LISEE PAR LE COUREUR
BRITANNIQUE GEESON.
LA BOITE EST UNE QUATRE
VITESSES ALBION.
LE REGIME DE ROTATION
ELEVÉ A NECESSITE
L'EMPLOI D'UNE MAGNETO
SCINTILLA A
INDUCTEUR POLAIRE.
L'ENSEMBLE REPRESENTE
UN JOLI TRAVAIL, TRAVAIL
COURONNE DE SUCCES
PUISQUE CETTE 250 CM³
EST LA PLUS RAPIDE
DES MACHINES PRIVEES
ANGLAISES.

NOUVEAUTÉS ANGLAISES

les nouveaux
amortisseurs
Armstrong
réglables



LE NOUVEL
AMORTISSEUR
ARMSTRONG.

Certaines machines anglaises commencent à être équipées des nouveaux amortisseurs Armstrong réglables. Ce réglage s'effectue par un bouton moleté et donne deux positions : l'une utilisée en duo ou en side-car, l'autre en solo.

De cette façon, il est possible d'avoir une suspension souple en solo et qui ne talonne pas sous le poids supplémentaire d'un passager. Jusqu'alors, il fallait se satisfaire du compromis obligatoire sur les anciens amortisseurs non réglables.

Le système adopté est très simple. Deux ressorts de longueur inégale sont séparés par un anneau fendu. (L'anneau est placé à 5,55 cm du siège du ressort inférieur.) Resserré, cet anneau vient se placer dans un logement circulaire situé à 7 cm du siège du ressort inférieur et isole celui-ci qui comporte 3 spires 1/2. Dans cette position, seul le ressort supérieur travaille. Il a 10 spires 1/2 et sa partie inférieure vient buter sur l'anneau fendu. Les chocs sont encaissés par l'amortisseur hydraulique et le ressort supérieur.

Pour rouler en solo, et par conséquent rendre la suspension plus douce, il est nécessaire de dévisser le bouton moleté, ce qui a pour effet d'écartier l'anneau fendu qui suit alors le mouvement des ressorts qui ne forment plus qu'un. Le rapport de dureté des ressorts est réduit d'environ 30 % par la mise en action du deuxième ressort. Dans cette position, le mouvement total de l'anneau est d'environ 2 cm. Celui-ci étant flottant entre les deux ressorts, il n'y a pour ainsi dire pas de frottement et, par conséquent, pas d'usure.

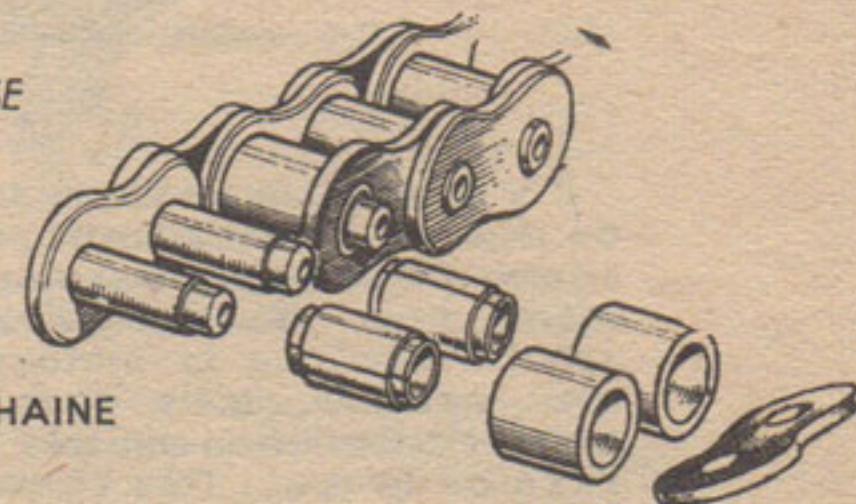
Les ressorts sont graissés lors du montage à l'usine.

Des ressorts de tarage différents peuvent être montés à la demande dans cet amortisseur.

L'élément hydraulique demeure le même que sur les autres modèles Armstrong déjà décrits.

LA NOUVELLE CHAÎNE PERRY 53

(UNE CHAÎNE DE COURSE
POUR
M. TOUT-LE-MONDE)



DETAIL
DE LA CHAÎNE
PERRY.

La chaîne Perry qui équipait, cette année, les machines de courses officielles de la Maison Norton sera vendue au public au début de l'année prochaine.

Cette chaîne sera absolument identique à celle équipant les machines du T.T. et les métaux employés seront les mêmes également.

Deux ans de recherches et d'essais ont été nécessaires pour produire cette chaîne qui est d'une résistance étonnante, même lorsqu'elle est employée sur des monocylindres de course qui imposent des efforts énormes aux chaînes de transmission.

Les essais ont été effectués sur une installation spéciale faisant travailler les chaînes primaires dans des conditions jamais atteintes normalement, ceci afin de déterminer les points sensibles. On s'est vite aperçu que les bagues supportant les rouleaux subissaient le plus gros effort. En effet, à haute température, la graisse est chassée de la chaîne et une tendance au grippage se manifeste entre la bague et son axe. De plus, les plaquettes internes ont tendance à s'écartier des extrémités des bagues et créent alors une certaine pression latérale sur les plaquettes externes, occasionnant ainsi des points durs.

Pour éviter cet inconvénient, les bagues chaînes Perry 53 sont épaulées et leurs extrémités sont rabattues à l'extérieur des plaquettes internes. De cette façon, il est impossible aux plaquettes internes de s'écartier.

On s'évertua également à assurer la meilleure surface de contact entre l'axe et la bague. De plus, cette dernière est fendue sur toute sa longueur; elle est en acier roulé; la teneur de nickel est de 2,5 %. Le lubrifiant, spécialement étudié par la Vacuum Oil Co., se trouve retenu aux épaulements des extrémités. Les axes, bagues et rouleaux sont traités et les chaînes complètes sont alors rodées avant de quitter l'usine.

Le prix de vente de ces chaînes sera, paraît-il, sensiblement le même que celui des autres chaînes du marché. Les fabricants sont les Etablissements Perry Chain Co Ltd, Rushey Lane, Birmingham 11 (Angleterre). Rappelons que ce sont les Etablissements Afco qui assurent l'importation pour la France.

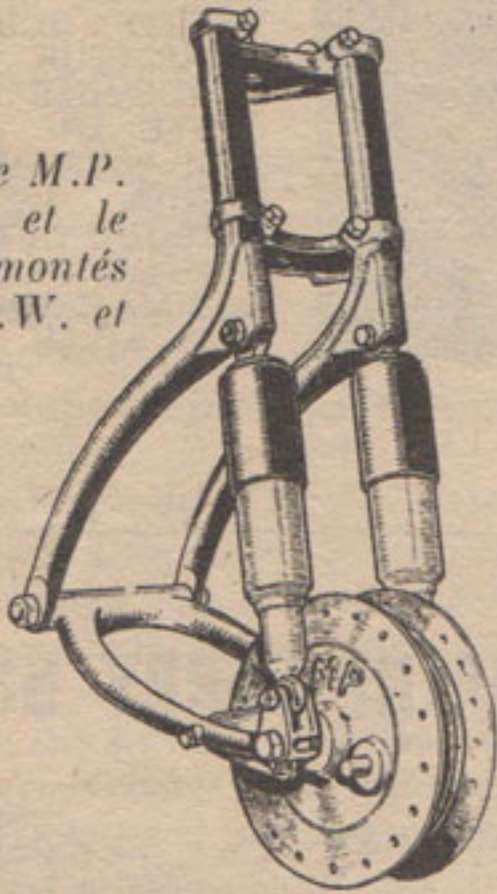
APRÈS LE SALON DE Londres

Venant après ceux de Paris et de Francfort, le Salon britannique permet de faire le point sur une partie de l'évolution motocycliste des récentes années. L'après-guerre a été la période de la fourche télescopique et de la suspension arrière, chacun le sait.

Or, si la fourche télescopique (lorsqu'elle était rationnellement conçue) était supérieure à celle à parallélogramme déformable, son principe était assez peu mécanique.

Variations de l'empattement, surtout avec certains types très inclinés, enfoncement au freinage, fatigue du cadre accrue et efficacité de la suspension diminuée lors du freinage.

★ La fourche M.P. type Earles et le frein M.P., montés sur les D.M.W. et Tandon.



Il y a trois ans environ, le fabricant de réservoirs Earles sortit une fourche couramment appelée aujourd'hui du même nom. Il s'agit d'un système aussi vieux que le motocyclisme, à roue poussée, mais dans lequel le point d'articulation est très éloigné de l'axe de la roue. Dès sa parution, ce système avait paru l'idéal. La technique actuelle confirme cette idée. Les Allemands moins conservateurs que les Britanniques l'ont fait éclore à peu près sur tous les stands de Francfort.

En passant, signalons que le système Earles n'étant guère brevetable, cette éclosion n'apporte à l'ingénieur Anglais que la gloire.

Dans son pays d'origine cette fourche fait plus lentement des adeptes, nous voyons cette année la Dot, puis D.M.W. et Tandon l'utiliser. Dans ces deux derniers cas, il s'agit d'une fourche adaptée, la M.P., il est donc possible que par la suite d'autres petits constructeurs l'utilisent.

Ariel avait présenté dans le courant de l'été une fourche de ce type, fort réussie esthétiquement, mais la maison n'a pas cru devoir l'utiliser dans la série.

En revanche, la suspension arrière oscillante (dispositif symétrique de la fourche avant Earles) a définitivement gagné la partie. Après les Italiens, Paris, Francfort et Londres l'ont généralisée, à de très rares exceptions près. S'il y a deux ans certains confrères prétendaient que ce système et celui à

glissières restaient sur leurs positions, la technique et généralisation actuelles donnent raison à nos assertions de cette époque quant aux défauts du type à glissières.

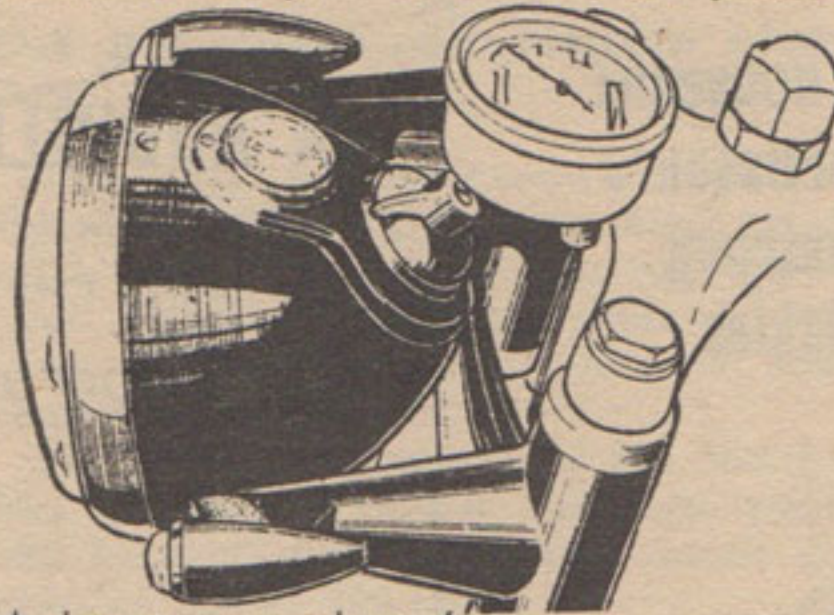
C'est-à-dire manque de course, et surtout diminution de l'efficacité à l'accélération et surtout au freinage par l'accroissement de la friction au moment où la suspension doit être très efficace, l'adhérence devant être parfaite.

Nous retrouvons sensiblement les mêmes défauts qu'avec la fourche télescopique, fatigue du cadre exceptée. Les inconvénients de la fourche arrière oscillante sont : difficulté d'obtenir la rigidité, la fixation du garde-boue et des silencieux créant des problèmes, adaptation plus difficile d'un side-car.

Notons à Londres de timides et rares essais de carénage, mais mieux vaut peu de tôle bien disposée que certains carénages vus à Paris.

Le motocycliste moyen ne fait généralement pas le tour du rayon des accessoires, ni ne détaille les machines. A Londres comme ailleurs cela en valait la peine.

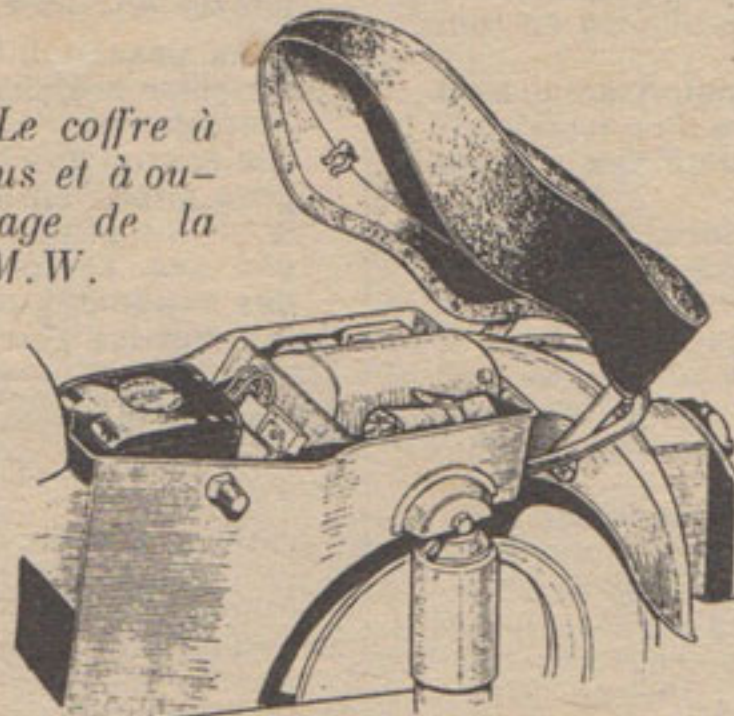
Lucas a abandonné sa vieilleuse sous le phare, remplacée par des feux jumeaux de part et d'autre du phare.



★ Le nouveau phare Lucas, avec feux de position latéraux.

Nous avons remarqué que le précédent type était peu visible et partant, dangereux. D.M.W. et Francis-Barnett utilisent leur carénage pour loger batterie et outils, on lève la selle double pour y accéder.

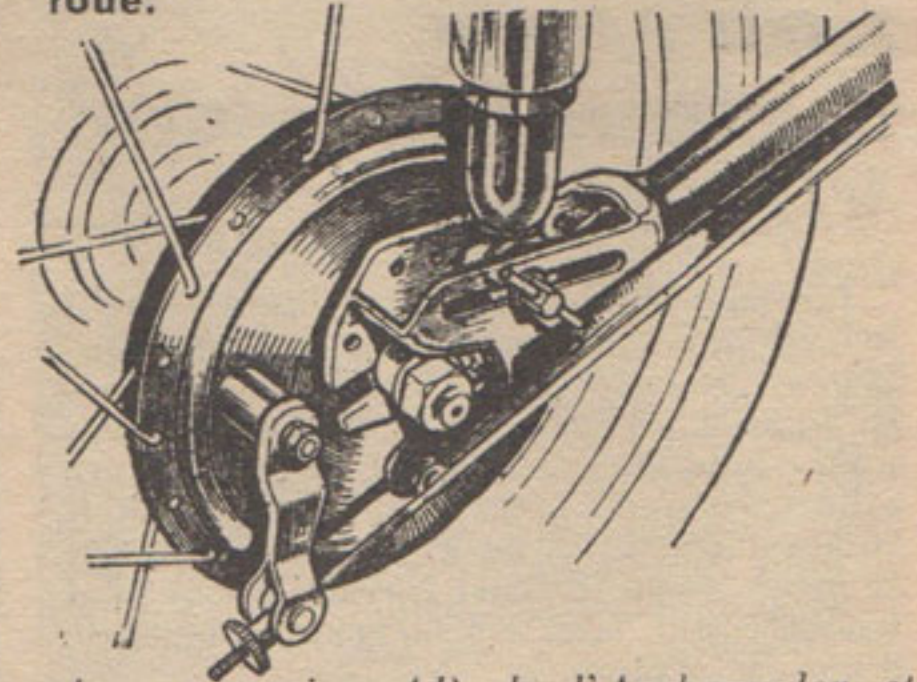
★ Le coffre à accus et à outillage de la D.M.W.



La 1 000 Ariel est dorénavant équipée d'un carburateur S.U. de voiture.

Ambassador a conçu une suspension arrière oscillante à cinq réglages; contrairement à Velocette, par exem-

ple, le réglage est en bas de l'élément de suspension, le point d'articulation pouvant varier par rapport à l'axe de la roue.



La suspension AR de l'Ambassador et son réglage à cinq positions.

Britax offre un pare-brise sport, à peine plus haut que les pare-brise de course, et une poignée tournante, très nette, commutatrice phare/code. Au stand Lodge le protège-bougie étanche R 90 permet à une bougie de fonctionner dans un aquarium, avec poissons ! Au stand Bell une veste à chauffage électrique était exposée, ainsi que des gants chauffés électriquement (nous en attendons une paire et vous communiquerons nos impressions).

Il y a maintenant quatre voiturettes à une roue avant directrice et deux roues arrière porteuses. La Bond Minicar, avec un 200 Villiers, roue avant motrice, 90° d'angle de braquage ! Poids, 210 kg.

La Reliant Regal, 750 cm³ à quatre cylindres, refroidis par eau, 400 kg, roues arrière motrices.

L'A.C. Petite, 350 cm³ Villiers, roues arrière motrices, poids 380 kg et la Pashley, à moteur Villiers 200 cm³, roue avant motrice.

On attend souvent l'époque du Salon pour savoir la composition des équipes de l'année à venir, cette année il y eut beaucoup de rumeurs, mais peu de certitudes.

L'Anglais Parry, qui courut plusieurs fois pour D.K.W. cette année, renouvellerait son contrat et formerait avec Höbl, Hofmann et Wünsche le quatuor D.K.W.

Richard Dale serait entré chez M.V., quant à Amm il n'y aurait rien de fait, et il ne se fera peut-être rien quant à son départ à l'étranger. Duke a signé de nouveau chez Gilera et l'espoir Surtees, militaire, ne pourra courir qu'occasionnellement.

D'autre part l'entêtement de la C.S. de la F.I.M. de faire entrer en compte neuf épreuves pour les championnats mondiaux va amener probablement les constructeurs intéressés à s'entendre pour ne s'engager que dans six Grands Prix.

Le Grand Prix de France, à Reims en 1954, sera-t-il dans les six ?

On a critiqué les vitesses trop élevées des motos de course actuelles, vitesses nécessitées par la configuration de certains circuits, or la F.F.M. a évidemment choisi un des plus rapides d'Europe pour son Grand Prix, ce qui d'ailleurs ne veut pas dire que Reims soit dangereux, mais quelles qualités de pilotage prouvera un circuit triangulaire aux longues lignes droites ? Il est vrai que le souci majeur est la recette.



LORENZETTI A 200 A L'HEURE AVEC UNE GUZZI 350 cm³

Le kilomètre lancé a eu lieu à l'autodrome de Monza. Cette épreuve était réservée aux pilotes de troisième catégorie avec des machines sport, de deuxième catégorie avec les types sport et compétition et enfin de première catégorie avec les sport, compétition ou Grand Prix.

Parmi les soixante-seize partants l'on note Enrico Lorenzetti qui fut le vainqueur absolu avec une Guzzi 350 cm³ et Nello Pagani qui, avec une Gilera Saturno 500 cm³ et une Mondial 125 cm³, fit une exhibition impeccable.

Alfredo Milani s'est vu refuser sa participation par la Faculté, son épaule n'étant pas en parfait état après sa chute sur ce même circuit, mais lorsque l'on connaît le tempérament fougueux de ce coureur l'on ne peut que se ranger à la sage décision du médecin.

Les pilotes avaient deux essais à faire dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Le lancé avait lieu après le fameux virage de Lesmo, mais avant d'arriver à ce point le pilote devait passer deux ou trois virages très durs.

250 cm³ Compétition : Baviera (Guzzi) 22" 7/10, 158 km/h 590.

250 cm³ Sport : Maspes (C.M.) 25" 5/10, 141 km/h 176.

500 cm³ Grand Prix : Lorenzetti (350 cm³ Guzzi) 17" 9/10, 201 km/h 117.

500 cm³ Compétition : Pagani (Gilera Saturno, 500) 19", 189 km/h 473.

500 cm³ Sport : Mattioli (Triumph) 22" 9/10, 157 km/h 205.

500 cm³ Sidecar Compétition : Dobelli (Gilera) 26", 138 km/h 461.

CALENDRIER INTERNATIONAL

Au congrès de la F.I.M. les épreuves de vitesse italiennes ci-après sont classées internationales :

- 1^{er}-11 avril : Tour d'Italie;
- 11 avril : Circuit de Turin;
- 25 avril : Coupe d'Or (Imola);
- 2 mai : VIII^e Trophée Motocycliste International (San Remo);
- 9 mai : II^e Trophée International (Faenza);
- 16 mai : II^e Circuit des Industries (Mestre);
- 27 mai : III^e Coupe de la Ville de Voghera;
- 20 juin : IX^e Milan-Taranto;
- 1^{er} août : Coupe de l'Adriatique (Senigallia);
- 29 août : Trophée Guaschino (Casale Monferrato).

Ce Tour d'Italie Motocycliste est organisé durant la première quinzaine d'avril 1954, par le journal de Bologna Stadio sur de nouvelles bases.

A Milan des autorités de la Fédération Italienne et du journal organisateur se sont réunies et ont mis au point cette magnifique épreuve.

A chaque étape un parc sera organisé pour le dépôt des machines.

Trois catégories de pilotes seront acceptées, avec des machines sport.

Les équipes de marque composées de cinq participants devront être formées de pilotes de première et deuxième catégories. Les machines devront être immatriculées au moins un mois avant le début de l'épreuve.

Dans le classement final par équipe les trois premiers compteront pour celui-ci.

Les équipes de Moto-Clubs devront être formées par des pilotes de troisième catégorie mais de cinq éléments chacune. Ces membres pourront piloter des machines de cylindrées différentes.

Si un Moto-Club ne peut présenter cinq pilotes, l'on formera une équipe provinciale.

Trois cent cinquante concurrents seront acceptés. Un pourcentage de ce chiffre sera réservé aux pilotes étrangers titulaires d'une licence internationale et pilotant des machines italiennes ou des machines étrangères dont l'immatriculation aura été obtenue par le représentant de la marque en Italie.

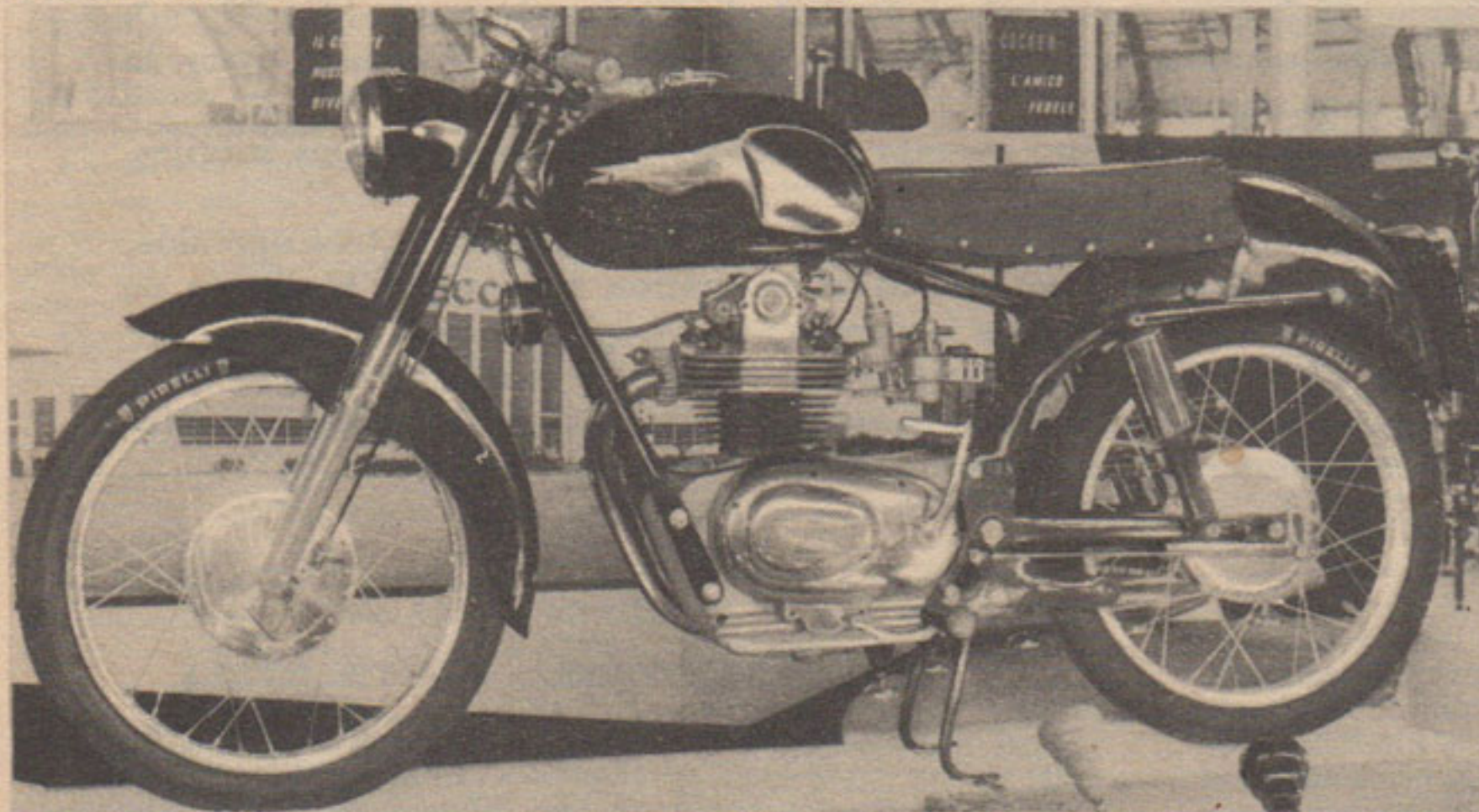
Les classes admises sont les suivantes :

- 1^o Jusqu'à 75 cm³ ; 2^o Jusqu'à 100 cm³ ;
- 3^o Jusqu'à 125 cm³ ; 4^o Jusqu'à 175 cm³.

Il y aura trois classifications :

- Classement individuel ;
- Classement par équipes de marque ;
- Classement par clubs ou associations.

Les inscriptions devront parvenir au journal organisateur avant la fin de février 1954.



★ L'extraordinaire 75 cm³ Ceccato, simple ACT, qui atteint à Monza, durant l'épreuve du kilomètre lancé, la vitesse de 115 km/h.

Voici donc les résultats de ce kilomètre lancé, par cylindrée, qui eut un public très nombreux.

75 cm³ Sport : Pasini (Laverda) 33" 3/10, 108 km/h 108.

75 cm³ Compétition : Marelli (Ceccato) 31" 5/10, 114 km/h 285.

En **125 cm³ Grand Prix** : Nello Pagani (Mondial) réalise 23" 4/10 à la moyenne de 153 km/h 846.

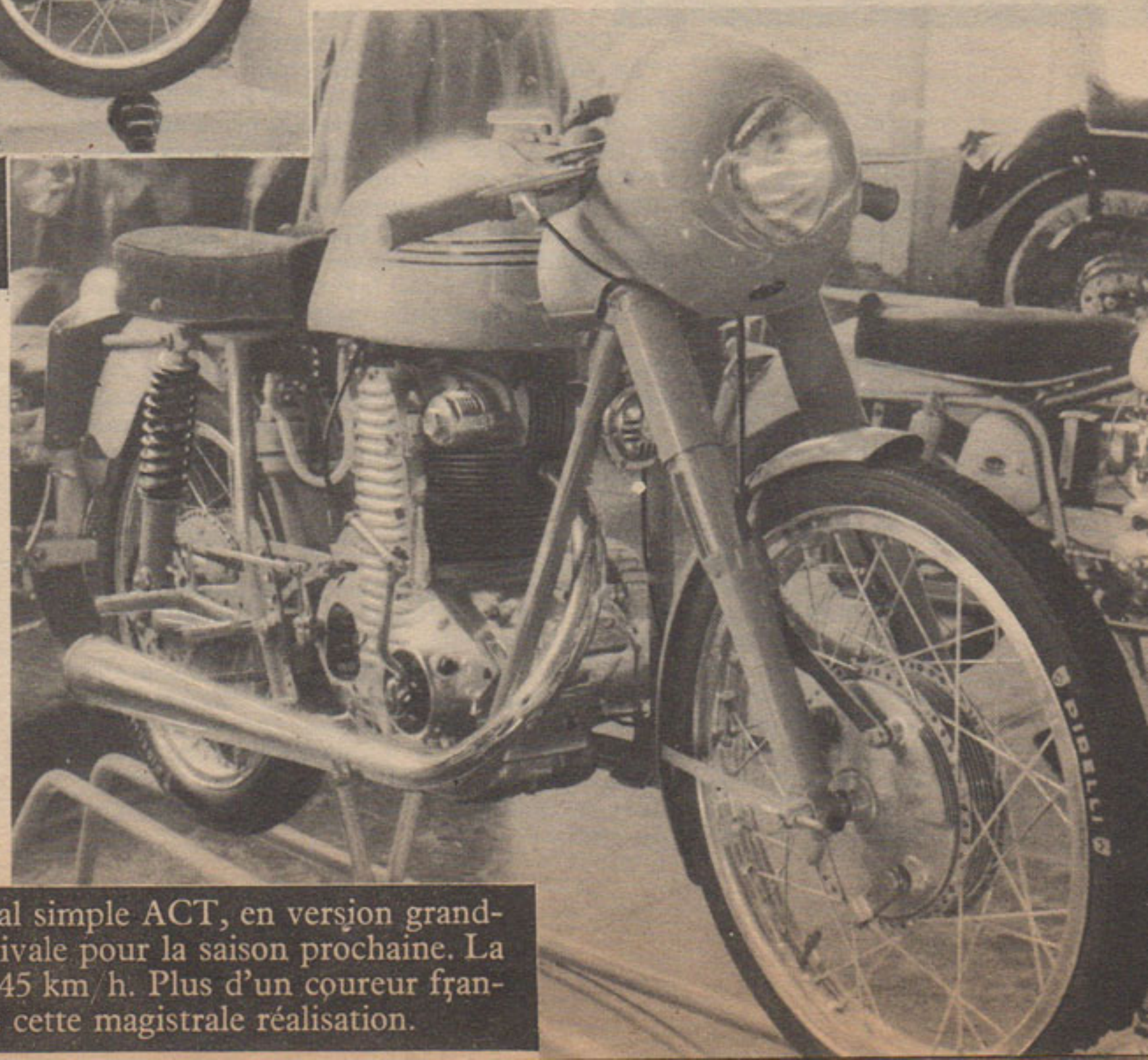
125 cm³ Compétition : Trettenero (Mondial) 26" 1/10, 137 km/h 931.

125 cm³ Sport : L'Abruzzi (Mondial) 25" 9/10, 138 km/h 996.

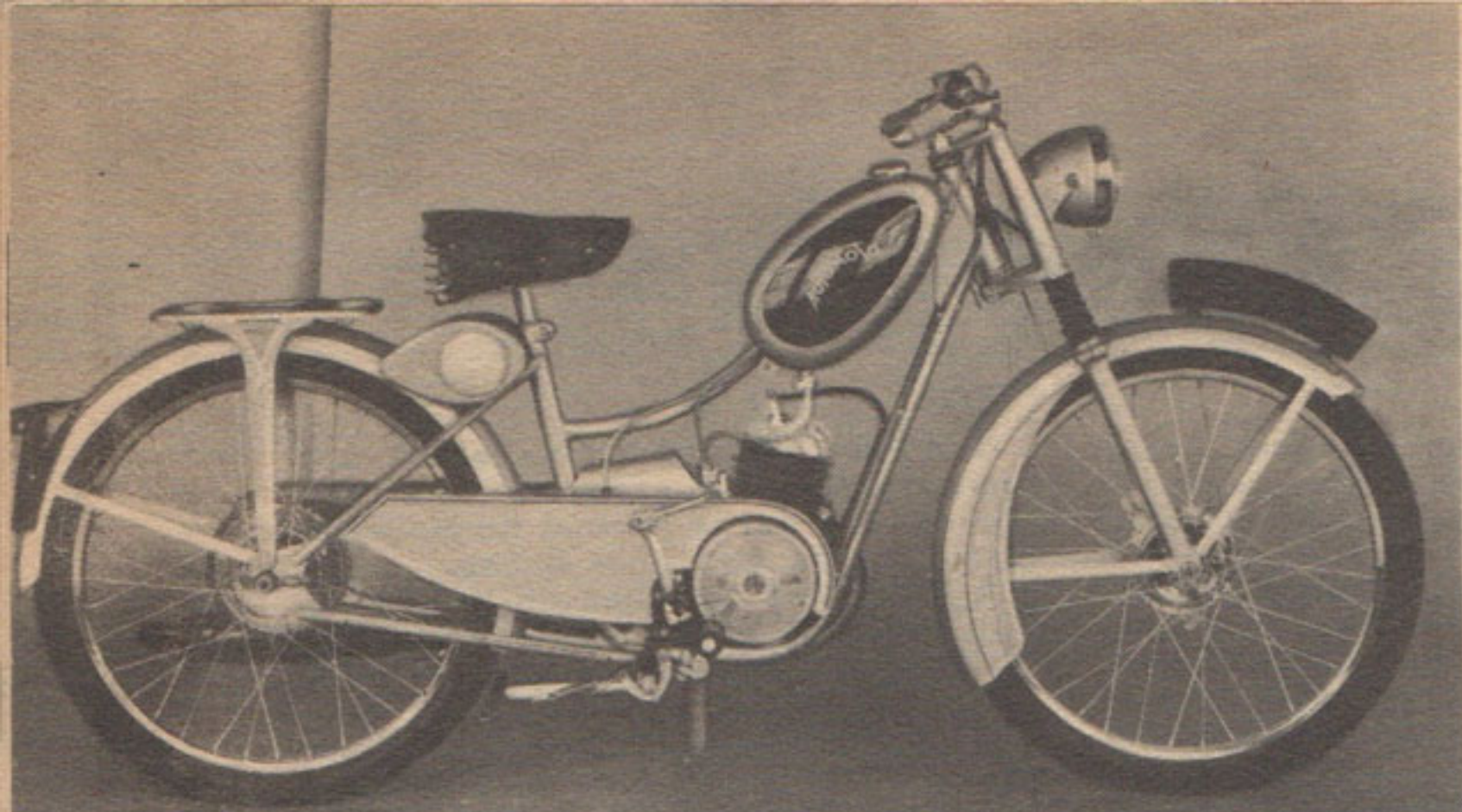
175 cm³ Compétition : Longoni (Guazoni) 26" 1/10, 137 km/h 93.

175 cm³ Sport : Corti (Mas) 26" 5/10, 135 km/h 849.

250 cm³ Grand Prix : Grieco (Parilla) 23" 6/10, 152 km/h 542.



★ La 175 Mondial simple ACT, en version grand-sport, inquiétante rivale pour la saison prochaine. La vitesse atteindrait 145 km/h. Plus d'un coureur français soupirera après cette magistrale réalisation.



LE 100^{cc} AUTOMOTO - TYPE V.M.L.

Le 100 cm³ Automoto découle d'une nouvelle formule, et établit la liaison entre le cyclomoteur et le 125 cm³. En effet, la disparition du vélomoteur 100 cm³ laissait une place vide, et nombreux étaient les utilisateurs recherchant un véhicule unissant à la légèreté et la maniabilité du cyclomoteur, la puissance et les performances d'un 100 cm³. Or le vélomoteur 100 cm³ avait précisément disparu parce que ses performances étaient par trop inférieures au 125, alors que le poids, l'encombrement, le prix et souvent la consommation restaient par trop voisins.

La nouvelle formule Automoto semble excellente : d'allure générale, le nouveau véhicule reste dans la ligne cyclomoteur, alors que la puissance du moteur a permis de supprimer les pédales, tout en se satisfaisant de deux rapports de boîte, la courbe de puissance plate du 98 cm³ Villiers n'exigeant pas un rapport supplémentaire.

Si l'on considère le poids de l'engin, 52 kg, en comparaison des 2,8 ch développés par le bloc 98 cm³, on admettra de suite que le rapport poids-puissance s'avère des plus favorable, non seulement pour la performance, mais également pour la consommation.

D'autre part, l'ensemble demeure simple et robuste, exempt de complications mécaniques inutiles, et ne demandant qu'un entretien réduit.

Le champ d'utilisation de ce nouveau véhicule semble très grand : utilisation urbaine très agréable, du fait des deux vitesses et de l'embrayage robuste, mais également utilisation touristique, la vitesse de pointe et l'aptitude en côte étant excellentes, ainsi que nous le verrons au chapitre « essai ».

Durant la semaine où nous eûmes ce vélomoteur à notre service, l'intérêt suscité à chaque arrêt prouva à quel point la formule tombe juste, et les nombreuses questions auxquelles nous dûmes répondre semblent laisser bien augurer de l'essor commercial de cette nouvelle production Automoto.

PARTIE CYCLE

Le cadre en simple berceau reste classique. Le tube supérieur supportant le réservoir est incurvé et établit la liaison entre le fourreau de direction et le tube de selle. Les différents éléments sont assemblés par soudure et la rigidité d'ensemble est plus que satisfaisante. A l'avant, nous trouvons une fourche télescopique de bonne facture, comportant, au niveau du garde-boue, un arceau la renforçant efficacement et évitant le flottement latéral, défaut par trop répandu sur les fourches du même genre. Des accordéons en caoutchouc protègent les coulisseries.

Le guidon, type vélomoteur, comprend une poignée tournante pour la commande du carburateur, un interrupteur phare-codé en bakélite, et une seconde poignée tournante, conjuguée avec le levier d'embrayage, positionnant les deux vitesses et le point mort. Des repères permettent d'enclencher chaque vitesse sans tâtonnements. Cette poignée tournante actionne deux câbles agissant sur un palonnier fixé au-dessus de la boîte, palonnier commandant la fourchette qui agit sur les clabots.

Le frein avant est commandé par un levier au guidon, le frein arrière par une pédale au pied gauche.

Les roues à jantes chromées sont équipées de pneus de 600 x 55. de freins à tambour de 115 mm de diamètre, avec garniture en férodo et de moyeux à cônes et cuvettes.

Le réservoir contient 6 l ; derrière la selle, type vélomoteur, un coffre cylindrique renferme l'outillage. L'éclairage est alimenté par le volant magnétique.

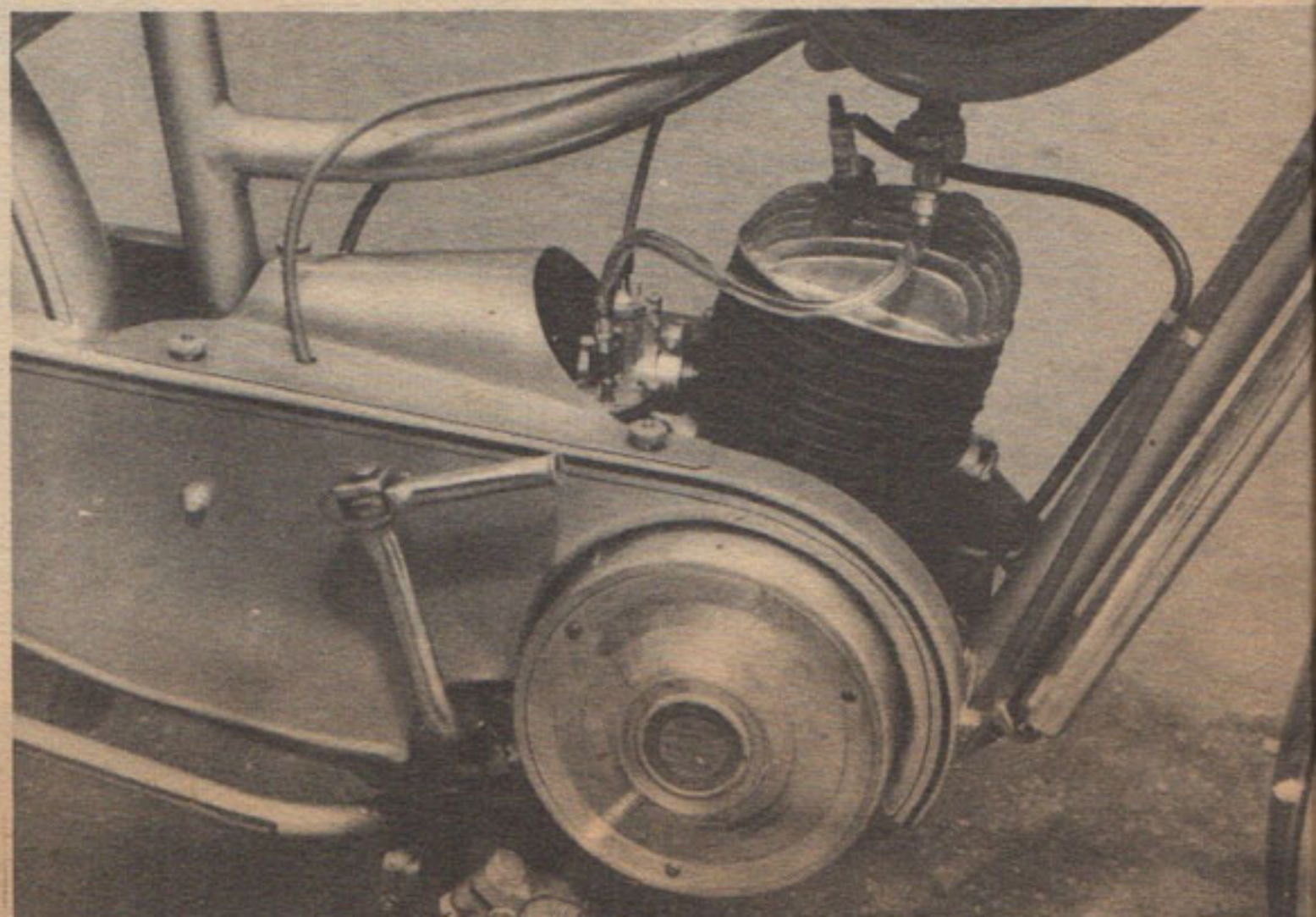
Une béquille centrale très pratique, un porte-bagages et des repose-pieds réglables complètent la partie cycle.

L'ensemble est émaillé en vert métallisé, avec filets et panneaux noirs sur les flancs du réservoir.

CARACTÉRISTIQUES. - PARTIE CYCLE

Cadre monotube simple berceau. Fourche télescopique. Pneus de 600 x 55 ; garde-boue enveloppants. Freins : diamètre 115 mm ; garnitures férodo. Eclairage par volant magnétique. Commande de vitesses par poignée tournante, synchronisée avec le levier d'embrayage. Réservoir 6 l. Selle vélomoteur. Carters de protection en tôle. Béquille centrale, porte-bagages. Poids à vide du véhicule : 52 kg.

★ *Le moteur côté volant.*



GRUPE MOTEUR TRANSMISSION

Le moteur dérive du 98 cm³ Villiers deux vitesses anglais, avec lequel il présente cependant certaines différences. C'est un deux-temps de 47 mm d'alésage pour 57 mm de course, ce qui donne une cylindrée exacte de 98,895 cm³. Le cylindre fonte, à trois lumières, est coiffé d'une culasse en alliage léger. Le vilebrequin à contre-poids tourne sur deux roulements à billes et la tête de bielle sur une double rangée de galets. Le piston plat, en alliage léger, comporte deux segments d'étanchéité; l'axe tourne sur bague bronze.

La transmission primaire s'effectue par chaîne en bain d'huile sous carter étanche. L'embrayage à disques multiples est solidaire de l'arbre primaire et fonctionne dans l'huile. Les deux vitesses de la boîte sont enclenchées par un baladeur à clabots.

Un kick-starter permet la mise en route.

Un volant magnétique COPREMA fournit l'allumage et l'éclairage.

Le carburateur est un Gurtner à commande unique, avec filtre à air et volet de départ.

CARACTÉRISTIQUES. - MOTEUR

Moteur deux-temps, à piston plat et trois lumières. Cylindre fonte, culasse alliage et carters en alliage léger. Alésage course : 47 x 57. Cylindrée : 98,895 cm³. Puissance : 2,8 ch à 4 000 t/mn. Transmission primaire : 17 x 42. Transmission secondaire : 14 x 46. Rapports de boîte : 1^{re}, 2 à 1; 2^e, 1 à 1. Rapports finals : 1^{re}, 16,2 à 1; 2^e, 8,10 à 1. Allumage par volant magnétique Coprema. Avance : avant P.M.H. Carburateur : Gurtner ø 12 mm. Gicleur : 24

ESSAIS URBAIN ET ROUTIER

Le 100 cm³ en question nous fut confié par Marcel Pahin, le sportif agent Automoto. L'engin était absolument neuf, c'est dire que nos constatations allaient porter sur la période de rodage, fait intéressant puisqu'il pouvait nous permettre, le cas échéant, de signaler les précautions à prendre pour mener à bien cette opération.

En matière de rodage, nous avons nos conceptions : 150 km nous paraissent suffisants, le temps de « placer » les segments. Passé ce délai, une tendance au serrage indique un moteur monté trop juste (jeu piston-chemise insuffisant) ce qui, à nos yeux, constitue une erreur.

Forts de ces principes, après avoir réglé la carburation « riche », afin d'augmenter le refroidissement interne, et adjoint 8 % d'huile SAE 40 au carburant, nous donnions le premier coup de kick.

Signalons que par temps froid il est préférable de fermer le volet d'air du filtre, afin d'obtenir un démarrage plus aisé et de ne pas oublier de l'ouvrir avant de partir, car il n'est pas accessible une fois en selle.

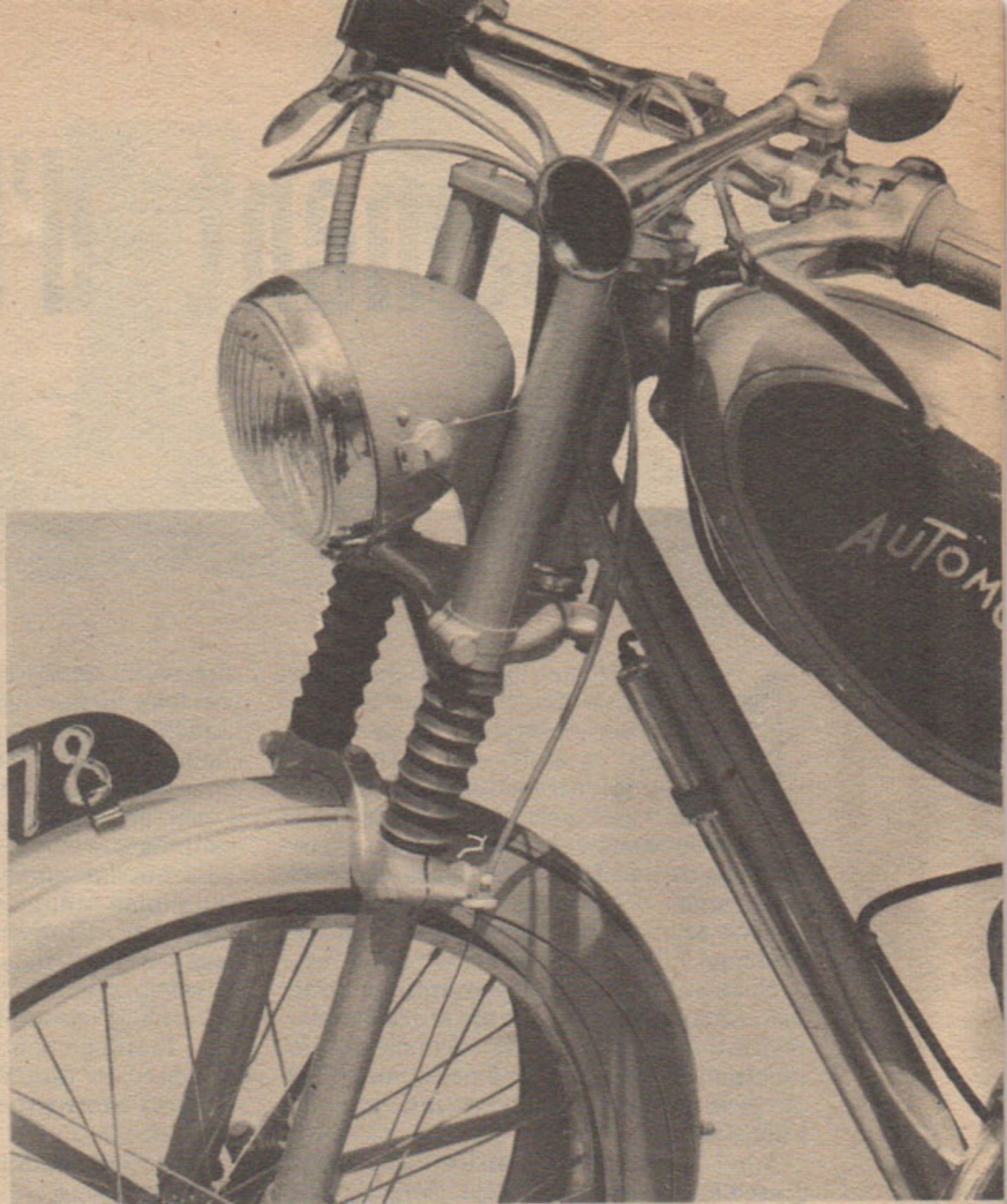
La position sur l'Automoto est très bicyclette; l'on retrouve la maniabilité du cyclomoteur, sa légèreté à la main, avec l'avantage d'avoir les deux pieds au même niveau, ce qui améliore la stabilité. Autre avantage : un freinage excellent. En effet, les freins à tambour de 115 mm de diamètre (qui, il y a encore peu de temps, étaient souvent chargés de ralentir et quelquefois arrêter des 100 ou 125 pesant près de 90 kg en ordre de marche) procurent une sécurité remarquable sur un engin de 52 kg. Signalons également la très pratique commande au pied du frein arrière.

Les vitesses passent correctement, sous condition d'agir bien à fond sur la poignée tournante, le rapport ne s'enclenchant qu'en fin de course. Le levier d'embrayage, solidaire de cette poignée est d'une manœuvre aisée, l'on s'habitue très vite à la manipulation du système poignée-levier.

Le moteur, très souple, s'accommode très bien des deux vitesses. Cependant, vu l'écart existant entre la première et la deuxième (16,2 à 1 et 8,1 à 1) il est préférable de monter franchement en régime au départ, afin d'éviter un affaissement de la puissance lorsque l'on passe en seconde. D'autre part, cette précaution évite une fatigue supplémentaire de l'embrayage, que d'aucuns auraient eu l'audace de faire patiner pour obtenir une reprise plus franche en deuxième.

Une fois la deuxième enclenchée et compte tenu de la courbe de puissance relativement plate du 98 cm³ Villiers, l'on peut naviguer sans à-coups de 20 à 60 km/h. Le moteur ne manque pas de nervosité et reprend d'autant plus alertement que le régime de rotation est élevé.

Cependant, nous mettrons en garde les futurs utilisateurs contre l'habitude qui consisterait à abuser de la souplesse du moteur en ignorant la première vitesse. Comme tous les petits cubes, ce 98 cm³ fatiguera d'autant moins qu'il tournera vite, et s'usera d'autant plus si l'on s'obstine à le faire travailler en force, bien en



★ La fourche télescopique. On remarque l'arceau de renfort au niveau du garde-boue.

deçà de son régime normal. Donc, dès que le moteur semblera peiner, que ce soit en côte ou en reprise, il faut passer la première et monter en régime, ainsi qu'indiqué plus haut.

Ceci souligné, le pilotage est très agréable, surtout en ville où la maniabilité du véhicule trouve sa pleine utilisation. La 1^{re} vitesse courte permet des démarrages rapides, sans avoir à faire patiner l'embrayage.

Durant 300 km environ, en ville et proche banlieue, l'Automoto nous véhicula, sans trace du moindre serrage et bien que la poignée tournante fût toujours calée presque à fond. Nous nous contentions simplement de varier l'allure de temps à autre, par précaution. Le moteur semble donc monté très rationnellement et la corvée du rodage se trouve pratiquement éliminée, sous réserve des précautions citées en début d'article.

Pour juger l'aptitude en côte, la région accidentée de Meudon nous parut tout indiquée, avec des pentes atteignant 12 % et parfois plus. Jusqu'à 7 % environ, la deuxième permet de franchir l'obstacle, au-delà la première est nécessaire, mais sa capacité de franchissement dépasse certainement 12 %.

La vitesse de pointe dépasse légèrement les 60 km/h, et la consommation à 45-50 km/h avoisine 2 l aux 100 km. A aucun régime nous n'avons enregistré de vibrations, ce qui traduit l'excellent équilibrage du moteur, ainsi que la rigidité du cadre.

La fourche télescopique, très rigide, amortit correctement les chocs, malgré un débattement qui, de prime abord, semble un peu réduit. La selle large, genre vélomoteur, procure une bonne assise.

Le 100 cm³ Automoto apparaît donc comme un excellent véhicule, sans défauts majeurs, ce qui, étant donné son prix : 69 250 fr, devrait lui assurer un succès commercial certain.

Cependant, afin de sacrifier à une coutume traditionnelle chez les techniciens, qui veut qu'aucune mécanique ne soit parfaite, nous relèverons un petit détail concernant le changement de vitesses : nous avons dit que les rapports ne s'enclenchaient qu'en fin de course, ce qui risque, en cas de manœuvre précipitée, de donner un mauvais engagement des clabots, à moins que l'on ne reste au point mort. Une réduction de la longueur du balancier fixé sur la boîte permettrait d'en réduire la course, et par conséquent de passer la vitesse avant la fin de rotation de la poignée, ce qui améliorerait encore le côté pratique de cette commande.

Motocycles.

équipement d'hiver

NOTRE précédente présentation des équipements d'hiver étant faite sous forme d'ensembles suivant différents budgets, ne nous a pas permis d'insister plus particulièrement sur certains d'entre eux qui ont fait l'objet de la part de leurs fabricants, d'études assez poussées en vue de leur pleine adaptation au motocyclisme hivernal.

Nous allons donc les examiner cette fois, séparément, car les formules d'équipement que nous avons proposées, en fonction du prix, ne sont pas immuables et peuvent être modifiées au gré de l'acheteur.

Voici donc, dans l'ordre, une série d'articles ayant été déjà longuement éprouvés.

VETEMENTS

Les vêtements peuvent, eux-mêmes, se

subdiviser en diverses catégories tant par leur forme que par la matière dans laquelle ils sont taillés : tissu, caoutchouc, plastique, etc.

La forme va du manteau imperméable à peu près classique, genre ville, à la combinaison sous ses différents aspects.

Parmi les imperméables ou trench-coats bien adaptés à nos besoins, on peut citer l'Impermotor des Etablissements Alga, l'Hermétic-Hélios, certains survêtements Hutchinson en caoutchouc ou ciré, l'ensemble deux pièces Orage des Etablissements R.A. Goncet, le trench-coat du Petit-Matelot et son fameux Stormguard venant d'Angleterre.

Dans les combinaisons, on retrouve Mod-Plastia qui fait également des housses pour motos et scooters, Hermétic-Hélios, Orage et naturellement Macombyn dont une heureuse répartition de fermetures à glissière permet de l'endosser

et de la retirer en quelques secondes, les jambes s'ouvrant sur toute leur longueur. Macombyn prépare d'ailleurs pour les prochains jours un nouveau survêtement que nous présenterons en temps opportun; il est taillé dans le tissu cordoual déjà fort répandu en sellerie automobile et qui a la souplesse du cuir, l'imperméabilité des tissus synthétiques. Résistant même aux acides, il est toujours propre et se nettoie simplement à l'eau et au savon.

Ce nouveau survêtement Macombyn a également dans sa conception et sa coupe de nouvelles particularités que nous détaillerons lors de sa présentation définitive.

N'oublions pas la combinaison imperméable Monneret en tissu Boussac. Légère et chaude, elle s'ouvre de la tête aux pieds, donc facile à revêtir. Notre collègue Nebout en fait actuellement l'essai pratique.



Le manteau imperméable Hermetic Hélios, avec système de protection des jambes.



Autre manteau imperméable, l'Impermotor.



La combinaison Mod-Plastia, en tissu huilé.



L'ensemble Orage en tissu synthétique imperméable.



Deux réalisations Pataugas : la demi-botte lacée, et le modèle « Texas ».



Jambière de protection en tissu caoutchouté.



Différentes maisons font également des costumes de cuir, manteaux, vestes, blousons et culottes qu'on trouve aisément dans les magasins ayant un rayon de vêtements de sport.

En tous temps, mais particulièrement en hiver, une ceinture est à recommander ; c'est France-Élégance qui s'est spécialisée dans ce genre ; on peut également citer le slip Elaslip de la Sirène.

L'équipement se complète par des chaussures ou bottes imperméables. Pour protéger les chaussures de ville, les plastibottes, précédemment signalées, sont tout indiquées. Une formule qui a eu de suite du succès dans notre petit monde, le bottillon Pataugas, rigoureusement imperméable, sain grâce à sa semelle interne amovible et que l'on peut utiliser, en roulant, avec le bas de pantalon à l'intérieur de la tige et, à pied, avec le pantalon retombant sur le cou-de-pied.

Pour les culottes de cheval, Pataugas offre également, avec les mêmes semelles en gomme nervurée et le même intérieur amovible, des demi-bottes lacées.

En bottes classiques, c'est toujours Fougor qui est le spécialiste du genre ; on trouve d'ailleurs chez lui toute une gamme de bottes et chaussures de cuir.

Citons pour mémoire les jambières en moleskine avec rabat, ouvertes derrière et qui tiennent à la jambe par deux anneaux métalliques du genre pince à pantalon et les nombreux genres de tabliers.

Une dernière protection, enfin, mais ajustable à la moto et non à son conducteur : les pare-jambes ou sabots que certains constructeurs livrent d'origine.

Pour la coiffure, la casquette jouit d'une nouvelle vogue en Angleterre, nous l'avons signalé, mais pas encore chez nous ; par contre, le casque semble se développer ; cela tient sans doute à

ce qu'on a réussi par sa forme et ses coloris variés, à lui donner une certaine élégance. On trouve actuellement pour le scooter des équipements complets, casque compris, aux couleurs de la machine. Les spécialistes du casque sont Géno, Bayard, Indian, etc. Les Etablissements Dupuy-Chautard ont lancé dernièrement, surtout pour les citadins, une coiffure combinant le chapeau mou, sportif et imperméable et le casque ; c'est le « chapeau fort » déjà décrit ici.

Et pour madame, les Etablissements Gamet, fabricants de gants, viennent de lancer la coiffure Arlett à deux articulations élastiques, avec revers à deux positions, suivant la protection désirée. Il est certainement très coquet.

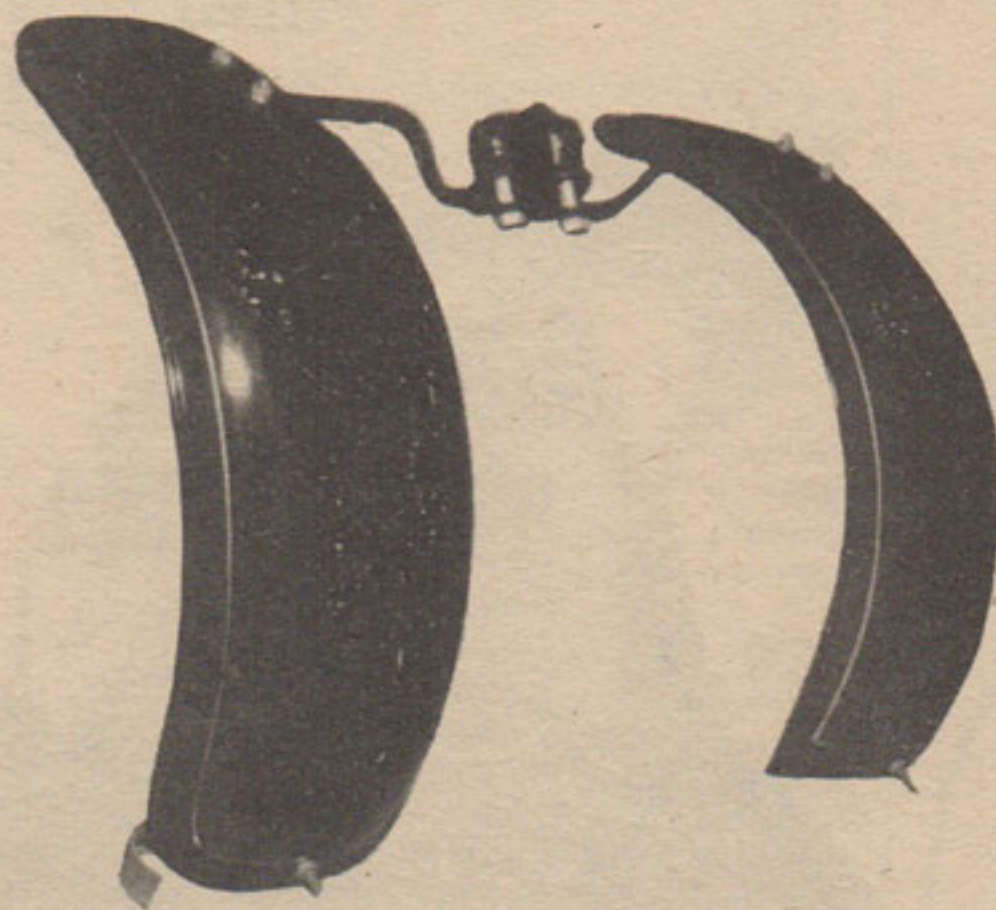
La protection des mains est assurée de diverses façons :

En premier lieu, les gants ; pour cet article, les Etablissements Gamet sont incontestablement passés maîtres, ayant

La combinaison Monneret en popeline double rigoureusement imperméable.



Le bonnet Arlett, de « Gamet ».



Sabots de protection en tôle.



équipement d'hiver ★

étudié très sérieusement les gants de skis et de motos qui ont de nombreuses analogies. Dans la collection de cette maison nous relevons les trois modèles suivants :

Paris la nuit. — Précieux pour la circulation de nuit, la partie élastique du dessus de la main étant recouverte d'un tissu catadioptrique « Z ».

Dijon. — Modèle dont le dessus de la main est en agneau lainé, qui protège efficacement du froid. Par contre l'intérieur de la main est en mouton, de façon à avoir moins d'épaisseur et avoir un contact plus précis avec les poignées.

Rallye. — En peausserie très souple — poignet cuir avec dessus élastique recouvert cuir — bande élastique du

dessus de la main recouverte de tissu catadioptrique. Modèle qu'aiment beaucoup les coureurs moto de vitesse, de cross, les coureurs automobiles (nous avons remarqué dans la revue *Automobile* de novembre, une photo de Bonnet avec les gants « Rallye »), ainsi que les amateurs de rallyes.

La protection peut être complétée par des manchons ; il en existe de plusieurs formes ; il faut les choisir assez rigides avec une entrée bien évasée pour faciliter l'accès aux poignées, qui, d'ailleurs peuvent devenir chauffantes, au moyen de deux bracelets lacés contenant une résistance, le courant étant fourni par le volant magnétique. Deux maisons fabriquent cet article, Arestié et Prat.

Pour le visage, il y a le choix : lunette, pare-figure et pare-brise.

Citons les lunettes Rod 88 ; les Noveltor du Consortium général d'Optique, qui fabrique également le Mascoto, pare-visage antibuée et réglable et la lunette Oto 370 ; la Slalom 45 avec ses divers écrans colorés et son masque spécial-moto antibuée et pare-soleil.

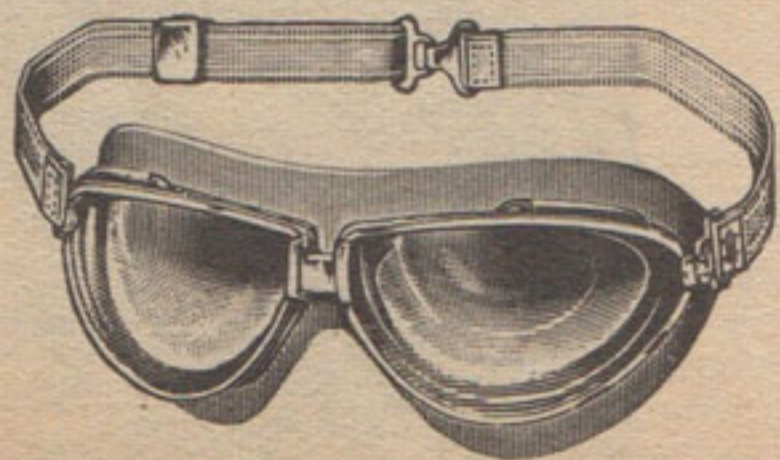
Les pare-brise, enfin, se sont multipliés ; il en est de formes diverses plus ou moins enveloppants, certains sont standard avec des modes de fixation permettant de les adapter à toutes machines, tandis que d'autres, surtout destinés aux scooters sont spécialement conçus pour une marque déterminée.



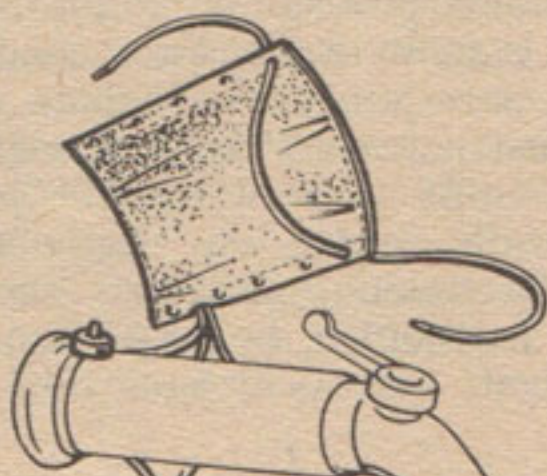
Deux productions « Gamet ».



Lunettes C.G.O.I.



Manchons de guidon.



Poignées chauffantes Prat pour guidon.

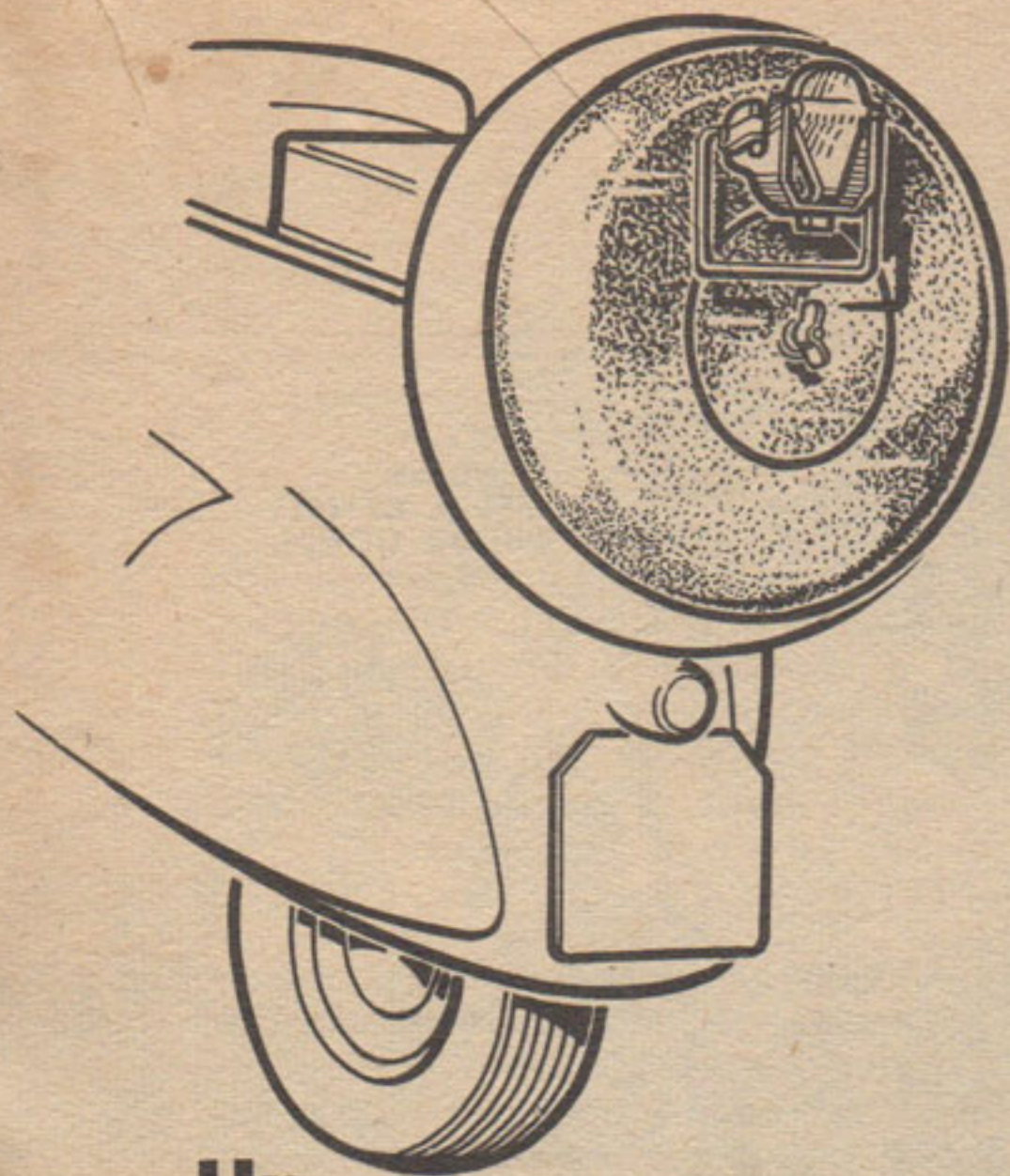


Pare-brise Parama.



Pare-brise Bipler.





Un jerrican pour scooter

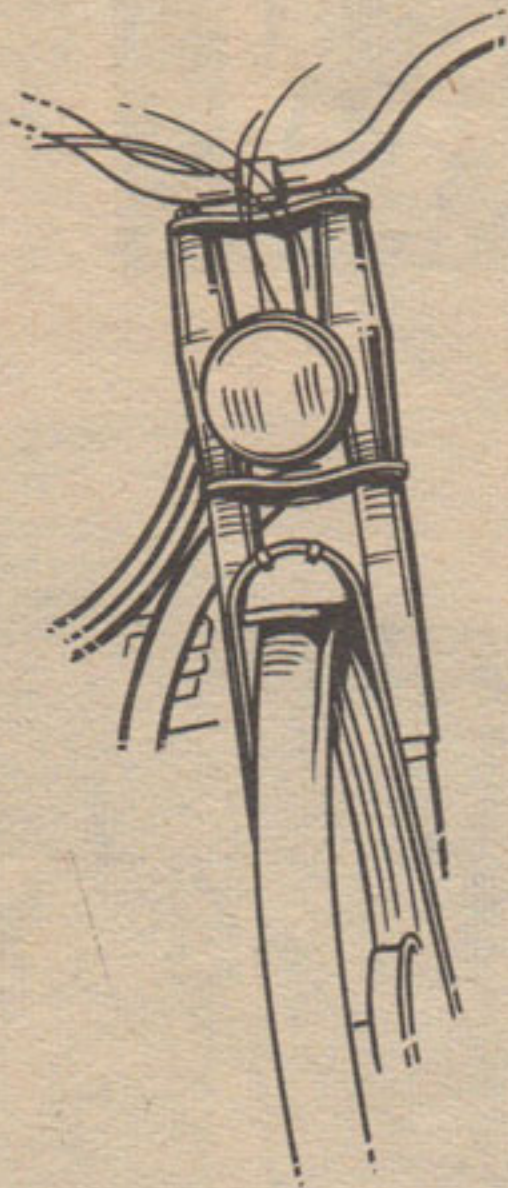
Nombre de scooters ayant un réservoir d'essence de capacité un peu limitée, un bidon de secours est utile, mais mieux qu'un bidon qu'on ne sait pas toujours où placer, ce jerrican fabriqué, entre autres productions, par les Etablissements Aubry, se fixe instantanément sur la roue de secours des scooters de marques courantes.

La maison Maury fabrique également d'autres jerricans, jusqu'à 20 litres et différents modèles de bidons de réserve de 5 et 10 litres.

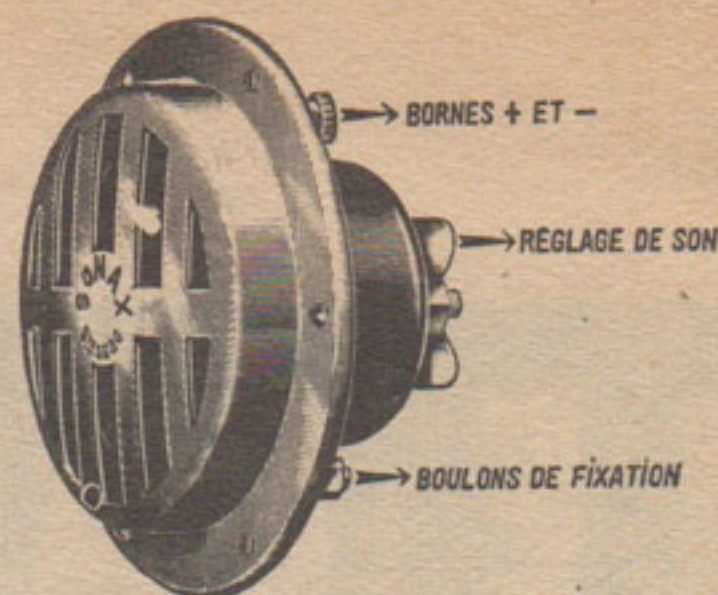
VU

POUR VOUS

Enjoliveur de fourche



Les Etablissements Traizet ont eu l'idée d'enjoliveurs pour les haubans des fourches télescopiques. Ceux-ci sont ouverts et se fixent à l'aide de colliers. Ils sont plus spécialement prévus pour cyclomoteurs. Leur chrome brillant agrémenté la fourche.



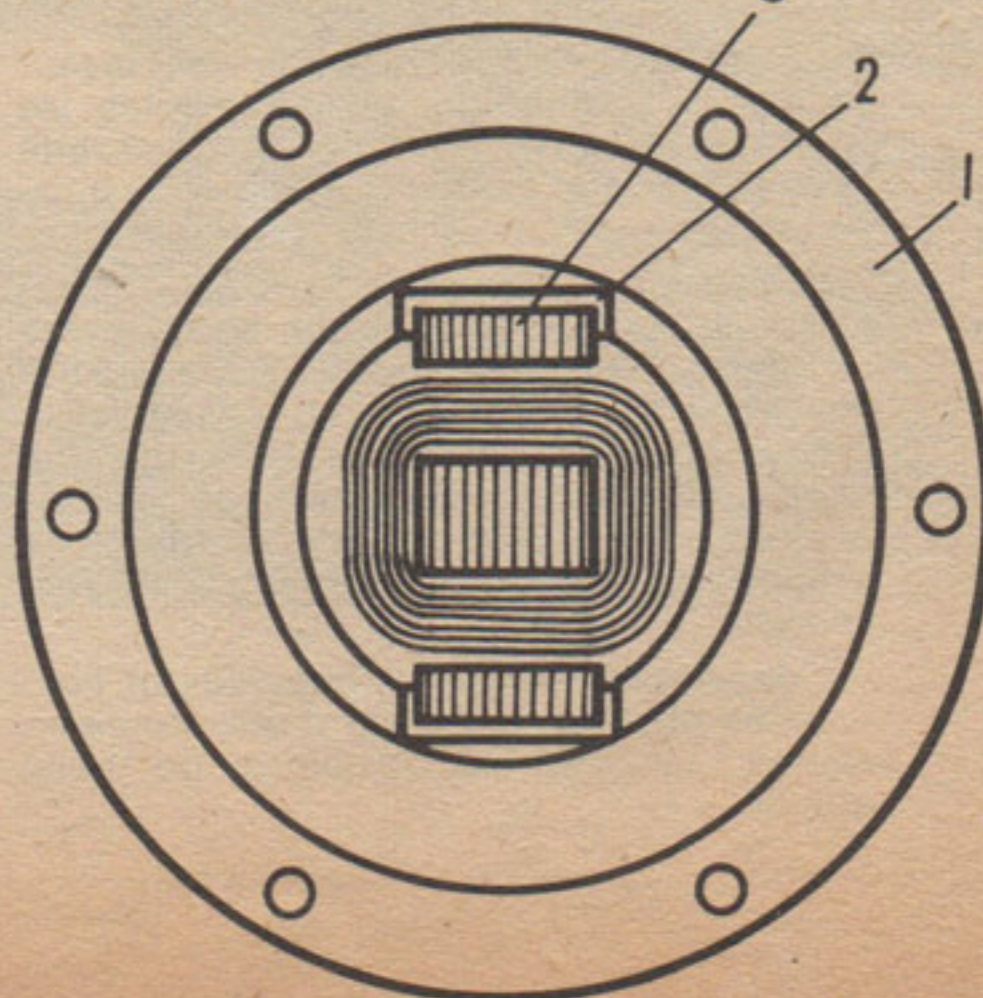
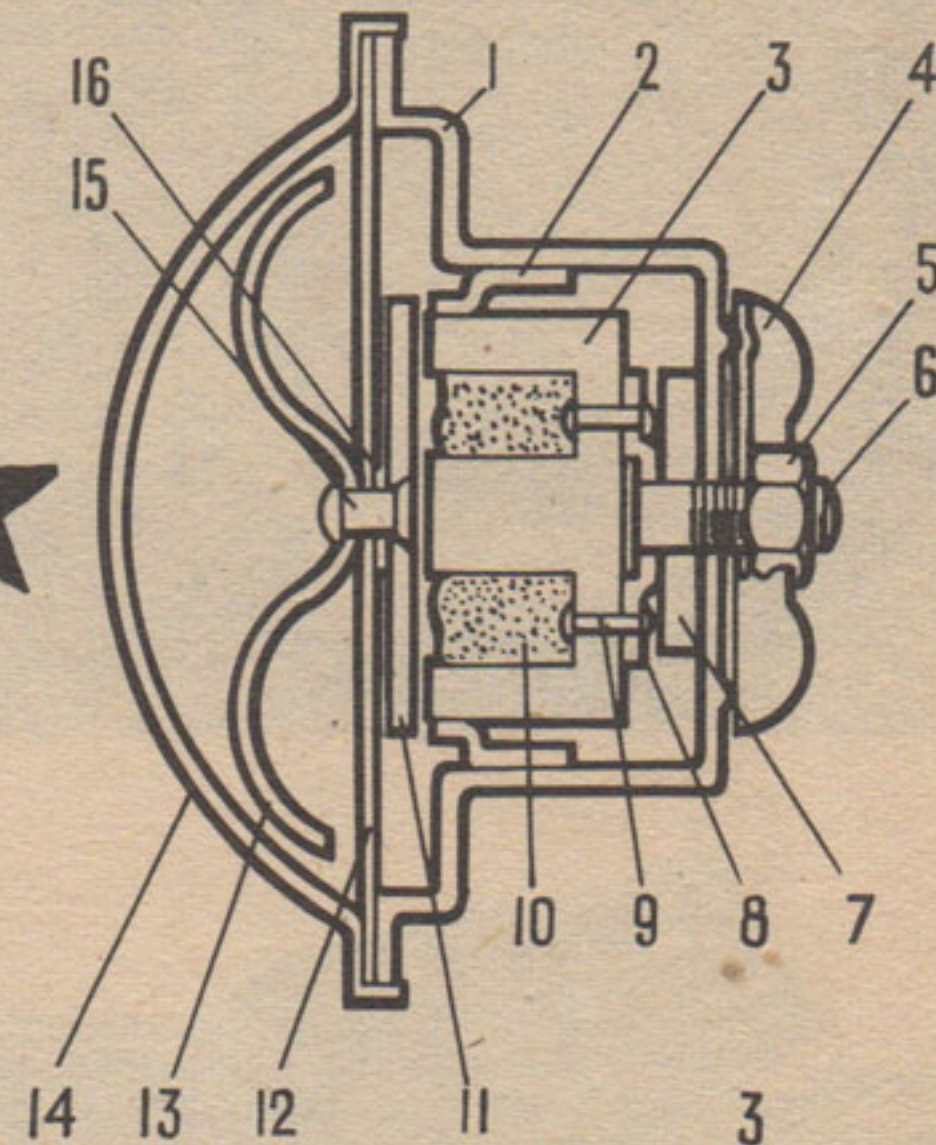
Le Sonax

Cet avertisseur fabriqué par les Etablissements Jurine est destiné aux machines équipées d'un volant magnétique sur lequel il fonctionne directement. Le meilleur rendement du Sonax est obtenu avec les volants de 6 V, 25 W et sur ceux de 12 V débitant 2 à 3 A.

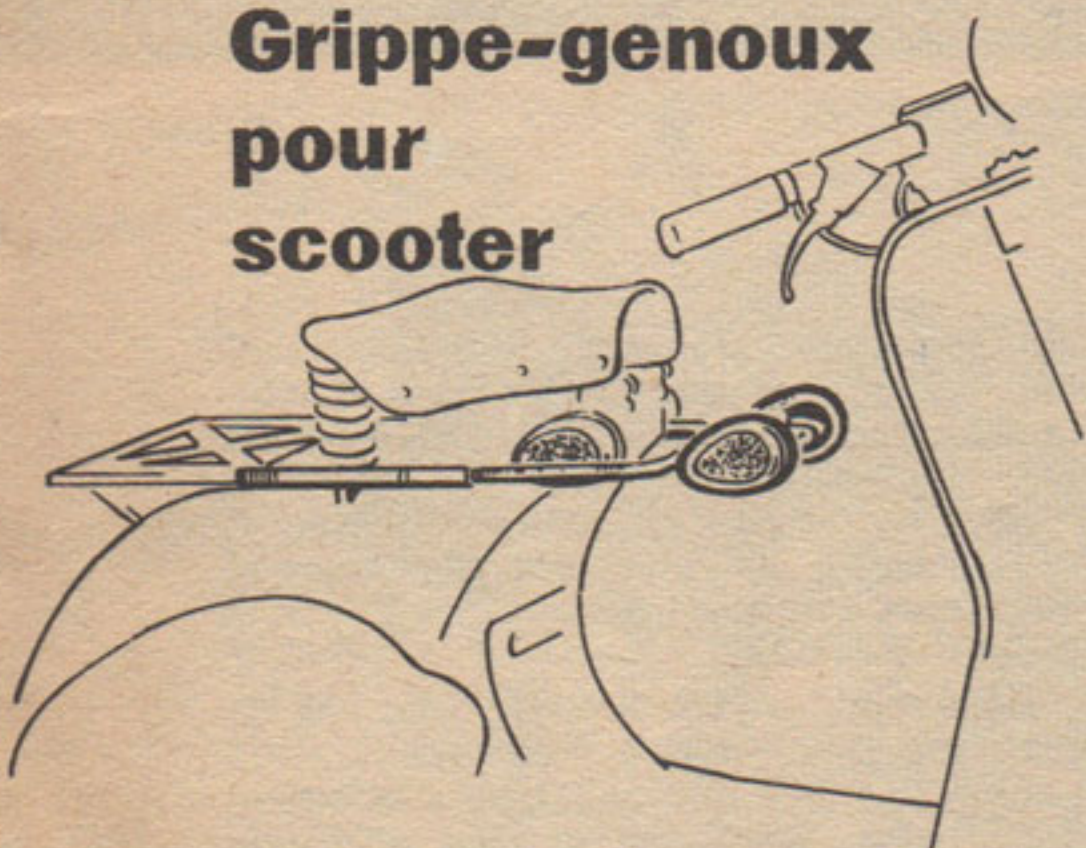
Sa particularité est d'être facilement réglable de l'extérieur en déplaçant la clé de un ou plusieurs crans dans un sens ou dans l'autre jusqu'à ce qu'on ait obtenu la sonorité désirée. La coupe ci-contre, légendée, expliquera mieux le fonctionnement.

Légende

1. Boîtier tôle emboutie, émaillée noir.
2. Glissière en duralinox.
3. Noyau magnétique feuilleté, tôle mince 2,6 W.
4. Papillon-clé de réglage.
5. Ecrrou logé dans la clé.
6. Vis acier 6 au pas de 100 tête plate mince.
7. Rondelle caoutchouc pur para.
8. Rondelle- bride fixant la vis au noyau magnétique.
9. Rivets de fixation de la bride.
10. Bobinage du noyau.
11. Plaque d'attraction de l'équipage mobile.
12. Membrane vibrante.
13. Déflecteur.
14. Grille enjoliveur.
15. Rivet d'assemblage de l'équipage mobile.
16. Rondelles de séparation.



Grippe-genoux pour scooter



Pour les motocyclistes qui reprochent au scooter l'absence d'un réservoir à enserrer entre les genoux, les Etablissements Seda ont présenté un dispositif qui permet de répondre à leur objection grâce à deux grippe-genoux, fixés sur un bâti tubulaire qui monté de chaque côté de la selle se met en place ou s'éclipse à volonté. Ce dispositif ne nécessite aucune modification de la machine.

Casques Bayard



Le casque Bayard, bien connu, s'efforce par ses différents modèles, de répondre à tous les désirs des motocyclistes.

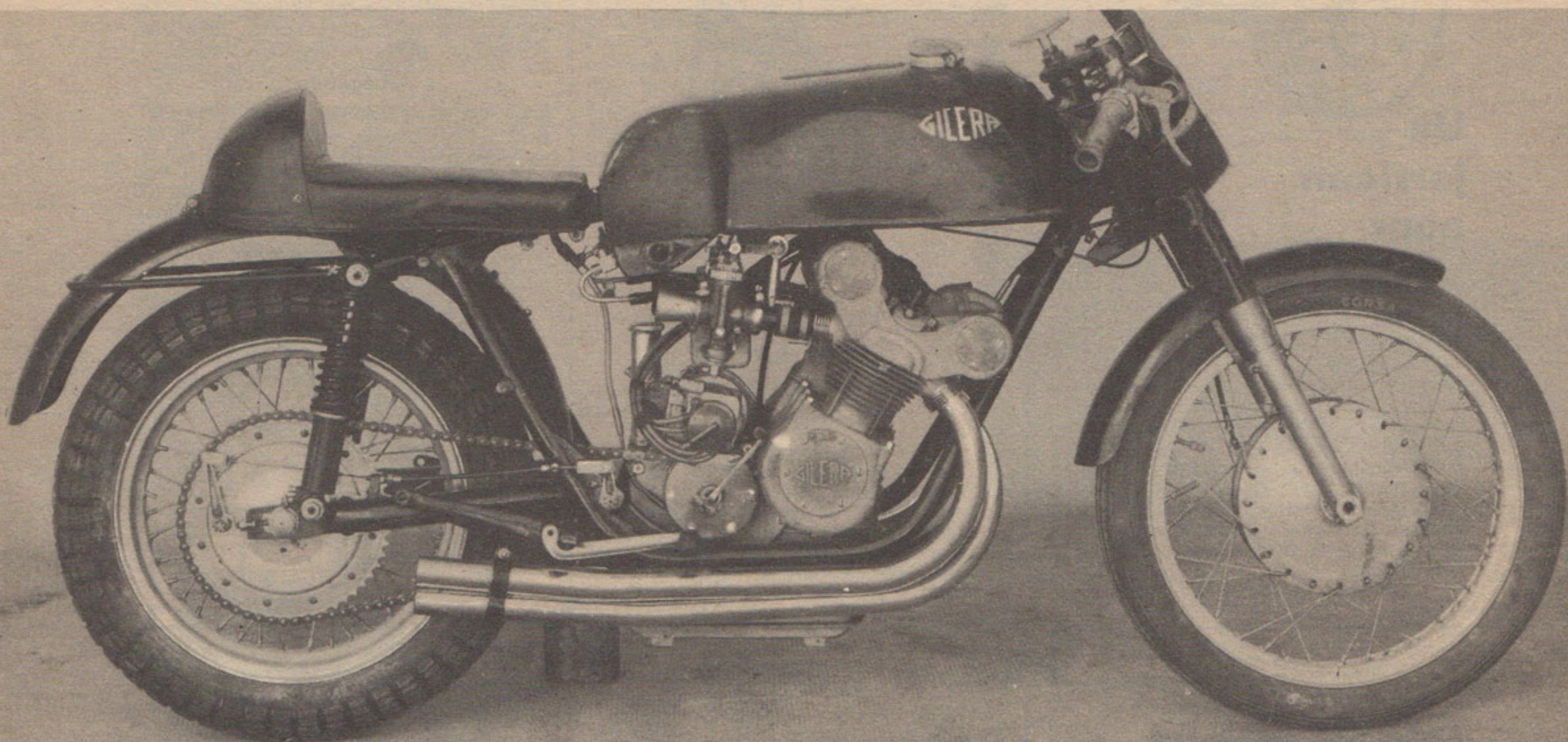
Nous présentons ci-joint le casque Bayard laqué blanc, présentant la nuit une sécurité indéniable, et le modèle luxe, recouvert de simili-cuir. Ces différentes versions découlent de la même technique, à savoir calotte de protection en liège naturel, élastique, isolant, et léger, et couvre-nuque garantissant la partie la plus sensible de la tête.



LE SALON DE MILAN



LA GILERA 500 cm³
QUATRE CYLINDRES
DOUBLE ARBRE A CAMES
CHAMPIONNE DU MONDE



Cent cinquante exposants présentaient, au Palais de la Mécanique, leurs dernières productions.

Contrairement à l'année dernière, les scooters ont perdu du terrain en faveur de la 175 cm³ quatre temps. Seules les grandes marques : Vespa et Lambretta conservent leur standing grâce à la puissance de leurs moyens de production.

Ouvert sans interruption de 10 à 23 heures le Salon permet au visiteur étranger de constater l'ardente vitalité de l'industrie motocycliste italienne. Aucune standardisation, chacun tient à présenter quelque chose d'original ; malgré des fabrications artisanales, de nombreuses marques de second plan se maintiennent courageusement.

L'ensemble des stands spacieux et bien éclairés offre un joli coup d'œil. Couleurs claires, chatoyantes, chromes de belle qualité.

Ici la machine de compétition est reine ; fortement éprise de sport, la clientèle trouve tout naturel de trouver dans chaque stand, quelle que soit la cylindrée présentée, un type spécial ultra rapide. On peut admirer des 75 cm³ à arbre à cames en tête ou des 175 cm³ quatre temps bicylindre à soupapes en tête. Ces machines demandent autant de recherches et sont aussi onéreuses à fabriquer qu'un modèle de grosse cylindrée. Il est certain que la clientèle est très différente de la nôtre, plus compréhensive et plus avertie en ce qui concerne le sport. Cet état d'esprit permet aux constructeurs de travailler un peu en artistes avec toute l'émulation nécessaire.

Au point de vue cadre : généralisation de la fourche arrière oscillante, avec éléments de suspension à amortisseurs hydrauliques. La fourche avant à parallélogrammes a pour ainsi dire disparu. On trouve des télescopiques partout et un certain nombre de fourches du type Earles

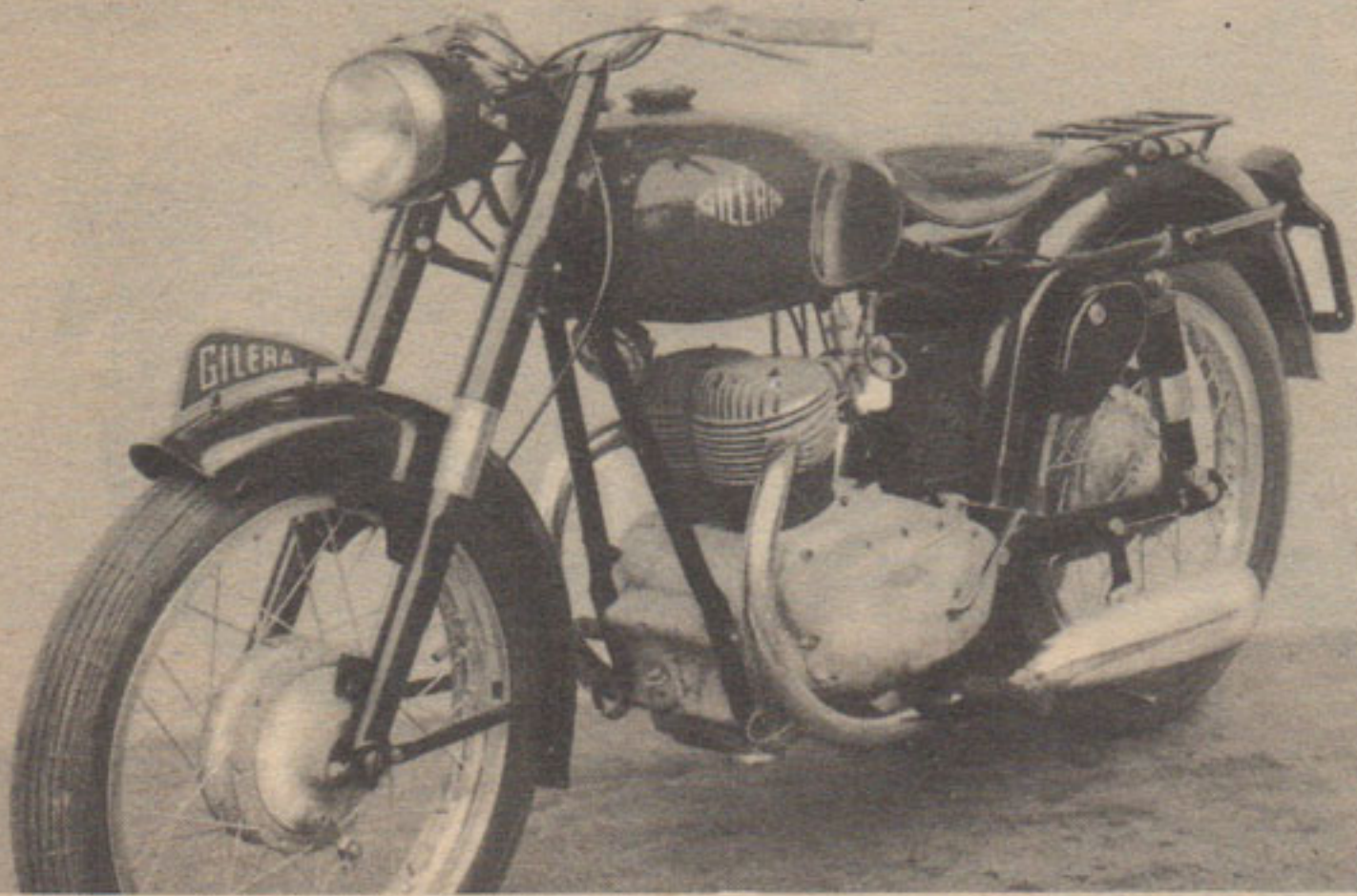
ou simplement dérivées de la Guzzi. Il faut également noter l'offensive, peu spectaculaire mais soutenue, de la petite roue de 3,50x15. On en trouve chez Gabbiano, N.S.U., Rumi, S.I.M., Sterzi, Sessa, etc.

A la sortie du Salon, une piste permet aux futurs acheteurs d'essayer la machine de leur choix.

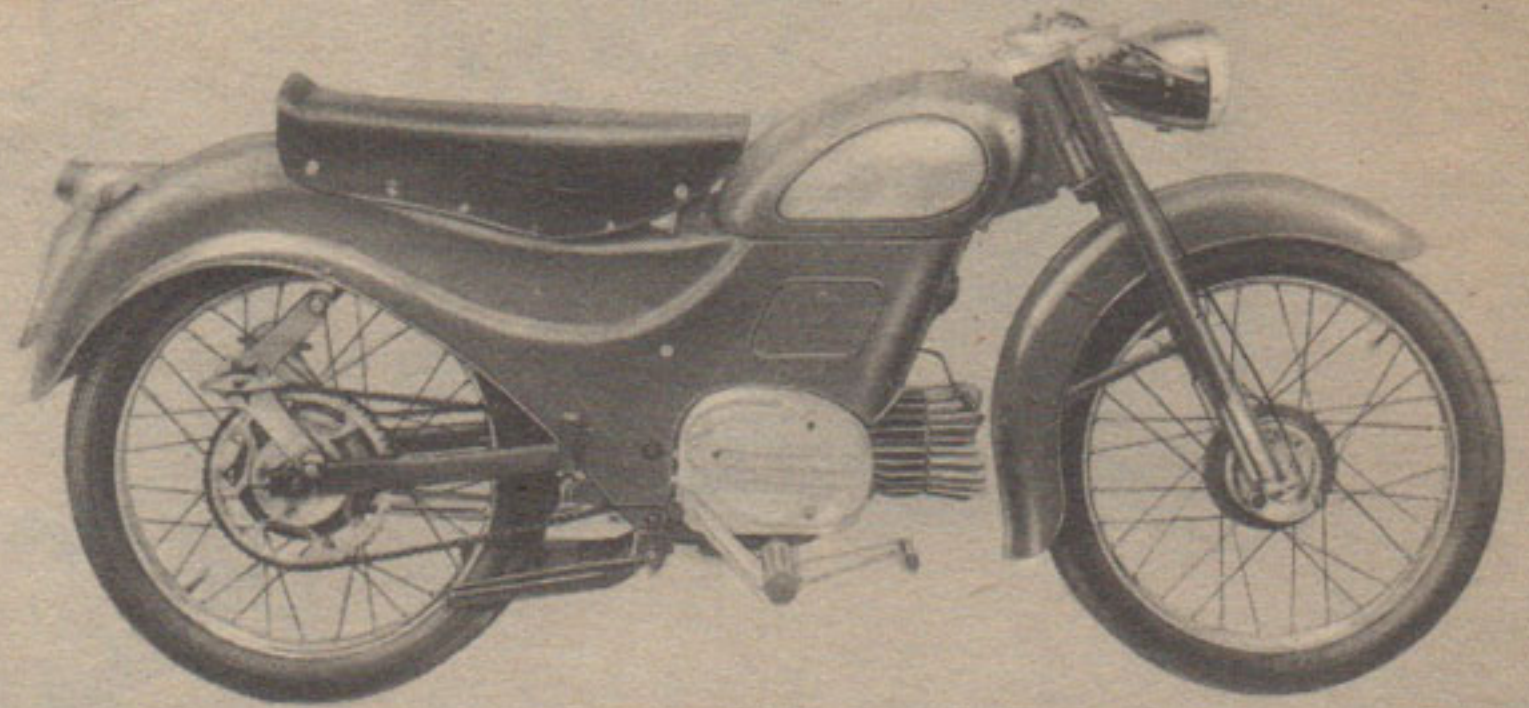
Nous commencerons notre visite par les marques championnes du Monde.

Gilera expose ses modèles de la quatre cylindres à la 150 cm³, et nous offre une surprise : une bicylindre 300 cm³, qui, chose rare pour une machine italienne, est silencieuse.

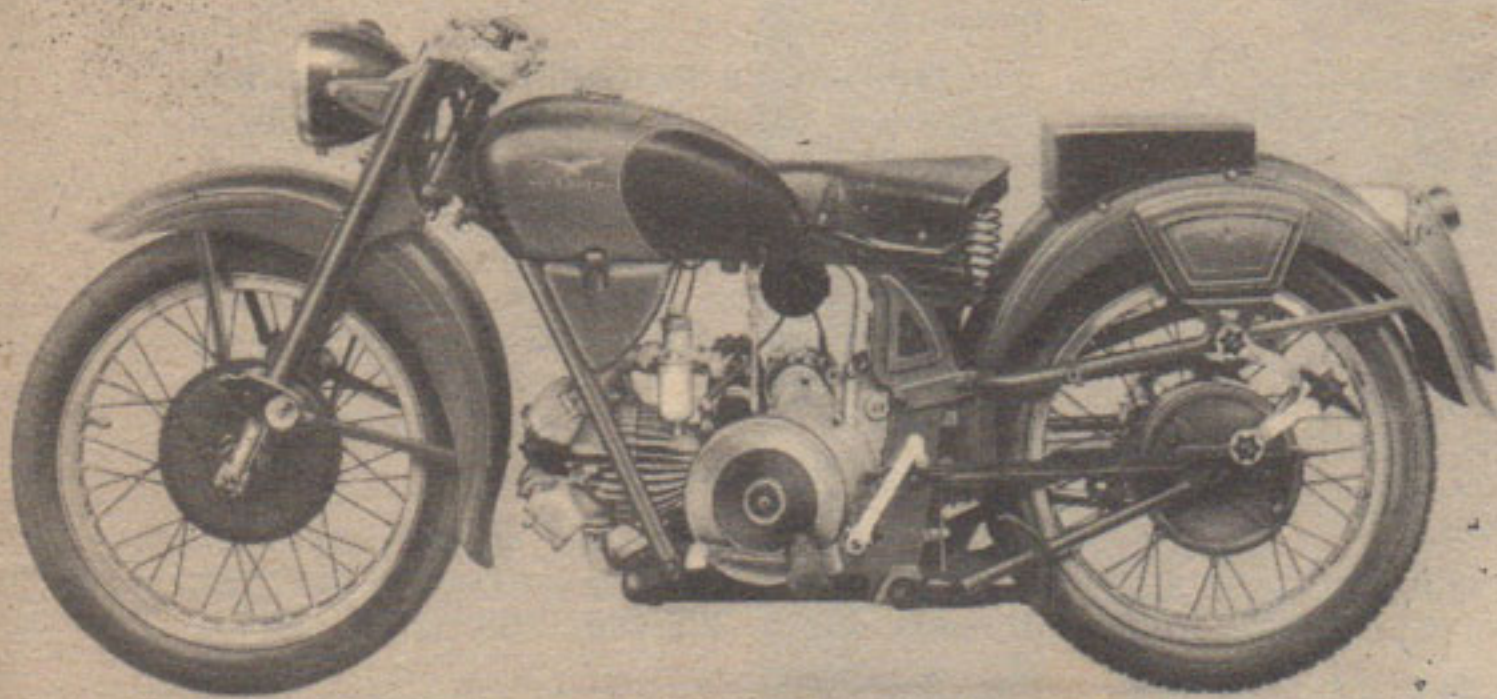
Il s'agit d'un quatre-temps, avec soupapes en tête, et deux cylindres côte à côte, inclinés, en fonte. Alésage 60 mm, course 54 mm. Rapport de compression 1 : 6. Puissance 13 ch, régime maximum : 6 000 t/mn. Allumage par batterie avec bobine et rupteur à avance automatique.



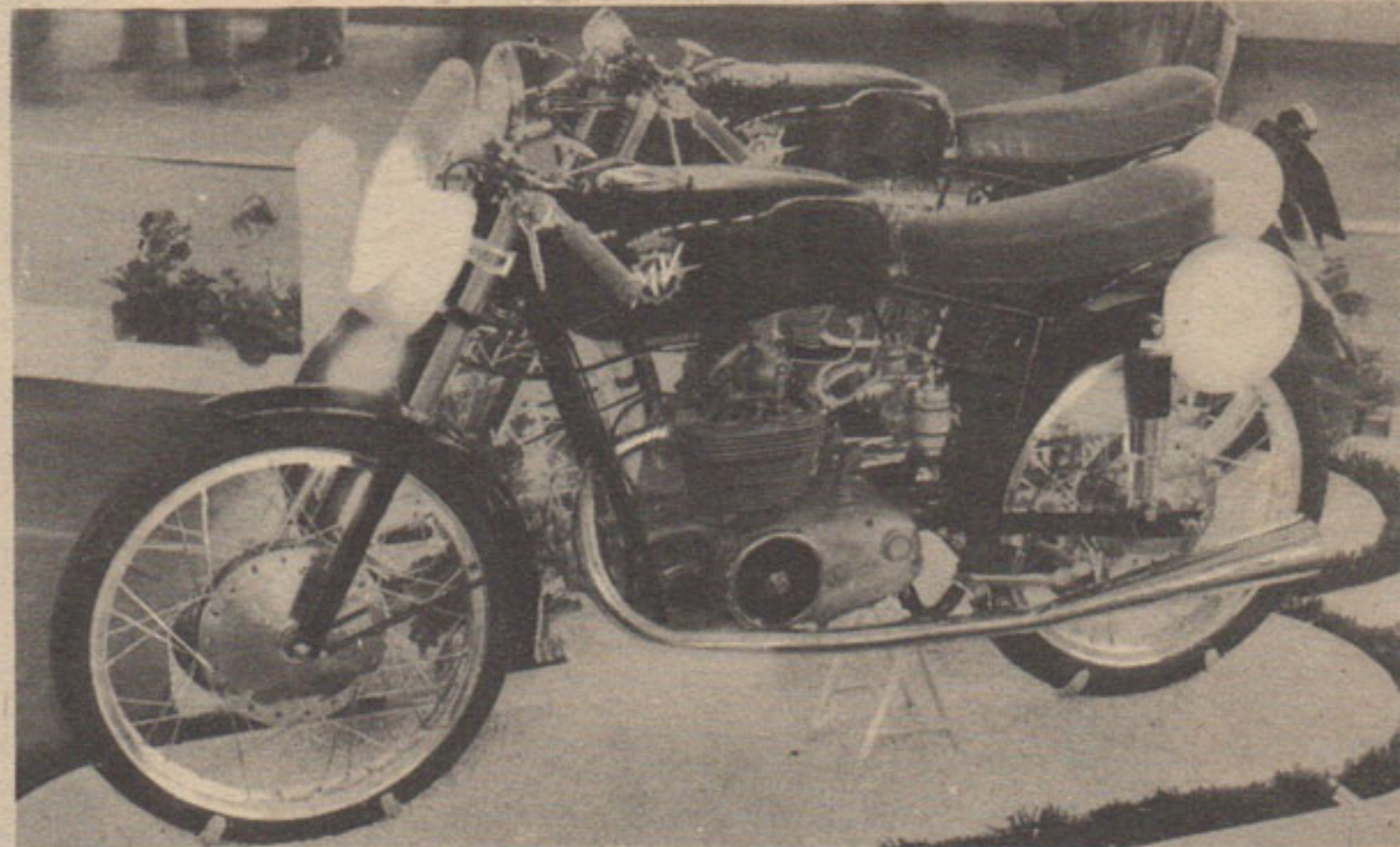
LA NOUVELLE 300 CM³ GILERA
BICYLINDRE CULBUTÉ,
DONT LE SILENCE
FIT L'ÉTONNEMENT DE TOUS



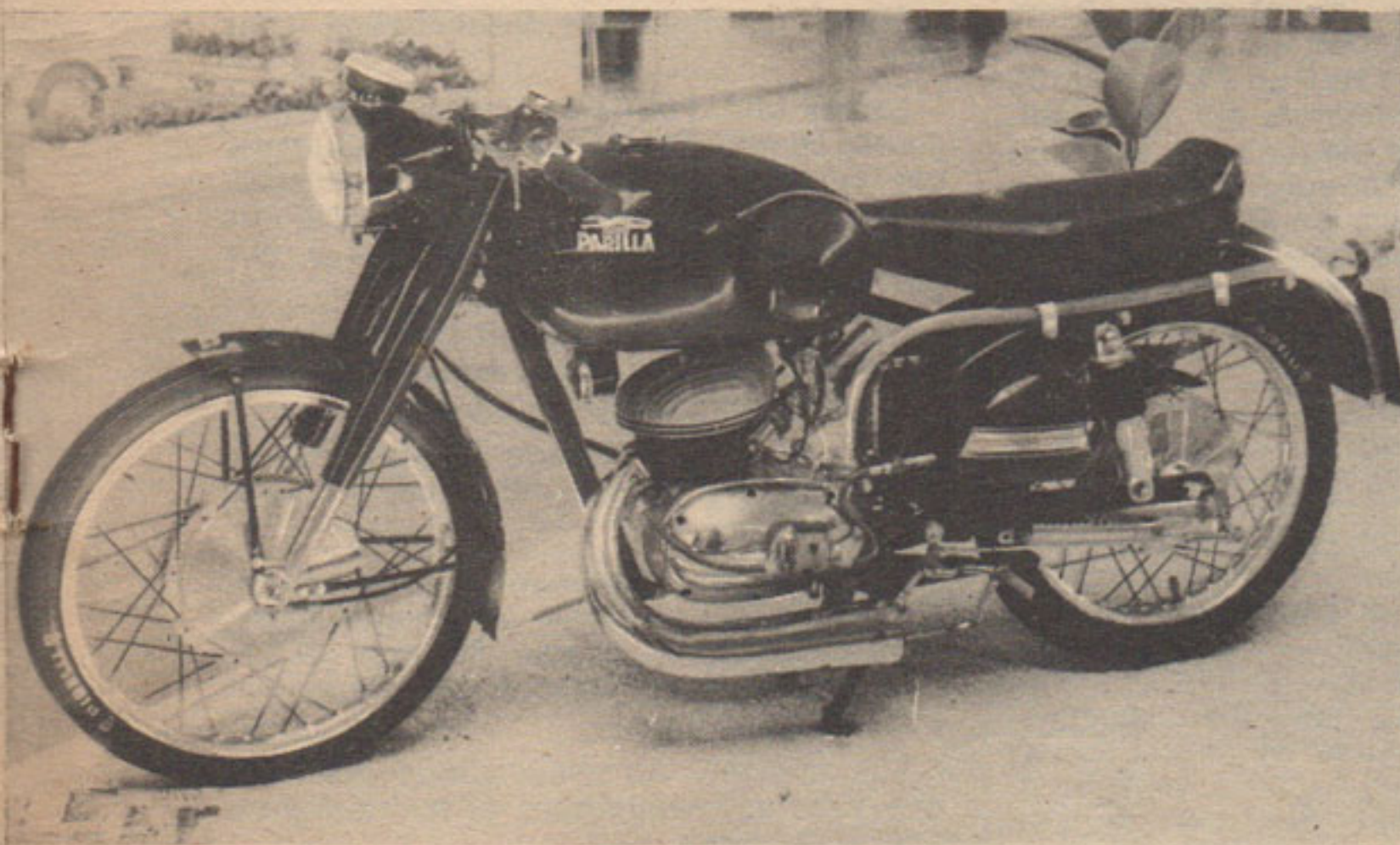
LA ZIGOLO
SPORT 98 CM³
GARANTIE 100 KM/HEURE



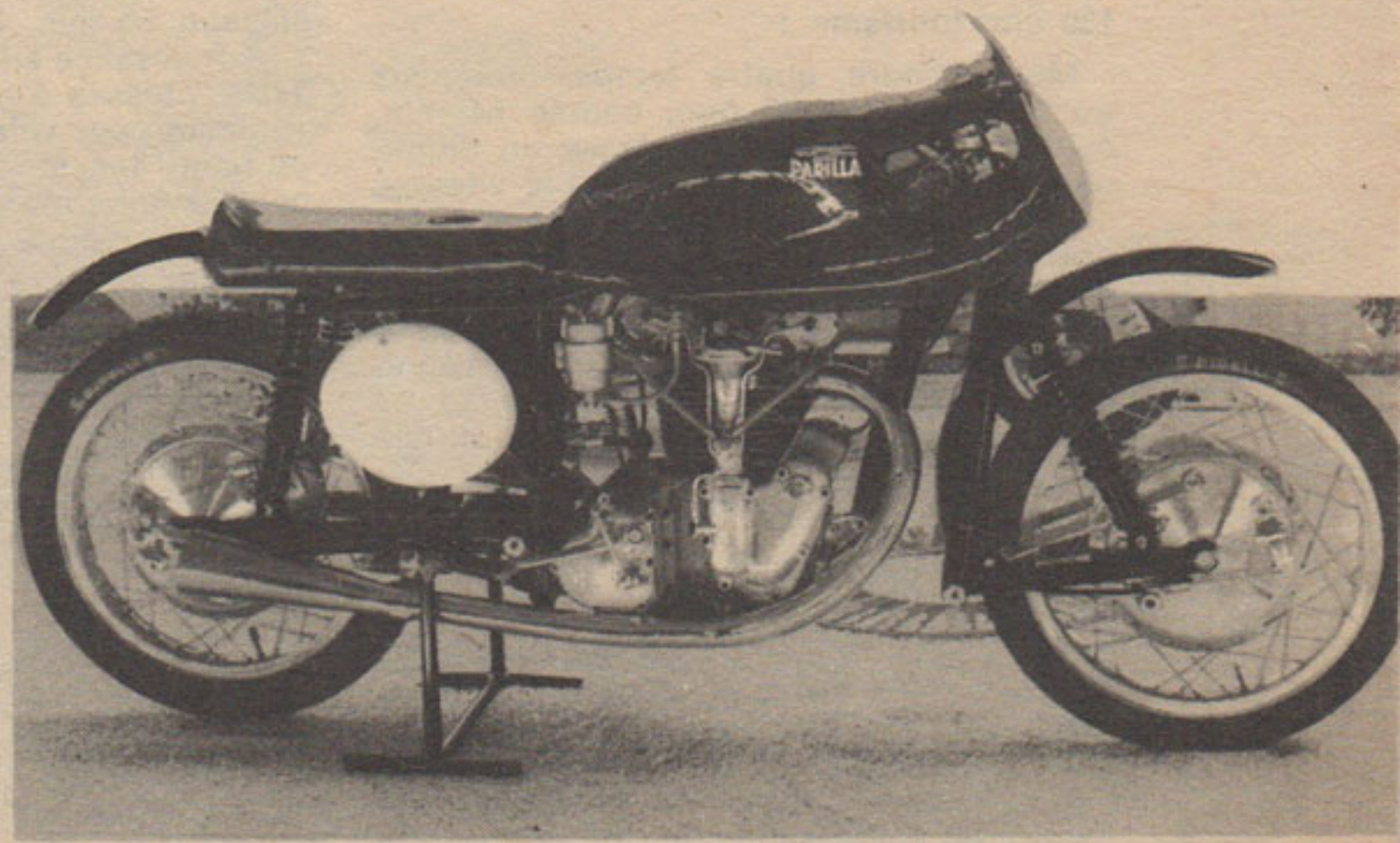
LA GUZZI AIRONE
SPORT 250 CULBUTÉE



LA NOUVELLE 125 CM³ MV DE COURSE,
GARANTIE 145 KM/HEURE
AVEC DE L'ESSENCE A 80° D'OCTANE

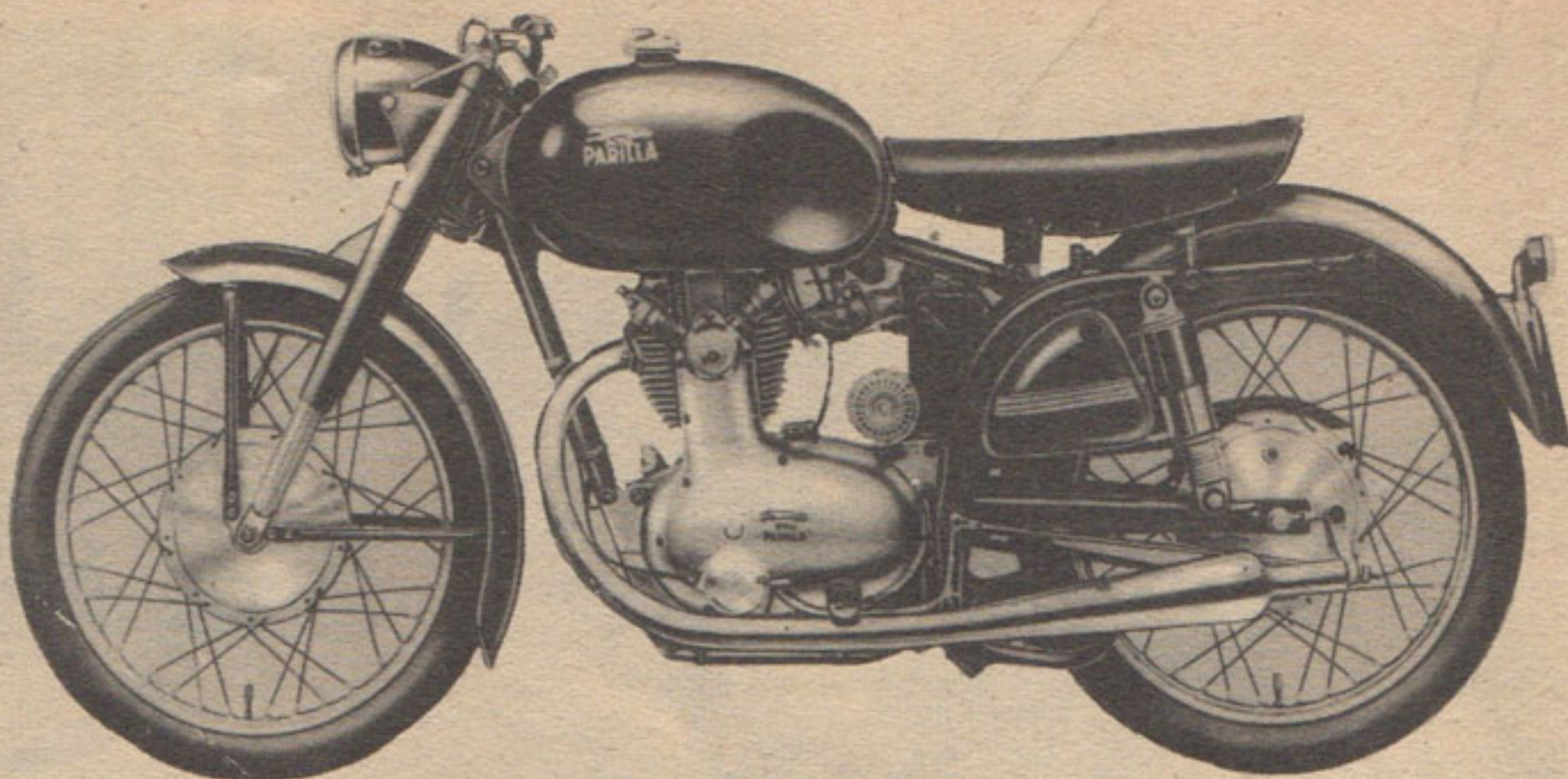


LA 150 CM³ PARILLA
A GRAISSAGE SÉPARÉ,
CETTE MACHINE DE SPORT
EST ÉTUDIÉE
POUR LES ÉPREUVES DE LONGUE DURÉE



LA DERNIÈRE 250
DOUBLE ARBRE
PARILLA
DE COMPÉTITION

LE SALON DE MILAN



PARILLA 175 CM³
A DISTRIBUTION SURÉLEVÉE
TYPE FOX SPORT

Embrayage à disques multiples. Quatre vitesses commandées par sélecteur au pied.

Le cadre est en tubes acier.

Suspension AR oscillante, AV par fourche télescopique. Amortisseurs hydrauliques. Réservoir de 16 l. Vitesse maximum 120 km/h pour 3 l aux 100 km.

Nous pouvons admirer les trois machines de compétition : le modèle cross a été allégé au point de vue cadre, on a renforcé le carter moteur.

Saturno 500 cm³ course :

Monocylindre, quatre temps, alésage 84 mm, course 90 mm. Régime maximum : 6 000 t/mn. Puissance 37 ch.

Cadre tubulaire. Suspension AV télescopique avec amortisseurs hydrauliques incorporés. Suspension AR amortisseurs hydrauliques incorporés. Roue AV 300×10, roue AR 325×10. Frein AV 210 mm de diamètre, AR 185 mm. Vitesse maximum 185 km/h.

500 cm³, quatre cylindres :

Quatre temps, alésage 52 mm, course 58 mm, 492 cm³, régime maximum 10 500 t/mn, 65 ch.

Transmission : primaire à engrenage ; secondaire par chaîne. Poids 148 kg, vitesse maximum 220 km/h.

150 cm³ tourisme :

Monocylindre, quatre temps, soupapes en tête, alésage 60 mm, course 54 mm, cylindre en fonte avec culasse en aluminium, 6 ch 5 à 6 000 t/mn. Trois vitesses commandées par sélecteur. Transmission : primaire à engrenages ; secondaire à chaîne. Allumage par batterie, avance automatique. Graissage forcé avec pompe à engrenage et filtre. Cadre en tubes d'acier profilés. Suspension AV à parallélogramme avec fourche en acier embouti ; AR fourche oscillante.

Frein de 150 cm³ de diamètre. Vitesse maximum : environ 85 km/h ; 2,2 litres aux 100 km.

La version sport a une puissance de 7 ch 3 à 6 000 t/mn ; quatre vitesses. Suspensions : AV fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques incorporés ; AR oscillante avec suspension télescopique et amortisseurs hydrauliques incorporés. Vitesse 100 km/h, 2 l 5 aux 100 km.

Un triporteur est équipé de ce 150 cm³ qui a subi les modifications suivantes :

Puissance 7 ch 2 à 6 500 t/mn. Quatre vitesses. Transmission par arbre à cardan et différentiel.

Cadre à travée centrale en tube acier profilé avec soutien de la caisse formé par des plaques en feuille d'acier.

**

Sur le stand de la moto Guzzi, un dernier-né : le **Zigolo sport** 98 cm³, alors que sur un pivot tournant, majestueuse, la 350 cm³, championne du monde, se fait admirer.

Une maquette du tunnel aérodynamique, le seul existant en Europe, est très entourée.

Une innovation : au dos de l'imprimé annonçant, sous forme de télégramme, la venue du Zigolo sport, les visiteurs peuvent noter leurs impressions et les remettre au préposé du stand.

Le Zigolo sport est un monocylindre à deux temps avec admission par distributeur rotatif. Cylindrée : 98 cm³, course 50 mm alésage 50 mm. Rapport de compression 1 : 8. Puissance effective, 6 ch 8 à 8 400 t/mn. Trois vitesses à commande par sélecteur. Allumage par volant magnétique à bobine de haute tension extérieure. Cadre à tube central intégré dans un élément en tôle d'acier embouti. Suspension : AV fourche télescopique ; AR fourche oscillante, amortisseurs à friction réglables. Poids 78 kg. Vitesse horaire 100 km/h.

Le type tourisme a : un rapport de compression 1 : 6 ; une puissance 4 ch à 5 200 t/mn ; vitesse 76 km/h.

Le « **Galetto** » est bien connu chez nous, passons à l'**Airone Tourisme** 250 cm³, monocylindre. Quatre temps, soupapes en tête, enfermées dans un bain d'huile. Culasse en alliage léger. Cylindre alliage léger avec chemise en fonte spéciale. Alésage 70 mm, course 64 mm. Rapport de compression 1 : 6, 9 ch 5 à 4 800 t/mn. Quatre vitesses. Suspensions : AV fourche télescopique et amortisseurs hydrauliques ; AR avec fourche oscillante et amortisseurs réglables.

Poids 142 kg, vitesse 94 km/h.

Cette machine est utilisée par les gardiens de la Paix, police de la route, pompiers, etc.

Le type sport a les modifications ci-après : Puissance 13 ch 5 à 6 000 t/mn. Vitesse 118 km/h.

La **Falcone Tourisme** de 500 cm³ est un monocylindre, quatre temps, soupapes en tête renfermées dans un bain d'huile. Alésage 88 mm, course 82 mm. Rapport de compression 1 : 5,5 environ. Puissance 18 ch 9 à 4 300 t/mn, quatre vitesses.

Poids 175 kg, 120 km/h.

Le modèle sport a un rapport de compression de 1 : 6,5, une puissance de 23 ch à 4 500 t/mn. Vitesse, 135 km/h. Poids 167 kg.

Le **Tri Ercole** est équipé avec le moteur de la 500 cm³ Tourisme, mais à cinq vitesses avec marche arrière. Refroidissement par ventilateur.

**

Stand aux machines enrubannées, chez M.V.

La **125 cm³ Tourisme** : alésage 53 mm, course 56 mm. Puissance de 6 ch, allumage par volant magnétique. Quatre vitesses. Fourche télescopique à l'avant, et oscillante à l'arrière. Vitesse 80 km/h, 2 l 3 aux 100 km.

La version course est un monocylindre, arbre à cames en tête. Alésage 53 mm, course 56 mm, quatre vitesses.

150 cm³, 7 ch, alésage 56 mm, course 60 mm, quatre vitesses, 85 km/h, 2 l 5 aux 100 km.

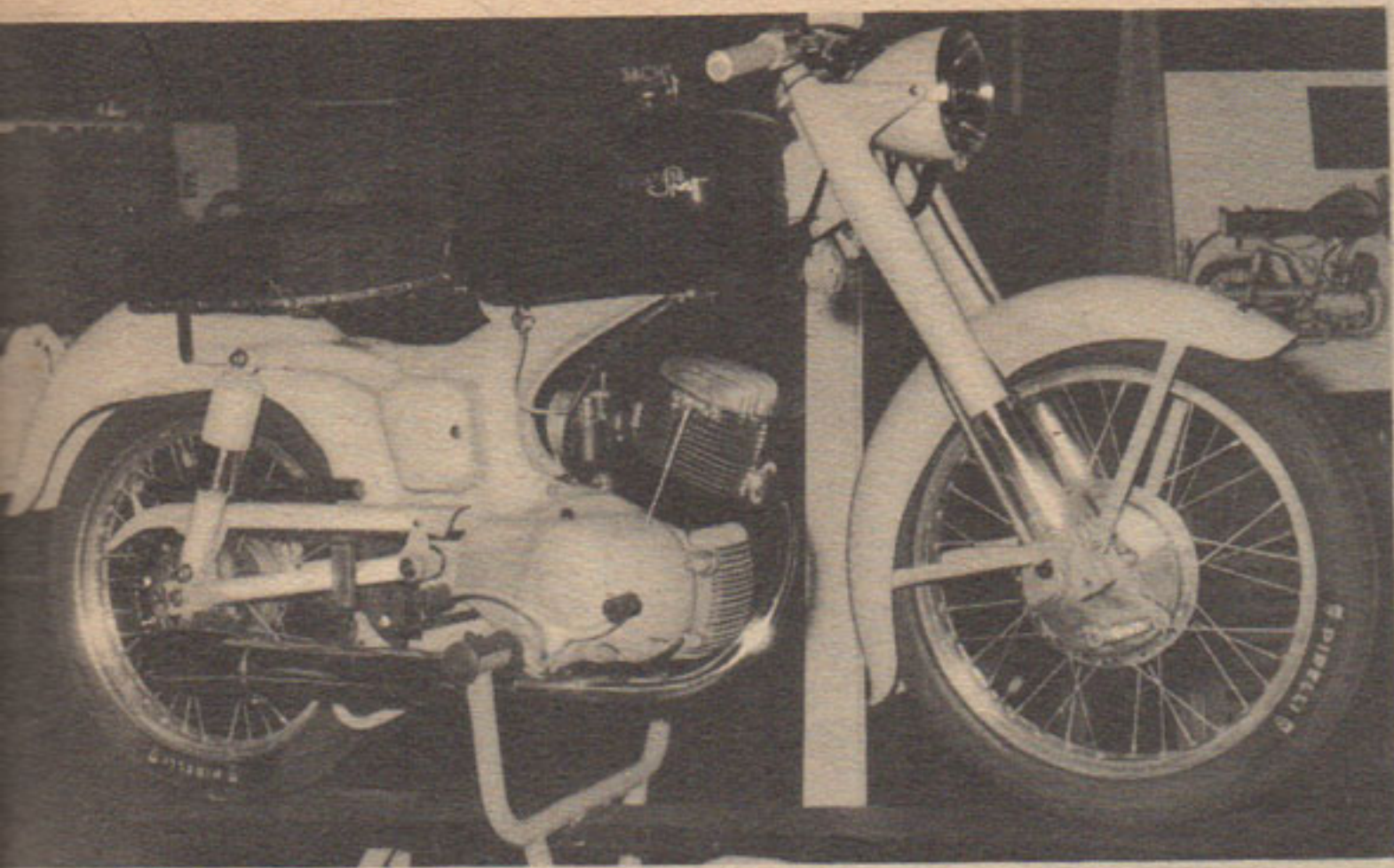
125 cm³ type Pullman : deux temps, cylindre fonte, culasse en alliage léger, alésage 53 mm, course 56 mm, 6 ch, 5 000 t/mn, trois vitesses, allumage par volant magnétique.

Suspensions : AV télescopique ; AR deux amortisseurs mécaniques et hydrauliques. Vitesse 75 km/h.

**

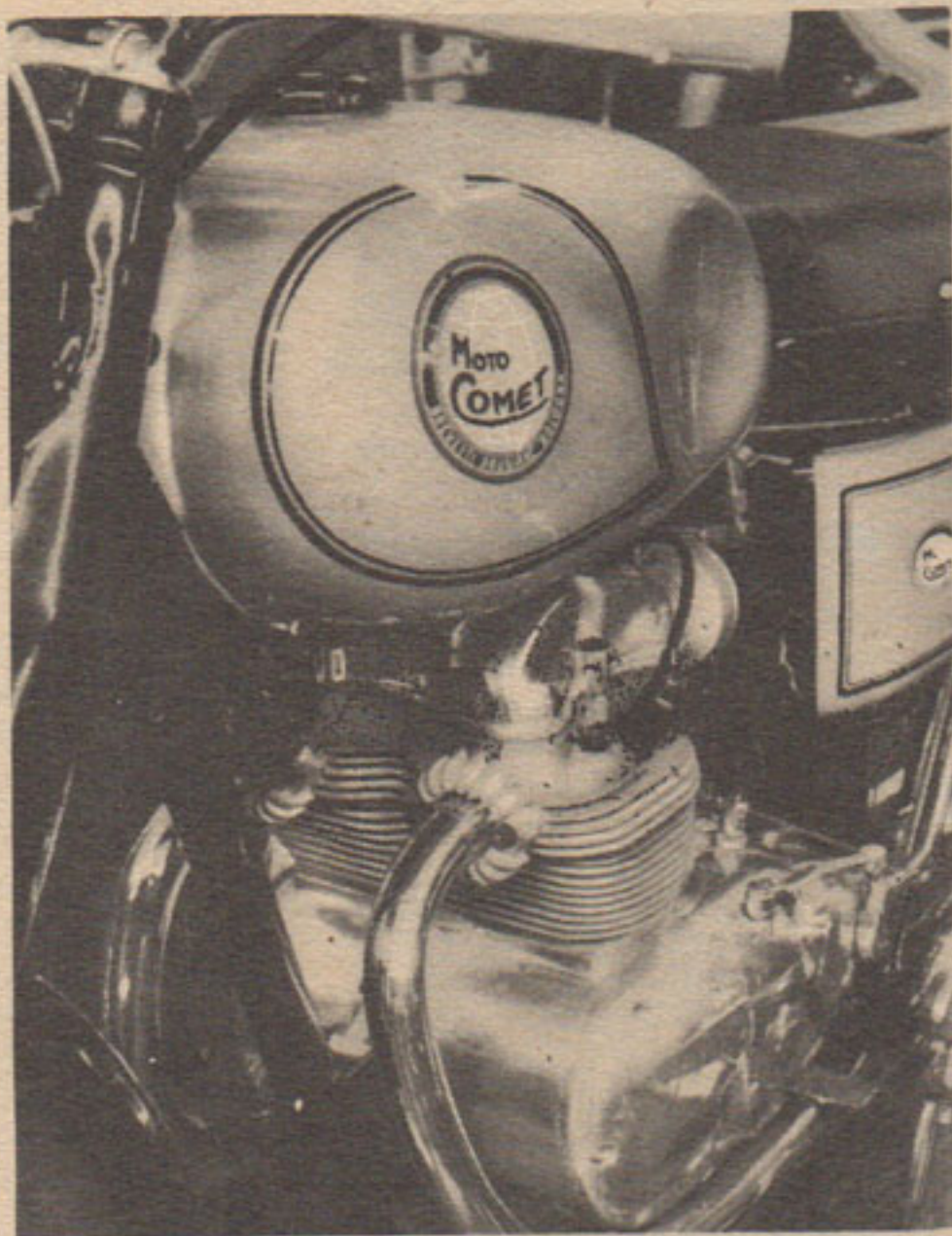
Passons au stand Parilla très esthétique.

(Suite page 26.)

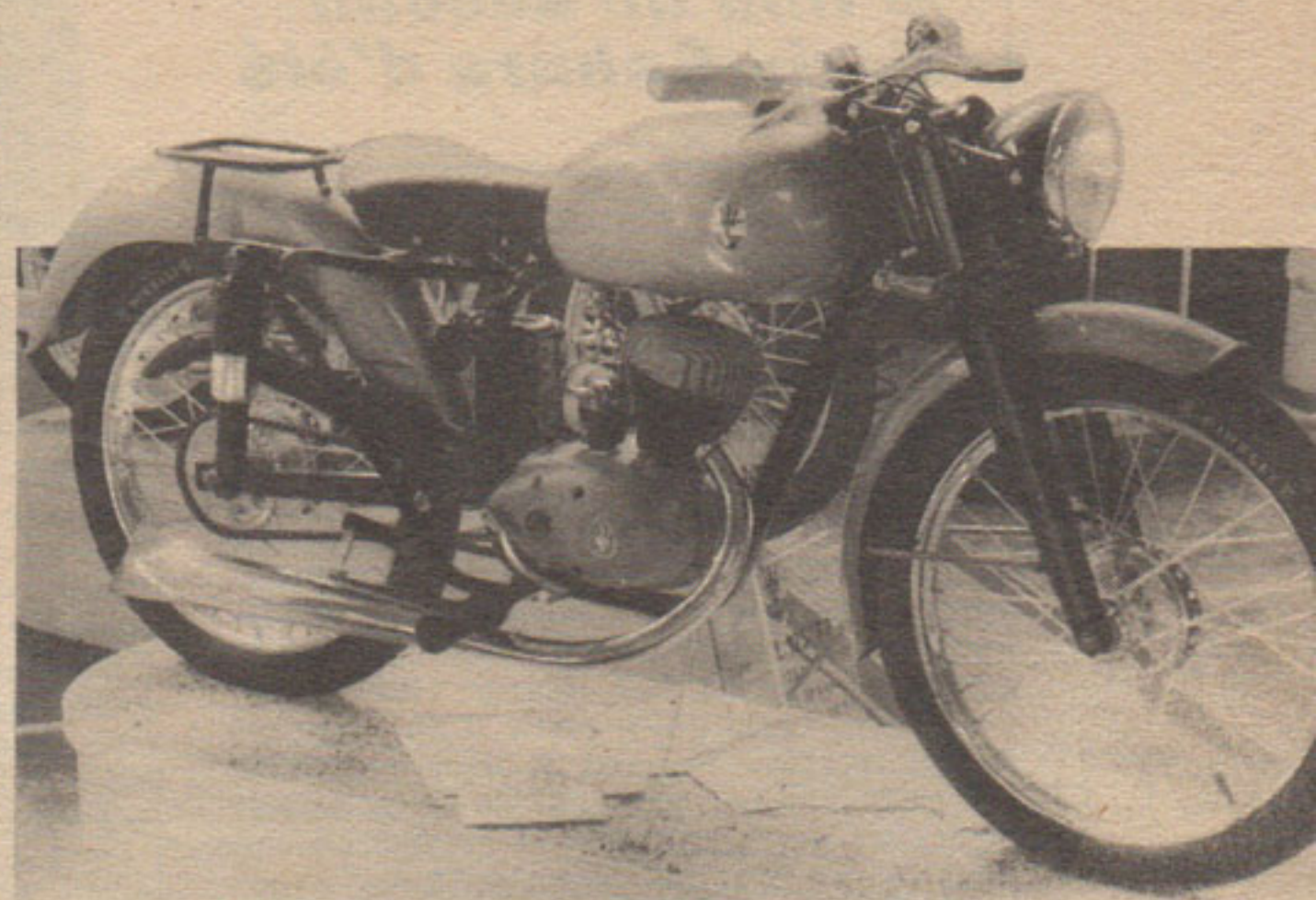


LE NOUVEAU DUCATI
98 CM³ SPORT,
CE MODÈLE EST DONNE POUR 6,8 CV A 7.500 T/MN.

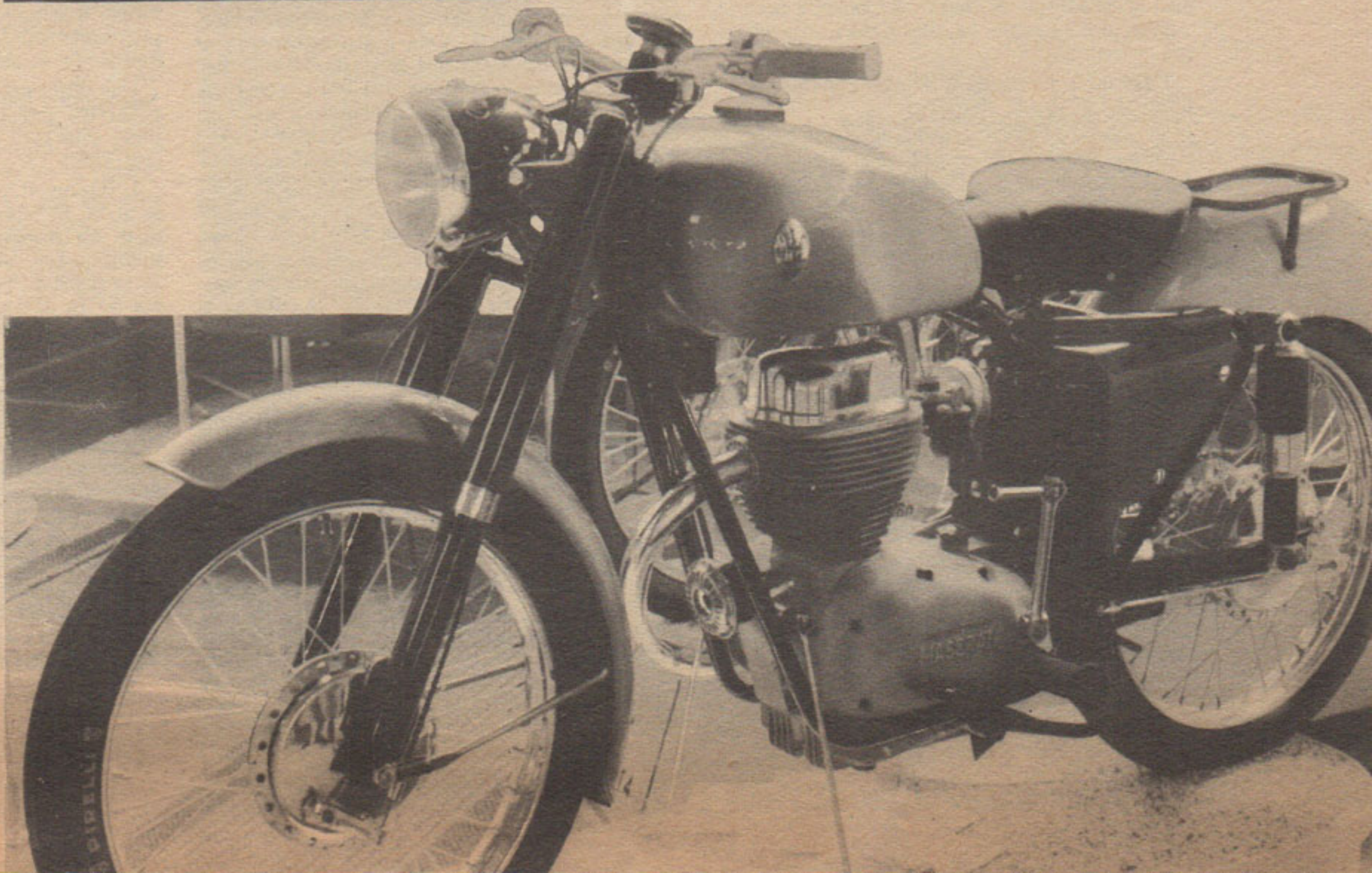
LE 125 CM³ BENELLI A REMPORTÉ MILAN-TARENTE :
1.300 KM A LA MOYENNE DE 89,345 KM



LA COMET
EST UNE 175
BICYLINDRE
DESSINÉE
PAR DRUSIANI



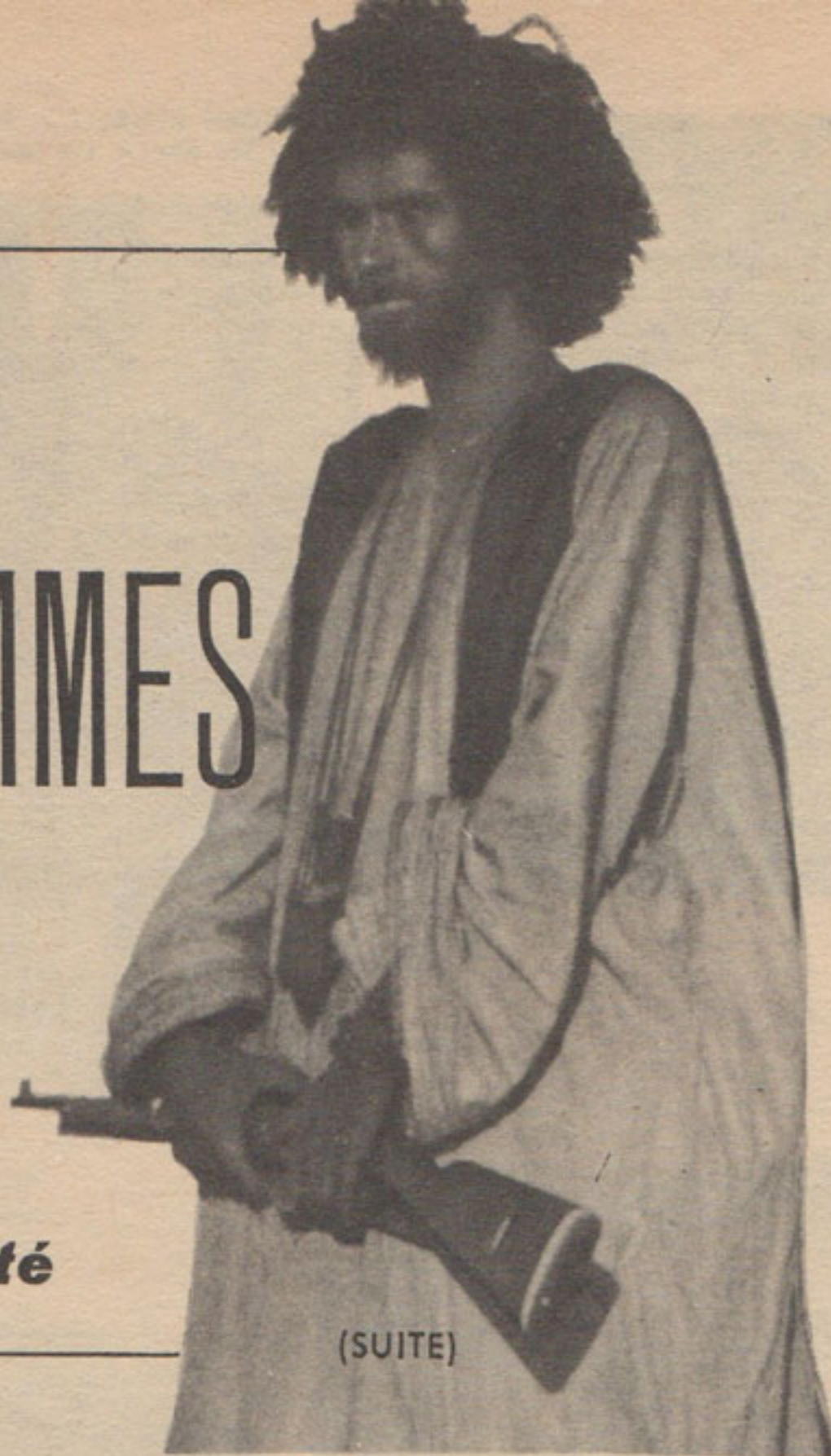
LA 125 MASERATI



LA MASERATI
158 CM³
QUATRE TEMPS
CULBUTÉE

CHEZ "LES HOMMES BLEUS"

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



(SUITE)

Ici aussi nous sommes signalés. Nous arrivons en plaine chaleur vers 11 heures. Un Dodge de la Compagnie saharienne qui va depuis le terrain d'aviation jusqu'à Tindouf, nous fait un bout de conduite et comme il s'arrête à la première cantine militaire de la petite cité, nous le suivons... Quelle sensation peut produire sur des palais assoiffés par deux jours de piste une citronnade servie dans un vrai bar, dans de vrais demis, avec de la vraie glace sortie d'un véritable frigidaire, rien ne peut le décrire... Nous sommes entourés par tout le détachement méhariste de la Zousfana et comme chacun tient à payer une tournée, nous avons rapidement quelques litres de liquide dans le corps. C'en est trop... de quoi attraper un bon dérangement intestinal avec ces boissons glacées. Enfin, puisque nous sommes au pays des chameaux, avec de vrais méharistes, il faut faire comme le chameau : boire quand il y en a, et s'en gaver en attendant les prochaines privations.

Puis nous montons à Tindouf même, à la Compagnie de la Saoura.

A peine arrêtés, on nous fait savoir que le Commandant de la Place tient à faire notre connaissance. Tout le monde semble nous connaître et nous voici déjà en visite à travers la petite cité saharienne aux rues désertes à cette heure où le soleil est au zénith.

Puis, nous nous installons au « gîte d'étape ». Ainsi nomme-t-on ces installations semi-hôtelières, quelquefois sommairement installées, d'autres fois luxueusement agencées suivant la fréquence des passages sur la piste et la rentabilité. Ici, nous n'avons pas à nous plaindre : le « gîte » appartient à l'Administration militaire et il est géré par un civil, le brave M. Nirascou, tout à la fois, bistrot, postier et correspondant de la Compagnie de transports. Il y a peu de temps encore, ce blédard aux quinze ans de Sahara portait la tenue méhariste. Et comme il n'a pas pu quitter son Sahara, la retraite venue, il s'est mis gérant du « gîte ». Le Sahara, c'est une vocation, il faut avoir la

foi pour devenir « saharien » comme pour devenir médecin, artiste ou prêtre.

En partie, les machines ont un peu souffert de ces deux jours de piste : sur l'Harley, il faut voir cette boîte de vitesse qui ne veut plus passer la première. Sur la B.M.W., il faut user quelques bâtons d'autogène pour rafistoler le porte-bagages. Il faut aussi débosser un peu les deux jantes qui, choquées par d'énormes pavés, en ont pris un « bon coup ». Quant à la Jawa, eh bien ! la brave petite Jawa, la plus faible des trois en cylindrée et en... corpulence, à part son porte-bagages dont on ne parle même plus, puisqu'il est en miettes, elle ne semble pas avoir de contusions nulle part. Rien à lui faire, pas même à retendre la chaîne. Et cependant elle est partie avec, déjà, 5 000 km « dans les reins »... comme dirait son pilote. L'Harley mange de l'huile... que c'en est une bénédiction de lui ingurgiter des bidons de Shell ! Cela n'a d'ailleurs rien à voir avec la piste qui n'a pas fatigué les moteurs, surtout celui-ci qui était muni de l'excellent filtre U.S. Probablement usure des segments et des cylindres, malgré une réfection récente et un rectifiage de soupapes.

Ce n'est que rentrés à Paris que nous pourrions examiner tout cela en détail. Pour l'instant, le petit sergent, chef de garage — celui qui, à Tindouf, a le plus de travail probablement, car il est seul à assurer la réfection des véhicules de la Compagnie aidé seulement par quelques indigènes peu habiles, le petit garagiste va immédiatement procéder aux soudures, au déboselage, à la visite de la boîte de l'Harley. La journée se passe en réparations.

Le lendemain, « l'homme-à-la-B.M.W. » dont les brûlures sur le dessus des pieds se sont aggravées, marche difficilement. Il lui faut voir le « toubib » de la Compagnie, qui, peu de temps avant notre arrivée avait eu une autre consultation d'un genre tout spécial : une cigogne avait une fracture, il avait fallu lui faire un plâtre. Ici, on est toubib ou on ne l'est pas : on peut avoir aussi

bien un Maure qu'un Européen à soigner, ou encore un chameau, un mouton, une chèvre ou une autruche à visiter.

Car Tindouf possède son zoo, s'il vous plaît!... Ce n'est pas Vincennes, bien sûr, mais c'est un petit zoo local avec autruches, gazelles, coque, aigles, faucons et d'énormes lézards sahariens dénommés « ouranes ». Une superbe hyène rayée voisine avec des chacals de petite taille.

Tindouf a aussi son petit musée qui groupe quelques souvenirs retraçant toute l'histoire de la pacification de cette zone.

C'est la cité des Tadjakants, mais le bureau de l'Annexe administre également une tribu nomade importante, celle des *Reguibats L'Gouacem* qui ne vivent que des ressources de leurs troupeaux et vont à travers le désert, suivant un cycle bien défini, à la recherche des meilleurs pâturages.

Un cimetière est généralement émouvant, mais le cimetière européen de Tindouf est un des plus tristes que je connaisse. La plupart des morts sont retournés sur Agadir et inhumés au Maroc ou dans leur pays d'origine. Seules cinq pauvres tombes restent à Tindouf, dans un minuscule petit carré bien propre entouré d'un bas mur de pierres. Parmi ces cinq tombes toutes simples, celle d'un légionnaire étranger est la dernière dans la direction du Sud, du grand bled infini... Pas de fleurs, bien sûr, car il n'y a pas d'ombre et comment voudriez-vous qu'elles tiennent sous les 70° qu'envoie le soleil?

RETOUR

Après deux jours et demi passés à Tindouf au cours desquels nous avons effectué un circuit bien déterminé : celui des bars (il y en a cinq ou six distants chacun de 200 m, ce qui forme des étapes suffisamment longues lorsqu'il faut les faire à pied en plein soleil), nous refaisons les bagages pour le retour. Les machines sont en état, mais les hommes y sont moins : « L'Homme-à-la-B.M.W. » marche avec une canne depuis hier. Ses brûlures aux pieds forment de véritables plaies, ressemblant fort aux « crow-crows » d'Afrique tropicale. La pénicilline, appliquée localement, n'est d'aucun effet avec cette température. Quant à notre distingué Jawaïste, il a une plaie purulente sur le devant de la jambe qui lui donne de la fièvre.

Une seule solution : Michel Grand (B.M.W.) repartira par le camion de la C.T.M. deux jours plus tard et sa machine sera embarquée elle aussi.

L'Harley et la Jawa repartent ensemble sur la piste. Et nous ne démarrons qu'à 9 heures, juste au moment où la chaleur augmente. Retour sans histoires. Pas de panne, pas de crevaison. Seule le défaillant porte-bagages de la Jawa exige quelques arrêts. Nous faisons une bonne moyenne : 110 km en deux heures sur la hamada nous amènent au Merkala, à la dangereuse descente et cette fois, le précipice est à notre droite... A midi, nous arrivons en pleine chaleur à Oum-el-Achar. Au total, 140 km en trois heures sur cette piste. Nous sommes contents de nos machines, mais il était temps, l'Harley commençait à cliqueter dans les passages difficiles, et la Jawa n'atteignait plus qu'une vitesse limitée.

Nous retrouvons le même accueil qu'à l'aller et à 17 heures, nous repartons. Nous traversons l'oued Drâa à sec sur le radier cimenté (7 km de billard, les seuls sur cette

piste) et nous arrivons à la nuit à Foul-el-Hassane ! « *La Bouche-du-Diable* »... Quelle atmosphère suffocante règne ici!...

On nous prévient que le Caïd de Tamanart-Aguerd, aurait bien aimé recevoir les motocyclistes de France de passage sur son territoire. Le Caïd est un notable distingué et grand ami des Français, malheureusement nous ne pouvons déceimment pas aller frapper à 10 heures du soir à la porte d'un chef de territoire et nous passons, regrettant le délicat accueil que nous aurions reçu.

Nous dépassons Foul et des phares groupés au loin sur la piste nous avertissent de l'arrivée d'un convoi. Nous faisons quelques appels et nous stoppons devant les énormes camions de la C.T.M. Les chauffeurs descendent des cabines, ils partent avec quatre camions de 15 et 20 t vers la Mauritanie et jusqu'à Atar à plus de 1 700 km d'Agadir. C'est un convoi de carburant... et dire que quand cette essence, transportée en fûts sur cette piste infernale, sera en vente à son lieu de destination, malgré les frais de transport, les assurances et les marges bénéficiaires, elle sera tout de même vendue moins chère que notre carburant métropolitain. Le sait-on, en France, à la Commission des Pétroles?

En pleine nuit, une nuit noire comme de l'encre car de gros nuages d'orage roulent au-dessus de nous, nous passons au travers trous et bosses vers Bou-Izakarn et Agadir. La pluie se met à tomber : venir au Sahara pour être « *saucés* » c'est à peine croyable... Des gouttes grosses comme des ampoules de code s'écrasent sur nos blousons et sur la tôle des réservoirs avec un « *floc* » impressionnant. Des éclairs qui illuminent la piste strient le ciel. L'orage gronde dans les montagnes du Djebel Bani. Des bouffées violentes de vent chaud, puis frais, puis froid soufflent dans tous les sens. La pluie tombe à verse et nous cheminons dans les trous qui sont devenus glaiseux. Bientôt, il faut stopper et s'abriter comme nous pouvons à deux sous un imper. Puis, la tornade diminue vite de violence. Encore quelques éclairs lointains. L'orage passe... mais sur la piste, les creux sont comblés par l'eau. Quelques passages d'oueds qui, à l'aller étaient à sec, contiennent près d'un mètre d'eau, mais ce ne sont que des mares locales et les oueds n'ont pas grossi suffisamment pour être en crue, heureusement. Il faut passer ces nappes d'eau en cherchant l'endroit où le niveau est le moins haut. Il y en a tout de même 50 cm certaines fois... Alors, en première, tout doux, nous entrons dans le bain. Les moteurs éclaboussés font jaillir une gerbe de vapeur et nous ne sommes pas tranquilles. Si jamais le brusque refroidissement allait faire fêler un cylindre. De toutes façons, il n'y a pas à choisir... Il faut y aller et passer.

Dans une mare dont le fond est glaiseux et dont je n'estimais pas la profondeur aussi forte, l'Harley entre à 60 à l'heure, dérape, en ressort à 20 à l'heure, fait une embardée, et bondit dans les bas-côtés où elle stoppe dans un dernier trou qui cale la roue avant.

Encore une forte émotion, mais je me retrouve sur mes deux jambes et l'Harley sur ses deux roues : comme au cinéma. Nous sommes pourtant loin des studios de Neuilly.

La Jawa, qui arrive dans un passage autrefois sablonneux, mais qui forme maintenant une mare de boue rougeâtre, dérape également, la roue bourre dans cette « *mélasse* » et la voici immobilisée. Il n'y a pas de mal, et au premier coup de kick, la petite Jawa repart.

Enfin, vers 1 heure du matin, nous termi-

nons l'étape la plus tardive de cette randonnée. Arrêt à Bou-Izakarn. Ici, apparaissent les premiers kilomètres de goudron et le reste n'est plus qu'un amusement, mais nous repartirons au jour.

Quatre heures de sommeil en plein vent, dans l'air rafraîchi par le récent orage, nous remettent d'aplomb et nous poussons la coquetterie jusqu'à nous raser de frais à la « *cantine* » de Bou-Izakarn.

A 8 heures, après le dernier contrôle des papiers par la gendarmerie saharienne, nous repartons. Sur le bitume, nous volons, il nous semble... 100, 110, 115, du billard! Nous repassons en sens inverse les monts de Akhrssas, par la petite route en corniche assez dangereuse, mais cela n'est rien comparativement à la piste du Merkala.

Avant le déjeuner, nous sommes à Agadir, où nous retrouvons notre campement et le reste de la troupe. Quant à Michel Grand, il arrivera le lendemain par un transport de la C.T.M., les pieds « *en écharpe* », mais il aura tout de même accompli sur sa B.M.W. les 170 derniers kilomètres en partie goudronnés. L'honneur est sauf!

..

LA ROUTE AUX 1 400 VIRAGES

Deux jours plus tard, nous roulions gaillardement avec un moral « *refait à neuf* » vers Taroudant et les monts de l'Atlas, les plus hautes montagnes d'Afrique du Nord. Le climat ici est encore saharien tant que l'on

Tindouf, près de la Mauritanie.

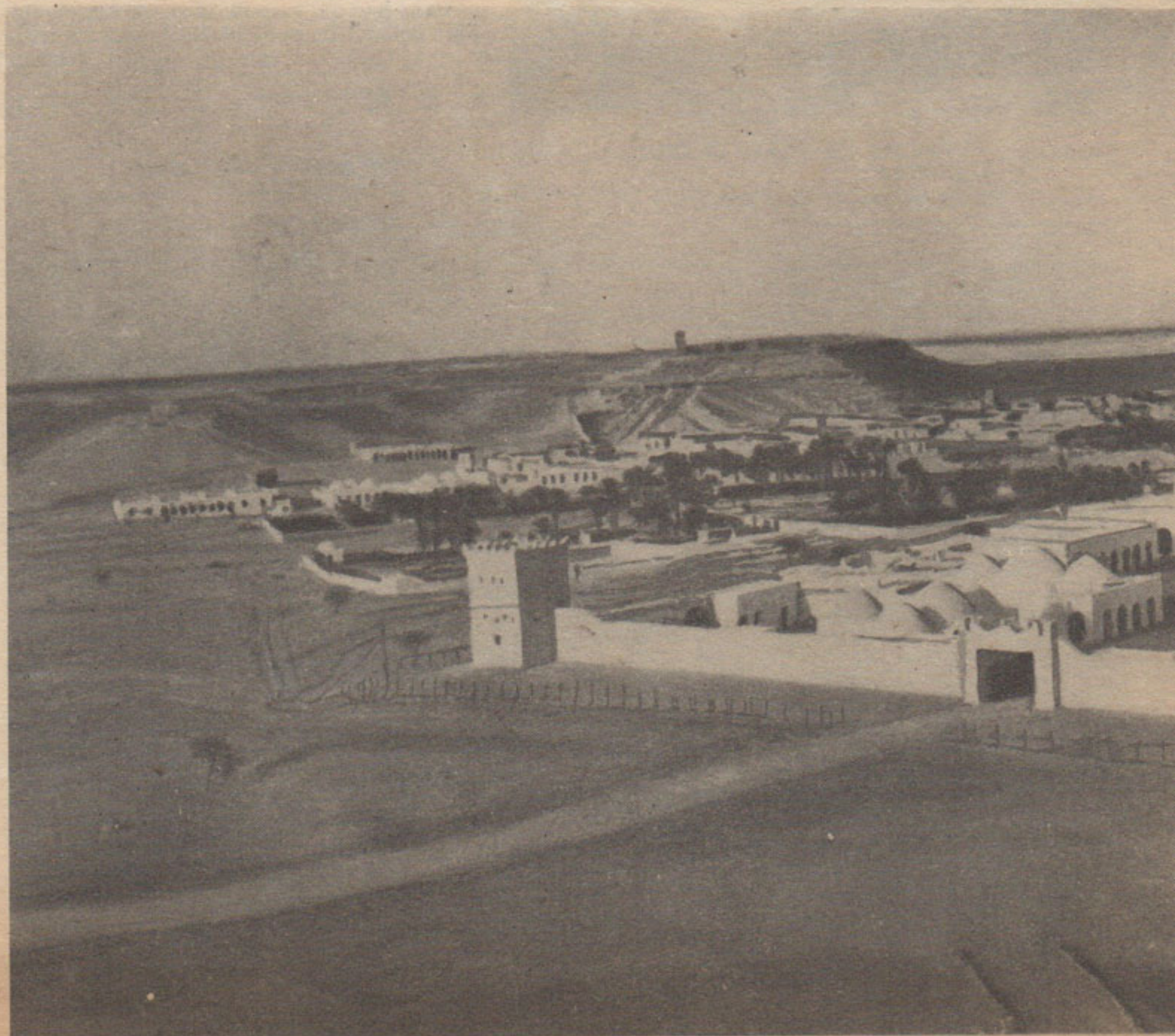


La « *Piste impériale* »
et les Monts de l'Ouarkiz,
près du Rio-de-Oro.



n'atteint pas les premières pentes. Bientôt, au loin, nous apercevons des sommets, le Djebel Toubkal (4 165 m) et, la plaine finissant, une pancarte nous avertit : « *Virages sur 120 km.* » « *Le Tizi'N'Test à 27 km.* »

Nous y montons, à ce renommé Tizi'N'Test ;





*Dans une bananeraie
du Sud Marocain
au retour.*



*De nuit au col du Tizi'N'Test
à 2 100 m
dans les Monts de l'Atlas.*

c'est le nom du col que la piste franchit à 2 100 m. Le paysage est magnifique, grandiose et impressionnant. A droite ou à gauche, des précipices avec des « à-pics » de 300 à 500 m et sur les 120 km annoncés, il y a environ mille quatre cents virages successifs. Le pneu avant de l'Harley, un gros Firestone qui a déjà 60 000 km et plus guère de dessins, sort de là lisse comme un œuf, raboté de chaque côté, par les virages caillouteux, d'une façon très régulière.

A la tombée de la nuit, nous sommes au col où il souffle un vent qui nous paraît glacial après les chaleurs des jours précédents.

Il reste 16 km à faire vers le Nord et sur l'autre versant de la montagne pour atteindre une des rares auberges du lieu, tenue par des Européens et où nous nous ferons magistralement estamper pour un dîner très mal servi.

Pour camper en pleine montagne, il s'avère difficile de trouver un endroit acceptable. La piste assez dégradée est étroite et malgré cela, assez fréquentée, car, c'est un des principaux itinéraires du Maroc intérieur. Lorsqu'une voiture vient en face, il faut chercher un emplacement pour se ranger et la laisser passer. Dans d'autres endroits, il y a le passage pour deux, mais de justesse. Impossible de trouver un terrain plat pour coucher. Nous finissons cependant par grimper les motos sur une bute et nous y installons le camp.

Les jours suivants, nous remontons rapidement vers le Nord, et traversons la région du Tadla..., région des « tueurs » où récemment de sanglantes tueries ont endeuillée la population européenne. Si notre benjamin de dix ans est heureux d'être au pays des « coupeurs de têtes », notre équipière se sent d'autant moins rassurée que nous ne sommes pas armés. Tout au long du voyage, notre seule arme défensive fut une paire de forts démonte-pneus que nous laissons la nuit à portée de main.

Mais tout se passera bien. Kasba-Tadla, jolie petite ville toute blanche, nous accueille



*Un paysage désertique
à la frontière
Mauritanienne.*



gentiment. Nous y étions attendus depuis plusieurs mois et notre ami Hammouti, correspondant de presse et hôtelier par surcroît se fait un plaisir de guider nos pas.

Puis, voici Khenifra entourée de montagnes sauvages, la ville des légionnaires. Nous y prenons un repas copieusement servi auprès du camp de la Légion... la vraie, la nôtre. Car, encore quelques centaines de kilomètres et nous nous retrouvons au Maroc espagnol où nous cotoyons l'autre Légion, la leur... dont nous ne gardons pas un souvenir exceptionnel.

Puis Tanger, la ville libre, Tanger-l'Internationale où la douane est inconnue. C'est le pays du matériel neuf... et de choix. D'immenses immeubles abritent les agences de la General Motors, de toutes les marques américaines de voitures, de carburants, de machines agricoles. Toutes les marques allemandes et anglaises de motos sont ici représentées et largement importées. Notre ami, le docteur Bajat, vieux toubib colonial et saharien endurci nous reçoit ici et met sa propriété à notre disposition. Car, l'hospitalité c'est cela, ici... On ne vous offre pas un repas, on met la maison à votre disposition et on vous dit : « Faites comme chez vous, ne vous occupez pas de nous... »

Une vraie famille d'Africains, les Bajat, et qui pratiquent toujours le camping. Il faut voir les départs : la Land-Rover, peinturlurée de frais, en tête, en éclaircur... puis vient le Dodge avec ses multiples intalations (réservoir de 500 l d'eau, butane, lits pliants, etc.). Apte à toutes les traversées africaines, ce Dodge ! Même un emplacement pour poser deux vélomoteurs est prévu. Cela, pour les petits déplacements aux étapes. Puis, en queue, pour terminer le convoi, vient la petite Jeep Willys, sale, dans son kaki d'origine, mais toujours prête à remorquer un véhicule dix fois gros comme elle.

Réembarquement sur les quais de Tanger ! Nos machines s'élèvent dans l'air au bout d'un faisceau de cordes et nous ne sommes pas tellement rassurés de voir la façon dont elles sont descendues dans la cale. Néanmoins, nous n'avons pas à nous plaindre, elles sortent à Algésiras sans avoir subi de dégâts. Il n'en est pas de même pour tout le monde... hélas !

Et c'est ici la fin du beau voyage... Nous laissons derrière nous cette terre africaine où la vie simple marche au ralenti. Nous laissons là ces paysages si divers aux couleurs changeantes. Nous y reviendrons bien sûr, mais combien de mois encore se passeront à vivre dans notre grisaille parisienne, à subir les taquineries de la pluie, du froid et de l'humidité ?...

2 000 km, nous séparent encore de chez nous et nous avons tout de même encore de beaux pays à traverser. Cette côte espagnole si riche en couleurs, ces plages immenses et désertes. L'Andalousie et son accueil inoubliable. Les femmes ne nous ont-elles pas jeté souvent les fleurs qu'elles portaient dans les cheveux...

Et puis, la frontière, ses formalités, la France, un détour par les gorges du Tarn et une dernière étape sur la nationale 7 à 80 de moyenne.

Paris, la porte d'Italie, que nous retrouvons sans joie, mais qu'importe, nous avons la tête pleine de souvenirs, un album plein de photos qui nous rappelleront chaque étape et occuperont bien des conversations cet hiver.

Texte de C. R. Mahé.
Photos Claude Mazurier
et Michel Grand.

NOMENCLATURE ET CLASSIFICATION DES BOUGIES

LODGE

BOUGIES DE 14 ^{mm}/_m

	MODÈLES		FILETAGE		Nombre d'électrodes	Degré thermique approximatif	
	démontables	sertis	Dia. et pas	Long. en ^{mm} / _m			
Bougies chaudes (celles qui résistent le mieux à l'encrassement) pour moteurs à régime lent et à faible compression, ainsi que pour moteurs usés remontant l'huile.	BB14S		14×125	12	1	35	Bougie très chaude spécialement recommandée pour les tracteurs.
	BB14		14×125	12	3	35	Bougie pour moteurs à régime très lent et très faiblement comprimés.
	B14		14×125	12	3	45	Bougie spécialement recommandée pour camionnettes circulant surtout en ville.
	BL14		14×125	18	3	45	Bougie identique à la B14, mais à filetage plus long.
Bougies moyennes pour moteurs à régime et compression moyens.		CAN	14×125	9	1	95	Bougie standard pour moteurs nécessitant des bougies à filetage court.
		CN	14×125	12	1	95	Bougie standard non démontable.
		CLN	14×125	18	1	95	Modèle identique au modèle CN, mais pour moteurs nécessitant des bougies à filetage long.
		C14	14×125	12	3	95	Bougie standard démontable.
		CB14	14×125	18	3	95	Bougie standard identique à la C14, mais pour moteurs nécessitant des bougies à filetage long.
Bougies froides pour moteurs à forte compression et à régime élevé.	H14		14×125	12	3	145-175	Bougie démontable pour moteurs de motocyclettes à soupapes en tête et certains moteurs de voitures sport.
	HL14		14×125	18	3	145-175	Bougie identique à la H14, mais à filetage plus long.
	H14S		14×125	12	1	145-175	Bougie identique à la H14, mais à 1 électrode.
	HL14S		14×125	18	1	145-175	Bougie identique à la H14S, mais à filetage plus long.
		HN	14×125	12	1	145-175	Bougie non démontable pour moteurs de motocyclettes à soupapes en tête et certains moteurs de voitures sport.
		HLN	14×125	18	1	145-175	Bougie identique à la HN, mais à filetage plus long.
		HLNR	14×125	18	1		Modèle spécial pour Rover «60», «75» et «Land-Rover».
Bougies très froides pour moteurs supersport à très haut rendement.	HH14		14×125	12	3	250-275	Modèle spécialement recommandé pour vélomoteurs de 125 c.c. récents dont les bougies «perlent», ainsi que pour moteurs surcomprimés.
		HNP	14×125	12	1	200-250	Bougie à électrodes en platine.
		HLNP	14×125	18	1	200-250	Modèle identique au modèle HNP, mais à filetage plus long.
		HHLN	14×125	18	1	275	Bougie identique à la HHN, mais à filetage plus long.
		HRNP	14×125	12	1		Modèle spécial pour Rolls-Royce, Phantom III (jusqu'à 1946) et Bentley 3 1/2 et 4 1/2 litres, 30 CV
Bougies course		RL47	14×125	18	1	300	La plus chaude des bougies de courses (pour courses de côtes).
		R49	14×125	12	1	320	Pour courses courues sur distances relativement courtes
		RL49	14×125	18	1	320	» » » » » »
		R50	14×125	12	1	380	» » » » » »
		RL50	14×125	18	1	380	» » » » » »
		R51	14×125	12	1	440	Bougie généralement employée dans les Grands Prix et épreuves similaires
		RL51	14×125	18	1	440	» » » » » »
		RL52	14×125	18	1	480	» » » » » »
		R53	14×125	12	1	500	Bougie pour courses sur longues distances courues sur circuits extrêmement rapides et records de
		RL53	14×125	18	1	500	longues distances sur piste.

LE SALON DE MILAN

(Suite)

Là encore, une nouveauté intéressante, un 150 cm³, deux temps, de 9 ch 5 à 7 800 t/mn, à graissage séparé. L'huile, contenue dans un réservoir placé en arrière latéralement, est envoyée au cylindre par une pompe tournant très lentement (un jet tous les cinq tours). Cette huile redescend dans le carter par gravité, s'accumule dans une petite cavité spécialement aménagée. La bielle qui est munie, à sa partie inférieure, d'une cuillère récupère au passage l'huile nécessaire au graissage du maneton.

Le type **Bracco** est livré en 125 cm³ monocylindre avec un alésage de 54 mm, course 54 mm, trois vitesses, et en 150 cm³ avec un alésage de 60 mm et une course de 54 mm, quatre vitesses.

Le cylindre est en fonte, culasse en alliage léger, graissage par mélange, allumage par volant magnétique, embrayage à disques multiples en bain d'huile, transmission primaire par chaîne. Suspensions : AV fourche télescopique; AR fourche oscillante, amortisseurs hydrauliques. Consommation 1 l aux 40 km. Vitesses : 125 cm³, 80 km/h; 150 cm³, 90 km/h.

Ces deux types peuvent, sans modification, être équipés d'un démarreur électrique.

On trouve également une 125 cm³ Tourisme et un type sport : alésage de 60 mm, course 54 mm, quatre vitesses, donné pour 105 km/h.

Le **175 cm³ Fox** est un quatre-temps à distribution surélevée, cylindre et culasse en alliage léger. Alésage 60 mm, course 62 mm. Taux de compression 1 à 7; 9 ch à 6 000 t/mn. Allumage par dynamo, graissage par pompe. Transmission primaire à engrenages. Embrayage à sept disques. Poids 105 kg, 1 l aux 40 km, 110 km/h pour le type sport.

Le « **Setter** » est un bicylindre de 250 cm³, deux cylindres verticaux côte à côte. Alésage 52 mm, course 58 mm, soupapes en tête. Allumage par dynamo.

Suspensions : AV télescopique; AR fourche oscillante, amortisseurs hydrauliques. Vitesse 110-115 km/h; 2 l 80 aux 100 km. Le modèle **Veltro** 350 cm³ présente les mêmes caractéristiques avec 65×58×2. Vitesse de 120-125 km/h; 3 l aux 100 km.

Le scooter **Levrier** est un 150 cm³, deux temps, monocylindre vertical, 60×54, allumage par volant magnétique. Cadre support en tube. 1 l 75 aux 100 km. Vitesse maximum : 75-80 km/h.

**

La société **Ducati** de Bologne nous fait admirer son scooter, et un nouveau modèle sport en 98 cm³ dont les caractéristiques sont les suivantes : quatre temps, soupapes en tête, quatre vitesses avec engrenages toujours en prise. Allumage par volant magnétique. Puissance 6,8 ch à 7 300 t/mn. Graissage forcé, avec radiateur de refroidissement. Vitesse 90-93 km/h. Réservoir de 14 l.

Suspensions : AV fourche télescopique; AR fourche oscillante, amortisseurs hydrauliques.

Le type **Tourisme** a trois vitesses, une puissance de 5 ch 5 à 6 000 t/mn et une vitesse de 80 km/h.

La 65 T est une 65 cm³ à quatre temps, distribution par soupapes en tête.

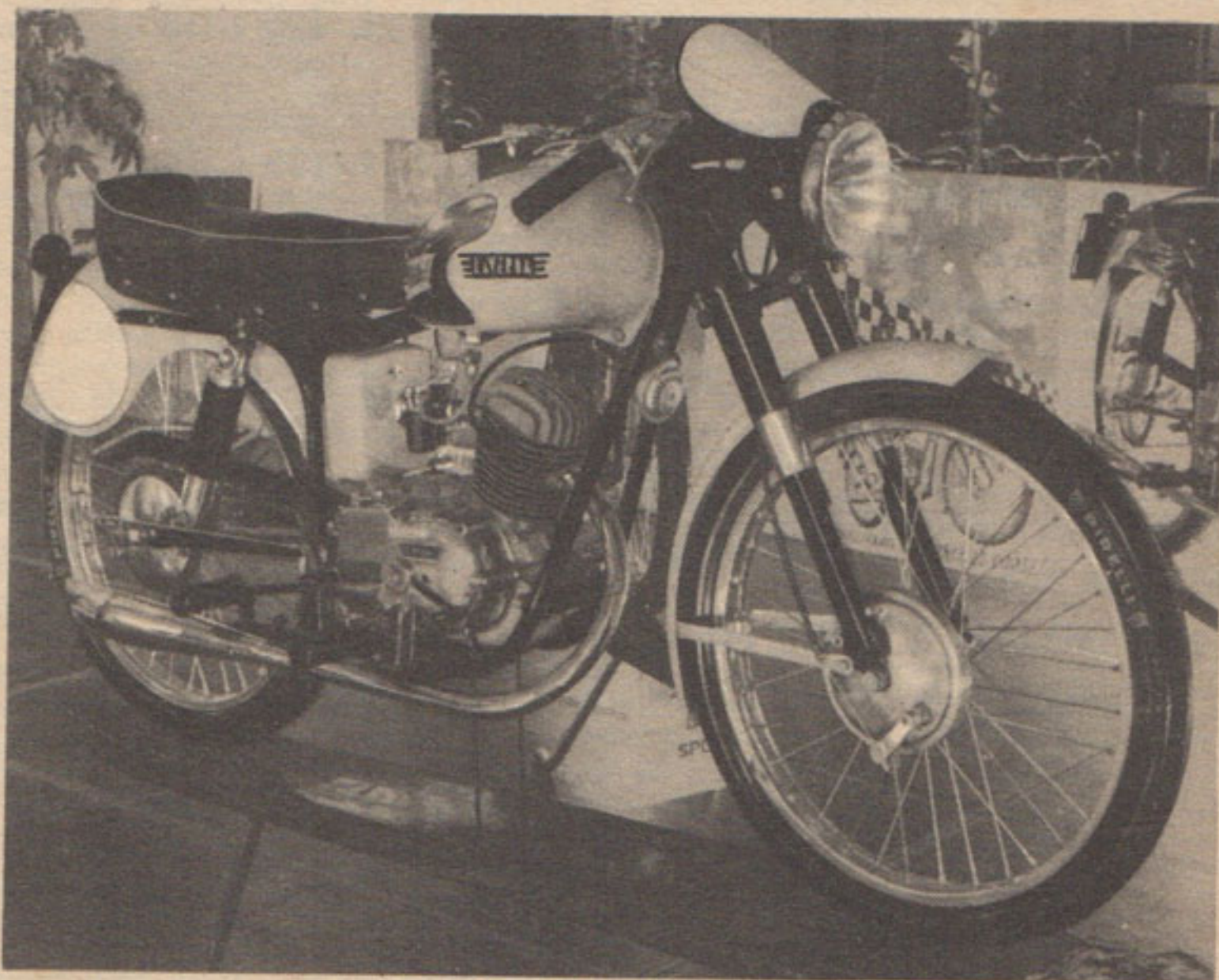
La 125 cm³ normale est un monocylindre deux temps, avec une puissance de 5 ch 5 à 5 600 t/mn. Rapport de compression 1 : 6. Allumage et éclairage par volant magnétique.

Suspensions : AV télescopique; AR garde-boue fixe, fourche oscillante spéciale, amortisseur hydraulique, trois vitesses. Embrayage à bain d'huile, 75 kg, 85 km/h, 2 l aux 100 km.

Le type sport a une puissance de 6 ch 5 à 6 800 t/mn, un rapport de compression 1 : 7,5 et une vitesse horaire de 100 km/h.

Cette machine a triomphé au tour d'Italie motocycliste 1953 (3 050 km), à la moyenne horaire de 89,345 km/h. Il existe également un modèle caréné.

La 250 cm³ est une bicylindre quatre temps, avec le groupe-moteur placé sur caoutchouc, vilebrequin supporté en trois



LA 75 CM³ LAYERDA EST UNE MACHINE DE SPORT TRÈS RAPIDE

★

Trois vitesses, allumage par volant magnétique qui alimente la lumière et le klaxon. Démarrage à pédale. 2 ch 5 à 5 600 t/mn. Poids 51 kg, vitesse 70 km/h. Suspensions : AR à fourche oscillante; AV télescopique. Réservoir de 10 l.

Le scooter **Cruiser**, bien connu par son modernisme, présente tous les perfectionnements d'une voiture américaine : démarreur électrique, convertisseur hydraulique, etc.

**

La **Benelli de Pesaro**, dont nous avons pu admirer en France, la 250 cm³ pilotée par le regretté Dario Ambrosini, présente trois versions en 125 cm³ et une 250 cm³,

points, alésage 53 mm, course 56 mm.

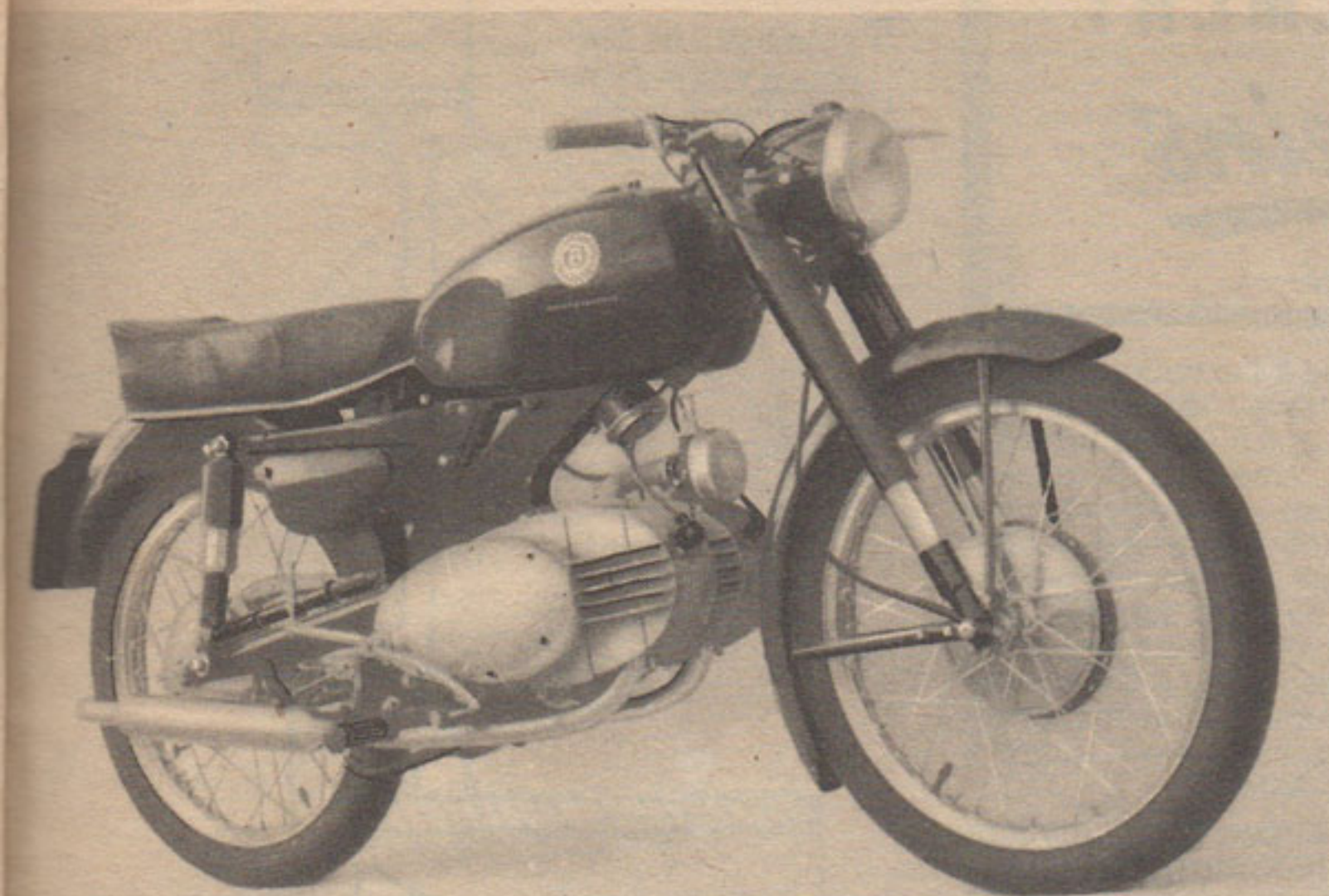
Rapport de compression 1 : 7. Puissance de 16 ch à 7 000 t/mn, quatre vitesses.

Suspensions AV et AR avec amortisseurs hydrauliques. Poids 138 kg. Vitesse horaire 120 km/h. Réservoir d'huile séparé du bloc moteur.

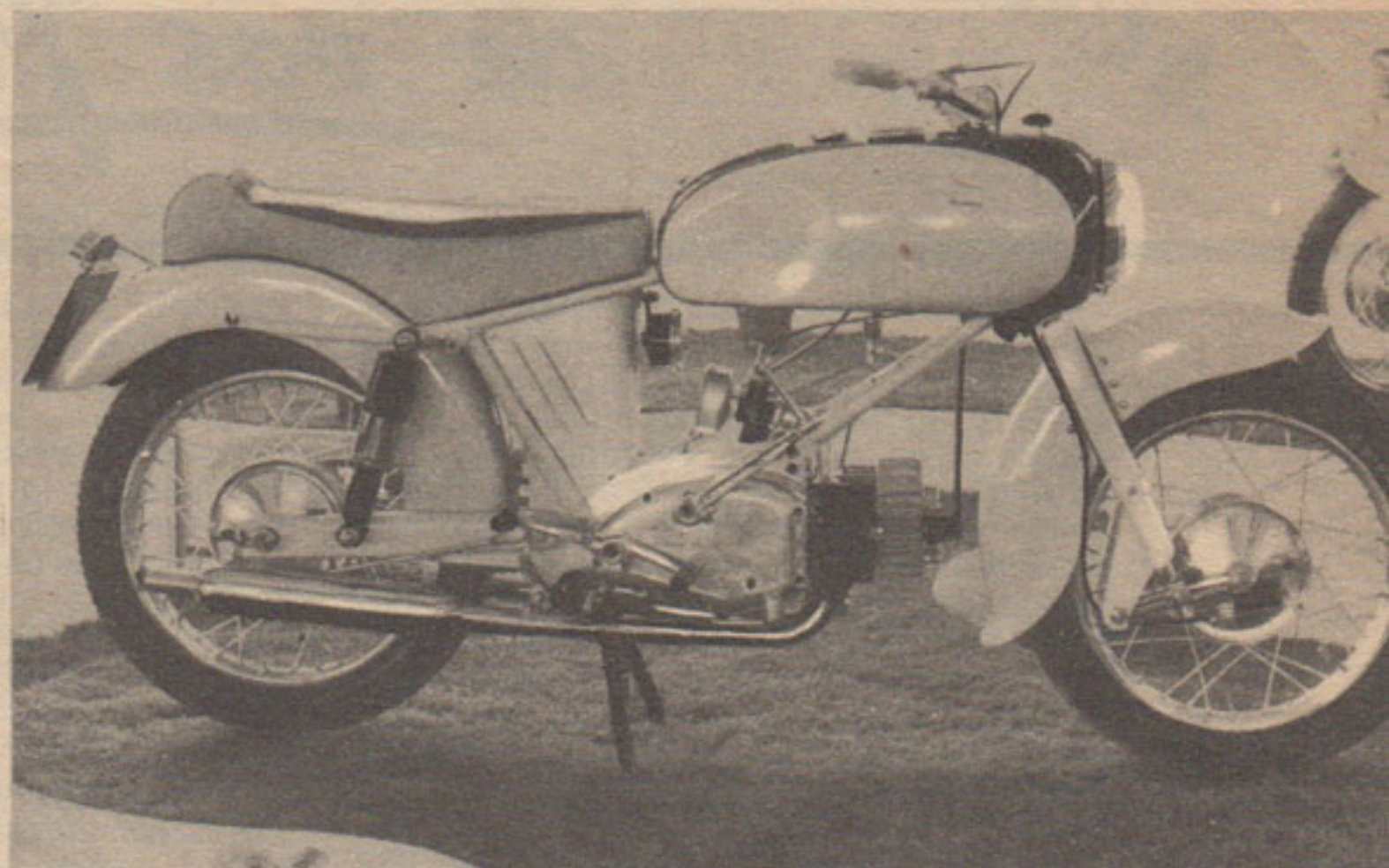
**

L'ingénieur **Drusiani**, créateur du moteur Mondial, a désormais sa marque la **Comet**. Il présente une 175 cm³ sport très réussie.

Deux cylindres verticaux côte à côte, alésage 48 mm, course 48 mm. Puissance de 10 ch à 7 200 t/mn. Cylindre en alliage léger avec chemise de fonte rapportée.



UNE 200 CM³ BICYLINDRE
DEUX TEMPS,
COTE A COTE,
SIGNÉE « B »



LA NOUVELLE RUMI
175 CM³,
BICYLINDRE
DEUX TEMPS

Culasse en alliage léger avec sièges des soupapes incorporés à la fusion. Arbre à cames en tête commandé par chaîne. Ressorts cylindriques pour le rappel des soupapes. Piston en alu spécial équipé de deux segments de compression et deux racleurs.

Quatre vitesses : 1^{re} 1 : 2,565 ; 2^e 1 : 1,670 ; 3^e 1 : 1,232 ; 4^e 1 : 1. Transmission primaire à engrenages, transmission secondaire : rapport moteur-roue 1 : 3,71.

Cadre à double berceau avec suspensions AV télescopique et amortisseurs hydrauliques, AR à fourche oscillante et amortisseurs hydrauliques. Poids 110 kg. Vitesse 110 km/h.

* *

Depuis quatre mois la célèbre firme **Maserati**, s'est tournée vers les deux roues et nous présente deux modèles 125 cm³ et 160 cm³.

Le premier est un monocylindre deux temps, d'une puissance de 4,8 ch à 5 000 t/mn. Alésage 52 mm, course 58 mm. Trois vitesses. Allumage par volant magnétique. Suspensions : AV à parallélogramme avec amortisseurs réglables à main ; AR amortisseurs hydrauliques. Vitesse 80 km/h.

Le second, un 160 cm³ est également un monocylindre, mais à quatre temps, avec une puissance de 7,5 ch à 6 000 t/mn.

Graissage sous pression. Quatre vitesses. Suspensions : AV télescopique hydraulique ; AR avec amortisseurs hydrauliques. Vitesse 100 km/h.

* *

Laverda est la petite cylindrée sport qui fait merveille. Elle enlève, en 1952, Milan-Taranto (1 410 km, moyenne : 76,432 km/h), en 1953, Tour Motocycliste d'Italie (3055 km, moyenne : 81,172 km/h), Milan-Taranto (1 300 km, moyenne : 82,288 km/h).

Deux types sont présentés : le sport et le tourisme, tous deux de 74 cm³.

C'est un moteur de quatre temps, avec soupapes en tête dans un bain d'huile, alésage 46 mm, course 45 mm. Graissage par pompe à engrenages. Puissance : type tourisme 3 ch, 5 200 t/mn ; type sport 4 ch, 6 500 t/mn. Allumage : volant magnétique avec rupteur sur l'arbre à cames, accessible de l'extérieur, bobine haute tension externe. Trois vitesses, embrayage à disques multiples, renfermés dans un bain d'huile. Cylindre et culasse en alliage léger, chemise rapportée. Suspensions hydrauliques. Vitesses : sport 85-90 km/h ; tourisme 70 km/h.

* *

Une discussion de famille nous a valu une nouvelle marque : la « **B** » de l'ingénieur Giuseppe Benelli, aidé de ses deux fils.

Trois machines : 44 cm³, 125 cm³, 200 cm³. Le cyclomoteur est un deux-temps, avec une puissance de 1,5 ch à 4 000 t/mn.

La 125 cm³ est une machine de Tourisme rapide.

Deux temps, monocylindre, alésage course 54×54 mm, rapport de compression 1 : 6, puissance 6 ch à 6 000 t/mn, quatre vitesses. Suspensions AV et AR télescopiques avec amortisseurs hydrauliques. Vitesse 90 km/h.

Le 200 cm³ est une bicylindre, deux temps, alésage×course : 48×54. Rapport de compression 1 : 6, 11 ch à 6 000 t/mn. Allumage par volant magnétique avec bobine externe. Embrayage dans l'huile. Quatre vitesses. Suspensions AV et AR télescopiques, avec amortisseurs hydrauliques. Vitesse 110 km/h.

* *

Rumi nous présente ses 125 cm³ et le scooter.

Le 125 cm³ sport est un deux-temps, deux cylindres horizontaux côte à côte à 180°, alésage 42 mm, course 45 mm, 5 000 t/mn. Quatre vitesses. Allumage par volant magnétique avec deux rupteurs indépendants. Graissage des paliers de vilebrequin directement par l'huile de la boîte de vitesses. Vitesse maximum 90 km/h.

La super-sport 125 cm³ est équipée de deux carburateurs.

La vitesse est de 110 km à 7 600 t/mn.

Le scooter **Ecureuil** équipé du moteur bicylindre atteint 80 km/h.

En sus, deux nouveaux modèles, en 175 cm³ et 200 cm³, avec fourche à balanciers et suspension AR oscillante.

* *

La **M.A.S.** de Milan présente deux 175 cm³ quatre temps.

Le touriste donne 7,5 ch à 5 200 t/mn, le sport avec un taux de compression de 1 à 7,3 donne 10 ch à 7 000 t/mn.

Ces machines sont équipées de suspensions à fourche télescopique et bras oscillant.

* *

La **Mi-Val** qui a glané des succès cette année, nous fait admirer des 125 cm³ et 175 cm³ qui nous sont présentées par de jeunes champions de la marque :

La 125 cm³ construite en trois types : deux-temps, monocylindre, alésage 52 mm, course 58 mm. Puissance 4,75 ch à 4 800 t/mn. Rapport de compression 1 : 6,5. Trois vitesses. 85 km/h.

Le G.S., à quatre vitesses : 95 km/h.

Le S.S. : alésage 58 mm et course 65 mm, comprimé à 1-9, fait 110 km/h.

(A suivre.)

H. CINTIOLI

AUGMENTEZ

LE RENDEMENT de vos freins

Beaucoup de mécanos-amateurs, ayant plus ou moins gonflé leurs moulins, n'en retirent que relativement peu de satisfactions du fait que les freins de leurs machines ne sont pas en rapport avec la puissance accrue des moteurs. Heureusement nous commençons à trouver, sur nos machines modernes, des « ralentisseurs » convenables, mais il n'en était pas de même il y a encore peu de temps. Trop souvent les « freins » ressemblaient désespérément à des boîtes de cirage... Bien sûr, nous pouvons acheter des magnifiques moyeux-freins, mais à quel prix! Il n'y a donc qu'une solution : retrouvons nos manches et mettons-nous au travail, car en changeant uniquement vos garnitures vous n'aurez arrangé qu'une partie du mal.

Avant toute chose, examinons notre tambour. Si par bonheur il est construit en fonte nous avons déjà gagné la première manche, puisque ce matériel possède une rigidité quasi parfaite. Si par contre il s'agit d'un tambour en tôle emboutie, ce qui est presque toujours le cas, les ennuis vont commencer. Pour des raisons d'usinage on utilise généralement des tôles minces soudées directement sur le moyeu. Deux mâchoires et le flasque et voilà notre « frein efficace ». Malgré tous les chromes et peintures, un frein conçu de cette façon ne peut donner satisfaction car avec l'échauffement le tambour se déforme dans tous les sens. Par surcroît une tension inégale des rayons qui sont très souvent accrochés au tambour, finit par ovaliser très rapidement ce dernier.

Donc, la première condition du bon fonctionnement est d'avoir un tambour absolument rond. De là découle qu'il faut rendre celui-ci rigide, car à quoi nous servira un tambour rond, si après 10 kilomètres il est ovalisé à nouveau. Cette rigidité sera obtenue au moyen d'une bague. Certains emmanchent une bague dans le tambour ce qui crée toujours des problèmes de place pour les mâchoires. Il est donc préférable

de monter cette bague à l'extérieur, malgré le supplément de travail causé par le dérayonnage de la roue. Il n'y a pas de satisfaction sans peine... Une fois le moyeu démonté et débarrassé de sa peinture il faut mesurer le diamètre extérieur exactement à l'endroit où doit se placer la bague. Le profil de la coupe de cette bague n'a au fond aucune importance, mais au point où nous en sommes, autant imiter les ailettes de refroidissement d'un frein vraiment moderne. Ceci sans illusions quant à un meilleur refroidissement.

En dessinant notre bague et en y mettant toutes les cotes, il faut surtout veiller à laisser suffisamment de place pour les rayons, c'est-à-dire ne pas boucher les trous de ces derniers. Au tourneur il faut indiquer le diamètre extérieur du tambour en lui disant que la bague doit être montée à chaud. Il saura de combien son diamètre intérieur devra être plus petit. Si nous faisons faire la bague en aluminium elle devra être assez forte, en comparaison avec l'acier pour lequel une dimension plus faible sera suffisante.

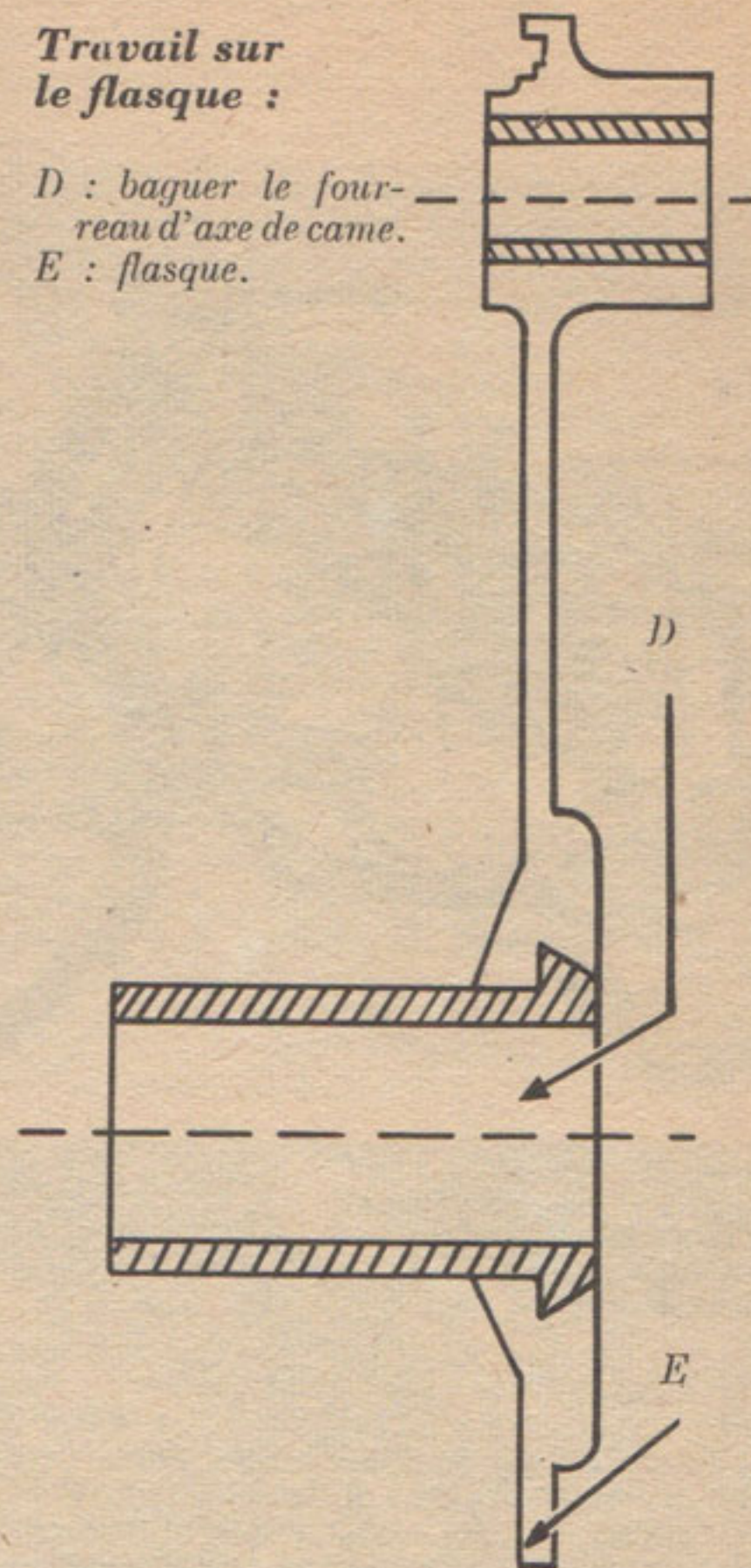
En faisant chauffer la bague dans une forge, le métal se dilate suffisamment pour monter facilement sur le tambour. En refroidissant la bague se serre d'elle-même tellement fort que toute soudure devient superflue. Donc, ne montez pas la bague si vous n'êtes pas certain que tout est parfaitement prêt! On peut, pour augmenter la rigidité latérale, souder encore quelques tôles triangulaires entre le moyeu et le tambour. Un coup de pistolet avec de la peinture de bonne qualité, et nous pouvons rayonner notre roue.

Pour bien faire, il faudrait monter la roue dans le cadre et faire un tour dans du terrain varié afin que tout cela « se tasse ». Ensuite il faut tourner l'intérieur du tambour afin de le rendre parfaitement rond. Quoi que l'on en pense, il n'est pas tellement difficile de trouver un tour qui permette de monter une roue de 19", sans le pneu évidemment. Après avoir couvert les roulements d'un bouchon de graisse consistante, nous centrons la roue dans le tour sur son axe. Si l'on veut faire du travail propre il faut non pas tourner mais rectifier, car la surface du tambour durcit par l'usage, et malgré la rigidité accrue il pourrait encore avoir une certaine élasticité ce qui provoquera à coup sûr des à-coups, c'est-à-dire des marques plus ou moins profondes dans le métal. Donc, rectifions, cela prendra plus de temps, mais le tambour sera vraiment rond et lisse. Une fois terminé, il faut laver le tout pour ne pas laisser subsister de particules de métal qui seraient néfastes aux freins et roulements.

Le tambour étant bien rond maintenant, tournons-nous vers le flasque porte-mâchoires. Là encore il faut obtenir une rigidité maximum, qui sera réalisée en y soudant plusieurs nervures. Très souvent, et surtout s'il s'agit d'une pièce en aluminium, l'axe de la came aura pris du jeu. Il faut absolument remédier à cela en reperçant et baguant le flasque. Inutile de refaire le trou prévu pour un graisseur car si vous montez votre axe à la graisse, il n'y a pas à le toucher pendant 10 000 kilomètres et ensuite il faudra de toute façon démonter votre frein.

Travail sur
le flasque :

D : baguer le fourreau d'axe de came.
E : flasque.



Si vous voulez figoler votre travail vous pourrez ensuite visser des petites plaquettes de tôle de forme circulaire sur le champ de la came, vous obtiendrez ainsi un guidage parfait des mâchoires.

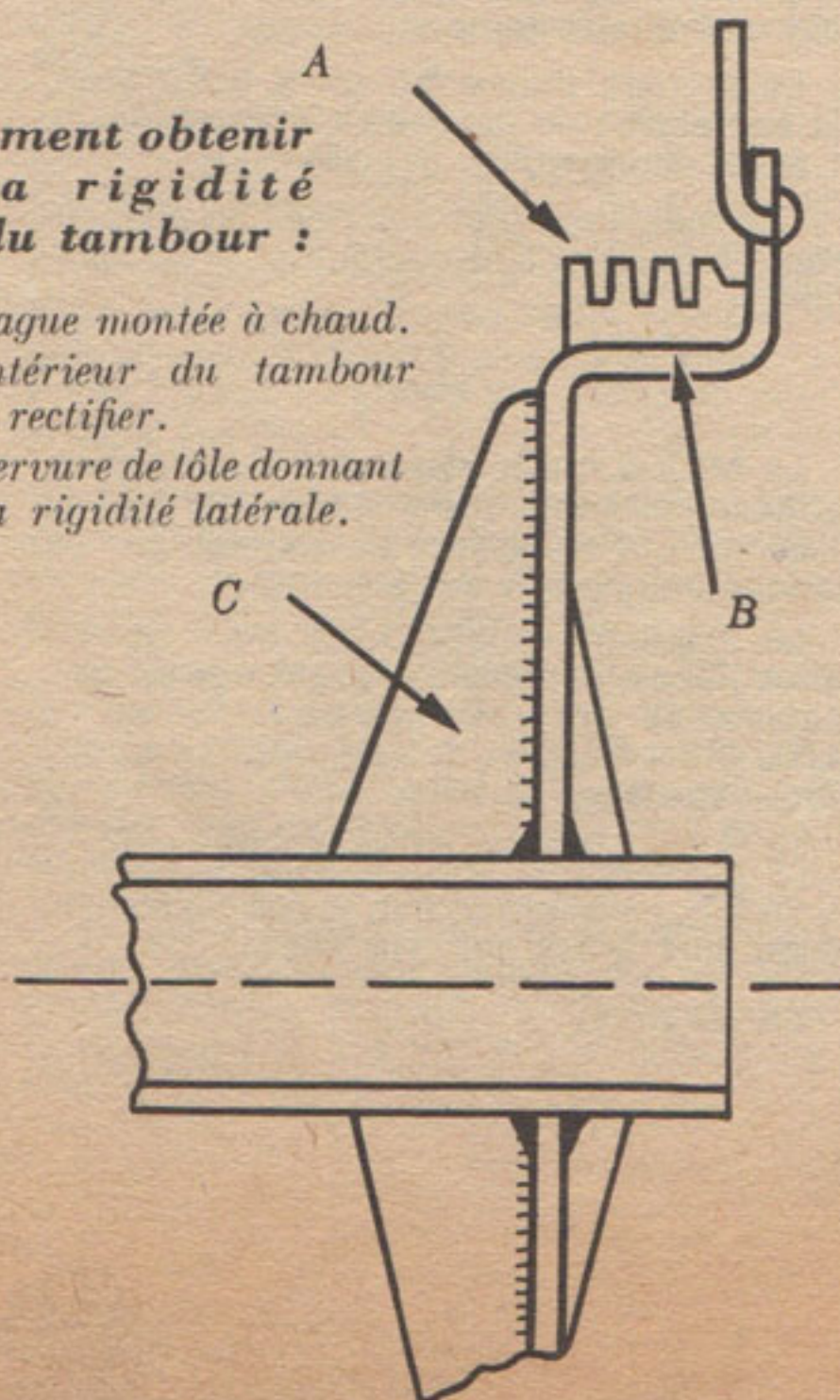
Il est préférable que le trou pour le passage de l'axe soit d'un diamètre légèrement supérieur à celui de l'axe même. Le cas échéant il est même indiqué de repercer légèrement, car si l'axe de came, l'axe de la roue et le pivot des mâchoires ne se trouvent pas dans le même alignement il est facile d'y remédier de cette façon : en remontant la roue dans le cadre ne le bloquez pas de suite mais tirez le levier du frein, le flasque se centrera de lui-même. Serrez ensuite, seulement. Il existe même des freins dont le flasque est monté sur caoutchouc ce qui a pour effet de neutraliser une ovalisation éventuelle du tambour.

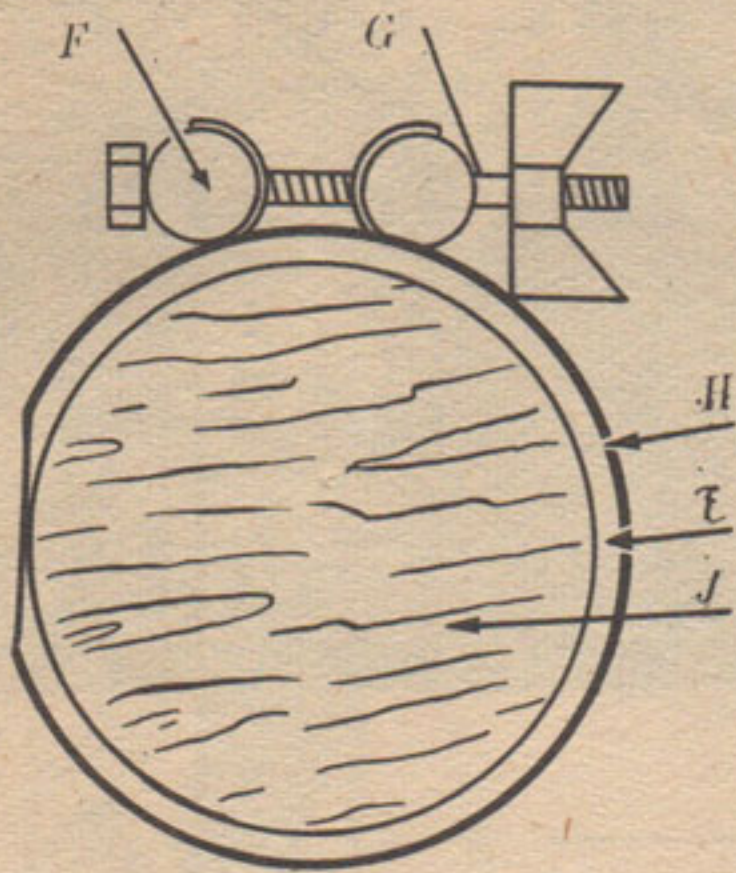
Occupons-nous des mâchoires maintenant. Après avoir enlevé les anciennes garnitures et nettoyé les mâchoires, il faut vérifier les plaquettes de tôle qui portent sur la came. Souvent il s'y forme une rainure qu'il faut enlever à la meule. Profitez ensuite de ce démontage pour fraiser un peu les trous pour les ressorts ce qui facilitera leur montage.

En ce qui concerne les garnitures elles-mêmes, il faut agir avec le plus grand soin. Chaque tambour nécessite une garniture appropriée. Donc il faut essayer et chercher le rendement optimum. Nous choisirons une garniture légèrement trop forte. Si la courbe est plus accentuée que celle de nos mâchoires ce sera parfait, mais si par malchance elle est plus faible il faut la former si nous voulons éviter un redressement des extrémités. On néglige trop souvent ce « formage » mais il est indispensable, si nous voulons faire un travail propre. Procurez-vous donc un disque de bois d'un diamètre légèrement inférieur au diamètre du tambour.

Comment obtenir
la rigidité
du tambour :

A : bague montée à chaud.
B : intérieur du tambour à rectifier.
C : nervure de tôle donnant la rigidité latérale.

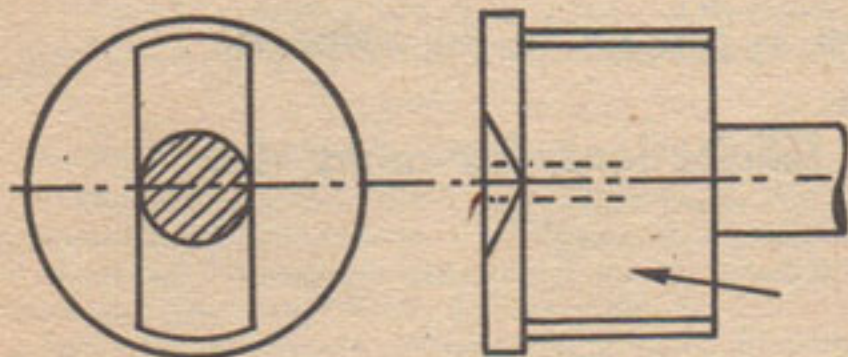




Appareil pour former les garnitures :

- F : rouleau.
- G : entretoise.
- H : ressort.
- I : garniture.
- J : disque de bois.

Un vieux ressort de phono, coupé à la longueur voulue et aux extrémités recourbées pourvues de deux petits rouleaux percés et traversés par un long boulon muni de son écrou fera parfaitement l'affaire pour tendre et maintenir les garnitures autour du disque de bois. Ensuite il faut tremper les garnitures, les fixer sur notre petit appareil et on passe le tout dans le four. Une fois toute l'eau évaporée, les garnitures auront pris la forme désirée. Maintenant nous pouvons percer et river les garnitures sur les mâchoires en commençant par le milieu. Ceci fait n'oubliez pas d'arrondir les bords à la lime et surtout de biseauter les extrémités (des deux côtés).

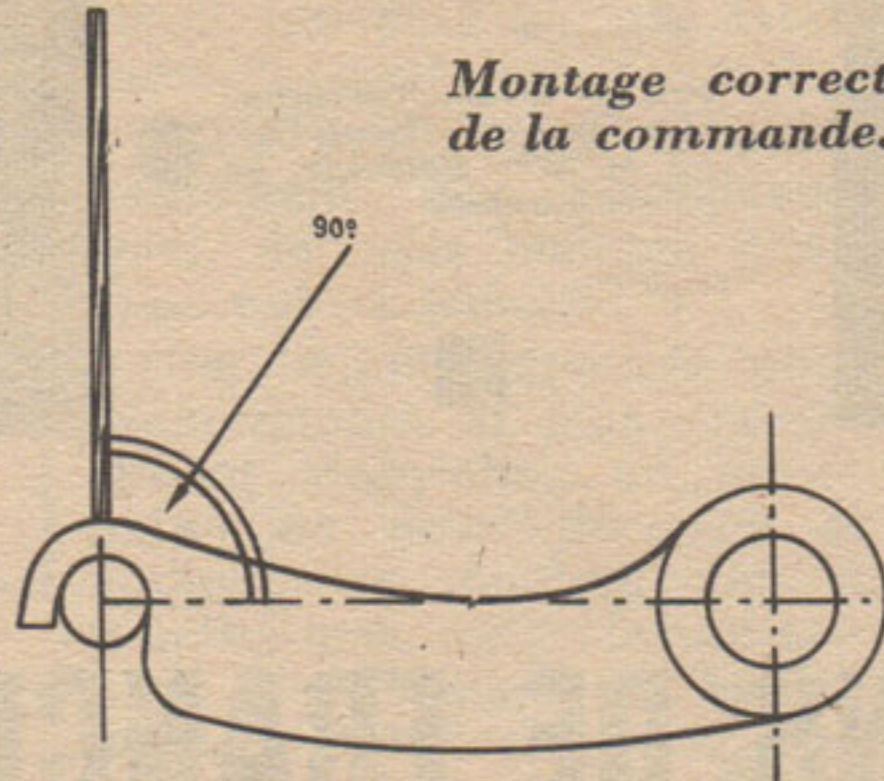


Pour obtenir un bon guidage des mâchoires, monter une plaque de tôle vissée en bout d'axe.

Du fait d'avoir choisi des garnitures un peu fortes nous pourrions maintenant leur donner une portée quasi parfaite en les tournant au diamètre du tambour, en les maintenant dans une position légèrement écartée. Ce travail est facile à exécuter quand il s'agit d'une garniture « homogène », mais devient beaucoup plus délicat dans le cas des garnitures « tressées », puisqu'on arrivera toujours à casser quelques petits filins. Donc il vaut mieux « rectifier », ce qui constitue un vrai jeu de patience et sent passablement mauvais, mais mène sûrement au but.

Après avoir dégraissé le tout au trichloréthylène et graissé (très peu) la came, nous remonterons notre frein. Pour obtenir un rendement optimum le levier de frein doit former un angle droit avec le câble ou la tige, et il faut éviter avec soin les coudes. Ceci est surtout valable si l'on monte un levier de frein plus long. Il faut garder un minimum de jeu sans oublier,

toutefois, que les mâchoires en aluminium se dilatent facilement à la chaleur provoquée par un freinage intensif et que dans ce cas les garnitures frottent continuellement et le frein finira par devenir brûlant.



Montage correct de la commande.

les nouvelles machines de course

"CLIENT" allemandes

Il fut un temps où le sportif allemand pouvait facilement acheter une machine de course. C'étaient les années 1935 à 1939, où D.K.W. vendait ses 250 à compresseur, plus tard sa 350 à deux pistons (moteur deux temps), et où B.M.W. sortait sa 500 RS avec mise au point spéciale. N.S.U. vendait des 350, 500 et 650 cm³ mono à arbre à cames en tête de la série SS.

Il fallut attendre jusqu'en 1953 pour trouver une machine allemande de course dans le commerce. Il s'agit des Schnell-Horex à double A.C.T. en 250, 350, 500 cm³.

Pour la première fois à l'Exposition de Francfort, B.M.W. exposait une nouvelle RS 500, montée en petite série pour des pilotes qualifiés. Si la RS d'avant guerre

était un perfectionnement des B.M.W., R 51 SS avec culbuteurs, mise au point par Beppi Stelzer, et donnait environ 35 ch, la nouvelle RS est un modèle tout à fait nouveau, s'apparentant à la machine d'usine. On délaisse le moteur culbuté pour un moteur à quatre arbres à cames en tête, deux par cylindre. On a d'ailleurs utilisé tous les éléments de la machine d'usine. Le moteur ailetté jusqu'au bloc a le même cardan et la même boîte de vitesses ; pour diminuer la largeur du couple conique, on a mis le pignon d'attaque à l'intérieur, ce qui oblige le moteur à tourner en sens inverse. Tout le moteur est suspendu très haut dans le double berceau pour obtenir une garde au sol plus forte. D'où une inclinaison prononcée de l'axe du cardan, permise par l'angle de la fourche oscillante.

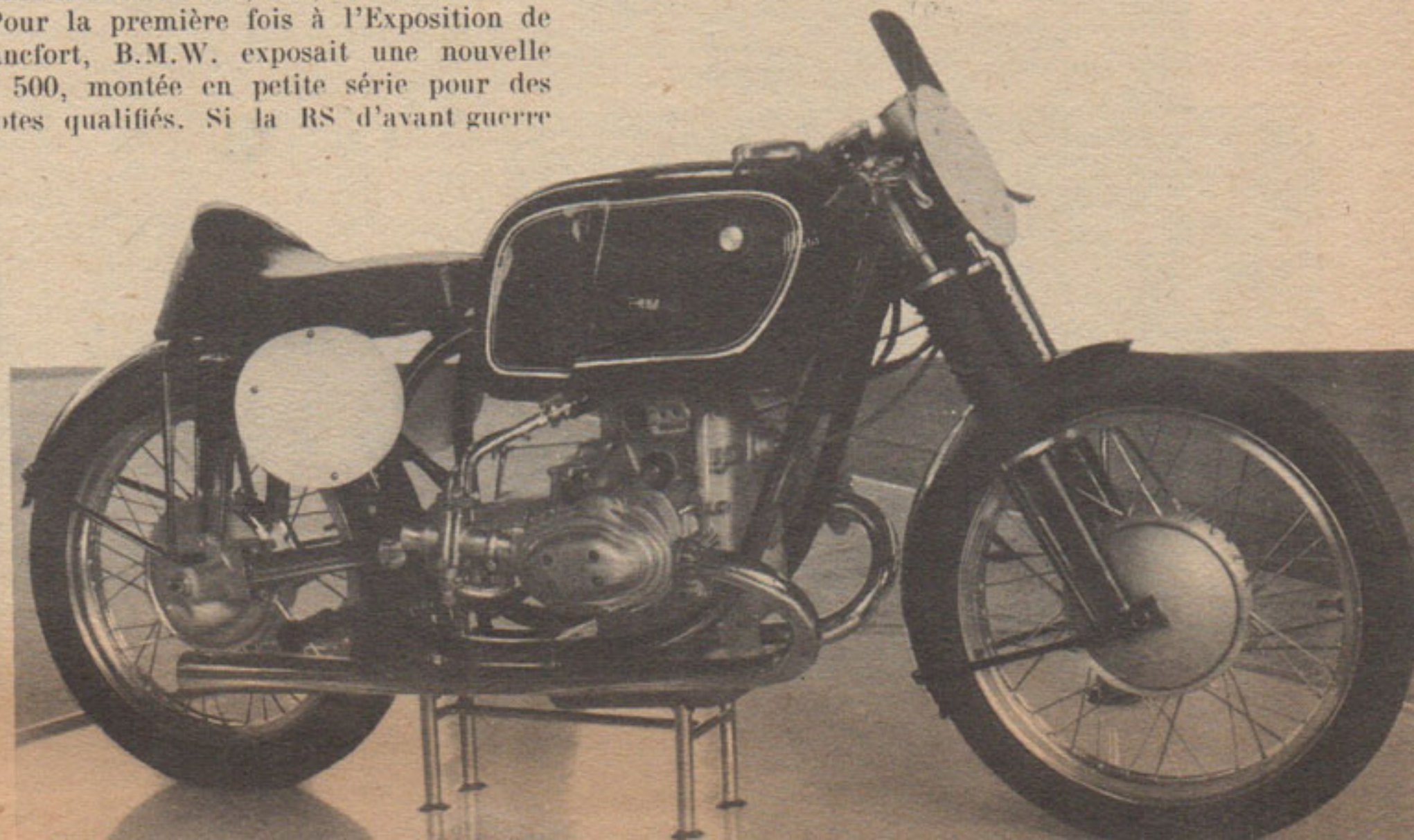
Le cadre correspond à celui des machines d'usine, le garde-boue est suspendu avec la roue, à l'avant il y a encore la fourche télescopique. A l'arrière un moyeu-frein, à l'avant un frein Duplex.

Les caractéristiques connues sont les suivantes : course 68, alésage 68, taux de compression 1:8, puissance à 8 000 t/mn avec carburant 80 oct., 45 ch. Ce qui confère à la machine pesant 125 kg une vitesse de pointe de 190-195 km/h. La puissance pourrait encore être augmentée par une mise au point plus poussée, la construction prévoit des charges plus élevées. A 8 500 t/mn on devrait pouvoir dépasser le 50 ch. Il est même possible que le vilebrequin très robuste, de même que le carter, les roulements à rouleaux des axes permettent une vitesse encore plus élevée. Déjà sur la vieille RS à culbuteurs des bricoleurs ont réussi à atteindre les 9 000 t/mn.

Chez Adler on présentait un moteur deux temps, deux cylindres, à deux carburateurs. Le moteur aux ailettes énormes donnerait entre 22 et 24 ch, ce qui correspond à une vitesse de 140-150 km/h. Le moteur ne risque pas de changer beaucoup, mais la forme du cadre est encore inconnue ; sûrement la maison Adler y appliquera toutes ses connaissances de la suspension.

Espérons que bientôt D.K.W. avec sa 250 et N.S.U. avec des modèles simplifiés de leur 125 et 250 se joindront aux autres marques pour animer le marché sportif allemand.

(D'après Das Motorrad.)





Chez Terrot, on entame sérieusement la saison prochaine. De gauche à droite : MM. Filjean, Tessier et Dion.

Pris sur le fait... On reconnaît Bétemp's, Houel, Collet et M^{me} Bétemp's, en partie masquée.



LES CHAMPIONS DE FRANCE A LA F.F.M.

Le jeudi 7 septembre, la F.F.M. recevait les champions de France 1953. Après une brève allocution, M. Pérouse remit tout d'abord les diplômes aux champions automobiles, mais trahi par sa mémoire, dut ensuite avoir recours à un petit papier pour se rappeler les noms des motocyclistes à l'honneur.

Défilèrent successivement devant lui pour recevoir diplôme, brassard et poignée de main présidentielle, les internationaux Collot, Bétemp's, et les nationaux Tessier et Camus ; pour le cross, Brassine et Bénard. On notait l'absence de P. et G. Monneret, et de Schaad, dont le Midi ensoleillé est bien lointain ; Hug s'était fait représenter par son frère.

Cette réunion fut l'occasion pour journalistes et coureurs d'évoquer les luttes de la saison écoulée et de recueillir quelques tuyaux sur les machines de l'année prochaine. Notre ami Camus nous avoua préparer un nouveau moteur de 175 cm³, tandis que Bétemp's, avec une mine de conspirateur, nous entretenait en termes voilés d'une nouvelle M.V., en petite cylindrée, qui ferait sensation.

On parla également de certaine 175 cm³ Mondial « monoalbero », présentée au Salon de Milan, machine qui commence à inquiéter les « milieux » nationaux.

Pour terminer, énumérons à nouveau, en y joignant toutes nos félicitations, les noms des champions de France 1953 :

INTERNATIONAUX :

175 cm³ : Schaad (Magnat-Debon) ;

250 cm³ : G. Monneret (Guzzi) ;

350 cm³ : P. Monneret (A.J.S.) ;

500 cm³ : Collot (Norton) ;

Side-cars : Bétemp's (Norton-Watsonian).

CROSS :

250 cm³ : Bénard (N.S.U.) ;

350 cm³ : Godey (B.S.A.) ;

500 cm³ : Brassine (F.N.).

NATIONAUX :

175 cm³ : Tessier (Terrot) ;

250 cm³ : Camus (D.S. Malterre) ;

350 cm³ : Hug (Norton) ;

500 cm³ : Hug (Norton).

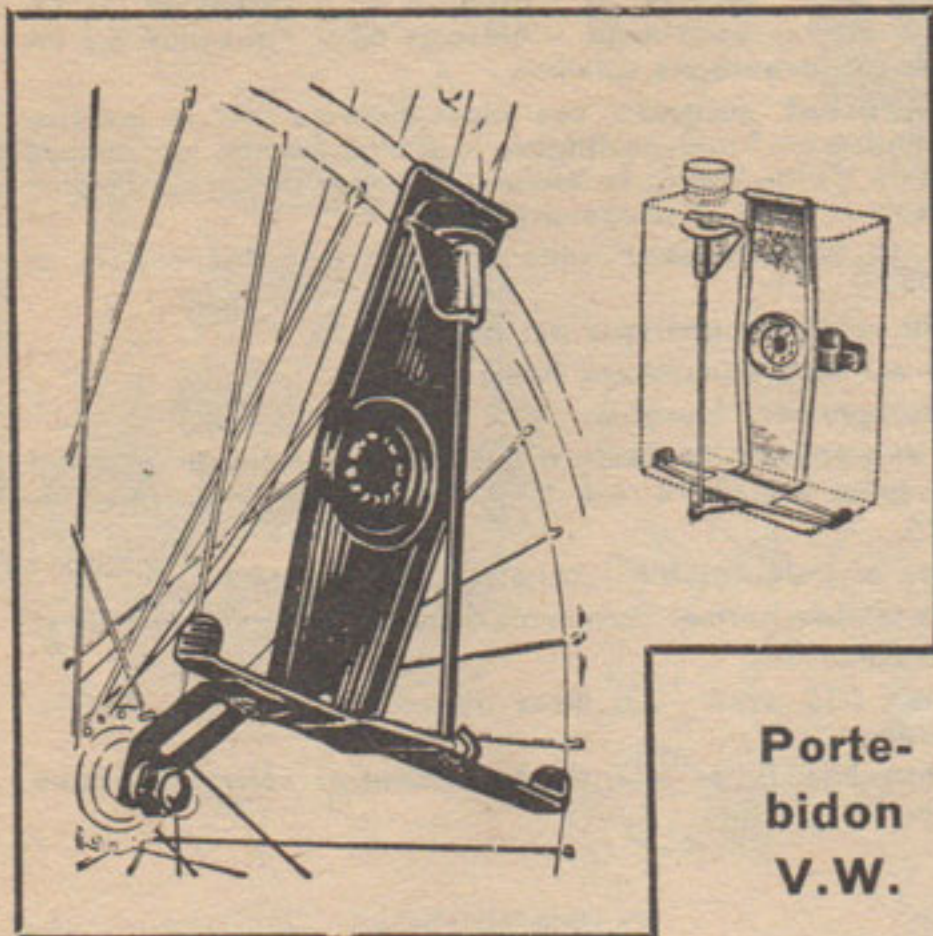


Camus, champion de France nationaux 250 cm³, reçoit les attributs de son titre.

Gilbert Brassine reçoit les félicitations de M. Pérouse.



• Spécialités V. W. •

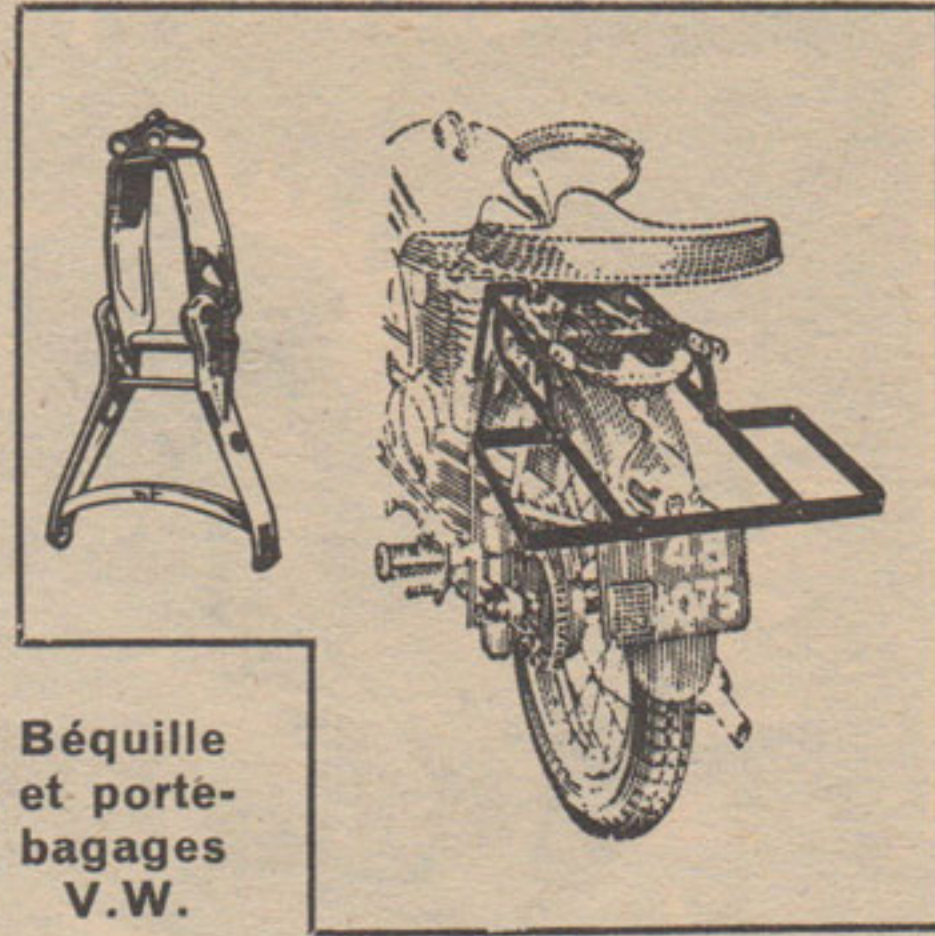


Porte-bidon V.W.

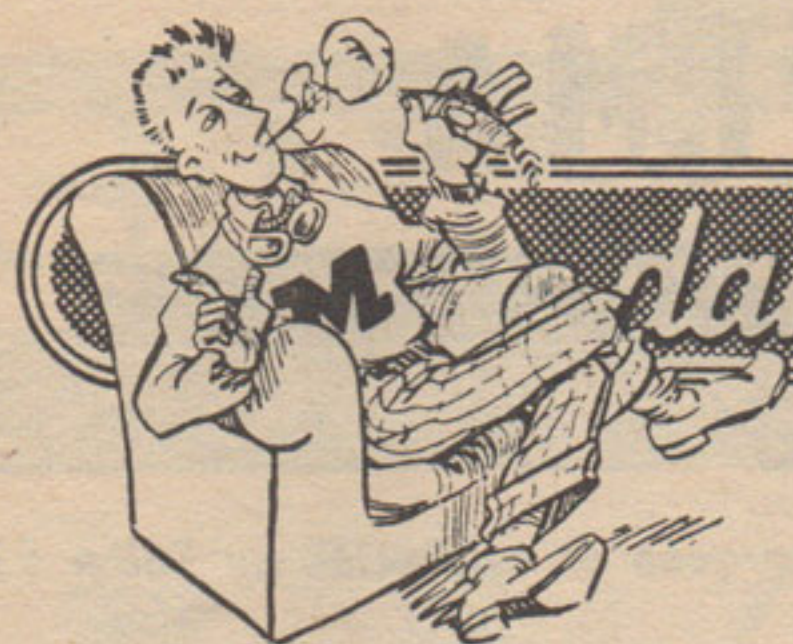
Les établissements V.W. sont parmi les plus anciens fabricants d'accessoires pour motos

Nous avons signalé antérieurement leur rétroviseur, voici, de cette maison, quelques autres spécialités :

Une béquille centrale pour cyclomoteurs et plus spécialement Mobylette; un porte-bidon en acier découpé et embouti se montant sur la fourche avec un dispositif original de fixation du bidon; enfin un porte-bagages universel pratique, solide, facile à poser et de très bas prix.



Béquille et porte-bagages V.W.



dans les CLUBS

seulement 27 points devant Magnet du Moto-Club Châtillonnais sur cyclomoteur, 29 points, se voyant attribuer chacun la coupe de leur catégorie. Lecomte du M.-C.C. s'adjugeait la coupe des 500 cm³. Enfin le Moto-Club de Maintenon gardait deux coupes : celle du premier toutes catégories et celle attribuée au club totalisant le moins de points de pénalisation dans les trois premiers : M.-C. M. : 113 contre M.-C.C. : 184.

Souhaitons que la nouvelle section de l'U.S.M.T. brûle les étapes et remporte de nombreux succès durant la saison à venir.

Sur notre photo, nous voyons le président de l'U.S. Métro remettre la Coupe au capitaine de l'équipe de Courbevoie.

ACTIVITÉ DU M.-C. AUSCITAIN

Le M.-C. Auscitain se distingua cette année en organisant, pour la première fois, un circuit de vitesse à Nogaro-en-Armagnac. R. Fourcade, du C.M.S.N., en fut à la fois un des organisateurs et l'animateur, puisqu'il participa au guidon de sa Guzzi à l'épreuve des 500 cm³. Nous n'avons pu en son temps rendre compte de cette manifestation, non que nous sous-estimions l'effort du M.-C. Auscitain, mais parce que l'actualité sportive nous imposait de relater en premier lieu les grandes épreuves internationales. Que ce club trouve néanmoins ici l'expression de toute notre sympathie pour les efforts sincères qu'il déploie en faveur du sport motocycliste et qu'il soit persuadé que la saison prochaine, il trouvera sur son circuit un correspondant de *Motocycles*.

Rappelons que cette épreuve, organisée le 13 septembre, vit en 175 cm³ la victoire de Soulet, sur M.V., et en 500 cm³ celle de Gauch sur Norton.

LA LIGUE MOTOCYCLISTE DE L'ILE-DE-FRANCE A RENOUELÉ SON BUREAU POUR 1954

Roger Bouvet est réélu président.

« Aux Armes de la Ville », siège de la Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France, s'est tenue, le dimanche 6 décembre, l'Assemblée générale. Tous les représentants des clubs, sauf deux, étaient présents.

Après l'allocution du président sortant, M. Bouvet, M. Freisse, trésorier, a donné lecture des comptes de caisse et fit ressortir que l'exercice était favorable pour l'année écoulée et que l'année 1954 se présentait bien; les comptes avaient été contrôlés par les représentants du Moto-Club de Paris et d'Eure-et-Loir.

Après quelques mises au point, et la présentation des trente et un candidats, eut lieu le vote, pour élire les treize membres du bureau.

Composition du bureau :

Président : Roger Bouvet (Sèvres).
 1^{er} Vice-président : Voyer Marius (R.M.C.).
 2^e Vice-président : Houel Georges (A.M.S.).
 3^e Vice-président : Druet (M.-C. Oise).
 Secrétaire général : Tinancourt (B.M.C.).
 Secrétaires adjoints : Buffavent (M.-C. Yory), Blat (C.M.S.N.).
 Trésorier : Freisse (A.M.P.).
 Trésorier adjoint : Grisot (S.C.I. de France).
 Délégués à la F.F.M. : Gabriel Cantalice (M.-C. Châtillon); Roger Bouvet (M.-C. Sèvres).
 Administrateurs : Robert Adnet (R.M.C.); Eugène Mauve (A.M.C.F.); Marcel Brassine (A.M.S.).

SOIRÉE DE L'U.S.M.T., SECTION AUTO-MOTO

Au cours de cette soirée fut présentée la nouvelle section de Moto-Ball, pilotes et machines. Ces dernières ont été construites par Charrier, de Pantin, et sont équipées de 250 cm³ J.A.P. culbutés. La Coupe de Paris de Moto-Ball fut remise également à l'équipe de Courbevoie-Sport, qui l'a remportée brillamment pour la saison 1953.

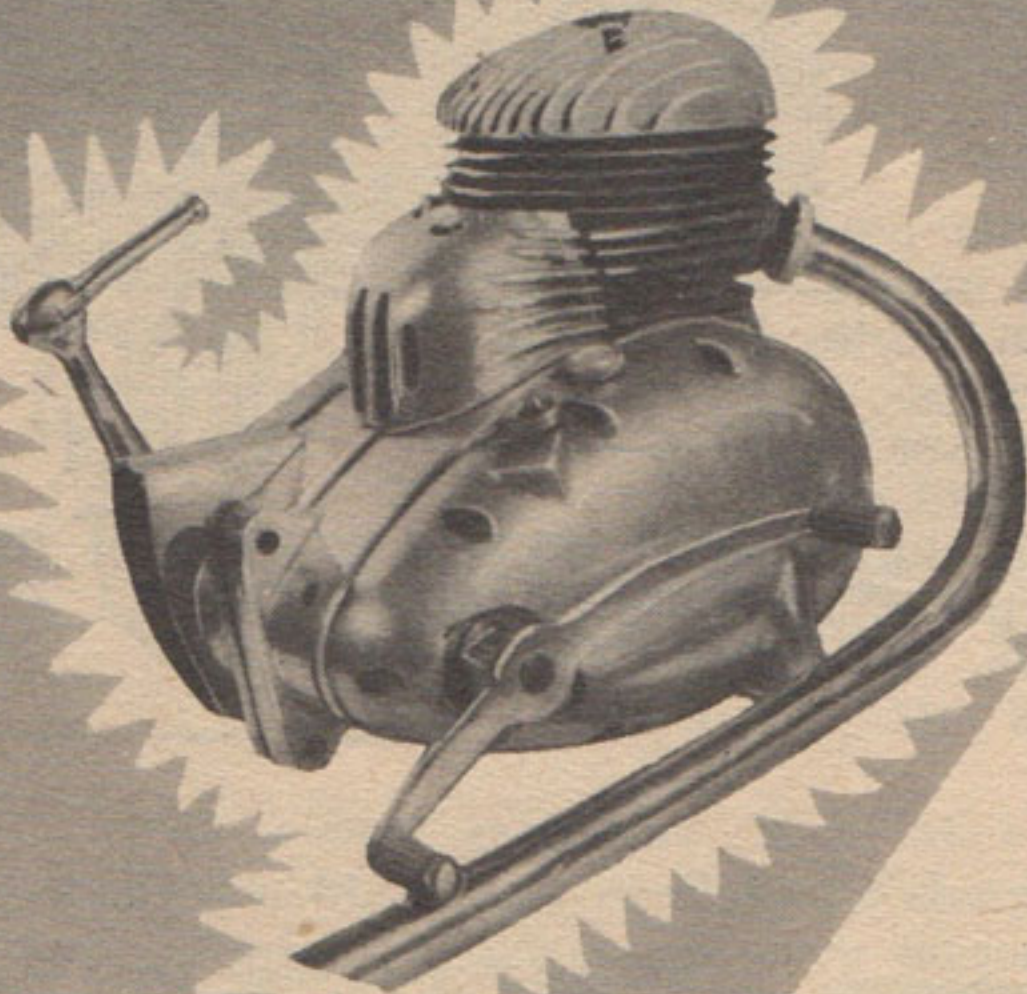
M.-C. MAINTENON

Le dimanche 22 novembre dernier s'est disputé le « 6^e Circuit de Régularité du Moto-Club de Maintenon ». Course sur 127 kilomètres entre Maintenon-Senonches, Brezolles, Dreux, Nogent-le-Roi et Maintenon cette épreuve voyait au départ 33 concurrents tant en cyclomoteurs qu'en motos ou side-car. Epreuve très dure du fait du temps mais surtout à cause de la sévérité des contrôles tous secrets : 1 point de pénalisation par seconde d'avance ou de retard. Cependant le premier toutes catégories Seguin Maurice du Moto-Club de Maintenon sur 175 totalisait



W. PERA

Rendement incomparable



ROBUSTE
SOUPLE
SIMPLE - SUR

Type 125 cm³ - Course 58 - Alésage 52 - Puissance 5,7 cv.
Type 175 cm³ - Course 58 - Alésage 62 - Puissance 8,1 cv.
qui offrent les avantages suivants :

D'une construction extrêmement soignée ces blocs-moteurs ont la culasse hémisphérique en alpac, le cylindre en fonte perlitique, le piston bombé en alliage hyper-silicié, muni de 3 segments d'étanchéité, la bielle est en acier nickel-chrome traité et montée sur 2 roulements à billes à gorge profonde.

Le volant magnétique et le carburateur sont protégés par des carters et facilement démontables.

La puissance d'éclairage du volant magnétique est de 40 watts.

Le carter Alpax sans aspérités est d'un démontage facile.

Embrayage : très doux et pratiquement inusable.

Transmission primaire par engrenages. La boîte à 4 vitesses silencieuses et point mort est à pignons toujours en prise. Rapport 1 - 1,4 - 2 - 2,7. Pignon de sortie 14 dents pour chaîne 12,7 x 8,51 x 7,75.

Sélecteur extrêmement robuste et indé réglable incorporé dans la boîte.

Un indicateur de vitesse très visible permet le contrôle des manœuvres du sélecteur. Prise de compteur de vitesse incorporée.

Consommation aux 100 Kms : 125 cm³ : 2,6 litres de mélange à 4 % d'huile. 175 cm³ : 3,3 litres même mélange.

Graissage de l'ensemble embrayage, boîte kick de lancement et sélecteur assuré par 0,7 litre d'huile demi-fluide.

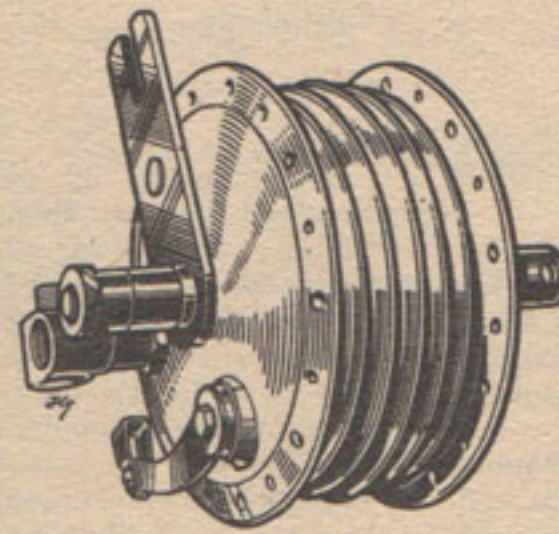
S.O.T.E.C.M.A

SERVICE COMMERCIAL : 31, RUE DE STALINGRAD — LE PRÉ SAINT-GERVAIS — VILLETTE 19-99
USINE : 67, RUE LAMARTINE — DRANCY (SEINE) — TÉL. : AVIATION 12-20

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

30, RUE DES FLEURS
SURESNES (Seine)
Téléphone : LON 18-86

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

STATION SERVICE

ORAL

STOCK COMPLET

Tous carburateurs
DEL LORTO

Fourches et amortisseurs
GRAZZINI

20, rue du Débarcadère — PARIS (XVII^e)
ÉTO 73-92 — 77-46

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

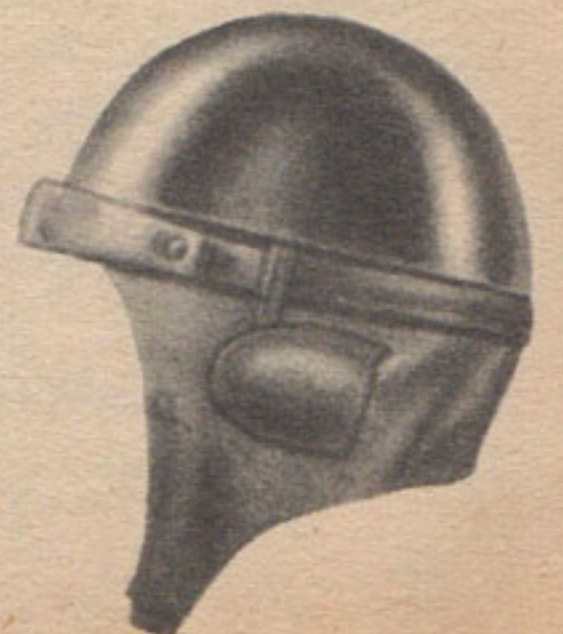
"Le Casque GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE
IMPERFORABLE AU CHOC

VENTE EN GROS

Éts GENO, Foub. Saint-Honoré



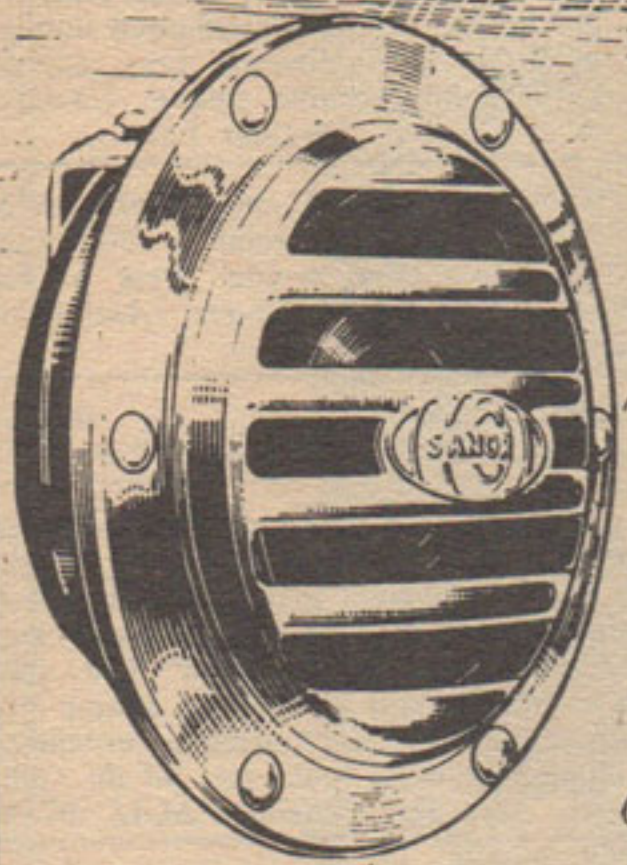
QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ

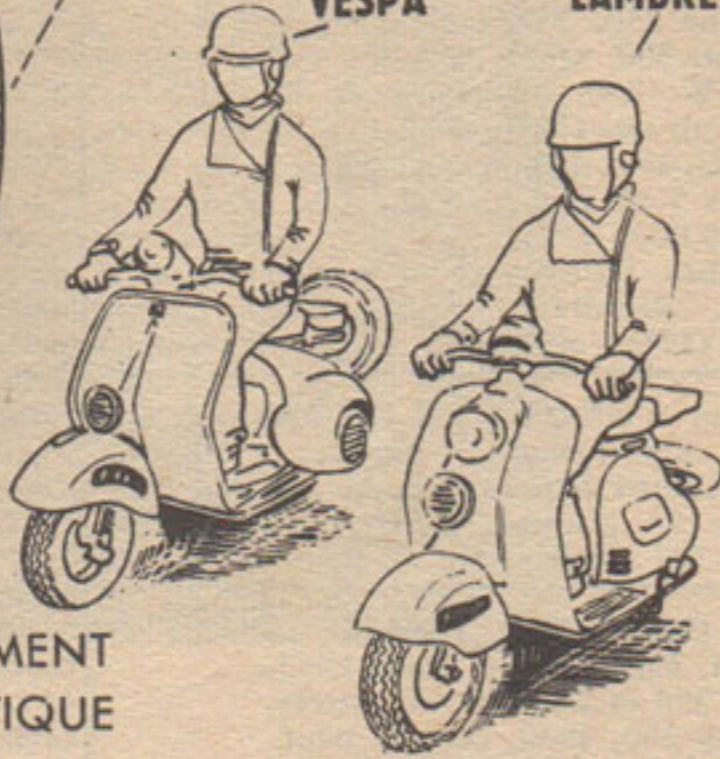
VM IIO

MODÈLES SPÉCIAUX POUR

VESPA LAMBRETTA



SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE



SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

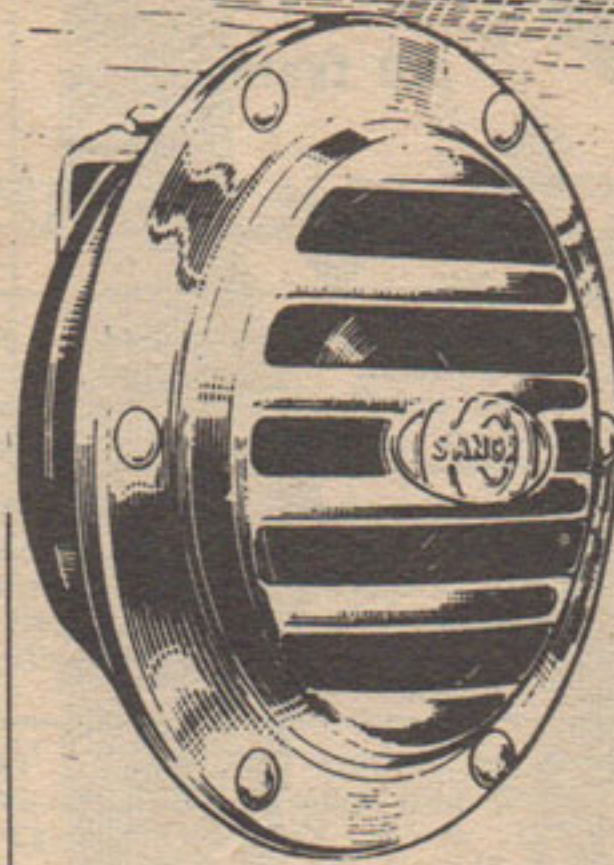
MODÈLE
STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
SCOOTERS

QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE

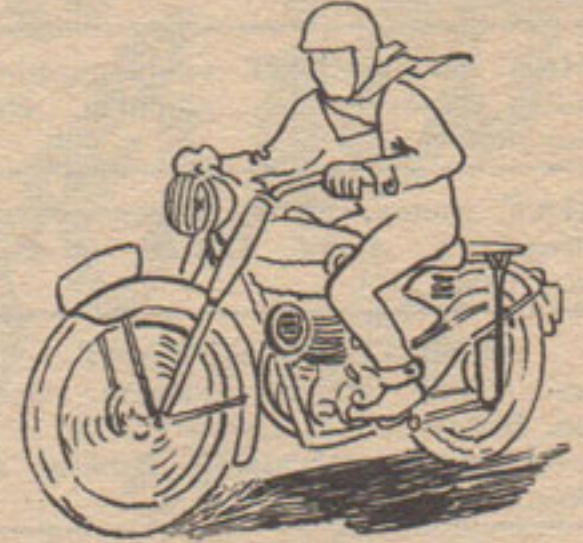
ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ

VM IIO

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE
MODÈLE SPÉCIAL POUR
MOTOBÉCANE



OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ



F8 B

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE
STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
VÉLOMOTEURS

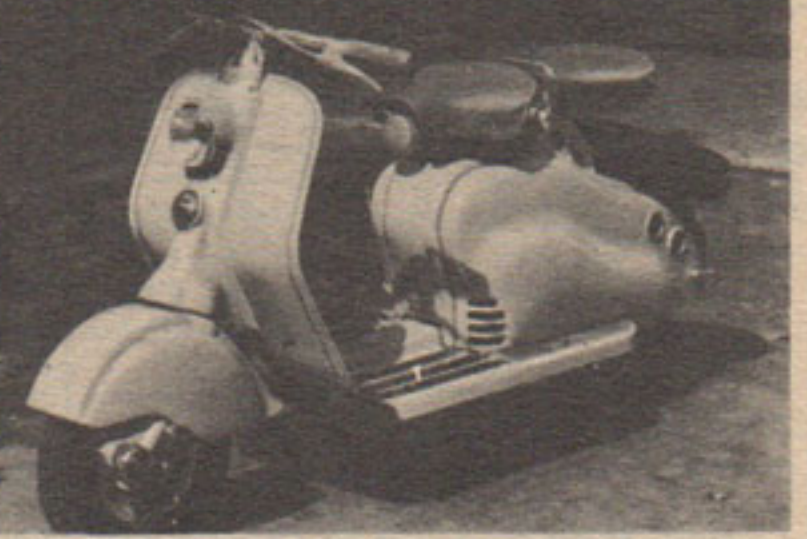


CYCLOMOTO

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

ASNIÈRES — GRE. 26-15

VÉLOSOLEX - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE



MURCIA

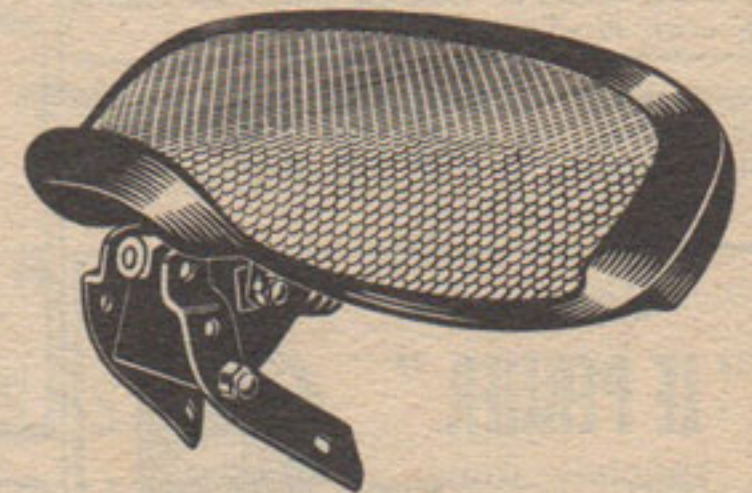
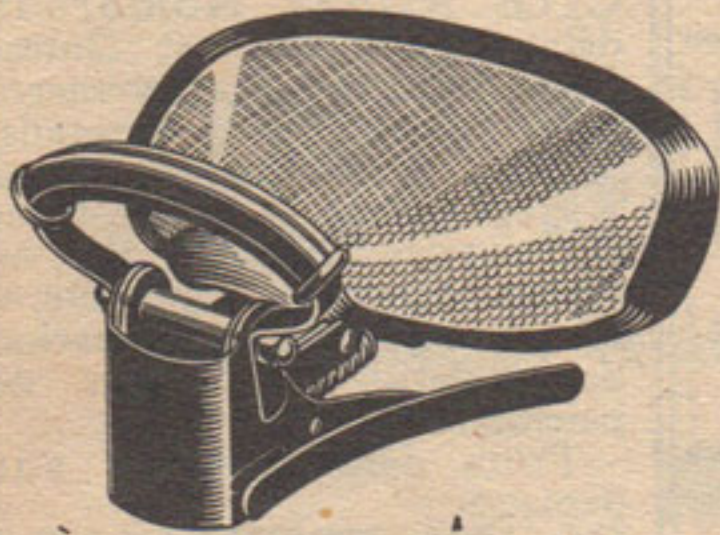
SIÈGES AR. ET SELLES AV.

Réglage instantané.

Accessoires de haute qualité. Modèles brevetés.

Le maximum de confort et de présentation
pour votre moto ou votre vélomoteur

**MURCIA 70, rue des Bienvenus
VILLEURBANNE (Rhône) - TÉL. : VI 68-87**



Une G.I.M.A. s'achète 9, Bd MURAT - PARIS-16°

POURQUOI ACHETER UNE GIMA 9 BOULEVARD MURAT (Pte Auteuil)

Parce que *Pierre Monginet* 9 boulevard MURAT est le plus ancien agent GIMA

Parce que *Pierre Monginet* est un spécialiste moteurs AMC qui équipent GIMA

Parce que *Pierre Monginet* possède le stock le plus complet des pièces GIMA-AMC

Parce que *Pierre Monginet* est un mécanicien professionnel qualifié pouvant

Crédit assurer l'entretien de votre GIMA après vente.

Crédit

Pour acheter une G.I.M.A. pas d'hésitation 9, bd MURAT *Pierre Monginet* à votre disposition



Malgré plusieurs tirages successifs...

LES NUMÉROS
1 et 2 de

La Bonne Cuisine

S O N T A
N O U V E A U
É P U I S É S

Si vous voulez conserver une documentation parfaite, n'attendez pas pour vous procurer les numéros qui vous manquent.

UN MILLION

d'exemplaires vendus en 5 numéros



La Bonne Cuisine

à la portée de tous

est en vente partout

120 Fr

ALBUM n°40
PLEIN HIVER

Votre Mode
Bicot

60
MODÈLES INÉDITS
en noir et en couleurs
EXPLICATIONS ET
PLANS DÉTAILLÉS

24 pages GRAND FORMAT — **70 fr**

LA VIE PRATIQUE

La Revue Moderne des Travaux Familiaux

VOUS DONNE

100 CONSEILS

PRATIQUES

== PAR MOIS ==

EN PLUS DE SES

RUBRIQUES HABITUELLES !

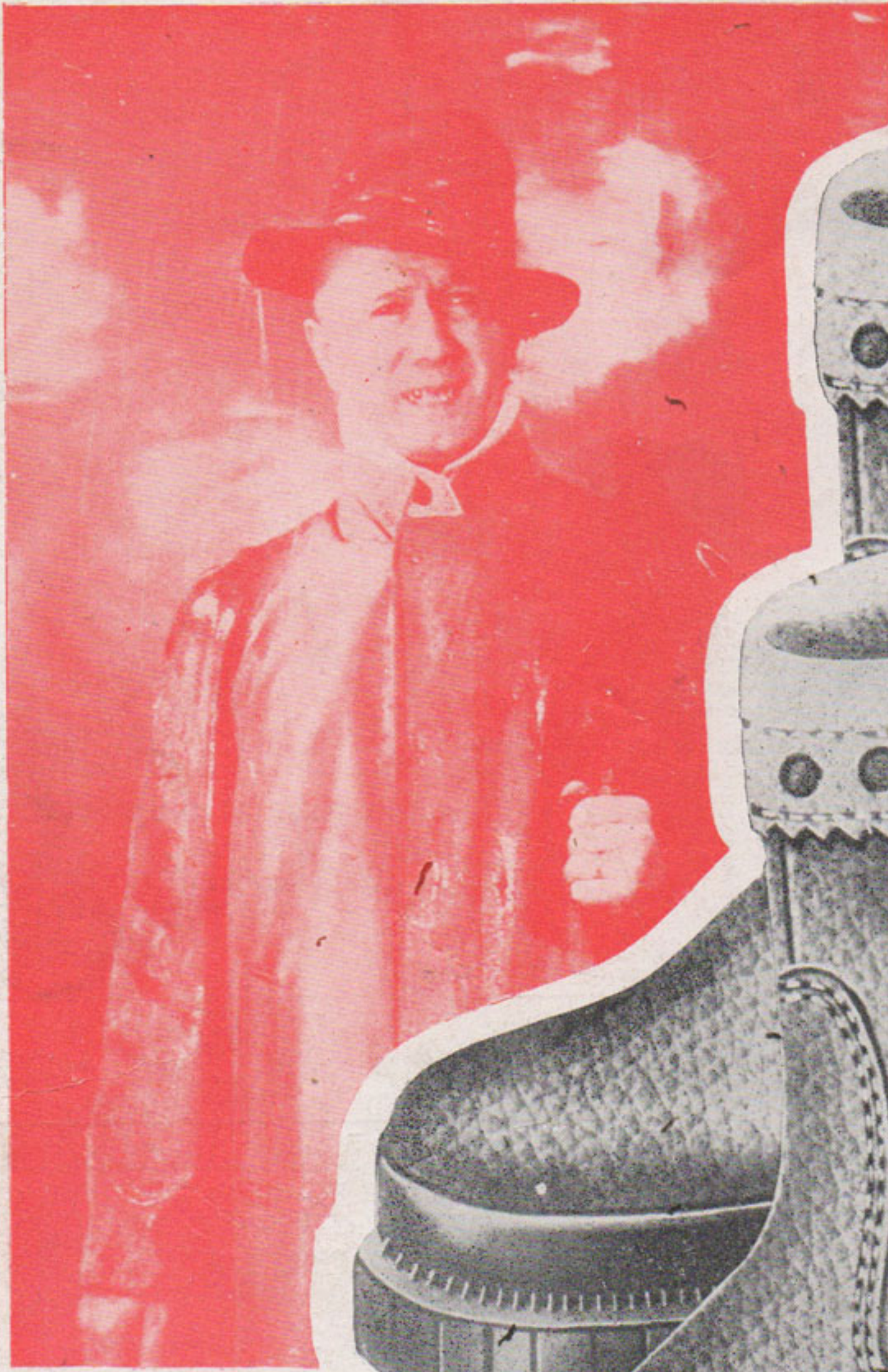


Pour vous, chaque mois

LA VIE PRATIQUE

RENDRA LA VIE PLUS
BELLE ET PLUS FACILE

★ **100 Fr**



La Nouvelle
1/2 Botte
TEXAS

de **PATAUGAS** **4.500 fr. la paire (38 au 47)**

TIGE ACAJOU EN VEAU TANNÉ AU CHROME

SEMELLE V-U-L-C-A-N-I-S-É-E SANS COUTURE ET CAMBRÉE

== ÉQUIPEMENT MODERNE DE GRAND STYLE ==
pour les Chasseurs et les Sportifs (Autos, Motos, Scooters)

ECRIVEZ-NOUS, NOUS VOUS INDIQUERONS UN CONCESSIONNAIRE PROCHE

(et vous joindrons un fétiche)

Ets PATAUGAS, MAULÉON (Bas.-Pyr.)