

7^e ANNÉE - N° 116

REVUE BIMENSUELLE

1^{er} FÉVRIER 1954

MOTOCYCLES

DIR. : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : PH. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e

et Scooters



40^F

CHAMPIONS DE FRANCE

1953

(MOTO-CROSS)



3 5 0^{cm³}

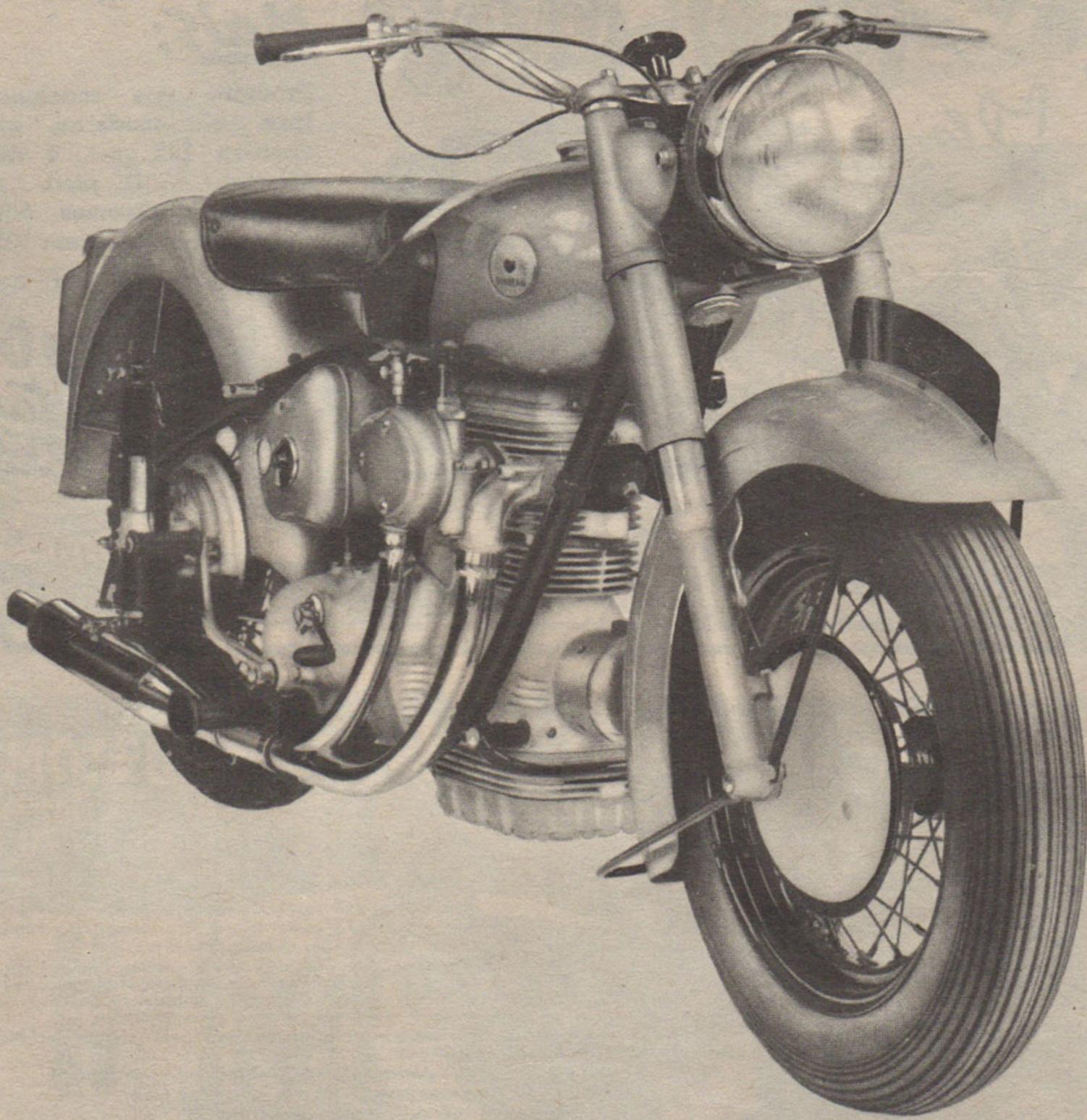
Paul GODEY

5 0 0^{cm³}

Gilbert BRASSINE

sur

“GOLD STAR”



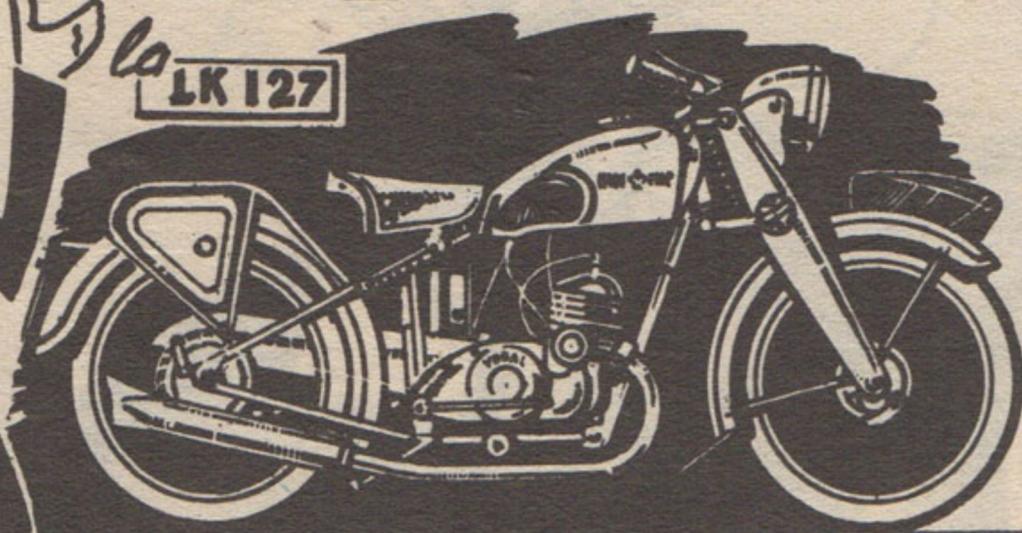
SUNBEAM

le "confort" dans la "vitesse"

Sensationnel

RECORD

NEW-MAP



MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

Mais:

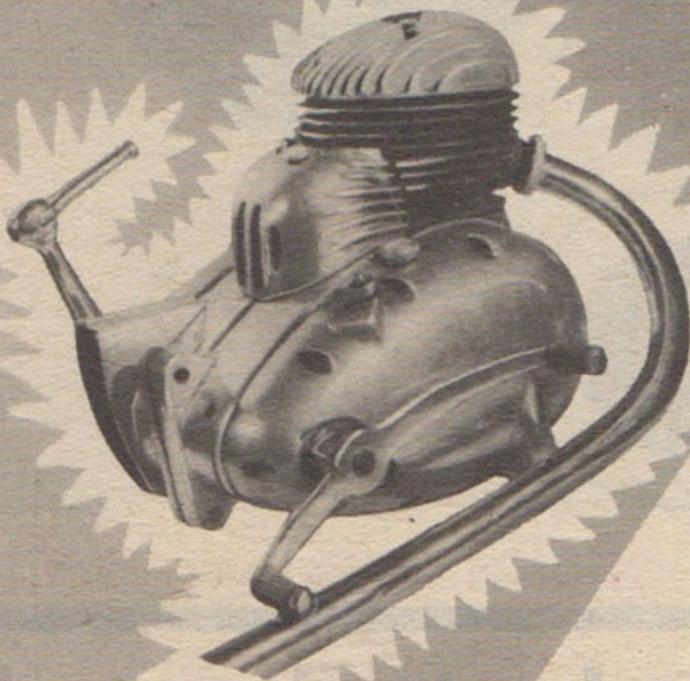
Produire une machine de luxe, ultra-moderne, rapide, sportive, 125 cmc., 4 vitesses sélecteur au pied, émail Anglais et chromes, équipée du réputé bloc-moteur YDRAL, au prix de :

109.500 frs
est un véritable tour de force

et tous ses agents en France

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.

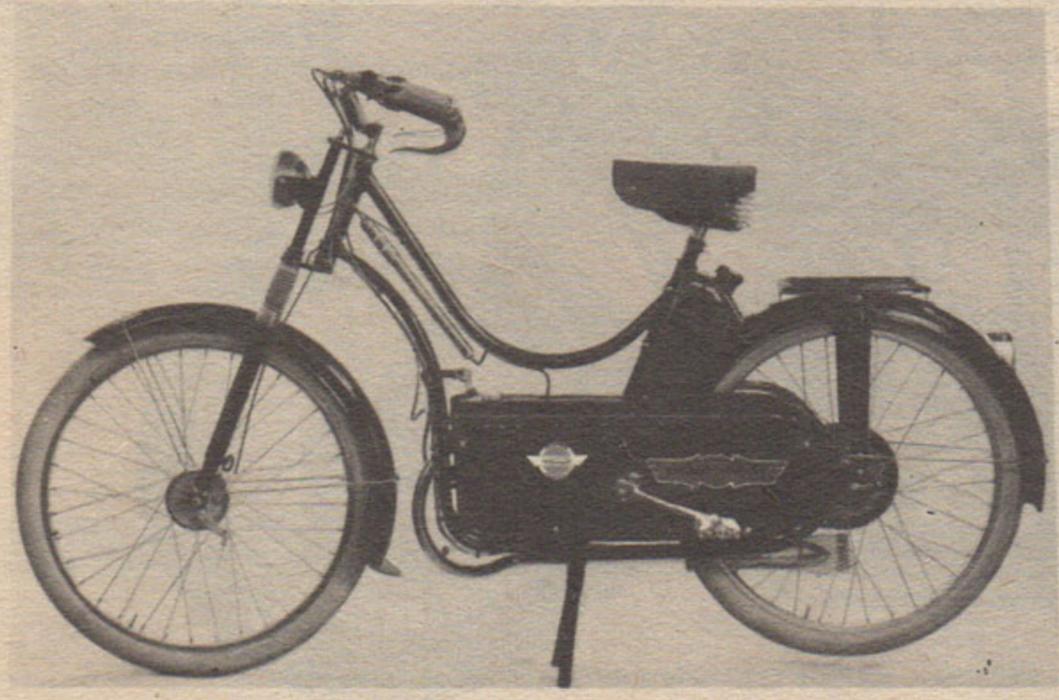
S.O.T.E.C.M.A

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

à

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

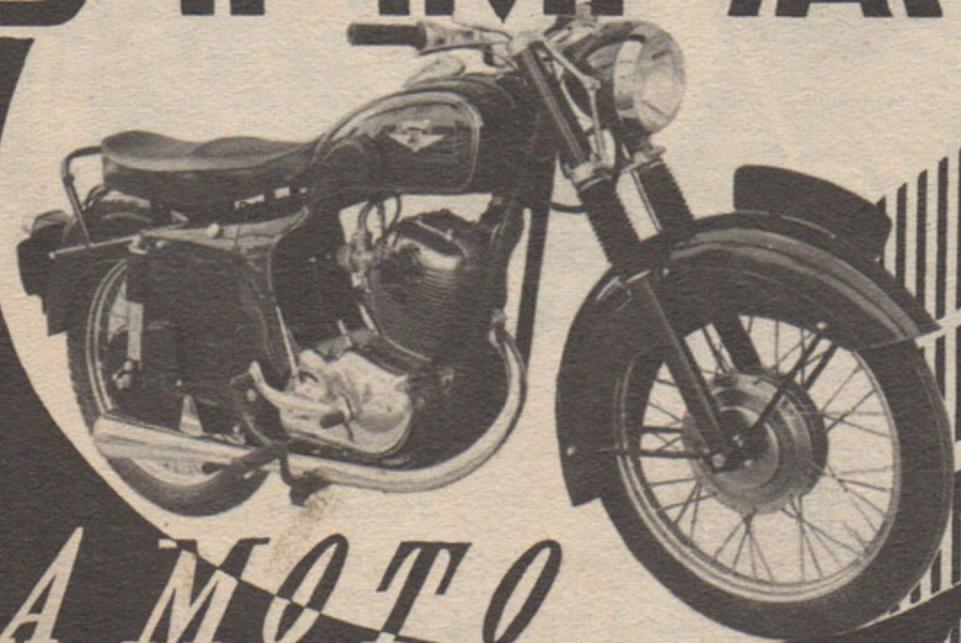
* CYCLES & MOTOS  HAZEBROUCK (Nord) *

UN MOTEUR PUISSANT - UN CADRE INCOMPARABLE

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

YDRAL 125. 2 T. 4 VIT.

G I M A



*LA MOTO
DE GRANDE CLASSE*

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

RENÉ GILLET

MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km/heure

Consom. 3,5 l aux 100 km

Agents de Province
et Union Française
demandés.

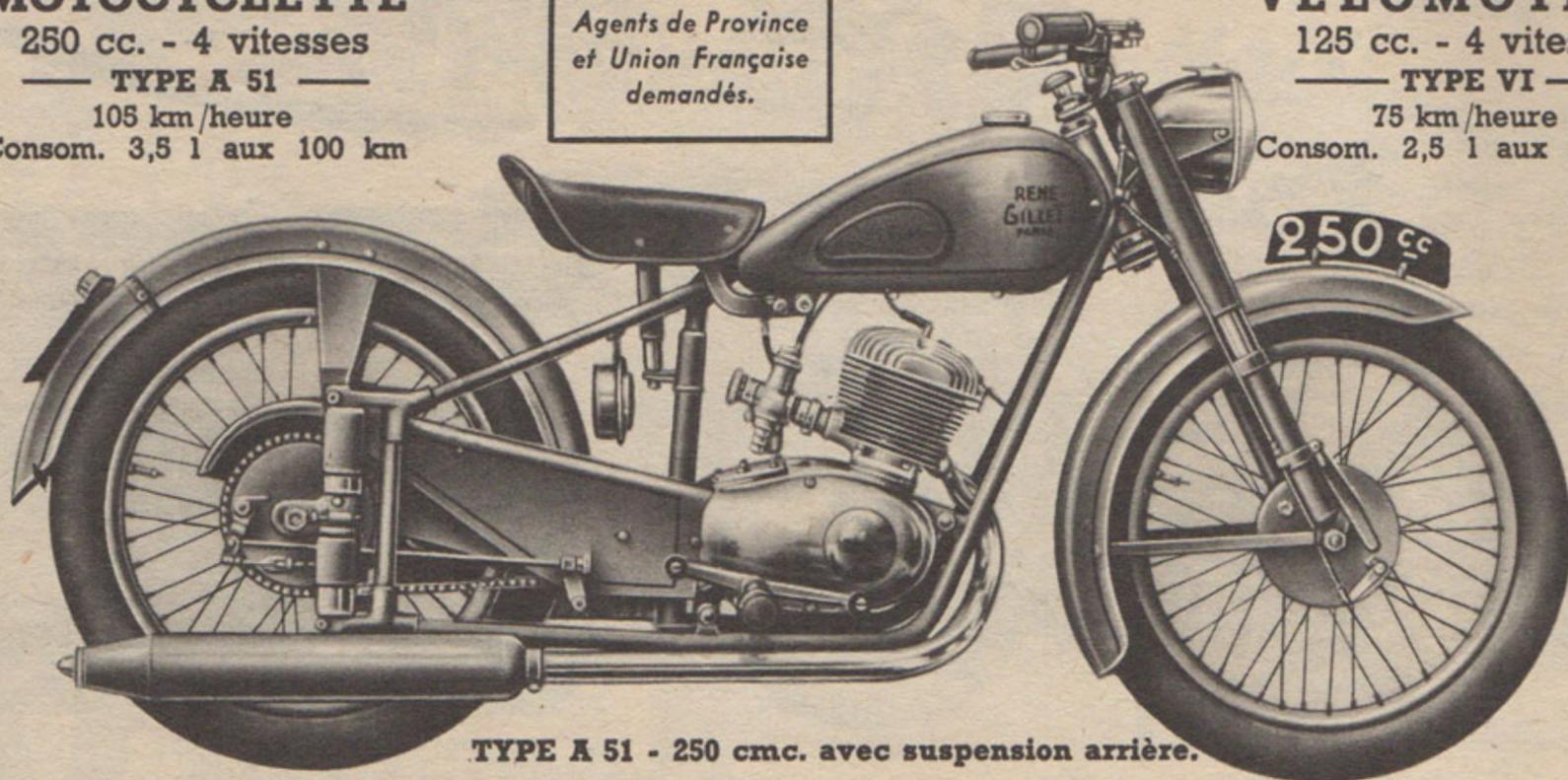
VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km/heure

Consom. 2,5 l aux 100 km



TYPE A 51 - 250 cmc. avec suspension arrière.

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

LA



250^{cm3}

MODÈLE STANDARD

196.000 fr

(plus taxe locale)

MODÈLE LUXE

201.000 fr

(plus taxe locale)

PRIX DÉPART PARIS

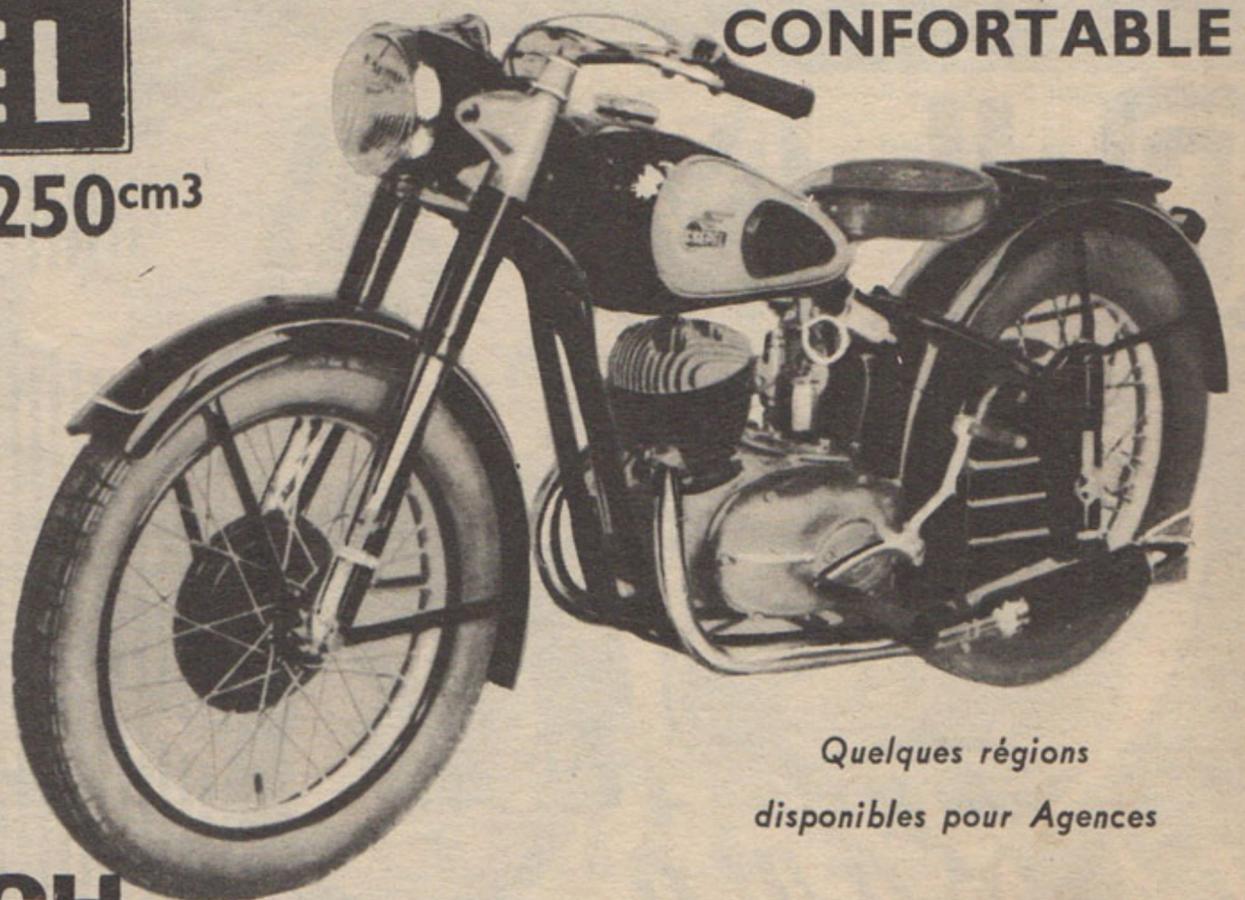


LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

Agent général

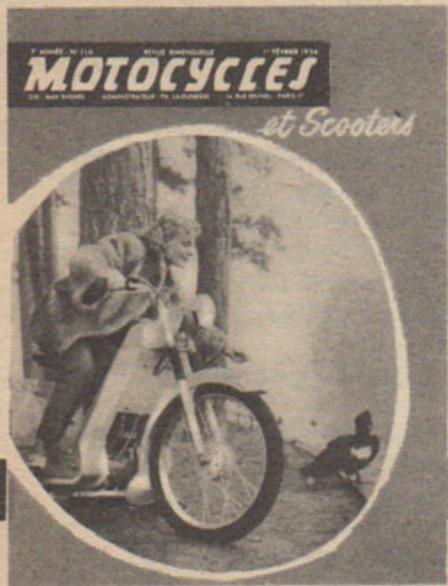
pour la France et l'Algérie :

ROBUSTE
ÉCONOMIQUE
CONFORTABLE



Quelques régions
disponibles pour Agences

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



LA PALOMA
(Voir article p. 10.)

A U S O M M A I R E :

★ Échos	7	★ Le sport en Angleterre	21
★ La Paloma	10	★ Comment augmenter la vie des soupapes	24
★ Vu pour vous	12	★ Sports et Clubs	28
★ Souvenirs d'un motocycliste	13		
★ Une Motobécane Trial	18		

7^e ANNÉE

N° 116

1^{er} FÉVRIER 1954

MOTOCYCLES

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

Les avons-nous bien descendus?

Faisant écho à la grande presse, un périodique de médecine populaire, pour ainsi dire, grâce auquel les gens peuvent se découvrir toutes les maladies dont ils ne se savaient pas atteints, consacre une page à démolir, non pas les motos, mais les organes de ceux qui les montent.

Citons plutôt!

« Moyen de transport inconfortable et fatigant, malgré les multiples perfectionnements modernes, la moto exige beaucoup de l'organisme... »

» On ne rencontre guère de quinquagénaires guidant de tels véhicules...

» La moto permet de vertigineuses descentes... d'organes!...

» Le motocycliste use ses nerfs plus encore que ses pneus!... »

D'après l'auteur, les trépidations, les vibrations, l'instabilité, provoquent tension nerveuse, fatigue psychique avec comme conséquences la myosite, la ptose gastrique et l'hépatique, le rein mobile et autres avaries intimes que la décence ne permet pas de dévoiler ici.

A vous! les Perrin, les Bernard, les Robert Pahin, les porteurs millionnaires, les motocyclistes de la police, d'autres encore derrière qui s'allonge la file des plus ou moins quinquagénaires sur deux roues.

Et qu'en pense le docteur Prévost qui sur sa Peugeot a accumulé tant de milliers de kilomètres?

Quant à moi qui, à l'âge du bidon rebondi, ai conservé mes soixante-quinze de tour de taille, je pense tout à coup que si j'ai gardé cette sveltesse qui m'enchant, c'est sans doute pour avoir, à force de les faire descendre, piétiné et perdu tripes et abats.

Et ça commence à m'inquiéter.

Max Enders

Remerciements aux Moto-clubs.

La rédaction de *Motocycles* adresse ses remerciements aux très nombreux clubs qui lui ont adressé leurs vœux de bonne année. En raison de l'importance de ce courrier, elle regrette de ne pouvoir répondre individuellement à chacun.

A notre tour nous adressons aux clubs et à leurs membres nos meilleurs vœux en les assurant que nous suivrons toujours avec attention leurs activités pourvu qu'ils nous en informent brièvement et en temps opportun.

Nous profitons de l'occasion pour leur

rappeler que leurs communiqués doivent nous parvenir au plus tard le 1^{er} du mois pour le numéro du 15 et le 15 pour le 1^{er} du mois suivant.

Avec ou sans casque ?

La Revue de la Sécurité Nationale de la Route fait état dans son numéro de décembre d'une enquête du Moto-Camping-Club Albigeois sur le port du casque.

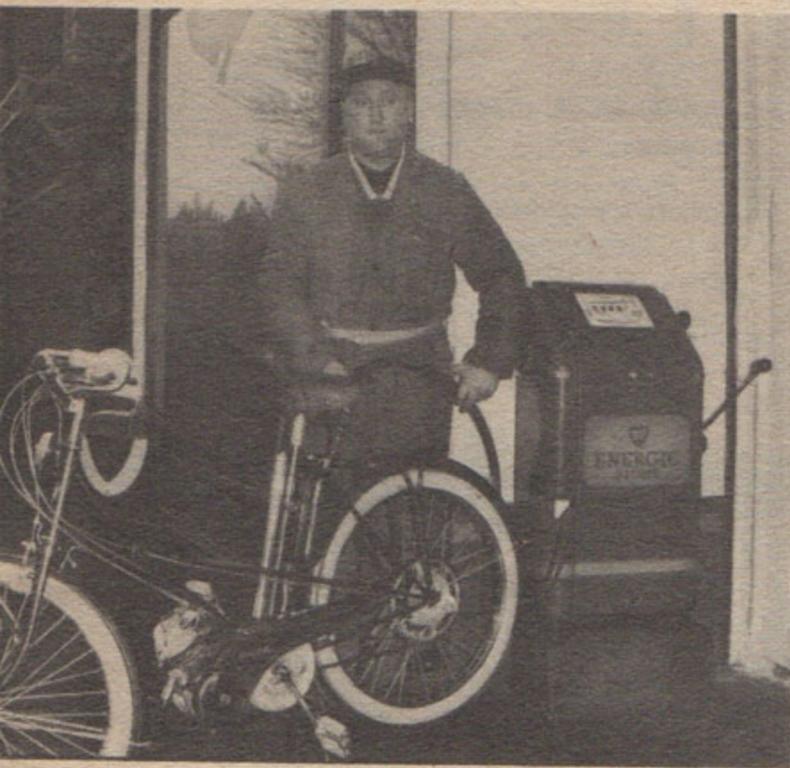
Il en est résulté que sur deux cent cinquante et un motocyclistes repérés au passage cinquante-neuf seulement étaient casqués; autrement dit, si l'on

généralise, près des trois quarts des motocyclistes dédaignent le casque.

Ont-ils tort ou raison? nous posons la question. Mais une chose nous intrigue toujours: nous avons maintes fois remarqué que des couples en tansad ne sont qu'à moitié casqués, tantôt le conducteur, tantôt le ou la passagère. Question de mode? de parti-pris ou différence de dureté des crânes respectifs?

Un scooter hollandais.

Cette année verra la sortie du premier scooter fabriqué en Hollande. Nous n'a-



Nous avons vu chez l'ami Lénin-ger ce distributeur de mélange pour deux-temps, permettant de doser la quantité débitée au cm³ près.

vons encore que peu de renseignements à son sujet. Nous savons toutefois que sa coque est en alliage léger, que le moteur serait un 50 cm³ à deux vitesses et qu'il dépasserait quelque peu le 50 à l'heure.

Réduction des cylindrées en course ?

On sait que la Commission technique de la F.I.M. envisage d'interdire aux motos de 350 et 500 la participation aux courses internationales, ceci en raison des trop hautes vitesses atteintes.

Les cylindrées admises seraient donc les 125, 175 et 250 cm³.

Ce vœu, s'il est exaucé, défavorisera les marques anglaises; il serait, au contraire pour nous, étant donnée notre spécialisation dans ces catégories, une occasion de réparaître en course avec quelques chances, si nos constructeurs se décident à rentrer dans l'arène.

Les besoins créent le matériel.

Un nouvel appareil, dénommé Mixer, vient d'apparaître sur le marché motocycliste.

Le Mixer est un distributeur-doseur étudié spécialement pour le ravitaille-

ment des machines équipées de moteur à deux temps fonctionnant par mélange essence-huile.

Construit par les compteurs et moteurs Aster, cet appareil vient d'être homologué par le Service des Instruments de mesure; nous le verrons donc prochainement dans les villes et sur les routes pour la commodité et la satisfaction des marchands d'essence et des motocyclistes.

Grippe-genoux de scooters.

Par suite d'une erreur typographique nous avons baptisé Sêda le grippe-genoux pour scooter présenté dans notre numéro du 1^{er} janvier. C'est « Léda » qu'il faut lire, cet accessoire étant fabriqué par les Etablissements Ledanois de Clamart.

Changement d'adresse.

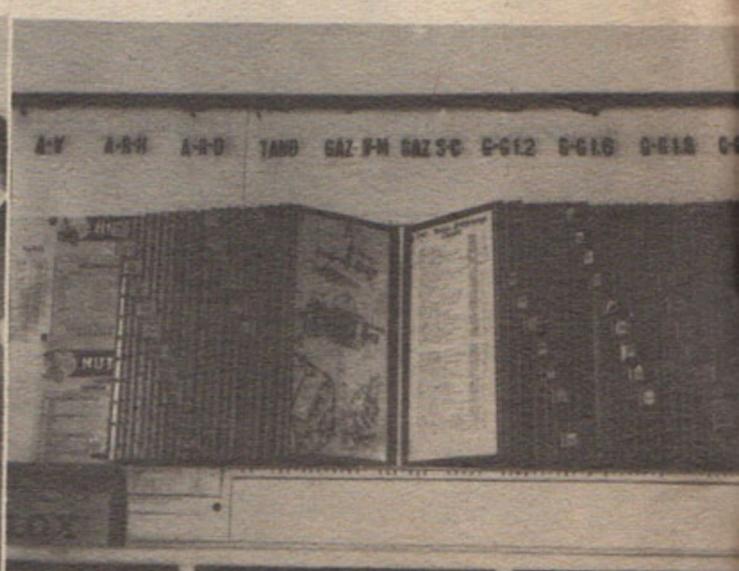
M. Louis Sarlin de Marseille nous demande de signaler aux motocyclistes de sa région, son changement d'adresse; anciennement rue Marengo, son nouveau magasin, Palais du Scooter, est situé 55, avenue de Toulon, dans la même ville. Ajoutons que M. Sarlin est agent, entre autres marques, de Lambretta, Rumi, Zündapp, Universal, etc.

RÉGLAGES pour B. S. A. 1939 (Voir nos 107 et 113).

TYPE	CYLINDRÉE	JEU A L'ADMIS-SION	JEU A L'ÉCHAP-PEMENT	RAPPORT VOLU-MÉTRIQUE	A.O.A.	R.F.A.	A.O.E.	R.F.E.	AVANCE A L'ALLU-MAGE	GICLEUR
B 23 Standard	350	10/100	20/100	5,25 à 1	10°	55°	60°	15°	8 mm	130
B 23 Luxe	350	20/100	30/100	5,25 à 1	35°	65°	65°	25°	11 mm	130
B 24	350	15/100	15/100	7,25 à 1	35°	65°	65°	25°	11 mm	160
B 25	350	15/100	15/100	7,25 à 1	35°	65°	65°	25°	11 mm	160
B 26	350	15/100	15/100	6,25 à 1	25°	65°	65°	25°	11 mm	160

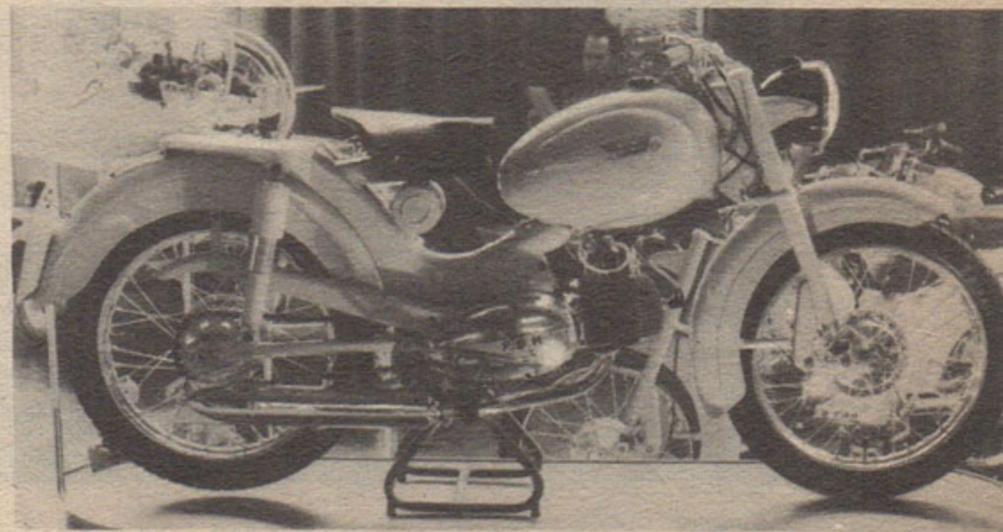
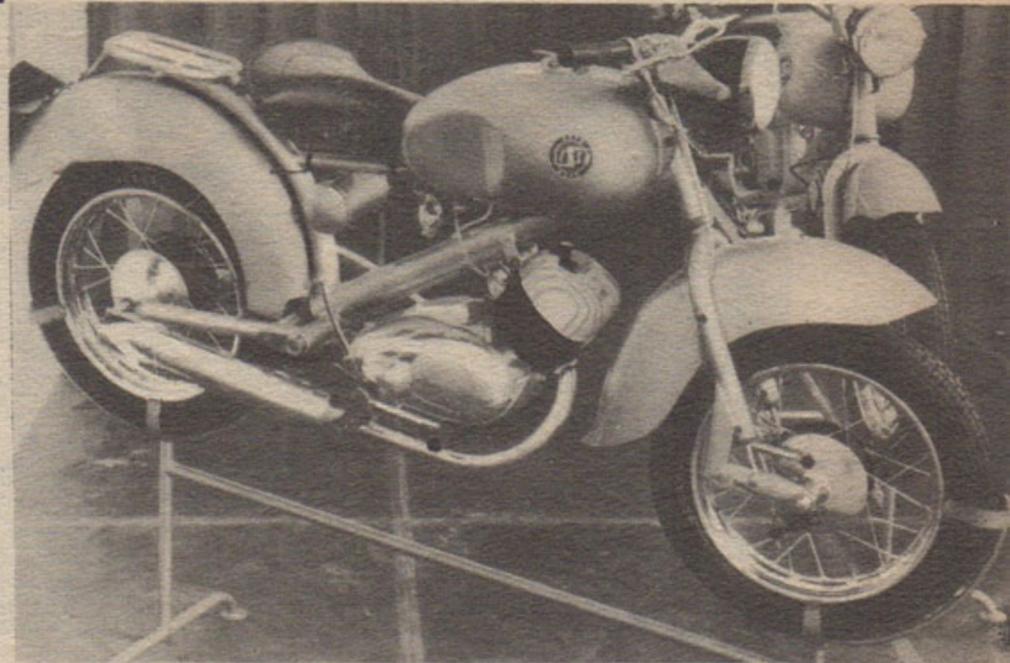
INAUGURATIONS EN SÉRIE

A gauche, photo prise lors de l'inauguration du nouveau magasin de Ladevèze, avenue de Clichy. A droite, MM. Lala et Bruneau reçoivent dans leur nouvel établissement, spécialement consacré à la vente de pièces détachées, ainsi que le démontre l'imposant répertoire fixé au mur.



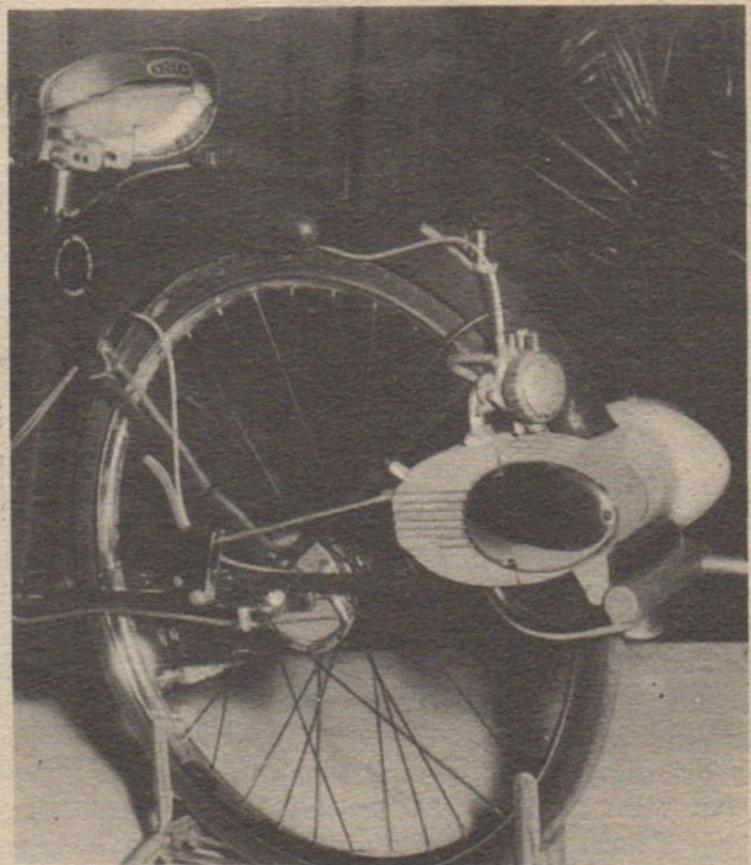
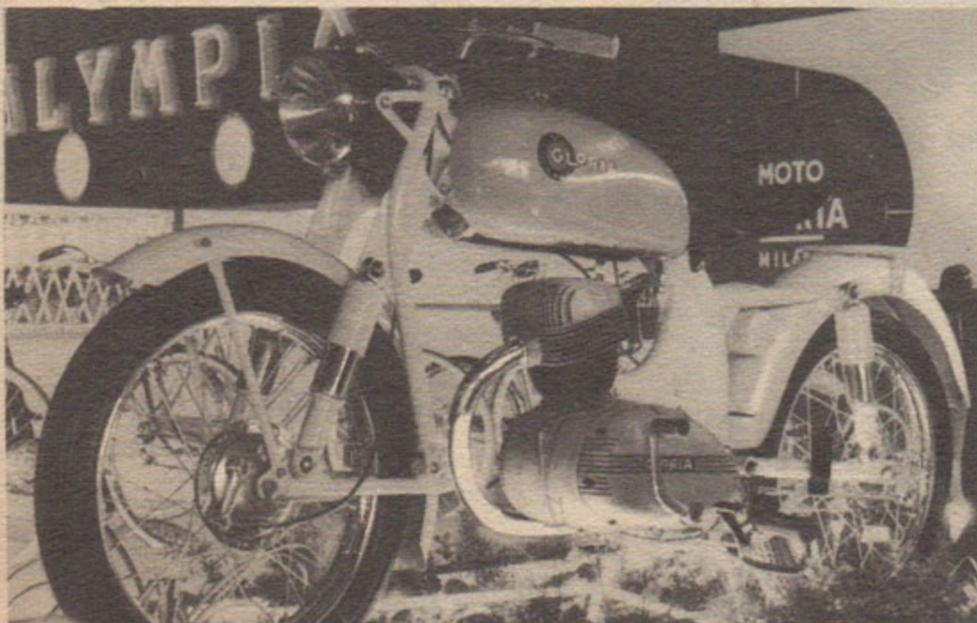
La 150 Sessa et la 125 Gabbiano présentent une certaine similitude dans le dessin de leur cadre. Cette formule nouvelle allie à la simplicité une remarquable pureté de ligne. La suspension de la Sessa, avec l'élément amortisseur dans le maître-tube, ne manque pas d'originalité. On remarquera également les fourches à balanciers, de conception voisine mais de réalisation différente.

Le réservoir de la 160 cm³ Taurus « Sport » s'inspire très nettement de la ligne « compétition ». L'ensemble, avec le phare encastré, surprend cependant un peu.



Le moteur auxiliaire Benelli se fixe à l'arrière du véhicule, et entraîne la roue par l'intermédiaire d'un galet. La puissance atteint 1 ch 5. Ce bloc-moteur ovoïde rappelle le moteur Riedel, qui équipait l'originale Imme. Le réservoir d'essence sous la selle épouse la ligne du garde-boue.

La 100 cm³ Gloria utilise un moteur quatre temps à culbuteurs développant 7 ch à 6 500 t/mn, et permettant une vitesse de pointe voisine de 100 km/h. Le dessin du bloc n'est pas sans rappeler N.S.U. On notera la fourche type « Earles », l'élément central du cadre en caisson, et la curieuse position du kick.





CE véhicule léger se situe entre le cyclomoteur et le scooter, bénéficiant des avantages de ces deux modes de locomotion. Pour le prix d'un cyclomoteur de luxe la Paloma assure une très bonne protection, elle est solide, rapide et maniable.

Les roues de 600 × 65 donnent une bonne tenue de route, la boîte de vitesses, grâce à ses trois rapports, permet de monter toutes les côtes sans aide extérieure supprimant ainsi les pédales. La mise en marche s'effectue par un kick.

Les moyeux freins, en alliage léger, assurent un freinage puissant. La selle caoutchouc à double nappe offre le maximum de confort.

Le carénage complet et efficace donne : élégance et protection. La conduite est facilitée, par le changement de vitesses à poignée tournante. Grâce au réservoir de 7 litres, le véhicule peut accomplir 350 km sans ravitaillement.

Pour faciliter le démontage lors des réparations, le berceau moteur comportant le moteur, le kick, le silencieux, la pédale de frein et la béquille, peut être démonté de la coque par quatre boulons. Ces boulons fixés sur

des silent-blocs, assurent un accouplement élastique entre la coque et la partie motrice évitant ainsi toute vibration et toute transmission de bruit.

Le prix de vente est fixé à 85 000 fr, taxe en sus.

Légère, de ligne élégante, la Paloma, grâce à sa stabilité, peut être confiée sans danger à des mains féminines. Ses caractéristiques en font un parfait engin de ville et ses performances lui permettent néanmoins d'affronter les grandes randonnées.

INDICATIONS TECHNIQUES

MOTEUR

Lavalette BML type 705 à deux temps, un cylindre monopiston, balayage à courant continu.

Alésage : 48 mm ; course 39 mm ; puissance fiscale : 1 ch ; puissance réelle : 3 ch ; rapport volumétrique : 6,6 ; avance à l'allumage : 4 mm ; graissage, marche normale : 5 % ; graissage, période de rodage : 7 %

CARBURATEUR

Gurtner avec gicleur à aiguille commande par poignée tournante, starter à commande automatique.

Réglage : Gurtner C 12 G ; gicleurs rodage : 26 ; gicleurs après rodage : 25 ; emmanchement diamètre : 20 mm ; passage des gaz : 12 ; position de la cuve à gauche.

BOITE DE VITESSES

Boîte à trois vitesses, commande par poignée avec une pré-sélection des rapports pendant la manœuvre de débrayage inutile pour changer de vitesse.

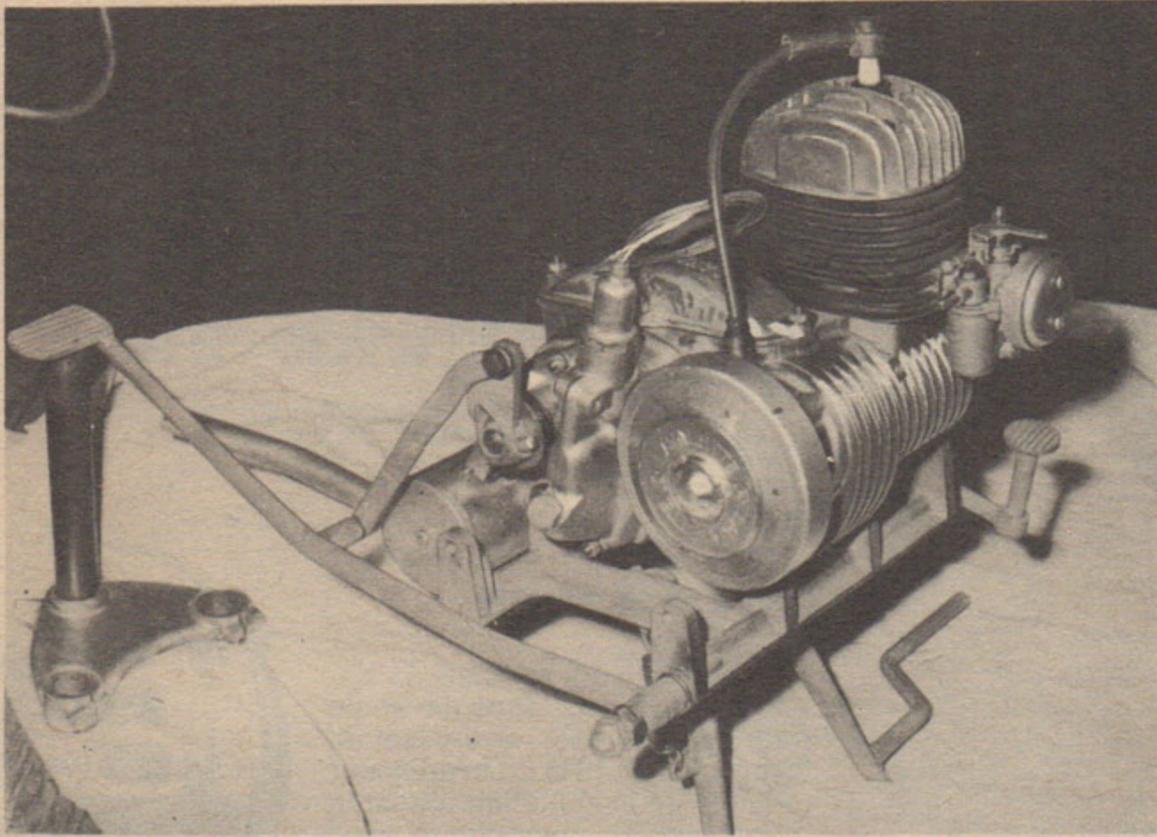
Rapport : 1^{er} vitesse : 19 × 101 soit 5,315 à 1 ; 2^e vitesse : 28 × 82 soit 3,285 à 1 ; 3^e vitesse : 33 × 87 soit 2,636 à 1.

Transmission secondaire : nombre de dents du pignon de sortie de boîte : 13.

Embrayage à disques.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Volant magnétique marque La Valette Bosch.



La partie motrice est montée sur un bâti qui se fixe au moyen de quatre boulons, sur le châssis coque.

Puissance : 25 watts (permettant l'emploi d'un avertisseur) prise de masse permettant l'arrêt du moteur par contact au guidon.

Phare Cibié à grand rendement avec lampe code-phare 6 volts, 18/18 watts, lanterne arrière avec éclairage des numéros et catadioptré, inverseur phare-code au guidon.

CADRE

Carrosserie monocoque en tôle d'acier emboutie profilée faisant châssis, résistant à la torsion, semi-carter de chaîne, boîte à outils incorporée formant un tout organique avec la carrosserie.

SUPPORT-MOTEUR

Le support-moteur est en fonte malléable moulée comportant d'une seule pièce les attaches nécessaires aux organes annexes du moteur formant un tout fixé par quatre silent-blocs à la carrosserie.

SUSPENSION

Fourche télescopique assurant une suspension parfaite de la roue avant avec une courbe de ressort de 125 mm.

RÉSERVOIR A ESSENCE

Contenance : 7 litres.

Pour un parcours de 350 kilomètres environ à une moyenne de 45 km/h.

SELLE

Selle en caoutchouc double nappe assurée d'une suspension très souple

grâce à deux ressorts à boudin de forte dimension.

ROUES

Dimension des jantes : 600 × 65.
Dimension des pneus : 2,50 × 19.

FREINS

Roue avant : tambour de frein à corps plein d'un diamètre de 130 mm.

Roue arrière : tambour de frein à corps plein d'un diamètre de 130 mm supportant le pignon de chaîne secondaire au moyen de butées en caoutchouc donnant un accouplement élastique de transmission.

VITESSE ET CONSOMMATION

Vitesse en palier : 65 km/h environ.
Consommation : 1,9 litre à 50 km/h de moyenne pour 100 km.

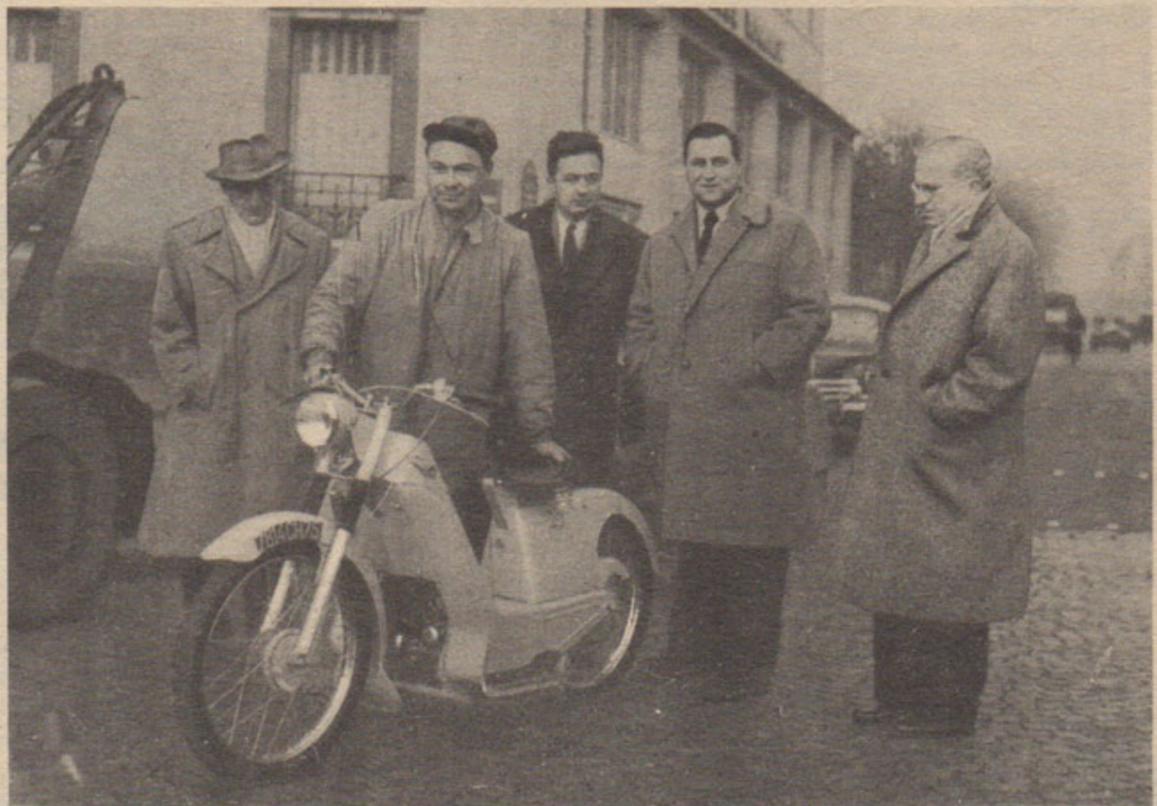
ÉQUIPEMENT

Béquille support central.

Outillage complet, pompe à air.

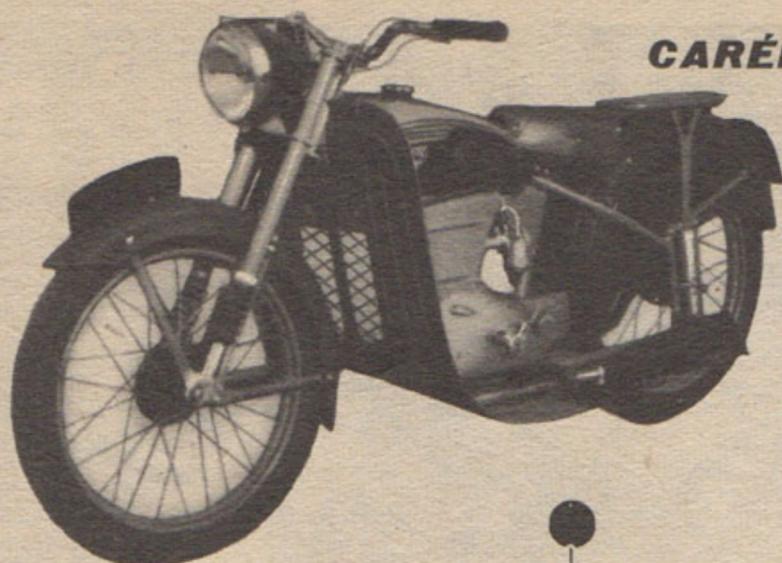
Support fixé sur la coque permettant d'accrocher un sac ou une serviette. Tous les autres accessoires (compteur, siège annexe, porte-sacoques, parebrise, enjoliveurs) seront livrés en supplément par nos Agents.

Tous ces accessoires sont dans le commerce spécialement étudiés pour la Paloma dès la livraison des premières machines.



La première Paloma sortie va être expédiée par avion à Bangui, en pleine Afrique Noire, afin de servir de machine de liaison pour la mission Lavalette. Cette expédition est chargée de visiter tous les concessionnaires de la marque.

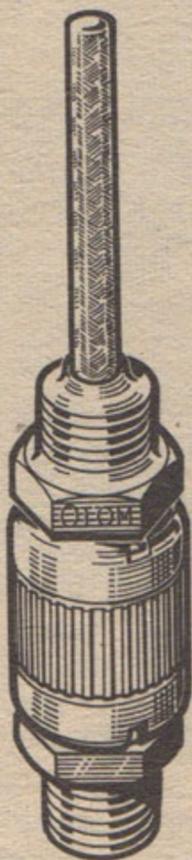
VU POUR VOUS



CARÉNAGE SUR MOTOCONFORT

C'est M. Sigala, directeur de garage à Bergerac, qui a réalisé ce carénage sur sa Motoconfort 125 cm³. Le cylindre est également enclos, la ventilation se fait par une ouverture située à l'avant entre les protège-jambes.

L'ensemble est bien réussi.



LE NOUVEAU TUBOSTOP

Conçu et réalisé par la firme OTOM, fabrique de tuyauteries souples, le robinet qui-ne-fuit-pas, comme on l'appelle avait été présenté dans notre numéro de Salon. Son aspect extérieur ayant été modifié depuis, nous le représentons sous sa forme définitive : la bague de commande a été arrondie en haut et en bas, des cannelures profondes rendent la manœuvre très aisée. Le filtre, tressé sur un ressort à spires écartées, ne peut ni se déformer ni s'aplatir. Rappelons que la manœuvre se fait par simple rotation de la bague molletée : fermeture en vissant, ouverture en desserrant.

CHEZ SANOR

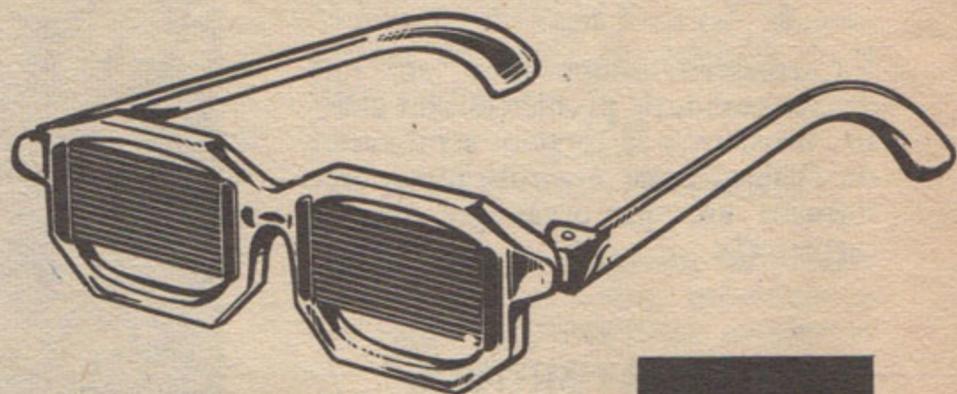
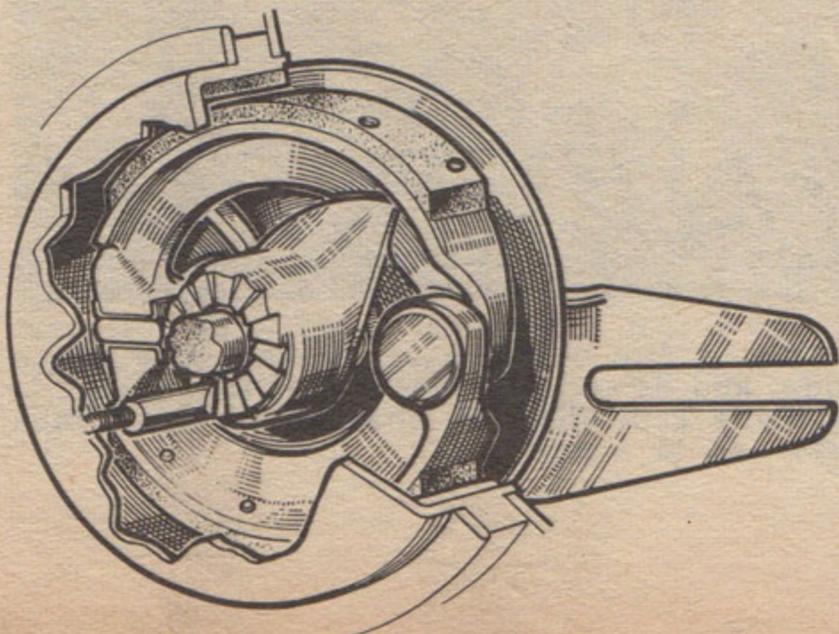
Cette maison, spécialisée depuis trente ans dans la seule fabrication des avertisseurs, avait sorti en 1945 un avertisseur à faible consommation alimenté par le volant magnétique avec interposition d'une cellule.

En 1952, la cellule a été incorporée dans l'appareil même qui en 1953 a été encore amélioré comme puissance : 110 phons, et comme présentation : grille chromée sur laiton et modèles spéciaux pour scooters, émaillés à leur couleur.

Cet appareil est le U.M. 110, tandis que le F.8.B. est destiné aux machines munies de batteries.



La maison Maillard présente un nouveau moyen à rétropédalage : le Prior. Ce moyen comporte un frein à tambour classique; la came commandant les mâchoires est actionnée par un doigt entraîné par une rampe à dents de loup. Une noix transmet le mouvement de rétropédalage. Ce moyen, adaptable aux cyclomoteurs, possède une puissance de freinage intéressante.



LUNETTES A PERSIENNES

La maison hollandaise Lamac a mis au point ces lunettes anti-éblouissantes dont les verres sont remplacés par des lamelles parallèles. En regardant droit devant soi le regard passe sans obscurcissement entre les fentes; vienne en face un phare ou un soleil couchant, il suffit d'incliner légèrement la tête pour faire écran contre la source éblouissante.

Toutefois, du fait de l'absence de verres, ces lunettes ne sont utilisables que derrière un pare-visage ou un pare-brise.

VU POUR VOUS

SOUVENIRS d'un motocycliste

45 ANS DE TOURISME



LA 4 CYLINDRES F.N.
DE 1910.

M. Dietz, à qui nous devons ce retour vers un lointain passé motocycliste, est un descendant de M. Charles Dietz, l'un des précurseurs de l'automobile. C'est, en effet, M. Ch. Dietz (1802-1888), qui inventa et construisit le premier véhicule automobile ayant circulé en France de ville à ville sur le parcours Paris-Saint-Germain, effectué le 26 septembre 1834.

Les journées sont longues et les années sont courtes, dit-on, c'est peut-être pour cela que je ne peux croire qu'il y a maintenant quarante-cinq ans que je devins possesseur de ma première motocyclette.

Si aujourd'hui j'ai dépassé la soixantaine, j'étais encore au collège en 1907, mais j'avais découvert la bicyclette depuis ma plus tendre enfance. En 1900, le peintre Paul Signac me faisait goûter aux joies de l'automobile et développait en moi des dons pour la mécanique naissante avec sa voiturette Bollée. Ma première vision d'une moto fut une Motosacoche et je me souviens avoir installé sur mon vélo d'enfant une boîte contenant à l'intérieur un vieux réveil dont le bruit imitait pour moi celui d'un moteur. En enlevant la chaîne (car je n'avais pas de roue libre) j'avais l'illusion dans les descentes de chevaucher une véritable moto.

Mon père, automobiliste de la première heure, qui après avoir eu des voitures électriques et à vapeur, s'était rallié au pétrole, prétendait la motocyclette un instrument détestable pour la santé. Il est vrai qu'il avait un peu raison et que rouler sur les routes poussiéreuses et semées de nids de poule de l'époque avec un instrument à fourche rigide, muni de petits pneus gonflés à bloc et avec une selle aussi dure qu'un billot n'était pas une sinécure, ni un sport recommandé pour quiconque n'avait pas un organisme de fer.

Je ne pensais malgré tout, depuis longtemps, qu'à posséder une machine à moteur je résolus donc de me débrouiller seul et de me payer avec mes économies personnelles la machine de mes rêves sans demander l'appui de la bourse paternelle.

Après de nombreuses recherches j'avais réussi à trouver un Herdlé Bruneau d'occasion pour la somme de 101 fr (or naturellement). Ce moteur adaptable (45 + 75) à quatre temps était fixé devant le pédalier sur le cadre d'une bicyclette ordinaire. Le cylindre était un tube d'acier étiré dont le fond embouti servait de siège à la soupape d'échappement commandée par culbuteur. Latéralement un tube portait la soupape d'admission automatique et supportait le carburateur Vauris. Un réservoir placé dans le cadre comportait accus, bobine, huile et essence et la transmission se faisait par courroie trapézoïdale.

Dire que cette machine servait au tourisme serait exagéré,

mais elle permettait des promenades au Bois et le critérium était la montée de l'avenue de la Grande-Armée sans pédaler.

Toutefois j'ambitionnais une vraie moto, plutôt que cet ancêtre des cyclomoteurs et à force de prier ma mère, elle m'acheta en cachette de mon père une Werner 1 ch monocylindrique. Je me rappelle que cette machine était presque neuve, le vendeur n'étant sorti qu'une fois, avait bûché et dégoûté la vendait.

C'était déjà une vraie moto avec une fourche élastique Simplex à ressorts à lame et munie d'un petit quatre-temps qui tapait gaillardement. Elle me permettait des sorties dominicales et des voyages jusqu'à Versailles sans pédaler ce qui était déjà un succès.

C'est sur cette machine que j'ai passé mon permis de conduire en 1909. Heureux temps où l'ingénieur des Mines, ayant des loisirs et peu de candidats se déplaçait à domicile!

C'est alors que mon père voyant la partie perdue puisque je m'étais débrouillé seul ne voulut pas rester réfractaire et m'offrit pour les étrennes de 1910 la machine qui me ferait plaisir. Mon entêtement avait vaincu ses craintes.

Or, il y avait à cette époque, et les motocyclistes de ma génération l'ont bien connu, un nommé Victor qui siégeait avenue de la Grande-Armée dans une espèce de cave mal éclairée et qui vendait des bicyclettes et des motos de seconde main. Cette figure du quartier était un honnête commerçant, ce qui était déjà rare à l'époque, et il avait à cœur de ne pas rouler ses clients. J'allais souvent bavarder chez lui et voir toutes les merveilles qu'il avait à vendre, dont une magnifique quatre cylindres F.N. que j'échangeai avec soulte contre ma Werner.

La quatre cylindres F.N. avait certainement des défauts, mais c'était une machine admirablement construite et qui, non brutalisée et bien conduite, faisait un très bon service. Avec sa transmission acatène et ses quatre cylindres (48 + 58) elle ronronnait comme une machine à coudre et montait admirablement les côtes. Mais les ingénieurs de la maison avaient dû dessiner le cadre pour des géants et malgré une taille normale et une tige de selle extra-surbaissée je n'arrivais pas à poser les pieds à terre.

En cas de crevaisson le démontage de la roue arrière devenait un travail de Romain, il fallait démonter le carter. J'avais cru résoudre ce problème en adoptant les chambres à embouts qui

se faisaient à l'époque. Ces chambres étaient interrompues et on pouvait les changer sans démonter la roue, mais malheureusement elles éclataient souvent et c'était un perpétuel démontage.

De guerre lasse, j'avais monté à l'arrière un antidérapant ferré; j'étais bien à l'abri des crevaisons, mais je vous assure que passer sur des rails de tramway, et Dieu sait s'il y en avait à cette époque, et ne pas pouvoir mettre les pieds à terre conduisait à la catastrophe et à une bûche magistrale. Je ne peux me rappeler combien j'ai cassé d'axes de pédale et faussé de manivelles. Cette machine n'avait pas de débrayage, ce n'était rien tant que le moteur tournait, mais en cas de panne, il fallait, pour la pousser, désaccoupler la transmission derrière le volant du moteur, ce qui prenait deux heures de travail à condition encore d'avoir les clés ad hoc pour atteindre des écrous inaccessibles.

Aussi, à la fin de l'année, je vendais la quatre cylindres et achetais chez F.N. leur nouveau modèle de moto légère monocylindrique à deux vitesses et cardan. J'ai gardé peu de temps cette machine, elle marchait très bien, mais quand on a goûté d'une polycylindrique on ne peut s'habituer que difficilement à une mono.

Je retournais donc voir le père Victor pour trouver la bonne occasion. Il avait justement à la vente une Peugeot deux cylindres 5 ch (70 x 76). Cette magnifique machine d'exposition dont même les cylindres étaient jaspés et polis avait été faite pour le coureur Guiponne qui était un des as du moment. Je me disais: j'ai eu des machines compliquées qui m'ont donné des ennuis sur la route, mais avec cette grosse moto à courroie, si simple et si robuste, je serai tranquille. Hélas, elle fut pour moi de sinistre mémoire, c'est celle de toutes mes machines qui m'a laissé le plus mauvais souvenir, qui m'a causé le plus d'ennuis et de tracas.

Cette machine possédait tout ce qu'on pouvait accumuler pour empoisonner le malheureux qui s'en servait. Un réservoir d'essence ridicule contenait 4 l pour une consommation de 6 l aux 100 km. La fourche élastique Truffault avait un frein illusoire et un débattement auprès duquel celui de nos télescopiques modernes est inexistant, mais comme tangage on était servil... Chaque cylindre comportait un silencieux en porte-à-faux impossible à fixer et l'on perdait régulièrement l'un ou l'autre. Quant aux freins sur la jante poulie ils étaient simplifiés à l'extrême. Ils bloquaient net et je passais par-dessus le guidon ou bien je fonçais droit sur l'obstacle. C'était une deux cylindres pour la forme car au ralenti un seul fonctionnait généralement. A une certaine vitesse le moteur arrivait à tourner régulièrement, mais quant à ce moment il s'agissait de régler les manettes de gaz, d'air et d'avance qui se trouvaient un peu partout sur le cadre, pour peu que la route fût un peu mauvaise, le tangage occasionné par la fourche vous faisait transformer en acrobate. Je me rappelle aussi que cette machine comportait de superbes poignées de guidon en corne blonde. Il suffisait de faire 100 km pour avoir des ampoules aux mains car il s'avérait impossible de mettre des gants qui glissaient sur ses sacrées poignées comme sur du savon noir.

J'ai réussi tout de même à faire quelques voyages avec cet instrument mais il fallait avoir tout le courage de la jeunesse. J'avais la précaution pour les longs parcours de me faire accompagner par mes parents qui roulaient en voiture et qui transportaient pour moi accus de rechange, essence et surtout une solide remorque avec laquelle je faisais souvent des arrivées à l'étape qui n'étaient pas triomphales.

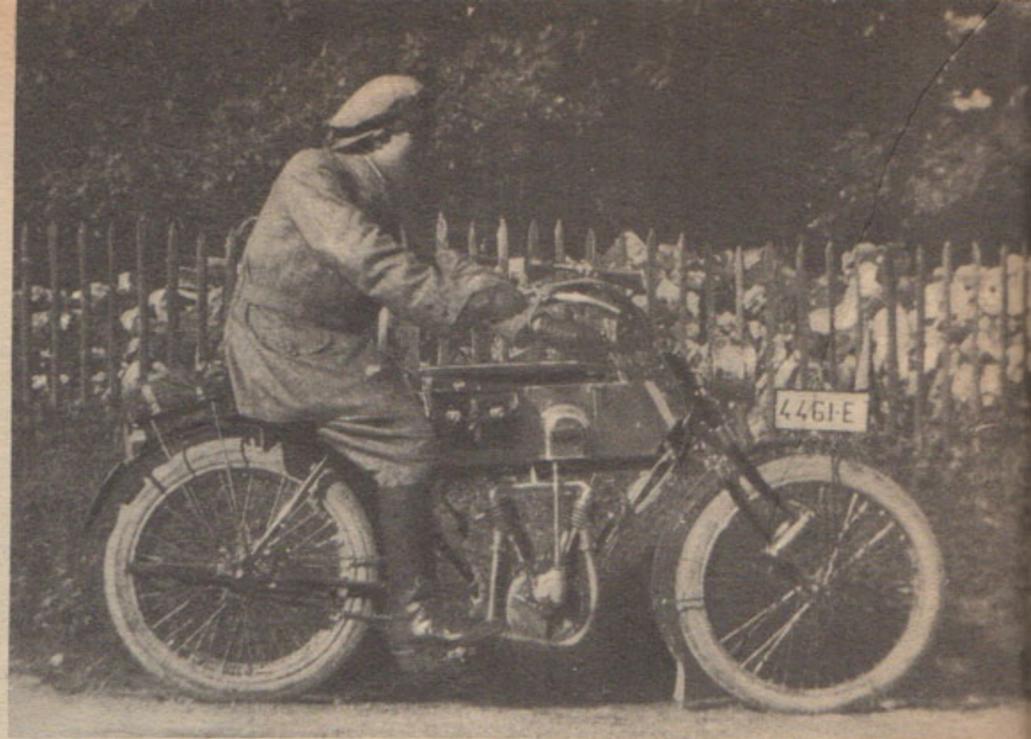
J'avais tout de même réussi à me débarrasser de cet engin et trouvé une poire séduite par son bel aspect extérieur. Beaucoup auraient été dégoûtés à tout jamais de la moto pour le restant de leurs jours. Mon père avait beau me dire: « Achète une petite voiture, ne fais plus de moto », il n'y avait rien à faire, j'étais mordu malgré tous mes avatars.

Un jour en passant rue de Rome, je vis arriver devant la boutique d'un petit mécanicien qui a disparu, une grosse moto deux cylindres qui tournait avec un ralenti extraordinaire. Aussitôt arrêtée je regardais la plaque. Le constructeur était un certain René Gillet dont j'avais vaguement entendu parler, son atelier se trouvait villa Collet à Paris.

Je me décidais à y aller. C'était une impasse qui donne rue Didot et qui existe du reste toujours.

A l'époque, l'atelier artisanal de René Gillet était minuscule. Pour pouvoir y travailler on sortait les motos des clients dans l'impasse et la finition des machines neuves se faisait à l'extérieur. Enthousiasmé après avoir essayé une machine sur les boulevards pavés des fortifications, je passais commande d'une 4-5 ch, deux cylindres.

On ne rendra jamais assez justice au grand précurseur que fut René Gillet. A cette époque, lorsque les grands constructeurs français en étaient encore presque à la fabrication désuète de 1900, René Gillet sortait le cadre surbaissé, un réservoir plat et large de grande capacité, des commandes par poignées tournantes



LA BICYLINDRE RENE-GILLET DE 1912.

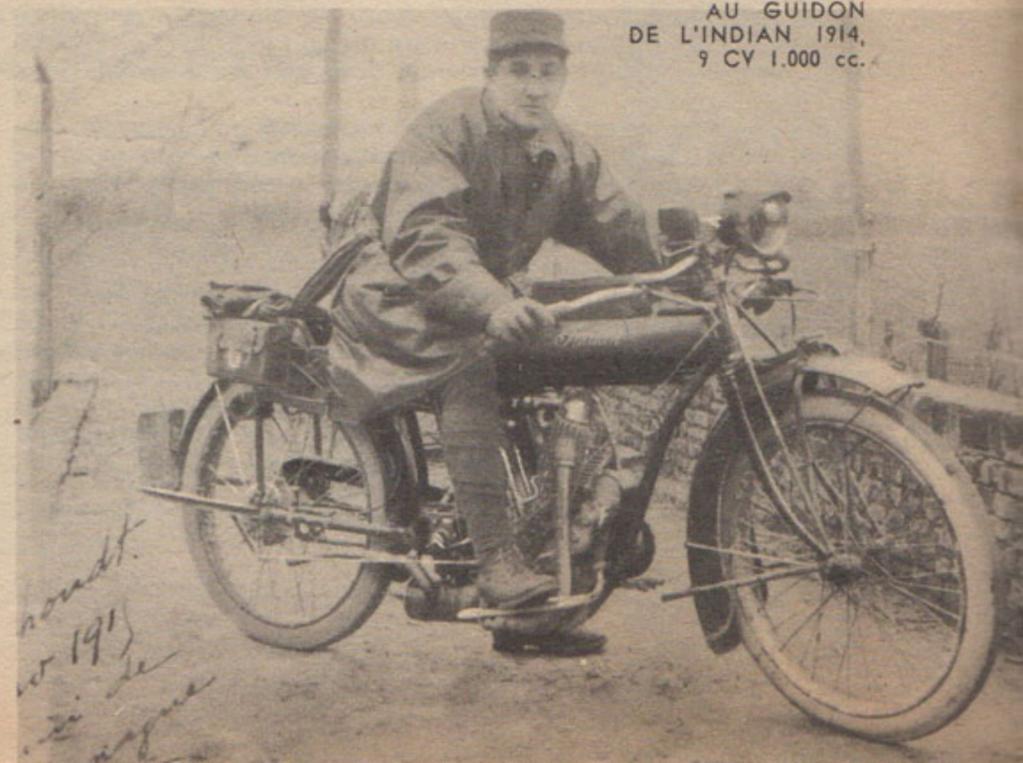


★
LA 2 CV MAGNAT-DEBON.

et des freins tambour. La magnéto placée dans le réservoir était à l'abri des intempéries et un judicieux décalage variable de l'induit par rapport au moteur permettait un ralenti impeccable. Le moteur partait en marchant au pas au côté de la machine. Il n'y avait pas de câbles pour les commandes, ceux-ci étaient remplacés par des cordes à piano guidées dans des tubes de laiton ce qui ne donnait jamais d'ennuis.

La maison René Gillet était la maison familiale par excellence, tous les clients étaient des amis. En commandant on spécifiait la couleur de l'émail, la dimension des pneus, la forme du guidon. J'ai eu successivement trois machines de chez lui et c'est avec elles que j'ai fait les plus beaux voyages malgré l'absence de débrayage et la transmission par courroie. La courroie trapézoïdale en cuir donnait beaucoup d'ennuis, allongement et bris à l'attache, aussi René Gillet avait adopté une large courroie

M. C. DIETZ
AU GUIDON
DE L'INDIAN 1914,
9 CV 1.000 cc.





LA FAMEUSE
SCOTT
BICYLINDRE
DEUX-TEMPS.

plate qui ne glissait jamais sur ses deux poulies spéciales. Elle avait le défaut de l'encombrement et c'est surtout pour ce manque d'esthétique qu'elle a été abandonnée quand la courroie trapézoïdale en caoutchouc entoilé a fait son apparition.

Ma René Gillet de 1912 était une 6 ch, deux cylindres 80 x 80 soit 800 de cylindrée, magnéto Ruthard, pneus et jantes voiturette 650 x 65, fourche élastique R.G., et je n'ai jamais eu le moindre ennui avec elle. Il ne faut pas oublier que les routes étaient non seulement poussiéreuses mais parsemées de trous, de caniveaux et de dos d'âne. Aussi après une étape de 200 km, de quelque teinte que soient vos cheveux, ils devenaient blancs et de plus dans quel état retrouvait-on ses bagages et ses accessoires ! Il fallait prendre de multiples précautions pour tout arrimer et envelopper afin de limiter les dégâts. Mais c'était le bon temps, on ne rencontrait sur les routes que peu de voitures et surtout pas de poids lourds. L'entretien de ces machines était inexistant, une goutte d'huile dans chaque moyeu et c'était tout. La plus grande complication était de rouler de nuit car il n'y avait à votre disposition que l'éclairage acétylène. Heureusement le feu arrière n'était pas obligatoire et avec un bon groupe Lucas on avait tout de même trois heures d'une belle lumière, mais si l'on voulait continuer il fallait avoir du carbure et de l'eau en réserve pour regarnir le générateur après l'avoir soigneusement nettoyé.

Fin 1911 j'avais été incorporé au 156^e Régiment d'Infanterie à Toul et j'avais réussi à passer motocycliste du général Ebener commandant la division. Celui-ci n'avait aucune confiance dans ces instruments et ne me confiait jamais de mission sérieuse. Il avait même exigé que j'eusse une bicyclette de secours (moi qui croyais l'avoir abandonnée pour toujours) et j'avais pourtant en plus de ma René Gillet, acheté une petite Magnat Debon 2 ch pour le service journalier.

Cette machine était un véritable bijou comme finition et d'une régularité de marche exemplaire. Très légère, avec de petites roues de 600 et fourche télescopique, elle passait partout. Un seul défaut : la courroie torsadée. Il y avait heureusement un tendeur à main car elle s'allongeait à vue d'œil. Mais quand elle s'arrachait à l'attache le perçage des trous était un sacré travail qui n'était pas toujours réussi du premier coup.

Démobilisé en 1913, j'avais vendu mes machines à Toul et je me trouvais donc démonté, cherchant quelle nouvelle merveille je pourrais bien trouver car l'on parlait beaucoup de nouvelles machines américaines et anglaises ultra perfectionnées.

Je n'aimais pas la nouvelle Gillet à boîte de vitesses, qui était lourde et bruyante. J'avais bien été voir la Triumph avec moyeu trois vitesses, mais cette solution me paraissait fragile et c'était une monocylindrique.

M'étant rendu au circuit de l'Eure, je tombais en admiration devant la splendide Indian que pilotait le regretté Chartier-Desvarenes qui a été le premier agent de la marque en France.

Je me rendis donc acquéreur en avril 1914 d'une 1000 Indian. Cette machine rouge vif comportait tous les perfectionnements possibles, suspensions avant et arrière par ressorts à lames, éclairage et démarrage électriques. La souplesse et le silence de ce moteur étaient incomparables et combien les machines françaises faisaient piètre figure à côté. On ne pouvait lui repro-

cher que la faiblesse des organes accessoires et sa grande hauteur de selle, mais les parties vitales ne bougeaient pas.

Je me préparais à partir en vacances quand la mobilisation éclata en août 1914. Je fus mobilisé avec ma machine, pourtant je dus m'en séparer à la fin de l'année, les pavés des routes belges et de nombreuses chutes ayant eu raison de mon cadre.

Obligé de changer de monture je pris une B.S.A. mono à boîte trois vitesses, chaîne courroie. Cette bonne machine robuste ne donnait pas d'ennuis sauf l'embrayage qui collait à froid, mais ce n'était pas l'idéal et je l'ai gardée jusqu'au jour où nommé officier je dus abandonner la motocyclette.

Démobilisé en 1919, je n'eus rien de plus pressé, ayant été sévère depuis deux ans de machine que d'en acheter une nouvelle.

Mais on ne trouvait rien à l'époque. Heureusement, je possédais un bon de réquisition qui me faisait prioritaire pour acheter aux Domaines une machine. Je ne pus avoir qu'une Harley Davidson en caisse avec side-car.

J'étais donc en possession de ce gros monstre qui était neut mais barbouillé de kaki. Après lui avoir donné un aspect présentable j'avais trouvé preneur de cette locomotive inusable dont on voit encore rouler des exemplaires aujourd'hui.

Je trouvais alors d'occasion une Triumph 5 ch, boîte Sturney, chaîne courroie. Bien qu'elle en ai vu de dures à l'armée c'était encore une excellente machine, peu rapide, pas nerveuse, mais souple et régulière. Sauf la fourche oscillante dont le ressort cassait souvent et qui lui donnait une très mauvaise tenue de route on ne pouvait pas lui reprocher grand-chose.

J'étais parti dans le Midi rejoindre mes parents et je comptais bien la garder quelque temps car je ne savais comment la remplacer, mais un acheteur qui avait absolument besoin d'un moyen de transport me fit une offre si tentante que je me débarrassai tout de même avec regret de cette bonne machine.

Rentrant à Paris, encore démonté, j'appris que Bastide avait une magnifique Scott et je lui achetai en fin 1922.

C'est certainement la machine la plus extraordinaire que j'ai connue. De toutes les motos que j'ai possédées, la Scott et la Gillet ont été les meilleures et la Peugeot la plus détestable. Autant la Gillet ancienne était simple, autant la Scott était compliquée mais elle vous donnait l'impression d'un avion sans ailes. Elle était munie d'un deux cylindres deux temps avec volant central extérieur et refroidissement par radiateur nid d'abeille. C'est le seul deux temps que je connaisse qui tourne régulièrement au ralenti. Le changement de vitesses à deux rapports était avec sélecteur au pied, graissage séparé et la fourche télescopique. Le seul reproche que l'on pouvait lui faire était une consommation exagérée mais en ce temps-là l'État prélevait moins d'impôts sur les carburants. Cette machine m'avait coûté le prix fantastique pour l'époque de 9 000 fr et m'installant dans le Midi j'avais besoin de toutes mes disponibilités, aussi je m'en séparais à regret.

J'avais bien dit que je ne ferais plus de moto étant très occupé avec mon garage, ce qui ne m'empêcha pas en 1924 d'acheter à Bastide une Norton type Brooklands. C'était une 500 mono, prise directe par courroie; cette machine très nerveuse était parfaite pour s'amuser sur les routes de Provence mais elle aurait été impossible pour circuler en ville même en 1924.

M'étant marié à cette époque je me décidais tout de même à renoncer à la moto et à acheter une voiture. Mais quelle voiture pouvait me donner le plaisir de la moto ? Pas une cage à mouche de série mais seule une voiture de sport. C'est alors que j'ai acheté ma première Bugatti qui est la motocyclette des voitures si l'on peut dire, marque à laquelle je suis resté fidèle car j'en suis à ma dixième et je ne changerais pas ma 2 l 300 à compresseur qui a quinze ans contre une voiture moderne.

Durant ces nombreuses années j'ai essayé quantité de machines françaises et étrangères dont beaucoup de marques disparues : Cleveland, Rover, Soyer, D.F.R., Clement, A.B.C. ...

Que ferais-je aujourd'hui si je rachetais une machine ? Écartons d'abord les tanks américains à deux roues de 300 kg. Les machines anglaises sont parfaites comme fini, mais sauf la Sunbeam et la petite Velocette, pourquoi les Anglais sont-ils si conformistes et s'obstinent-ils à livrer des machines de la classe de la Square Four Ariel avec une transmission par chaîne secondaire recouverte d'une tôle ridicule ? Pourquoi cette machine n'est-elle pas montée avec cardan ? Pour la souplesse de la chaîne dira-t-on. Mais les accouplements élastiques n'ont pas été faits pour rien et celui qui a monté une B.M.W. même monocylindrique est convaincu de la souplesse de la transmission à la cardan.

Il y a-t-il aujourd'hui un constructeur d'automobile qui aurait l'idée saugrenue de fabriquer une voiture à chaîne ?

6.000 Km SUR UN SPEED

Le dimanche 19 juillet au matin; après être passé la veille chez M. Brissonnet, me voici en route vers Evian aspirant à pleines bouffées sur la route de Fontainebleau l'air pur des vacances.

J'avais décidé de visiter l'Italie, puis la Suisse et m'étant tracé un itinéraire « souple » je me suis mis en devoir de me composer un équipement pratique : un sac tyrolien fixé sur le siège arrière, maintenu par deux sandows et ses courroies passées dans les montants de la caisse, contenant le strict nécessaire, un peu de linge, un pantalon, une veste, des affaires de toilette et un sac de couchage en duvet. Dans le coffre quelques outils et le minimum de pièces de rechange : quatre câbles, une attache rapide pour la chaîne, une chambre à air, une pompe, trois disques d'embrayage, une bougie.

Premier incident à quelques kilomètres de Paris, je m'aperçois que mes lunettes se sont envolées ? J'en rachète une paire en pestant contre ce petit événement qui me fait entamer un budget très réduit.

A Fontainebleau, ravitaillement essence; à Sens ravitaillement nourriture et je repars. Le casque que j'ai acheté la veille et dont je n'ai pas l'habitude me siffle le vent aux oreilles. On s'y fait, et le soir je trouve le repas à l'Auberge de Jeunesse de Dijon. Je ne me suis pas pressé pour cette étape; ne dépassant jamais le 50, malgré le désir très net du Speed à partir en avant.

C'est vers 2 heures de l'après-midi, le lendemain que pour couronner la traversée du Jura j'arrive au col de la Faucille; chose extraordinaire et qui mérite d'être soulignée, je n'ai pas une seule fois changé de vitesses!

Un demi de bière au col, je passe un chandail car on est à 1 330 m et j'enfourche ma monture pour la descente vers Gex.

De cette route, peu après le col, on découvre un panorama absolument splendide sur la plaine du lac Léman, Genève, les Alpes de l'autre côté et le mont Blanc pourtant situé à 50 ou 60 km et qu'on croit pouvoir toucher.

J'entre en Suisse; un coup d'œil à Genève où je déambule une heure en mâchonnant une saucisse plate et l'heure d'après me voici à Evian où mon père qui y passe ses vacances m'accueille avec satisfaction... Le lendemain nous partons tous les deux voir des parents qui habitent une vallée appelée Beaufortin, entre Albertville et Megève. Le petit hameau où nous allons, situé après Hauteluce, est à 1 500 m. Ça va être une autre histoire; eh bien ! non... le Speed s'est merveilleusement comporté et, en première, à condition de ne pas pousser, on ne remarque aucun signe de chauffage anormal. Pourtant la pente est très forte et la route est... disons moyenne!

Trois jours de repos, les derniers et samedi dans l'après-midi je dévale en roue libre (l'imprudent) les lacets qui me conduisent jusqu'à Albertville. Je passe la nuit à Chambéry et le lendemain matin, tôt, car je veux être à Nice dans la soirée, je prends la route Grenoble et la route Napoléon; la fameuse côte de Laffrey, les lacets, les villes et les villages défilent comme un songe. Un verre de lait à Sisteron, puis les

gorges du Verdon, Grasse et Nice où je suis à 10 heures.

Décidément, je commence à oublier la présence de mon Speed qui ne se rappelle à moi que par un ronronnement régulier. Pas un incident et je contaste un fait remarquable : je n'ai encore été doublé par aucun scooter! Pourtant j'ai choisi la route la plus difficile des Alpes. Eh bien ! une vraie promenade; je n'en reviens pas!

Le lendemain, les surprises commencent; j'avais laissé mon scooter dans la cour de l'Auberge de Jeunesse et un vandale a cassé mon rétroviseur. Pas le miroir, la tige d'acier!

Je vérifie le niveau d'huile : zéro, ça fuit, il me manque une vis au carter que j'ai oublié de faire remplacer au départ; étourdi que je suis! Je remplis au niveau, mais désormais, il me faudra compléter tous les 300 ou 400 km.

Pont Saint-Louis : les formalités de douane sont longues; une telle affluence de touristes motorisés se pressent devant les barrières que nous restons bien une heure avant que notre tour arrive. Un douanier italien qui n'a jamais vu un Speed me demande si ce n'est pas un scooter allemand : je m'indigne et entre fièrement en Italie.

Et c'est cette magnifique route qui zigzague au-dessus de la mer collée à la falaise. Le temps est magnifique, les touristes très nombreux, les parfums subtils et la mer bleue! Déjeuner à San Remo, premier contact avec la cuisine italienne : surprise agréable, c'est savoureux et pas trop cher. Vers 18 heures Gênes m'accueille avec ses dalles disjointes et ses rails de tramways. Heureusement, vers le centre cela s'améliore. J'éprouve quelques difficultés à trouver l'Auberge de Jeunesse car l'ancienne est transférée à l'autre bout de la ville.

Le matin, je décide de partir vers 10 heures, l'étape Gênes-Pise étant relativement courte. Je vérifie la chaîne, l'huile, nettoie la bougie et...vogue la galère à travers ces noms fameux de la riviera italienne Rapallo, Chiavari, la Spezia d'où l'on découvre du haut de la route une vue magnifique sur la baie, Porto Venere, Viareggio et c'est Pise. Je m'arrête place du Dôme pour prendre quelques photos et jouir du spectacle : cet ensemble XI^e et XII^e siècle est vraiment extraordinaire et j'ai l'impression que si le fameux campanile n'était pas penché, il n'en serait pas moins célèbre, ne serait-ce que par sa beauté et l'harmonie de ses proportions.

A travers de petites rues étroites et dallées où grouille une vie intense, je gagne l'Auberge de Jeunesse où je rencontre un scotériste parisien qui me dit avoir des ennuis de bougie. Fraternisation : nous échangeons des tuyaux et parlons technique. Je ne taris pas d'éloge sur les performances du Speed. De son côté, il me dit ne mélanger qu'à 5 % ce qui me paraît peu, et m'explique cette consommation effrayante de bougies (trois en 1 000 km).

Le lendemain, visite à pied de la ville et des remparts, puis départ tout doucement vers Florence la magnifique.

C'est le Ponte Vecchio qui m'entrouve ses trottoirs chargés de boutiques et j'arrive place du palais Vecchio où je prends une photo. Là encore la curiosité est vive et j'explique que mon scooter est français, français... pas allemand!

Je resterai quelques jours à Florence. Je ne m'appesantirai pas sur les détails de cette visite. Qu'on sache seulement que l'ensemble renaissance, formé par la cathédrale, le baptistère aux portes de paradis et le campanile de marbre, reste gravé dans ma mémoire comme l'une des plus pures représentations du génie humain.

Un beau matin, c'est la grande étape vers Rome par les Apennins. Ma bougie vieillit et la chaîne distendue cogne désagréablement sur la traverse de la fourche arrière. Lassé de ces bruits, j'arrête, nettoie, tends et repars, mais l'embrayage, déjà vieux au départ de Paris, patine et je me délicate d'avoir pris trois disques. Je les ferai changer à Rome.

C'est environ à 50 km de Rome, vers 6 heures du soir, alors que j'espère arriver avant la nuit, que se produit l'accident stupide; au détour de la route, une pierre laissée vraisemblablement par un gamin, se présente brusquement devant

moi. A 60 km/h je me jette dessus et nous roulons tous les deux dans le fossé, le Speed et moi!

Je me relève sans trop de mal, fais le bilan des quelques égratignures et aidé par des paysans accourus, je sors le Speed de sa fâcheuse posture et évalue les dégâts : c'est plus grave, le phare est cassé, le repose pied gauche et le porte-bidon sont tordus. Le moteur tourne bien et, chance, la lampe marche... enfin, le phare, le code ayant cédé!

Je repars doucement; tout paraît normal. J'accélère, tout va bien. Allons ce n'est pas encore dramatique! A la première fontaine je m'arrête et je me panse. Avec mes mouchoirs autour des bras et des jambes, j'ai l'air d'un grand blessé.

Au premier village, le pharmacien me désinfecte les égratignures à la teinture d'iode — hou! là! là! — pendant que la foule s'amasse autour du Speed et devant la pharmacie : dirait-on vraiment que je suis mort!... Je repars après avoir affirmé à un jeune Lambretiste que mon scooter n'est pas allemand!...

Mais la nuit tombe, Rome n'est plus bien loin et les voitures venant en sens inverse sont nombreuses; elles m'éblouissent de leurs phares blancs, alors que moi-même ne disposant que du phare route, j'éteins complètement si on me fait signe que j'éblouis. Je roule à 30 à l'heure au maximum, mais je n'y vois plus rien. Je décide de relever mes lunettes malgré les insectes nombreux à cette heure de la soirée.

Pan! Ça ne manque pas, j'ai une mouche dans l'œil! Non vraiment c'est trop de déveine aujourd'hui. Je descend de scooter et dans la nuit trépigne mon désespoir. Enfin calmé j'installe un mouchoir dans ma lunette droite et j'essaye de repartir.

Impossible, je n'y vois rien; le mieux est d'essayer de se débarrasser de ce maudit insecte qui me fait atrocement mal. D'autant plus que, en faisant avec mon mouchoir des efforts désespérés pour l'en retirer, je m'irrite l'œil de plus en plus.

Soudain, sans aucune raison, subitement, voilà mon œil délivré. Sans réfléchir plus avant à ce petit miracle, voyant au cadran lumineux de ma montre l'heure tourner dangereusement, j'enfourche mon Speed et arrive à Rome bien mal en point, mais soulagé et heureux, écarquillant les yeux pour apercevoir, malgré l'heure tardive, quelques-unes des merveilles de la Rome antique.

Pas d'Auberge de Jeunesse à Rome, un agent m'indique un petit hôtel pas cher sur la via Avour, tout près des Forums impériaux. Un coup d'œil rapide au Colisée qui se profile au fond de l'avenue et j'entre. C'est un « boui-boui », un vrai taudis mais qu'importe, il y a un lit et c'est le principal? J'installe le Speed dans la cour, sous un auvent, lui souhaite amicalement bonne nuit et vais m'effondrer dans les draps.

Je suis resté une semaine à Rome, sans avoir pu tout voir. J'ai déambulé une demi-journée entière dans les ruines d'Ostie, magnifiques restes de l'antique port de Rome. On m'a changé les disques d'embrayage. Comme ces braves gens n'ont jamais vu de Speed, ils m'ont pris deux jours pour le travail et me l'ont remonté tant bien que mal. J'en ai profité pour faire décalaminer. On m'a gentiment poussé à coups de tournevis la calamine dans le cylindre et on me l'a rendu tel quel : après trois minutes de route c'est la panne : je démonte la bougie, elle est bourrée de calamine; je nettoie et repart. Trois minutes après, même jeu! Pareil pour la bougie neuve! Enfin, la calamine étant probablement entièrement passée dans l'échappement je roule sans incident et à 48 km/h de moyenne vers Naples où j'arrive vers 19 heures. Le temps devient gris et il va pleuvoir. Il fait même froid. Mais la vue magnifique que l'on a du haut de la route sur la baie et le Vésuve console de bien des choses.

Il ne fume pas le Vésuve, vous savez! Le lendemain l'autostrade m'emmène jusqu'à Pompéi que je visite après m'être dépêtré de la foule des trafiquants qui vous assaille dès que vous arrivez.

C'est encore plus impressionnant qu'Ostie : en regardant ces maisons, ces rues où des milliers de chariots ont laissé la trace de leurs

roues, ces fontaines aux peintures murales si bien conservées, ces canalisations d'eau courante, ces statues, ces restes de toutes sortes, ces cadavres de plâtre figés dans leur dernier geste de défense, il semble retrouver les symboles d'une langue vivante, avec son argot, son accent, ses tournures particulières.

C'est encore très ému et extrêmement impressionné que je quitte Pompéi pour Salerne. La baie est jolie, j'ai l'impression que tout cela prend sa valeur avec le soleil. Or, il pleut et, catastrophe, je m'aperçois en me ravitaillant pour l'étape suivante que j'ai perdu le couvercle de mon carburateur. Voilà ce que c'est de ne jamais vérifier le serrage de ses écrous. Décidément, je suis d'une négligence!...

Toute la matinée du 3, je cours les garagistes de la ville, rien à faire : Gurtner est inconnu en Italie. Il va me falloir en faire tourner un sur place. Un petit artisan accepte de me faire le travail à la main, et je repars comme si de rien n'était? Je dors dans les délices de Capoue. L'auberge où je suis descendu est installée dans un ancien cloître gothique aux magnifiques voûtes ogivales. On ferait mieux d'en faire un musée!

Le lendemain, c'est Rome où je nettoie la bougie. J'y déjeune et en route pour Florence. C'est l'Ombrie avec ses montagnes dépouillées, Cassino et son fameux monastère et je couche dans un minuscule village au sommet d'une montagne. Toute la population est rassemblée à l'église; je me renseigne; il paraît que ce n'est pas une cérémonie spéciale et que c'est tous les soirs comme ça! Le temps d'affirmer que mon scooter n'est pas allemand et je m'en dors.

Florence m'accueille ensuite comme une vieille connaissance, puis Bologne après la traversée des Apennins de Toscane. La route est dure mais mon brave petit Speed me paraît ne pas m'en vouloir des mauvais traitements que je lui ai fait subir et des négligences dont je me suis rendu coupable à son égard. Il tourne rond et grimpe parfaitement sans chauffer ni même demander la démultiplication inférieure.

Bologne, belle ville propre et élégante de l'Emilie possède deux tours bizarres dont l'une

me paraît aussi penchée que celle de Pise et l'autre, bâtie à quelques mètres de la première grimpe comme une longue aiguille à tricoter à 95 m.

Puis voyage sans histoires jusqu'à Milan, un petit New York, où je reste trois jours et en route pour les grands cols de la Suisse.

Voici la frontière à Chiasso. Les formalités rapidement accomplies, le temps d'affirmer à un douanier bavard que pas d'origine allemande et voici Lugano avec son lac aux eaux tièdes.

A partir d'ici cela montera régulièrement pendant des kilomètres et des kilomètres jusqu'au fameux col du Saint-Gothard que je vois se rapprocher non sans appréhension.

Voici Biasca, puis Airolo et j'attaque les lacets; surprise, une vraie ballade. Ce Speed est extraordinaire. J'engage la première au bout d'un certain temps et ça grimpe avec un ronronnement régulier. Je répète que, pour des côtes pareilles il ne faut pas pousser sa première; elle ne demande pas mieux que de courir mais il faut maintenir sa vitesse aux environs de 20-25 km/h, sous peine de chauffage anormal. C'est le col; franchi en un temps record et je ne compte pas les scooters que j'ai doublés.

Voici la descente sur Hospenthal, mais dès qu'on passe dans le canton d'Uri la route belle et bien pavée jusqu'ici, devient un informe chemin caillouteux et étroit.

J'atteins Hospenthal sans encombre et son Auberge de Jeunesse de bois qui ressemble à ces boîtes à musique qu'on vend ici aux touristes comme souvenir de Suisse.

Je prends un repos bien gagné en attendant les durs cols du lendemain, la Furka — 2 150 m — et le Grimsel — 2 165 m.

Nous voilà partis vers la Furka et le glacier fameux où le Rhône prend sa source. Tout est si bien organisé qu'il faut payer 1 fr suisse pour visiter ce glacier, merveille de la nature qui ne doit rien à la nature, enfin!

Entre parenthèses, la route est toujours aussi mauvaise. Je redévale 1 000 m plus bas jusqu'à Gletsch, traverse ce petit ruisseau qui s'appelle le Rhône et attaque aussitôt le Grimsel.

Il est franchi sans le moindre incident et c'est bientôt les lacs avec Brienz et Interlaken où je passe la nuit.

Le lendemain, c'est Berne que je visite deux jours, puis Lucerne à travers les riantes vallées de l'Emmenthal. Je visite Lucerne et me mets en route pour Weggis où j'ai des amis qui m'accueilleront bien deux ou trois jours.

Pas de veine, ils sont partis. Comme il faisait un sale temps, ils sont allés à la recherche du soleil... dans le Tessin, près de Lugano, derrière le Saint-Gothard!... Mon Speed n'en est plus à cela près. Je saute dessus et, après une nuit à l'Auberge de Jeunesse d'Hospenthal, je repasse le Saint-Gothard, en grim pant cette fois-ci par l'infâme chemin. Le soir me voici à Lugano où tout le monde m'accueille avec des cris de surprise. Je m'y repose trois jours, trois jours magnifiques de bains ininterrompus dans les eaux presque chaudes de ce lac magnifique.

Puis c'est le grand départ vers Paris. J'examine mon Speed. Aucun signe de faiblesse, aucun jeu dans l'embellage, la chaîne tient bon, et je totalise environ 5 200 km au compteur depuis mon départ de Paris.

C'est une troisième fois le Saint-Gothard sans plus d'encombre que les premières fois, l'épouvantable route d'Andermatt, puis Lucerne, Olten et Bâle où nous passons la nuit.

Enfin, pour terminer, l'étape Bâle-Paris par Belfort, Vesoul, Chaumont et Troyes à 48 km/h de moyenne, c'est-à-dire en environ onze heures. C'est fourbu que j'arrive à Paris avec 100 sous en poche (je dis bien 5 fr) mais profondément heureux d'avoir mis à une épreuve aussi dure ma petite machine, certain d'avoir démontré amplement l'excellence, la robustesse, le confort la puissance de cet extraordinaire scooter; malgré les accidents et incidents de toutes sortes, malgré les épouvantables mauvais traitements que, néophyte que je suis, je lui ai fait subir, il est parvenu à accomplir avec la plus extrême facilité 6 000 des plus durs kilomètres qui soient à travers cols (et quels cols; trois fois le Saint-Gothard, la Furka et le Grimsel, sans parler de la Faucille), montagnes, mauvaises routes, sans aucun signe apparent de fatigue du moteur et qui, j'en suis certain, me rendra encore de grands services durant de longs mois.

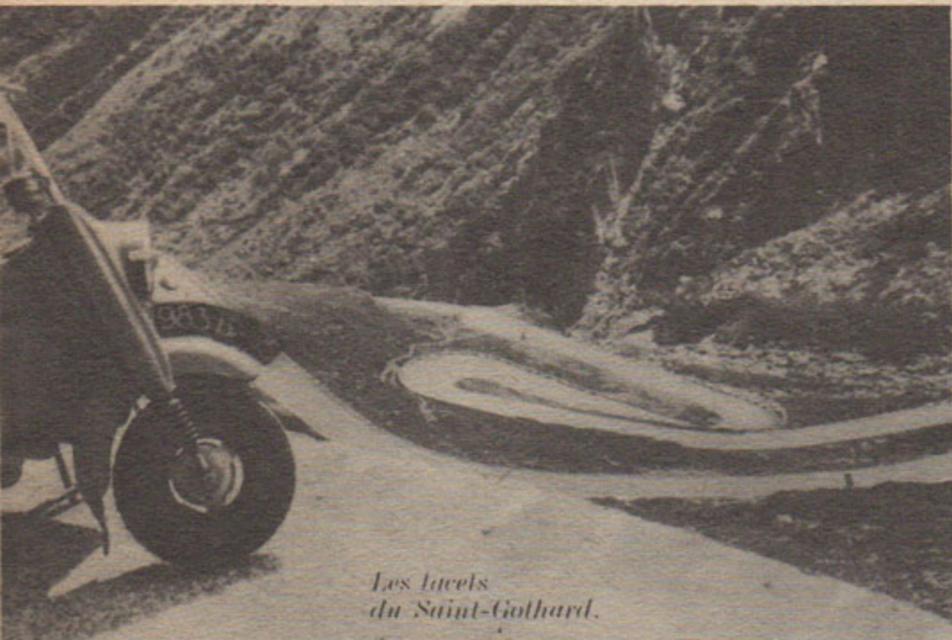
Il faut donc rendre hommage à la Société Mors qui, d'ailleurs, a exposé au dernier Salon son nouveau Speed 125 cm³ avec lequel je compte, l'année prochaine, accomplir le raid Paris-Constantinople-Paris.

Serge BROUSSINE.

Le col du Grimsel.



Les lacets du Saint-Gothard.



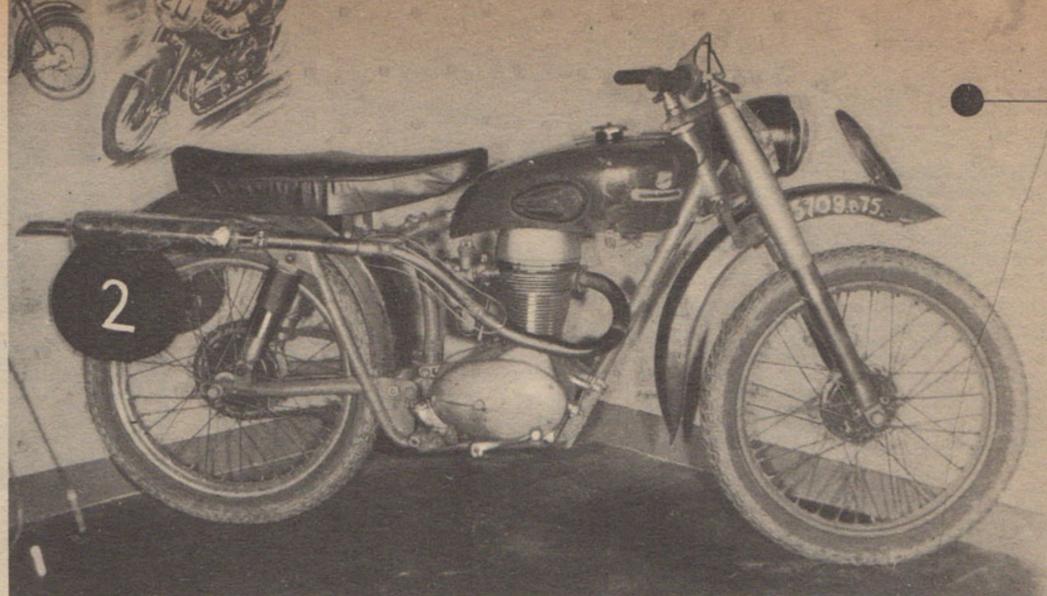
Passage à la Furka.



Le glacier du Rhône.



L'allure de la machine est très sport. On notera le garde-boue avant suspendu et l'échappement relevé.



UNE 175

MOTOBÉCANE " TRIAL "

Nos lecteurs l'auront deviné, il s'agit de la 175 Motobécane de notre ami Delauné, le spécialiste incontesté du Trial. Cette machine a subi différentes modifications et améliorations, afin de l'adapter étroitement à ce genre de sport.

Les premières épreuves, courues avec un modèle strictement de série, mirent l'accent sur le manque de puissance du moteur, et l'inadaptation des suspensions : talonnement des coulisseaux arrière et de la fourche, avec, en plus pour cette dernière, un manque de rigidité latérale rendant la conduite peu précise en terrain varié.

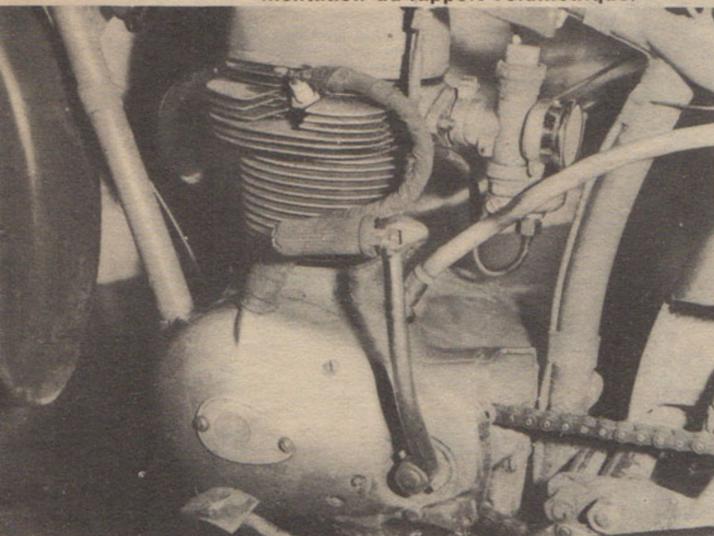
Le gain de puissance, pour le moteur, devait se faire surtout sentir aux bas régimes, les parcours de Trial nécessitant davantage de souplesse et d'accélération que de vitesse élevée. Un accroissement du rapport volumétrique et un nouveau calage de la distribution apportèrent les quelques chevaux supplémentaires. La culasse, plus

volumineuse, provient du moteur de circuit. Sa surface de refroidissement plus grande permet d'évacuer l'excédent de chaleur dû au taux de compression et au régime plus élevés. Le tube d'échappement rehaussé permet le passage des gués. L'étanchéité du système d'allumage a également été particulièrement soignée.

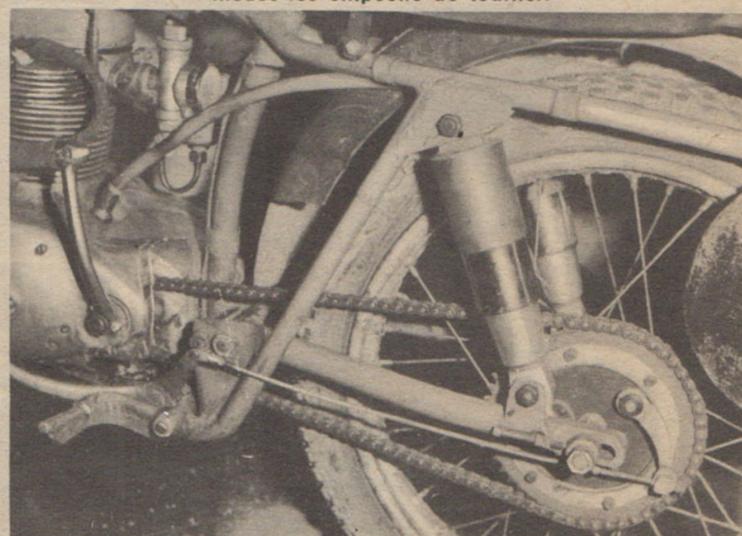
Le point de départ de la suspension arrière fut deux amortisseurs Grazzini, offerts par ce constructeur à la suite de la place de second obtenue au Bol d'Or. Il fallait utiliser ces éléments : de là, à envisager une suspension arrière oscillante, il n'y avait qu'un pas. M. Delauné père mit en batterie le chalumeau, et réalisa un ensemble fort bien venu. L'axe d'articulation des bras oscillants, monté sur silentblocs et ne nécessitant de ce fait aucun entretien (qualité à retenir pour une machine appelée à circuler en terrains variés), est supporté par deux flasques robustes, assurant une excellente rigidité.

L'adhérence accrue de la roue arrière et la souplesse de

Le moteur : une culasse plus généreuse a permis l'augmentation du rapport volumétrique.



La suspension arrière oscillante. Les repose-pieds ont été renforcés, et une astuce ingénieuse les empêche de tourner.



ÉQUIPEMENTS SPÉCIAUX

cette suspension compensent largement les quelques kilos supplémentaires.

La fixation des repose-pieds posa un problème qui avait son importance : ceux-ci avaient en effet la fâcheuse habitude de tourner sur leur axe, quelle que soit la vigueur du blocage. Une astuce simple mais confidentielle a permis de remédier à ce défaut.

Après la victoire au Trial de Ville-d'Avray, Grazzini offrait une fourche télescopique, nettement plus robuste et rigide que celle d'origine, et comportant de véritables amortisseurs hydrauliques. La machine trouvait ainsi sa physionomie définitive.

Rapports de boîte et freins restent de série, ces derniers s'avérant d'ailleurs insuffisants.

La longue liste des victoires remportées par cette 175 a vivement intéressé certains constructeurs, notamment A.M.A.C. qui tint à fournir un carburateur et Yellow qui pensa que ses chaînes ne pourraient être mieux éprouvées.

Signalons que l'adaptation d'une suspension oscillante sur Motobécane peut être réalisée à la demande par la maison Delauné, ce qui pourra intéresser nombre de sportifs.

Nous avons évidemment tenu à essayer cette 175 ; la maniabilité est surprenante, et la puissance appréciable. Les suspensions absorbent les chocs d'une façon remarquable et, en terrain varié, la fourche ne suit plus le guidon avec un quart de tour de retard. Il est maintenant possible d'utiliser au maximum les possibilités du moteur. La 175 Motobécane d'origine est littéralement transformée, et ceci couronne heureusement les efforts de la famille Delauné, qui a su réaliser ceci avec les moyens d'un modeste atelier.

Et la meilleure conclusion, nous la trouverons dans l'énumération de toutes les victoires acquises depuis 1951, démontrant péremptoirement que la compétition sous toutes ses formes peut seule amener un progrès viable.

PALMARÈS DU COUREUR DELAUNÉ

1951	
Trial de l'Empereur : 3 ^e	
Trial de Buc : 1 ^{er}	
1952	
Trial de Compiègne : 1 ^{er}	Trial de Clamart : 1 ^{er}
Trial de l'Empereur : 1 ^{er}	Trial de Compiègne : 1 ^{er}
Trial de Buc : 1 ^{er}	Trial de Ville-d'Avray : 1 ^{er}
Trial de Saint-Cucufa : 1 ^{er}	Trial de Fontainebleau : 1 ^{er}
Trial de Rouen : 2 ^e	

Notre ami Delauné pose devant ses trophées.



LE 2^e TRIAL D'HIVER CLAMARTOIS

Le Moto-Club Châtillonnais porte à la connaissance des intéressés et du public qu'il organisera le **dimanche 14 février 1954** sa manifestation annuelle de propagande dénommée :

« 2^e TRIAL D'HIVER CLAMARTOIS »

Epreuve nationale de Tourisme et de Pilotage qui se disputera dans la forêt de Meudon (secteur de Clamart). Cette manifestation est placée sous le patronage de la Municipalité de Clamart et du journal **L'Echo des Sports** et avec le concours de la presse spécialisée et des commerçants et industriels de Clamart.

Cette compétition sportive est ouverte à tous les cyclomoteurs jusqu'à 50 cm³, motocyclettes jusqu'à 1 000 cm³ et side-cars jusqu'à 1 200 cm³, dont les propriétaires seront régulièrement licenciés à la F.F.M. ou F.F.C., F.F.M., titulaires de la licence 1954.

Tous ces concurrents seront répartis en quatre catégories distinctes : cyclomoteurs, tourisme, cross et side-cars et seront classés dans chacune de ces catégories selon les pneumatiques utilisés. Les concurrents auront un nombre de tours selon cette classification.

Le circuit empruntant exclusivement des chemins et sentiers forestiers (à l'exclusion de routes normales) est sensiblement le même que celui de l'an passé mais a tout de même été rallongé puisque cette année il aura un kilométrage de 8 km 300 environ et comprendra au moins quatre passages non-stop (fautes ou chronométrés). Les catégories cyclomoteurs, tourisme et side-cars couvriront deux tours de circuit et la catégorie cross nationaux et internationaux trois tours. Les cyclomoteurs disputeront leur course le matin entre 9 heures et 11 heures et toutes les autres catégories concourront à partir de 13 heures. Départs et arrivées, place du Garde, à Clamart (Maison forestière). Enfin, les concurrents disposeront d'un temps maximum pour l'accomplissement de leur kilométrage total.

De nombreux prix en nature récompenseront les participants ainsi que différentes coupes, dont une coupe offerte par **Motocycles**, en outre le Challenge interclub de la ville de Clamart sera remis en compétition pour la seconde année entre les clubs affiliés en présence et le club ayant ses trois coureurs les mieux classés dans l'épreuve totale remportera pour une année cet objet d'art. Détenteur pour 1953 : Moto-Club Châtillonnais.

Pour tous renseignements complémentaires et envois du règlement complet, s'adresser à M. Cantalice Gabriel, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine), qui répondra à toutes les demandes écrites comportant un timbre pour la réponse. Le droit d'engagement est fixé à 500 francs pour les motos et side-cars et à 250 francs pour les cyclomoteurs, enfin la clôture des engagements sera prononcée le 7 février à 22 heures, à l'adresse ci-dessus.

CALENDRIER TRIAL 1954

- 7 février : C.S. Meaux.
- 14 février : M.C. Châtillonnais.
- 7 ou 11 novembre : M.C. Compiègne.
- 11 novembre : M.C. Girondins-Bordeaux.
- 21 novembre : A.M. Saint-Cloud.



UN CARBURATEUR intéressant

LANCEFIELD, le grand spécialiste anglais de la mise au point des Norton, vient de prendre un brevet pour un carburateur destiné à équiper les moteurs de compétition. Rappelons que, depuis 1950, Lancefield a abandonné la catégorie motocyclette où il avait obtenu des résultats réellement remarquables, pour se consacrer exclusivement aux racers 500 équipés du double arbre Norton. Là aussi, les résultats ne se firent pas attendre. En novembre 1950, il battit quatorze records du monde.

Son carburateur a l'avantage, à pleine ouverture, d'offrir un passage entièrement libre au gaz, tout en conservant les caractéristiques d'une excellente circulation du carburant.

Le carburateur Lancefield ressemble au Amal TT 10, en ce sens que l'aiguille est placée dans l'axe du boisseau; mais cette aiguille, contrairement à ce qui se passe sur le TT 10 n'est pas maintenue sur le boisseau, mais coulisse librement dans un guide central tubulaire. Son déplacement est commandé par un câble séparé qui émerge au centre de la partie supérieure du corps de carburateur.

Une seule poignée tournante est prévue pour commander les deux câbles (du boisseau et de l'aiguille). Le profil de la partie servant à l'enroulement est différente, de façon à obtenir l'escamotage complet de l'aiguille à pleine ouverture. Sur ce genre de carburateur, l'aiguille dégage com-

plètement le gicleur à demi-ouverture. De plus, la partie conique de l'aiguille est deux fois plus longue que sur les carburateurs classiques. Par conséquent, le rapport d'ouverture entre le boisseau et l'aiguille devra être de 2 à 1 en faveur de cette dernière.

Lancefield a également fait une demande de brevet pour un système destiné à être utilisé conjointement avec son carburateur. Ce système n'est autre que l'inclinaison vers l'arrière, du moteur, de façon que la pipe d'admission soit à peu près horizontale. En effet, l'inclinaison de plus en plus accentuée des pipes d'admission des moteurs modernes de compétition offre certains désavantages. Sur un moteur vertical dont la pipe d'admission est inclinée, les passages du carburant sont « en descente » par rapport à l'ouverture du gicleur de l'aiguille et, pour éviter l'inondation constante de ces passages, le niveau du carburant au gicleur d'aiguille doit se situer nettement en dessous de la pipe. De plus, le gicleur étant incliné, le carburant doit être aspiré sur une distance plus grande et son chemin est moins direct.

En inclinant le moteur en arrière selon un certain angle, la pipe devient horizontale et le niveau peut être alors relevé, ce qui permet également d'avoir un passage plus direct du carburant; deux choses intéressantes lorsque l'on cherche à obtenir la puissance maximum d'un moteur.

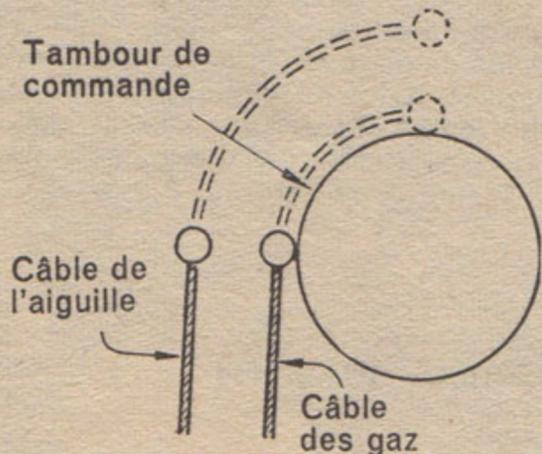
Le refroidissement est paraît-il également amélioré par l'augmentation de l'effet de frottement de l'air sur les ailettes de la culasse et du cylindre qui rencontrent l'air sous un certain angle, au lieu de le recevoir sur les arêtes. Steve Lancefield a trouvé que l'angle optimum était de 45° mais, en pratique, on doit considérer l'angle de la pipe.

Il a été établi que la position de la cavité de vidange d'huile sur les Norton, placée à la base du carter, permet à l'huile accumulée de toucher les volants lors d'un freinage brusque. D'un tel contact peut résulter un certain ralentissement et même l'encrassement de la bougie.

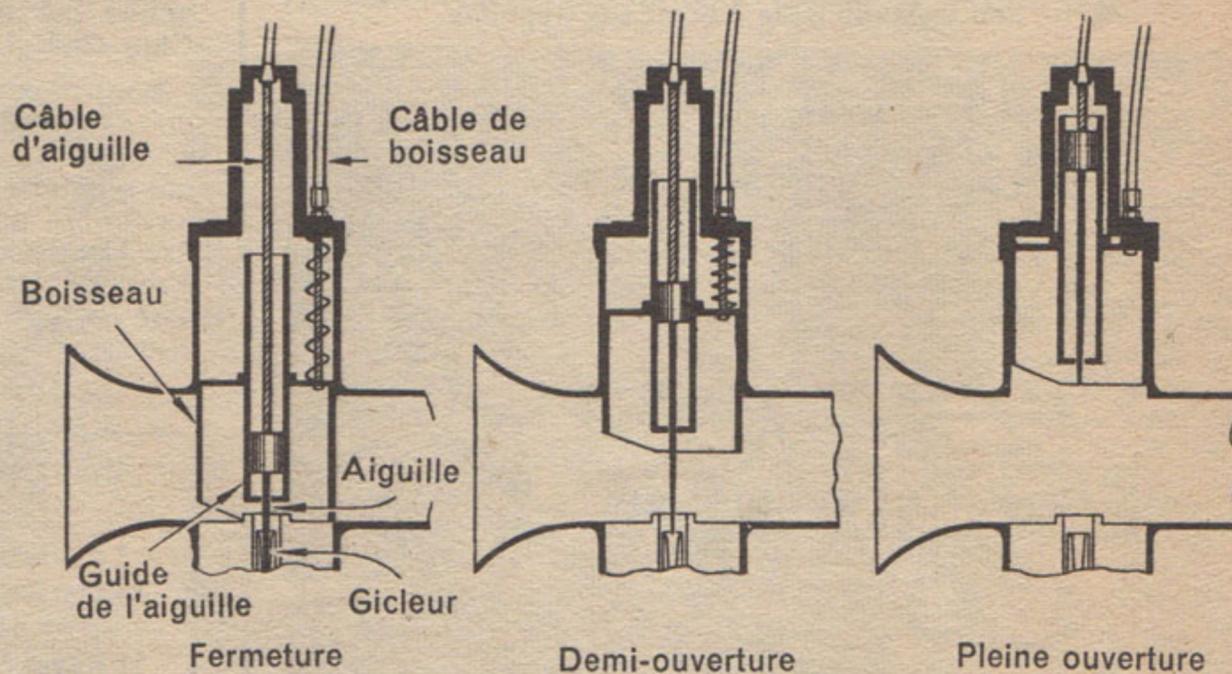
L'inclinaison vers l'arrière abaisse la cavité par rapport aux volants et augmente la pente que l'huile doit gravir lors du freinage; de même, l'huile retourne plus facilement dans sa cavité.

L'inclinaison vers l'arrière, du moteur a déjà porté ses fruits dans la 500 cm³ Kieft qui a remporté à trois reprises le Championnat d'Angleterre.

(D'après Motorcycle.)



Commande du carburateur. Un tambour à double enroulement de différents diamètres permet de synchroniser le mouvement de l'aiguille et du boisseau.



Fonctionnement du carburateur. A pleine ouverture, le passage est complètement démasqué.

esports

en Angleterre



O

N peut dire que toutes les formes du sport motocycliste sont représentées outre-Manche, à l'exception du moto-ball, ce qui est assez curieux, connaissant l'engouement des Britanniques pour le ballon rond.

Dans sa forme la plus pure, c'est-à-dire la course de vitesse, les Anglais sont,

Sud, et les performances des « Antipodes » ne cèdent en rien à celles de leurs amis de l'hémisphère Nord. La meilleure preuve est que les maisons Norton et A.J.S. s'attachent leurs services depuis quelques années. Pour citer les plus marquants sans ordre préférentiel : Hinton, Coleman, Amm, Kavanagh, Mudford, McPherson et le re-

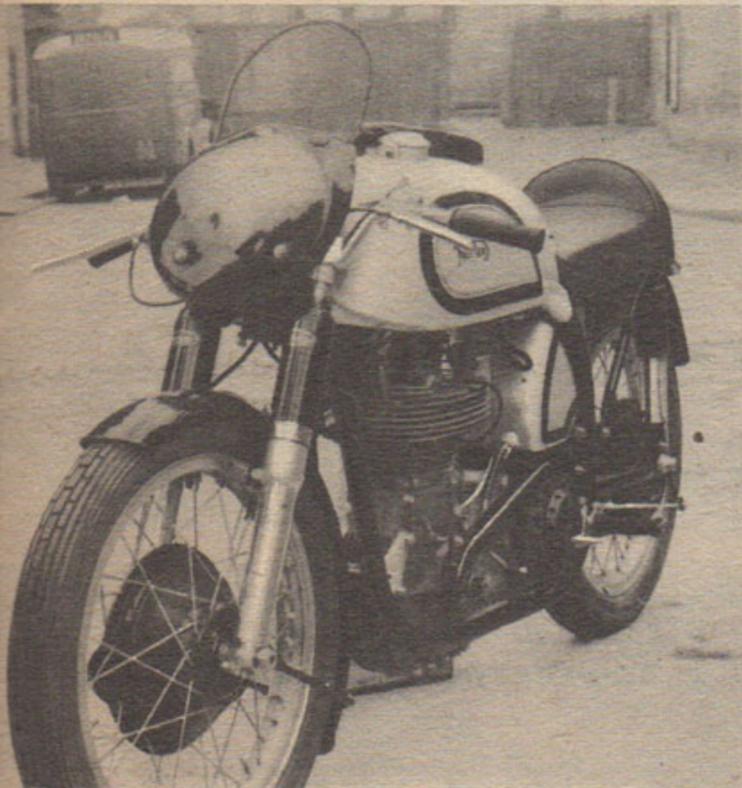
gretté Ring qui se virent au moins une fois confier une machine d'usine.

Il faut reconnaître que si les Anglais aiment la course et y brillent, la situation favorable du matériel y est pour quelque chose, par la qualité et le prix.

Pour 1953 les candidats coureurs avaient le choix entre les Norton Featherbed Manx en 350 et 500, la 350 A.J.S. 7 R et la nouvelle venue, la 500 Matchless twin G-45. Lorsque cette dernière aura acquis la résistance nécessaire, elle sera une concurrente redoutable.

Les 350 et 500 Gold Star B.S.A. sont davantage destinées aux courses de Clubmen, qui sont fort nombreuses en Angleterre, mais se défendent fort bien sur les circuits courts qui imposent des moteurs à « chevaux en bas ».

La 500 Triumph T 100 c avec ses différentes possibilités de réglages a elle aussi ses partisans. Les coureurs doublés de mécaniciens impénitents préfèrent ou les bitzas (abréviation du jargon motocycliste signifiant fait de pièces et morceaux disparates, chez nous « de bric et de broc »), ou les spéciales équipées soit de moteurs récupérés sur des machines accidentées, soit de moteurs Jap, ceux-ci très à l'aise sur circuits courts. Comme ailleurs il y a les mordus moins fortunés qui n'ont que l'embaras d'un choix considérable de machines de course d'occasion.



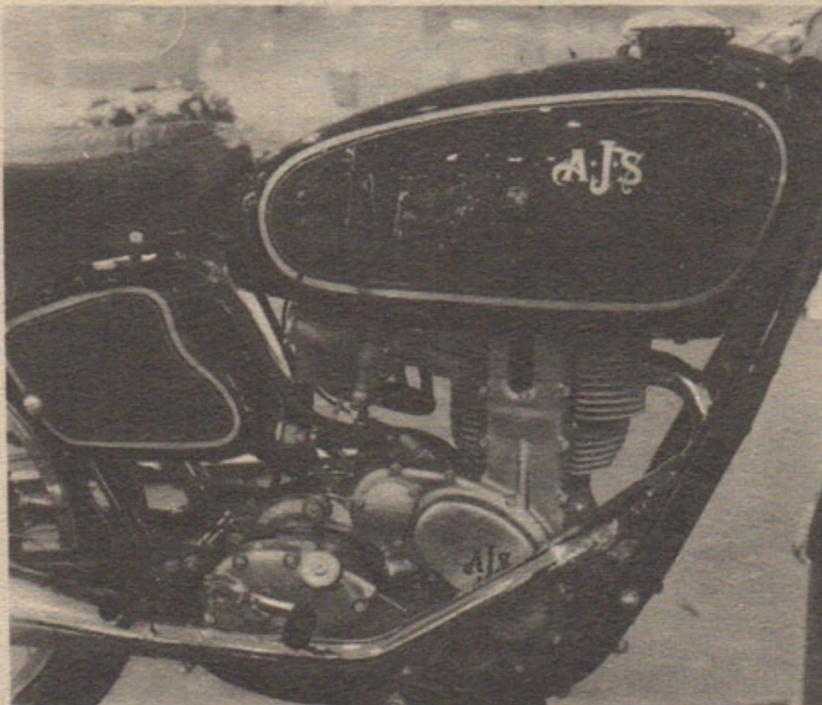
La Norton « Featherbed », la plus répandue des machines de course « client ». Elle est unanimement appréciée pour sa robustesse, sa proverbiale tenue de route et ses performances. En pointe, la 350 atteint environ 165 km/h, et la 500 182 km/h (voir notre étude dans les n^{os} 90 et 91).



chacun le sait, de première force et leurs qualités de pilotage sont très sollicitées par les constructeurs italiens et allemands. Néanmoins, les constructeurs anglais ont aussi de la difficulté aujourd'hui à trouver des coureurs aptes à piloter les racers d'usine, quoique le nombre de coureurs privés soit considérable.

En ne tenant compte que des Anglais, on peut évaluer le nombre de coureurs possédant au moins une machine de course de classe (ne comptons pas les Clubmen) à un minimum de 400, en se référant aux engagés du T.T. et des Manx Grand Prix, sans oublier les coureurs de petits circuits. Ce chiffre est notablement fort au-dessous de la vérité. Si les coureurs des Dominions sont ajoutés à cette liste on arrive à des chiffres qui ont de quoi laisser les Français rêveurs.

Par ordre d'importance, de quantité et de qualité conjuguées, les pays du Commonwealth pourvoyeurs de pilotes sont l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du



Le moteur de la dernière 350 A.J.S. « client ». Il s'agit toujours du simple ACT commandé par chaîne, mais il atteint maintenant 173 km/h environ.



ESPOIR en Angleterre

suite

Aux modèles ci-dessus s'ajoutent donc les fameuses Vélocette K.T.T. en 350, puis de rares Vincent 500 Grey Flash.

Ceux qui veulent briller dans des catégories moins fréquentées doivent se contenter de 250 Rudge et Excelsior d'avant-guerre qui n'ont en général plus grand-chose de commun avec le modèle d'origine. Celui dont la compétence et les possibilités le permettent pourra raccourcir une A.J.S., Norton ou Vélocette 350 avec des chances de succès si les machines étrangères font défaut.

Un coureur, Geeson, a conçu entièrement une bicylindre 2 A.C.T. de 250, la R.E.G., qui se défend honorablement vu les faibles moyens dont dispose son enthousiaste constructeur. (10^e sur 18 arrivants au T.T. 250 à la moyenne de 115).

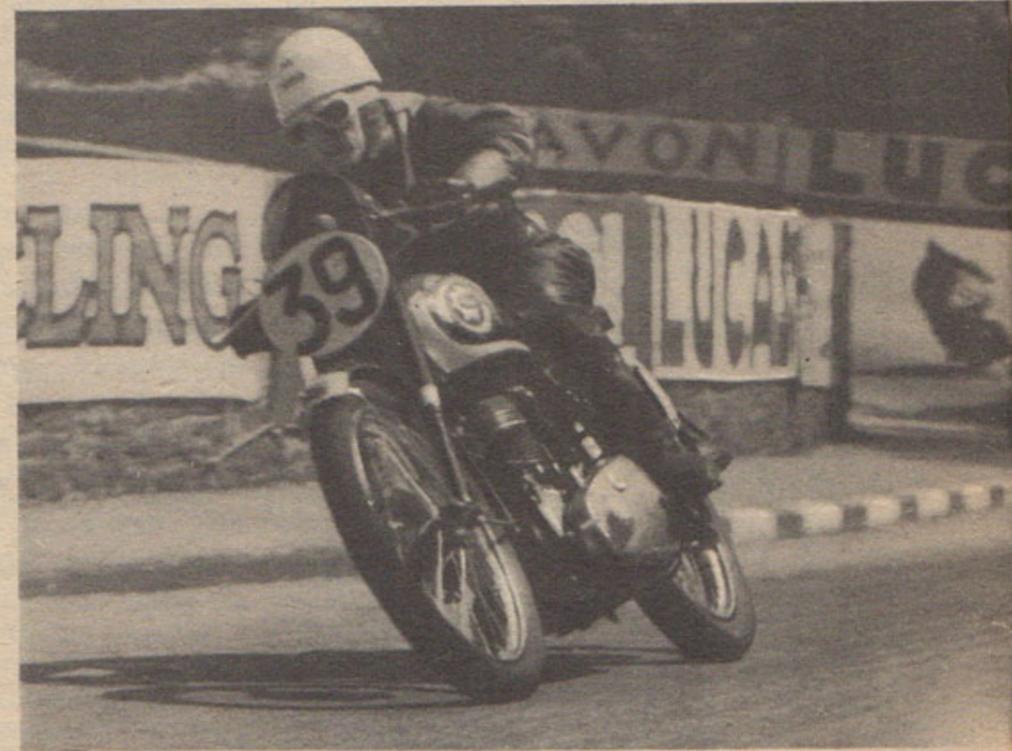
En 125 la situation est encore moins brillante, citons les E.M.C. Puch qui ne peuvent guère revendiquer la nationalité britannique et les B.S.A. Bantam gonflées qui ne peuvent absolument rien contre les M.V. client qui sont maintenant fort nombreuses; disons pour être juste que l'on fait effectuer aux Bantam un travail pour lequel elles sont loin d'avoir été conçues.

Les pilotes de side-cars font, pour la moto, tout naturellement confiance à Norton, pour le side à Watsonian ou à Blacknell. Dans les courses side-cars 1.000 cm³ on rencontre des Vincent Black Lightning, mais il leur faut de bons pilotes pour vaincre les 500 Norton aux mains d'Oliver, Smith, Harris and C^o.

Sur le plan hommes, nous ne citerons pas les valeurs reconnues mais celles qui montent. De la fin de saison de l'an dernier se sont confirmés McIntyre et Farrant, puis en ce début de saison nous avons assisté à l'éclosion de John Storr et de Surtees (ce

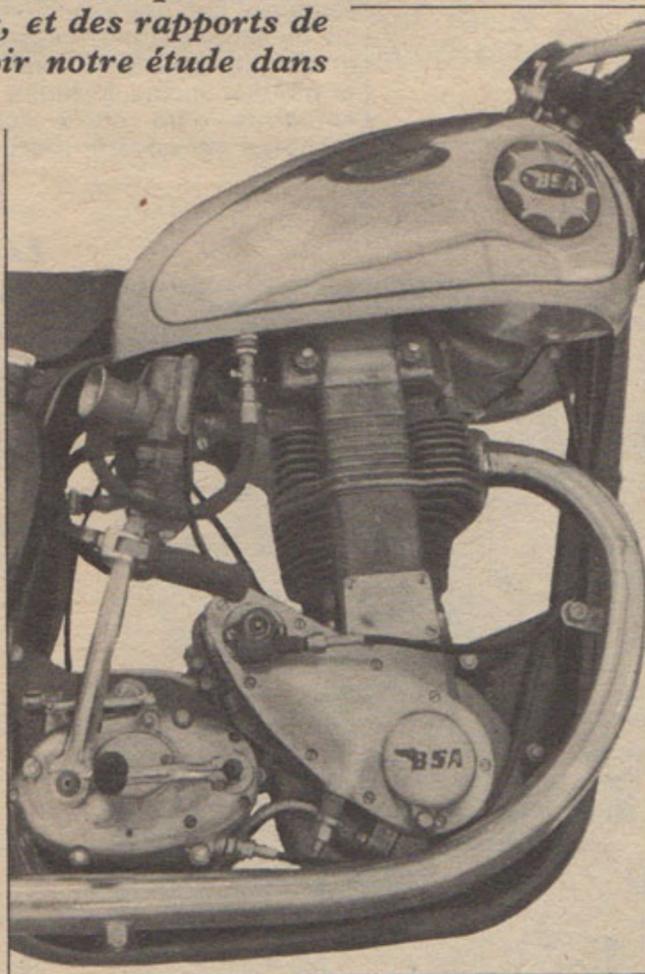
dernier âgé de 19 ans). On se souvient que sans une chute qui l'empêcha de participer au T.T. il aurait remplacé Lawton, accidenté, dans l'équipe officielle Norton. Une autre valeur, qui devait se confirmer dans les Manx Grands Prix, est R. Keeler. Nous retiendrons également les performances de Russell, Powell, Bottomley, Plews et Dunlop.

Ci-dessous nous publions un tableau des machines 1953 avec les prix de vente en Angleterre.



La 350 B.S.A. Gold-Star est très prisée des clubmen anglais. Voici D. Powell, vainqueur du Clubman Junior au T.T., à près de 130 km/h de moyenne

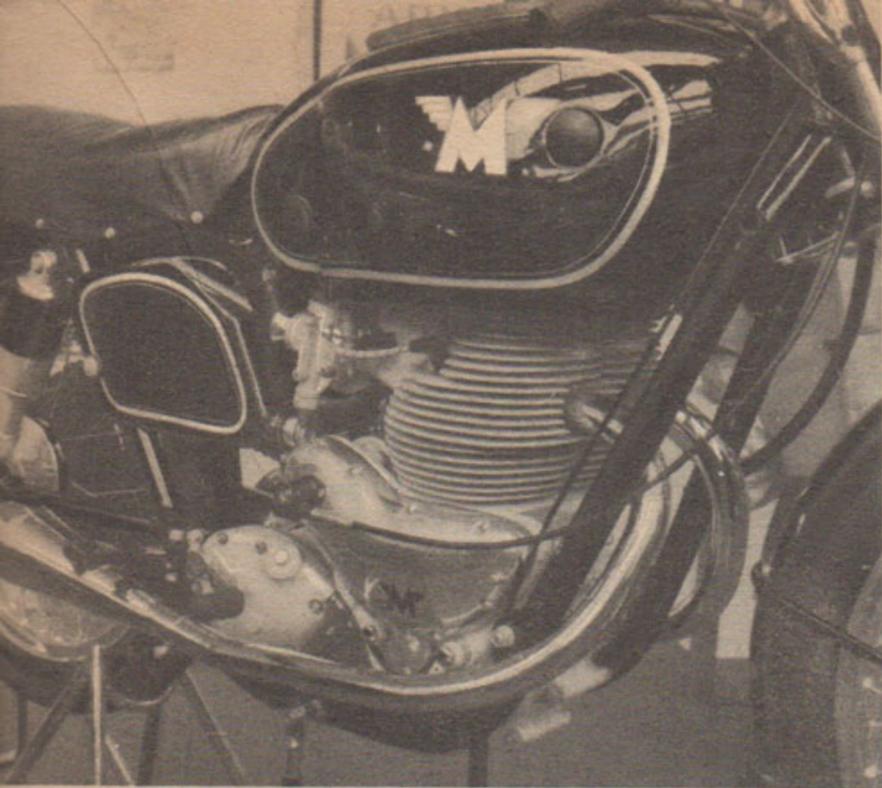
Le moteur de la 350 B.S.A. Gold-Star.
Il peut être réglé, pour le circuit, le cross ou le trial, en adoptant des pistons, des cames, et des rapports de boîte différents (voir notre étude dans le n^o 106).



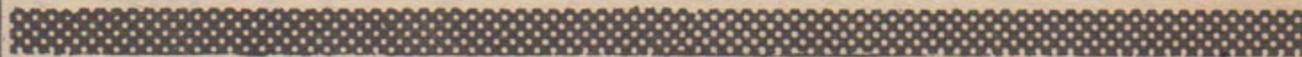
MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	PRIX mars 1953 (Livre à 1.000 fr.)
A.J.S.	7 R	348	377.000
B.S.A.	B-32	348	245.000
B.S.A.	Gold Star		
B.S.A.	B-34	499	255.000
B.S.A.	Gold Star		
Matchless.	G-45	498	377.000
Norton.	Manx	348	430.000
Norton.	Manx	499	430.000
Triumph.	T 100 c	498	234.000

Les B.S.A. et la Triumph nécessitent quelques suppléments afin d'être équipées pour la course.

Autre sport, essentiellement britannique, le trial. Les Anglais y sont passés maîtres et le nombre de concurrents y est toujours très élevé. Afin que nos lecteurs puissent faire des comparaisons



La 500 twin Matchless G. 45, très rapide mais encore fragile. Avec ses 190 km/h en pointe, elle est la plus rapide des machines livrées aux coureurs privés.



try qui veut dire motocyclisme à travers la campagne, cette expression toute britannique que nous employons n'est pas usitée en Angleterre, puisque là-bas cela s'appelle un scramble (c'est-à-dire lutter, jouer des pieds et des mains). Les meilleurs en Angleterre l'an dernier furent Avery, Pilling, Archer, Barugh sur la 200 Dot et Ward. Sur le plan international les deux meilleurs Britanniques furent Avery et Stonebridge.

(A suivre.)

avec le nombre des pratiquants français de ce sport (nouveau pour nous il est vrai) citons au hasard deux épreuves de second plan ne comptant pas pour le championnat des trials.

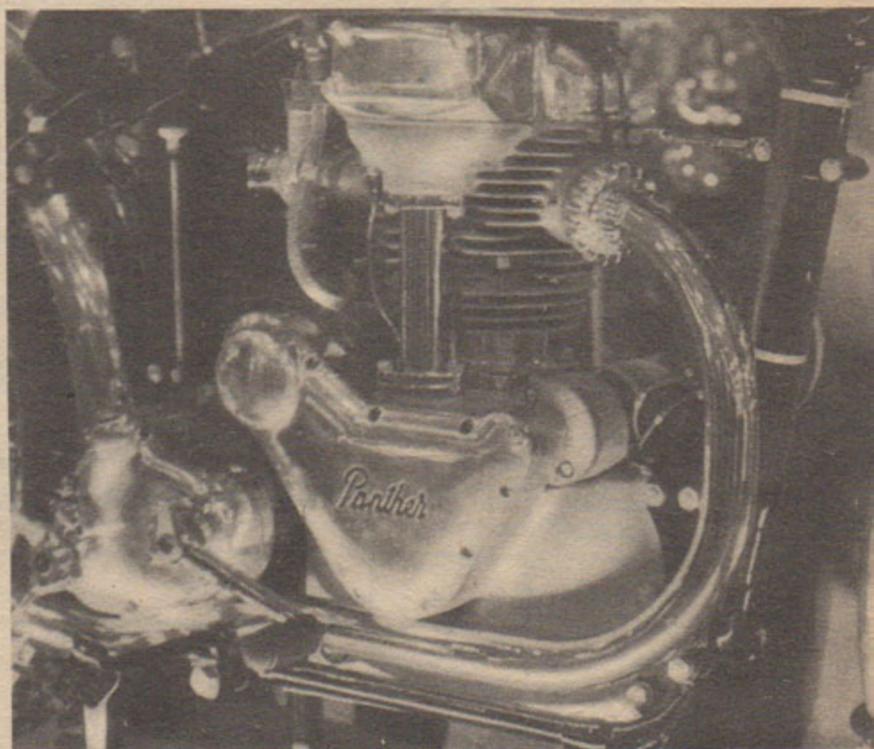
Le Horsham Cup Trial de 1948 comptait 15 side-cars et 159 solos, le trial des Trois Mousquetaires de 1949 comptait 17 side-cars et 140 solos! Et le succès des trials n'a pas diminué avec les ans, au contraire.

Ces chiffres étonneront lorsque l'on saura que ces épreuves outre-Manche impliquent obligatoirement des machines spéciales peu pratiques en service normal dont l'analogie avec la machine de cross est frappante sauf, à de rares exceptions près, le manque de suspension arrière. Sur 25 constructeurs de motocyclettes classiques nous en relevons 16 qui produisent des machines de trial, toutes cylindrées. En 125 la majorité des constructeurs montent le Villiers, on rencontre aussi la B.S.A. Bantam. En 250, Villiers est encore là avec son 197 cm³. et Panther présente sa 250 Stroud.

En 350 et 500 tous les « Grands » offrent des machines de trials, Royal Enfield étant le seul à présenter une suspension arrière de série. Le moto-cross n'a pas la même popularité que sur le continent et ceux qui s'y déroulent n'ont pas le même aspect que les nôtres. Ce sont en général des épreuves à travers champs et bois, on n'y rencontre pas de Fosse-au-Loup et autres Trou-du-Diable.

D'ailleurs moto-cross est une abréviation de moto-cross-coun-

Le moteur tout alu de la Panther de Trial.

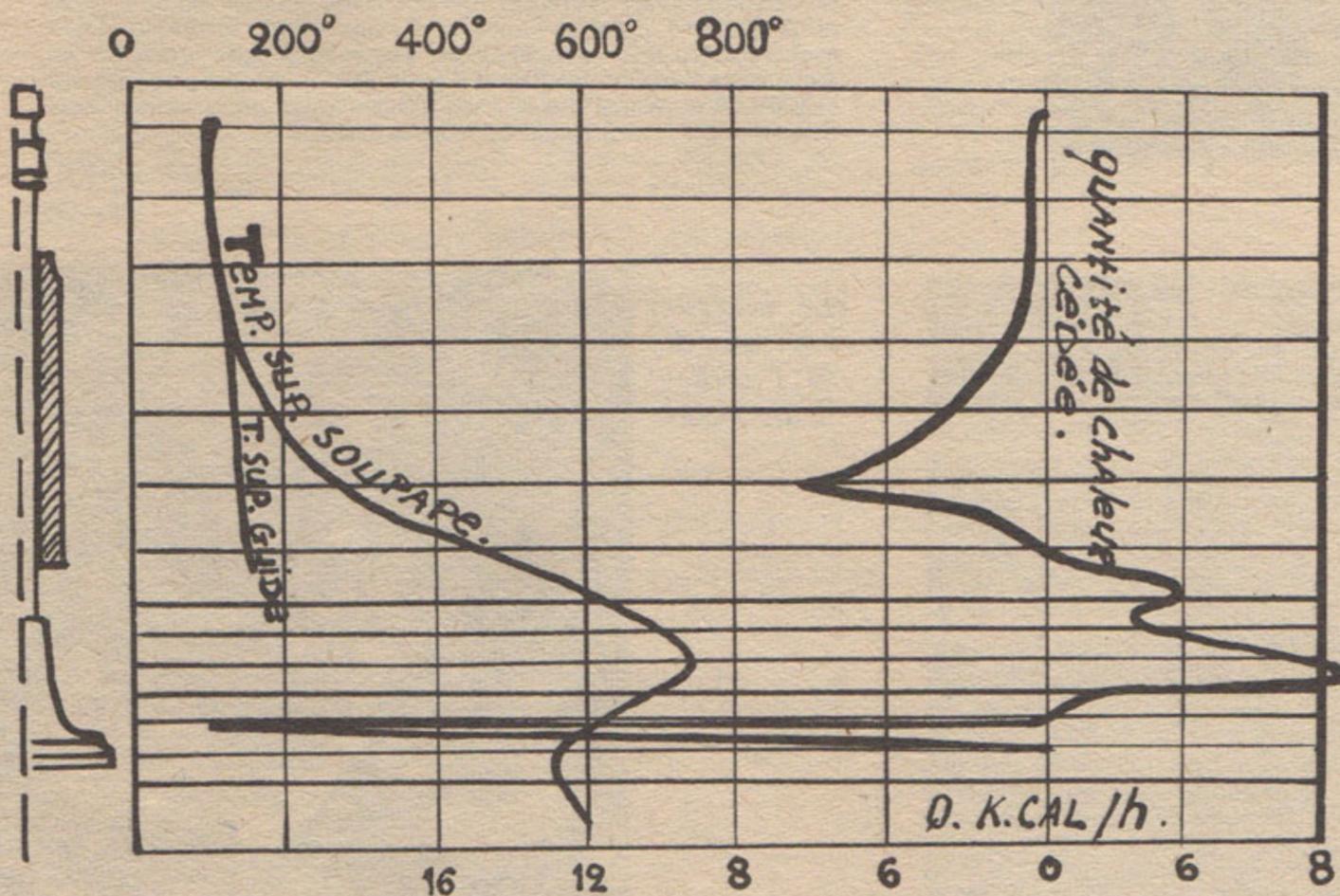


Images caractéristiques du Trial, tel que le conçoivent les Anglais. A gauche, F. Rist, à droite, B. Nicholson, tous deux sur B.S.A.



COMMENT PROLONGER

LA VIE DE VOS SOUPAPES...



★
Fig. 1.

★
Température
et écoulement
de chaleur
d'une soupape
d'échappement.

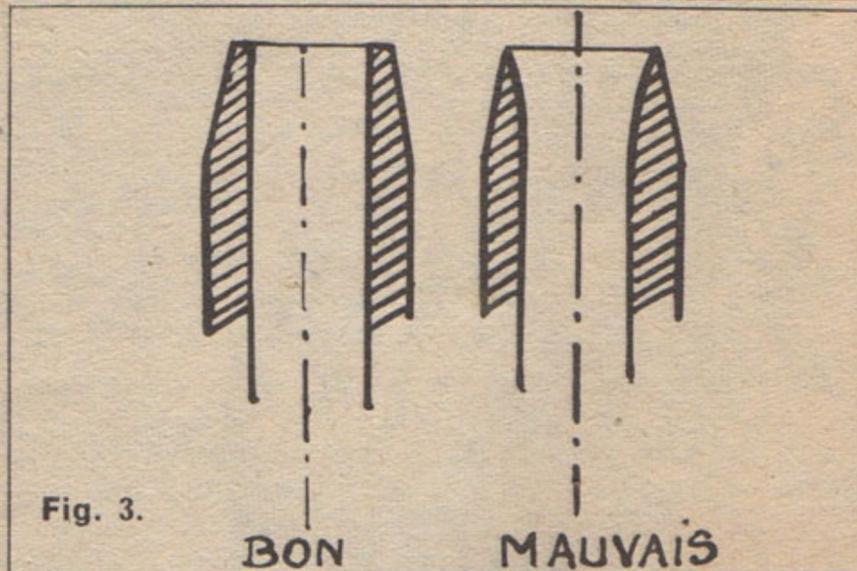
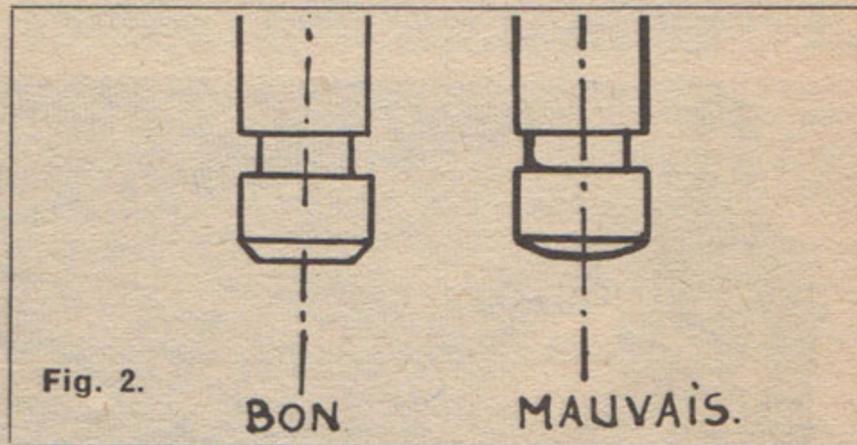
★

La soupape est une des parties du moteur supportant les conditions les plus dures. Travail répété très souvent et régimes de chaleur très variables (fig. 1). On a donc intérêt à démonter de temps en temps les culbuteurs, ressorts, etc., et d'inspecter leur état.

1° Il faut que la queue de la soupape, attaquée directement par le culbuteur, présente un plan parfait (fig. 2). Une queue usée s'arrondit et travaille dans des conditions très mauvaises pour le guide et la partie guidée. On pourra la refaire tourner pour obtenir un plan parfait.

2° Le guide de soupape doit présenter partout le même diamètre intérieur. En général l'usure se présente à la partie basse, exposée à la chaleur et mal lubrifiée. Une telle usure provoque un coussin d'air isolant. La soupape est ainsi soumise à une température beaucoup trop élevée, due au mauvais écoulement de la chaleur, et se détériorera extrêmement vite. Un tel guide est à remplacer immédiatement (fig. 3).

3° Les ressorts de soupape. Ces ressorts soumis à un travail incessant se détériorent, même s'ils sont bien traités. Plusieurs points d'usure sont à surveiller particulièrement, tels que l'usure des extrémités et l'usure des plans où reposent ces extrémités, sur la culasse et sur la coupelle. Remarquons que l'extrémité doit se tourner vers l'intérieur du bloc. Il faut aussi vérifier la tension du ressort. En général le constructeur donne la hauteur à vide. Si cette hauteur a diminué de 1 mm (pour les ressorts à boudin courants) la soupape n'entrera plus en parfait contact avec son siège, donc se détériorera rapidement.



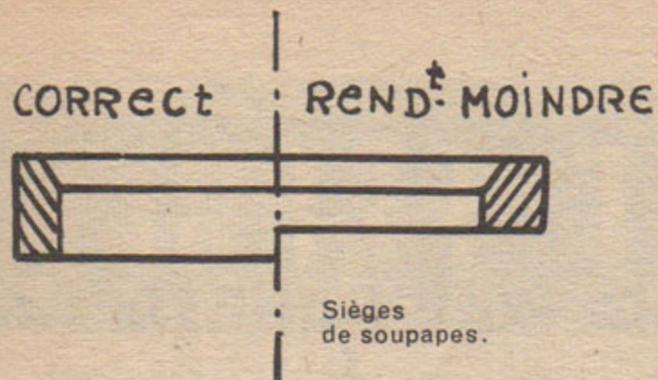


Fig. 4.



4° On a intérêt à utiliser des sièges d'une hauteur assez grande, assurant un meilleur échange thermique avec les parois de la culasse (n'oublions pas que le siège évacue une bonne partie de chaleur, jusqu'à 19-20 kcal/h en certains points. Des sièges en acier spécial sont plus chers, mais ils assurent une vie quatre à cinq fois plus longue de la soupape. La partie de contact doit être parfaitement polie afin d'assurer un meilleur échange de température avec la partie correspondante de la tête de soupape.

5° Si possible, on utilisera à l'échappement une soupape refroidie au sodium. Quoique plus chères, ces soupapes justifient la dépense par leur durée de vie.

6° N'oubliez pas de considérer les dilatations différentes de siège et soupape si vous remplacez l'une de ces pièces. Le jeu aux soupapes sera donc pris à chaud. Si ce jeu n'est pas bon, les soupapes peuvent casser, ou alors seront très vite brûlées.

Après ces considérations très techniques et théoriques nous voyons ce problème de soupapes s'éclaircir un peu. Une telle pièce ne devrait pas être négligée comme on a l'habitude de le faire. Bien au contraire. Si c'est possible, on pourra même augmenter le diamètre des soupapes, ce qui accroît automatiquement le rendement thermique du moteur. Au remontage, qui devra être effectué très soigneusement, nous n'oublierons évidemment pas de roder les soupapes jusqu'à ce que leur contact avec le siège soit parfait (cela peut prendre tout un après-midi).

...DE VOS SEGMENTS,

PISTONS ET CYLINDRES

Ce problème nous amène à des considérations beaucoup plus compliquées.

Nous savons tous que dans le cylindre il se forme un film d'huile, indispensable au bon fonctionnement, ce film d'huile évite une usure par frottement des segments et du cylindre. En plus, il évite une corrosion des parois par les condensations d'eau et d'acides minéraux se formant lors de la combustion. Malheureusement, cette huile se trouvant sur les parois du cylindre absorbe une quantité de puissance appréciable. Si nous étendons de l'huile sur une plaque de métal, nous pouvons nous en rendre compte en égalisant cette huile avec le dos d'un couteau. Et ce travail est effectué par les segments environ quatre mille fois par minute. Certains constructeurs évaluent la puissance ainsi perdue à 20 % ou même plus de la puissance du moteur.

Pour réduire cette perte de puissance (ce qui augmente en même temps la vie des segments) nous avons enlevé une épaisseur correspondant à 20 % de la profondeur de la gorge en-dessous du dernier segment, amé-

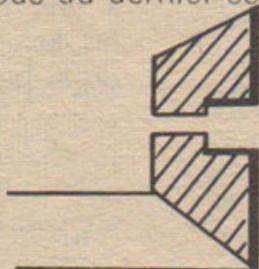


Fig. 2.

nageant ainsi une réserve pour l'huile répartie à la descente (fig. 1). De même nous avons percé des trous additionnels en dessous du segment racleur, et usiné l'extrémité de la jupe afin d'avoir un biseau prononcé; nous avons ainsi obtenu une diminution de 50 % sur cette perte (fig. 2). N'oublions pas de dire que c'est la période de rodage qui décide de la vie du moteur. Un rodage négligé peut raccourcir sérieusement sa vie.

HUILES A EMPLOYER

Quelle huile faut-il employer? Cette question est très délicate, la réponse dépend d'un nombre appréciable de données. En principe l'auteur préconise l'emploi d'huiles détergentes, au moins légèrement (huiles Premium). Expliquons les avantages d'une telle huile.

Au cours de la combustion, il se forme des composés se fixant sur le piston, surtout sur les parois latérales, fonds des gorges de segments,... Ces dépôts sont appelés laques.

Ayant une consistance visqueuse, elles fixent des particules suspendues dans l'huile et forment une véritable pâte abrasive, les huiles détergentes par contre dispersent les particules et les maintiennent en solution colloïdale jusqu'à saturation (mais on fera la vidange bien avant). Ces huiles enlèvent progressivement tous les dépôts de laque, etc. En plus, les huiles détergentes comportent des additifs contre l'oxydation (souvent appelé vieillissement) et contre la corrosion.

Si on veut passer d'une huile minérale pure à une huile détergente, il faut le faire avec beaucoup de précaution, l'huile détergente dissolvant toutes les impuretés, on risque de boucher les trous de graissage et de provoquer des dégâts importants. Il faut nettoyer à fond toutes les parties graissées du moteur. Nous recommandons de demander des indications au fournisseur de l'huile.

Il y a un cas où l'emploi de cette huile est contre-indiqué, c'est lorsque les segments de compression sont usés sur un vieux moteur, et que seuls les dépôts au fond des gorges assurent le contact des segments avec le cylindre. Un emploi d'huile détergente à ce moment donnera le coup de grâce au moteur. Par contre, si seul le segment racleur est usé, la consommation d'huile tombera après une petite remontée.

L'huile détergente a une action bénéfique sur la propreté du moteur, donc la compression, donc la consommation. La périodicité des vidanges reste la même qu'avec une huile normale.

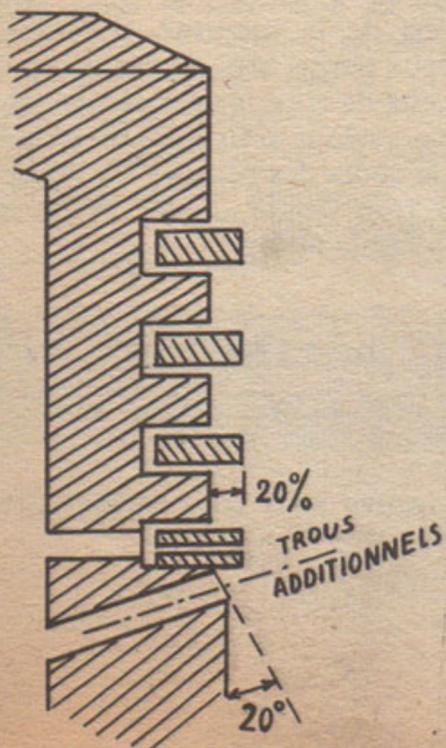


Fig. 1.

L A firme de bougies très connue KLG a donné à son chef de laboratoire l'ordre délicat de faire des recherches sur le court-circuitage des bougies, si courant dans les moteurs deux temps. H.I.L. Gough a résolu cette question d'une manière objective, et nous pouvons publier ses résultats sans aucune idée de publicité. Nous nous bornerons à dire que des motards innombrables sauront gré à la firme KLG d'avoir eu le courage de parler de cette question, qui a surtout causé des soucis aux propriétaires de scooters. Mais laissons la parole à M. Gough :



Quelles que soient les opinions personnelles concernant l'influence de la Deuxième Guerre mondiale sur le développement du moteur à essence, personne ne niera que le moteur deux-temps a trouvé une place définitive : Il est étonnant de constater l'engouement pour les petites cylindrées, scooters et vélomoteurs.

Si on considère les avantages de ces moteurs en ce qui concerne la facilité de construction et le prix de revient assez bas, il semble anormal de constater que ceux-ci soient contrebalancés par une usure anormale des bougies et d'autres difficultés, telles que le perlage et l'encrassement.

Ces difficultés n'ont pas seulement créé des soucis à ceux qui ne connaissaient pas bien la technique, mais surtout aux techniciens chevronnés s'occupant de leurs causes et des remèdes possibles. On a essayé un grand nombre de trucs qui n'étaient valables que pour l'une ou l'autre des machines. Mais toujours cette question de « dentelles » est restée un problème pour les deux-temps. Et c'est un phénomène si courant qu'il est impossible d'invoquer des circonstances anormales.

LONGUEUR DE LA VIE D'UNE BOUGIE

Tant qu'il n'y a pas de dommage mécanique ou électrique interne, et tant que la bougie reste propre, sa durée est limitée par le temps nécessaire à une usure telle des électrodes qu'il devient impossible de régler l'écartement. Dans le moteur deux temps cette durée ne sera au maximum que la moitié de celle du quatre-temps, parce qu'il y a deux fois plus d'étincelles. En pratique, la durée est beaucoup plus réduite. En effet, l'étincelle atteint la température de plusieurs milliers de degrés, suffisante pour vaporiser des masses microscopiques du métal de l'électrode. Une répétition prolongée de ce phénomène donne un résultat nettement visible et diminue la masse des électrodes. Ce temps améliore si on diminue la tempéra-

LE PROBLÈME sur les moteurs



ture de l'étincelle ou améliore la qualité du métal. De même une action chimique joue un rôle assez important. L'addition de plomb tétraéthyl, augmentant l'indice d'octane, renforce cette action nocive.

En plus il ne faut pas oublier que l'extrémité de l'isolant est toujours tenue à une température de 500-600° C afin de brûler les condensations d'huile et d'essence. C'est pour cette raison qu'on construit les bougies de façon qu'elles abandonnent plus ou moins de la chaleur naissant dans le cylindre au système refroidissant, et c'est pour cette raison aussi qu'il faut choisir des bougies d'un degré thermique convenant à la conception du moteur. Comme le moteur deux temps est graissé par mélange, la bougie a une tendance plus forte à l'encrassement. Ainsi tous les facteurs suivants se réunissent pour raccourcir la vie de la bougie :

- Température très élevée ;
- Deux fois plus d'étincelles ;
- Deux fois plus de contact avec les agents chimiques en combustion ;
- Moitié du temps pour le refroidissement des électrodes.

Il en résulte une usure extrêmement rapide.

ENCRASSEMENT DE LA BOUGIE

Comme nous venons de le montrer, il faut que les bougies des moteurs deux temps brûlent beaucoup d'huile. Il est donc désavantageux de choisir un mélange trop riche en huile, fatiguant et encrassant obligatoirement la bougie. Pour la même raison, le choix des bougies est un problème délicat et une bougie trop froide donne facilement des troubles en marche, à faible allure.

FORMATION DES DENTELLES

Ce phénomène se trouve sous trois formes nettement différenciées :

DE LA BOUGIE

deux temps



- 1° Ponts humides ;
- 2° Ponts électrostatiques ;
- 3° Ponts par dépôts électrochimiques.

La première forme est l'encrassement extrême ou quelquefois une condensation d'essence due à un mélange air-essence trop riche dans le moteur froid.

La deuxième forme de ponts est due à l'attraction électrostatique de poussières par le champ entre les électrodes. Comme le premier, ce phénomène se trouve aussi bien dans les moteurs quatre temps.

Par contre, la troisième forme de pont est extrêmement rare dans le quatre-temps, mais elle est caractéristique pour le deux-temps. C'était la raison de recherches scientifiques poussées sur ce phénomène.

D'abord on a trouvé que ces ponts sont constitués par des sels de plomb, baryum et phosphore, avec des traces d'autres composés dus à la combustion de l'essence et de l'huile contenant des additifs, et de traces de matières provenant du moteur ou de l'extérieur. Ce pont croît lentement, partant d'une électrode, pareil à un dépôt galvanoplastique, sous l'action du courant passant entre les électrodes. Aussitôt que ce dépôt touche l'autre électrode, le pont est terminé et la croissance s'arrête, la bougie étant court-circuitée. Les conditions nécessaires à la formation sont dues au mélange essence-huile, d'où la limitation au deux-temps.

On a démontré que la condition nécessaire pour éviter la formation de ces phénomènes était une essence pure et une huile exempte d'additifs. Mais du moment que les conditions pour la formation de ponts sont données, il n'y a plus de règle déterminant le début du phénomène. On peut seulement dire que les ponts se forment à une température bien délimitée.

Des essais nombreux, sur le même moteur, ont montré que le phénomène se produit d'une manière tout à fait imprévisible. De même des « remèdes » avaient une action différente suivant les cas.

Nous dirons donc que la formation de dentelles, quoique naissant sur la bougie, n'est au fond pas due à un défaut de la bougie.

Un grand nombre de facteurs entre en jeu ; nous parlerons des principaux, en supposant le mélange nuisible essence-huile :

a) Certaines formes de turbulence aident à la formation, alors qu'un courant perpendiculaire à l'étincelle l'empêche dans une petite mesure ;

b) La puissance de l'étincelle (tension du système) est importante. Une tension basse mais donnant encore une bonne étincelle diminue la tendance aux dentelles ;

c) Comme la température nécessaire à leur formation est atteinte par hasard, un réglage fréquent du carburateur favorise leur formation. La bougie prenant des températures différentes passe à chaque fois l'intervalle de température critique ;

d) Si on choisit le degré thermique de la bougie de façon que l'intervalle critique de température se trouve contenu dans les données normales de travail, on favorise la tendance aux ponts. On peut donc monter une bougie trop froide ou trop chaude en acceptant les désavantages — encrassement ou échauffement excessif. On ne peut donner de règle générale, les différents types de moteurs donnant des résultats différents.

On voit donc que les problèmes des bougies pour moteurs à deux temps — formation de ponts et durée de vie — ne sont pas encore complètement résolus ; il faut avouer cela en toute franchise.

Pour augmenter la durée, seuls les métaux précieux donneraient en ce moment une amélioration appréciable. Peut-être est-ce là la seule solution, mais comme le prix joue un rôle assez important, on continue des recherches pour trouver une solution plus acceptable.

L'encrassement est facile à éviter si on suit les prescriptions concernant le mélange et le degré thermique de la bougie.

La vente d'essence claire et d'huile dépourvue d'additifs et de plomb éliminerait complètement ce phénomène des ponts électrochimiques. Mais une telle solution est impraticable, surtout en ce qui concerne l'essence, à cause du taux d'octane.

Nous croyons avoir expliqué les problèmes de la bougie deux temps et avoir démontré qu'une solution complète n'a pas encore été trouvée, tant que les marchands d'huile et d'essence ne s'occupent du problème du deux-temps

Souvenirs d'un Motocycliste

(Suite de la page 15.)

On peut admettre qu'une machine bon marché soit munie d'une chaîne pour des raisons de prix de revient et surtout parce que la transmission à la cardan ne souffre pas la médiocrité : la chaîne bonne fille malgré ses défauts, elle s'accommodera d'une fabrication de pacotille.

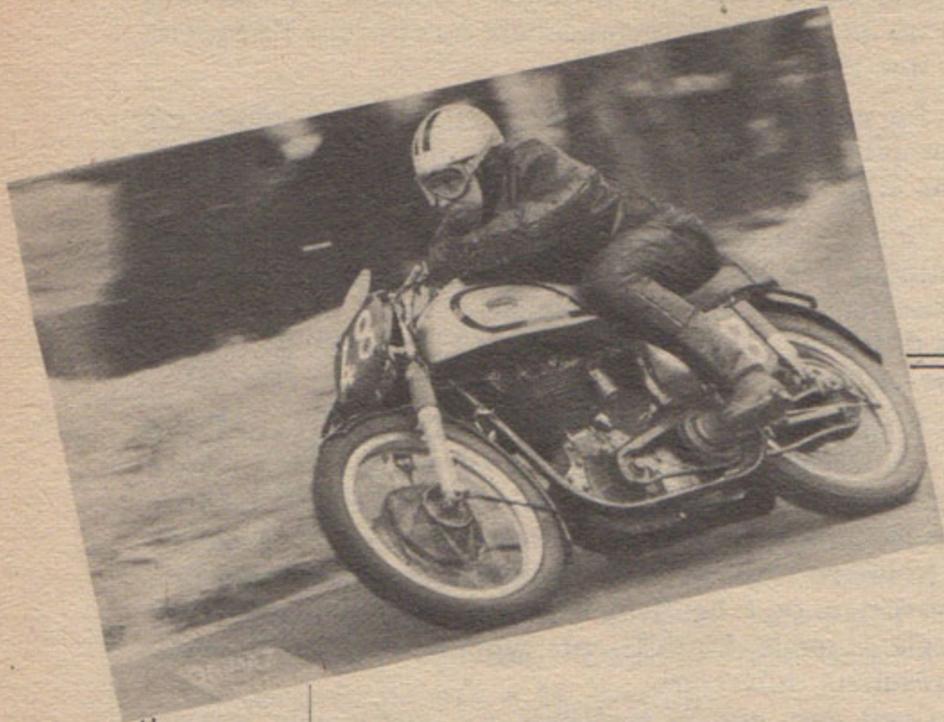
Deux instruments que j'éviterai aussi, le cyclomoteur d'abord, qui n'est ni une bicyclette, ni une moto mais qui réunit avec ensemble les défauts des deux et le scooter qui ne sera jamais la monture d'un vrai motocycliste. Le scooter n'est qu'un fauteuil roulant, tandis que la moto est un véritable cheval que l'on peut conduire avec les genoux.

A mon humble avis, j'estime après tant d'années d'expérience que la moto idéale devrait être au maximum une 250 en solo ou une 350 en biplace, munie d'un moteur quatre temps deux cylindres flat twin ou en ligne avec transmission à cardan. Malheureusement, un tel type de machine n'existe en série qu'en 500 ce qui devient pour le solo une moto vraiment trop lourde et beaucoup trop rapide pour faire comme disait le regretté René Gillet « du long Tourisme ».

C. DIETZ.

CALENDRIER

★ CIRCUITS ★



Dates		
	FÉVRIER	
7	6 Heures de la Ville de Meknès (M.C. Meknès).	
	MARS	
7	Critérium Motocycliste du Sénégal (M.C. Dakar).	
7	Côte Lapize (A.M.C.F.).	
14	Epreuve de Régularité (A.M. Niçoise).	
21	Courses de Côte (Baldago's M.C.).	
21	Courses préparatoires au Bol d'Or (A.M.C.F.).	
25	Course de Côte du Murdjadjo (U.M. Oranie).	
28	Circuit de Régularité de Niort (M.C. Deux-Sèvres).	
28	Concentration Motocycliste (M.C. Ciotaden).	
28	Critérium Alpestre de Printemps (M.C. Dauphinois).	
	AVRIL	
3-4	Rallye de Régularité, Challenge Bré et Course de Côte (M. C. Lyon).	
4	Epreuve de Régularité Motocycliste Internationale (Cavigal M.S. Nice).	
3-4	Epreuve de Régularité Motocycliste (M.C. Eure-et-Loir).	
4	Circuit de Provence Régularité (M.C. Marseille).	
7-8	Paris-Nice (M.C. Nice).	
10	Circuit de Vitesse Motocycliste de Nîmes (M.C. Gard).	
11	Côte de Laffrey (M.C. Dauphinois).	
11	Course de Côte (M.C. Mazanais).	
11	Concentration Motocycliste (A.S. Mazargues).	
11	Concentration Motocycliste (M.C. Brignolais).	
11	Circuit des Ardennes Régularité (O.M. Ardennes).	
18	Rallye Concentration Motocycliste International de Nantes (A.M. Nantes).	
18	Circuit de Vitesse Motocycliste de Pau (M.C. Béarn).	
16-19	Rallye de Régularité (Baldago's M.C.).	
17-19	Rallye Motocycliste (U.S. Ivry).	
18-19	Rallye Départemental (U.M. Oranie).	
25	Côte de Reclus (M.C. Savoie).	
25	Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Rhodanien).	
25	Circuit de Régularité de Haute-Normandie (M.C. Normandie).	
25	Manifestation sur Piste (M.C. Auvergne).	
25	Course de Côte de Bouzareach (C.C.B.O.).	
25	Concentration Motocycliste (A.M. Hyéroise).	
	MAI	
1-2	Circuit de Vitesse Motocycliste de Marseille (M.C. Marseille).	
2	Circuit de Vitesse Motocycliste de Bourg (U.M. Ain).	
1-2	Grand Prix de la Sarre Motocycliste International (M.C. St-Wendel).	
1-2	Paris-La Bernerie-Paris (U.S. Métro).	
1	Circuit de Régularité (A.M. Saint-Cloud).	
1	Epreuve de Régularité (M.C. Phocéén).	
2	Rallye de Verneuil (A.M.C. Vernolien).	
	MAI (suite)	
2	Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Provinois).	
2	Circuit de Vitesse des Quais (M.C. Algérie).	
2	Circuit de Régularité (M.C. Bourgogne).	
8-9	Circuit de Vitesse Motocycliste de Bordeaux (M.C. Bordeaux).	
9	7^e Circuit de Vitesse du Dauphiné (M.C. Dauphinois).	
8-9	Paris-Strasbourg (C.M. Sûreté Nationale).	
9	Circuit de Vitesse Motocycliste (A.M.C. Orléanais).	
9	Circuit Motocycliste de la Serre (M.C. Dolois).	
9	Circuit de Vitesse de Saint-Chamond (M.C. Furan).	
9	Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Bandolais).	
9	Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Bonois).	
16	Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Rochefortais).	
16	Circuit de Régularité Motocycliste d'Evreux (M.C. Thomer La Sogne).	
16	Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Istréen).	
16	Rallye Motocycliste (Section Motocycliste A.C. Haut-Jura).	
16	Circuit de Régularité (M.C. Mureaux).	
16	Epreuve de Régularité Motocycliste : 1 ^{er} Vichy-Saint-Raphaël. (A.M. Raphaëloise).	
23	Course de Côte du Val de Cuech (M.C. Salon).	
23	Circuit de Vitesse Motocycliste à Clermont-Ferrand (M.C. Auvergne).	
23	Circuit de Vitesse Motocycliste Nogaro (M.C. Auscitain).	
23	Circuit de Vitesse (V.M.C. Montbeliardais).	
23	Circuit de Vitesse Motocycliste (Motor Club de l'Oise).	
23	2 ^e Circuit de Vitesse de l'Est (U.M. Mulhouse).	
23	Course sur Vélodrome à Reims (U.M. Marne).	
23	Rallye de Régularité (M.C. Romains).	
23	Concentration Motocycliste d'Amitié (A.M. Doubs).	
23	Epreuve de Régularité (A.S. Mazargues).	
23	Coupe de Vitesse sur piste (U.M. Ardennes).	
27	Course de Côte (M.C. Marseille).	
27	Course sur Piste à Bordeaux (M.C. Bordeaux).	
27	Circuit de Régularité de l'Ouest Algérois (S.C.U.E.B.).	
28-29	26^e Bol d'Or (A.M.C.F.).	
30	Grands Prix de France à Reims (F.F.M.).	
30	Circuit de Vitesse de Motocycliste d'Albi (M.C.C. Albigeois).	
30	Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Marseille).	
30	Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Montluçon).	
30	Rallye Concentration Vichy-Cusset (A.S. des Graves).	
30	Concours de Régularité (M.C. Ripagérien).	
30	Concentration Motocycliste (M.C. Phocéén).	
30	Rallye Concentration (M.C. Drôme).	
	JUIN	
5-5	22^e Grand Circuit des Vosges Motocycliste (A.C. Alsace).	
6	Circuit de Vitesse de Moulins (M.C. Moulins)	
6	Rallye Concentration de Moulins (M.C. Moulins).	
6	Concentration Motocycliste Internationale (M.C. Roussillon).	
6	Circuit du Lac d'Aix-les-Bains (M.C. Savoie)	
5-6-7	Rallye des Sables (M.C. Boufarik).	
6	Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Cannes).	
6	Circuit de Vitesse Motocycliste et Concentration (M.C. Bas-Vivarais).	
6	Concentration Motocycliste (S.C. de Provence).	
6	Prix de la Ville de Sefrou (M.C. Meknès).	
6-7	Concentration Motocycliste et Rallye Régularité (A.M. Nantes).	
6-7	22 ^e Circuit de Régularité du Sud-Ouest (M.C. Bordeaux).	
7	Rallye Concentration (M.C. Annonéen).	

Les épreuves internationales sont indiquées en caractères gras.

★ RALLYES ★



JUIN (suite)

- 7 Course de Côte Relesta (M.C. Lavelanetien).
- 13 **Circuit de Vitesse de Lyon (A.M.C. Cité Lyon)**
- 13 **3° Circuit de Vitesse du Haut-Rhin (M.C. Mulhouse).**
- 13 Circuit de Vitesse Motocycliste du Berry (M.C. Berry).
- 13 Circuit de Vitesse Motocycliste (V.M.C. Aptésien).
- 13 Course sur Piste à Bayonne (M.C. Basque).
- 13 4° Audax Motocycliste (M.C. Châtillonnais).
- 13 Epreuve de Régularité (A.M.C. Grasse).
- 20 **Circuit Motocycliste International d'Amiens (M.C. Picard).**
- 20 **Circuit de Vitesse Motocycliste de Saint-Galmier (M.C. Furan).**
- 19-20 **Saint-Etienne - Paris - Saint-Etienne (S.M. Forézien).**
- 17 Circuit de Vitesse à Agen (U.M. Agenaise).
- 20 Course de Côte d'Ars (A.S.A.C. Centre) (F1-F3-C-S-T).
- 20 Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Giromagny).
- 20 Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Arles).
- 20 Circuit de l'Oise (M.C. Chantilly).
- 20 Epreuve de Régularité (A.M. Niçoise).
- 20 Prix Jean Rolland, Vitesse sur Circuit (U.M. Ardennes).
- 27 **Circuit de Vitesse Motocycliste de l'A.M.S.**
- 24-28 Circuit des Vins de France Régularité (U.S.M.T.).
- 26-27 Rallye Concentration Motocycliste (M.C. Lyon).
- 27 Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Phocéan).
- 27 Circuit de Régularité de l'Isère (M.C. Dauphinois).
- 27 Concentration Motocycliste (A.S.C. d'Antibes).
- 27 Challenge de Régularité (M.C. Bonois).
- 27 Concentration Motocycliste (U.M. Chalonnais).

JUILLET

- 4 **Circuit de Vitesse Motocycliste de Montauban (M.C. Montalbanais).**
- 4 Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Crestois).
- 4 Circuit de Vitesse pour machines de série (A.M. Doubs).
- 4 2° Circuit de Vitesse Motocycliste d'Alsace (M.C. Cité Mulhouse).
- 4 Course de Côte de Borbes (M.C. Auvergne).
- 4 Course de Côte de Nantua (A.C. Haut Jura).
- 4 6 Heures de Montmorency (M.C. Montmorency).
- 4 Rallye Concentration (M.C. Panisnières).
- 11 **Prix Motocycliste du Comminges (M.C. Comminges).**
- 11 **Circuit de Vitesse Motocycliste de Villefranche-sur-Saône (A.M.C. Cité Lyon).**
- 10-11 Rallye Concentration de Dinard Côte d'Emeraude (C.M. Rennais).
- 11 Circuit Motocycliste au Touquet (Lille M.C.).
- 11 Circuit de Vitesse à Parthenay (M.C. Parthenaisien).
- 11 Circuit de Régularité (M.C. Cévennes).
- 11 Rallye des Crêtes (M.C. Nice).
- 14 Rallye Concentration (M.C. Ripagérien).
- 14 Epreuve de Régularité (A.M.C. Grasse).
- 18 Circuit de Vitesse Motocycliste (V.M.C. Valentigney).
- 18 Concentration Motocycliste (M.C. Aupsois).
- 18 Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Carcassonnais).
- 25 **Circuit de Vitesse Motocycliste de Caen (A.S.A.C.O. et Caen M.C.).**
- 25 **Circuit de Vitesse Motocycliste de Vesoul (M.C. Haut Saonais).**
- 25 Circuit de Vitesse de Varen (M.C. Montalbanais).
- 31-1/8 **3° Paris-Monaco (U.S. d'Ivry).**

AOUT

- 1 Côte de Megève (M.C. Mont-Blanc).
- 1 Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Arles).
- 1 Circuit de Vitesse de Bort-les-Orgues (M.C. Auvergne).
- 8 **Course de Côte du Col Bayard (M.C. Alpin).**
- 8 **Course de Côte (U.M. Ain).**

AOUT (suite)

- 8 **Circuit de Vitesse de Villefranche de Rouergue (M.C. Rouergat).**
- 8 Circuit Motocycliste d'Auxerre (M.C. Auxerrois).
- 8 Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Cannes).
- 15 Course de Côte du Cran-d'Escalles (A.S.M.C.N.F.).
- 22 **Circuit de Vitesse de la Baule (A.S.A.C. Ouest).**
- 22 Epreuve de Régularité Motocycliste (A.M.C. Manosque).
- 29 **Course de Côte de la Faucille (S.M.A.C. Haut Jura).**
- 29 **Epreuve de Régularité Internationale Motocycliste Cannes-Genève-Cannes (M.C. Cannes).**
- 29 **Course de Côte Motocycliste de la Baraque (M.C. Auvergne).**
- 29 3° Circuit de Vitesse de l'Est (U.M. Mulhouse).

SEPTEMBRE

- 5 Circuit de Vitesse de Salon (M.C. Salon).
- 5 Circuit de la Ville de Nice (M.C. Nice).
- 5 Course de Côte de Chréa (M.C. Boufarik).
- 5 Circuit de Vitesse Motocycliste (V.M.C. Montbéliardais).
- 5 Circuit de Régularité (U.M. Chalonnais).
- 5 Circuit de Régularité et Course de Côte (M.C. Mazanais).
- 12 **Circuit Motocycliste de Cadours (U.M. Midi).**
- 12 **Circuit Motocycliste d'Avignon (M.C. Avignon).**
- 11-12 Paris-Montpellier (C.M. Sûreté Nationale).
- 12 Course du M.C. Algérie.
- 18-19 **Courses de Vitesse du M.C.F.**
- 19 Côte du Mont Verdun (M.C. Lyon).
- 19 Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Islois).
- 19 Concentration Motocycliste (G.M. Saint-André de Nice).
- 19 Concentration Motocycliste (M.C. Drôme).
- 25-26 **Circuit de Vitesse Motocycliste, d'Agén (U.M. Agenaise).**
- 18-26 Tour de France Motocycliste (F.F.M. et Ministère Défense Nationale).
- 18-26 Tour de France Motocycliste Civil (F.F.M. et M.C.N.F.).
- 26 Circuit de Vitesse Motocycliste (M.C. Marseille).
- 26 Circuit de Vitesse Motocycliste ou Moto Cross (M.C. Pernois).
- 26 Circuit de Régularité (M.C. Mureaux).

OCTOBRE

- 3 Coupes du Salon (A.M.C.F.).
- 3 Circuit de Vitesse de Staouéli (M.C. Algérie).
- 10 **6° Circuit de Vitesse Motocycliste d'Anfa (M.C. Marocain).**
- 10 Circuit de Régularité (A.M. Niçoise).
- 17 Circuit des Viticulteurs à Meknès (M.C. Meknès).
- 17 Critérium Alpestre Motocycliste d'Automne (M.C. Dauphinois).

NOVEMBRE

- 14 Coupes de l'Armistice (M.C.F.).
- 14 Course de Côte de la Moyenne Corniche (M.C. Nice).



dans les CLUBS

MOTO-CLUB BRIVISTE

L'Assemblée générale du Moto-Club briviste aura lieu courant janvier. A l'ordre du jour : Compte rendu des activités du club pendant la saison écoulée (sorties, randonnées, concentrations). Préparation du calendrier pour 1954. En dehors de ces diverses questions deux choses importantes seront à mettre au point :

Organisation du bal de la Société, le 13 février. Préparation d'un moto-cross qui se déroulerait à Brive au mois d'avril. Mise au point de sorties-rallyes ayant pour but à défaut de compétitions pures, d'apporter davantage de vitalité au sein du Club.

VESPA-CLUB DE RENNES

Comme le prévoyaient les statuts du Club, l'Assemblée générale a eu lieu le dimanche 28 octobre, sous la présidence de M. Combes, délégué régional du Vespa-Club de France.

Après les rapports moral et financier, la parole fut donnée à M. Combes, qui, en quelques mots, a su mettre en valeur ce que faisait et représentait le Vespa-Club de France.

Puis on passa au vote du bureau 1954, qui devait remplacer le bureau provisoire, ce qui a donné pour résultat :

Président : M. André; vice-président : M. Jagu; secrétaire général : M. Dubois; secrétaire adjoint : M. Perret; trésorier : M. Dolais; trésorier adjoint : M. Marchand; commissaires à la propagande :

MM. Eugène et Quintin; administrateurs : M^{lle} Herbert, M. Bernon.

Pour clôturer cette assemblée, un banquet amical réunissait une quarantaine de membres actifs autour de M. Combes et de M. Barbot (agent Vespa), banquet suivi, comme il se doit, d'une sauterie où régnait une ambiance de franche camaraderie.

Mais, quarante-huit heures plus tard, le nouveau bureau se réunissait et se mettait à la tâche : il fut décidé d'organiser deux bals, le premier, le 26 décembre, le second, le 3 janvier 1954, à qui l'on donnerait le nom de « Nuit verte ». Il va sans dire qu'il a obtenu près de la population rennaise, un réel succès, tant par le décor de la salle que par l'ambiance qui n'a fait qu'y régner.

Une tombola gratuite, dotée de nombreux lots offerts par les commerçants rennais vint récompenser de nombreuses personnes de l'assistance.

Mais là ne s'arrête pas l'activité du club, car, sur la demande du comité des fêtes du Mont-Saint-Michel, le Vespa-Club de Rennes organisera, les 26 et 27 juin 1954, une grande concentration vespiste avec rallye et gymkhana, le tout doté de nombreuses coupes, lots en espèces et en nature.

Donc, amis vespistes, le Vespa-Club de Rennes compte sur votre présence au Mont-Saint-Michel, les 26 et 27 juin 1954.

Plus amples renseignements vous seront donnés par un prochain communiqué.

LE MOTO-CLUB DE PARIS

Chaque dimanche une sortie.

présente ses meilleurs vœux pour 1954 à tous ses amis et les informe qu'au cours de son Assemblée générale du 4 décembre 1953, les élections du Comité pour 1954 ont nommé :

Président : M. Lavaud; vice-présidents : MM. Juhasz et Lallement; trésorier : M. Juhasz; trésorier adjoint : M. Courcier; secrétaire générale : M^{lle} Boidin; secrétaire adjoint : M. Dubois; président touristique : M. Romac; directeur touristique : M. Dubois; président sportif : M. Lallement; directeur sportif : M. Dubois; délégué au camping et assesseur : M. Courcier; délégué à la Ligue : M. Lavaud.

Au cours de la réunion de fin d'année qui s'est tenue le dimanche 6 décembre 1953, de 15 heures à 24 heures, aux « Armes de la Ville », place de l'Hôtel-de-Ville, un grand bal a eu lieu et de nombreux prix ont été remis aux membres les plus assidus aux sorties de chaque dimanche.

Pour le mois de janvier 1954, les sorties prévues sont :

Le 3 : Piscop « Au Petit Robinson » (40 km); départ, Porte de la Chapelle (13 h 30).

Le 10 : Ville-d'Avray « Les Buttes de Picardie » (40 km); départ Porte d'Auteuil (13 h 30).

Le 17 : Bois de Verrières « Rond-Point du Petit-Clamart »; départ Porte de Châtillon (13 h 30).

Le 24 : Les Etangs-d'Ursines; départ Porte de Saint-Cloud (13 h 30).

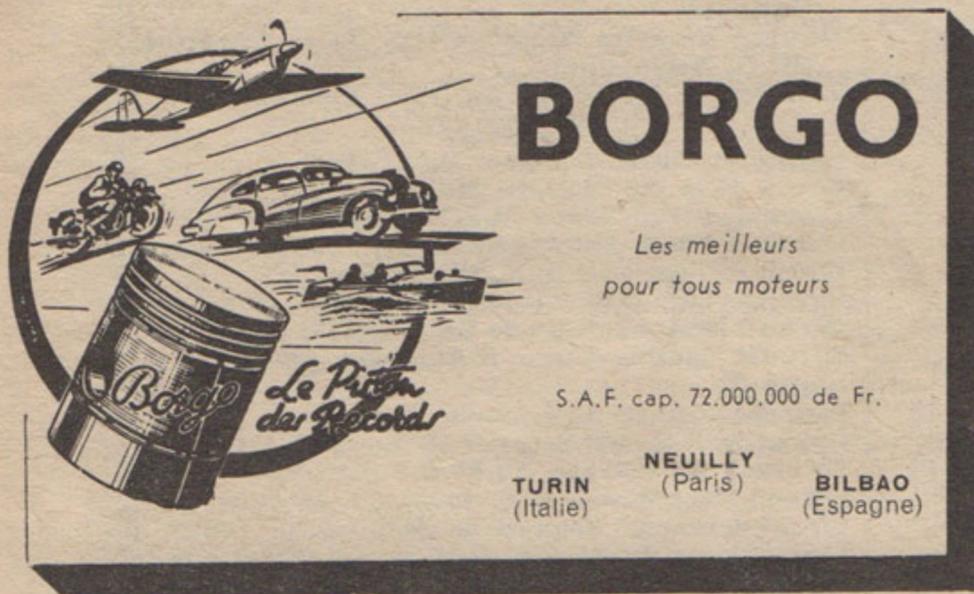
Le 31 : Les Terrasses de Saint-Germain; départ Porte Maillot (13 h 30).

Nous invitons tous les motocyclistes isolés à se joindre à nous, lors de nos sorties, ou à nous rendre visite à une de nos réunions. Celles du mois de janvier auront lieu à notre siège, les 8 et 22, à 21 heures.

A. M. HYEROISE

Composition du bureau pour 1954 :

Président d'honneur : M. Louis Picoche; président : M. Gabriel Pouillot; vice-présidents : MM. Charles Aubet et Raymond Groux; secrétaire : M. Victorin Coulomb; secrétaire adjoint : M. Georges Ouazan; trésorier : M. Aimé Aristote; trésorier adjoint : M. Maxime Holvèque.

BORGO

Les meilleurs pour tous moteurs

Le Pétrole des Records

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

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

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

VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATIONS

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

11, avenue de la Porte-de-la-Plaine - PARIS (15^e)
Métro : Porte-de-Versailles Tél. : LEC 80-82

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS XII^e

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

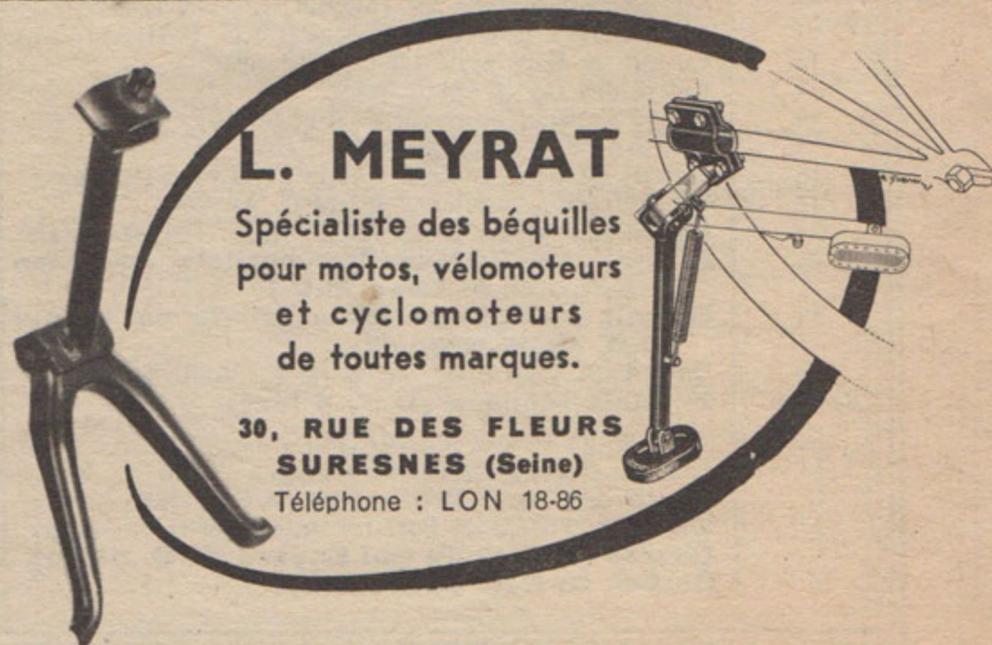
Établissements MOTTAZ
307 à 311 r. de la Garenne, NANTERRE (Seine)
Téléphone : MAL. 29-77

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

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES
Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



MODÈLES DÉPOSÉS



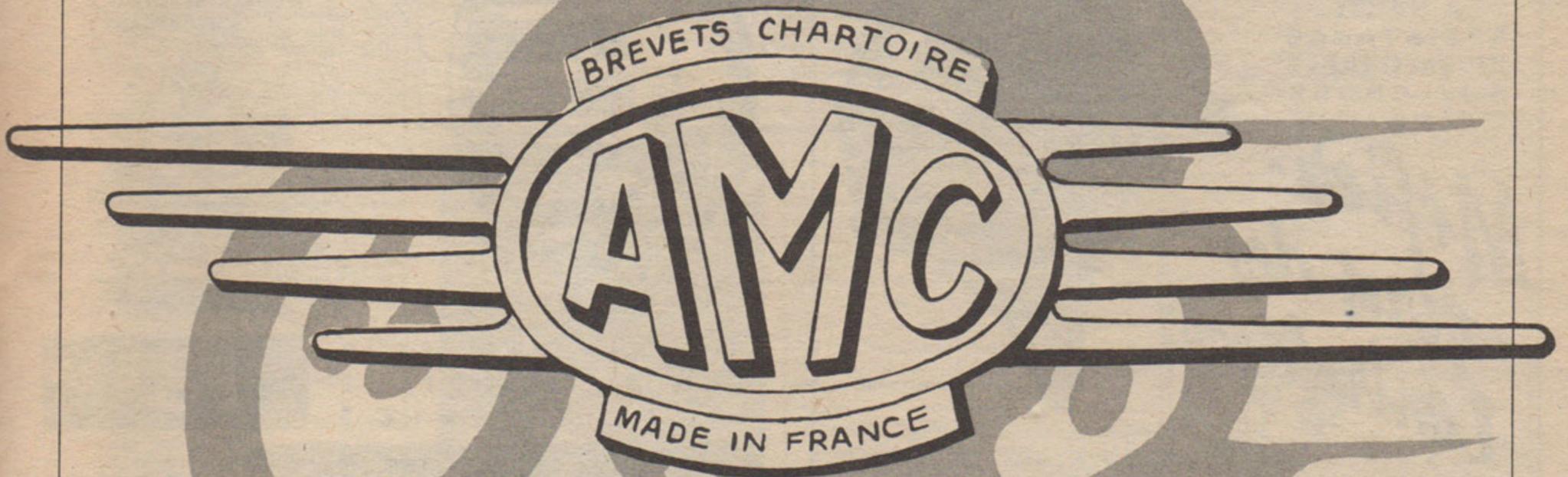
L. MEYRAT
Spécialiste des béquilles pour motos, vélomoteurs et cyclomoteurs de toutes marques.

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

LES MOTEURS FRANÇAIS DE GRANDE CLASSE

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIED



Équipent les grandes marques...

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

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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

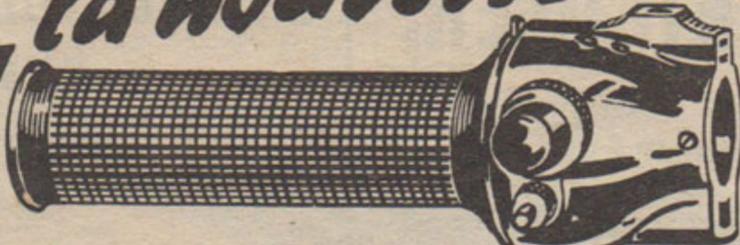
GRAZZINI

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

NOUVELLE
ADRESSE
5-7 RUE
NEUVE POPINCOURT
TEL. : ROQ 17-63

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER Universelle
COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES
REUNIES
DEMANDEZ LA NOTICE
COMPLETE ET DETAILLEE
CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

ROBUSTE ET ELEGANTE
SIMPLE ET SURE
DEMONTAGE FACILE
PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE
AVEC FILS ET COSSES

DEPOSITAIRE OFFICIEL: Sté KERSA, 48, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

LE CASQUE GENO

A CALOTTE
MÉTAL LÉGER
A HAUTE
RÉSISTANCE
IMPERFORABLE
AUX CHOCS



*Méfiez-
vous des
Contrefaçons*

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

É^{TS} **GUENEAU-GENO**

6, FAUBOURG SAINT-HONORÉ - PARIS (8^e)
TÉLÉPHONE : ANJ. 12-38

UNE NOUVELLE
importante

Nous avons l'honneur de vous informer
que le Distributeur Doseur Mixer pour mélange
deux temps, a été homologué, le 4 Décembre 1953,
par le Service des Instruments de Mesure.

Compteurs et Moteurs
ASTER
6, Rue Baudin, Ivry (Seine)

R.L.D.

VOUS SAVEZ BRICOLER,

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

vous lisez chaque mois

BRICOLONS

La revue du parfait bricoleur

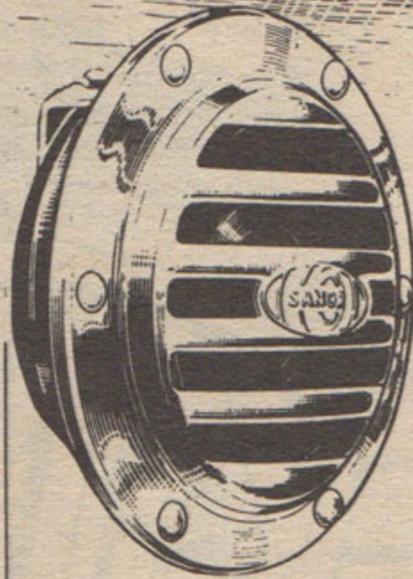
En vente partout **40 Fr**

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

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ

VM110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE
MODÈLE SPÉCIAL POUR
MOTOBÉCANE



OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ

F8B

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE
STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
VÉLOMOTEURS

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**

DIVERS

ACHÈTE COMPTANT

toutes motos et vélomoteurs. Scooters Vespa, Bernardet, etc. *Thierry, 19, r. des Deux-Communes, Montreuil (samedi seulement).*

AGIFLEX 6 x 6, obt. à rideau 1/500, objectif 3,5 bleuté de 80 mm, télé de 160 mm 5,5; sac tout prêt. Neuf absolu. 105 000. *Jaffré, 32, rue des Sorrières, Antony (Seine).*

PNEUS et chambres ttes dimensions français et anglais, livrable de suite. ES2 500 cm³, culb., mod. 52. 260 000. Selle biplace. *Garreau, 22, r. R.-Lindet, Paris.*

CHERCHE à louer salle 100 à 200 m², Neuilly, 17°. Bureau Journal.

V. MOT. Train 2 ch, boîte 3 vit. Terrot, le tt 5 000. M.A.G. Morel, 3 000. Tansad, Mér. at. 3 500. Talb. Bor. G.M.C. P. offr. Carb. Sol. Inver. A.V. pomp. Repris. p. tract. p. offr. Tout n° 1-2 de 4 à 96. *Mec. Pop. Janv.-Mars 47. N° 21-22, de 29 à 74 et 76 à 92. Claude Cerceau, Authon-du-Perche (E.-et-L.).*

ACHÈTE side léger pour 125 cm³. *Cycles Fortin, 83, rue Belliard, Paris. Tél. Mon 92-94.*

CHERCHE 350 ou 500 Triumph Angl. état indiff. même ss papiers. *J. Despretz, rue Guernisac, Morlaix (Finistère).*

INDIAN, Gnome-Rhône, stock pièces et épaves tous modèles, échange standard, tous organes mécaniques. *Alazard, 47, av. de Clichy, Paris (17°).*

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

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

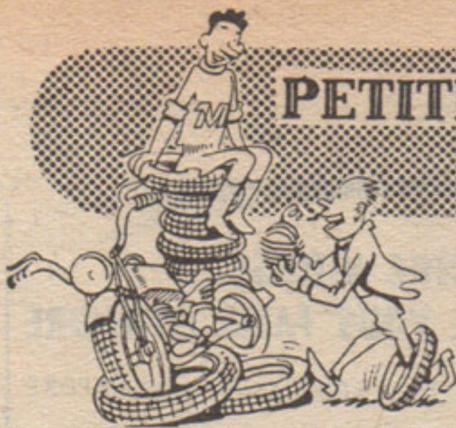
VENTES

B.M.W. R 51/3, état neuf, au plus offrant. *Larrieu, Gamaches (Somme).*

MOTOS D'OCCASION

Garreau, 22, r. R.-Lindet, Paris.

PEUGEOT 175 cm³ équipée d'un tand-sad, fourche télesc. Etat neuf. 110 000. **NORTON** 500 cm³ 16 H Armée. Bon état. 90 000. **NORTON** 500 cm³ 16 H. Excellent état. 130 000. **NORTON** 600 cm³ Big Four. Bon état. 150 000. **NORTON** 600 cm³ Big Four. Neuve. 215 000. **VINCENT** 1000 cm³ Rapid. Neuve. 450 000. **A.J.S.** 500 cm³ dernier modèle 52 315 000. **NORTON** 500 cm³ Dominator. De 300 000 à 325 000. **NORTON** 500 cm³ Manx de course. Etat parfait; 350 cm³ Manx de course. Entièrement révisée, 250 000. Toutes pièces détachées Norton, Excelsior, Vincent, Indian, B.S.A., Ariel, Matchless. **EXCELSIOR** 250 cm³ Manx de course. Suspension AR.



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

MARQUE CONNUE

— Accessoires motos, sièges arrières —
— réorganisant son service commercial —
recherche REPRÉSENTANTS jeunes, dynamiques,
pour attribution de secteurs dans toute la France
— en vue de la prospection détaillants. —

Écrire à **MOTOCYCLES** qui transmettra.

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2°)
RIC. 75-28 — M° Bourse
Crédit 1/4 comptant et 15 mois
Faites des versements jusqu'au
1/4 avant livraison et réglez le
solde en 15 mois.

Location de scooter et moto

Reprise toute machine

**MOTOBÉCANE
GUILLER (AMC)
DS MALTERRE (AMC)
TERROT — JONGHI
GALLETTO-GUZZI
GNOME-RHÔNE
LAMBRETTA
AER MACCHI
SPEED-MORS
B.S.A. disponibles**

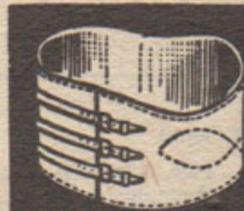
CAUSE ach. voit. v. **NORTON** 16 H et **CONDOR** bicylindre. Méc. et prés. impec. *Mehat François, Les Villages, St-Brieuc.*

MOBYLETTE bon état, prix 25 000. S'adresser *M. Bailly, 22, rue des Prés-Fleuris, Longvie-Parc (Côte-d'Or).*

350 **JAWA**, peu roulée, toute équip., 150 000. *M. Delavigne, 3, rue de la République, Montataire (Oise).*

MOTOBÉCANE D 45 S avec selle double Feridax, nomb. accessoires, très bon état général. 75 000. S'adresser, *J.-C. Harrari, 19, r. des Templiers, Reims. Tél. 33-39 ou écrire avec timbre.*

TERROT 125, cul. 1951, parf. ét. nomb. accés. équ. hiv. *Maillard, 11, imp. Compoint, matin, soir.*



sur demande indication
de nos dépositaires

MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant
20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE -

CROSS 350 R.—Enfield ent. révisée. *Chouteau, 69, rue des Maillets, Le Mans.*

VINCENT. Black-Shadow. dernier modèle, 5 000 km, neuve, à échanger contre voiture cabriolet sport ou à vendre. **B.M.W. R 71**, fourche télesc. et susp. ar., à vendre ou échange contre 250 cm³ sport. *Vidal M., 14, av. des Pupilles, Aurillac (Cantal).*

GOLD STAR 350 Cross, oct. 52 susp. *Vistoli. Depreaux, 25, rte de Duclair, Deville-lès-Rouen.*

D.S. MALTERRE 125, type M 7, ent. équip., état parf., avec remorq. fulgur. *Bordeau, 69, av. Cap.-Glarnier, St-Ouen (Seine).*

NORTON DOMINATOR 7, impeccable. *Granier, pl. du Septier, Apt.*

SCOOTER SPEED, état imp., tout équip., payé compt. *Lassalas, 52, r. Georges-Sorel, Boulogne (Seine).*

T.W.N., BDG 250, état absolument neuf. *J. Cailliaux, rue d'Arras, Bapaume (P.-de-C.).*

Dble empl., vds **SCOOTER A.G.F.** spécial, parf. ét., roue secours, dble selle Feridax, p. brise, sac, px int. *Vis. 20, r. du Débarcadère, Paris (17°). Tél. heures bureau. Cha 26-39.*

JAWA 350 fin 1952, 11 500 km. Lon 14-17. 90 000. *Visible Dasset, 67, bd Sénard, St-Cloud.*

SAROLEA 350 lat., 4 vit., 80 000. Gar. 6 mois. *Morin, 12, r. Steinlen. Mon. 92-36.*

B.M.W. R. 12, side préc., parf. état, pneus neufs, cause achat voit. 150 000 à déb. *Houot C., Plamois, par Vagney (Vosges).*

INDIAN 500 et 1 200, pns de 16, tout équip. *R. Gillet 1949, 750 et 1 000, état nf, 110, Gnome-Rhône, 800 culb. et lat. depuis 65 Terrot, 500 et 350 4 V semi-bloc, mot. 750 R. G. nf et toute pces Gnome AX2. Crédit. S.P.S., 3, r. Bas-Rogers, Suresnes. Lon 10-92.*

TERROT 5 ch, culb., avec side presse, type N, tr. bon ét., px 100 000. *Chevalier, 111, r. Ridel, Courbevoie.*

ARIEL 1 000, mod. 1953, ét. nf. *Daussot, 1, r. d'Alsace, Levallois.*

VDS N.S.U. 250, OSL 1952, 4 000 km, c. nve, f. télesc. *Moreau, 3 bis, rue des Remises, St-Maur.*

V. VOIT. MOCHET 1952, ét. nf, 125 cm³, 8 000 km. *Men 30-63 à p. 20 h.*



AGENCE

F. N. MOTO
97, rue d'Alleray (15°)

Mosquito

et son fameux
cyclo 2 vitesses
LA PERLE

Jeunes!

voici votre chance

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

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

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO (Serv. : 14), rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne); 2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord). Av. V.-Hugo, square Thiers, n° 3, PARIS; 205, rue Américaine, BRUXELLES.

STATION
SERVICE

YORAL

Stock
complet

TOUS
CARBURATEURS
DEL LORTO

FOURCHES ET
AMORTISSEURS
GRAZZINI

20, RUE DU DÉBARCADÈRE - PARIS-16^e - ETO. 73-92, 77-46

125 Terrot, Peugeot.
200 Zundapp.
250 T.W.N., Puch.
350 Ariel, Jawa, B.S.A.
500 N.S.U., B.M.W., Royal, Zundapp.
600 Zundapp et 601.
750 B.M.W.-R12-71 et 75.
Plus side-car. Crédit 1 an.
104, r. Haxo, MEN 99-86.

VELOCETTE 350 KTT, course, très rapide. Guérin, 1, av. Carnot, Bourges (Cher).



Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



le **TUBOTOM**

OTOM S.A.

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

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

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM 110

MODÈLES SPÉCIAUX POUR

VESPA

LAMBRETTA



SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE
STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
SCOOTERS

FONCTIONNAIRE DEPART COLONIE vend :

Traction cab., 7 ch, rénové, 8 000 km :
175 000.
175 Motob. : Z, 2 ch, équipée,
120 000.

100 Motob. Pns, chaînes, pignons
neufs, 40 000. Accessoires divers.
Gastellier, 1, rue Ampère, La Varenne
(Seine).

DES AFFAIRES

Crédit 6 ou 9 mois, reprises.

125 Terrot culb., 4 vit., 95 000.
125 Motobécane culbuteur, 95 000.
125 Monet-Goyon 1953, c. neuf, 85 000.
125 Peugeot, comme neuf, 65 000.
125 Jonghi télescopique, 60 000.
125 scooter Bernardet, imp. 95 000.
175 Motobécane, comme neuf, 99 000.
250 Monet-Goyon, parfaite, 45 000.
250 Jonghi, comme neuve, 130 000.
250 Jawa, impeccable, 150 000.
350 Jawa, impeccable, 175 000.
350 Peugeot, moteur neuf, 55 000.
350 Terrot, impeccable, 80 000.
350 Terrot, culb. supér., 95 000.
350 Motobécane grand sport.
350 Gnome-Rhône major, 65 000.
500 Terrot, parfait état, 65 000.
500 Monet, dernier modèle, 75 000.
500 Indian, scout, depuis 69 000.
500 Terrot, culb., à revoir, 40 000.
500 Peugeot, dernier modèle, 85 000.
750 Harley, selle biplace, 110 000.
750 Gnome-Rhône, spéciale, 120 000.
800 Gnome, side, tracté, 85 000.
1200 Indian luxe, biplace, 95 000.

Faurie, 8, av. de St-Ouen, Paris. M° La Fourche (dans la cour).

B.M.W. 67-2. Bonimond, 11, r. D'-Lancereaux.

DRESCHMOTOR

Constructeur Motos Dresch

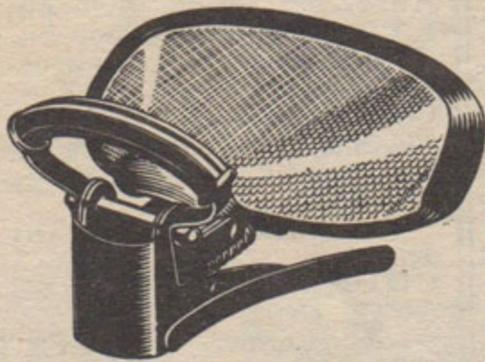
PIÈCES D'ORIGINE
livrables de suite pour

DRESCH-D. F. R. GRIMPEUR

Toutes Réparations - Échanges
standard moteurs et boîtes, cadres

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

Téléphone 392



MURCIA

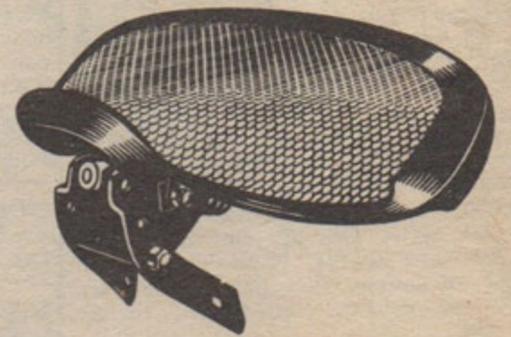
SIÈGES AR. ET SELLES AV.

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**



CYCLOMOTO

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

ASNIÈRES — GRE. 26-15

VÉLOSOLEX - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE



BOBINE DE SÉCURITÉ ST.43
TYPE SPÉCIAL POUR
MOTOCYCLETTE

MOREL



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

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

Usines :
 LA SONE (Isère)
 DOMÈNE (Isère)

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



*Emballée en
 boîte sertie
 Étanche*

HAVAS



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

POIGNÉES TOURNANTES
 GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLEX

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

chez tous les Grossistes

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

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

UN AN. 800 fr.

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

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

NOM :

ADRESSE :

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

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

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

L'abonnement partira du numéro

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

COMMANDEZ

VOS RELIURES

"MOTOCYCLES"

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

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

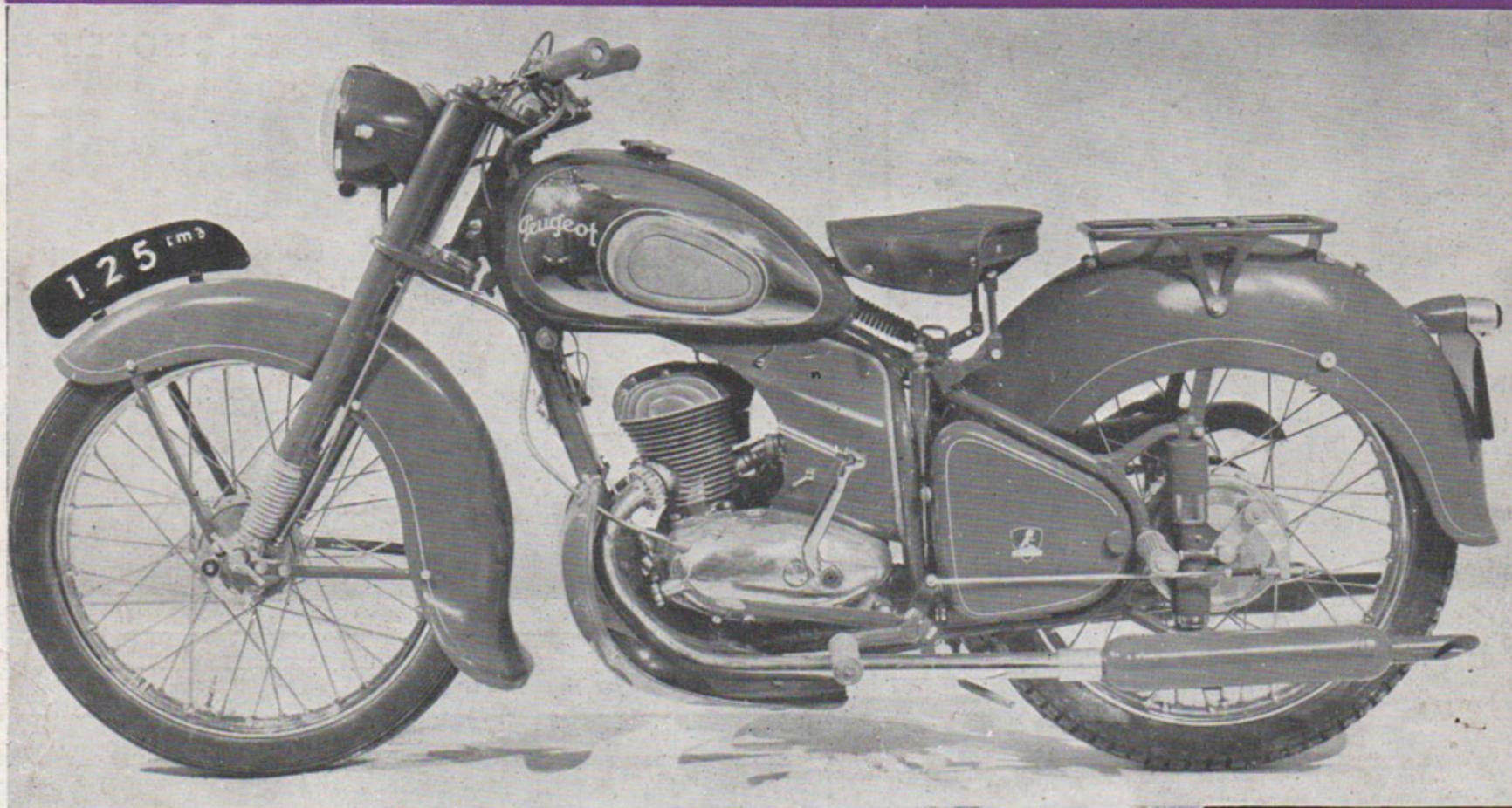


56.TL4

125 cm³

4 vitesses par sélecteur

protection totale



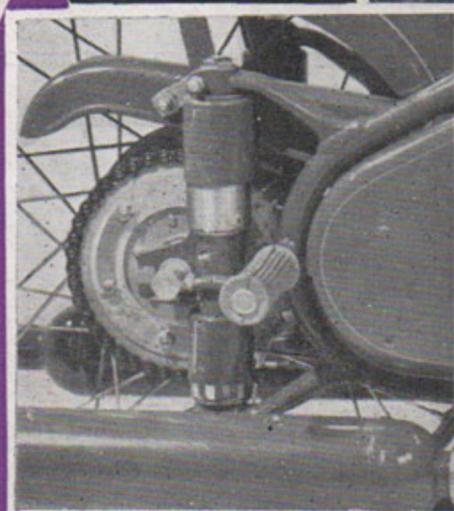
CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES :

Moteur 2 temps haut rendement. Culasse aluminium et cylindre aluminium chemisé, larges ailettes à grand refroidissement. 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Embrayage à disques métalliques. Allumage et éclairage par volant magnétique 40 watts sous carter poli. Double échappement à sorties indépendantes, silencieux Wilman chromés. Guidon chromé avec poignée tournante. Fourche télescopique. Suspension AR. Réservoir chromé 13 litres avec gripp-genoux. Selle à ressort central et biellettes réglables 2 positions. Chaîne Yellow 12,7 x 7,9. Freins à tambour AV de 120^m/_m et AR de 150^m/_m. Freins de direction. Protection totale par de larges garde-boue à emboutis profonds. Cache-carburateur. Cache-volant Dural poli. Jantes chromées. Pare-chaîne. Sabots protège-jambes. Coffre à outils. Porte-bagages. Repose-pieds pour tan-sad. Verrou antivol NEIMAN. Béquille centrale. Pompe. Avertisseur électrique. — **Présentation** : BLEU R.A.F. et chromé.

Autres modèles

3 vitesses : à partir de 100.000 frs

Prix :
138.000
Frs.



Sélecteur
4 vitesses



Suspension
arrière

CYCLES Peugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)