

7^e ANNÉE - N° 117

REVUE BIMENSUELLE

15 FÉVRIER 1954

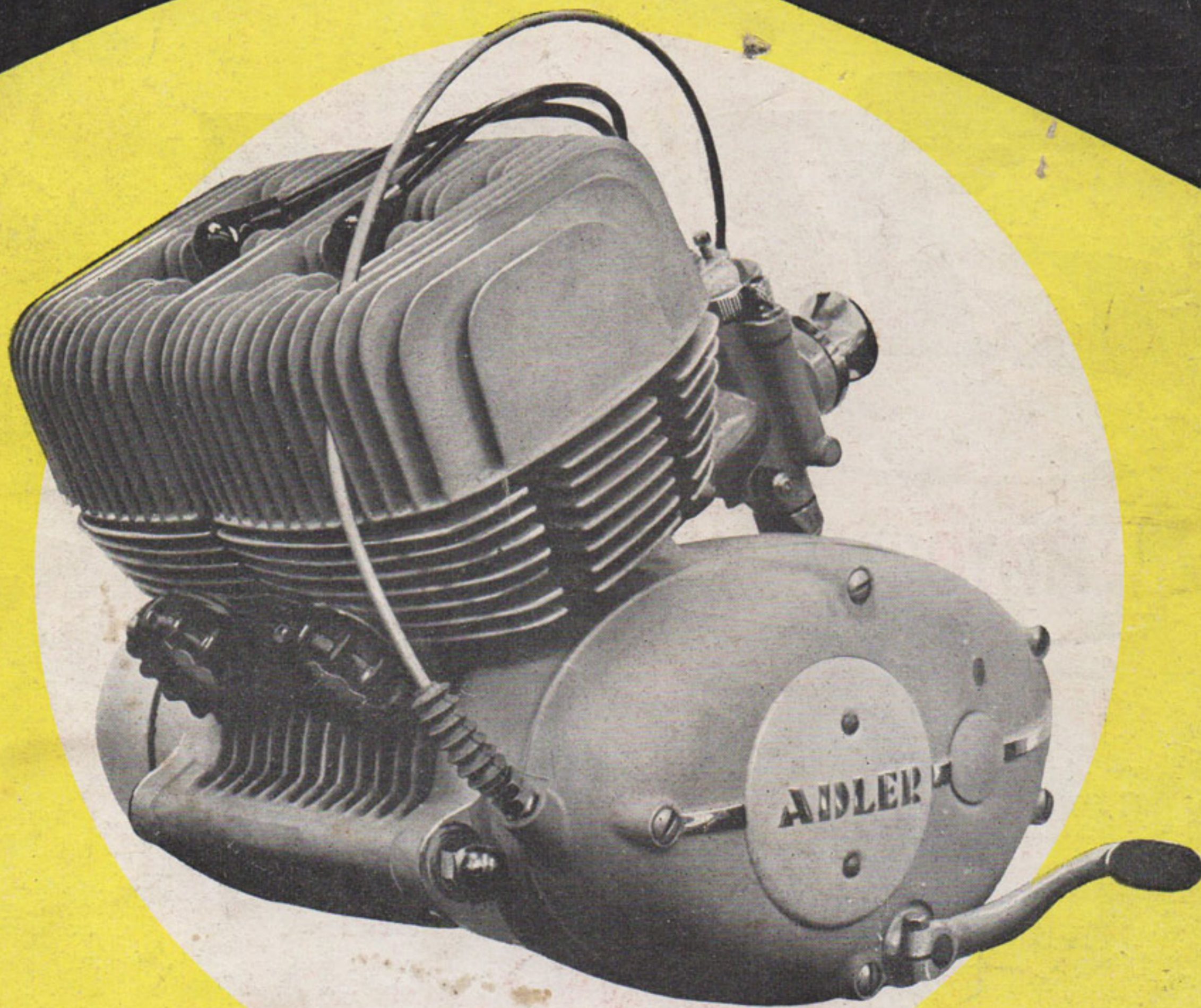
MOTOCYCLES

DIR. MAX ENDERS

AD' PH. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS 17^e

et Scooters



**SALON DE
BRUXELLES**

40^F

CHAMPIONS DE FRANCE

1953

(MOTO-CROSS)



3 5 0^{cm³}

Paul GODEY

5 0 0^{cm³}

Gilbert BRASSINE

sur

“GOLD STAR”

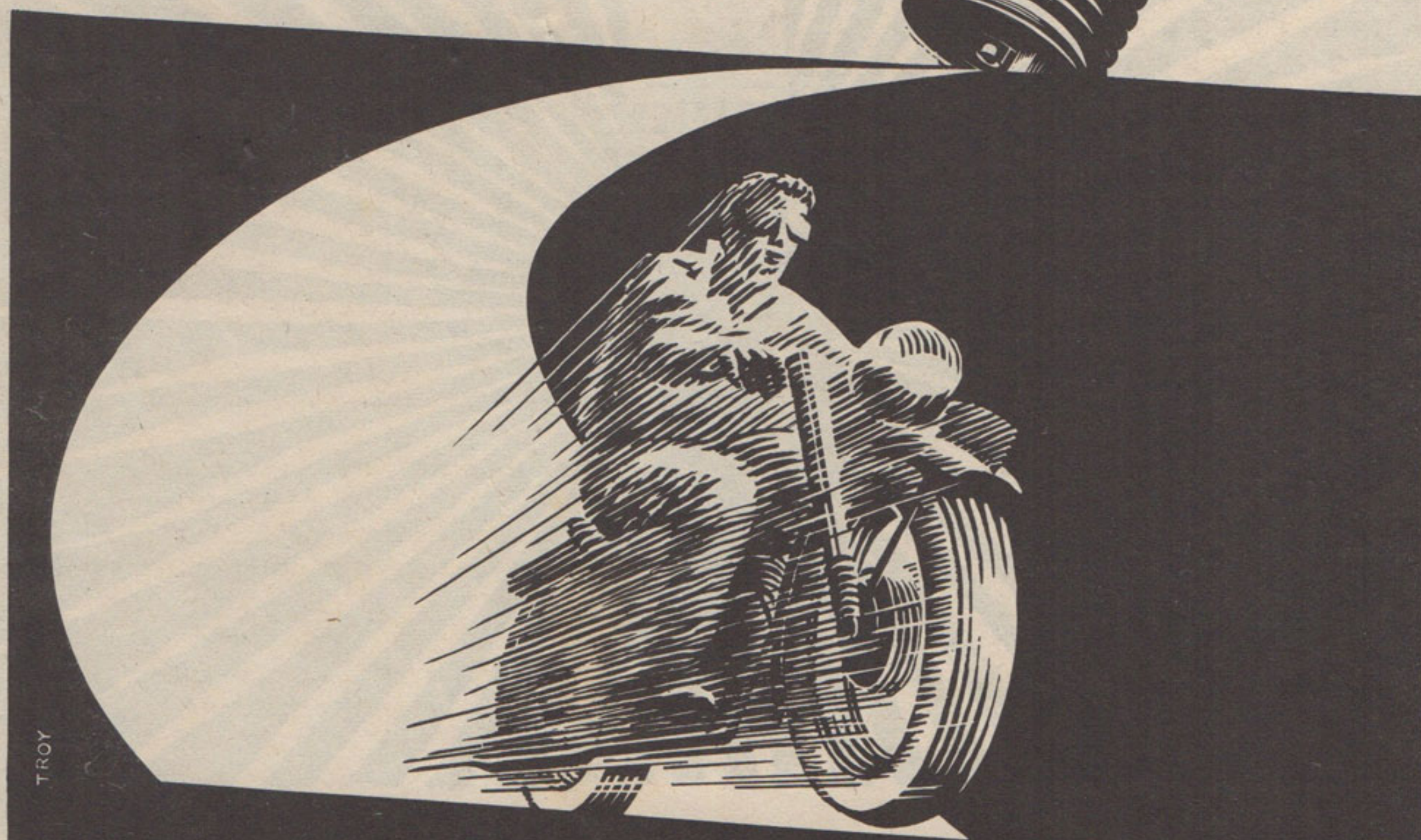


GURTNER

LES BEAUX JOURS SONT PROCHES...

Pensez dès maintenant à équiper
votre **MOTO. SCOOTER** ou
CYCLOMOTEUR avec les
BOUGIES FLOQUET SPÉCIALES
2 et 4 temps

En toutes saisons
elles vous donneront **SATISFACTION !**



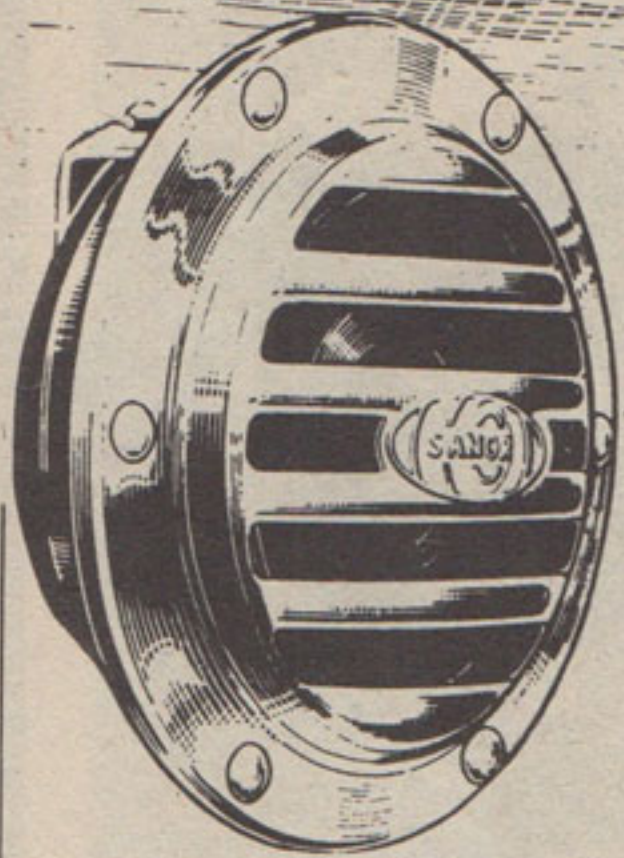
TROY

FLOQUET

la bougie dynamique

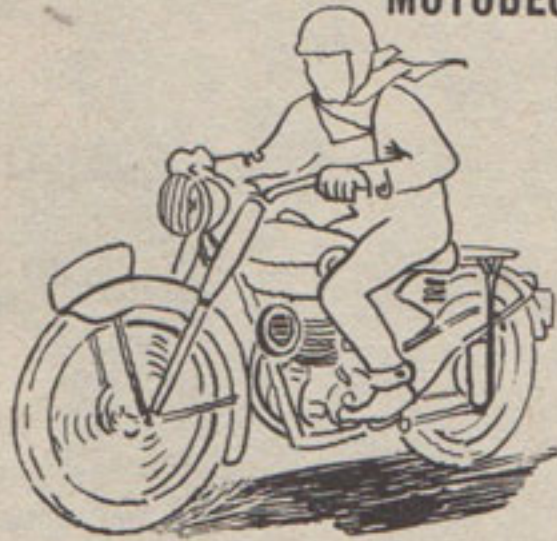
QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM 110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE
MODÈLE SPÉCIAL POUR
MOTOBÉCANE



OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ

F8 B

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE
STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
VÉLOMOTEURS

POUR VOTRE ÉQUIPEMENT

MOTO, SCOOTER, VELO

MOD'PLASTIA vous rappelle ses dernières
fabrications conçues pour votre confort :

- o COMBINAISONS "Plastia"
- o ANORAKS
- o BLOUSONS cyclistes
- o GANTS fourrés (teintes constructeur)
- o HOUSSES extérieures enveloppantes
pour Motos, Scooters, Derny, etc...
- o PUNCHOS et pélerines
- o TABLIERS de protection

MOD'PLASTIA

fabrique 2 rue du Buisson-S'-Louis, Paris-10^e BOL. 75.98

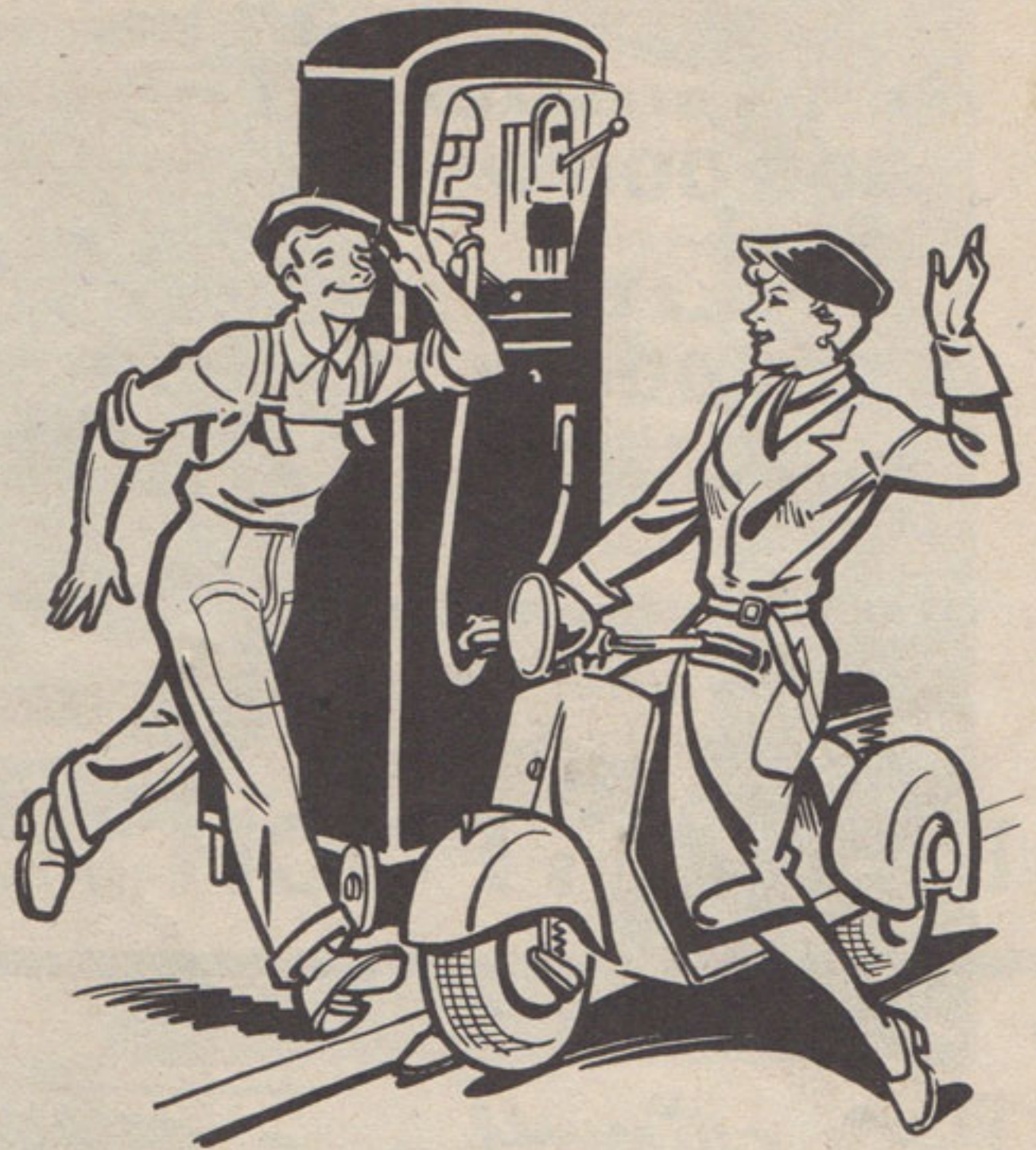
expose
et vend
en gros 30 r. de Sambre-et-Meuse, Paris-10^e NOR. 76.94

un matériel rationnel et
confortable

Documentation gratuite sur demande

5 litres de mélange à 8%

En vitesse!



Et voilà! aussi simple que cela!
le MIXER, distributeur-doseur pour
carburant 2 temps, va débiter,
sous vos yeux, un mélange parfaitement
homogène.

Finis, les bidons, les mains sales,
le temps et l'essence perdus!

ILS S'ARRÊTENT TOUS
DEVANT LE

Mixer

ASTER

6, RUE BAUDIN - IVRY (SEINE) - TÉLÉPH. ITA. 37-04

LA



CSEPEL

250^{cm3}

MODÈLE STANDARD

196.000 fr
(plus taxe locale)

MODÈLE LUXE

201.000 fr
(plus taxe locale)

PRIX DÉPART PARIS

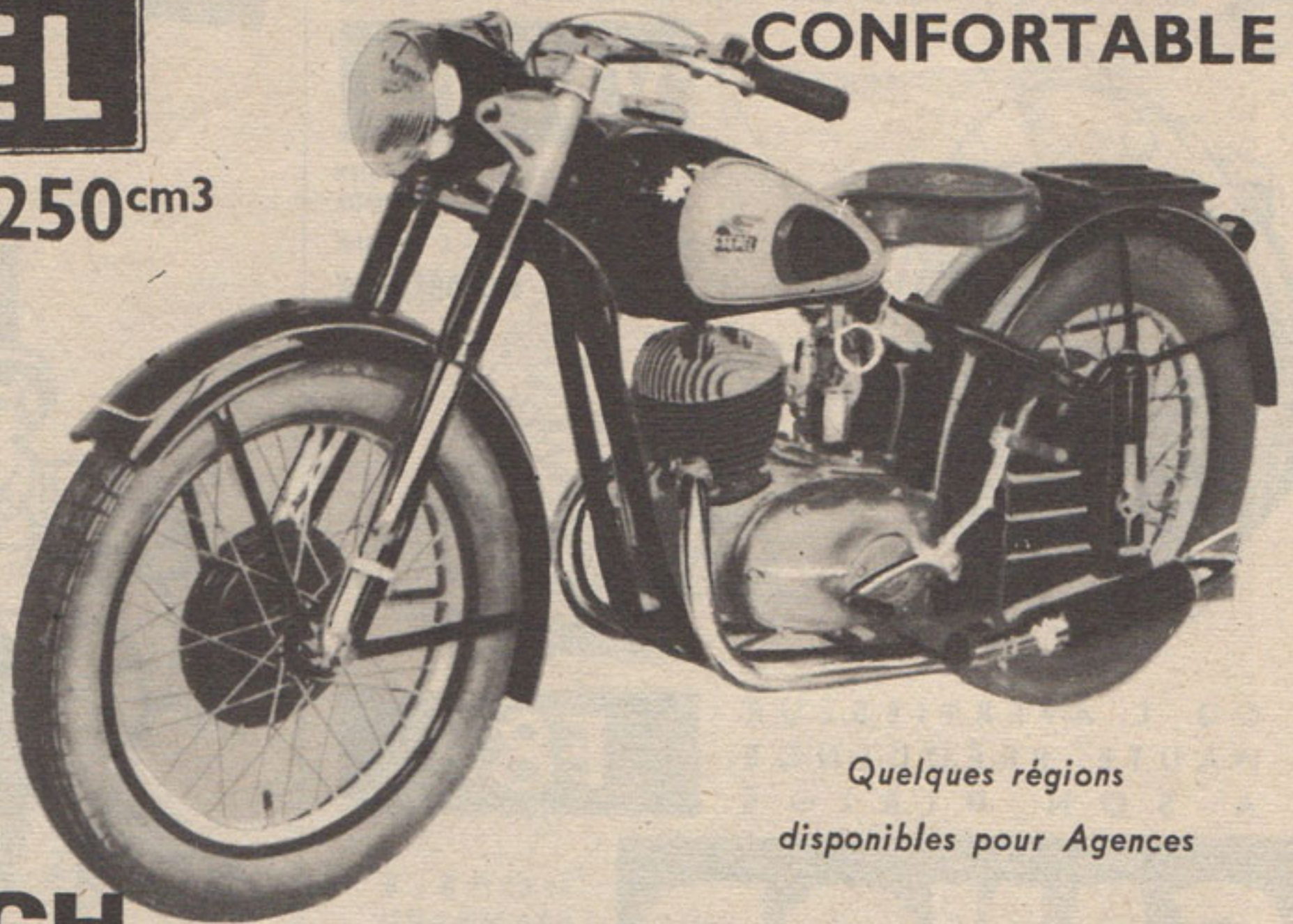
LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

Agent général
pour la France et l'Algérie :

É^{TS} Jacques POCH

127, Avenue de Neuilly, à NEUILLY-SUR-SEINE, MAI 61-70

ROBUSTE
ÉCONOMIQUE
CONFORTABLE

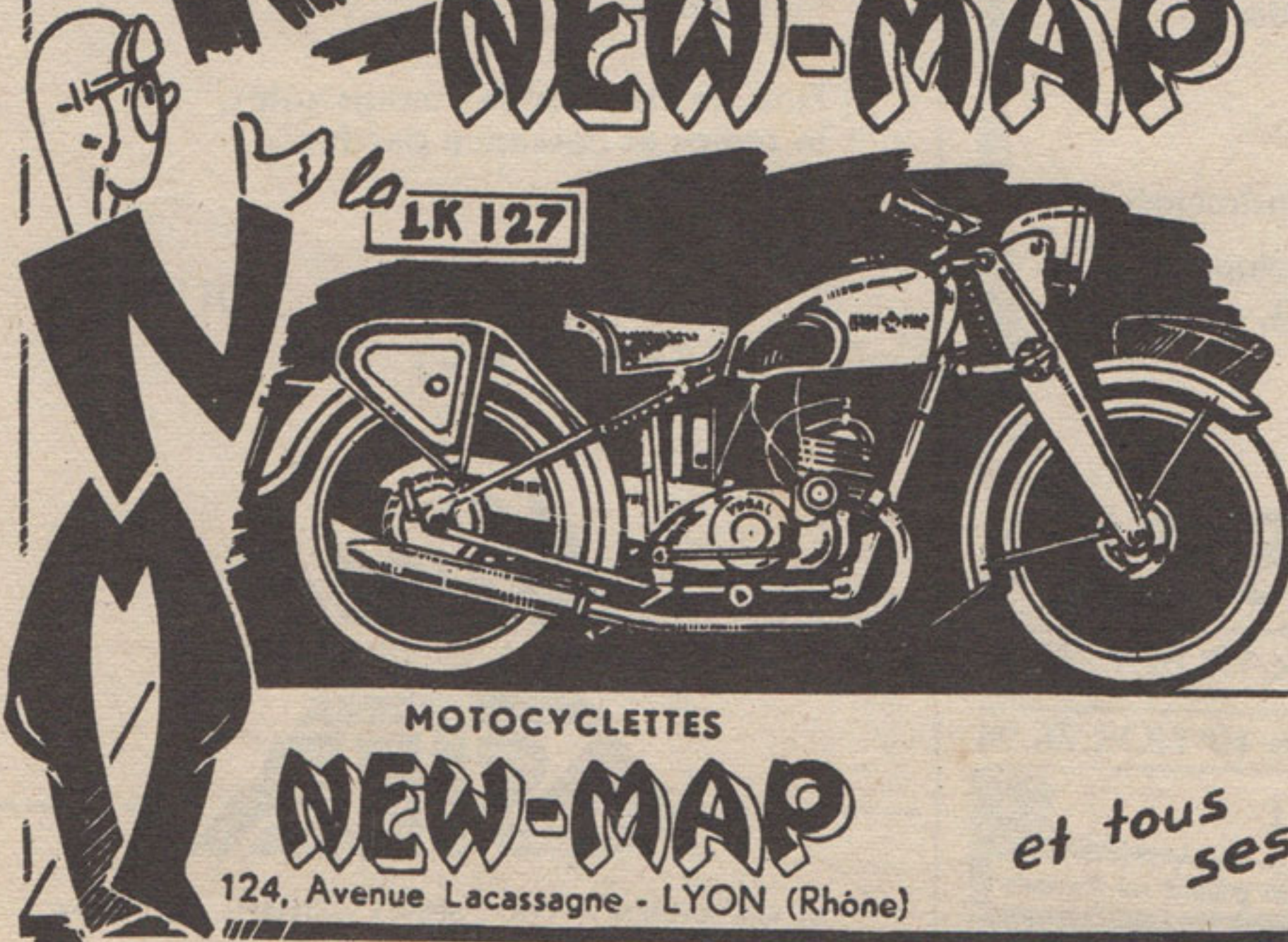


Quelques régions
disponibles pour Agences

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

4/6

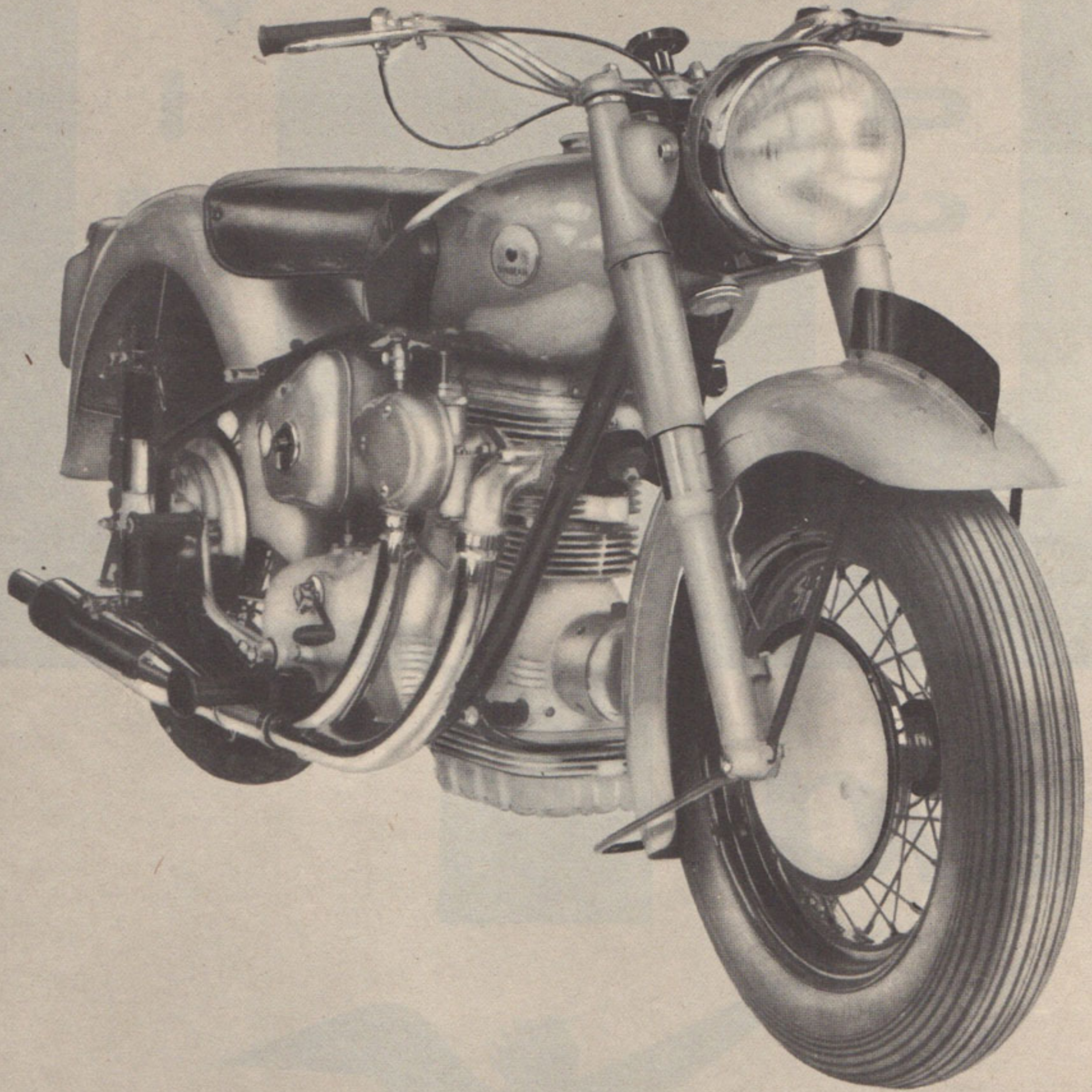
LC PENN: N. Pub.

* CO
 nnaissance
 VOUS

La



Ruloma



SUNBEAM

le "confort" dans la "vitesse"

A U S O M M A I R E :

PERLE DU
SALON DE
BRUXELLES : LE
250 ADLER
DEUX-TEMPS DE
COMPÉTITION,
QUI DÉVELOP-
PERAIT 24 cv.

- | | | | |
|--------------------------------------|----|--|----|
| ★ Échos | 10 | ★ Le problème du
silence | 22 |
| ★ Je suis un débutant . | 12 | ★ En visitant les
usines italiennes . | 25 |
| ★ Le Salon de
Bruxelles | 14 | ★ Point de vue | 29 |
| ★ Motocyclisme
d'hiver | 18 | ★ Calendrier cross | 30 |

SALON DE
BRUXELLES

7^e ANNÉE

N° 117

15 FÉVRIER 1954

MOTOCYCLES

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

DU SPORT FRANÇAIS EN PERSPECTIVE

Du sport français en perspective

Notre fréquente présence à Montlhéry, nous met, parfois malgré eux, dans le secret des dieux ; de box à box et de piste à routier bien des choses s'entendent ou se voient dont on peut tirer, sinon des conclusions, tout au moins des pronostics bien étayés.

C'est ainsi que, pour la prochaine saison, nous pouvons prévoir des luttes ardentes dans la catégorie 175, une des plus intéressantes pour le motocycliste français.

Deux et quatre-temps n'ont pas fini de s'empoigner : les cylindres à trous, comme les appellent les supporters des soupapes plus ou moins en tête, ont la prétention de ne pas se laisser distancer. Ces moteurs, dont on avait dit qu'ils étaient sans avenir et ne se prêtaient pas au supergonflage, continuent à gagner des chevaux et, qui mieux est, à tous les régimes et non seulement en pointe. L'un d'eux, au palmarès déjà glorieux, aurait atteint les 15 « pur-sangs » soit 85 cv au litre ; c'est prometteur !

Quelques autres de nos grandes marques qui, malgré un glorieux passé sportif, s'étaient retirées de la compétition, songent à reprendre la lutte aux côtés de celles qui ces dernières années se sont affrontées sur nos circuits ; nous allons voir surgir en deux et quatre-temps de nouveaux moteurs, cependant que ceux déjà connus de nous auront profité de l'expérience acquise pour se parfaire.

Saluons avec joie, cette reconnaissance du sport français, encourageons de notre présence assidue cet effort méritoire et applaudissons d'un même cœur qu'ils soient vainqueurs ou non, tous ceux qui ont osé reprendre le bon combat.

Max Enders

« Motocycles » en deuil.

C'est avec une grande peine que nous avons appris la mort accidentelle à l'âge de trente-quatre ans de notre ami Jacques Sweerts.

Avec son oncle Charles, ses cousins Michel et François et sa cousine Andrée il animait l'agence de publicité Sweerts et Cie, bien connue et appréciée dans le monde industriel du motorcycle et qui, sur le plan commercial, collabore activement et depuis si longtemps avec les différentes publications des Éditions Lajeunesse.

Jacques était un magnifique garçon, entreprenant, souriant, courtois, cordialement accueilli de tous. Sa disparition affligera certainement tous les constructeurs avec qui il entretenait de constants rapports.

Nous renouvelons l'expression de toute notre sympathie à la famille Sweerts qui, en poursuivant son œuvre, perpétuera le souvenir du cher disparu.

Pas de Bol d'Or à Compiègne.

C'est un journal régional qui nous le révèle. Le *Progrès de l'Oise* relate une réunion du Conseil municipal au cœur de laquelle fut discuté et, finalement repoussé le projet de faire courir le prochain Bol d'or en forêt de Compiègne.

Les raisons de ce refus ne nous intéressent pas, elles résultent d'un vote ou les adversaires l'on temperté sur les partisans.

Après Saint-Germain, Compiègne. Les forêts, comme les dormeurs parisiens, n'aiment pas la moto, les bois, pas davantage ; ceux de Boulogne ou de Vincennes

sont inaccessibles. Alors ? Montlhéry... pourquoi pas, après tout ? Mais avec un ou deux pilotes ?

Supershell ICA.

Dans un précédent numéro nous avons fait allusion à ce nouveau supercarburant alors qu'il n'était encore diffusé qu'en Amérique ; on le trouve maintenant aux pompes Shell françaises.

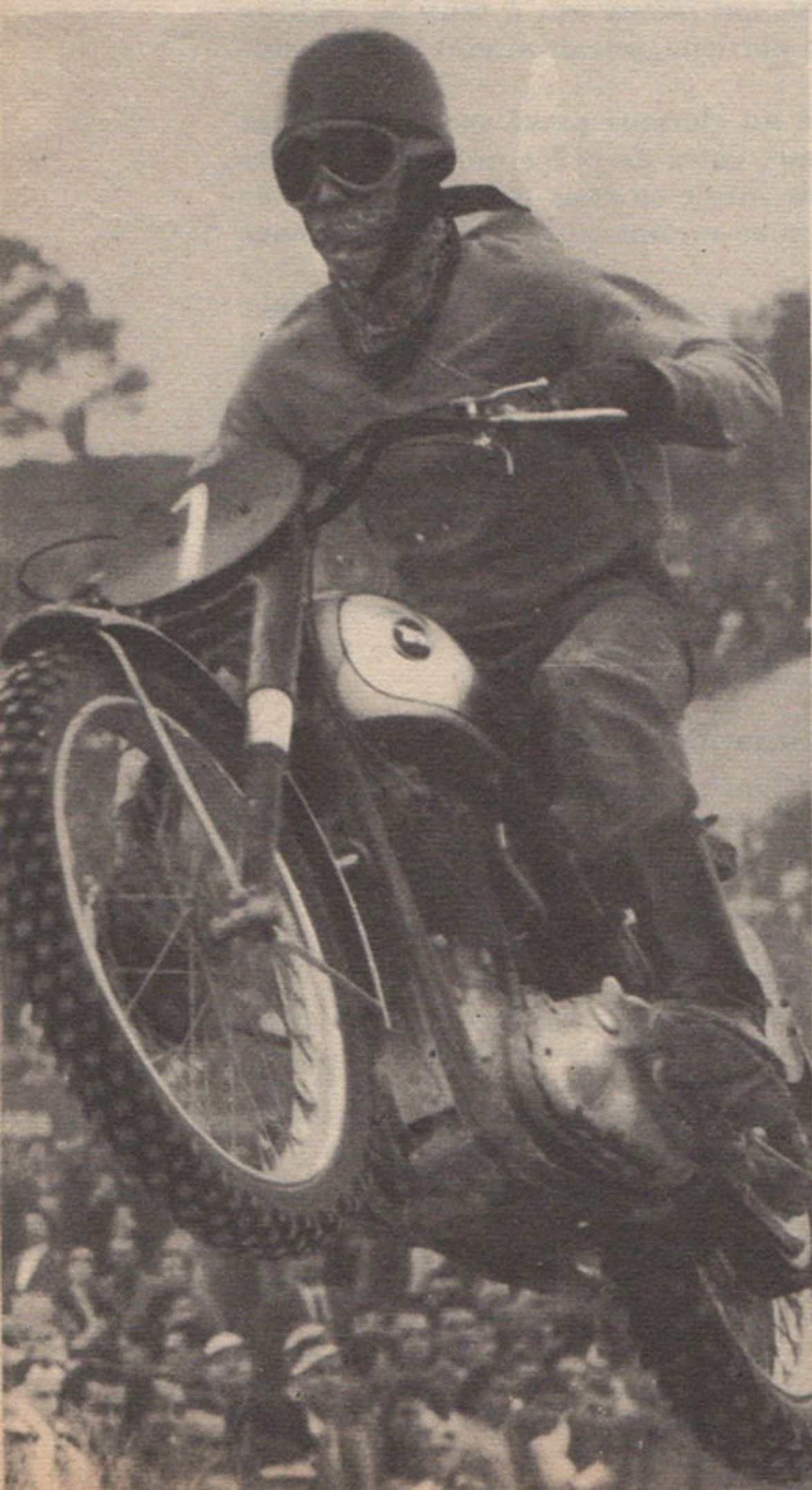
A base de « tricrésyl phosphate », un produit que nous nous garderons bien de vous expliquer, et pour cause, l'avantage essentiel qu'on annonce à son sujet, et que nous avons retenu, est qu'il supprime le pré-allumage, les courts-circuits aux bougies et retarde le calaminage, trois points fort intéressants pour nos deux-temps.



CONNAISSEZ-VOUS LA PALOMA ?

Si vous ne la connaissez, sachez qu'elle est construite par les Établissements Michel Humblot. Siège social et usine : 40, boulevard Félix-Faure, Châtillon-sous-Bagneux, Seine. Direction commerciale : 1, rue Leclerc, Paris-14^e. (Ci-dessus l'actrice Nathalie Nattier présente avec grâce la Paloma)

Dans notre n° 114, la force de l'habitude nous avait fait mentionner G. Brassine, champion de France sur FN. Or, c'est sur 500 B.S.A. G.S. qu'il remporta ce titre. (Photo ci-dessous.)



Nous allons étudier sérieusement la question et vous tiendrons au courant.

M. Pillot n'est plus.

Longtemps directeur de Gnome et Rhône, M. Pillot avait pris à Clichy la direction commerciale de la firme française fabriquant le Lambretta sous licence. Il vient de disparaître, ayant à peine dépassé la cinquantaine, à la suite d'une longue et douloureuse maladie. A sa famille et à tout son entourage nos plus sincères condoléances.

Stock important et complet pour B.S.A. et Sunbeam.

Les améliorations apportées par les Pouvoirs publics, dès le début de 1953, au régime des importations essentielles ont entraîné une augmentation correspondante des approvisionnements et permis la constitution de stocks importants chez la plupart des deux cent cinquante agents, et de jeux de dépannage chez tous les autres.

Les utilisateurs sont donc invités à s'adresser directement, et dès maintenant, aux agents officiels B.S.A. et Sunbeam, pour l'obtention de toutes pièces détachées de ces marques. Ils trouveront auprès de ces agents officiels, dont la plupart sont titulaires du diplôme professionnel B.S.A. et Sunbeam, outre des conseils éclairés et une assistance soutenue, la documentation la plus complète rédigée en langue française et illustrée : catalogues de pièces détachées, notices techniques de réparation, guide de conduite et d'entretien, etc. La liste des agents B.S.A. et Sunbeam, disposant de stocks complets sera adressée franco sur simple demande à : MOVEA, importateur pour la France, 79, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e).

Des occasions et du neuf.

Les Etablissements Ladeveze, communiquent qu'un stock important de motocyclettes, side-cars, cyclomoteurs et scooters d'occasion, sera mis en vente à l'atelier de réparation, 34, rue Lécuyer à

Saint-Ouen, en vue de la prochaine ouverture d'une Station Service Vespa.

Vous pourrez voir la plus grande partie de ces véhicules à l'adresse ci-dessus énoncée, ou ils seront vendus à de très bas prix, et à crédit s'il y a lieu.

Des lots seront fait pour les revendeurs, avec facilités de paiement.

Par ailleurs, le magasin principal Vespa, 170, avenue de Clichy, MAR 06-96, est ouvert pour la livraison immédiate des scooters, accessoires et pièces détachées ainsi qu'une station service dépannage au sous-sol.

Le 1^{er} février, un nouveau magasin Vespa, 8, avenue de la Porte-Saint-Ouen (juste en face l'arrêt des autobus) s'est ouvert. Tout ceci en supplément du magasin principal, 165, avenue de Clichy, ou en plus des marques déjà connues, sont représentées, pour 1954, les marques suivantes : Vincent, N.S.U., Dot, Ambassador, Moto-Union I.F.A. 125 cm³, E.M.W. 350 cm³.

Votre adresse ? M. Bertrand de Clermont-Ferrand...

Vous nous avez, monsieur Bertrand, demandé de transmettre une lettre à M. Lucarini, ce que nous avons fait, mais vous avez, ainsi qu'à nous, omis de nous rappeler votre adresse complète ; or Clermont-Ferrand est une grande ville et les facteurs doivent connaître plusieurs MM. Bertrand.

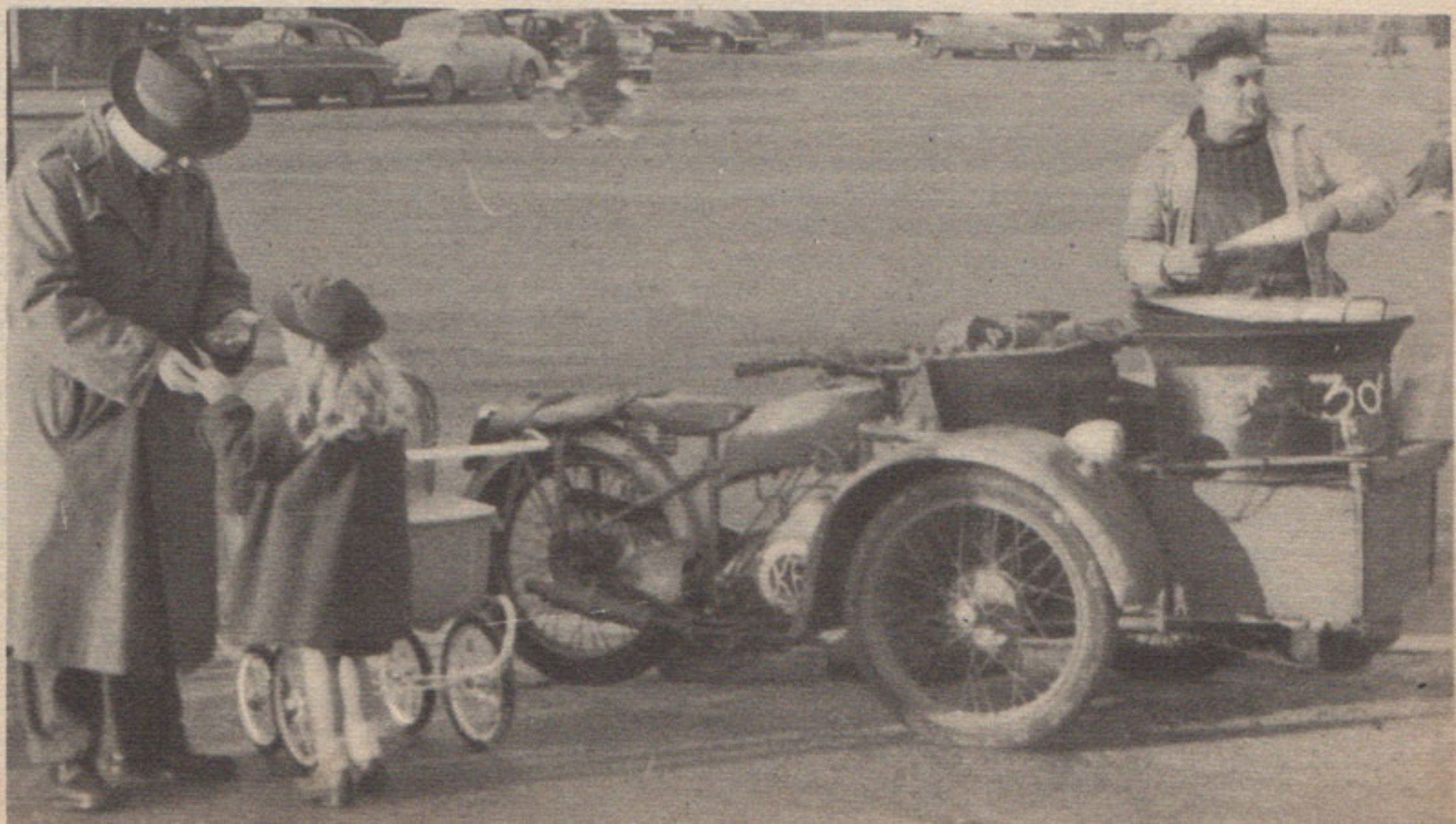
Si vous voulez toujours vos renseignements, faites-nous vite savoir où nous devons vous répondre.

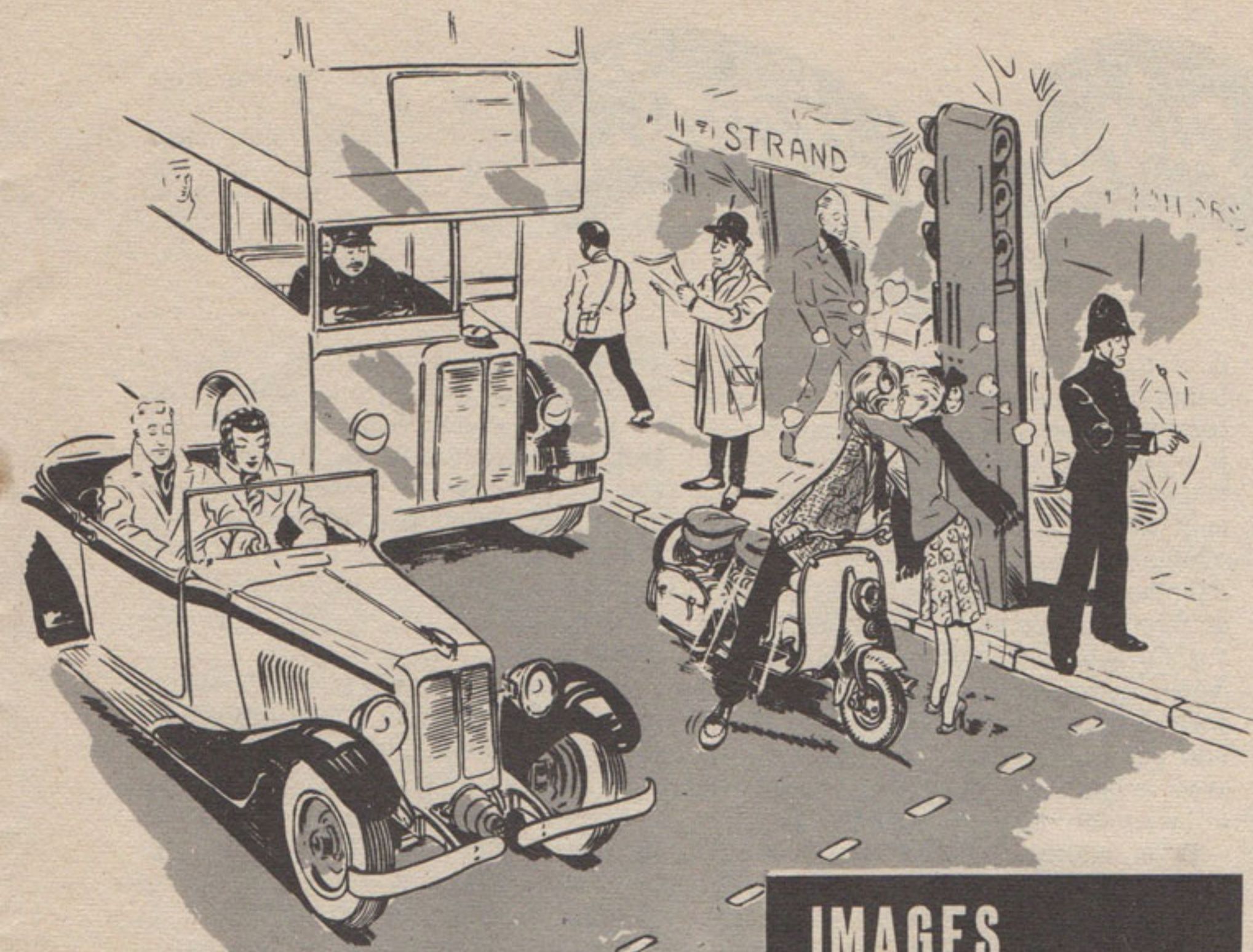
Gillet-Herstal change d'adresse.

La grande marque belge qui avait son agence parisienne, 46, boulevard Magenta, a été transférée, par suite d'extension de ses services, à l'Impérial-Garage, 23, boulevard de Courcelles, Paris (8^e), téléphone LAB 77-40, tout près de la station du métro Villiers.

C'est donc là qu'il faut désormais s'adresser, non seulement pour l'achat de motos, mais pour les pièces de rechange d'origine, réparation et mise au point de ses moteurs et motos.

Au Bois de Boulogne, le marchand de marrons est motorisé sur trimoteur Koehler-Escoffier.





IMAGES D'ANGLETERRE

DE retour en Angleterre, et remis des émotions du John Douglas Trial, de Bristol, j'ai voulu connaître un peu de la vie anglaise de tous les jours. **Motorcycling** a fait le nécessaire pour que l'on me fournisse un scooter, un Vespa de l'usine Douglas, engin qui était indispensable.

Rendez-vous... Conseils... Départ enfin...

A peine démarré, contact avec un des charmants autobus londoniens, à deux étages. Cela donne les sensations de la haute montagne. En effet, on peut se croire au fond d'une crevasse lorsqu'on est engagé entre deux de ces mastodontes ; surtout quand ils convergent en avançant, fâcheuse et méchante habitude presque générale.

Et c'est le premier feu rouge ; il y a de quoi bouillir ! Non seulement cela dure quelques minutes mais on respecte trop, si l'on peut dire, le code de la route. On attend patiemment que la voie soit dégagée, on ne part pas à l'orange (tout au moins rarement), on..., etc. Ça change de Paris !

Vu à l'angle de deux rues, un scooter monté manifestement par deux amoureux. Il est rare que l'on remarque le fait à Londres. Le feu étant au rouge, ils entreprirent de s'embrasser, mais continuèrent même après le passage du vert. Le plus surprenant fut la réaction des conducteurs britanniques. Tandis qu'à Paris, un concert de klaxons aurait brisé le rêve, les londoniens, acceptant le jeu en souriant, restèrent sagement à attendre. Serais-ce là le flegme anglais ?...

A propos d'avertisseur, on ne s'en sert que peu outre-Manche. C'est pourquoi je me fais remarquer. L'habitude française d'avertir, mettons assez souvent, est assez surprenante ici.

Autre remarque : les Anglais ont de la chance, car les motos « silencieuses » peuvent doubler les vélos roulant bien

rangés. Les vitesses imposées sont valables pour tous !...

Et, de surprises en surprises, Noël, le grand Christmas, arriva, ainsi que les invitations, dont une particulièrement charmante de M. et M^{me} White, personnalités du club **Streatham D.M.C.C.**, organisateur du **Boxing Day Scramble**, où je devais aller le lendemain de Noël.

J'ai vraiment passé à Morden quelques jours inoubliables baignant dans une atmosphère de vieilles coutumes. Les « parties » succédèrent aux « parties ». Le « Pudding » de Noël me resta sur l'estomac durant des heures et l'eau elle-même prit à la longue un goût de bière ! Mais tout était « sympa », franc et de bon aloi, plein de joie de vivre et touchant. Le Noël britannique est vraiment unique avec ses lumières et sa gaieté.

Puis ce fut le « Scramble »... du beau sport...

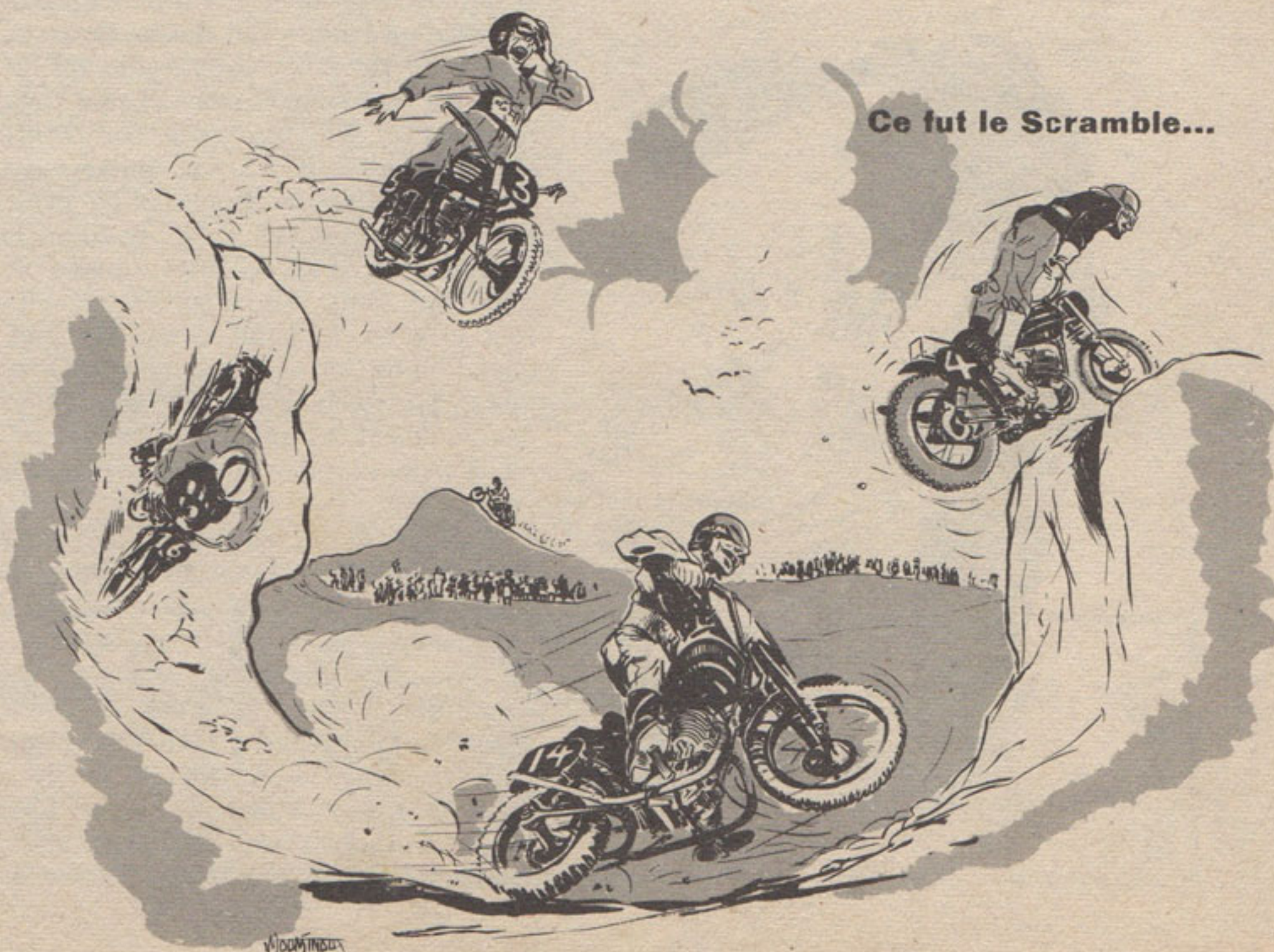
Après l'épreuve, encore une autre réunion de club. On arrive ensuite pour le dîner et le premier plat ne passe qu'après une attente glacée d'une bonne heure. Mais on se rattrape ensuite !... Les Anglais qui sont si réservés, à l'extérieur, ne sont plus les mêmes après les multiples bières et autres boissons qu'ils absorbent et ils ressemblent alors beaucoup plus aux Français.

J'ai été à l'A.A. (Automobile Association). L'organisation m'a paru curieuse. On arrive aux immenses bureaux principaux pour qu'une charmante jeune personne vous reconduise dehors et vous montre quelques portes plus loin, le bureau anonyme où l'on aurait dû aller. Là, on vous dit que tout est très simple et pour un simple permis on doit remplir une dizaine de feuilles (?). Cela doit être une des formes de la paperasserie internationale.

Les agents de police constituent également des figures pittoresques de la vie londonienne. Ils guident, aident, sont amicaux et chics même ; ils m'ont été précieux dans un trafic en conclusion plus lourd, aussi encombré mais réglé jusque dans ses plus petits détails en comparaison du nôtre.

Je rendis bientôt le scooter... Je voudrais dire : « Au revoir et merci » aux multiples amis que j'ai trouvés en Angleterre et souhaiter une bonne année à tout le monde, Français, comme Anglais.

J.-C. HARRARI.



Ce fut le Scramble...



Je suis un débutant...

Le pointage que j'avais prévu de faire pour savoir qui dominait sur la route des deux ou quatre-temps, n'a pu avoir lieu le premier dimanche; il m'a fallu aller avec ma famille présenter mes vœux à tante Ursule et chercher mes étrennes.

Quand elle a su que j'étais candidat motard, elle a failli me renier et me priver de mon cadeau, une grande surprise! en effet, c'était un parapluie, un vrai, avec un manche et des baleines, un dôme noir par dessus et un fourreau, en surah, a-t-elle dit, pour le garder au sec les jours où il ne pleut pas...

Pour de l'imprévu, c'en était! le pépin et la moto ça ne s'accorde guère. Encore si je pouvais le changer contre un pare-brise, c'est un peu de même utilité; mais où m'adresser? Qui, de mon temps voudrait un riflard et si j'essaye à le perdre, on est fichu de me le rapporter... N'y pensons plus.

Mes observations du dimanche suivant n'ont rien révélé de décisif. Les deux et quatre-temps, sur la route, se serrent de près, en nombre et en vitesse; il n'y a pas de majorité absolue.

Il serait plus raisonnable que je commence par le deux-temps. Je préfère,

Les secrets de la boîte de vitesses.



pour l'instant, ses lumières car les distributions par soupapes présentent encore, pour moi, certaines obscurités et je n'aime pas utiliser ce que je connais mal; il y a de si multiples formules pour arriver à des résultats à peu près semblables qu'on ne sait à laquelle s'arrêter: tout un trafic de comes, de temps croisés, d'avance ou de retard aux ouvertures et fermetures, tout cela mérite des examens approfondis, comme aussi le graissage par barbottage, gravité ou sous pression, les carters secs avec retour au réservoir séparé ou solidaire du bloc.

Et le moteur, ce n'est pas tout; il faut qu'il entraîne toute une série d'organes dans la boîte à vitesses, autre sujet d'inquiétudes pour qui veut tout savoir.

Il y a des boîtes séparées, surtout chez les Anglais, d'autres qui font semi-bloc d'autres enfin qui font bloc complet. Et à l'intérieur, des engrenages qui sont en prise ou se baladent sur des arbres primaires ou secondaires, se verrouillent et se déverrouillent au moyen de crabots, ou de clabots (on peut dire comme on veut, explique le Larousse). J'ai bien compris qu'il y avait deux trains de pignons, plus ou moins multiples, suivant le nombre de vitesses, qui s'engrènent par paires les uns avec les autres et qui correspondent aux différents rapports; c'est ce que j'ai deviné grâce au dérailleur de mon vélo; ceux qui ne servent à rien pour le moment sont fous, ils tournent librement sur leur arbre et ce sont les crabots (ou clabots) qui les mettent les uns ou les autres en prise. Et voilà comment on a la première, la deuxième et ainsi de suite; quand ils sont tous fous, ils n'entraînent plus rien et c'est le point mort. En bref, quand on est fou c'est comme si on était mort, tout au moins en mécanique; heureusement, la commande des vitesses est là pour ramener tous ces affolés à la raison.

Quand je dis la commande, il y en a de deux sortes: à main ou au pied; la première s'appelle, tout naturellement, commande à main et l'autre sélecteur, ça fait plus distingué. Quoique peu compliqué à retenir, quelque chose, cependant, me paraît anormal dans cette dernière définition: avec le levier à main on peut, si on le veut, passer d'une vitesse à n'importe quelle autre, tandis qu'avec le sélecteur, les vitesses ne

peuvent être prises que dans leur ordre successif, un, deux, trois, quatre, mais ne peuvent sauter de un à quatre ou à trois et inversement. Or, toujours Larousse en mains, un sélecteur est quelque chose qui permet de sélectionner, par conséquent de choisir; ce serait donc, des deux commandes, celle à main qui mériterait le mieux d'être traitée de sélecteur.

Serait-ce le terme qui serait impropre? Je poserai la question à mon professeur, tout en avouant que, bien ou mal nommé, c'est le sélecteur qui a mes préférences.

Entre le moteur et la boîte il y a, forcément, une transmission qu'on appelle aussi primaire (comme les arbres du même nom), par opposition à la secondaire, qui normalement vient après. Dans les systèmes moteur-boîte séparés, la transmission primaire, c'est-à-dire la liaison entre ces deux organes, se fait obligatoirement par une chaîne; dans les semi-blocs, c'est du pareil au même et, quelquefois aussi dans les tout à fait blocs. Dans ces deux derniers cas, on insinue que ladite chaîne est sous carter étanche. Mais dans les monoblocs il arrive qu'une chaîne soit également chargée de faire tourner la boîte sous l'impulsion du moteur; d'autrefois ce sont des engrenages. Il y a des discussions sans fin à ce sujet; les partisans de la chaîne semblent avoir accumulé les arguments en sa faveur: rendement nettement supérieur, usure nulle du fait du vase clos mettant la transmission à l'abri de tout facteur étranger générateur d'usure (poussière, boue, cailloux, pavés, etc.); j'en conclus que c'est parce que les facteurs français ne sont pas sous carter qu'ils usent tant de godasses. Mais c'est s'écarter du sujet; je laisse aux P.T.T. le soin d'élucider le problème.

Les amateurs de l'engrenage revendiquent le moindre encombrement et la constance des entre-axes. J'ai un cousin qui en a eu de l'antrax; lui, ne se trouvait pas du tout satisfait de sa constance; pendant plus de six mois, il a été la risée des copines et ça a failli briser bien des chaînes.

Mais ce n'est pas tout: en bout de la boîte est l'embrayage. L'embrayage? ça suffit pour ce soir; moi, je débraye, il y a un beau film à voir dans le quartier.

Max END.

(A suivre.)

TECHNIQUE ÉLÉMENTAIRE

EMBRAYAGE ET BOITE DE VITESSES

EMBRAYAGE est un système mécanique, permettant d'accoupler ou désaccoupler le moteur, de la boîte de vitesses. En position « embrayé » le moteur entraîne le véhicule; en position « débrayé » il tourne à vide. L'embrayage permet en outre de changer plus facilement de vitesse (nous verrons tout à l'heure pourquoi), de doser l'effort moteur au démarrage et de l'arrêter sans qu'il ne cale.

Il n'existe plus à l'heure actuelle qu'un seul type d'embrayage (mis à part celui des flat-twin, analogue au système employé en automobile) : c'est le système à disques multiples, travaillant à sec ou dans l'huile.

Schématiquement le fonctionnement est le suivant : un disque est solidaire du moteur, un autre de la boîte de vitesses. Lorsqu'ils ne sont pas en contact, le moteur tourne librement; lorsqu'ils entrent en friction, le moteur entraîne la boîte et la motocyclette. Un ou plusieurs ressorts assurent une pression suffisante pour que, en position « embrayé » les disques ne glissent pas. Ces derniers sont souvent garnis de pastilles de liège, afin d'obtenir une meilleure adhérence; mais on en trouve également en férodo, en acier, ou en matière plastique spéciale.

L'embrayage fonctionnant à sec est plus progressif, mais ne bénéficiant pas du refroidissement de l'huile, se détériore rapidement si on le fait patiner trop souvent. L'embrayage fonctionnant dans l'huile est excessivement robuste, mais moins progressif, surtout quand l'huile est froide. Il arrive même fréquemment qu'en position « débrayé », les disques restent collés; la boîte étant toujours entraînée, le passage de la 1^{re} vitesse s'avère difficile. Ce défaut disparaît après quelques minutes de fonctionnement, lorsque le lubrifiant est chaud.

L'embrayage à sec est caractéristique de la boîte séparée (école anglaise); par contre l'embrayage dans l'huile se retrouve sur tous les blocs-moteurs (école continentale). Nous reviendrons ultérieurement sur les différents systèmes d'embrayage, leur montage, et les soins à y apporter. Pour l'instant, nous donnons le simple schéma ci-contre, afin que nos lecteurs débutants se fassent une première idée.

**

A boîte de vitesses permet de choisir un rapport de démultiplication approprié à l'effort imposé au moteur. Le moteur ne fournit en effet sa pleine puissance que pour une plage de régime plus ou moins longue; exemple : un 125 cm³ développera 4 ch 5 de 4 000 à 5 000 t/mn. En dessous et au-dessus, la puissance décline rapidement. Il faut donc que quelle que soit la vitesse du véhicule, vitesse conditionnée par

FIGURE 1

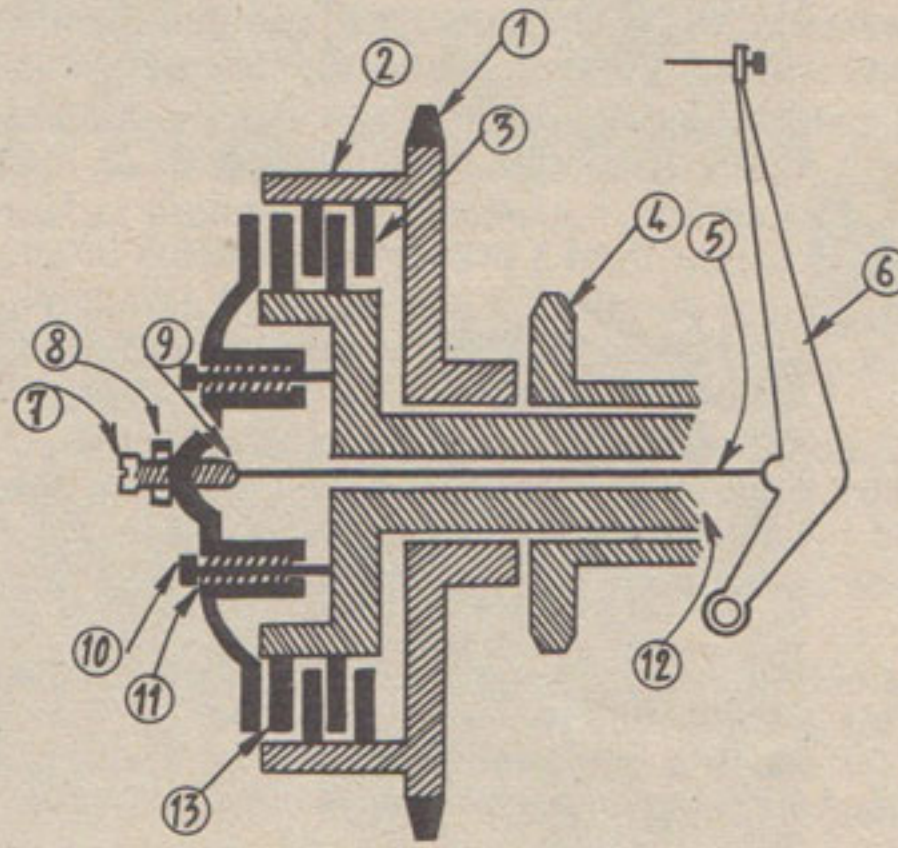


Schéma d'un embrayage à disques multiples,

1 Couronne d'embrayage; 2 cloche; 3 disques entraîneurs; 4 pignon de sortie; 5 tige de commande; 6 levier; 7 vis de réglage; 8 écrou de bloc; 9 butée; 10 écrou de réglage; 11 ressorts; 12 arbre primaire; 13 disques récepteurs

la charge et le profil du terrain, le moteur conserve son régime le meilleur.

Seul un changement de démultiplication peut le permettre, d'où l'utilité de la boîte de vitesses. On trouve des boîtes de deux, trois ou quatre rapports, cette dernière étant la plus couramment employée. Un seul système subsiste (sous différentes versions que nous étudierons également plus tard); la boîte à pignons toujours en prise. Le fonctionnement schématisé est le suivant, valable quel que soit le nombre de rapports.

Solidaires de l'arbre primaire entraîné par le moteur, se trouvent quatre pignons (nous prenons l'exemple d'une boîte quatre vitesses). Ces quatre pignons entraînent quatre autres, tournant librement sur l'arbre secondaire portant le pignon de sortie. L'arbre secondaire porte des cannelures, sur lesquelles se déplacent les clabots. Les clabots sont donc solidaires de l'arbre secondaire.

Par l'intermédiaire d'un baladeur, on peut déplacer un clabot et l'enclencher dans un des pignons secondaires. Ce pignon devient donc

solidaire de l'arbre, et l'entraîne; le pignon de sortie transmet le mouvement à la roue arrière.

Les quatre pignons secondaires peuvent être ainsi clabotés donnant quatre rapports de démultiplication différents, suivant leur nombre de dents. Le point mort est obtenu quand les clabots sont tous dégagés. Tous les pignons continuent à tourner, mais l'arbre secondaire n'est plus entraîné.

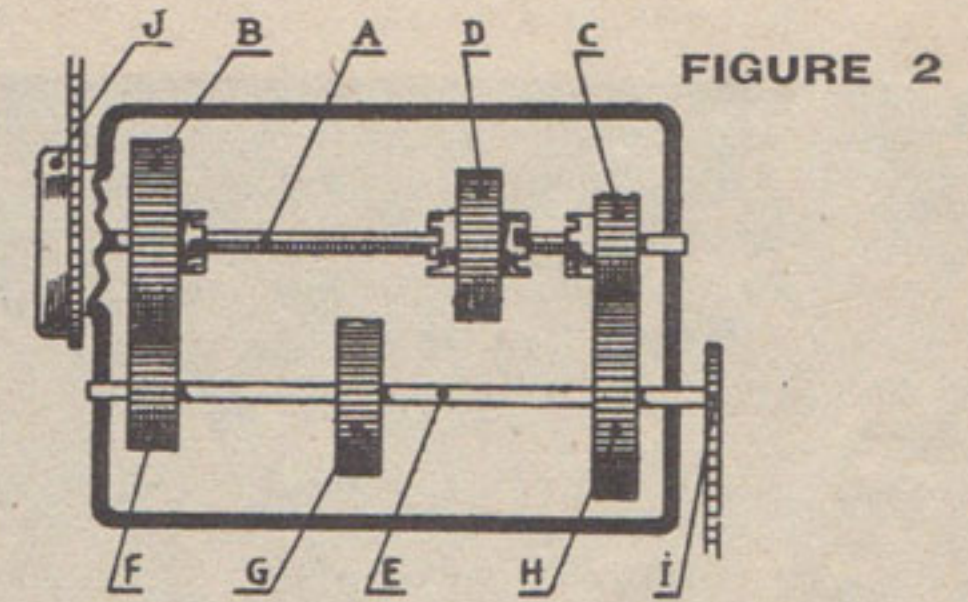
On conçoit l'utilité de débrayer pour changer de vitesse; en effet, pour que le clabot puisse facilement s'enclencher dans le pignon correspondant, il faut que celui-ci tourne librement, sans avoir à subir l'effort du moteur; car, il ne faut pas l'oublier, le clabot avant d'être enclenché ne tourne jamais au régime du pignon.

Cette explication, volontairement simpliste, donnera à nos lecteurs une première vue du fonctionnement de la boîte; en vérité, c'est un peu plus complexe, mais le principe : pignons toujours en prise et clabots, demeure dans tous les cas.

La sélection des vitesses s'opère soit par un levier à main, système aujourd'hui abandonné, soit par un sélecteur au pied.

Pour ce dernier nous consacrerons une étude particulière.

(A suivre.)



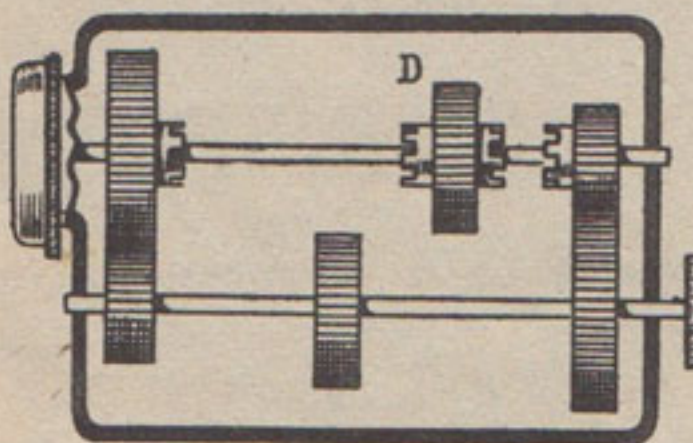
Coupe schématique d'une boîte trois vitesses; le système est inverse de celui donné dans le texte : les pignons primaires tournent tous, les secondaires sont solidaires de leur arbre. Il est évident que cela revient au même.

Les clabots sont ici solidaires des pignons, le pignon central devient baladeur, solution souvent utilisée dans les boîtes trois vitesses.

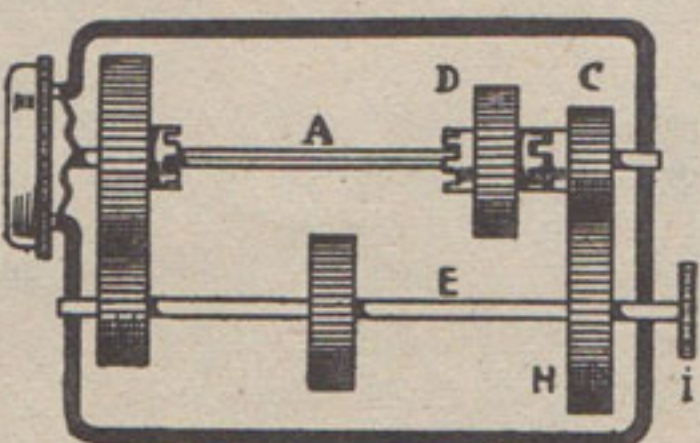
A : Arbre primaire cannelé; B : pignon de troisième; C : pignon de première; D : pignon baladeur; E : arbre secondaire; F : pignon de troisième; G : pignon de seconde; H : pignon de première; I : pignon de sortie; J : embrayage.

FIGURE 3 ★ ★ FONCTIONNEMENT D'UNE BOITE A TROIS VITESSES ★ ★

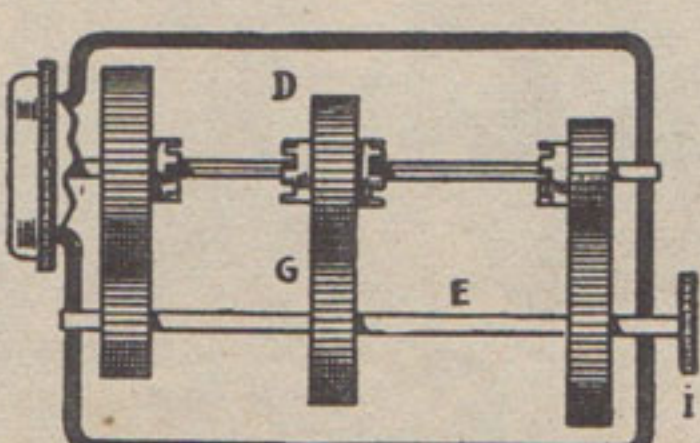
Position 1 : le pignon D n'entraîne aucun autre pignon. Nous sommes au point mort.



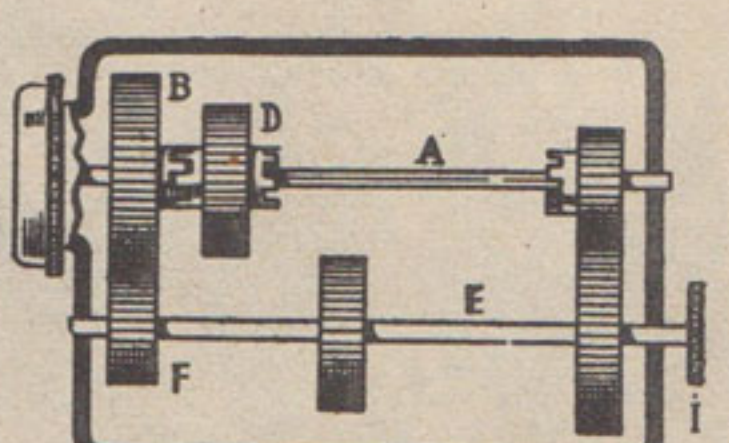
Position 2 : Le pignon D entraîne le pignon C qui, lui-même, entraîne le pignon H. Nous sommes en première vitesse, la moins rapide.



Position 3 : le pignon D entraîne le pignon G, solidaire de l'arbre E. Nous sommes en deuxième vitesse, vitesse intermédiaire.



Position 4 : Le pignon D entraîne le pignon B qui, lui-même, entraîne le pignon F. Nous sommes en troisième vitesse, la plus rapide.



BÉNÉFICIAIRE d'une participation internationale très étendue, le Salon de Bruxelles est toujours particulièrement brillant.

Malgré l'importance de la concurrence étrangère, l'industrie belge s'accroche au prix de réels efforts. Les trois grandes marques : Gillet, F.N., Saroléa, présentent des modèles très étudiés, entièrement fabriqués en Belgique. Les firmes de moindre importance utilisent des moteurs, des fourches et des suspensions d'origine étrangère. Le principe qui consiste à assembler des pièces d'importation présente un gros intérêt, puisqu'il permet d'utiliser une main-d'œuvre locale. Ce système, qui a fait ses preuves en automobile, rencontre un gros succès dans la motocyclette.

Le moteur Villiers, grâce à sa nouvelle présentation, se retrouve sur bien des stands. Du côté allemand nous remarquons Jlo, Sachs ; pour la partie cycle, beaucoup de fourches, de selles et de réservoirs sont d'origine allemande.

Venant après Paris, Londres et Milan, le palais du Centenaire abrite des solutions qui découlent nettement des expériences précédentes et qui sanctifient, si l'on peut dire, l'avènement de la mode 1954.

Quatre points principaux sont à la base des tendances nouvelles : tout d'abord la fourche arrière oscillante se retrouve sur la majorité des stands. Chaque constructeur tient à présenter au moins un modèle ainsi équipé.

Le système de fourche avant à roue poussée vient de faire un pas de géant depuis Francfort. La fabrication en série d'éléments de suspensions arrière facilite l'équipement des fourches avant qui peuvent ainsi utiliser le même matériel.

Les tentatives de carénage observées au Salon de Paris se retrouvent également ici. Une majorité enferme l'ensemble : coffre à outils, batterie, redresseur, filtre à air, dans un grand coffre profilé qui apporte une certaine netteté à l'ensemble ; il s'avère assez difficile d'éviter un alourdissement des lignes.

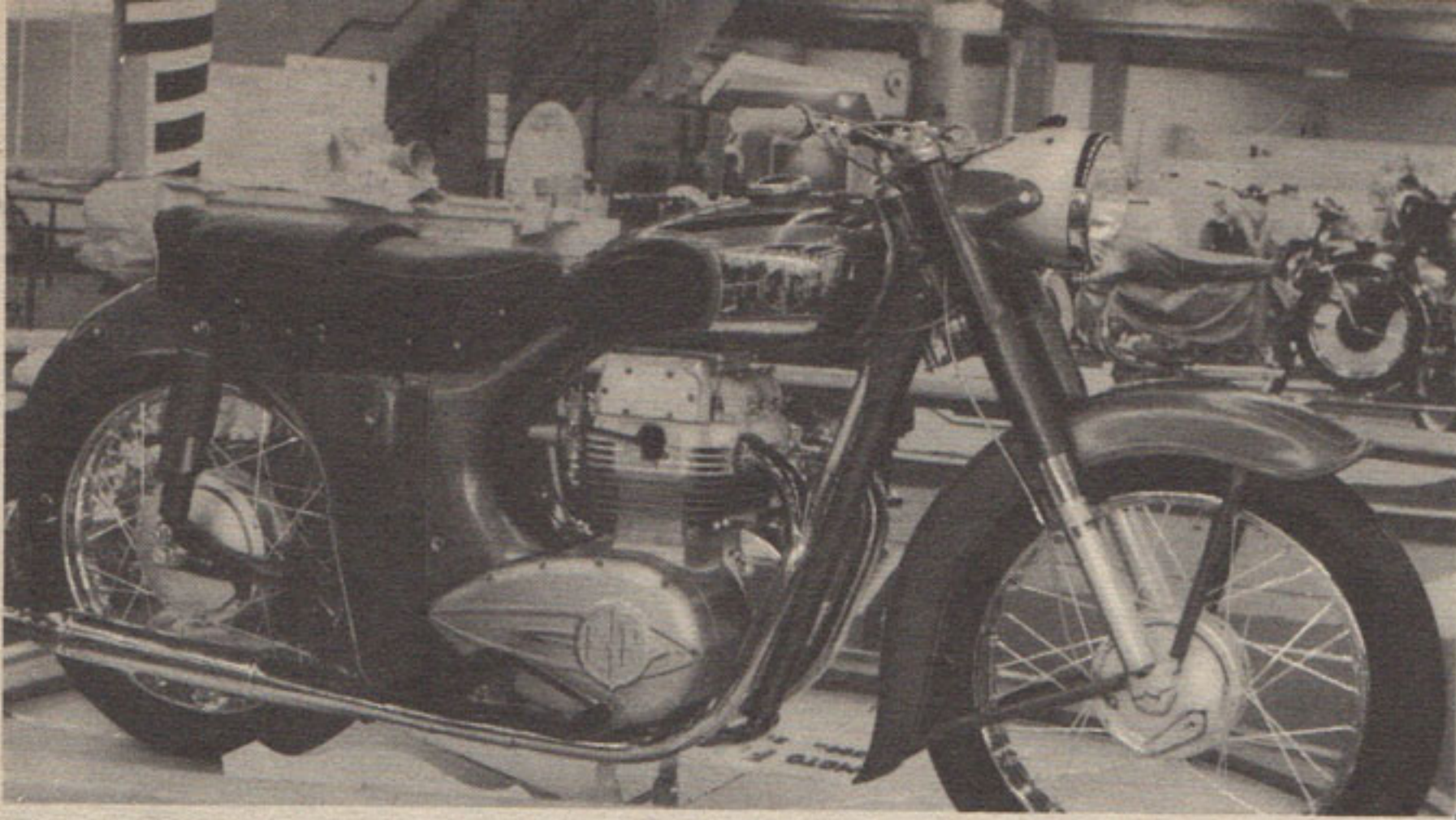
Nous avons également noté une tendance certaine en faveur des petites roues, ou tout au moins des roues moyennes de 16.

L'année précédente le scooter était roi. Aujourd'hui nous avons l'impression que la clientèle a conservé le même engouement, par contre seules ou à peu près les grandes marques se sont imposées sur le marché. Les nombreuses élucubrations qui émaillaient les stands ont fait place à quelques modèles très au point qui donnent satisfaction aux acheteurs. Apparition de tricars de livraison appelés à faciliter les petits transports.

Pour l'ensemble des productions, on remarque sans conteste un réel souci de finition et la disparition de prototypes plus ou moins bricolés.

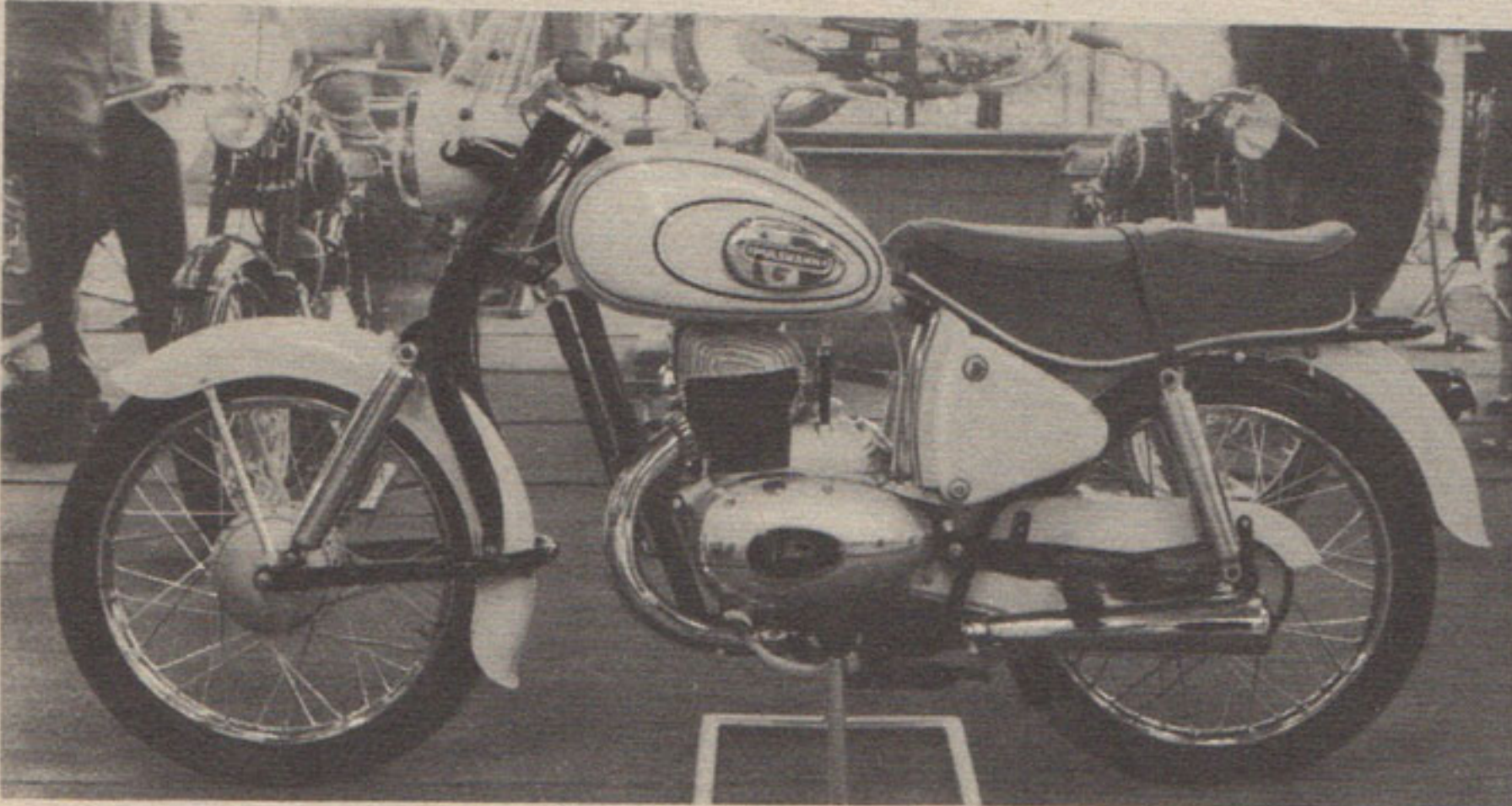
Les enfants n'ont pas été oubliés. Un circuit comportant tous les signaux routiers permettait aux jeunes conducteurs de s'amuser et de s'instruire à la fois. Des voiturettes à pédales mises à leur disposition, les mettaient sous la coupe d'agents de la circulation qui gentiment verbalisaient pour les infractions au code de la route.





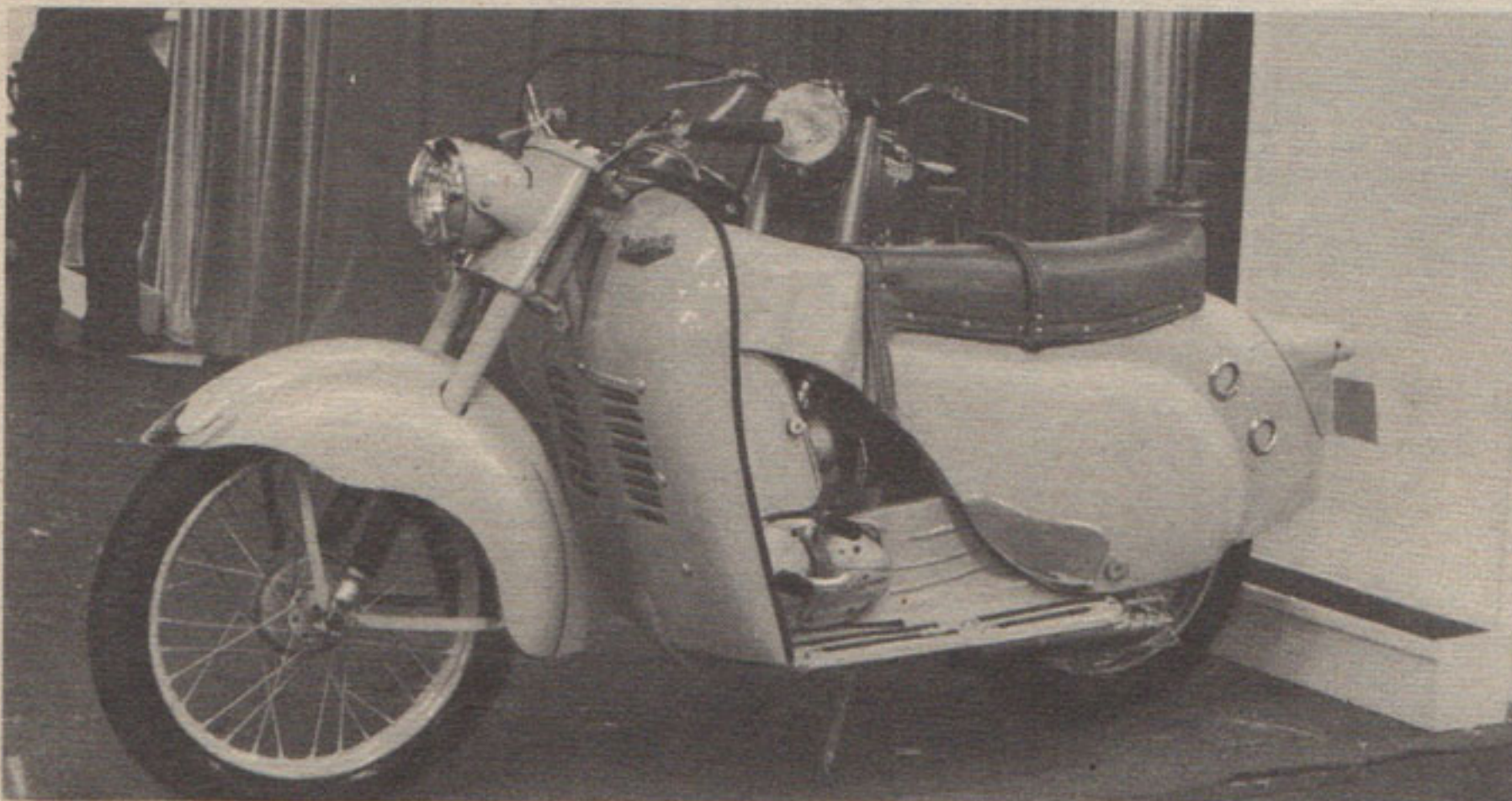
NOUVELLE présentation de la 500 F.N. Un caisson massif profile la partie arrière. Les carters-moteurs ont également été redessinés. Rappelons que le moteur est un bicylindre en twin, avec simple A.C.T. commandé par chaîne. La ligne générale de cette machine apparaît singulièrement alourdie par la tôlerie.

On notera les nouveaux silencieux, les freins centraux, et la prise d'air du carburateur dans le caisson central.

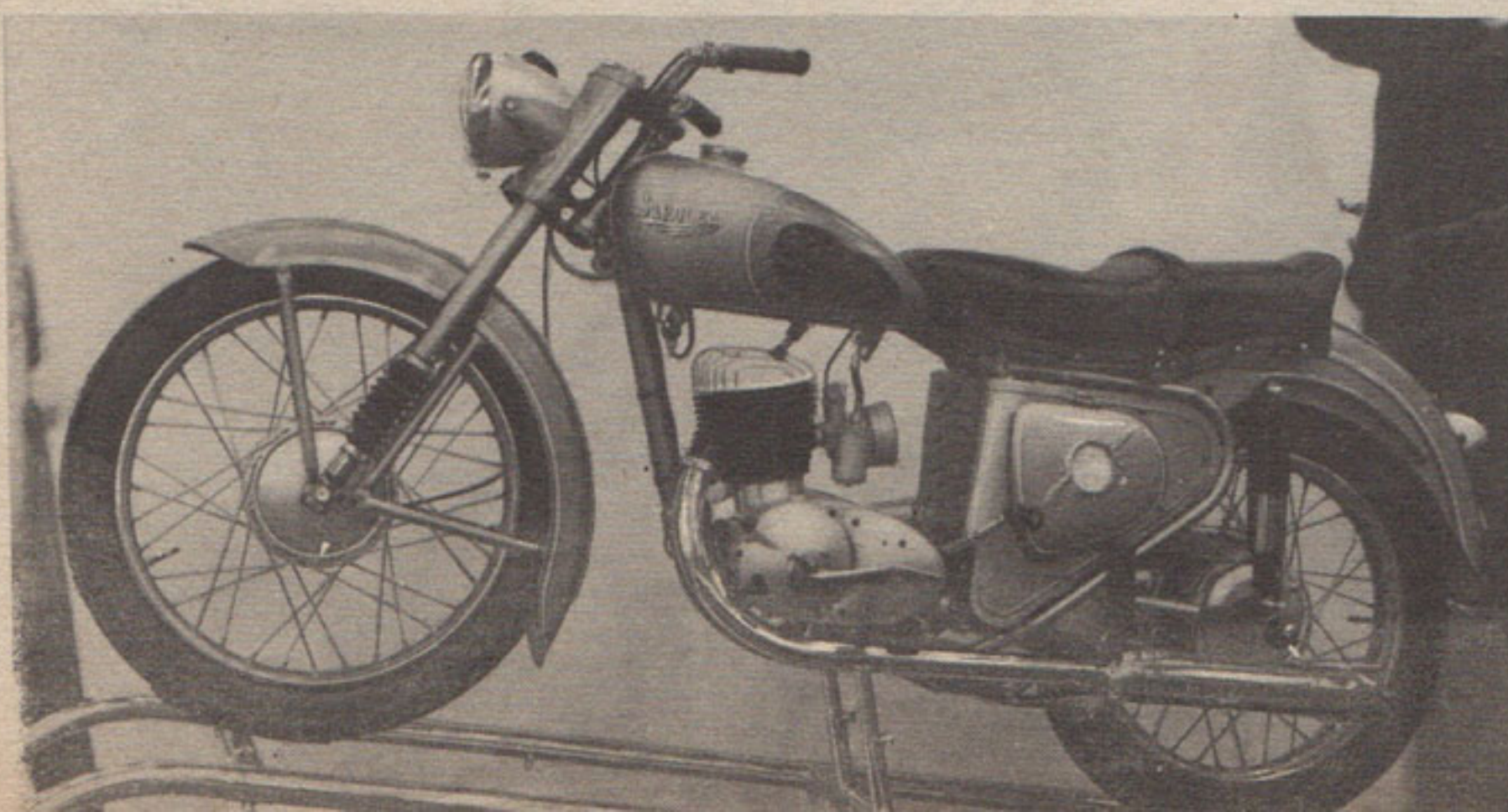


LA Hulsman utilise le nouveau 225 cm³ Villiers quatre vitesses. La ligne du moteur s'allie heureusement avec l'esthétique de la machine. La fourche avant du type Earles est de réalisation très simple; à l'arrière, la suspension oscillante utilise les mêmes amortisseurs hydrauliques que la fourche.

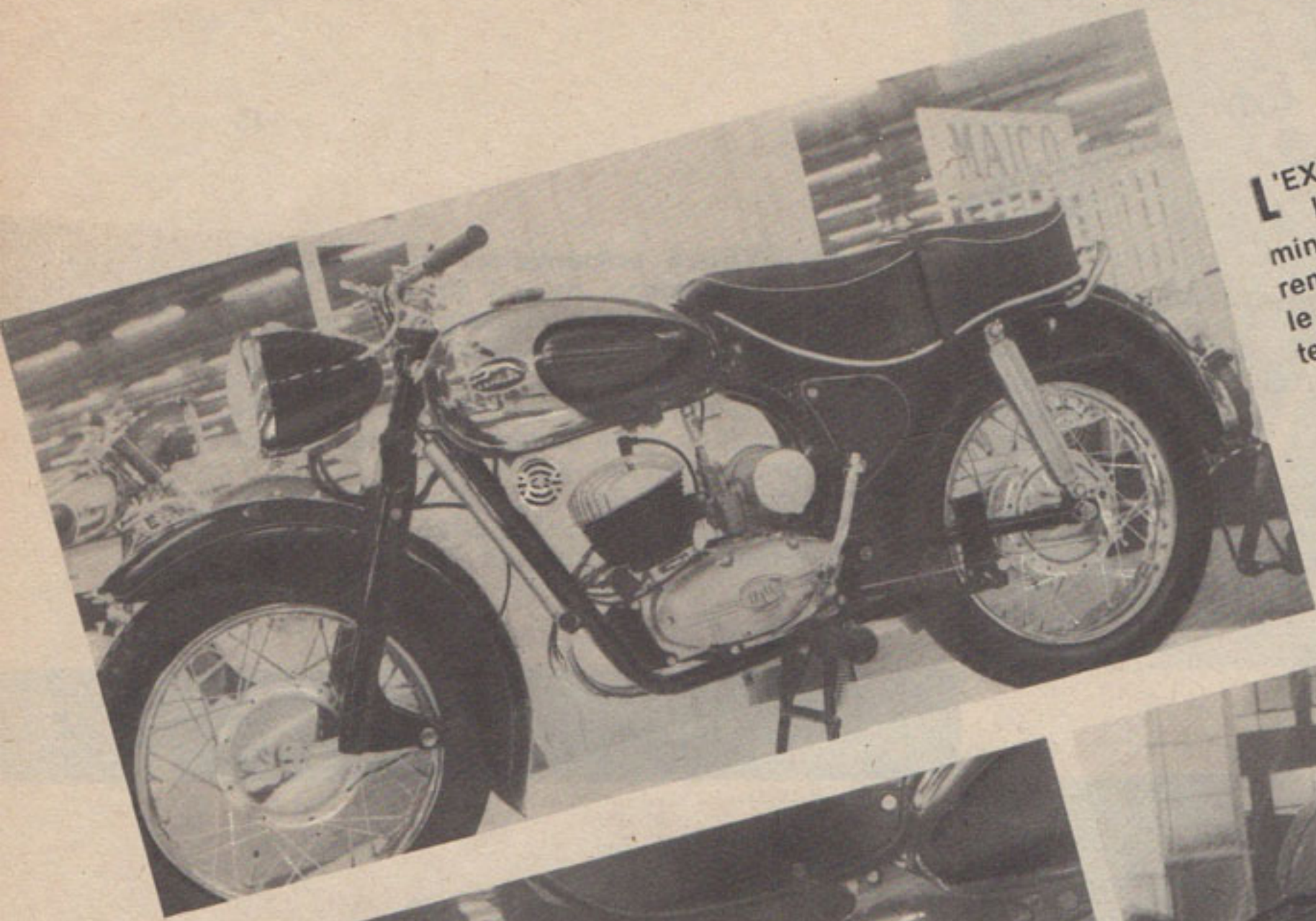
On remarquera les deux carters de protection de la chaîne secondaire, le volumineux réservoir et la selle double de forte épaisseur.



SAROLÉA présente sa 200 cm³ en version normale, semi ou totalement carénée (photo ci-dessus). La partie arrière est protégée par un carénage galbé supportant la selle, et se prolongeant sur le réservoir. Un tablier muni de volets d'aération pour le refroidissement du moteur, des marchepieds et un garde-boue avant très enveloppant doivent assurer une protection suffisante pour faire oublier l'esthétique un peu inattendue.

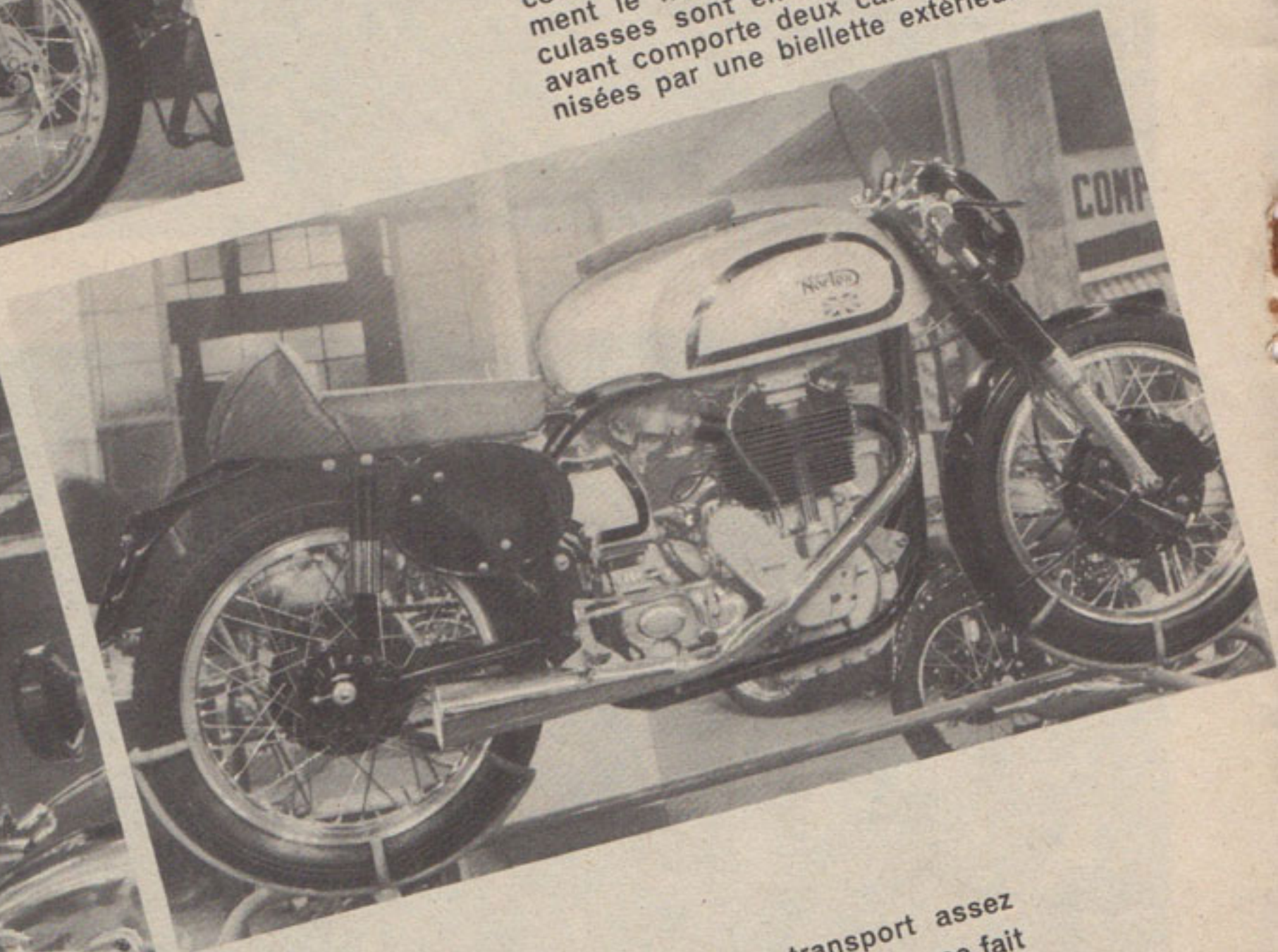
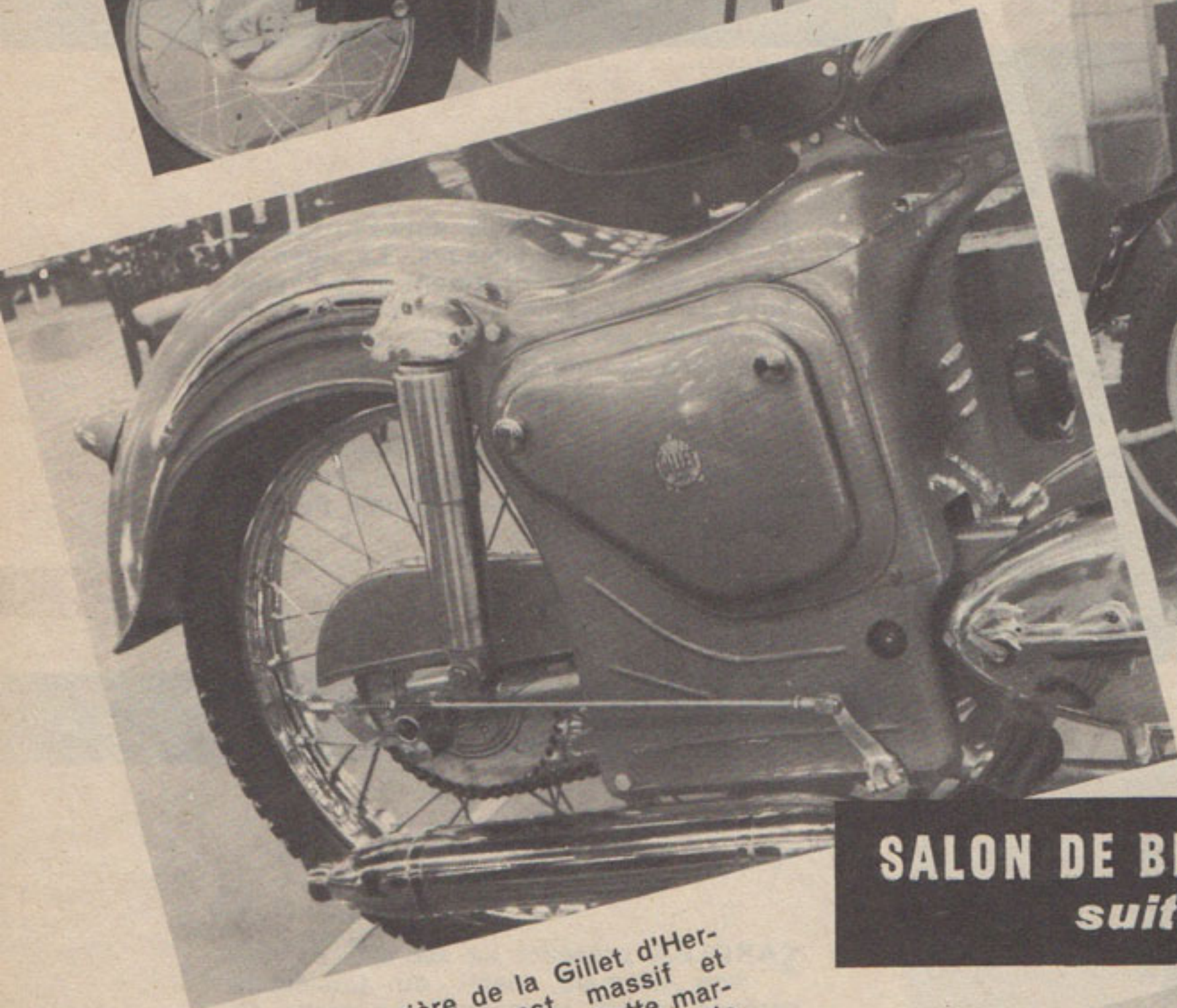


LA 200 cm³ Saroléa en version classique. Coffre à outils et batterie sont enclos dans un coffrage métallique. Le moteur est un deux-temps quatre vitesses. La chaîne secondaire travaille sous carter étanche, et une suspension arrière a été adoptée, de même que sur tous les autres modèles de la marque, y compris la 500 « cross ». Les roues sont équipées de freins centraux. Le programme Saroléa 1954 comprend : une 125 et une 200 en deux temps, sous différentes versions, une 400 et une 600 latérales, une 350 et une 600 culbutées une 500 et une 600 en twin.



L'EXPRESS, équipée d'un 175 Sachs. Le carburateur est muni d'un volumineux filtre à air cylindrique. On remarquera la fourche à balanciers, le caisson central du cadre, et le carter de chaîne secondaire.

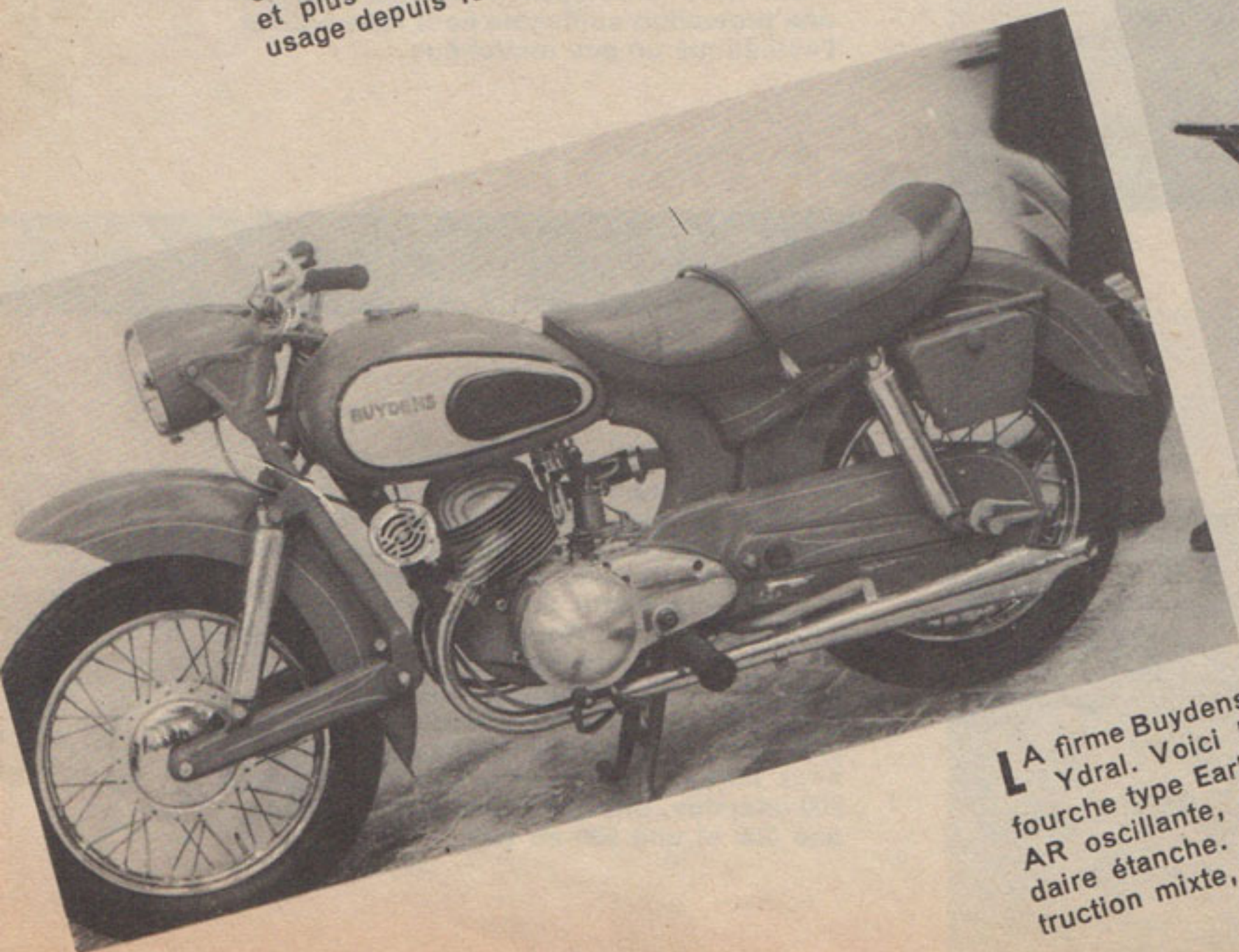
LA nouvelle Norton « Manx » client. Le moteur est maintenant de cotes carrées, et rappelle extérieurement le modèle d'usine. Cylindre et culasses sont émaillés noir. Le frein avant comporte deux comes synchronisées par une biellette extérieure.



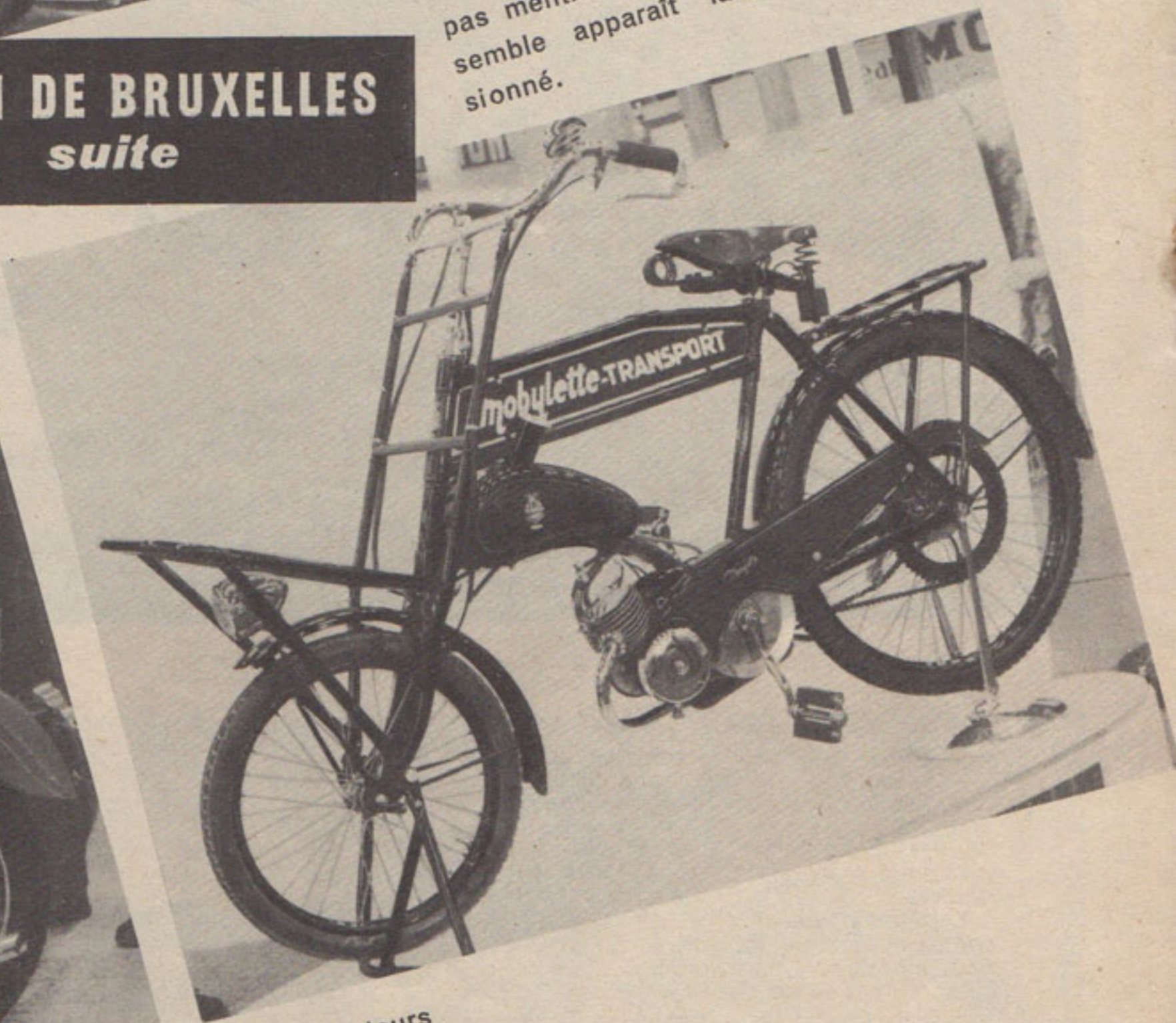
UNE Mobylette de transport assez inattendue. Le constructeur ne fait pas mention de la charge utile. L'ensemble apparaît largement dimensionné.

SALON DE BRUXELLES
suite

LE caisson arrière de la Gillet d'Herstal. L'ensemble est massif et d'une élégance discutable. Cette marque adopte maintenant un système de suspension AR oscillante classique, et plus simple que le précédent, en usage depuis 1946.



LA firme Buydens utilise des moteurs Ydral. Voici le 175, équipé d'une fourche type Earles, d'une suspension AR oscillante, et d'un carter secondaire étanche. Le cadre est de construction mixte, tube et caisson.



MOTO-CROSS



PROPOS SUR LA SAISON 54

G. BRASSINE ET
C. MOLINARI les deux
leaders du moto-cross
français.

VOYONS à l'orée de la saison nouvelle, comment se présente le calendrier moto-cross 1954 et les commentaires et comparaisons qu'il convient a priori d'en tirer.

Constatons d'abord que le moto-cross, à qui certains critiques sportifs et non des moindres, prêtaient très courte vie, continue à se bien porter en sa sixième année d'âge (pour la France).

1954 voit, en effet, trois cents moto-cross nationaux et internationaux inscrits au calendrier, soit environ 10 % de plus que l'an dernier — ajoutons-y une centaine environ d'épreuves régionales (réservées aux licenciés nationaux de la Ligue à laquelle appartient le club organisateur, et le cas échéant aux licenciés des ligues limitrophes) — rappelons qu'il n'y a pas en l'occurrence de calendrier préétabli car l'autorisation d'organiser des réunions de ce type peut être demandée et obtenue s'il n'y a pas gêne pour d'autres organisations mitoyennes — tout au long de l'an.

Au total général quatre cents épreuves inscrites pour les huit mois de la saison, s'étirant pratiquement de mars à octobre, soit la coquette moyenne hebdomadaire de douze manifestations réparties sur tout le territoire.

Nous verrons plus loin ce qu'il faut penser des assez nombreux forfaits d'organisation enregistrés notamment en octobre et novembre dernier. En attendant classons par ordre hiérarchique les grands événements de la saison qui s'ouvre.

En tête de liste vient le Grand Prix de France, comptant comme tous les grands prix nationaux pour les Championnats d'Europe (1). Il se déroulera de nouveau à Montreuil, le 12 sep-

tembre. Rappelons qu'il fut organisé l'an dernier à Lyon. A ce propos mentionnons la déconvenue du Moto-Club de Normandie qui espérait bien avoir à son tour et par le succès de ses très belles organisations internationales précisément mérité cet honneur.

Ensuite viennent les trois épreuves comptant pour l'attribution des titres de champions de France, 250, 350 et 500 cm³. Elles se dérouleront respectivement :

Le 11 juillet à Montfort-le-Rotrou. Organisation : Amicale Motocycliste de la Sarthe;

Le 5 septembre à Vesoul. Organisation déclinée en dernière heure par le Moto-Club Haut-Saônois. La Commission de moto-cross s'emploie actuellement à trouver un autre club organisateur.

Le 19 septembre à Valence. Organisation : Moto-Club de la Drôme.

Rappelons que seront admis à participer à ces épreuves les coureurs qui se seront qualifiés par une place de premier, deuxième, voire même troisième au cours de l'une quelconque de trente épreuves qualificatives géographiquement réparties comme suit, et ceci jusqu'à concurrence de quinze coureurs par cylindrée :

- 14 mars : C.M. Sécurité Nationale.
- 14 mars : M.C. TOURAINE.
- 4 avril : ARGENTEUIL (M.C. Banlieue Nord).
- 4 avril : ROUEN (M.C. Normandie).
- 11 avril : MONTREUIL (A.M.S.).
- 11 avril : TARARE (Baldago's M.C.).
- 11 avril : AGEN (U.M. Agenaise).
- 18 avril : A.M.C. Orléanais.
- 25 avril : A.M. Cholétaise.
- 25 avril : FOURMIES (M.C. Fourmisien).

- 25 avril : M.C. Oise.
- 9 mai : VALENTIGNEY (M.C. Valentigney).
- 9 mai : ROUEN (M.C. Normandie).
- 16 mai : MONTREUIL (A.M.S.).
- 16 mai : TARARE (Baldago's M.C.).
- 16 mai : LAIGLE (M.C. Aiglon).
- 23 mai : AVESNES (O.M.C. Avesnois).
- 23 mai : ARGENTEUIL (M.C. Banlieue Nord).
- 27 mai : LA FERTÉ-BERNARD (M.C. Maine).
- 27 mai : ANGOULEME (M.C. Charentais).
- 30 mai : NIORT (M.C. Deux-Sèvres).
- 30 mai : VESOUL (M.C. Haut-Saônois).
- 30 mai : U.M. Parisienne.
- 7 juin : C.M.S. Pantin.
- 13 juin : VERDUN (G.M.A.C. Lorrain).
- 13 juin : BOUTEVILLE (A.M. Castelnoyenne).
- 13 juin : U.S. Ivry.
- 20 juin : MONTREUIL (A.M.S.).
- 20 juin : BRIEY (G.M.A.C. Lorrain).
- 20 juin : MAYENNE (M.C. Mayennais).
- 20 juin : ARRAS (M.C. Artois).
- 27 juin : TOULOUSE (M.C. Toulousain).
- 27 juin : BERGUES (M.C. Berguois).

Voici pour le gros œuvre de la saison — qui compte donc plus de 350 cross dont... internationaux portés en gras sur le calendrier général que nous publierons en plusieurs fois. Il est intéressant de signaler que la répartition géographique de ces cross correspond pratiquement au dynamisme et à l'entregent de certains clubs de province. Citons parmi les plus agissants le M.C. Maine, président M. Seery; le M.C. Normandie, organisateur M. Savalle; le M.C. de Touraine, président M. Seigner, etc., etc.

Nous avons contacté la plupart d'entre eux en leur demandant de bien vouloir nous communiquer programme et commentaires afférents à leurs organisations 1954; au fur et à mesure des réponses, et dans cet ordre, nous vous indiquerons à l'affût du calendrier les acti-

(1) Ces Grands Prix sont les suivants : Suisse (Genève), 25 avril; Italie (Imola), 6 juin; Hollande, 13 juin; Angleterre, 4 juillet; Luxembourg, 1^{er} août; Belgique, 8 août; Suède, 22 août; France, 12 septembre (Montreuil). Ces épreuves comptent à l'addition de points, même indice pour l'attribution du titre de champion d'Europe de moto-cross.

MOTOCYCLISME D'HIVER

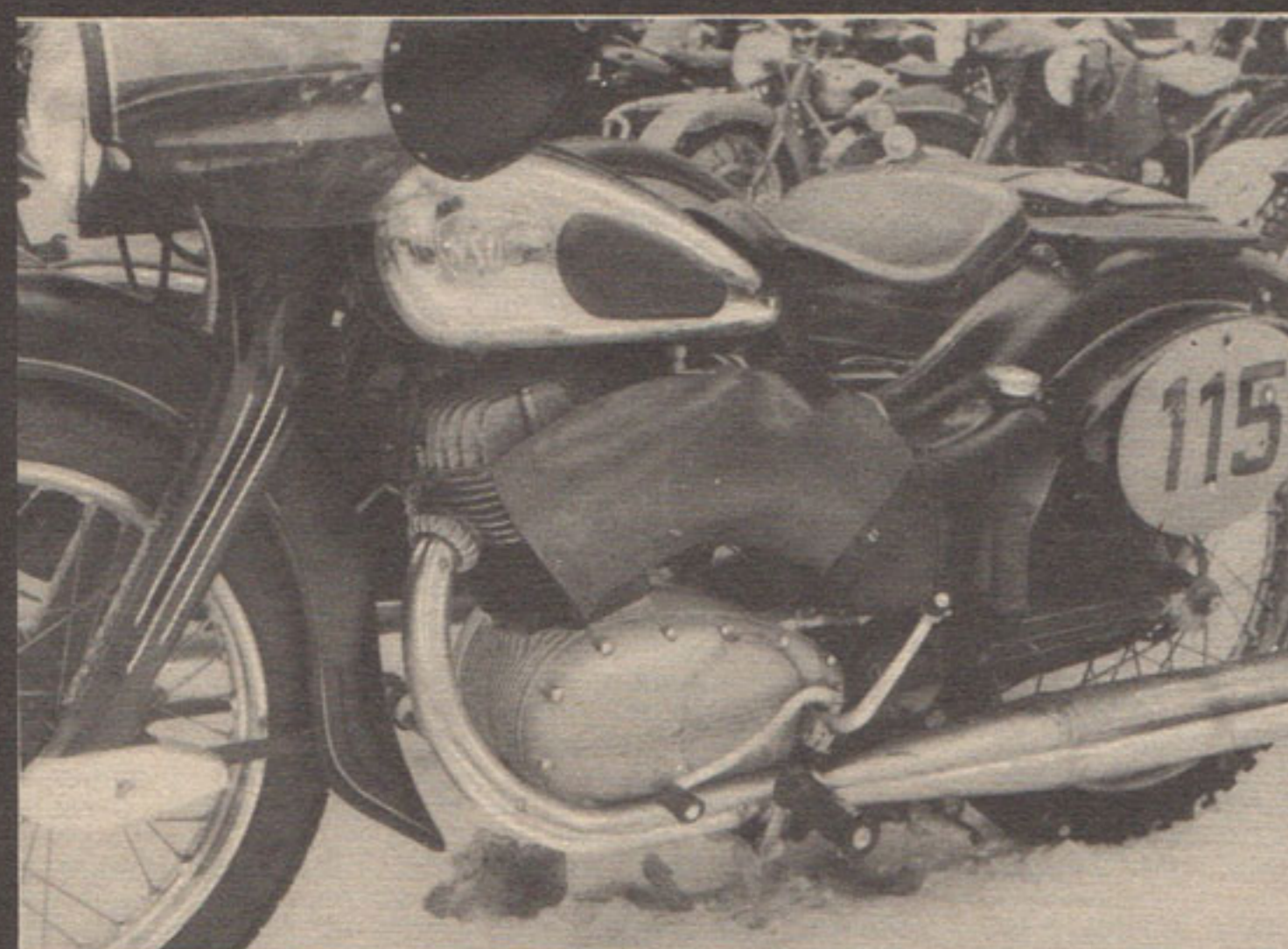


(Photos Wörner)

Ces photos ont été prises durant le « Winterfahrt », fameuse épreuve d'endurance sur 24 heures organisée par l'A.D.A.C. (Automobile Club allemand). Elles montrent les difficultés rencontrées par les concurrents, qui eurent à déployer toute leur ingéniosité pour lutter contre le froid et la neige.



Un manchon protège du givrage le carburateur de cette N.S.U.

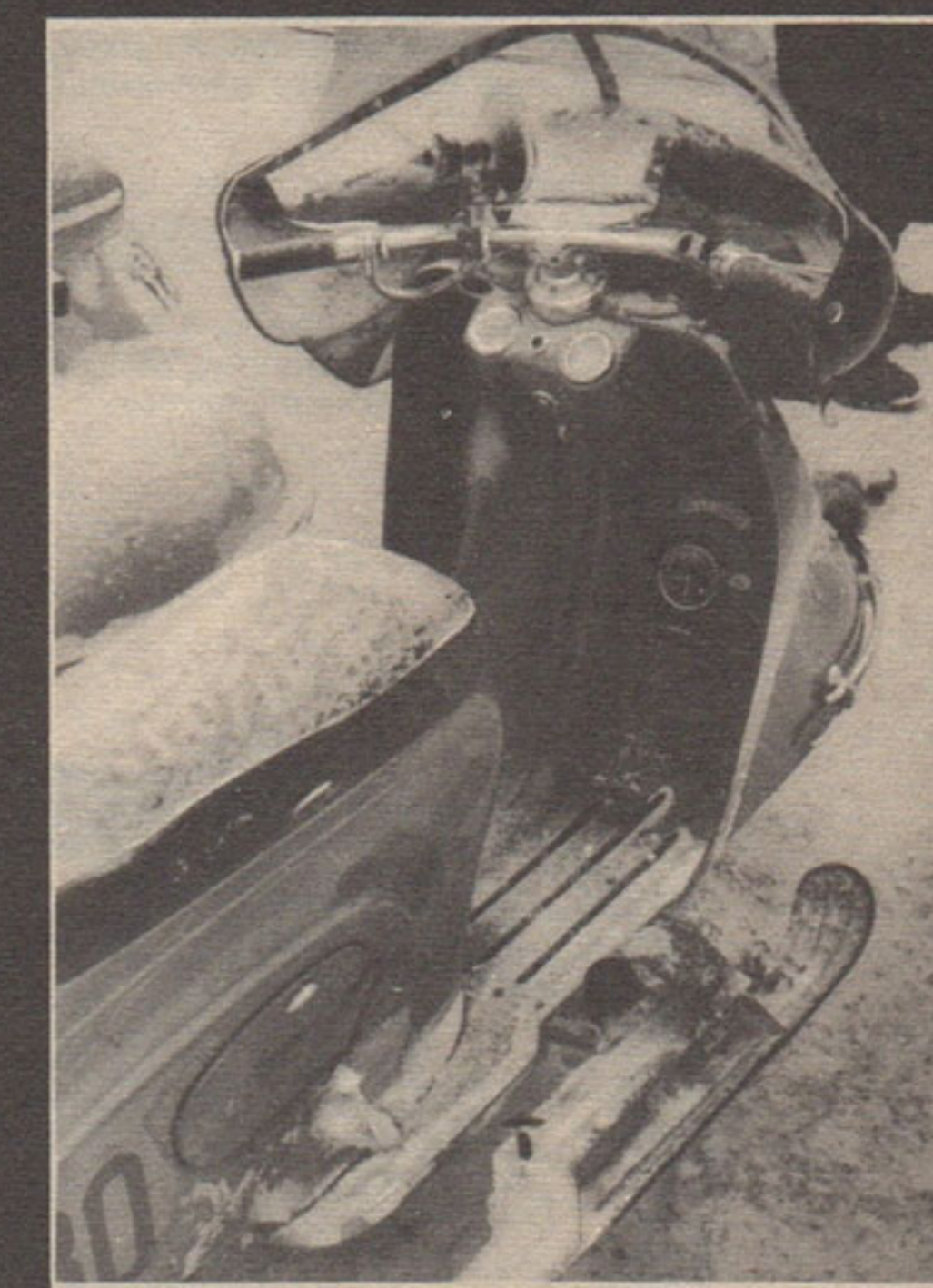
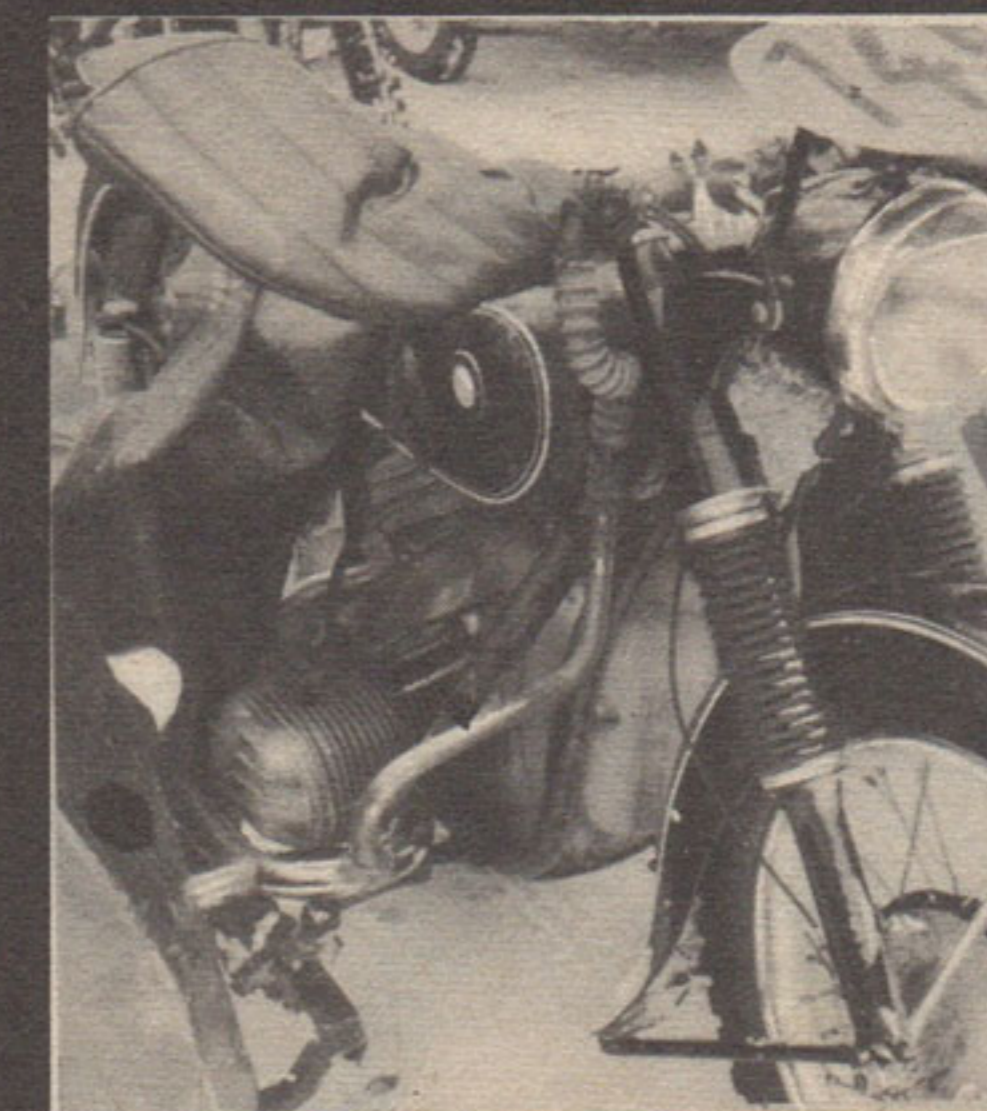


Influence du froid sur les métaux !



Dégivreur pour pare-brise de scooter ! Un tube amène l'air chaud pris autour du moteur.

Sur cette B.M.W. une dérivation du tube d'échappement chauffe les manchettes de guidon et la caisse du side.



Un concurrent prudent avait adopté des skis escamotables.

Le Sport

en Angleterre

suite

Les courses sur plages à marée basse conservent leurs partisans (à Southport et Pendine entre autres), mais il s'agit plutôt d'attractions estivales que de sport bien défini.

Quoique d'un intérêt technique nul le dirt-track a toujours le même succès, on a évalué pour 1952 les entrées payantes à environ dix millions de personnes sur l'ensemble des stades ! Les deux grands protagonistes sont l'Angleterre et l'Australie (encore !).

D'ailleurs le titre mondial est revenu pour la deuxième fois consécutive à l'Australien J. Young, du stade de West Ham. L'année précédente il courait sous les couleurs de la ville d'Edimbourg mais fut transféré pour 3 millions et demi !

Le deuxième fut l'Anglais Williams, du stade de Wembley. A part le championnat mondial individuel le dirt-track est un sport d'équipe semblable au football par ses classements (par divisions et points, matches aller, matches retour), et aussi par ses transferts coûteux !

♦♦

Malgré la place prépondérante qu'occupe le sport motocycliste en Angleterre, il n'a pas son Grand Prix, les seules épreuves internationales étant les courses de Scarborough et de Silverstone. Cela tient à ce que les Anglais répugnent à faire courir un Grand Prix digne de ce nom sur un périmètre d'aérodrome ou sur un petit circuit privé.

La législation britannique (bizarre comme chacun sait) interdit de fermer les routes pour organiser des courses, c'est pourquoi les grandes épreuves ont lieu en Irlande du Nord (Ulster) à l'île de Man et, pour les voitures, à Jersey, car ces parties de l'Angleterre ont néanmoins des gouverneurs et des législations différentes.

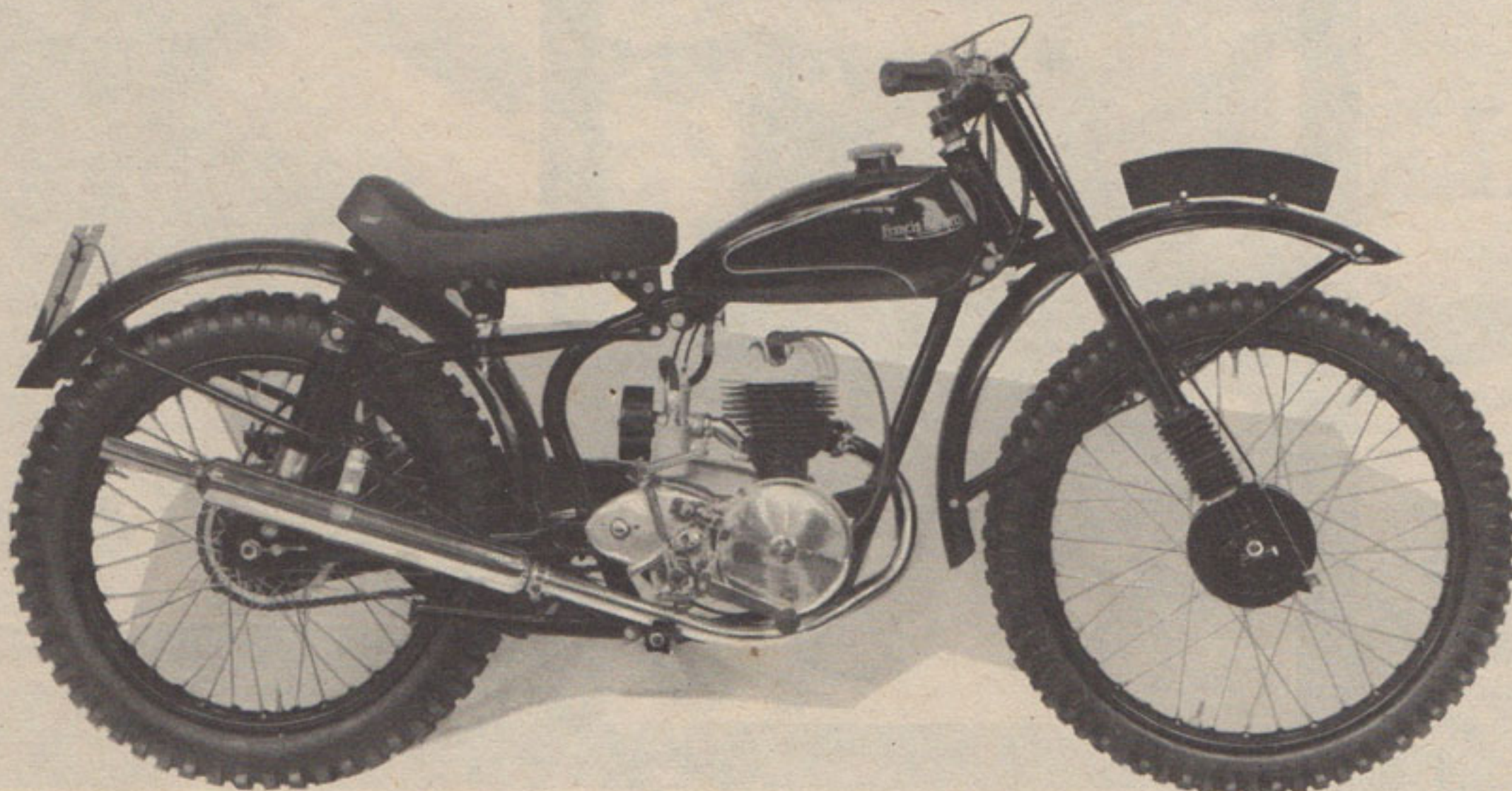
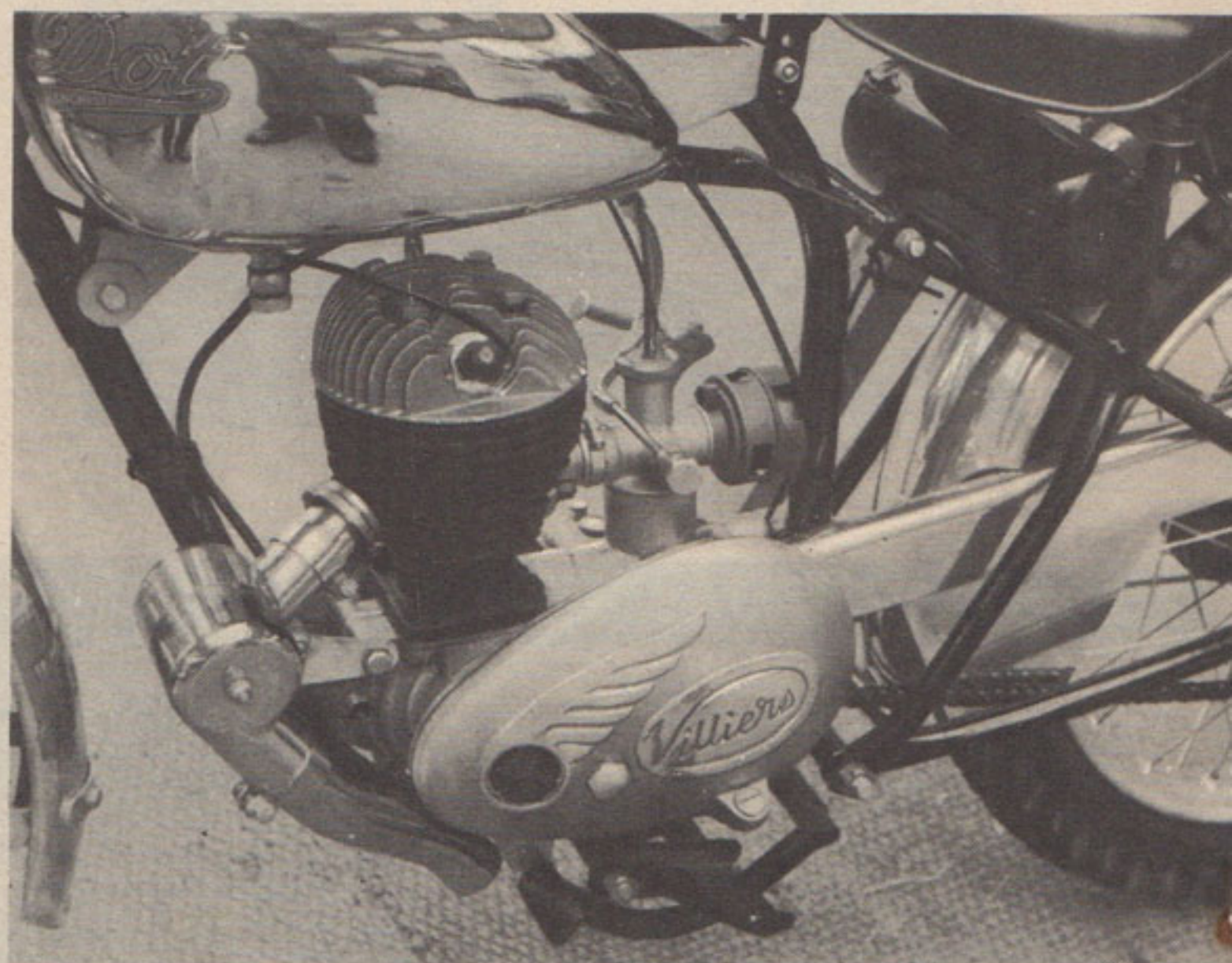
En dehors des aérodromes, les courses ont lieu quelquefois dans des parcs, plus ou moins privés, dont le plus célèbre, Donington, n'a pas été utilisé depuis la guerre.

Réquisitionné par l'armée, il n'a pas encore été possible à ses propriétaires de le récupérer, malgré qu'aujourd'hui il ne serve pratiquement plus aux militaires.

Tant que les Anglais manifesteront un tel intérêt pour le sport motocycliste, soit coureurs, constructeurs, spectateurs ou organisateurs, nous pouvons être assurés d'une compétition mondiale captivante et dont quelques-uns de nos coureurs peuvent bénéficier, les Anglais étant les seuls à commercialiser au-dessus de 250 cm³ des machines de course de grande classe.

DOLICQUE.

Le 197 cm³ Villiers, équipant la Dot de cross. (Voir essai Motocycles, n° 89.)



La 200 cm³ Francis-Barnett de Trial et Scramble, équipée du dernier Villiers quatre vitesses.

UN DES NOTRES

A soixante-treize ans Ludo a estimé qu'il serait temps de penser à la retraite et de se reposer d'une vie particulièrement active. « Qui est Ludo ? » diront les jeunes. C'est un de ceux qui ont contribué à animer le sport motocycliste au temps des transmissions à courroie, des leviers de vitesses sur le réservoir et des chambres à air de rechange enroulées sur les branches du guidon. Animateur de l'équipe Alcyon, en compagnie des Joly, Meunier, Vuilliamy, etc., il a mené maintes fois sa 250 Alcyon à la victoire.

Parmi les courses les plus marquantes, citons ses places de premier dans les compétitions suivantes :

1919 : 1^{er} au Circuit de l'Eure ; 1^{er} à la Grande Ceinture.

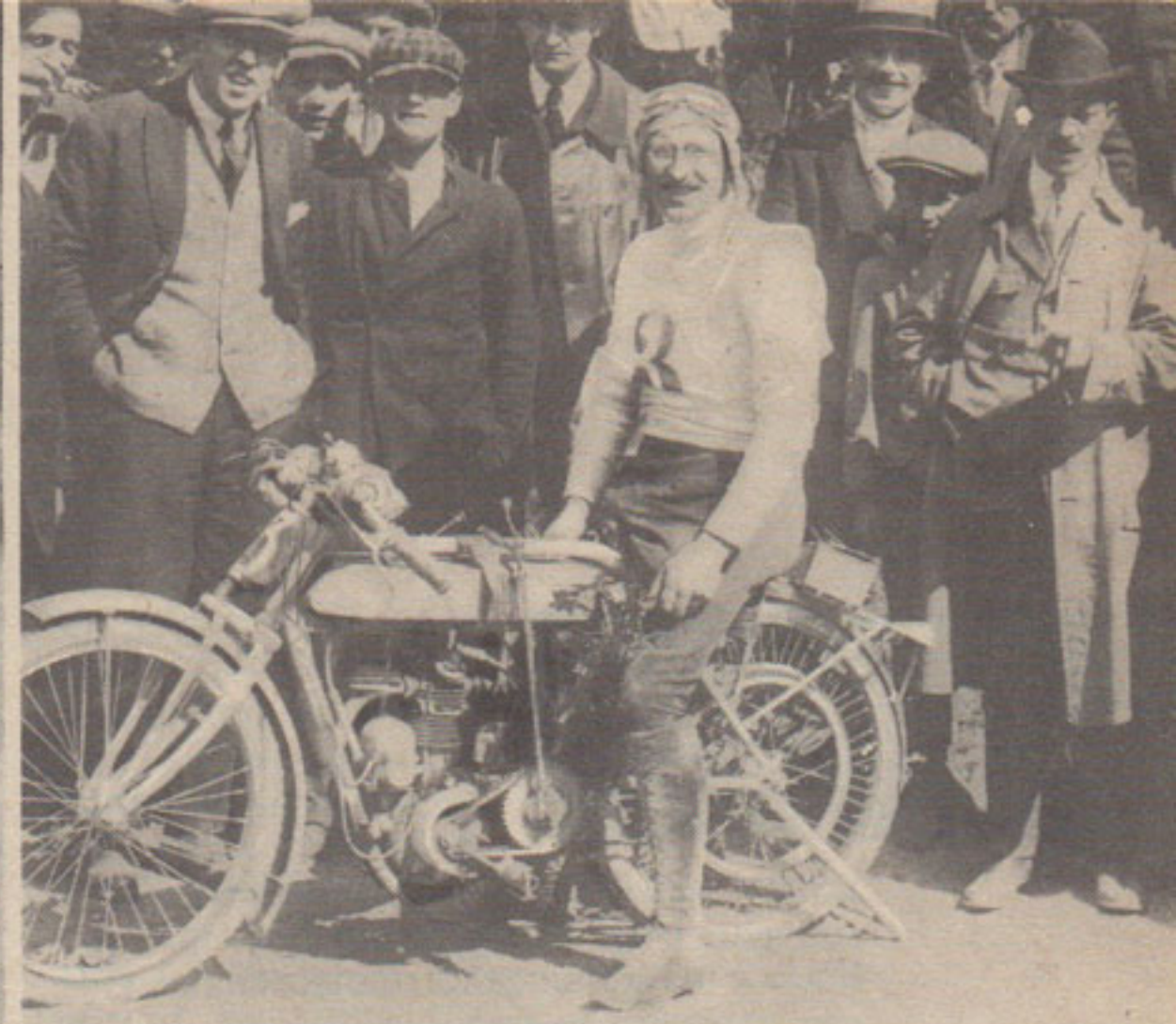
1920 : 1^{er} au Grand Prix de Lyon ; 1^{er} au Grand Prix de France.

Et maintes autres victoires...

Cette brillante carrière fut interrompue en 1921, lors du Grand Prix de Lyon, à la suite d'une chute malheureuse provoquant une fracture compliquée à la jambe.

A ceux qui venaient à son secours, Ludo dit : « Une cigarette, une planchette et de la ficelle... » Comme toubib il savait à quoi s'en tenir.

Ludo pour les amis, Ludovic pour la Fédération, Louis Claude Feuillet pour l'état civil, avait, en effet, mené de front ses études de médecine et la pratique du sport. Débutant par la marche dans les rencontres interscolaires, il enfourcha



ensuite le vélo et fut entre 1900 et 1904 Champion de l'Est, puis, venu à Paris, termina, à l'époque, 3^e du Championnat de France derrière Dupré et Delage.

C'est à ce moment qu'il fit la connaissance de M. Edmond Gentil, fondateur de la marque Alcyon à laquelle il est resté fidèle depuis trente-sept ans.

Engagé volontaire en 1914, il termina cette « avant dernière » comme médecin-aide-major de première classe avec la Légion d'honneur et sept citations.

Chez Alcyon, il fit fonction de directeur sportif. Son accident qui lui interdisait la compétition ne ralentit pas pour autant son activité. Sous son impulsion Alcyon conquiert en cyclisme un prestigieux palmarès. Victoires :

14 Tours de France ; 15 Tours de Belgique ; 17 Paris-Tours ; 18 Paris-Roubaix ;

16 Paris-Bruxelles ; 9 Championnats de France et 8 du Monde, plus quelques milliers d'épreuves de moindre importance.

« Le Grand Capitaine », comme l'appelaient les reporters, suivait naturellement toutes les épreuves ; son cache-poussière et son serre-tête, blancs l'un et l'autre, étaient légendaires, populaires, essentiels à toute manifestation.

L'âge venant, Ludo a troqué le serre-tête contre un impeccable chapeau mou, un éternel cigare et un de ces légers, mais perpétuels sourires qui en disent long. Churchill a dû s'inspirer de tout cela.

Pour nous qui connaissons Ludo, nous pensons que si sa décision est prise, sa retraite n'est pas absolue. On n'abandonne pas ainsi sans rémission une carrière si continuellement vivante. Et nous espérons bien, de temps à autre, et longtemps encore, revoir parmi nous ce Ludovic qui a si bien œuvré pour notre sport.

EN BAVARDANT AVEC

ENRICO LORENZETTI

LORS d'un récent séjour en Italie nous avons rendu visite au champion italien de la moto Guzzi, dont l'année 1953 a été couronnée par une double victoire à Monza et 1 kilomètre lancé à 201 km/h avec une 350 cm³.

Un magasin de la via Monti nous accueille. Surprise ! Nous pensions trouver un achalandage complet de motos, eh bien ! non ! Il y a seulement une Guzzi qui semble d'ailleurs un peu dépaysée au milieu des appareils photographiques et des postes de radio.

Un ami nous avait d'ailleurs averti : « L'on achète une Guzzi chez Lorenzetti seulement lorsqu'il n'y en a pas ailleurs ! »

Vous décrire le champion italien est peut-être superflu, mais en tenue civile il ne fait nullement penser à la figure bien connue des circuits. Très grand, mince, une attitude timide, la parole très calme, nous apparaît Lorenzetti. Il semble s'excuser de sa popularité, et il nous avoue qu'il a une passion : la photo.

Ce père de famille — une fille de quinze ans, un fils de sept ans — a tout sacrifié au sport. Il a su mener cette vie très sobre qui est indispensable pour atteindre le succès, et à quarante-deux ans il a pu montrer à tous qu'il a encore son mot à dire. Il a gardé le mordant du jeune coureur, allié à une plénitude de moyens et à une grande expérience.

— A quand remontent vos débuts ?



— En 1934 j'ai fait ma première course de régularité avec une Simplex 175 cm³. J'ai ensuite possédé une Triumph 250 cm³. Après une série d'épreuves de régularité je suis arrivé à la vitesse sans m'en apercevoir, et jamais je n'aurais pensé que je pouvais devenir coureur.

En 1939, pour la première fois je pris part à une course de vitesse avec une Guzzi.

En 1949 je rentrais comme pilote officiel chez Guzzi — où je suis resté.

— Que faites-vous lorsque les courses sont terminées ?

— Je fais de courtes apparitions à mon magasin car très souvent je me rends à Mandello del Lario pour participer à la mise au point des machines de course, avec bien entendu de fréquents essais dans le tunnel aérodynamique. Puis lorsque la saison le permet, j'effectue des tours sur le circuit de Monza.

Ce que Lorenzetti ne dira pas, mais qui nous a été confié par M. Todero, responsable de l'écurie de course, c'est qu'il est un fin technicien, qui guide les mécanos dans leur travail, et sait dire pourquoi sa machine ne donne pas le maximum.

— Comment comprenez-vous votre métier de coureur ?

— Il faut s'y donner sans restriction, et avoir une bonne dose d'esprit de sacrifice. J'espère qu'un jour mon fils pourra obtenir de ce magnifique métier autant de joie que j'en ai éprouvée.

— Quel est votre programme pour 1954 ?

— Piloter encore la gamme des machines Guzzi en 250, 350, 500 cm³.

Nous quittons Lorenzetti, homme charmant, qui parle de ses victoires comme s'il n'y était pour rien. Bien des jeunes pourraient s'inspirer de sa modestie.

Mais pourquoi, après tout, être surpris de ce magasin de photos et radio ? Cette spécialité ne requiert-elle pas une même précision que pour la mécanique ?

H. CINTIOLI.

L re sert à rien de ne pas vouloir croire à la « motophobie » croissante d'une bonne partie du public en général et de certains confrères en particulier. Trop souvent c'est la pétarade de quelque bécane au silencieux astucieusement vidé qui exaspère le paisible citoyen. Inutile de nous leurrer : le bruit n'est pas seulement gênant, mais à la longue et produit avec intensité, il devient malsain !

L E problème de construire une moto n'étant pas plus bruyante qu'une voiture moderne n'est pas seulement technique mais avant tout psychologique. L'opinion trop répandue et illustrée par les machines de compétition qu'un moteur bruyant équivaut à une puissance élevée est foncièrement erronée. Certaine usine, ayant fait des efforts louables afin de transformer le « tam-tam » vigoureux de ses motos « sport » en un son plus doux à l'oreille, s'est vue boudée par la clientèle qui lui reprochait d'utiliser du matériel de qualité inférieure. On peut sourire d'un point de vue aussi enfantin, mais il importe, vu cet état d'esprit, de prouver par tous les moyens qu'en technique « bruit », signifie toujours perte. Il est clair que les démarrages foudroyants dans un hurlement de moteur, les freinages brutaux soulignés par un sifflement de pneus martyrisés ne sont que des compensations de complexes plus ou moins développés. Le grave son d'orgue du gros twin ainsi que le bruit de « scie chantante » du deux temps représentent une affirmation de leur virilité pour ces jeunes pilotes. Un appel à la raison basé sur des preuves solides a plus de chances d'être écouté et pris au sérieux par ces jeunes gens qu'une leçon de morale. Il est facile de prouver qu'une machine exagérément bruyante est malsaine et occasionne automatiquement une consommation de carburant et une usure importante du moteur, embrayage, boîte de vitesses, chaînes et pneus. Quand cette idée, diffusée par les moyens puissants de notre temps tels que la T.S.F. et la presse, les clubs et les notices d'entretien de nos machines, sera rentrée dans le crâne du motard pétaradant le plus arriéré, une conduite silencieuse et soignée nous deviendra aussi familière que l'est celle de la voiture. Evidemment le problème du silence est plus facile à résoudre pour la voiture du fait de la place importante disponible pour l'installation d'un silencieux efficace, mais même une voiture de luxe est facile à faire hurler sur les



LA LUTTE

intermédiaires... seulement « ça ne se fait pas... »

Le problème technique de la lutte contre le bruit commence dans le moteur même. L'exigence de rendements toujours plus élevés a conduit nos moteurs modernes à travailler avec des temps de plus en plus croisés, un début d'échappement toujours plus avancé afin d'obtenir une évacuation optimum des gaz brûlés dans les régimes élevés. Ce début d'échappement avancé signifie que les gaz brûlés sortent par la soupape ou la lumière d'échappement avec une pression considérable, et, de ce fait, doivent passer dans une chambre de détente de volume suffisant qui n'est pas précisément facile à caser sur nos motos. Ce n'est pas un hasard si les cyclomoteurs, qui avaient une triste renommée au point de vue bruit, sont aujourd'hui des machines silencieuses. Les constructeurs limitent vo-

lontairement les hauts rendements par des temps très peu croisés afin d'obtenir plus de puissance aux bas et moyen régimes. Ces petits moteurs peuvent servir de modèle aux constructeurs de cylindres plus fortes tendant à obtenir un moteur souple et robuste.

Les régimes et pressions moyennes élevés des moteurs modernes ont considérablement augmenté les difficultés du problème. On admet une variation de l'intensité du son de 5 phons pour une augmentation du régime de 1 000 t/mn et il est entendu que le rendement croît proportionnellement avec le régime et qu'en conséquence, nous aurons des contraintes plus fortes dans les organes de distribution.

Avant de considérer les possibilités d'amélioration de l'amortissement des bruits pour un rendement au litre élevé, essayons de mettre au point quelques

notions élémentaires d'acoustique : — Qu'est-ce qu'un phore ? Le phore est l'unité de mesure de l'intensité du son et représente la sensibilité auditive subjective de l'oreille humaine. Celle-ci

directement. Nous citerons l'exemple de tel deux-temps produisant le bruit élevé de 96 phones mais n'étant pas désagréable à cause du son relativement bas. Après démontage du silencieux, le bruit

CONTRE LE BRUIT

correspond à des variations de 12 % et croît selon l'échelle logarithmique avec la pression du son. Les puissances acoustiques de deux sources de bruit de même ampleur ne s'additionnent pas simplement mais ne sont plus bruyantes que de 3 phones par rapport à une source de bruit unique. Deux sources acoustiques de 80 phones chacune ne donnent donc ensemble que 83 phones ; par contre, de deux bruits d'intensité différente, l'oreille comme le sonomètre n'enregistreront que le plus fort. Ceci semble surprenant, mais on peut vérifier facilement en plaçant deux haut-parleurs dans la même pièce : on n'entendra que le plus fort ou, à intensité égale, le plus proche. Il s'agit donc, pour nos motos, d'abaisser leur puissance acoustique en dessous de la valeur moyenne du bruit d'une rue animée qui se situe à 75 phones environ. Ceci est rendu plus difficile à réaliser qu'il ne paraît au premier abord par la différence de sensibilité auditive de l'oreille humaine pour des fréquences différentes. La sensibilité maximum se situe entre 1 000 et 5 000 Hz ou cycles-seconde. Depuis longtemps déjà on s'applique à filtrer les sons à haute fréquence, et d'ailleurs les appareils de mesures acoustiques modernes réagissent, à l'aide de filtres, plus fortement sur toute fréquence dépassant 1 000 Hz, mais il est malgré tout douteux que ces appareils fournissent vraiment une impression subjective et il serait sans doute préférable de mesurer la pression du son

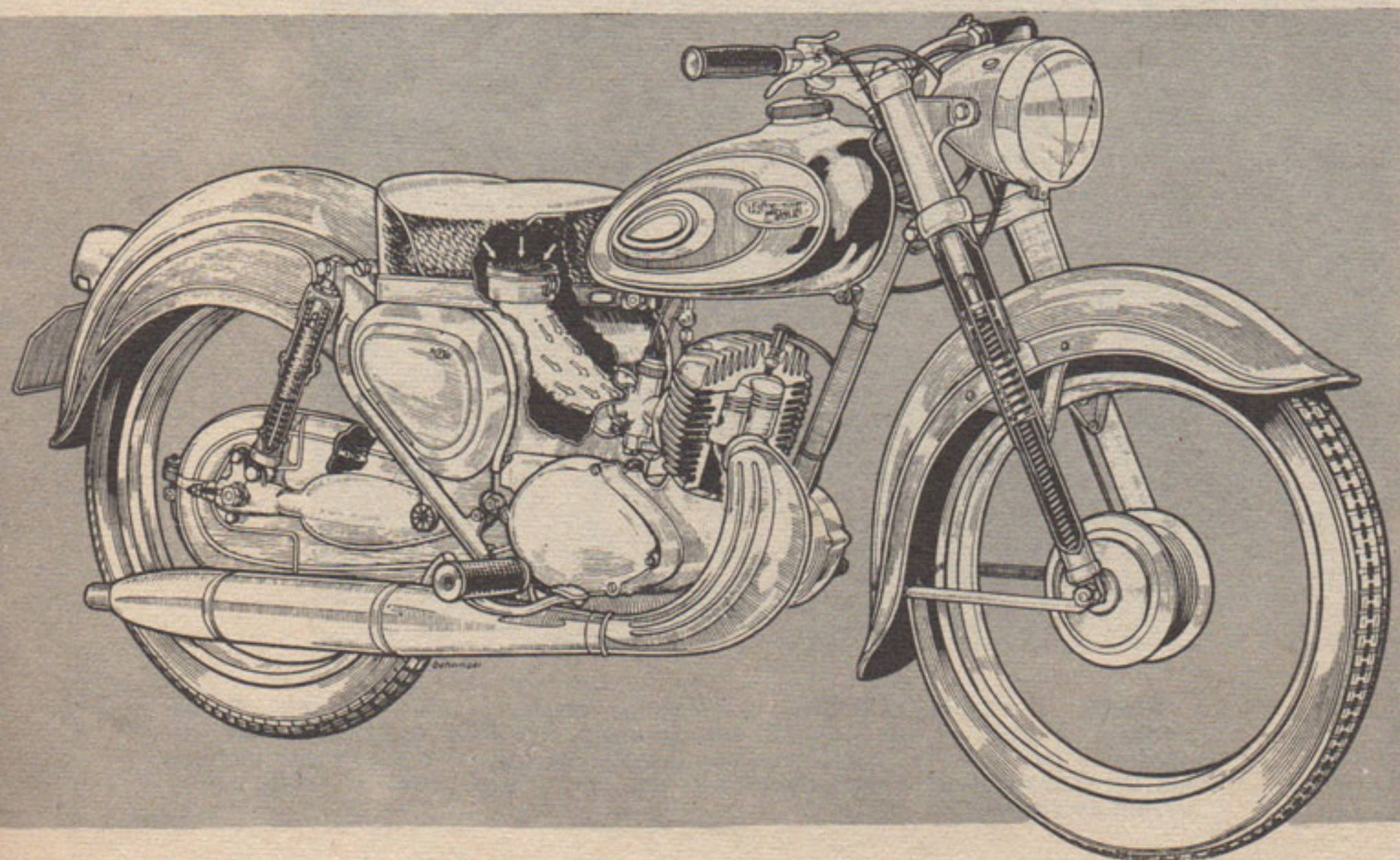
devenant douloureux, le sonomètre n'indiquait que 102 phones ! Mais tant que nous ne posséderons pas un système de mesure meilleur et généralement admis nous devons nous contenter avec la mesure des phones qui est largement suffisante pour les besoins courants.

Dans certains pays tels l'Allemagne et la Suisse où la lutte contre le bruit est menée rondement, les organismes compétents procèdent de la façon suivante : en premier lieu on monte le régime — machine à l'arrêt — au nombre de tours par minute correspondant à la vitesse maximum de la machine et l'on place le sonomètre à 7 m derrière la machine. Pour régler le régime du moteur on se sert d'un compte-tours électrique branché sur le système d'allumage, ou, si le compteur est actionné par la boîte de vitesses ou la roue arrière, on libère cette dernière et on enclenche la prise. Ensuite, on fait passer la machine à 7 m devant l'appareil de mesure à 40 km/h et en enclenchant le rapport normalement utilisé à cette allure. Ce procédé enregistre surtout le ronflement d'admission et peut, de ce fait, fausser facilement les résultats. Souvent on a encore recours à la mesure complémentaire suivante : le moteur est maintenu pendant trois secondes à son régime maximum et l'on place l'appareil enregistreur à une distance de 7 m latéralement. Dans ces conditions une puissance acoustique de 90 phones est autorisée.

Il est clair que l'industrie motocy-

cliste doit s'efforcer de lutter contre toute « motophobie » et tendre à construire des machines aussi silencieuses que possible. Abstraction faite de ces jeunes pilotes confondant machine pétaradante et machine « sport », la construction d'un silencieux efficace s'est heurtée à une kyrielle de problèmes partiels et secondaires dont cette trop fameuse perte de puissance qui est certainement la moindre difficulté. On sait depuis longtemps qu'un réglage de l'ouverture des soupapes et des lumières en rapport avec la longueur et le volume des tubulures d'admission et d'échappement apporte un gain de puissance considérable. Nous dirons même qu'un calcul savant en se basant sur les longueurs et le diamètre des tubulures d'admission et d'échappement annulera la perte de puissance occasionnée par l'adjonction d'un silencieux et nous citerons les exemples bien connus des T.W.N. Cornet et Boss avec leur énorme chambre d'expansion en sortie de cylindre, la N.S.U. Max et son silencieux évitant toute réflexion de pression. Il est certain que cela reste avant tout une question de place disponible sur une moto et il n'est pas exclu que le développement des silencieux influencera sensiblement les constructions des années à venir. L'importance prise par le carénage viendra certainement à l'aide des constructeurs et leur permettra certaines libertés quant à la forme et l'emplacement des silencieux. L'amortissement du ronflement d'admission représente également un problème ardu et certaines maisons ont déjà obtenu des résultats réjouissants. Il est surprenant que le bruit d'admission domine de 3 à 5 phones un échappement muni d'un silencieux de bonne qualité. De ce fait, on peut, avec un petit effort, remédier à ce défaut. Mais c'est à ce moment que commenceront les véritables difficultés : admission et échappement rendus « chuchotants » on percevra d'autant plus fort les bruits mécaniques : pignons sifflants, le « murmure » des chaînes, le cliquetis des soupapes et pistons — tous ces points de contact de métal contre métal se traduiront soudain en bruits extrêmement désagréables à l'oreille.

Pour toutes ces raisons nous considérons le progrès en matière d'amortissement des bruits comme un instrument de mesure pour la qualité d'usinage et le motocycliste, beaucoup plus proche de sa mécanique que ses frères sur quatre roues, pourra se faire un opinion de la qualité de sa machine selon son degré de silence.



Silencieux d'admission et d'échappement sur la 200 cm³ Cornet.

MOTO-CROSS

PROPOS

SUR LA SAISON 54

vités « club » réparties ainsi dans leur cadre régional.

En attendant faisons quelques commentaires consécutifs à la dernière réunion de la Commission moto-cross qui s'est déroulée le 18 janvier au siège de la F.F.M. en présence d'un certain nombre de présidents de motoclubs venus tout spécialement à Paris en cette occasion, et aussi de quelques coureurs parmi les plus représentatifs.

LES FORFAITS DE FIN DE SAISON 1953

C'est une question qui tient assez au cœur des coureurs.

On avait enregistré notamment en septembre et octobre un nombre assez important de défections quant aux organisations prévues au calendrier. La Fédération et les coureurs s'en sont quelque peu émus et on a cherché à y remédier — la chose n'est pas facile car certains forfaits sont inévitables par exemple lorsqu'une organisation sportive concurrente (cyclisme, football ou autres) vient, en dernier ressort, compromettre gravement la recette prévue par les organisateurs, recette qui, rappelons-le, sert surtout à alimenter le plateau de coureurs, l'organisation et les frais de déplacement.

A partir de dorénavant, il a été convenu qu'une caution de 5 000 francs par course inscrite au calendrier, serait versée par les organisateurs lors même de la prise de date. Cette caution serait perdue en cas d'annulation et viendrait alimenter une caisse spéciale de prime et d'entraide aux coureurs.

Cette façon de faire tendrait à éviter le nombre abusif de moto-cross projetés et non suivis d'exécution. A vrai dire il nous semble qu'il s'agit là plus d'une manifestation de bonne volonté de la part de la F.F.M. que d'une mesure

réellement efficace car pour la plupart des clubs cette somme ne semble pas en rapport avec les préjudices causés aux coureurs par un désistement de dernière heure. Par contre elle est déjà importante pour les petits clubs qui tentent à s'essayer aux organisations moto-cross.

Signalons parallèlement que si une manifestation vient à être annulée à la dernière minute, les frais de déplacement homme et machine, seront intégralement dus aux coureurs s'étant rendus sur les lieux.

Nous croyons savoir qu'on envisagerait d'obliger prochainement les organisateurs à souscrire, en plus de la traditionnelle assurance couvrant les spectateurs, une assurance couvrant également les risques corporels des coureurs; les accidents de ces dernières saisons semblent justifier pleinement ce projet... Faisons d'ailleurs confiance aux organisateurs pour savoir, le cas échéant, soustraire le coût des dites assurances individuelles des primes de départ.

Permettons-nous un petit commentaire à un autre sujet. Celui de l'homologation des terrains. On sait que cette homologation est indispensable pour les épreuves internationales sans l'être pour les nationales et régionales... Ceci tendrait à laisser la porte ouverte à certains abus, d'ailleurs très rarement constatés, et qui ne peuvent être, dans l'état actuel de la jurisprudence, sanctionnés qu'à postériori. Cela nous incite à attirer l'attention des coureurs sur leur rôle nécessaire de rapporteur auprès de la F.F.M... qui évidemment ne peut envoyer des représentants, chaque dimanche, sur douze terrains ou plus répartis à travers la France.

Signalons, à titre purement indicatif, que le vieux désir de remplacement des catégories : 250, 350, 500 cm³ par un classement hiérarchique de valeurs avec cylindrée libre : séniors, juniors, internationaux, à l'instar de nos amis Belges, a fait l'objet d'une nouvelle suggestion à la Commission de moto-cross, pas plus retenue d'ailleurs que les précédentes, et sans plus réunir il faut le dire l'unanimité des coureurs.

Il a été déterminé également que dans une même réunion, le circuit serait, dans toutes les

manches, parcouru dans le même sens, et ceci à la demande même des coureurs qui ont justement invoqué la trop grande brièveté des itinéraires pour pouvoir permettre au pilote une connaissance suffisante des embûches du terrain dans les deux sens.

En ce qui concerne les modalités de classement à l'arrivée, notons que ce sera maintenant définitivement le nombre de tours parcourus soit en manche unique soit à l'addition des manches qui déterminera le classement, et ceci sans que le coureur soit absolument tenu de terminer la course en franchissant la ligne d'arrivée avec sa machine. On avait vu quelquefois, en effet, des coureurs ayant parcouru par exemple neuf tours sur 10, non classés pour n'avoir pas terminé sur la ligne de départ, alors que d'autres plus attardés étaient classés parce que se présentant à l'arrivée, après avoir parcouru un nombre de tours inférieur.

Une innovation qui est peut-être appelée à faire du bruit serait l'avènement du side-car moto-cross. Nous croyons savoir que l'A.M.S. a, en effet, demandé une autorisation à ce sujet afin de corser ses programmes sur les buttes de Montreuil; ladite autorisation lui serait accordée et généralisée à tous les terrains de France... susceptibles de permettre, par leur tracé, leur courbe et leur largeur, les ébats de ces engins à trois roues. Ce serait sans doute là l'occasion de voir au réel l'histoire de Marius passager de side-car devenant coureur de marathon... parce qu'ayant perdu en course le fond de son habitacle!

En bref, nous dirons pour terminer que le moto-cross continue gaillardement sa carrière soutenu par des spectateurs toujours aussi nombreux et fervents, et qu'il participe très largement à financer par ses recettes les autres disciplines motocyclistes qu'elles soient rallyes, courses de côtes, courses de régularité, voire course de vitesse, ce n'est peut-être pas là le moindre hommage que nous pourrions rendre au moto cross sur le plan de l'utilité sportive... supplémentaires à son incomparable rôle de banc d'essai mécanique.

Robert MOUCHET.

D O N T A C T E

AU SUJET DES CHAMPIONNATS DE FRANCE 1953

RETROGRADONS d'un bon coup de botte — qui mériterait d'ailleurs d'atteindre la partie charnue de mon individu — je vais vous expliquer pourquoi et revenons-en aux championnats de France 1953 ou plutôt à notre reportage compte rendu qui fut entaché de deux importantes erreurs... erreurs que je m'empresse, si l'on peut dire, de rectifier avec six mois de retard!

C'est à l'occasion d'un récent et agréable « mangement » chez l'ami Godey à Chaville, arrosé de blanquette de Limoux (1) que le Paul s'est, si l'on peut dire, décidé à se mettre à table au sujet du dit compte rendu... tandis que du haut du buffet et de l'armoire, cinquante coupes et trophées me contemplaient d'un œil réprobateur (un litre d'Argentil par mois!)

Voilà « nous » — et ce nous est un générique qui englobe les confrères journalistes spécialisés es-moto-cross — « nous » avons donné Godey vainqueur logique en 350 sur chute logique d'Hazianis qui fit une course époustouflante et mena vingt-six tours sur trente.

En fait, et d'ailleurs j'en appelle à la photo parue dans ce même compte rendu et reprise ici : Godey avait bel et bien doublé Hazianis avant sa chute... ceci s'était passé sur le plateau menant à la descente des trois bosses (circuit à l'envers) événement que nous n'avions pu suivre puisque nous étions placés à la tribune de la presse, de l'autre côté de l'éperon central — donc Hazianis ne perdit point le titre entrevu sur une chute puisqu'il tomba après avoir été doublé et au tour suivant en contre-attaquant.

Cette erreur générale de la presse a quand même minimisé dans une certaine mesure, la victoire de Godey et ouvert la voie aux si et aux mais...

Voilà donc bien tardivement la vérité remise d'aplomb à nos justes dépens — quant aux raisons de la non rectification entre temps par le premier intéressé, elle est imputable à l'amitié qui lie Godey à Hazianis qui sera avec Klym sont plus redoutable challenger 350 cm³

(1) Touché en prime lors d'une de ses victoires à Limoux(Aude) fief de ce cru régional réputé.

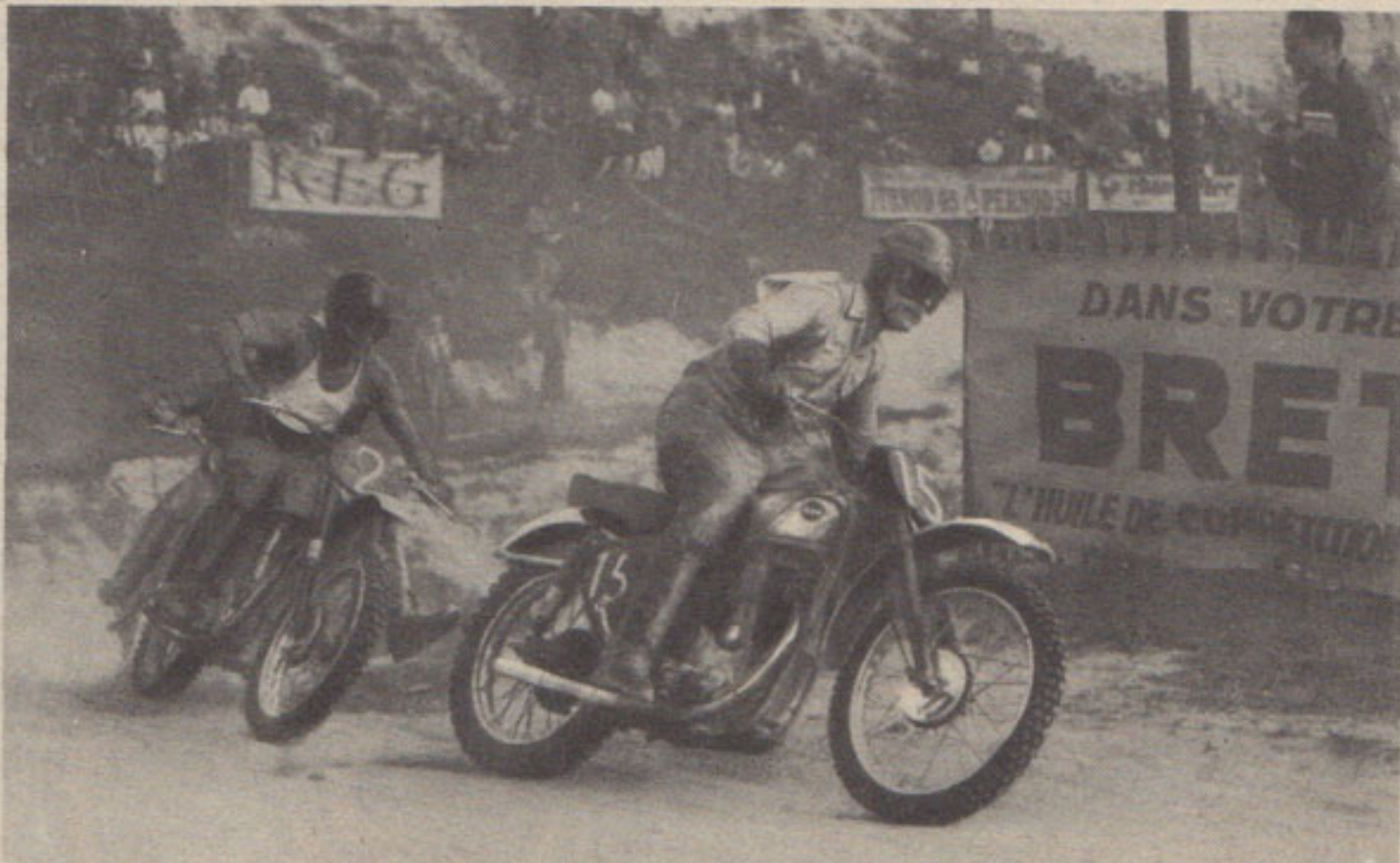
en 1954... Suchard resté en panne sur la ligne de départ aura aussi son mot à dire.

Deuxième erreur confirmée celle-là par Godey : j'avais donné Charrier à un tour en 500 cm³, donc doublé par Brassine et Molinari. Il le fut effectivement par Brassine, quelques centaines de mètres avant la fin de l'épreuve, mais il réussit, sur un coup de nerf, à reprendre le terrain perdu et à passer la ligne d'arrivée une roue devant le champion de France, soit à

un tour moins cette roue — donc il est juste de dire que Charrier était le seul 500 cm³ n'ayant pas été doublé par les deux grands leaders de ce championnat, respectivement Brassine et Molinari.

Malgré le recul du temps ce sont là des petites choses qui ne manquent pas d'importance dans le milieu sportif... et puis à chacun sa vérité.

R. MOUCHET.



PIÈCE A CONVICTION. — Puisque Hazianis avait distancé Godey pendant 26 tours et que celui-ci aux dires de la presse (au fait pourquoi ne mettrai-je pas aussi les confrères dans le bain) ne prit la tête qu'après la chute qui mit Hazianis hors course... comment expliquer cette photo ou Godey mène devant Hazianis?

EN VISITANT LES USINES ITALIENNES



ment à la ceinture, ceci en cas de chute. Tout est prévu!

Et nous voici en route. La ligne droite passée, apparaît un virage. Pris par l'habitude, le pilote se couche assez dangereusement sur la machine, m'entraînant dans une manœuvre identique. Le compte-tours est hors de vue pour moi, mais le premier tour me paraît rondement bouclé.

L'expérience semble satisfaire mon conducteur qui entame, malgré moi, un, puis deux tours supplémentaires.

Le moteur tourne magnifiquement, et si au début les virages m'impressionnaient ce balancement me semble par la suite agréable. Mais Dieu, quel vent! cependant

je ne puis décemment demander au pilote de s'arrêter. Et puis, m'entendrait-il? Les trois tours terminés, nous stoppons, et mon pilote s'excuse de cette promenade prolongée, mais, ajoute-t-il : « le moteur tournait si bien! »

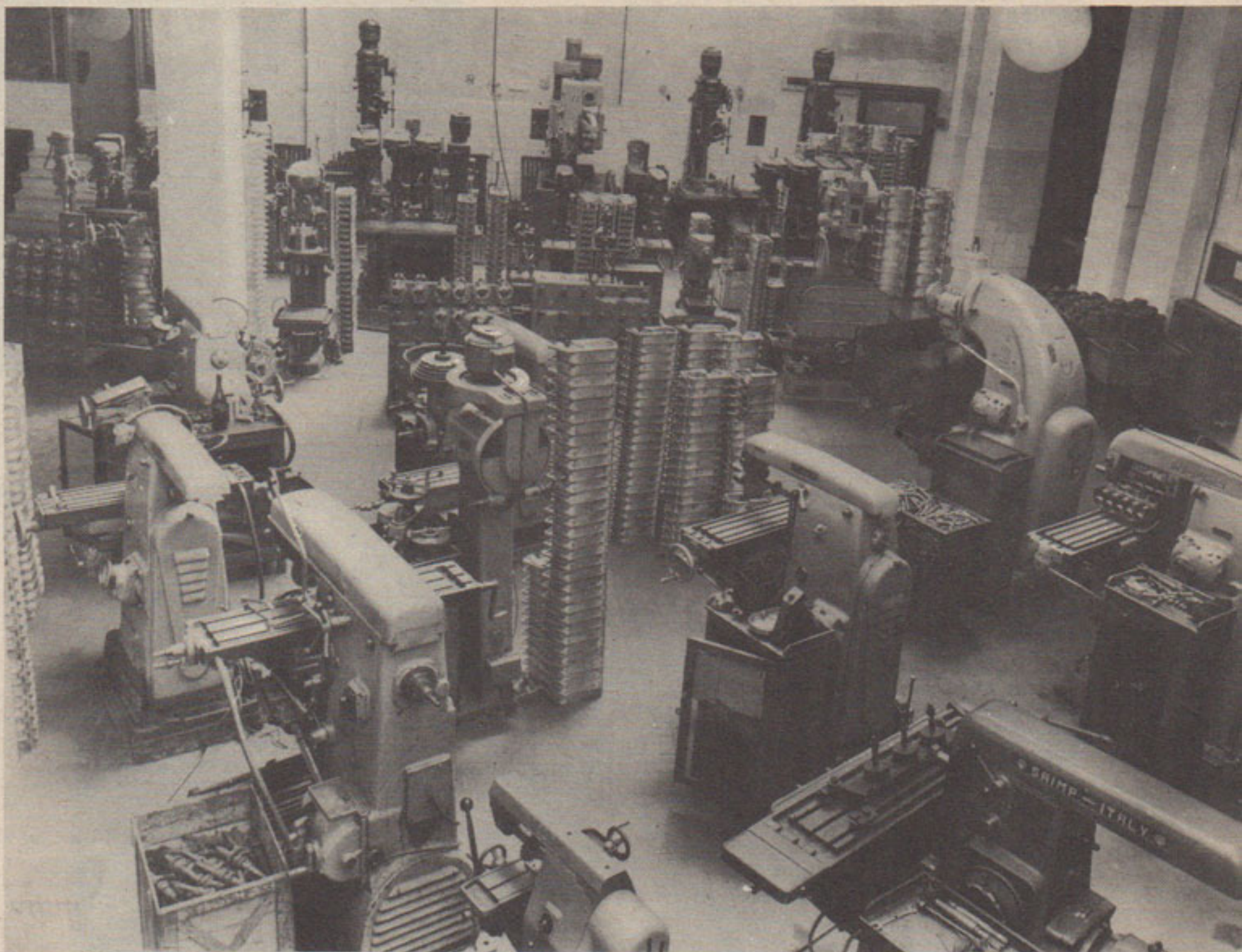
J'allais ainsi commencer un voyage passionnant dans les principales usines italiennes. Je ne sais si je trouverai les mots justes pour décrire tout l'intérêt que j'y pris, mais qu'il me soit permis de remercier

CHEZ PARILLA

A PRÈS le Grand Prix des Nations, à Monza, je pensais pouvoir oublier pendant trois semaines l'ambiance de la course et abandonner la lecture des revues sportives. Illusion!

Le lendemain de cette épreuve, j'ai voulu me rendre à nouveau à Monza, revoir ce circuit réputé comme l'un des plus rapides. Mais j'avais été devancée. L'équipe de la Moto Guzzi était déjà sur place, avec Todero, Lorenzetti, et les mécaniciens. J'allais bientôt savoir pourquoi. Les moteurs démontés et remontés durant la nuit étaient essayés à nouveau. Il fallait trouver les raisons qui avaient occasionné à Kavanagh des difficultés au démarrage, et celles qui avaient handicapé Anderson dans le pilotage de la 500 cm³ quatre cylindres. Peu des spectateurs présents, la veille, aux victoires de la Guzzi, auraient pu s'imaginer voir le lendemain cette équipe en plein travail.

Les essais terminés, une autre marque milanaise prit possession du circuit : Parilla avec une 350 cm³. Belle mécanique, bonne vitesse. Un ami me demanda si je voulais faire un tour du circuit avec un bon pilote. Offre tentante, je n'ai pu y résister. Vite un casque, et déjà mon conducteur est prêt. Il faut se serrer, mais nous trouvons place tous les deux, étant d'un poids assez léger. Une recommandation avant le départ : tenir le pilote très légère-



Vue d'un atelier.

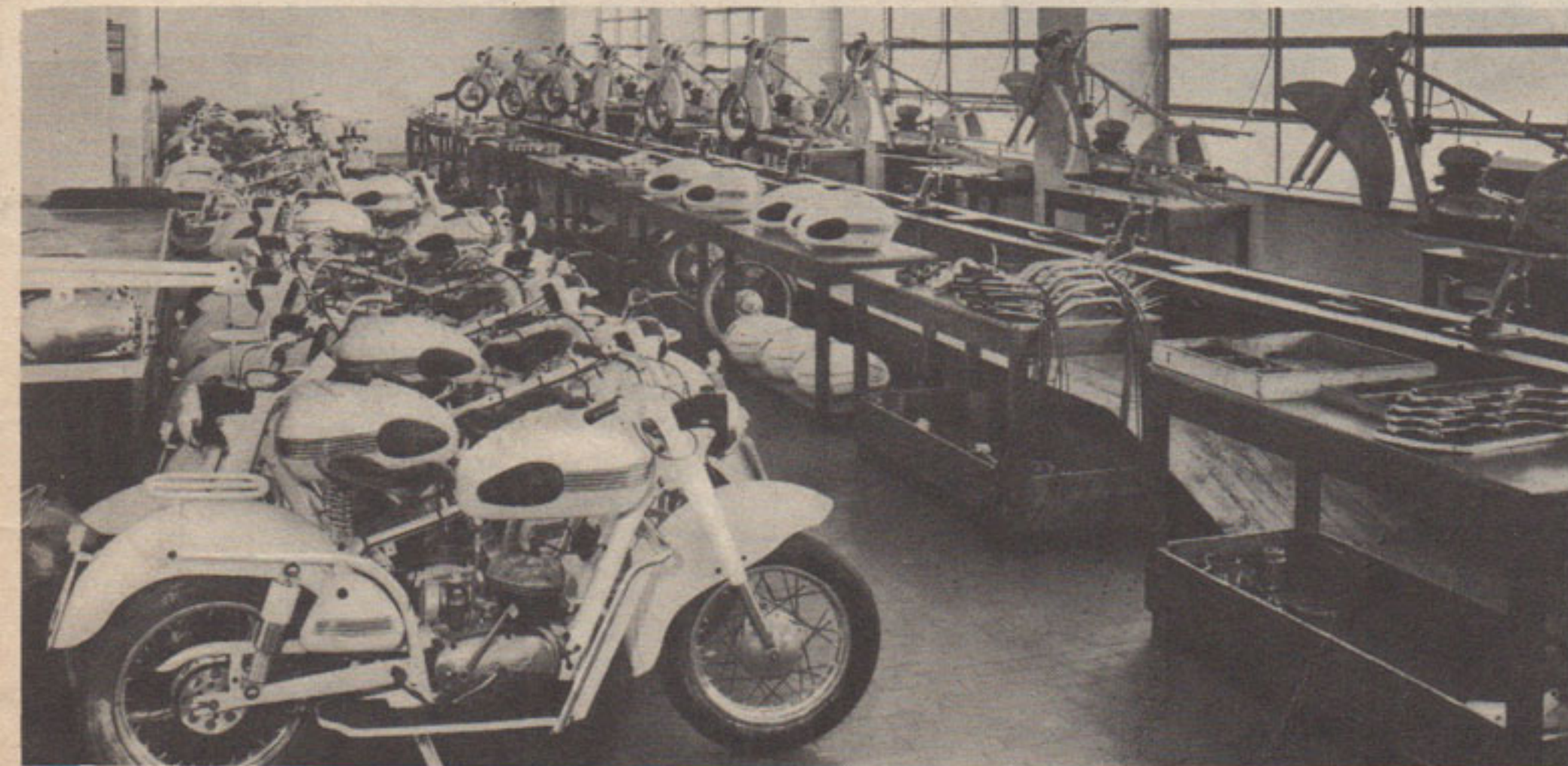
toutes les marques qui ont si gentiment accueilli l'envoyée de **Motocycles**!

Bruno Zoffoli, qui bien souvent accompagna en France l'incomparable champion Dario Ambrosini, sera notre guide lors de la visite de l'usine Parilla.

Un bâtiment neuf de la via Ogli nous accueille. Une cour avec un bassin peuplé de poissons rouges, une tortue, une treille de raisins gonflés de soleil, telle est notre première vision de cette usine.

Dans la cour, un prêtre s'affaire autour de sa machine. B. Zoffoli m'explique que cet ecclésiastique de vingt-cinq ans a été, avec un de ses amis, au Pôle Nord, sur une 175 Parilla strictement de série, dont seulement la suspension avait été renforcée.

Montage des
125 et 150 Bracco.



Quarante-cinq jours de promenade de Milan au Pôle, avec 70 kg de bagages, telle est cette randonnée.

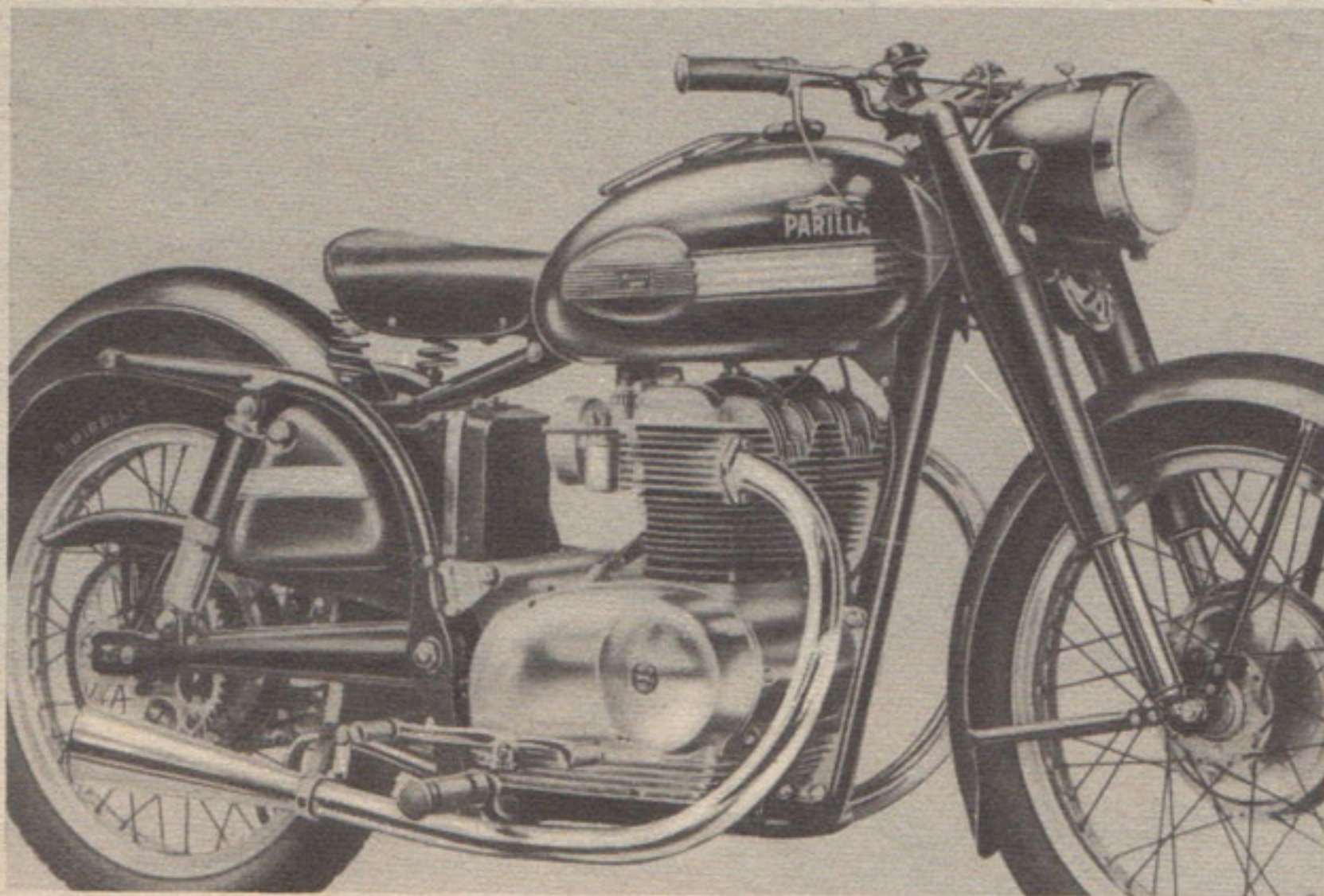
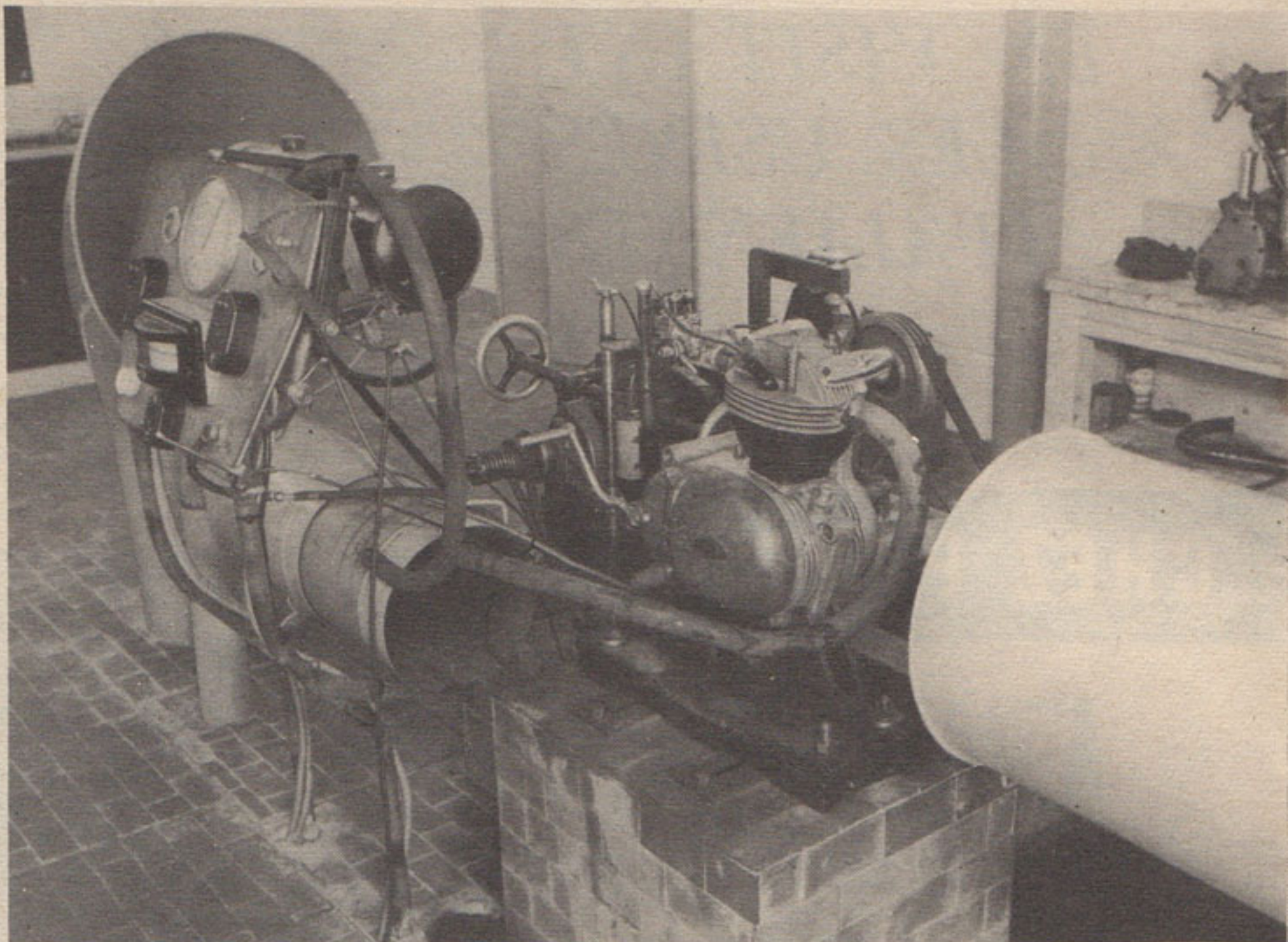
Entrons dans l'usine de cinq étages, très moderne, comme d'ailleurs elles le sont toutes en Italie, ainsi que je devais le découvrir plus tard.

Nous voyons tout d'abord l'atelier où naît la 175 cm³ quatre temps, monocylindre à distribution surélevée. Un dispositif spécial, conçu par l'ingénieur Soncini, permet d'augmenter ou diminuer la course de la soupape d'admission, avec pour conséquence une variation du temps d'aspiration, qui peut augmenter ou diminuer. Ce système permet d'obtenir une puissance supérieure à un nombre déterminé de tours.

Le modèle sport a été chronométré à Monza, sur un kilomètre lancé, à près de 140 km/h.

L'atelier où les cadres sont fabriqués est le berceau de l'usine Parilla; là naquit, il y a quinze ans, le «lévrier» qui est devenu l'insigne de la marque milanaise.

Le banc d'essai, au fond à droite le 350 cm³ double A.C.T. de compétition.



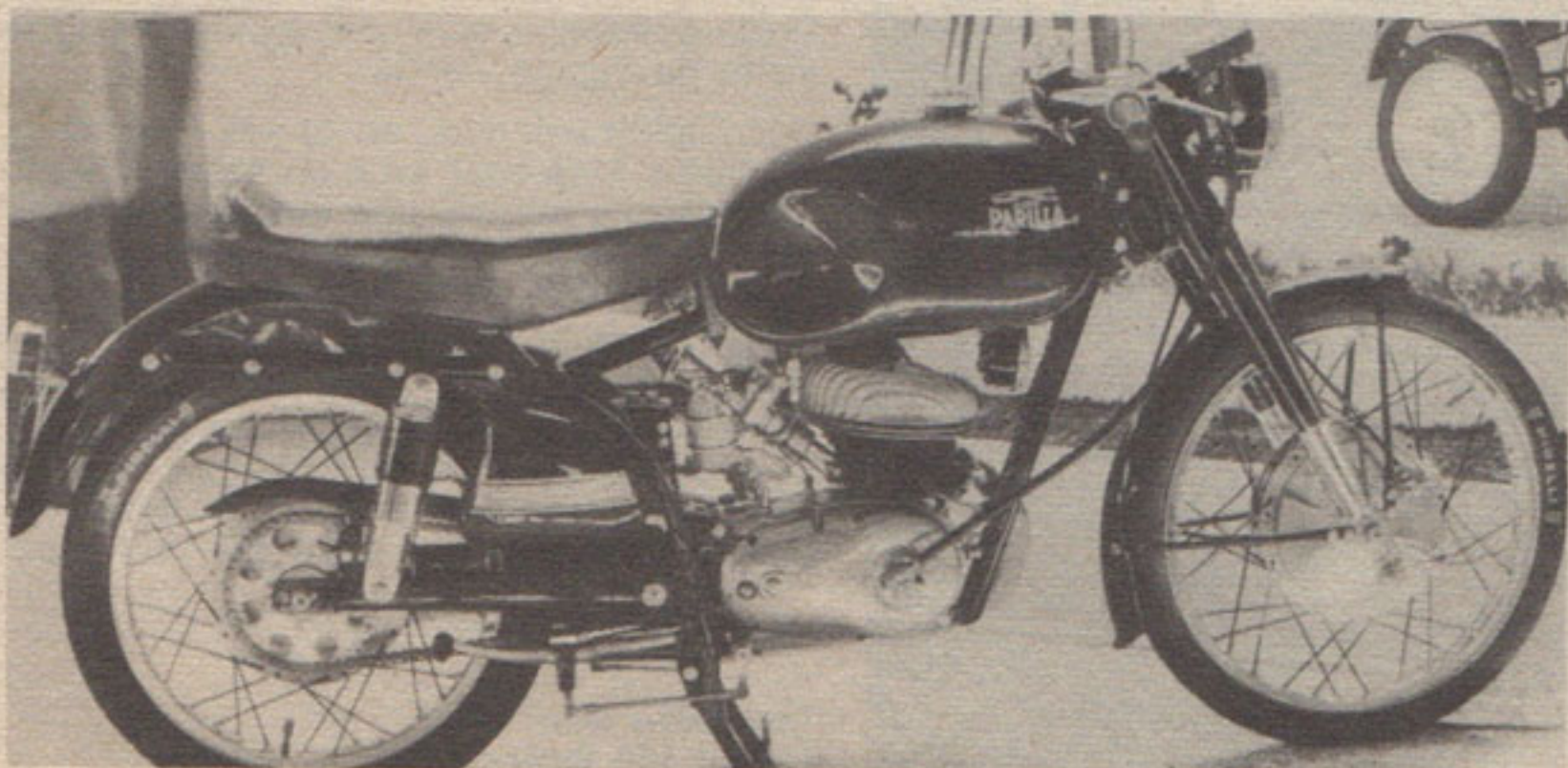
La 250 cm³ Twin « Setter »

Soixante-dix cadres sortent quotidiennement des mains de cinq ouvriers, dirigés par l'un des plus anciens de la maison, le jovial Natale.

Viennent ensuite les chaînes de montage, des 250, 350, et des 125 et 150 Bracco. Ces dernières sont équipées d'un démarreur électrique. Toutes les chaînes de montage sont mues par une courroie entraînée par un moteur électrique, ce qui permet de monter entièrement une machine sans que l'ouvrier attaché à chaque opération, soit obligé de se déplacer.

Tous les moteurs tournent au banc pendant trois heures, ce qui assure un contrôle de fonctionnement très précis.

Le banc d'essai, destiné aux prototypes, et aux moteurs de course, est situé dans une pièce particulière, dont les murs sont revêtus d'isolants spéciaux, afin d'amortir le bruit des moteurs à plein régime et celui



La 150 « Sport ».

de la soufflerie de refroidissement, qui peut produire un vent de 170 km/h. Malgré ces précautions, nous confie Bruno Zoffoli, nous avons quelques ennuis avec les voisins, qui se plaignent des vibrations.

L'atelier de peinture est très moderne. Afin d'éviter que l'ouvrier ne soit incommodé par les vapeurs qui se dégagent, un voile d'eau sert d'écran aux projections des pistolets, absorbant les odeurs nocives. Le client étant très difficile, chaque cylindrée a sa couleur spéciale : rouge pour les modèles « sport », gris fer pour les 150, vert pour les 175, ivoire pour la série Bracco en 125 et 150 cm³.

En me dirigeant vers le bureau de M. Parilla, je croise des essayeurs qui vont juger sur la route les machines sorties de chaîne.

Les ingénieurs Soncini et Salmaggi sont avec le « Patron », qui, très agréablement, me reçoit.

Une question me brûle les lèvres : Pourquoi avez-vous abandonné la compétition ?

— L'on ne peut vivre de poésie, il fallait que je fasse tourner mon usine et me consacre entièrement à la production des machines de série. La saison prochaine, le « levrier » fera à nouveau son apparition sur les circuits.

— Dans quelles catégories engagerez-vous vos machines ?

— En 125, 175, 250 et 350. Nous porterons notre effort, en Italie, sur les 125 cm³, car cette cylindrée attire de très nombreux pilotes. Une 175 sera vraisemblablement confiée à Nello Pagani pour les courses à l'étranger. La 250 cm³ constitue un peu la classe sentimentale, puisque c'est avec celle-ci que Parilla fit ses débuts en compétition.

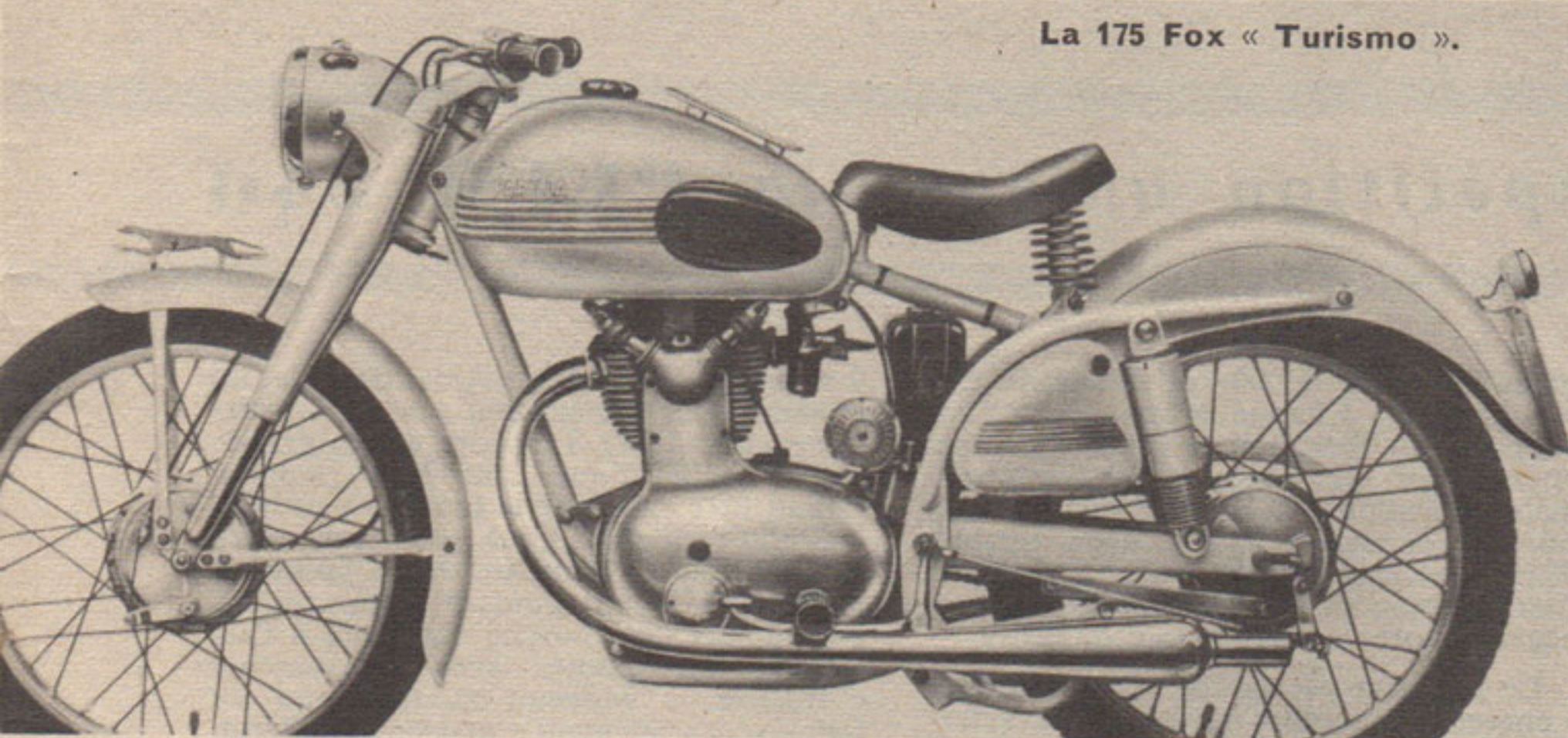
M. Parilla voit la moto des prochaines années équipée du démarreur électrique, et c'est pourquoi, nous explique-t-il, toutes ses machines non équipées encore avec ce dispositif peuvent l'être sans modification aucune.

La conversation se poursuit, et nous ramène tout naturellement à la course. Ce constructeur ne nous cache pas l'intérêt qu'il porte à l'essor de la catégorie 175 cm³ en France et il aimerait voir une de ses machines participer à différents circuits, aux mains d'un pilote français.

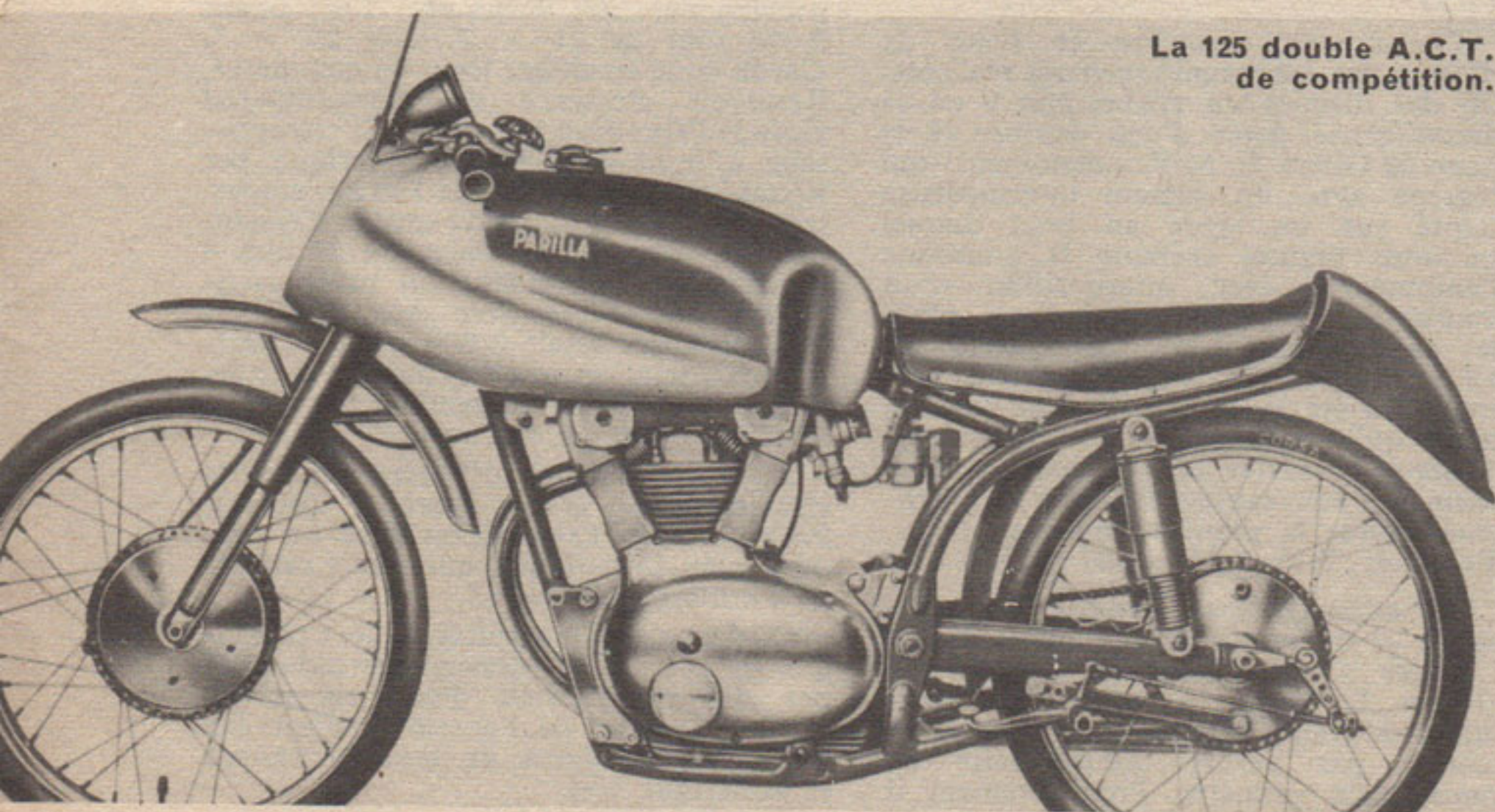
Il me faut maintenant prendre congé, et remercier M. Parilla de son charmant accueil, ainsi d'ailleurs que mon guide, qui mit tant de bonne volonté à tout expliquer à la néophyte que je suis.

Souhaitons à ce constructeur et à toute sa sympathique équipe, que la persévérance et les efforts qu'ils déploient — on travaille toujours très tard au bureau et à l'usine — soient couronnés du plus grand succès commercial et sportif, et espérons pouvoir admirer un jour les « lévriers » sur nos circuits.

Hélène Cintioli.



La 175 Fox « Turismo ».



La 125 double A.C.T. de compétition.

LA PRODUCTION PARILLA

125 TOURISMO

Deux temps; 54 × 54; boîte quatre vitesses; allumage par volant magnétique; fourche télescopique; suspension AR oscillante. Existe en version grand luxe. Vitesse : 80 km/h.

125 BRACCO

Deux-temps; 54 × 54; boîte trois vitesses; allumage par volant magnétique; fourche télescopique; suspension AR oscillante; démarreur électrique sur demande. Vitesse : 80 km/h.

150 BRACCO

Deux-temps; 60 × 54; boîte quatre vitesses; caractéristiques identiques au 125 cm³; vitesse : 90 km/h.

150 SPORT

Machine destinée aux épreuves de longue durée; deux-temps; 60 × 54; quatre vitesses; allumage par volant magnétique; graissage additionnel par pompe et barbotage; 9 ch 5 à 7 800 t/mn; fourche télescopique; suspension AR oscillante; vitesse : 105 km/h.

175 FOX

Quatre-temps à distribution surélevée; 60 × 62; quatre vitesses; allumage dynamo-batterie; graissage par pompe; fourche télescopique, suspension AR oscillante; vitesse : 105 km/h. Le type sport, plus poussé, est donné pour 130 km/h environ.

250 SETTER

Quatre-temps bicylindre; 52 × 58; quatre vitesses; allumage dynamo-batterie; graissage par pompe; fourche télescopique, suspension AR oscillante; vitesse : 110 km/h.

350 VELTRO

Quatre-temps bicylindre; 65 × 58; mêmes caractéristiques que la 250 cm³; vitesse : 120 km/h.

SCOOTER LEVRIERE

Deux-temps; 150 cm³; 60 × 54; allumage par volant magnétique; fourche télescopique; suspension AR oscillante; châssis en tube; vitesse : 75-80 km/h.

**

En modèle compétition, il existe une 125, une 175, une 250 et une 350, toutes monocylindre à double A.C.T.

NOUVELLES SPORTIVES

NOUVEAU RECORD DE VITESSE EN TCHÉCOSLOVAQUIE

Le coureur Havel a battu, le 28 novembre, le record de vitesse de Tchécoslovaquie. Il a atteint, sur le kilomètre lancé, la vitesse de 209 km/h 910, battant son précédent record de 5 km. La machine utilisée était une 500 cm³ Jawa bicylindre, à arbre à cames en tête. Cette performance constitue la plus grande vitesse réalisée en Tchécoslovaquie par un véhicule à moteur. Rappelons que le record du monde est détenu par W. Herz, avec 290 km/h, sur une 500 N.S.U. à compresseur.

ÉQUIPE OFFICIELLE N.S.U.

Le chef de file en sera évidemment W. Haas, deux fois champion du monde et trois fois champion d'Allemagne.

Il sera secondé dans les courses internationales et dans celles comptant pour le championnat d'Allemagne par H. P. Müller, l'un des meilleurs pilotes allemands du moment, surnommé d'ailleurs le « Renntiger ». Il avait couru durant ces dernières années pour D.K.W. et Horex. Le troisième homme sera Hans Baltisberger, qui pilotait la saison dernière une 500 B.M.W. et une A.J.S. 350. Enfin l'Autrichien Hollass, spécialiste des circuits mouillés, complétera l'équipe. Il se distingua l'an passé sur Mondial et Norton.

Ce « team » sera redoutable dans les épreuves du Championnat d'Allemagne; par contre, en Championnat du Monde, l'incorporation de Kavanagh dans l'équipe Guzzi pourrait donner du fil à retordre à Haas en catégorie 250.

En ce qui concerne N.S.U., on chuchote également qu'une 350 serait prête pour le début de saison. On ignore encore qui en sera le pilote, mais il est probable qu'elle sera attribuée à Haas. La catégorie 350 connaîtra un relief inattendu en 1954, puisque nous trouverons six marques aux prises : Norton, A.J.S., Guzzi, M.V., D.K.W. et N.S.U.

144 KM/H 869 AVEC UN 100 CM³

La nouvelle nous vient de Moscou. Sur la piste de Simféropol, le pilote Novikov aurait battu le record de Russie du kilomètre lancé, catégorie 100 cm³ à la moyenne de 144 km/h 869.

Ce record n'est cependant pas homologable, l'U.R.S.S. n'étant pas affiliée à la F.I.M. Le record du monde reste donc la propriété de l'Italien Bottigelli, qui, le 16 janvier 1952, sur une Alpino de 74 cm³ carénée atteignit 123 km/h 110.

On ignore sur quelle machine le record russe a été établi, mais tout porte à croire qu'une ex-125 D.K.W. à compresseur fut utilisée, après réduction de la cylindrée.

B.M.W. HONORE SES COUREURS

La firme B.M.W. fête récemment son 30^e anniversaire d'activité. A cette occasion, une réception grandiose fut organisée en l'honneur des pilotes de course Georges Meier et Wiggerl

Kraus. Ces deux champions reçurent, pour récompenser leurs performances et leur dévouement à la marque, deux anneaux d'or sertis de brillants. Cette réception marquait également le retrait des deux pilotes de la scène sportive internationale. G. Meier et W. Kraus ont décidé en effet de « raccrocher », et ne participeront plus désormais qu'à des épreuves de régularité sur longs parcours, motocyclistes ou automobiles.

E. OLIVER SONGE A LA RETRAITE

Le populaire et incontesté champion du side-car, E. Oliver, a annoncé qu'il se retirerait de la compétition en 1956. Si en 1954 il participera à plusieurs Grands Prix en dehors des épreuves comptant pour le Championnat du Monde, par contre en 1955, il ne courra que les épreuves de Championnat. Après quoi, pour ne pas abandonner complètement le monde de la moto, il s'établira dans la banlieue de Londres pour y vendre des motos et naturellement, des side-cars. Rappelons qu'Eric Oliver aura quarante-cinq ans cette année.



une moto de compétition unique, la PECK 250

UNIQUE par le nombre et unique par la réalisation. Car s'il y a eu des 250 à quatre cylindres à l'étude (Gilera et Benelli) elles furent l'œuvre d'usines. La 250 à quatre cylindres que nous allons décrire est l'œuvre d'un enthousiaste britannique qui l'a conçue et réalisée virtuellement seul, à de rares exceptions près. L'atelier dans lequel la R.P. Spécial vit le jour ne mesurait que 4 m sur 3!

La partie motrice est un double arbre à cames en tête, bloc-moteur monté dans un cadre de course. Passons sur les difficultés de réalisation, sachons qu'avec quinze heures de travail par semaine, il a fallu deux ans et demi pour faire la machine, le moteur absorbant la presque totalité du temps. L'alésage est de 44, permettant l'emploi de segments de LE Velocette, et la course de 41, cylindrée exacte, 249. Pris dans la masse le vilebrequin possède des manetons et arbres de 25 mm 4, cinq portées, trois lisses et les deux des extrémités à rouleaux. Prises aussi dans la masse, les quatre bielles sont en Dural et tourillonnent directement sur les manetons et axes de pistons; les pistons ont été pris également dans la masse et permettent un rapport volumétrique de 9 à 1.

Chaque cylindre, en alliage léger, est entièrement usiné, les chemises en fonte centrifugée sont emmanchées à force. Les chambres de combustion des culasses en alliage léger sont hémisphériques et possèdent des sièges de soupapes en bronze d'aluminium. Les soupapes for-

ment un angle de 90° et mesurent 23,8 de diamètre. Chaque arbre à came est supporté par trois paliers lisses, les cames opérant sur les soupapes par l'intermédiaire d'embouts à hauteur réglable par cales d'épaisseur: il y a deux ressorts Terry spéciaux par soupape. Les arbres sont commandés par une cascade d'engrenages comprenant quatre intermédiaires.

Le graissage est assuré par une pompe à engrenages doubles noyée dans le carter-réservoir d'huile d'une contenance de 3 l 33.

Transmission primaire et boîte de vitesses ont été magnifiquement réalisées. Un des disques du vilebrequin a eu sa circonférence dotée d'une denture (à la façon de Gilera et M.V. notamment) qui engrene avec un pignon intermédiaire monté sur un arbre au bout duquel un autre pignon entraîne la couronne d'embrayage, avec interposition d'un amortisseur de transmission à blocs de caoutchouc. Une pignonnerie de boîte Burman à quatre rapports rapprochés a été logée dans le bloc-moteur, tandis qu'une adaptation fort ingénieuse et nette du carter de sélecteur et kick Burman a été réalisée. Le kick sera supprimé après la première mise au point. (Rapports : 7,25- 8,55 - 10,87 et 13,77 à 1.)

Un allumage par batterie au zinc-argent et ammoniacque et bobine Lucas « Sport » est employé. Bougies de 10 mm. La pompe à huile et le distributeur à avance automatique sont commandés par l'arbre intermédiaire de transmission primaire. Provisoirement il

y a quatre carburateurs Amal de série, les modèles course n'existant pas en si petite dimension (16,7). Le cadre est en grande partie celui d'une 250 New-Imperial Grand Prix ainsi que la fourche à parallélogramme Webb. Ceci pour les expériences. Par la suite un cadre spécial à fourche à roue poussée sera utilisé. Néanmoins une fourche oscillante à l'arrière a été montée avec amortisseurs « maison ». Moyeux et tambours de freins sont également « maison », 200 mm à l'avant, 175 à l'arrière, les mâchoires proviennent de Triumph. Les pneus Avon sont de 21 x 2,75 et 20 x 3. Garde-boue en alliage léger du commerce. Réservoir d'essence du New-Imperial Grand Prix avec bouchon de remplissage à joint auto-étanche fabriqué par Ronald Peck. Poids à vide 100 kg, empattement 1 m 35. Les quatre tuyaux d'échappement, sans mégaphones, de 25 mm 4 de diamètre, produisent un bruit particulièrement désagréable aux profanes. Aux premiers essais 8 000 à 9 000 tours furent atteints en une fraction de seconde, sans synchronisme particulier des carbus ni calage optimum de l'avance.

La R.P. Spécial débutera en petits circuits, puis si la machine promet, Peck envisage l'association avec un premier plan britannique qui serait capable de l'utiliser avec succès.

Quel que soit le résultat, l'effort technique de cet artiste (dessinateur industriel par ailleurs) méritait d'être signalé et admiré, l'aspect de l'ensemble n'est pas critiquable et dénote un sens mécanique et esthétique réel.

Vespa



véritable petite voiture sur deux roues

DEUX ROUES... QUI EN VALENT QUATRE

POINT DE VUE

La fin de la saison 1953 et le début de l'année 1954 ont enregistré un certain nombre de remous, tant à l'échelon de la F.I.M. (bureau permanent des constructeurs contre Commission Sportive) que de notre Fédération nationale.

Bien que la F.F.M. n'ait eu à subir encore aucune lutte ouverte de la part de ses ressortissants, il serait vain de vouloir nier le malaise certain qui semble

alourdir les rapports entre la « place de la Concorde » et les licenciés.

Que reproche-t-on à la F.F.M.? Nous avons pensé que la meilleure réponse à cette question ne pouvait être fournie que par l'interview des dirigeants des Clubs les plus en vue.

Précisons avant toute chose qu'il n'est nullement dans nos vues de vouloir éta-

blir une critique systématique, par essence même négative. Il est hors de doute que la gestion du sport motocycliste français représente une lourde tâche, dont certains aspects échappent aux yeux du profane, souvent mal informé, tâche d'autant plus difficile que si la bonne volonté ne paraît devoir être mise en doute, il semble aux yeux de certains qu'il n'en va pas de même pour la compétence.



J'ai brigué (et obtenu) la présidence de la Section vitesse

à la Ligue, nous dit G. Houel, parce que je crois sincèrement qu'il y a des améliorations à apporter au sport motocycliste. Ne serait-ce pour commencer que l'appellation des circuits : il semble inadmissible qu'une épreuve internationale se coure sur 1 500 m de tour. Pour se prévaloir du titre « international », un circuit devrait développer au minimum 4 km, et compter une vingtaine de coureurs au départ. La plupart du temps, l'exiguïté du parcours réduit ce chiffre à 12, ou alors on a recours aux éliminatoires pour sélectionner le nombre de coureurs compatible avec le circuit. Ce système est injuste, car généralement le concurrent éliminé perd sa prime de départ ou la voit réduite de façon sensible. Or, l'épreuve éliminatoire se courent sur un nombre restreint de tours (on retient même parfois les meilleurs temps à l'entraînement) un mauvais départ suffit à constituer un handicap difficile à rattraper, ce qui ne signifie nullement qu'en course on ne puisse réaliser une bonne place.

Le reclassement des épreuves augmenterait le nombre de circuits nationaux, et par conséquent multiplierait les chances des coureurs nationaux.

D'autre part, il est également anormal que dans les épreuves internationales comptant pour le Championnat, on trouve au départ 70 % de coureurs étrangers. Il ne devrait être toléré aux organisateurs que 30 % d'effectifs étrangers. Afin que le plateau n'en souffre pas, les engagements devraient être ouverts deux mois à l'avance et si le nombre de concurrents français n'est pas suffisant quelque temps avant la date de la course, à ce moment toute latitude serait laissée aux organisateurs de faire appel à des éléments étrangers, sous condition de ne pas dépasser les 30 % prévus.

La Commission sportive de la F.F.M.

Les opinions émises dans notre point de vue n'engagent que la responsabilité de la personne intéressée.

QUELQUES MINUTES AVEC GEORGES HOUEL

Nous avons pu saisir Georges Houel entre deux jus d'orange. Le dynamique et toujours souriant Président de l'A.M.S., un des plus grands clubs parisiens, a bien voulu nous exposer son point de vue, basé sur une expérience sportive que personne ne songerait à contester.

aurait aussi une belle occasion de manifester sa compétence en se penchant sur la classification des coureurs. A l'instar de l'Italie et de la Belgique, il serait plus logique d'adopter une classification par catégorie, troisième catégorie : débutants; deuxième catégorie : coureurs ayant déjà acquis un certain nombre de succès; première catégorie : internationaux.

Troisième et deuxième catégories pourraient éventuellement courir ensemble, deuxième et première également, mais en aucun cas la première catégorie ne pourrait rencontrer la troisième. Ainsi, chaque concurrent dans sa classe conserverait le maximum de chances de lutter à armes égales. Lorsque deux catégories se trouveraient ensemble, il y aurait un classement séparé, ce qui, d'ailleurs, sans plus attendre, pourrait être appliqué lorsque des internationaux prennent part à un circuit national. Il est en effet injuste que des nationaux se voient frustrés des premières places et des prix s'y rattachant par des « inter » dont l'expérience et le matériel, surtout dans les moyennes et petites cylindrées, sont souvent supérieurs.

Les organisateurs expliquent l'appel fait aux coureurs d'une catégorie supérieure, par le besoin de présenter un plateau intéressant. Mais l'attrait d'une course réside davantage dans la lutte que dans la personnalité des concurrents.

La première chose est de constituer un plateau homogène, avec des concurrents de force sensiblement égale. Enfin, il est hors de doute qu'une publicité bien comprise fasse beaucoup pour attirer le public.

Dans le domaine du moto-cross, il existe par exemple une rivalité anormale entre les organisations nationales et internationales. Ainsi, un cross national a droit à quatre inters étrangers et à tous les inters français et aux nationaux. Que devient une organisation internationale devant cet état de chose? Sans parler de la dispersion des valeurs internationales rendant la constitution d'un plateau difficile, il semble que les coureurs nationaux soient singulièrement « barrés »! D'autre part, il faut se souvenir que la caution à verser par l'organisateur à la F.F.M. varie du simple au double, suivant qu'il s'agit d'un cross national ou inter.

Enfin, il serait souhaitable que la F.F.M.

rende publique l'activité de la Caisse de secours, créée en 1953 pour venir en aide aux coureurs accidentés. Cette caisse est alimentée par un prélèvement de 1 % sur toutes les réunions (il y en a eu environ deux cents durant la saison). Or, il y a eu malheureusement, durant l'année, des accidents graves, quelques-uns mortels, et l'on aimerait savoir quelle fut l'aide effective apportée par la Caisse de Secours.

— Et maintenant, M. Houel, parlez-nous du programme de l'A.M.S. pour 1954.

— Eh bien! tout d'abord, nous envisageons pour la fin mars, l'organisation d'un rallye de régularité, se déroulant pendant six heures sur un circuit de 9 km environ. Le tracé sera situé dans la région de Maule (S.-et-O.) et comprendra des bonnes routes, des chemins vicinaux, et des passages chronométrés. Nous rechercherons le maximum de difficultés, afin qu'il n'y ait pas d'ex-æquo au classement. L'après-midi, un moto-cross terminera cette journée de sport mécanique.

Le 27 juin, nous organisons le deuxième Grand Prix du Président de la République, à Monthéry. La matinée sera réservée aux coureurs nationaux, catégorie 175 cm³ et peut-être 250 cm³, et l'après-midi aux concurrents « inter » en 350, 500 et sides, avec incorporation de nationaux. Le programme n'est pas encore exactement défini, mais nous espérons fermement réunir un plateau de classe, digne de notre épreuve de 1952.

Pour le cross, nous avons une première réunion le 11 avril, le Prix du Président de la République le 16 mai, le Challenge de la Ville de Paris le 20 juin, la Finale du Championnat d'Europe le 12 septembre, et pour terminer, la Finale du Championnat de France le 10 octobre, réservée uniquement aux coureurs français.

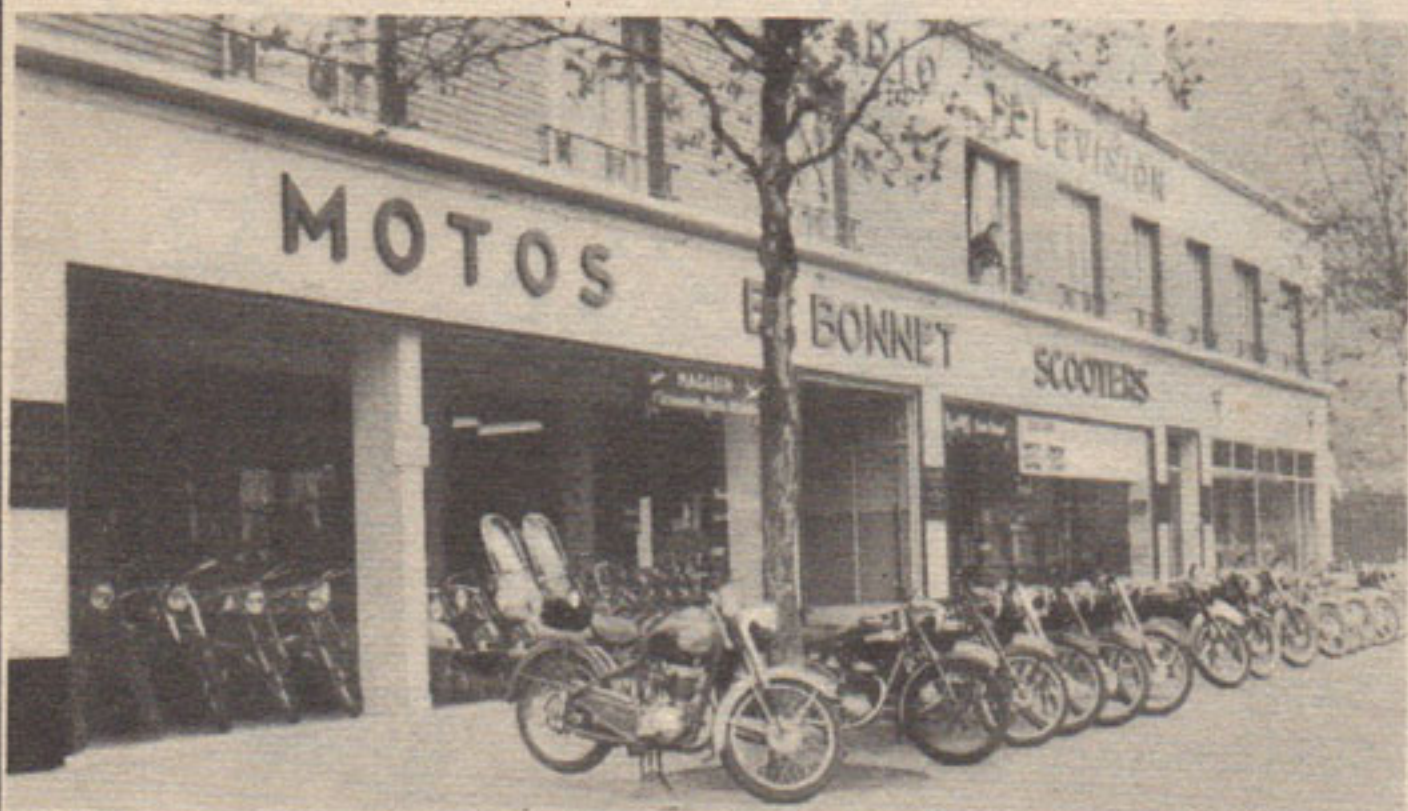
Sur ces derniers mots, et après avoir esquissé ce programme plein de promesses, Georges Houel et son sourire disparurent, pour aller réceptionner la voiture qui devait s'aligner dans le Rallye de Monte-Carlo.

Interview recueilli
par R. Court et A. Nebout.

M. LECLERCQ

GÉRANT LIBRE DES ÉTS BONNET

80, av. du Général-LECLERC - BOULOGNE
(SEINE) - TÉL. : MOL. 15-46 - Métro : Billancourt



Les plus importants magasins DE MOTOS DE FRANCE

Choix considérable des derniers modèles de motos
et scooters de toutes les grandes
marques françaises et étrangères

MOTOS :

GUILLER - TERROT - D. S. MALTERRE - RADIOR
JONGHI - GNOME-&-RHONE - RENÉ GILLET - D.K.W. - I.F.A.
E.M.W. - N.S.U. - GUZZI - ALCYON - AUTOMOTO

SCOOTERS :

BERNARDET - GUILLER - TERROT - AER, MAC-
CHI - AGUSTA - SPEED - GALLETTO-GUZZI

CYCLOMOTEURS :

CAZENAVE - HORSY - VELOSOLEX

IMPORTANTES MAGASINS D'ACCESSOIRES
pièces détachées pour toutes marques

STOCKISTES VAP ET A.M.C.

STATION SERVICE :

CARBURATEURS : DELLORTO - AMAC - GURTNER
VOLANTS : A.B.G - SAFI - FRANCE - NOVI
RÉALÉSAGE - EMBIELLAGE

VENTE A CRÉDIT

de 3 à 12 MOIS

POUR TOUTES MARQUES

de 3 à 18 MOIS

SANS INTÉRÊTS

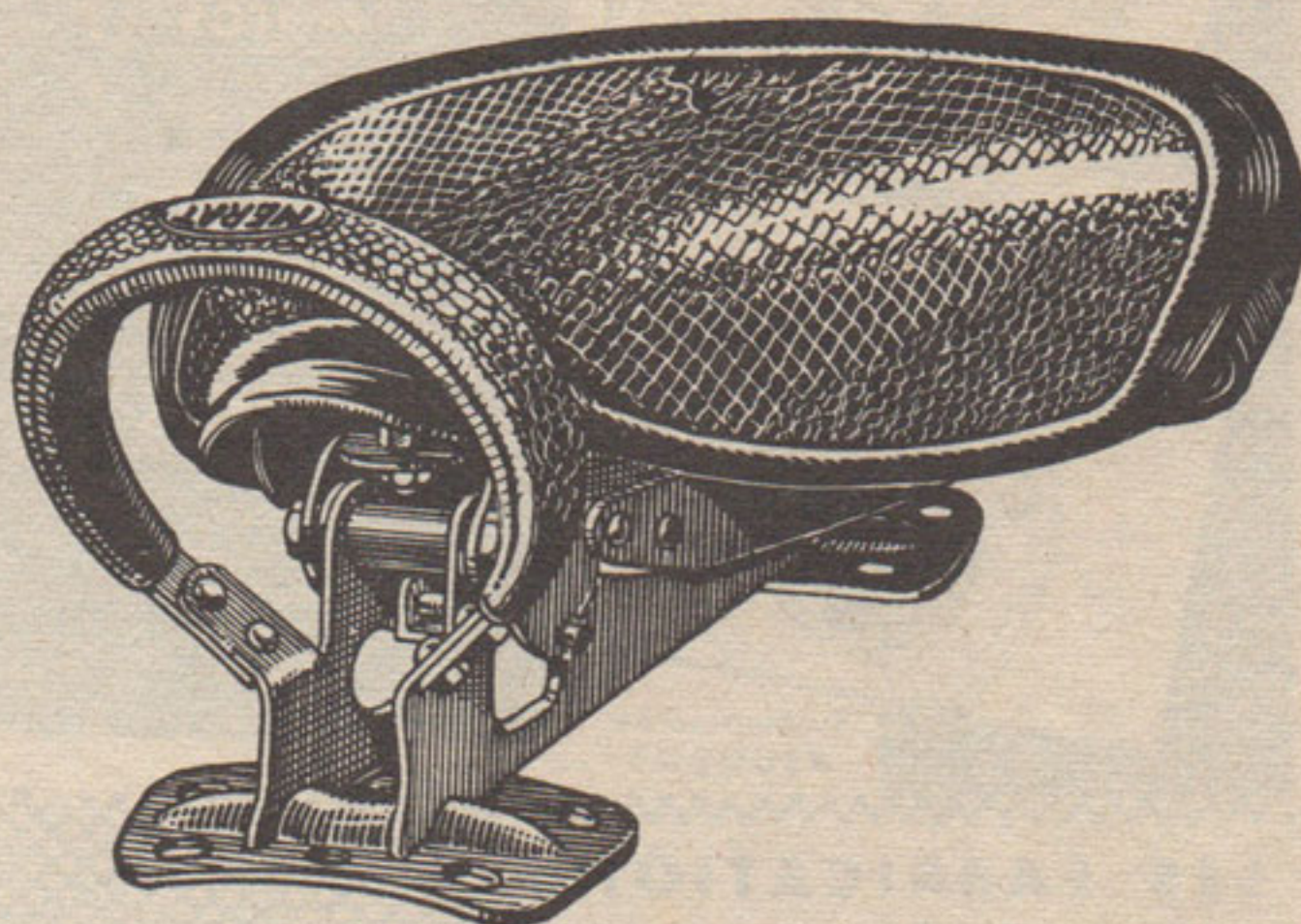
POUR MOTOS GUILLER - RENÉ GILLET - ALCYON
JONGHI - AUTOMOTO - RADIOR
et SCOOTERS GALLETTO-GUZZI - GUILLER - SPEED

Nos machines au comptant ou à crédit
SONT LIVRÉES IMMÉDIATEMENT

RÉPARATIONS - VENTES - OCCASIONS TOUS MODÈLES

Dernières nouveautés MERAT

SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE
A SUSPENSION SPÉCIALE



FIXATIONS POUR TOUTES MARQUES SUR
PORTE-BAGAGE OU GARDE-BOUE

MERAT - SURESNES-Seine MODÈLES BREVETÉS
FRANCE ET ÉTRANGER

Tél. : LON 18-86

SEGMENTS BOLLEE
TOUS PISTONS

TANK-SAD ET SELLES
BIPLÈX, MERAT, V.W.

CASQUES
GENO
BAYARD

BOUGIES
GURTNER
KLG - BOSCH
MARCHAL

REPOSE-PIEDS
V.W. - MERAT

EMBIELLAGES

PARE-BRISE
BIPLÈX
PAREFLEX

CARBURATEURS
GURTNER
DELLORTO
A.B.G.

SILENCIEUX WILMAN

RÉSERVOIRS
MOTTAZ

RETRO-VISEURS
V.W. - HURET

CYLINDRES

POIGNÉES
TOURNANTES
SAKER

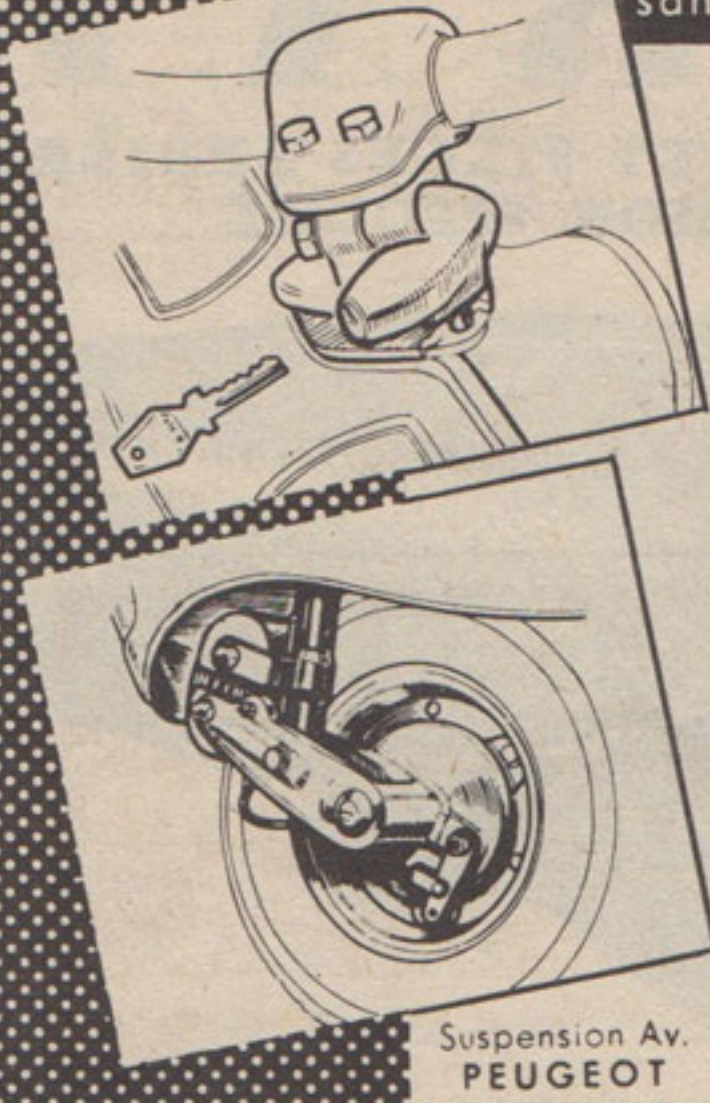
PIGNONS

GUIDONS SAKER

**TOUS LES ACCESSOIRES
POUR MOTOS
ETS YVARS**
8, RUE DU GRAND-PRIEURÉ, PARIS-XI
PRÈS PLACE RÉPUBLIQUE - ROQ. 52-34
ACCESSOIRES - VESPA - LAMBRETTA
MOBYLETTE DÉPOSITAIRE VAP

**ANTIVOL DE DIRECTION
ET
SUSPENSION CAOUTCHOUC**
Auto-progressive, auto-amortie
sans ressort ni amortisseur

Antivol NEIMAN
sur LAMBRETTA
adapt. sur anc. mod.

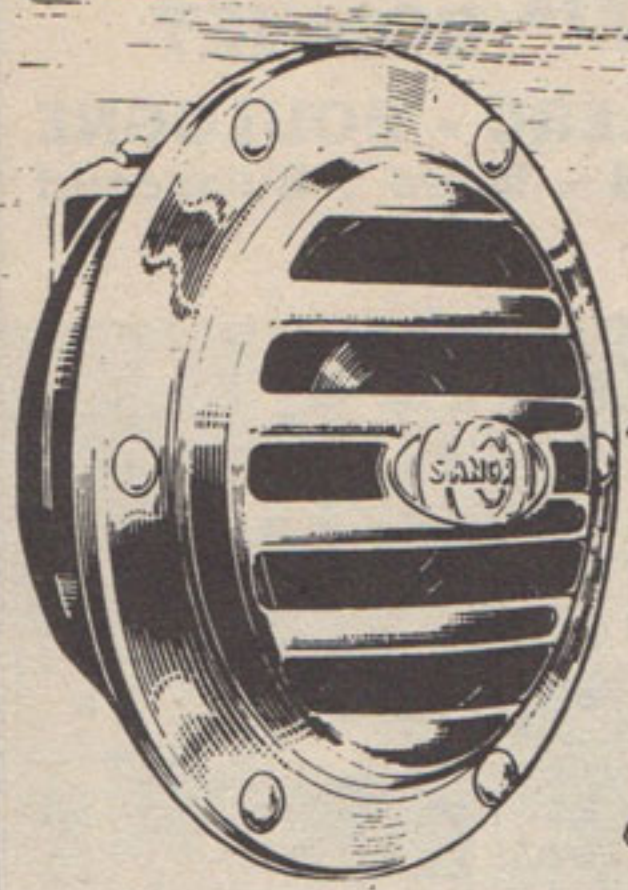


Suspension Av.
PEUGEOT

- PRINCIPALES RÉFÉRENCES FRANÇAISES**
- MOTOS**
Aiglon
Automoto
Bima Peugeot
Gnôme-et-Rhône
Griffon
Météore
Peugeot
Trophée de France
- SCOOTERS**
Bernardet
Lambretta
Magnat-Debon
Peugeot
Terrot
Speed

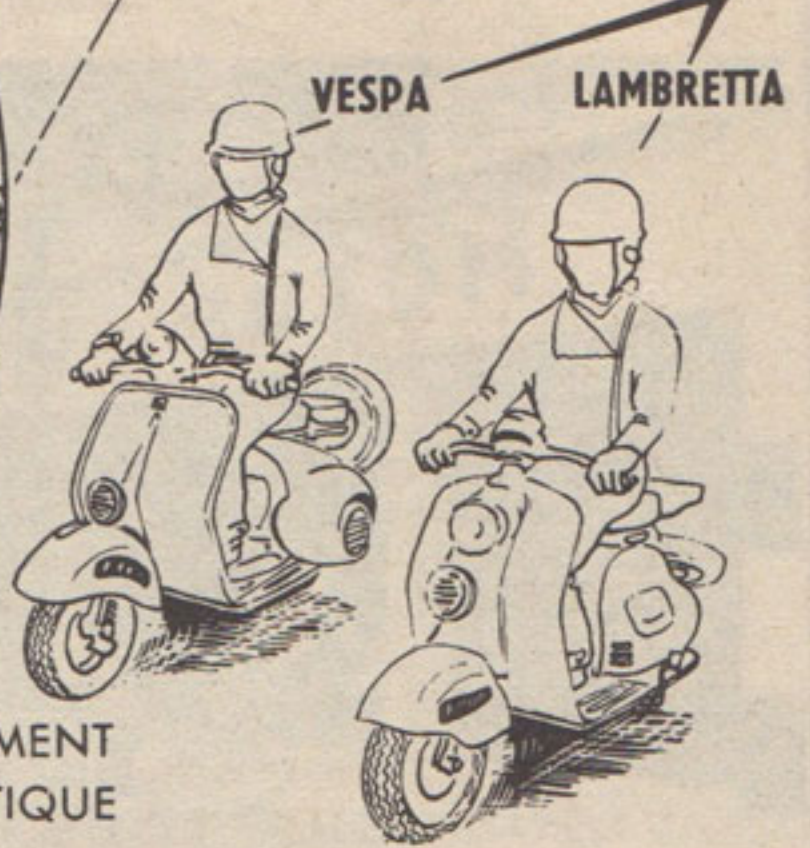
LES FABRICATIONS
NEIMAN
51, Av. de Neuilly, NEUILLY s/SEINE - Tél. MAI. 64-88

**QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE**
ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE

VM 110
MODÈLES SPÉCIAUX POUR



SANOR
LE PROJECTEUR DE SON
MODÈLE STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
SCOOTERS

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



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.

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET ANDRÉ PORTERIE

SAKER LEVALLOIS

SAKER LEVALLOIS

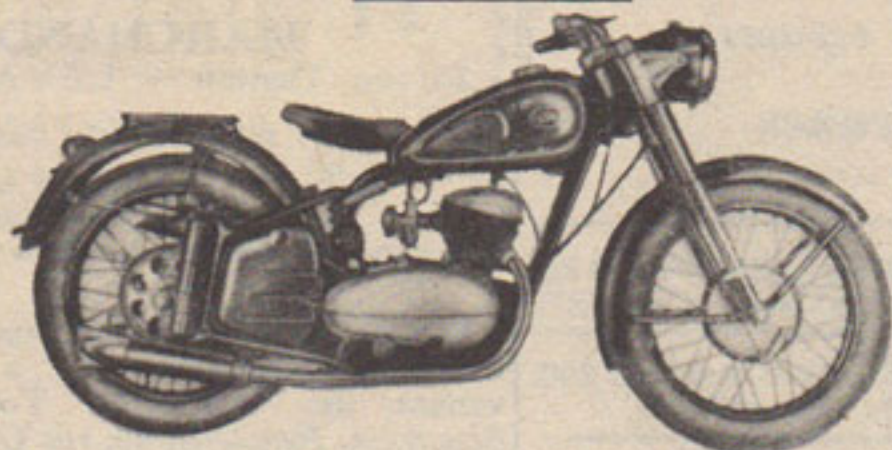
DISTRIBUTEUR OFFICIEL :
SOCIÉTÉ KERSA, 43, rue Voltaire, LEVALLOIS
— Métro : ANATOLE-FRANCE —

IMBATTABLE! SAINT-PAUL-MOTOS

P. LISITA - 1, rue Rivoli - PARIS-4^e - Tél.: ARC 71-46
Métro : SAINT-PAUL

avec
SON CRÉDIT D'HIVER

250
C
S
E
P
E
L



42.000
C
O
M
P
T
A
N
T

SOLDE EN 12 MENSUALITÉS LIVRAISON IMMÉDIATE
(FORMALITÉS RÉDUITES)

Une visite s'impose parmi les modèles récents :

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

Scoters :

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

CRÉDIT SUR TOUS ACCESSOIRES
DISTRIBUTEUR AGRÉÉ DES COMBINAISONS

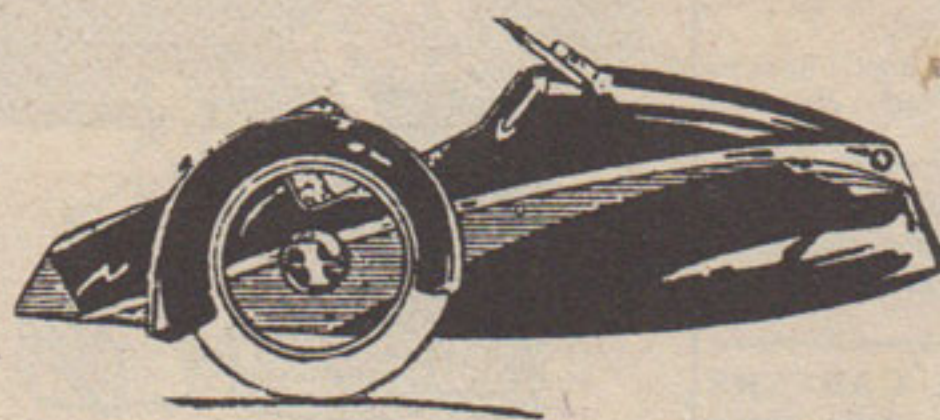
"MACOMBYNN" 54

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

" IMPÉRIAL "

" LES PLUS BEAUX SIDECARS DU MONDE "

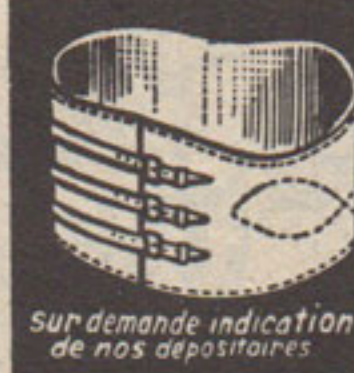
La plus haute
qualité



**SIDECARS
TRIMOTEURS**

Les
meilleurs prix

É^{ts} MARMONNIER, Constructeurs - 6, impasse du Sablon, LYON-3^e



MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

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

Sur demande indication
de nos dépositaires

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.

STATION SERVICE

YORAL

*Stock
complet*

TOUS
CARBURATEURS
DEL LORTO

FOURCHES ET
AMORTISSEURS
GRAZZINI

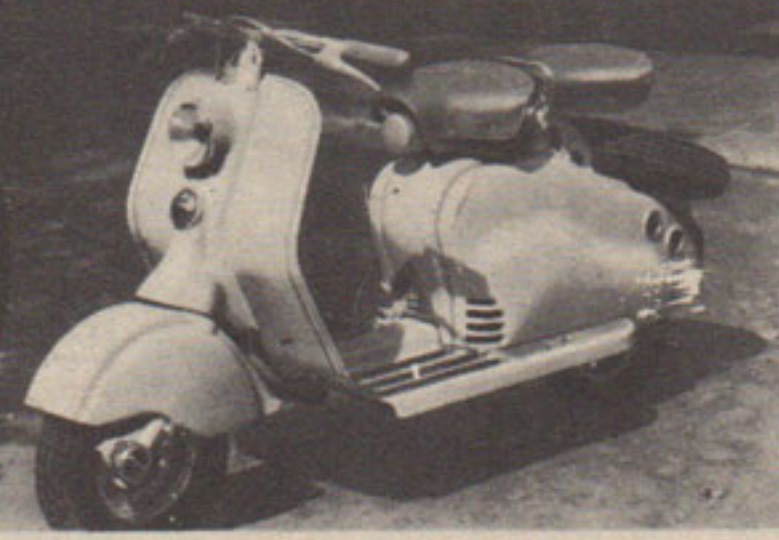
20, RUE DU DÉBARCADÈRE - PARIS-16^e - ETO. 73-92, 77-46

CYCLOMOTO

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

ASNIÈRES — GRE. 26-15

VELOSOLEX - LAMBRETTA - MOTOBÉCANE



MOTOCYCLISTES...

...DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir

L'ATELIER DE RÉPARATIONS

de votre vendeur, avant de passer votre commande

BON VENDEUR C'EST BIEN!

BON MÉCANICIEN C'EST MIEUX!

VÉLOMOTEUR, MOTO, SCOOTER

PIÈCES DÉTACHÉES

VENTE A CRÉDIT

RÉPARATIONS

LEVALLOIS - MOTOS

(A. DUBOIS)

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

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

MOTOBÉCANE



Toute la pièce de récupération MOTOS ET VÉLOMOTEURS

Peugeot - Terrot - Gnome-Rhône - Motosacoche - Train-Zurcher - Mag - Chaise - Jap - Motobécane - René Gillet F.N. - B.S.A. - Triumph - Norton - Ariel - A.J.S. - Royal-Enfield - B.M.W. - D.K.W. - Ardie - Standard - Zundapp Stainless - etc.

**CYLINDRES - FOURCHES - PIGNONS - CADRES
BOITES - MOTEURS - RÉSERVOIRS - ETC.**

Importants lots pièces neuves origine **Harley, Indian**
150 motos et épaves; liste sur demande.

MOTO-SPORTS

66, rue du 11-Novembre - ST-ETIENNE (Loire) Tél. : 03-01

Fermé lundi et samedi

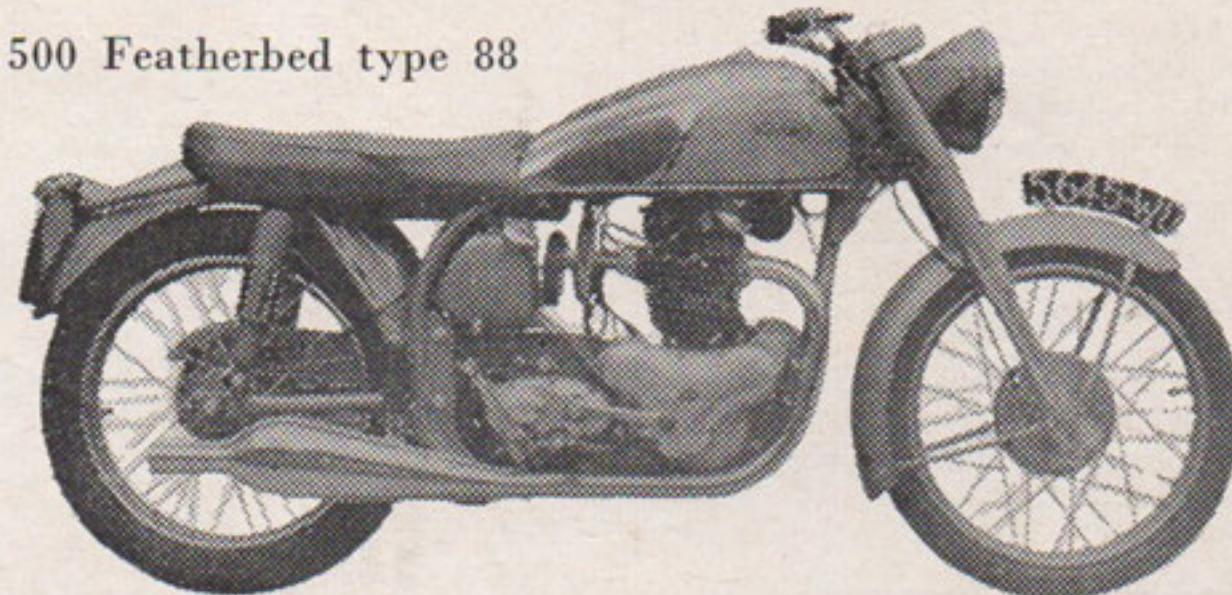
A PARIS : 19, rue des Deux-Communes, Montreuil (S.).

Ouvert samedi seulement.

Commandez maintenant votre nouvelle **Norton** 1954

Gagnante de 30 Tourist Trophy
5 Bol d'Or (24 h d'endurance) à 107 km/h de moyenne -
2 573 km. Record absolu autos-motos par G. LEFEVRE
et Championnat de France 1952 (catégorie 500 cm³)
par COLLOT
venant de battre 60 records du monde
et le record du monde à 215 km/h.

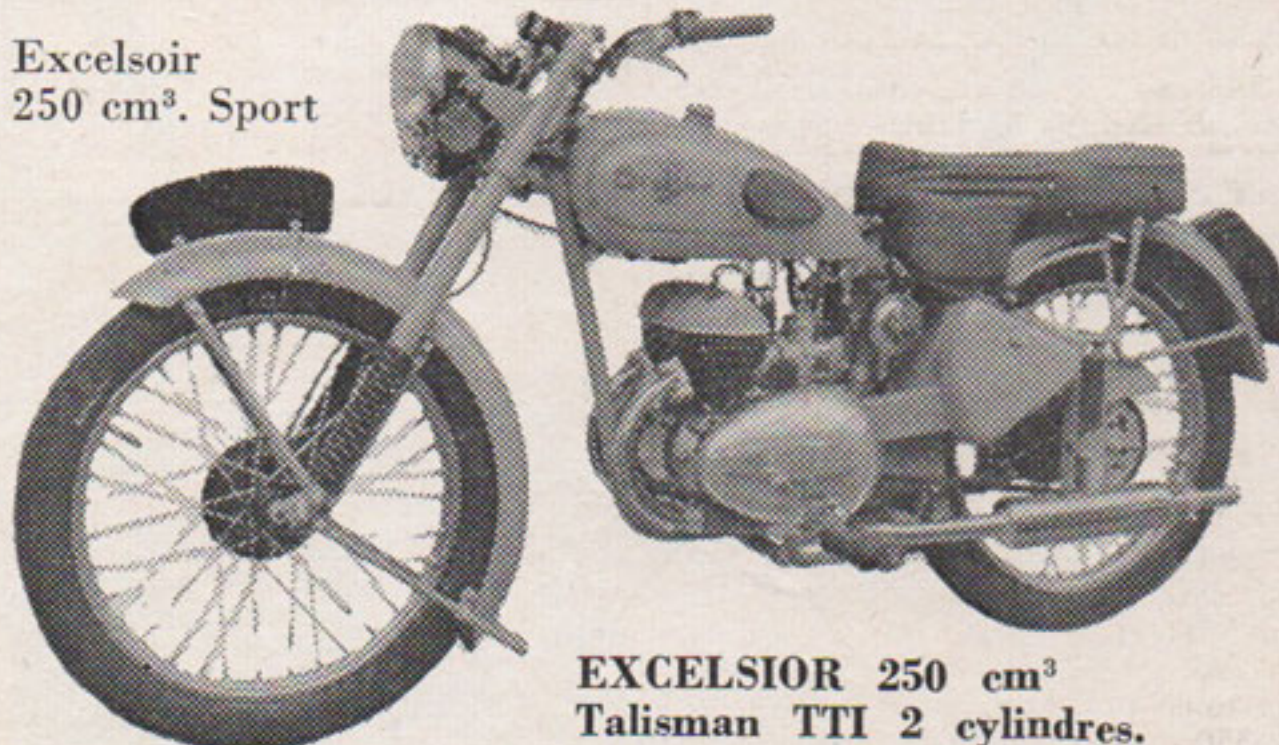
500 Featherbed type 88



500 DOMINATOR type 7, cadre Swinging arm.
500 DOMINATOR type 88, cadre Featherbed.
500 ES2 - Mono - nouveau cadre swinging arm.
DISPONIBLES

◆ CRÉDIT à 6, 9 et 12 MOIS ◆

Excelsior
250 cm³. Sport



EXCELSIOR 250 cm³
Talisman TTI 2 cylindres.

EXCELSIOR 250 cm³ Talisman Sport 2 cylindres.
2 carburateurs.

La souplesse d'un 4 cylindres

Livrables immédiatement

VOIR NOS OCCASIONS

DANS NOS ATELIERS - (état absolument neuf)

NORTON Dominator - ES2 - 350 arbre à cames - 500 culbuté -
500 latéral - 600 BIG FOUR

NORTON MAN X 500 - 165 km/h. Revisée : 250 000 fr.

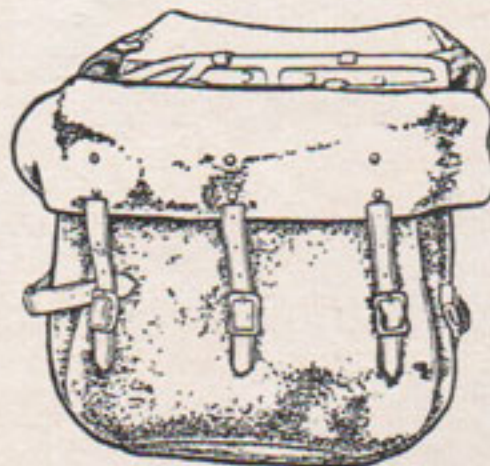
PEUGEOT 175 fourche téles. susp. AR à 110 000 fr.

Toutes pièces : NORTON - EXCELSIOR

VINCENT - ARIEL - B.S.A. - TRIUMPH - INDIAN

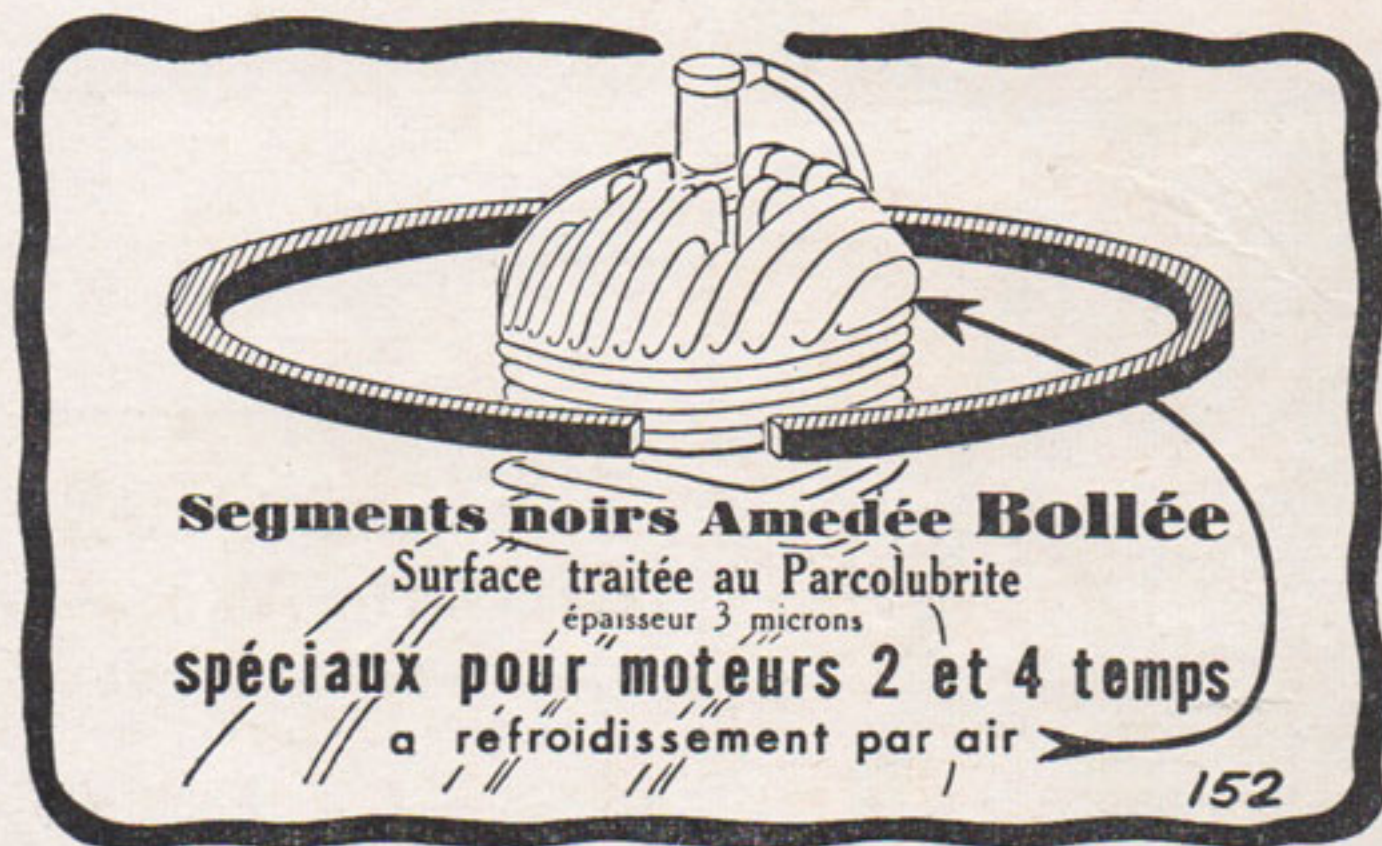
Sacoques américaines spéciales
renforcées pour motos,
véloMOTEURS. Grand modèle cuir
chromé de : 4 900 à 5 900 fr

LOT IMPORTANT
DE PNEUS ET ACCESSOIRES
toutes marques Selles doubles et
coussins de garde-boue



GARREAU

Distributeur pour la France de
Norton - Excelsior - Indian - Tornax
22, rue Robert-Lindet, PARIS (15^e). VAU 07-09



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite

épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

a refroidissement par air

152

*ASSIS...
comme dans un fauteuil*

AVEC LES FAMEUX
COUSSINS DE SELLES
EN CAOUTCHOUC SPONGIEUX

**VÉLOS
MOTOS
SCOOTERS
CYCLOMOTEURS**

POLO



LE CAOUTCHOUC SPONGIEUX SA

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

juicio



Le meilleur moteur du monde!