

7^e ANNÉE N° 120

REVUE BIMENSUELLE

1^{er} AVRIL 1954

MOTOCYCLES

DIR. MAX ENDERS

AD^r PH. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL, PARIS 17^e



40^F

La stabilité de la moto
La protection du scooter



MOTOSCOOTER
"Starlett"

Tout est conçu dans cette machine pour faire oublier la mécanique :-
Un moteur 2 temps, licence Villiers 100 cm³, 2 vitesses, nerveux et silencieux, d'une robustesse à toute épreuve. Une fourche télescopique Grégoire à flexibilité variable qui absorbe tous les chocs de la route. Une protection totale du passager par une véritable carrosserie. Une conduite d'une extrême facilité : lancement du moteur à la main (fig. 1), changement de vitesses et débrayage synchronisés à main gauche (fig. 2), commande des gaz à main droite par poignée tournante.

78.500 F.
VENTE A CRÉDIT
JUSQU'À 12 MOIS.



Fig. 1

Monet Goyon

KOEHLER ESCOFFIER

MACON

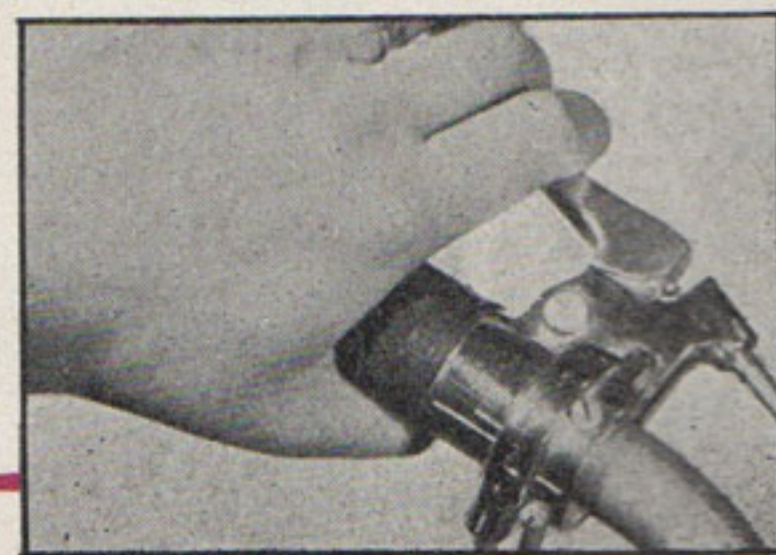


Fig. 2

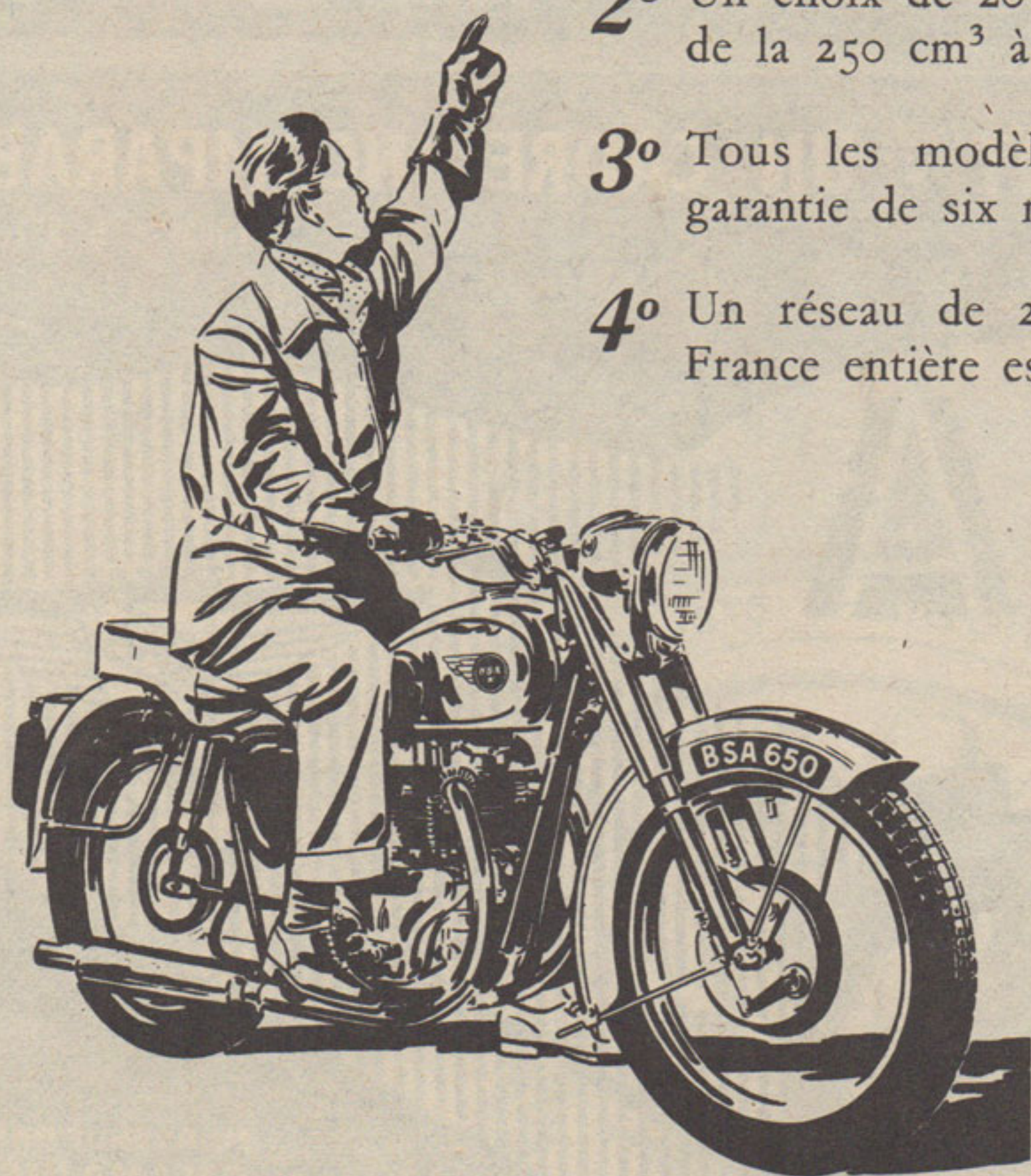
Consultez les Agents de votre région

Succursale à PARIS : 49, rue des Renaudes (17^e)

BSA

Tel est mon choix pour 1954 car

- 1^o Tous les modèles des groupes A et B sont équipés de la nouvelle suspension arrière intégrale.
- 2^o Un choix de 20 modèles... de la 250 cm³ à la 650 cm³.
- 3^o Tous les modèles sont couverts par une garantie de six mois.
- 4^o Un réseau de 250 Agents repartis dans la France entière est à votre service.



UN PROBLEME
*Enfin résolu **

LA BROIS SPÉCIALE

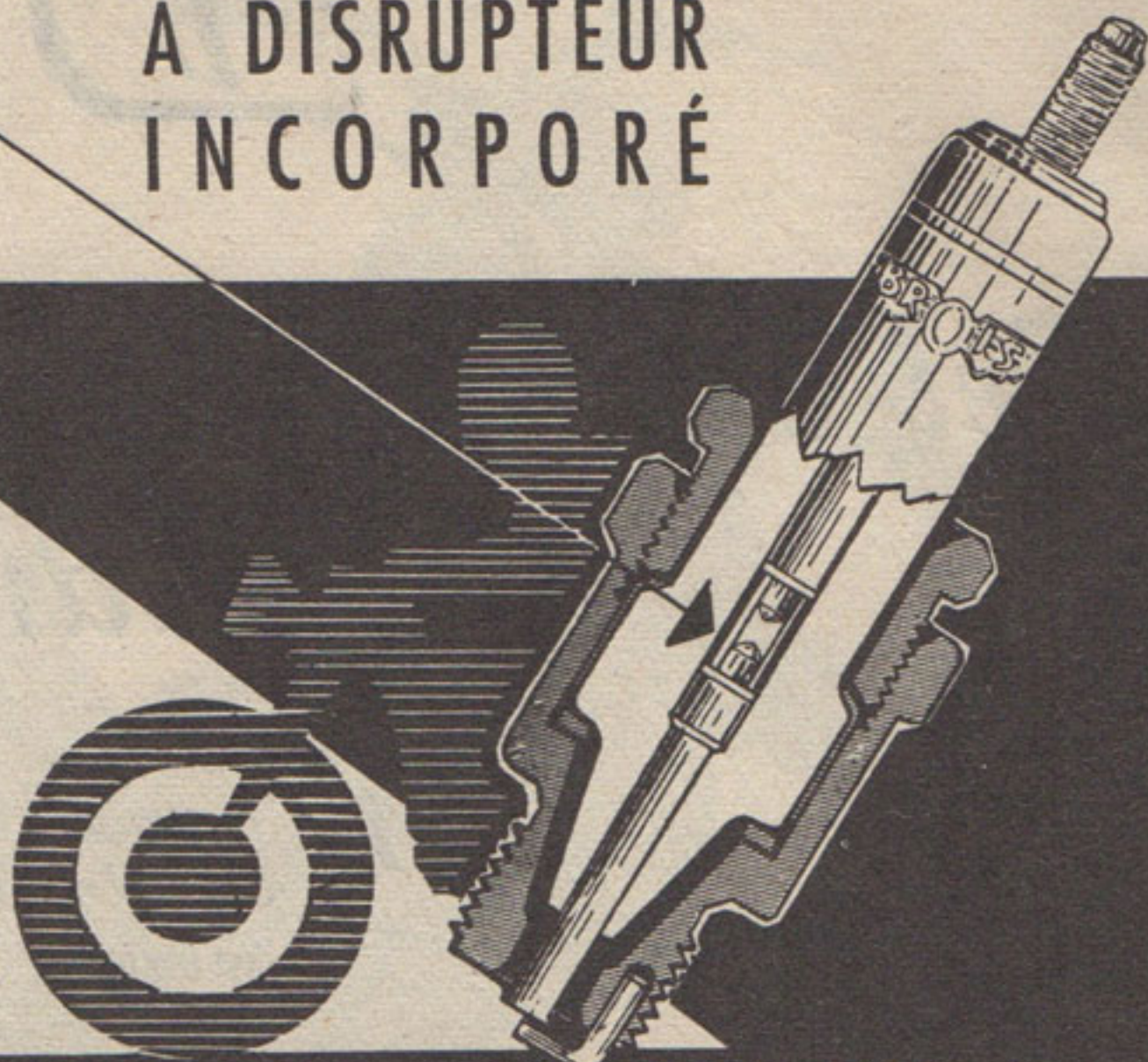
2 TEMPS
A DISRUPTEUR
INCORPORÉ

UN RENDEMENT
ET UNE DURÉE
INCONNUS A CE JOUR



DÉMONTABLE BREVETÉE S.G.D.G.

EN VENTE CHEZ TOUS LES
MOTOCYSTES QUALIFIÉS



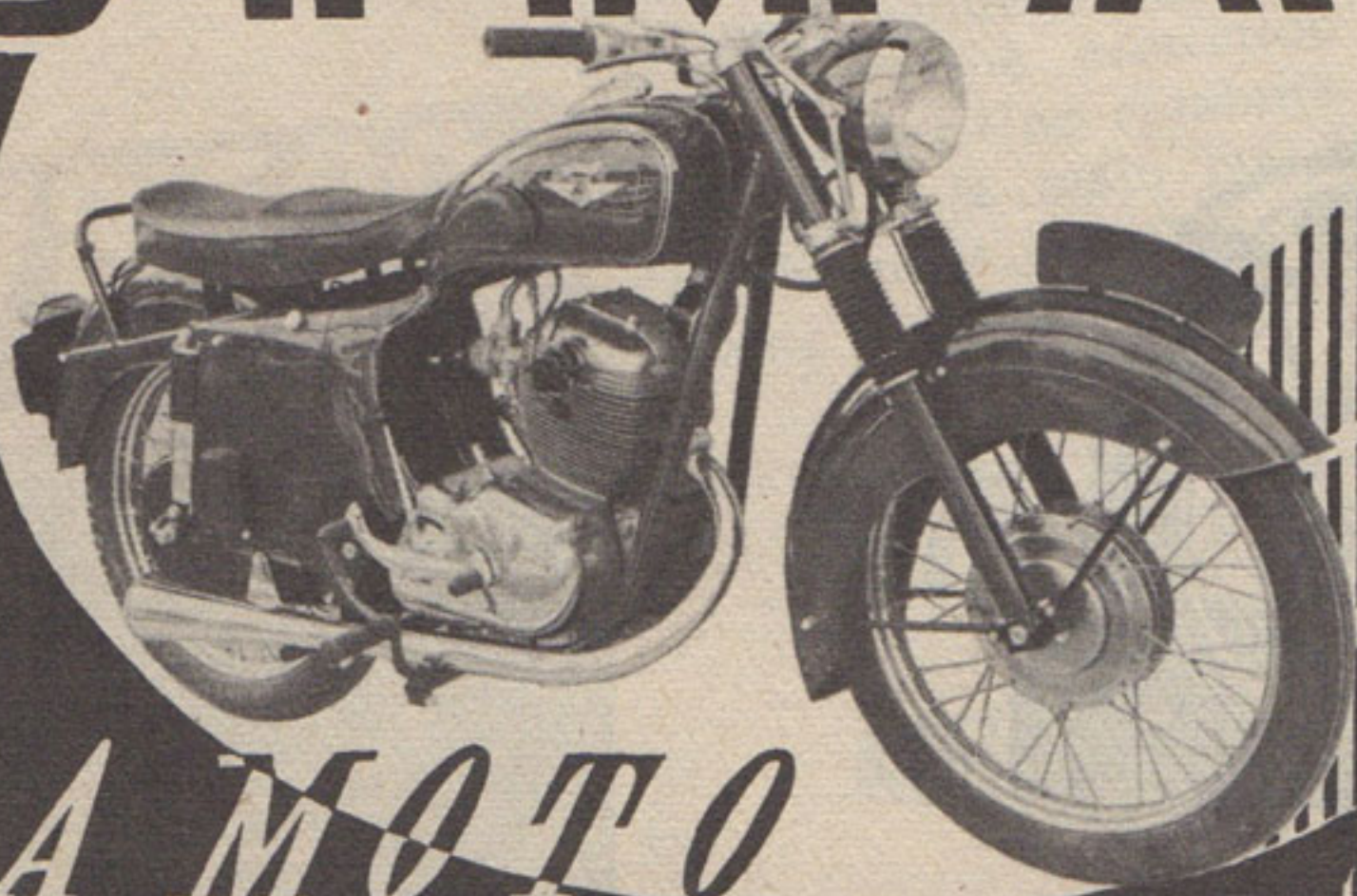
ETS BROIS - 38, RUE CLUSERET - SURESNES(Seine)

UN MOTEUR PUISSANT - UN CADRE INCOMPARABLE

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

YDRAL 125. 2 T. 4 VIT.

G I M A

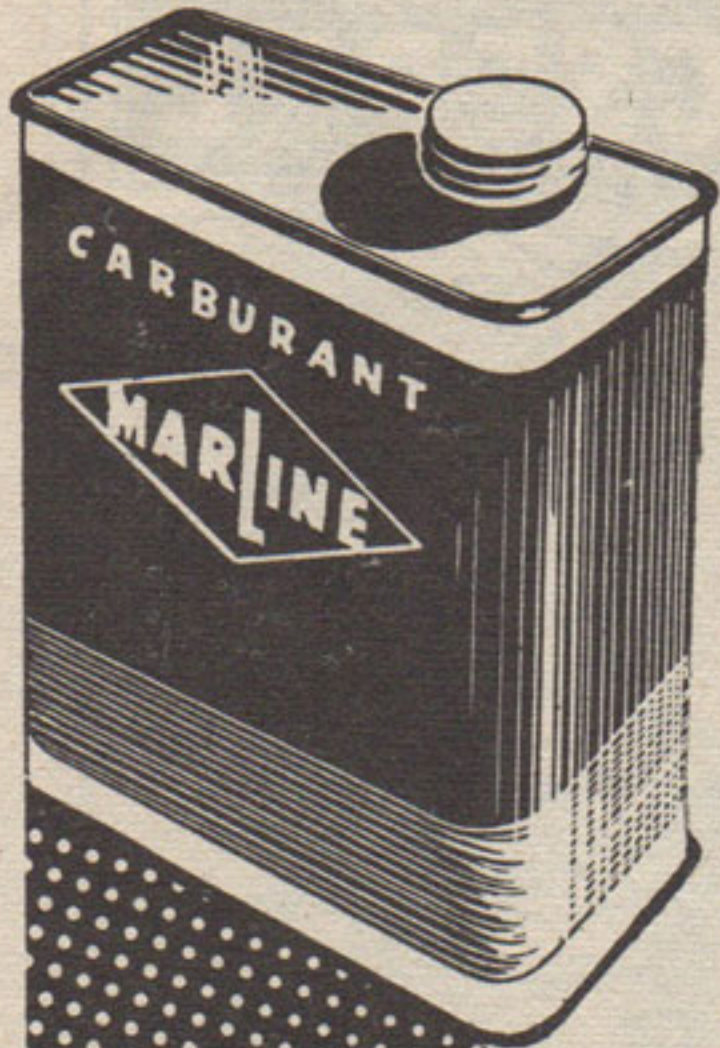


*LA MOTO
DE GRANDE CLASSE*

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

Préconisez, vendez :

MARLINE



MÉLANGE 2 TEMPS A BASE D'HUILE VEEDOL

MARLINE est vendue en bidons de "2 Litres capsulés"
chez les dépositaires **VEEDOL**

- ★ Anti-calamine
- ★ Anti-corrosif
- ★ Elimination des dépôts
- ★ Haut pouvoir lubrifiant

3 fois MOINS D'ENNUIS
PLUS DE KILOMÈTRES

STATIONS SERVICES DE TOUTES MARQUES
Pour vendre **MARLINE** adressez-vous à :

C.F.A. MARLINE
38, rue des Blancs-Manteaux — Paris (4^e). CEN. 41-72

LES MOTEURS FRANÇAIS DE GRANDE CLASSE

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIED

BREVETS CHARTOIRE

AMC

MADE IN FRANCE

Équipent les grandes marques...

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

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

La Route est Belle...

avec

MODÈLE STANDARD :

196.000

(plus taxe locale)

MODÈLE LUXE :

201.000

(plus taxe locale)

PRIX DEPART PARIS

LIVRABLE
IMMEDIATEMENT

AGENT GENERAL

E^{TS} J. POCH

POUR LA FRANCE :

127, Av. de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE TEL: MAI. 61-70

POUR L'ALGERIE

rue d'Assus (Angle 23, rue Claude Debussy) ALGER



250 cc.

Pour 30.000 francs...



IL EST A VOUS !
vous paierez le
solde en 12 mois
chez...

SCOOTER
Diffusion

48, rue Pixérécourt - PARIS - MEN 75-00

MÉTRO PLACE DES FÊTES - AUTOBUS 96 ET 26

LES
MEILLEURS
SCOOTERS
D'OCCASION

VESPA - LAMBRETTA

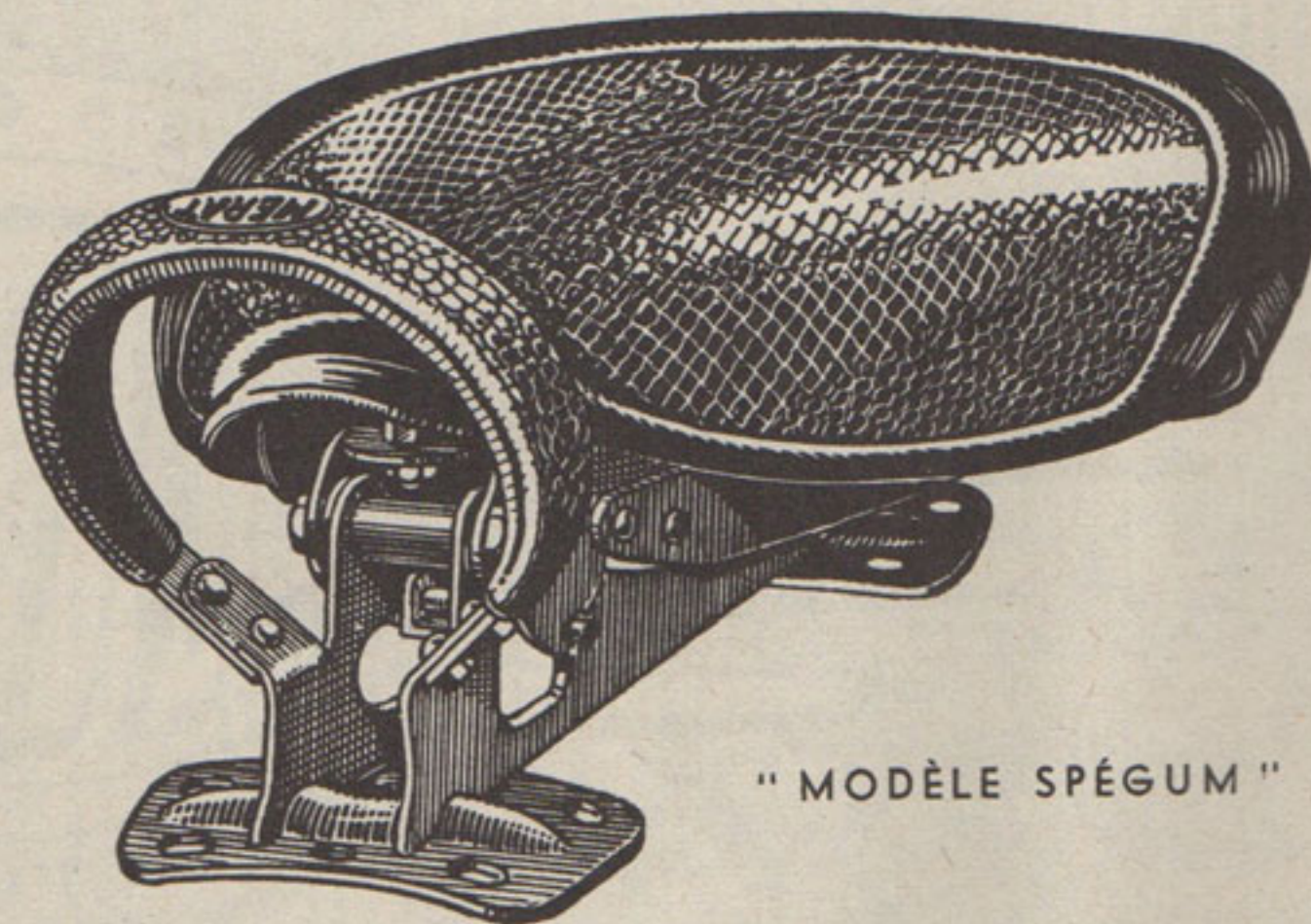
ENTIÈREMENT REVISÉS - GARANTIE
TOTALE: 3 MOIS - ACCESSOIRES D'OCCASION

ACHAT - VENTE - DÉPOT

Dernières nouveautés

MERAT

SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE
A SUSPENSION SPÉCIALE



" MODÈLE SPÉGUM "

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

MERAT - SURESNES-Seine

MODÈLES BREVETÉS
FRANCE ET ÉTRANGER

Tél. : LON 18-86

DANS VOTRE MOTEUR
2 TEMPS

L'HUILE

GRAPHOÏL

2 TEMPS

PRÊTE A L'EMPLOI

LA PREMIÈRE QUI SOIT

Graphitée

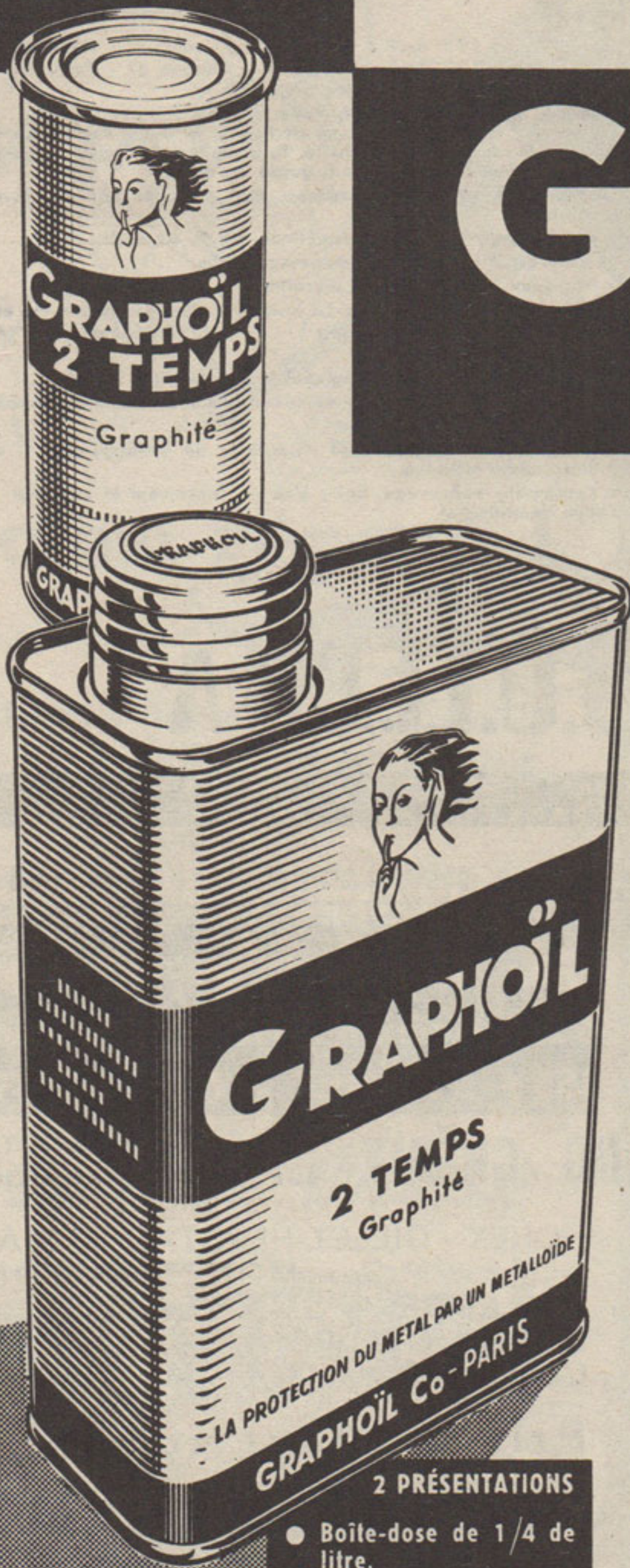
VOUS ASSURERA
SILENCE - PROTECTION - VÉLOCITÉ

GRAPHOÏL 2 TEMPS est un produit complet à base de graphite lubrifiant en suspension colloïdale et d'additifs spéciaux.

Le graphite s'incorporant au métal facilite le glissement et évite le grippage. Il empêche la formation des résidus de combustion.

GRAPHOÏL 2 TEMPS se mélange instantanément à l'essence.

GRAPHOÏL 2 TEMPS permet le rendement maximum du moteur en limitant considérablement l'usure.



2 PRÉSENTATIONS

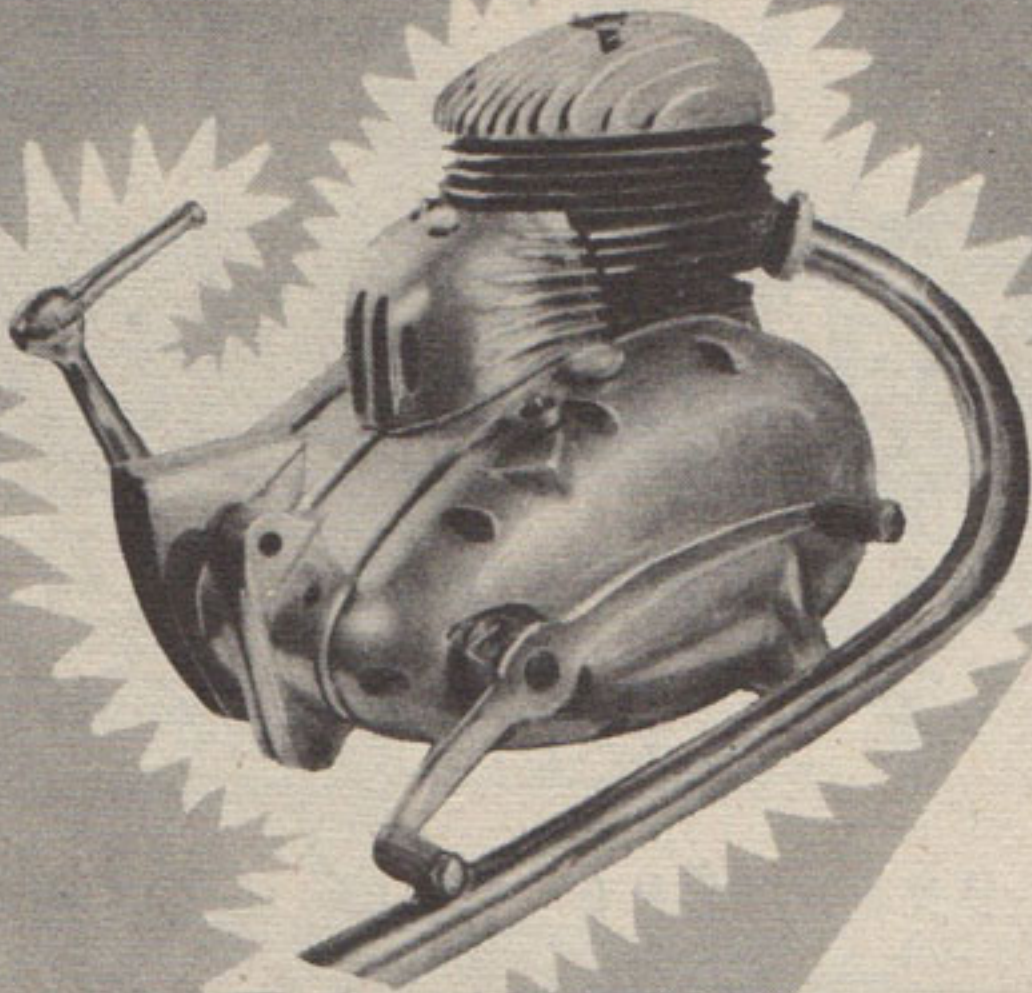
- Boîte-dose de 1/4 de litre.
- Bidon d'un litre.

Notice explicative sur demande

GRAPHOÏL C°, 34, AVENUE DE L'OPÉRA - TÉL. : OPÉra 58-82

W. PERA

Rendement incomparable



ROBUSTE
SOUPLE
SIMPLE - SUR

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

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

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

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

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

Embrayage : très doux et pratiquement inusable.

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

Sélecteur extrêmement robuste et indé réglable incorporé dans la boîte.

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

Prise de compteur de vitesse incorporée.

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

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

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

LE CASQUE GENO

A CALOTTE
MÉTAL LÉGER
A HAUTE
RÉSISTANCE
IMPERFORABLE
AUX CHOCS



*Méfiez-
vous des
Contrefaçons*

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

É^{TS} GUENEAU-GENO

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

BIANCO

92, Avenue Victor-Cresson
ISSY (SEINE) - MIC. 22-39

LONG CRÉDIT dans toute la FRANCE
sur le Neuf et l'Occasion

HOREX - GILLET-HERSTAL - B.S.A.
ALMA - M.R. - MONET-GOYON
GUILLER - SUNBEAM 5 ch.
CYCLOMOTEURS A.G.F. - SACHS
CUCCILO - ALMA - MOTOBLOC

Prime à tout acheteur

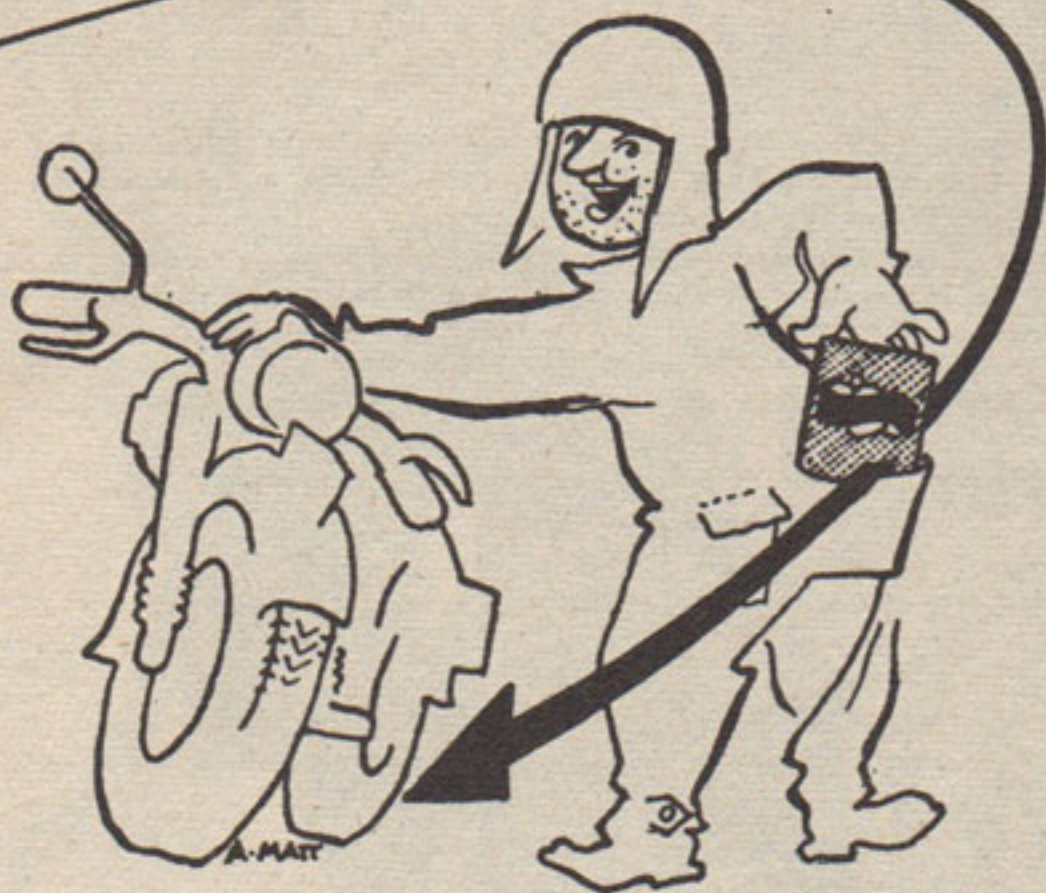
OCCASIONS : 750 cm³ B.M.W.
Harley-Davidson sport - René-Gillet
500 cm³ N.S.U. - Jap - 350 et 250 cm³,
Motobécane - Peugeot - Gillet-Herstal
Blackburn F.N. - Jap - VéloMOTEURS
100 et 125 cc. - Scooters, etc...

PIÈCES DÉTACHÉES : Moteurs - Boîtes - Fourches
Roues - Culasses - Embiellage - Magnétos - Dynamos, etc.

STATION SERVICE DELLORTO

Renseignements contre 2 timbres

et hop!...



...c'est réparé !

La réparation c'est l'affaire de **RUSTINES**.
Pour la Moto,
RUSTINES a créé un nécessaire spécial,
garni de 6 **RUSTINES** à bord mince
1 Tube de **DISSOLUTINE**
1 râpe.

Posées avec la **DISSOLUTINE** les
RUSTINES à bord mince réalisent une
véritable vulcanisation à froid par la
combinaison avec la couche collante.

(Procès Verbal n° 15 du Laboratoire de
Recherches et de Contrôle du Caoutchouc et
de l'Amiante).

... une vraie

RUSTINES

ne se décolle jamais

M. GAUBERTI 84.

BON à adresser à **RUSTINES**,
8, rue Castères, Clichy (Seine) pour
recevoir f^{co} échantillons **RUSTINES**
et notice sur l'entretien des pneus.
Joindre 35 Frs en timbres. Spécifier :

AUTO	MOTO	VELO
------	------	------

Nom..... Adresse

OCERP

L'hiver est
K.O!...



je mets toujours un
SUPERLUBRIFIANT
dans l'essence

mais je choisis

Bretocyl
parce qu'il est
Graphité



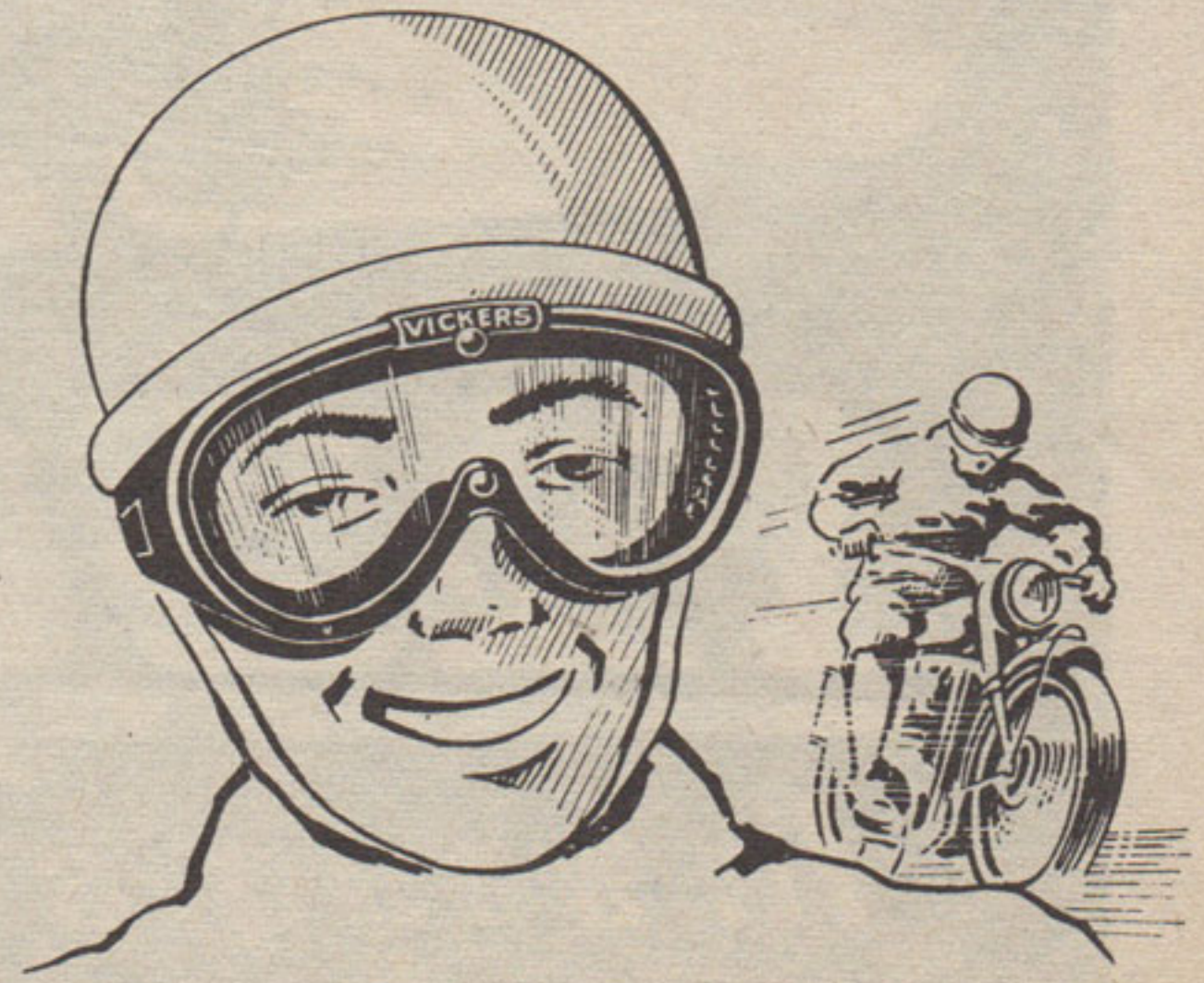
Assure des départs faciles par temps froids
et le graissage immédiat des hauts de cylindres
dès les premiers tours.

BRET-OIL
4 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 18-30 • Issy-les-Moulineaux (Seine)

VICKERS

Caoutchouc manufacturé

SAINT-ANTOINE (ISÈRE)



TYPE **COMPÉTITION** « **MODÈLE SENIOR** »
TYPE **SPORT** « **MODÈLE J3** »

FLOQUET S.A.

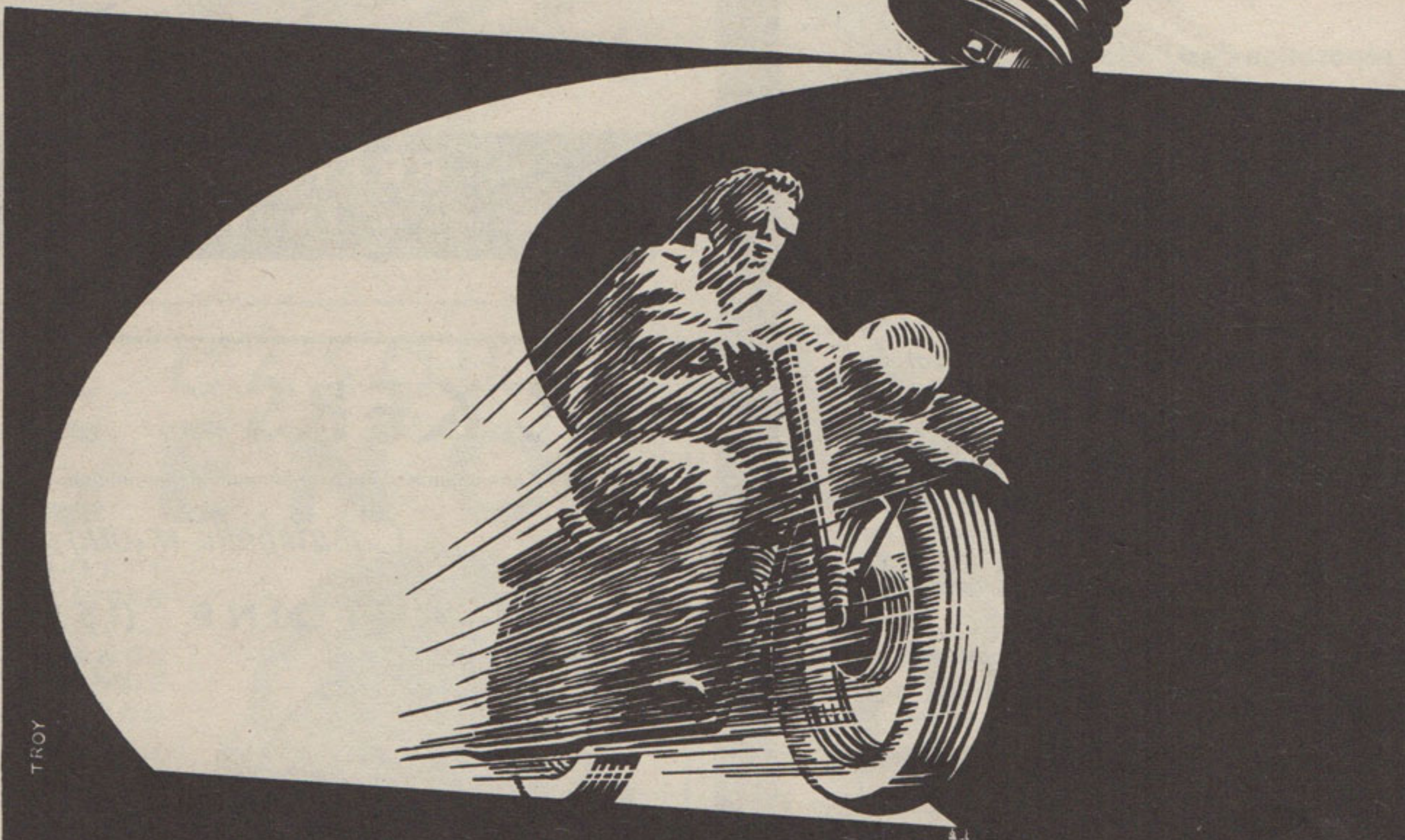
SPÉCIALISTE DE L'ÉQUIPEMENT MOTOCYCLE
A CONÇU ET RÉALISÉ POUR VOUS

La SÉRIE " IOI "

ET POUR TOUS LES CAS DIFFICILES
DE MOTEURS 2 TEMPS

La SPÉCIALE 14E 6R anti-perle

IL EXISTE DANS CES FABRICATIONS
LE TYPE CONVENANT A VOTRE
MOTO, CYCLOMOTEUR OU SCOOTER
CONSULTEZ LE GUIDE D'ALLUMAGE
FLOQUET



TROY

FLOQUET

la bougie dynamique

- 2 places confortables •
- 215 aux 100 kms •
- Racé et d'un fini impeccable •
- D'un encombrement minime •
- Rapide et sûr •
- Un instrument parfait •

La vie est Belle!



Miss MONDE 1953 SUR SON "Scooter TERROT"

PHOTO MIROIR-SPRINT

Lequin

AVEC
UN

Scooter

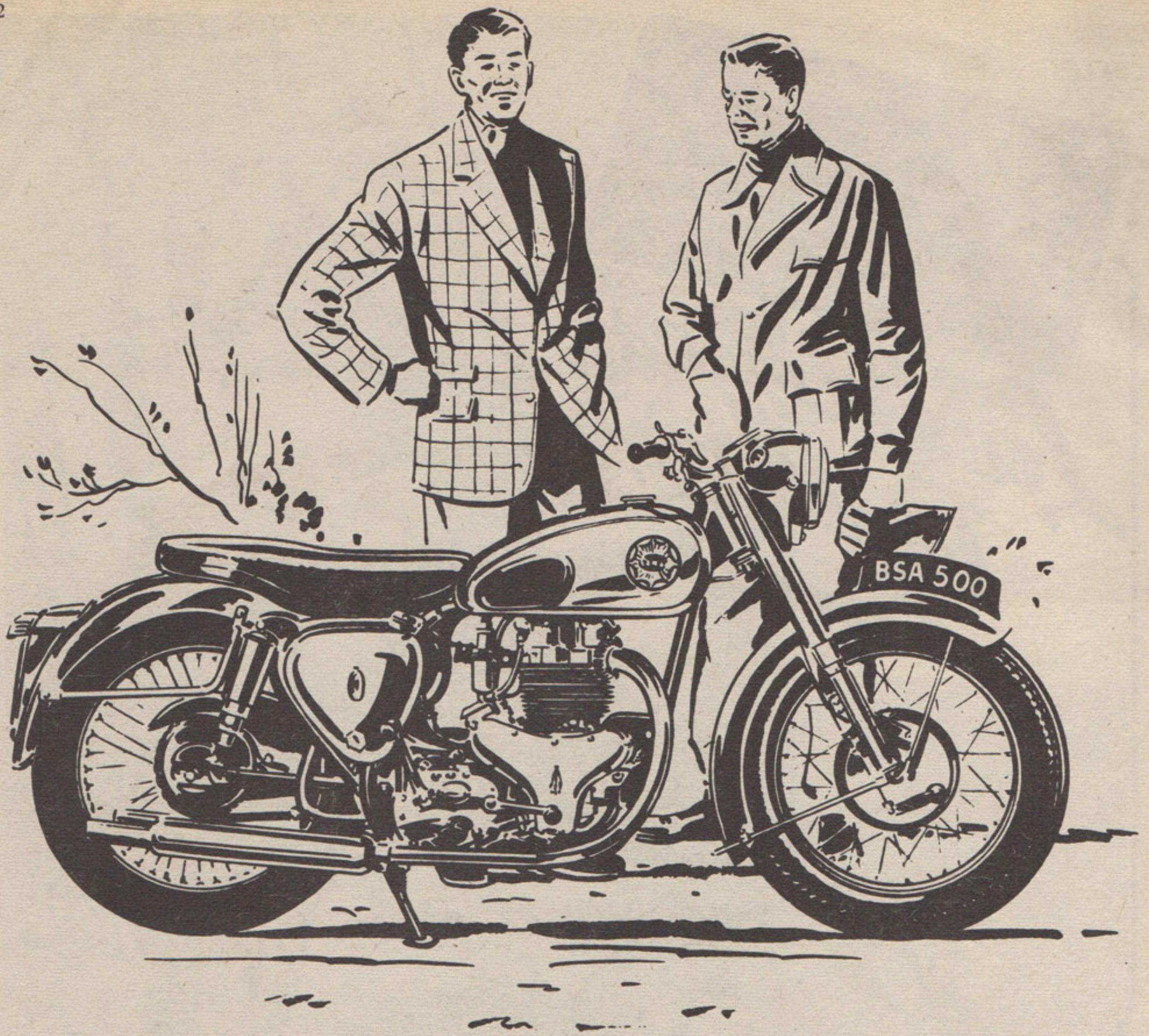
125 ^{CM³}

TERROT

TRÈS
LARGES
FACILITÉS
DE
PAIEMENT

TERROT . DIJON
Magasin d'Exposition:
72, Avenue de la Grande-Armée . **PARIS**

Une Splendide Réalisation 100% Française.



PARTOUT OU VOUS VOUS TROUVEZ...

*De la Manche à la Méditerranée et de la Bretagne à la Suisse,
vous aurez toujours un agent B.S.A. prêt à vous rendre service.*

250 AGENTS EN FRANCE

*Cet avantage ne représente que l'un des nombreux privilèges
réservés au possesseur d'une B.S.A.*

BSA

BSA

7 ANNÉE N° 120 REVUE MOTOCHASSE 1 AVRIL 1954
MOTOCYCLES
 DR. MAX ENDERS 40 PH. LAJEUNESSE 14, RUE BRUNEL, PARIS 17°



STAR SUR
 STARLETT !
 L'ARTISTE CORA
 CAMOIN, DONT
 LE NUMÉRO DE
 TRAPÈZE FUT
 FORT REMARQUÉ
 LORS DU RÉCENT
 GALA DEL'UNION
 DES ARTISTES,
 NOUS DÉMONTRE
 QUE L'ÉQUILIBRE
 SUR DEUX ROUES
 N'A PLUS
 DE SECRET
 POUR ELLE.

A U S O M M A I R E :

★ Échos	14	★ Cross de Chemiré-le- Gaudin	26
★ La 250 Zündapp . . .	15	★ Courses de Sao Paulo	28
★ Programme B.S.A. . .	18	★ Côte Lapize	30
★ Vu pour vous	22		
★ Cross de Meaux	24		

7^e ANNÉE

N° 120

1^{er} AVRIL 1954

MOTOCYCLES

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

En manière de Poisson d'Avril si l'on mettait un peu en boîte (boîte à sardines naturellement), les motophobes-petits-pondeurs-de-copie qui, sévissant surtout dans certains quotidiens, parlent avec abondance de ce qu'ils ignorent et jettent sciemment ou non le discrédit sur la moto.

Voici donc, pour mes débuts sans lendemain, une chronique à leur manière, pour laquelle je leur abandonne mes droits d'auteur...

Motos pétaradantes

A la lumière des événements récents, dont le moins qu'on puisse en dire est qu'ils sont d'actualité et de circonstance, il n'en est pas moins vrai qu'en tout état de cause, la technique moderne est aux cimes du progrès tout en restant subordonnée à cette lumière à laquelle nous faisons allusion dans les lignes précédentes.

Par ailleurs, et d'autre part, vous n'êtes pas sans savoir, ou sans ignorer, qu'il ne suffit pas de démontrer pour prouver ; c'est pourquoi, si vous voulez me le permettre, laissez-moi vous dire, et passez-moi l'expression, que si les motocyclettes font trop de bruit, c'est que leur vrombissement sonore, et par là même intempestif, engendre des zones vibratoires, dans les fréquences audibles, comme il se doit, qui sont répercutées, suivant leurs interférences concomitantes, par la contexture murale des immeubles riverains.

Or, il va sans dire que ces vibrations tintamarresques trouvent leur origine, nous ne craignons pas d'être contredits, dans la hauteur des culbuteurs qui, comme chacun sait, coiffent la tête des moteurs à ailettes ; si, au lieu de surplomber la culasse, ces culbuteurs étaient calés à la base du cylindre, ils culbuteraient de moins haut et, suivant le principe de Newton et le $1/2$ de MV^2 , leur chute serait moins brutale et, de ce fait, cela coule de source, leur bruyance s'en trouverait amortie.

Quant à l'échappement, ceci est une autre histoire, comme disait le poète bien connu, nous en parlerons donc dans un avenir plus ou moins prochain.

Poisson d'avril

Enders Max.

« Mobilette » sur Mobylette.

Mobilette est une joyeuse opérette qui se joue actuellement à l'Européen et c'est également sur scène. le nom de la dynamique vedette interprétée par Suzy Delair.

Il n'y a qu'une lettre qui distingue ce premier rôle du cyclomoteur. *Mobilette* et *Mobylette* s'entendent d'ailleurs comme sœurs et font, l'une conduisant l'autre, de fréquentes sorties ensemble.

Un salon à visiter.

Un Salon à voir car il contient beaucoup d'articles intéressant les motocyclistes, c'est celui des Sports et du Camping qui s'ouvre au bon moment avant la saison touristique. Il aura lieu du 9 au 25 avril et sera situé comme d'habitude sur les quais de la Seine, entre le pont de l'Alma et le pont Alexandre-III.

Le problème des pneus dans les trials.

Chacun sait qu'afin de vulgariser les trials en France les organisateurs durent créer deux catégories, une dite tourisme à pneus normaux, et une de cross. Des concurrents malins, sans enfreindre le règlement, concourent en tourisme avec des machines de cross équipées de pneus normaux! Nous estimons que les pneus sont en effet primordiaux dans de telles épreuves, mais la machine a son rôle. La garde au sol des carters, le dégagement des garde-boue, le centrage ont aussi leur importance. Nous l'avons vu à Clamart, pendant que la roue arrière tournait à peu près dans le vide, la roue avant faisait 10 mètres sans tourner, bloquée par la boue, sur certaines machines de tourisme. Peut-être les organisateurs pourraient instituer des commissions qui décideraient, au pesage, si une machine est tourisme ou cross, dans ce dernier cas, imposition de pneus cross. (En attendant le pneu trial.)

LE PROBLÈME DES BOUGIES POUR LES MOTEURS DEUX TEMPS

A première vue, il semble superflu de revenir sur le problème des bougies pour les moteurs deux temps, tant d'articles techniques traitant de cette question ayant déjà été écrits.

Cependant, étant persuadés de pouvoir apporter un complément d'informations dans le but de pallier les difficultés rencontrées par les utilisateurs de plus en plus nombreux de ce type de moteur, difficultés avouées par les gens de métier eux-mêmes, nous croyons utile d'aborder de nouveau cette étude.

Le moteur deux temps, de par sa plus grande facilité de construction et en conséquence son prix de revient plus bas prend, de plus en plus, un essor considérable, d'ailleurs mérité. Il équipe bon nombre de motos, de scooters et vélomoteurs et son adoption comme moteur de servitude se rencontre fréquemment.

Les constructeurs apportent sans cesse des améliorations notables dans sa réalisation; il n'en est pas moins vrai que, pour les bougies d'allumage, il existe des servitudes très dures inhérentes au fonctionnement particulier de ce type de moteur. En effet, l'allumage tous les tours entraîne dans le même temps une production d'étincelles double de celle d'un moteur quatre temps tournant au même régime; la bougie travaille à une température plus élevée et les contacts avec les agents chimiques en combustion sont deux fois plus fréquents. Il est logique qu'il en résulte une usure des électrodes beaucoup plus rapide et que la longévité de la bougie soit très sensiblement réduite.

Il faut considérer aussi que le mélange huile-essence utilisé pour l'alimentation contribue à encrasser plus

Motos à six chaînes? Excusez!

Nous avons reçu à l'improviste une quantité de lettres de lecteurs nous demandant si nous avons connaissance de motos à six chaînes et nous posant encore d'autres questions, se rapportant à un même concours.

Comme il nous était pratiquement impossible de répondre individuellement à chacun, nous avons trouvé loyal de ne pas favoriser les uns au détriment des autres et nous sommes abstenus de tout renseignement verbal ou écrit.

C'est pourquoi nous tenons à prévenir ici tous ces correspondants des raisons de notre silence dont, en face de cette explication, ils voudront bien nous excuser.

Motor Cycling change de direction.

M. Graham Walker, « Editor » du périodique *Motor Cycling* depuis 1938, vient de démissionner. En effet son état de santé ne lui permet plus d'assumer la direction de cet hebdomadaire.

M. R. R. Holliday qui lui succède à ce poste était son assistant depuis 1945.

Rappelons que Walker était un grand champion entre les deux guerres et il remporta entre autres, les Grands Prix d'Allemagne, de France, d'Espagne, de Suisse et de Hollande. Il assurait également les reportages radiophoniques des « Tourist Trophy races » et autres grandes épreuves motocyclistes. Il demeure attaché au journal en qualité de conseiller.

Distinction.

M. Pommier, directeur général de la Sicovam, distributeur des scooters Speed et Mors Speed vient d'être élevé au grade d'Officier de la Légion d'Honneur.

Nous lui exprimons nos bien sincères félicitations.

Raid Transsaharien.

Pierre de LANGLADE, bien connu de nos lecteurs pour son raid ALGER-LE CAP qu'il effectua il y a quelques années sur sa B.M.W. R-75, nous communique de GAO qu'il effectue actuellement un nouveau périple africain. Parti d'ALGER en février il est descendu par la piste de BIDON-5 et compte gagner DAKAR par la Haute-Volta et le Soudan.

Il espère ensuite remonter sur le Maroc par la Piste Impériale et la Mauritanie. Jusqu'à maintenant aucun incident mécanique sérieux n'est survenu à sa fidèle B.M.W.-Russie.

Essai Victoria.

Par suite de circonstances particulières l'essai Victoria est reporté à une date ultérieure. Nous nous en excusons auprès de nos lecteurs.



ESSAI de la 500 cm³
Vélocette M.S.S.

facilement les bougies, d'autant plus que bon nombre d'utilisateurs croient utile de dépasser largement la proportion d'huile conseillée par le constructeur. Pour remédier à cet inconvénient supplémentaire, il est judicieux d'utiliser des bougies résistant à l'encrassement, en conséquence plus chaudes, ce qui a pour corollaire d'accroître la rapidité d'usure des électrodes.

Enfin, sans revenir d'une façon détaillée sur les raisons de formation de perles et de pont court-circuitant les électrodes, phénomènes dus à des causes multiples, à savoir : emploi d'essence au plomb tétraéthyle à haut indice d'octane, soufre et carbone, résidus d'une combustion incomplète, particules métalliques provenant de l'érosion des électrodes et de l'usure des pièces en friction, il faut tout de même signaler les graves inconvénients qui en découlent. L'éclatement de l'étincelle crée un champ électrique dans lequel les fines particules sont attirées, elles arrivent au bout d'un temps plus ou moins court, à se souder les unes aux autres, réunissant l'électrode de masse à l'électrode centrale, court-circuitant ainsi la bougie d'une façon complète, d'où arrêt brusque du moteur. Des dépôts très durs et conducteurs se forment sur le bec de l'isolant et provoquent un cheminement de l'étincelle le long de ce bec; lorsqu'ils sont très rapprochés ou trop importants, la puissance de l'étincelle aux pointes s'en trouve réduite et cette étincelle peut parfois disparaître complètement.

Pour améliorer les conditions de fonctionnement, il a été préconisé de monter des bougies plus froides

ou plus chaudes en acceptant les désavantages : encrassement ou échauffement excessif, mais ces solutions données par des techniciens ne sont, d'après leur avis même, que des palliatifs pour minimiser les inconvénients signalés sans les supprimer d'une manière radicale.

La bougie « Disrupt », brevetée, de notre marque, comporte à l'intérieur de l'isolant, et proche du point de jaillissement de l'étincelle, un disrupteur incorporé qui a pour effet de donner une étincelle beaucoup plus puissante et par conséquent plus chaude et plus efficace; de plus, cette disruption coupe toutes les étincelles résiduelles postérieures à l'explosion. Des films pris sur oscillographe font apparaître nettement les deux avantages précités.

Il a été dit avec raison que, pour pallier la formation du pont, la puissance de l'étincelle est un facteur important et qu'on peut atténuer sa formation en augmentant l'écartement des électrodes; malheureusement sur ce point on se trouve très vite limité par la puissance insuffisante de la source du courant à haute tension. Avec une bougie disruptée, on obtient le même résultat sans écartement exagéré.

Il est prouvé par l'expérience que sur les moteurs où le cas de perlage est fréquent, l'emploi de la bougie « Disrupt » est d'une efficacité sans conteste.

Enfin, comme nous venons de l'exposer, la disruption supprimant les étincelles postérieures à l'explosion qui rongent inutilement les électrodes, donne à la bougie une très grande longévité.

(Communiqué.)

MACHINES NOUVELLES

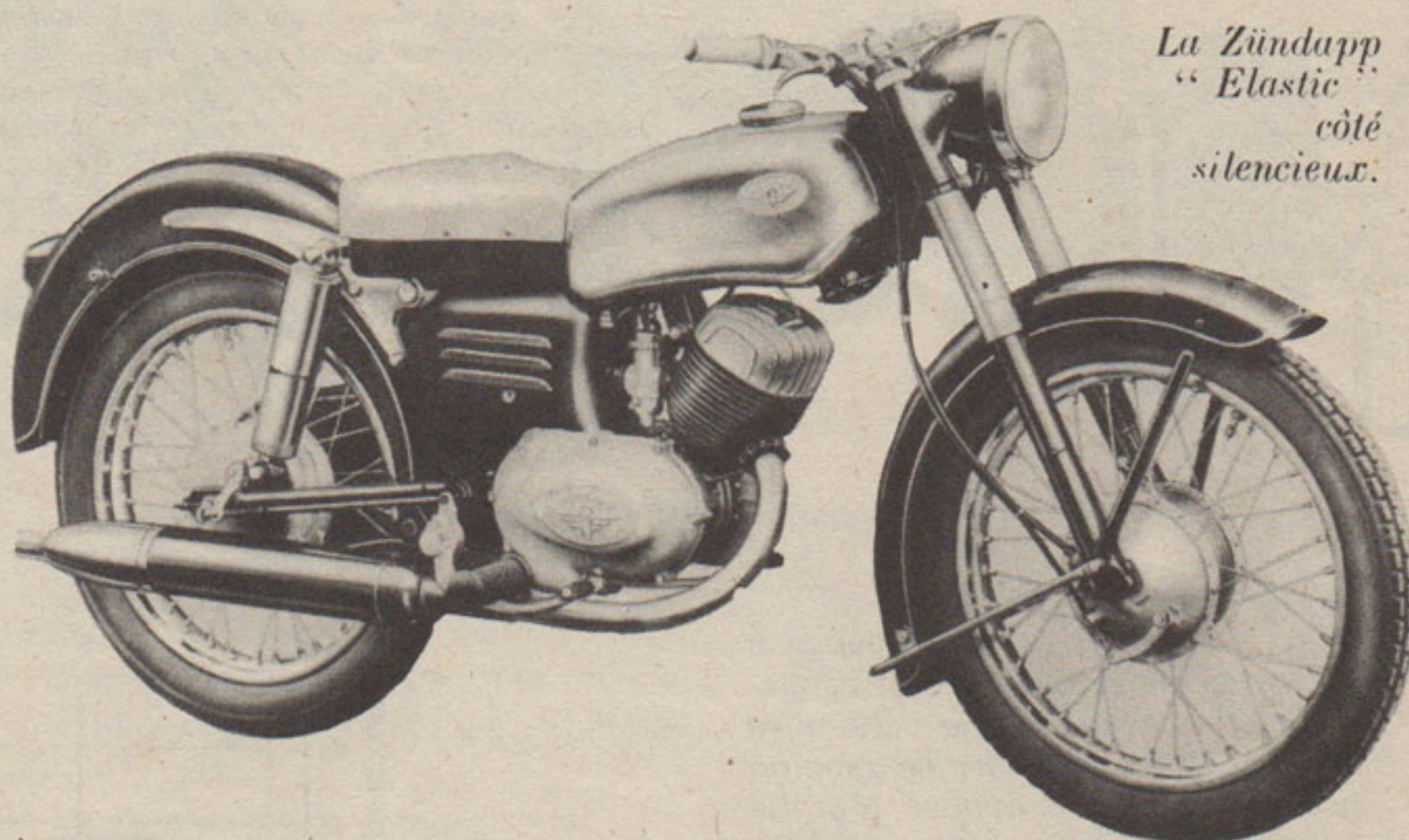
La Zündapp "ELASTIC" 250

La maison Zündapp annonce la mise en série de son modèle « Elastic » 250. Cette machine est une extrapolation de l'Elastic 200, présentée au Salon de Francfort. La machine de 200 cm³, très répandue en Allemagne pour des raisons fiscales, est surtout un véhicule utilitaire. Par contre, elle ne peut donner entière satisfaction à un conducteur tant soit peu sportif. Ceci est également valable pour les attelages légers de plus en plus nombreux outre-Rhin. Le cadre de l'Elastic 200 était très largement dimensionné, il pouvait facilement supporter, et demandait même, une augmentation de cylindrée.

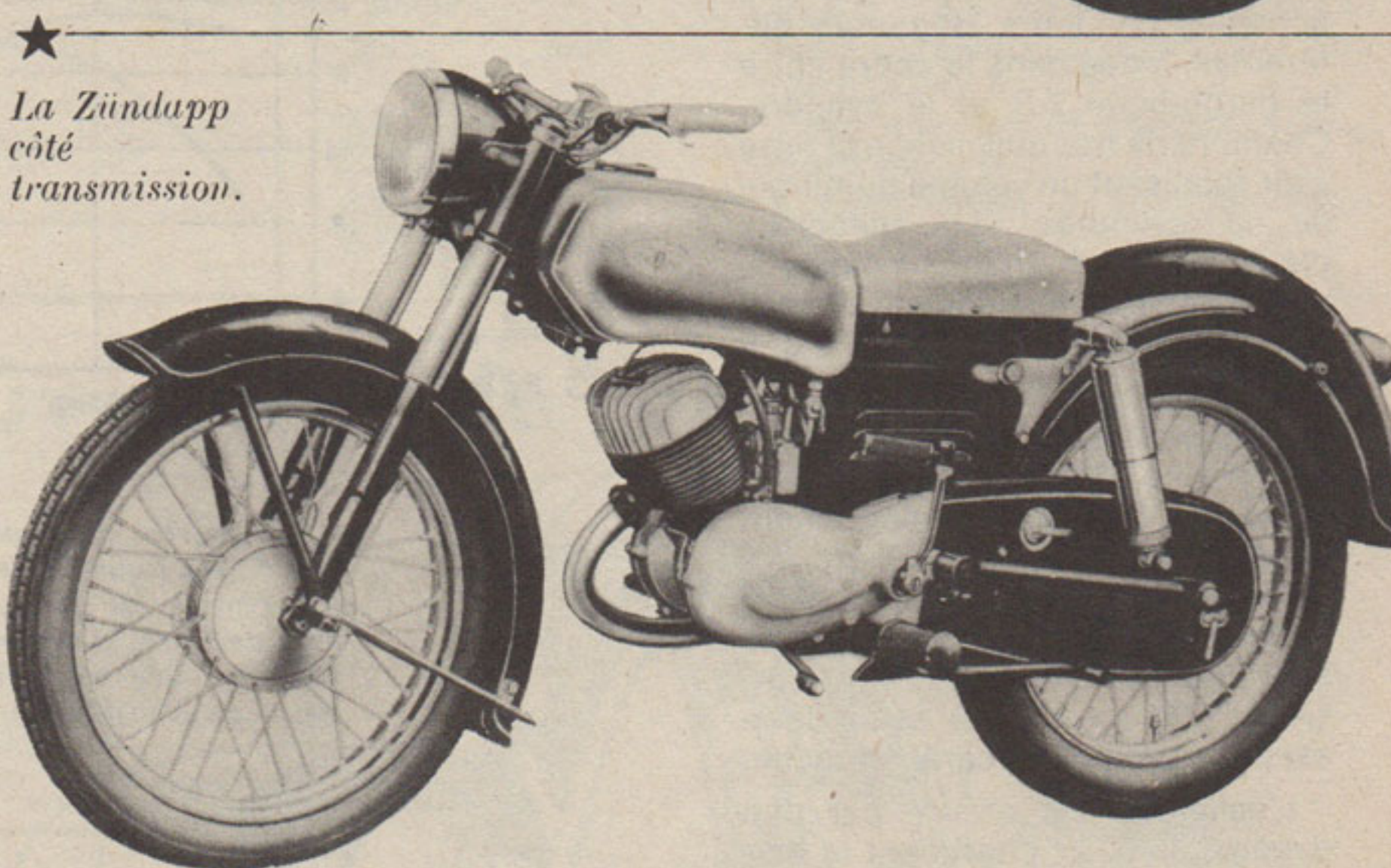
La partie cycle n'a donc pas subi de transformations si ce ne sont les moyeux-freins d'un diamètre de 160 mm munis maintenant de garnitures de 30 mm. La fourche télescopique et la suspension AR réglable oscillante sont restées inchangées.

Le moteur en porte-à-faux est fixé au cadre par deux longs boulons dans le bas, et une fixation munie de caoutchouc pour amortir les vibrations à la culasse. Ceci permet un démontage très rapide. Ce moteur est un deux-temps de 245 cm³ (67 d'alésage et 70 de course) fonctionnant selon le système Schnürle. Il développe 13 ch à 5 200 t/mn. Taux de compression 1:6,6. Le couple est des plus intéressants car, à 2 500 t/mn, il atteint 2,07 m/kg et augmente jusqu'à 2,25 m/kg à 3 500 t/mn. Ce moteur est alimenté par un carburateur Bing à double boisseau, passage des gaz 26 mm.

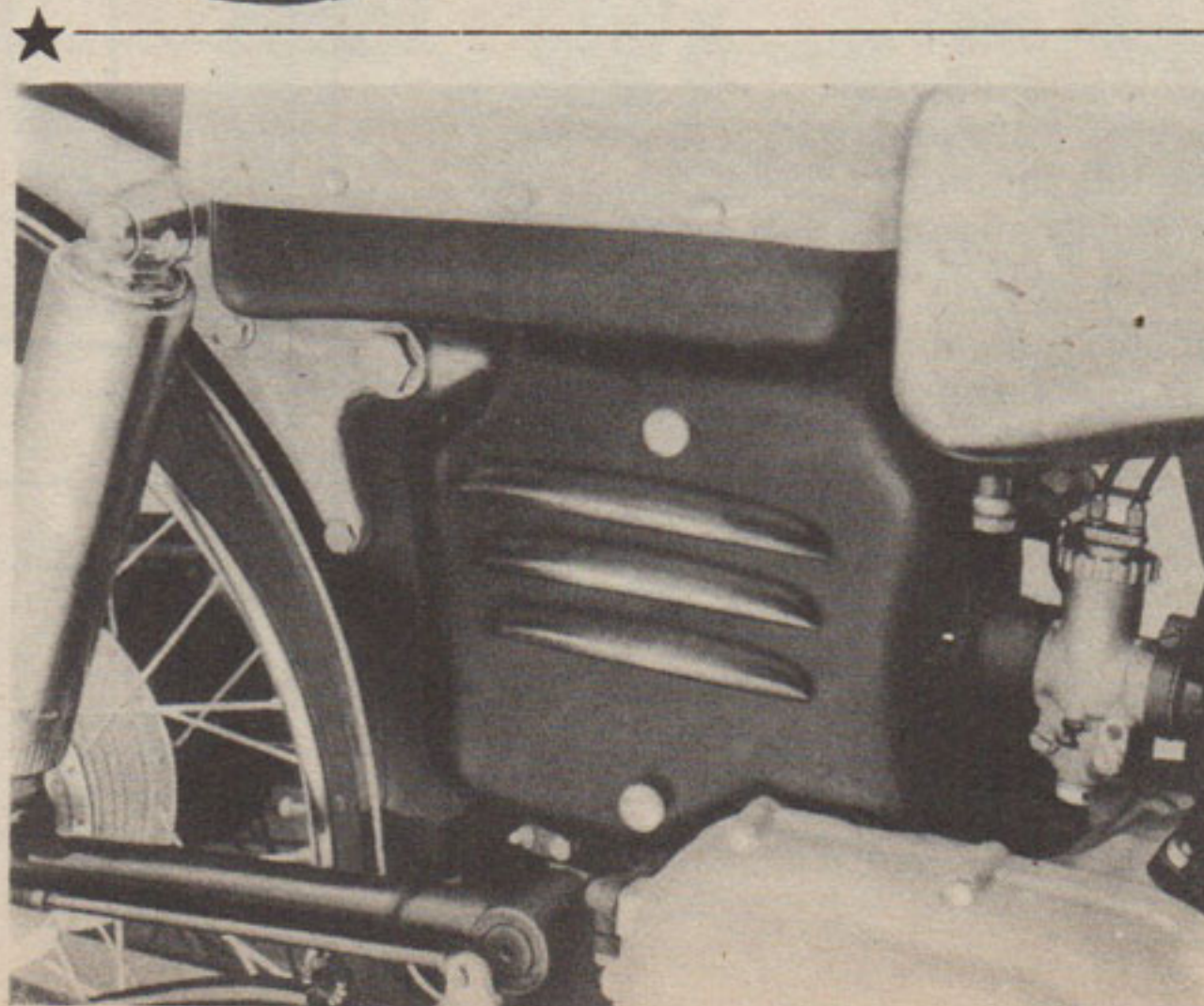
L'importance prise par la lutte contre le bruit en Allemagne a incité les ingénieurs chez Zün-



La Zündapp
« Elastic »
côté
silencieux.



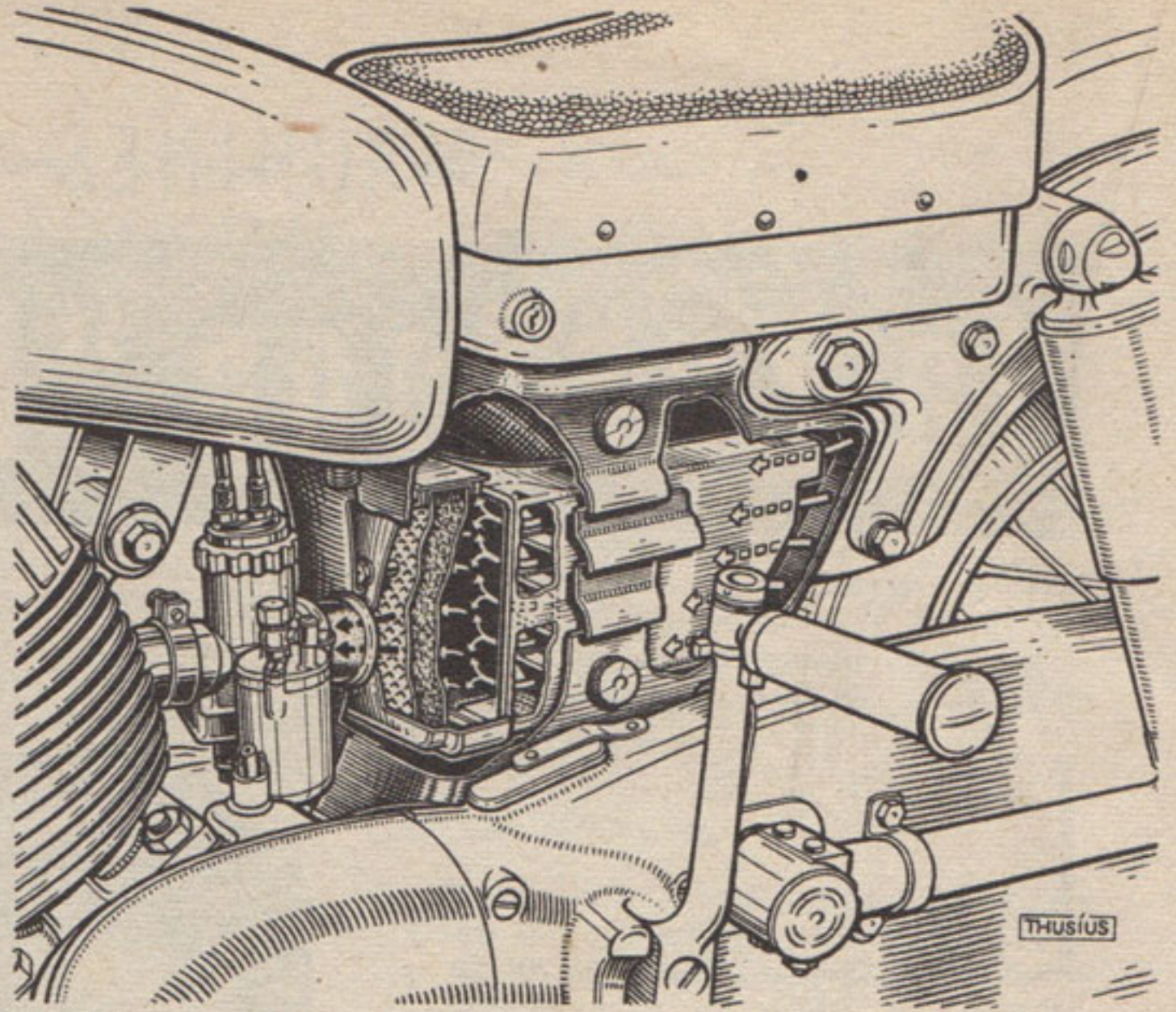
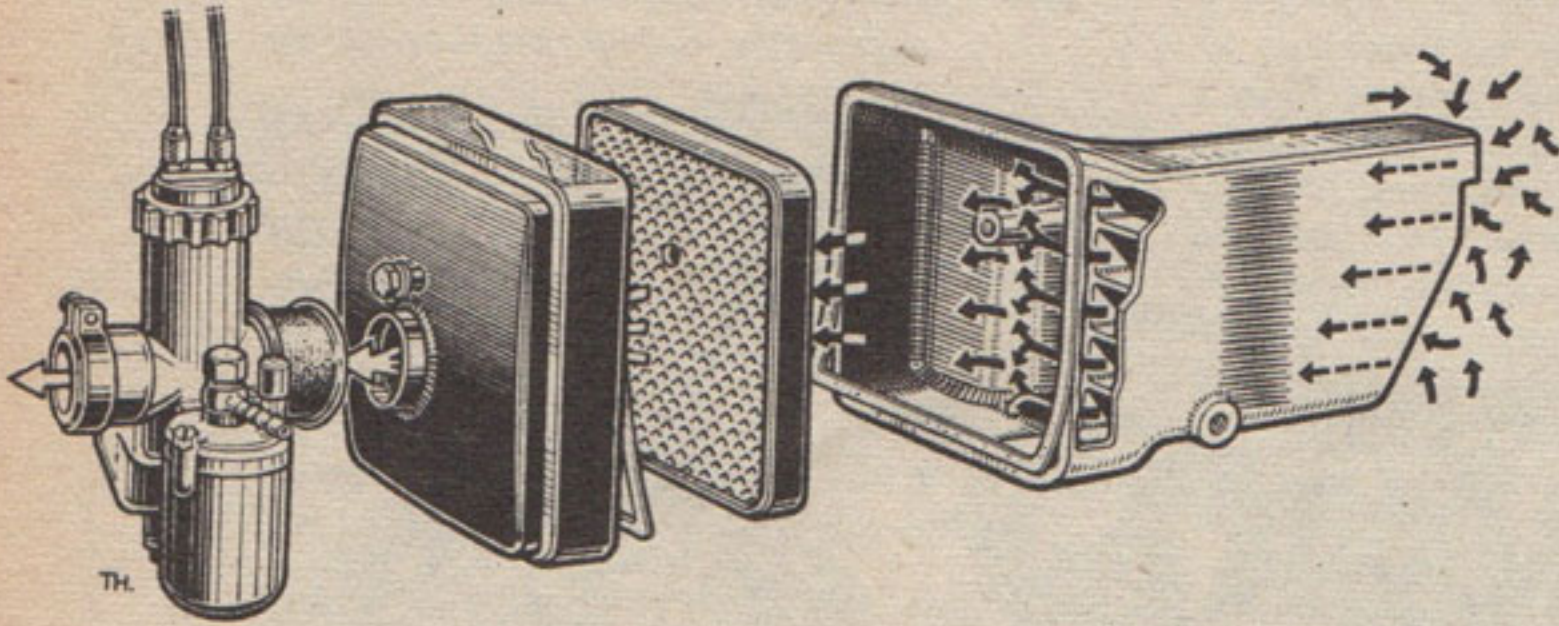
★
La Zündapp
côté
transmission.



★
Coffrage
de protection
de
la batterie.

la Zündapp "ELASTIC" 250

Systeme d'épurateur d'air.



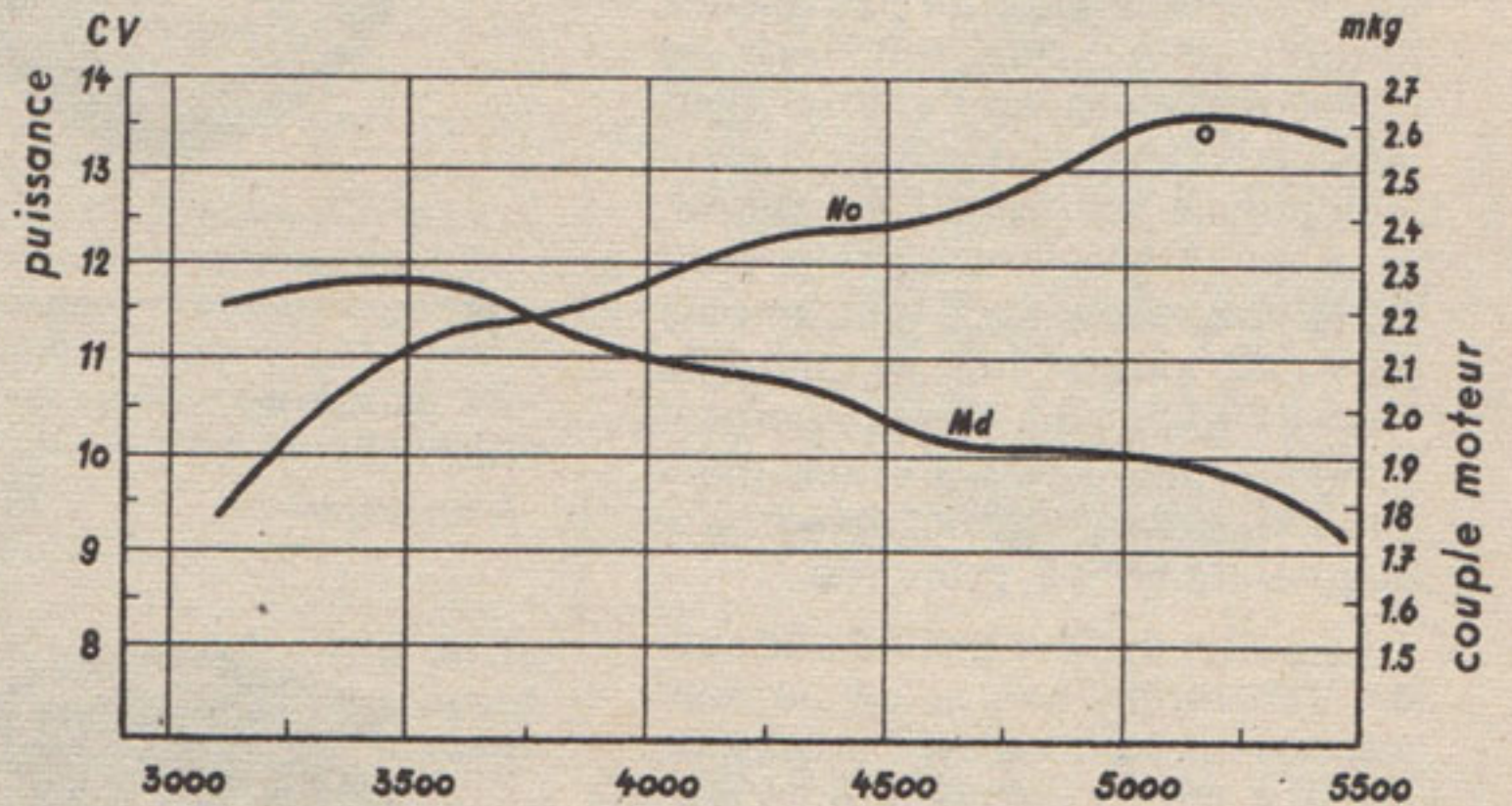
dapp à apporter un soin spécial à l'amortissement du bruit d'admission. L'air passe par une « chambre de tranquillisation » formée par cinq tubes, véritables tuyaux d'orgue accordés par leurs longueurs différentes, logée dans le cadre entre le garde-boue AR et le cylindre. Chambre de tranquillisation et filtre à air totalisent un volume quintuple de la cylindrée! Le silencieux d'échappement, un gros « cigare », est également très efficace et nous sommes ainsi en présence d'une machine très silencieuse.

La transmission primaire se fait par chaîne Duplex. Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile. L'Elastic 250 est évidemment équipée d'une boîte à quatre vitesses dont les rapports sont les suivants : 1:3,14, 1,964, 1,405, 1,00. La chaîne secondaire est protégée par un carter étanche.

L'éclairage est assuré par une dynamo 45/60 W chargeant la batterie extra-plate de 8 Ah, logée dans le cadre à côté de la chambre de tranquillisation. Comme pour la majorité des machines allemandes de cette classe, l'allumage s'effectue par batterie-bobine.

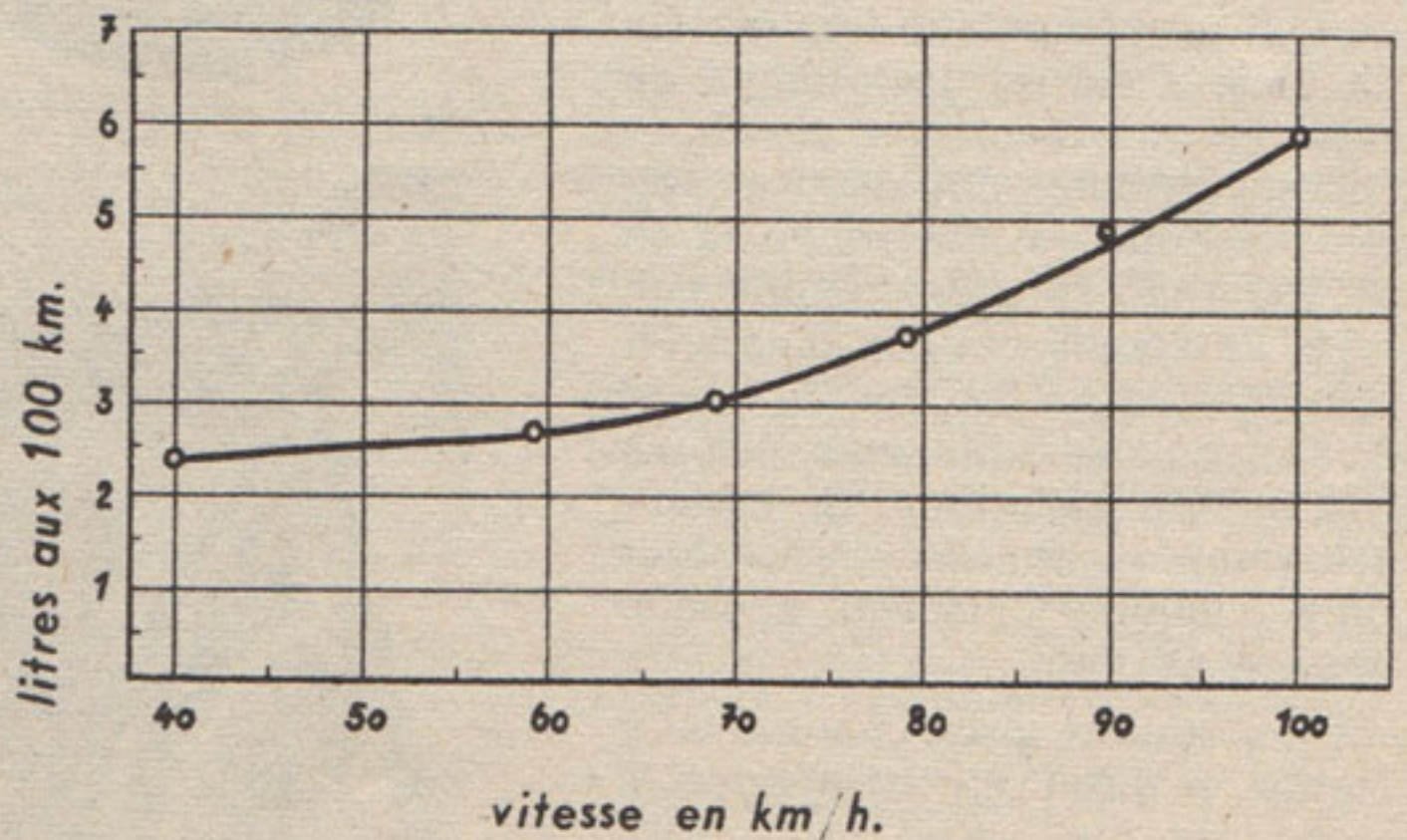
Pour terminer signalons l'emplacement du coffre à outils sous la selle en caoutchouc moulé pouvant se verrouiller avec la même clé que l'antivol Neimann bloquant la direction. Le coffre contient, outre un outillage complet, une pompe à air.

Courbes
de puissance
et de couple

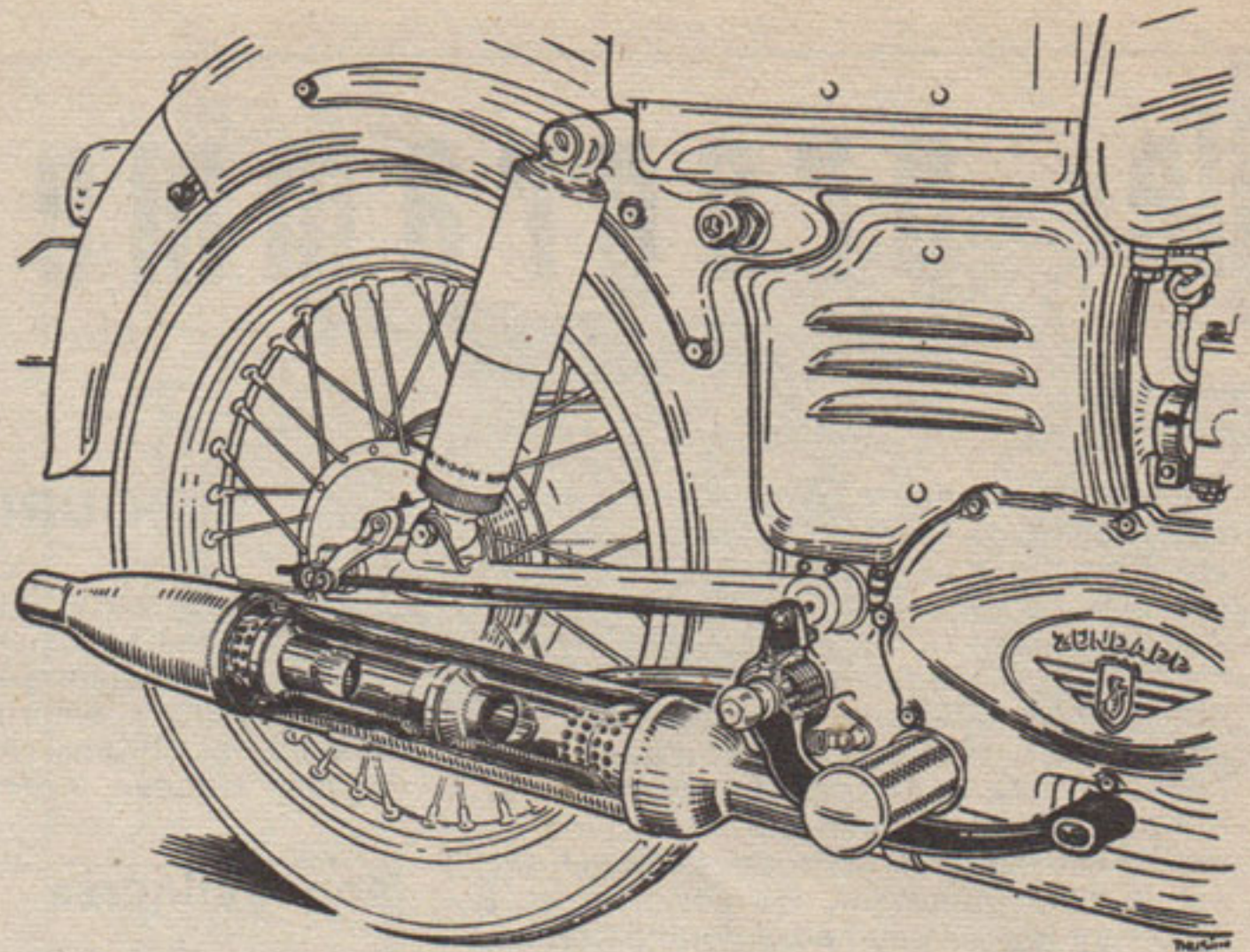
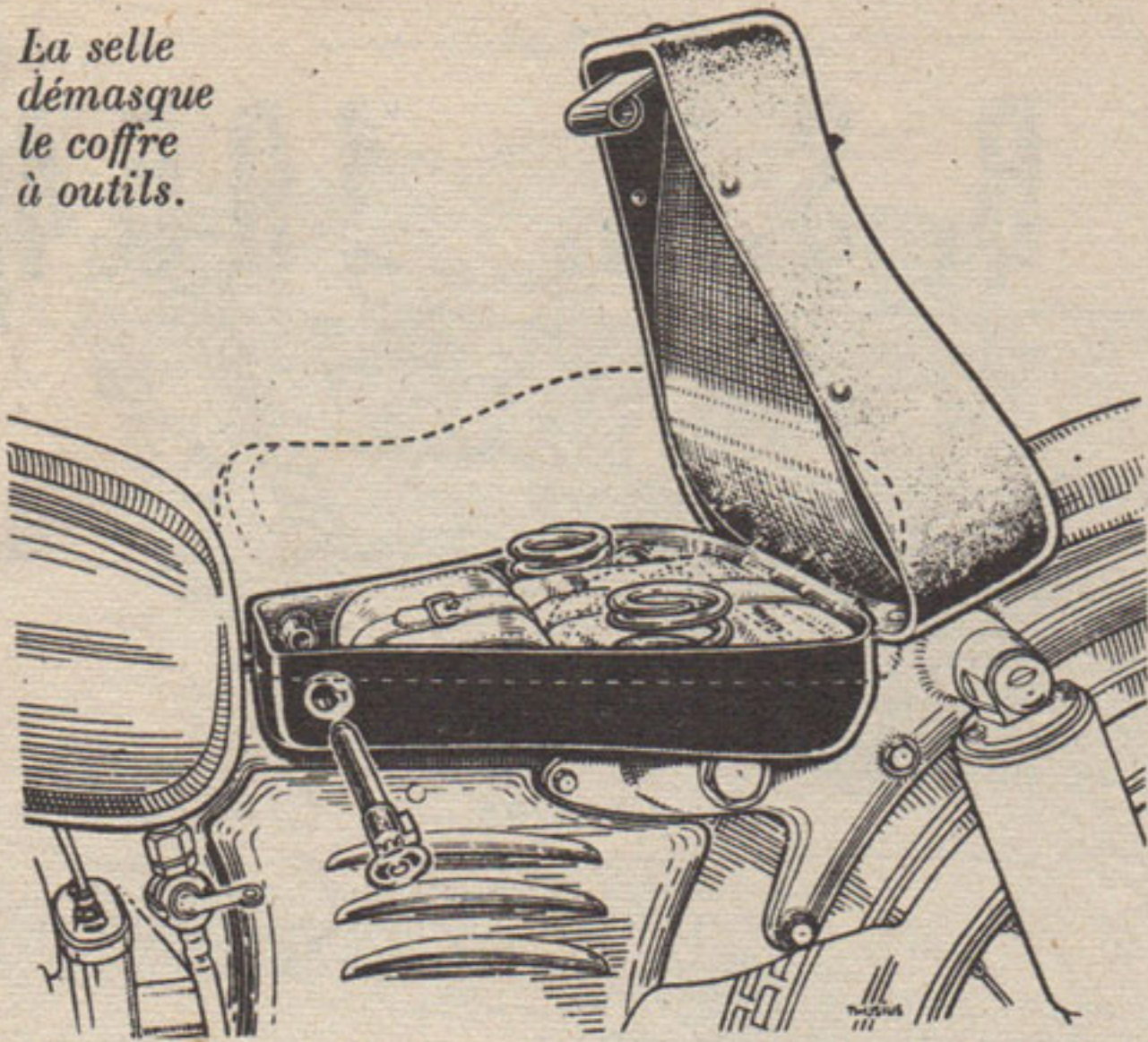


Les courbes de puissance et de couple font ressortir le caractère « élastique » de la 250 Zündapp. La puissance obtenue à bas régime est remarquable, puisqu'à 3.500 t/m, on dispose déjà de 11 ch. et du couple maximum. Ces caractéristiques laissent supposer une conduite particulièrement agréable et une grande souplesse d'utilisation, même avec un side-car.

Courbe
de
consommation



La selle
démasque
le coffre
à outils.



Coupe du silencieux.

Caractéristiques

Bloc moteur deux temps monocylindre.

Course/alésage : 70×67.

Cylindrée : 246 cm³.

Rapport volumétrique : 6,7 à 1.

Régime normal : 3,700 t/mn

Régime maxi. : 5 300 t/mn.

Puissance : 13 ch à 5 200 t/mn.

Vilebrequin : sur deux roulements à billes et un à rouleaux.

Graissage : par mélange huile/es-
sence 1 à 20/ 1 à 25.

Allumage : dynamo Noris 45/60 W
en bout de vilebrequin et batterie.

Carburateur : Bing double corps
2/26/54.

Transmission primaire : par chaîne.

Embrayage : à disques multiples
dans l'huile.

Démultiplication totale :

	Solo.	Side.
1 ^{re}	19,22	20,98
2 ^e	12,02	13,12
3 ^e	8,60	9,39
4 ^e	6,12	6,68

Boîte de vitesses : quatre rapports :
3,14; 1,964; 1,405; 1.

Vitesse maximum : 100 km/h (assis)
110 km/h (allongé).

Cadre : à poutre centrale.

Suspension : fourche télescopique
et bras oscillants arrière avec am-
ortisseurs hydrauliques.

Pneus : AV : 3×19; AR 3,25×19.

Freins : centraux; diam, 160 mm;
largeur 30 mm.

Poids en ordre de marche : 156 kg.

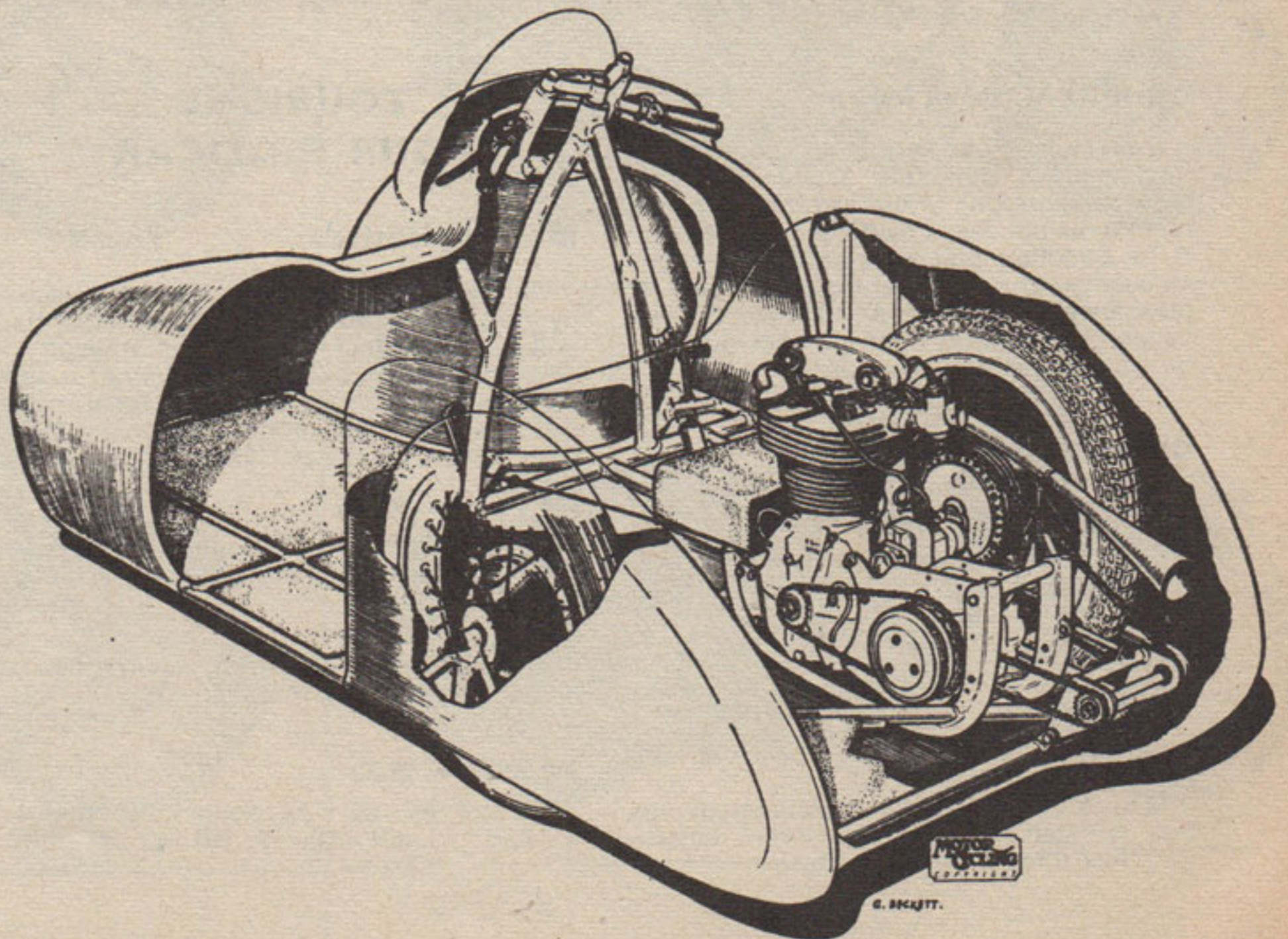
Réservoir : 14,7 l.

Consommation : 3 l aux 100 km envi-
ron.

Un nouveau side de course

Après Haldemann et Oliver, qui créèrent des ensembles devant être le « nec plus ultra », l'excellent sidecariste anglais Boddice a réalisé le sien. Les plans ont été soumis (par prudence!) à la Fédération britannique qui a estimé qu'il s'agissait bien d'un side-car tel que le règlement de la F.I.M. le définit.

Le cadre a été établi avec la collaboration de M. Earles et comporte évidemment une fourche du même nom. Le point le plus haut de l'ensemble est à 89 centimètres du sol, ce sera également « l'altitude » du sommet du casque du pilote, ce dernier étant assis à peu près comme un conducteur de voiture de course. Le moteur est un Norton monté le long de la roue arrière, on a délibérément scié un cadre de Manx pour servir de berceau au moteur! L'ensemble est entièrement carrossé et nous attendons avec impatience ses débuts qui auront lieu le 10 avril à Silverstone. Boddice participera au side-car T.T. avec la « Soucoupe Volante » si l'ensemble se comporte comme ses constructeurs l'espèrent.



le programme B. S. A. 1954

Durant la première semaine de mars, les Etablissements Movea, importateurs B.S.A. et Sunbeam, exposèrent les différents modèles constituant la production de ces deux marques.

Différentes modifications sont à retenir, affectant les différents groupes. Dans l'ensemble, les réservoirs sont d'une forme nouvelle, avec une capacité accrue sur certains types. L'écusson B.S.A., redessiné, est réalisé en matière plastique. Enfin, et ceci est le plus important, les séries A et B reçoivent le nouveau cadre double-berceau à suspension arrière oscillante, avec amortisseurs hydrauliques réglables sur trois positions.

GROUPE C, 250 cm³

Un nouveau modèle unique, remplaçant les différentes versions 1953, fait son apparition. Il est équipé d'une suspension arrière coulissante. Cylindre et culasse ont vu leur ailetage augmenté. L'allumage est assuré par un alternateur en bout d'arbre chargeant grâce à un redresseur une batterie de grande capacité. Les rupteurs et le système d'avance automatique sont incorporés dans le boîtier de distribution, à la base du carter. Un dispositif permet le démarrage, même avec la batterie déchargée. Un bloc de caoutchouc dans l'embrayage assure l'amortissement de la transmission primaire. Le carénage de la tête de fourche forme tableau de bord.

GROUPE B, 350 et 400 cm³

Les machines de ce groupe ont la nouvelle suspension oscillante et le nouvel écusson, ainsi que mentionné plus haut.

GROUPE A, 500 et 650 cm³

L'ailetage a été augmenté, en sus des modifications générales (suspension, réservoir, écusson). Nous trouvons également deux nouveaux modèles : une 500 cm³ A.7 « Shooting Star », machine sport avec culasse en aluminium et moteur de grande puissance — une 650 A. 10 Road Rocket, version poussée et dont les spécifications ne sont pas encore données.

GROUPE M, 500 et 600 cm³

Aucun changement notable, si ce n'est des détails de présentation. La suspension arrière coulissante est livrée en supplément. Ces machines sont plus spécialement destinées au side-car.

GOLD-STAR

Les 350 et 500 cm³ de ce type n'ont subi aucun changement.

Malgré ces différentes modifications, les prix de détail en France demeurent inchangés. Nous les donnons ci-après

TOURISME

Cylindre (s) vertical(aux), 4 temps, Soup. culb.; fourche télesc. hydraul.; Susp. AR; boîte 4 vit. sélecteur au pied; embrayage à disques, transm. amortie par chaîne; émail bordeaux et chrome (A. 10 noire); tableau de bord aérodyn. avec phare encastré.

Monocylindres

250 cm³ — C.11-G (SL) :

249 cm³; 63×80; 3 ch; allum. et éclair. par altern. en bout d'arbre moteur, redresseur; susp. AR coulissante; pneus 3,00×91; 143 kg; 100 km/h 215.000

350 cm³ — B.31 :

348 cm³; 71×88; 4 ch; Magdyno; susp. AR oscillante. Pneus 3,25×19; 167 kg; 115 km/h 260.000

500 cm³ — B.33 :

499 cm³; 85×88; 5 ch; Magdyno; susp. AR oscillante. Pneus AV 3,25×19, AR 3,50×19; 178 kg; 130 km/h 280.000

Bicylindres

500 cm³ — A.7 « Twin » :

497 cm³; 66×72,6; 5 ch; magnéto dynamo; susp. AR oscillante. Pneus AV 3,25×19, AR 3,50×19; 185 kg; 140 km/h... 320.000

650 cm³ — A.10 « GOLDEN FLASH » :

646 cm³; 70×84; 7 ch; magnéto dynamo; susp. AR oscillante; pneus AV 3,25×19, AR 3,50×19; 188 kg; 160 km/h... 340.000

TOURISME POUR SIDE-CAR

Monocylindres

Un cyl. vert. 4 temps; fourche télesc. hydraul.; susp. AR couliss. (supplément); boîte 4 vit.; sélect. au pied; embrayage à disques; transm. amortie par chaîne; rapp. BV solo ou side-car; Magdyno; émail bordeaux et chrome; tableau bord aérodyn. avec phare encastré; attaches side-car

500 cm³ — M. 20 :

496 cm³; 82×94; 5 ch; soup. latér.; pneus 3,25×19; 179 kg; 100 km/h 250.000

600 cm³ — M.2. :

591 cm³; 82×112; 6 ch; soup. latér.; pneus AV 3,25×19, AR 3,50×19; 180 kg; 105 km/h 255.000

500 cm³ — M.33 :

499 cm³; 85×88; 5 ch; soup. culb.; pneus AV 3,25×19, AR 3,50×19; 184 kg; 130 km/h 265.000

Supplément :

Pour suspens. AR coulissante 17.500

SPORT

Bicylindres

Mêmes caractéristiques que A.7 et A.10 « TOURISME » respectivement, sauf : taux de compress.; arbre à came Sport; avance à main; rapp. boîte.

500 cm³ — A.7 « SHOOTING STAR » :

Culasse alu; compress. 7,25 à 1; 32 ch à 6 000 t/m; finition vert 2 tons et chrome; 150 km/h 335.000

650 cm³ — A.10 « ROAD ROCKET » :

Modèle spécial, spécification non encore divulguée 370.000

CROSS COMPÉTITION

Monocylindres

Moteur spécial alliage léger, carter et paliers renforcés; 1 cyl. vertical 4 temps; soup. culb.; fourche télesc. hydraul.; susp. AR oscillante; magnéto spéciale course; spécifications au choix suivant compétition; projetée; cadre noir, émail argent et chrome

350 cm³ — B.32 « GOLD STAR » :

348 cm³; 71×88 345.000

500 cm³ — B.34 « GOLD STAR » :

499 cm³; 85×88 360.000

Supplément :

Eclairage électrique 14.500

SUNBEAM

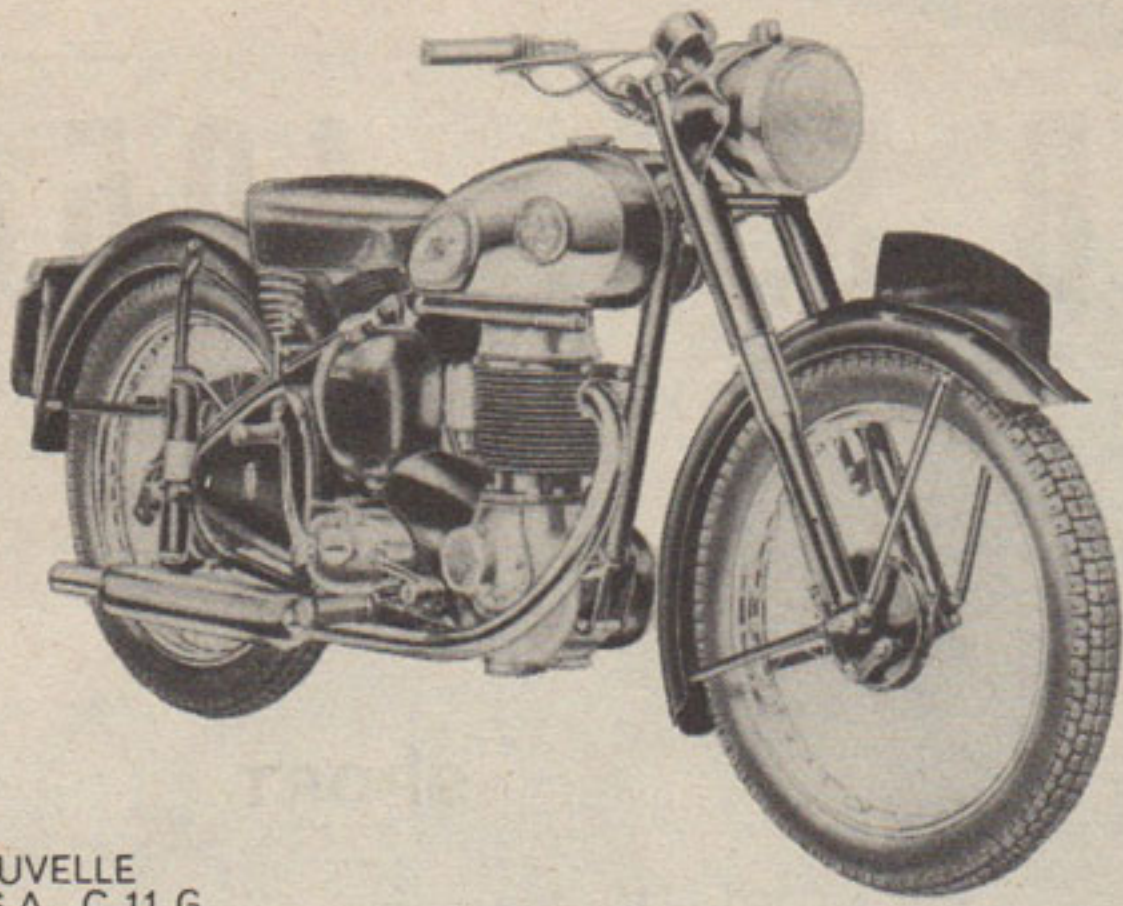
2 cyl. en ligne, 4 temps; arbre à cames en tête; 487 cm³; 70×63,5; 5 ch; allum. par distributeur et bobine; dynamo; boîte 4 vit. formant bloc avec le moteur; sélecteur au pied; embrayage à disque; transmission par cardans; fourche télescopique; susp. AR coulissante.

500 cm³ — S.7 LUXE :

Pneus AV 4,50×16, AR 4,75×16; 197 kg; 130 km/h; émail vert et noir 400.000

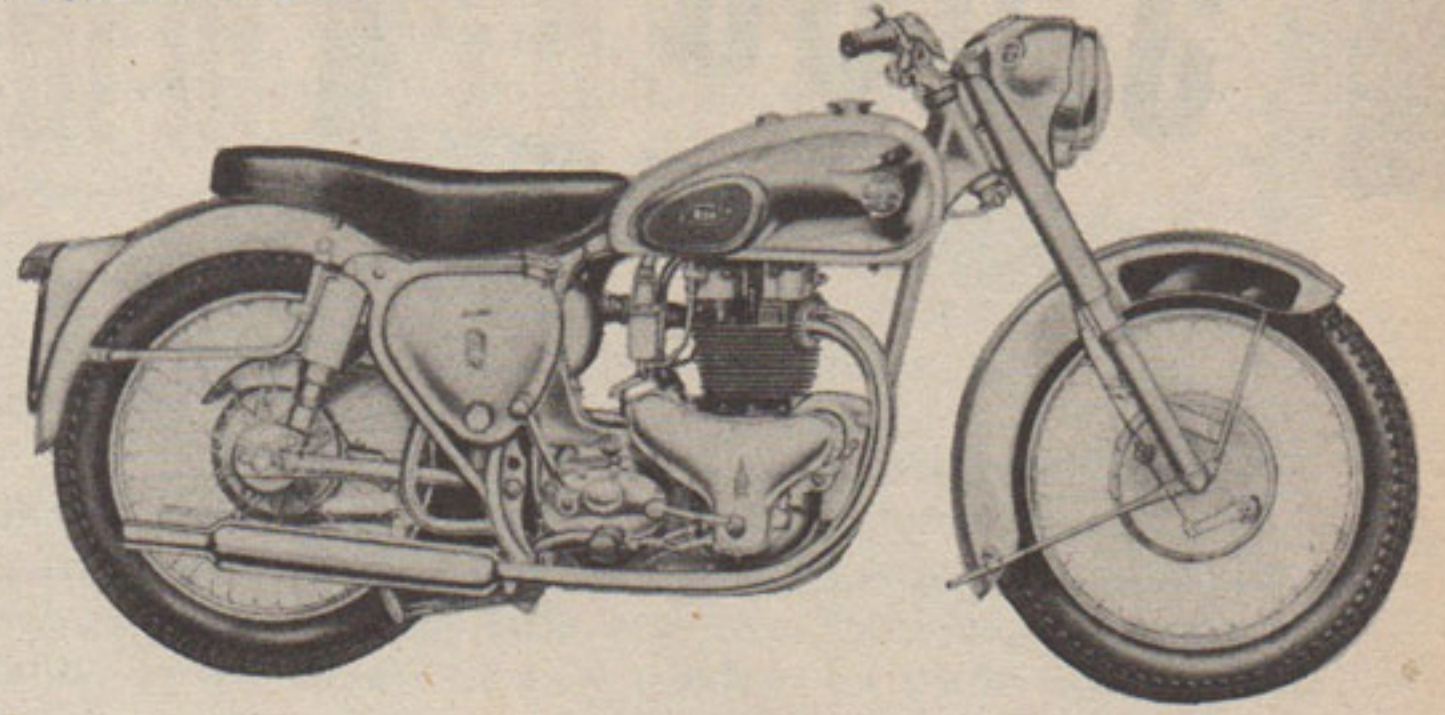
500 cm³ — S.8 SPORT :

Pneus AV 3,25×19, AR 3,00×18; 181 kg; 140 km/h; émail noir ou gris métallisé 370.000

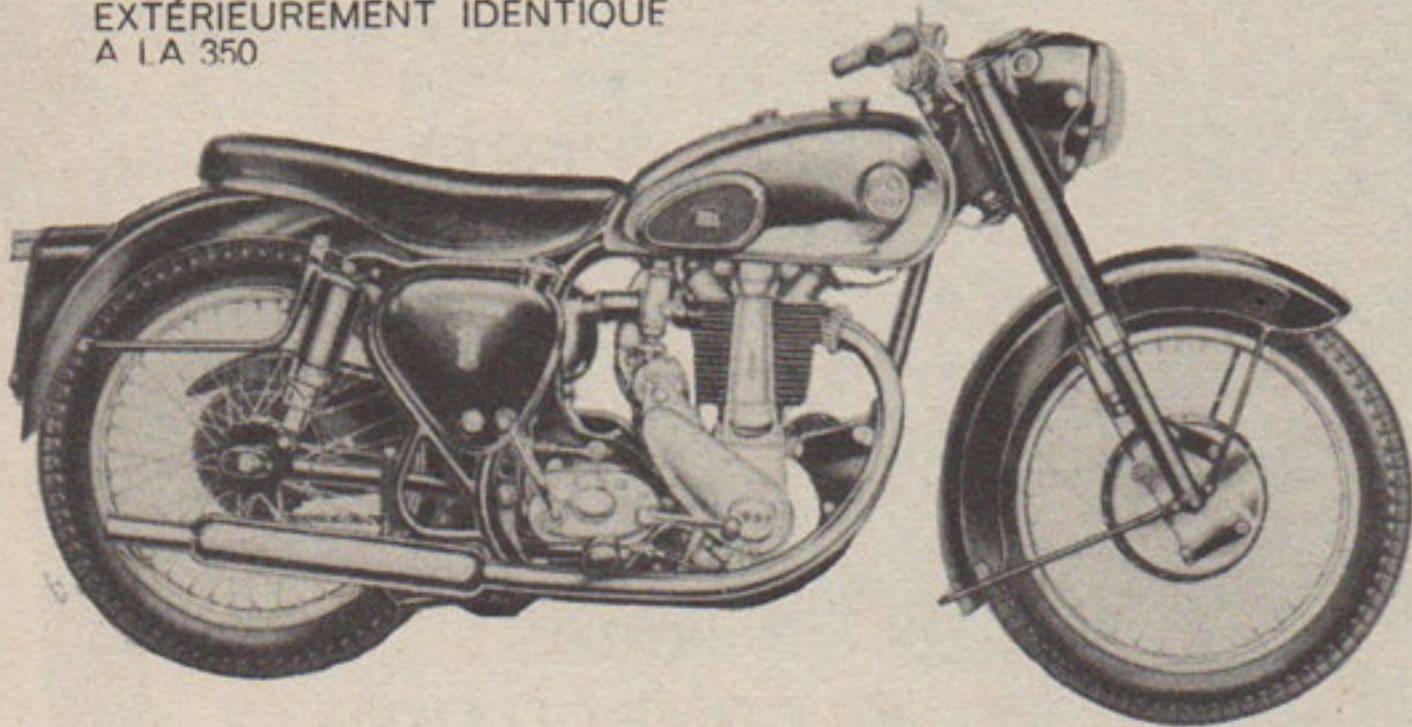


LA NOUVELLE
250 B.S.A., C 11 G

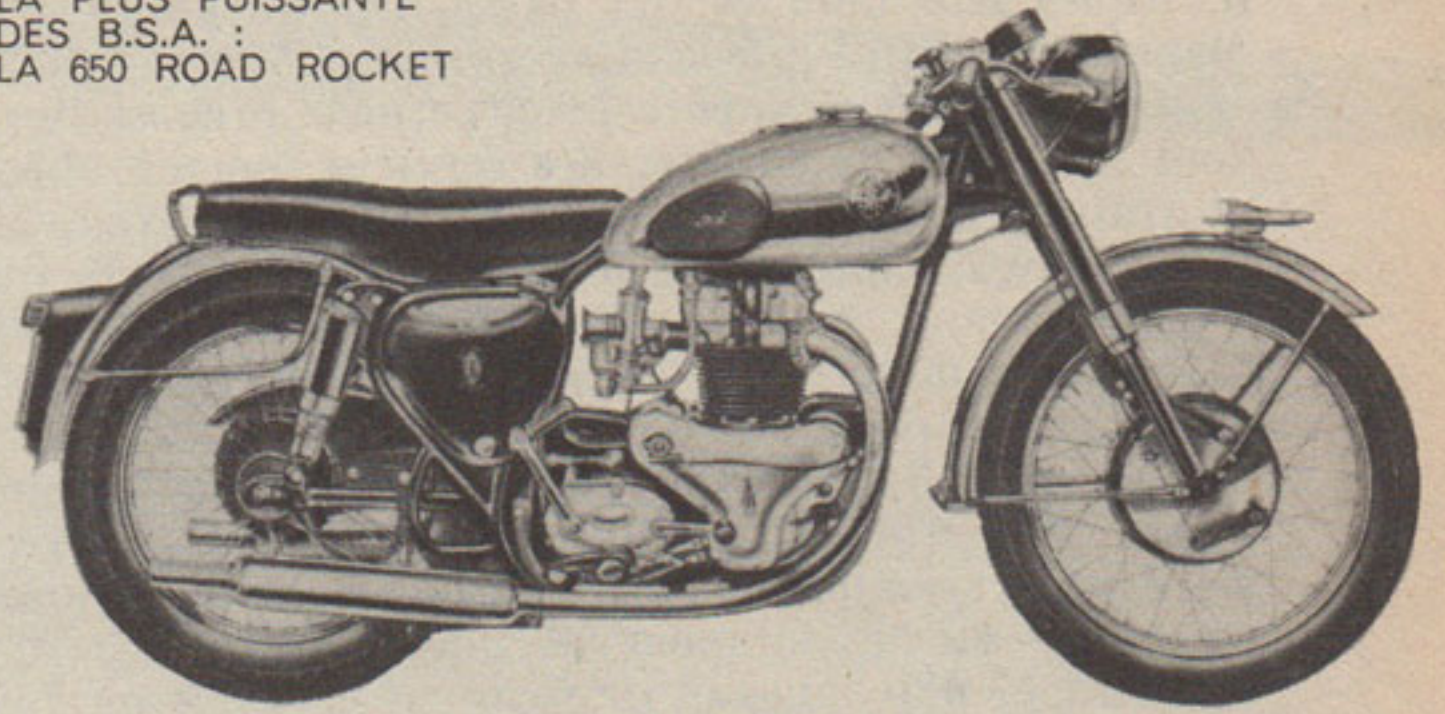
LA 650 A. 10
« GOLDEN FLASH »



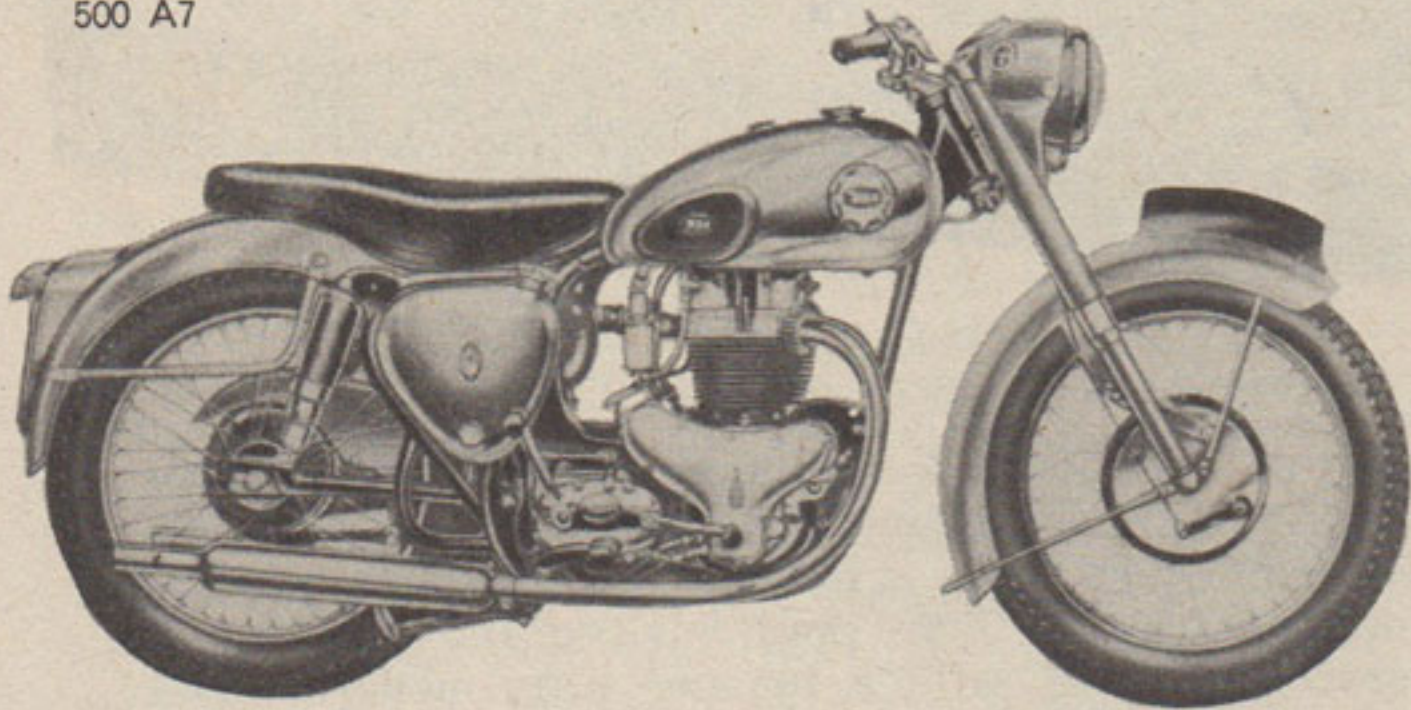
LA 500 B. 33,
EXTÉRIEUREMENT IDENTIQUE
A LA 350



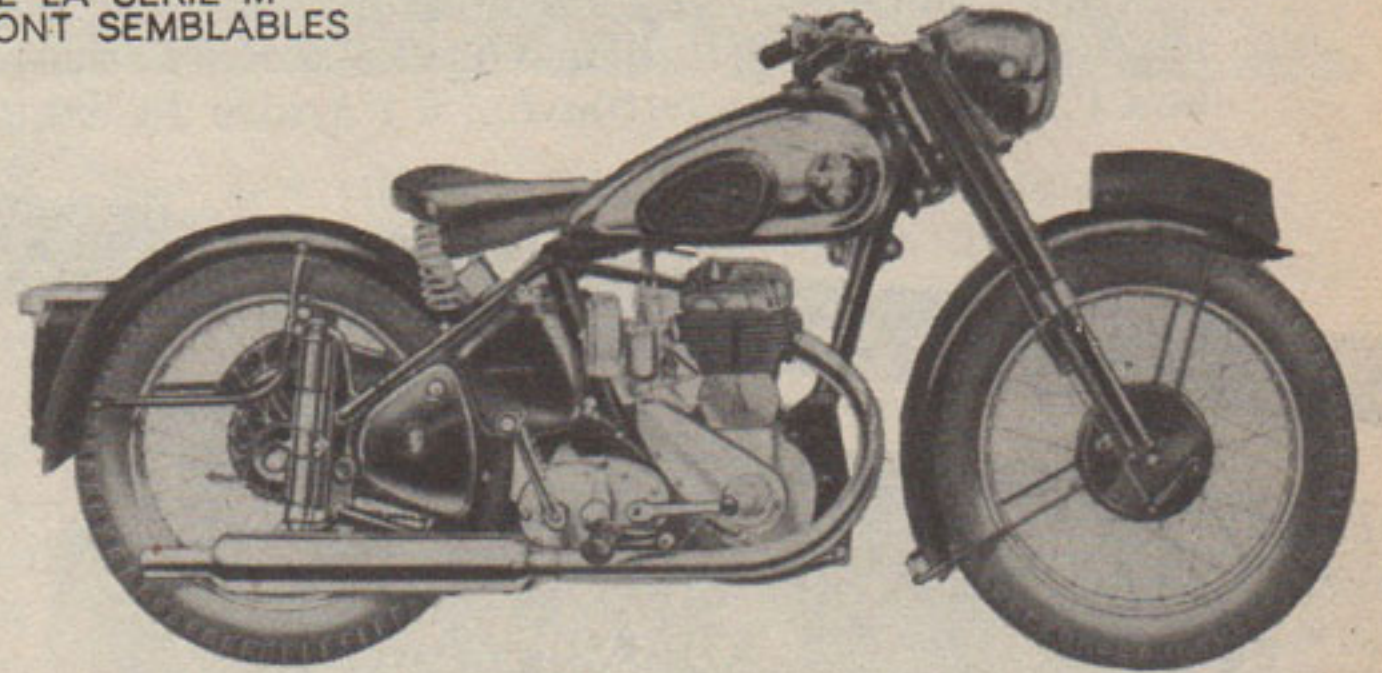
LA PLUS PUISSANTE
DES B.S.A. :
LA 650 ROAD ROCKET



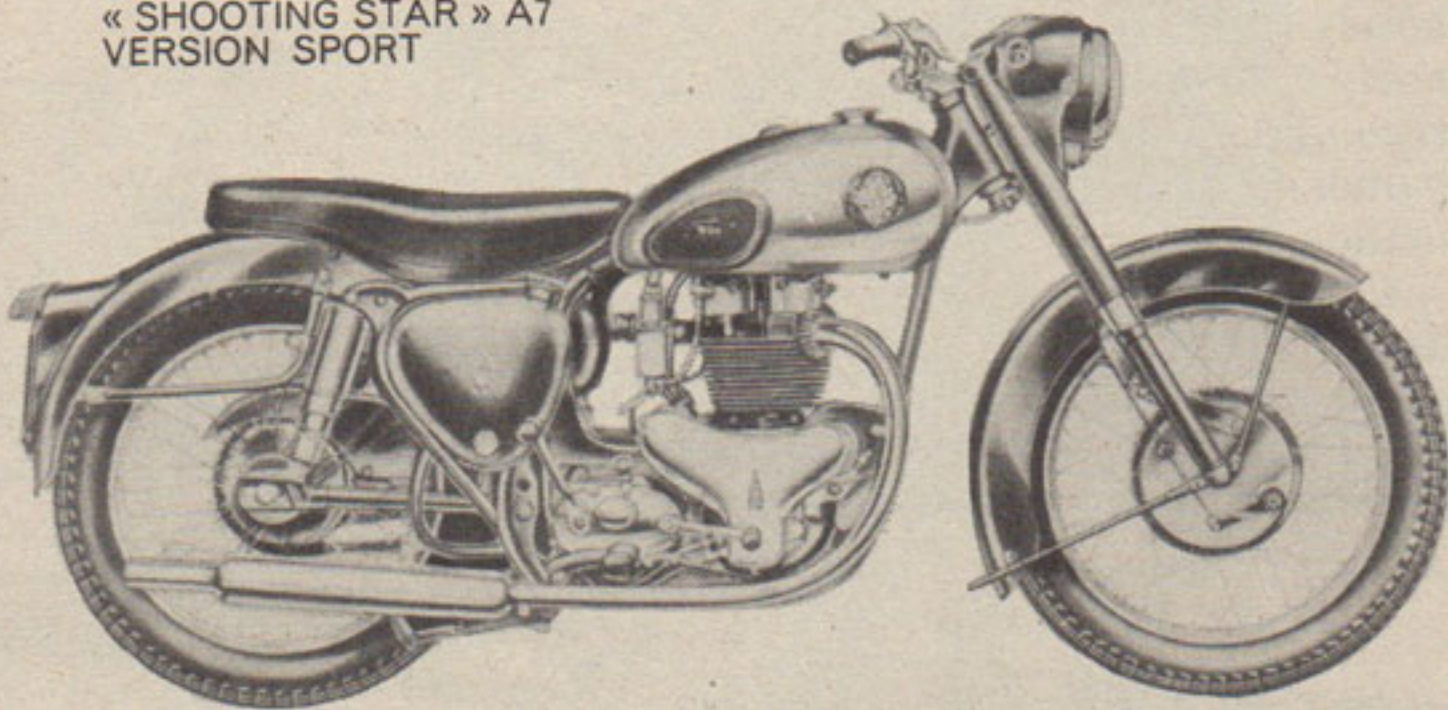
LA
500 A7



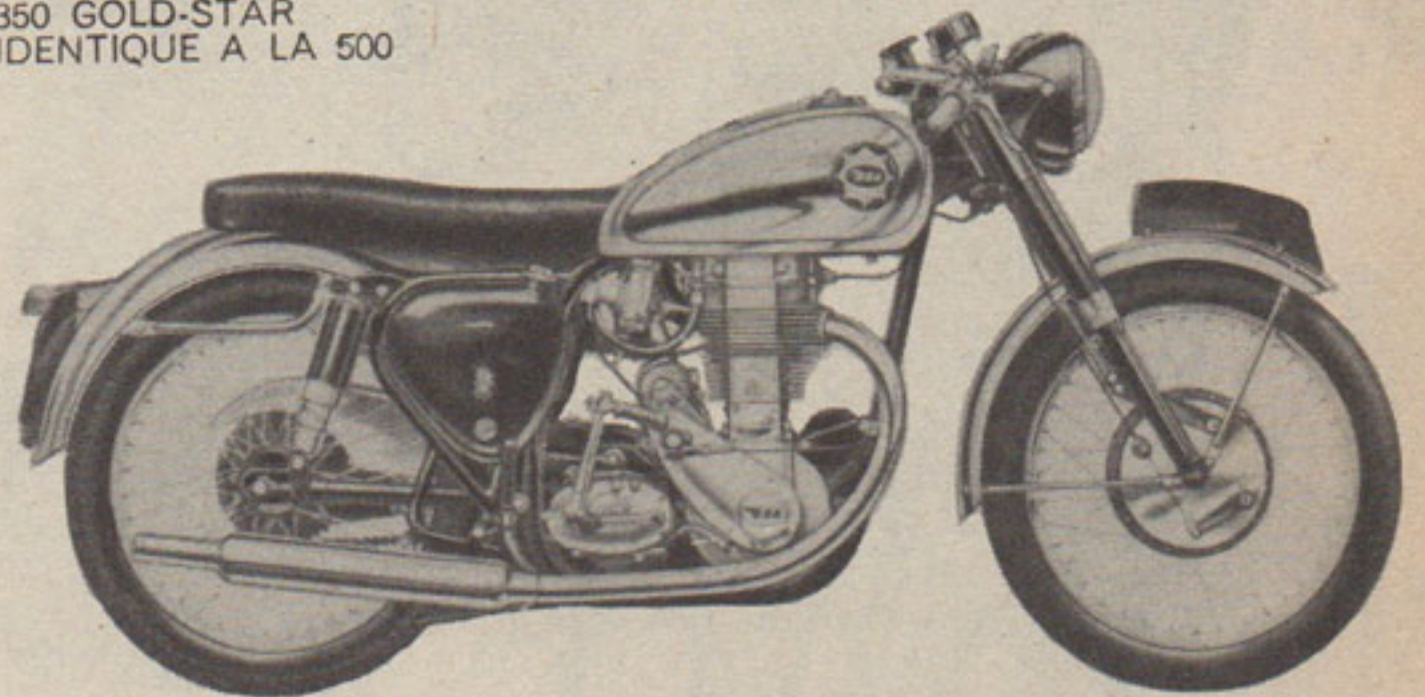
LES 500 et 600 LATÉRALES
DE LA SÉRIE M
SONT SEMBLABLES



LA NOUVELLE
« SHOOTING STAR » A7
VERSION SPORT



LA FAMEUSE
350 GOLD-STAR
IDENTIQUE A LA 500



5.000 KM

SUR UN D.45 MOTOBECAANE

Suite.

Heureusement, les promenades, la citadelle, la cathédrale et, quelques vieux quartiers, m'ont fait oublier les multiples sens uniques, les pavés, les embouteillages. Mais il est tout à fait indispensable à Liège surtout, d'être guidé. Pour ma part, je me permets de conseiller à tout le monde de profiter des services innombrables, et gratuits que rendent presque partout les Syndicats d'Initiatives, offices de tourisme, etc. N'importe qui s'y présentant, reçoit guides, prospectus ou autres, sans bourse délier, je le répète (ce qui est très appréciable pour moi).

Mais c'est à Liège que s'est dessiné mon voyage. Apprenant, par hasard, que le visa n'était plus nécessaire pour se rendre en Allemagne, la moto toujours en bonne forme, simplement muni de mon carnet de passage en douanes et de mon passeport, je me suis dirigé, en passant en transit par les plateaux hollandais de Maestricht, vers Aix-la-Chapelle (Aachen) et j'y suis arrivé à 9 heures du soir, exténué d'ailleurs.

Hélas, commencent ici les difficultés de langue. Je ne parle pas un mot d'allemand, et à Aachen, demandant l'A.J. je me suis retrouvé... à l'Armée du Salut...

Parc de Bruges.



Statues de la cathédrale de Cologne.

Cinq minutes avant la fermeture, grâce à une personne douée comprenant même mon anglais, je me présentais pourtant à la porte d'une auberge formidable. Les repas y sont excellents pour environ 100 fr. Ils sont servis dans une salle à manger ultra-moderne. Des salles de séjour attendent notre bon plaisir. Des salles de bains très propres et claires fonctionnent. Il y a un garage bien aménagé. Bref, niveau des très bons hôtels français, tout en ne payant que 40 pfennings par nuit, c'est-à-dire un peu moins de 40 fr. Il nous faut reconnaître que dans le domaine des travaux pour la jeunesse, personne n'arrive encore à égaler les Allemands.

Le lendemain matin, visite de la ville, de la cathédrale, etc., dernier déjeuner à l'auberge modèle, et surprise devant les prix. Tout me semble moins cher ici. Et puis, c'est le départ pour la magnifique cathédrale de Cologne, et le Rhin. Il est curieux de constater

que presque partout, les quelques ruines qui restent, sont soigneusement cachées par des murs trompe-l'œil.

D'un point de vue purement mécanique, on est émerveillé. On peut admirer par exemple des moteurs auxiliaires, pour vélos, valant moins de 14 000 fr, d'une cylindrée de 18 cm³, diesels, qui tirent réellement à 40 km/h leurs possesseurs, et montent absolument partout. Les D.K.W. sont particulièrement nombreuses mais toutes les machines sont nettes, et assez silencieuses. A la différence de la Belgique tout le monde « tire » sur sa machine et en est fier. Mais quelle discipline. Je m'en souvins en Italie.

La dentelle de pierre de la cathédrale de Cologne, la géométrie de la nouvelle ville de Bonn, le Rhin qui vous conduit et vous émerveille et le temps passe, et 8 heures du soir arrivent bien vite. Recherche de l'auberge la plus proche. C'est celle de Honnef, située au sommet de la ville. Un chemin épouvantable y conduit, qui grimpe horriblement. C'est donc dans un rugissement désespéré de la première vitesse de ma 125 que j'arrive. Et c'est là que commencent les « Prima ». La remorque monoroue que je traîne, le bloc moteur, le débrayage au pied, enfin tout, est « prima ». La petite machine de chez nous ne fait pas mauvaise impression du tout. L'auberge est naturellement très confortable, et les jeunes tout comme le « Père Aub » très sympa...

Mais voilà tout de même une question importante... Mes fonds sont en baisse !... Triste réalité... Mais savez-vous, qu'en dehors de l'auto-stop, devenu d'ailleurs un système de voyage pas trop commun, il est aussi éventuellement possible de faire de la « péniche-top ». Vous pouvez admirer sans user d'essence et pendant un temps appréciable, les paysages environnants (nous allions à 10 km/h). Koblenz, et les rochers, la Lorelei, source de tant de vieilles légendes rhénanes, se succèdent sur un rythme lent.

De vieux châteaux noirs veillent en sentinelles impeccables et nous passons mêlés à un trafic fluvial intense. L'on me dépose vers 5 heures du soir aux environs de Francfort. Et le moteur de la D. 45 que j'avais eu largement le temps de bien graisser pendant la journée repart, jusqu'à Wiesbaden, et après avoir visité cette ville, jusqu'à Mayence, à l'Auberge.

Le lendemain, toujours le long du fleuve, je passe Mannheim, ville trop lourde et indigeste à mon goût, pour Karlsruhe. Déjeuner dans une université très moderne, le prix ne dépassant pas 150 fr et par curiosité, route vers Baden-Baden.

En arrivant au S.I. de cette dernière je devais avoir la surprise de tomber sur un opulent monsieur, directeur des Services de Cures, muni d'un imposant appareil photographique, en quête de publicité. Et dans un rassemblement grandiose, mitraille... Il a dû user peut-être 36 vues, m'a pris sur tous les angles, a même photographié la petite remorque monoroue... enfin, tout l'équipage, et tout cela pour afficher à Baden-Baden. C'était plutôt inattendu comme réception, et je ne me serais jamais cru si curieux...

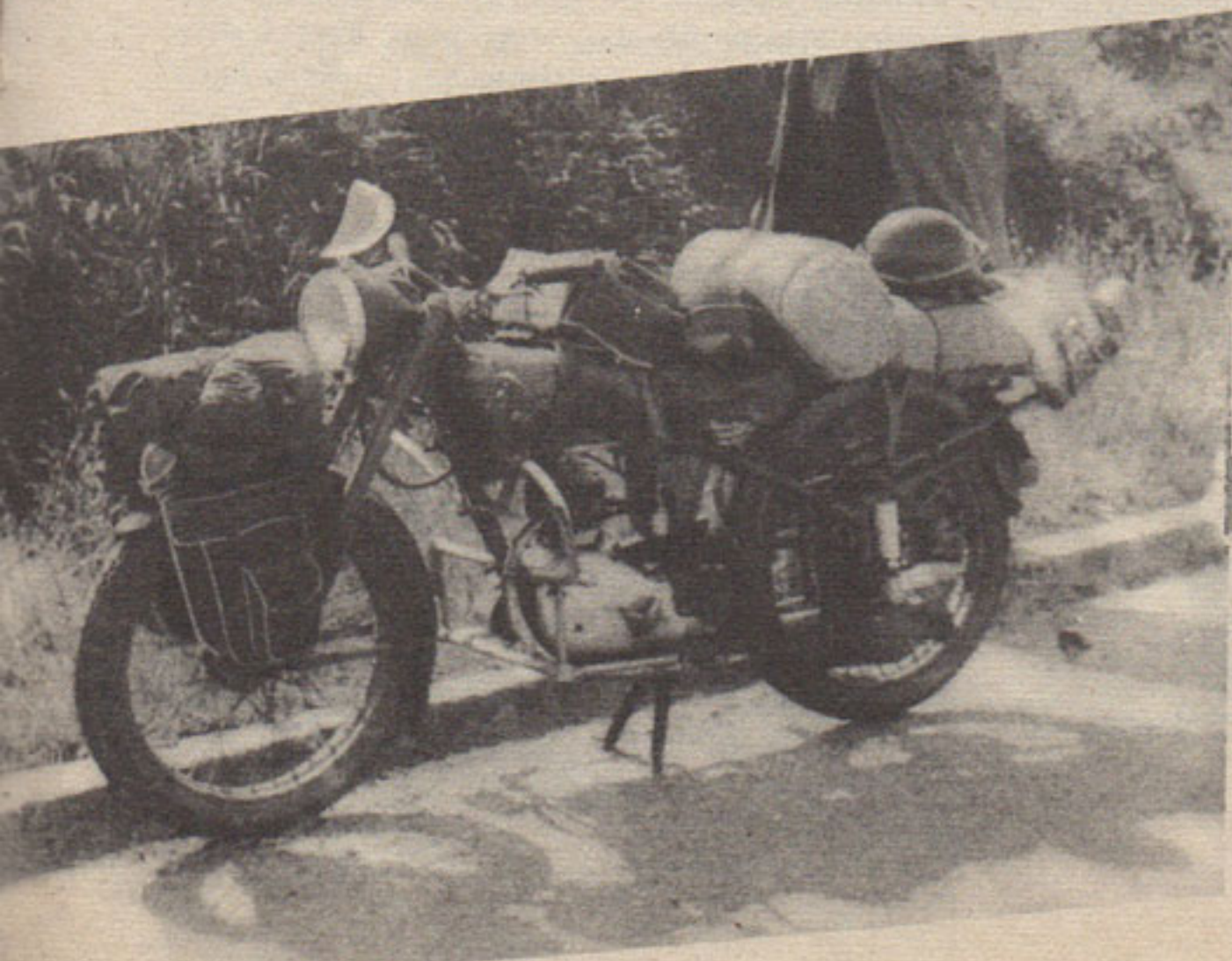
Mais j'apprends qu'il y a une route magnifique, bien que très dure, qui conduit jusqu'au cœur de la forêt noire, à Freudenstadt. Comme le lendemain il y avait précisément en cette ville une fête folklorique importante, je me devais de m'y rendre. La route est splendide, mais monte et monte en lacets, côtoyant des torrents, mais aussi de très intéressantes usines hydro-



Cathédrale de Cologne.

électriques. Les villages, assez rares, sont très pittoresques (ressemblant un peu à la région des Basses-Alpes françaises). Freudenstadt est une ville ancienne et typique. Auberge, chalet et attente, dans les préparatifs de la fête du lendemain. Fête cocasse. Des chariots, chars, camions travestis côtoient des gens déguisés. Des bals naissent partout. La musique en est d'ailleurs très jolie. Un cérémonial antique préside à la cérémonie. Cela valait la peine d'être vu. Bal le soir, et avec quel entrain... C'est donc plutôt vaseux que le lendemain j'escaladais le Kniebig pour redescendre ensuite sur Strasbourg, ville très jolie dont la place de la cathédrale est si particulière. Mais quand je me suis approché de la baraque provisoire qui sert d'auberge, je suis reparti vers Nancy, et stoppai finalement, après m'être fait copieusement arrosé en escaladant le col de Saverne, à Lunéville; je passai en famille le 14 juillet et y pris la deuxième décision de mon voyage. Encore mouillé en idée par l'orage reçu la veille, je décidais d'aller vers le soleil et le sud. Donc départ pour la Côte d'Azur. Lunéville-Lyon en une étape. Rien de spécial, un accroc toutefois, je casse mon câble de débrayage. Mais les services de Motobécane ont tout prévu. L'embrayage au pied permet de continuer. Plus loin, une bougie K.L.G. rend l'âme, après 12.000 km de bons services (depuis d'ailleurs je l'ai démontée et nettoyée, et elle remarche).

(A suivre.)



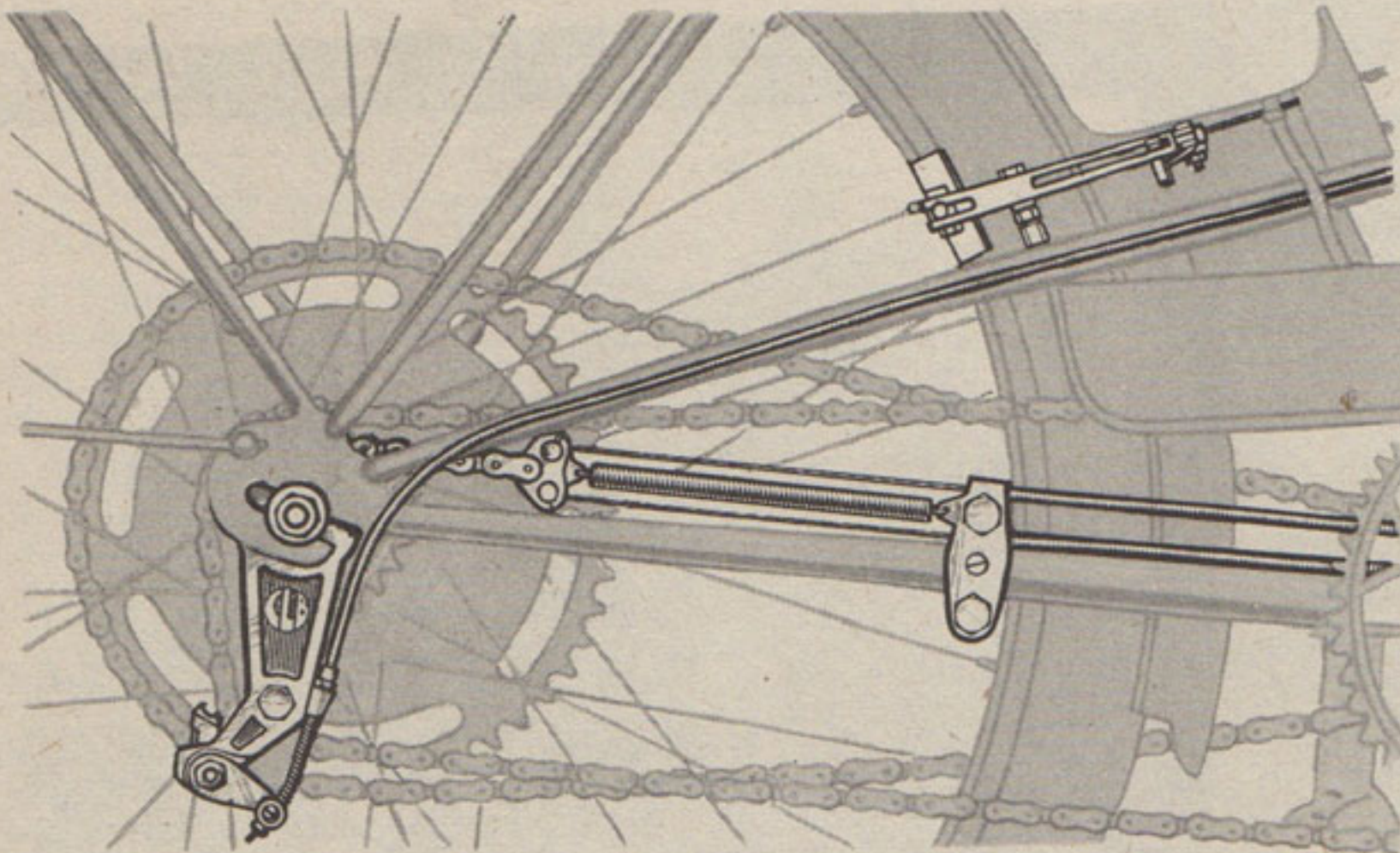
VU POUR VOUS VU POUR VOUS

Un nouveau frein rétro pour cyclomoteurs

Voici un système de commande rétro agissant simultanément sur les deux roues de la machine.

L'effort de freinage sur chaque roue, équilibré au montage, peut agir soit avec une puissance égale sur chaque roue, soit avec une prédominance sur la roue avant, d'où économie de pneus.

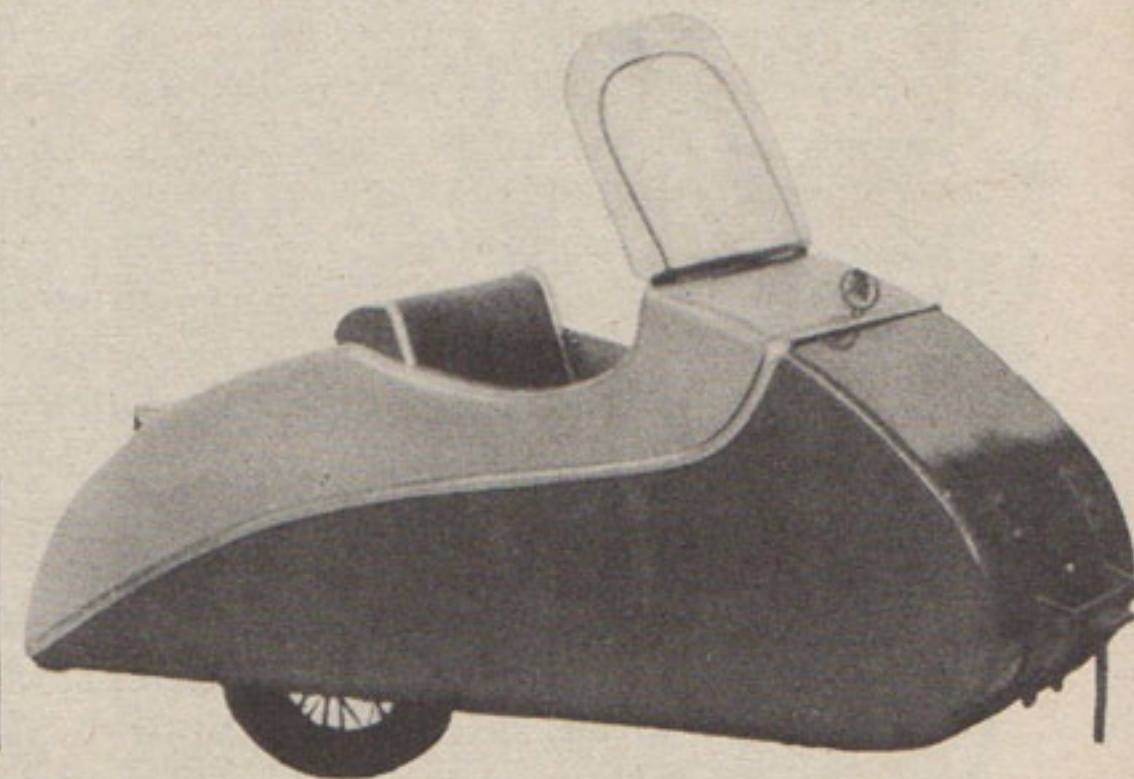
Avec ce dispositif on peut rouler la machine à la main, mettre les pédales à hauteur pour le démarrage, arrêter le cyclomoteur contre le trottoir. Ce système permet d'actionner n'importe quel type de freins tambour, à tasseaux ou à attache centrale.



Remorque Refru

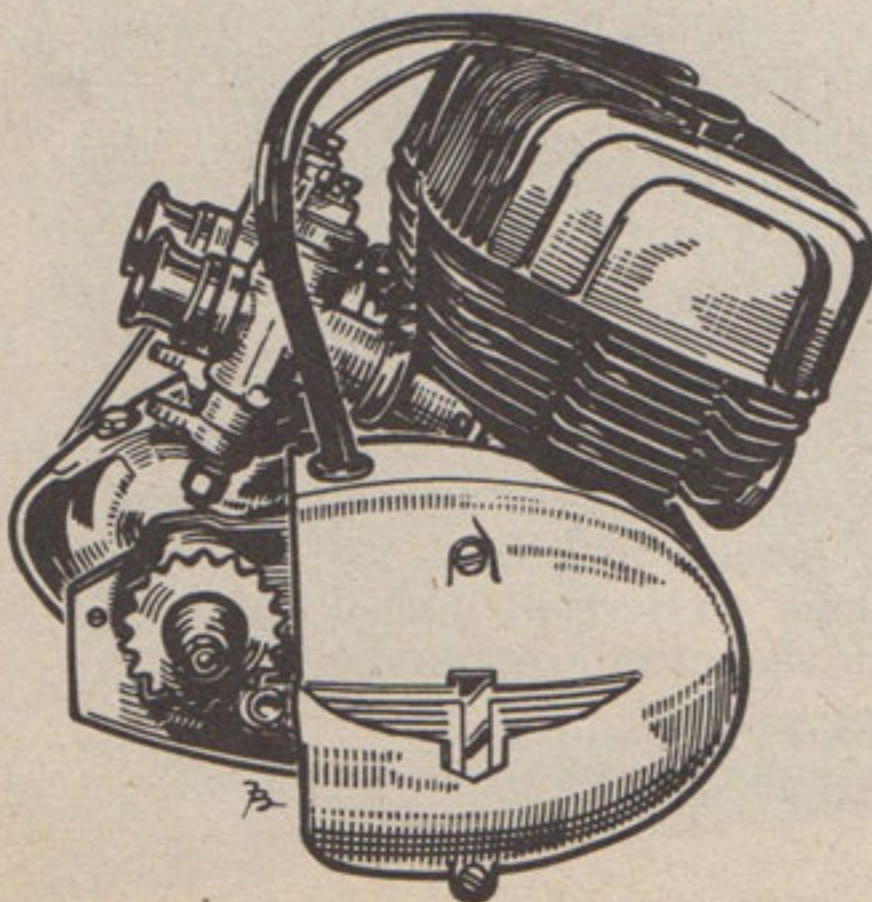
Le modèle 1954 a été amélioré : la coque en bois exotique est imperforable et hydrofuge ; la suspension à fourche oscillante à un débattement de 80 mm ; les ressorts avec compensateurs sont sous tubes avec réserve de graisse.

Les sièges doivent leur confort à une combinaison ressorts et crins. Le modèle ci-contre est destiné au transport des enfants, mais il existe des modèles spéciaux pour l'usage utilitaire ou le camping. L'attache à la moto se fait par cardan avec stabilisateur évitant tout shimmy. Les cotes sont : 1,30 m de long, 0,45 m de large, poids 22 kg.



Le 250 Adler de compétition

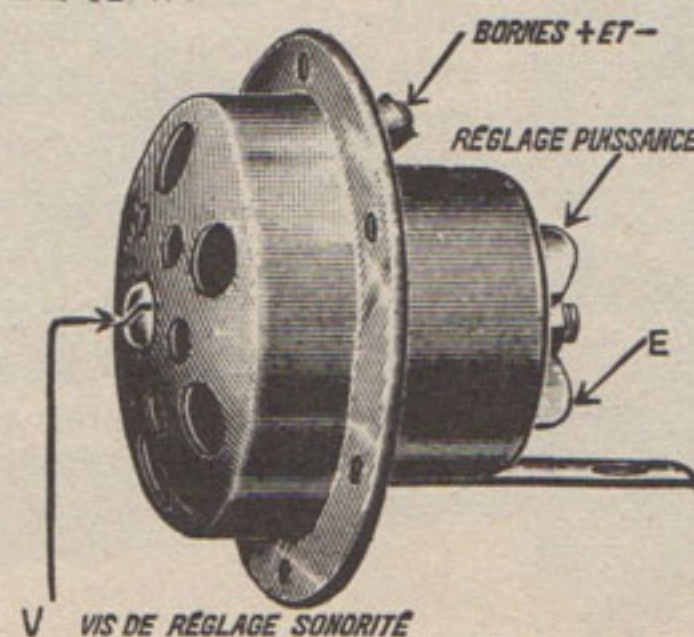
Dérivé du moteur de série, ce bicylindre deux temps développerait 24 ch, ce qui lui donnerait une puissance au litre de 96 ch, ce qui est remarquable. Construit en petite série pour les coureurs privés allemands, ce 250 a peu de chance d'être importé en France, mais il est possible que nous en voyions un exemplaire aux mains d'un coureur spécialiste du Bol d'or.



Le "Sonax-C"

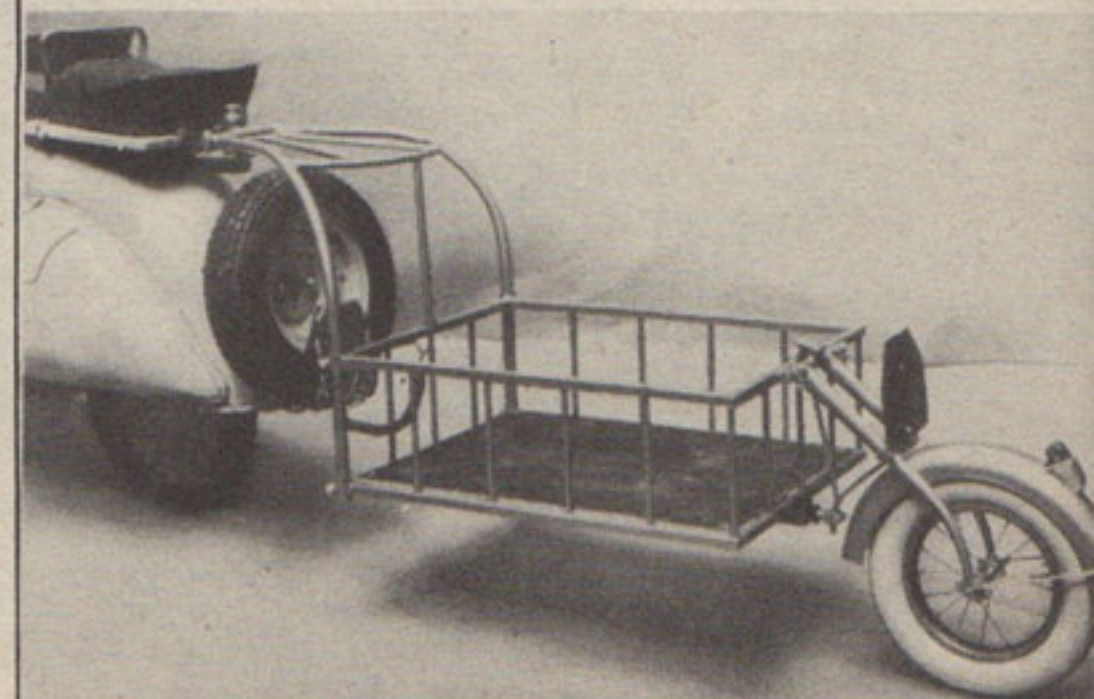
P. Jurine, de Saint-Etienne, après de nombreux mois d'études et de recherches, vient de créer un avertisseur Sonax-C, breveté S.G.D.G., pour cyclomoteur, possédant la particularité d'un double réglage, l'un à l'avant l'autre à l'arrière de l'appareil, ce qui permet à ce nouvel avertisseur une très grande sensibilité de réglage de son avec une consommation de courant des plus réduite : 0,75 A à une vitesse de 3.000 tours du volant magnétique.

Ce Sonax-C fonctionne sur tous les cyclomoteurs quels qu'ils soient, sans modifier le réglage de sortie d'usine qui est prévu pour tous les volants magnétiques débitant de 6 à 12 W.



La remorque R.K.

Spéciale pour cyclomoteurs, la remorque R.K. a son articulation indé réglable montée sur billes. Sa suspension est assurée par double ressort. Sa pose et son démontage, par des papillons, sont pour autant dire instantanées, les papillons sont prévus pour toutes dimensions d'axes de roues ; cotes : 500 x 350. Charge utile 30 kg, poids vide 10 kg.



VU POUR VOUS

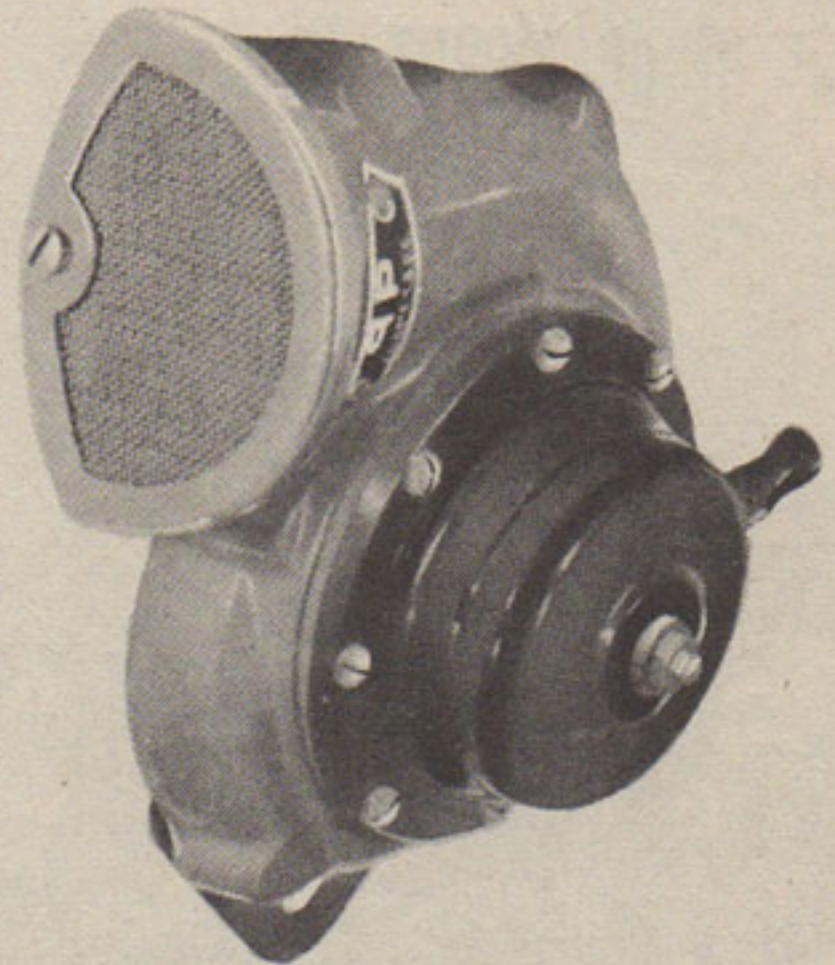
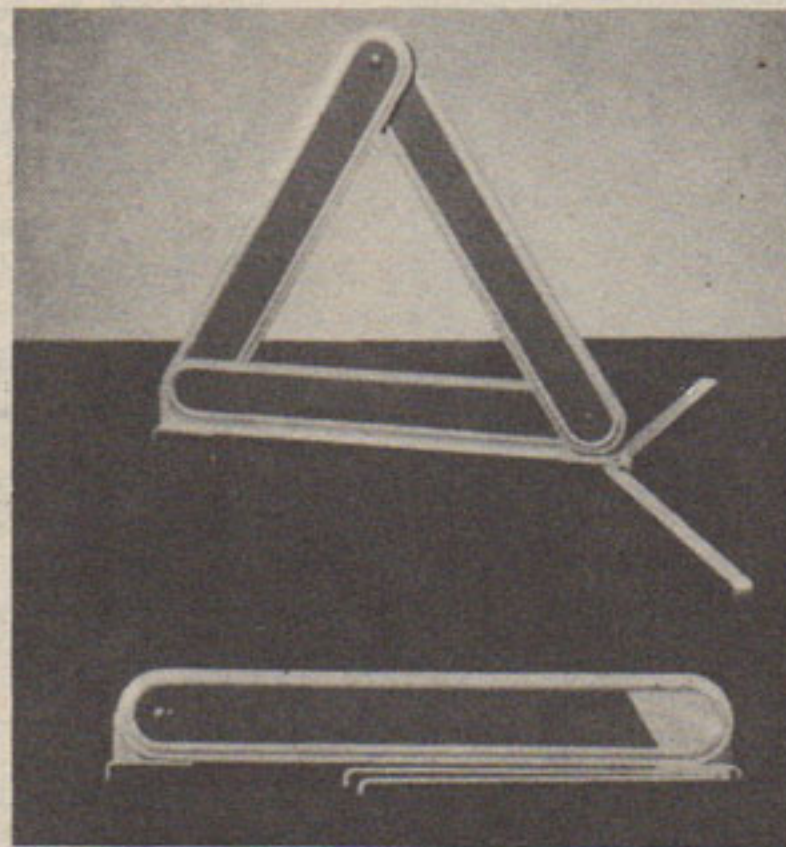
VU POUR VOUS

Prévention routière

On n'est jamais si bien servi que par soi-même, et mieux vaut se protéger que de trop compter sur la prudence des autres ; or, pour circuler la nuit, il existe divers articles garnis de matière réfléchissante qui rend visible tout ce qui circule ou même stationne dans des endroits obscurs.

La prévention routière peut être efficace grâce à des bracelets ou des pédales réfléchissants.

Pour le stationnement involontaire et les éventuels travaux à effectuer sur le véhicule, un triangle lumineux placé à certaine distance en arrière, met en garde les conducteurs en les prévenant du proche obstacle : ce triangle qui se pose à terre est repliable et peut être logé dans une quelconque sacoche



Le nouveau Rotorson

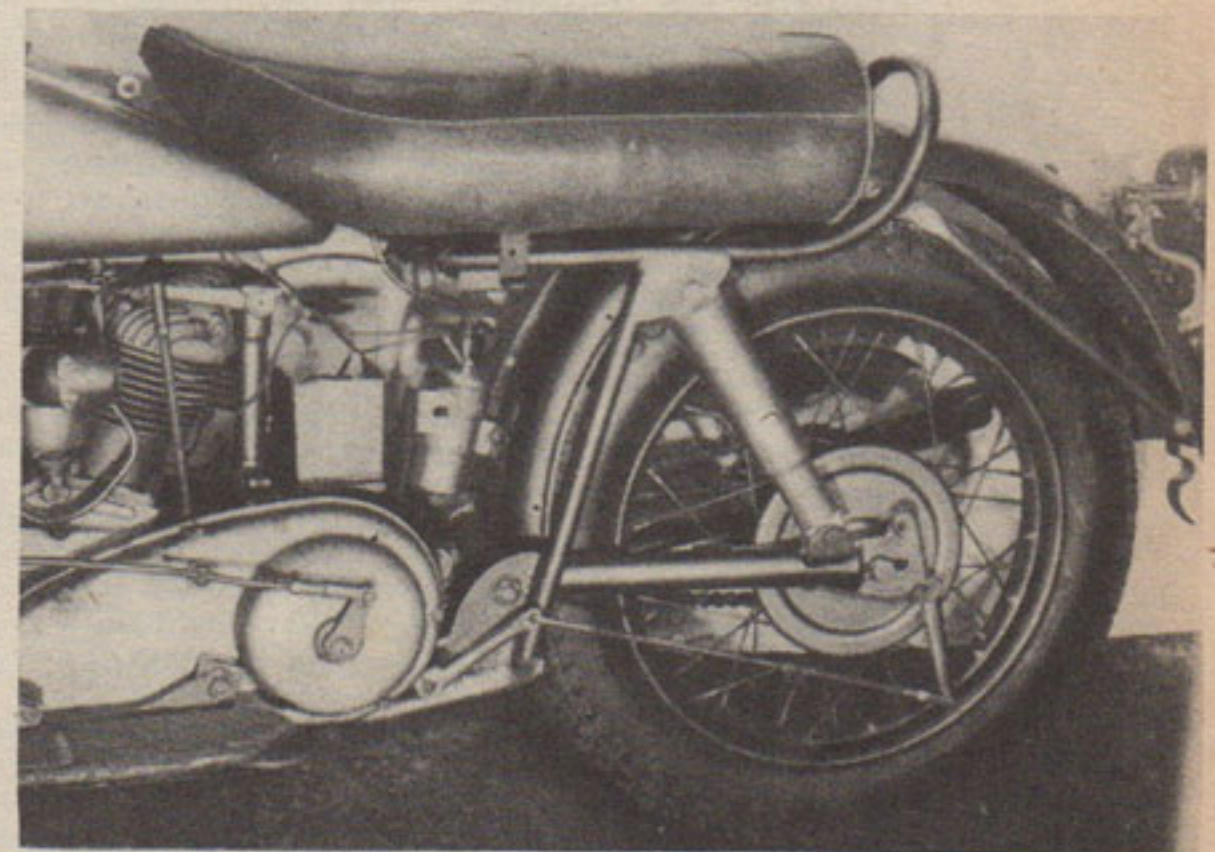
L'avertisseur Rotorson du type à dépression par friction sur le volant ou le pneu a depuis longtemps fait ses preuves comme avertisseur de route. Les fabricants ont cependant sorti un modèle nouveau plus esthétique avec son pavillon moulé et sa forme plate l'accolant mieux à la machine.

ÉQUIPEMENTS SPÉCIAUX

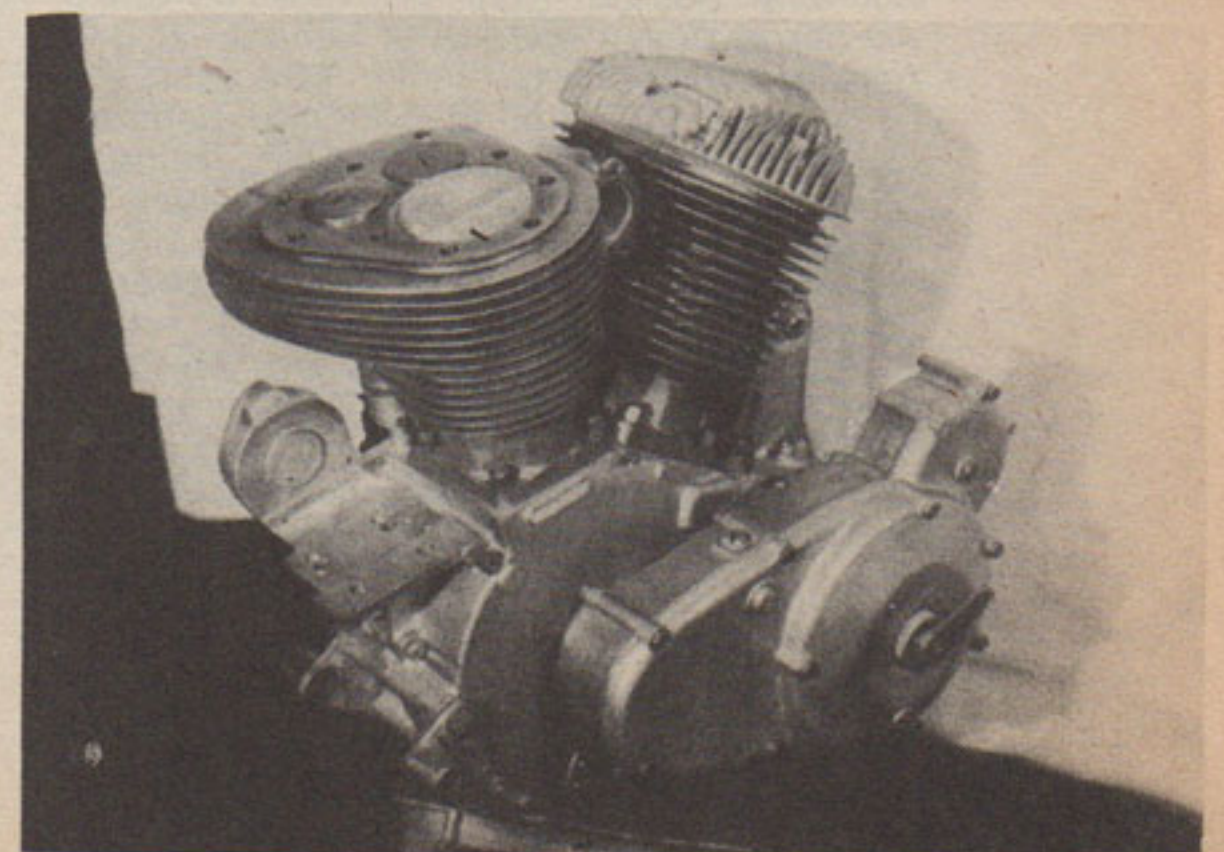
MODIFICATIONS POUR INDIAN

Cette suspension arrière a été conçue et est réalisée par F. Taury spécialiste Indian de Levallois. La photo ci-contre montre l'adaptation sur une 500 cm³ Scout. La modification du cadre permet le montage de bras oscillants dont le débattement est contrôlé par des amortisseurs Vistoli. A la demande peuvent être montés des Girling ou des Armstrong. L'axe oscille sur silentblocs. Cette modification améliore notablement la tenue de route, point critique de ce genre de machines. Elle est réalisable également sur les 1 200 cm³, et le prix avoisine 45 000 francs.

Toujours pour Indian, Taury a mis au point de nouveaux pistons augmentant d'une façon sensible le rapport volumétrique, qui passe de 4,5 d'origine à 6,5. La photo montre ce piston sur un moteur 1 200 cm³, la forme particulière de la tête permet d'épouser au mieux le dessin de la culasse.



Suspension oscillante sur 500 Indian.



Piston spécial augmentant le rapport volumétrique.

Autour des moto-cross de Chemiré-le-Gaudin et de Meaux



Scossa, pris entre les deux machines, vient d'atterrir sur la moto de son camarade Humber-jean.

Chemiré-le-Gaudin, puis Meaux, ont ouvert en grand la saison internationale du moto-cross français à une semaine d'intervalle. Il est particulièrement intéressant de comparer les résultats... fort différents de ces deux épreuves où les principaux participants furent les mêmes (à part le Britannique Archer) sur deux conditions différentes de terrains : terrain très gras dans le Maine, terrain très sec en Seine-et-Marne.

Sur le gras, le Belge Leloup, ex-champion d'Europe, devance deux fois de suite son compatriote Mingels, l'actuel et prestigieux tenant du titre... qui devait lui rendre la politesse avec facilité sur le sec le dimanche suivant.

Le champion de France 350 cm³, Godey, spécialiste du gras, se classait premier des Français, après avoir gagné avec facilité sa cylindrée, mais cédait à trois camarades à Meaux.

Brassine, notre champion de France 500 cm³ qui commence la saison avec malchance, fit une première manche sensationnelle sur le gras derrière l'Anglais Archer et devant Leloup et Mingels et une deuxième manche qui faillit l'être aussi sur le sec puisqu'il tint la cadence pendant huit tours à Meaux, intercalé entre les deux champions du monde belges, l'ancien et le nouveau.

Evidemment la confrontation d'Archer et des autres manque sur terrain sec, mais un de ces prochains dimanches nous en dira peut-être long quant au champion du monde 1954...

Frantz, lui, est, constatons-le, deuxième et premier des Français au classement gé-

néral, autant sur le sec que sur le gras, mais après avoir été chaque fois mené par Brassine et à Meaux par Molinari; la régularité n'était pas jusqu'ici son fait : si elle lui vient et si ses qualités de premier outsider français demeurent, voilà qui augure bien pour 1954!

En bref, cette petite comparaison met à notre avis en lumière la forme des champions en ce début d'année et les motocrossmen tricolores qui portent nos espoirs. Résumons-nous : Gilbert Brassine reste indubitablement notre meilleur homme aussi bien sur le gras que sur le sec; derrière lui Molinari et ses vingt-et-un ans; puis Frantz sur le sec, avec nette préférence à Godey sur le tout gras.

Sur le plan international, évidemment Mingels sur le sec... Archer et Leloup sur le gras, avec belle chance pour Brassine... Quant à Molinari, faisons-lui confiance, il a l'étoffe et le temps pour lui.

Voilà terminé cet essai de classification des valeurs en début d'année qui a surtout pour elle d'être, disons « dangereuse » pour le chroniqueur... On verra bien!

MINGELS IRRÉSISTIBLE A MEAUX

Terrain traditionnel des Pescadoux, mais pour une fois sans boue ni poussière... séché et durci par le vent. Le président du Club sportif de Meaux avait axé son programme sur la tendance internationale de la course longue, non plus en trois manches sur douze ou quinze tours, mais en deux manches de vingt tours.

Mingels irrésistible sur le sec Archer dans le gras

BRASSINE MOLINARI FRANTZ CHEFS DE FILE DU MOTO-CROSS FRANÇAIS

Première manche

Le plateau réunissait les meilleures valeurs internationales du moment; on voit grand à Meaux et dans la Sarthe décidément?

Les accidents mécaniques furent nombreux, même sur la ligne de départ; ainsi, Molinari casse le câble de gaz de sa Gilera en arrivant dans la starting-gate. On attend qu'il répare : musique, commentaires et clichés du speaker, mais les minutes passent : c'est tout un bazar pour changer un câble de gaz sur la Gilera; il faut enlever le réservoir et démonter un tas de trucs. Finalement, le départ doit être donné sans lui.

Mingels (F.N.), Leloup (F.N.), Frantz (F.N.), Verrechia (B.S.A.), partent en tête, Gilbert Brassine (B.S.A.) est derrière dans le peloton d'où il sort dans la roue de Jacquemin (B.S.A.), qui fait d'emblée une course superbe et se rapproche de Verrechia... un Verrechia retrouvé qui tourne avec brio à la cadence des champions du monde. Devant lui, Frantz, se rapproche de Leloup et Mingels commence à prendre une avance progressive et irrésistible.

Gilbert met six tours à passer Jacquemin qui s'accroche ensuite littéralement à sa roue... Enfin, libéré, il se lance aux trousses de Verrechia. Sur ce, chute de Frantz, qui repart aussitôt sans perdre sa troisième place. Klym casse. Pendant ce temps, grosse empoignade Brassine-Verrechia avec toujours derrière ce diable de Jacquemin... On a vraiment l'impression de retrouver le Michel des grands jours.

Il reste dix tours à parcourir, on arrive donc exactement à mi-course. Mingels a



Départ de la course nationale 350-500 cm³.

augmenté son avance sur Leloup, Frantz le suit à 30 mètres, puis il y a, assez loin, la triple poursuite Verrechia-Brassine-Jacquemin qui continue à tout-va. Au tour suivant, Verrechia n'est plus là... « en panne de chaîne quelque part dans le fond du terrain » dit le haut-parleur. Puis, c'est tout de suite, face aux tribunes, Jacquemin qui emplafonne la palissade, s'y emmêle et repart après avoir perdu un demi tour.

Il reste maintenant cinq tours au panneau... Mingels tourne seul, précédant Leloup de six secondes que Frantz a presque remonté... Derrière, Brassine fournit son effort, mais il est loin. Brusquement, Molinari, rouge sur sa Gilera rouge, rentre en course; il reste encore trois tours.

Ça va vite, très vite, Gilbert remonte patiemment, mais c'est la fin : 1^{er}, Mingels, 2^e, Leloup, 3^e, Frantz, 4^e, Brassine.

Deuxième manche

On apprend d'abord que Jacquemin, légèrement blessé en s'enroulant dans la palissade, ne se présentera pas au départ; c'est une véritable déception pour le Club sportif de Meaux... Nouvelles tergiversations mécaniques, un des Belges, crevé, répare, musique et pétarades...

Enfin, le départ est donné. Brassine semble partir en tête, mais Mingels s'infilte à la corde et passe, troisième Leloup, quatrième Molinari, cinquième Verrechia qui confirme la grosse impression de tout à l'heure, Klym, Frantz, Charrier, Vouillon, et Godey qui pétarade, en mal de boisseau.

Après cinq tours, Gilbert est toujours entre les deux Belges; Molinari, quatrième; Verrechia, lui, a dû s'arrêter et a perdu beaucoup de terrain; Frantz a passé Klym, le voilà cinquième; Godey a passé Charrier.

La course est très rapide; Leloup poursuit notre champion de France qui se défend magistralement pendant un, deux, trois tours. On sent que ça va, que ça doit durer. Mais, au neuvième passage, le Belge apparaît seul et on apprend avec consternation que le Français a cassé sa roue avant. Dommage, c'était beau! Plus de question, les deux Belges font cavaliers seuls, Mingels gardant toujours en provision 10 mètres sur Leloup... A 30 mètres, Molinari tourne et se maintient; Frantz, à nouveau, chute et repart. Au douzième tour, Mingels et Leloup arrivent sur la queue du peloton; Verrechia, qui a fourni une très belle remontée depuis sa chute, attaque et double Charrier, tandis que Godey et Klym continuent une empoignade qui dure en fait depuis le début de la

course. Ils se trouvent bientôt intercalés entre les deux Belges mais tout à leur bagarre personnelle, continuent sans s'émouvoir à se tirer une bourre du diable et c'est, dans l'ordre, l'arrivée : Mingels, Leloup, Molinari, Frantz, Klym, Godey, Vouillon.

En résumé, malchance de Brassine, malchance de Molinari qui n'a fait qu'une manche, malchance et brio retrouvé de Verrechia, superbe course de Jacquemin, courage et opiniâtreté de Frantz... Quant aux autres ils ont tous marché le tonnerre, mais Mingels a été véritablement champion du monde comme le dit l'expression et aussi la chanson : tous derrière et lui devant!

La place nous manque pour relater la course nationale 350-500 cm³, disputée sur douze tours. Scossa gagna facilement la première manche, suivi par Ancel et Melin qui se livrèrent un duel sans merci pour la seconde place.

Dès le premier tour de la deuxième manche, Scossa atterrit sur Humberjean qui vient de casser sa roue (notre photo) et les deux hommes doivent se retirer. La bagarre Melin-Ancel, Ancel-Melin continue de plus belle, et la victoire revient finalement à Melin. Pour ma part je termine cinquième.

Le Club sportif de Meaux groupe maintenant une fort enviable brochette de coureurs tant nationaux qu'internationaux. Citons notamment Verrechia, Jacquemin, Vinetti, Scossa, Olivotti, Humberjean, Ancel, Melin, Raguénot, Zacharie etc. Les coureurs se trouvent sans doute fort bien à Meaux pour y venir souvent de loin!

Il y règne en tout cas une camaraderie excellente et le sport l'emporte carrément sur tant de considérations premières et autres qui sont souvent le propre si l'on peut dire des grands clubs!

R. MOUCHET.

DEUXIÈME PARIS-LA BERNERIE-PARIS (Motocycliste et cyclomotoriste)

Grand rallye d'endurance et de régularité organisé par la section Moto de l'U.S.Méto sous le patronage de *Motocycles*, la *Nouvelle République* et la *Résistance de Nantes*.

Paris, la région parisienne, une partie de l'Ouest de la France, la Touraine verront se dérouler les samedi et dimanche 2 mai une grande épreuve motorisée ouverte aux motos, sides, et cyclomoteurs. Son parcours tracé sur l'Ouest de la France avec Malakoff comme point de départ et d'arrivée comporte 1 019 km à courir à moyenne imposée en deux étapes.

Première étape. — Elle totalisera 515 km. Les départs commenceront le 30 avril à 21 heures pour les cyclomoteurs et le 1^{er} mai de 5 h 30 à 7 heures pour les motos et sides. Le parcours passe par Versailles, Dreux, Verneuil, Laigle, Alençon, Mayenne, où dans la forêt par des chemins forestiers aura lieu, sur 17 km, la première épreuve de départage.

A moyenne imposée, 45 km pour les motos, 25 km pour les cyclos; là, les coureurs de cross et trials seront favorisés par la mauvaise qualité du sol.

Après cette délicate traversée de la forêt où pilotes et machines seront mis à contribution, les concurrents rejoindront Vitry, Rennes, Nantes, Pornic et enfin, La Bernerie où une réception leur sera offerte et où ils seront accueillis dans le grand Hôtel de l'Océan propriété du Comité d'Entreprise de la R.A.T.P. Ils pourront se reposer, un banquet offert par la société réunira municipalité, concurrents, organisateurs; c'est d'ailleurs la seule épreuve motocycliste en France où les participants sont pris en charge par un club.

Deuxième étape. — La deuxième étape totalisera 504 km. Le départ sera donné le dimanche 2 mai entre 6 heures et 8 heures du matin à La Bernerie, par Nantes-Cholet où aura lieu la deuxième épreuve de départage (place Travot), une épreuve d'accélération et mania-bilité freinage.

Angers, Saumur, Tours puis Vouvray. Un nouvel arrêt avec neutralisation où aura lieu une épreuve d'accélération freinage. Nouvelle réception dans la cave du Syndicat de défense de Vins de Vouvray pour

que les pilotes aient le temps de déguster le fameux Vouvray. Bravo la municipalité sportive!

Enfin, Blois, Orléans, Etampes et c'est l'arrivée à Malakoff, dimanche 2 mai vers 17 heures.

Il est à noter que le départ et l'arrivée auront lieu au cours de deux rencontres de moto-ball dont une nocturne, et un match de championnat de France.

Les difficultés de cette épreuve se situent principalement par les moyennes imposées de 30 à 60 km, suivant le genre, motos, cyclomoteurs ou side-cars, les arrêts fréquents, contrôles horaires et de passage, les trois épreuves de départage indiquées plus haut, le moindre incident mécanique, pneumatique, peut enlever toutes chances de classement honorable aux participants, toute perte de temps sera difficile à combler.

Les trois épreuves de la forêt de Mayenne, Cholet et Vouvray, serviront aux départages des ex-æquo qui auront terminé à Malakoff sans pénalisation.

Les prix : Trente prix : de 15 000 fr. au premier à 2 000 fr par groupe, soit au total 200 000 fr de prix en espèces, récompenseront des concurrents. A cela viennent s'ajouter, coupes, œuvres d'art, plaquettes, etc.

Les Clubs se disputeront cinq coupes offertes par *Motocycles*, la *Nouvelle République*, Bouillot, Renault, etc..

Les groupes :

Groupe vert : side-cars jusqu'à 350 et moto jusqu'à 175 : 50 km de moyenne.

Groupe bleu : side-cars de 350 à 500 et motos de 176 à 250 : 55 km de moyenne.

Groupe blanc : side-cars de 501 à 750 et motos de 251 à 350 : 58 km de moyenne.

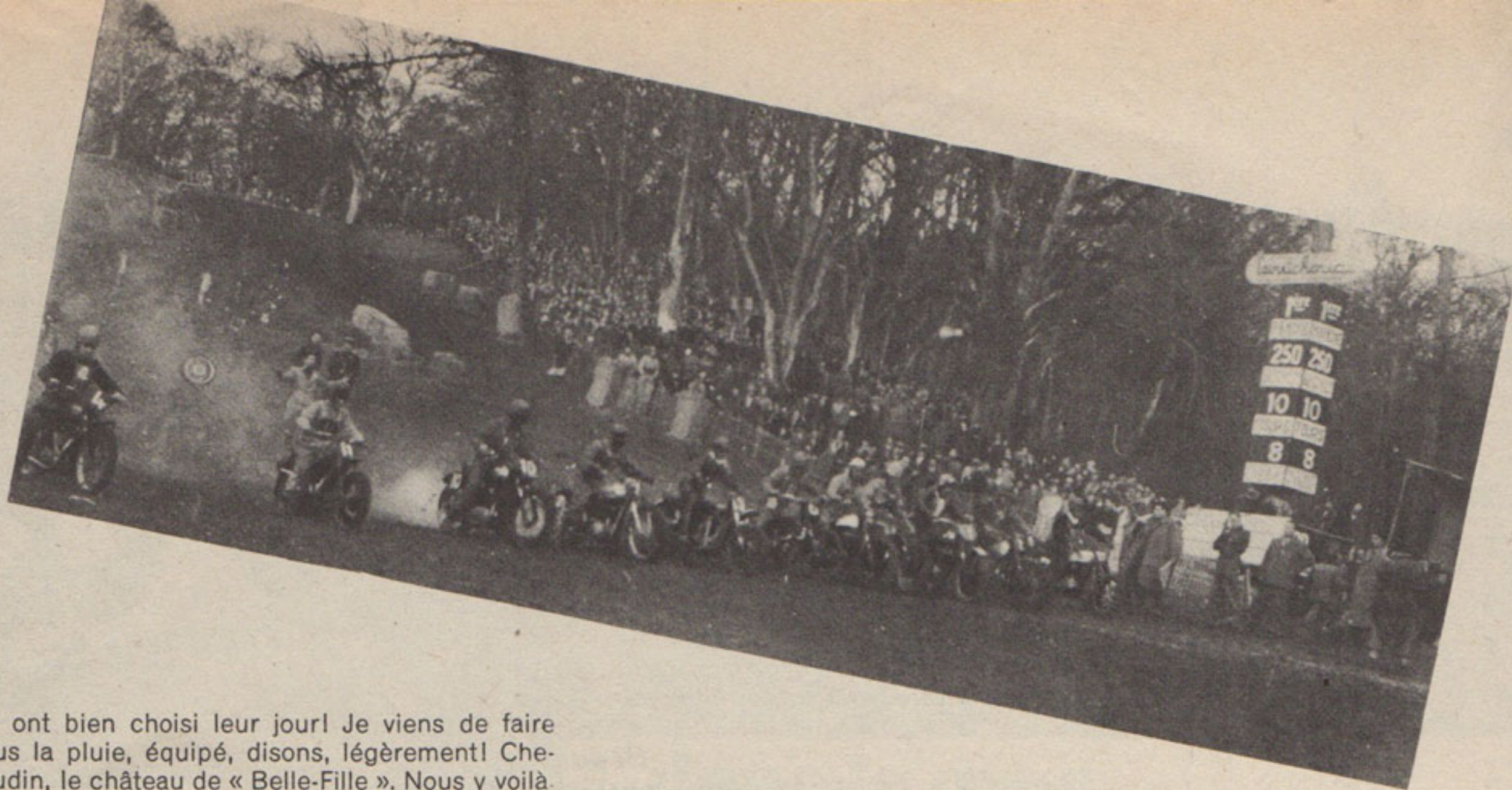
Groupe rouge : side-cars de 751 à 1 200 et motos de 351 à 1 000 : 60 km de moyenne.

Groupe jaune : cyclomoteurs égaux ou inférieurs à 50 cm³ : 30 km de moyenne.

Nous sommes persuadés que les concurrents seront très nombreux.

Pour tous renseignements s'adresser à : Jean Havel, 160 avenue Victor-Hugo, Clamart (Seine).

La ligne de départ.



MA parole, ils ont bien choisi leur jour! Je viens de faire 230 km sous la pluie, équipé, disons, légèrement! Chemiré-le-Gaudin, le château de « Belle-Fille ». Nous y voilà. Je pensais avoir déjà vu de la boue, à Montreuil, par exemple. Rien, ce n'était rien du tout. Vers le soir j'en avais un peu partout, de cette mélasse : sur les bottes, les vêtements, dans les cheveux et jusque dans l'appareil photo. Mais, trêve de plaisanterie. Il faut que j'examine un peu ce nouveau circuit. Il est long de 1 350 m, extrêmement rapide, par temps sec du moins, et d'une largeur suffisante partout. Je vois une grande ligne droite, deux petits ponts en rondins... deux montées dont l'une, assez raide, a été garnie d'un grillage pour donner un peu plus d'adhérence aux boudins, et passablement de virages. Le tout est actuellement un borbier indescriptible.

et Gilbert Brassine. Au quatrième tour Cheney saute Mingels et Brassine suit cet exemple. Au sixième tour Cheney s'arrête et revient au paddock complètement écoeuré : il est tombé en panne

Chemiré-le-Gaudin ouvre la saison de **CROSS**

Au parc des coureurs je retrouve toute la « crème » du motocross international : Archer, Cheney, Mingels, Leloup, Brassine, Frantz et tous les autres cracks français. Le Moto-Club du Maine ne fait pas les choses à moitié!

Je commence à regretter d'avoir fait le chemin à plus de 100 à l'heure. La première manche des 250 cm³ débute avec plus d'une heure de retard. Bien sûr, il y avait d'abord la présentation des coureurs, Consul de Belgique, Préfet de la Sarthe (leurs représentants, je pense), hymnes nationaux et tout, et tout! Et voilà le départ des Lightweight. Le champion de France, Michel Benard, toujours monté sur la N.S.U.-Max, prend la tête. Dans le lot, je note en passant le casque à damiers de « Totor » Amédéo, René Klym, Adnet et plusieurs régionaux. Benard mène nettement, mais plusieurs concurrents, n'arrivant pas à gravir la grande côte, coupent celle-ci à mi-hauteur. De ce fait le champion de France se trouve relégué à la sixième place. C'est un coup... enfin, vous comprenez? Et pas régulier du tout! Klym s'adjuge facilement la première place dans cette manche.

Au départ des 350 cm³ nous trouvons le champion de France P. Godey, Hazianis, Juigne, Barat, Robert Klym, Chuchart, Melioli, etc. Cette manche sera surtout une terrible bagarre entre Hazianis et Juigne, mais le Breton garde l'avantage. A quelque distance suivent Chuchart, Godey et Klym.

Les 500 cm³ tant attendus par tout le monde sont sur la ligne de départ. F.N., Norton, A.C.T., B.S.A., tout cela part dans un bruit de tonnerre en projetant un véritable rideau de boue. Archer s'est installé en tête et ne sera plus inquiété jusqu'à la fin. Il conduit en souriant, semble se jouer des difficultés. Derrière lui suivent dans l'ordre le champion d'Europe Mingels, Cheney



Le britannique Archer, irrésistible au guidon de sa Norton A.C.

Godey, vainqueur des 350 cm³.

sèche! Frantz ne semble pas dans son assiette et en plus il n'a pas de frein avant ayant perdu un boulon de fixation du levier.

Entre la fin de cette manche et la seconde manche des 250 cm³ se produisit un retard regrettable. Effectivement, la réunion se termina dans l'obscurité. La deuxième manche des quart de litres est aisément remportée par Benard suivi de Charlier et Klym. Amédéo est contraint à l'abandon pour ennuis mécaniques.

Pour la finale des 350 cm³, Godey a retrouvé sa forme. Il double Hazianis, parti en tête, au troisième tour. Chuchart et Klym occupent respectivement la deuxième et troisième places et Hazianis ne pourra se classer que quatrième.

Ayant consulté chaque coureur individuellement, le directeur de la course, M. Seery annonce que l'explication finale des demi-litres n'aura lieu que sur 15 tours au lieu de 20 car il est vraiment trop tard. Enfin, tout est prêt et on donne... un faux départ! Le « starting-gate » n'est pas enlevé verticalement comme nous l'avions vu à Montreuil la saison dernière car il est constitué par un simple fil de caoutchouc (genre sandow) tendu devant les machines et lâché au moment voulu. Ce système désavantage légèrement les coureurs se trouvant du côté fixe du ruban. Cheney était de ceux-là : il est simplement resté accroché au caoutchouc. Cela ne l'empêche pas, après un second et impeccable départ, de passer en tête en compagnie de son compatriote Archer. Gilbert Brassine n'a, malgré un énorme clou porte-bonheur qu'arbore son père, pas de chance : Après avoir démonté en vitesse son garde-boue avant à moitié arraché, il constate une crevaison à la roue arrière qui le contraint à l'abandon. Molinari a, lui aussi, des ennuis de ce côté-là. Il regonfle son pneu de temps en temps et continue à tourner en cisailant dangereusement. Une fois encore Archer termine en tête suivi de Cheney, Leloup et Mingels.

Le classement général s'effectuait par addition de points et le meilleur temps départageait les ex-aequo.

L'organisation générale de cette belle manifestation était exemplaire : Sonorisation et speaker à la hauteur de leur tâche, barrières et bottes de paille bien distribuées, commissaires en nombre suffisant et aux bons endroits et **last not least** un public discipliné. Mais il n'y a pas de rose sans épines : l'horaire n'était vraiment pas respecté et la réunion, de ce fait, prit fin bien trop tard.

A. B.



RÉSULTATS

250 cm³.

1. René Klym (M.C. Orléans), sur N.S.U., 4 pts; 2. Charlier (M.C. Nantes), 5 pts; 3. Bénard (M.C. Melun), 7 pts; 4. Allaire (M.C. Nantes), 9 pts; 5. Guimier (M.C. Tours), 10 pts; 6. Froissard (M.C. Le Mans), 13 pts; 7. Adnet (Racing M.C.), 15 pts, etc.

350 cm³.

1. Godey (Saint-Cloud), sur B.S.A., 5 pts; 2. Hazianis (M.C. Nantes), 5 pts; 3. Chuchart (M.C. Douai), 5 pts; 4. Klym (M.C. Orléans), 8 pts; 5. Humbertjean (M. C. Meaux), 12 pts; 6. Juigné (M.C. Tours), 13 pts; 7. Sulista (Saint-Cloud), 15 pts, etc.

500 cm³.

1. Archer (Angl.), sur Norton, 2 pts; 2. Leloup (Belgique), 6 pts; 3. Mingels (Belgique), 8 pts; 4. Cheney (Angl.), 9 pts; 5. Godey (Saint-Cloud), 12 pts, etc.

A T R A V E R S L E C R O S S

MOTO-CLUB DE NORMANDIE

Le Moto-Club de Normandie ouvrira la saison 1954 sur la côte Sainte-Catherine par un match franco-anglais qui réunira des participants de valeur. D'ores et déjà la participation des grands champions britanniques : Draper, Basil Hall, Avery, Pilling semble acquise. Ils seront opposés aux Français : Godey, Chuchart, Vouillon, Prieur Raulin, Thevenet, Lefevre, Lusseyran, Klym René, Cathelin, Brocherieux, Desmoulins, Brulé Lionel.

La catégorie 350 verra le déroulement d'une grande bagarre entre Klym Robert l'Orléanais souvent vainqueur sur la butte Sainte-Catherine, Godey, Chuchart, les Normands Gervais et Né à qui Lefevre, Bernot, Drobecq, Guimier, Pinaud, Roussel, Voreux, Adnet, Mouchet donneront par ailleurs la réplique.

Signalons qu'en fonction de la décision de la F.F.M. interdisant (à juste titre d'ailleurs), les compétitions dans les deux sens du circuit, ces courses se dérouleront systématiquement sur l'envers du parcours habituel qui comporte notamment le fameux abîme, qui est certainement une des plus grosses et des plus spectaculaires difficultés des terrains français.

D'autre part, le Moto Club Normandie cotu-mier des grandes organisations internationales, organisera le 4 juillet le moto-cross des Nations

et le 3 octobre le moto-cross franco-belge avec en plus au programme, la finale des Championnats de Normandie.

Sur le plan de la vie intime du club, notons que le Moto Club de Normandie a procédé au renouvellement du tiers sortant de son bureau. Les élections ont donné les résultats suivants :

BUREAU :

Président.....	M. Legourd.
Vices-Présidents ...	MM. Dumont. Delandre.
Secrétaire	M. Savalle.
Trésorier	M. Chuniaud.

COMITE DIRECTEUR :

MM. Cherance, Colmar, Touin, Giverny, Blondel, Guérin, Sonnet.

Une mention particulière revient évidemment à Jacques Savalle bien connu dans les milieux de moto-cross pour son entregent et ses qualités d'organisateur.

CAEN MOTO-CLUB

Profitions de cette occasion pour signaler également en Normandie, à Tilly-sur-Seulles, village entièrement reconstruit, l'organisation du pre-

mier moto-cross le 28 mars (organisation Caen Moto Club).

CLUB MOTOCYCLISTE RENNAIS

Le Club-Motocycliste Rennais, affilié depuis un an seulement à la F.F.M., a déjà fait montre de vitalité par diverses manifestations, notamment l'organisation du premier moto-cross en Ille-et-Vilaine le 30 août dernier, devant quelque cinq mille spectateurs! et un brevet des 500 kilomètres touristes au cours de la saison 1953.

Le calendrier 1954 comporte notamment deux moto-cross : 1^{er} mai et 29 août 1954, le premier se trouvant inclus dans le cadre des activités de la Foire-Exposition de Rennes... ce qui est une formule nouvelle et non dépourvue d'intérêt sur le plan de la propagande sportive en faveur du moto-cross.

Sur le plan de la vie intérieure de ce club, signalons que la ligue régionale motocycliste Anjou-Bretagne s'est réunie à Rennes dimanche 14 février avec son président M. Seery, du M.C. Maine, M. Gros, de l'A.M.N., vice-président et M. Acat, de l'A.C.P., secrétaire général, avec les délégués des dix-neuf clubs de l'ouest affiliés à la F.F.M. Cette assemblée générale avait été confiée pour l'organisation au Club Motocycliste Rennais.

Les courses de Sao Paulo

Une pluie torrentielle a contrarié le programme établi par les organisateurs brésiliens, et quelque peu les finances. En effet, seuls les Italiens qui étaient arrivés en équipe ont pu avoir ce qu'ils avaient demandé en tant que prime de départ et remboursement des frais, mais les autres étrangers ont été moins favorisés, et certains d'entre eux durent se délester d'appareils photographiques ou autres objets personnels afin de subvenir à leurs besoins. D'autres plus énergiques ont tout simplement refusé de prendre le départ!

La piste d'Interlagos mesure 8 km 300 mais a un revêtement qui est loin d'être parfait, ce qui fit dire à Lorenzetti « C'est un désastre. si j'avais su je ne serais pas venu. » Cette déclaration d'un pilote de valeur fera mieux comprendre combien de risques les coureurs ont dû prendre afin d'atteindre des moyennes excellentes.

Il avait été prévu trois réunions comprenant chacune les quatre catégories, mais l'on a réduit à deux réunions, compte tenu de l'aspect financier du problème.

Les vainqueurs des deux premières journées furent Pagani (125 Mondial), Lorenzetti (250 cm³ Guzzi), Amm (350 et 500 cm³ Norton).

En 125 cm³ il y avait dix-huit coureurs au départ, avec en première file : Pagani, Genevini, Ferri, Artesiani, Colombo, Wood.

Artesiani prend la tête suivi de Pagani et Ferri, mais au deuxième tour l'on a Pagani, Ferri, Artesiani, Wood, Genevini. Les positions resteront inchangées jusqu'à ce qu'à l'avant-dernier tour la M.V. mono-arbre de Genevini ait une rupture de suspension, rapidement imitée par Tommy Wood (M.V.), ce qui permit à l'Anglais Grace (Montesa) de prendre la quatrième place, suivi de Colombo (Mondial) et Meo (Mondial), premier sud-américain.

Les 250 cm³ furent un festival Guzzi avec une Parilla pilotée par Pagani.

Dix-sept coureurs prennent le départ, avec, en première file : Lorenzetti, Ferri, Colombo, Montanari, Musy, Marcondes.

Lorenzetti prend la tête suivi de Montanari qui tous deux pilotent une Gambalungino et sont pratiquement sans adversaires. Mais derrière l'on assiste à une lutte farouche. A noter que Lorenzetti au second tour établit le record avec 117 km/h 839 en 4 mn s 5/10.

L'Argentin Marcondes lutte avec Ferri mais une tache d'huile fait dérapier l'Italien qui, dans sa chute, entraîne Marcondes. Aucune blessure si ce n'est une éraflure au menton de Ferri.

Au huitième tour Montanari a un ennui : son pneu est crevé, et il ne repartera pas. Ce sera une fin de course sans histoire, et Lorenzetti parcourra les 80 km en vainqueur.

En 350 cm³ nous avons assisté au premier choc Norton-Guzzi, Amm-Lorenzetti. La lutte fut des plus acharnée, ainsi que vous pourrez le constater, sur ces 120 km.

En première file l'on note : Amm, Lorenzetti, Pacheco, Goffin, Wood. Amm démarre en trombe alors que Lorenzetti se dégage très difficilement. Au 2^e tour Amm a 4 s d'avance sur Lorenzetti, au 4^e tour 5 s, au 5^e, 6 s, et au 7^e tour, 5 s. Au 13^e tour, Lorenzetti fait le tour le plus vite en 3 mn 58 s à la moyenne de 121 km/h 008. Au 14^e tour, Amm ne veut pas être en reste et boucle ce tour à la même vitesse. A mi-course les deux pilotes sont séparés par 8 s.

Au dernier tour, après un double S, en descente les deux machines sont à une dizaine de mètres l'une de l'autre, et en commençant la montée qui conduit à la ligne d'arrivée, Lorenzetti se trouve enfermé par deux coureurs attardés qui ne lui donnent pas le passage, et alors qu'un virage se présente : l'Italien se trouve dans l'obligation de rouler légèrement sur la bande de sable qui longe le circuit, ce qui occasionne sa chute. Par miracle aucune blessure, et Lorenzetti se remet en selle, pour prendre la seconde place.

Choc Gilera-Norton en 500 cm³ avec Milani et Amm. Quarante-six coureurs au départ. Première ligne : Marcondes, Suarez, Milani, Pagani, Goffin, Johansen, Albisser, à l'arrière Amm qui aux essais avait été lent.

Milani part en flèche, mais à 3 km du départ, il a des ennuis de carburation et s'arrête à la fin du 1^{er} tour.

Amm passe en tête suivi de Goffin et Suarez. Milani repart avec 3 tours de retard, alors que Marcondes se retire au 3^e passage. Après 80 km de course — il y en a 200 à parcourir — Montanari est 3^e à 1 s suivi de Pagani. Au 12^e tour, Milani tourne le plus vite en 3 mn 52 s 4/10, à la moyenne de 123 km/h 924.

Au 13^e tour le Brésilien Carneiro se place entre Montani et Pagani, ce dernier a des ennuis d'amortisseurs.

Montanari se lance à l'attaque des deux hommes de tête, mais une série de chutes se produit : une tache d'huile fait sortir de la piste Goffin, Brini, puis Milani.

La course est donc acquise pour Amm qui est suivi de Montanari.

Classement.

125 cm³.

1. Pagani (Mondial), 64 km en 36' 45" 2/10; moy. : 104 km/h 486; 2. Ferri (Mondial), 37' 03" 2/10; 3. Artesiani (M.V.), 37' 41" 2/10; 4. Grace (Montesa), 38' 05" 2/10; 5. Colombo (Mondial), 39' 50" 1/10; 6. Meo (Mondial), 40' 39" 2/10; 7. Spadoni (M. V.), 41' 22" 2/10.

Tour le plus rapide : Pagani (Mondial), 4' 31" 6/10; 100 km/h 037.

250 cm³.

1. Lorenzetti (Guzzi), 80 km. 41' 55" 4/10; 114 km/h 494; 2. Musy (Guzzi), 44' 29" 4/10; 3. Paciocca (Guzzi), 45' 52" 7/10; 4. Campanelli (Guzzi), 45' 53" 9/10; 5. Mayer (Guzzi), 46' 15" 9/10; 6. Colombo (Guzzi), 50' 43" 2/10.

Tour le plus rapide : Lorenzetti, 4' 04" 5/10, 117 km/h 839.

350 cm³.

1. Amm (Norton), 120 km, 1 h 00' 18" 2/10; 119 km/h 396; 2. Lorenzetti, 1 h 01' 15" 2/10; 3. Goffin (Norton), 1 h 03' 43" 3/10; 4. Pacheco (Norton), 1 h 04' 10"; 5. Albisser (Norton), 1 h 04' 25" 3/10; 6. Store (Norton), 1 h 04' 26" 1/10.

Tour plus rapide : Lorenzetti et Amm : 3' 58"; 121 km/h 008.

500 cm³.

1. Amm (Norton), 200 km, 1 h 39' 44" 9/10; 120 km/h 321; 2. Montanari (Guzzi), 1 h 41' 26" 2/10; 3. Carneiro (Norton), 1 h, 42' 14" 6/10; 4. Pagani (Gilera), 1 h, 42' 53" 3/10; 5. Strom (Norton), à 2 tours.

Tour le plus rapide : Milani (Gilera), 3' 52" 4/10; 123 km/h 924.

DEUXIÈME RÉUNION

Si Pagani et Lorenzetti remportèrent un nouveau succès en 125 cm³ et 250 cm³ à Interlagos, la lutte fut acharnée entre Milani et Amm.

Milani prend un départ rapide et très vite a 100 m d'avance. Après 2 km Amm commence la chasse et réussit à prendre neuf secondes d'avance sur l'Italien, mais la Gilera regagne du terrain. Le dernier tour fut une véritable lutte à mort. Mètre par mètre Milani réduit l'écart, dans la dernière virage les deux pilotes sont côte à côte, mais l'Italien fut gêné par un coureur attardé. Milani récidive, Amm donne à fond et se trouve pour un très court instant désaxé, et le Rhodésien gagne de 2 m.

Résultats.

125 cm³.

1. Pagani (Mondial) les 56 km en 32' 16" 4/10; moy. : 104 km/h 688; 2. Spadoni (MV), 32' 57" 9/10; 3. Grace (Montesa), 33' 11" 9/10; 4. Genevini (M.V.); 5. Colombo, etc.

250 cm³.

1. Lorenzetti (Guzzi), les 80 km en 43' 54" 5/10, moy. : 109 km/h 700; 2. Marcondes (Guzzi), 44' 30"; 3. Colombo (Guzzi), 44' 46" 9/10; 4. Mayer (Guzzi); 5. Baviera (Guzzi).

(Suite page 31.)



Second Trial de Saint-Cucufa

Dimanche 21 février, l'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud a fait disputer son deuxième trial de Saint-Cucufa sur un parcours de 7 km en forêt à couvrir quatre fois par les catégories cross et tourisme. A l'encontre de l'épreuve précédente où tous les moto-crossmen n'avaient marqué aucun point de pénalisation, ce qui fit jouer le classement uniquement sur une descente chronométrée... tous les pilotes ont cette fois été assez lourdement pénalisés, ce qui atteste que les difficultés choisies étaient cette fois à la mesure des participants!

Quatre mille spectateurs suivirent avec intérêt l'évolution des concurrents autour des étangs de Saint-Cucufa. Le premier stop comportait le passage d'un chemin boueux tracé de profondes ornières, le deuxième une descente très raide en slalom entre des rochers interrompue par un brusque crochet pour les touristes et poursuivie pour les crossmen dans une mare de boue avec sortie sur un chemin bombé très gras. Le troisième stop comportait la traversée d'un double ruisseau avec remontée dans une prairie particulièrement grasse et meuble. Le quatrième surnommé « le gué des joncs » (10 cm d'eau) avec sortie en pente au milieu des joncs causa de nombreux abandons (carburateurs noyés). Le reste du parcours était rendu très difficile par le dégel qui entraîna le bourrage des garde-boues avant.

L'organisation fut fort réussie, aucun accident n'est à signaler et le service d'ordre sut parfaitement canaliser les nombreux spectateurs.

En catégorie internationale, Frantz et Charrier totalisant chacun 315 points de pénalisation furent départagés par le chronomètre à l'avantage du premier nommé.

En catégorie cross nationale Godey, superbe de régularité enlève les 350 et 500 cm³. Si nos renseignements sont exacts il serait même le gagnant virtuel toutes catégories au nombre de points.

En catégorie touristique Delauné s'adjuge une fois de plus la première place sur sa Motobécane.

Le challenge Gustave Pery offert par la Société Rapid M.to de Saint-Cloud est remporté par l'A.M. Saint-Cloud avec douze coureurs classés devant le M.C. Chatillonnais 11 classés et l'A.M.S. six classés.

Au cours de la distribution des prix qui eut lieu à la salle culturelle de Saint-Cloud, M^{me} Vve Pery, très émue, remit le challenge à M. Chauveau, président de l'A.M.S.C. qui retraça en

quelques mots le passé sportif de notre très regretté camarade.

RÉSULTATS

CLASSEMENT GENERAL

Touristes : 1. Claude Delauné (M.C. Châtillonnais), sur Motobécane, 260 pts; 2. Charrier (A.M. St-Cloud), 370 pts; 3. Greneau (M.C. Chât.), 375 pts; 4. Bordio (MC Maisonnais), 450 pts; 5. Masson (MC Chât.), 480 pts; 6. Rousseau (MC Chât.), 540 pts; 7. Leguyader (AMS), 575 pts; 8. Bonabaud (MC Clodoaldien), 580 pts; 9. Létang (AM St-Cl.), 625 pts; 10. Maudin (AM St-Cl.), 640 pts; 11. Frantz (AMS), 680 pts; 12. Dubois (MC Chât.), 835 pts; 13. Tardif (AM St-Cl.), 970 pts; 14. Brodin (COB), 975 pts; 15. Junal (MC Chât.), 1,030 pts; 16. Dabat (US Pantin), 1,105 pts; 17. Froger (MC Chât.), 1,550 pts; 18. Delgobe (MCM), 1,730 pts; 19. Bozzi (AM St-Cl.), 2,145 pts; 20. Rollin (AM St-Cl.), 3 tours; 21. Sapp (AM St-Cl.), 2 tours.

Cross nationaux : 1. Paul Godey (AM St-Cl.), sur 350 BSA, 80 pts; 2. P. Godey (sur 500 BSA), 165 pts; 3. Martin (US Ivry), 170 pts; 4. Olivetti (CS Meaux), 220 pts; 5. Tosh (AM St-Cl.), 370 pts; 6. Sulista (AM St-Cl.), sur une 350 cmc., 455 pts; 7. Rittaud (MC Chât.), 495 pts; 8. Diani (MC Chât.), 630 pts; 9. Schmit (US Pantin), 665 pts; 10. Tardif (AM St-Cl.), 750 pts; 11. Antich (MC Chât.), 850 pts; 12. Sulista (sur une 500 cm³), 885 pts; 13. Lavanchy (MC Clodo.), 1,040 pts; 14. Roux (AMS), 1,120 pts; 15. Perrichoux (MC Sèvres), 1,145 pts; 16. Ledu (MC Chât.), 1,440 pts; 17. Heuqueville (US Ivry), 3 tours; 18. Theret (MC Chât.), Michel (US Ivry) et Brugnard (MCS), 2 tours.

Cross internationaux : 1. Henri Frantz (AMS), sur 350 cm³ Royal Enfield, 315 pts (1' 57" 4 5); 2. Jacques Charrier (AM St-Cl.), sur 500 BSA, 315 pts (2' 7" 1 5); 3. Melioli (AMS), 450 pts; 4. Prieur (AMS), 456 pts; 5. Brassine (US Pantin), 470 pts; 6. Theveney (AMS), 720 pts; 7. Raullin (MC Bondeville), 1,180 pts.

CLASSEMENT PAR CLASSES

Touristes. — 175 cm³ : 1. Claude Delauné (MC Chât.), sur Motobécane, 260 pts; 2. Greneau (MC Chât.), 375 points.

250 cm³ : 1. Jacques Charrier (AM St-Cloud), sur Monet-Goyon, 370 pts; 2. Leguyader (AMS), 575 pts.

350 cm³ : 1. Dubois (MC Chât.), sur Jawa, 835 pts; 2. Brodin (COB), 975 points.

500 cm³ : 1. Tardif (AM St-Cl.), sur ESA 970 pts; 2. SAPP (AM St-Cl.), 2 tours.

Cross nationaux. — 175 cm³ : 1. Rittaud (MC Chât.), sur Peugeot, 495 pts.

250 cm³ : 1. Olivetti (CS Meaux), sur Puch, 220 pts; 2. Diani (MC Chât.), 630 pts.

350 cm³ : 1. Godey (AM-St-Cl.), sur BSA, 80 pts; 2. Martin (USI), 170 pts.

500 cm³ : 1. Godey (AM St-Cl.), sur BSA, 165 pts; 2. Schmit (US Pantin), 665 pts.

Cross internationaux. — 350 cm³ : 1. Frantz (AMS), sur Royal Enfield, 315 pts; 2. Prieur (AMS), 465 pts.

500 cm³ : 1. Charrier (AM St-Cl.), sur ESA 315 pts; 2. Melioli (AMS), 450 pts.



En haut, à gauche, Godey grand vainqueur de la réunion sur 350 B.S.A.
Ci-dessus...



...Heuqueville, sur Mat-chless remonte sa chaîne dans des conditions pénibles



Un " Américain à Saint-Cucufa " en pleine action

LA COURSE DE LA COTE LAPIZE OUVRE LA SAISON DE VITESSE



Le jeune Guignabodet, vainqueur des 350 Nationaux

CETTE épreuve, première du calendrier, vit la chute de nombreux records. Celui des 175, précédemment détenu par Bouin sur Peugeot, fut mis à mal par le M.V. simple arbre de Bétemps. Dans cette classe, Agache, qui montait deux machines spécialement préparées, avec moteur Ydral deux temps à cylindre cuivre, enlevait les deux premières places en catégorie nationale. Suivait M. Pahin, troisième sur Mondial et quatrième sur Automoto, lui aussi ayant fait deux montes. Demuth, sur Ydral également, venait à 1/5 de seconde. Un trou de trois secondes sépare ce premier groupe d'un peloton où l'on note Rouger (Alcyon) Sacareau, et Tano (Alcyon).

En 350 cm³ P. Monneret s'attribue le record avec son A.J.S., suivi de Collot à 2 secondes 1/5. Ce dernier, de même qu'en 500, fut handicapé par des machines dont c'était la première sortie, et par le manque d'entraînement, puisqu'il n'arriva que le dimanche matin. Il termine néanmoins en 500 cm³ à 1/5 de seconde de P. Monneret, qui égale, sur sa G.45, le record de la catégorie détenu d'ailleurs par son père. Collot alignait deux Norton 1954, à petite course, qui furent très entourées.

En side-car, Drion et Murit se partagèrent les records, en 500 cm³, 700 cm³ et 1 200 cm³, sur leurs fidèles 500 Norton.

Au cours de cette réunion, favorisée par le temps, on dut déplorer l'accident survenu à Lizeroud, sur 350 Matchless, qui bûcha sévèrement dans le virage. Transporté à l'hôpital, il semble qu'il puisse s'en tirer avec des blessures superficielles.

**P. Monneret
au départ,
sur Matchless G 45**

RÉSULTATS

175 cm³. — Nationaux : 1. Agache (Ydral), 36 s. 3/5 (avec deux machines, même temps); m. h. : 78 km. 688; 3. Pahin (Pahin Sp.), 37 s. 2/5; 4. Pahin (Automoto), 39 s. 2/5; 5. Demuth (USMT), 39 s. 3/5; 6. ex æquo : Rouger (Alcyon), Sacareau (MC Clodoaldien), 42 s. 2/5; 8. Tano (Alcyon), 42 s. 3/5; 9. Peigné (MC Saint-Germain), 43 s. 10. Gild (Scooter Club de France) 44 s. 2/5.

175 cm³. — Internationaux : 1. Betemps (M.V.), 35 s. 4/5, m. h. 80 km. 447, rec. battu (a. r. : 36 s. 3/5, m. h. : 78 km. 688).

250 cm³. — Nationaux : 1. Robbes (MC Châtillonnais), 36 s. 4/5 m. h. : 78 km. 260; 2. Martine (MC Bambouillet), 37 s. 4/5; 3. Luault (MC Châtillonnais), 46 s. 1/5.

350 cm³. — Nationaux : 1. Guignabodet (MC Châtillonnais), 32 s. 1/5, m. h. : 89 km. 440; 2. Lafitte (US Ivry), 37 s.; 3. Lizeroud (AM Parisienne), 43 s.

350 cm³. — Internationaux : 1. Pierre Monneret (AJS), 30 s., m. h. : 96 km., rec. battu (a. r. : 31 s., 2/5 m. h. : 91 km. 720); 2. Collot (Norton), 32 s. 1/5; 3. De Polo (AJS), 32 s. 1/5.

500 cm³. — Nationaux : 1. Cayre (MC Châtillonnais), 34 s. 3/5, m. h. : 83 km. 236; 2. Profit (USMT), 34 s. 4/5; 3. Brochard (USMT), 36 s. 1/5; 4. Billotte (MC Eure-et-Loir); 36 s. 3/5; 5. Brulé

(AMS), 37 s. 4/5; 6. Herbé (AMCF), 39 s. 4/5; 7. Lemaire (MC Paris), 40 s. 1/5.

500 cm³. — Internationaux : 1. Pierre Monneret (AJS), 28 s. 1/5 m. h. : 102 km. 128, rec. égalé; 2. Collot (Norton), 28 s. 2/5; 3. Brulé (AMS), 34 s. 2/5.

750 cm³. — Nationaux : 1. Claudon (indépendant), 32 s. 1/5 m. h. : 89 km. 440, r. b. (anc. rec. 32 s. 2/5, m. h. : 88 km. 888); 2. Ptel (CMSN), 33 s. 4/5; 3. Duhamel (MC Châtillonnais), 35 s.

SIDECARS

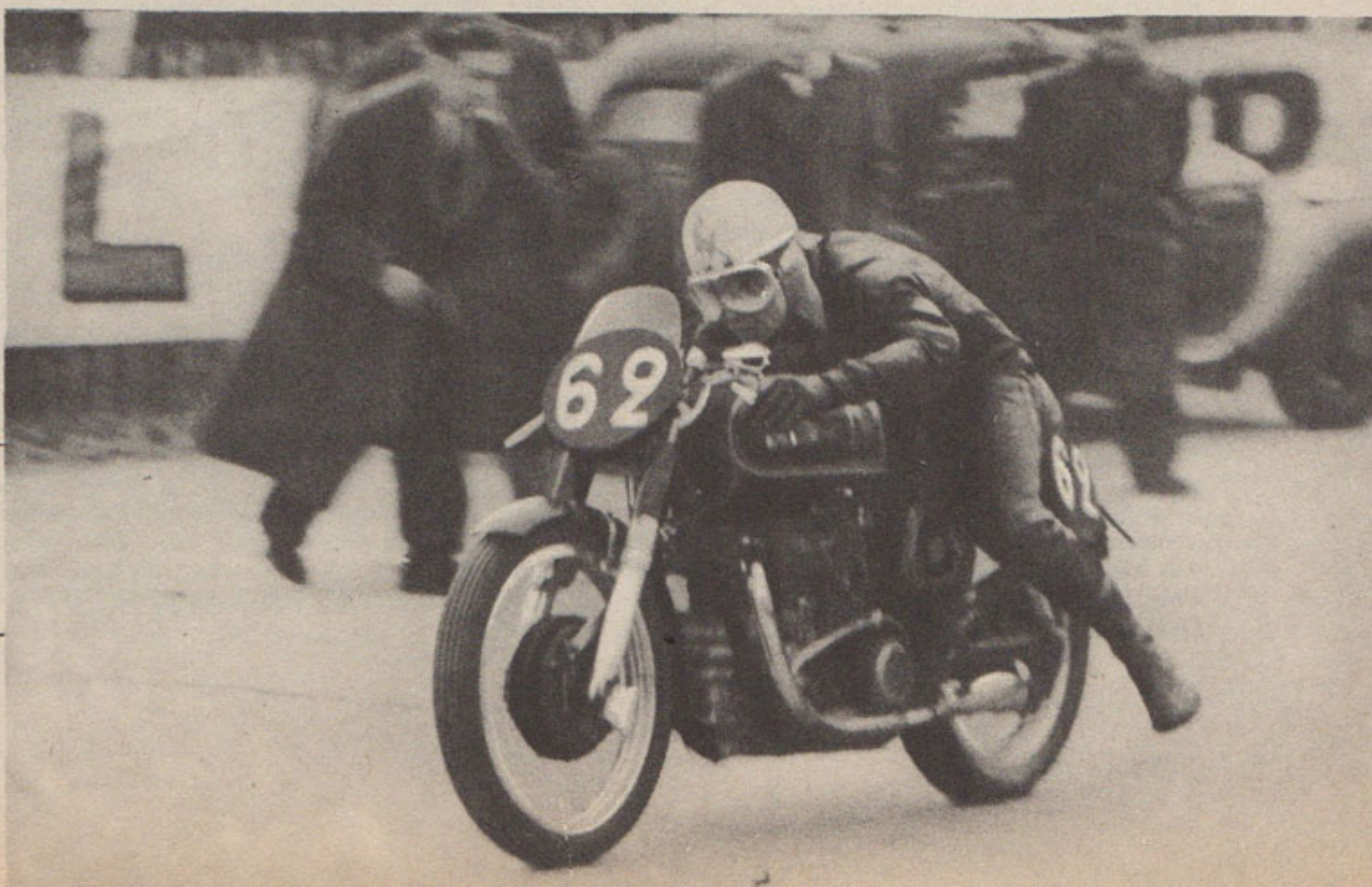
500 cm³. — Nationaux : 1. Borrel (AM Parisienne), 46 s., m. h. : 62 km 608.

500 cm³. — Internationaux : 1. Drion (Norton), 32 s. 3/5, m. h. : 88 km. 343, rec. battu (a. r. 33 s. 1/5, m. h. : 86 km. 747); 2. Murit (Norton), 33 s. 2/5.

750 cm³. — Nationaux : 1. Claudon (indépendant), 36 s. 2/5 m. h. : 79 km. 120).

750 cm³. — Internationaux : 1. Murit (Norton), 32 s. 1/5 m. h. : 89 km, 440, rec. battu (a. r. : 33 s. 3/5 m. h. : 85 km. 714); 2. Drion (Norton), 32 s. 2/5.

1.200 cm³. — Internationaux : 1. Drion (Norton), 31 s. 3/5, m. h. : 91 km. 139, rec. battu (a. r. : 36 s. 4/5 m. h. : 78 km 260); 2. Murit (Norton), 32 s. 4/5.





LES 17, 18 ET 19 AVRIL 1954 1^{er} RALLYE INTERNATIONAL MOTOCYCLISTE DE LYON-CHARBONNIÈRES

Le premier rallye international motocycliste Lyon-Charbonnières se déroulera les samedi 17, dimanche 18 et lundi 19 avril 1954. Il sera organisé par l'Union sportive d'Ivry, le Baldago's-Moto-Club et le L.O.U. Motocycliste. Il se disputera sur 1 500 km pour les motos et 1 100 km pour les cyclo-moteurs.

Ce rallye comprendra les trois catégories suivantes :

Catégorie A. — Motocycliste solo :

- Groupe 1 : 125 à 175 cm³;
- Groupe 2 : 176 à 350 cm³;
- Groupe 3 : 350 à 500 cm³;
- Groupe 4 : au-dessus de 500 cm³.

Catégorie B. — Motocyclettes avec side-car jusqu'à 1 200 cm³.

Catégorie C. — Cyclomoteurs.

Les départs auront lieu de Paris, Lyon, Nice, Saint-Jean-de-Luz, Calais, Sedan, Sarreguemines, Lille, Pontarlier, Briançon, et la concentration s'effectuera à Clermont-Ferrand.

Voici l'itinéraire qui sera emprunté par les concurrents :

Charbonnières (arrêt de deux heures), Saint-Etienne, Valence, Grenoble, le Col de Porte, le Col du Cucheron, le Col du Granier, le Col du Chat, Ordonnaz, Hauteville, le Col du Berthiard, Oyonnax, le Col de Bérentin, Bellegarde, le Col de la Faucille, Saint-Claude, Bourg et Charbonnières.

Les cyclomoteurs qui n'auront que 1 100 km à parcourir passeront par Saint-Etienne, Moirans, Chambéry, le Col du Chat, Bourg et Charbonnières.

Le montant des prix atteindra 1 million de francs en espèces.

En outre, trois challenges sont prévus : le Challenge Militaire, le Challenge Inter-Markes et le Challenge Inter-Clubs.

Les demandes d'engagements peuvent être adressées au secrétariat du Rallye Motocycliste de Lyon-Charbonnières, Charbonnières-les-Bains (Rhône).

MOTO-CLUB AIX-LES-BAINS Bureau 1954.

Présidents : M. Gruaz ;
Vice-présidents : MM. Mithieu et Ratti ;
Secrétaire : MM. Arletti et Tessier ;
Trésorier : M. André.
Membres : MM. Campana, Negro, Depont, Martin ;
Commissaires aux comptes et discipline : MM. Mithieu, Arbez, André, Mandret, Drivet ;
Commission Sportive : MM. Arbez, Vollet, Floret, Civatte, Bugnard, Drivet, Deaubonne, Martin, Mosset, Bouvard, Blans, Moins, Georges, Martinet, Forguieri, Dunoyer.

VÉLOMOTEUR-CLUB-PARIISIEN Les Petits Cubes.

Au cours de la dernière réunion, il a été décidé que le Vélocoteur-Club-Parisien, le club spécialiste de la petite cylindrée, se réunira en Assemblée générale statutaire le dimanche 14 mars à 9 h 30, au café « Le Zeyer », 4, rue Saint-Denis, Paris.

Les utilisateurs de petites machines (jusqu'à 175 cm³) sont cordialement invités à cette séance amicale et au cours de laquelle sera élu le Comité de direction 1954.

Renseignements et adhésions : écrire à M. Donamary, 7, rue Léopold-Bellan, Paris (1^{er}).

LES SIX ÉPREUVES DU MOTO-CLUB MONTALBANAIS

Le Moto-Club Montalbanais qui entre dans sa vingt-sixième année d'existence a mis sur pied six épreuves motocyclistes dont trois internationales :

20 juin 1954 : Valence-d'Agen (grass-track international) ;
4 juillet 1954 : Montauban (circuit international de vitesse) ;

18 juillet 1954 : Orgueil (moto-cross national) ;
25 juillet 1954 : Varen (circuit national de vitesse) ;
5 août 1954 : Laguepie (moto-cross international) ;
29 août 1954 : Orgueil (moto-cross et courses sur herbe).

La composition du bureau du Moto-Club Montalbanais pour 1954 est la suivante :

Président d'honneur : MM. Gabach, Philippe, Michel, Bert, de Mathieu, maires respectivement de Montauban, Laguepie, Varen, Orgueil, Valence ;

Président actif : M. Daynes ;
Vice-présidents : MM. Delpouys et Bro ;
Secrétaire général : M. Andurand ;
Secrétaire adjoint : M. Bergon ;
Trésorier général : M. Cassagne ;
Trésorier adjoint : M. Dufour ;
Archiviste : M. Lormand.

Le Moto-Club Montalbanais et M.C.M. du Tarn-et-Garonne a son siège « Café de la Comédie ». Téléphone : 72, à Montauban.

AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE

Réunis en Assemblée générale le 7 février dernier, les membres de l'Amicale Motocycliste Parisienne ont procédé à l'élection du bureau pour 1954. Celui-ci est ainsi composé :

Président : M. Freisse ;
Vice-président : M. Bonnafé ;
Secrétaire : M. Viau ;
Trésorier : M. Prochasson ;
Directeur sportif : M. Delaherche ;
Directeur touristique : M. Blin.

Tous élus à l'unanimité. L'Association Motocycliste Parisienne qui a remporté pour la deuxième année consécutive le challenge M. Richard, se propose de participer au plus grand nombre de rallyes, épreuves de régularité et concentrations motocyclistes. Sa section sportive, qui comprend trois gagnants du Bol d'Or, s'alignera au départ des épreuves classiques de vitesse et de fond.

Réunions les premier et troisième vendredis de chaque mois à 21 h au siège, café tabac « Le Voltaire », 130, boulevard Voltaire (11^e).

U.S. METRO-TRANSPORTS — SECTION AUTO-MOTO

2^e Paris-La Bernerie-Paris Motocycliste.

Cette épreuve nationale d'endurance et de régularité, organisée par la section Auto-Moto de l'U.S. Metro Transports sera disputé les 1^{er} et 2^e mai en deux étapes, sur 1 019 km.

Quelques petites nouveautés sont apportées au règlement. En tout premier lieu, nous y verrons la participation des « Cyclomoteurs ». Ensuite nous pouvons noter quelques modifications dans le mode de classement. La formule « classement général » est abandonnée pour faire place au classement par groupes. Ceux-ci sont formés en tenant compte des cylindrées et du genre de véhicule.

Le règlement sortira sous peu et sera adressé à tous les clubs. Mais ce que nous pouvons dire, c'est que de nombreux prix et coupes seront mis en compétition.

Pour les nombreux impatients, qui, se rappelant de la bonne organisation 1953 et qui se sont déjà inquiétés de l'organisation, nous pouvons leur dire qu'ils pourront avoir tous les renseignements complémentaires en s'adressant à :

M. Jean Havel, président de la Section Auto-Moto de l'U.S.M.T., 160, avenue Victor-Hugo, à Clamart (Seine).

Coupe de Paris de Moto-Ball.

Le 21 mars à 14 h 30, sera joué la première rencontre comptant pour cette Coupe, au vélodrome de la Croix-de-Berny.

Ce premier match opposera le M.B.C. de Gennevilliers, à la jeune équipe de l'U.S. Metro-Transports. Nul doute que ce match qui sera encadré par une belle partie sportive, sera très ouvert, car de part et d'autre, l'entraînement bat son plein.

Nous rappelons que le stade vélodrome de la Croix-de-Berny, se trouve entre Bourg-la-Reine et Antony, sur la nationale 20, à la Croix-de-Berny, et que le métro ligne de Sceaux le dessert par sa station : Parc de Sceaux.

MOTO-CLUS CHATILLONNAIS

Nous rappelons à nos sociétaires, ainsi qu'aux isolés désireux de faire partie d'un club actif au sein duquel règne la meilleure camaraderie, que durant la belle saison, les réunions ont lieu le premier et troisième jeudi de chaque mois, c'est-à-dire le 1^{er} et le 15 pour avril, toujours au Siège social, 47, rue Gabriel-Péri, à Châtillon-sous-Bagneux, à 21 heures.

Quant à la non moins active section Cyclomoteurs, les prochaines réunions auront lieu les vendredis 2 et 16 avril, à 21 heures, au bar Le Zama 32, avenue des Gobelins, Paris (13^e) (salle du 1^{er} étage).

Calendrier d'avril.

Dimanche 4. — Sortie-promenade sur Montargis. Départ du siège à 8 heures. Regroupement et départ de la Belle-Epine 8 h 30. Regroupement à Nemours 10 heures. Déjeuner au restaurant à Montargis. Après-midi moto-cross régional (200 km pour la sortie).

Dimanche 11. — Sortie-promenade sur Rosny-sur-Seine (près Mantes). Départ du siège à 8 heures. Regroupement à Maule et départ 10 heures. Pique-nique ou restaurant (150 km).

Fêtes de Pâques, 17, 18 et 19. — Sortie mixte tourisme et camping sur Blois et les châteaux de la Loire. Participation à la concentration touristique du Moto-Club du Loir-et-Cher. Un départ le samedi, 8 heures au siège, l'autre le dimanche, 7 heures au siège. Regroupement à la sortie d'Etampes et à Saran avant Orléans. L'après-midi du 18, fête motocycliste sur le stade, organisée par le M.C.L.C. Le 19 visite des châteaux et pique-nique offert par le club.

Dimanche 25. — Sortie-promenade vers Ognon (près Senlis). Départ 7 h 30 du siège, rassemblement porte de la Villette à 8 h 15. Regroupement et départ à 10 heures de la Chapelle-en-Serval. Restaurant ou pique-nique (130 km).

1^{er} et 2 mai. — Sortie-promenade sur Provins en vue d'aider nos amis du Moto-Club Provinois à l'organisation de leur deuxième circuit de vitesse. Départ le samedi du siège à 8 h 30 pour les camarades disponibles. Le dimanche départ à 7 heures du siège. Regroupement et départ de la Chapelle-Gauthier à 9 heures (200 km). Restaurant ou pique-nique. Ne pas oublier que nos coureurs seront présents à cette manifestation, venez nombreux les encourager.

MOTO-CLUB DE NICE ET DE LA COTE D'AZUR

Comme suite à l'annonce que nous avons faite du déroulement de l'épreuve motocycliste Paris-Nice (10 et 11 avril) nous avertissons les futurs concurrents que pour nous conformer à des ordres de police émanant du préfet des Alpes-Maritimes, cette épreuve sera avancée de vingt-quatre heures, avec les mêmes horaires.

Les départs auront donc lieu de Paris le vendredi 9 avril et les arrivées à Nice le samedi 10 avril. En effet, M. le Préfet a pris des mesures de circulation très sévères pour les Alpes-Maritimes à l'occasion des Fêtes qui occasionnent dans notre département un intense trafic routier (Rameaux, Pâques, Pentecôte, etc.).

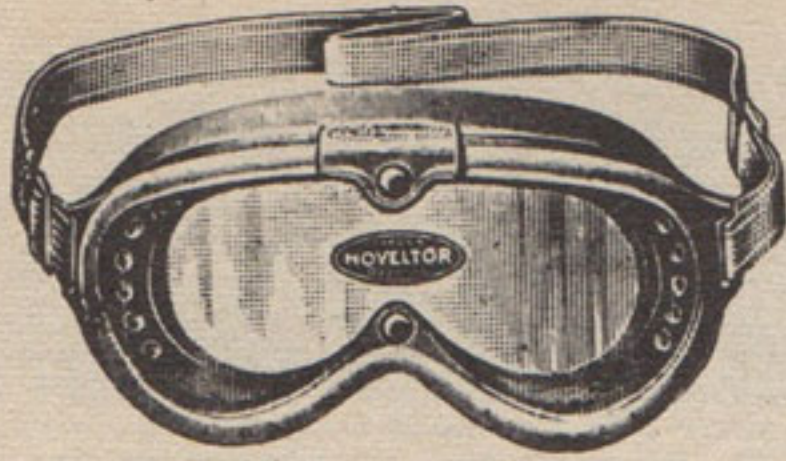
COURSES DE SAO PAULO (Suite.)

350 cm³.

1. Amm (Norton), les 96 km en 48' 11" 2/10; moy. : 119 km/h 545 ;
2. Lorenzetti (Guzzi), 48' 12" 3/10 ;
3. Storr (Norton), 50' 46" 2/10 ; 4. Pacheco (Norton), 51' 22" 2/10 ; 5. Wood (Vélocette), 51' 52" 4/10 ; 6. Beavers (Norton), etc.

500 cm³

1. Amm (Norton), les 120 km en 58' 45" 6/10, moy. : 120 km/h 250 ;
2. Milani (Gilera), 58' 46" 2/10 ; 3. Marcondes (Norton), 1' h 02' 36" 1/10 ;
4. Brini (Gilera), à 1 tour ; 5. Campanelli (Gilera) ; 6. Hunte (Norton), etc.



NOVELTOR grande lunette
JUNIOR modèle réduit
Caoutchouc moulé: gris, noir, vert, ivoire

TOUTES LES LUNETTES SPORTS



OTO 366 et 370
lunettes luxe à grand champ de
vision

EXIGEZ
le
GUIDON
AMAC
POUR TOUTES
MACHINES

(chrome garanti)
avec sa
NOUVELLE POIGNÉE TOURNANTE
à tirage rectiligne, course rapide,
et fixation du câble sans soudure
NOUVEAU MODÈLE "SPORT"
POUR VELOMOTEURS
Chez tous Motocistes

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

**CONDUISEZ votre SCOOTER
COMME une MOTO!**
AVEC LES
GRIPPE - GENOUX ESCAMOTABLES
LEDA
BREVETÉ S. G. D. G.

STABILITÉ
dans les virages

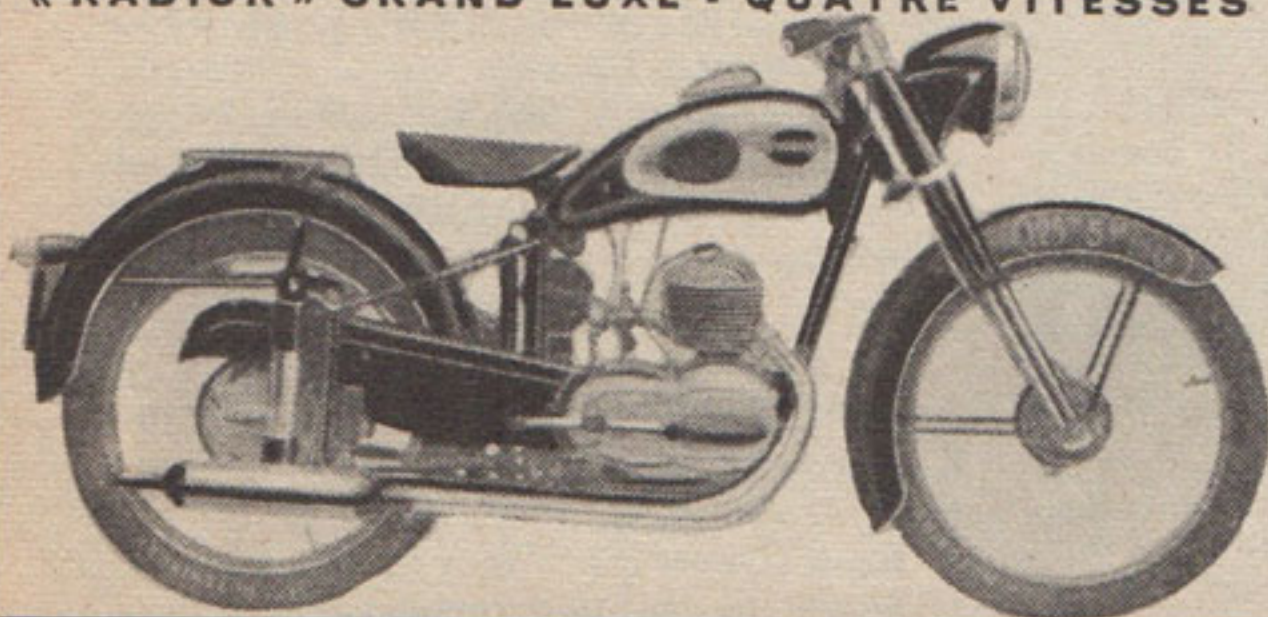
SÉCURITÉ
sur les mauvaises routes

Modèles pour **VESPA** et **LAMBRETTA**
MONTAGE IMMÉDIAT
sans aucune modification à la machine

LEDANOIS & C^{ie} (Selles et sièges LEDA)
4, rue Martin, CLAMART (Seine) MIC. 08-19

VÉLOMOTEURS

« RADIOR » GRAND LUXE - QUATRE VITESSES



RADIOR

2 et 4 temps - 3 et 4 vitesses
MOTEURS « NERVOR » - « A.M.C. » - « N.S.U. »
Sélecteur - suspension - confort - tenue de route - équipement

VENTE A CRÉDIT

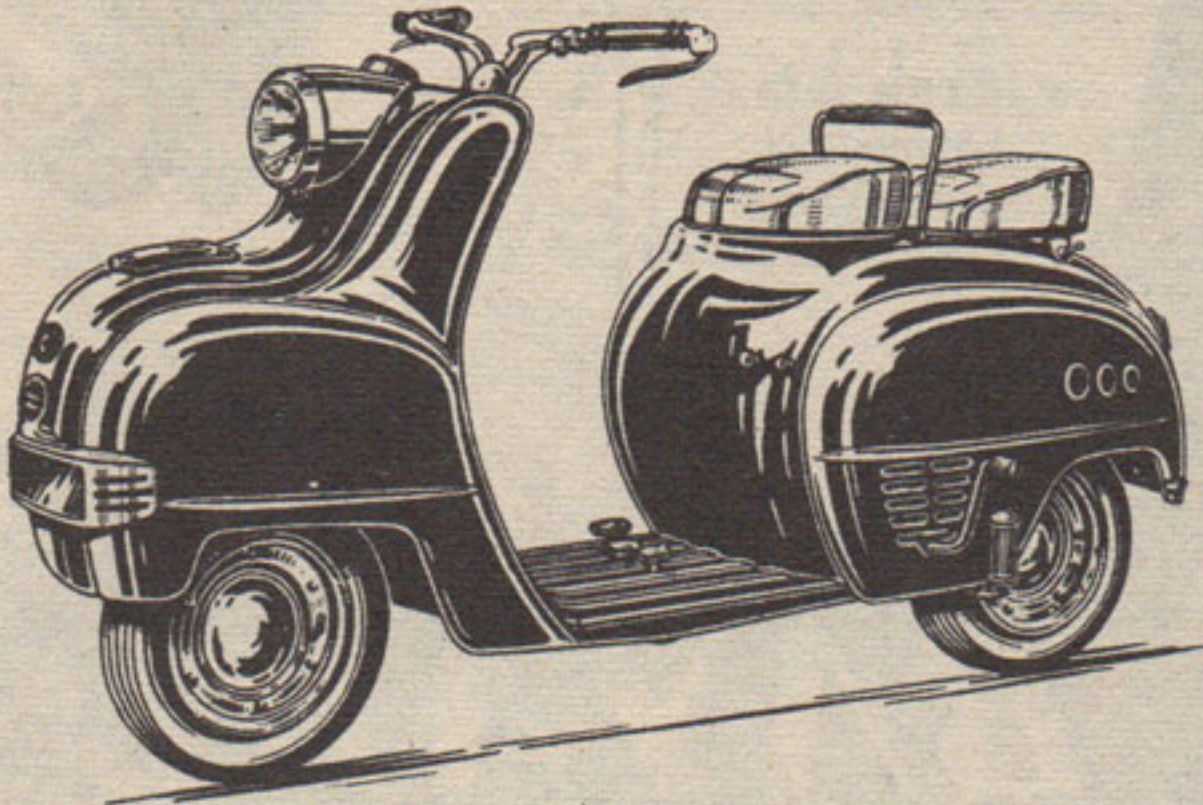
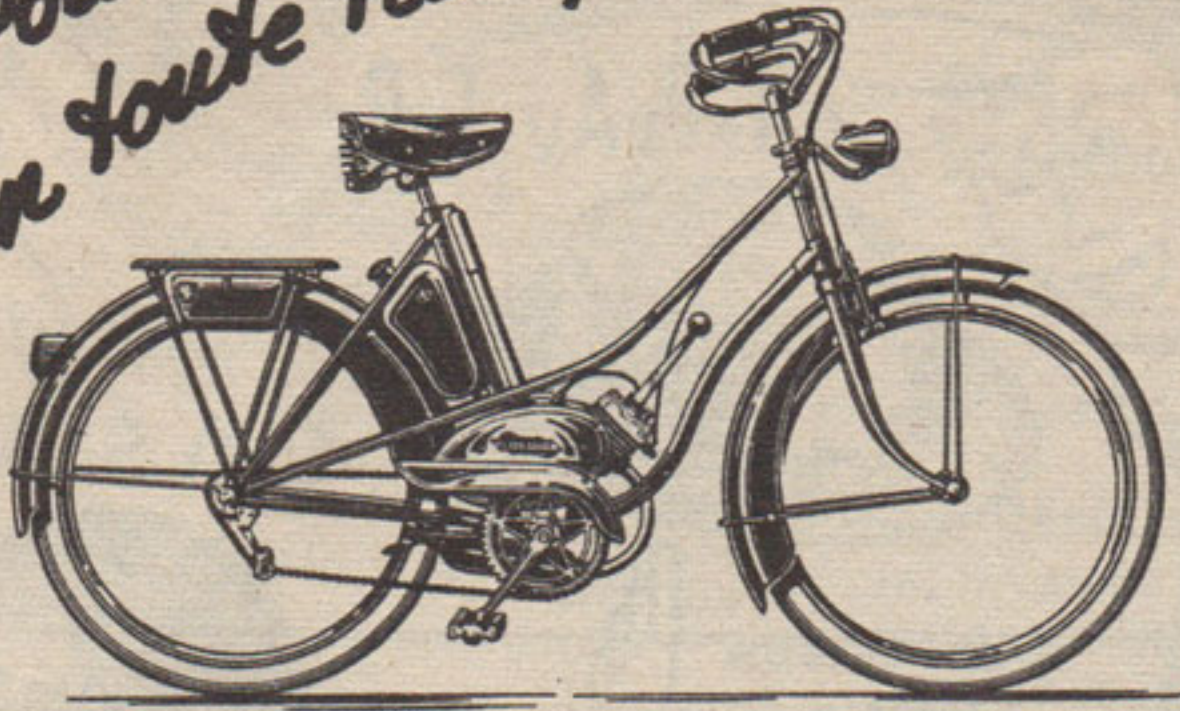
AGENCES DE PARIS : Rive droite, Saint-Paul-Motos, 1, rue de Rivoli,
Tél. : ARC 71-46.

France-Moto-Sport, 46, bd Magenta,
Tél. : BOT 87-77.

Rive gauche, M. La'a, 194, avenue du Maine,
Tél. : SUF 50-12.

RADIOR - BOURG (Ain) - CATALOGUE ILLUSTRÉ - (Franco)

Pour vous évader
en toute tranquillité?...



LA MARQUE
MAGNAT-DEBON
DE QUALITE

S'impose par la perfection
de sa fabrication

VELORETTE type VR1 - 50 cm³

SPÉCIFICATIONS : Moteur 2 temps - Alésage 40 - Course 38 - Cylindrée 48 cm³ - Culasse alliage léger - Carbur. avec start. - Allum. par volant magnét. - Echapp. par silenc. très efficace - Transmission primaire par chaîne - Entraîn. de la roue par galet oscillant - Rapp. de démultiplic. : 16,5 à 1 - Cadre berceau renf. - Roues de 600x50 - Freins : AR et AV sur jantes - G.-boue à bavolets - Porte-bag. avec sacoches et outill. - Béquille - Guidon avec poignée tourn. double effet gaz et décompr. - Réserv. d'essence sous la selle, conten. 2,5 litres env. - Selle souple - Pompe à air - Eclair. par volant magnét. - Timbre avertisseur - Poids 30 kgs - Vitesse 30 kms-h. environ.

SCOOTER type S 25 - 125 cm³

SPÉCIFICATIONS : Moteur 125 cm³, 2 temps à piston étoilé, distribution à 2 transferts, culasse hémisphérique en alliage léger, alésage 53,5, course 55 - Allumage et éclairage par volant magnétique - Refroidissement par turbine à air canalisé et circulation forcée - Carburateur : starter automatique, commande des gaz par poignée tournante - Boîte : 2 vitesses commandées par deux pédales, rapports de démultiplication : 1^{re} : 9,45 à 1, 2^{de} : 4,83 à 1 - Débrayage à disques multiples - Freins : à tambour : AV diam. 100, commande au guidon, AR diam. 130 à commande au pied - Roues : sur roulements annulaires indéformables - Pneus de 8x3,5. Changement rapide de la chambre à air par flasque amovible - Suspension : AV tube articulé sur biellettes et anneaux caoutchouc - Siège AR, tube pivotant sur articulation du châssis et suspension par bloc caoutchouc comprimé, siège galbé Dunlop - Divers : Réservoir essence 7 litres - Coffre à outils amovible, sous le siège, permettant un accès facile du moteur - Pare-chocs AR et AV - Panneaux latéraux arrière amovibles - Feu rouge catadioptrique - Avertisseur électrique - Vitesse : 70 kms-h. - Consommation : 2 l. 5 aux 100 kms.

MAGNAT-DEBON, 51^{bis}, Boulevard Thiers, DIJON
MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION :
30, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS

CATALOGUE ADRESSÉ GRATUITEMENT SUR DEMANDE

FULGUR

va vite
en
tout terrain

Brevet S.G.D.G.

LA REMORQUE
MONOROUÉ

- Modèle M. 100 pour Moto.
- Modèle M. 50 pour VéloMOTEUR et Denny.
- 50 kgs à 80 kmh.
- 100 kgs à 60 kmh.

Suspension à flexibilité variable et réglable.

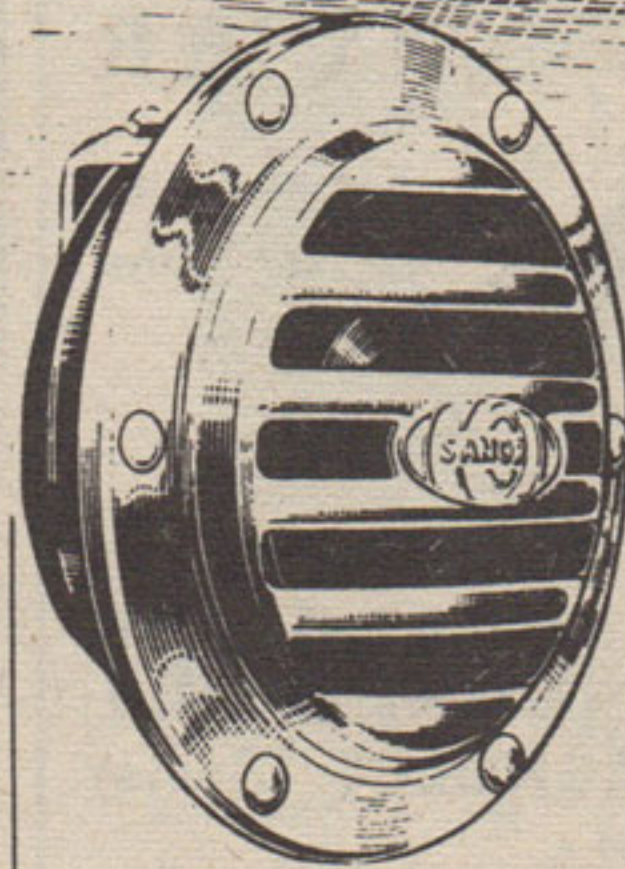
DAU
51-77

ETS TAILLANDIER

61, RUE DE LA PREVOYANCE, VINCENNES (Seine)

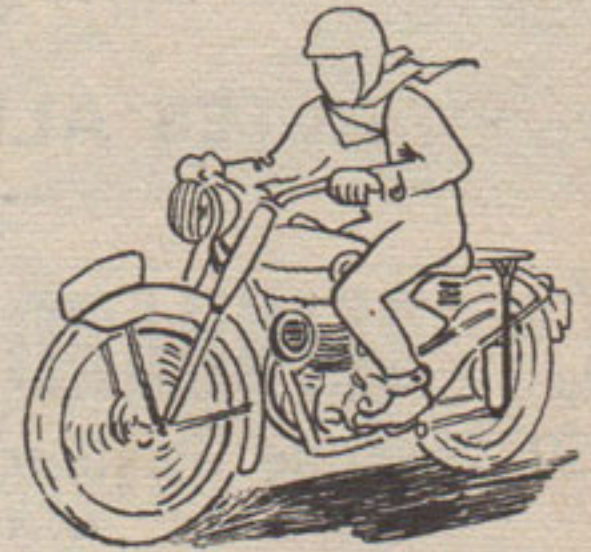
QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE
MODÈLE SPÉCIAL POUR
MOTOBÉCANE



OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ

F8 B

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE
STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
VÉLOMOTEURS



MACOMBYNN 54



FABRIQUÉ EN
CORDOUAL
SPORT

Conçu par un motard
pour des motards
protège votre costume

Ne se désagrège pas

NE PREND PAS les taches de graisse ou d'huile
RESISTE à la flexion, l'abrasion, le frottement

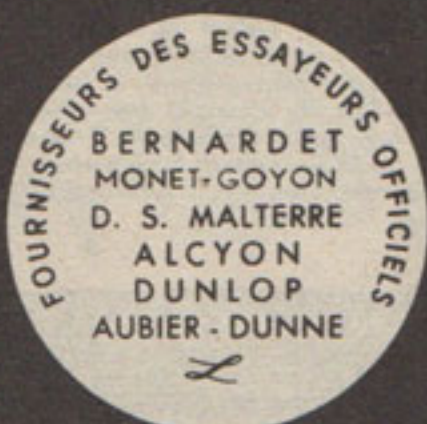
Elle est

SOUPLE, IMPERMÉABLE, INVULNÉRABLE

Montée avec véritable
FERMETURE ÉCLAIR

Se lave à l'eau et au savon

Tellement plus pratique
se porte sur n'importe
quel vêtement.



LISTE DES DISTRIBUTEURS AGRÉÉS AU SEUL FABRICANT
CHANTRIEUX & LEFÈVRE, 2, RUE DE LA PLUMETTE, AMIENS

CHANTELUNE-FOZ

Double succès !...



CHAPEAU FORT



ET

CASQUE



- EXTÉRIEUR
chapeau
de toile
- INTÉRIEUR
calotte de
protection en
LIÈGE NATUREL

B. Chagnon

- Élégant
 - Léger
 - Robuste
 - Isolant
- LIÈGE NATUREL

BAYARD

28, R. de Château-Landon - PARIS-10^e



**JANTES et
GARDE-BOUE
ACIER**

Vélocoteurs
et Motos

JANTES ALLIAGE LÉGER

Éts **REINHARD & CHAPUISET**

207, Avenue Pasteur - BAGNOLET (Seine)

AVRon 31-94

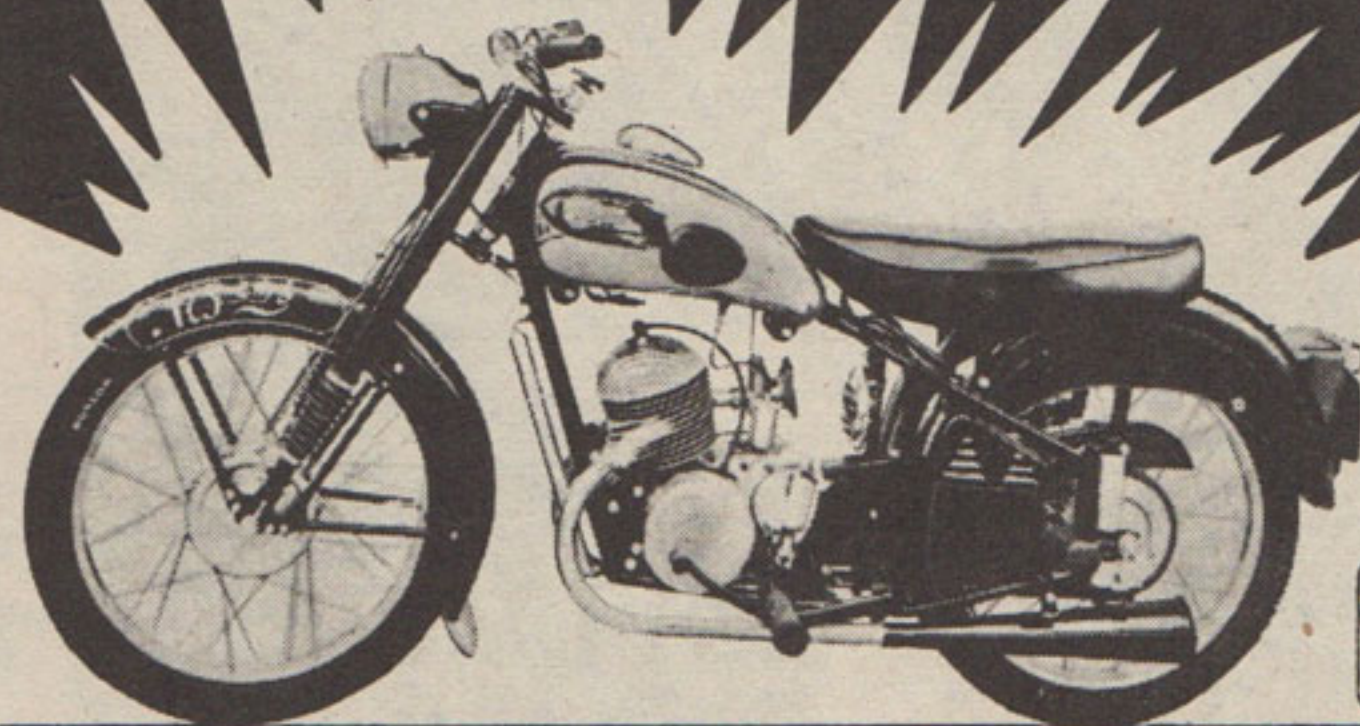
JANTES A TRINGLES ET A TALON



VENTE EXCLUSIVE EN GROS

Moto de grande classe

Suspension oscillante
175 c c. YDRAL



GYL Grand sport 175 c c.

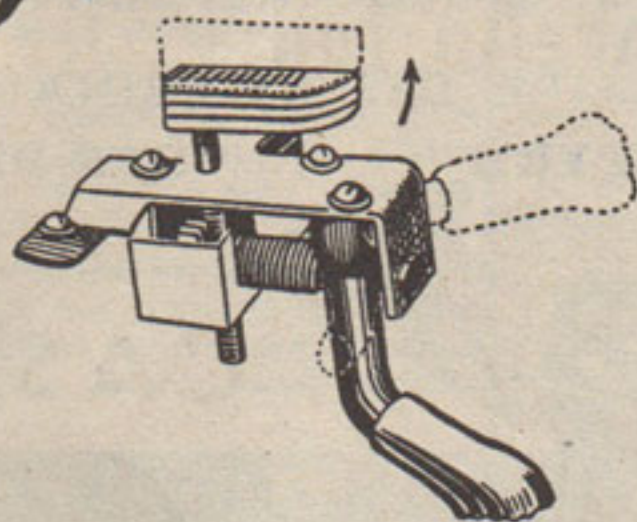
GITANE

MACHECOUL

Loire Inf.

Tél. : 39

Scootéristes



ARDOR ACCESSOIRES



Le Créateur de l'Accessoire pour Scooter
vous présente

"LE GRIFFON"

Béquille latérale automatique
pour VESPA et LAMBRETTA

Vente exclusive en gros

136, AVENUE MALAKOFF - PARIS (16^e)

Souvenez-vous que la marque

"LES BÉLIERS"



est un véritable Label de qualité
et d'élégance. Exigez-la sur tous
vos accessoires.

SIÈGES ARRIÈRE
S'ADAPTANT SUR TOUS LES PORTE-BAGAGES

PRYMA-TRANSAT

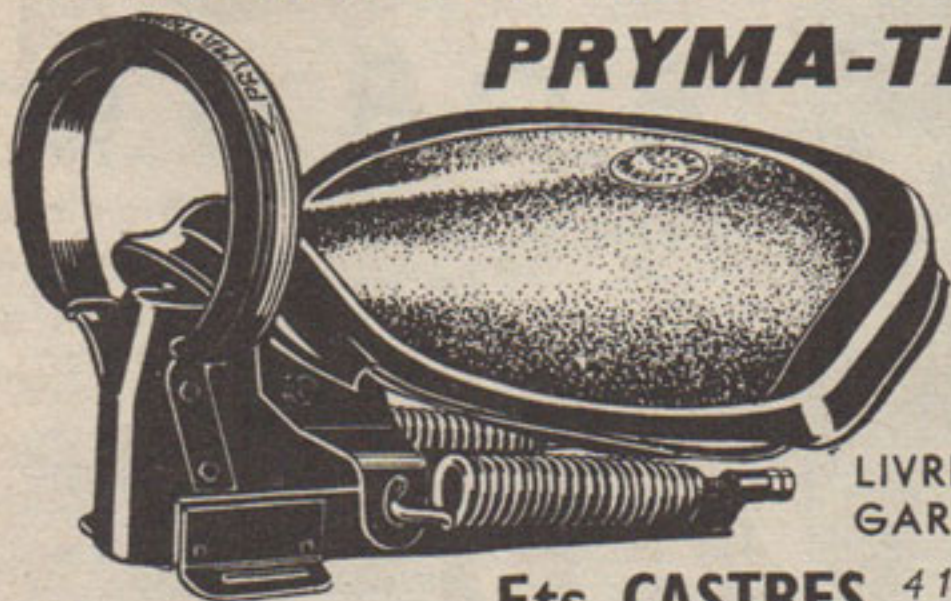
pour

VÉLOMOTEURS
MOTOS
SCOOTERS

(modèle spécial
pour VESPA)

LIVRÉS AVEC BON DE
GARANTIE : UN AN

Ets CASTRES 41-45, rue BARBÈS
IVRY (Seine)



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

Établissements MOTTAZ

307 à 311 r. de la Garenne, NANTERRE (Seine)

Téléphone : MAL. 29-77

SPÉCIALITÉ DE

RÉSERVOIRS

et Accessoires
:: de Tôlerie ::

pour Cyclomoteurs, VéloMOTEURS, Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES

Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



MODÈLES
DÉPOSÉS

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

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

NOUVELLE
ADRESSE
5-T RUE
NEUVE POPINCOURT
TEL. : 800 17-93

LE RÉGULATEUR DE TENSION

"LIMITVOLT"

pour cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters

SUPPRIME RADICALEMENT
LE CLAQUAGE DES AMPOULES

INUSABLE - PEU COUTEUX - FACILE A POSER



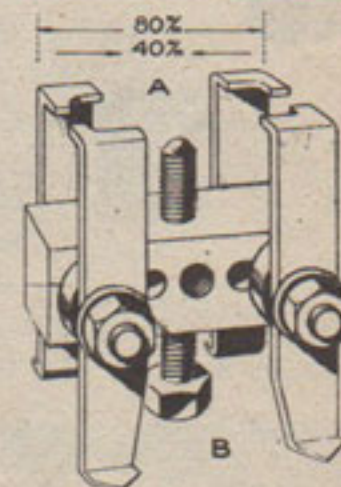
VENTE EN GROS

L'ARRACHE-VOLANTS R.I.G.

PERMET LE DÉMONTAGE
FACILE ET IMMÉDIAT

des volants magnétiques usuels tels que :
FRANCE-SAFI, NOVI, ABG, etc. ainsi que
les engrenages mécaniques et les moyeux.

IL EST SIMPLE ET INDISPENSABLE



VENTE EN GROS

ETS L. GAMBIER ET C^{IE}

COMPTOIR EUROPÉEN DE FABRIQUES - 6, RUE DE MONTENOTTE - PARIS-17^e - TÉL. : ÉTOILE 71-10

MOTOBÉCANE

LIVRAISON IMMÉDIATE
DE TOUS MODÈLES

STATION-SERVICE

"MOBYLETTE"

CASQUES "F. N." - "GENO" - "Y. C."

GARE
DU
NORD

HUILE
CASTROL

P. LISITA

94, Boulevard Magenta, PARIS-10° - Téléphone : NOR 65.25
ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

STOCK COMPLET
PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES - RÉPARATIONS

DÉPOSITAIRE DES COMBINAISONS
"MACOMBYNN" - "SAN-REMO"
"DALLE"

GARE
DE
L'EST

VENTE A CRÉDIT. renseignements contre 50 fr, en timbres-poste

TOUTE LA

MOTOBÉCANE



Mobylette

Scoters

La nouvelle 175 cm³ (105 km/h)

CRÉDIT 6 - 9 - 12 MOIS. TOUTE LA PIÈCE ET L'ACCESSOIRE

J. Lala 146, avenue du Maine, PARIS (14°)
Tél. SÉG. 11-19

SUR-PUISSANCE!



PISTONS

BORGEO

Les meilleurs
pour tous moteurs

S.A.F. capital de 72.000.000 de francs.

TURIN
(Italie)

NEUILLY
(Paris)

BILBAO
(Espagne)

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

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^{RE} ANDRÉ PORTERIE

SAKER
LEVALLOIS

SAKER
LEVALLOIS

DISTRIBUTEUR OFFICIEL :

SOCIÉTÉ KERSA, 43, rue Voltaire, LEVALLOIS

— Métro : ANATOLE-FRANCE —

MISTRAL MOTOS

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

Montée en série sur les grosses motos

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLIX

37, RUE DU D^R F. MORUCCI - MARSEILLE (6°)

chez tous les Grossistes

DEMANDE TRES BON OUVRIER SPECIALISTE motos, scooters, répar., mise au point, intéressé ou associé. *Ecrire Motocycles qui transmettra.*

MAGASIN et ATELIER autos, motos, scooters, tr. bien placé, av. ou sans matériel. Px intér. *MAR. 92-22.*

20 SIDES et CHASSIS b. prix. Précision, Terrot, Bernardet, R. Gillet, Indian, Carpio-Simard, etc., *Alazard, 47, av. de Clichy (17^e).*

INDIAN 1 200 cm³, 500 cm³, réalésages, embiellages, pièces de rechange, moteurs complets, *Taury, 20, r. Octave-Mirbeau, Paris (17^e).*

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

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

Cherche **SIDE SPECIAL** pour Bernardet 250 B.M. ou échange contre moto 500 mini av. ou sans side. *Michel Bernard, 22, rue Fontaine, Breteuil (Oise).*

Crédit reprise **SIMCA 5**, découvrable, tr. belle. **JUVA 4**, 4 portes, 1948, **HANAMAG**, 7 et 9 ch, tr. belle. *Hurni, 38, rue Saussure (17^e).*

PUCH 250 T.F., imp., éq. comp., gr. sac. cuir, px 150 000. *Place, 8, r. de la Gaité, St-Ouen.*

Achète plusieurs **ZUNDAPP-RUSSIE** en parfait état ou en épaves si entièrement d'origine. Caisse non-indispensable. *Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine).*

RADIOR-BOURG (Ain) constructeur cycles-cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, cherche représentants actifs introduits auprès clientèle région Lyonnaise et Sud-Est. *Ecrire avec références.*

Echange **PETIT COACH 4 pl.** Amilcar Campoun contre Rovin, vélocar ou scooter. *30, bd Henri-Sellier, Suresnes.*

MONET-GOYON 500 cm³ culb. mot. Mag à vendre ou éch. contre 175, équipée mot. A.M.C. *André Constantin, Lacanauville (Gde).*

VOITURETTE ARDEX, 125 cm³, luxe impec., 118 000 fr. *Ardex, 9, r. P.-Morin, Nanterre. Samedi et lundi.*

CREDIT IMMEDIAT

50 motos toutes marques
Triumph 500 lat., 4 vit., 95 000.
Norton 500 16 H, parfaite, 110 000.
Matchless 350 culb., impec., 120 000.
Jawa 350, impec., Puch 250, c. neuve.
Terrot 350 et 500, dep. 65 000.
Peugeot-350, moteur neuf, 55 000.
Monet Goyon, 500, 4 vit., 70 000.
R. Gillet 1 000 cm³ Police 90 000.
Gnome Rhône 750, side, dep. 85 000.
Indian 1 200 et 500, dep. 70 000.
Harley 750, selle bipl., 120 000.
Jonghi 250 neuve. 130 000.
Terrot, Peugeot, Monet en 125 cm³
depuis 50 000, sides divers.
Faurie, 8, av. de St-Ouen, Paris. M^o La Fourche (dans la cour).



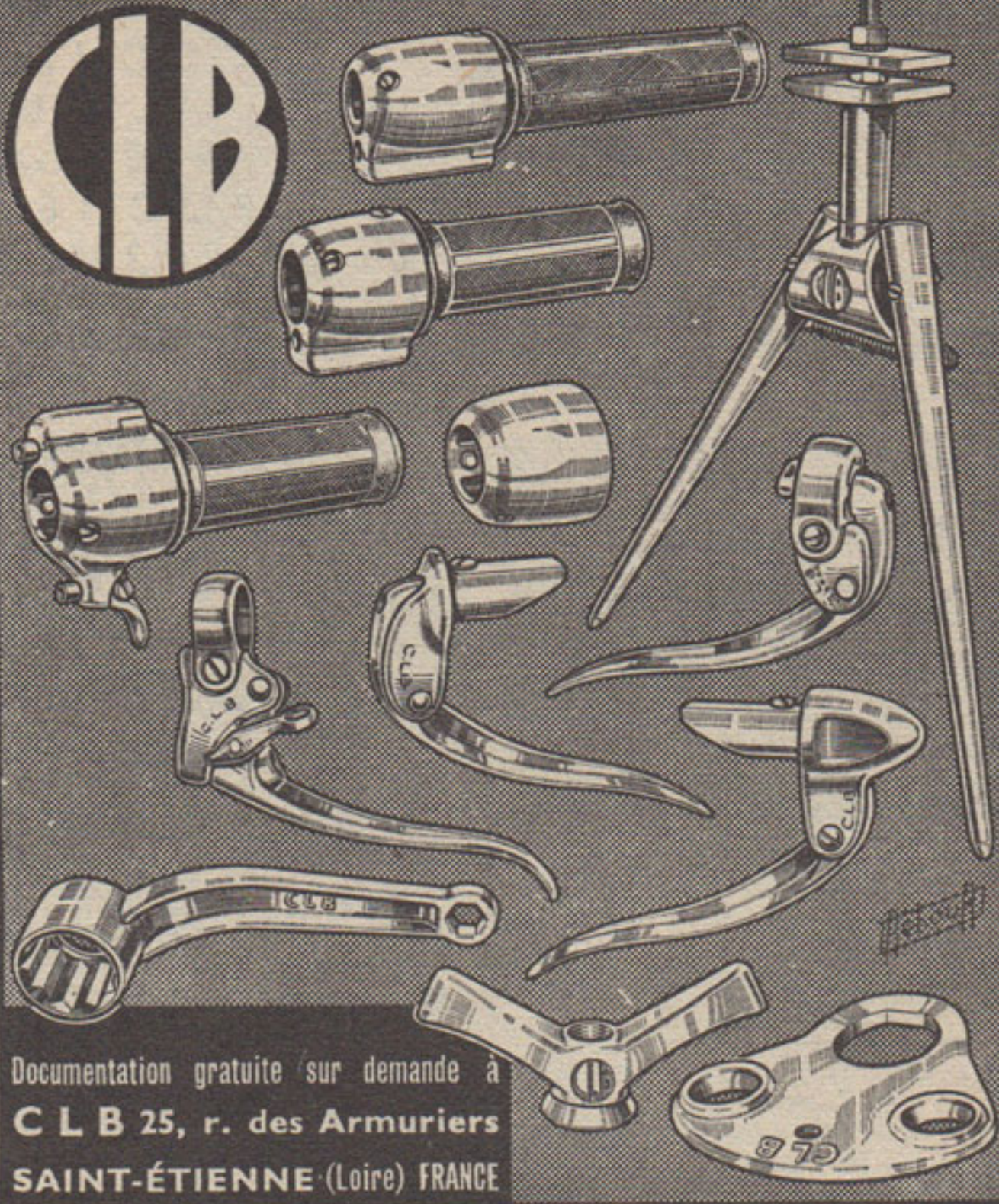
PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

SPÉCIALITÉS MOTOS ET CYCLOMOTEURS



Documentation gratuite sur demande à
**CLB 25, r. des Armuriers
SAINT-ÉTIENNE (Loire) FRANCE**

SIDE PRECISION d'origine, parfait état, siège Dunlopillo-access., *Bailly, 14, r. des Lyonnais (5^e), le soir après 18 h.*

TRIUMPH 500 twin, parfait état, *Cherrier Pierre, 21, bd H.-Sellier, Suresnes. LON. 16-29.*

A MOTO RECORD, 100 motos sélectionnées, reprise crédit-voitures, 151, r. *Marcadet, Paris (18^e). MON 24-40.*

F.N. pièces M60, 67, 70, 90, spécialiste. *Sabbe, 142, bd de la Villette, Paris. NORD 93-34.*

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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

Fonctionnaire vend 125 cm³ **TERROT ETD 1950**, bon état, équipée, 85 000 fr., ou échange contre 175 cm³ de préférence Peugeot. *Combry R, P.T.T. Poule (Rhône).*

CUCCILO Italien, 4 vitesses (2 par moyeu), fourche élast. compt., bon état. *Gassend, Maubec (Vaucluse).*

TERROT 125 ETD 5 000 km av. acces., 26, r. des Carreaux, *Fontenay-sous-Bois. Tél. TRU 54-67, h. commerce.*

NEW MAP 175, ét. nf., 5 000 km, cse départ. *Trubul J. 80, r. P.-Demours (17^e).*

Vend 500 **B.S.A. M 20**, 4 V., sélecteur avec ou sans side, parfait état, prix 145 000 pour l'ensemble ou échange contre 175 ou 250 même valeur. *Forini, 3, rue de la Libération, Moyennoutier (Vosges).*

REPRISE crédit immédiat. Vespa 1952, tt. équipé; 125-175 Motobécane 1952; 250-350 B.S.A. ét. nf., 500-650 Triumph et B.S.A. *Hurni, 38, r. Saussure (17^e).*

D.K.W. 200 cm³ R.P. ét. impec., px 150.000. *Blanc, 26, rue du Vieux-Ver-sailles, Versailles (S.-et-O.).*

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

GNOME-RHONE 500 culb., flat-twin, parf. état génér., bas prix. *Ecrire à Roussel, 32, place Rabelais, Tours.*

GILLET HERSTAL, 250, culb., f. téles., cadre oscil., selle bipl., bn ét. *Besson. Tél. MAI. 47-48. 13 et 20 h.*

PEUGEOT 175 TC4, 13 000 km, impeccable, équipée. *Tonon, à Sorèze (Tarn).*

V. MOTOCONF. 125, lat., 1953 plus acc. ét. nf., 5 000 km. *Chaussy, 56, r. Chapon, Paris (3^e).*

ZUNDAPP KS 600, av. ou sans side. Précision, canad., impec., mot. et pont neufs, facilités. *Lafosse, 28, r. Paris, Essonnes (S.-et-O.).*

MOTOBECANE 175, Z2C, mobyclub 1951, moteur et présentation impeccable, état neuf, révision complète, prix à déb. *Ets Vincent, 31, av. Jules-Vallès, Athis-Mons (à 200 m de la pyramide).*

MOTOCONFORT 175 cm³, fin 1951, ét. mécan. parf., 15 000 km, nbx acces., stop, sicca, sac, cuir, etc., 115 000 fr. *Tél. AUT 97-57, 42, r. d'Auteuil.*

TRIUMPH 350 lat. anglaise, WLF, ét. impec., tt. équip. pr duo, px 75 000 fr. *Charbonnel, 62, av. du Raincy, Ville-momble (Seine). Raincy 610.*

TERROT 500 RGST, exc. ét. *Cauvin Paul à Chef-du-Pont (Manche).*

B.M.W. R51-3, 9 500 km, compteur plombé, 400 000. *Le Luyet, 71, bd Chateaudun, Orléans (Lt).*

176 TC4, juin 1953, c. nve, 5 500 km, équip., 130 000. *Tél. Drouet MIC. 12-04.*

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

AGENT OFFICIEL
Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - BERNARDET - Cyclomot. CAZENAVE-
VAP - DERNY - TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX - F.N.

CREDIT

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine) - MOL. 29-62

EXPEDITION
PROVINCE

CREDIT

175 MOTOC., susp. AV, AR, bon état.
110 000. Vis. à Paris, Chanquois Béhoust
(S.-et-O.).

TRIUMPH 650 Thunderbid, équip.,
gd tourisme, mod. 1953, impec., 320 000.
L. Grenier, gare S.N.C.F., Rives (Isère).

AUTOMOTO. 62, av. Gde-Armée, re-
cherche mécanicien moto. GAL. 57-95.

EXCELSIOR 250, 2 temps, parfait
état, 16, r. Edimbourg (8^e). LAB. 14-31.

Raison de famille, cède 320 000 comptant
500 TERROT RGST, partiellement
équipée et side-car Impérial 1 place 1/2.
Peu roulé 1 500 km à peine. Valeur neuf
400 000. MG. Cie de Bre, Aix-en-Othe
(Aube).

MOTO TERROT, 125 cm³, récente,
parf. état. B. prix. Dormant, LEC 58-40.

200 M. GOYON, Shooting-Star, 52, f.
tél. susp. AR, 4 v., sel., équipée, 90 000.
PER 60-98.

350 D.K.W., NZ 1, der. mod., 4 vit.
sél. Mme Martincello, 18, r. Vignerons,
Vincennes.

50.000 DERNY tend., ét. nf. Baillet,
90, r. Cambonne (15^e).

REMORQUE MOTO, charge 250 kg,
roues 600 x 65. Valeur 25 000 fr. à en-
lever 18 000 fr. Jean Dupuis, Anor (Nord).

SANS PRECEDENT

Au comptant av. 5 % ou av. facilit.
Parmi un choix de 100 motos.
B.S.A. Golden, c. neuve, 285 000.
R. Gillet 250, side, payé 300 000 à solder.
B.S.A. 250, 4 vitesses, neuve, 175 000.
B.M.W. R-12, bien origine, 125 000.
Triumph Hérisson, impeccable, 120 000.
Norton 16 H 1948, b. état, 110 000.
D.K.W. 350 NZ. origine récent, 110 000.
Indian 5 ch, avec garantie, 110 000.
R. Gillet et Gnome, 7 cv side, 95 000.
Et 50 autres occasions à partir, 50 000.
Crédit rapide. Reprise. Echange. Alazard,
47, av. de Clichy (17^e). (Fond de la
cour, côté cinéma.)

ZUNDAPP KS 600, ét. impec. Vis.
de 10 à 12 h. du lundi au jeudi, 22, r.
Félicien-David (16^e).

T.W.N. 250, B.D.G., B.D.G.H., B.D.G.S.,
av. garant., station service T.W.N. Fran-
cois, 17, r. Le Bua, Paris (20^e). MEN. 56-15

DEUX MOBYLETTE dont une av.
t. sad, fche téles., excel. ét. marche. Vis.
de 9 à 18 h. 35 000 fr. l'une. Leguey, 9,
r. Decamps, Paris.

V. ou E. contre petite voiture. B.M.W.
R71, f. téles., susp. ar. impec., avec side
Royal. Ecr. Roux Maurice, Pont-de-
Chabestan, par Veynes (Htes-Alpes).

NORTON 16 H, side Bernardet gd
tourisme, parfait état 150. Glomot, av.
Bellevue, Soisy-sous-Montmorency (S.-et-
O.).

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

POCKET CHARGER 6 V



AVEC VOTRE
TOURNEVIS
DANS VOTRE
SACOCHE A
OUTILS, UN
CHARGEUR DE
— POCHÉ —
DÉTAIL : 3.450 FR.

ORTHOTRON

13, Rue Frédéric-Fournier, MALAKOFF
ALE. 27-27

DRESCH

PIÈCES
origine

Écrire :

Chamarande. Vente Garage.

16, rue Belles-Croix,
Étampes, (S.-et-O.)

INDIAN 1 200, px 70 000. Lepetit,
45, r. Fournier, Chaville (S.-et-O.).

350 TRIUMPH, spéc. cross, pf. état
susp. AR osc. Glomot, r. des Chasseurs,
Soisy-sous-Montmorency (S.-et-O.).

NORTON 16 H b. état, urg. sam ap. m.
dim. 51, r. Cl.-Lécuyer, Stains.

ZUNDAPP KS 600, orig. impec. Sau-
vannet, 89, bd St-Michel (5^e).

175 MOTOB. b. état, Tand-sade 70 000 ;
350 PEUGEOT culb. P135 pf. ét.,
garantie. Px 65 000. 47, r. Deguingand,
Levallois.

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)
Métro Bourse - RIC. 75-28
CRÉDIT :

1/4 comptant et 15 mois
(dans toute la France)

Location de scooter et moto
Service après vente

Occasions garanties. Reprises

MOTOBECANE

GULLER (AMC)

DS MALTERRE (AMC)

TERROT — JONGHI

M.V. AGUSTA

GNOME-RHONE - B.S.A.

LAMBRETTA - N.S.U.

AER MACCHI

MORS-SPEED - GUZZI

URG. Part. vend. SUNBEAM. 500 cm³
luxe, état neuf. PAS. 68-69, p. R. V.
300, 100 crédit.

232 MONET-GOYON parf. état, 160.000
INDIAN 1.200 Mécanique garant. 100.000
GUÉROIS 1, rue Lalesque. Arcachon.

Bougie
"LE PERLIER"

spéciale pour
moteurs 2 temps

ne perle pas

Exigez-la de votre moto-
ciste ou à défaut 550 fr
franco.

Spécifier marque
et type machine

SEBLEPER

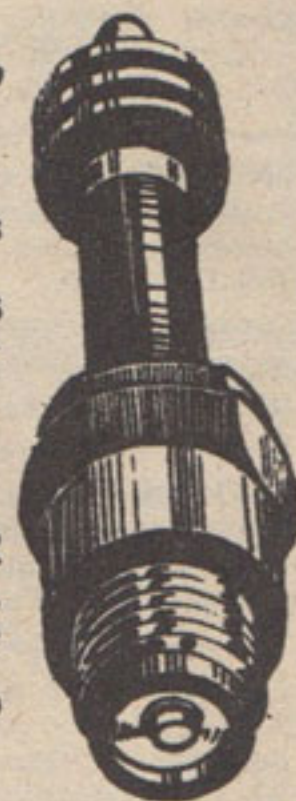
85, rue du Bac,

ASNIÈRES Seine

GRE 00-21

C. C. P. Paris 10 564-29

Représentants
demandés



Vds ou échge ctre voiture 1 200 INDIAN,
émail bleu, 3 phares, 2 klaxons, selle
biplace, side orig. capoté. De Souter,
23, r. de la Côte, Montreuil, Apr. 19 h.

125 MOTOB., sus. AR. Equipée, 55 000.
ARC. 56-79. Roger, 78, r. des Archives
(3^e).

PUCH 125 T, luxe équipée impeccable,
85 000, 68, rue Gasperrin, Drancy.

TERROT, 4 ch, 1^{re} main, 20 000 km,
accés. Oudot, 3, r. E.-Gilbert, Paris (12^e).

Jeunes!

voici votre chance

Vous, qui êtes à la recherche
d'une situation meilleure et
répondant mieux à vos aspira-
rations, quelques mois d'études
faciles par correspondance feront
de vous un spécialiste qualifié en
MECANIQUE et ELECTRI-
CITE AUTO. Nombreux
débouchés, France et Outre-
Mer. Industrie et Commerce
Auto, Agriculture, Autorails,
P.T.T., Armée motorisée, etc.
Préparation C.A.P. — Instruc-
tion requise : niveau C.E.P. —
Cours selon temps disponible. —
Placement gratuit. — Attestation
de scolarité et facilités de
paiement.

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

LA MARQUE



EST UNE GARANTIE DE
QUALITÉ

SACOCHE SPÉCIALES POUR
CYCLO-TOURISME
TOUS ÉQUIPEMENTS POUR
CYCLES, MOTOS & SCOOTERS

EN VENTE CHEZ TOUS
LES BONS SPECIALISTES

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

UN MODÈLE SABLÉ
EST CONÇU POUR DURER

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

LONG CRÉDIT

BIANCO, 92, avenue de Verdun, ISSY (Seine)
Tél. : MIC. 22-39



STATION SERVICE SCOOTER - MOBYLETTE

Accessoires et pièces détachées

Renseignements contre deux timbres.

Motocistes, attention!

Voici la dernière nouveauté
créée par

*pour encore
mieux
vous servir!*

SEDIS

le distributeur
portatif
de chaînes

YELLOW

Le distributeur portatif **SEDIS** est l'élément indispensable à toute manipulation de chaînes en rouleaux. Il facilitera votre travail et le rendra plus agréable.

En tôle épaisse finement décorée, le distributeur portatif **SEDIS** et son support publicitaire trouveront leur place chez tous les motocistes "à la page". Propre, pratique, facile à transporter, le distributeur **SEDIS** a enfin résolu le problème de la conservation et de la manipulation des chaînes.



COMPAGNIE
DES TRANSMISSIONS MÉCANIQUES

SEDIS

19, Av. du Général-Mangin
PARIS (16^e)

Tél. : AUteuil 95-55 et 95-56



Le support des distributeurs permet le classement méthodique des pièces détachées. Le dérive-chaîne est toujours à portée de la main.

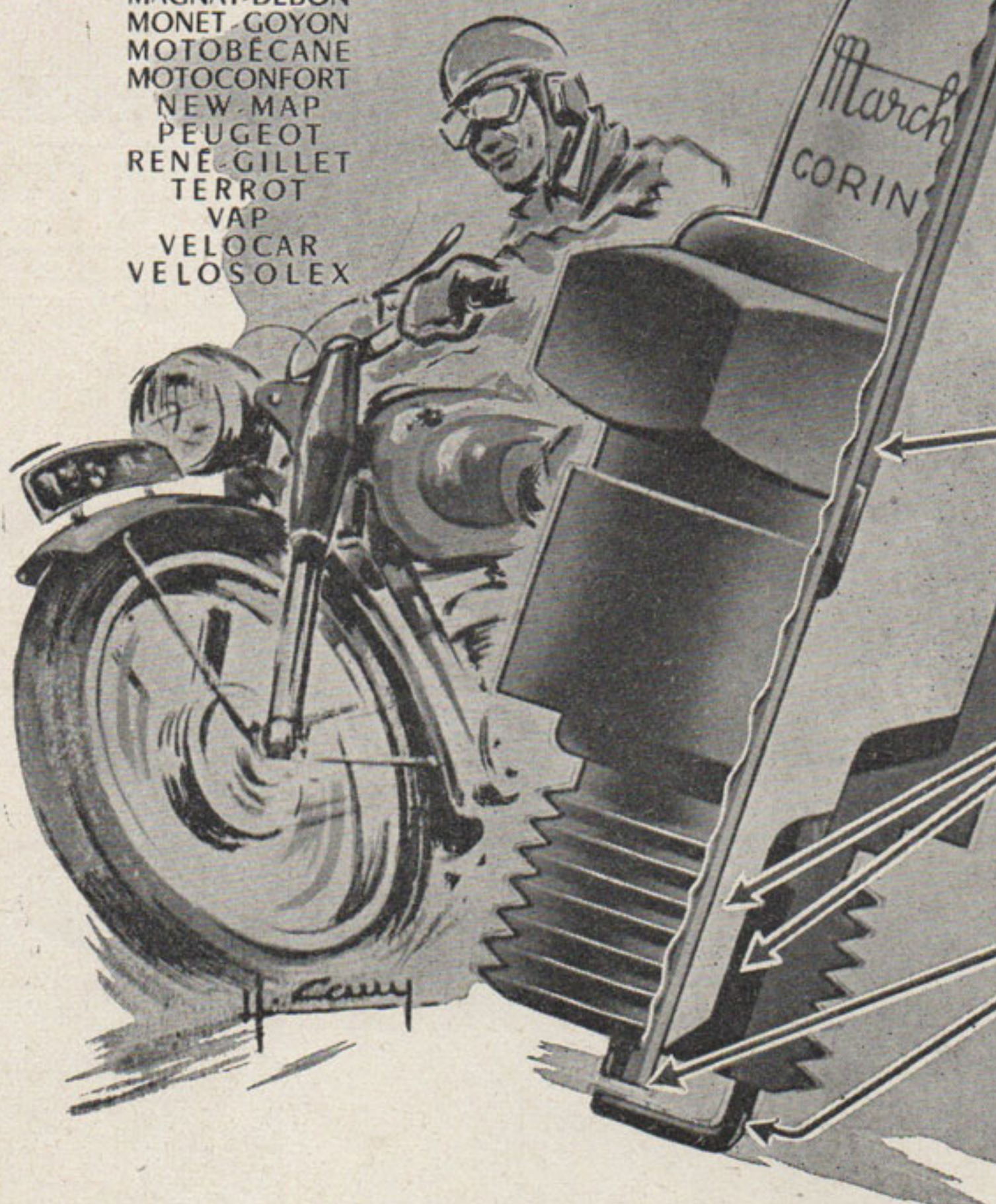
Grâce à son système de stabilisation, le distributeur peut toujours être placé à l'endroit le plus favorable pour un meilleur rendement.

La chaîne est accessible par simple soulèvement du couvercle de protection.

La BOUGIE MARCHAL

est montée en série
par TOUS LES GRANDS
CONSTRUCTEURS de
Motocycles...

ALCYON
AUTOMOTO
BERNARDET
GNOME-RHONE
MAGNAT-DEBON
MONET-GOYON
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
NEW-MAP
PEUGEOT
RENÉ-GILLET
TERROT
VAP
VELOCAR
VELOSOLEX



... Pour
ses qualités
exceptionnelles.

- 1 Son isolant en "Corindon"
- 2 Ses dispositifs d'étanchéité brevetés en tous pays
- 3 L'étude scientifique de ses formes et de ses proportions
- 4 Ses électrodes en alliage nouveau à très haute résistance.

— Qualité Mondiale — 