

8<sup>e</sup> ANNÉE - N° 133

REVUE BIMENSUELLE

15 OCTOBRE 1954

# MOTOCYCLES

## *et Scooters*

DIR. MAX ENDERS

AD. PH. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS



**40** FR

Dans ce numéro, le Grand Prix de Monza  
et les réglages de la Norton Spéciale Sport



# TRIOMPHE TOTAL de la fabrication TERROT

DANS LE

# TOUR DE FRANCE MOTOCYCLISTE

(4.350 KM.)

# TERROT

## ÉQUIPE MILITAIRE

*1<sup>re</sup> du Classement général individuel*

*1<sup>re</sup> du Classement par équipes*

REMPORTE LA COUPE MILITAIRE DE **L'ÉQUIPE**  
avec les 500 cm<sup>3</sup> de l'Armée

## ÉQUIPE CIVILE

*Six machines au départ*

*Six machines à l'arrivée sans pénalisation*

### PREMIERS ex æquo :

*Catégorie 250 cm<sup>3</sup> :*

**Tessier**, agent de TERROT à Orléans, **Bérenguier**, **Simonot**  
*sur la nouvelle 250 cm<sup>3</sup> type O.S.S.D.*

*Catégorie 500 cm<sup>3</sup> :*

**Combeleran**, agent de TERROT à Narbonne, **Pessey**, **Pillot**  
*sur la fameuse 500 cm<sup>3</sup> type R.G.S.T.*

**TERROT** ENLÈVE LA COUPE DES CONSTRUCTEURS DE **L'ÉQUIPE**  
LA COUPE DE FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME  
LES MÉDAILLES DE LA VILLE DE ROUBAIX ET DE LA F. F. M.



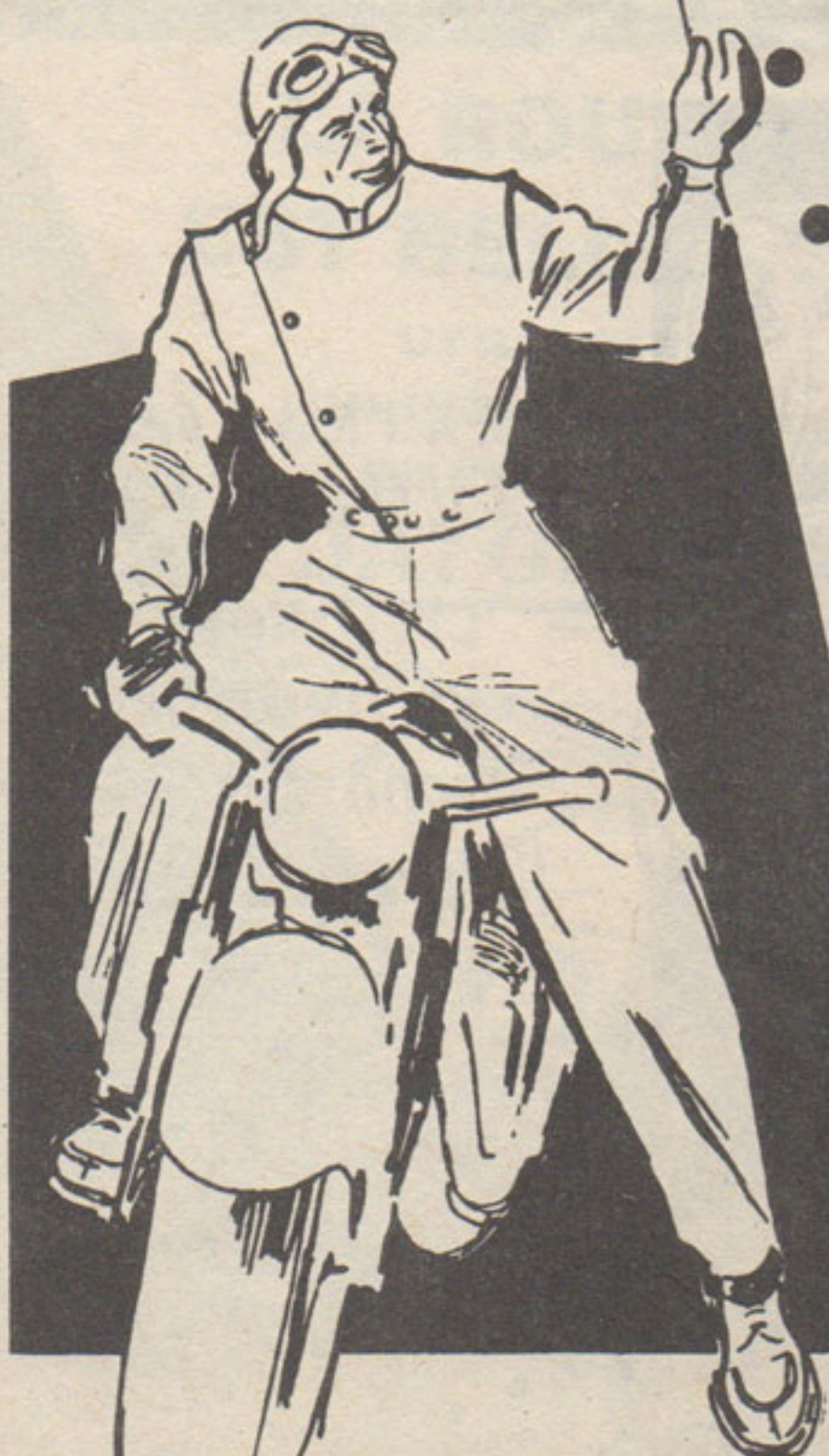
*Tellement* plus pratique...

50 secondes  
et 6 temps  
pour se vêtir de

**MACOMBYNN 54**

BREVETÉ

S. G. D. G.



- Les 120 coureurs du Tour de France Motocycliste
- Les essayeurs des grandes marques
- Le motard de Kléber-Colombes des courses cyclistes

... **Ceux qui font de grandes randonnées** portent **MACOMBYNN** parce que **MACOMBYNN** est le survêtement idéal *créé par un motard pour des motards*

FOURNISSEURS DES ESSAYEURS OFFICIELS  
BERNARDET  
MONET-GOYON  
D. S. MALTERRE  
ALCYON  
DUNLOP  
PEUGEOT  
TERROT

CHANTELUNE-FOZ

TOUS RENSEIGNEMENTS ET LISTES DES DEPOSITAIRES CHEZ LE SEUL FABRICANT **MACOMBYNN** 2, R. DE LA PLUMETTE · AMIENS · TÉL. 41-72

EN VENTE CHEZ LES PRINCIPAUX MOTORISTES DE VOTRE RÉGION



*Une révolution dans le freinage !...*

VOUS FREINEREZ

**Mieux!**

*avec*

**EDRASTOP**

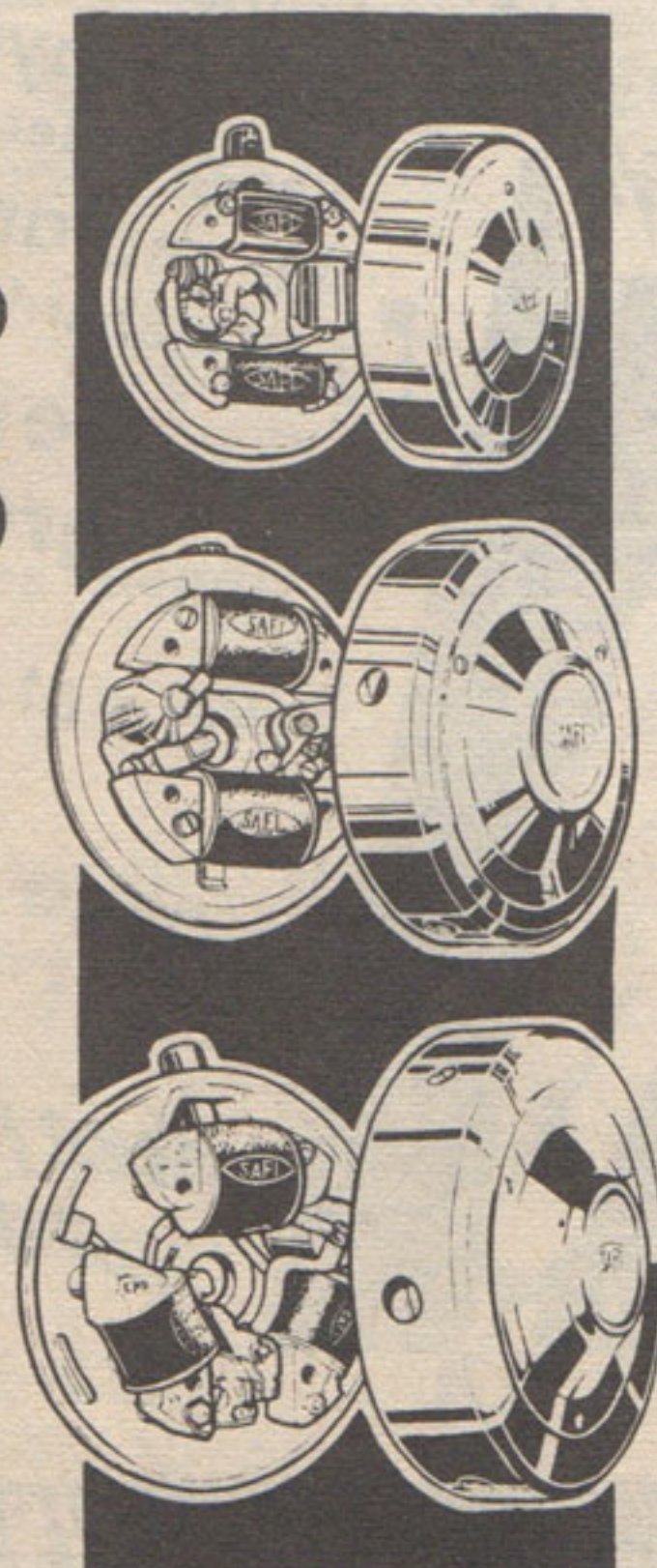
POUR **1.000 frs** AMÉLIOREZ AU MAXIMUM VOTRE FREINAGE ET DOUBLEZ LA DURÉE DE VOS GARNITURES DE FREINS GRACE AU REVÊTEMENT **EDRASTOP** QUI LEUR ASSURERA, **MÊME COUVERTES D'EAU, D'HUILE, OU SURCHAUFFÉES**, UN FREINAGE PARFAIT, PLUS PROGRESSIF ET PLUS RAPIDE, PLUS DE GRIPPAGE, PLUS DE BLOCAGE DE ROUES, APPLICATION FACILE A RÉALISER SOI-MÊME. CONTRE REMBOURSEMENT : **1.045 Frs.**  
AGENT GENERAL **J. POCH-NIEL-GARAGE**, 8, RUE FOURCROY, PARIS (XVII<sup>e</sup>) - WAG. 52-62  
AGENTS DEMANDÉS POUR PARIS ET PROVINCE

**"EDRASTOP" EST L'ARMURE DE VOS GARNITURES**

## VOLANTS MAGNETIQUES



NOUVELLES GAMMES 1954  
TYPES T 40 ET T 15



ECLAIRAGE ET  
ALLUMAGE DES

- CYCLOMOTEURS
- VELOMOTEURS
- SCOOTERS
- MOTOCYCLETTE

AU SALON  
PORTE DE VERSAILLES  
STAND 193

SOCIÉTÉ D'APPLICATIONS ET DE FABRICATIONS INDUSTRIELLES  
21-23, Rue Parmentier — PUTEAUX — Tél. : LON. 09-10



**À Volonté!**  
*moto carrossée, ou classique*

Un carénage galbé qui ne "ferraille" pas, solide, efficace - séparable de la machine en une minute, simplement par 4 boulons, et vous avez toute la mécanique immédiatement accessible. Le carénage, on le veut ou on ne le veut pas - on le met ou on ne le met pas!

avec le modèle  
**1954**

**LEADER**



Mais toujours et dans tous les cas "UNE FABRICATION NEW-MAP" impeccable comme qualité, élégance et prix. Fourche "Tigre" - moyeux à broche - freins serrage central - un cadre sensationnel, un réservoir "NEW-MAP" des accessoires de premier choix. le tout réalisé par les vieux et réputés constructeurs des anciennes grosses motos NEW-MAP. MOTOSACOCHÉ - 30 ans d'expérience.

MOTOCYCLETES

**NEW-MAP**

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

Catalogues et renseignements sur demande à

- LYON, M. SPALECK, 215, rue Vendôme.
- CLERMONT-FERRAND, "CLERMONT-MOTOS", 29, place de Jaude
- LE PUY, M. P. VIAL, 3, boulevard Gambetta.
- ISSOUDUN, M. LÉGER, rue Pierre-Brossolette.
- ANNECY, M. COCHE, 36, avenue de Crans.

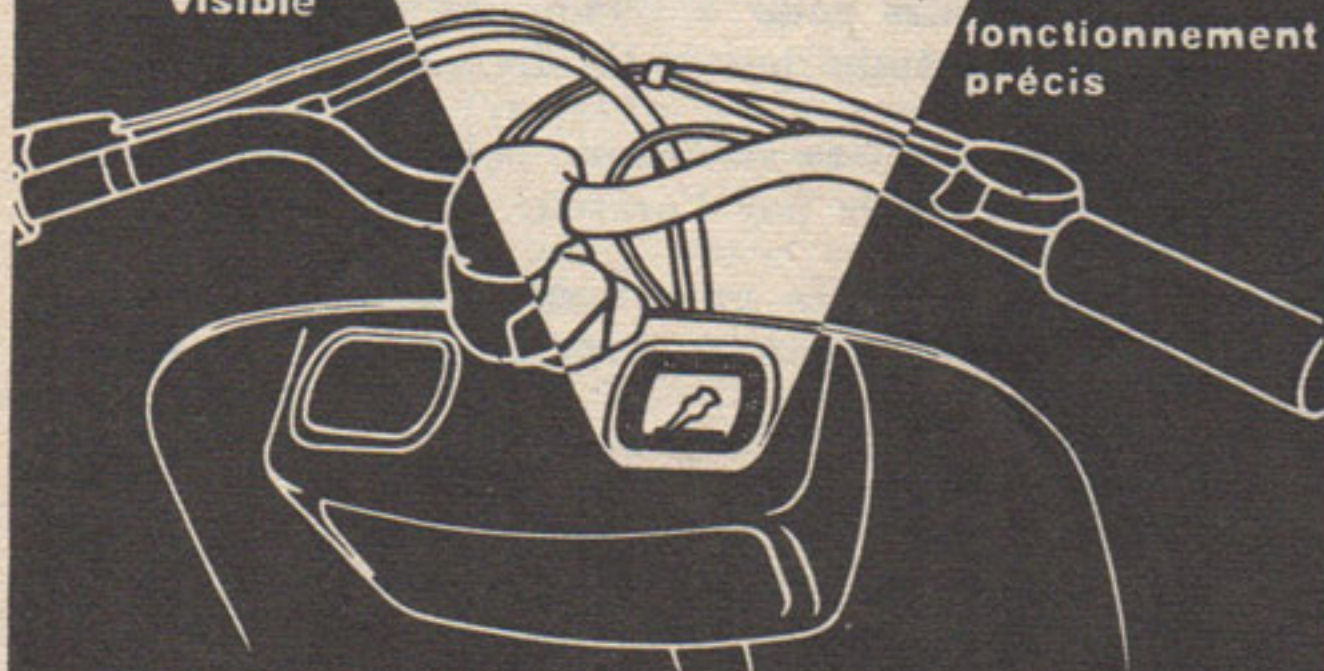
H.S.

**LA ROUTE EST BELLE ...**

UTILISEZ  
 UN INDICATEUR  
 DE VITESSE  
**JAEGER**

bien visible

fonctionnement précis



Modèles spéciaux pour : Bernardet - Follis - Gillet  
 Lambretta 1953-54 - Mors-Speed - Motobécane - Motoconfort -  
 New-Map - Peugeot - Radior - Velo-Solex - Vespa 1952.

**JAEGER**

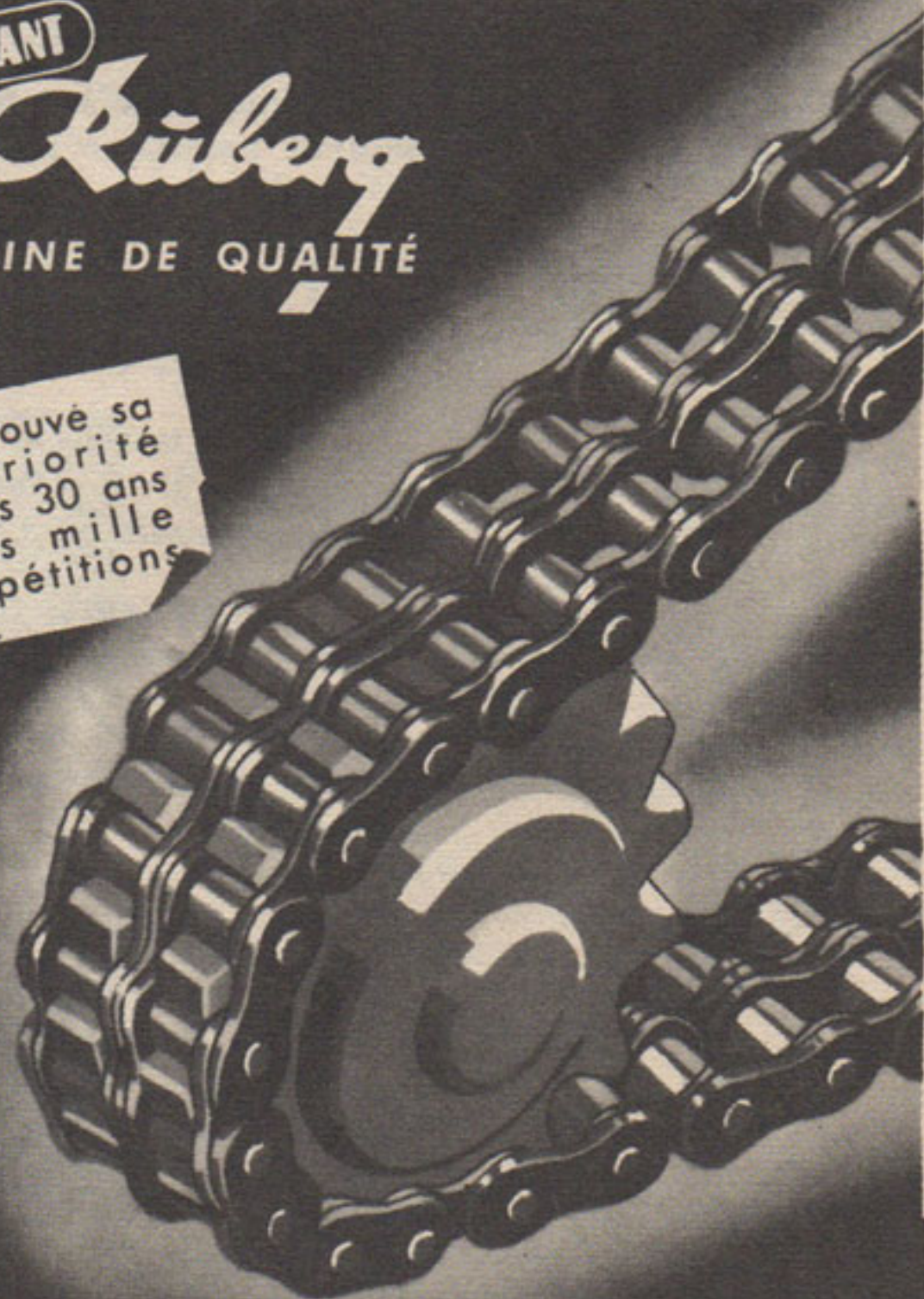
Horlogerie et instruments de précision

BRILLANT

**Rüberg**

LA CHAÎNE DE QUALITÉ

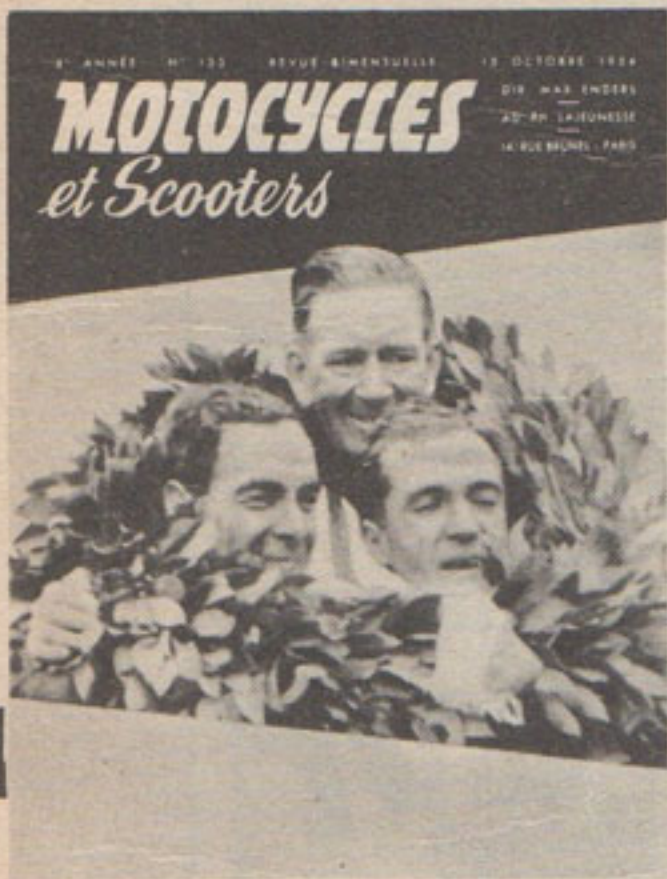
...a prouvé sa supériorité depuis 30 ans dans mille compétitions



ARTHUR HÉROLD PÈRE - VILLEMOMBLE (SEINE)  
 DISTRIBUTEUR EXCLUSIF  
 POUR LA FRANCE, SARRE ET UNION FRANÇAISE

VENTE EN GROS





TROIS AS  
DANS UNE  
COURONNE

## A U S O M M A I R E :

- |                                   |    |  |    |
|-----------------------------------|----|--|----|
| ★ Échos . . . . .                 | 7  | ★ Tour de France<br>Motocycliste . . . . | 21 |
| ★ Nouveau<br>code de la route . . | 11 | ★ Circuit d'Avignon .                    | 22 |
| ★ Parlons scooter . . . .         | 13 | ★ Grand Prix<br>de Monza . . . . .       | 27 |
| ★ Nouveautés N.S.U.               | 18 | ★ Clubs . . . . .                        | 30 |

8<sup>e</sup> ANNÉE

N° 133

15 OCTOBRE 1954

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : PH. LAJEUNESSE \* 14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTO. 05-50 \* DIRECTEUR : MAX ENDERS

## PROMESSES

## AUJOURD'HUI

## RÉALITÉS

## DEMAIN ?

Au cours de la Conférence de Presse qui, de tradition, précède l'ouverture du Salon, le Président de la Chambre du Motocycle a, chiffres à l'appui, démontré l'implacable (c'est son propre terme) progression de notre industrie nationale.

Implacable est le mot qui convient pour marquer le triomphe d'une formule essentiellement populaire sur toutes les haines sordides d'aveugles, d'ignares ou d'affairistes.

La partie est virtuellement gagnée, à la condition toutefois que la multitude de ceux qui, par leur confiance et leur fidélité, ont assuré la prospérité des constructeurs (malgré les plus ou moins inévitables imperfections) soit certaine que chacun de ces constructeurs travaille sans cesse pour le mieux.

Est-ce une assurance? Le Président nous a dit que : « l'industrie française sait parfaitement qu'il lui faut encore livrer de rudes batailles pour « triompher d'insuffisances qu'elle connaît bien, mais dont la responsabilité n'incombe pas qu'à elle... »

Constructeurs, fabricants d'équipements et d'accessoires sont donc solidaires pour une production meilleure et moins chère, estimée indispensable par l'orateur.

Nous accueillons chaleureusement ces propos; formulés ouvertement devant toute la Presse, par une personnalité aussi hautement qualifiée, ils prennent, pour nous, la valeur d'un engagement.

*Max Enders*



### Nos deuils.

Nous avons appris avec un profond regret la mort de Toto Marnay, décédé à Lyon à l'âge de 29 ans des suites d'un accident au Grand Prix de Lyon auquel il participait comme passager d'un sidecar.

Toto Marnay avait fait, dès ses premières années, une brillante carrière motocycliste. Sa disparition affectera tous les sportifs. Nous adressons à sa famille nos biens sincères condoléances.

### Harrari de retour.

Notre correspondant et globe-trotter J.-C., Harrari dont nous avons annoncé le départ fin juin à bord d'une Csepel accouplée à une remorque Fulgur, a accompli pleinement le trajet qu'il s'était tracé : parti de Paris vers le Cercle Polaire, aux confins de la Finlande, il est redescendu jusqu'à Bassum au bord de la mer Noire, puis nous est revenu avec son équipage au complet. Il lui reste à se rappeler les nombreux souvenirs de cette petite promenade pour nous faire part de ses diverses impressions au cours de ces quelque 17 000 km plus ou moins mouvementés.

Son « papier » passera vraisemblablement dans un numéro de décembre.

### Réception Vélosolex.

Dans le calendrier des fêtes organisées à l'occasion du Salon, nous avons noté la réception Vélosolex qui a eu lieu en soirée, à 21 h 30, le dimanche 10 octobre à l'hôtel George V.

### Un raid belge.

Notre correspondant et grand voyageur C.R. Mahé nous fait part de l'expédition de deux de ses collègues bruxellois qui viennent de réaliser, pour la première fois paraît-il, à moto, la liaison Belgique-Congo belge et retour.

Il s'agit de MM. Brel et Hellebuyck, qui ont bouclé ce circuit sur Harley-Davidson.

### Un nouveau Tractavant.

L'ingénieur Henry Lanoy vient de nous communiquer la dernière version de sa voiturette « Tractavant » dont nous avons vu et présenté un modèle lors du précédent Salon.

Le modèle 1954 a subi diverses modifications ou améliorations :

Le moteur peut, au choix, être un 125, un 175 ou un 200 cm<sup>3</sup> à trois vitesses, prévu avec démarrage électrique D.D.A.V. (brevets H. Lanoy), dispositif qui se combine, en remplacement du volant magnétique courant, avec une dynamo-allumeur. C'est un véhicule trois roues — une seule roue, motrice, à l'avant. La calandre de la carrosserie actuelle a été également modifiée.

### Raid Vespa.

Le vendredi 15 septembre, au Siège du Vespa-Club parisien, une réception était organisée pour fêter le retour de deux vespistes, Françoise et Daniel

Sauvage qui, en duo sur leur scooter, rentraient d'un voyage-reportage de 25 000 km autour de la Méditerranée.

### Chut et rechut !

M. Bernard Lafay, dans une allocution radiodiffusée adressée aux Parisiens, a envisagé les problèmes de la circulation.

Il a, en cette occasion, annoncé qu'à la demande du Conseil municipal, l'usage du silencieux sur les moteurs deviendra obligatoire avant un an.

Il nous semblait avoir déjà vu quelque part, et il y a belle lurette, que pour tous véhicules à moteur, l'échappement libre était interdit et qu'il était dans les attributions du Service des Mines de refuser toute machine non pourvue d'un pot d'échappement assurant un fonctionnement silencieux du moteur.

### Photo exactement posée.

Nous avons à l'essai depuis peu un petit appareil très simple permettant de calculer, rapidement et sans erreur, le temps de pose pour les prises de vues (photo ou cinéma) : c'est le Lendi. De format très réduit, sans mécanisme, c'est un photomètre optique qui coûte moins de 1 000 fr et qui donne à ceux qui ne peuvent s'offrir une coûteuse cellule photo-électrique (entre 8 000 et 20 000 fr) les moyens d'avoir, en toutes circonstances, des photos correctement exposées.

### Dans la Légion d'honneur.

Nous apprenons la promotion au grade de Commandeur de la Légion d'honneur, au titre du Ministère de l'Industrie et du Commerce, de M. Joseph Huré, ancien ingénieur du Corps des Mines, président-directeur général de la Société générale des Mines de Pétrole BP.

M. J. Huré est l'une des personnalités de l'industrie pétrolière française et a joué un rôle de premier plan dans le développement qu'elle a pris depuis la guerre.



Les productions et nouveautés Neiman

1<sup>o</sup> Suspension. — En dehors des scooters Bernardet, Terrot, Peugeot,

Speed et Mors, Magnat-Debon, des motos F.N., des cyclomoteurs Dery, Eriac, fourche Veloflex, tri-porteurs Juéry, Impérial, Macquet, des voitures de mutilés, scooters Vallée, etc., Neiman compte parmi les nouveaux clients le petit scooter Cabri de Bernardet et la fourche avant du scooter Motobécane.

2<sup>o</sup> Antivol. — En dehors de quelque quarante clients constructeurs, nous citons parmi les nouveaux : le scooter Piatti, les constructeurs danois suivants : Christensens, Dansk, Diesella, Ficher, Fyns, Grand, Jorgensen, Jyden, Madsen, Mohl, Nielsens (Franck et Hede) Petersens, Redux, Skow, Smith, Stelfabriken, Victory, Vihl Nellemann, Weiling, etc.

Nouveau. — L'antivol pour moto et scooter avec serrure partiellement amovible, à deux positions, avec verrouillage automatique en marche N 3 079, appliqué par Terrot sur la 250 cm<sup>3</sup> et sur la presque totalité des motos allemandes, telles que B.M.W., D.K.W., Heinkel, T.V.N., Victoria, Zündapp, etc., pour ne citer que les principaux.

Nouveau également pour scooter et moto, un ensemble antivol de direction, jumelé avec une ou plusieurs serrures de coffre à bagages, coffre à outils, fonctionnant avec le même jeu de clés. En France, cette combinaison est livrée en série par Terrot sur le scooter avec deux serrures dont une condamne le coffre à outils et l'autre le tan-sad et l'accès à l'essence ; par Peugeot pour son scooter, dont le coffre à bagages et le coffre à outils se trouvent condamnés par la même serrure.

Cette combinaison avec serrures est appliquée par la totalité de nos clients constructeurs allemands.

### Pour améliorer le freinage

Avec le produit pour frein « EDRA-STOP » : pas de blocage de roues ; pas de grippage ; pas d'accidents par dérapage.

Avec « EDRASTOP » l'efficacité du coup de frein est assurée progressivement, sans à-coup ; le frein donne les mêmes résultats à la fin du freinage qu'au début.

Pour le même effort sur la commande du frein, arrêt plus rapide ; plus progressif et sans blocage de la roue. La moto ne court pas sur un coup de frein. A la suite de celui-ci, lorsque les garnitures sont échauffées, en cas de descente d'une côte prolongée, même freinage en bas de la côte, après 5 ou 10 km de freinage, qu'au début ; les tambours de frein peuvent être portés à des températures de 450°, peuvent devenir bleus sans que le freinage soit modifié.

### Bougies Floquet

Les bougies de cette marque seront exposées au Salon de la Moto, Stand 320. Un personnel qualifié est à la disposition des motocyclistes pour les renseigner et les guider.



### Chez Jeanneret

L'activité de cette maison est consacrée exclusivement à la vente et la réparation des Vélosolex, ainsi qu'à la fabrication d'accessoires adaptables sur Vélosolex :

*Le pare-chocs* oscillant breveté S.G.D.G., garantissant le moteur; *La poignée*, permettant de porter le Vélosolex sans fatigue.

*L'antivol U.B.*, s'adaptant sur Vélosolex, Mobylette et tous cyclomoteurs (exclusivité pour les France et la Colonies)

*Le serre-gaine* en caoutchouc, remplaçant les attaches métalliques, et la dernière nouveauté :

*Le sabot - pare-chocs - enjoliveur de cadre*, en duralinox garantissant la peinture des éraflures faites avec les chaussures et donnant au Vélosolex un cachet d'élégance. Se place sur le berceau du cadre. *Le fixe-bavette* pour garde-boue avant.

### Jantes en métal léger

Nous avons appris que les Établissements Reinhard et Chapuiset viennent de lancer sur le marché les jantes en métal léger pour pneus de 600x65 et 19x1/2.

Il y a près d'un an qu'ils ont commencé la fabrication des jantes 19x2 1/4 et, vu le succès remporté par celles-ci, ils n'ont pas hésité à étendre cette fabrication aux autres dimensions de jantes.

Ces dimensions sont données à titre indicatif, car il est bien évident que tous les diamètres peuvent être réalisés dans ces trois profils, en particulier pour les jantes de 16 ou 18 pouces; même des jantes de 23 pouces ont été réalisées pour des courses de grass-track.

Ainsi, quel que soit l'engin utilisé par la clientèle celle-ci pourra toujours trouver des jantes en métal léger correspondant à ses besoins.

Les facteurs principaux de cette réussite sont la légèreté, la résistance et la propreté de ces jantes.

Bien entendu, ces établissements continuent la fabrication des garde-boue motos et vélomoteurs, dont les derniers modèles, de création récente, sont très enveloppants.

### Prenez garde à la peinture de votre scooter

Les intempéries, la boue, la poussière abiment à la longue les chromes et les peintures de votre scooter.

Johnson a pensé aux scooteristes en mettant en vente le fameux Car-plate en petit bidon pratique, modèle « scooter », de 100 cm<sup>3</sup>.

En quelques minutes, sans frotter, le Car-plate dépose sur les peintures et les chromes une fine pellicule protectrice, étincelante et persistante.

Des millions d'automobilistes dans le monde entier utilisent depuis longtemps le Car-plate Johnson. Dès maintenant, demandez vous aussi votre bidon de Car-plate « Scooter ».

### A propos du concours de silencieux

Au mois de juin dernier, la Fédération française Motocycliste a organisé un grand concours de silencieux pour motos et cyclomoteurs de : 50 cm<sup>3</sup>, 125 cm<sup>3</sup>, 250 cm<sup>3</sup>.

Un classement erroné de ce concours ayant paru dans une revue spécialisée, nous jugeons bon de reproduire ci-dessous le procès-verbal officiel des résultats :

#### Catégorie 50 cm<sup>3</sup>

Médaille d'Or : Wilman Polycarbure L.;  
Médaille d'Or : Wilman A.  
Médaille Vermeil : Gama; S.C.I.A.M.  
Médaille Argent : Chazal S.M.; Gilardi; Wilman B.; Wilman C. Bis.  
Médaille Bronze : Chazal S.M.; Chazal S.M. Long; Marsh.

#### Catégorie 125 cm<sup>3</sup>

Médaille d'Or : Wilman (type E);  
Médaille Vermeil : Wilman (type F); Wilman F.; Polycarbure Wilman (type L).  
Médaille Argent : Wilman (type D).

#### Catégorie 250 cm<sup>3</sup>

Médaille d'Or : Wilman H.; Wilman I; Wilman Polycarbure.  
Médaille Vermeil : Wilman G; Petite mécanique de Boulogne.  
Médaille Argent : Marsh (Londres); Ryl (Maroc).

### Dunlop et la moto

Comme le pneu « D. 5 » Voiture, les enveloppes Dunlop Vélomoteurs et Scooters « D. 5 » doivent à l'homogénéité de leur ensemble les qualités de robustesse, de souplesse et de sécurité demandées à un pneu moderne. Elles possèdent :

*Une carcasse* : conçue pour résister à l'utilisation particulière d'un engin à deux roues, répondant aux exigences de charge, de confort et de sécurité de conduite.

*Des sculptures* : différentes, suivant les conditions d'utilisation, mais répondant parfaitement à celles-ci, quel que soit l'effort demandé à la machine.

*Une bande de roulement* : de forme étudiée, qui donne la sécurité et l'adhérence indispensables, même lorsque l'engin est incliné.

En résumé, un pneu moderne, pour machine moderne.

### Amac au Salon

On verra sur le stand AMAC la gamme des carburateurs et, parmi eux, le *nouveau carburateur type 922 pour cyclomoteurs* comportant les avantages ci-après : gicleur à aiguille, enrichisseur commandé, ralenti réglable, filtre à air silencieux, filtre à essence à décantation.

Avec les carburateurs on retrouvera les autres spécialités AMAC :

La poignée tournante à tirage rectiligne du câble, ouverture rapide, fixation du câble sans soudure, pouvant se monter sur tous guidons sans aucun usinage ou modification;

La gamme de guidons complets, chrome garanti, avec poignée tournante,

pouvant être montés sur toutes machines et le guidon « sport » pour vélomoteurs;

Les transmissions flexibles, robinets d'essence, manettes, leviers, épurateurs d'air, robinetterie;

Et, pour les motocistes, les coffrets de pièces de rechange pour carburateurs.

### Les pistons Borgo

La Motocyclette Devil sport 160 cm<sup>3</sup> qui a obtenu un succès important au Bol d'Or 1954 était équipée en pistons BORGIO.

Par la même occasion, signalons que les machines M. V. Agusta, F. B. Mondial, Gilera, la plupart des Guzzi et les Mi-Val sont équipées en pistons par la Pistone Borgo de Turin.

En outre, sont équipées à l'origine les principales marques françaises de motos et vélomoteurs : Terrot, Motobécane, Monet-Goyon, Jonghi, A.C.M.A. (Vespa).

### Solution rationnelle

En examinant au hasard de la route les scooters et vélomoteurs français qui, tous, rivalisent de particularités propres, le profane peut éprouver quelques surprises devant certains montages électriques.

En effet, différents scooters sont équipés d'un volant magnétique dont la bobine haute tension (alimentation de la bougie) s'est vue sortir du volant magnétique proprement dit, pour être fixée le long du cadre.

Cette solution encore peu répandue l'an dernier a vu croître son succès au cours de l'année sous l'impulsion de la dynamique Usine de l'Isère.

Les avantages sont considérables : accessibilité immédiate, possibilités de contrôle rapide, amélioration facile pour « suivre » un moteur « gonflé ». On a plaisir à voir qu'une solution rationnelle de l'un des aspects les plus cruciaux des problèmes d'allumage se voit peu à peu consacrée, par le choix qu'en ont fait une part importante des constructeurs de moteurs, et motos.

Certains constructeurs français de machines étrangères se sont même résolument orientés vers cette solution qui fournit une totale sécurité de fonctionnement à l'allumage du moteur. Plus de bobine grillée par l'échauffement ou l'humidité, plus de pannes intermittentes par le manque d'étanchéité, et que l'on identifie parfois bien difficilement, une confiance analogue à celle que l'on éprouve aujourd'hui dans un allumage d'automobile.

Les essais nombreux et patiemment recoupés qu'ont permis aux Établissements Morel de mettre à la disposition des motoristes des équipements de classe internationale, portent aujourd'hui leurs fruits, et l'importante présence de ces réalisations au Salon, est un gage certain de leur succès.

### Les exposants

Précisons qu'à ce Salon la participation des constructeurs français et étrangers



s'élève à 117 constructeurs de cycles et motos dont 78 Français, 14 Anglais, 12 Allemands, 5 Italiens, 4 Belges, 2 Autrichiens, 1 Tchèque et 1 Hongrois.

Cette énumération n'a rapport qu'aux machines, la participation des fabricants d'équipements, organes et accessoires est au moins aussi importante. Rappelons qu'au Parc des Expositions, le hall du cycle et de la moto est ouvert tous les jours de 9 h à 19 h et qu'il n'y aura pas comme au Grand Palais, certaines soirées prolongées jusqu'à 22 h.

#### Naissance de Jean-Louis

M. et Mme Jean Passet nous ont fait part de la naissance de leur fils Jean-Louis.

M. Passet, motociste à Amiens, est bien connu de nos lecteurs pour sa sportivité manifestée au cours de nombreuses épreuves. Qu'il trouve ici les compliments de tout notre petit monde, avec tous nos vœux pour son fils.

#### Le trois-roues Inter

Nous retrouvons au Salon l'auto-scooter l'Inter qui avait déjà été présenté l'année dernière.

La réapparition coïncide avec la mise au point sur le marché d'une production en grande série assurée par une grande usine nationale.

C'est un événement d'importance pour les nombreux amateurs qui, depuis des années souhaitent un cyclecar à leur portée.

C'est la Société Gescofi qui est agent général de vente de ce véhicule.

#### Rotorson au Salon

L'avertisseur Rotorson n'exposera pas lui-même au Salon cette année, mais sera largement représenté par les maisons d'accessoires en gros.

La gamme très complète de ces appareils peut satisfaire à toutes les demandes, du type Baby pour cyclomoteur en passant par le nouveau pavillon moulé très apprécié des motoristes, jusqu'au double-pavillon, régal des scootéristes les plus exigeants.

Les pattes de montage sont prévues pour chaque principale marque, ce qui rend la pose simple et rapide, ainsi que l'émaillage qui est de la teinte d'origine des machines.

Tout en apportant une amélioration constante à la fabrication et à la présentation, le principe n'a pas changé; une turbine à air actionnée par frottement sur le volant magnétique ou le pneu en assure le fonctionnement, donc indépendant de l'équipement électrique et de la carburation.

Ce genre d'avertisseur très efficace convient très bien à notre époque, si l'on veut se mettre en règle avec la nouvelle réglementation qui tend à n'autoriser que des avertisseurs sur route ou en cas de danger immédiat.

#### Le Salon de Bruxelles

Les Salons se suivent en cette période d'hiver; nous venons d'être informés que le 38<sup>e</sup> Salon de la moto et du cycle de Bruxelles se tiendra du 15 au 26 jan-

vier 1955 dans les Palais du Centenaire. Nous ne manquerons pas d'ailleurs, le moment venu, de consacrer à cette grande manifestation belge, notre habituelle ompte rendu détaillé.

#### Mahé à la veille d'un prochain raid

Notre ami Mahé dont nous avons déjà publié les relations de voyages lointains prévoit pour fin octobre son départ pour un nouveau raid scientifique de 25 000 km, dans la forêt libérienne qu'il espère atteindre, après avoir touché Dakar, vers le 1<sup>er</sup> janvier 1955. C'est une tentative qui comporte de grandes difficultés; nous espérons qu'il en triomphera avec sa 750 Zündapp, spécialement équipée.

Souhaitons lui bonne route et succès.

#### Réception chez Zénith

La Société Zénith Stromberg à l'occasion du Salon, a organisé successivement:

Le mardi 12 octobre, un déjeuner pour ses distributeurs officiels français et le jeudi 14 octobre, un dîner pour les agents étrangers.

#### Lemardelé quitte les deux pour les quatre roues

Lemardelé qui avait dessiné à la fin de la guerre 1939, la remarquable Sublime, demeurée, faute de moyens financiers, à l'état de prototype, puis était ensuite ingénieur chez un grand constructeur de province a définitivement abandonné la moto pour la voiture.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre en effet, il est à Molsheim, chez Bugatti au service des prototypes de voitures de course.

#### Ote-toi de là que je m'y mette

La motophobie fait perdre aux journalistes leur bon sens.

Maintenant que la question du permis est réglée, pour les petites cylindrées, à notre satisfaction, on nous attaque d'autre part.

Certains ne nous reprochent-ils pas de prendre trop de place avec nos deux-roues, quand nous stationnons au long du trottoir; c'est comme s'ils disaient que deux mètres, c'est plus long que cinq.

Si nous prenions leur style ampoulé nous dirions que ces gens-là se montrent comme des ennemis des humbles et qu'ils sont vendus aux magnats et aux infâmes capitalistes qui, grâce à notre sueur, ont pu se payer ces luxueuses et monstrueuses autos, qui trônent à journée faite et sans pudeur, tout au long de nos trottoirs.

#### LES MANX GRANDS PRIX

Pour la première fois dans l'histoire des Manx Grands Prix un manxman remporte la victoire dans la première épreuve, puis un autre manxman récidive deux jours plus tard. Voilà un démenti formel aux assertions d'une certaine presse hostile au circuit de l'île de Man, selon lesquelles les manxmen se gardent bien de courir sur le circuit qui leur rapporte tant.

Il est inutile de s'étendre sur les courses, seuls quelques noms parmi les premiers émergeront par la suite dans les grandes

classiques, néanmoins il y eut des performances intéressantes.

Le Junior vit une lutte (contre la montre) magnifique entre King et Ennett, tous deux sur A.J.S. Au premier tour Ennett possédait un avantage de 6" sur King, au deuxième tour King bat le record du tour et précède Ennett de 12", au tour suivant Ennett reprend un avantage de 9", réduit à 6" au quatrième tour (n'oublions pas que les tours mesurent quelque 62 km), le cinquième tour voir King rétrograder à 34", et au cours du sixième et dernier tour son moteur casse.

#### Classement :

1. Ennett (A.J.S.), en 2 h 37' 21"; 2. Chadwick (Norton), à 2' 06"; 3. Hartle (A.J.S.), à 2' 42"; 4. Tanner (Norton), à 4' 46"; 5. Powell (Norton), à 5' 31"; 6. Philipp (Norton), à 5' 56".

La moyenne-record de Ennett l'aurait classé à la septième place au Junior T.T. de juin, devant Lomas et Murphy, entre autres.

Le Senior fut couru par un temps rappelant fâcheusement le Senior de juin; le vent violent, la mauvaise visibilité et les routes glissantes conjugués, furent causes de chutes, d'ailleurs sans gravité. Par contre au Junior, il y eut un accident mortel, le coureur semblant peu expérimenté. Il avait déjà échappé miraculeusement à un accident grave au cours de l'entraînement par suite d'un virage tenté à vitesse nettement trop élevée.

Au premier tour du Senior, Ennett, sur Matchless G45, semble vouloir faire la passe de deux, il précède Hartle (Norton) de 29" et Tait (Norton) de 30". Au deuxième tour, alors que la pluie tombe violemment, Ennett porte son avantage sur Hartle à 1' 8" et sur Tait à 1' 30". Costain (dont nous reparlerons plus loin) est quatrième à 2' 13". Au cours du troisième tour, Ennett ralentit sérieusement et Hartle le précède de 25" Tait est à 1' 20" de Hartle, mais abandonnera au tour suivant. Costain (Norton) est à 1' 52". Le tour suivant voit Hartle augmenter son avance et la porter à 1' 10" sur Ennett, 3' 36" sur Costain et 4' 40" sur Powell (Norton). Notons qu'à ce moment il y a trois manxmen dans les six premiers!

Au cinquième tour Ennett abandonne, sa Matchless twin 500 transformée en 250, ce qui laisse à Hartle la confortable avance de 4' 53" sur son suivant Costain; Powell est à 5' 38". Mais au cours du dernier tour la stupide panne d'essence élimine Hartle à 20 km de l'arrivée, laissant la victoire dans un difficile Senior au manxman Costain.

#### Classement :

1. Costain (Norton), en 2 h 47' 49" (10' de plus que le vainqueur du Junior); 2. Powell (Norton), à 13"; 3. Dunlop (Matchless), à 1' 29"; 4. Christian (Norton), à 2' 33"; 5. Philipp (Norton), à 2' 47"; 6. Dowty (Norton), à 8'.

Les gagnants de cette année pilotaient des machines « client », les organisateurs et les coureurs s'étant élevés contre l'emploi de machines d'usine, par certains coureurs cotés, les années précédentes. A première vue cela était sans importance, le coureur coté, sur machine d'usine ou non, prenant les meilleures places, mais les récompenses, étant distribuées selon un pourcentage du temps du vainqueur, certains concurrents se trouvaient privés d'une récompense qu'ils auraient obtenue si le temps du vainqueur avait été plus élevé, ce qui se serait produit à machines égales.



Ce texte du plus haut intérêt a vu le jour au **Journal Officiel** du 14 juillet dernier. Afin d'être complet, signalons qu'il s'agit d'un décret du 10 juillet 1954 (n° 54-724) « portant règlement général sur la police de la circulation routière ».

Depuis cette date plusieurs décrets, arrêtés, circulaires, sont venus en compléter les termes, en figoler les aspects.

C'est pour cette raison que nous avons préféré différer les commentaires de ce texte.

**N**OUS nous attacherons plus particulièrement aux dispositions intéressant les véhicules à deux roues assortis d'un moteur. Pour les dispositions ne concernant pas seulement ces véhicules, vous trouverez néanmoins ici un aperçu des règles générales de circulation et de prudence.

Il ne nous a pas semblé utile d'établir un parallèle entre ce présent code et les textes antérieurs, cette étude ne présentant aucune utilité pratique. Les lecteurs, avertis de l'ancien code, se feront un plaisir de relever eux-mêmes les différences.

Ce nouveau texte n'est d'ailleurs pas, à proprement parler, révolutionnaire et les règles générales sur la priorité, le dépassement, le stationnement, l'éclairage, ne sont pas profondément modifiées. Il s'agit, en somme, d'une mise en ordre des textes précédents et de nouveautés de détail concernant les accessoires et la configuration de réseau routier.

Afin d'être clair, nous imaginerons un personnage, M. Lucien Duval, achetant un engin motorisé à deux roues et nous le suivrons tout d'abord dans les formalités, puis dans l'équipement de sa machine, et enfin, sur la route.

Après avoir payé son beau véhicule neuf, notre ami Duval, très fier, se rend à la préfecture de son département.



# L'ACHAT D'UN VÉHICULE A DEUX ROUES ET LA

## I . IMMATRICULATION

★

En effet, son attention a été attirée, dès le premier moment où il vit sa machine, par la plaque d'immatriculation arrière qui était noire et presque indifférente. Il faut la garnir de ces numéros blancs qu'il voudra nets et bien dessinés, pour indiquer fièrement qu'il est de la Seine-et-Oise, de la Nièvre ou du Cantal et qu'il en est satisfait.

L'immatriculation a été considérée minutieusement par les nouveaux textes.

### PIÈCES A FOURNIR

Prenons le cas d'un véhicule neuf construit en série et conforme à un type qui a été réceptionné par le Service des Mines, ce qui est le cas de l'immense majorité des machines.

Il faudra :

1° Une déclaration de mise en circulation établie par le propriétaire du véhicule sur la formule annexée au « certificat de conformité »;

2° Deux exemplaires de la notice descriptive;

3° Une copie du procès-verbal de réception du type établie par le Service des Mines;

4° Un certificat de conformité à ce type délivré par le constructeur du véhicule suivant un modèle prévu;

5° Un certificat du vendeur.

Il aurait pu se faire que notre ami ait voulu non pas acquérir un véhicule neuf mais une machine d'occasion. Dans ce cas, si la vente s'est faite dans le même département les pièces à fournir seront les suivantes :

1° Une demande de transfert établie par le nouveau propriétaire du véhicule sur une formule spéciale;

2° La précédente carte grise portant la mention « vendu le... »;

3° Un certificat du **vendeur** titulaire de la précédente carte grise indiquant nom, prénom, profession et domicile de l'acquéreur. Ce certificat doit en outre attester que le véhicule est resté conforme à son dernier procès-verbal de réception et au certificat de conformité (tel qu'à sa sortie d'usine).

## II . PERMIS DE CONDUIRE

★

Pour tous les véhicules d'une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, il est exigé un permis de conduire. L'âge minimum des candidats au permis de conduire les motocyclettes, est **seize ans**.

En ce qui concerne les vélomoteurs et les cyclomoteurs il faut également avoir au

moins **seize ans** pour pouvoir les piloter.

Signalons toutefois que lors du « passage » du permis, l'examineur, expert, peut, soit indiquer la nécessité pour le candidat de porter des verres correcteurs ou d'un appareil de prothèse; soit demander que le candidat subisse un examen médical.

Afin d'être complet mentionnons qu'en cas d'échec, le malheureux candidat ne peut subir ses nouvelles épreuves qu'après l'expiration d'un délai de huit jours à la suite du premier échec et de un mois après chacun des échecs qui peuvent éventuellement suivre le premier.

## III - L'HABILLAGE RÉGLEMENTAIRE DU VÉHICULE A DEUX ROUES

★

Ce très cher ami, nanti de son numéro peint sera à peine dehors que le gardien n° ... qui se trouve à la porte du commissariat voisin l'arrêtera gentiment et lui tiendra cet aimable discours :

« Cher Monsieur, il ne suffit pas d'être immatriculé et d'avoir une machine neuve et bien peinte, mais il faut aussi que ladite machine sus-mentionnée dans mon intervention, satisfasse à certaines conditions auxquelles des décrets, règlements, arrêtés et circulaires ont subordonné son admission sans ennui dans le circuit des voies publiques. »

C'est pour cela que nous vous donnons une brève liste de « ce qu'il faut ».

### LE COMPTEUR

Il est **obligatoire**. L'indicateur de vitesse devra équiper à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1955 les motocyclettes, vélomoteurs, tricycles et quadricycles qui entreront en circulation à partir de cette date. Pour ceux qui auront été mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1955, la date d'application de l'arrêté du 2 août qui règle cette matière, est fixé au 1<sup>er</sup> juillet 1955.

### L'AVERTISSEUR

Le dispositif sonore devra être conforme à un type homologué. Rappelons que l'usage des trompes à sons multiples, des sirènes et des sifflets est toujours interdit.

### LE RÉTROVISEUR

Les motocyclettes, vélomoteurs, tricycles et quadricycles à moteur, doivent être munis d'un miroir rétroviseur, disposé de façon à permettre au conducteur de sur-



# MANIÈRE DE S'EN SERVIR A LA LUMIÈRE DU NOUVEAU CODE DE LA ROUTE

veiller de son siège la route vers l'arrière du véhicule.

## L'ÉCLAIRAGE

Les motocyclettes, vélomoteurs, tricycles et quadricycles à moteur, doivent être munis à l'avant d'un ou deux feux de position, d'un feu de route et d'un feu de croisement. En plus, à l'arrière, un ou deux feux rouges. A propos de l'éclairage, mentionnons que les motocyclettes et les vélomoteurs sans side-car ni remorque peuvent stationner sans être éclairés, en bordure du trottoir ou sur l'accotement.

## LE DISPOSITIF RÉFLÉCHISSANT (CATADIOPTRE)

Il est obligatoire et doit être placé à l'arrière du véhicule.

## PLAQUES ET INSCRIPTIONS

Les véhicules dont nous venons de parler ne portent qu'une seule plaque d'immatriculation, placée à l'arrière (titre IV, § 9, art. 182).

## STOP ET CLIGNOTANTS

Le stop et les indicateurs de changements de direction sont facultatifs.

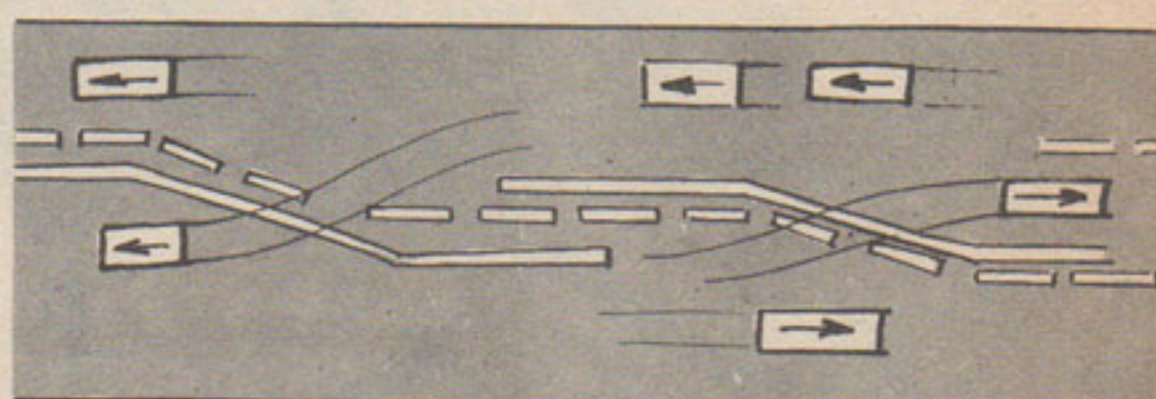
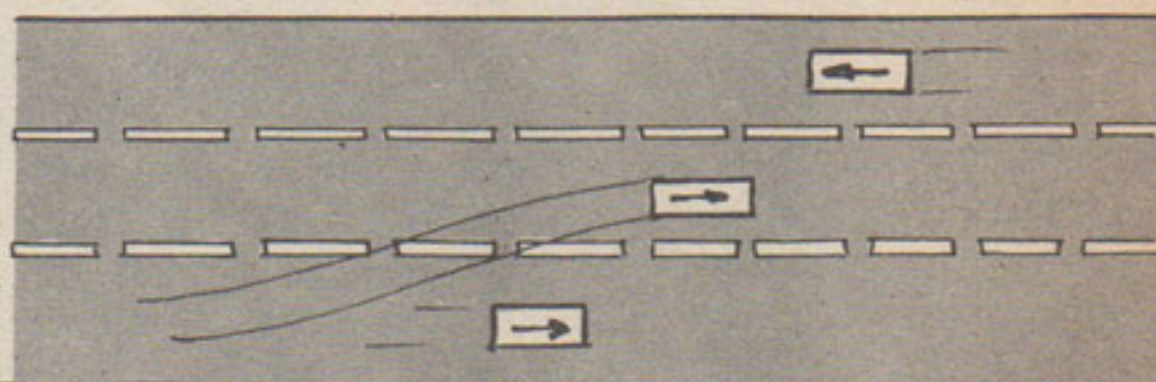
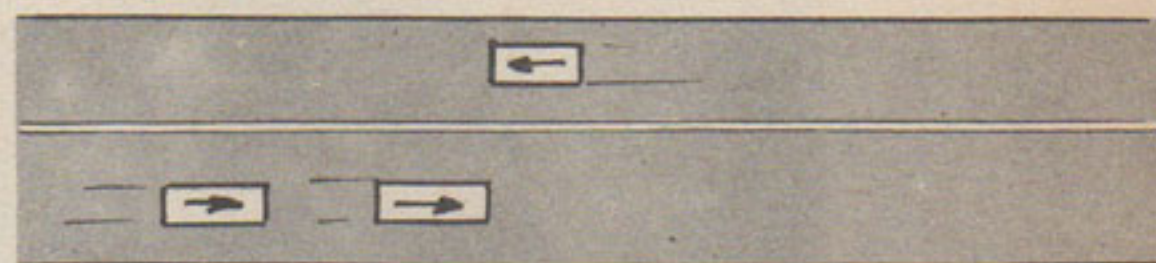
En voici terminé avec les obligations résultant de la machine elle-même. Nous allons voir maintenant notre ami Duval se lancer à corps perdu dans les raffinements de la circulation contemporaine et arpenter les routes et les agglomérations en grand respect des dispositions sacrées de ce nouveau Code.

## IV - LA CIRCULATION D'APRÈS LE NOUVEAU CODE

★

Notre ami a jugé bon avant d'enfourcher sa machine et de se lancer sur la route, de lire attentivement (et plusieurs fois croyez-le bien, vu la complexité des textes) les « dispositions générales relatives à la circulation routière et applicables à tous les usagers de la route ».

Les règles traditionnelles n'ont pas été beaucoup modifiées. C'est ainsi que le droit de priorité reste pratiquement inchangé. Les interdictions de doubler sont les mêmes. La même interdiction de couper les éléments de colonnes militaires, de forces de police et de cortèges en marche, subsiste.



## LES BANDES

Jusqu'à présent notre ami Lucien n'avait vu sur les routes que des bandes jaunes et continues délimitant des portions de route à emprunter. Les marques sur les chaussées seront désormais telles que le conducteur devra :

1° Lorsque la chaussée comporte des voies délimitées par des **lignes continues**, ne pas franchir ni chevaucher ces lignes;

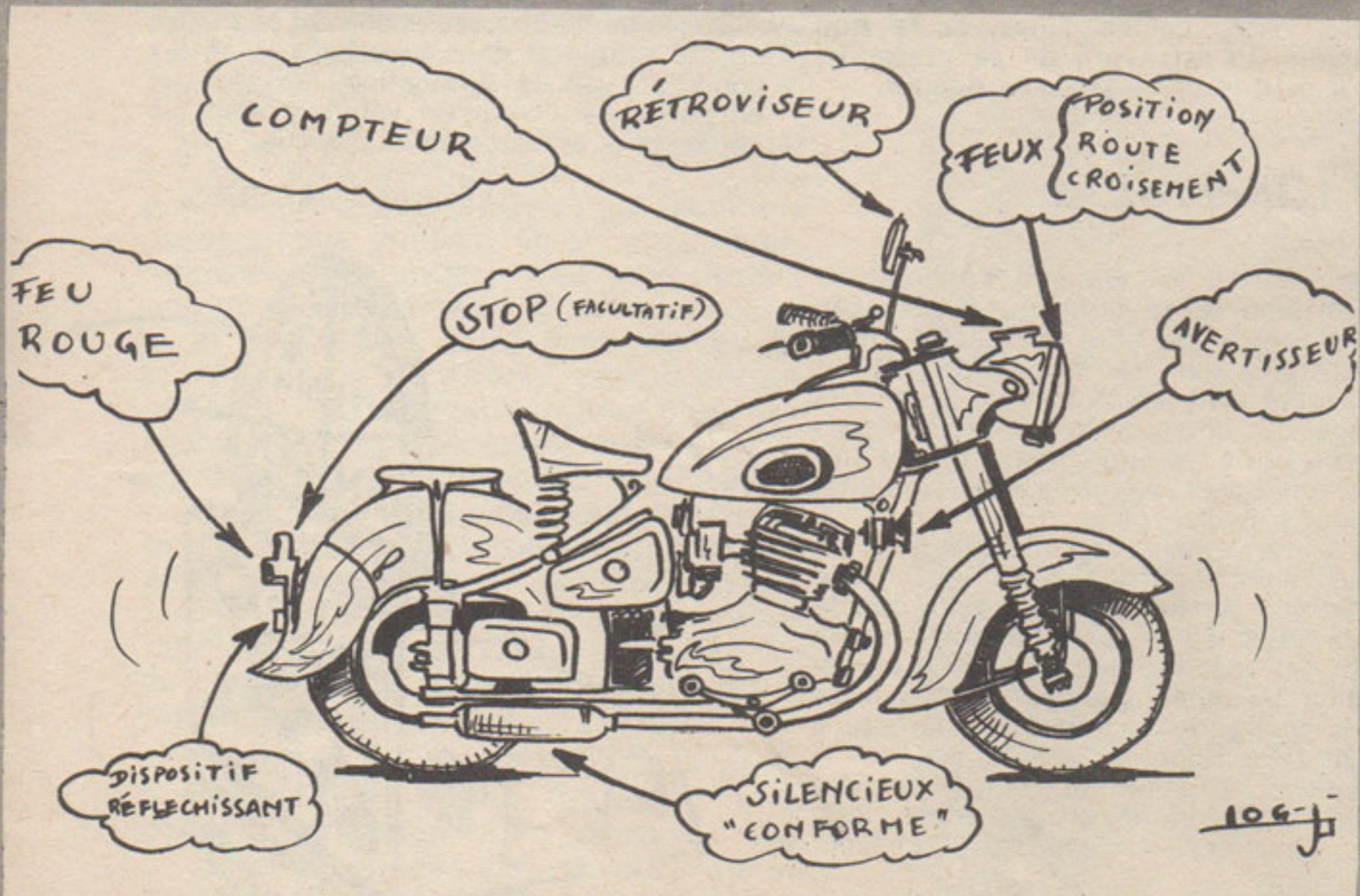
2° Lorsque la chaussée comporte des voies délimitées par des lignes **discontinues**, emprunter la voie la plus à sa droite et ne franchir ces lignes que pour dépasser un autre véhicule;

3° Lorsque qu'une voie (nous vous demandons de lire attentivement) est délimitée par une ligne **discontinue** accolée à une ligne **continue**, le conducteur pourra seulement franchir la ligne continue si c'est la ligne **discontinue** qui est immédiatement à sa gauche.

Afin de clarifier ces dispositions un peu embuées et obscures, en raison de l'emploi répété et alternatif des mots « continue » et « discontinue », nous vous donnons ci-dessus quelques croquis explicatifs qui ont d'ailleurs fait l'objet d'une brochure officielle.

## LES BORNES

Les bornes, monuments, terre-pleins, ouvrages se trouvant établis sur la chaussée ★ ★ ★





★★★ devront être contournés par M. Lucien Duval, lorsqu'ils formeront un obstacle à la progression directe de son véhicule, **par la droite.**

Il en sera de même lorsque ces obstacles seront construits sur une place ou à un carrefour; mais s'il y a une indication contraire (par exemple, une flèche, ou un écriteau) ils devront être contournés dans le sens indiqué.

## LES DÉPASSEMENTS

On doit se porter suffisamment sur la gauche pour ne pas risquer d'accrocher celui qu'on dépasse. S'il s'agit d'une voiture à cheval, la distance à respecter est de 50 centimètres. S'il s'agit d'un piéton, d'un cycliste, d'un cavalier ou d'un animal, la distance est de 1 mètre.

On ne peut emprunter la moitié gauche de la chaussée que si l'on ne gêne pas la circulation en sens inverse. Ce qui du reste, à notre sens n'est pas une règle parfaite car c'est uniquement une question de circonstances. En effet, personne ne se sentira

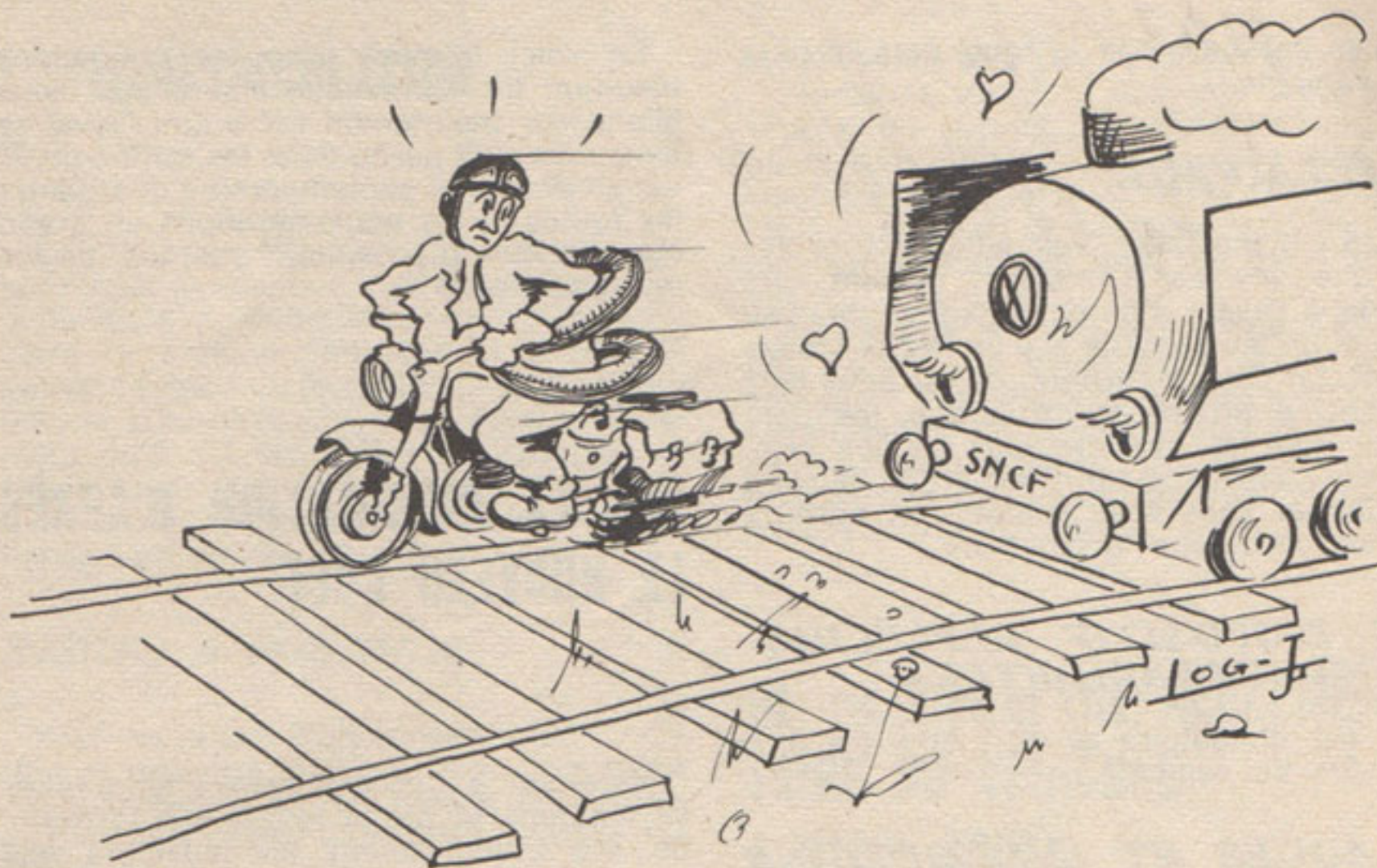
véhicule lorsque la visibilité vers l'avant est limitée (virage, haut de côte, etc.), qu'à condition de laisser libre la moitié gauche de la chaussée.

Signalons que certains poids lourds et d'une envergure particulière, sont équipés

quer le passage des trains. Nous vous en donnons l'aspect.

★

Pour terminer cet article, mentionnons



d'une lumière verte qui leur permettra d'indiquer qu'ils ont perçu l'avertissement d'un véhicule se disposant à les dépasser. Par conséquent, lorsqu'il verra cette lumière verte, Lucien Duval saura que le camionneur est averti de sa présence, et qu'il peut le dépasser sans danger.

que les conducteurs de cyclomoteurs ne doivent **jamais rouler à plus de deux de front** sur la chaussée (ainsi que les cyclistes).

Dès la chute du jour, ils doivent se mettre en file simple et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, et en particulier lorsqu'un véhicule veut les dépasser et annonce son approche.

LEGRAND-JACQUES.

## LES CARREFOURS

Notre ami Lucien lorsqu'il s'approchera d'un carrefour devra vérifier que la chaussée qu'il va croiser est libre, marcher à allure d'autant plus modérée que les conditions de visibilité sont moins bonnes, et en cas de nécessité, annoncer son approche, sous réserves, dans les agglomérations, de l'interdiction d'user de l'avertisseur sonore, qui peut exister.

Il y a une signalisation spéciale (et c'est le seul changement aux règles de priorité antérieures) prévue pour indiquer que la priorité attachée à la route que l'on va croiser est absolue, que ce soit en agglomération ou ailleurs. Parallèlement à ce signal, en figure un autre sur la route à priorité (voir figure).

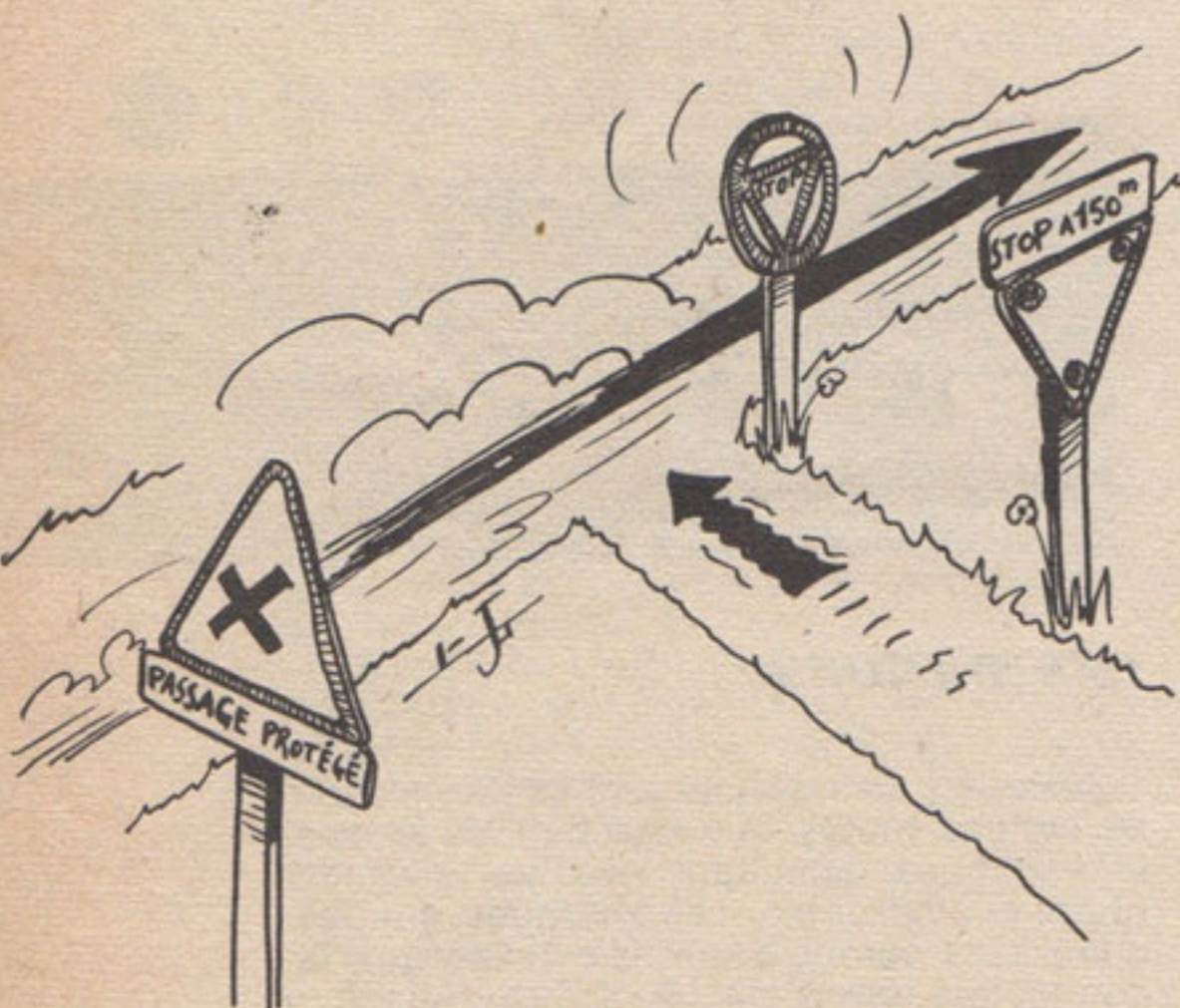
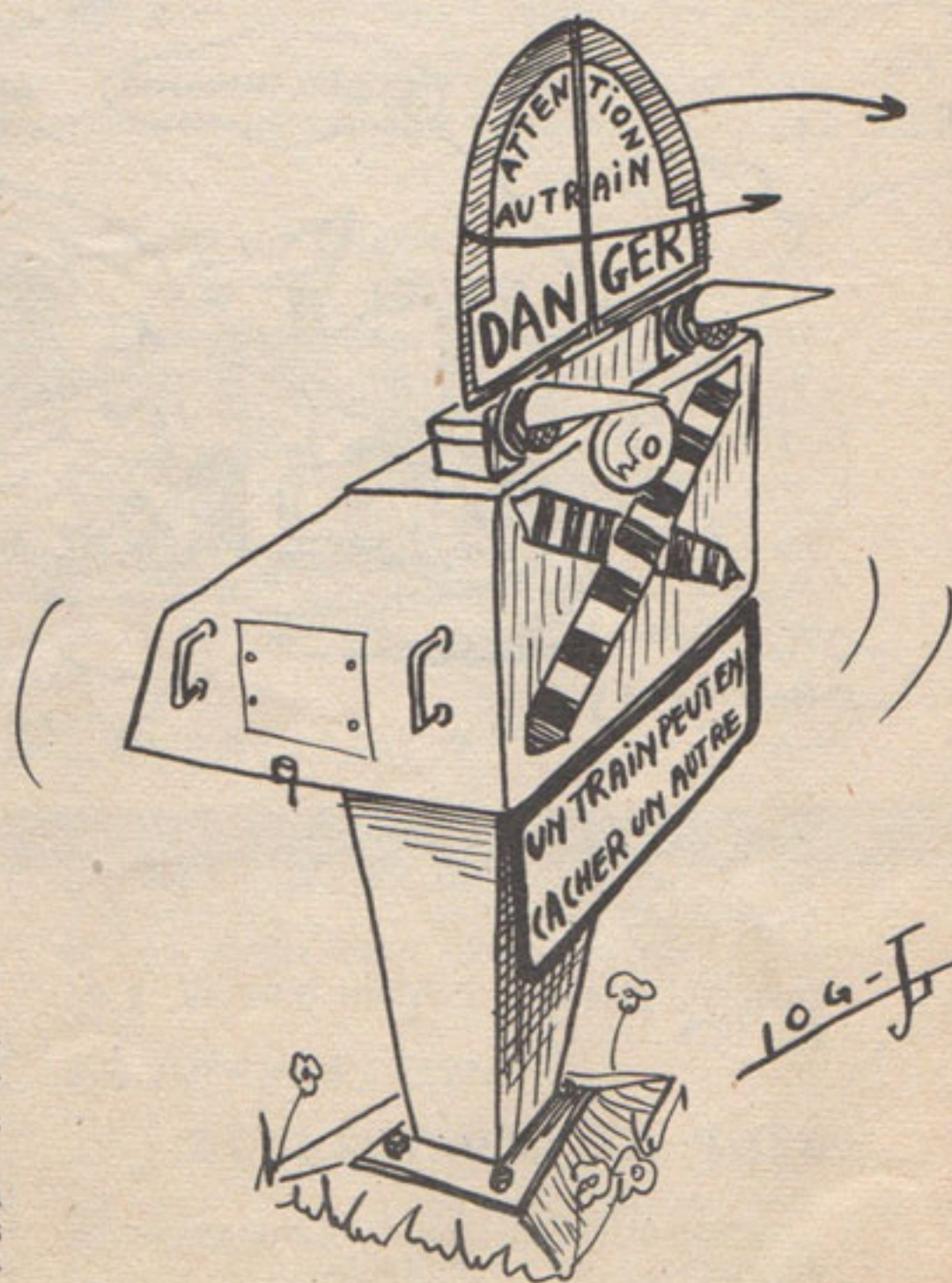
La police, la gendarmerie et les pompiers ont priorité en toutes circonstances, lorsqu'ils emploient leur avertisseur spécial.

## LES VOIES FERRÉES

Il est interdit de doubler sur les passages à niveau non gardés.

Il est de même interdit de stationner sur un passage à niveau ou de faire emprunter les rails de la voie ferrée par des véhicules étrangers à son service.

Signalons qu'un appareil spécial à plaques tournantes, sera placé sur certains passages à niveau non gardés, pour indi-



coupable de gêner la circulation en sens inverse.

Pour les conducteurs qui sont dépassés, ils doivent serrer sur leur droite sans accélérer l'allure.

La question des trains et tramways circulant sur une chaussée : le dépassement doit s'effectuer à droite, lorsqu'il y a la place. Toutefois M. Duval pourra dépasser l'engin à gauche si la circulation est à sens unique et pour les voies à double sens si le dépassement laisse libre toute la moitié gauche de la chaussée. Ce qui est d'ailleurs en contradiction avec le fait qu'un conducteur peut emprunter la moitié gauche de la chaussée s'il ne gêne pas la circulation en sens inverse (art. 14).

Il est interdit de dépasser un train ou un tramway à l'arrêt du côté et pendant la montée ou la descente des voyageurs.

## VIRAGES ET HAUTS DE COTES

Lorsqu'il n'y a pas de bande sur la chaussée, M. Duval ne pourra dépasser un



*Si nous parlions  
SCOOTER!!!*

## Le Motobécane

### “MOBY”

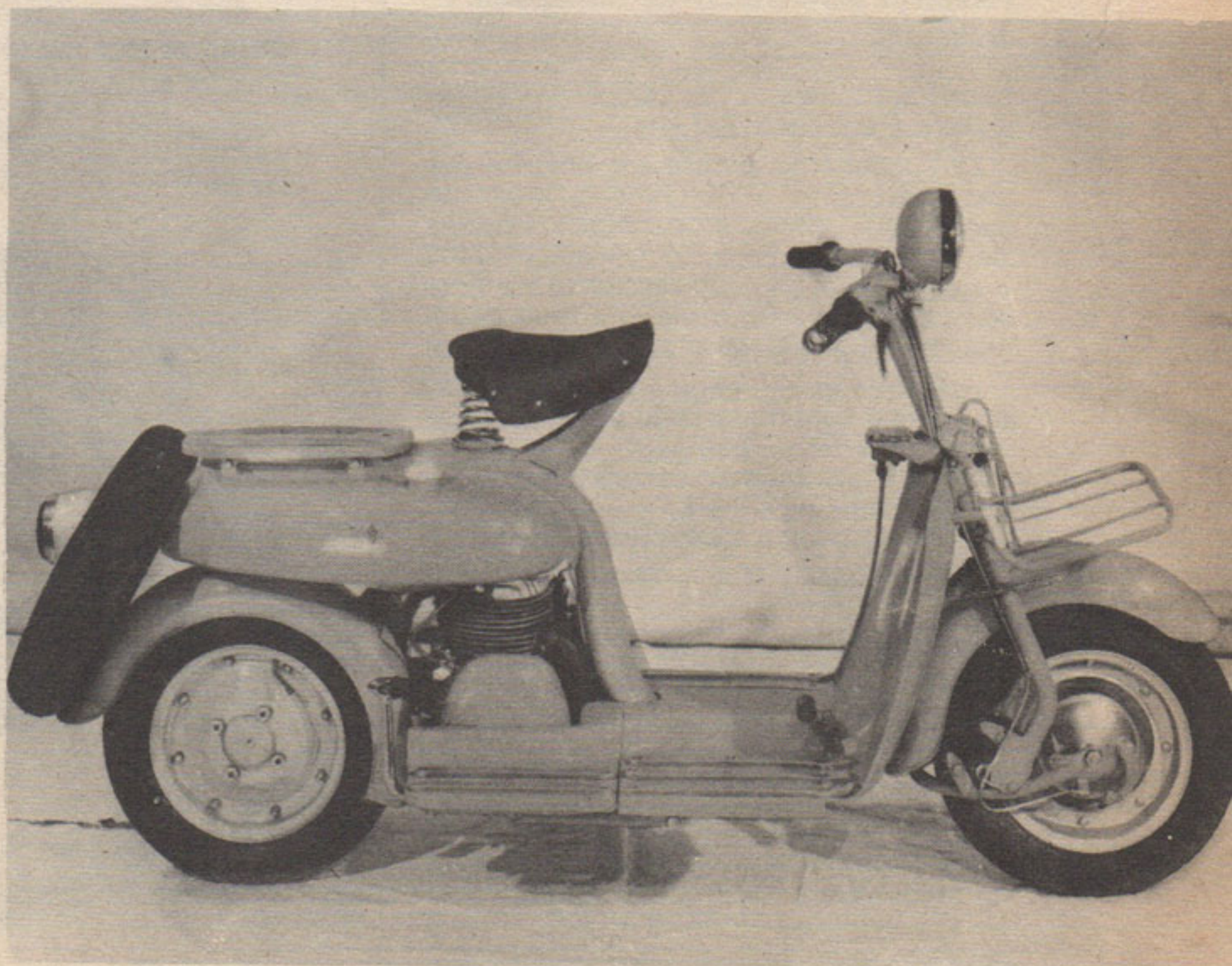
Le nouveau scooter Motobécane « Moby » est l'une des attractions du Salon. Il semble que Motobécane ait vu juste en s'adressant à la vaste clientèle des moins de 100 000 francs.

Du scooter classique, le Mobyscooter « S.B. » a l'aspect général, la protection par tablier, le cadre ouvert qui facilite le passage des jambes. Quant aux roues, relativement grandes, elles représentent une solution intermédiaire entre le scooter et le vélomoteur. Elles sont munies de pneumatiques de 3,5x10, ce qui correspond à un diamètre utile d'environ 45 centimètres, intéressant aussi bien au point de vue stabilité qu'au point de vue rendement, la perte de puissance existant dans une petite roue à gros boudin étant considérablement diminuée. Néanmoins, le diamètre des roues permet le montage d'une roue de secours dans les cotes générales d'encombrement de la machine.

Le moteur est un 125 cm<sup>3</sup> deux temps à piston plat, double transfert, avec cylindre en aluminium chromé dur. Le carter secondaire étanche est solidaire du bloc, et l'ensemble oscille sur un axe situé à l'avant du bloc. La chaîne de transmission travaille en bain d'huile et la tension se règle au moyen d'un excentrique placé dans le moyeu arrière.

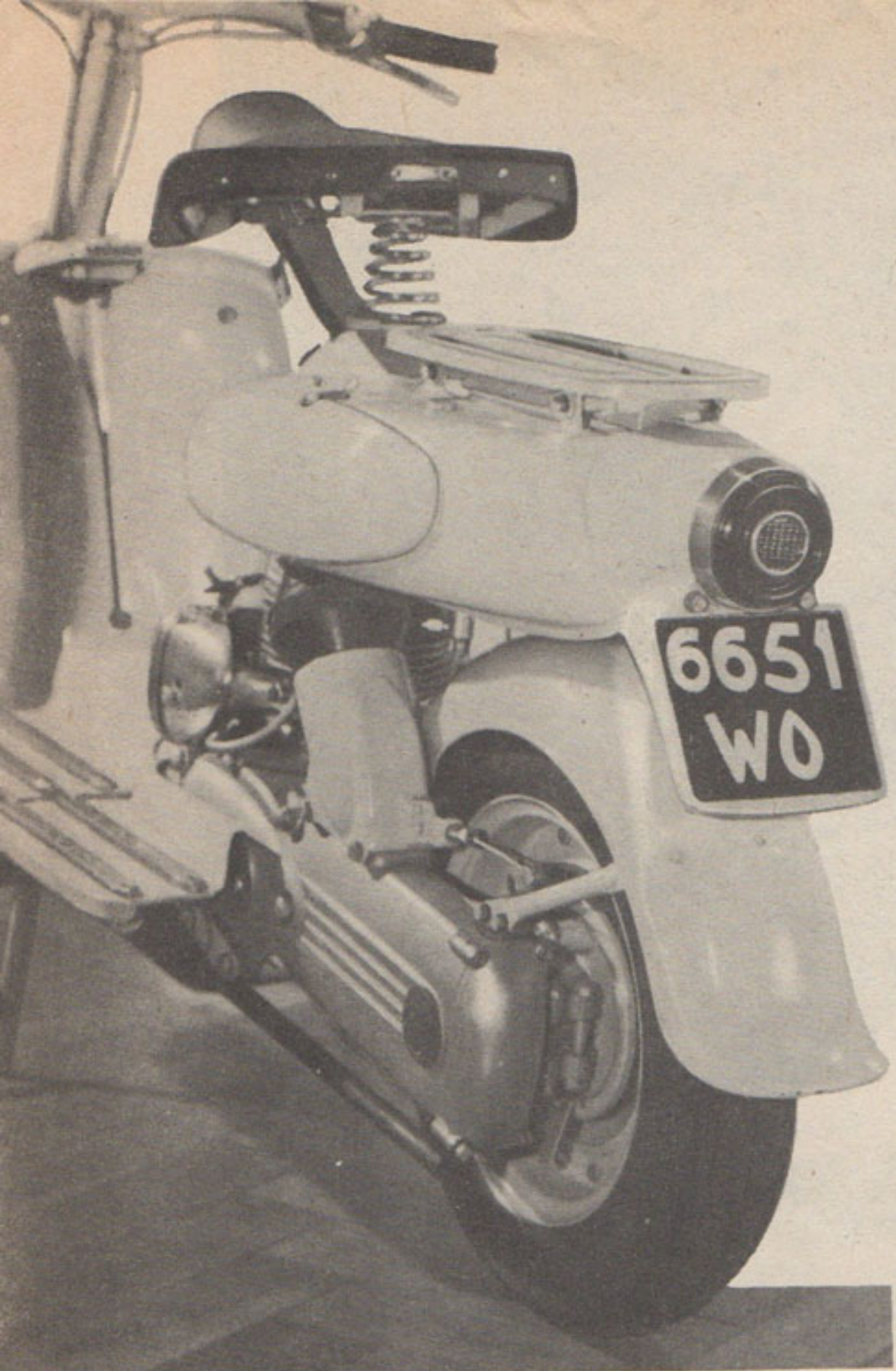
Le refroidissement s'opère par air naturel, mais une soufflante auxiliaire, tournant à la vitesse du moteur, refroidit la culasse aux basses allures.

La puissance du moteur, conjuguée avec les trois rapports de boîte, permet une vitesse de pointe de 72 km/h et une



**Le Mobyscooter,  
côté  
kick.**





**Vue de trois-quarts arrière : on distingue le carter étanche de transmission et l'évidgom de caoutchouc constituant l'élément amortisseur de suspension.**

bonne aptitude en côte. La consommation s'élève à 2,7 l aux 100 km.

La suspension arrière est amortie par des « évidgom » Hutchinson, blocs de caoutchouc creux tronconique accolés par leur petite base, et travaillant dans les deux sens, en compression et traction. A l'avant, nous trouvons une roue poussée, avec balanciers et anneaux Neiman.

Eclairage et allumage sont assurés par un volant magnétique. Deux porte-bagages avant et arrière, équipent le Moby, de même qu'une roue de secours. Un coffre à outil spacieux, situé à l'arrière, fait pendant au réservoir d'essence contenant 7,5l.

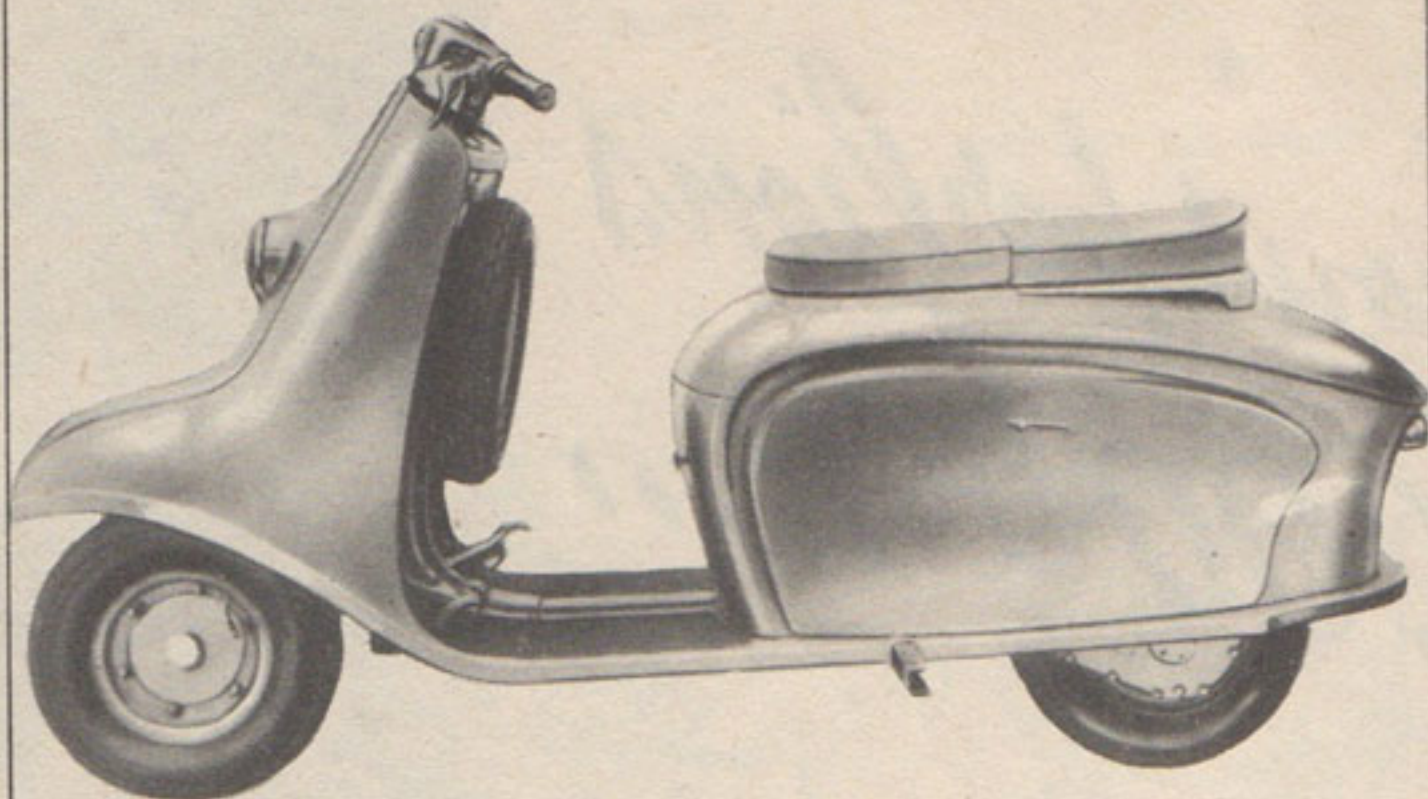
L'entretien du Mobyscooter se résume à :

1° Graissage tous les 2 000 km à la Castrographite de la transmission de frein, du pont avant et du renvoi de compteur.

2° Décalaminage tous les 8 000 km.

3° Révision générale tous les 50 000 km.

Il est certain que le faible prix d'achat du Mobyscooter, son poids réduit : 72 kg et les minimes frais d'entretien qu'il occasionne en font par excellence l'engin adapté à ceux qui désirent, pour la dépense minimum, bénéficier des avantages de performance, de tenue de route, et de protection d'un engin moderne.

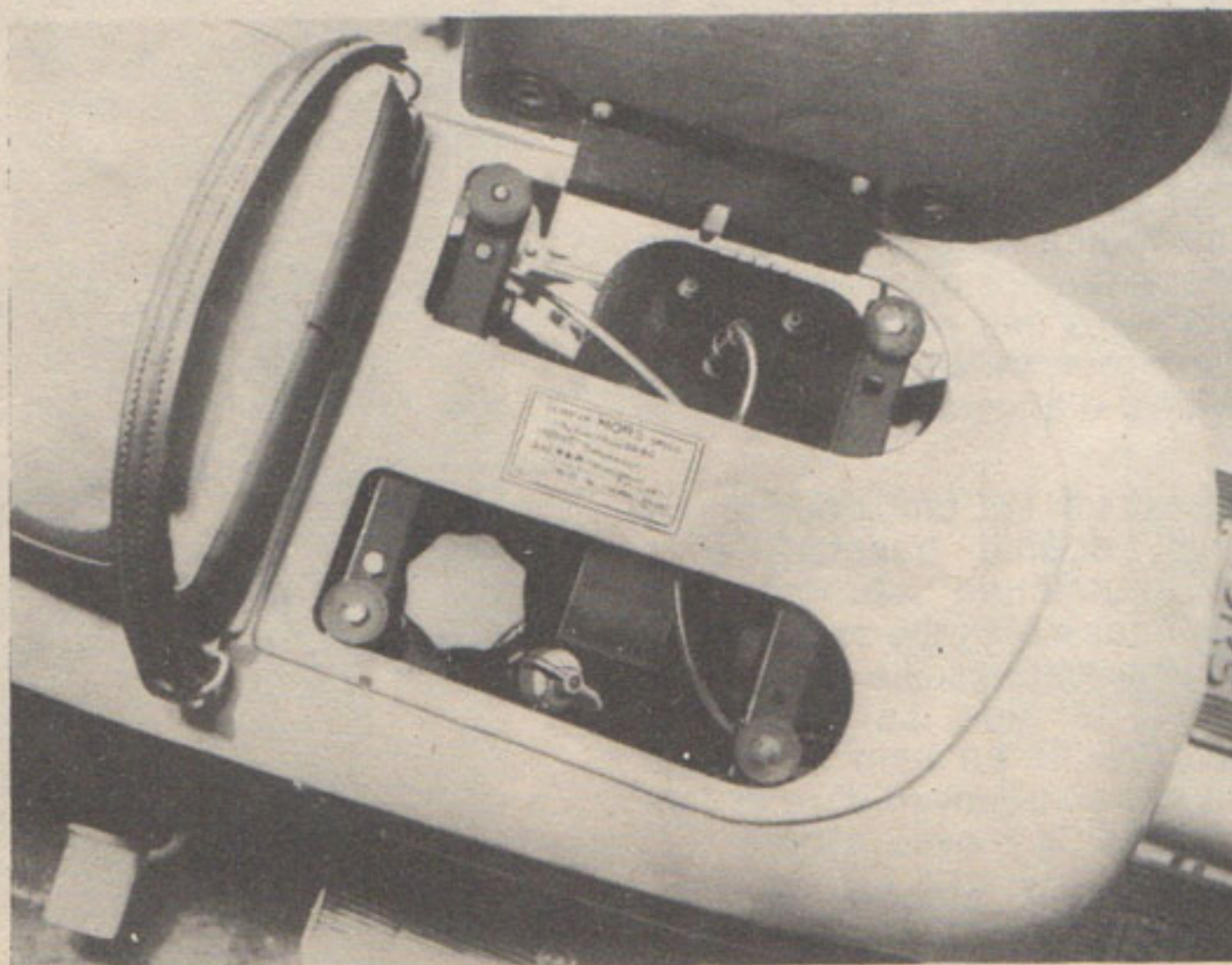


## Le MORS "PARIS-NICE"

Au Salon de l'an dernier, le scooter Mors « Paris-Nice » avait retenu l'attention unanime des techniciens par les solutions mécaniques originales qu'il comportait. Le groupe moteur-transmission, notamment, avec carter secondaire étanche s'articulant sur la boîte de vitesses, était des plus réussis.

Diverses modifications, améliorant l'allumage et le refroidissement, ont été apportées durant la saison et font du « Paris-Nice » un scooter parfaitement au point.

Nous donnons ci-après les caractéristiques et réglages complets.



**Le siège arrière relevé donne accès à la bougie et au bouchon de remplissage du réservoir.**

RÉGLAGES - CARACTÉRISTIQUES DU MORS "PARIS-NICE"



**MOTEUR****GÉNÉRALITÉS**

Nombre de cylindres	1
Alésage	52
Course	58
Cylindrée	123 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	1 ch
Puissance effective max. à 5 500 t/mn	6 ch
Rapport volumétrique	6,5
Régime normal de rotation	4 600
Régime max. de rotation	6 000

**CULASSE**

Profondeur de la chambre	19,7
Volume de la chambre	26 cm <sup>3</sup>

**CYLINDRE**

Diamètre extérieur	140
Dimension des lumières:	
Echappement	2×15×14
Admission	2×15×14
Transfert	2×23×10

**PISTON**

Hauteur totale	77
Hauteur d'axe	36-41
Jeu à la jupe	6/100 en bas
Poids (nu)	126 g

**AXE DE PISTON**

Diamètre normal	14
Longueur	43

**SEGMENTS**

Dimensions étanchéité	2,5×2
Jeu dans les gorges	1 à 5/100
Jeu à la coupe	0,2 à 0,4

**BIELLE**

Entraxe	115
Jeu latéral	0,4 max.
Poids	120 g
Dimensions des galets	2,5×13,8

**VILEBREQUIN**

Tolérance de faux rond	Néant (montage en porte-à-faux)
------------------------	---------------------------------

**MANETON**

Diamètre	16
Longueur	37,5

**KICK STARTER**

Rapport entre pédale et vilebrequin	4,03 à 1
-------------------------------------	----------

**CHANGEMENT DE VITESSES**

Rapports vilebrequin arbre de commande-chaîne :	
1 <sup>re</sup> vitesse	3,8 à 1
2 <sup>e</sup> vitesse	2,33
3 <sup>e</sup> vitesse	1,61
4 <sup>e</sup> vitesse	Néant
Rapports finals :	
1 <sup>re</sup> vitesse	13,15
2 <sup>e</sup> vitesse	7,7
3 <sup>e</sup> vitesse	5,58
4 <sup>e</sup> vitesse	Néant

**TRANSMISSION PRIMAIRE**

Nombre de dents des pignons	Néant
Rapport	

**TRANSMISSION SECONDAIRE**

Nombre de dents du pignon de sortie de boîte	13
Nombre de dents de la couronne	45

**CHAÎNE**

Primaire :	
Diamètre des rouleaux	
Largeur intérieur minimum	
Nombre de maillons	
Pas	
Secondaire :	(Duplex)
Diamètre des rouleaux	6,35
Largeur intérieur min.	2×5,72
Nombre de maillons	96
Pas	9,52

**EMBAYAGE**

Nombre de disques	2 F+1 A
Course de débrayage (à la butée)	1,5
Nombre de ressorts	1

Longueur et tarage	25 sous 80 kg
--------------------	---------------

**CARBURATEUR**

Marque	Gurtner
Type	M 20
Boisseau	22
Gicleur rodage	
Gicleur après rodage	36
Position de l'aiguille	Haute
Ralenti	50/100
Calibreur	Néant
Emmanchement	25,4
Passage des gaz	20

**ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**

Batterie	}	Néant
Voltage		
Ampérage		
Volant alternateur :		
Marque		Novi
Puissance		6 V, 25 W
Cône		17
Vis de		12×150 à droite
Avance à l'allumage moteur		3,5
Ecartement des contacts		0,4
Bobine à bain d'huile extérieure		Ducellier
Bougie :		
Type		AC 44 L
Ecartement des électrodes		4/10
Ampoules diverses :		
Phare-code		25-25 W
Lanterne AV		Néant
Lanterne AR		12 V, 0,5 A à vis

**PARTIE CYCLE**

Fourche AV poussée	
Type à roue biellette oscillante et anneaux caoutchouc Neiman :	
Montage sur fusée	
Angle de chasse	
Suspension arrière	En porte-à-faux 25° Bras oscillant ressort composite acier-caoutchouc

**FREINS**

Avant :	
Diamètre des tambours	137
Dimensions des garnitures	25×138×4
Arrière :	
Diamètre des tambours	137
Dimensions des garnitures	25×138×4

**ROUES**

Avant :	
Jante de	4×2,5
Rayons de roulement	187
Pneu de 4.00×8	
Pression de gonflage	0,9 kg
Arrière :	
Jante de	4×2,5
Rayons de roulements	187
Pneu de 4.00×8	
Pression de gonflage	1,3 et 2 kg
Capacités :	
Contenance du carter B. de V.	1 l
Qualité d'huile à utiliser	SAE 80 ou 90
Contenance du réservoir de mélange	7,5 l

**DIMENSIONS GÉNÉRALES**

Longueur totale	1,897 m
Hauteur totale	1,70 m
Largeur hors tout (guidon)	0,680 m
Empattement	1,340 m
Garde au sol (environ)	155 mm

**PERFORMANCES**

Vitesse en palier après rodage :	
Croisière	60
Pointe	75

**CONSUMMATION**

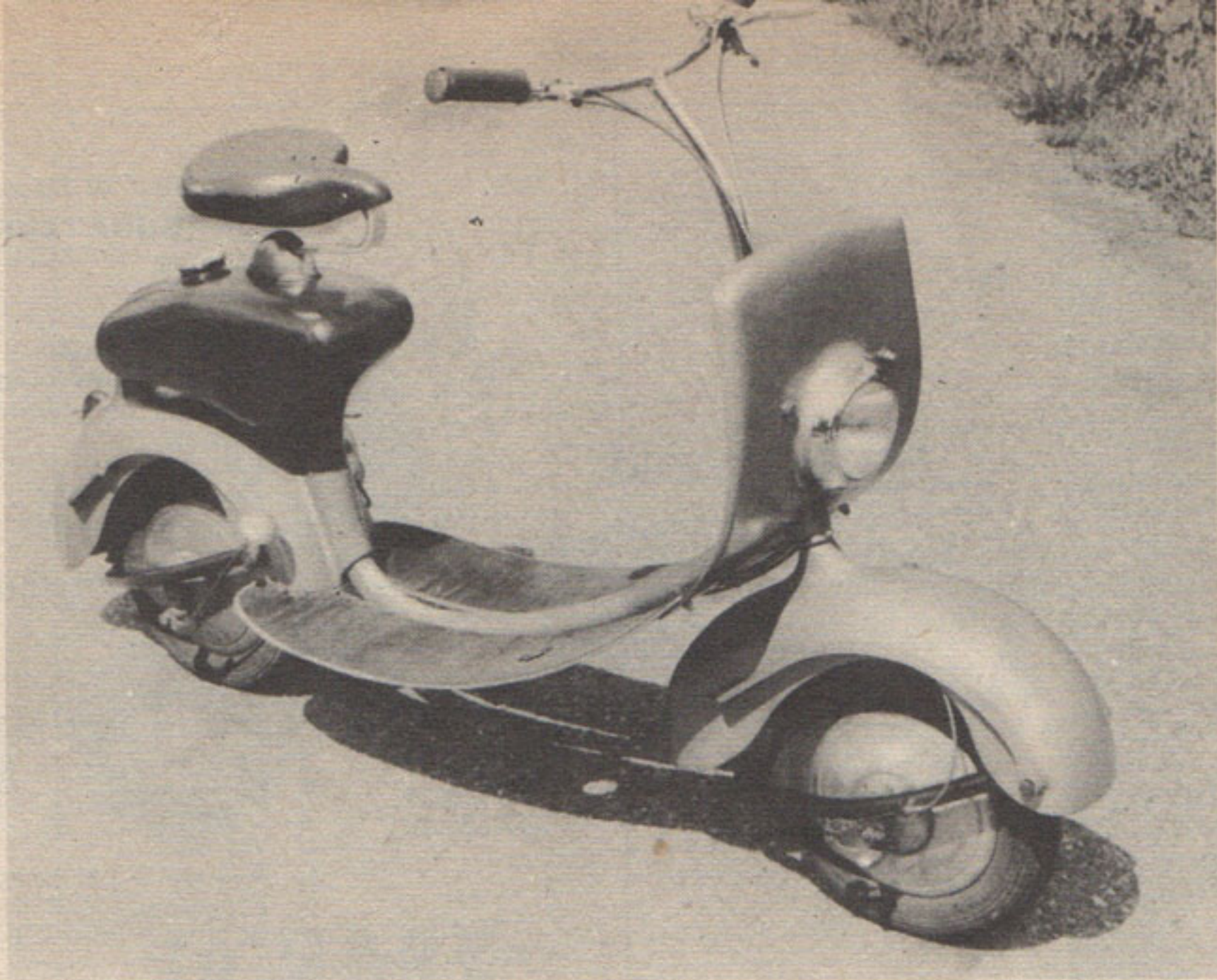
Environ aux 100 km à vitesse économique, mélange	2,5
--	-----

**POIDS DE LA MACHINE**

En ordre de marche (environ)	95 kg environ
Sans accessoires	
Poids du bloc moto-propulseur à vide	33,200 kg



# NOUVEAU SCOOTER ALLEMAND



Un constructeur allemand vient de présenter un scooter léger qui doit être commercialisé prochainement à un prix des plus modiques.

Le châssis comporte une poutre centrale supportant le plancher-tablier en alliage léger. Le réservoir se trouve à l'extrémité postérieure de la poutre centrale et supporte la selle. Les garde-boue reçoivent les articulations des suspensions oscillantes à roue tirée, avec amortissement par ressort et caoutchouc. Les roues de huit pouces sont équipées de freins centraux de grand diamètre.

Le moteur est maintenant le 50 cm<sup>3</sup> Metzger-Schlegel à trois vitesses et kick-starter et non plus le Victoria « Vicky » que l'on voit sur la photo. La vitesse de croisière de ce nouveau véhicule atteindrait 40 km/h, pour une consommation évidemment réduite.



*Vue arrière;  
le moteur est fixé  
en porte à faux.*



*Vue latérale;  
la conception de l'engin,  
bien que curieuse,  
ne manque pas de logique.*





Notre abonné de Bayonne,  
M. Barland, nous écrit :

Ayant lu dans le dernier numéro de **Moto-cycles** l'annonce de l'essai de la Norton Daytona et en possédant une depuis le mois de juillet 1954, je vous fais parvenir quelques renseignements techniques que vous ne possédez peut-être pas et qui rendront service aux heureux possesseurs de ce modèle.

# CARACTÉRISTIQUES DE LA NORTON SPÉCIALE SPORT



17

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Alésage : 66 mm.  
Course : 72,6 mm.  
Cylindrée : 497 cm<sup>3</sup>.  
Taux de compression essence à 80 d'octane : 8 à 1.  
Régime maximum : 6.900 tours-minute.  
Avance à l'allumage : 42° pleine avance.  
Jeu aux culbuteurs à froid : admission 10/100; échappement 15/100.  
Ouverture admission : 52°.  
Fermeture admission : 80°.  
Ouverture échappement : 82°.  
Fermeture échappement : 50°.  
Croisement : 102°.  
Sans jeu aux culbuteurs.

### CARBURATEUR

AMAL 15 G.P. : 25,4 mm de diamètre.  
Gicleur principal : 190-210 (usine); en pratique : 210 à 240, réf. : 3326.  
Boisseau n° 4.  
Aiguille n° GP 6 (réglable pauvre), réf. : 316/029.

En cas de trou dans la carburation, remplacer par l'aiguille standard 6 GP n° de réf. 316/146.

Position de l'aiguille : 4° cran.

### BOUGIES

Marchal RR 32 H. K.L.G. 689 LR.

### HUILE

Castrol R ou similaire.

### RÉSERVOIR

Essence : 15,80 l; huile : 2,25 l.

### PRESSIION DE GONFLAGE

Pneu AV : 1,750.  
Pneu AR : 1,400 à 1,600.  
Pignon moteur : 20 d. Sortie boîte : 19 d.  
Embrayage : 42 d. Roue AR : 43 d.

### RAPPORTS

4,75 - 5,75 - 8,4 - 14,2.

## RÉGLAGES DE LA CARBURATION

Ce réglage se fait en quatre phases :

- 1° Gicleur principal de puissance à pleine ouverture;
- 2° Gicleur ajustable pour le ralenti;
- 3° Échancrure du boisseau pour le passage du ralenti à la marche normale;
- 4° Position de l'aiguille de 1/4 à 3/4 d'ouverture.

Réajuster en dernier lieu le ralenti par le gicleur réglable.

**1. GICLEUR PRINCIPAL** Ceci doit être fait en premier. On doit prendre le plus petit gicleur donnant la plus grande vitesse maximum pour éviter la formation de calamine.

Le correcteur de mélange doit être entièrement ouvert durant ces essais.

**2. RÉGLAGE DU RALENTI** Le moteur doit être à sa température de fonctionnement. Un mauvais réglage de ralenti pouvant entraîner une erreur dans le choix de l'échancrure du boisseau.

Le gicleur de ralenti qui contrôle le débit d'essence doit être vissé dans le sens des aiguilles d'une montre pour appauvrir le mélange et dévissé pour l'enrichir. Régler très minutieusement jusqu'à ce qu'un bon ralenti soit obtenu (1 200 t/mn).

Ne pas régler ce ralenti trop bas pour éviter des crachements qui se produisent lorsque le boisseau est à peine ouvert.

**3. ÉCHANCRURE DU BOISSEAU** Ayant réglé le ralenti, ouvrir progressivement en notant, s'il y a lieu, les positions où l'échappement devient irrégulier. S'il y a des troubles à l'échappement, laisser le boisseau à cette ouverture et fermer le correcteur d'air doucement. Cette opération indique la qualité du mélange, riche ou pauvre. S'il est riche monter un boisseau plus échancré.

**4. POSITION DE L'AIGUILLE** Les deux réglages précédents ajustent la carburation jusqu'à 1/4 d'ouverture. Audessus, c'est l'aiguille qui reste en action et on doit la lever ou la baisser pour enrichir ou appauvrir le mélange. Lorsque tous ces réglages sont effectués, une carburation sans trou est obtenue à tous les régimes.

Sur les carburateurs 15 GP le réglage de l'aiguille est plus sensible que sur les autres types. Aussi deux types d'aiguilles peuvent être employés.

L'aiguille standard est l'aiguille GP

L'aiguille à réglage pauvre est l'aiguille GP 6.

Lorsqu'on utilise un échappement type mégaphone, il peut arriver que la stabilité de carburation soit obtenue plus facilement en montant un boisseau moins échancré qu'en levant l'aiguille.

## RÉGLAGE DE NIVEAU

Le niveau d'essence se trouve à 33,33 mm de la face joint du couvercle supérieur de cuve. Il coïncide avec la marque circulaire usinée sur bouchon du gicleur d'air.

Pour régler le niveau d'une façon précise, opérer de la façon suivante :

1° Dévisser le porte gicleur;

2° Faire coïncider la partie inférieure de l'alésage du raccord banjo d'arrivée d'essence avec la partie inférieure du cercle usiné sur le bouchon du gicleur en montant ou baissant la cuve par l'intermédiaire de la tige filetée. Cela revient à utiliser le principe des vases communicants. Le réglage doit être fait machine bien équilibrée dans les plans verticaux et horizontaux et sur les deux roues.

Le réglage de ce niveau doit se faire assez exactement sinon la marche du carburateur est irrégulière.

## COUPLAGE DE DEUX CARBURATEURS

Placer la poignée tournante en position fermée, le guidon perpendiculaire à l'axe de la machine. Laisser un peu de mou au câble de commande en dévissant les tendeurs.

Régler les câbles de sorte qu'en actionnant la poignée tournante les deux boisseaux se soulèvent ensemble. Ce réglage se fait plus facilement à deux. Un opérateur place ses deux pouces dans les carburateurs, l'autre manœuvre très doucement la poignée tournante juste pour décoller les boisseaux.

Régler ensuite chaque cylindre séparément en débranchant la bougie du cylindre opposé et « aligner » les deux cylindres de façon qu'à 1 200 t/mn le moteur tourne rond sans à coups. Il peut arriver que pour un réglage précis un carburateur réclame un gicleur légèrement différent de l'autre.

## IMPRESSIONS DU PROPRIÉTAIRE

Je ne m'attarde pas sur la tenue de route, la facilité de conduite de cette machine, on n'a aucun mérite à rouler vite ou à réaliser des moyennes élevées tellement la sécurité est grande.

Le moteur malgré un diagramme de distribution très croisé est assez souple. Il vibre beaucoup entre 2 400 et 2 600 t/mn.

Les chevaux-vapeur apparaissent à 4 000 t/mn environ, ce qui correspond à 110 environ en quatrième. Jusque-là la machine accélère cependant plus vite que la Dominator normale.

Le montage d'un compte tour s'avère pratique sinon indispensable. Pour ma part j'évite de monter les régimes à plus de 6 000 t/mn pour ne pas désintégrer la dynamo, ce qui m'est arrivé plusieurs fois avec l'autre Dominator que je possède.

Le réservoir d'huile est d'une contenance trop faible, ce qui occasionne des débordements au bouchon de remplissage.

Aucun autre reproche à formuler, seulement des éloges. Je n'ai que 4 000 km, et ne l'ai pas encore poussée, mais avec l'équipement électrique et le silencieux elle doit passer le 160. Avec les mégaphones je ne sais quel doit être le résultat, en tout cas, il doit être bruyant. Il est plus prudent également de démonter la dynamo dans ce cas-là. En résumé une machine extraordinaire qui a des chevaux et demande de l'attention pour la conduire au régime.



Le nouveau tambour  
de frein avant  
des N.S.U.  
Max et Superlux.  
Noter  
le nouvel ancrage.

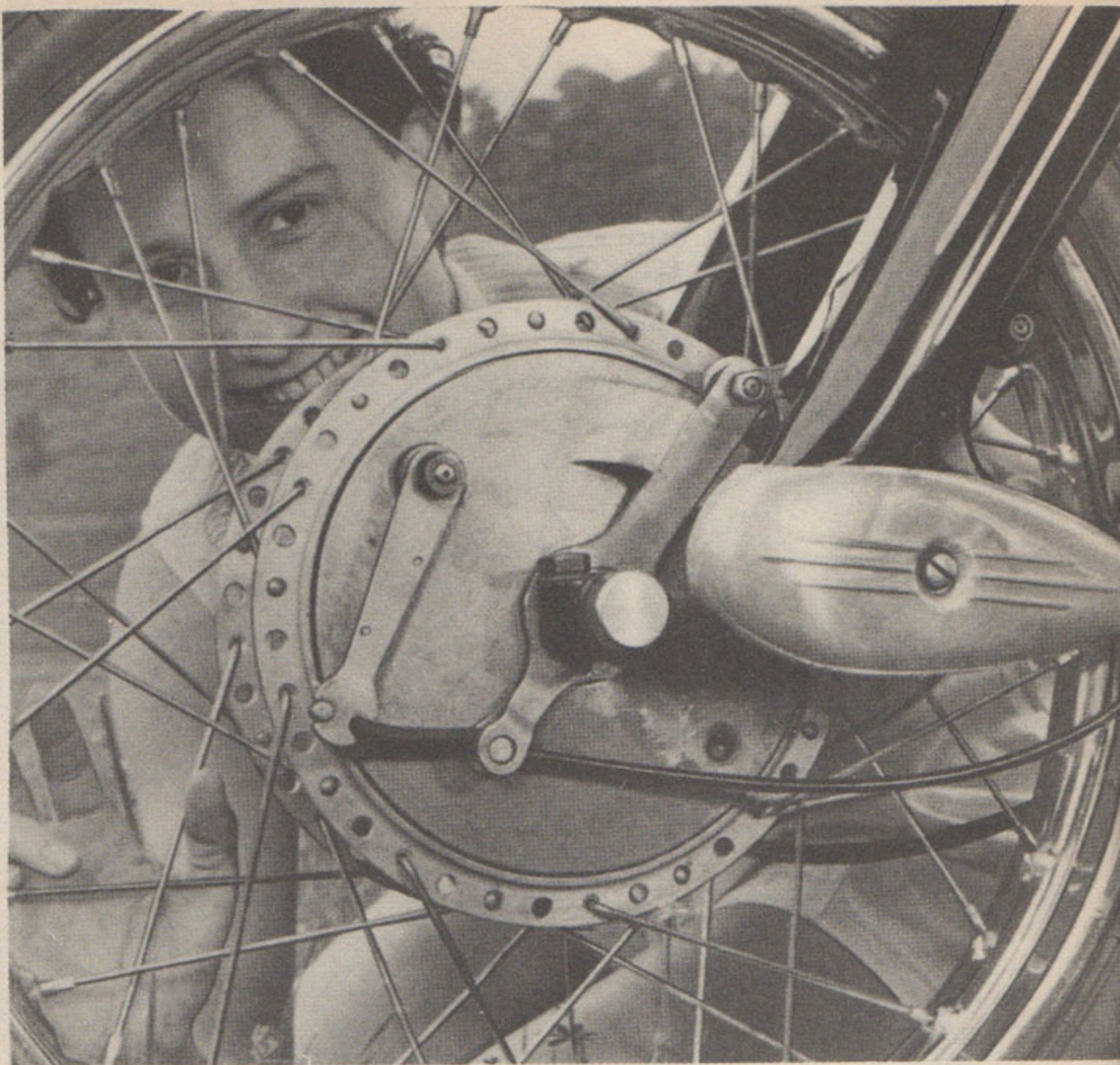
# NOUVEAUTÉS CHEZ N.S.U.

Les enseignements de la compétition ont permis à la maison N.S.U. d'apporter des modifications de détail sur leurs deux modèles : Superlux et Max 250 cm<sup>3</sup>.

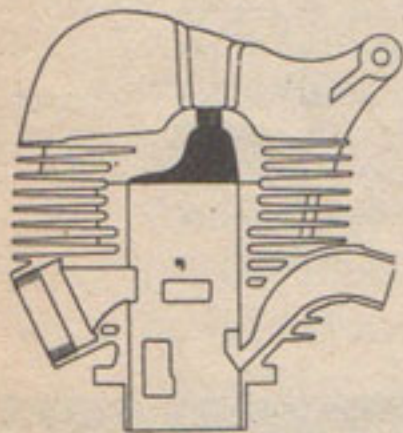
Tout d'abord les freins retiennent l'attention : dérivés directement de ceux qui équipent les machines de course, l'ancrage en a été modifié, il s'opère par l'intermédiaire d'une biellette fixée en arrière de la fourche. Cette disposition évite le blocage de la suspension au freinage. La surface des garnitures a été augmentée, à l'avant comme à l'arrière : 280 cm<sup>2</sup> assurent la sécurité par des arrêts particulièrement courts. En Allemagne les normes de la sécurité exigent avec le seul frein avant des arrêts en 44,3 m pour une allure de 60 km/h. La Superlux et la nouvelle Max freinent en 26,50 m. La marge s'avère nettement suffisante.

Un nouveau réservoir de 14 l, appelé : Büffeltank, améliore la ligne de l'ensemble. La réserve de carburant est de 1,25 l.

Sur la Superlux le moteur deux-temps de 200 cm<sup>3</sup> de cylindrée a été redessiné. Ce nouveau moteur est donné pour 11 ch, à 5 250 t/mn ; il est doté d'une grande souplesse de fonctionnement grâce à sa courbe de puissance relativement plate. La culasse présente une forme très spéciale qui améliore le rendement. La vitesse de la Superlux est de 100 km/h avec deux personnes en position normale. La maison insiste



Le nouveau cylindre N.S.U. La culasse présente la forme d'une casquette de jockey.

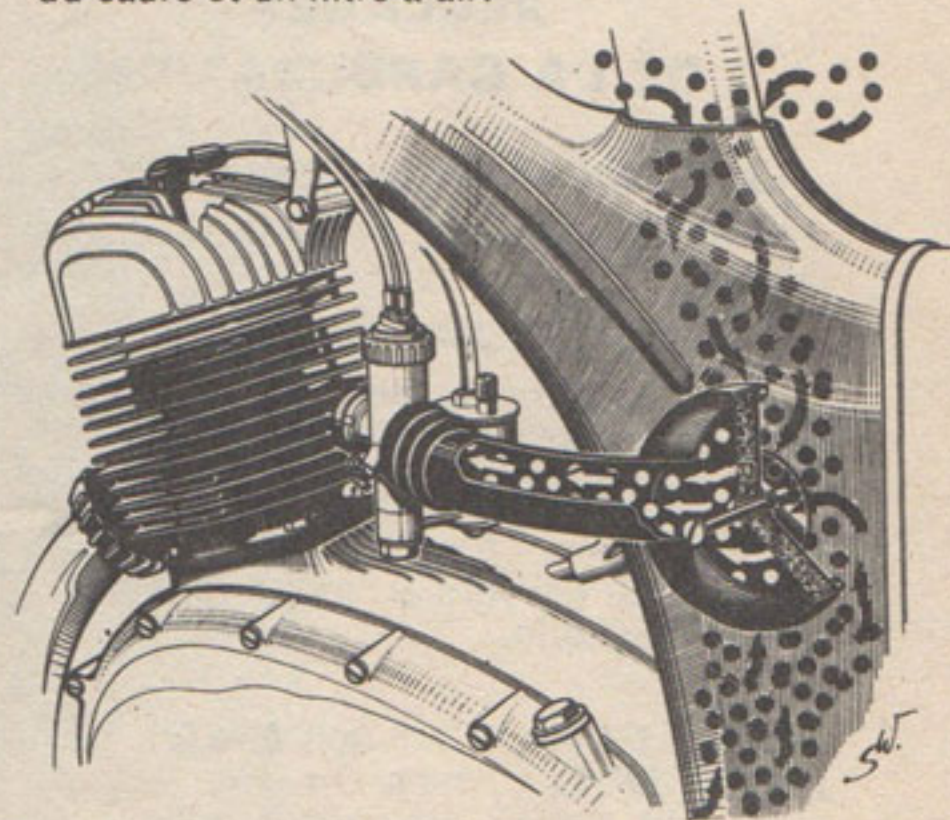


sur le fait que cette machine est étudiée pour le tourisme et non pour le sport. Elle permet, toujours avec deux passagers, de monter en première, des côtes à 45 % ; en seconde, 26 % ; en troisième, 16 % ; en quatrième, 9,6 %.

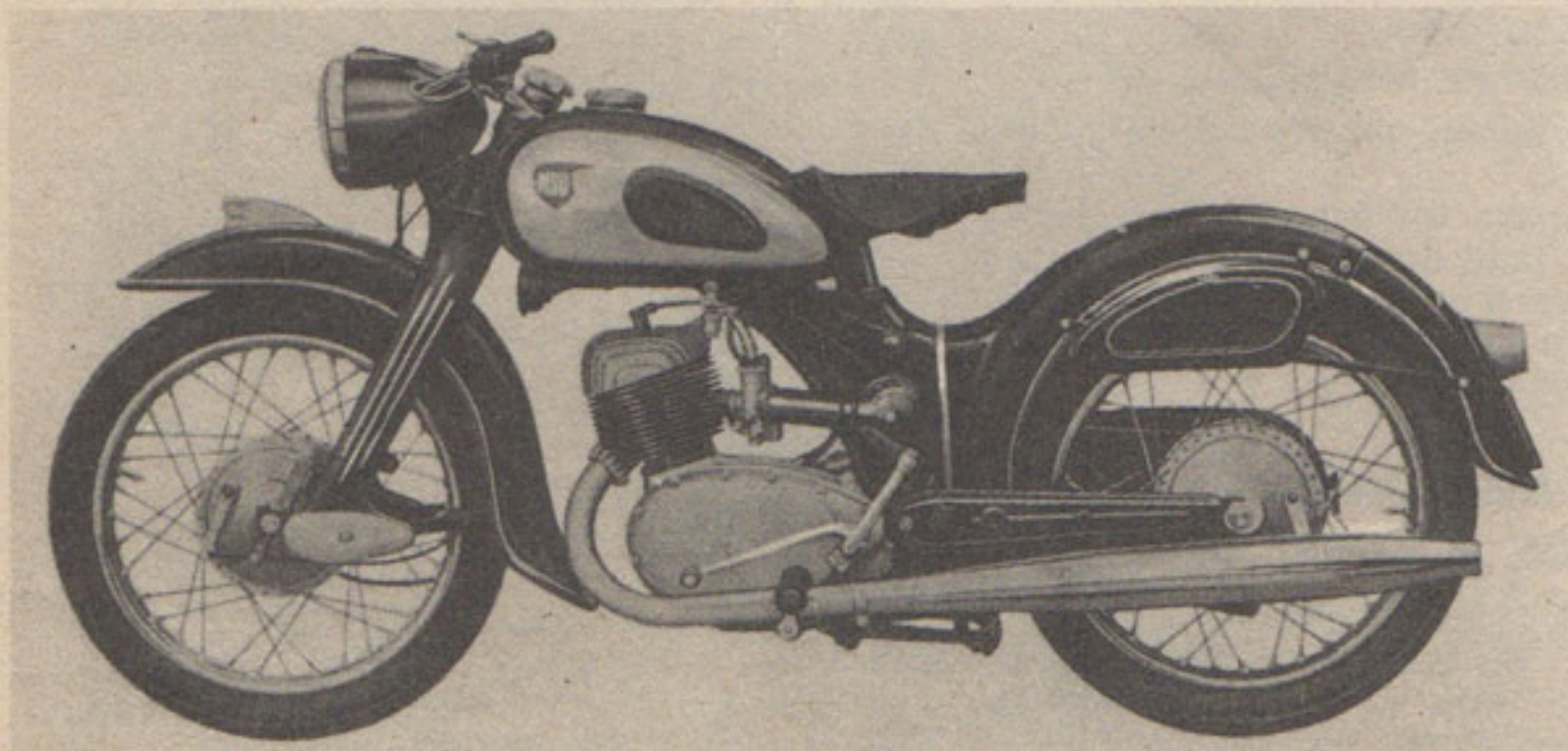
La consommation est de 3,3 l aux 100 km. Les pneus sont des 300x19 et le poids en ordre de marche est de 152 kg. En Allemagne cette moto est vendue 1 595 marks.

La nouvelle Max comporte les mêmes avantages que la Superlux au point de vue partie cycle. Le moteur actuel donne 17 ch à 6 500 t/mn et la vitesse est portée à 126 km/h.

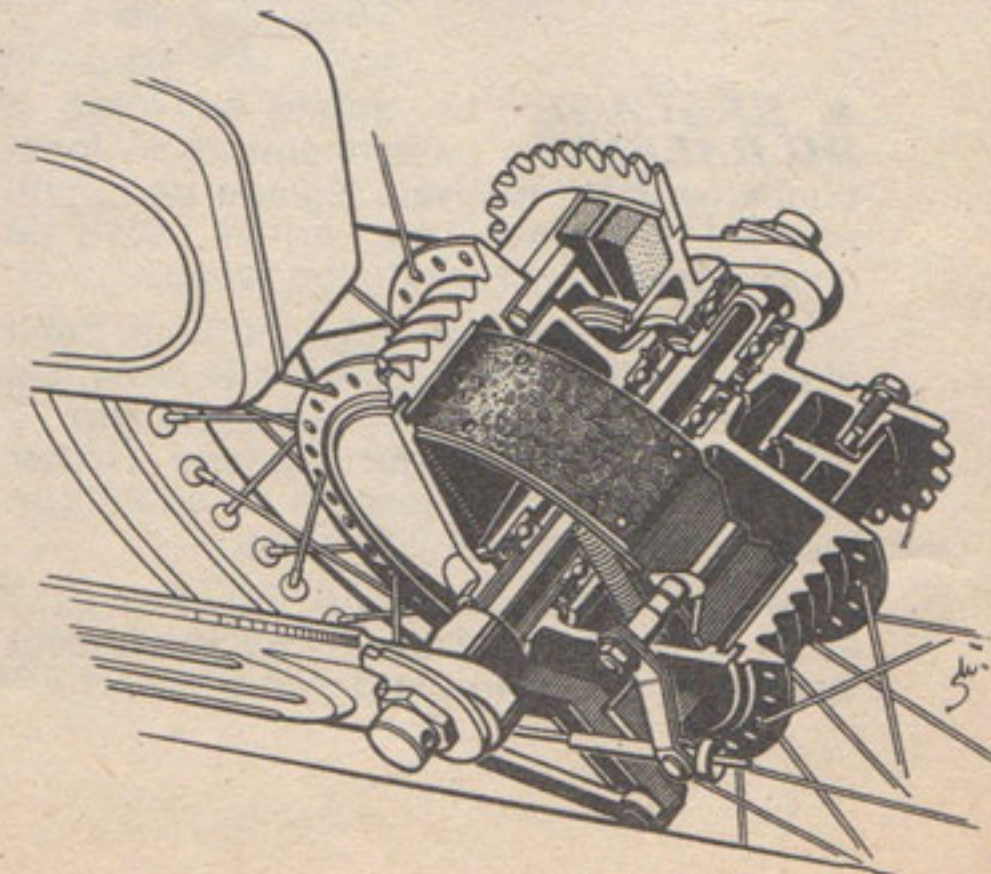
Sur la Superlux nous trouvons une chambre de tranquillisation formée par la partie emboutie du cadre et un filtre à air.



Coupe des freins arrière de Superlux et Max.

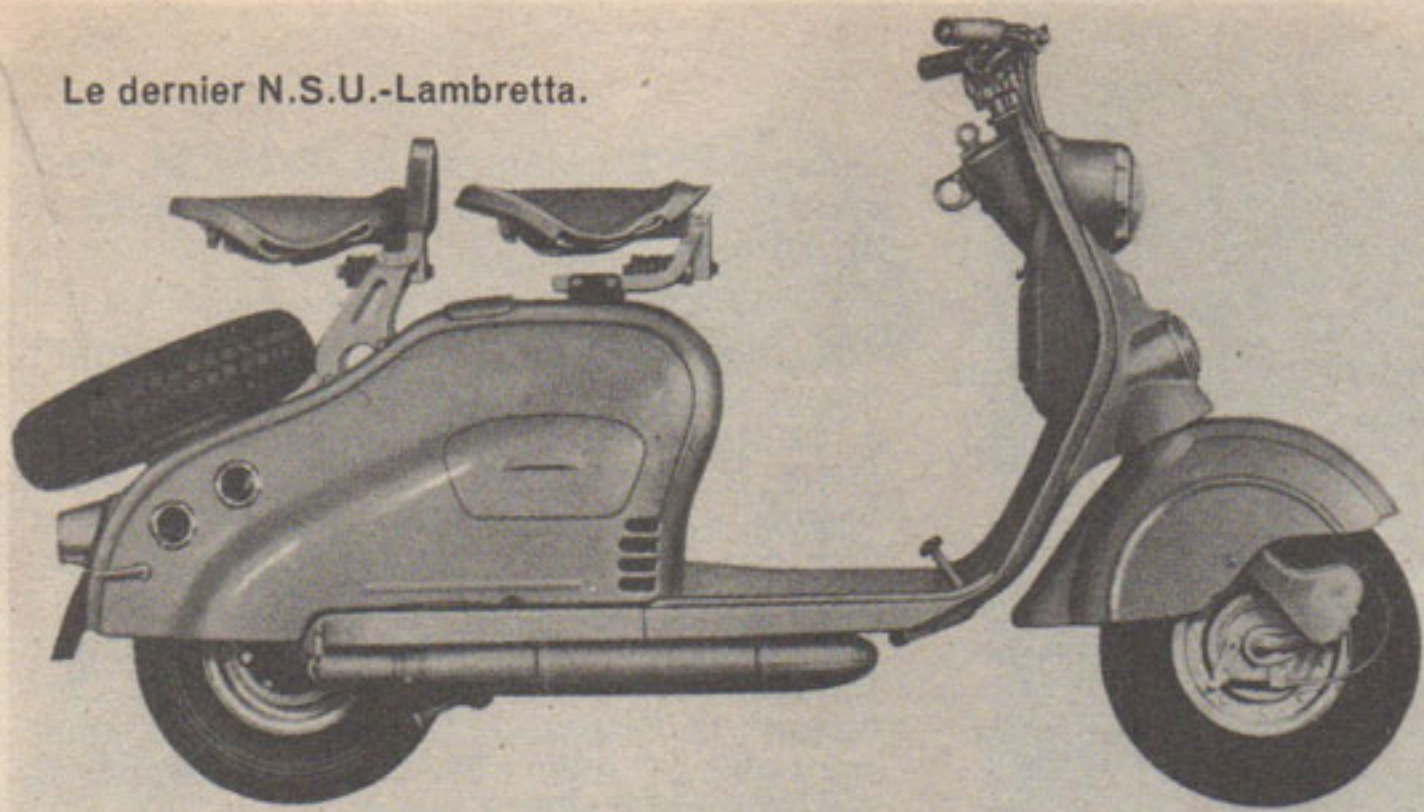


La nouvelle Superlux  
200 cm<sup>3</sup>.  
11 CV.  
100 km  
à l'heure.

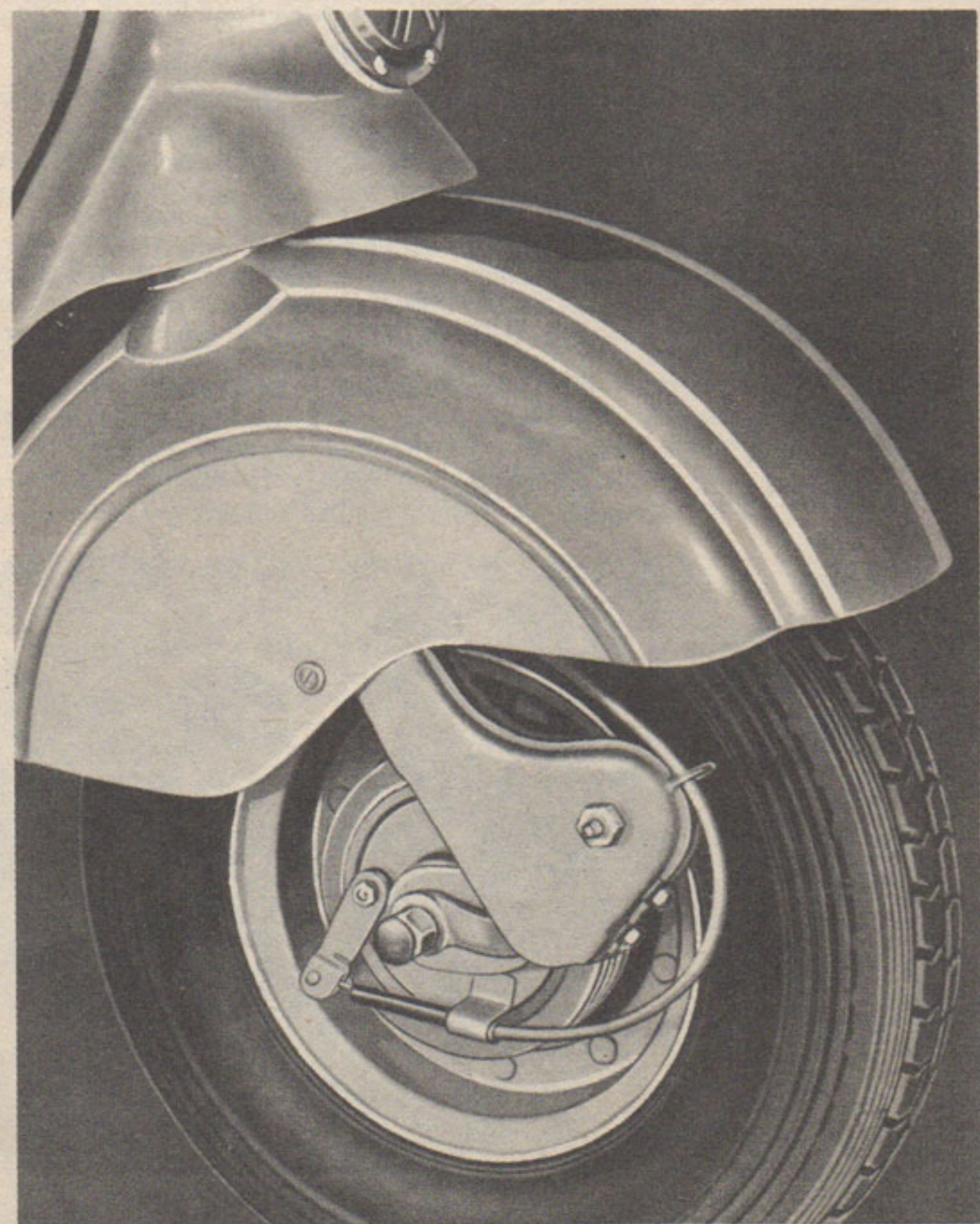
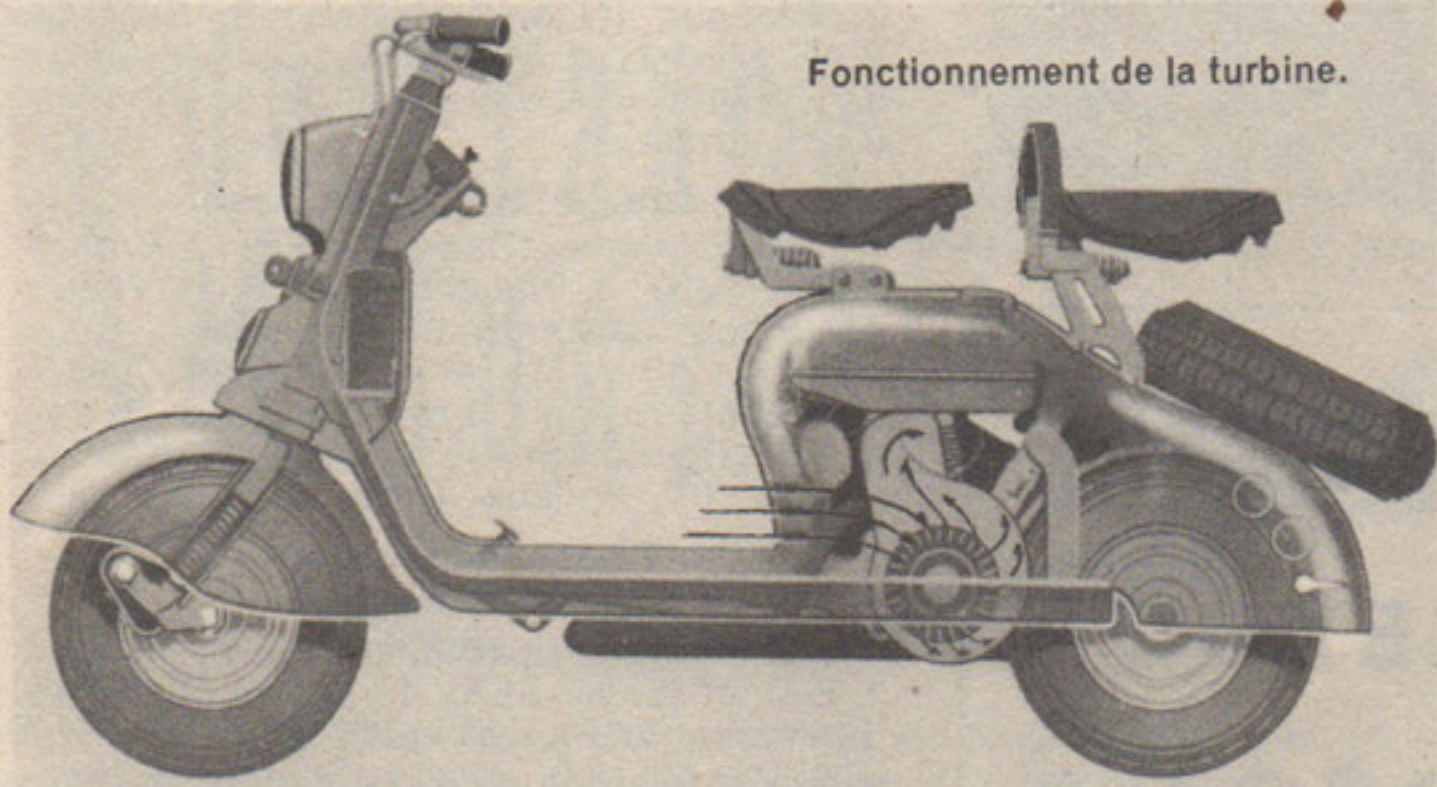




Le dernier N.S.U.-Lambretta.



Fonctionnement de la turbine.

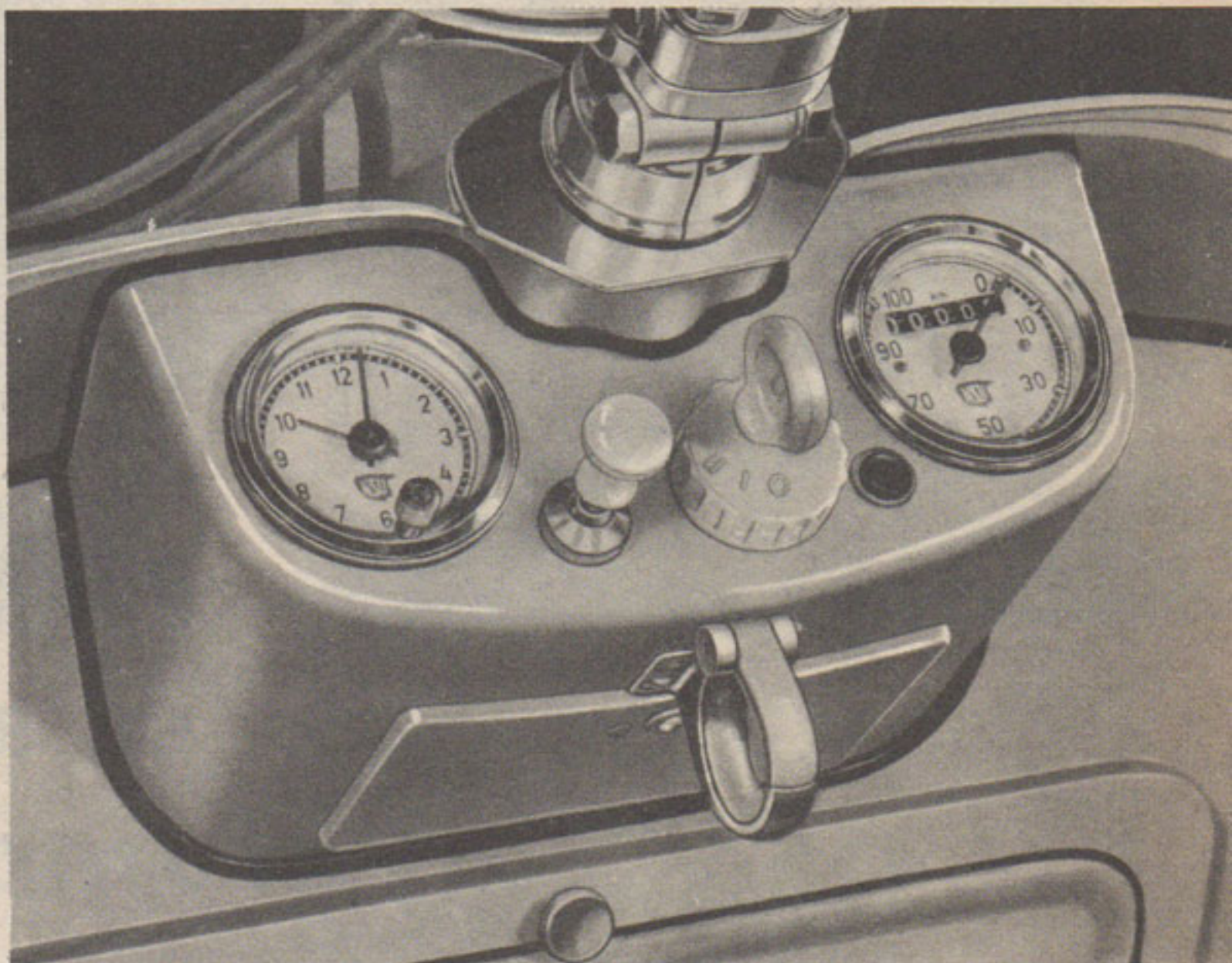


Nouveau dessin de la suspension avant.

## UN NOUVEAU N.S.U. LAMBRETТА



Les ateliers de Neckarsulm, qui produisent les Lambretta allemands, viennent de modifier leur scooter en l'adaptant



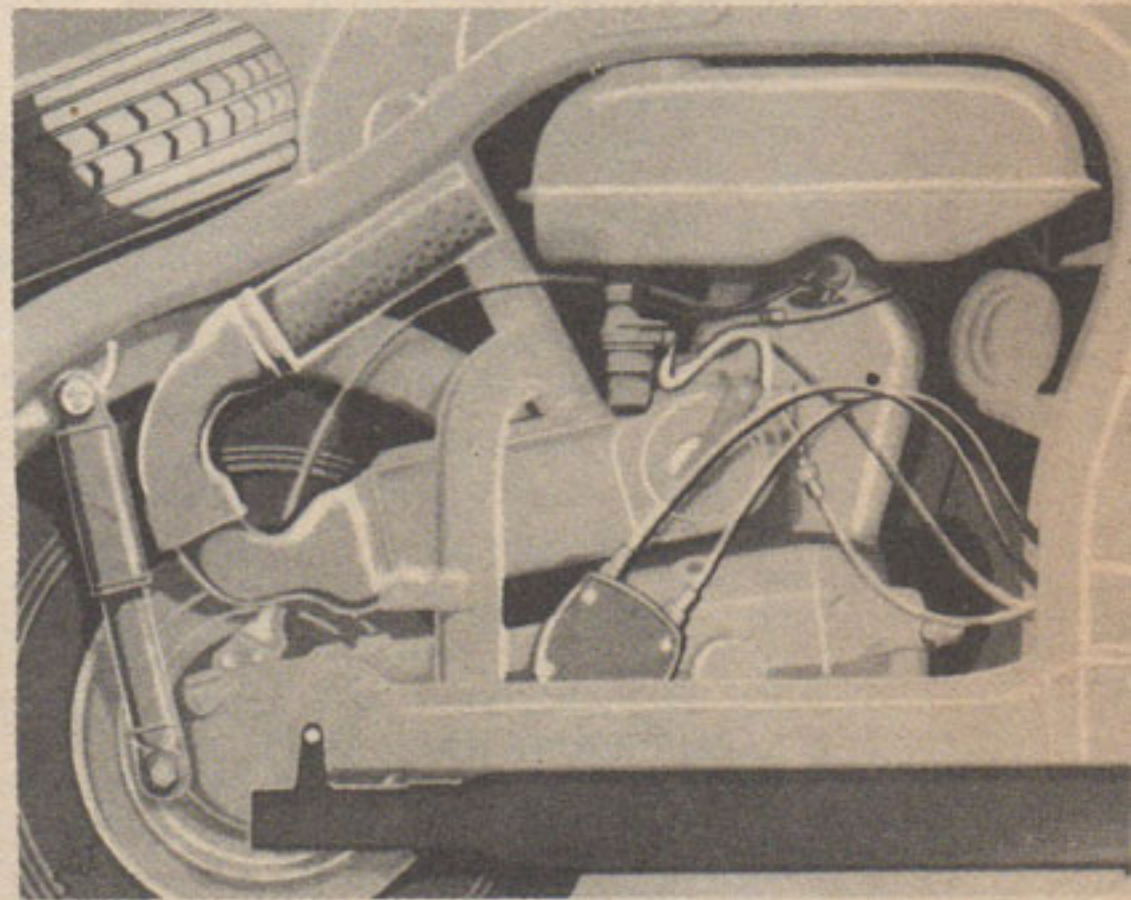
Le tableau de bord est très complet.

tant au goût du jour. En effet la majorité des Roller d'Outre-Rhin présentent une cylindrée de 150 à 200 cm<sup>3</sup>.

Le nouveau moteur, dont la cylindrée a été portée à 150 cm<sup>3</sup>, développe 6,2 ch; la vitesse est de 81 km/h. La consommation oscille entre 2,2 l et 2,5 l aux 100 km.

La suspension est dotée d'un amortisseur télescopique hydraulique. La question du filtre à air a été sérieusement travaillée suivant la mode allemande. On trouve également un volumineux silencieux. La présentation est impeccable.

L'amortisseur hydraulique et le filtre à air.







## Deux cyclomoteurs équipés du nouveau 50 cm<sup>3</sup> Myster au départ.

1' 45" 4; 18. Pascaud, 1' 46" 2; 19. Forest, 1' 48" 9; 20. Raimbault, 1' 50" 4; 21. Mouret, 2' 2" 2; 22. Toussaint, 2' 4" 2; 23. Fleouter, 2' 26" 3; 24. Vrillaux, 2' 31" 3; 25. Mandet, 2' 42" 3; 26. Sartori, 2' 47" 1; 27. Lentillon, 2' 50" 1; 28. Raspilair, 2' 57" 4; 29. Faye, 3' 1" 4; 30. Goussard, 4' 4" 2; 31. Dephilippon, 6' 21" 2; 32. Bouvet, 9' 40" 4; 33. Verbeken, 12' 7" 3.

### Accélération-freinage.

1. Yvon Brunet (Eclair-SER), 43" ; 2. Sartori (Sartorette-Junior), 1' 13" 4; 3. Bescher (CNC-Myster), 1' 17" 4; 4. Pascaud (Oubron-Myster), 1' 38" 3; 5. Magnet (Bauleret-SER), 1' 41" 4; 6. Blanchet (Métropole-VAP), 1' 42" ; 7. Militello Pierre (Cécil-Myster), 1' 45" ; 8. Grange (Sartorette-Junior), 1' 48" 2; 9. Militello Michel (Cécil-Junior), 1' 50" 3; 11. Goussard (Motobécane), 1' 55" 3; 11. Cornet, 1' 55" 4; 12. Morphyre, 2' 0" 1; 13. Péricaud, 2' 2" 4; 14. Boutevin, 2' 3" 1; 15. Verbeken, 2' 5" 2; 16. Pottier, 2' 5" 3; 17. Chazaud, 2' 6" ; 18. Raimbault, 2' 9" 1; 19. Forest, 2' 11" 1; 20. Toussaint, 2' 18" ; 21. Choqueuse, 2' 21" ; 22. Mouret

Duverger; 22. Mouret; 23. Faye; 24. Pascaud; 25. Raimbault; 26. Toussaint; 27. Forest.

### Deuxième zone chrono.

1. Choqueuse (Eriac-Cucciolo); 2. Magnet (Bauleret-SER); 3. Boutevin (Eclair-VLT); 4. Militello Pierre (Cécil-Myster) et Morphyre (CNC-Mistral); 6. Pascaud (Oubron-Myster) et Brunet (Eclair-SER); 8. Péricaud (Daudon-SER); 9. Blanchet (Métropole-VAP) et Mandet (Arliquie-Alter); 11. Bouin; 12. Verbeken; 13. Bescher; 14. Grange; 15. Mouret; 16. Vrillaux; 17. Forest; 18. Duverger; 19. Chazaud; 20. Fleouter; 21. Toussaint; 22. Plumian; 23. Lentillon; 24. Faye; 25. Raimbault; 26. Cornet.

### Catégorie monovitesse.

1. Pierre Morphyre (CNC-Le Mistral); 2. Pascaud (Oubron-Myster); 3. Bescher (CNC-Myster); 4. P. Militello (Cécil-Myster); 5. Fleouter (Fleouter-Myster); 6. Plumian (Cécil-Junior).

### Catégorie multivitesse.

1. René Magnet (Bauleret-SER); 2. Brunet (Eclair-SER); 3. Blanchet (Métropole-VAP); 4. Grange (Sartorette-Le Poulain); 5. Boutevin (Eclair-VLT); et Choqueuse (Eriac-Cucciolo); 7. Bouin (Eriac-Cucciolo); 8. Péricaud (Daudon-SER); 9. Mandet (Arliquie-Alter); 10. Prillaux (Arliquie-Alter), etc.

### Classement général (toutes catégories).

1. René Magnet (Bauleret-SER), 15 pts; 2. Brunet (Eclair-SER), 16 pts; 3. Blanchet (Métropole-VAP), 29 pts; 4. Morphyre (CNC-Le Mistral), 30 pts; 5. Grange (Sartorette-Le Poulain), 54 pts; 6. Boutevin (Eclair-VLT) et Choqueuse (Eriac-Cucciolo), 55 pts; 8. Bouin (Eriac-Cucciolo), 57 pts; 9. Péricaud (Daudon-SER), 63 pts; 10. Mandet (Arliquie-Alter), 80 pts; 11. Prillaux (Arliquie-Alter), 86 pts; 12. Chazeau (Eclair-Cucciolo), 89 pts; 13. Verbeken (Nord et Loire-SER), 95 pts; 14. Forest (Arliquie-Alter), 106 pts; 15. Mouret (Captivante-VAP), 110 pts; 16. Raimbault (Arliquie-Alter), 119 pts.

**Pénalisés :** 17. Faye (Merveilleuse-VLT), 2 pts; 18. Pascaud (Oubron-Myster), 3 pts; 19. Toussaint (Derche-Cucciolo), 9 pts; 20. Cornet (Mérel-Cucciolo), 26 pts; 22. Bescher (CNC-Myster), 27 pts; 23. P. Militello (Cécil-Myster), 29 pts; 24. Fleouter (Fleouter-Myster), 62 pts; 25. Plumian (Cécil-Junior), 65 pts.

**Ont terminé hors délais :** Duverger (Mérel-VLT), Nicolas (Eriac-Cucciolo), Claire Blaise (Eriac-Cucciolo).

# PARIS-BREST ET RETOUR cyclomoteur

Cette rude épreuve de 1 200 km, entrecoupée d'épreuves de départage, fut rendue pénible par les circonstances atmosphériques, et nombreux furent les abandons. Néanmoins, la démonstration est probante, et donne une idée des possibilités actuelles du cyclomoteur de série.

### LES CLASSEMENTS : Départage-freinage.

1. René Magnet (Bauleret-SER), 26" ; 2. Morphyre (CNC-Mistral), 27" 1/5; 3. Cornet (Mérel-VLT), 28" 4. ex-æquo, Sartori (Sartorette-Junior), Brunet (Eclair-SER), 26" 3; 6. M. Militello (Cécil-Junior), 28" 4; 7. ex-æquo, Blanchet (Métropole-VAP), Boutevin (Eclair-VLT), Bouin (Eriac-Cucciolo), 29" 1; 10. Goussard (Motobécane), 29" 2; 11. Grange, 29" 3; 12. Vrillaux, 29" 4; 13. Choqueuse, 30" ; 14. P. Militello, 30" 2; 15. Pascaud, 30" 4; 16. Verbeken, 31" ; 17. Pottier, 31" 1; 18. ex æquo : Faye, Fleouter, 31" 2; 20. Raspilair, 31" 4; 21. Mandet, 32" ; 22. Lentillon, 32" 2; 23. Duverger, 32" 2; 24. Bouvet et Forest, 32" 4; 26. Dephilippon, 33" 3; 27. Bescher, 33" 4; 28. Chazaud, 34" ; 29. Péricaud, 34" 2; 30. Mouret, 35" 1; 31. Raimbault, 35" 2; 32. Toussaint, 36" 2; 33. Plumian, 39" 1.

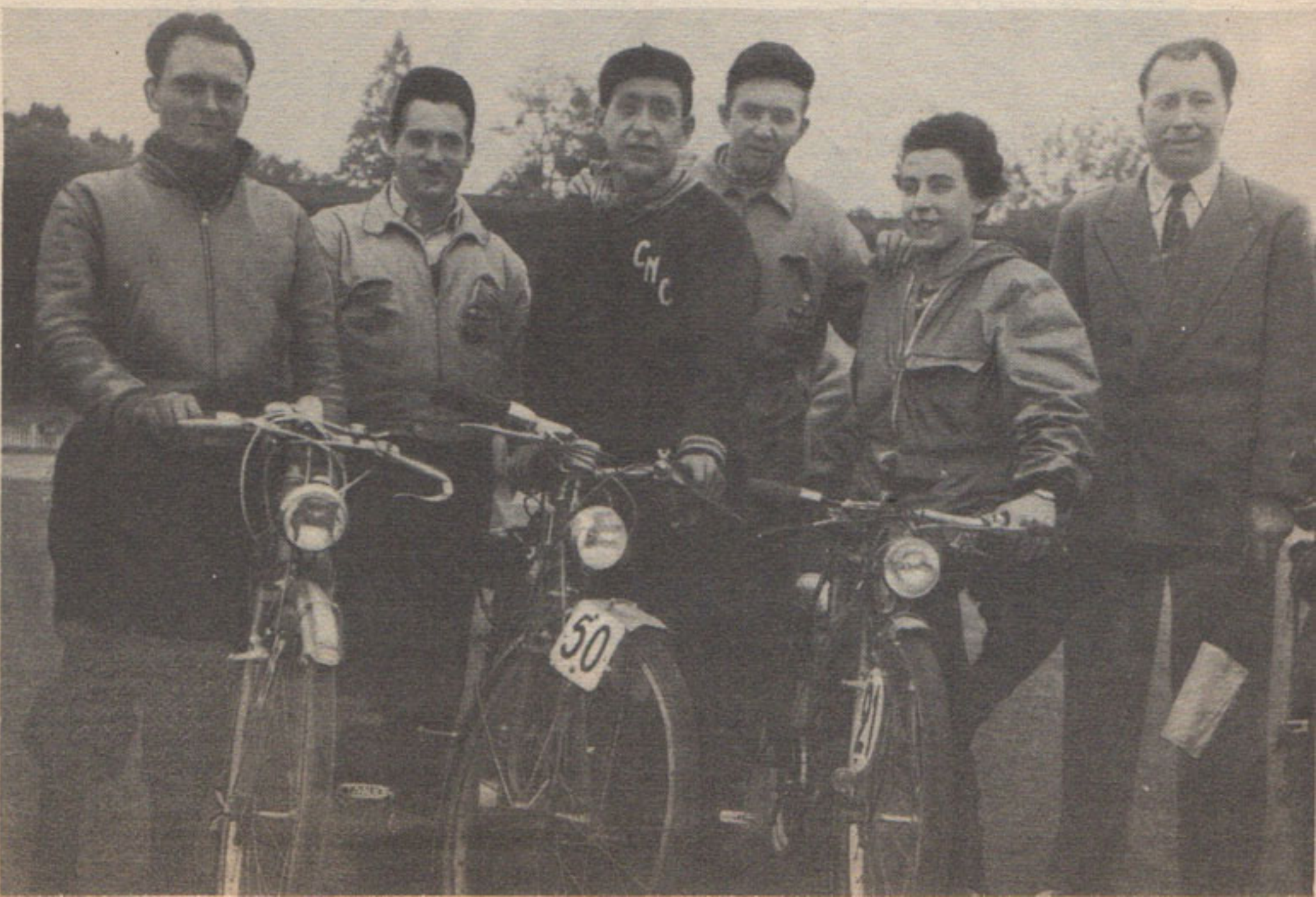
### Epreuve en côte.

1. René Magnet (Bauleret-SER), 1' 9" ; 2. Brunet (Eclair-SER), 1' 17" ; 3. Blanchet (Métropole-VAP), 1' 20" ; 4. Cornet (Mérel-VLT), 1' 20" 1; 5. Bouin (Eriac-Cucciolo), 1' 21" 1; 6. Grange (Sartorette-Le Poulain), 1' 23" 3; 7. Plumian (Cécil-Junior), 1' 26" 3; 8. Choqueuse (Eriac-Cucciolo), 1' 34" ; 9. Péricaud (Daudon-SER), 1' 34" 1; 10. Morphyre (CNC-Mistral), 1' 34" 4; 11. Pottier, 1' 35" 1; 12. Chazaud, 1' 36" ; 13. Boutevin, 1' 36" 4; 14. M. Militello, 1' 39" 2; 15. Bescher, 1' 42" 2; 16. Duverger, 1' 44" 2; 17. P. Militello,

2' 23" 3; 23. Bouin, 2' 30" ; 4; 24. Mandet, 2' 32" 2; 25. Plumian, 2' 33" 2; 26. Vrillaux, 2' 43" 2; 27. Lentillon, 2' 44" 1; 28. Dephilippon, 2' 51" 4; 29. Raspilair, 3' 2" 1; 30. Faye, 3' 3" 1; 31. Fleouter, 3' 4" ; 32. Duverger, 3' 16" 2; 33. Bouvet, 3' 19" 1.

### Première zone chrono.

1. Mandet (Arliquie-Alter); 2. Morphyre (CNC-Mistral); 3. Brunet (Eclair-SER); 4. Blanchet (Métropole-VAP) et Péricaud (Daudon-SER); 6. Magnet (Bauleret-SER); 7. Lentillon (Cointot-Cucciolo); 8. Vrillaux (Arliquie-Alter); 9. Plumian (Cécil-Junior); 10. Pottier (Eriac-Cucciolo); 11. Bouin; 12. Choqueuse; 13. Chazaud; 14. Fleouter; 15. Grange; 16. Bescher; 17. P. Militello; 18. Boutevin; 19. Verbeken; 20. Cornet et



**L'on reconnaît au centre Morphyre, vainqueur de la catégorie monovitesse, sur C.N.C. Le Mistral.**



# le Tour de France Motocycliste



L'équipe Terrot.



Le lieutenant-colonel Lefort,  
vainqueur du classement militaire.

**D'**OBÉDIENCE militaire, cette épreuve de longue haleine et d'endurance emmenait, en plus des représentants des forces armées, quelque trente civils dans un long parcours aux étapes difficiles. Les circonstances atmosphériques ne facilitèrent pas la tâche des concurrents, et, bien que l'épreuve fût basée sur la régularité, les moyennes, notamment pour les petites cylindrées, furent souvent difficiles à tenir.

Bien que le règlement et la formule ne soient par exempts de critiques, et que des aménagements soient souhaitables, surtout en ce qui concerne les civils, le Tour de France permit de juger à la fois de l'entraînement des troupes motorisées et de l'aptitude de leur matériel, en même temps qu'il mettait l'accent sur la valeur des marques alignées par les civils.

N'omettons pas de signaler que Macombyn avait équipé la totalité des militaires et une bonne partie des civils, et que la pluie, le froid et le vent ont constitué un banc d'essai inégalable qui ne fit que prouver une fois de plus la valeur de cette combinaison rigoureusement étanche.

Une double victoire Terrot civil et militaire a conclu le Tour de France : le lieutenant-colonel Lefort enlève le classement militaire, et l'équipe Pessey, Combélerand, Pillot se classe dans les premiers ex-æquo. Mentionnons l'excellente présentation des Peugeot, avec Lacour et Bouin, et de Kretschmer qui, avec une 250 Excelsior, remporte la catégorie 175 à 350 cm<sup>3</sup>.

## RÉSULTATS

### CLASSEMENT A LA RÉGULARITÉ

1. Ex-æquo : Pessey (Terrot 500 cm<sup>3</sup>), Combélerand (Terrot 500 cm<sup>3</sup>), Pillot (Terrot 500 cm<sup>3</sup>), Auxirre (M.C. Saintongeais, Triumph 650 cm<sup>3</sup>), Billotte (M.C. Eure-et-Loir, Triumph 500 cm<sup>3</sup>), Gard, Guérard (C.R.S. 81, Terrot 500 cm<sup>3</sup>), Brig., Bocquenet (C.R.S. 5, Cemec 500 cm<sup>3</sup>), Kretschmer (L.O.U., Moto Excelsior 250 cm<sup>3</sup>), Carré (N.S.U.), Lacour (Peugeot 175 cm<sup>3</sup>), Bouin (Peugeot 175 cm<sup>3</sup>), Conca (G.M.A.C. Lorrain, Griffon 175 cm<sup>3</sup>), Bernard (M.C. Morbihan, Jonghi 250 cm<sup>3</sup>), S.-Brig, Monnoury (C.R.S. 176, Cemec 750 cm<sup>3</sup>), Martel (G.M.A.C. Lorrain, Puch 250 cm<sup>3</sup>), Brizard (M.C. Saintongeais, Triumph 650 cm<sup>3</sup>), Verchère (Peugeot 175 cm<sup>3</sup>), Simonot (Terrot 250 cm<sup>3</sup>), Chartier (M.C. Clodoaldien, Peugeot 175 cm<sup>3</sup>), Bérenguier (Terrot 250 cm<sup>3</sup>), Tessier (Terrot 250 cm<sup>3</sup>), sans pénalisation; 21. Christman (U.M. Ardennes, Puch 250 cm<sup>3</sup>), 40 pts; 22. Gard, Piel (C.R.S. 3, Cemec 750 cm<sup>3</sup>), 250 pts; 23. Saily (M.C. Haut-Saônois, Peugeot 350 cm<sup>3</sup>), 450 pts.

### CLASSEMENT PAR CLASSES

**De 175 à 350 cm<sup>3</sup> :** 1. ex-æquo : Kretschmer (L.O.U. Moto, Excelsior 250 cm<sup>3</sup>), Carré (250 cm<sup>3</sup> N.S.U.); 3. Lacour (Peugeot 175 cm<sup>3</sup>); 4. Bouin (Peugeot 175 cm<sup>3</sup>); 5. Bernard (G.M.A.C. Lorrain, Griffon 175 cm<sup>3</sup>).

**500 cm<sup>3</sup> :** 1. Pessey (Terrot 500 cm<sup>3</sup>); 2. Combélerand (Terrot 500 cm<sup>3</sup>); 3. Pillot (Terrot 500 cm<sup>3</sup>); 4. Billotte (M.C. Eure-et-Loir, Triumph 500 cm<sup>3</sup>).

**Au-dessus de 500 cm<sup>3</sup> :** 1. Auxirre (M.C. Saintongeais, Triumph 650 cm<sup>3</sup>); 2. Brig, Bocquenet (C.R.S. 5, Cemec 750 cm<sup>3</sup>); 3. S.-Brig, Monnoury (C.R.S. 176, Cemec 750 cm<sup>3</sup>); 4. Brizard (M.C. Saintongeais, Triumph 650 cm<sup>3</sup>).

### CLASSEMENT PAR ÉQUIPES

1. Terrot 500 cm<sup>3</sup>; 2. Triumph 650 cm<sup>3</sup>; 3. Peugeot 175 cm<sup>3</sup>; 4. Terrot 250 cm<sup>3</sup>.

**Coupe de la F.F.M. :** Pessey (Terrot 500 cm<sup>3</sup>).

**Coupe de l'A.C. du Nord de la France :** Combélerand Terrot 500 cm<sup>3</sup>.

**Coupe de la F.F.M. attribuée au premier de la classe 175 à 350 cm<sup>3</sup> :** Kretschmer (L.O.U. Excelsior 250 cm<sup>3</sup>).

**Coupe du Moto-Club du Nord de la France :** Christman (Union Motocycliste des Ardennes, Puch 250 cm<sup>3</sup>).

**Coupe de la Ligue Motocycliste des Flandres :** Saily (Moto-Club Haut-Saônois, Peugeot 350 cm<sup>3</sup>).

**Coupe Veedel :** Auxerre (Moto-Club Saintongeais, Triumph 650 cm<sup>3</sup>).

### CLASSEMENT MILITAIRE

1. Lieut.-col. Lefort (B.E.T.A.P., Terrot 500 cm<sup>3</sup>), 36 pts; 2. S.-lieut. Blairon (7<sup>e</sup> Cuir., B.S.A. 350 cm<sup>3</sup>), 38 pts; 3. M. d. I. Corti (5<sup>e</sup> C.R.T., Terrot 500 cm<sup>3</sup>), 40 pts; 4. Serg. Gamelin (43<sup>e</sup> 1/2 B.I., Terrot 500 cm<sup>3</sup>), 44 pts; 5. B.C. Spalec (31<sup>e</sup> Drag., B.S.A. 350 cm<sup>3</sup>), 48 pts; 6. Ex-æquo : Cap. Dattez (6<sup>e</sup> R.C.A. B.M.W. 500 cm<sup>3</sup>), et Brig. Mendegrès (5<sup>e</sup> C.R.T., Terrot 500 cm<sup>3</sup>), 55 pts; 8. Cap. Girard (503<sup>e</sup> R.C.C., Terrot 500 cm<sup>3</sup>), 56 pts; 9. Asp. Duruy (422<sup>e</sup> R.A.A., B.M.W. 250 cm<sup>3</sup>), 57 pts.



# CIRCUIT DE VITESSE INTERNATIONAL

## *du M. C. d'Avignon*

*Onda,  
vainqueur en 175 cm<sup>3</sup>,  
sur Mondial d'usine.*

(Peugeot); 5. Berlie (M.V.); 6. Dal-  
masso (Puch); 7. Chesnaud (Puch), à  
3 tours; 8. Figuière (Motobécane);  
9. Dagan (Jonghi); 10. Aubert (Mo-  
tobécane); 11. Burgraff (M.V.); 12.  
Perraud (Motoconfort); 13. Ber-  
trand (Puch).



**D**IMANCHE 5 septembre s'est couru le 10<sup>e</sup> Grand Prix de vitesse du M.C. Avignon sur le parcours désormais classique des allées de l'Oulle. Plateau de premier choix réuni par les dirigeants sous la direction du président Fumet.

Organisation impeccable comme à l'habitude, public nombreux et enthousiaste.

Le samedi après-midi eurent lieu la course des 175 cm<sup>3</sup> et les essais officiels.

Seize coureurs au départ parmi lesquels Onda sur un 175 cm<sup>3</sup> Mondial d'usine, Schaad sur le double arbre de Nougier, Betemps qui avait un superbe 175 M. V. arbre à came mais qui ne put s'en servir, Bouin, Dagan sur le 125 Jonghi caréné devaient faire figure d'outsiders.

Dès le départ, Onda s'envole littéralement suivi de Bertrand, Schaad, Betemps, Chesnaud. Vers le milieu de la course Onda est toujours en tête puis Schaad, Betemps, Bouin, Berlie qui fournira une très belle course et Perraud. La fin surviendra sans que Schaad malgré tous ses efforts réussisse à se rapprocher du leader. Betemps s'assure le meilleur sur Bouin suivi de Berlie, Dalmasso, etc.

### CLASSEMENT DES 175 cm<sup>3</sup>

1. Onda (Mondial), les 25 tours (52,500 km) en 37' 20" (moy. 84,375 km/h); 2. Schaad (Terrot), 37' 48"; 3. Betemps (M.V.), 38' 18"; 4. Bouin

Dimanche après-midi par un temps superbe se continua le Grand Prix. Les opérations débutèrent par les 350 cm<sup>3</sup> qui avaient à courir 40 tours soit 84 km. Là aussi plateau de premier ordre où les Monneret, Simpson, Taveri, Collot, Dauwe, Goffin, Camathias, le toujours excellent De Polo, Florès eurent à discuter ferme pour enlever la palme. Dès le départ c'est Simpson qui passe en trombe emmenant un peloton composé de Flahaut, Goffin, Monneret, Collot, Taveri, De Polo, Dauwe, etc. Taveri fait une belle remontée et à mi-course le classement s'établit comme suit : Simpson, Flahaut, qui fait une course superbe, Collot, Goffin, Monneret, Taveri s'étant vu dans l'obligation de s'arrêter pour incidents mécaniques. Simpson semble devoir gagner dans un fauteuil lorsque deux tours avant la fin il est obligé de s'arrêter lui aussi laissant la place de premier à Flahaut qui aura fourni une course remarquable de régularité.

### CLASSEMENT DES 350 cm<sup>3</sup>

1. Flahaut (Norton), 54' 32" 4/5 (moy. : 92,397 km/h); 2. Collot (Norton), 54' 54"; 3. Goffin (Norton), 56' 06"; 4. Monneret (A.J.S.), 55' 16"; 5. Dauwe (A.J.S.); 6. De Polo (A.J.

S.); 7. Heath (A.J.S.); 8. Simpson (A.J.S.); 9. Camathias (A.J.S.).

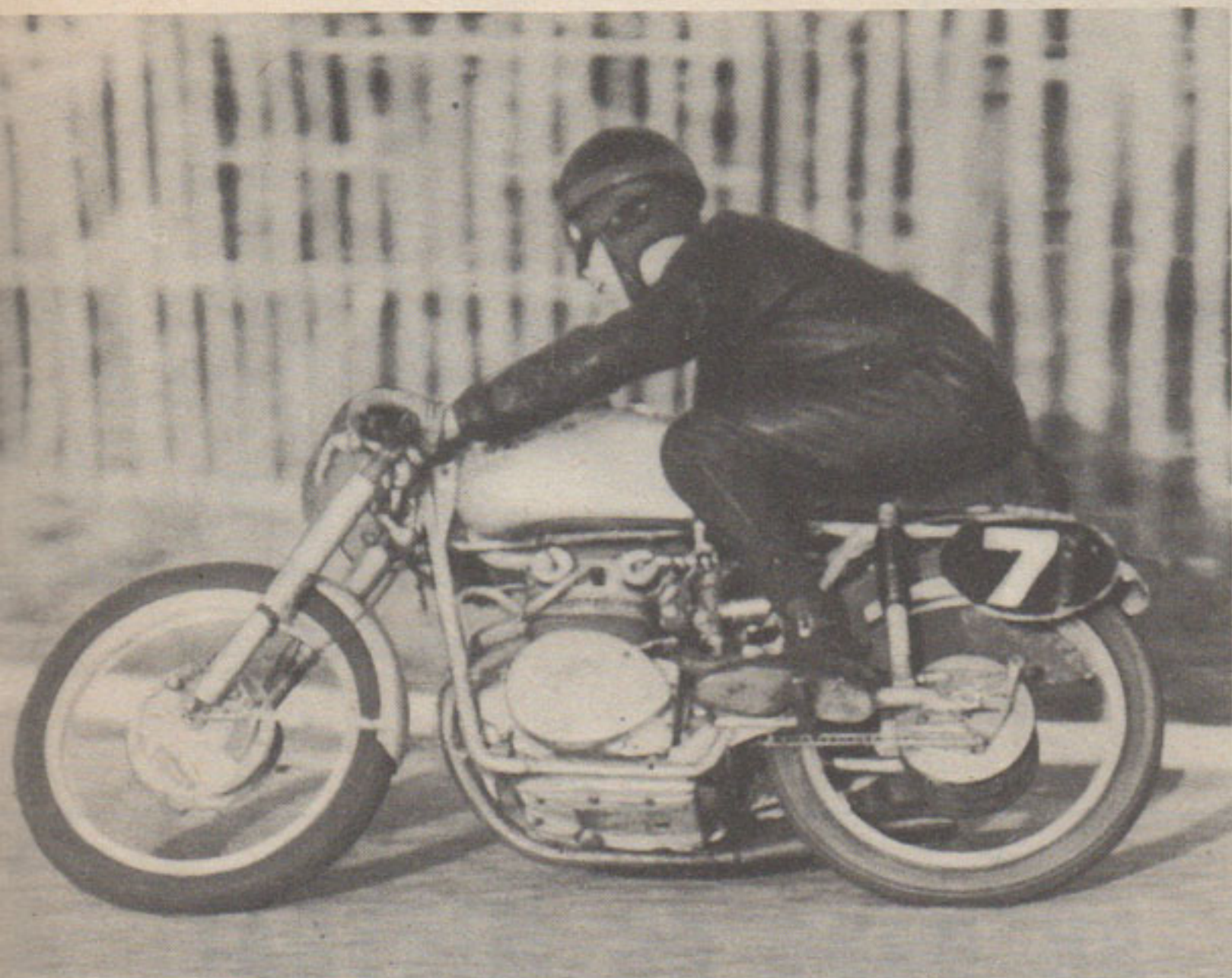


Immédiatement après les 350 cm<sup>3</sup> les sides occupèrent le circuit. En l'absence du champion Olliver blessé, son compatriote Smith était le grand favori, espoir qu'il confirmera d'ailleurs, ensuite Deronne, Haldemann, Drion, Murit semblaient pouvoir être parmi les leaders. Effectivement dès le premier tour c'est Smith qui passera en tête et ne la lâchera plus jusqu'à la fin, talonné par Haldemann qui malgré sa virtuosité sera obligé de s'incliner devant les « chevaux ». Deronne sera toujours à la même distance de Smith mais ne pourra jamais s'en rapprocher pour l'inquiéter. Superbe bagarre entre le « sympa » Betemps qui, avec Murit sur sa splendide B.M.W., luttèrent avec acharnement et c'est Betemps qui finalement devra s'arrêter. Drion eut de nombreux ennuis avec sa B.M.W. et ne put donner sa mesure habituelle. Signalons que le record du tour fut battu par Smith en 1' 24" moyenne 90 km/h, ancien record 1' 25".

### SIDES 500 cm<sup>3</sup>

1. Smith (Norton), 57' 27" 2/5 (moy. : 87,718 km/h); 2. Haldemann (Norton), 57' 43"; 3. Deronne (Nor-





*Le style  
caractéristique  
de Simpson.*

ton), 58' 01"; 4. Murit (B.M.W.); 5. Reichlin (Norton); 6. Verd (Norton); 7. Drion (B.M.W.).



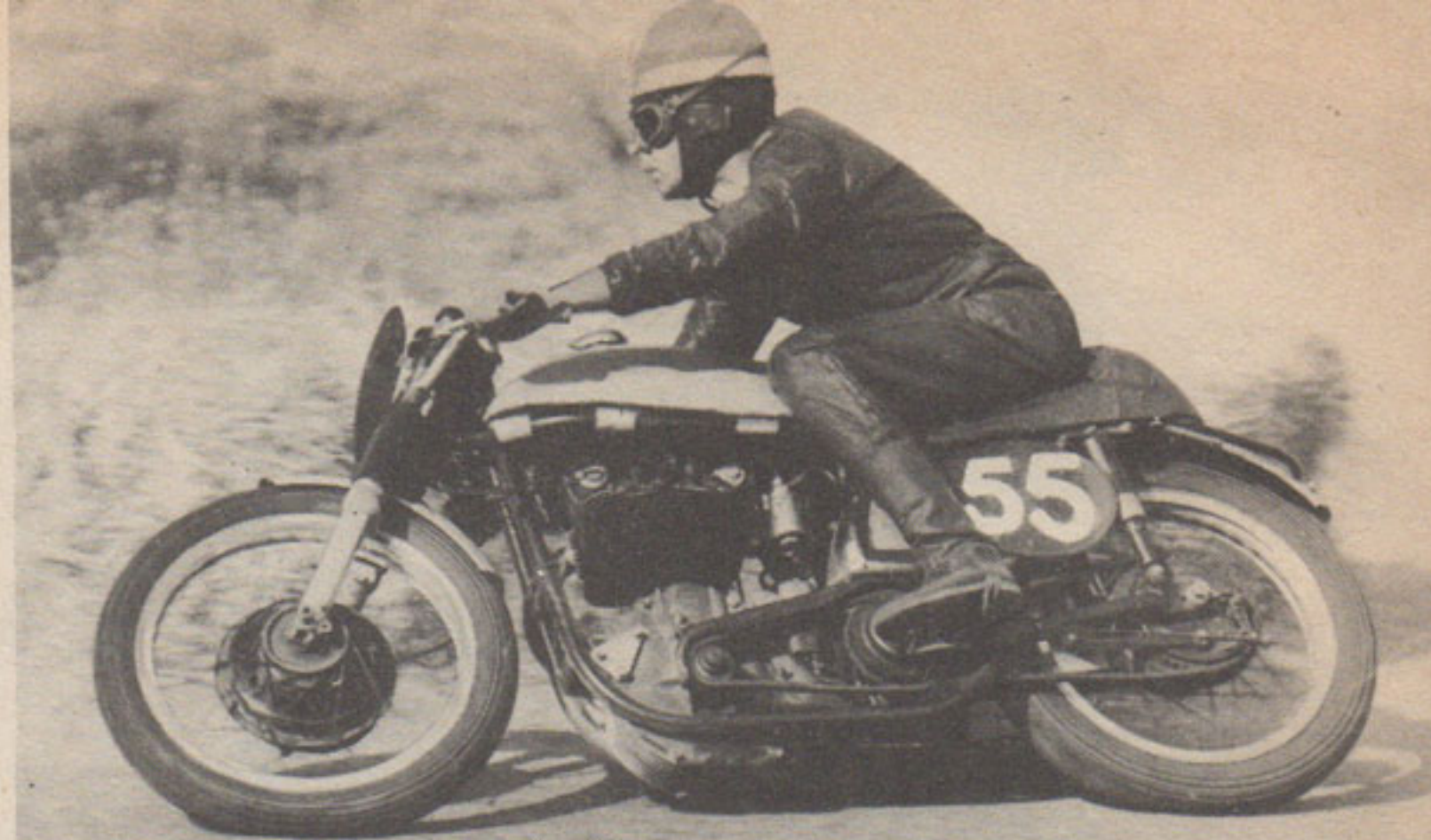
Enfin le great event de la journée, attendu par les spectateurs. Simpson sur sa « G 45 » douée d'une vitesse supérieure à toutes les autres machines prendra sa revanche de la catégorie 350 cm<sup>3</sup> : il mènera de bout en bout dans un style impressionnant. Son plus dangereux adversaire fut Taveri qui malgré tous ses efforts ne put le rejoindre et fut contraint à l'abandon au 29<sup>e</sup> tour alors qu'il était second. Collot bagarre avec Goffin qu'il passera, puis sera repassé. Burgraff conduira sagement et régulièrement s'assurant la quatrième place. Signalons la belle tenue d'Insermini dont la « G 45 » fut extrêmement régulière, du courageux De Polo handicapé par les « centimètres cubes » et de l'Espagnol Florès très régulier mais manquant manifestement de chevaux.

J. PORTE

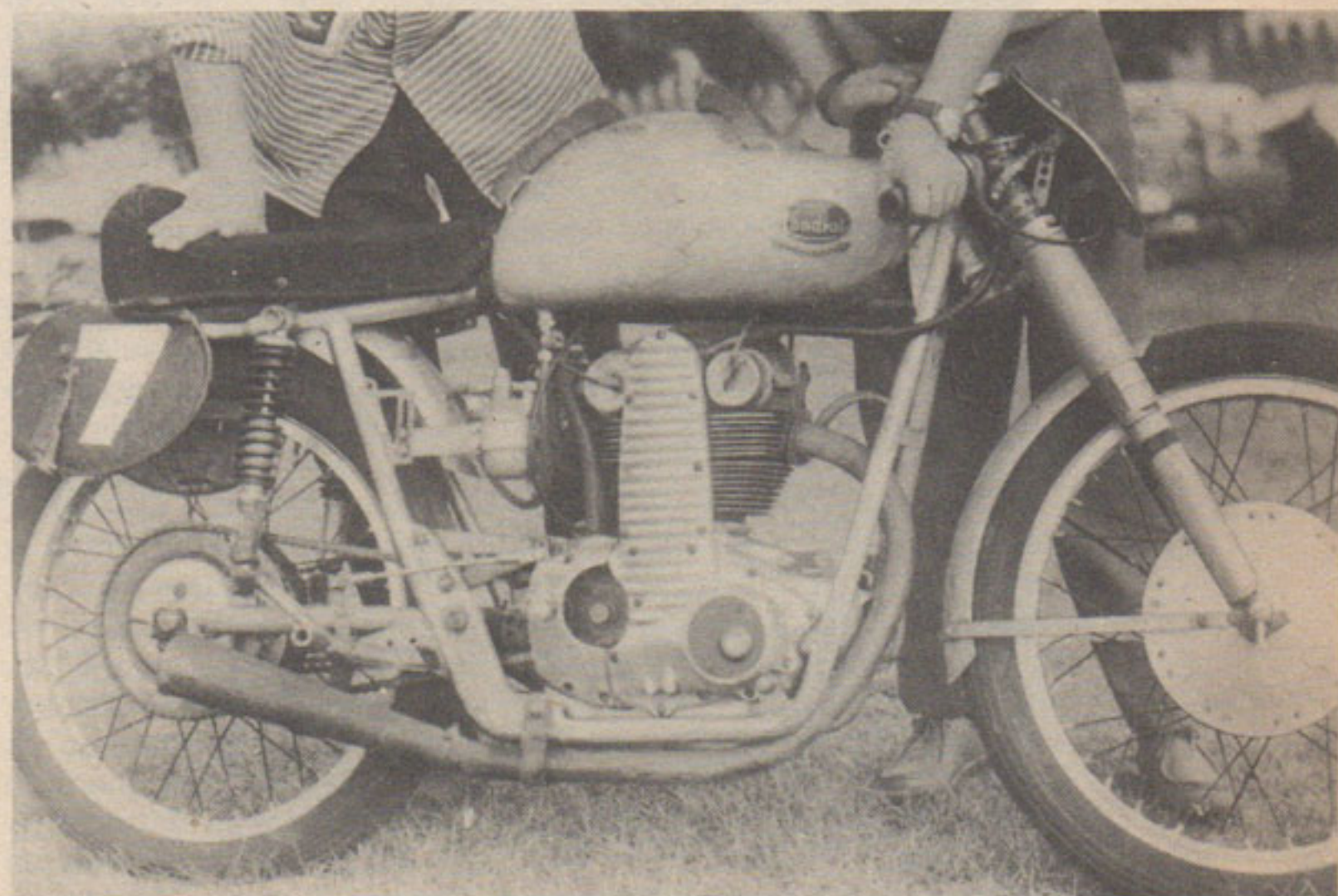
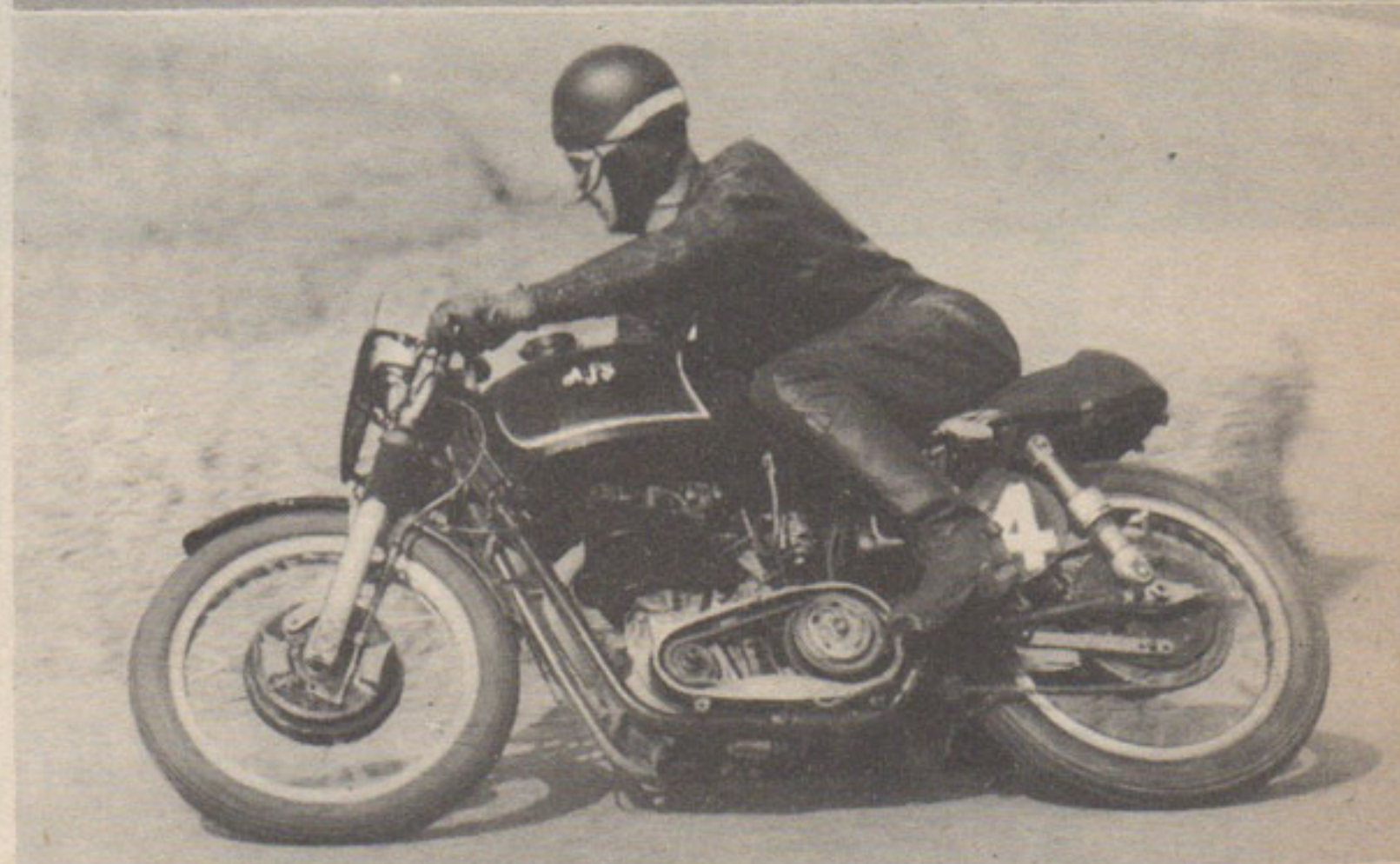
500 cm<sup>3</sup>

1. Simpson (Matchless), 1 h 05' 05" 2/5 (moy. : 96,789 km/h.); 2. Goffin (Norton), 1 h 05' 26"; 3. Burgraff (Norton), 1 h 05' 52"; 4. Collot (Norton); 5. Insermini (Matchless); 6. Dibbed (Norton); 7. De Polo (A.J.S.) 8. Florès (Norton); 9. Strub (B S.A.).

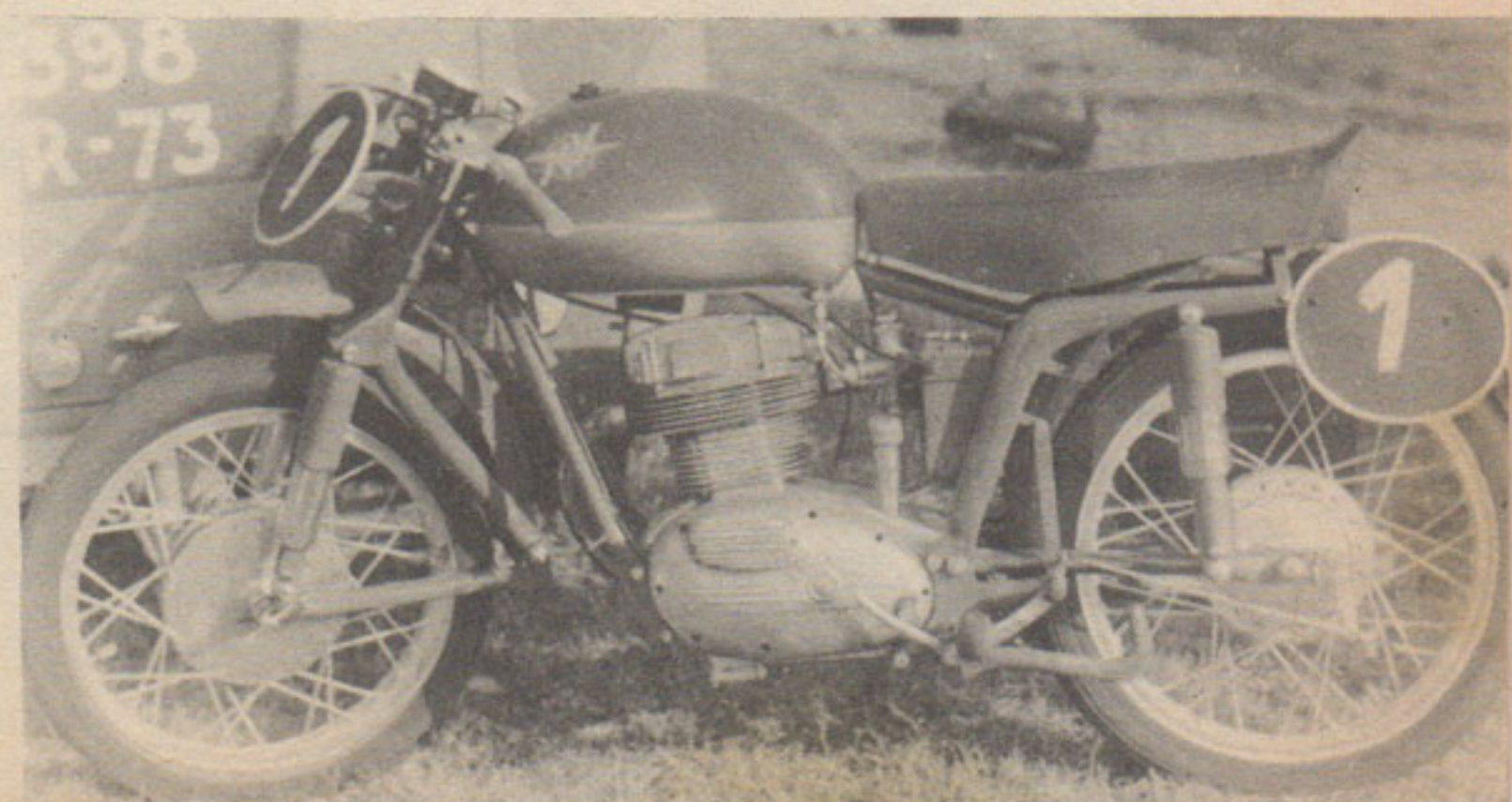
*Bétemps  
étrennait  
une 175 MV  
simple arbre.*



*Flahaut, 1<sup>er</sup> en 350, sur Norton.*



*La 175  
Mondial  
d'usine  
simple ACT.*





Départ des 500 cm<sup>3</sup>.

# Moto-Cross

## au pays du MISTRAL

*Pernes-les-Fontaines, 26 septembre 1954*

La saison de moto-cross va se terminer pour la Métropole et se transporter en Afrique du Nord et au Maroc... Chez nous, il va céder le pas au trial jusqu'aux premiers jours de mars. Cette discipline qui connaît une faveur croissante alignera, pour la première fois cet hiver, sur le continent, des champions britanniques; nous en reparlerons bientôt.

Le moto-cross de Pernes-les-Fontaines dans le Vaucluse était un peu la première étape de la migration saisonnière du moto-cross, tout en s'intégrant, empressons-nous de le dire, dans notre calendrier national de compétitions. Et puis, le soleil, les oliviers, les figuiers, la lavande parmi lesquels nous avons couru évoquent irrésistiblement pour nous Parisiens des climats lointains.

Pernes-les-Fontaines, à quelques kilomètres de Carpentras, de Valence, est sise dans une immense vallée-jardin entre le mont Ventoux (célèbre depuis trente ans pour sa course de côte), l'écran dentelé des « Dentelles de Montmirail » et le cours du Rhône. Cette immense vallée alluviale, fief du soleil et du mistral, est un petit paradis terrestre en lotissement parce que tout entier cloisonné, aussi loin que porte le regard, en quadrilatères de cyprès enfermant chacun un jardin (où fleurit notamment le melon), un mas à toiture plate, une fontaine ornée de statues allégoriques et un palmier ornemental. Ce cloisonnement pittoresque anti-mistral est systématiquement renforcé par des écrans de bambous tressés, dispersés entre les plates-bandes... comme les cyprès ils dispersent le vent tout en laissant passer la lumière dorée provençale.

Les collines qui bordent la vallée sous le Ventoux portent de nombreuses Pernes-les-Fontaines. En opposition toutes sont chauves ou plutôt couvertes du duvet gris argent des oliviers et de cette herbe folle et odorante qu'on ne coupe jamais... peut-être parce qu'il y a précisément trop de soleil. Ajoutons, par-ci par-là le tas de pierres d'un mas ruiné d'où surgit un énorme figuier vert foncé et tout pustuleux de fruits. Autour des buissons épineux, et nous aurons reconstitué ce paysage biblique très « Mont des Oliviers », selon la meilleure tradition des peintres sacrés.

Nous voilà bien loin direz-vous du moto-cross; certes, mais la mcto n'est-elle pas un magnifique outil de tourisme, même quand il s'agit d'une Gold Star Scramble!

Cette région est très favorable aux sports mécaniques en général: courses de côtes nous l'avons vu, avions, planeurs. La moto y est, sinon populaire, du moins aimée et pratiquée sous son esprit noble, touristique et sportif, et les belles machines sont nombreuses. Pernes-les-Fontaines s'enorgueillit d'un moto-club (le Moto-Club Pernois) qui groupe plus de deux cents membres et de très nombreux supporters. Parmi ces membres j'en citerai un de grande marque: l'ami Godey, champion de France 350, qui vient de planter là-bas définitivement son carré de cyprès, en l'occurrence un magnifique magasin-atelier répondant au nom évocateur de vitesse « Mistral-Moto ». Paul Godey, transfuge de Chaville, est devenu l'animateur et le porte-drapeau du Moto-Club Pernois qui verra certainement son influence, déjà grande, s'élargir dans la région jusqu'à Carpentras et Avignon. Profitons-en pour rappeler que ce Moto-Club, animé par MM. Gerent, Courbet, Vidal, Vigue, Espenon, le D<sup>r</sup> Barbot, M. Arbold et Paul Godey (directeur sportif), est un des plus vieux clubs affiliés à la Fédération, depuis trente-deux ans déjà.

En ce qui nous concerne, mon coéquipier Cathelin et moi, nous avons été tout à fait surpris et dépassés par le nombre et la qualité des participants, là où nous n'attendions qu'un rodéo facile et régional... Jugez plutôt: Godey, Chuchart, Barrat, Inglis Bill (Anglais), Degraux (Belge), Bernot, Cros, Fox Allan (Anglais), etc. Il nous a fallu en rabattre et sérieusement, puisque, des ennus mécaniques aidant, nous avons fait chacun bon dernier dans notre catégorie... et puis c'était un mauvais calcul pour celui qui sait, et nous aurions dû le savoir, combien le Midi de la France est depuis plusieurs saisons devenu une terrible pépinière de nouvelles valeurs.

A cette qualité du plateau s'ajoutait cet atout maître qui n'est pas toujours monnaie courante, un équilibre remarquable qui était il va sans dire signé Paul Godey.

Le terrain accroché au flanc de la colline dite le Puy avait un développement de 800 m, il était à la fois rapide et bucolique,



c'est-à-dire parsemé de difficultés, d'oliviers et de belles filles. Le programme comportait une course 250, une 350 et une 500, toutes en trois manches et presque autant d'entractes commis aux rafraîchissements, indispensables sous ce climat... Nous y ajouterons une ambiance villageoise très décontractée avec un petit intermède de cirque organisé autour du kiosque à musique pendant le midi. En bref c'était absolument charmant et appelait presque irrésistiblement un séjour de plus longue durée. Evidemment, Paul Godey était la coqueluche de Pernes et de ses Fontaines... Il avait bien l'intention de gagner dans son fief, mais ce n'était pas du tout l'avis de Chuchart et Barrat, des Anglais Ingliss Bill et Fox et du Belge Degraux. Autant en 350 qu'en 500, les manches, menées à toute allure, furent âprement disputées. Voici les résultats :

### EN 350

#### 1<sup>re</sup> manche

1. CHUCHART;
2. GODEY;
3. BARRAT;
4. INGLISS;
5. CROS;
- etc.

#### 2<sup>e</sup> manche

1. GODEY;
2. CHUCHART;
3. BARRAT;
4. CROS;
5. BERNOT.

#### 3<sup>e</sup> manche

1. GODEY;
2. BARRAT;
3. CHUCHART;
4. CROS;
5. INGLISS.

### CLASSEMENT GÉNÉRAL 350

1. GODEY;
2. BARRAT;
3. CHUCHART;
4. CROS;
5. INGLIS;
6. VILA;
7. MOUCHET.

### EN 500

#### 1<sup>re</sup> manche

1. GODEY;
2. CHUCHART;
3. DEGRAUX;
4. FOX;
5. INGLIS;
- etc.

#### 2<sup>e</sup> manche

1. GODEY;
2. CHUCHART;
3. CROS;
4. DEGRAUX;
5. FOX.

#### 3<sup>e</sup> manche

1. CHUCHART;
2. CROS;
3. BARRAT;
4. GODEY;
5. VILA.

### CLASSEMENT GÉNÉRAL 500

1. CHUCHART;
2. GODEY;
3. CROS;
4. FOX ALLAN;
5. DEGRAUX;
6. BARRAT;
7. VILA;
8. INGLISS Bill;
9. CATHELIN.

### CLASSEMENT GÉNÉRAL 250

1. AUDEMAR;
2. TOMATIS;
3. ROMANO;
4. COUGOURDAN;
5. BERARD;
6. DARMAIN;
7. BARRAL;
8. ALVARO.

En définitive Chuchart, on le voit, l'emporta en 500, Godey en 350. Nous ne nous livrerons pas au petit jeu des si et des mais. Précisons simplement que notre champion de France, qui a terminé quatrième à la finale 500, après avoir gagné les deux premières manches, menait très largement jusqu'au cinquième tour, moment où son boisseau de gaz se coinça du fait de l'entrée intempesive d'une pierre ou d'un noyau d'olive!

Nous terminerons en lui suggérant de mettre un filtre l'année prochaine.

R. MOUCHET.



Godey,  
vainqueur  
en 350 cm<sup>3</sup>.



Chuchart  
1<sup>er</sup>  
des 500 cm<sup>3</sup>.

" Mistral-Moto ",  
à Pernes-les-Fontaines.  
Paul Godey,  
champion de France 350,  
ouvre en grand  
dans le Vaucluse.





**CROSS DE  
MONTREUIL  
\*  
12 SEPTEMBRE**

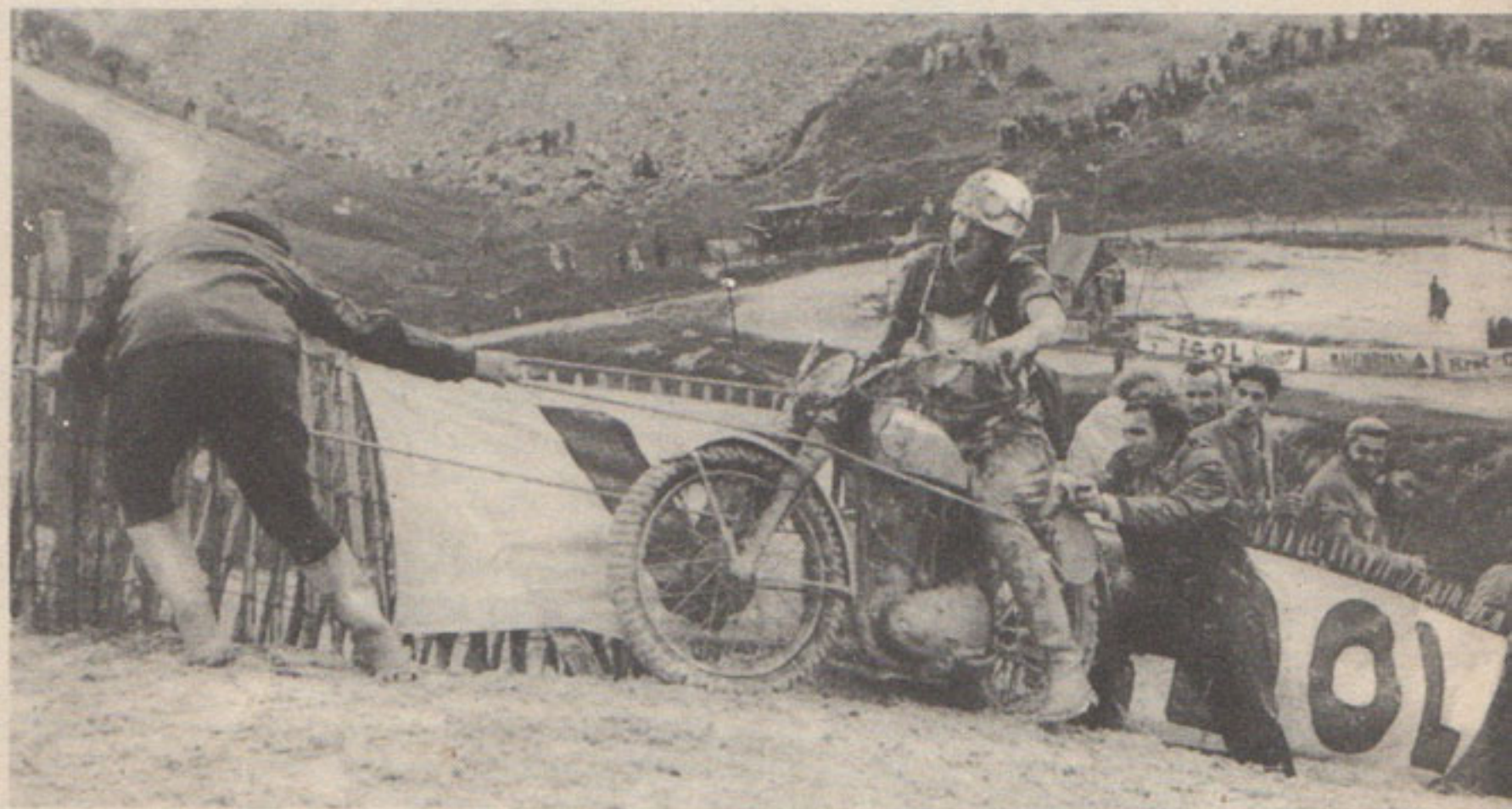
Les conditions atmosphériques avaient transformé le circuit de Montreuil en un gigantesque borbier, dont les concurrents eurent bien du mal à sortir.

L'Anglais Draper, spécialiste de la boue, ainsi que Smith, Nex et le Belge Baeten, furent les meilleurs sur ce terrain épouvantable. Chutes, glissades, enlèvements partiels se succédèrent au long des épreuves, tandis qu'une pluie diluvienne noyait les spectateurs.



*Les difficultés dans la grande montée.*

*MELIOLI prend un bain de boue.*



*Un concurrent qui ne paraît pas content.*

Mingels, accidenté, assistait en spectateur à la réunion, et paya souvent de sa personne pour dépanner ou soigner ses compatriotes. A l'issue de cette épreuve, les places au championnat du monde subissent peu de changement et Mingels conserve son titre.

## RÉSULTATS

### 1<sup>re</sup> Série

1. Smith (B.S.A.); 2. Nex (B.S.A.),  
3. Baeten (Saroléa).

### 2<sup>e</sup> Série

1. Draper (B.S.A.); 2. Baudoin  
(B.S.A.); 3. Leloup (F.N.); 4. Jansen  
(Saroléa).

### Finale

1. Baeten (Saroléa); 2. Smith (B.S.A.);  
3. Van Heuverswin; 4. Leloup; 5. Jansen.

### Sidecar

1. Fresnay (F.N.); 2. Dom; 3. Lieckens;  
4. Verrechia.



*Le Belge SOMJA en difficulté.*





**Le regretté Rupert HOLL AUS,**  
champion du monde 1954  
en catégorie 125 cm<sup>3</sup>  
sur N.S.U.

**A**VANT de commencer ce reportage dédions ces premières lignes à un grand pilote, par sa classe et sa correction en course. Rupert Hollaus, le virtuel champion du Monde en 125 cm<sup>3</sup>, n'est plus. Une chute dans le deuxième virage de Lesmo lui fut fatale bien qu'une opération de la boîte crânienne ait été tentée une demi-heure après l'accident.

Jamais nous n'oublierons la douleur que nous avons lue sur le visage de Werner Haas qui, les yeux pleins de larmes, le visage crispé, tenait entre les mains le casque de son coéquipier disparu.

L'équipe N.S.U. se retira de la course; la moto Guzzi et la M.V. rendirent un profond hommage à ce grand pilote: la première retira ses concurrents en 250 cm<sup>3</sup>, la seconde fit faire à ses pilotes de la catégorie 125 cm<sup>3</sup> le premier tour à vitesse réduite.

## GRAND PRIX DES NATIONS A MONZA

Dès le premier jour des essais, l'on pressentait que les records de l'épreuve et du tour seraient battus, et ils le furent largement.

Les meilleurs durant cette première journée furent sur le tour (6,300 km):

125 cm<sup>3</sup>. — Ubbiali (M.V.), 2' 27" 8/10; moy.: 153,450 km/h battant officiellement le record précédent détenu par Haas (N.S.U.), 2' 37" (144,458 km/h).

250 cm<sup>3</sup>. — Hollaus (N.S.U.), 2' 17" 3/10 (165,185 km/h), améliorant le temps établi l'an dernier par Lorenzetti (Guzzi) en 2' 20" 6/10 (161,308 km/h).

350 cm<sup>3</sup>. — Anderson (Guzzi), 2' 14" 6/10 (168,499 km/h), battant ainsi le record détenu par Lorenzetti en 2' 19" 8/10 (163,400 km/h).

500 cm<sup>3</sup>. — Kavanagh (moto Guzzi), 2' 8" 3/10 (176,360 km/h), améliorant le temps réalisé en 1952 par Graham (M.V.) en 2' 10" 3/10 (174,059 km/h).

500 cm<sup>3</sup> sidecar. — Noll (B.M.W.), 2' 29" 1/10 (152,110 km/h) contre les 2' 31" 6/10 (149,999 km/h) réalisés en 1952 par Merlo (Gilera 4).

Les essais de la seconde journée furent encore plus affirmatifs.

Coleman (350 A.J.S.), alors qu'il virait au virage de Vedano, tomba et sa machine prit feu; cependant, après un travail acharné il put prendre le départ.

Alors que les 125 cm<sup>3</sup> venaient de commencer l'entraînement, le pilote de la N.S.U., Rupert Hollaus, au second virage de Lesmo, percuta contre les bottes de paille, fut désarçonné,

projeté sur l'asphalte la tête la première.

Grâce à la complaisance de l'ingénieur Nacci de la F.M.I., nous avons pu nous rendre à l'hôpital et nous entretenir avec le chirurgien. Les nouvelles étaient alarmantes. Au cours de l'opération, une hémorragie interne s'était déclarée et aucun espoir n'était plus permis.

Dès 7 h du matin, nous avons quitté Milan et goûté les joies d'un gymkana. L'arrivée à Monza des spectateurs ne peut se décrire; il faut la vivre, elle en vaut la peine.

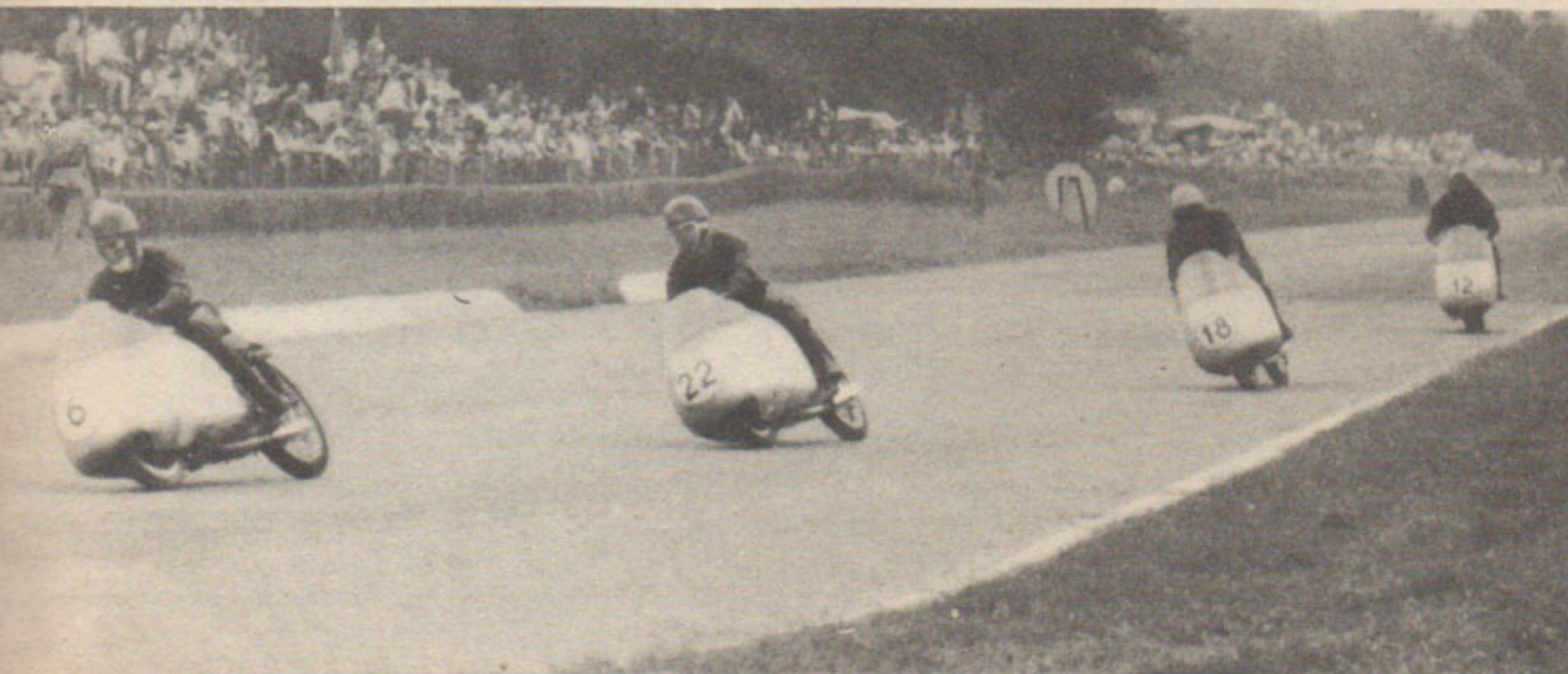
### COURSE DES 125 cm<sup>3</sup>

Quatorze pilotes se rangent sous les ordres du starter en 125 cm<sup>3</sup>. Six pilotes d'usine avec la M.V. et deux avec la Morini. Trois Français: Burggraff, Michel et Bétemps.

Suivant la consigne reçue le premier tour est effectué au ralenti par les pilotes de la M.V., en hommage à Hollaus.

Au deuxième passage, trois M.V. et une Mondial en tête avec Ubbiali, Sala, Sandford et Provini. Copeta,

**Passage des 350 cm<sup>3</sup> — en tête Lorenzetti (6) suivi de Agostini (22), Kavanagh (18) et Anderson (12).**





## GRAND PRIX DES NATIONS A MONZA (SUITE)

qui pilote une M.V. à injection directe, s'arrête et abandonne; au tour suivant, Pagani imite son équipier.

Au cinquième passage, Ubbiali qui tourne à une moyenne de 145,142 km/h, est en tête, suivi de Sala (M.V.) à 9", Provini (Mondial) à 17", Sandford (M.V.) à 21" et Genevini (M.V. privé) à 2' 01". Bétemps se retire.

Au dixième tour, Sandford abandonne. Ubbiali est toujours en tête, suivi de Sala à 12" 4/10 et de Provini à 51". Tous les autres pilotes sont doublés.

Aux douzième et quatorzième tours, Ubbiali établit le nouveau record du tour en 2' 30" 7/10 (150,497 km).

Au quinzième et avant-dernier tour, Ubbiali s'arrête au stand pour rupture de tuyauterie d'huile. Il repartira mais devra se contenter de la troisième place, laissant la victoire à Sala qui établit le nouveau record sur les 100,800 km de l'épreuve à la moyenne de 146,535 km/h (ancien record détenu par Haas avec 140,059 km/h).



*L'attelage aérodynamique de Noll/Cron.*

à la moyenne de 160,305 km/h, a été porté à 163,670 km/h par Anderson.

### COURSE DES 250 cm<sup>3</sup>

La catégorie 250 cm<sup>3</sup> ne verra que des pilotes privés en course à la suite de l'abstention de la N.S.U. et du retrait de Kavanagh (Guzzi) en signe de deuil.

Quatorze pilotes s'élancent sur la piste. Wheeler est en tête; au troisième tour, l'Allemand Braun (N.S.U. privé) se retire.

Notons la belle prestance de ce pilote, malchanceux aujourd'hui mais qui, à Berne, réussit une magistrale deuxième place.

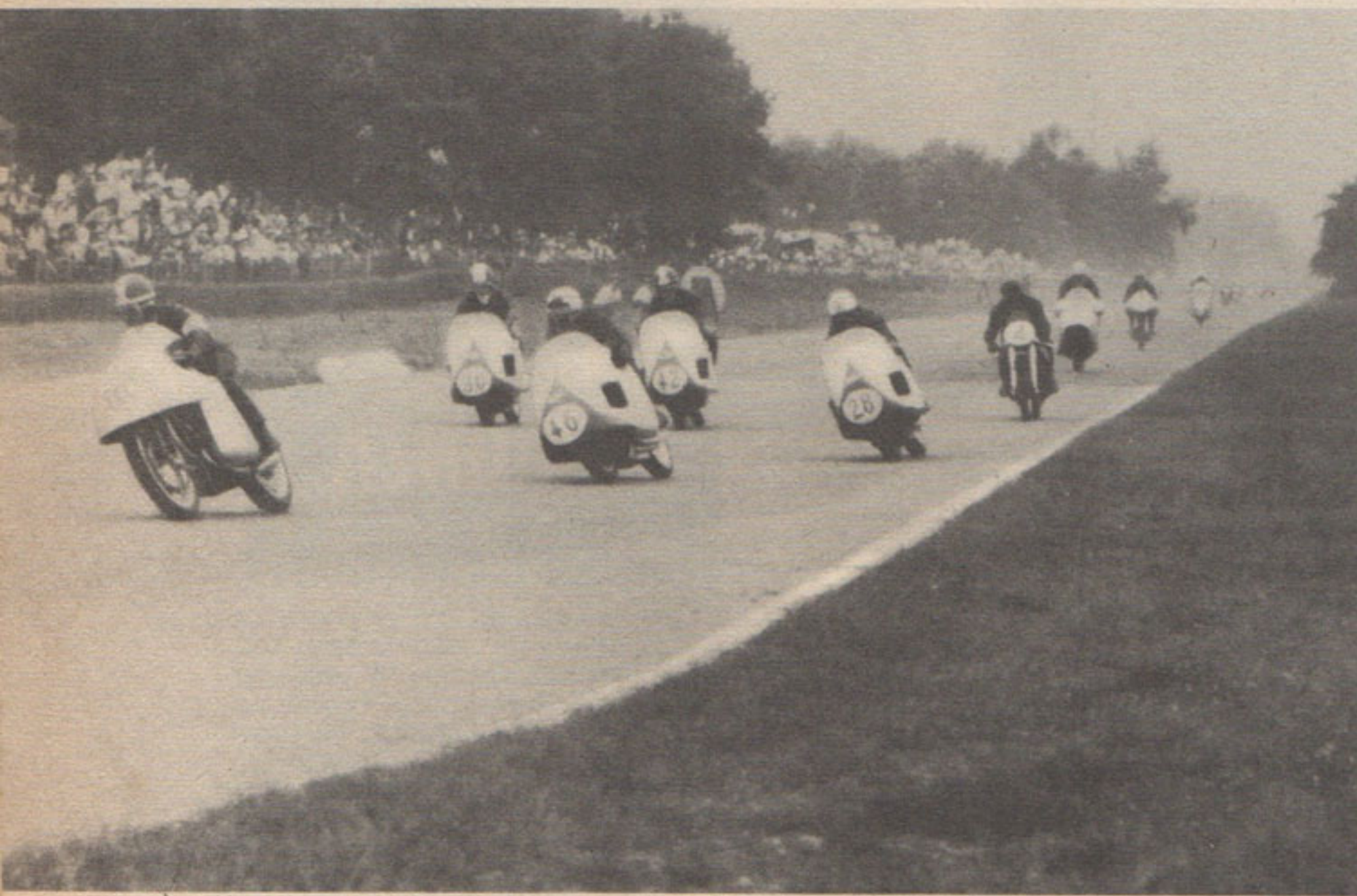
Au dixième tour, Wheeler (Guzzi) mène, suivi de Knopf (N.S.U.), Ferri et Colombo (Guzzi).

Au tour suivant, Knopf se retire et la course se terminera avec la victoire de Wheeler.

### COURSE DES SIDECARS

Seize sidecaristes se présentent sur la ligne de départ. Nous avons trois représentants: Murit, Drion et Bétemps.

Noll (B.M.W.) est le plus rapide au départ, talonné par Smith, Hillebrand, Faust et Drion, tous sur B.M.W., à



*Départ des 500 cm<sup>3</sup> — les 4 Gilera (46, 28, 42, 30) disposaient d'un carénage.*

### COURSE DES 350 cm<sup>3</sup>

Dix-sept pilotes en 350 cm<sup>3</sup> avec l'équipe complète de la Guzzi (4). Le Marocain Flahaut est notre seul représentant.

Ce fut un festival Guzzi bien que Amm (Norton) fit des efforts surhumains pour les inquiéter.

Au premier passage, Lorenzetti (Guzzi) mène devant Kavanagh et Amm. Au second tour, Kavanagh prend la tête et bat le record en 2' 16" 1/10 (166,642 km/h).

Au cinquième passage, nous notons: Lorenzetti, et sur la même ligne, Kavanagh, Anderson, à 3", Agostini à 5" et Amm à 11".

Anderson a amené le record du tour à 2' 14" 8/10 (168,249 km/h).

Au dixième tour, Lorenzetti mène toujours, suivi de Kavanagh à 1", Anderson et Agostini à 2" alors que Amm est à 13".

Au quinzième passage, Agostini est en tête devant Lorenzetti et Kavanagh à 1", Anderson à 2" et Amm à 11".

Au vingtième tour, Lorenzetti est au commandement suivi de Anderson; son; à 6/10 de seconde, Agostini et Kavanagh; Amm est à 15" 2/10.

Au vingt-deuxième tour, Anderson passe en tête et gagne cette épreuve.

Le record sur la distance (151,200 km/h) détenu par Lorenzetti

l'exception de Smith qui pilote une Norton.

Au cinquième tour, les positions sont les suivantes: Noll, à 19" Smith et Hillebrand, à 46" Faust, à 47" Drion.

La lutte entre les deuxième et troisième places, quatrième et cinquième places est acharnée.

Au dixième tour, Drion passe Faust. Noll a établi le record du tour en 2' 28" à la moyenne de 153,243 km/h.

Lors du dernier tour, Hillebrand, au dernier virage, sort de la piste et laisse la seconde place à Smith alors que Faust coiffe Drion sur la ligne d'arrivée d'un dixième de seconde.

Le record sur la distance

★ *Sala vainqueur en 125 cm<sup>3</sup> sur M.V.*



(100,800 km/h), détenu depuis 1952 par Merlo (147,668 km/h), a été porté à 149,168 km/h par Noll.

### COURSE DES 500 cm<sup>3</sup>

Et voici l'épreuve-reine ; les 500 cm<sup>3</sup> et le choc italo-anglais : Gilera-Guzzi mono, M.V. - Norton.

Vingt-neuf pilotes au départ dont Pierre Monneret, Burggraaf, Flahaut.

Au deuxième passage nous notons : Duke (Gilera 4), Kavanagh (mono-Guzzi), Dale (M.V. 4), Liberati (Gilera 4), Lomas (M.V. 4).

Au cinquième tour Duke est en tête suivi de Masetti à 5", Bandirola à 6", Dale à 8", Liberati à 9". Monneret a été contraint à l'abandon.

Duke bat le record du tour en 2' 07" 2/10 (178,442 km/h). Augmentant toujours l'allure, il le portera au sixième tour à 2' 05" 8/10 (180,285 km/h) et au dixième tour à 2' 05" 7/10 (180,429 km). Amm est très loin en neuvième position.

Au quinzième passage, Duke est suivi de Masetti à 14", de Dale et Bandirola à 30" et de Liberati à 37".

Au dix-huitième passage, Coleman se retire.

Au vingtième passage, Duke, menant un train d'enfer, précède Masetti de 22", Dale de 42" et Bandirola de 43".

Au vingt-troisième tour, Duke améliore encore le record du tour en réalisant 2' 04" 6/10 (182,022 km/h). Au tour suivant, Liberati abandonne.

Au trente-deuxième et dernier tour, Duke, qui fit sans doute la plus belle course de sa vie, gagne sa cinquième épreuve consécutive.

Jamais, peut-être, la catégorie 500 cm<sup>3</sup> n'a eu un tel pilote.

Le championnat du monde des pilotes est virtuellement terminé la plupart des positions étant acquises ; le Grand Prix de Barcelone peut encore modifier le classement des 350 cm<sup>3</sup> et sidecars dans la mesure où les leaders actuels seraient contraints à l'abandon.

H. CINTIOLI.

## CLASSEMENT

### 125 CM<sup>3</sup> - 16 TOURS - 100,800 KM

1. Sala (M.V.), 41' 16" 4/10 (moy : 146,535 km/h) ; 2. Provini (Mondial), 42' 6" ; 3. Ubbiali (M.V.), 42' 12" ; 4. Genevini (M.V.), à 2 tours ; 5. Bettoni (M.V.) ; 6. Scheidhauer (M.V.).

Tour plus vite : Ubbiali (M.V.), en 2' 30" 7/10 (moy : 150,497 km/h), record.

### 250 CM<sup>3</sup> - 20 TOURS - 126 KM

1. Wheeler (Guzzi), 50' 51" 3/10 (moy : 148,657 km/h) ; 2. Ferri (Guzzi), 50' 58" 3/10 ; 3. Knopf (N.S.U.), 51' 02" ; 4. Colombo (Guzzi), 51' 04" ; 5. Wood (Guzzi), 52' 20" ; 6. Paciocca (Guzzi), 53' 12".

### 350 CM<sup>3</sup> - 24 TOURS - 151,200 KM

1. Anderson (Guzzi), 55' 25" 7/10 (moy : 163,670 km/h) ; 2. Lorenzetti (Guzzi), 55' 26" 2/10 ; 3. Kavanagh (Guzzi), 55' 26" 3/10 ; 4. Agostini (Guzzi), 55' 26" 7/10 ; 5. Amm (Norton), 55' 41" ; 6. Brett (Norton), 56' 05".

Record du tour : Anderson 2' 14" 8/10 (moy : 168,249 km/h).

### 500 CM<sup>3</sup> SIDECAR 16 TOURS - 100,800 KM

1. Noll (B.M.W.), 40' 19" (moy : 149,968 km/h) ; 2. Smith (Norton), 41' 14" ; 3. Faust (B.M.W.), 41' 35" 9/10 ; 4. Drion (B.M.W.), 42' 36" ; 5. Hillebrand (B.M.W.), à 1 tour ; 6. Betemps (Norton).

Record du tour : Noll 2' 28" (moy : 153,243 km/h).

### 500 CM<sup>3</sup> - 32 TOURS - 210,600 KM

1. Duke (Gilera 4), 1 h 7' 23" 9/10, (moy : 179,474 km/h) ; 2. Masetti (Gilera 4), 1 h 7' 49" ; 3. Bandirola (M.V. 4), 1 h 8' 33" 2/10 ; 4. Dale (M.V. 4), 1 h 8' 33" 4/10 ; 5. Armstrong (Gilera 4), 1 h 8' 50" ; 6. Kavanagh (Guzzi mono), à 1 tour.

Record du tour : Duke 2' 04" 6/10 (moy : 182,022 km/h).

## CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE

### CLASSE 125 cm<sup>3</sup>

Hollaus.....	32	points
Ubbiali.....	18	—
Muller.....	15	—
Haas.....	11	—

### CLASSE 250 cm<sup>3</sup>

Haas.....	32	points
Hollaus.....	26	—
Muller.....	17	—
Wheeler.....	15	—
Baltisberger....	14	—

### CLASSE 350 cm<sup>3</sup>

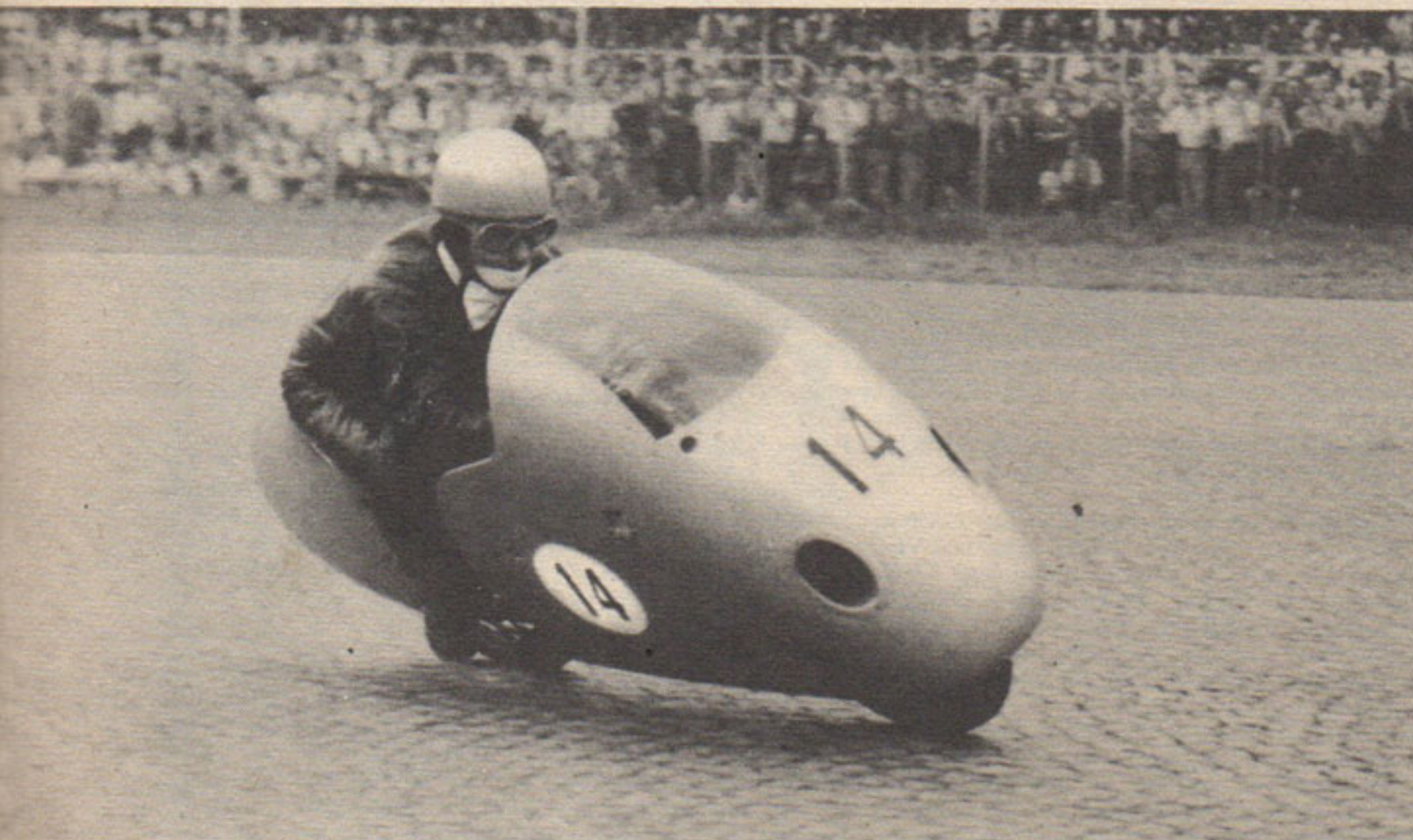
Anderson.....	30	points
Amm.....	22	—
Coleman.....	20	—
Kavanagh.....	18	—
Lorenzetti.....	15	—
Brett.....	13	—

### CLASSE 500 cm<sup>3</sup>

Duke.....	32	points
Amm.....	28	—
Armstrong.....	13	—
Coleman.....	11	—
Kavanagh.....	10	—

### CLASSE 500 cm<sup>3</sup> sidecar

Noll.....	30	points
Oliver.....	26	—
Smith.....	22	—
Hillebrand.....	14	—
Schneider.....	14	—





# SPORT ET CLUBS

## GRAND PRIX DE VITESSE DU M.C. ISLE-SUR-SORGUES

Dimanche 19 s'est couru l'annuel G.P. de vitesse du M.C. Islois réservé aux motos 175 cm<sup>3</sup>. Beau temps, public nombreux, bonne organisation. Une course était réservée aux pilotes amateurs sur machine de série qui eut un grand succès. Romano gagne comme à l'habitude grâce à son parfait pilotage. Perraud finit 3<sup>e</sup> après avoir lutté avec acharnement avec Panserat qui pilotait une superbe 175 cm<sup>3</sup> M.V. A.C.T. client, identique à celle de Bétémps. La course des amateurs est gagnée par le coureur local Benoît.

### Amateurs 175 cm<sup>3</sup>.

1<sup>re</sup> série : 1. Villary; 2. Gontier; 3. Rippert; 4. Pradel; 5. Pardigon; 6. James.  
2<sup>e</sup> série : 1. Benoît; 2. Trucy; 3. Jouve; 4. Girardet.

### Finale 175 cm<sup>3</sup> Amateurs.

1. Benoît (M.C. Islois); 2. Villary (M.C. Islois); 3. Gontier (Châteaurenard); 4. Jouve (M.C. Islois); 5. Trucy (Marseille).

### Professionnels 175 cm<sup>3</sup>.

1<sup>re</sup> série : 1. Romano; 2. Panserat; 3. Roubaud; 4. Aubert; 5. Chesnaud; 6. Ruisan.  
2<sup>e</sup> série : 1. Perraud; 2. Casset; 3. Trémelat; 4. Meynier.  
3<sup>e</sup> série : 1. Bertrand; 2. Figuières; 3. Dalmasso; 4. Botello; 5. Roman.

### Finale Professionnels 175 cm<sup>3</sup>.

1. Romano (Puch) 17' 44"; 2. Perraud (Motoconfort); 3. Panserat (M.V.); 4. Bertrand (Puch); 5. Roubaud; 6. Dalmasso; 7. Casset; 8. Trémelat.

## AU CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE D'AGEN

### Victoire de l'Avignonnais Schaad (175) et du Belge Deronne en side-car.

Sur le circuit agenais du Gravier, long de 1,700 km, rapide et sinueux par ses multiples et difficiles virages, avaient lieu les grandes compétitions internationales de sports mécaniques organisées par le Comité du Circuit International de vitesse de l'Agenais, groupant quatre sociétés sportives dont l'A.C. Gascogne et Agenais, Union Motocycliste de l'Agenais, M.C. Villeréal, M.C. Villeneuve-sur-Lot.

Elles se sont déroulées devant une foule assez dense, malgré le mauvais temps de la veille et de la matinée.

**Deronne vainqueur en side.** — Cette épreuve internationale se disputait en deux manches avec classement par addition de points. Le champion belge Deronne vainqueur des deux manches, s'adjugea cette course devant le Français Murit et le Suisse Haldeman. Malchanceux fut Drion et sa passagère, M<sup>lle</sup> Stolz, mais c'est surtout l'Australien Bob Mitchell qui fut le plus malheureux, néanmoins il s'octroya le record du tour : 87,428 km/h, avant ses ennuis mécaniques. L'Allemand Hildebrand, qui mena toute la course d'une manche, dut s'avouer vaincu deux tours avant la fin, trahi par son allumage; il prit sa revanche dans la deuxième manche.

Deronne fut très régulier; sa moyenne fut de l'ordre de 82,480 km/h en première manche et de 82,260 km/h en seconde, son meilleur tour en 1' 12", soit à 85 km/h.

Souignons que Murit avait comme passager Flahaut et Haldemann, Taveri, les deux solistes, vitesse 500, révélations de l'année.

**Schaad, le meilleur en petites cylindrées.** — L'épreuve en moto-solo petites cylindrées (175), disputée après deux éliminatoires (une nationale, une internationale), revint à l'ex-champion de France : Schaad de Saint-Andiol et licencié au M.C. Avignon qui, sur sa Terrot spéciale, de conception Nongier fut remarquable de brio.

Dans la série nationale le Clermontois Ramade fut supérieur aux Delpech, Boyer et autres Bonnal, dans celle internationale Schaad se qualifia

après une très belle remontée (il s'était arrêté par suite d'une panne). La seconde place fut âprement disputée et le duel de Martin (M.C. Auvergne), Cuin (M.C. Carcassonne), Camathias (Suisse) et Soulet (Tarbes) fut très intéressant à suivre.

Dans la finale, le Suisse Camathias prit un bon départ, mena pendant cinq tours, mais Schaad le passa au sixième, prend la tête et la conservera jusqu'à la fin. Très belle course de Cuin, le sympathique moustachu du M.C. Carcassonnais, qui se classa à 3<sup>e</sup> de Camathias. Cuin, sur son Arcizet A.M.C., était capable de battre le champion suisse. Il aurait pu le sauter s'il avait attaqué plus franchement quelques tours avant la fin et cela eut été pour lui une victoire de choix, Malchanceux fut le Tarbais Soulet qui, victime d'une chute, termina courageusement sa course mais fut fortement handicapé par sa blessure (déviolation de deux vertèbres).

### Résultats.

175 cm<sup>3</sup>.

1. Schaad (M.C. Avignon), sur Terrot, les 42,500 km en 33' 4/5, moy. 77,230 km/h; 2. Camathias (Suisse), sur M.V. en 34' 3/5; 3. Cuin (M.C. Carcassonne), sur Arcizet A.M.C., en 34' 03"; 4. Soulet (Tarbes), sur M.V., en 34' 10" 4/5; 5. Ramade (M.C. Auvergne); 6. Bonnal; 7. Gache. (Meilleur tour : Schaad, 1' 17" = 79,480 km/h.)

### Side-cars.

1. Deronne (Belgique), sur Norton, 2 points; 2. Murit (France), sur B.M.W., 6 points; 3. Haldemann (Suisse), sur Norton, 8 points; 4. *Ex-æquo* : Hildebrand (Allemagne), sur B.M.W.; Strubb (Suisse), sur Norton, 10 points; 6. Camathias (Suisse); 7. Thiaillier; 8. Ramade; 9. Schneider; 10. Sauzereau. (Meilleur tour : Bob Mitchell, 1' 10" = 87,428 km/h.)

## MOTO-CLUB DE PARIS

### Sorties du mois d'octobre.

17. — *Point de vue de Saint-Yon*, 80 km. Par N. 20, Arpajon; environ 5 km après Arpajon prendre à droite la D. 26. Passer à Boissy et, 2 km après, prendre la première petite route sur la gauche jusqu'au point de vue.

24. — *Sortie camping aux rochers d'Angennes*, 120 km. Par Rambouillet, prendre N. 306 pendant 4,500 km, ensuite la V.O. à droite en direction de Poigny-la-Forêt. *Départ* : Porte de Saint-Cloud, 9 heures et 13 h 30.

31. — *La Croix-du-Maine*, 65 km. Forêt de Saint-Germain, par Maisons-Laffitte, La Croix-de-Nouaille, 2 km après la gare d'Achères. *Départ* : Porte Champéret, 9 heures et 13 h 30.

Les réunions du Club auront lieu les 1<sup>er</sup> et 15 octobre, à 21 heures. Les isolés sont cordialement invités.

## A.M.R. PANISSIÉROISE — PANISSIÈRES

La première concentration motocycliste de la ville de la Soie a remporté, malgré le mauvais temps, un vif succès.

Les nombreux motards, qui avaient affronté la pluie pour se rendre à Panissières, ont été chaleureusement accueillis, et ont défilé dans notre ville pour se trouver réunis à un vin d'honneur donné sous la présidence de la Municipalité et de M.M. les Président et Vice-Président de la Ligue du Lyonnais motocycliste.

Le gymkhana, par suite de la persistance de la pluie, ne put avoir lieu et fut alors renvoyé à huitaine.

Le classement de la concentration fut le suivant : 1. Association Sportive des Graves Vichy-Cusset; 2. Union motocycliste Chalonnaise, Chalon-sur-Saône; 3. Union motocycliste Dauphiné-Grenoblois, Grenoble; 4. Moto-Club de Rive-de-Gier; 5. Moto-Club de Saint-Chamond; 6. Moto-Club Arbresle; 7. L.O.U. Motocycliste; 8. Moto-Club Clamecy.

La coupe offerte au club ayant effectué le plus long déplacement fut remportée par Grenoble.

La coupe offerte au club présentant le plus grand nombre de pilotes et passagers fut remportée par L'Arbresle.

Et la coupe offerte au club présentant le plus grand nombre de machines par L'Arbresle.

La journée s'est achevée par le grand bal de la Moto.

En résumé, excellente journée pour le beau sport motocycliste, en souhaitant que, l'année prochaine, notre seconde concentration motocycliste, prévue pour le 3 juillet, obtiendra à nouveau un brillant succès.

## LE MOTO-CAMPING CLUB ALBIGEOIS EN DEUIL

La grande famille du Moto-Camping Club Albigeois vint de perdre un de ses membres-fondateurs, M. Jean Chartrou, terrassé, après une longue et douloureuse maladie, à l'âge de 41 ans.

Dès la première heure il fut à la pointe du combat pour l'organisation des Grands Prix Automobiles et Motocyclistes de l'Albigeois. D'un dynamisme remarquable, il fut de la lignée des grands organisateurs. Il était vice-président de la Société albigeoise de Sports mécaniques. Le M.C.C. Albigeois perd un de ses fervents adeptes et pleure un ami.

À sa veuve, à ses enfants, la rédaction de *Motocycles* présente ses condoléances et les assure de toute sa sympathie.

## AU CIRCUIT DE VITESSE DE CADOURS DOUBLÉ DU CHAMPION DE FRANCE COLLOT

Cadours. (*De notre envoyé spécial Pierre Chaireire.*)

C'est sur un circuit de 4,016 km de Cadours-Laréole que s'est disputée la septième épreuve motocycliste réservée aux catégories 350 et 550, en prélude aux courses automobiles gagnées par Behra, sur Gordini.

Sans vouloir détruire la remarquable performance dans les deux cylindrées du sympathique champion de France Jacques Collot, de Vesoul, disons que ces épreuves furent quelque peu monotones. En 350, Collot, dès le départ, s'octroya une avance considérable sur son second immédiat, le Belge Goffin. Il manquait des bagarreurs, des animateurs, et c'est bien dommage que Taveri, le Suisse révélation de 1954, et le Néo-Zélandais Simpson n'aient pu venir à Cadours, contraints tous deux au forfait. Ils auraient sûrement bagarré, Collot aurait joué plus serré et la compétition, malgré la pluie, n'eût été que plus belle car plus spectaculaire. Il y eut bien une petite explication pour la troisième place entre Bruguières, Camathias et Gauch, mais elle fut de courte durée.

En 350, le grand malchanceux fut le Britannique Bruguières. Le Suisse Camathias, privé de sa 350, courut avec une Guzzi 250 et, quoique inférieur en cylindrées il fut très régulier, tournant à 107-108 contre 112 pour Collot.

En 500, nette suprématie de Collot qui arrive, sur vingt tours, à prendre 1' 15" d'avance sur Goffin, nettement inférieur à sa renommée. Dès le troisième tour, les places sont déjà attribuées, dans l'ordre, à Collot, Goffin, Gauch et Camathias. Il y eut néanmoins quelque intérêt à suivre cette course en solo de Collot car ce dernier, à chaque tour, augmentait son avance, et, d'un tour à 107,892, il le porta progressivement à 108,703-109,525-110,363-111,212-112,950-114,752 et, au dix-septième tour, il bat le record du tour, que détenait depuis l'an dernier Pierre Monneret, à 115,660 contre 115,100, et cela sur une piste glissante et humide. C'est tout ce qu'il y eut de remarquable dans les grosses cylindrées, et c'est peu. Avec ce doublé Collot s'attribue définitivement le trophée du Casque d'or Veedol. Belle affluence à Cadours, malgré le mauvais temps. Bonne organisation du C.A. Cadours et de l'U.M. du Midi.

### Résultats techniques.

350 :

1. Collot (France), sur Norton, les 80,320 km en 45', moy. 107,093 km/h; 2. Goffin (Belgique) Norton, les 80,320 km en 45' 26"; 3. Camathias (Suisse), Guzzi, les 80,320 km à 1 tour; 4. Insermini; 5. Gauch; 6. Lacoste. Abandons : Bruguières (Anglais); Flores (Espagne).

500 :

1. Collot (France), sur Norton, les 80,320 km en 43' 36" 2/5, moy. 110,515; 2. Goffin (Belgique), Norton, les 80,320 km en 44' 51"; 3. Gauch (Toulouse), Norton, les 80,320 km en 45' 31"; 4. Camathias (Suisse), Norton, les 80,320 km à 1 tour; 5. Lamarque; 6. Flores; 7. Secousse. Abandons de Bruguières et d'Insermini.



PIÈCES DÉTACHÉES **LEVALLOIS-MOTOS** RÉPARATIONS

(A. DUBOIS)

58, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS-PERRET (Seine) Per. 19-73  
VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

Motocyclette



Vélocycleur, Scooter, Motocyclette

**TERROT** Scooter **BERNARDET**

DANS VOTRE INTÉRÊT, demandez à voir L'ATELIER DE RÉPARATIONS de votre vendeur, AVANT de PASSER votre commande  
**BON VENDEUR C'EST BIEN! BON MÉCANICIEN C'EST MIEUX!**  
COMMANDEZ DÈS MAINTENANT VOS MOTOCYCLETTES POUR LA SAISON **VENTE A CRÉDIT**

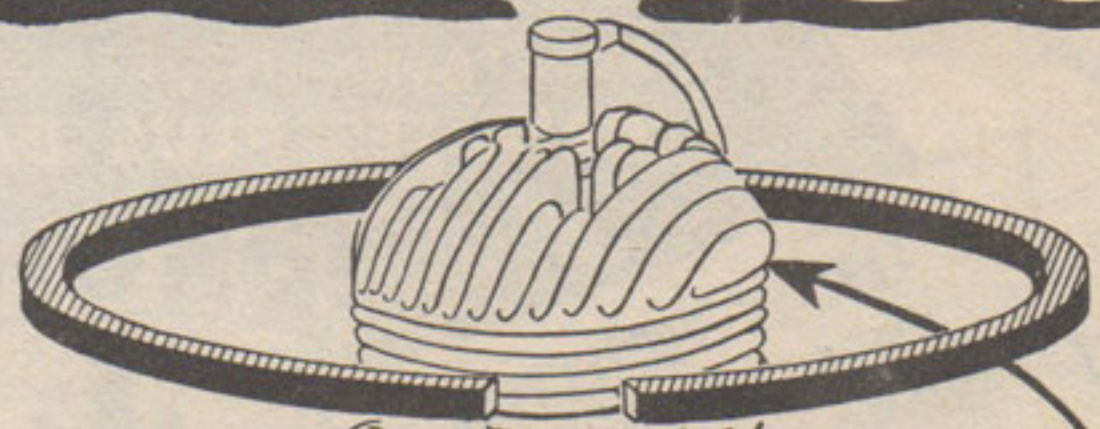
CONCESSIONNAIRE PRINCIPAL  
**STERVA**



FACILITÉS de PAIEMENT  
SUR 4 MOIS  
**CRÉDIT**  
6-9-12 et 15 MOIS

★  
CONCESSIONNAIRE  
ALCYON - BABY MOTO - BERNARDET  
DREYON - CAZENAVE - FOLLIS - GUZZI  
GNOME-RHONE - PALOMA - PUCH  
SPEED

**MOTO-VANVES-SPORT** 1-3, Bd Brune, 14<sup>e</sup>  
TÉL. : LEC 50-95



**Segments noirs Amedée Bollée**  
Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns  
**spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps**  
à refroidissement par air

152

**AFCO S.A.**

181, RUE LA FAYETTE, 181  
PARIS-10<sup>e</sup>

PRÉSENTE POUR LA SAISON 1954-1955  
**SES SPÉCIALITÉS**

Chaînes " **PERRY** "  
Moteurs " **JLO** "

**POCKET CHARGER 6 V - 1,5 A. EFF.**



POUR SECTEURS 127 ET 220 V - 50 Hz.

**UN CHARGEUR DE QUALITÉ**  
dans une prise de courant !

★  
Vie illimitée  
Encombrement, poids...  
et **PRIX... RÉDUITS :**  
3.975 Fr.

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

**MOTOBÉCANE**

SCOOTER  
VÉLOMOTEUR  
MOTOS

CRÉDIT  
LIVRAISON  
IMMÉDIATE

C  
R  
É  
D  
I  
T

STATION - SERVICE  
**M O B Y L E T T E**  
STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES  
TOUS LES ACCESSOIRES ET ÉQUIPEMENTS

C  
R  
É  
D  
I  
T

**P. LISITA** 94, boulevard Magenta, PARIS 10<sup>e</sup>  
Téléphone : NORd 65-25 ★ ★ ★ Métro : GARE DU NORD





*Le Seul Spécialiste*  
de l'accessoire  
de l'équipement

Économiser de l'argent  
gagner du temps  
en trouvant toujours  
le choix le plus renouvelé  
de 6.000 articles différents  
pour motos-scooters-cyclomoteurs

compétence  
honnêteté  
régularité

pour vous...  
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES  
EQUIPEMENTS VETEMENTS  
SPECIALEMENT ETUDIÉS  
**PRIX LES PLUS BAS**

**TABLIER PROTECTEUR**  
pour motocycliste  
Noir ou marron : 1.595 f.  
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

MEMBRES DE CLUBS  
FAITES-VOUS CONNAITRE.

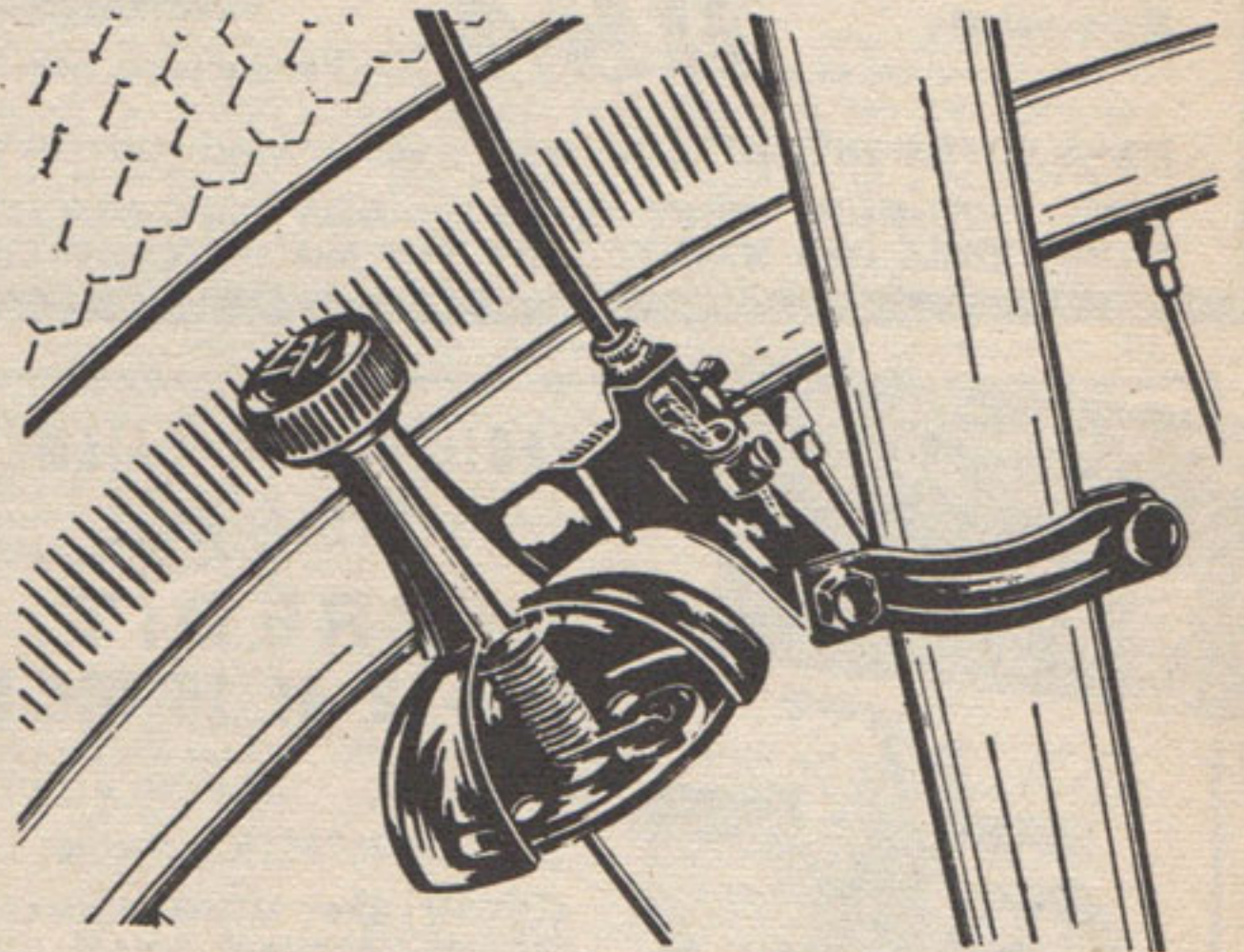


ETS REVIL, 82, AVENUE DES TERNES  
225, Boulevard Péreire, PARIS - ÉTO. 15-53

CHANTELUNE-FOZ

L'avertisseur rotatif  
**E. M.**

s'adapte sur tous les cyclomoteurs et bicyclettes  
**SIMPLE**



**ROBUSTE**

Société **GAMA** - Rue J.-B. Bru, à CUSSET (Allier)

**GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES**

**SAKER**

POIGNÉES  
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES  
PAR VIS

OCERP

**MOI QUI AIME  
POUSSER  
MON MOTEUR**



je mets toujours un  
**SUPERLUBRIFIANT**  
dans l'essence

mais je choisis

**Bretocyl**  
parce qu'il est  
**Graphité**

C'EST "LE SUPERLUBRIFIANT DES CHAMPIONS"  
GRAISSAGE PARFAIT des hauts de cylindres  
Puissance - Souplesse - Sécurité

**BRET-OIL** démontre la supériorité  
de ses produits :

au Salon de l'Auto - Stand 11 - Galerie A.  
au Hall du Cycle - Stand 128 - Travée 7.



**Crédit total - échange - reprise - toutes motos contre autos.** 157, av. du Maine, Paris (14<sup>e</sup>). *SEG.* 26-40.

**FONDS - VENTE RÉPARATIONS** cycles, armes, art. pêche. Agence Peugeot et Ravat. Seul chef-lieu canton 850 habitants. *S'adresser au bureau du Journal.*

**SIMCA** Décap. n. 1947. Mot. ref. Vignon, 17, r. P.-Brossolette, Courbevoie.

**A VENDRE MAISON LIBRE**, 7 pièces, dépendances, atelier, magasin, convient artisan-mécanicien auto, à 15 km Amiens. *Ecrire au Journal.*

#### CESSATION DE COMMERCE

Motobécane 100 3 vit.  
Guiller 175 4 vit. sél.  
N.S.U. 350 4 vit. sél.  
B.S.A. 500 4 vit. sél. av. ou s. side.  
Side Bernardet à g., pièces diverses moto, remorque vélo nve, moteur Mosquito ét. nf, vélos nf et d'occasion SIMCA 5 com. ne. *Bergeon, 61, r. Ch.-Schmid, St-Ouen.*

**DYNAMO**, phare régulateur Lircas nf et occas. *Batiste, 100, av. République, Aubervilliers.*

#### MECANICIENS AUTOS DEVENEZ CHEF DE GARAGE

Pour améliorer votre situation  
Pour gagner plus  
Pour devenir un spécialiste éprouvé

#### COURS DE CHEF DE GARAGE

chez vous, le soir.  
Durée 10 mois environ. Etude complète de la Technique de la réparation Automobile, organisation de garages, magasins, Stations-Service, Comptabilité, etc. Attestation de fin d'études.  
Demandez la brochure n° 14 CG aux « COURS TECHNIQUES AUTOS », Saint-Quentin (Aisne).

Pour la véritable Mobylette, une seule adresse à Dijon : **BILLY HENRI**, 6 boul. de la Trémouille. *Tél. D2 49.68.*

**FONDS COMMERCE** cycles et motos, bien placé, à vendre. *S'adresser au Journal.*

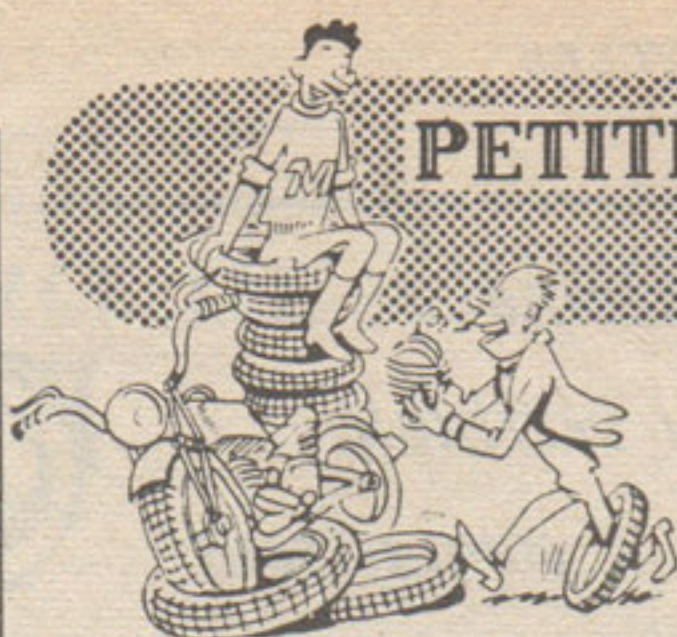
**MOTOS PIÈCES OCCASION.** Vente achat, échange ttes pièces moto : anglaise, allemande, belge, américaine, française, épaves, cadres, fourches, moteurs, boîtes, sides, grand choix de pneus et chambres occasion. *Loubet, J. Grêle-Castres (Tarn). Tél. : 2-89.*

Toujours **50 VOIT. TOURISME ET SPORT**, Reprise ttes motos et crédit. *Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. NOR. 15-18.*

**A MOTO RECORD**, 100 motos sélectionnées, reprise crédit-voitures, 151, rue Marcadet, Paris (18<sup>e</sup>). *MON. 24-40.*

**MOTOS POHU** spéc. Puch. Moto service Paloma, ttes pièces détachées, acces., livres, magasin, 175 SV, 250 TF, 250 carénée sport, 6 et 9 mois crédit, 52, avenue Foch, Saint-Maur.

Recherche épave **D.K.W. 500 NZ** même incomplète ou avec papier. *Claude Cerceau, Authon-du-Perche (Eure-et-Loir).*



## PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres,  
signes ou espaces :

200 francs

Ach. plusieurs **125 PEUG.** pu **MOTOB.**, faire offre du 15 au 17 avant 9 h. 10, rue des Gr.-Augustins (6<sup>e</sup>).

**CEMEC 750 cm<sup>3</sup>**, type 27, 0 km, sous garantie. *Groult, 1, r. de l'Orangerie, Meudon (S.-et-O.). OBS. 11-66.*

**NORTON MANX 500**, Ydral courses. Nbx avantages, crédit. *Darré, 28, r. Martimpresy, Meaux (cinéma). Tél. 385.*

**125 TERROT ETD** impeccable équipée, avec tente housse. *Matret, 4, avenue Cadéras, Bondy (Seine).*

**SIDECAR NORTON Dominator 500 cm<sup>3</sup>** bicylindre avec side Précision. 4 500 km. Ensemble ou séparément cause achat voiture. *M. Perrin, 43, rue St-Ferdinand, Paris (17<sup>e</sup>). ETO. 08-41.*

Bicyclettes Homme et Dame.  
Bicyclette à moteur 49 cm<sup>3</sup>.  
Vélocycle 125 cm<sup>3</sup> deux-temps.  
Moto 175 cm<sup>3</sup> deux-temps.  
Moto 175 cm<sup>3</sup> quatre-temps.  
Scooter 250 cm<sup>3</sup> Bernardet.  
Toutes ces machines neuves sont garanties et vendues à des prix exceptionnels.

#### OCCASIONS

100 deux-temps Automoto ..Fr.	35 000
125 deux-temps Automoto....	45 000
175, quatre-temps.....	95 000
175 Motobécane .....	65 000

*S'adresser à Marcel Pahin, agence Automoto, 62, avenue de la Grande-Armée, Paris (17<sup>e</sup>) GAL. 57-95.*

**DRESCH** Pièces d'origine

Écrire à **CHAMARANDE (S. & O.)**

VENTE : Garage, 16, rue des Belles-Croix  
**ÉTAMPES (S.-et-O.)**

**GNOME ET RHONE 125 cm<sup>3</sup>**, culasse spéc., sélec. 51. 13 000 km. *Tardu, TRI 62-61.*

**175 A.M.C. AUTOMOTO**, 4 vit. sél., 40 000. **SCOOTAVIA 275**, jamais roulé, soldé 150. **125 PEUGEOT 51**, 65, révisée. **125 TERROT ETD** disponibles. *Castel, Savy-Berlette (Pas-de-Calais).*

**PUCH 250 TF**, tr. b. état., éq. comp., sac cuir. Px av. *Tél. MAL 26-17.*

Cause double emploi vend **CYCLOMOTEUR EQUIPE « LE GITAN »**. Moteur Vap 800 km, état absolument neuf. Prix intéressant à débattre. *Legrand, 48, rue Saint-Jean, Monthuçon (Allier).*

**BERNARDET 250 52**, tr. bn ét., selle dble, batterie, klaxon, compteur, pns nfs, p.-bagages, pare-chocs, 90 000 fr. *Oliva, 105, rue Lafayette (10<sup>e</sup>). TRU. 96-54, 9 h à 12 h et 14 h à 18 h 30, sf dimanche.*

**200 MOTOS**, vélomoteurs, scooters d'occasion, Darmont 6 CV, Simca 5, Citroën 11 CV crémaillère à échanger contre motos. **CREDIT 18 MOIS.** Lot important de fourches, roues, cadres, cylindres, culasses, carters, boîtes, moteurs. *Mag. B.S.A., Triumph, Gillet-Herstal, Saroléa, F.N., Jap culbuté. Bianco, 92, av. Verdun, Issy (Seine). MIC. 22-39.*



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

**MARCHAND Frères**

16, rue Danton - LEVALLOIS

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

**EXPOS. PERMAN.** de 150 vélom., motos et sides d'occas., sélect. à partir de 40 000 fr., cyclecars et voit. sport. Vélocycle récents à 50 % du prix catal. Jusqu'à 80 000 fr. crédit sans premier versement. Abonnement grat. à *Moto Cycles* à tout acheteur. *Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. NOR 15-18.*

Usines Ouest demande : **DESSINATEUR-PROJETEUR** préfér. Ingénieur expérience Moteurs quatre-temps genre Dyna, Citroën 2 CV, Motos culbut. *Ecr. N° 14371 PUBLICITÉ 36 ter, r. Tour-d'Auvergne, PARIS, qui transmet.*

**ROVIN 2 CV**, capote impeccable. Beau vélo VAP 4. *Saussine, 10, r. Gévelot, Sèvres (S.-et-O.).*

**EXCEPTIONNEL.** Vends voiturette alliage léger 2 CV, 4 roues, 2-3 places. 100 km. Moteur **YDRAL-Sport**. 175 cm<sup>3</sup>. A roder, cause maladie, agréée mines. 7985 BD 78. *Renseignements et photos c. timbre. M. Devaux, Mériel (S.-et-O.).*

**STERVA 125 SPORT**, impec., urgent, 110 000. *Brisard, 44, rue Roger-François, Maisons-Alfort (Seine).*

**PEUGEOT 175**, type 176 LC 4, ét. nf., four. tél., susp. AR., 15 000 km, prix int. *Lecocq, 3, rue Thiers, Laigle (Orne).*

*Moto-Club Clamecy (Nièvre) vend avec facilités de paiement :*  
**PEUGEOT 176 TC 4.** Impeccable. Accessoires ..... 100 000  
**PEUGEOT P.135.** Parfait état. 100 000  
**ZUNDAPP 800 cm<sup>3</sup>**, refaite à nf. 130 000  
**TRIUMPH 650 cm<sup>3</sup>** 1953, comme neuve, accessoires ..... 280 000

**GUZZI 250** Gambalungmino dernier modèle, moteur juste refait usine. *Guérin Motos, Angoulême. Tél. 13-70.*

**B.M.W. R12**, parf. état. 1948. Nbx acc., sac cuir, px 150. *Luconi, 19, r. P.-de-Lozère, Maisons-Alfort (Seine).*

**EMBRAYAGE AUTOMATIQUE** moto simple, solide, bon marché, ni complications, ni électricité. Inventeur cherche constructeur. *Darwin, rue du Folgoët, Lesneven (Finistère).*

**COMTANT.** achète ttes motos, scooters et vélomoteurs récents. *Alazard, 47 bis, av. de Clichy (17<sup>e</sup>). (Fond cour côté Cinéma.)*

**JANTES ITALIENNES** (Type Championnat du Monde) en alliage léger pour machines Sport et Course. **FREINS-MOYEURS « COLLI »** compétition. *Ainsi que :*

On demande représentants pour vente d'accessoires pour motos et autos. *M. Colignon, Stand N° 3, Salon du Cycle ou écrire à A.F.A.C. Fontaine (Isère).*

Vends voiture **SIMCA 5** sortie 38, très bon état général. Prix 120 000. *Visible tous les samedis après-midi. Lardeau René, Rochecorbon (Indre-et-Loire).*

**MOTOS, STOCK OCCASIONS, CREDIT 12 MOIS. MOTOS, VOITURES, VENTE, ACHATS, ECHANGE.**

**Motos.**  
B.M.W. R.75, side : 150 000.  
Zundapp KS 750, side : 140 000.  
N.S.U. 500, side : 80 000.  
N.S.U. 500, side : 80 000.  
Norton 500 16H : 90 000.  
B.S.A. B26 350 cm<sup>3</sup>, télesc.  
Triumph 350, suspens. : 120 000.  
Harley 750 M.P. : 90 000.  
Indian 500, scout. : 75 000.  
et nombreuses marques diverses : Saroléa, Gillet-Herstal, René-Gillet, Terrot, Motobécane, etc.

**Vélocycleurs.**  
Terrot 1953, télesc. : 70 000.  
Gnome R4 : 50 000.  
Motobécane D45 : 45 000.  
Motobécane 175 cm<sup>3</sup> : 75 000.

**Voitures reprise motos possible.**  
Citroën 15 Traction : 200 000.  
Lincoln Zéphir moteur rev. : 100 000.  
Fourgon tôle V8, 13 CV : 80 000.  
Fiat C<sup>11</sup>, 8 CV, caisse neuve : 65 000.  
Moriss 8 ch. décapotable : 200 000.  
Primaquatre, 301, Volksxagen 6 CV, etc., etc. *Motos-Stock, 11 bis, villa Saint-Michel, Paris (18<sup>e</sup>).*

**T.W.N. BOSS 350**, 2 cyl., nve (0 km). *Richard, 46, r. Gambetta, Air-s.-Adour (Landes).*

**STATION SERVICE**

**YORAL**

Stock complet

TOUS  
CARBURATEURS  
DEL LORTO

FOURCHES ET  
AMORTISSEURS  
GRAZZINI

20, RUE DU DÉBARCADÈRE - PARIS-16<sup>e</sup> - ETO. 73-92, 77-46



# Royal Enfield

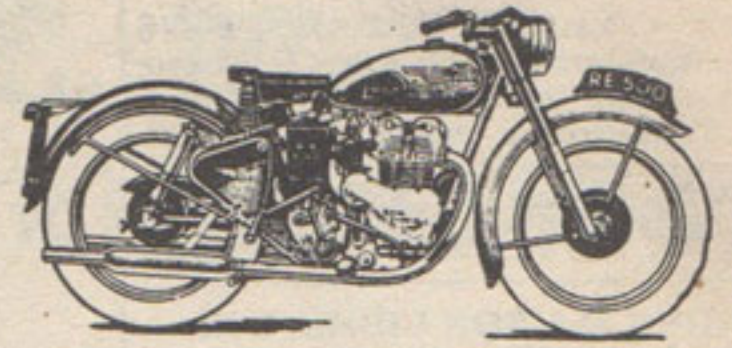
(TOUTES PIÈCES NEUVES ET D'ORIGINE)  
**AGENCE GÉNÉRALE EXCLUSIVE**  
**ÉTS PIERRE PSALTY**

80, av. des Ternes - PARIS-17<sup>e</sup> - Tél. : ETO 55-52.

La machine

du véritable

connaisseur



B.S.A. 250 C 11 SL, bn état., 9 500 km. 160 000. Redheuil, 28, r. V.-Mauris, Malakoff (Seine), après 18 h 30.

TERROT 100 nf, 0 km, non immatric., gar. 6 m. Px taxe — 15 %. Epicerie, 16, bd Kellermann, Paris (13<sup>e</sup>).

MATCHLESS 350 4 vi. tél. sport confiance à déb. 250 Puch 42 paral 4 vit., b. état + pièces contre + petit ou molybde avec soult. Thomas, Mayennes (Nièvre).

Part. vd. 250 B.S.A. C11SL. 1 500 km., 4 vit. G.R. 350. Major 4 vit. SCO. BERNARDET 125 4 vit. Ego, 71, r. G.-Delory, Caudry (Nord).

Cède avant mauv. sais. JAWA 350 1950. Soignée, selle bipl., px arrang. Delattre, 15, rue du Lunain (14<sup>e</sup>) (voir concierge).

Vends cause double emploi 350 TERROT mod. 50, f. tél., sél. 4 vitesses, tand-sad, état impeccable, noir et chrome, 120 000. Lalevée R., centre de la Ferme, Riedisheim.

MONET-GOYON, 100 cm<sup>3</sup>, août 1953, sélecteur, tan-sad, bon état, 25 000 fr. Serph, 71, av. de Villiers (17<sup>e</sup>).

FONDS CYCLOS-SCOOTERS. Vente, Réparations. Correspt Vespa, Lambretta. Stations - Service : A.B.G., Mosquito, Cucciolo, Junior, Logem<sup>3</sup> p., cuisine, boutique et atelier. Ecrire au journal.

A.J.S., 350, 1953 ; Norton, juin 1954, prix intéressant, Hofecker, 17, rue de l'Yser, St-Cloud.

PIECES A.B.C., GNOME-RHONE. Type X-C V. 2, Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13<sup>e</sup>).

## LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



le **TUBOTOM**

**OTOM** S.A.

5 bis, RUE FRANKLIN COURBEVOIE  
 DÉF. 21 63 \* 25 91

Directeur-Gérant : Max ENDERS

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

SUSPENSIONS AR.

HYDRAU-

LIQUES



34, rue Louis-Blanc

GOURBEVOIE (Seine)

DEF 27-87

- 29-09



**MOTO-CEINTURES**

MARQUE DÉPOSÉE

**POUR VOTRE SANTÉ**

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant  
 20<sup>bis</sup> rue des Jumeaux - TOULOUSE

CHRYSLER, C. 22, coupé Club, prix intéressant. Nebout, 22, rue Croix-du-Val, Meudon, (S.-et-O). OBS 15-26.

M. 24 ans, dact., parl. ang., spéc., P. D. motos. Serv. comm., libre de suite, cherche emploi. S'adr. Motocycles.

PIÈCES DÉTACHÉES, anciens modèles, Monet-Goyon, Terrot, Peugeot. Cadres, fourches, cylindres. Valpin frères, place Pasteur, Lons-le-Saunier (Jura).

TRIVESPA, fourgonnette, cse dble emploi, état neuf, 500 km, sous garantie. Faire offres Imprimerie Fleurent, rue de la Gare, Fraize (Vosges).

MOTOBÉCANE 175, parfait état, prix intéressant. S'adresser M. Rousseau, 19, rue André-del-Sarte, Paris (18<sup>e</sup>).

N.S.U. MAX, 1954, à crédit, nve. Tél. JAS 06-55, samedi et dim., ou échange contre voit.

B.M.W. R 67/2, fin 1953, rodée, acces., px 425 000. Renard, 7, rue Eglise-Saint-Michel, Marseille.

175 cm<sup>3</sup> T4 Peugeot, nomb. acc., t. b. état, 80 000. Bonnetête, 20, rue Daguerre (14<sup>e</sup>).

350 et 500 B.S.A., GOLD-STAR CROSS. Jacques Barat, 156, rue Giraudau, Tours (I.-et-L.).

MOTOB D 45 A, px : 40 000. Tél. WAG 30-49 (après 17 h.).

D.K.W., 2 cyl. 1940 4 ch., cabriolet décapotable, 2-4 places, parf. état mec., pneus neufs. Ondet, 17, rue du Débarcadère. 300 000.

MOTO TRIUMPH 350 NM, culbutée, bon état, et 175 cm<sup>3</sup> PEUGEOT 1951, parfait état, peu roulé. S'adresser à Michel Leclerc, Villers-Ecalles, par Barentin.

125 D.K.W., très rapide, embrayage et pneu neufs, 80 000 fr. S'adresser Poucet Alphonse, à Audes (Allier).

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

### CRÉDIT TOTAL

Premier versement 1 mois après livraison ; 50 motos soldées payables en 6, 9 ou 12 mois.

Dollar 500, culbuteurs....	35 000 fr.
Terrot 350, parfaite.....	50 000 fr.
Peugeot 4 ch., c. neuve....	75 000 fr.
Terrot 175, 4 vit. sport....	70 000 fr.
René-Gillet 1000, Police....	65 000 fr.
Monet-Goyon 500, 4 vit. ....	75 000 fr.
Peugeot 500, c. neuve.....	75 000 fr.
F. N. 500, fourche télesc....	90 000 fr.
Indian 5 ch., scout 2 cyl....	85 000 fr.
Norton 500 16 H, parfaite...	90 000 fr.
Triumph 500, anglaise.....	85 000 fr.
Harley-Davidson 750, bien..	110 000 fr.

Reprise toutes motos et 125 cm<sup>3</sup>. FAURIE, 8, avenue de St-Ouen, Paris. M<sup>o</sup> La Fourche (dans la cour).

GUILLER 250 A.C.T. modèle Luxe. 6 000 km., état impeccable. Urgent. 220 000. Berthier, 33, rue A.-Rabier, Deuil (S.-et-O.).

PUCH 250 t. b. ét. avec acces. 140. Tél. AUT. 65-06, le soir seulement.

### MOTOCYCLISTES ! SCOOTERISTES !

Pour l'entretien et la remise en état de votre machine, vous devez posséder ces volumes !

La pratique de la moto.....Fr.	345
L'art de conduire une moto.....	430
Le vade-mecum du motocycliste..	750
L'atelier du motocycliste.....	500
Le manuel du deux-temps.....	485
Notice d'entretien Peugeot P.55-56-155-156-176.....	475
Notice d'entretien Terrot 125 cm <sup>3</sup> E T D M 4 T D.....	400
Notice d'entretien Motobécane 125 latérale.....	300
Notice d'entretien Motobécane 125 175 culb.....	460
Notice d'entretien Gnome-Rhône R1-R2-R3-R4 C.....	465
Manuel d'entretien Vespa.....	525
— Lambretta.....	490
Technique et pratique des cyclomoteurs.....	495

Envoi : contre remboursement. Librairie Technique Générale, 4, rue de Lunéville (Serv. 9), Saint-Quentin (Aisne).

JAWA 250 cm<sup>3</sup> : 100 000 fr.  
 JAWA 350 cm<sup>3</sup> : 125 000 fr.  
 NORTON, DOMINATOR 500 cm<sup>3</sup> 1953 : 240 000 fr. (Reprise JAWA.)  
 D.K.W. 125 cm<sup>3</sup> 1953, état neuf : 125 000 f. Jeannin, Agence JAWA, LEC. 80-62, 11, av. Porte-de-la-Plaine, Paris (15<sup>e</sup>). Face Parc Expositions, métro Porte Versailles.

B.S.A. 500 LAT. M 20, type Armée, bon état, tand-sad, 80 000 fr. J. Bonte, rue du Plat, Armentières (Nord).

Exceptionnel, cause urgente, vends fonds Motos, Paris (12<sup>e</sup>). Concessionnaire exclusif

### MOTOBÉCANE

Magasin neuf, lettres néon. Prix : 4 M. avec ou sans appartement. Facilités sur stock. Ecrire : Renaud, 37, bd Poniatowski, Paris (12<sup>e</sup>). DID. 37-37.

Cause départ, vends DARMON 6 CV, type Strair, 2 vit., mot. revis., pneus neufs. Prix 35 000. M. Chadoin, Decize (Nièvre).

ROYAL-ENFIELD orig., 500 culb., très peu roulé (12 000). Frouc. télesc., side Précision, caisse canadienne luxe transformable tour. comm. Etat impec., nomb. acces. Occ. except. Cause maladie. J. Laverlochère, 7, rue Lacépède, Paris (5<sup>e</sup>).

MOTO 198 cm<sup>3</sup> VICTORIA, moteur refait à neuf, pneus neufs, très bon état, prix 68 000 fr. compt. A. Eckhard, Bourg-Bruche (B.-Rh.).

B.S.A. M 33 500 culbuteurs. Sélect. 4 vit., neuve, 2 000 km encore en rodage. 245 000, crédit. Renault-Camus, 2 bis, rue du Troisy, Clamart (Seine). Tél. MIC 56-06.

150 DEUX-TEMPS ALLEMANDE sélect. 4 vit., phare incorporé, impec. Ecrire pour rendez-vous Raverneau René, La Celle-sur Loire (Nièvre).

HOREX RÉGINA, 3, 5 CV, selle dble, urgent. 220 compt. Matin. Sala, 25, r. Poiré, Saint-Denis.

### RAISON TRAVAUX Liquide. Crédit Immédiat.

GNOME X et AX2 avec 20 000 fr.  
 R.-GILLET 750 et 1 000 avec 20 000 fr.  
 MONET 350 et 500 rec. avec 25 000 fr.  
 TERROT 350 et 500 avec 25 000 fr.  
 INDIAN 500 et 1 200 avec 25 000 fr.  
 PEUGEOT tous types avec 25 000 fr.  
 NORTON 16 H origine avec 30 000 fr.  
 D.K.W. 350 impec. avec 30 000 fr.  
 MOTOBÉCANE 175 c. nf. avec 30 000 fr.  
 STOCC épaves, sides et pièces occasion.  
 REMISE 10 % à règlement compt.  
 ALAZARD, 47 bis, av. de Clichy (17<sup>e</sup>).  
 Fond cour, côté Cinéma.

INDIAN 1 200. G. Luxe av. châssis, side orig., caisse Bernardet. G. Rcut. 1 pl. 1/2. Mot peint. orho. impec., 3 pns, neufs. P. br. P. ch. KL. Dble clignotants plus 1 châssis. Side Bernardet av. r. et pn. neuf. Vends ou éch. c. voiture. Biard, 3, rue Gabriel-Péri, Valenton (S.-et-O.).



LE NUMÉRO DE COMPTE RENDU DE SALON

# MOTOCYCLES

Parâtra le 1<sup>er</sup> novembre

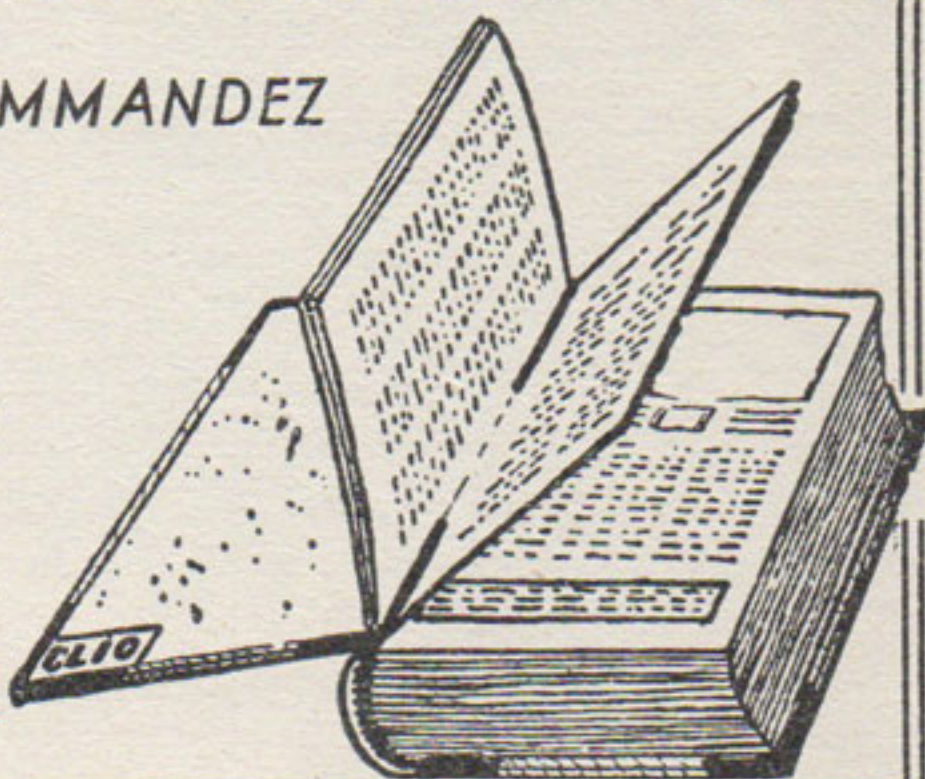
Retenez-le dès maintenant!

COMMANDEZ

VOS RELIURES  
"MOTOCYCLES"

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

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



## Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17<sup>e</sup>  
24 NUMÉROS PAR AN

UN AN. . . . . 800 fr.

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

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

NOM : .....

ADRESSE : .....

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

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

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

L'abonnement partira du numéro .....

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

LIRE C'EST S'INSTRUIRE

SAVOIR C'EST ÊTRE INSTRUIT

VIVRE C'EST PARTAGER  
L'EXISTENCE DES HOMMES.

CHAQUE  
SEMAINE 30<sup>f</sup>

# VOIR

*c'est à la fois...*

LIRE, SAVOIR, VIVRE et...

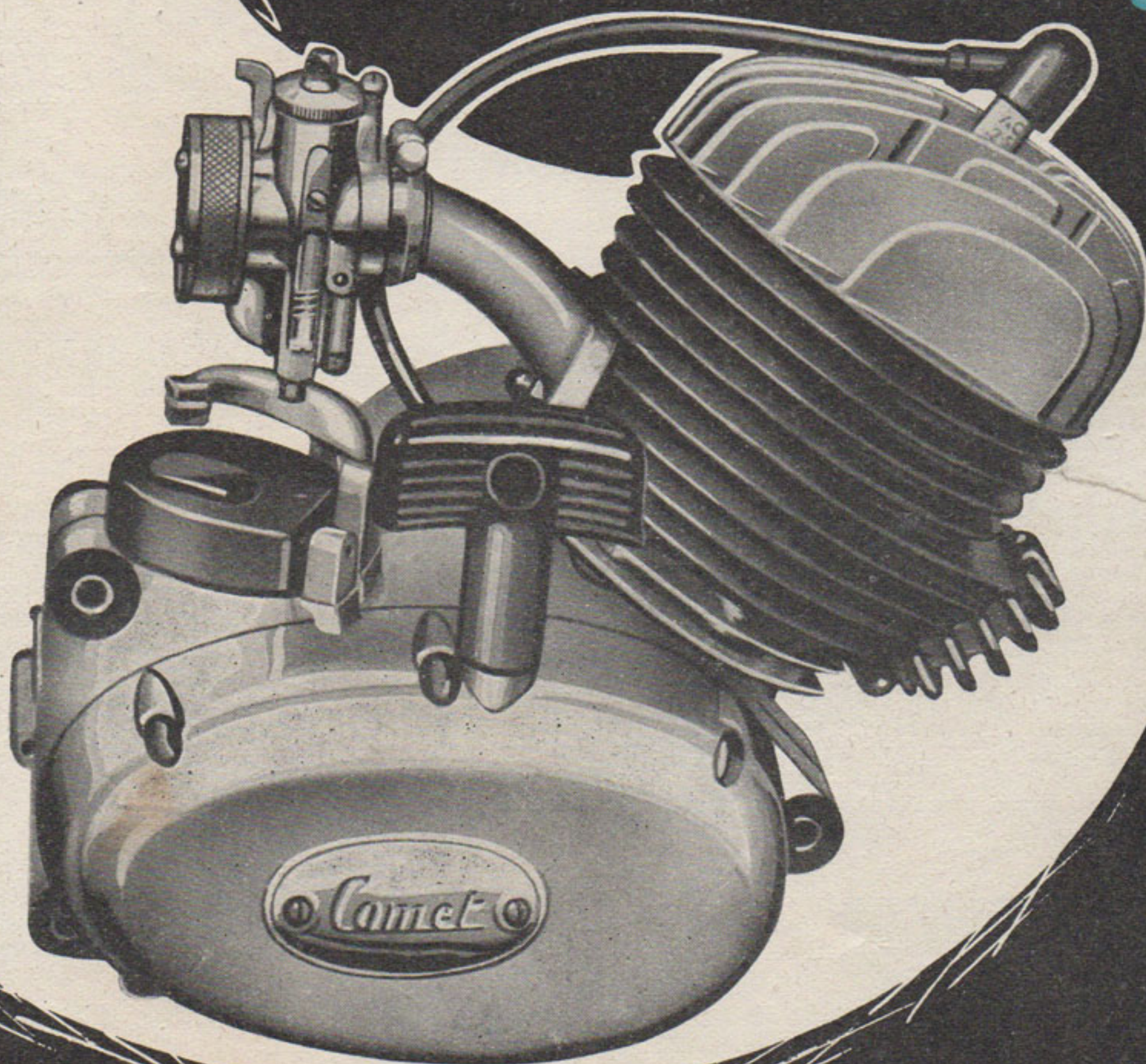


LE 98<sup>cc</sup> FRANÇAIS  
PREMIER SUR LE PLAN INTERNATIONAL

PAR SA CONCEPTION MODERNE  
PAR SA ROBUSTESSE  
PAR SA PUISSANCE

# Comet

## 98<sup>cc</sup>



○ PUISSANCE INÉGALÉE A CE JOUR : 5 CV. A 4.800 T/M. ○ SOUPLESSE UNIQUE DE MARCHÉ ET D'ACCÉLÉRATION AU BAS RÉGIME ○ SEUL MOTEUR AU MONDE DE CETTE PUISSANCE AYANT LA MAJORITÉ DE SES PIÈCES EN ALLIAGE LÉGER ET COULÉES SOUS PRESSION. LES PIÈCES MÉCANIQUES SONT TRAITÉES PAR LES PROCÉDÉS MODERNES D'INDUCTION A HAUTE FRÉQUENCE ET DE SULFINUZATION ○ MISE EN ROUTE PAR KICK A MAIN, SANS QUITTER LE SIÈGE ○ DEUX VITESSES A RECOUVREMENT, VERROUILLÉES ET PARFAITEMENT ÉTAGÉES ○ SIMPLICITÉ DE MANŒUVRE DES VITESSES PAR POIGNÉE TOURNANTE CONJUGUÉE AVEC EMBRAYAGE ○ NOUVEAU TRANSFERT A TURBULENCE ○ SUSPENSIONS PAR "SILENTBLOCS"

C'EST UNE NOUVELLE ET  
RETENTISSANTE PRODUCTION

**F.M.L**

74 à 78, RUE DANTON - LEVALLOIS (Seine)