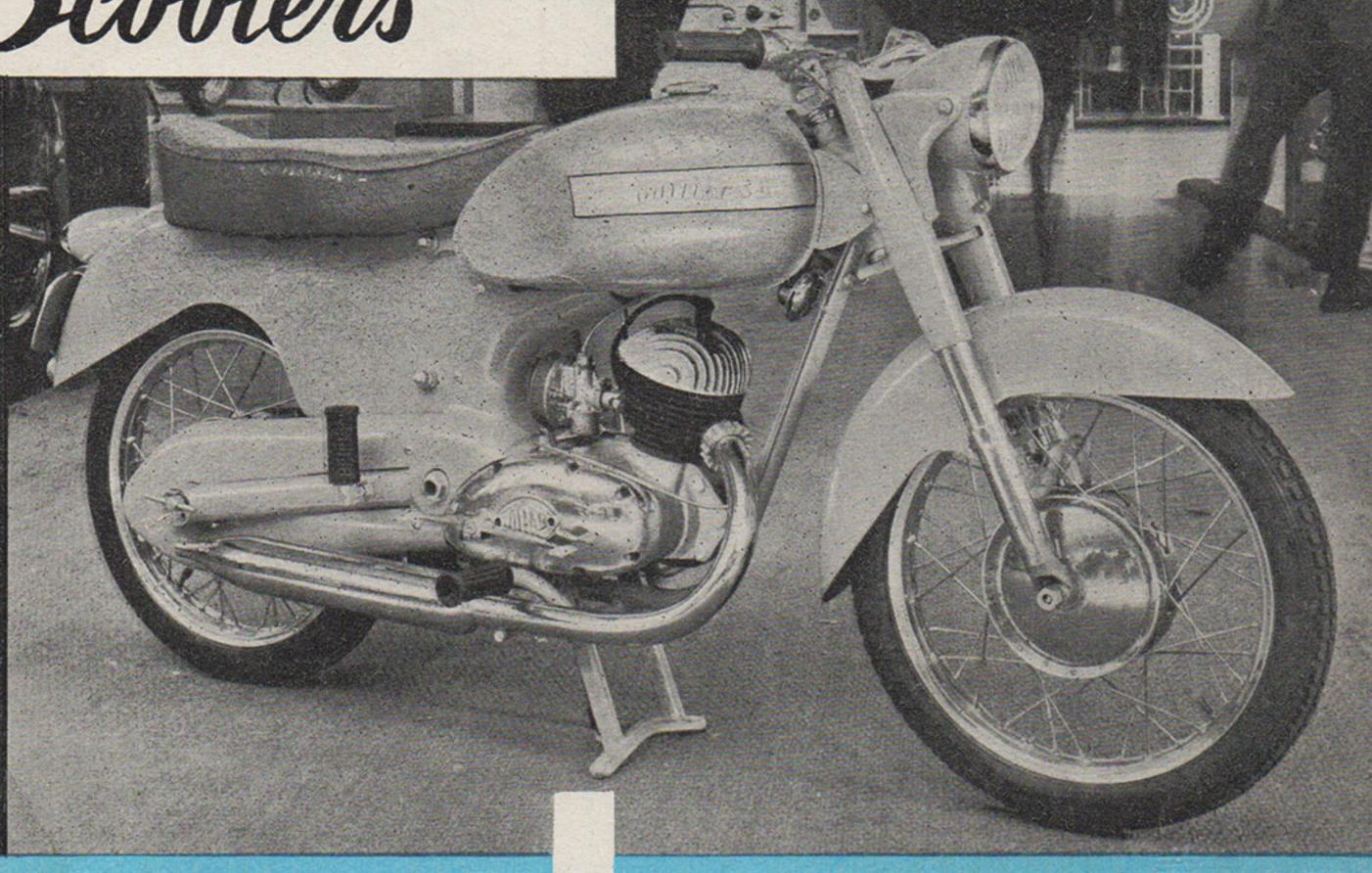
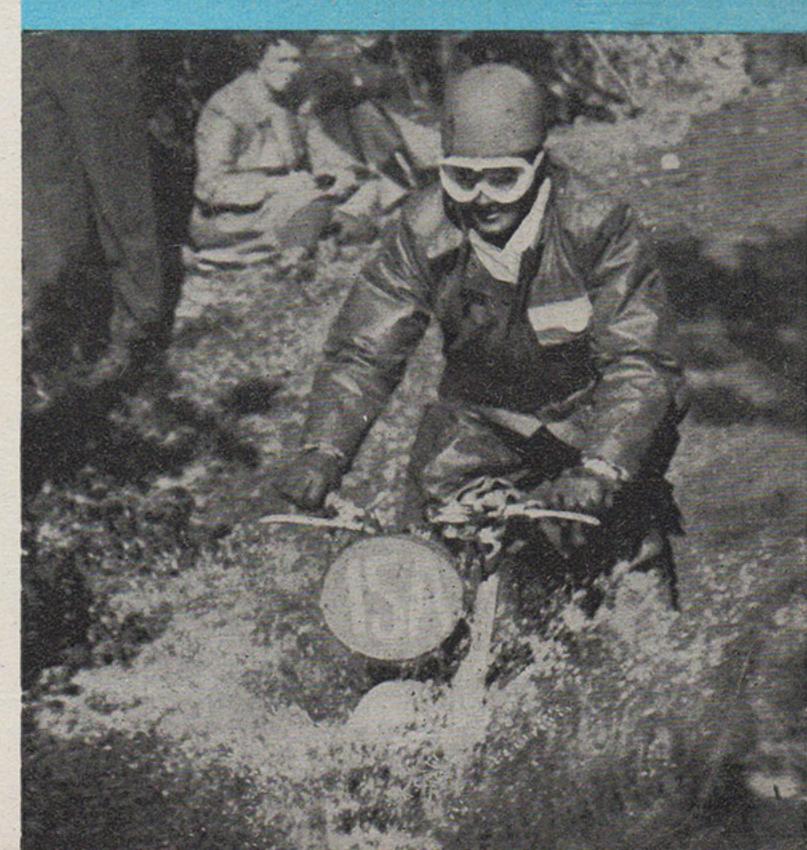
8° ANNÉE - N° 135 - REVUE BIMENSUELLE - 15 NOVEMBRE 1954 DIRECTEUR MAX ENDERS - ADMINISTRATEUR PH. LAJEUNESSE 14. RUE BRUNEL - PARIS

MOJOCHCES et Scooters



Salon 6 Jours

40 FR



Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17° 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:

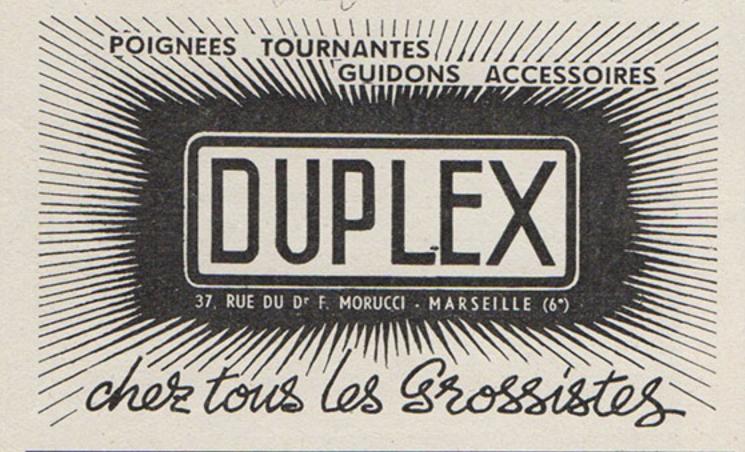
Belgique: S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, BRUXELLES C.C.P. 3-86 - 1 an Frs: 160

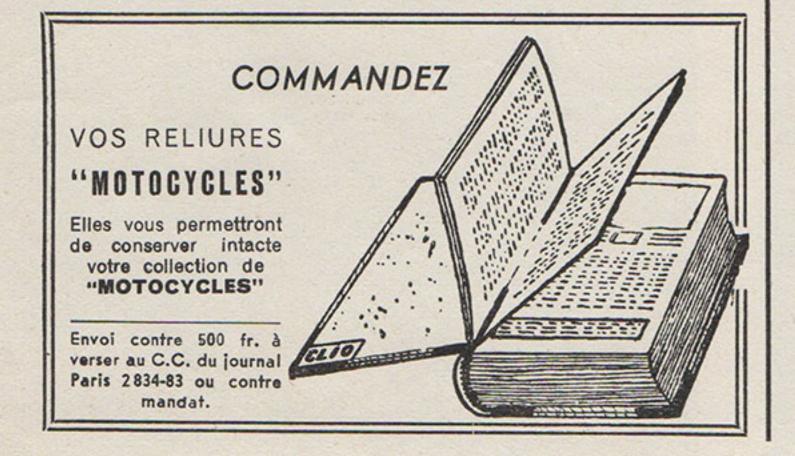
Suisse: M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, BALE C.C.P. V. 10.442 - 1 an . Frs: 12

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 abounement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)







2 litres de Mélange... 114 Km

équipé du moteur JUNIOR LUBRIFIÉ AVEC MOTUL MIX-COURSES

3 Champions de France 1954

DE MOTO-CROSS

MOLINARI sur 500 GILERA Robert KLYM sur 350 B.S.A. René KLYM sur 250 N.S.U.

LUBRIFIÉ AVEC MOTUL-CENTURY

MOHUL

MIX-COURSES



POUR 1.000 Frs améliorez au maximum votre freinage et doublez la durée de vos garnitures de freins grace au revêtement edrastop oui 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 à réaliser soi-même. Contre remboursement : 1.045 Frs.

AGENT GENERAL J. POCH-NIEL-GARAGE, 8, RUE FOURCROY, PARIS (XVII°) - WAG. 52-62

AGENTS DEMANDES POUR PARIS ET PROVINCE

" EDRASTOP " EST L'ARMURE DE VOS GARNITURES



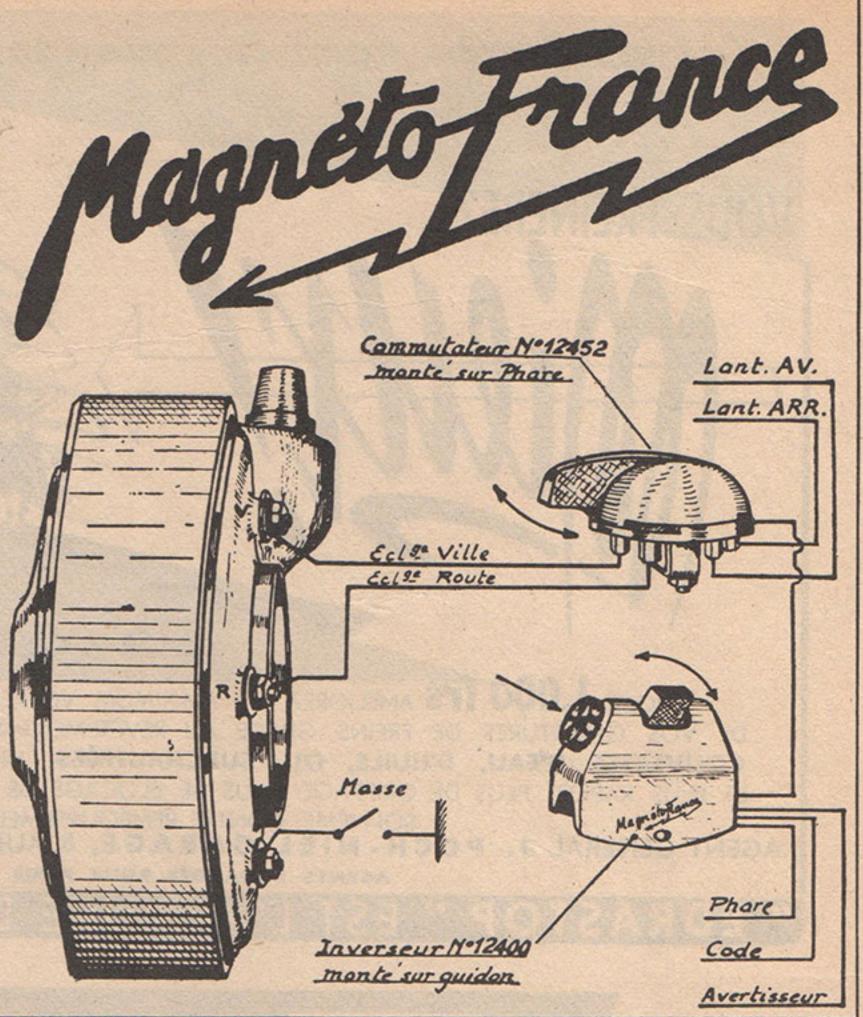
Nous présentons, suivant la nouvelle réglementation du Code de la Route, pour l'éclairage ville, notre commutateur référence 12.452, encastré dans projecteur, vous donnant l'éclairage ville avec lampe veilleuse 6 volts 3 watts à l'avant et 6 volts 3 watts à l'arrière, l'éclairage route avec lampe de 6 volts 25 watts à l'avant et 6 volts 3 watts à l'arrière, branché avec notre inverseur monté sur guidon, référence 12.400, vous permettant code et route.

Un bouton est placé sur cet inverseur pour actionner un avertisseur.

Ce montage étant prévu avec nos volants types AP ou AS pouvant être livrés avec cette combinaison d'éclairage.

S.A. MAGNÉTO FRANCE

93, route d'Heyrieux, LYON (7e)
42, rue Brunel, PARIS (17e)





SELLE A SUSPENSION RÉGLABLE

Brevetée S.G.D.G.

Montée avec une suspension unique réglable en marche, elle est d'une très grande souplesse

Soutenue par une nappe de Sandow, elle est livrée indifféremment avec dessus en caoutchouc ou dessus plastique

C'est la Selle confortable qu'attendaient tous les usagers du cyclomoteur

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



RENÉ GILLET

Affirmant une fois de plus sa supériorité,... présente...



. . . son nouveau

CYCLOMOTEUR
TYPE C. 54
MOTEUR SER 48 cm³

MODÈLE STANDARD

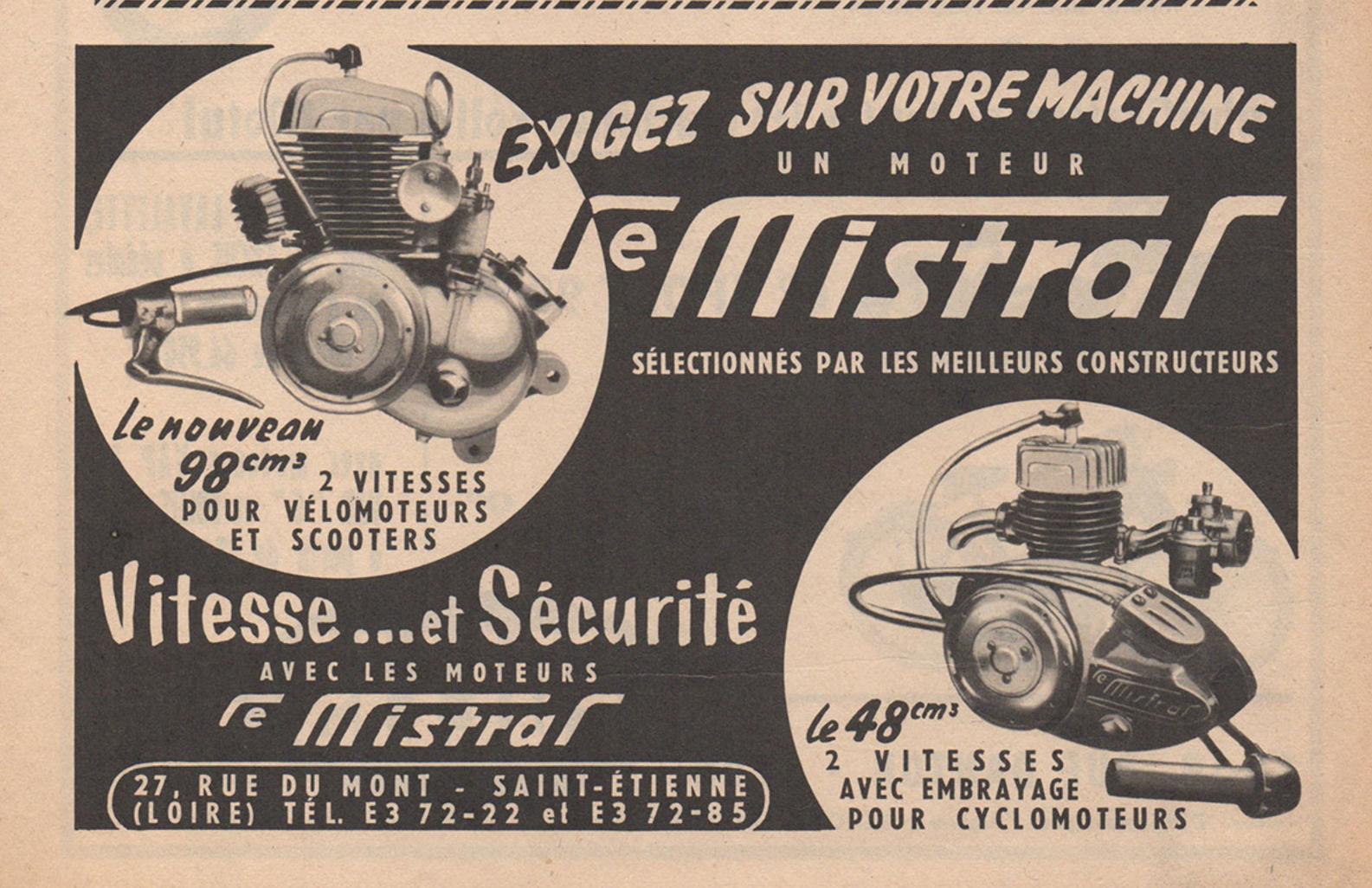
- Débrayage progressif et verrouillable
- Frein AR par tambour
- Réservoir 3 I. 5

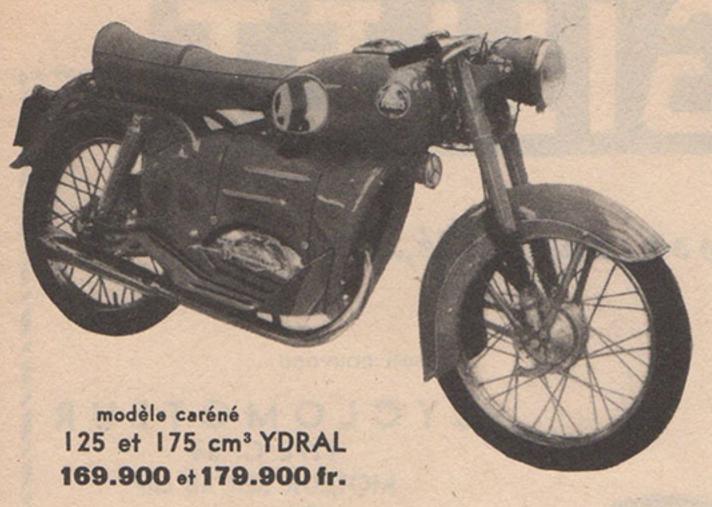
PRIX: 46.800

MODÈLE LUXE

- Débrayage progressif et verrouillable
- Freins AV et AR par tambours
- Réservoirs 6 l.
- Fourche télescopique

Ets RENÉ GILLET - 126 bis, Av. Aristide-Briand - MONTROUGE (Seine) - Tél. ALE 40-40





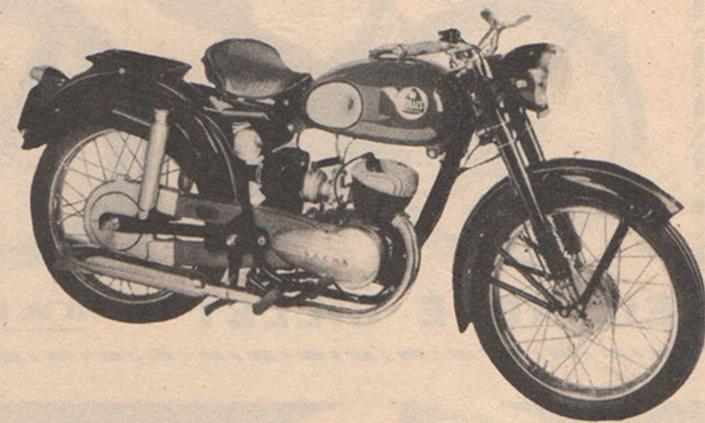
Moto des Victoires

- Rallye International de Charbonnières
- Trophée Vichy-St-Raphaël
- Rallye Saint-Étienne-Paris-Saint-Etienne
- Trophée International de Monaco
- Challenge Bré-Cannes-Genève-Cannes
- Rallye des Cévennes, etc...

SAFO 175 cm³

Également livrée avec les fameux moteurs 125 et 175 cm³ Y DRAL Victorieux du Bol d'Or 1953-1954 et A. M. C. 125 et 175 cm³ SPORT

> 250 cm³ Moteur JLO ou NSU-MAX



Lubrification de toutes les machines Follis par Motul



GD SPORT 98 CM3

avec moteurs LAVALETTE, AMC et SACHS à pédales ou à kickstarter à partir de 66.950 Fr



MONOLUX 50 CM3

avec moteurs VAP 55, VAP "G" et FOLLIS à partir de 37.250 Fr

FULLIS

(RHONE)

14-16, RUE DANTON - LYON

Distributeur pour l'Algérie : RÉNOVATION INTÉGRALE - 107, rue Fontaine-Bleue - ALGER



AUSOMMAIRE.

*	Echos	8	*	Les Six Jours	22
*	Moteurs suspendus	10	*	Coupes du Salon	28
+	Salon 54	13	+	Sport et Clubs	32

8º ANNÉE

Nº 135

15 NOVEMBRE 1954

ROTOGYCES

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

the an emiliation of the grant found

NOTRE SEMAINE DU

Le communiqué de Presse précédant l'ouverture du Salon annonçait, pour la moto, une « Semaine du Silence ».

Le silence étant, pour nos machines, signe de distinction et de qualité, nous approuvons hautement cette initiative doublement officielle puisque sous l'égide du Syndicat des Constructeurs et des édiles parisiens.

Mais quand, cette Semaine?

Si son inauguration débute par un cortège précédé des Motocyclistes de la Préfecture, nous avons trois ans pour nous préparer, délai demandé par leur grand maître, à un conseiller municipal fragile de la feuille, pour imposer silence aux motos de ses subordonnés.

Comme on ne peut soupçonner les agents motocyclistes de trafiquer leur échappement, si les motos officielles sont reconnues incurablement bruyantes, comment imposer légalement aux nôtres d'être tout soudain muettes comme carpes?

A part les inévitables cinglés contre lesquels il faut sévir, nous pensons qu'il appartient beaucoup plus aux constructeurs qu'à nous-mêmes de résoudre ce problème élémentaire; élémentaire car il est en effet des silencieux efficaces, résistants, durables, et d'autres qui s'apparentent aux tuyaux de poêles; seulement voilà! les premiers sont plus chers que les seconds, et comme on ne nous a pas consulté pour le choix, on ne saurait nous incriminer si nos pots d'échappement éjectent prématurément dans un bruit de tonnerre leurs trop fragiles entrailles.

Remarquez, dirons-nous aux enquêteurs, que la bruyance des machines, à part quelques exceptions, varie suivant leur marque, ce sont toujours les mêmes qui pétaradent et les mêmes qui passent en sourdine. Il y a donc dans le premier cas un vice originel dont l'usager n'est pas responsable.

Exigez donc des silencieux agréés, estampillés même; exercez au besoin des contrôles et des sanctions et vous constaterez bientôt les résultats heureux de votre méthodique action.

2 nden May-

33/1/0/1

Edrastop et le freinage.

L'Edrastop, auquel nous avons déjà fait allusion, est un produit présenté sous forme de vernis qui, appliqué aux garnitures de freins, leur donne une action plus nette et plus soutenue.

Des applications ayant été faites en course ont permis des constatations intéressantes.

C'est ainsi qu'à Montlhéry des voitures qui, pour un virage déterminé, amorçaient le freinage à 350 m, ne le commençaient avec l'Edrastop qu'à 250 m.

Des essais sur poids lourds ont confirmé les avantages suivants :

Réglages moins fréquents; durée plus longue des garnitures, usure moindre

des tambours et moindre échauffement. Ces avantages seraient appréciés sur les motos pour lesquelles on recherche un freinage progressif, puissant et sans

Un stand éclectique.

brutalité.

Le stand présentant le plus de variété, ce fut celui où figuraient côte à côte cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters, trimoteurs, tricyclecars et, pour accompagner le tout, une balayeuse municipale, sur un châssis de tri.

Beaucoup de choses pour un seul homme, comme dirait l'autre. Il est vrai que le cyclecar était un Messerschmitt made in Allemagne, susceptible d'être fabriqué ici, sous licence.

Pékin-Paris en 1907.

C'est le titre de l'ouvrage qu'avait écrit à l'époque M. Cormier sur le raid de 4 000 lieues qu'il avait accompli à bord d'une voiture de Dion-Bouton 10 ch, deux cylindres à allumage par piles sèches.

Ce livre connut à l'époque un succès considérable, tant par l'attrait et l'intérêt du texte que par celui des nombreuses photographies l'illustrant. Il vient d'être réédité par les Editions Publi-Inter et nous en conseillons la lecture à ceux qui aiment à la fois l'aventure et la mécanique.

Publi-Inter, 6, avenue Paul-Adam, Paris (17^e).

Développement de la production anglaise.

L'Usine nouvelle consacre un long écho à la production motocycliste anglaise. Elle signale que la vente à crédit couvre 75 % des achats. Elle indique également que l'effort fait en faveur de l'exportation est plus actif (en raison, sans doute de la concurrence allemande), surtout dans la zone dollar.

Elle remarque que la tendance, pour

le marché intérieur, comme pour l'exportation, se porte vers les modèles de plus en plus légers et de moins de 250 cm³.

Dire qu'on a été en France les précurseurs de ce type de machine et qu'on n'a pas pu en profiter pour conquérir les marchés étrangers!

Imitations...

Lorsque nous avons vu apparaître, l'an dernier, la Starlett Monet-Goyon, nous avions pressenti son succès, estimant heureuse cette formule de vélomoteur caréné à roues moyennes. Nous ne nous étions pas trop trompé car ce Salon nous a démontré que la Starlett avait inspiré plusieurs contructeurs; mais il n'est pas toujours facile à la fois d'imiter et de faire mieux; c'est pourquoi nous pènsons que la Starlett ne sera pas tellement gênée par les productions de ceux qu'elle a inspirés.

Deux-temps à tous régimes.

C'est au Salon nautique qu'il nous a été donné de voir et d'écouter tourner un moteur deux temps qui ne boîte pas, même au plus bas régime. Ce résultat, qu'on peut qualifier de sensationnel a été obtenu par M. Guiot sur ses moteurs marins, mais peut s'appliquer à tous autres moteurs par une simple modification dans la culasse. Déjà plusieurs firmes étrangères, américaines et allemandes, sont sur les rangs pour une licence. Un grand constructeur français, spécialiste des motos à moteur deux temps, semble s'y intéresser vivement pour adoption éventuelle sur ses propres moteurs. Ajoutons que ce même procédé facilite grandement la mise en marche.

Ce dispotitif ne pouvant être adopté que par les constructeurs et n'étant pas à la portée des usagers, n'est par conséquent pas dans le commerce.

Statistique de septembre.

La production qui avait fléchi en août par suite des fermetures d'usines pour congés annuels a repris dès septembre avec un chiffre global de 76 981 motocycles répartis ainsi:

54 216 cyclomoteurs, dont 3 744 pour l'exportation;

12 699 vélomoteurs, dont 422 exportés; 7 791 scooters dont 531 vers l'exté-, rieur:

2 275 motocyclettes, dont 116 hors de nos frontières.

Le plus gros pourcentage d'exportation est à l'actif des sidecars : sur 12 fabriques, 9 nous ont été arrachés.

Les véhicules divers, triporteurs et minicars s'ajoutent à ces chiffres avec un total de 503 véhicules.

On cherche un dessinateur d'études.

Une importante maison de moteurs marins recherche un dessinateur d'études pleinement qualifié pour moteurs quatre temps (type motos) à haut rendement. Il s'agit d'une situation d'avenir en province. Ecrire avec références à Motocycles qui transmettra.

Inauguration de la tour de contrôle de l'autodrome de Linas-Montlhéry.

Le 9 octobre 1954, la Société générale des Huiles de Pétrole B.P. a remis officiellement à l'Union technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle, la tour de contrôle construite par B.P., en vue de compléter l'équipement technique de l'autodrome de Montlhéry.

A cette occasion, M. Chevier, directeur général-adjoint de la Société générale des Huiles de Pétrole B.P., avant de remettre la clef symbolique à M. Le Grain-Eiffel, prononça une allocution à laquelle répondit le directeur de l'U.T.A.C.

La nouvelle tour de contrôle de Montlhéry.



33/1/2

Sportivité de Macombynn.

Carré, le coureur officiel d'une grande marque n'ayant pu prendre le départ du Tour de France sur une machine de sa maison, les directeurs de Macombynn mirent gracieusement à sa disposition la 250 cm³ N.S.U. Max qu'ils utilisent pour essayer leurs survêtements. Et c'est ainsi qu'avec une Macombynn sur le dos et une moto de Macombynn entre les jambes, Carré termina premier exæquo de sa catégorie.

Du nouveau chez Rod.

C'est désormais dans leur nouvelle usine de Colombes que les Etablissements Rod poursuivent la fabrication de leurs multiples modèles de lunettes dont la « 88 » est bien connue des motocyclistes, touristes, sportifs et coureurs.

Cet événement correspond, de plus, avec la sortie de deux nouveaux modèles :

Le « Moniteur » d'abord, beaucoup plus léger et dont les écrans de couleur, interchangeables, se remplacent à l'aide seulement de deux boutons à pression.

Cette lunette ne tressaute pas devant les yeux, ne blesse pas le visage, absorbe la sueur et ne marque ni le front ni les yeux; enfin, la pluie ne pénètre pas, des trous d'aération étant prévus sur la partie supérieure et empêchant la formation de buée.

Rod, également, lance une nouvelle lunette pour la jeunesse motocycliste et les dames scootéristes : le « Bambi », lunette extrêmement seyante, petite et plus plate, qui offre d'ailleurs, les caractéristiques et avantages des autres productions.

Graissage du deux-temps.

L'usager connaît le principe de fonctionnement du moteur deux temps classique par mélange à l'huile perdue dont la consommation est fonction du régime du moteur influencé par l'ouverture du volet des gaz du carburateur.

Rappelons le chemin de l'huile au cours d'un cycle dans un moteur deux temps :

1º Le mélange d'huile et d'essence, au pourcentage recommandé par le constructeur, bien brassé au préalable, est introduit dans le réservoir d'essence. Le brassage, le pourcentage et même la qualité du carburant représentent déjà une partie du mystère d'un bon graissage de moteur deux temps, l'autre partie dépendant de la qualité de l'huile.

2º Le moteur tourne : A son passage dans le carburateur, le mélange d'huile et d'essence très finement débité par le gicleur (la valeur de quelques gouttes à la seconde) se trouve brassé intimement avec l'air aspiré; en fait, il s'agit plutôt d'un mélange de très fines gouttelettes d'huile et d'essence avec l'air. A la course « admission » où le piston remonte et, par suite de la succion qui se produit au carburateur, le mélange débité par le gicleur atteint une certaine vitesse dans le carter du moteur. La température de ce carter étant plus élevée que celle d'origine du mélange, celui-ci s'échauffe et une certaine évaporation de l'essence commence à se produire.

Arrivé au point mort haut, le pison descend et comprime le mélange dans le carter. Vers le point mort bas, le piston découvre le canal de transfert, qui met en communication le carter et la partie supérieure du cylindre; le mélange comprimé dans le carter s'échappe par ce canal de transfert, à une certaine vitesse et heurte les parois très chaudes du cylindre et du piston.

En raison de l'élévation importante de la température du mélange et de ses contacts et chocs répétés contre les parois chaudes du moteur, l'évaporation de l'essence se poursuit et peu à peu des gouttelettes d'huile se déposent sur les parois, pour former enfin un film mince. Ce film est renouvelé au cours de chaque cycle d'admission du moteur.

L'évaporation graduelle de l'essence au cours du cheminement du mélange avec, comme conséquence, la formation de gouttelettes, puis d'un film d'huile sur les parois du moteur, explique la raison pour laquelle le graissage d'un moteur deux temps est possible avec un mélange d'huile et d'essence.

En fin de compression, le piston étant près du point mort haut, l'allumage a lieu et provoque l'explosion du mélange; c'est alors que, suivant sa qualité, l'huile peut ou ne peut pas brûler complètement; dans ce dernier cas, il y a formation d'une quantité importante de calamine, qui se dépose sur la culasse, la bougie, le piston et surtout dans les orifices d'échappement.

Les conséquences les plus perceptibles pour l'usager de cette formation de calamine sont :

l'encrassement de la bougie,
 le bouchage des orifices d'échappement.

Les fréquences d'encrassement de la bougie ne peuvent échapper à l'attention de l'usager, car, dans la plupart des cas, c'est bien lui qui est obligé d'y remédier en manipulant la clé à bougie dans des conditions qui ne sont pas toujours agréables.

L'influence de la qualité de l'huile sur l'encrassement des bougies est certaine mais pas aussi manifeste que sur le bouchage des orifices d'échappement.

Cependant, l'usager se rend compte moins facilement de cet effet de l'huile, car il croit généralement que le bouchage des orifices d'échappement est un mal inévitable, il admet que le décalaminage de son moteur soit fait obligatoirement tous les 1 500 ou 2 000 km environ.

Indépendamment de la dépense occasionnée par cette opération, et de l'immobilisation du cycle, il ne faut pas perdre de vue que le démontage trop fréquent d'un moteur porte atteinte non seulement à son rendement, mais aussi à sa longévité.

L'emploi d'une huile correcte permet non seulement d'espacer sensiblement les décalaminages, mais encore de préserver l'état mécanique du moteur, c'est donc une opération bénéficiaire sous tous les rapports.

En conclusion, la sûreté de fonctionnement et le bon rendement d'un moteur deux temps sont conditionnés très largement par le choix d'une huile de qualité appropriée, qui doit présenter les caractéristiques principales suivantes :

Miscibilité instantanée dans l'essence sans obliger à un brassage du mélange.

Tendance aussi faible que possible au calaminage des orifices d'échappement et de la bougie (la suppression totale de ce défaut n'est encore guère possible);

Bon pouvoir lubrifiant de manière à éviter les risques de grippage du piston et de chauffage des roulements;

Bonne aptitude anti rouille pour la conservation des surfaces de frottement.

En utilisant correctement une bonne huile de graissage, la simplicité et la robustesse généralement légendaires de la plupart des moteurs deux temps, vous assureront une parfaite tranquillité d'emploi.

(Communiqué par Yacco.)

Yacco a mis point au une huile répondant parfaitement aux exigences de graissage du deuxtemps.



(Suite de nos échos page 31.)



USQU'A ces dernières années les industries de l'auto et de la moto avaient, en somme, fort peu de points de contact.

Mais, avec la fabrication du scooter, de conception assez proche de celle même de l'automobile, se posent maintenant des problèmes communs.

Il y a, tout d'abord, la protection que le scooter semble assurer; le « styling », cet habillage à la mode, en tôles galbées par les bons faiseurs. Et le souci de mettre au second plan (semble-t-il!), de faire oublier tout ce qui est technique.

Viendrait-il, par exemple, à un automobiliste l'idée de rouler sans capot, afin d'avoir un accès plus facile aux organes mécaniques (ou pour se faire gloire du nombre des cylindres de son moteur, du genre de sa distribution, de la multiplicité des carburateurs)?

L'automobile ne se présente plus comme un assemblage de pièces. Ses chefs constructeurs veulent donner l'impression d'un tout, aussi harmonieux qu'un navire.

Le scooteriste ne tient pas du tout à être importuné par la « mécanique », et les corvées qui s'y rattachent. Tout comme l'automobiliste moyen, qui ne veut même plus se donner la peine de changer ses bougies, ou de faire le plein d'huile de ses freins « Lockheed ».

Il leur suffit de savoir comment passer leurs rapports et régler leur vitesse. Peu leur chaut le numéro du gicleur, ou la course de leur moteur...

Tandis que le motocycliste trouve tout naturel de changer lui-même (parfois très fréquemment!) sa bougie, d'être continuellement à tendre sa chaîne, de nettoyer son carburateur, et même de déculasser, de décalaminer, et certains le font tous les 2 000 ou 3 000 km! Nous ne parlons pas de ceux pour qui la moto est plutôt un jouet technique qu'un instrument de transport et qui s'amusent à changer la multiplication, le réglage du carburateur, enlèvent les chicanes du silencieux, polissent les lumières pour rendre leur machine plus rapide.

Ne nous faisons pas trop d'illusions. Ce ne sont pas les « dernières conquêtes du progrès motocycliste » : l'adoption des nouvelles suspensions, la généralisation du deux cylindres face à la route qui nous feront approcher du cap de ces 100 000 km sans révision qu'attteignent maintenant les automobiles.

La recherche d'une absolue sécurité de marche, même en des mains inexpertes, nous paraît plus important que l'augmentation de la vitesse de pointe, ou même que les terribles accélérations si chères aux « essayeurs ».

(Notons ici que la densité sans cesse plus grande de la circulation routière tendra à limiter plus étroitement les performances...)

*

Les constructeurs de scooters montrent le chemin que la motocyclette devra bientôt suivre, elle aussi. Tous les détails techniques, si intéressants, si astucieux, la conception même, parfois géniale, ils les cachent sous des tôles bien vernies... Mais, en s'efforçant d'atteindre ces buts que s'étaient fixés les constructeurs d'automobiles, ils se trouvent, eux, devant des problèmes que les limites imposées à la cylindrée, au poids total, à l'encombrement des scooters rendent bien plus difficiles à résoudre.

Motocycles a souvent traité la question de l'équilibrage des moteurs, et souligné la supériorité sur ce point des polycylindres, tout en faisant remarquer que le deux cylindres, aussi bien le vertical que la flat-twin, ne permet pas un équilibrage complet.

Le trois cylindres en ligne, qui se rapproche le plus de cet idéal, ne se trouve plus employé depuis que le « Scott » de ce modèle a disparu du marché motocycliste.

Quant au quatre cylindres en ligne, il ne permet guère qu'une compensation des moments d'inertie.

MOTOCYCLES

11

Le quatre cylindres opposés ne présente pas beaucoup plus d'avantages sur ce point, tout en étant d'une fabrication plus compliquée. Et, comme le quatre cylindres en V, il est soumis à des effets de masses.

En construction motocycliste, dépasser ce nombre de cylindres constitue pratiquement une impossibilité.

Il faut donc tirer cette conclusion, lourde de conséquences, qu'aucun moteur de motocyclette n'est exempt de vibrations.

N'oublions pas ce fait : de plus en plus, le centre de gravité de la production motocycliste est la catégorie des 250 cm³ qui tend à devenir en pratique la limite supérieure de cylindrée.

Ce qui revient à dire qu'on ne dépassera guère le nombre de deux pour les cylindres; et que l'équilibrage sera donc un souci constant des chefs constructeurs. Et plus encore pour ceux des scooters, croyons-nous...

Bien que, ces dernières années, le scooter se soit efforcé de devenir un instrument de grand tourisme, on ne pense pas qu'il cherche à atteindre des vitesses très élevées, et que sa cylindrée dépasse celle de 250 cm³.

Ses constructeurs ont à se préoccuper sérieusement de ce problème de l'équilibrage. Ne doit-il pas, avant tout, être aussi confortable que possible? Et les vibrations du moteur s'y font sentir bien davantage. Car, même si les tôles constituant sa carrosserie en sont convenablement tendues et montées avec d'épaisses plaques intermédiaires de contact, elles tendent toujours à vibrer à l'unisson du moteur.

On sait combien ces phénomènes ont pu causer d'ennuis en construction automobile. Tout spécialement avec les types dont la coque, véritable poutre de tôles, forme caisse de résonance.

Sur le scooter, il faut s'efforcer d'isoler de sa carrosserie les vibrations du moteur et de toute la partie motrice, y compris la transmission, de détruire ces vibrations, là où elles se produisent, et, si c'est impossible, de les isoler à cet endroit même.

Nous savons que le deux cylindres (et bien plus encore le monocylindre), ne peut être libéré des forces et des moments de masses. Mais au lieu d'absorber leurs effets ou de les limiter au moteur qui les cause, la construction motocycliste, depuis toujours, a tout fait pour rendre la fixation du moteur dans le cadre aussi rigide que possible.

Les flasques et portées de fixation du moteur doivent être très robustes, afin que tout l'effort de force soit transmis au cadre. Mais aux régimes critiques, quand la fréquence des vibrations du moteur s'accorde avec celles du véhicule formant un tout rigide, elles se font sentir, par la tête de direction, jusqu'aux extrémités du guidon.

Au point de vue confort, c'est simplement intolérable. Bien plus, des forces apparaissent alors qui ont des effets destructeurs sur la fixation du moteur et sur tout le cadre. Comme le moteur possède une fréquence différente de celle du châssis et de tout l'ensemble, les deux systèmes de vibrations doivent être accouplés par des assemblages pouvant résister à ces forces destructives qui, transmises à un endroit plus faible, pourraient le faire céder. On s'explique mal parfois des ruptures qui ont été causées de cette façon à des cadres pourtant établis avec une marge de sécurité considérable du point de vue efforts statiques.

Il n'est pas rare de voir des moteurs tournant sans vibrations au banc d'essai se livrer à une véritable danse de Saint-Guy une fois placés dans un cadre (le phénomène inverse se produit parfois!). C'est qu'avec la fixation rigide du moteur dans le véhicule, la fréquence propre aux masses ainsi assemblées ne dépend plus seulement du moteur.

Les essais poursuivis pour supprimer complètement les vibrations d'un moteur à un et deux cylindres ne pouvant pas donner de résultats, il ne reste que le recours à une fixation élastique du moteur, afin que ses propres vibrations n'aillent pas plus loin.

Depuis des dizaines d'années, la construction automobile utilise cet expédient, bien qu'y prédominent les quatre cylindres dont l'équilibrage est satisfaisant, et que le six cylindres à l'équilibrage idéal, n'y soit pas une rareté.

Pourtant, ces moteurs bien équilibrés sont montés dans le châssis à l'aide d'une fixation hautement élastique. Toutes sortes de montages minutieusement étudiés ont donné aux voitures modernes leurs qualités de marche silencieuse et sans vibrations.

Ces fixations souples ont permis également d'isoler les ondes vibratoires des sons provenant de l'échappement, de l'admission et de la transmission qui se transmettaient aux réservoirs, carters, coque, ces véritables caisses de résonnance.

Sur le scooter aux vastes surfaces de tôles, ce mode de fixation s'impose. Certes, il est plus facile de protéger une grosse masse des vibrations provenant d'une masse plus petite, que d'isoler l'une de l'autre, à ce point de vue, deux masses sensiblement égales.

Le bloc moteur d'une motocyclette de 250 cm³ pèse environ 30 kg. Ce poids constitue 25 % de tout l'ensemble, alors que, sur une voiture, il n'est que de 15 %.

La moto se prête mal également à un grand écartement en largeur des attaches du moteur, point important pour l'interception des vibrations. Le moteur, en effet, doit prendre appui sur le cadre pour pouvoir transmettre le mouvement de rotation propulseur.

Une fois résolu le problème de la fixation élastique du moteur, il y aura à trouver des solutions de détail, par exemple celle du montage du carburateur sur le cadre ou la coque, de l'attachage des câbles et commandes.

Il faudra peut-être étudier également une fixation élastique du moteur et de la boîte à nouveau séparés; car le bloc moteur si à la mode possède des moments de réaction très élevés. On peut noter cette tendance de revenir à la boîte séparée en construction automobile où des questions de meilleure répartition du poids et de l'encombrement jouent également un rôle.

Jusqu'ici, les motocyclistes ont témoigné une grande indifférence à l'égard des vibrations. Mais il n'en sera pas de même avec la clientèle du scooter.

Il faudrait plaindre les constructeurs de voitures même bon marché qui proposeraient encore, en 1954, aux acheteurs, un modèle à moteur fixé rigidement dans le châssis.

Car, il ne fait aucun doute que ce montage est devenu archaïque, et ne correspond plus aux exigences actuelles.

R. S.

Une maison qui la jeunit

Ravat, un des grands noms du cycle, n'avait abordé qu'après guerre, et assez timidement, le marché motocycle bien que possédant depuis 1924 un secteur motorisé et construisant dès 1930 des moteurs appréciés. Mais depuis trois ans, ayant constaté l'engouement croissant de la clientèle pour les motorisés, Ravat a sorti coup sur coup deux modèles de bloc moteur 125 cm³ et un bloc 175, tous très purs de lignes, enfin un 50 cm³ à embrayage par cône qui a retenu l'attention.

Les usines Ravat doivent obtenir leur plein rendement au cours des mois suivants avec une gamme complète

de machines parmi lesquelles on note :

En cyclomoteurs : six modèles, partant de 39 750 francs. Trois (dont un deux-vitesses) sont équipés avec moteur Vap et trois avec le moteur Ravat produit aux usines de Monthieu.

En vélomoteurs et motos : une première série d'usage courant (avec bloc 125 cm3 Ravat, sélecteur et volant enfermés), livrée en deux versions (avec et sans suspension arrière) et deux échelons de modèles luxe (toujours avec bloc 125 cm3 Ravat), I'un sans suspension, l'autre avec suspension, mais présentés tous deux avec goût et modernisme : roues de 16 pouces et moyeux tambour centraux.

En moto légère : une 175 cm³ (avec bloc Ravat et

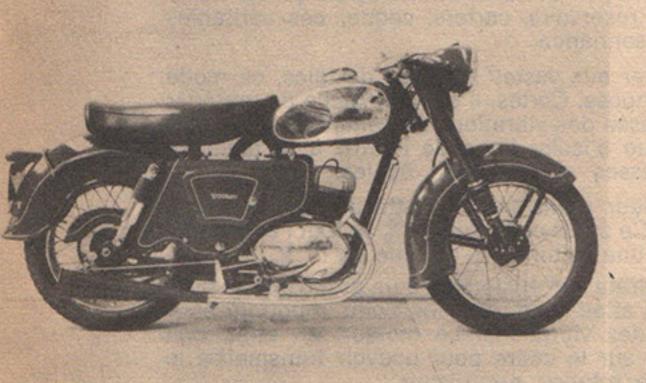
présentation chromée).

En sport: deux versions (une en 125 cm³, une en 175 cm³) d'un élégant modèle Grand Sport, avec cadre arrière oscillant, carénage et roues de 16 pouces, dont les performances valent la ligne.

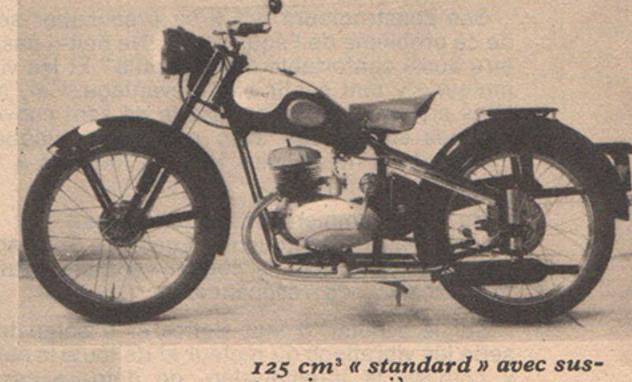
Ravat est très décidé à ne plus se laisser distancer du peloton de tête dans lequel le reclasse son programme

1954-1955.

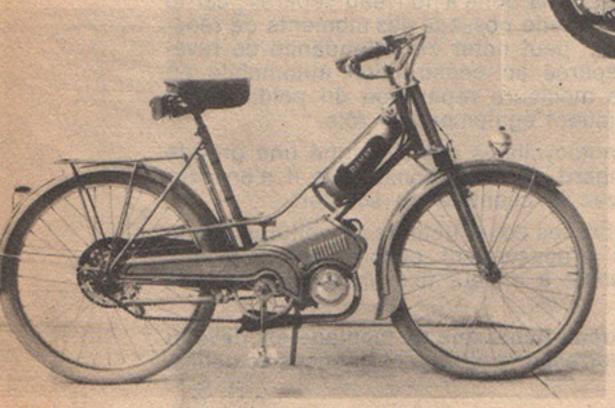
Cette nouvelle politique a évidemment impliqué une réorganisation profonde des services de l'entreprise. Plus spécialement sur le plan technique, jouera désormais une entente industrielle avec deux très importantes maisons, entente qui permettra d'assurer la meilleure utilisation des moyens de production de chacun.



175 cm3 « sport », équipée d'une suspension arrière oscillante et d'une selle biplace.



pension arrière.



Cyclomoteur Ravat « luxe ».



Vélomoteur 100 cm³, moteur Villiers deux temps, deux vitesses.

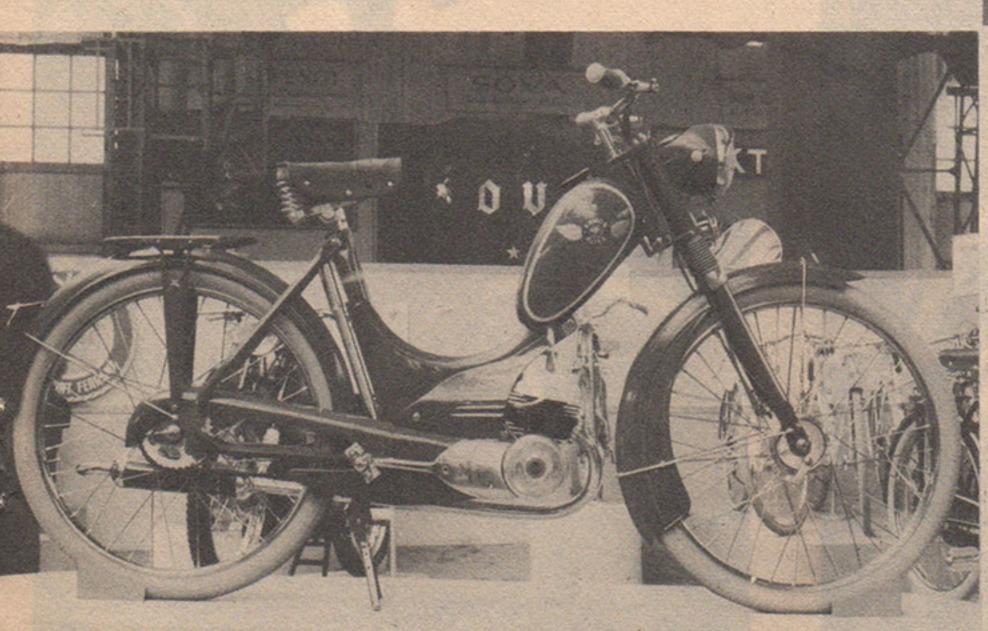
SALON5

SUITE

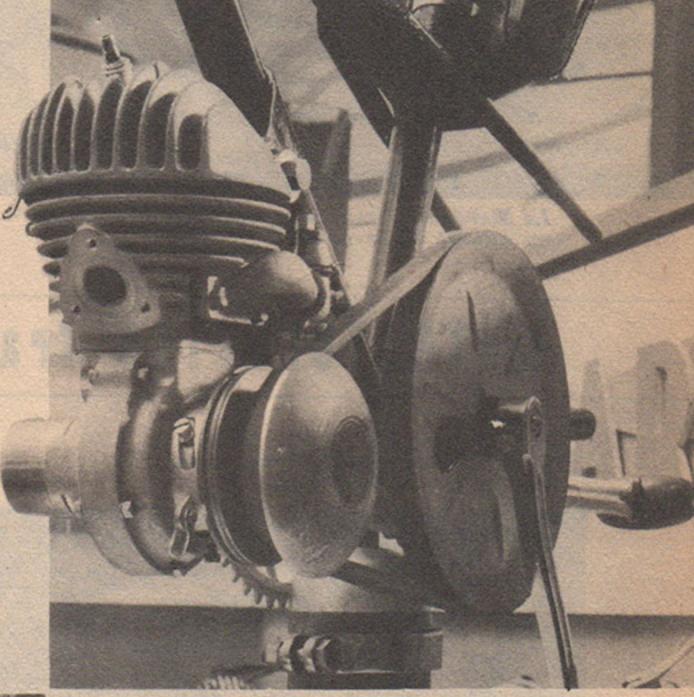
CYCLOMOTEURS



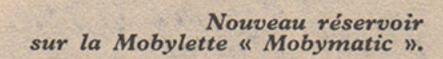
Le cyclomoteur Mosquito, équipé du 48 cm³. Le cadre poutre est en tôle emboutie.

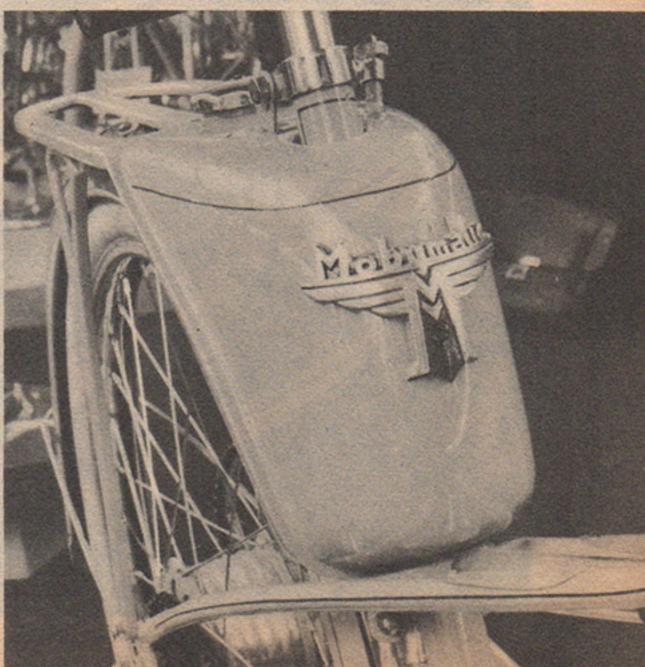


Favor monte en exclusivité le nouveau moteur Alter bivitesse à pédalier incorporé; deux cylindrées : 50 et 70 cm³. Les éléments arrière du cadre, boulonnés, tout facilement interchangeables. Carter de chaîne et carénage du moteur sont en alliage léger coulé.

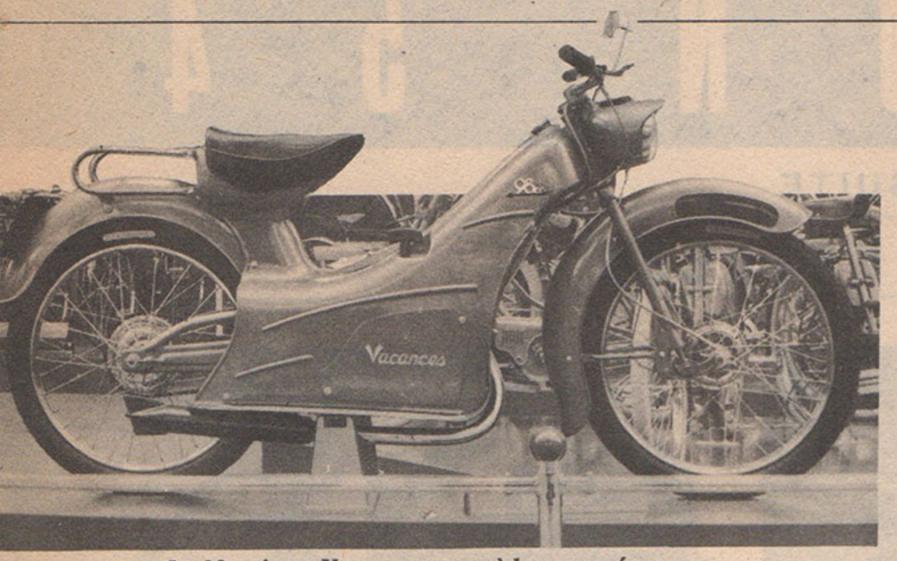


Le système de changement de vitesses automatique Variomatic donne une gamme étenaue de rapports.





CYCLOMOTEURS



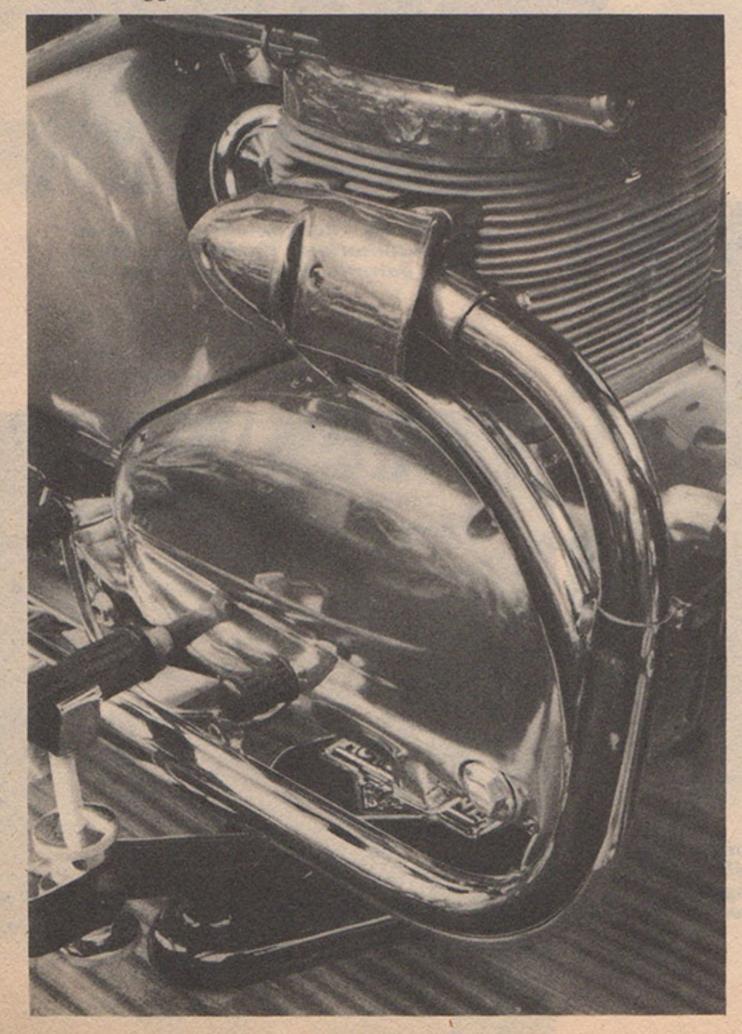
Le Mercier « Vacance » possède un carénage en alliage léger coulé.



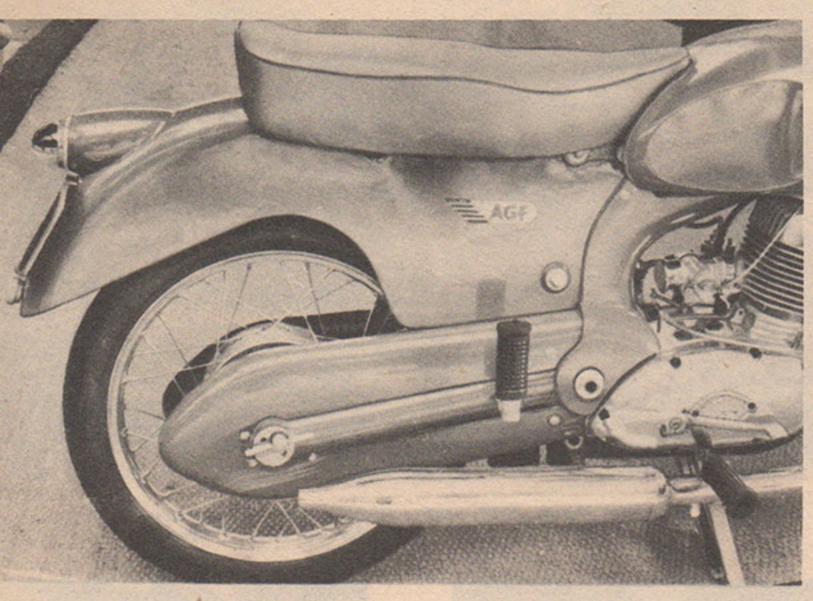
Issu du mariage Peugeot-Terrot, voici le nouveau cyclomoteur Terrot, dérivé du Bima.

MOTOCYCLETTES françaises et d'importation

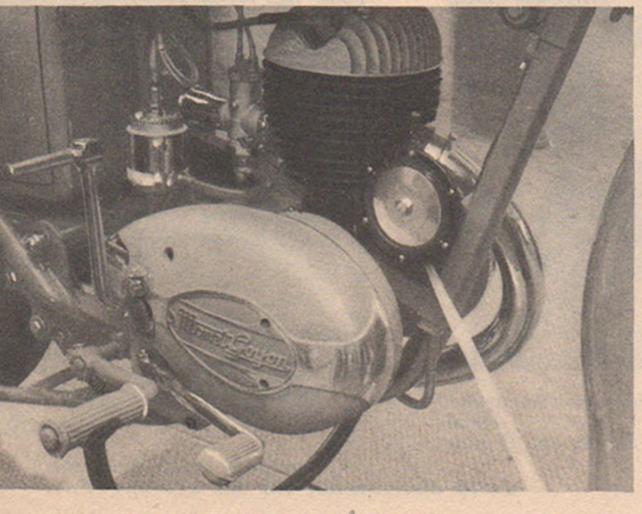
Nouvelle tubulure d'échappement sur la 350 Motobécane.



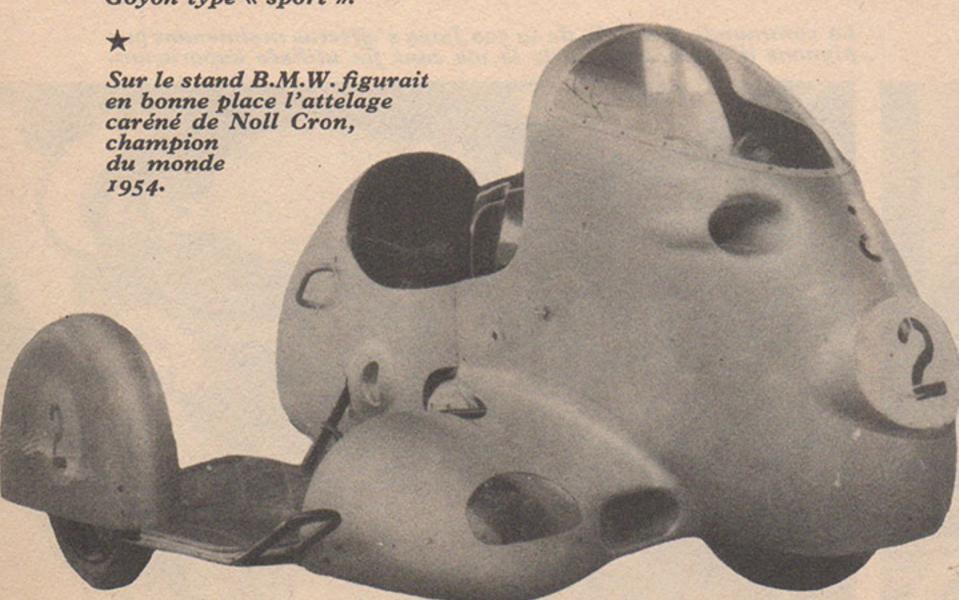




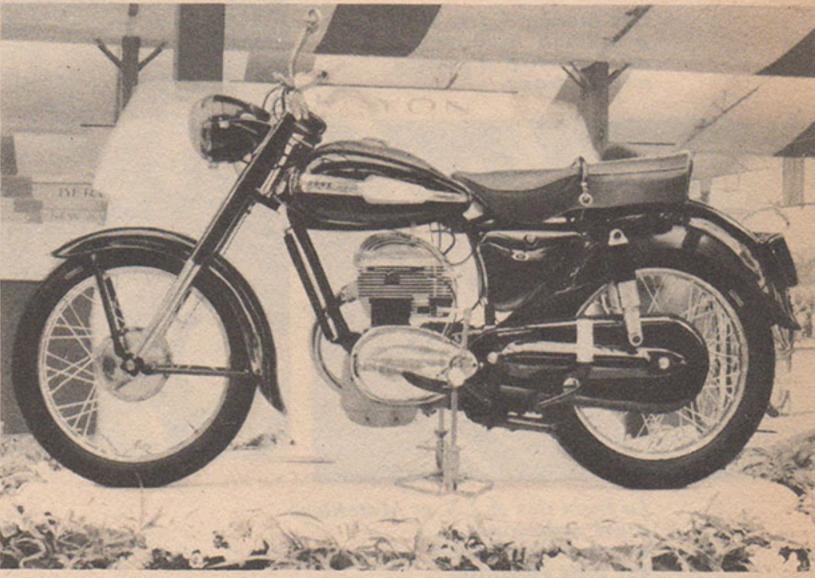
Coque en alliage léger et carter de chaîne du 125 A.G.F.



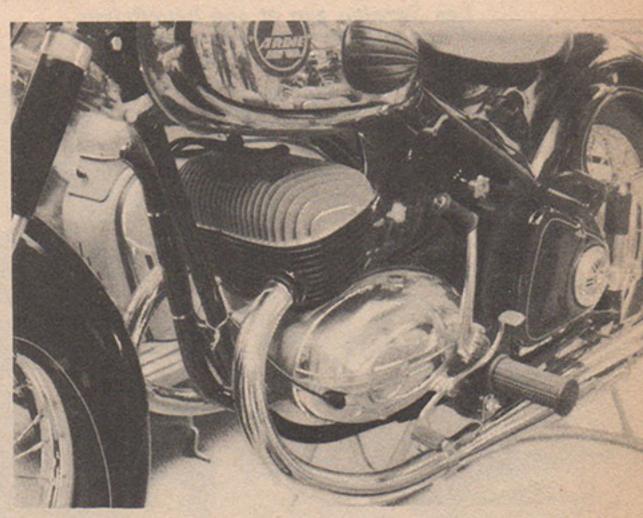
Le bloc Villiers 232 cm³ équipant les Monet-Goyon type « sport ».



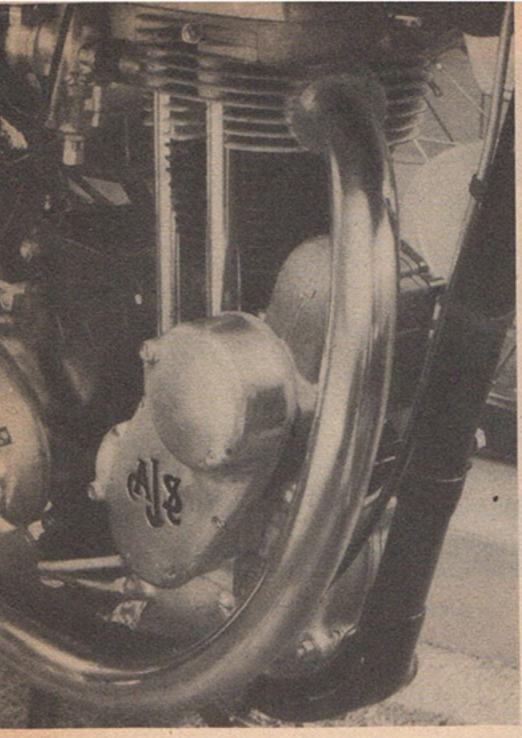
Carter secondaire étanche sur la Follis « Safo », équipée du Sachs.



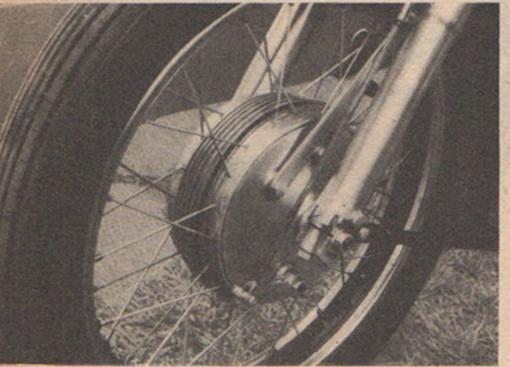
La 250 Terrot reçoit maintenant une selle biplace.



La 350 Ardie bicylindre à culasses séparées, d'une présentation et d'un fini impeccables.



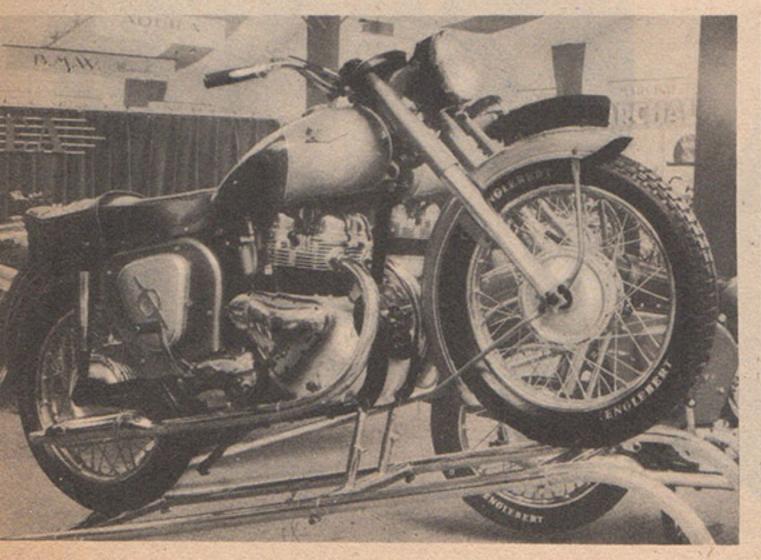
Les monos A.J.S. et Matchless possèdent maintenant un dispositif d'avance automatique.

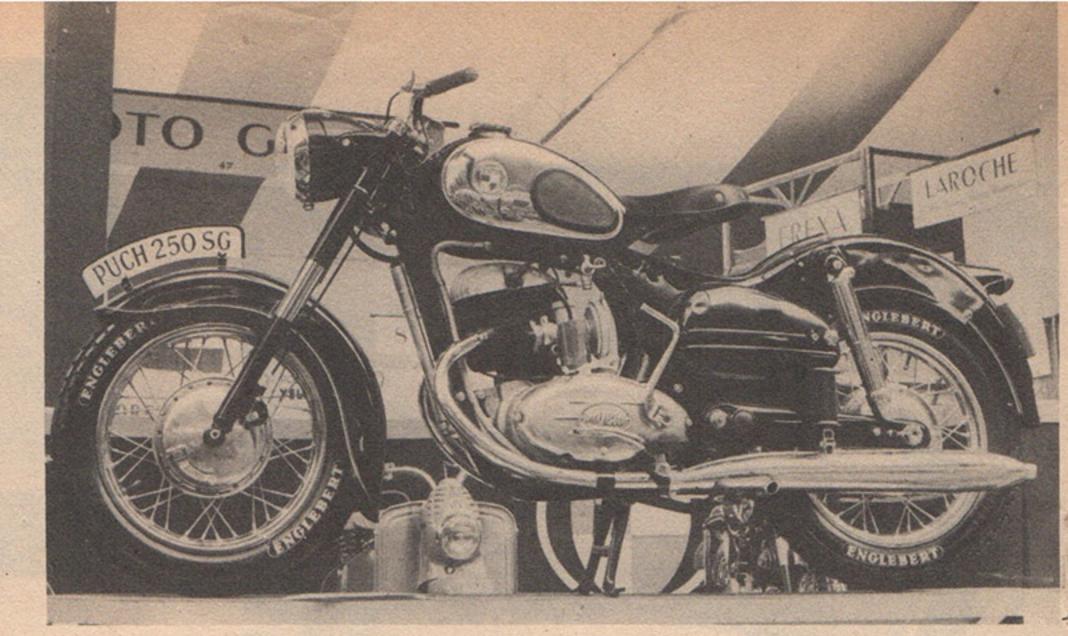


Le frein des A.J.S. et Matchless a été redessiné et sa présentation est plus élégante.

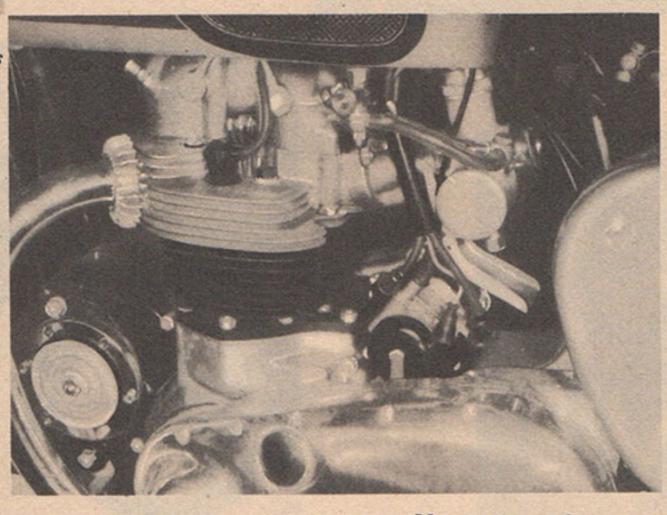


Les Sarolea 350 et 500 bénéficient d'une suspension arrière oscillante et d'un caisson central.

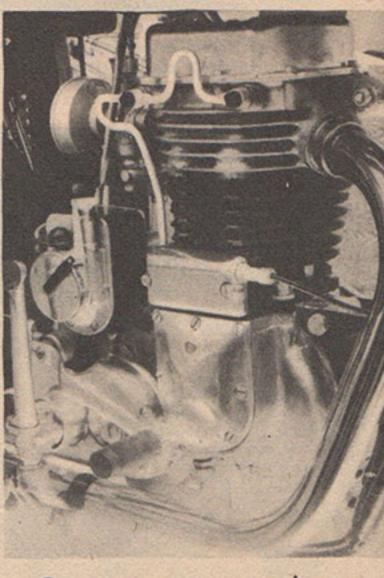




La 250 Puch S.G. est revenue au carburateur dirigé vers l'arrière.



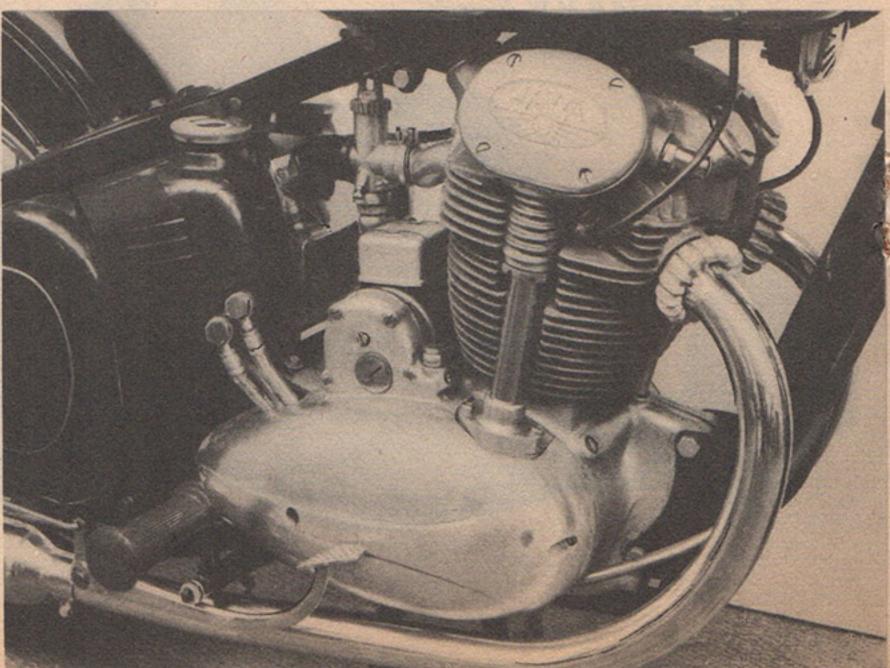
Nouveau carburateur Amal monobloc sur la 500 B S.A.

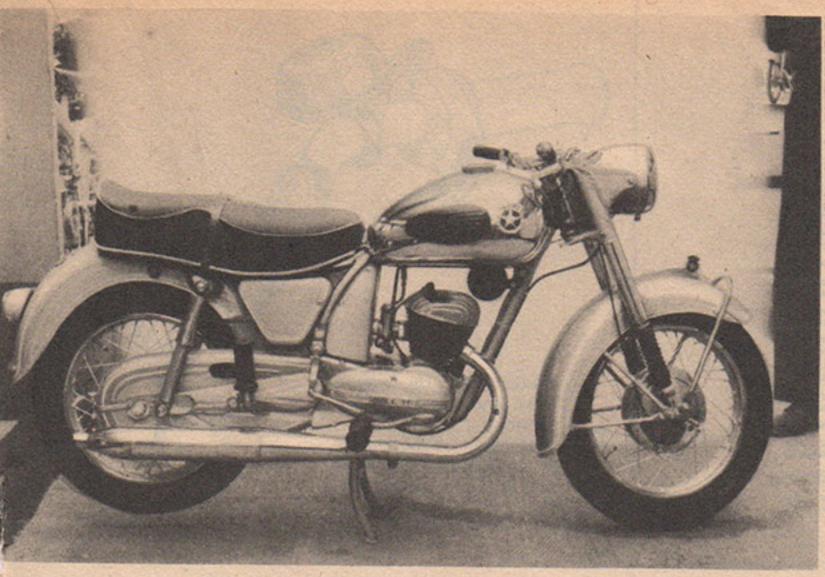


de la distribution sur les 450 cm³ F.N.

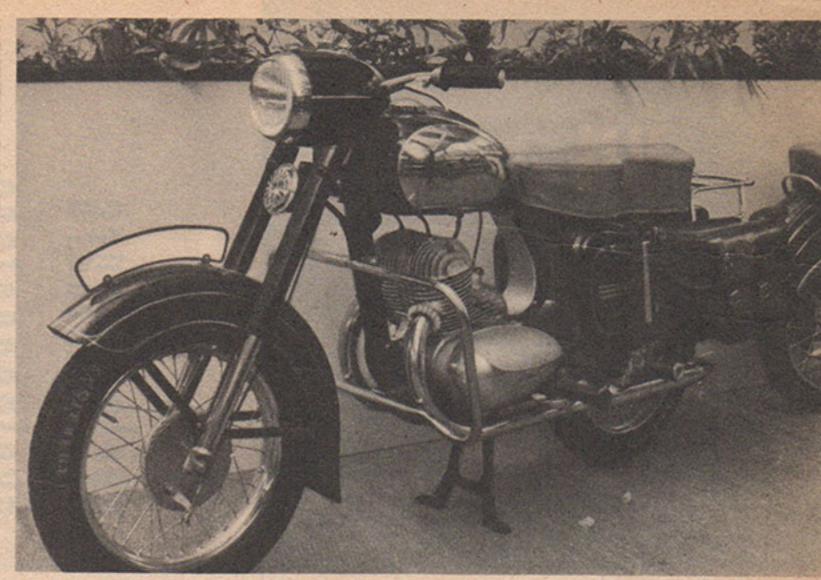


La commande d'A.C.T. de la 500 Jawa s'effectue maintenant par pignons d'angle, au lieu de la vis sans fin utilisée auparavant.



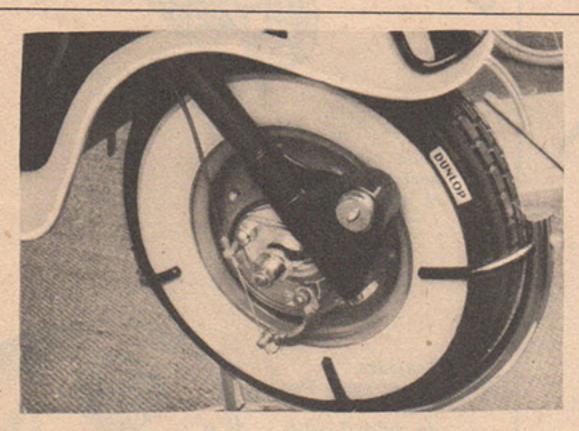


La Mars germanique a abandonné son originale suspension arrière par bloc de caoutchouc au profit d'une classique oscillante avec amortisseurs hydrauliques.



Jawa a adopté les roues de dimension moyenne et le caisson central.

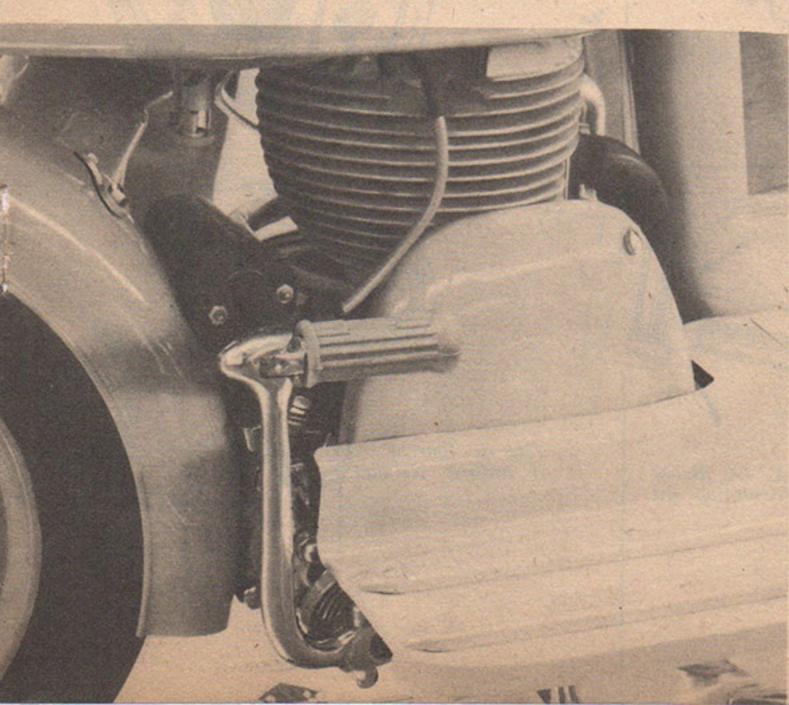
SCOOTERS

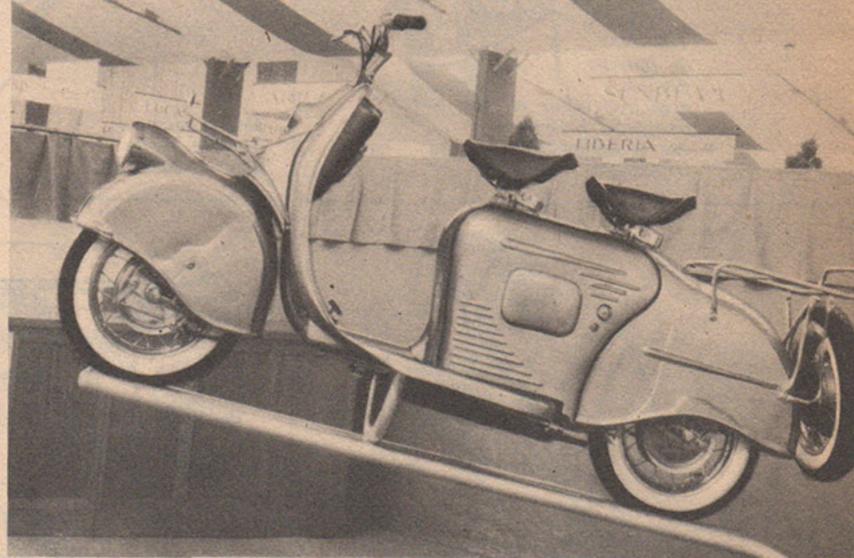


Suspension avant par roue tirée sur le scooter Guiller.

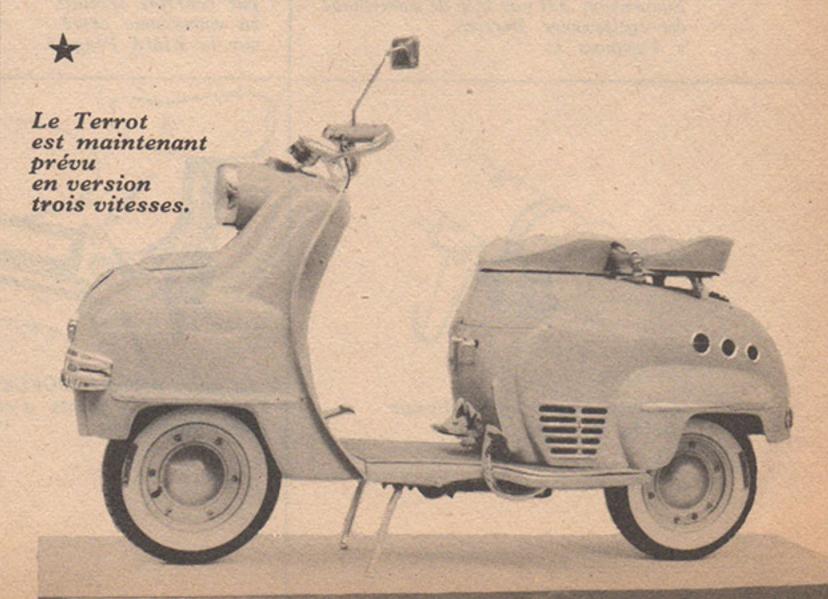


Le capotage de la turbine auxiliaire de refroidissement du Mobyscooter Motobécane.



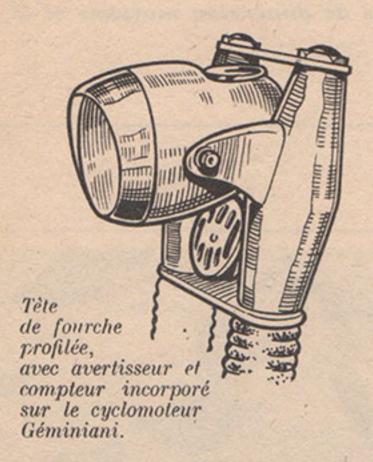


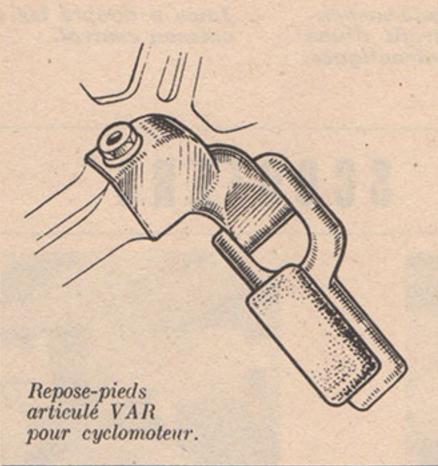
Produit de l'industrie sarroise, ce scooter se rapproche nettement des concepts germaniques.

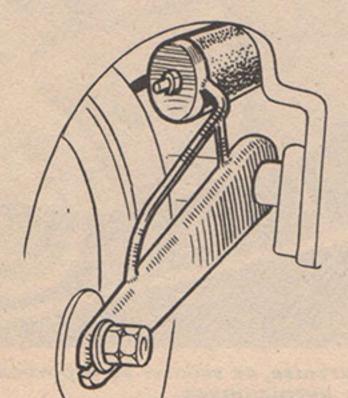


VU au SALON

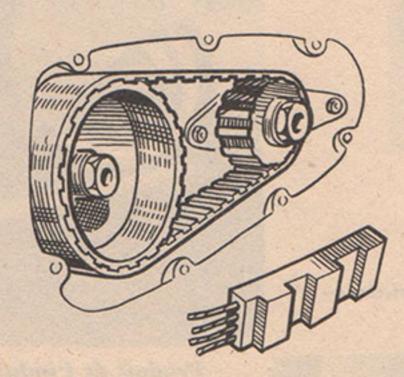
eyelomoteurs eyeloscooters



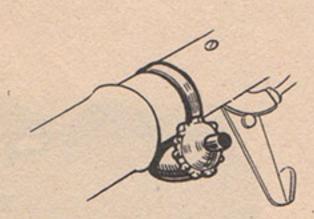




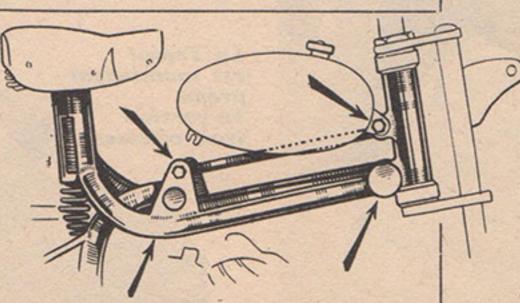
Suspension AR par bloc de caoutchouc du cycloscooter Mercier « Vacances ».



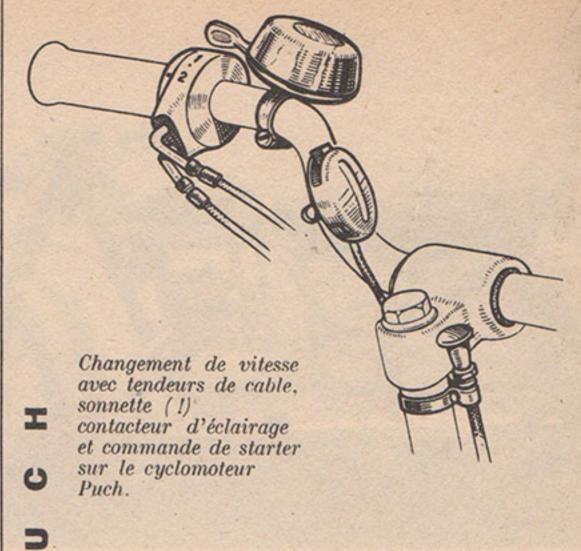
Transmission primaire par courroie spéciale en caoutchouc armé sur la BIMA Peugeot.

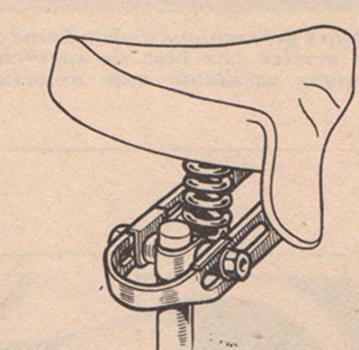


Bouton-poussoir d'avertisseur sur la Mobylette.



Le cadre articulé ISOFLEX. Les stèches indiquent les points d'articulation du parallélogramme.





Selle réglable horizontalement et verticalement.

0

3

Σ

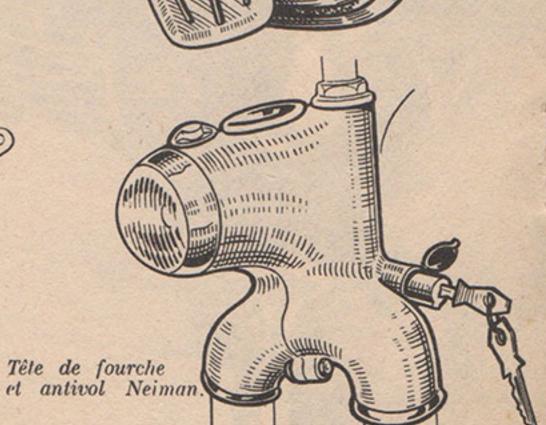
0

0

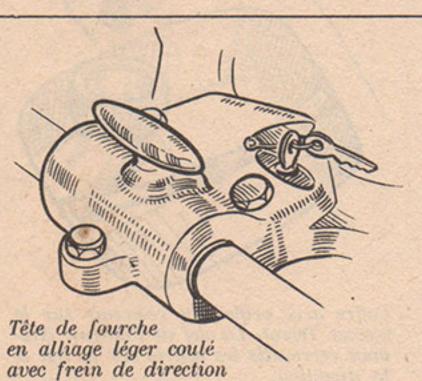
2

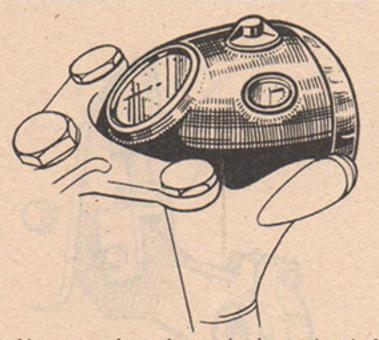
业





motocyclettes et scooters

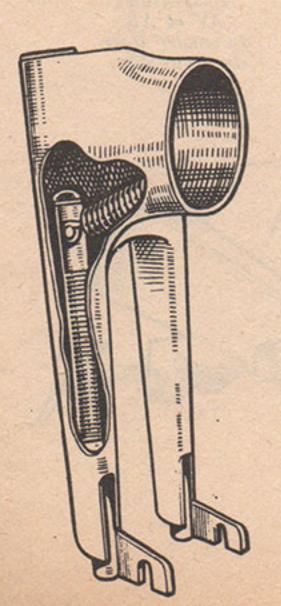




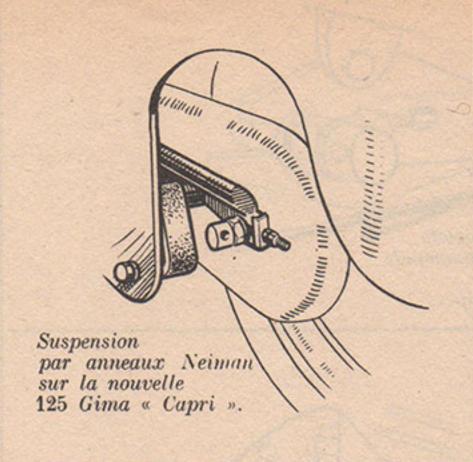
et antivol Neiman

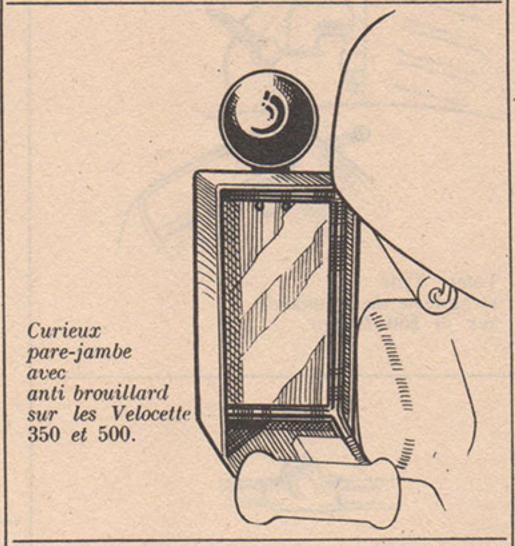
sur la Zündapp « Elastic ».

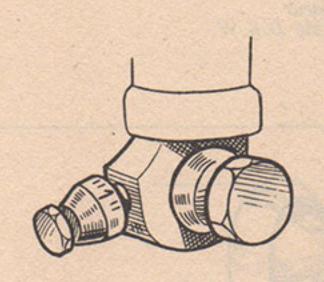
Nouveau phare Lucas équipant les A.J.S. avec compteur, ampèremètre, contacteur d'éclairage, et, à gauche, manomètre de pression d'huile.



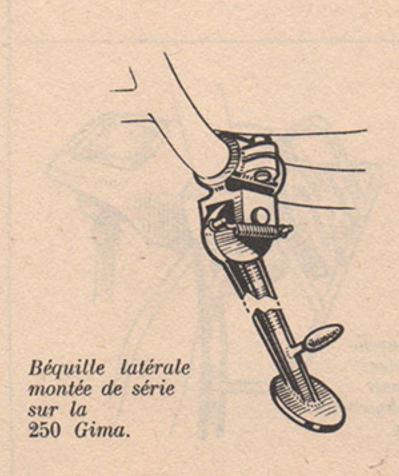
Fourche Monet-Goyon, type Grégoire. Le ressort correcteur est situé à la partie supérieure du coulisseau.

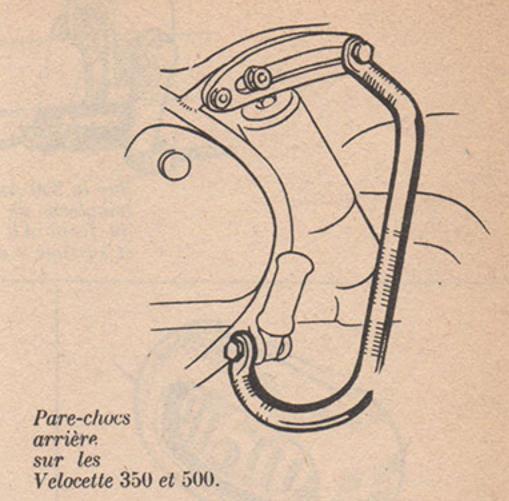


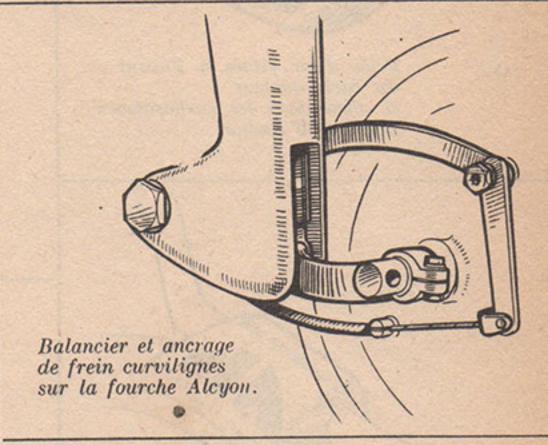


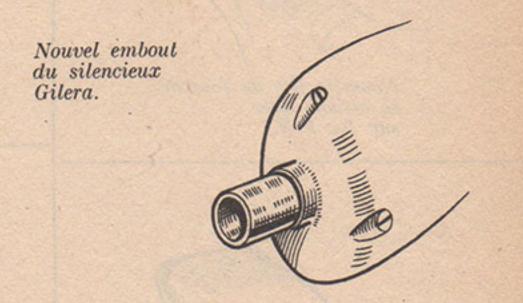


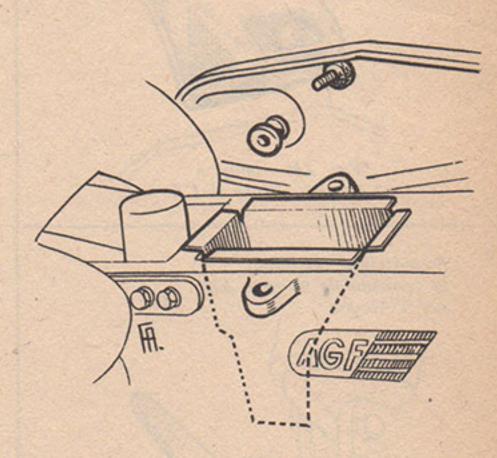
Sur les amortisseurs de la Gilera 300 cm³, une valve permet de régler la dureté en décomprimant l'air contenu à l'intérieur du corps d'amortisseur.



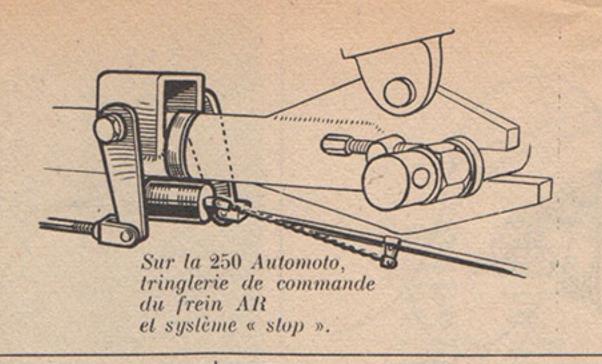


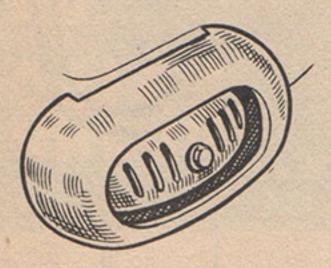




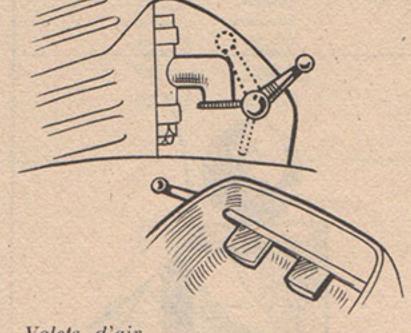


Sur le 125 cm³ A.G.F la selle démasque le coffre à outils intégré dans la coque.

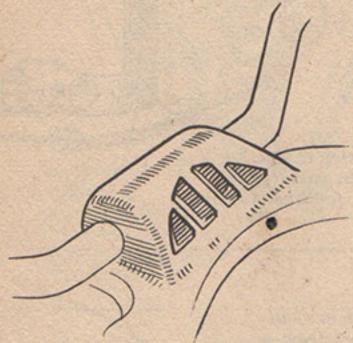




Prise d'air située à l'avant du carter-moteur et alimentant les carburateurs sur la 250 Radior.



Volets d'air et système de commande sur la 250 Radior.



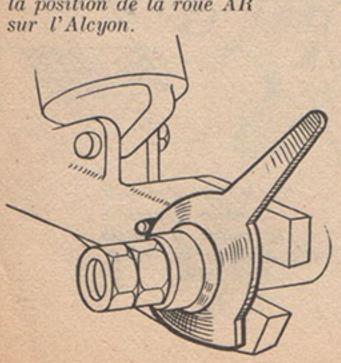
Nouvelle tête de fourche en alliage léger sur les F.N.

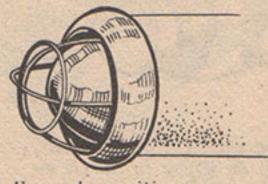


Graisseur de câble D.K.W.

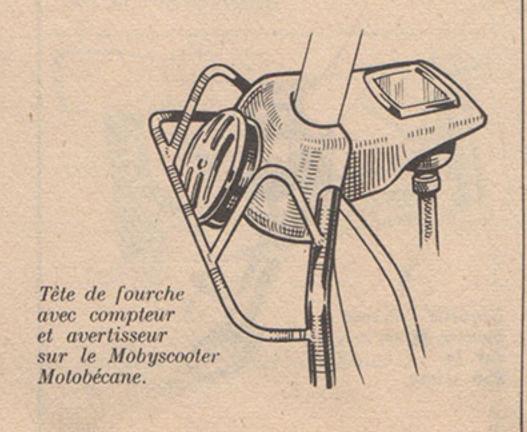


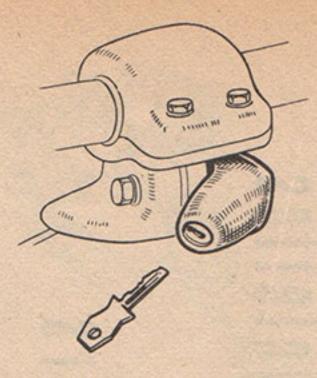
Excentrique réglant la position de la roue AR sur l'Alcyon.



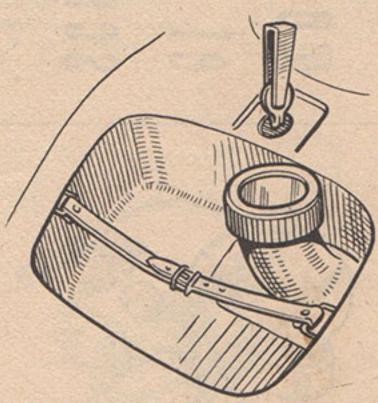


Feux de position en bout de guidon sur le scooter Peugeot.

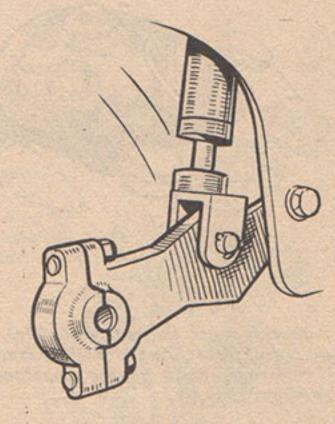




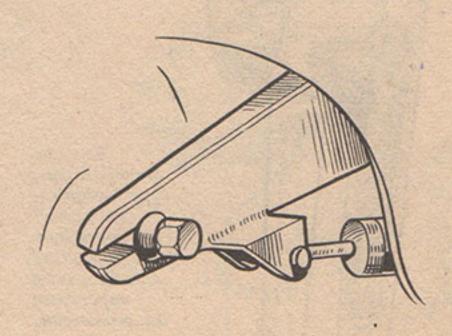
Antivol Neiman sur Lambretta.



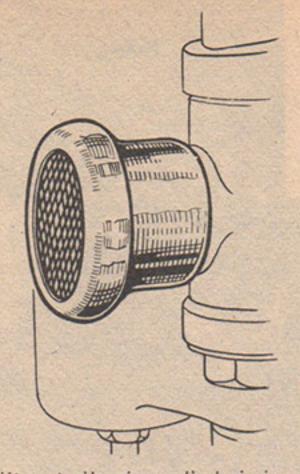
Coffre avec orifice du réservoir sur le scooter Terrot. La clef de l'antivol Nei-man verrouille les coffres AV et AR et la direction.



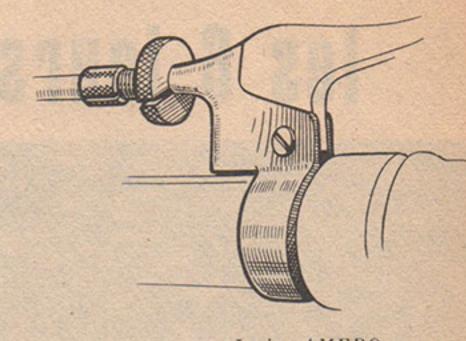
Suspensions AV et AR du scooter léger du New-Map.



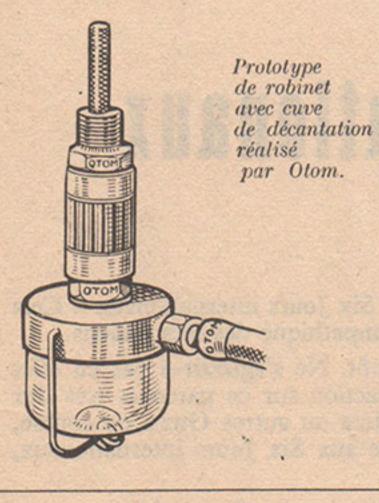
accessoires

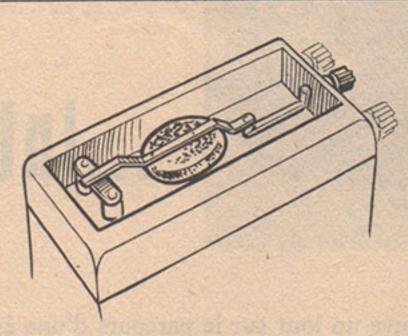


Filtre et silencieux d'admission sur les carburateurs AMAC.

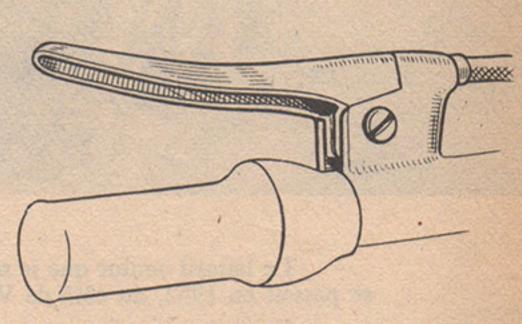


Levier AMERO avec tendeur de câble.

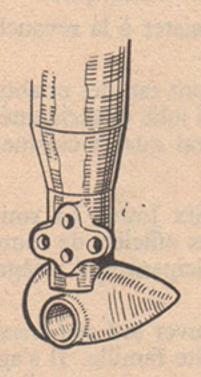




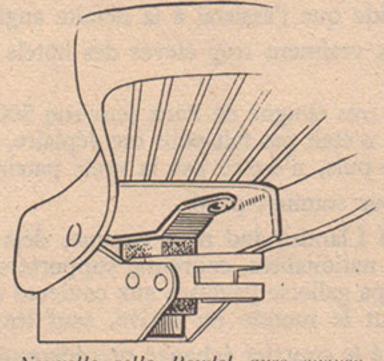
Convercle de batterie Fulmen, avec système de valve s'ouvrant en cas de surpression intérieure et coupant le courant d'alimentation, ce qui évite le débordement de l'électrolyte



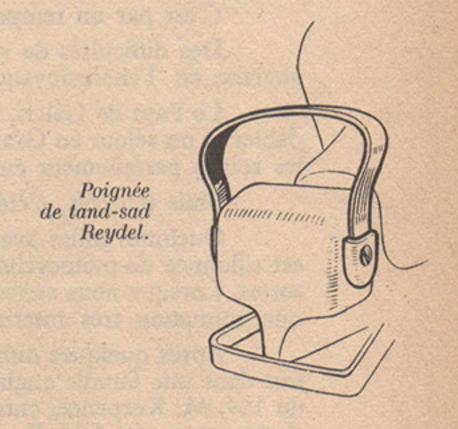
Nouveau levier Saker.

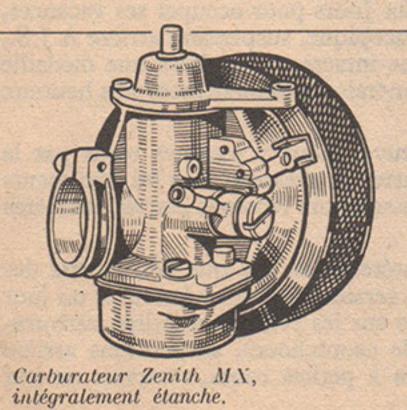


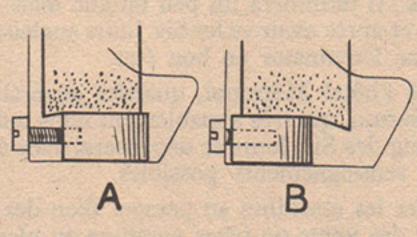
Profilage inférieur de la fourche Tiger.



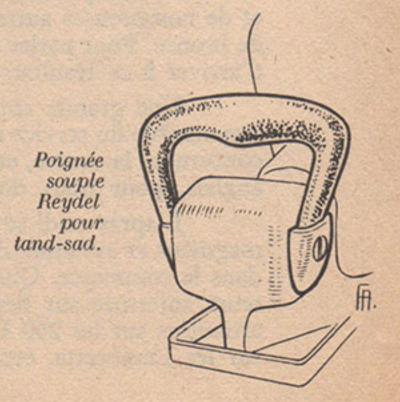
Nouvelle selle Reydel avec suspension réglable par bloc de caoutchouc.







Détail du réglage du tand-sad Reydel. Une glissière commandée par vis permet de varier la surface d'appuie du bloc de caoutchouc, ce qui conditionne l'élasticité du système.





Le hasard voulut que je me trouve un jour sur le parcours d'une épreuve des « Six Jours internationaux ». Cela se passait en 1952, du côté de Varèse, sous le ciel resplendissant de cette région si sympathique des lacs italiens.

Cette épreuve fut pour moi une véritable découverte et m'enthousiasma aussitôt. Ne s'agissait-il pas en effet de machines à peu près semblables à la mienne, du moins extérieurement? Leur réaction sur ce parcours très dur m'intéressait bien plus que la tenue sur les parcours de vitesse des quatre-cylindres Giléra ou autres Guzzi de course, si différentes des machines courantes. Je décidai donc de me rendre l'année suivante aux Six Jours internationaux, organisés par l'Autriche, dans la magnifique région de Bad Ausee.

C'est par un temps plutôt humide que j'assistai à la défaite anglaise et à la victoire des Jawa tchèques.

Des difficultés de visa et les prix vraiment trop élevés des hôtels ne me permirent pas d'assister à la revanche anglaise en Tchécoslovaquie.

Le Pays de Galles, lui, n'est pas très éloigné de Paris (environ 500 km), les « Silver-City » sont rapides et abordables et un séjour en Grande-Bretagne n'était pas fait pour me déplaire, la campagne étant paraît-il jolie et accidentée, les routes parfaitement entretenues. Et puis, n'est-ce pas la vraie patrie des motards?... Il est vrai que la cuisine...

Mais tant pis, c'était décidé, nous sommes partis.

Quelques miles avant d'arriver à Llandrindod nous sommes déjà en pleine ambiance des Six Jours. La route est sillonnée de motocyclistes de toutes nationalités, coureurs, supporters, commissaires et véhicules officiels de toutes sortes. Lorsque nous arrivons dans la Spa galloise pavoisée aux couleurs des quatorze Nations participantes, il y règne une animation très internationale. Tout le monde est arrivé, sauf les Hongrois.

Après quelques difficultés, malgré le courrier échangé précédemment, nous réussissons à trouver bed and breakfast dans une famille anglaise très sympathique où loge déjà un coureur des Six Jours avec sa petite famille. Il s'agit
du 159, M. Keepence, entrepreneur de plomberie, âgé de quarante-cinq ans, père de deux grands jeunes gens et d'une
charmante petite fille, Evelyne, qui s'est engagé (lui, pas sa petite fille), dans les Six Jours pour occuper ses vacances,
sur une Triumph datant de plusieurs années et remaniée par ses soins : fourche télescopique, suspension arrière A.J.S.,
et de nombreuses autres modifications. Il terminera un peu fatigué mais sa machine intacte, et récoltera une médaille
de bronze. Pour parler à cœur ouvert, et après avoir vu les Six Jours anglais, je m'estimerais personnellement très heureux
d'arriver à ce résultat, même avec une Dominator en bon état.

Une grande animation règne à l'hôtel Metropol, quartier général de l'épreuve. Nous y sommes reçus par le responsable du service de presse, M. Sutton, qui très aimablement nous remet nos cartes de presse et tous les documents concernant la course, et qui tout au long des Six Jours se dépensera, avec un zèle pas toujours reconnu par ses confrères anglais, pour nous donner tous les renseignements possibles.

L'après-midi se passe à détailler les machines au pesage. Bien des détails intéressants, tels que l'étanchéité des magnétos et systèmes d'allumage, par des joints ou pâtes paraffine ou plastique qui seraient agréables à trouver un jour dans le commerce. Quelques nouveautés mécaniques : amortisseurs supplémentaires sur les N.S.U. et Adler, carburateurs enfermés sur beaucoup de machines (quelquefois avec une simple feuille de caoutchouc), suspensions arrière articulées sur les 250 B.M.W. et sur certaines Adler d'usine, ainsi que sur les Jawa à petites roues, réservoir en œuf sur les Lambretta, etc.

1er Jour

C'était prévu, il a plu toute la journée! et la nuit! Je m'inquiète du départ de la Dominator garée en plein air comme beaucoup d'autres... Mais la pluie galloise paraît sans effet sur la Norton!

Après avoir assisté au départ des machines, toutes immaculées, et pour certaines à des départs laborieux,

nous nous dirigeons vers Pen y Waun.

L'itinéraire emprunte à cet endroit un petit chemin de ferme encaissé et boueux à souhait. C'est une descente rapide vers un gué suivi d'une côte à pourcentage respectable, côte rocailleuse et glissante.

Nous assistons à quelques passages plus ou moins

heureux du petit gué, et aussi à quelques bains forcés et à une remise en route pénible d'un Finlandais malchanceux qui a noyé son allumage. Puis, alertés par des bruits d'échappement nerveux et continus, nous nous dirigeons vers le sommet de la côte et nous nous trouvons à un détour devant un spectacle inimaginable. C'est un enchevêtrement de motos, de conducteurs couverts de boue, un pandemonium qui grossit à chaque instant, tout nouvel arrivant essayant, sans résultat d'ailleurs, de s'infiltrer pour passer. Un side-car allemand manquant d'adhérence a bloqué l'étroit chemin et les motos arrêtées dans leur élan ne peuvent repartir sur cette patinoire fortement inclinée. Elles peuvent d'autant moins repartir que leurs conducteurs ont toutes les peines du monde à se tenir sur leurs deux pieds, et quand il est question de deux roues, même aidées de deux pieds, les véritables marches de plus en plus creusées dans ce chemin par les roues affolées transforment bientôt un équilibre péniblement acquis en une jonchée de roues, de guidons et de jambes, un horrible mélange...

Au milieu des tempêtes de cris, des moteurs vrombissants, des éclaboussements de boue, des redégringo lades de 3 mètres alors qu'on en a monté un, voici arrivant du virage une Matchless 500 pilotée par Martin. C'est un habitué des scrambles. Il juge immédiatement la situation, et c'est aussitôt le miracle aisé d'un conducteur adroit, rapide, et... veinard, qui attaque de front un talus sur le bas-côté et, pleine gomme, au ras des haies, dominant tout le paquet de plus de 2 mètres et sur quelle pente... passe en force et se retrouve, godaillant, au-delà des batailleurs de la boue.

C'est un spectacle vraiment sensationnel qui dépeint comment un audacieux peut forcer la malchance.

Ce mauvais passage easy when clear (facile quand la voie est libre), dira dans quelques minutes un contrôleur, lorsque tout le paquet avec beaucoup de mal et... beaucoup d'aide sera sorti de ce mauvais pas, sera pour nous le clou de la journée, malgré Abergwesyn.

Abergwesyn, c'est la fin du parcours, une descente rapide et spectaculaire dans un petit sentier de montagne; chemin assez roulant, riche en dos d'âne et en virages caillouteux. Tout le monde rétame et Viney nous fait dans le cailloutis une démonstration de dérapage contrôlé après avoir doublé deux concurrents moins rapides. Pour ouvrir la route il pousse un cri, un seul, digne des Peaux-Rouges de l'Arkansas : c'est un « Whoua-ah... ah... » rauque et sauvage qui doit s'entendre à quelques kilomètres (avec l'écho!) Ceux qui le précèdent se garent, mais ils se gareraient bien plus vite s'ils voyaient derrière eux la physionomie de Viney pous-

A noter que ce deuxième jour le « team suédois » du Trophy a été accidenté. L'un des conducteurs continuera jusqu'à la fin avec trois fractures au pied gauche, sans pénalisation, ce qui fera dire à un journaliste suédois que les itinéraires de ce trial sont des plaisanteries pour enfants, et qu'en Suède on aurait vu autre chose! Pour nous qui avons vu le Pays de Galles, c'est sans

commentaires que nous enregistrons la formule, mais nous attendons avec impatience le jour où les Six Jours internationaux émigreront vers la Suède. La Suède est loin mais si, comme [nous l'espérons, le courage des Suédois amène les Six Jours au pays du soleil de minuit, je crois que nous irons tout de même là-bas pour voir du sport, en vélo s'il le faut!



L'hôte de notre envoyé spécial, M. Keepence, profitait de ses vacances pour se délasser en effectuant les Six Jours.







2º Jour

Notre choix se porte sur Abergorlech. Nous arrêtons les motos à l'entrée de ce charmant petit village et nous nous dirigeons à contresens des concurrents. Nous sommes cette fois-ci encore sur une petite route de montagne assez roulante par endroit et gravillonneuse, rocailleuse et bossue par d'autres. C'est ce qu'il faut pour voir travailler les suspensions et apprécier les tenues de route.

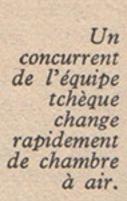
Tout le monde dévale vers le village à des allures record et certaines machines non suspendues donnent des émotions au cours de brusques freinages; nous pouvons apprécier dans un cas semblable la calme virtuosité de Molly Briggs. Le soleil apparaît de temps à autre et le paysage quelque peu désolé est merveilleux.

Dans le petit village un contrôle est tenu par deux marshals (commissaires) arrivés là sur un side-car Norton de trial aussi haut qu'étroit. La roue arrière de la moto est crevée et le cric est facilement trouvé; il suffit de basculer la moto sur le nez du side-car et la roue arrière est à bonne portée pour le difficile travail de démontage. A propos de ce démontage, il est curieux de remarquer que toutes les motos anglaises d'usine prenant part aux Six Jours possédaient des roues arrières détachables comme si tous les catalogues britanniques comportaient en « optionnal » cette intéressante amélioration.

Nous qui avons passé des heures sous la pluie à démonter des roues arrière avec chaînes, freins, portebagages, garde-boue, et remontée du tout, nous rappellerons avec regret les six minutes que Alves sur Triumph a mis, juste avant le contrôle d'arrivée, pour changer un pneu arrière usé. Il est vrai que Alves était particulièrement entraîné et d'un calme à donner le frisson à ses supporters. Vous vous rappelez que dans les I.D.S.T. il est interdit de se faire aider. Chaque fois qu'un outil est nécessaire, les aides posent cet outil par terre et le conducteur s'en saisit. Dans le cas de Alves, deux aides posaient les leviers, la chambre, le talc, les boulons de sécurité pendant qu'un troisième lui donnait les temps... « Il vous reste encore quatre minutes ; il vous reste encore trois minutes; il vous reste encore une minute »; et trente secondes à peine avant l'heure de son contrôle, Alves, avec un calme parfait et sans la moindre hâte, donnait un coup de kick et allait pointer à la pendule exactement en temps, son pneu changé...

Mais revenons à notre Norton des contrôleurs. Nous avons vu arriver hors des délais un side-car qui venait d'abandonner, et nous nous sommes approchés pour voir la roue du side-car qui ne tenait plus que par quelques rayons, ce qui donne une idée du travail de ces instruments pendant le trial et ce qui explique la terrible hécatombe des side-cars dans les Six Jours, puisque sur vingt-trois side-cars partants, seize abandonneront et un seul remporta une médaille d'or spéciale.

En retournant vers Llandrindod, nous sommes témoins d'un accident survenu à un commissaire. Sur une petite route en pente rapide et traversée par un profond caniveau non signalé, ce pauvre commissaire a perdu le contrôle de sa machine et semble assez sérieusement touché à la tête. Mais ce qu'il y a de surprenant pour des Français, c'est que dans ce rassemblement où tout le monde s'affaire autour du blessé rapidement pansé par un secouriste routier de l'A.A., aucune réflexion désagréable





sur la moto et ses dangers ne surgit... Nous sommes en Angleterre!

Ce soir c'est l'étape de nuit et nous nous rendons au parc pour assister aux Starts échelonnés. Chacun doit parcourir, après les trois minutes accordées pour la mise en marche, comme à chaque départ, une cinquantaine de mètres. Mais nul ne peut franchir la ligne des 50 mètres tant que son éclairage n'est pas en fonctionnement, et il y a quelques surprises. La plupart des concurrents ont protégé leurs phares par des astuces, pas toujours très commodes. Les Tchèques par exemple, et bien d'autres ont utilisé la plaque avant portant le numéro et il faut la démonter pour en changer la position. Dans la nouvelle position la plaque masque en partie le phare et le reflet violent qui s'ensuit doit être bien gênant pour piloter de nuit. Certains Suédois au contraire (sur Husquvarna par exemple) ont prévu le coup et quelques secondes suffisent pour passer à la position route de nuit. Le dos de certaines plaques sont même peints en noir mat pour éviter toutes réflexions gênantes.

Et puis, à côté du geste simple des conducteurs qui se contentent de fermer le commutateur pour obtenir l'éclairage correct (mais blanc!) et les réglages fantaisistes qui éclairent le ciel ou seulement la roue avant, il y a les nombreuses secouades, tapotements, recherches de fils coupés, de lampes éclatées, de connexions défectueuses, voire changement de phare (n'est-ce pas Molly Briggs?) auxquels il faut s'attendre avec des machines qui en ont déjà vu de dures! Toutes ces précieuses minutes perdues en réparations et recherches sont bien entendu défalquées du temps de route.

Mais le parcours doit être facile puisque quelques concurrents se lancent dans des opérations compliquées. Changer un plateau de frein et une chaîne sur une N.V., avec un carter de chaîne n'est pas facile. Et cependant nous voyons un Suédois, grand gaillard solide et gai, manipulant sa moto comme une simple bicyclette, pro-



céder, à la lumière de lampes de poche à cette difficultueuse opération, avec la seule aide verbale du chef mécanicien de la marque,... en quelque huit minutes.

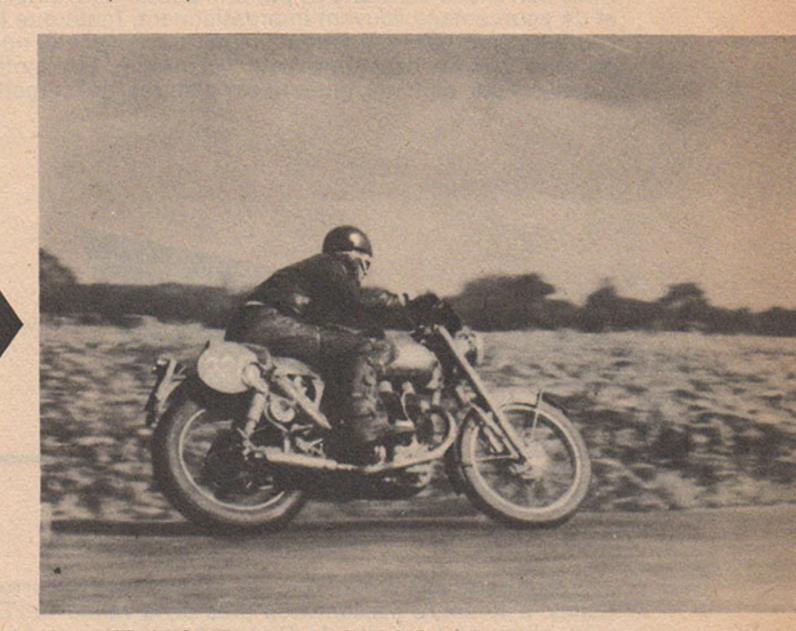
Nous pensons avec mélancolie aux quelques heures que nous compterait en France un motoriste moyen! Il est vrai que le pauvre Suédois avait bien chaud quand il est parti. Une Bullet, qui a souffert sûrement d'une chute sérieuse a tout son côté gauche en piteux état : repose-pied, béquille, frein à pied et tige de commande sont littéralement vrillés. Le conducteur, après avoir fixé, avec difficulté, un nouveau repose-pied ne juge pas

avoir le temps de terminer la réparation complète, et le voilà parti dans la nuit, devenue pluvieuse, sur les routes glissantes jusqu'au prochain contrôle où il pourra gratter encore quelques minutes. Passées comme une épée à la ceinture de son barbour, la pédale de frein et la tige de commande bringuebalantes le font ressembler à un Gallahad nocturne et boueux.

Sous la pluie qui tombe maintenant plus drue nous assistons à la fin des départs, et souhaitant cordialement à tous, dans notre cœur, une étape pas trop pénible, nous allons, nous, nous coucher!



Temps ensoleillé, dans certains teams du Trophy on commence à regretter cette température printanière qui pourrait réduire la difficulté du parcours. Il est un fait que certains passages difficiles sont plus roulants... si l'on peut dire! par exemple la côte de Pen y Waun qui fut il y a deux jours le théâtre d'un embrouillamini que nous avons signalé, est cette fois descendue avec facilité, plus facilement que n'est traversée la place de l'Alma. Tout est relatif si l'on tient compte de la classe des concurrents. A un contrôle situé juste après un passage du trial, nous nous arrêtons reconnaissant nos deux Marshals sympathiques au side-car Norton. Le plaisir de leur redire bonjour nous permet de remarquer à ce contrôle une blonde Germaine qui distribue aux coureurs allemands friandises, et pour les plus fatigués... un baiser qui en moins que rien leur redonne courage et bonne humeur. Nous avons même l'impression que certains coureurs arrivant très frais jouent assez facilement le désespoir et l'abattement...



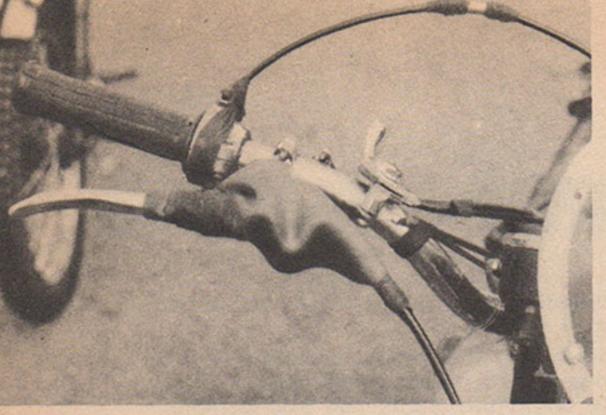
W.-J. Stocker, sur 350 Royal-Enfield.

La note gaie de cette journée sera donnée par la B.M.W. n° 241 (l'Anglais N.G. Arkel) qui arrive avec son avertisseur coincé. Comme il s'agit d'une trompette à deux tons qui s'entend à des kilomètres, nous avons eu, nous les Français, l'impression d'une descente de pompiers parisiens dans cet endroit perdu!



Bwlsch-Y-Groes! Pas facile de demander sa route avec des noms pareils! Il fait beau mais froid lorsque nous prenons la route qui va nous conduire dans une région extrêmement pittoresque et sauvage, en pleins monts Cambrian.

Un peu avant Dinas Maudwy, la foule motorisée des spectateurs confirme l'intérêt du parcours de ce jour. Pour ma part, je suis tellement intéressé par la route et les motos qui passent que je n'aperçois même pas, sur une route très étroite, la 2 CV du reporter-photographe avec lequel je fais équipe. La route ainsi perdue et la poursuite d'une 2 CV fantôme me permet de découvrir à quelque quarante kilomètres de là un col merveilleux qui malheureusement n'avait rien à voir avec la course Retour à Dinas Maudwy où nous déjeunons très rapidement de quelques sandwiches et d'un bock de pale ale.



Manchon de protection caoutchouté pour levier de frein.

Nous suivons la caravane et par une petite route sineuse et de pourcentage souvent impressionnant, route que les coureurs emprunteront tout à l'heure à la déscente, nous arrivons tout en haut d'un petit col désolé. Un sentier rocailleux par endroits, glissant par d'autres, qui serpente pendant des miles et des miles dans la montagne et où d'endroit en endroit des groupes de gars et de filles en barbours ou imperméables signalent les passages difficiles.

Nous avons repéré un virage particulièrement traître (roches plates et glissantes). Nous assisterons à plusieurs chutes et en même temps nous pourrons admirer la classe de certains maëstros du guidon qui, loin de réagir brutalement au dérapage, se laissent tranquillement porter jusqu'au rebord du chemin et sont simplement arrêtés dans leurs glissades par ce rebord; et le tout sans couper le moins du monde, et avec une aisance spectaculaire.

Un peu plus loin, un véritable escalier rocheux se fait un plaisir de disloquer les « chairs » encore en course. Même Stocker avec sa Bullet serre les dents en passant cet escalier.



Jour particulièrement dur qui conduit les concurrents vers le nord du Pays de Galles. L'itinéraire passant trop près de la Vallée de l'Elan où se trouvent les réservoirs alimentant la ville de Birmingham, nous ne pouvons résister à l'attraction qu'exerce sur 'nous, malgré le temps, l'une des régions les plus pittoresques des Mid-Wales. Et ce sont des rafales de pluie coupées de rares éclaircies avec un terrain particulièrement glissant. Après avoir exploré rapidement cette splendide région des barrages, et nous être un peu attardés à déguster le traditionnel gigot sauce menthe, nous nous dirigeons vers Blaen-Y-Cwn.

Rough descent... River Crossing! Un vrai parcours de cross, un vrai coin pour reporter-photographe. Plusieurs bains particulièrement nocifs aux allumages. Le drame, c'est que quelquefois un coureur qui passe bien vite dans ce gué asperge suffisamment un autre coureur qui le suit pour atteindre son moteur presque sans espoir. Le team autrichien du Trophy récolte pour une raison de ce genre 33 points de pénalisation, et y laisse une dynamo.



Précaution prudente avant le départ.



Epreuve de vitesse. Les départs sont donnés par groupes de quarante-cinq; il reste deux cent vingt et un partants... Il y aura donc cinq groupes différents qui vont chacun tourner pendant une heure à pleine puissance avec l'espoir d'améliorer la moyenne prévue.

Au départ du parc, le Vase A britannique est pénalisé, Evans ne pouvant malgrétous ses efforts (et un peu d'éther) arriver à démarrer : soupape grillée. Le temps n'est pas trop vilain et le parcours facile qui conduit à l'aérodrome désaffecté de Madley n'apportera guère de modification. Mais il y a de trop bonnes routes, et les coureurs qui ne sont plus habitués tirent un peu trop fort sur la ficelle, si bien que quelques-uns ont des ennuis. Stocker entre autres, puis Evans enfin parti, entraînés par leur élan ratent un virage, le premier tra-

versant une haie heureusement sans mal, et le second y laissant sa fourche.

La route qui conduit à l'aérodrome n'est pas facile à trouver, et je voudrais remercier ici l'Officiel si aimable qui m'a gentiment renseigné à Kington, et dont j'ai suivi la rapide Talbot-Sunbeam conduite magistralement par sa femme.

Il reste deux teams non pénalisés pour le trophy. Ce sont les deux vainqueurs des années précédentes : l'Angleterre et la Tchécoslovaquie.

De gros nuages noirs défilent à l'horizon, et la pluie ne fera son apparition que dans la soirée. Nous assistons au départ du deuxième groupe qui comprend les teams. Sur ce terrain sec, excellente tenue de route des twins Matchless et A.J.S. Manns se montre le plus rapide et le plus audacieux.

Certains coureurs, dont tous les Tchécoslovaques du team, ont troqué leurs barbours pour des combinaisons de course collantes et aérodynamiques.

Malgré leur tenue de route et l'éclatante maestria de Manns, les grosses twins anglaises n'arriveront pas à surclasser les petites Jawa et c'est l'hymne tchèque que nous entendrons ce soir, debout, dans le grand cinéma de Llandrindod, devant une assistance aussi nombreuse que sportivement admirative.

Nous quittons Llandrindod le lundi matin sous la pluie; départ un peu nostalgique. Les Tchèques campés sur une des places de la ville emballent dans les cars et camions venus d'Europe Centrale par la route, le fameux

trophy et leurs engins.

Les Hollandais, les Allemands, les Suédois rentreront sur leurs machines des Six Jours, et en passant devant la gare, nous verrons embarquer leur matériel par les Italiens très couleur locale, coiffés de casquettes à carreaux et vêtus de duffle-coats.

Et maintenant, que penser, de sang-froid, de ces Six Jours?

A notre avis:

1º Ils ne sont pas assez sévères et nous rejoignons en ceci l'avis du journaliste suédois dont nous avons déjà parlé. Il faudrait, comme pour Liège - Rome - Liège (voitures) qu'aucun team n'arrive au cinquième jour sans pénalisation (corrélativement le système des récom-



Amortisseur hydraulique supplémentaire sur les 250 Adler.

penses devrait être transformé). Il est navrant en effet de voir qu'une équipe anglaise se soit donné un mal terrible pour mener ses gros bahuts jusqu'à la course de vitesse avec l'impression de prendre le départ de cette course sans espoir. Et c'est pourtant bien le cas, car Stocker nous a dit lui-même : « Nous avons fait ce que nous avons pu et nous ne pouvions pas mieux faire. »

Peut-être y aurait-il à revoir, comme le suggérait le Suédois, l'emplacement des contrôles. Beaucoup d'abandons ont eu lieu par accidents parce que les conducteurs poussaient, après de mauvais passages, pour rattraper sur bonnes routes le temps perdu dans les passages difficiles.

2º La signalisation en Angleterre a paru moins bien réalisée qu'en Autriche. Elle a d'ailleurs engendré des réclamations véhémentes et a

causé des accidents dont la Tchécoslovaquie a été à la fois victime et bénéficiaire, puisque dès le premier jour elle avait un coureur hors course pour faute involontaire de parcours et accident. L'erreur, reconnue, a amené la neutralisation des points perdus.

3º Les Six Jours sont une épreuve remarquable et très ouverte lorsque l'on ne cherche pas à glaner les hautes récompenses; l'exemple de notre ami Keepence en est une preuve. Nous aimerions pour nous que les Français y participent et nous devons dire que des Suédois comme des Anglais, que des Hollandais comme des Belges, se sont étonnés de ne pas voir à Llandrindod un team français, ou même quelques coureurs français.

4º Nous croyons qu'une plus grande liberté doit être donnée aux contrôleurs de route et nous retrouvons en ceci l'avis des journalistes anglais. Ces contrôleurs, puisqu'ils ont été choisis parmi les sportifs, doivent pouvoir prendre des décisions sans appel dans leur secteur, ce qui simplifierait la tâche du Jury et permettrait d'avoir des résultats sans discussions interminables, ce qui n'a pas été le cas à Llandrindod.

5º Il faut louer sans réserves l'initiative (?) qui a mené à indiquer très clairement aux journalistes — et je crois aux spectateurs - les endroits les plus intéressants avec la route (hors circuit, en général) pour s'y rendre.

6º Toutes ces réflexions sont bien entendu celles de profanes, mais de profanes qui aiment la moto, qui aiment le sport, et qui sont avant tout impartiaux.

LES RÉSULTATS DÉFINITIFS DES SIX JOURS INTERNATIONAUX

Trophée international : 1. Tchécoslovaquie, pas de pénalisation, pourcentage du gain au cours de l'épreuve de vitesse: 18,56. — B. Rouchka (150 Jawa), J. Pudil (150 Jawa), S. Klimit (250 Jawa), J. Kubes (250 Jawa), V. Sedina (250 Jawa). 2. Grande-Bretagne, pas de pénalisation, pourcentage gagné: 16,12. — W.-J. Stocker (346 Royal-Enfield), J.-V. Brittain (346 Royal-Enfield), B.H.M. Viney (495 A.J.S.), P.H. Alves (649 Triumph), S.B. Manns (498 Matchless). 3. Suède, 2 pts de pénalisation. — O. Gustaffson (175 Husqvarna), L.O. Hagman (175 Husqvarna), E. Forsberg (276 N.V.), H. Andersson (250 N.V.), G. Johansson (250 N.V.). 4. Italie, 25 pts. — B. Romano

(125 Rumi), D. Serafini (152 Gilera), D. Dallara (125 Mi-Val), M. Longinotti (125 Mi-Val), D. Fenicchio (500 Gilera). 5. Autriche, 33 pts. — S. Husar (175 Puch), F. Gnaser (175 Puch), K. Devoty (250 Puch), H. Volzwinkler (250 Puch), J. Weingartmann (250 Puch). 6. Allemagne, 502 pts. — E. Deike (175 Maico), V. Pohl (175 Maico), .H Best (244 Heckker), K. Westphal (247 N.S.U.), M. Stecher (247 N.S.U.).

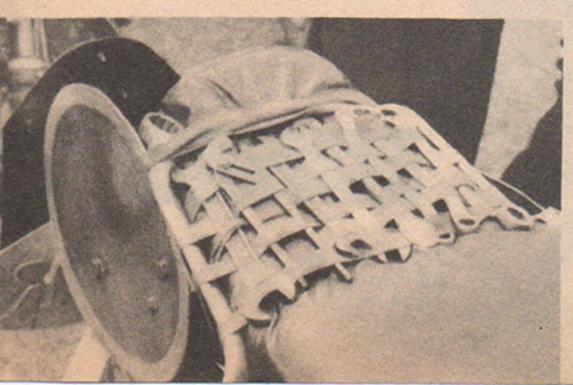
Vase d'argent international : 1. Hollande B, pas de pénalisation. — S. Schram (175 Maico), B.L. Jansema (148 Jawa), M. Den Haan (248 Puch). 2. Suède A, 6 pts. — F. Larsson (247 N.V.) G. Nyberg (246 N.V.), G. Eriksson (246 N.V.). Grande-Bretagne B, 6 pts. -N.S. Holmes (497 Ariel), J. Giles (498 Triumph), B.W. Martin (499 B.S.A.). 4. Italie A, 7 pts. — A. Farne (98 Ducati), M. Riva (124 Rumi), P. Carissoni (124 Rumi). 5. Hollande A, 12 pts. -J.J. Haaker (250 Jawa), M. Rozenberg (498 B.S.A.), B. Olie (649 Triumph). 6. Tchécoslovaquie A, 25 pts. — J. Cizek (248 Jawa), J. Janous (248 Jawa), K. Rykr (248 Jawa). 7. Autriche, 45 pts. -D. Helsinger (250 Jawa), J. Aufreiter (250 Jawa), E. Baranet (250 Jawa). 8. Tchécoslovaquie B, 47 pts. — J. Sulc

(148 Jawa), F. Blaha (148 Jawa), Z. Polanka (148 Jawa). 9. Grande-Bretagne A, 160 pts. - E. Usher (498 Matchless), C.M. Ray (497 Ariel), D. Evans (346 Royal-Enfield). 10. Allemagne A, 260 pts. — W. Sauter (247 N.S.U.), M. Frey (247 N.S.U.), O. Haas (247 N.S.U.).

Viennent ensuite: Suède B (563), Allemagne B (563), Irlande A (620), Irlande B (721), Italie B (721), Belgique (920), Espagne (1157), Finlande B (1424) et Finlande A (1680).

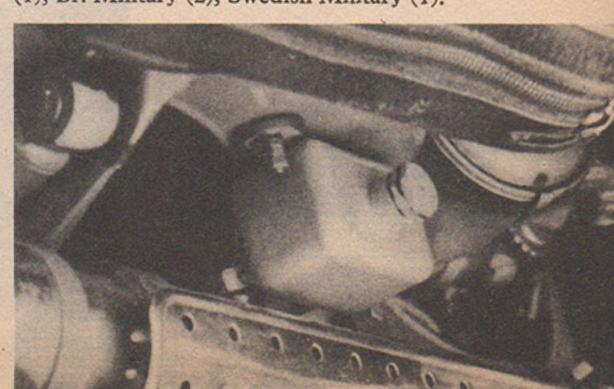
Concours intermarques: B.S.A. (1), Fr.-Barnett, Matchless, Husqvarna (1), Jawa (1), Monark, Puch (Autriche), Rumi

Triumph. Concours interclubs : A.D.A.C. Maico Motorsport, Ustredni Automotoklub (Tchécoslovaquie), British Military (1), Br. Military (2), Swedish Military (1).



Panoplie originale et pratique.

De nombreux concurrents avaient monté une nourrice de secours.





sur la X° Coupe du Salon

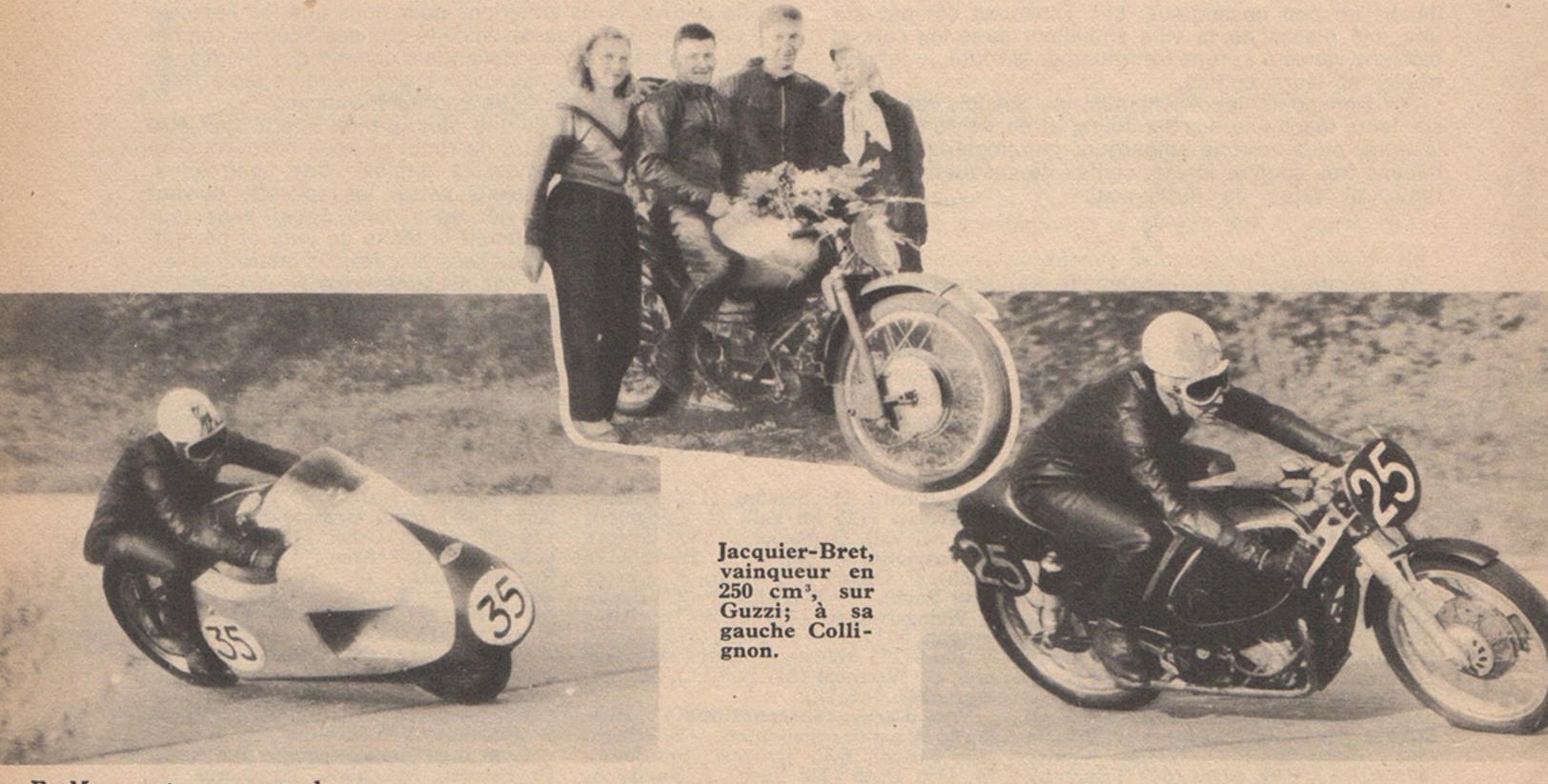
Dernières venues dans la saison, les Coupes du Salon se sont déroulées de façon un peu monotone. Seule la catégorie 175 cm³ fut animée grâce aux nombreux partants.

Pour une fois, les commissaires appliquèrent le règlement. Quelques minutes avant le départ, tous les réservoirs furent vidangés et les pleins effectués obligatoirement à l'essence de 80° d'octane, fournie par l'organisation. Les pouvoirs sportifs devraient se préoccuper plus sérieusement de cette question. Il faudrait, premièrement, pouvoir trouver sur tous les circuits la même qualité d'essence même sous différentes marques. Nous avons malheureusement, au cours de la saison, constaté des différences de composition qui nécessitaient des modifications importantes dans les réglages. Avec

la certitude de trouver partout le même carburant, les coureurs n'auraient aucune difficulté à se plier au règlement.

Afin d'éviter la fraude, il importerait, deuxièmement, d'effectuer des prélèvements à l'arrivée. Cette mesure éviterait des accidents tels que celui qui coûta la vie à un coureur suisse, victime des émanations d'une mixture ajoutée à son essence, dans le but d'en augmenter le degré d'octane.

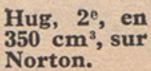
On empêchera difficilement des individus astucieux de tourner les règlements; il existe cependant des commissaires sportifs en nombre suffisant pour combattre ces pratiques, par l'application plus stricte des règlements en vigueur.



P. Monneret au cours de sa tentative de record sur Gilera quatre cylindres.



P. Monneret sur la 350 cm³
A.J.S. d'usine.



Le sport motocycliste n'a pas la place qu'il mérite, il faut chercher par tous les moyens à faire apprécier aux sportifs pratiquants et spectateurs le bien-fondé d'une saine distraction, qui allie la technique à la science du pilotage. En province, les circuits sont fréquentés par des fidèles qui reviennent tous les ans applaudir leurs champions. Dans la région parisienne, nous ne disposons que de Montlhéry et il faut bien le reconnaître, la masse a totalement oublié le chemin de l'autodrome. Faute d'une publicité suffisante, un programme ne comportant uniquement que des motocyclettes ne peut guère attirer la foule, cette constatation porte sur plusieurs années de course. Pour obvier à cette lacune, les clubs établissent des programmes auto-moto où cette dernière fait toujours office de parent pauvre. Pour en revenir aux Coupes du Salon : la première épreuve des 250 cm³ gagnée par Jacquie-Brett s'est courue avant 9 heures du matin; à part les « mordus », il est matériellement impossible d'amener le public à pied d'œuvre à pareille heure.

D'autre part, les frais de déplacement étant inexistants les provinciaux ne songent guère à venir courir à Paris, il s'ensuit un plateau particulièrement clairsemé, qui n'est pas fait pour donner à la compétition le lustre

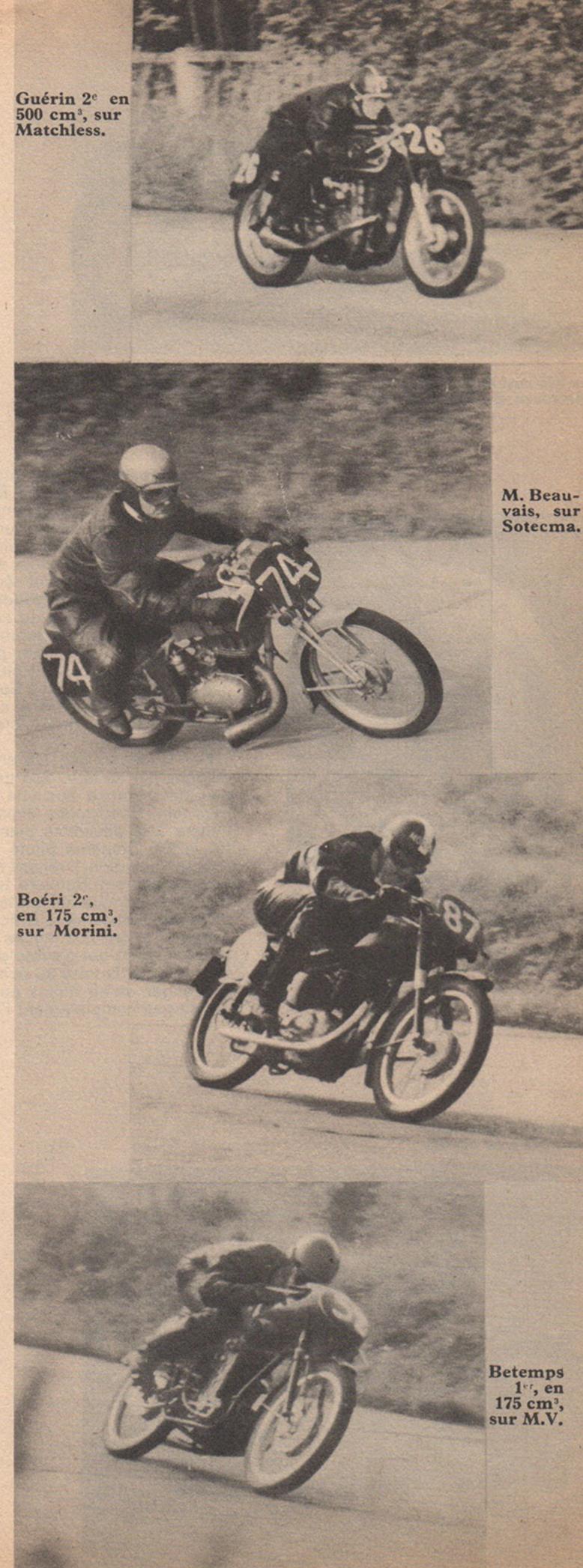
nécessaire.

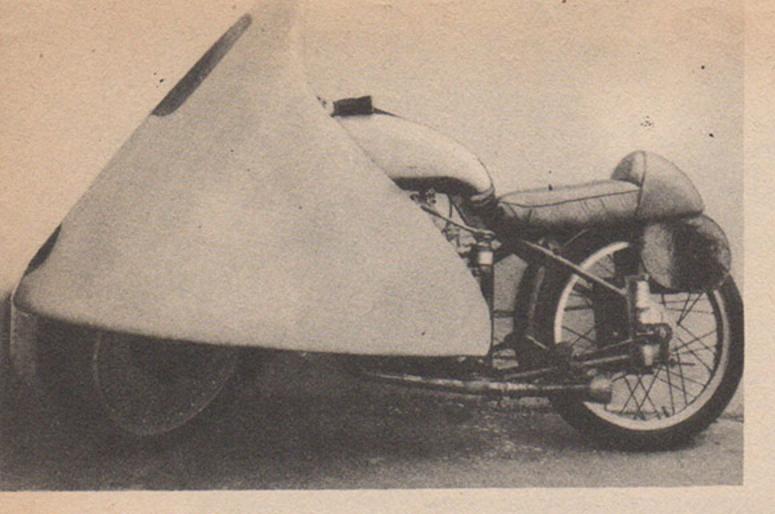
Montlhéry est un des plus beaux tracés européens, malheureusement, on n'en tire aucun parti. Une étude des circuits étrangers permettrait peut-être aux responsables de comprendre comment on doit traiter le public payant. Nous ne devons pas oublier que le Grand Prix motocycliste d'Allemagne a réunit cette année 400 000 spectateurs (le quart nous suffirait pour le Grand Prix de France). A Monza, on comptait plus de 155 000 entrées payantes.

Il faut avant tout prévoir des emplacements assurant une bonne visibilité sur les endroits intéressants du parcours. A Montlhéry, le virage de la Ferme (malgré des barrières suffisamment éloignées pour la sécurité des assistants)

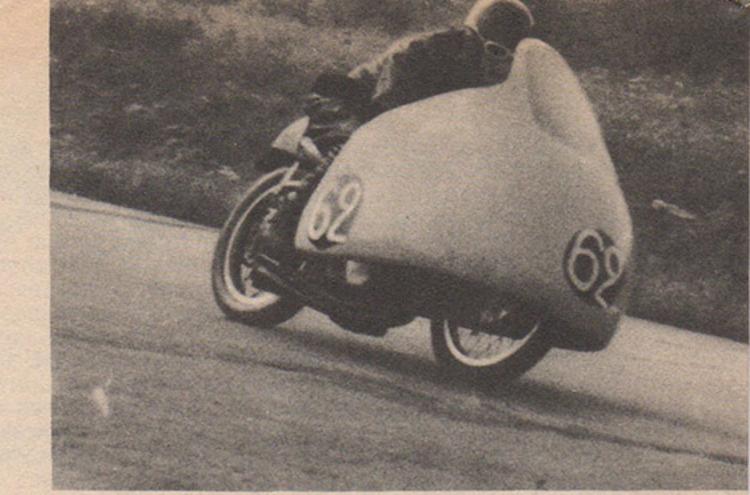


est interdit au public. Nous avons eu l'occasion d'assister à des bûches très spectaculaires, jamais le public ne se s'est trouvé en danger. Pourquoi cette interdiction?... Pourquoi ne trouve-t-on pas également quelques passerelles, largement payées par la publicité qu'elles peuvent recevoir, qui permettraient aux spectateurs de circuler librement de part et d'autre de la route. En utilisant rationnellement tous les emplacements disponibles on ajouterait à l'agrément des amateurs qui se feraient moins tirer l'oreille, pour venir de loin en laissant leur argent au guichet.

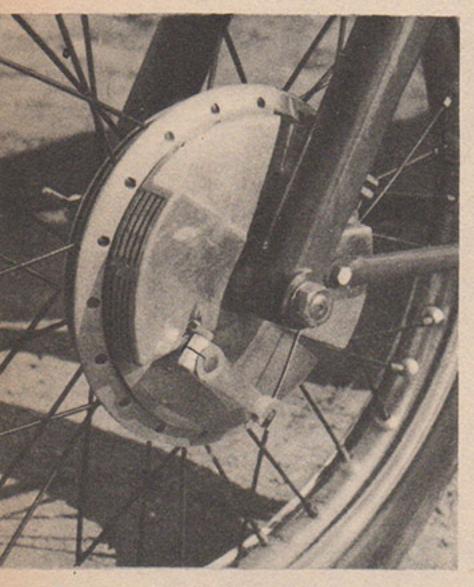




La 175 cm³ D.S. Malterre, de Ramade.



Mathieu avait également caréné sa 175 cm³.



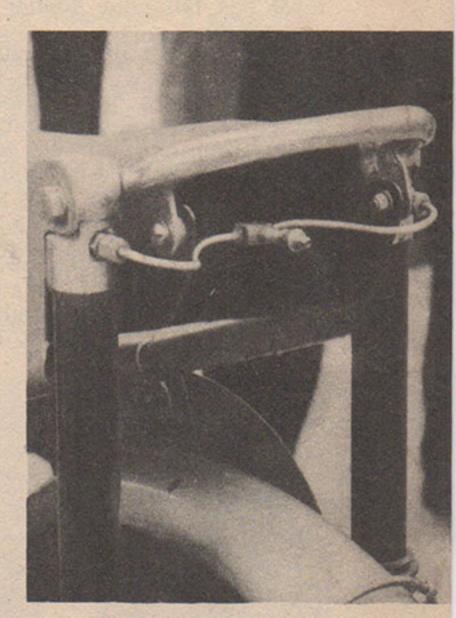
Tambour de frein avant sur la Morini.

La catégorie 350 cm³ fut un modèle du genre l Pierre Monneret pilotant d'une façon impeccable une A.J.S. très rapide, prit le commandement de bout en bout, derrière lui, Hug sur Norton, Guérin (A.J.S.), Deschamps (Norton) et Belkechout (Velocette), conservèrent le même ordre de marche de bout en bout.

En 500 cm³, Monneret rééditait le même exploit sur sa rapide Gilera quatre cylindres. Au cours de l'après-midi, il s'attaqua au record du circuit de 6,283 km, détenu par son père. Etabli à 148, km/h de moyenne par Georges sur la 500 A.J.S., il fut battu par Pierre à 161,113 km/h de moyenne. Cet exploit fit plus d'impression que la course des 500 cm³ qui permit à Guérin de passer Hug à la faveur du brouillard donnant à chacun une place de second pour la matinée. Braun bien parti eut la malchance de crever un pneu.

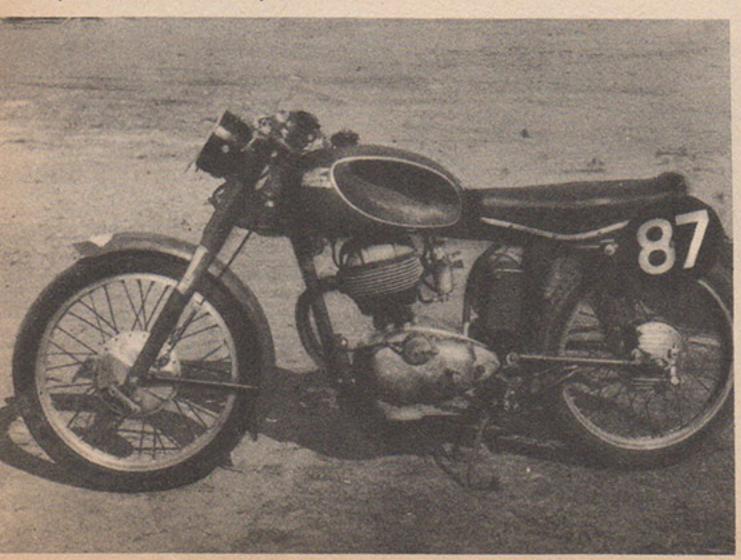
Dès le départ des 175 cm³, Bétemps passe nettement détaché sur sa M.V. Son passager de side, Drivet, suit à peu de distance sur une machine de même marque. Plus loin, Boéri mène avec brio une 175 Morini qui terminera à la deuxième place. La révélation de la course fut le 175 Sotecma piloté par Beauvais (père). Parti au milieu du peloton, il réussit à remonter jusqu'à la troisième place, doublant Ramade trois tours avant la fin. Etant donné le nombre de partants, toutes les places furent chèrement disputées. Grâce à quelques machines françaises de sport, nos jeunes aspirants purent figurer dans une catégorie qui n'exige pas trop d'argent pour assurer l'entretien et la mise au point du matériel. Il est consolant de songer qu'au moins en petite cylindrée, on n'abandonne pas complètement l'idée de compétition.



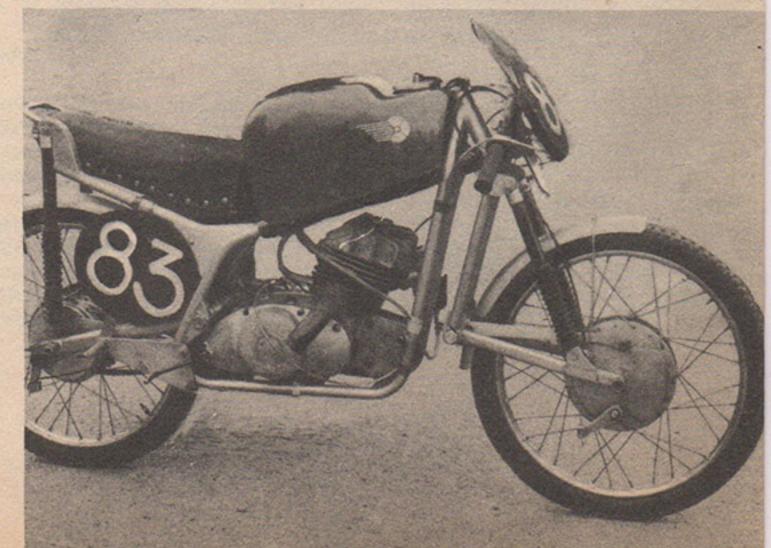


Suspension pneumatique sur la machine de Tiers.

La Morini de Boeri (machine de série).



La 175 cm³ montée par Tiers, très légère et d'aspect caractéristique.



86/6/8

Concentrations?

Les ententes, regroupements, centralisations des services techniques ou d'achats sont à l'ordre du jour. Nous avons déjà publié les communiqués de certaines grandes marques à ce sujet. Les uns ont fait alliance; d'autres déjà mariées ont divorcé en vue d'autres épousailles. Ces mariages et divorces se font tantôt ouvertement, tantôt en cachette.

Les dernières fiançailles (les bans ne sont pas encore publiés), laisseraient prévoir l'union prochaine d'une grande marque de moteurs 50 cm³ avec un constructeur dont le nom évoque à la fois le gros outillage et le scooter.

Naissance.

Nous avons appris la naissance de Jean-Michel, fils de M^{me} et M. Georges Rehn, président de l'Amicale Motocycliste du Doubs.

Tous nos compliments aux parents et nos meilleurs vœux à Jean-Michel.

Bonne nouvelle pour les D.K. Wistes.

Nous avons appris avec soulagement que le sympathique M. Persin, bêtement et sérieusement accidenté par un chauffard, était enfin, après de longs mois, complètement rétabli.

Il a repris son activité et la direction de son atelier de Bry-sur-Marne; il est désormais en mesure de satisfaire rapidement les possesseurs de D.K.W. qui auront besoin de ses services : pièces, réglages, équipement, etc.

Des contacts Terrot-Peugeot.

Désireux d'avoir des renseignements complémentaires sur les bruits qui ont couru au sujet des contacts qui ont été pris entre Terrot et Peugeot, les dirigeants de la grande firme de Dijon, nous ont précisé qu'il fallait s'en tenir strictement aux termes de la note officielle communiquée à la presse.

Ces contacts ne peuvent, en aucun cas, être interprétés comme une fusion, attendu que les pourparlers n'ont porté que sur des points techniques. Il s'agirait d'éviter des doubles emplois d'étude et de réalisation et de pouvoir envisager, pour l'avenir, une amélioration des prix de revient. Au moment où les mesures de libération des échanges posent à toute l'industrie française un point d'interrogation sur l'avenir de notre économie en face des productions étrangères, on peut approuver de telles initiatives.

On fait remarquer que les exportations françaises ne fournissent pas le chiffre auquel on pourrait s'attendre et l'industrie française doit être en mesure de lutter sur les marchés extérieurs avec la concurrence étrangère. Le Gouvernement lui-même cherche à encourager la rationalisation des productions et, comme première mesure, vient de prendre un décret du 14 septembre 1954, prévoyant l'exo-

nération de la taxe de transaction sur les échanges de pièces entre les producteurs.

Ces dispositions seront, en tout cas, un atout précieux dans le sens du progrès technique et, sans qu'aucun engagement n'ait lieu dans la politique commerciale des deux firmes, elles permettront encore un plus grand développement des affaires de chacune d'elles.

Du nouveau chez Améro.

Pour 1955 la Société Améro complète sa gamme de robinets et guidons.

Le nouveau robinet, après accord avec la maison allemande Svega, est pourvu du joint Everbert. Il est de format réduit.

Un nouveau guidon, avec poignée à changement de vitesses à tirage rectiligne, système JM, s'ajoute à la série des guidons de cette marque.

On annonce enfin la prochaine sortie de guidons « sport », avec poignées à tirage rectiligne, selon la licence JM ou la licence Magura.

La nouvelle usine Johnson.

La Johnson française qui fabrique depuis vingt-cinq ans toute une gamme de produits d'entretien, dont le « Car-Plate », est une affiliée de la firme américaine S.C. Johnson and Son, Inc.

Le 16 octobre fut inaugurée la nouvelle usine Johnson de Saint-Denis, en présence de M. G. Elgozy, conseiller technique et inspecteur général de l'Economie nationale.

Cette usine qui s'élève au milieu d'un décor de verdure, œuvre de l'architecte Pierre Bauer, est, suivant la technique la plus moderne, pour le plus grand confort et le travail aisé du personnel.

La méthode de travail est basée sur la pesanteur; en effet, les matières premières sont introduites au sommet du bâtiment et, par étapes, au fur et à mesure des diverses manipulations, elles parviennent, en produits finis, au rez-dechaussée.

Précisions sur la performance du Myster.

Ceux qui ont suivi les démonstrations du 50 cm³ Myster, fabrication Le Poulain, dans les cols alpins les plus réputés ont été surpris et quelquefois sceptiques à la lecture des performances annoncées. Or, celles-ci ont été contrôlées de bout en bout par M. J. Rousset, huissier à Grenoble, et voici, pour authentifier cet exploit, son procès-verbal de constat, dont la maison Le Poulain nous a transmis une photocopie

A l'heure où nous mettons sous presse un autre moteur Myster tourne à Montlhéry pour une tentative sur 10 000 km.

PROCÈS-VERBAL DE CONSTAT

L'an 1954 et le 6 octobre, nous, soussigné Joseph
Rousset, huissier près le Tribunal civil de Grenoble,
demeurant en cette ville, 3, rue de la République,

Certifions nous être transporté ce jour à Vizille, à 7 h du matin, sur le pont de la Romanche, au bas de la côte de Laffrey, où étaient présents M. Jean Galle, requérant, M. Raoul Pfohl, constructeur de cycles,

15, avenue Alsace-Lorraine, à Grenoble, M. Jean Garat, technicien des Établissements Pfohl, M. Maret, journaliste aux Allobroges à Grenoble et M. Mollard, reporter photographe au même journal.

Suite de la page 9.)

M. Galle nous a alors présenté un cyclomoteur Dracette, fabrication des Établissements Pfohl, équipé d'un moteur deux temps 50 cm³ Myster de la firme Poulain, cadre de couleur havane.

Cet appareil est dépourvu de la chaîne d'entraînement du pédalier, celui tournant à vide et servant simplement de support des pieds. M. Galle nous explique que cette chaîne a été enlevée pour bien démontrer qu'aucune aide ne pourra être apportée au moteur par le pilote au cours des essais.

Ce cyclomoteur a alors été mis en marche à la course et piloté par M. Jean Garat, a abordé immédiatement la côte de Laffrey.

Celle-ci (6,400 km, pourcentage de 14 % avec un passage à 17 %) a été montée en 12,45 mns.

A Laffrey l'appareil a été ensuite embarqué dans la voiture de M. Galle qui a pris la direction de Bourgd'Oisans-La Grave.

A La Grave (altitude 1 500 m) le cyclomoteur a été pris en mains par M. Galle Jean et a pris la direction du col du Lautaret (altitude 2 058 m) qu'il a atteint aisément et ensuite celle du col du Galibier (altitude 2 556 m) qu'il a atteint avec la même aisance.

Après le tirage de diverses photos, l'appareil a été réembarqué dans la même voiture qui a alors pris la direction de Valloire. Dans cette localité (altitude 1 430 m) l'appareil a été remis sur la route et a pris un départ, monté cette fois par M. Galle et par M. Garat et a atteint le col du Télégraphe (altitude 1 600 m) après avoir parcouru ainsi 5 km de côte.

L'appareil a été de nouveau embarqué dans la voiture qui a pris la direction de Bonneval dans la haute-Maurienne (altitude 1835 m) où, en face du châlet du Club Alpin Français, piloté par M. Garat, il a aussitôt pris la direction du col de l'Iseran qui a été atteint après un parcours de 14 km.

Le cycle a été de nouveau remis dans la voiture qui a pris la direction du Briançonnais par le Galibier où à Cervières (altitude 1 609 m) le cyclomoteur a été remis sur la route et, piloté par M. Garat, a commencé aussitôt l'ascension du col de l'Izoard (altitude 2 360 m) qui a été atteint alors qu'il était 19 h 45.

Au cours d'un essai en palier, la vitesse de ce cyclomoteur a été chronométré à 50 km/h.

Il est précisé que nous avons suivi à bord de la voiture de M. Pfohl chaque ascension du cyclomoteur Dracette jusqu'à l'Iseran et ensuite à bord de la voiture de M. Galle l'ascension du col de l'Izoard. Nous précisions également que le cyclomoteur a toujours fonctionné avec la même bougie qui n'a jamais eu besoin d'être démontée et que e moteur n'a nécessité aucune réparation mécanique durant les essais. Enfin l'appareil est resté constamment dépourvu de chaîne au pédalier.

Et de ce qui précède nous avons fait et dressé à Grenoble le présent procès-verbal de constat pour servir et valoir ce que de droit.

Coupes et récompenses.

Les différentes coupes offertes par Motocycles ayant été généralement appréciées pour leur style et leur fini, nous pensons rendre service aux clubs et organisateurs en leur indiquant la maison qui fabrique ces objets d'art et qui s'est spécialisée dans le genre : coupes, plaquettes, médailles, breloques, etc.

Il s'agit des Etablissements Fraisse-Demay, 191, rue du Temple, Paris (3e), dont le catalogue illustré est utile à consulter par les intéressés.

Club Motocycliste Rennais.

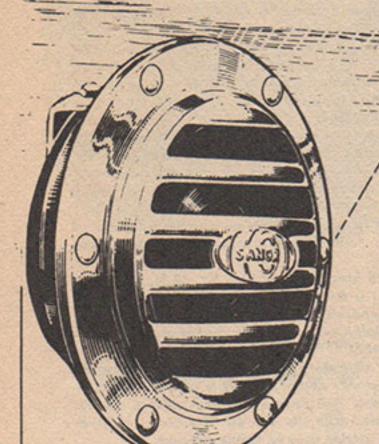
L'Assemblée générale annuelle du Club s'est tenue le 17 octobre à Rennes. Au cours de cette réunion, les diverses manifestations et activités de la saison 1954 furent passées en revue. Le bureau pour 1955 est composé comme suit :

Président: Poulain; vice-président: Berhault; secrétaire: Vacher; secrétaire-adjoint: Carré; trésorier: Nouvel; trésorier-adjoint: Lanvierge; rapporteur et archiviste: Solleux.

Un banquet de fin d'année a réuni à Betton les membres et leur famille.

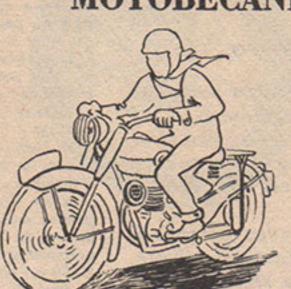
QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE... POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE

ADOPTEZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM IIO

SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE MODÈLE SPÉCIAL POUR MOTOBÉCANE



L'AVERTISSEUR HAUTE FRÉQUENCE SON DIRIGÉ

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE STANDARD POUR TOUS TYPES DE VÉLOMOTEURS OCERP

MOI QUI AIME POUSSER MON MOTEUR

je mets toujours un dans l'essence

mais je choisis

Brelocy parce qu'il est Graphite

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

BRET-OIL

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



CHANTELUNE-FOZ

Le Seul Spécialiste competenc de l'accessoire de l'équipement honnêteté Économiser de l'argent gagner du temps régularité en trouvant toujours le choix le plus renouvelé de 6.000 articles différents pour motos.scooters.cyclomoteurs pour vous... pour votre machine... ACCESSOIRES SELECTIONNES EQUIPEMENTS - VETEMENTS SPECIALEMENT ETUDIÉS PRIX LES PLUS BAS L'INCOMPARABLE GANT LUMINEUX GAMET 2.800 Expéditions en province MEMBRES DE CLUBS FAITES YOUS CONNAITRE

2, rue de la Plumette AMIENS - TÉL. : 41-72 CHANTELUNE-FOZ

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

5/3/1/11

GRAND PRIX D'ANFA

Résultats

125 cm3

1. Romolino R. (Casablanca), sur M.V. Les 55 km en 34' 50"; moy. 95,008 km/h. Record du tour en 175 : Carrera en 2' 40", à 97,983 km/h. 2. Sanchez (Casablanca), à 5"; 3. Bernard (Casablanca). à 1'20"; 4. Da Silva, à 1'42";

1. Vasquez, 69 km en 38' 12". Record du tour : 2' 27" (112,653 km/h); 2. Da Silva, 39' 19"; tous deux sur N.S.U.; 3. Scotto, sur Guzzi, 39' 31"; 4. Sanchez; 5. A 1 tour, Courrapied; 6. A 2 tours, Larbi.

350 cm³

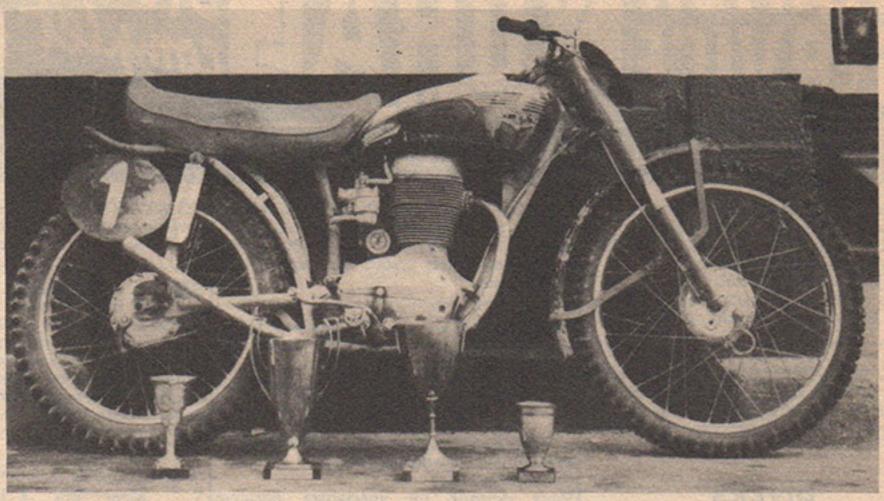
Side-cars

250 cm³

1. Goffin (Belgique), sur Norton, 110,400 km/h en 54' 51" (120,768 km/h); 2. Albisser (Suisse), Norton 54' 57"; 3. Reichert (Allemagne), N.S.U., 55' 37"; 4. Knoff (Allemagne); 5. Vasquez, à 1 tour; 6. A 2 tours, Ciancio (Algérie); 500 cm³

1. Bandirolla (Italie); sur M.V. 119,600 km en 57' 10" (125,513 km/h); 2. Pagani (Italie), sur M.V., à 3/5 de seconde; 3. Goffin (Belgique), sur Norton, à 17"; 4. Albisses (Suisse), à 23"; 5. Flahaut (Maroc), premier Nord-Africain, à 2' 08"; 6. A 1 tour, Bayle (France); 7. A 2 tours, Regnir (Algérie);

1. Drion-M11e Stoll, sur B.M.W., en 41' 39" (112,764 km/h). Record du tour 2' 23" (116,620 km/h); 2. Haldeman-Abisser, sur Norton; .3 Hildeman. sur B.M.W.; 4. Koch, sur B.M.W.; 5. Strub, sur Norton; 6. Cassar, à 2 tours.



Ci-dessus, la 175 Motoconfort de Charles Delmas équipée par M. Baldelon, agent à Carcassonne, avec laquelle il a remporté le championnat de la ligue Languedoc-Roussillon 1953-1954 et d'autres victoires telles que : premier à Saint-Thibéry, à Nîmes, à Perpignan, à Labastide-Roudiroux, à Mende, à Limoux, à Castelnaudary, à Marseille, à Sète, à Carcassonne (cross), à Carcassonne (grass-track). Devant la machine les coupes remportées cette saison.

Moto-Club de Paris.

« Chaque dimanche, une sortie ». Calendrier du mois de novembre 1954.

Le 7. - Forêt de Chantilly. - Par la N 17. A environ 1 km après la Croix de Pontarmé, prendre à gauche de la route vers Senlis. Départ Porte de la Villette, à 13 h 30.

Le 14. — Sortie sur le Circuit de l'Armistice. Tous renseignements seront donnés ultérieurement, à une réunion.

Le 21. — Carrefour du Tremble. — Forêt de l'Isle-Adam. Par la N 1. A la Croix-Verte, 1,500 km après Moisselle, prendre à gauche la D 9 jusqu'au carrefour. Départ Porte de la Chapelle, à 13 h 30.

Le 28. — Cascade des Vaux-de-Cernay. - Par la N 10, Versailles, Trappes, Coignères. A Lartoire, prendre à gauche la GC 24 jusqu'à la Cascade. Départ Porte de Saint-Cloud, à 13 h 30.

Les réunions auront lieu les 5 et 19 novembre, à 21 heures, au siège : Café « Le Sully », 6, boulevard Henri-IV, Paris.

Les motocyclistes isolés sont cordialement invités.



seille.

Sevres).

TRIUMPH TIGER 100 RACING. B,S.A., A 10, 1954, avec side précision, France. Méloua, St-Germain-les-Arpajon SCOOTER GUZZI GALETTO, très grand luxe, neuf, équip. complet, prix (S.-et-O.). bon état, SIDE IMPERIAL SPORT. intéressant. Vis. tous les soirs, sam,. Figuière, 64, rue de la République, Mar-dim. toute la journée Bertin, 32, av. Stalingrad, Romainville (Seine).

A vendre ou à échanger contre moins GILLET 750 cm3, bicyl., 2 t., 5 vit. rapide MOTO-SIDE 1 000 ARIEL m. arr., side tracté, pneus Avon neufs, parfait état général. S'adresser à Chauvet 150 000. Garantie. Side Précision luxe, JAWA 350, 1952, ét. nf, remorque Ful-(Allier).

1 pl. et demie, 370 000. SUNBEAM S .- 7, noire, 300 000. ARIEL 4 cylin., 600 cm3, 125 000. D.K.W., 500, 2 cyl., 4 vitesses, sél., 80 000. GILLET HERSTAL 500, culb., 4 vit., sél., 80 000. B.S.A. 250 C-11 L, 130 000. N.S.U. 125, 3 vit., sélec., 65 000.

NORTON DOMINATOR 7, exc. état, selle double, sacoches, Px : 220 000, Michel Barland, allées Pauling, Bayonne (B.-P.).

Guillonneau, Champtoceaux, (M.-et-L.).

A.V. GOLDEN 250 000 comptant, équipée, grand luxe, 20 000 km 2 bicyclettes dont une gagnée Tour de

TRIUMPH THUNDERBIRD, juillet 1953, 10 000 km. M. Baston, 14, rue Georges-Fessard, Chartres. Tél. 0-97.

Paris (15°).

SUNBEAM S.-7, avec side Impérial PEUGEOT 125 cm3, 80 000. Buganza, 10, rue Dagobert, Clichy. Samedi ou Gal 50-91.

> ZUNDAPP K.S. 600, moteur neuf, garanti facture, f. tél., selle et 2 sacoches cuir. Tablier T.S. Pincet, 237, boulevard Pereire (17°).

> HARLEY DAVIDSON, att. side Simar, bas prix. Thévenot, 14, rue Trébois, Levallois.

> K.S. 600 ZUNDAPP, parfait état, 120 000 SCOOTER A.G.F. 175 cm3, 120 000. 175 PEUGEOT, 120 000. Nozerand Louis, 4, rue Coty, Cahors (Lot).

> INDIAN 1 200 impeccable, 750 HARLEY à rem. bas prix. Paquet, 73, Bd 14-juillet,

> MOTO D 45 A px 40 000. Tél. 964-30-49 (après 17 h).

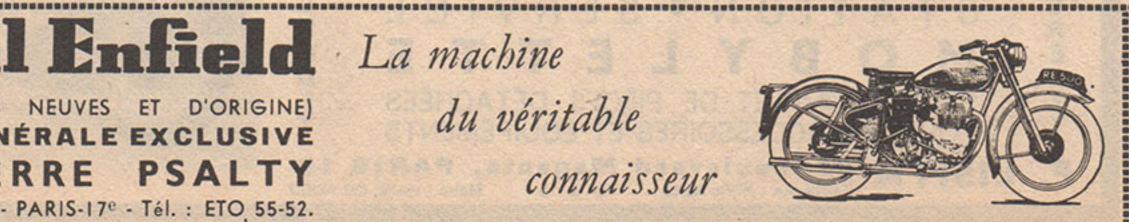
R., à Charzay par St-Romans (Deux- 70 000. Félix, 44, rue Gaillard, Vichy gur, acces. Lefèbvre, 14, rue de Vichy, JAWA 350, 1951, 140 000. A. Calan, Saint-Théodard, Montauban (T.-et-G.).

Entied La machine

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

80, av. des Ternes - PARIS-17e - Tél. : ETO 55-52.

du véritable



STATION

TOUS FOURCHES ET CARBURATEURS **AMORTISSEURS DEL LORTO** GRAZZINI

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

MOTOS SPÉCIAL CROSS 200 Monet spécial, 1952, 110 000. 232 Dot Scramble 1953, 150 000. 500 Saroléa, 1951, 165 000. 500 A.J.S., alu 1953, 260 000. Reprise et crédit 12 mois. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. NOR 15-18.

T.W.N. 250, Hérisson, tr. bon état, acc., urgent, prix int. Hembise, 72, r. Cambronne, Paris (15°). Tél. ANJ 34-40, h. de bur.

DIVERS

Toujours 50 VOITURES TOURISME ET SPORT, reprise ttes motos et crédit. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. de la technique de la réparation auto-NOR 15-18.

A MOTO RECORD, 100 motos sélec- Demandez la brochure nº 14 CG aux tionnées, reprise crédit-voitures, 151, rue « COURS TECHNIQUES AUTOS », Marcadet, Paris (18°). MON. 24-40.

Paloma, ttes pièces détachées, acces., libres, et vélomoteurs récents. Alazzard, 47 bis, av. avenue du Maine, SEG 26-40. magasin, 175 SV, 250 TF, 250 carénée de Clichy (17°). (Fond cour coté Cinéma.) sport, 6 et 9 mois crédit, 52, avenue Foch, Saint-Maur.

cycles, motos, région indif. Ecrire au journal qui transmettra.

MECANICIENS AUTOS

DEVENEZ CHEF DE GARAGE

Pour améliorer votre situation Pour gagner plus

Pour devenir un spécialiste éprouvé

en suivant nos COURS DE CHEF DE GARAGE chez vous, le soir.

Durée 10 mois environ. Etude complète mobile, organisation de garages, magasins, Stations-Services, Comptabilité, etc. Attestation de fin d'études.

Saint-Quentin (Aisne).

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



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

MARCHAND Frères 16, rue Danton - LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter nº 16, la maison n'a pas de succursale.

MOTOS POHU spéc. Puch. Moto service | COMTANT. achète ttes motos, scooters | CRÉDIT TOTAL, moto, scooters, 157'

VOITURES

4 CV 10 63, mono place compétition 170 km-h, reprise moto récente crédit. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. NOR 15-18.

AVANT INVENTAIRE DE FIN D'ANNÉE

CHRESTONED RESTRICTION OF THE PROPERTY OF THE PROPERTY.

SOLDONS:

Cycles, Cyclomoteurs, 125 et 175 cm3 - 2 et 4 temps -

MACHINES NEUVES GARANTIES

Prix très intéressant CRÉDIT

Paris-Loire - Marcel PAHIN 62, av. de la Grande - Armée

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

34, rue Louis-Blanc

SUSPENSIONS AR.

HYDRAU-

LIQUES

GOURBEVOIE (Seine)

DEF 27-87

29-07



MOTO-CEINTURES

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLÉGANCE Fabricant 20 tis rue des Jumeaux · TOULOUSE ·

CYCLOMOTEUR, SCOOTER ET MOTO ..

MEFIEZ-VUUS DES SOI-DISANT REGULATEURS BON MARCHE

Self Régulatrice Universelle

ABSORBE SANS ÉCHAUFFEMENT LES EXCÉDENTS DE TENSION ET D'INTENSITÉ AINSI: NI CLAQUAGE DES LAMPES NI DÉTÉRIORATION DE L'ALTERNATEUR

CERTAINE | INDISCUTABLE

Prix de vente au détail : FRS 490 Échantillon contre remboursement de la somme de FRS 500 AFCO. S.A. 181, RUE LA FAYETTE, PARIS-10" - C. C. P. PARIS 4833-78

Segments noirs Amedée Bollée Surface traitée au Parcolubrite épaisseur 3 microns pour moteurs 2 et 4 temps refroidissement par air 152



SCOOTER VÉLOMOTEUR MOTOS



CRÉDIT LIVRAISON IMMÉDIATE

R

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES TOUS LES ACCESSOIRES ET ÉQUIPEMENTS

94, boulevard Magenta, PARIS 100 Téléphone: NORd 65-25 Métro : GARE DU NORD * * *



La publication hebdomadaire entièrement dessinée

TOUTE L'ACTUALITÉ EN DESSINS

SON CAS DE CONSCIENCE - SES ROMANS EN IMAGES - SES CONTES - SES FILMS RACONTÉS - SES REPORTAGES - SES BANDES HUMORISTIQUES - SES CONSEILS - SES RECETTES - SON HOROSCOPE, etc... etc...

Les meilleurs écrivains Les meilleurs dessinateurs

UN JOURNAL BIEN VIVANT

EN VENTE PARTOUT : 30

Le Numéro Spécial de ~~? LA VIE PRATIQUE

Cuisine et Santé

Bien Manger Sans Grossir

des conseils médicaux et 300 RECETTES gastronomiques

qui permettent de garder la ligne

ET POUR LES PERSONNES MAIGRES RECETTES de suralimentation économique

88 Pages - 50 Photos et Plats Prix: 150 Fr. en noir et en couleurs

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17° 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.)

AMÉLIOREZ VOTRE INTÉRIEUR

AUGMENTEZ VOTRE CONFORT AUX MOINDRES FRAIS

en lisant...

bricolons

LA REVUE DE L'AMATEUR HABILE

w

Tous les Mois

48 Pages de Conseils illustrés de Plans, Photos et Dessins

EN VENTE PARTOUT 40 FR.



Norton

NORTON ES2, 500 cm ³ Mono	325 000
NORTON 19 S, 596 cm ³ , pour side-car	334 000
NORTON 7, Twin, 500 cm ³	365 000
NORTON 88 Sport, 500 cm ³	388 000
NORTON 88 Spécial, 500 cm³, Sport, 2 carbur. rac	445 000
NORTON Inter 30, 500 cm³, arbre à cames, Sport	390 000
NORTON Inter 40, 350 cm³, arbre à cames, Sport	385 000

SALON de la MOTO

continue chez GARREAU



LE

EXCELSIOR Sport, susp. oscill., 250 cm3, selle double. 225 000 EXCELSIOR Sport, susp. couliss., 250 cm³, selle double. 215 000 STT1 EXCELSIOR Tourisme, sus. oscill., 250 cm3, selle double. 220 000 EXCELSIOR Tourisme, susp. couliss., 250 cm3...... 210 000

TORNAX S 250

Deux cylindres Fourche EARLES

308.900

Distributeur pour la FRANCE

22, rue Robert-Lindet PARIS-15° C. GARREAU

Téléphone: VAU 07-09