

MOTOCYCLES et Scooters

8^e ANNÉE - N° 136
REVUE BIMENSUELLE - 1^{er} DÉCEMBRE 1954
DIRECTEUR MAX ENDERS
ADMINISTRATEUR PH. LAJEUNESSE
14, RUE BRUNEL - PARIS

Exclusivité

ESSAI N.S.U.

163 km/h de moyenne

SUR LA

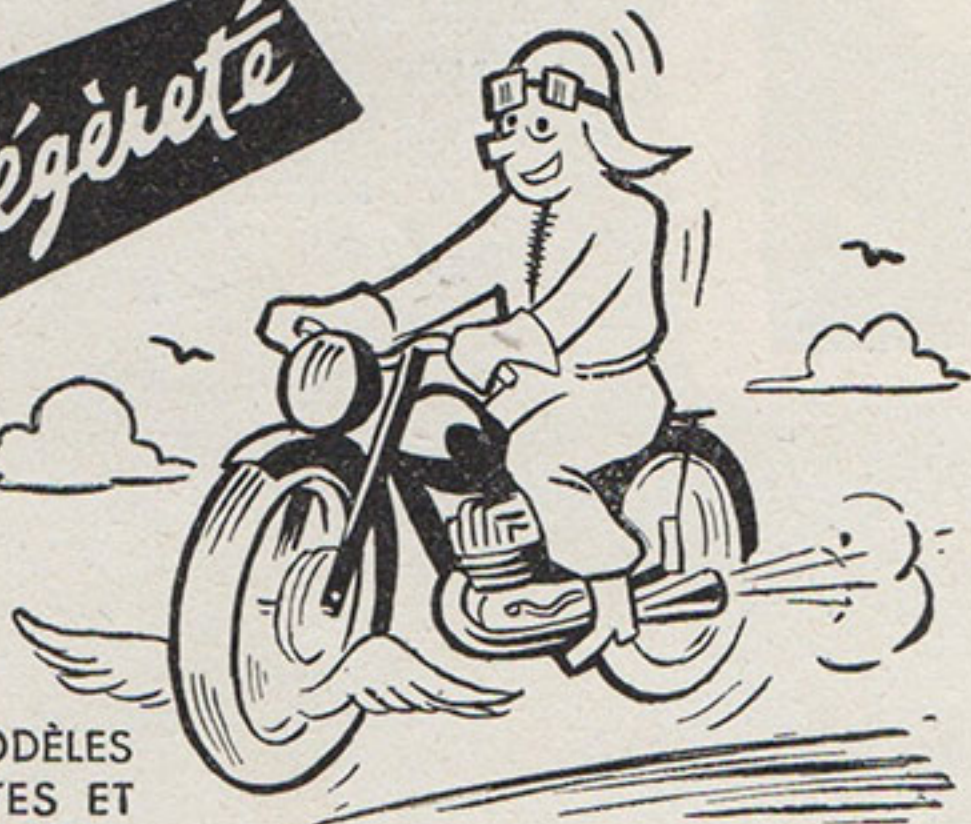
“BALEINE BLEUE”



40^{FR}

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER

légereté



TOUS MODÈLES
DE JANTES ET
GARDE-BOUE

Reinhard et Chapuiset

207, AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)
Tél. AVRON 31-94



Mouvement de notre
chronomètre SARDA
Série 196

Tel
mouvement,
telle montre !

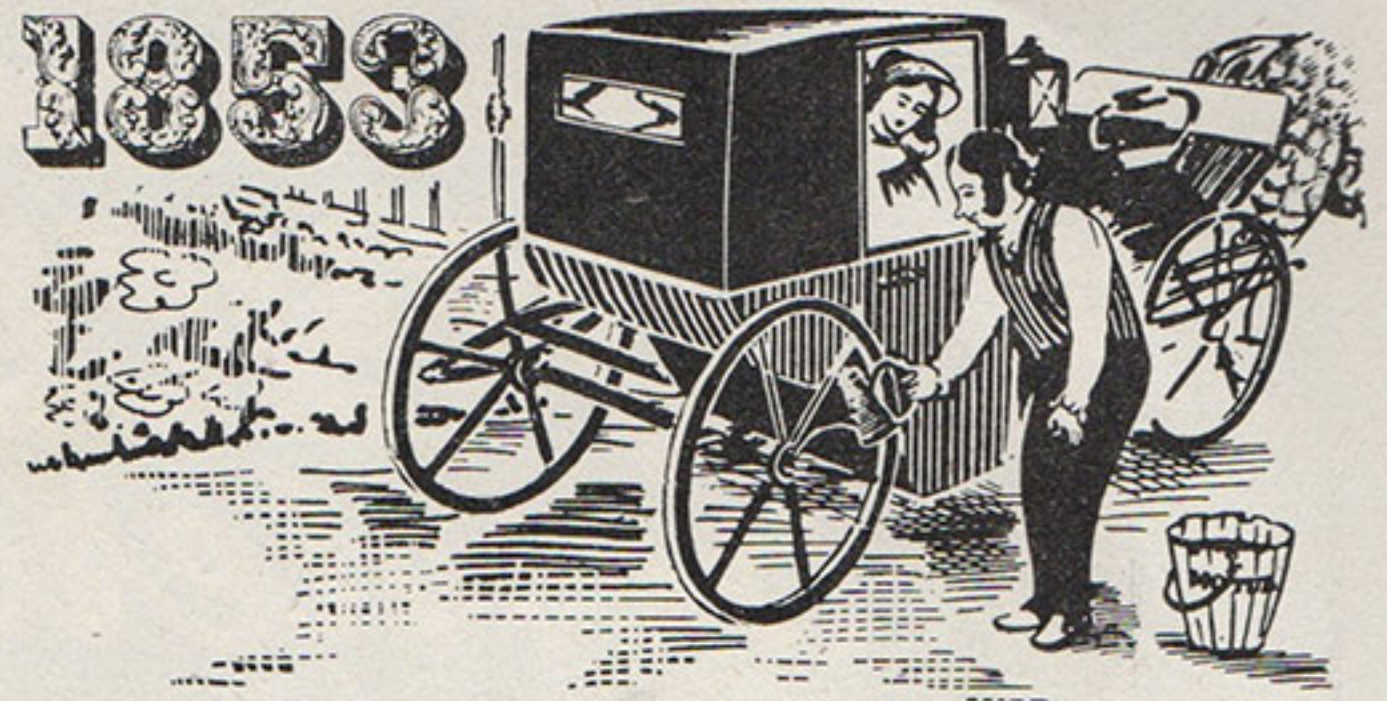
Les mouvements
SARDA-PRÉCISION ont
satisfait aux épreuves imposées
par l'Observatoire National de
Besançon.
Pour mettre de votre côté toutes
les chances de satisfaction,
choisissez donc une montre
SARDA qui répond à ce triple
critère : qualité, régularité,
précision.

★ Demandez aux
Ets SARDA, à
BESANÇON,
l'envoi gratuit de
leur TRÈS BEAU
CATALOGUE
N° 54 - 5

SARDA

BESANÇON

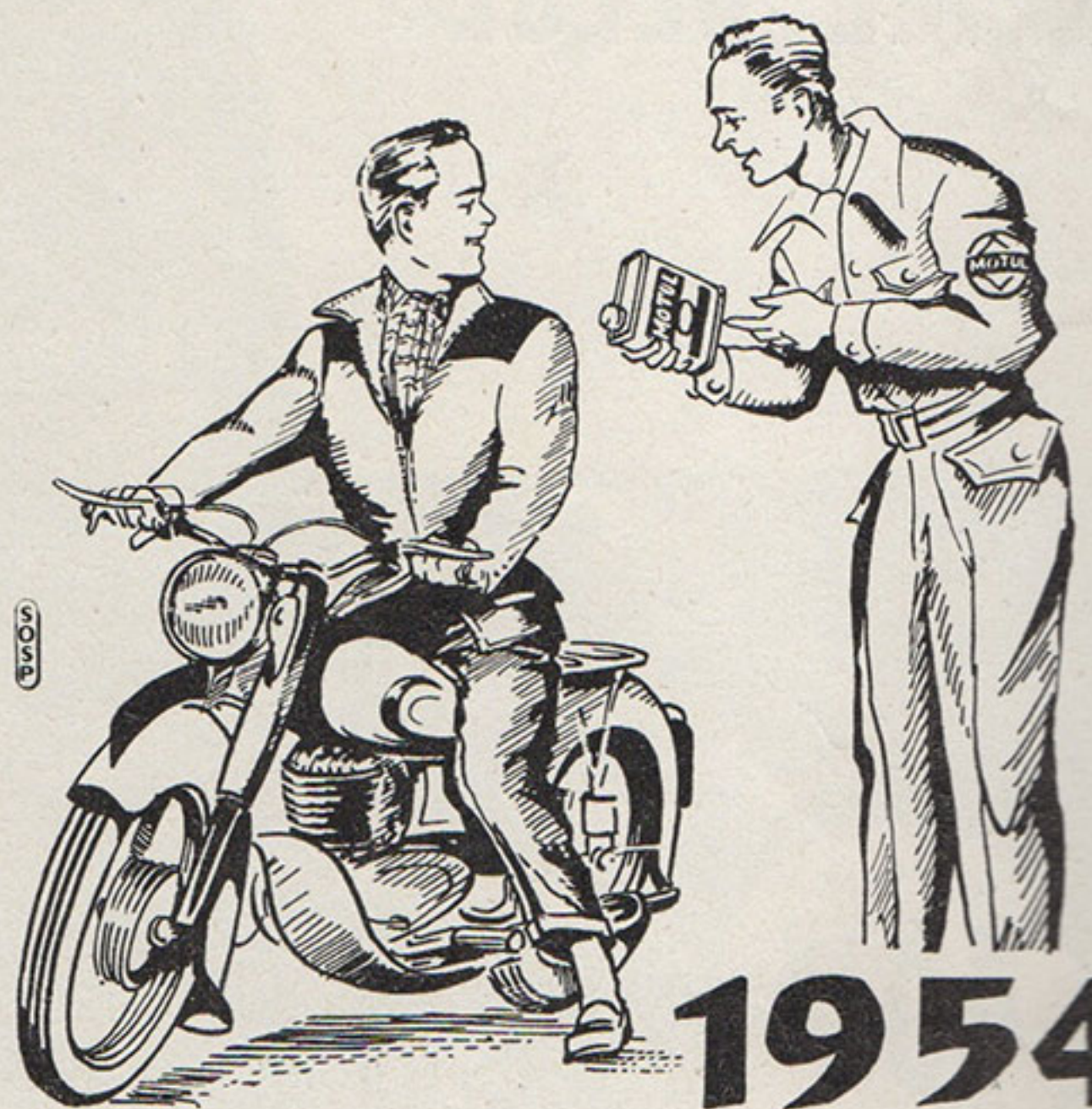
FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION



CENTANS D'EXPÉRIENCE et de RECHERCHES



AU SERVICE DE LA LUBRIFICATION



1954

Une révolution dans le freinage !...

VOUS FREINEREZ

Mieux!

avec

EDRASTOP

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

"EDRASTOP" EST L'ARMURE DE VOS GARNITURES

La nuit : meilleures moyennes ...

*Roulez tranquille
avec votre*

VOLANT MAGNÉTIQUE à bobine séparée
ET CONDENSATEUR A BAIN D'HUILE

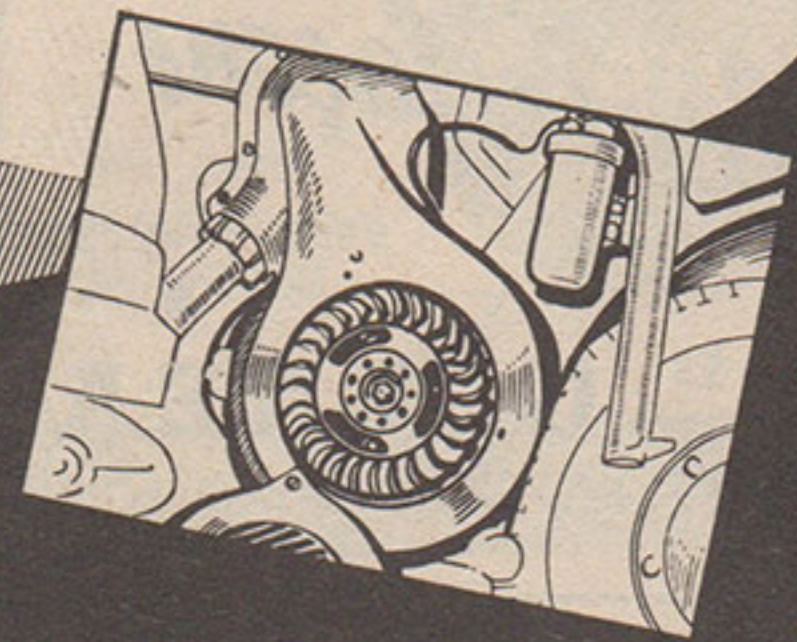
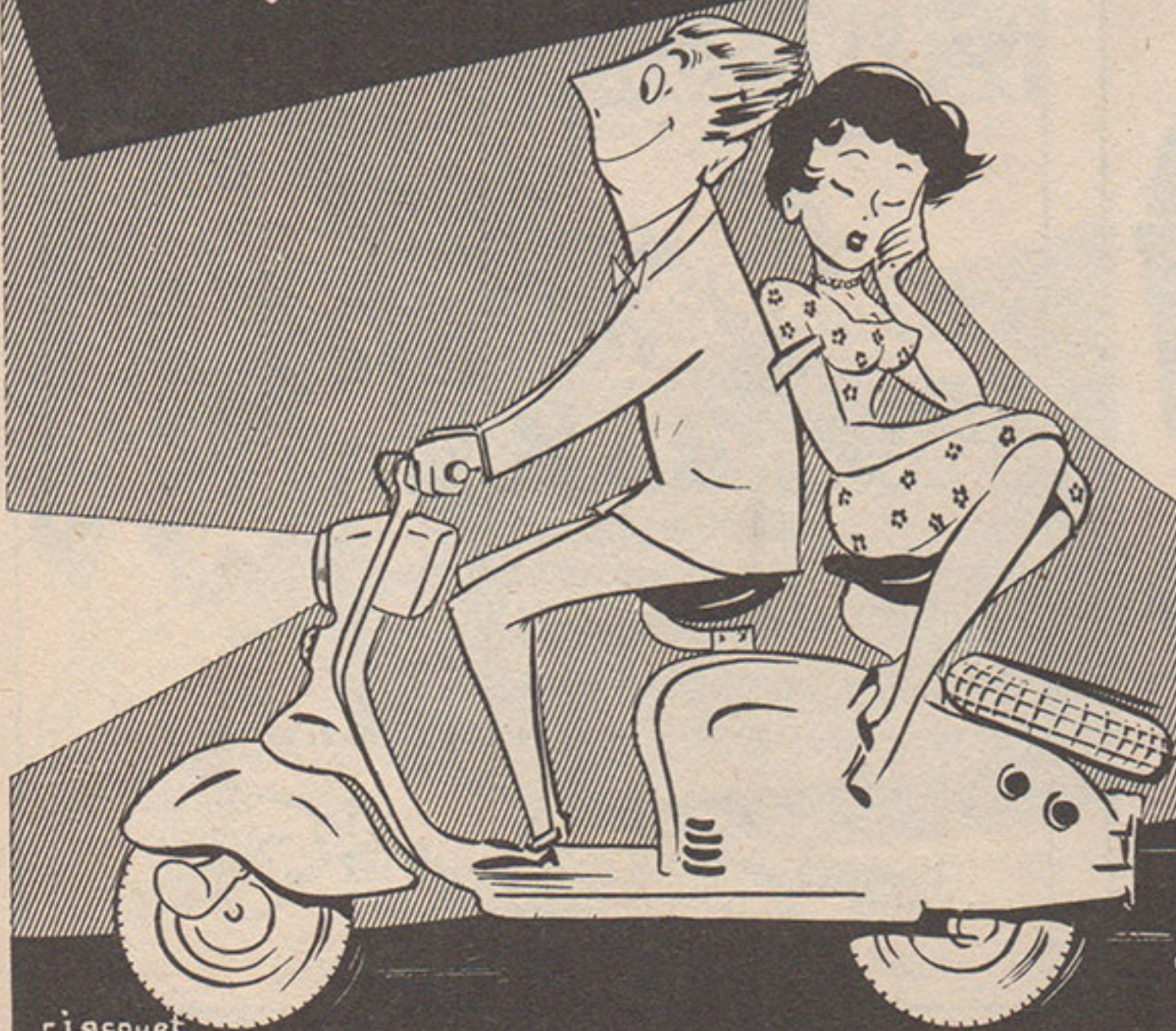
TYPE SG 58 - SL T58



MOREL

LA SONE (ISERE)

Il existe un volant **MOREL**
pour votre scooter.



rjacquet

HAVAS



l'original est toujours supérieur à la copie..

LE MEILLEUR RENDEMENT
DE VOTRE APPAREIL **Novi**
S'OBTIENT TOUJOURS AVEC
LA PIÈCE DÉTACHÉE D'ORIGINE

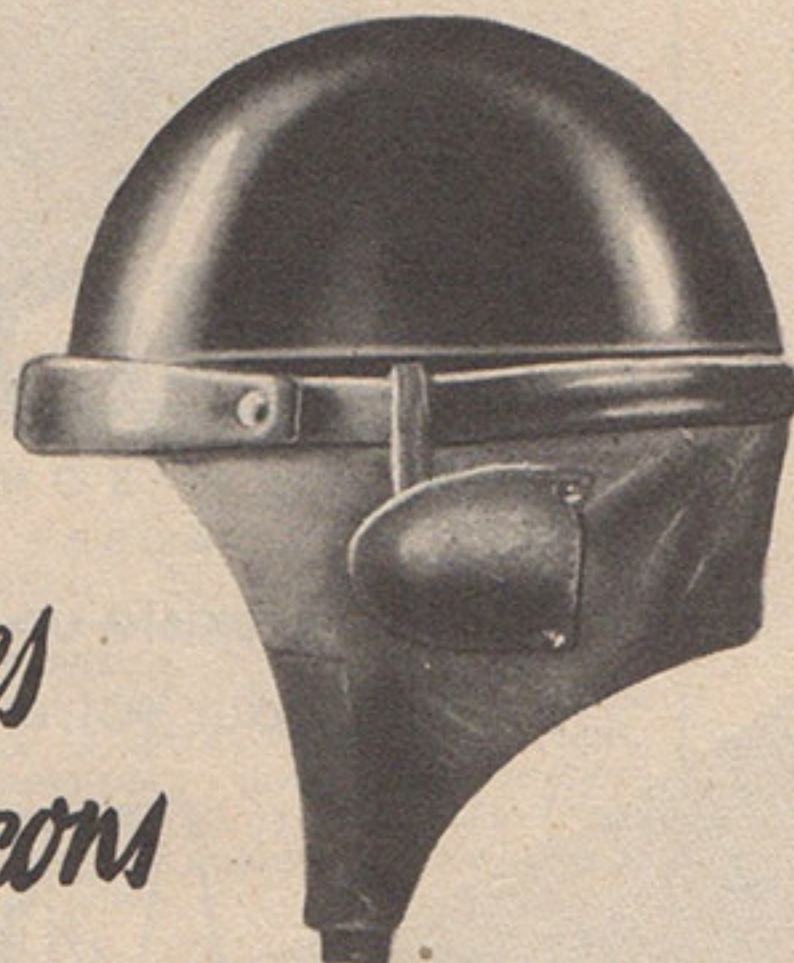
Novi

REPARATIONS AVEC GARANTIE
CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

Novi 8-20 CHEMIN DES VIGNES - PANTIN SEINE - NORD 66-71

LE CASQUE GENO

A CALOTTE
MÉTAL LÉGER
A HAUTE
RÉSISTANCE
IMPERFORABLE
AUX CHOCS



*Méfiez-
vous des
Contrefaçons*

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

ÉTS **GUENEAU-GENO**

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

La Maison
du
RÉSERVOIR

ÉDOUARD
MOTTAZ

TOUS LES
RÉSERVOIRS
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
BOUCHONS
B^{es} "MOTTAZ"
Spécialités en
tôle emboutie

40
ANNÉES
D'EXPERIENCE

ETABLISSEMENTS
ÉD. MOTTAZ
SOCIÉTÉ ANONYME
307-311, rue de la Garenne, NANTERRE (Seine)
Tél. : MAL. 29-77

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES



SAKER

POIGNÉES
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES
PAR VIS



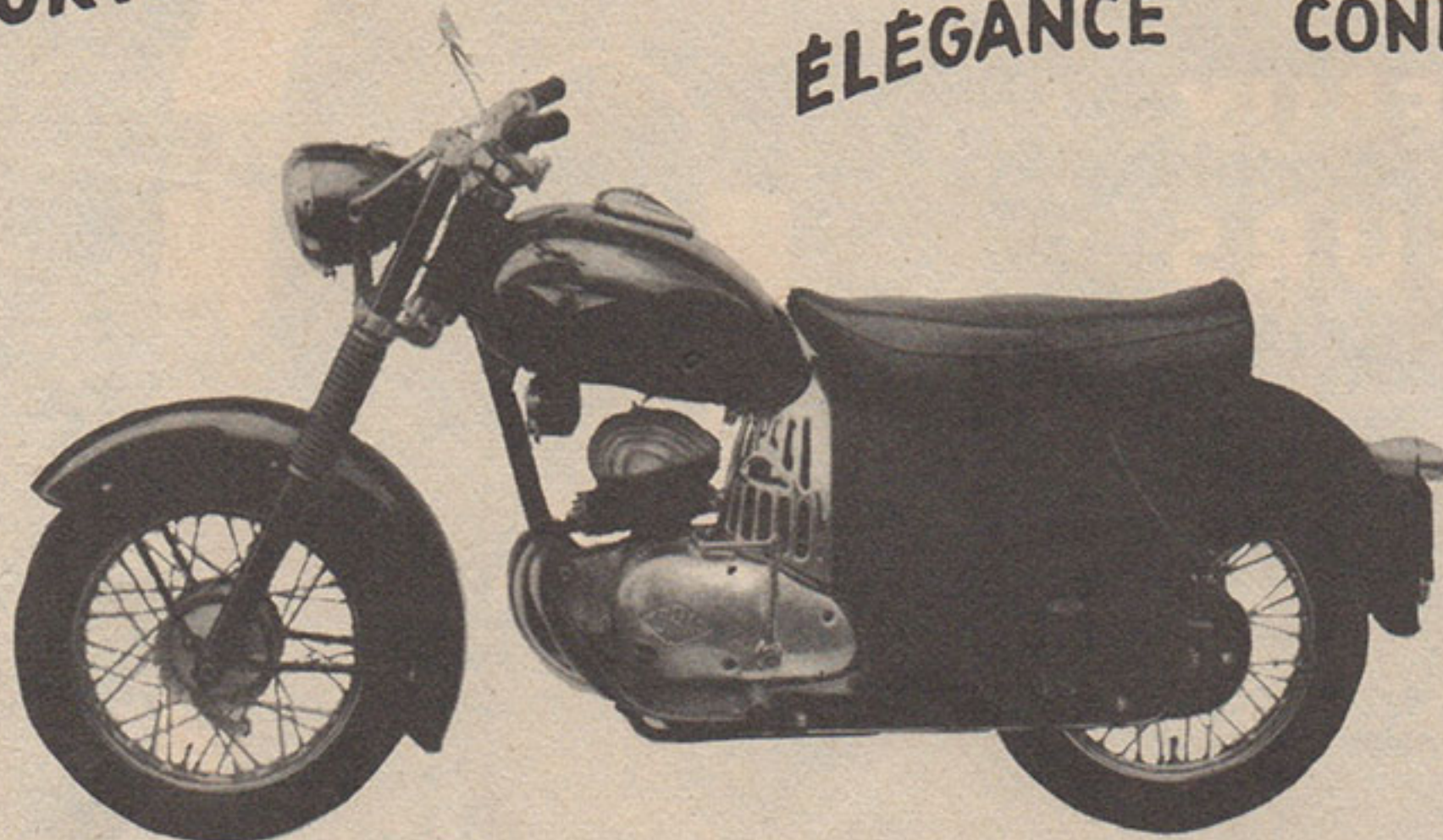
"CAPRI"

Nouvelle Création

GIMA

SÉCURITÉ TOTALE

ÉLÉGANCE CONFORT



GIMA 24, AVENUE PASTEUR, CHAMALIÈRES - (PUY-DE-DÔME)

Tellement

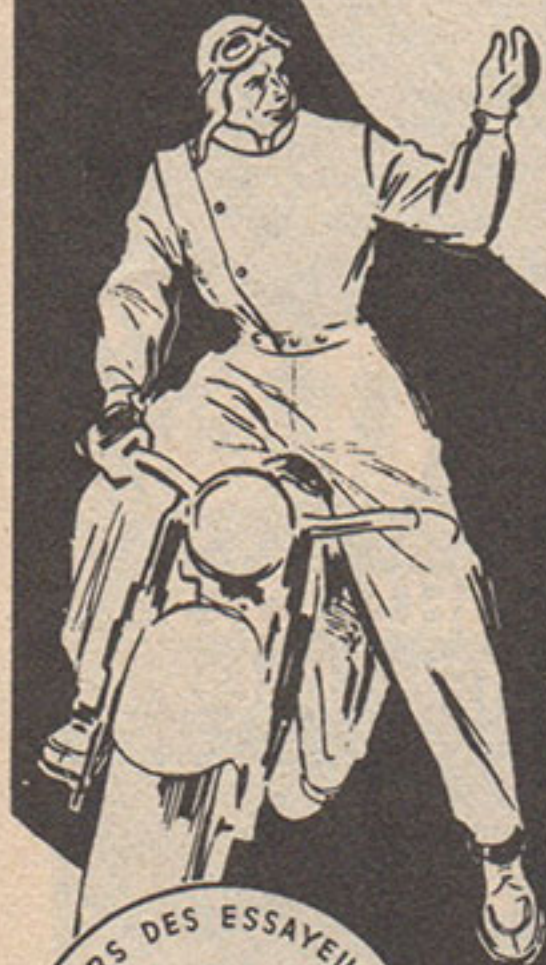
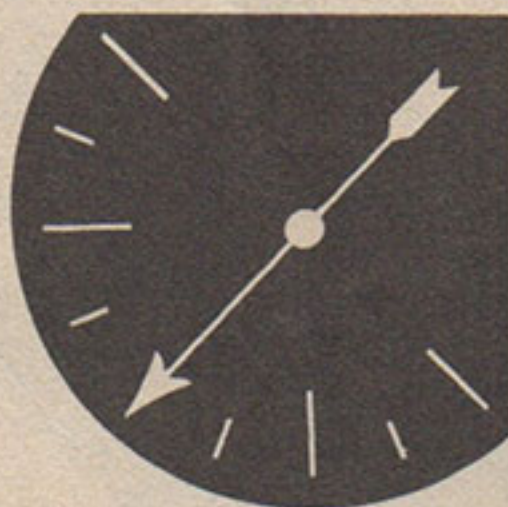
plus pratique
... 50 secondes
et 6 temps

pour
se vêtir de

MACOMBYNN 54

BREVETÉ

S. G. D. G.



MACOMBYNN a été choisie
pour équiper les 120 coureurs
du Tour de France motocycliste
parce qu'elle est le
survêtement idéal

*Créée par un motard
pour des motards*

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

EN VENTE CHEZ LES PRINCIPAUX MOTORISTES
Renseignements et listes des dépositaires chez

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

MOTOS EXIGEZ les ACCESSOIRES VELO MOTEURS

AMAC

CARBURATEURS
GUIDONS
POIGNEES TOURNANTES
MANETTES, LEVIERS
EPURATEURS D'AIR
ROBINETTERIE
TRANSMISSIONS
etc...

CYCLO MOTEURS SCOOTERS

En vente
chez tous les
Motocistes

STATION-SERVICE AMAC

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

SOUS LE SIGNE DE L'EXPERIENCE ET DE LA QUALITE

2

**NOUVEAUX
MOTEURS**



SBI "708"

**3 CV 3 - 3 VITESSES PRÉSELECTIVES
POUR VÉLOMOTEURS & SCOOTERS LÉGERS**

AML "50"

**2 CV 2 - AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE
POUR CYCLOMOTEURS**

LAVLETTE - 32 AVENUE MICHELET - SAINT-OUEN (SEINE)

A U S O M M A I R E :

HAAS,
CHAMPION
DU MONDE 1954,
FÉLICITE NOTRE
COLLABORATEUR

- | | |
|---|--|
| ★ Échos 8 | ★ Un distributeur rotatif qui fonctionne. 21 |
| ★ Programme B.S.A. 10 | ★ Prix des motos après Salon 22 |
| ★ 163 km/h de moyenne sur la « Baleine Bleue » 13 | ★ Autour du moteur 125 Ydral 25 |
| ★ Le cycle-car Inter . . 18 | |



8^e ANNÉE

N° 136

1^{er} DÉCEMBRE 1954

MOTOCYCLES

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

Cyclecars à l'horizon ?

Nous nous sommes déjà servi de ce titre pour un éditorial lointain, alors que nous saluions, avec beaucoup d'amateurs, l'apparition, sur les stands de successifs Salons, de diverses voitures à notre goût et à notre portée, que nous nous entêtions à baptiser cyclecars, malgré la réprobation de leurs créateurs.

Les quelques prototypes exhibés disparaissaient d'ailleurs, et régulièrement, aux alentours du 15 octobre pour nous revenir l'année d'après, vers la même date, tantôt au Grand Palais, tantôt à la Porte de Versailles.

Comme le Phénix ils renaissaient annuellement de leurs cendres, mais irrémédiablement seuls, uniques et sans progéniture.

Or, cette année nous apporte une nouvelle éclosion de cyclecars qui semblent devoir faire souche et ouvrir l'ère de la fabrication en série (tout au moins certains d'entre eux).

Et deux formules vont s'affronter : d'une part des réalisations purement françaises ; de l'autre, la construction, sous licence, de véhicules étrangers déjà commercialisés dans leur pays d'origine.

D'importantes usines s'attaquent à ce problème qu'elles espèrent bien résoudre à bref délai... Sera-ce pour la prochaine saison ? Et la réussite est-elle assurée ? Nous le pensons ; il existe probablement deux sortes de clients, en puissance, pour des voitures économiques et pratiques :

L'essor du scooter, l'avènement du carénage ont donné, à beaucoup d'entre nous, le goût de la propreté et de la protection ; or on ne peut guère faire mieux sur nos deux roues ; pour parvenir à l'abri intégral, avec une sécurité et une stabilité absolues, il faut au moins trois roues.

D'autre part, grâce à leur maniabilité et leur faible encombrement, ces modèles réduits seraient susceptibles d'intéresser, pour le trafic urbain, les automobilistes possesseurs de mastodontes de moins en moins utilisables en ville. Ils y trouveraient économie et facilité de stationnement. Ainsi donc, les cyclecars joueraient sur deux tableaux avec d'égales chances de gagner la partie.

Nous le leur souhaitons et suivrons leur prochaine évolution avec intérêt et sympathie.

Max Enders

M M O U L E T

Schod

Pour le silence, la police motocycliste allemande donne l'exemple.

Notre confrère, le quotidien *Sud-Ouest* de Bordeaux a récemment reproduit l'information suivante :

Bonn, 12 octobre (Reuter). — Un inventeur allemand nommé Hans Leistritz affirme avoir trouvé le moyen de rendre silencieuses les motocyclettes.

Il s'agit d'un tuyau d'échappement breveté qui a été monté sur quatre motocyclettes de la police de Francfort pour une démonstration.

En effet, les quatre machines passèrent et repassèrent devant les journalistes sans faire plus de bruit qu'une voiture moderne.

Le nouveau tuyau qui peut s'adapter sur n'importe quelle moto pourrait se vendre 40 marks.

Faute de crédits, notre propre police motorisée ne peut, de l'avis de son chef, être rendue silencieuse avant trois ans.

Avec les nouveaux silencieux, pour environ 3 000 fr par machine, il pourrait s'en tirer...

Valmobile et Variomatic.

Parmi les nouveautés relevées au dernier Salon, il y a lieu de noter deux réalisations de la Société Martin Moulet et C^{ie}, à Bagnolet :

D'abord un scooter démontable Valmobile, entièrement repliable, logeable dans toute malle de voiture, transportable en chemin de fer, bateau, avion, grâce à un encombrement réduit, simple, robuste et d'un prix inférieur à 100 000 fr.

Et sur le même stand : un moteur Variomatic de 50 cm³ destiné à tous cyclomoteurs.

Ce moteur ne possède aucune boîte de vitesses, mais un système de variation automatique qui permet de monter toutes les côtes et d'effectuer tous démarrages dans la meilleure utilisation du moteur.

Nouvelle transmission primaire.

Sur la coupe du moteur Bima, exposée au Salon, on a remarqué que la transmission primaire était réalisée, non par chaîne métallique, mais par une courroie plate comportant une sorte de denture espacée. Cette courroie est armée à l'intérieur de fils métalliques qui lui assure largement la résistance nécessaire. Cette transmission d'excellent rendement à l'énorme avantage d'être rigoureusement silencieuse; elle réalise en outre une liaison souple. Cette courroie-chaîne, baptisée Gilmer, est d'origine hollandaise.

Nos deuils.

M. Charles Carré, l'ancien agent F.N. à Reims, maintenant transporteur à Dijon, qui, vers 1930, se distinguait dans les grandes épreuves d'endurance, vient de perdre son épouse, et infatigable collaboratrice. M^{me} Carré avait, comme son mari, payé de sa personne et participé elle-même à des courses, comme Reims-Paris-Reims gagné par eux à cette époque.

Nos bien sincères condoléances et témoignages de sympathie à M. Carré.

Distinction.

Nous apprenons avec plaisir que notre correspondant pour l'Algérie, M. Yves Chevalier s'est vu décerner la Médaille de l'Education physique et des Sports, pour services rendus au motocyclisme... et nous ajouterons : services qui ne datent pas d'hier. C'est en effet Yves Chevalier qui, avec le concours de quelques autres apôtres fonda l'Union motocycliste algérienne. Ensuite, pendant vingt-deux ans, il exerça successivement les fonctions de vice-président, de secrétaire général et de trésorier général du M.C. d'Algérie. C'est une carrière bien remplie et une médaille bien méritée.

Toutes nos félicitations à notre sympathique et actif correspondant.

Progrès chez Progrès.

La bougie Progrès déjà appréciée de nombreux motocyclistes a sensiblement accru le nombre de ses divers types et peut ainsi, mieux encore, s'adapter aux différentes exigences de nos multiples genres de moteurs. La gamme Progrès comporte maintenant huit modèles en 14 et 18 mm; les plus généralement utilisés sont le S.14 pour les cyclomoteurs et le F.L.14 pour les vélomoteurs deux temps.

Rappelons que cette bougie, à isolant en mica, est, pour nettoyage, facilement démontable et remontable.

Chambres indégonflables.

Parmi les nouveautés annoncées au Salon de Londres, l'une des plus intéressantes concerne les chambres à air en butyl qui ont l'avantage de tenir très longtemps la pression.

Ces chambres nous sont connues en France particulièrement pour l'automobile et parmi elles, celles baptisées Air-Stop dont la pression ne varie guère que d'une centaine de grammes en deux mois. Leur fabricant a récemment sorti des chambres identiques

pour vélo, mais nous n'avons pas encore confirmation qu'elles soient répandues dans les différentes cotes pour motocycles.

Pour les coureurs de moto-cross.

M. Ladevèze nous demande de porter à la connaissance des coureurs de moto-cross qu'il a reçu un certain nombre de nouvelles motocyclettes de compétition de la marque Dot, modèle 1955, avec quatre vitesses et fourche Earles.

Concentration.

A la suite des accords pris par certaines grandes marques pour mettre en commun certains de leurs services techniques, les bruits les plus divers courent sur d'autres alliances en perspective.

Ne murmure-t-on pas qu'il y aurait, sinon mariage, tout au moins entente pour cession entre une marque réputée de moteurs auxiliaires et une importante maison dont le nom est déjà associé à celui d'un scooter fabriqué sous licence dans le Nord-Est.

Motor-Cycling road-tests.

Les éditeurs de *Motor-Cycling*, notre grand confrère anglais, viennent de nous adresser un exemplaire de la troisième série de cet ouvrage de 64 pages luxueux et copieusement illustré. Au sommaire nous notons la reproduction de dix-sept essais de machines de diverses origines, les impressions sur huit autres motos, et huit vues en coupes, sur pleine pages, des moteurs les plus caractéristiques.

Tous ces articles sont d'ailleurs la reproduction de ceux parus en cours de saison dans la revue *Motor-Cycling*.

Compteur ou phare-code ?

Un groupe de motars vosgiens nous communique ses impressions sur un certain point du nouveau Code de la Route relatif à l'obligation prochaine du compteur de vitesse. Voici comment il s'exprime sur le sujet :

« Un article sur le nouveau Code a attiré notre attention sur l'obligation de posséder ou de faire poser un compteur de vitesse sur les vélomoteurs et cyclomoteurs. A notre avis il serait bien préférable de doter les cyclomoteurs d'un éclairage normal en incorporant dans leurs phares le code. Ce serait pour les usagers de la route d'une grande utilité. Les éclairages actuels étant très éblouissants avec leurs ampoules blanches. Ne pourrait-on pas doter ces petites machines d'ampoules jaunes *phare et code* ? »

MOTO CYCLES

Schok

Échos d'ailleurs.

En Allemagne aussi la moto traditionnelle a laissé des plumes en 1954 au profit du scooter. De janvier à septembre 1954 N.S.U. a vendu quelque 24 000 Lambretta dépassant avec ce chiffre la production de tous les véhicules à deux roues sur le marché allemand.

**

La maison Disselhof, Zwolle, Hollande, a construit le premier scooter à carénage en matière plastique. En dehors du moteur Ilo 150 cm³ ce véhicule est entièrement fabriqué en Hollande.

**

On nous signale d'Allemagne que la maison Tornax, Wuppertal, a déposé son bilan.

**

Nous apprenons que le champion du monde Werner Haas construit actuellement une station-service situé sur l'auto-route Augsburg-Munich.

Exemple à suivre.

M^{me} Peggy Ferris, pompiste anglaise, avait remarqué que ses clients étaient mal rasés. Devant chaque pompe, elle a fait installer une prise de courant et un rasoir électrique, permettant aux automobilistes et motocyclistes de se raser, durant que le personnel effectue le plein du véhicule.

Comment conduisent-ils sur la côte d'Azur ?

Français : très indépendant, distrait ; ne tient pas parfaitement sa droite.

Américains : plutôt dangereux, surtout après 2 heures du matin.

Allemand : se croit maître de la route.

Anglais : trop discipliné.

Belge : hésitant.

Italien : conduite désinvolte et très rapide, se prend trop facilement pour Ascari ou Milani.

Le 3 000^e.

Après la victoire de Fergus Anderson à Berne, en 350 cm³, la Moto Guzzi a remporté, depuis 1921, sa trois millièmes victoire.

Moto brésilienne.

La première fabrique motocycliste du Brésil s'appellera la Isobrasil. La moitié des capitaux seront italiens.

Brevet M.V.

La célèbre firme italienne vient de prendre brevet pour un système d'alimentation du deux-temps par piston-pompe. Le mécanisme se composerait d'un vilebrequin auxiliaire, entraîné par l'arbre-moteur, et commandant, par l'intermédiaire de deux bielles, deux pistons se déplaçant dans des cylindres munis d'une soupape automatique. Le mélange gazeux, aspiré en premier lieu dans ces cylindres, est ensuite renvoyé dans le cylindre moteur, ce qui améliore considérablement le remplissage.

Le procédé n'est pas nouveau, ayant été notamment utilisé par D.K.W. avant guerre sur ses machines de course.

M.V. étudie également à l'heure actuelle une boîte de vitesses automatique pour motocyclettes et scooters.

Piéton made in U.S.A.

D'après une auto-école américaine, en voici la définition : « Un monsieur qui a son véhicule en réparation ».

En voici également deux autres :

« Un automobiliste qui a réussi à garer sa voiture », ou « Un monsieur qui possède deux voitures, mais aussi une femme et une fille ».

Si vous les aimez bien roulées.

Le *Daily Express* recommande aux motocyclistes du sexe faible, d'abandonner les jupes larges, les manches bouffantes, et en général les habits de forme vague because... par suite de la vitesse les vêtements peuvent se retourner (les passants aussi) et occasionner des accidents.

Camille Daudon a battu plusieurs records pour cyclo-moteurs sur la piste de Montlhéry. Il a effectué les 10 km en 7' 8" 42/100, les 10 miles en 11' 3" 56/100, les 50 km en 34' 43" 69/100, les 50 miles en 55' 37" 59/100 et couvert 86 km 840 dans l'heure. En outre, le record des 100 km est également battu en 1 h. 8' 52" 79/100.

Il utilisait un cyclomoteur Daudon à moteur SER de 49 cm³, bi-vitesse, avec carburateur Zedda.

Le 63^e Congrès de la F.I.M.

L'Écossais Fergus Anderson suspendu.

Au cours de la dernière session de la F.I.M., il a été décidé que le championnat du monde 1955 sera disputé pour le titre individuel et pour le titre des constructeurs. Rappelons que cette année seul le titre individuel était en compétition et ce, à la suite de la demande des constructeurs.

Pour 1955, dans chaque catégorie le maximum sera de neuf courses, les quatre meilleures étant retenues.

Il est probable que pour ces épreuves l'essence pure à 80 d'octane sera obligatoire, après accord avec les compagnies de pétroles.

Les carénages ont fait l'objet de nombreuses discussions ; certains délégués, alléguant de la difficulté pour le pilote de se sortir de sa coquille en cas d'accident, de la plus grande vulnérabilité aux vents latéraux et du fait que les carénages étant à peu près identiques, il était difficile de reconnaître la marque des machines, demandaient l'interdiction du carénage. Malgré cela, leurs opposants eurent gain de cause en indiquant les avantages du carénage, par exemple dans le cas d'un heurt entre deux machines ; celles-ci, n'ayant aucun point saillant, ne peuvent facilement s'accrocher, etc.

Il a donc été finalement décidé de permettre les carénages pour 1955, à

(Suite p. 31.)



le programme

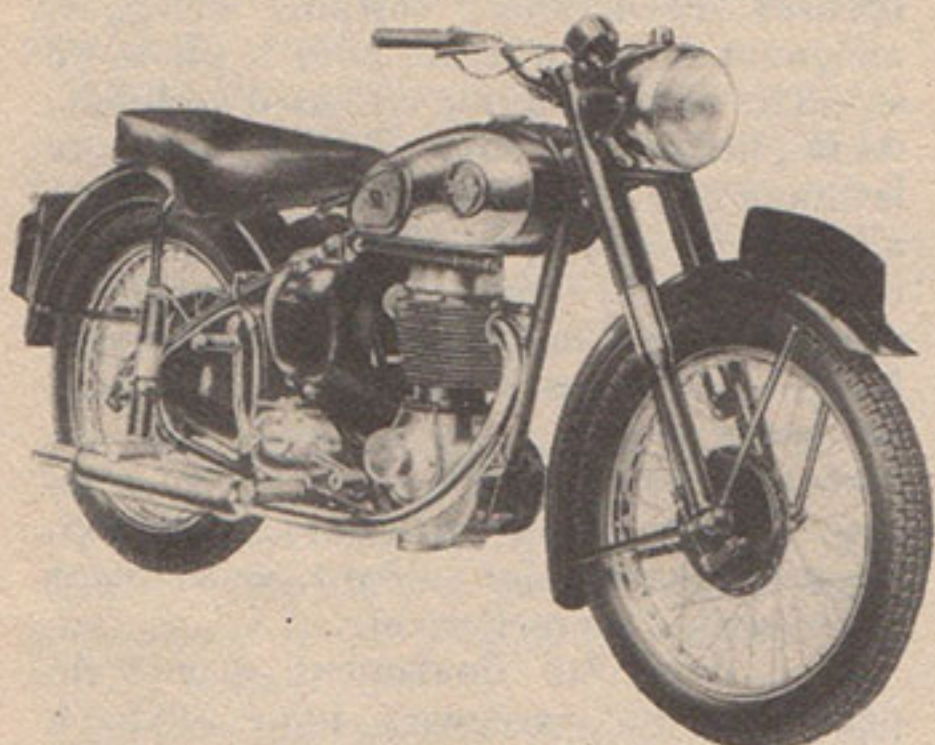
BSA**1955**

Nous présentons ci-dessous le programme d'importation B.S.A. pour 1955. La gamme est complète, puisqu'elle s'étend de la 250 à la 650, en passant par les 350 monos, 500 monos et twin, sans oublier les latérales et les fameuses « Gold-Star ». Tous les modèles bénéficient maintenant de la suspension arrière oscillante, sauf les 250 et les 500 et 600 de la série M.

GROUPE "C" MONOCYLINDRES**CARACTÉRISTIQUES COMMUNES**

MOTEUR : 1 cylindre vertical 4 temps – Soupapes culbutées – Culbuteurs commandés par tiges fonctionnant au travers du cylindre et de la culasse – Grandes ailettes de refroidissement – Carburateur Amal « Monobloc » avec un filtre à air. **BOITE** : 4 vitesses, sélecteur au pied. **TRANSMISSION** : Par chaîne sous carter – Embrayage à disques multiples avec amortisseur d'entraînement à éléments caoutchouc spéciaux. **ALLUMAGE** : Par bobine avec rupteur et avance automatique incorporée dans le distributeur – Éclairage par alternateur avec redresseur alimentant une batterie de 12 A/h – Départ possible batterie déchargée. **CADRE** : Fourche AV télescopique à amortisseurs hydrauliques – Suspension AR coulissante. **PRÉSENTATION** : Émail bordeaux avec panneaux de réservoir chromés et motif B.S.A. en matière plastique – Tableau de bord aérodynamique avec phare encastré.

250 cm³ – C11G 249 cm³ – 63×80 – Puissance fiscale 3 ch – Rapports B.V. : 6,25, 7,6, 10,1, 16,15 – Taux compression 6,5 à 1 – Suspension AR coulissante – Réservoir essence 11,5 l, huile 2,27 l – Pneus AV et AR 3,00×19 – 143 kg – 100 km/h.



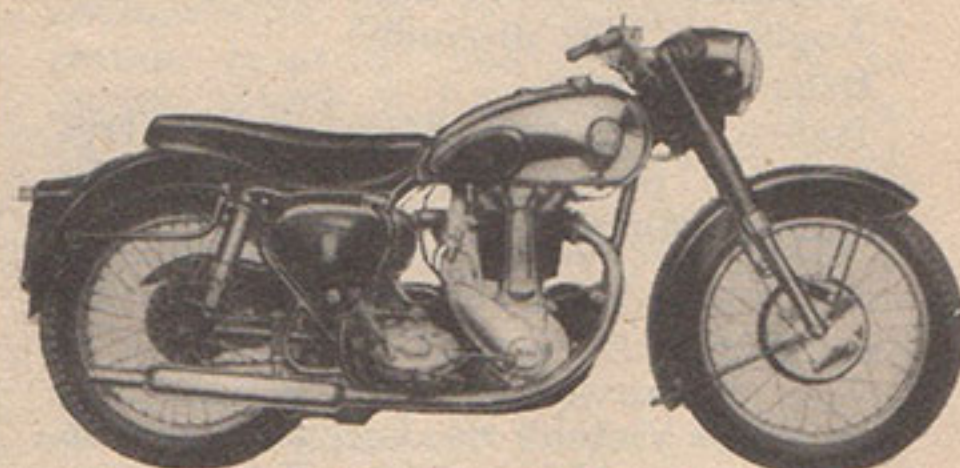
La 250 B.S.A. C11 G.

GROUPE "B" MONOCYLINDRES**CARACTÉRISTIQUES COMMUNES**

MOTEUR : 1 cylindre vertical 4 temps – Soupapes culbutées – Culbuteurs commandés par pignons cames, poussoirs et tiges de culbuteurs enfermés dans une colonne en aluminium moulée – Carburateur Amal « Monobloc » avec un filtre à air. **BOITE** : 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. **TRANSMISSION** : Par chaîne sous carter – Embrayage à disques multiples – Amortisseur à double came monté en bout de vilebrequin. **ALLUMAGE** : Par magdyno LUCAS, avance réglable à la main. **CADRE** : Fourche AV télescopique à amortisseurs hydrauliques, cadre à double berceau – Roues à broche – Suspension AR intégrale à bras oscillant avec ressorts de suspension comportant trois positions de réglage instantané. **PRÉSENTATION** : Émail bordeaux avec panneaux réservoir chromés et motif B.S.A. en matière plastique « 3 dimensions » – Tableau de bord aérodynamique avec phare encastré.

350 cm³ – B31 348 cm³, 71×88 – Puissance fiscale 4 ch – Taux de compression 6,5 à 1 – Rapports B.V. : 5,6, 6,77, 9,86, 14,42 – Suspension AR intégrale – Réservoir essence 18 l, huile 2,27 l – Pneus AV et AR 3,25×19 – 180 kg – 115 km/h.

500 cm³ – B33 499 cm³ 85×88 – Puissance fiscale 5 ch – Taux de compression 6,8 à 1 – Rapports B.V. : 5,0, 6,5, 8,79, 12,90 – Suspension AR intégrale – Réservoir essence 18 l, huile 2,27 l – Pneus AV 3,25×19, AR 3,50×19 – 182 kg – 130 km/h.



La 500 B.S.A. B33.

GROUPE "M" MONOCYLINDRES

CARACTÉRISTIQUES COMMUNES

MOTEUR : 1 cylindre vertical 4 temps – Soupapes latérales (sur M20 et M21) et culbutées (sur M33) – Culasse en alliage d'aluminium sur M20 et M21 – Tête de bielle sur double rangées de galets – Carburateur Amal avec un filtre à air. **BOITE** : 4 vitesses commandées par sélecteur – Rapports de B.V. variables (solo ou side-car). **TRANSMISSION** : Par chaîne sous carter – Embrayage à disques multiples – Amortisseur à double came monté en bout de vilebrequin. **ALLUMAGE** : Par magdyno LUCAS avec avance réglable à la main. **CADRE** : Fourche AV télescopique à amortisseurs hydrauliques – Cadre berceau triangulaire – Suspension AR coulissante (en supplément) – Pattes d'attache de side-car incorporées. **PRÉSENTATION** : Cadre, émaillé noir, réservoir d'essence bordeaux avec panneaux chromés – Motif B.S.A. en matière plastique – Tableau de bord aérodynamique avec phare encastré.

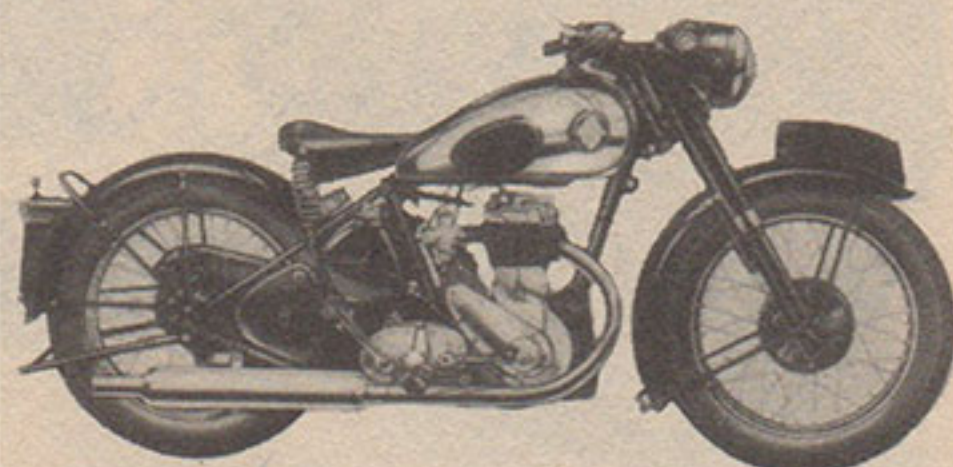
500 cm³ – M20 496 cm³ – 82×94 – Puissance fiscale 5 ch – Taux de compression 4,9 à 1 – Soupapes latérales – Rapports B.V. solo : 5,28, 6,95, 10,87, 15,76 – Side-car 5,94, 7,82, 12,2, 17,7 – Réservoir essence : 16 l, huile 2,83 l – Pneus AV et AR 3,25×19 – 179 kg – 100 km/h.

600 cm³ – M21 591 cm³ – 82×112 – Puissance fiscale 5 ch – Taux de compression 5,0 à 1 – Soupapes latérales – Rapports B.V. solo : 4,76, 6,25, 9,77, 14,15 – Side-car 5,94, 7,82, 12,2, 17,7 – Réservoir : essence 16 l, huile 2,83 l – Pneus AV 3,25×19, AR 3,50×19 – 179 kg – 105 km/h.

500 cm³ – M33 499 cm³ – 85×88 – Puissance fiscale 5 ch – Taux de compression 6,8 à 1 – Soupapes culbutées – Rapports B.V. solo : 4,75, 6,25, 9,77, 14,15 – Side-car 5,59, 7,31, 11,5, 16,72 – Réservoir : essence 16 l, huile 2,83 l – Pneus AV 3,25×19, AR 3,50×19 – 184 kg – 130 km/h.

Équipement spécial : Suspension AR coulissante.

La 600 cm³ B.S.A. M.21.



CROSS ET COMPÉTITION - MONOCYLINDRES

CARACTÉRISTIQUES COMMUNES

MOTEUR : Spécial en alliage léger – 1 cylindre vertical 4 temps – Soupapes culbutées en acier à haute résistance – Cylindre et culasse en alliage d'aluminium – Carter et paliers renforcés – Spécifications au choix suivant compétition projetée – Chaque moteur spécialement essayé et réglé au banc. **BOITE** : 4 vitesses avec bagues antifricition – Sélecteur au pied – Rapports de B.V. au choix. **TRANSMISSION** : Par chaîne sous carter – Embrayage à disques multiples équipé de garnitures résistant à l'huile – Pignon moteur et de sortie de boîte, au choix. **ALLUMAGE** : Par magnéto LUCAS spéciale course – Avance réglable à la main. **CADRE** : Fourche AV télescopique à amortisseurs hydrauliques – Cadre à double berceaux – Roues à broche – Suspension AR intégrale à bras oscillant et à amortisseurs hydrauliques à double effet. **PRÉSENTATION** : Cadre noir – Réservoir émaillé gris argent avec panneaux chromés et écusson spécial « GOLD STAR ».

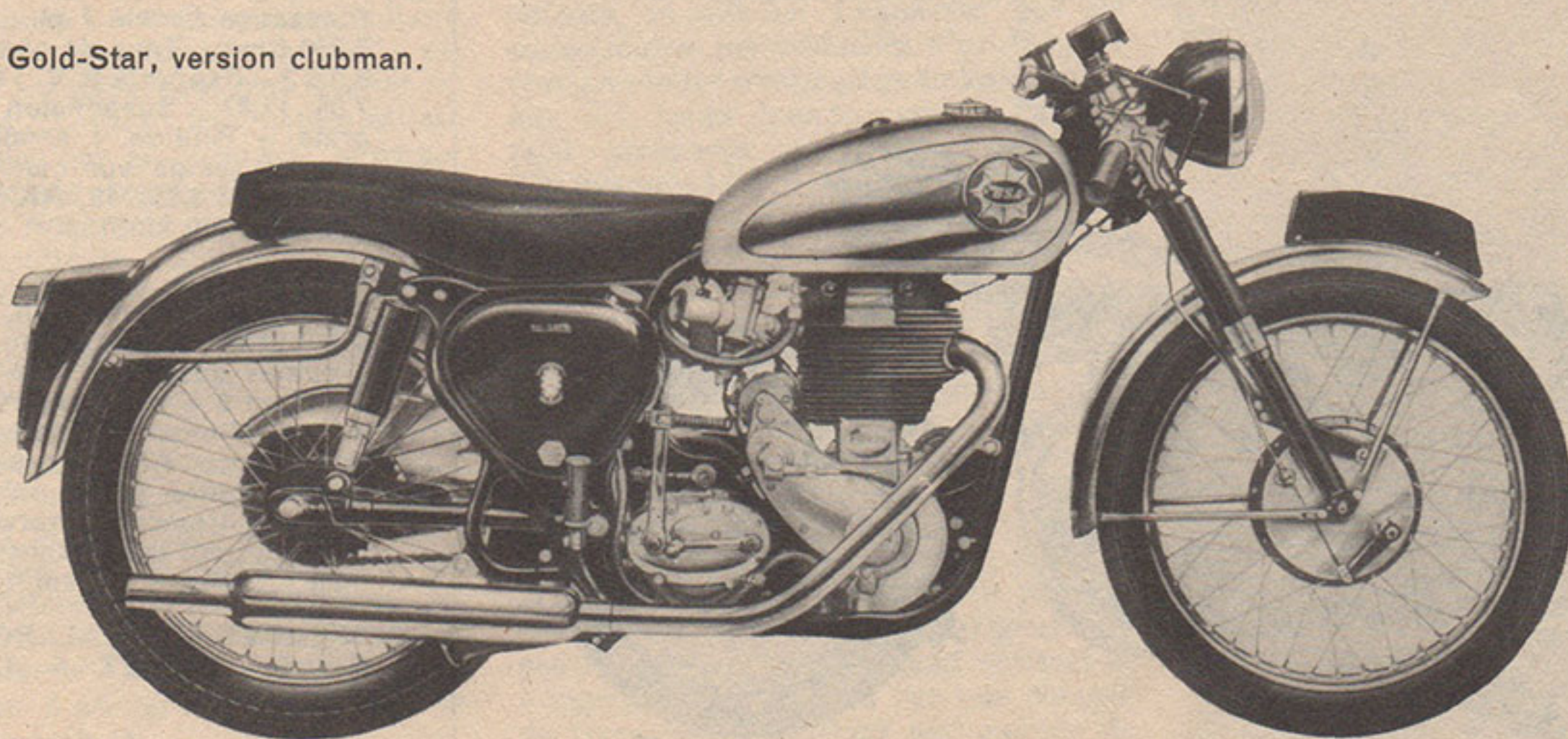
350 cm³ – B32 GOLD STAR 348 cm³ – 85×88 – Taux de compression (suivant spécialités) – Rapports B.V. au choix – Réservoir essence 9,1 l, ou 18,2 l (en supplément), huile 3,4 l – Pneus au choix – Vitesse suivant démultiplication.

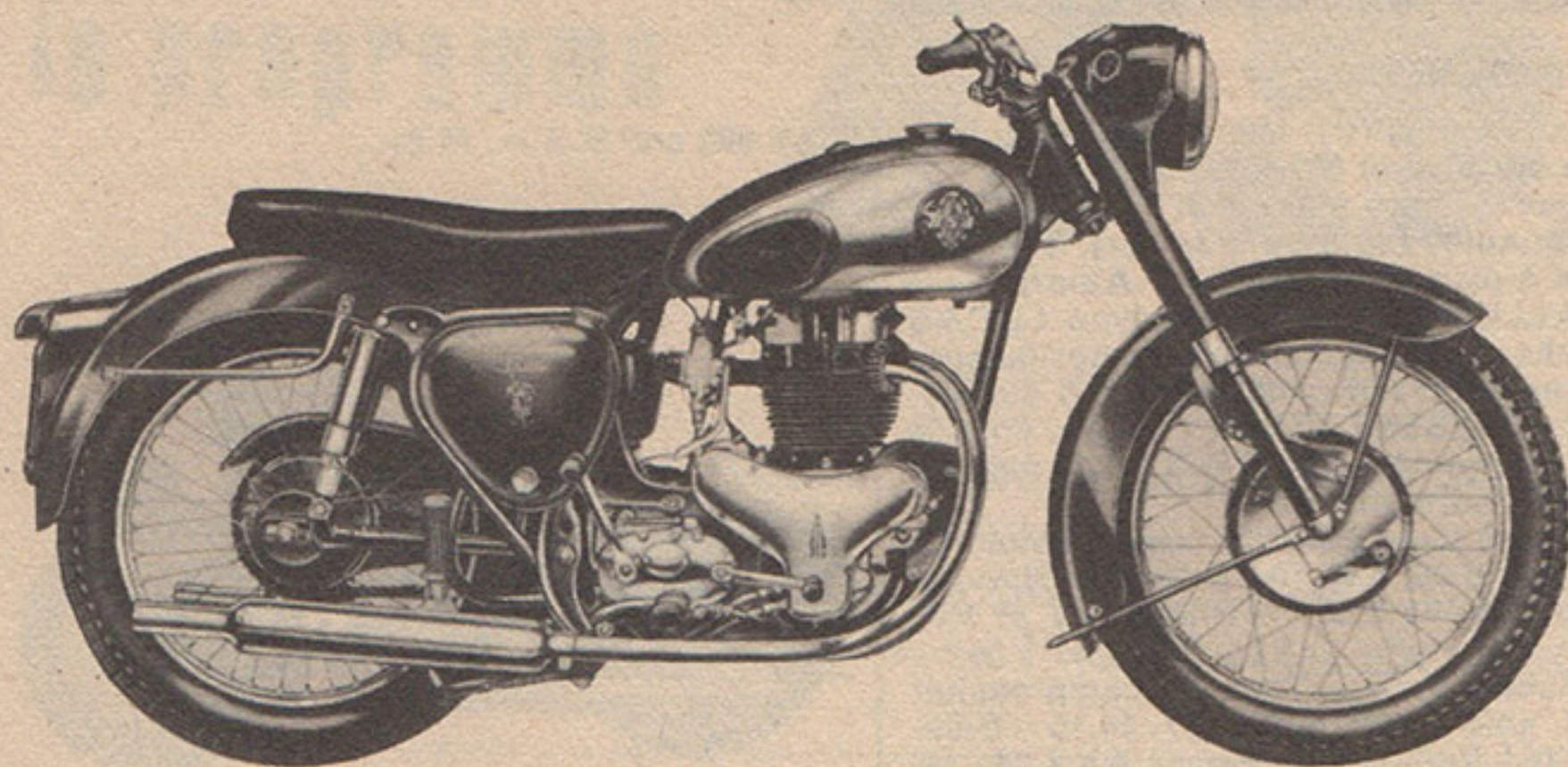
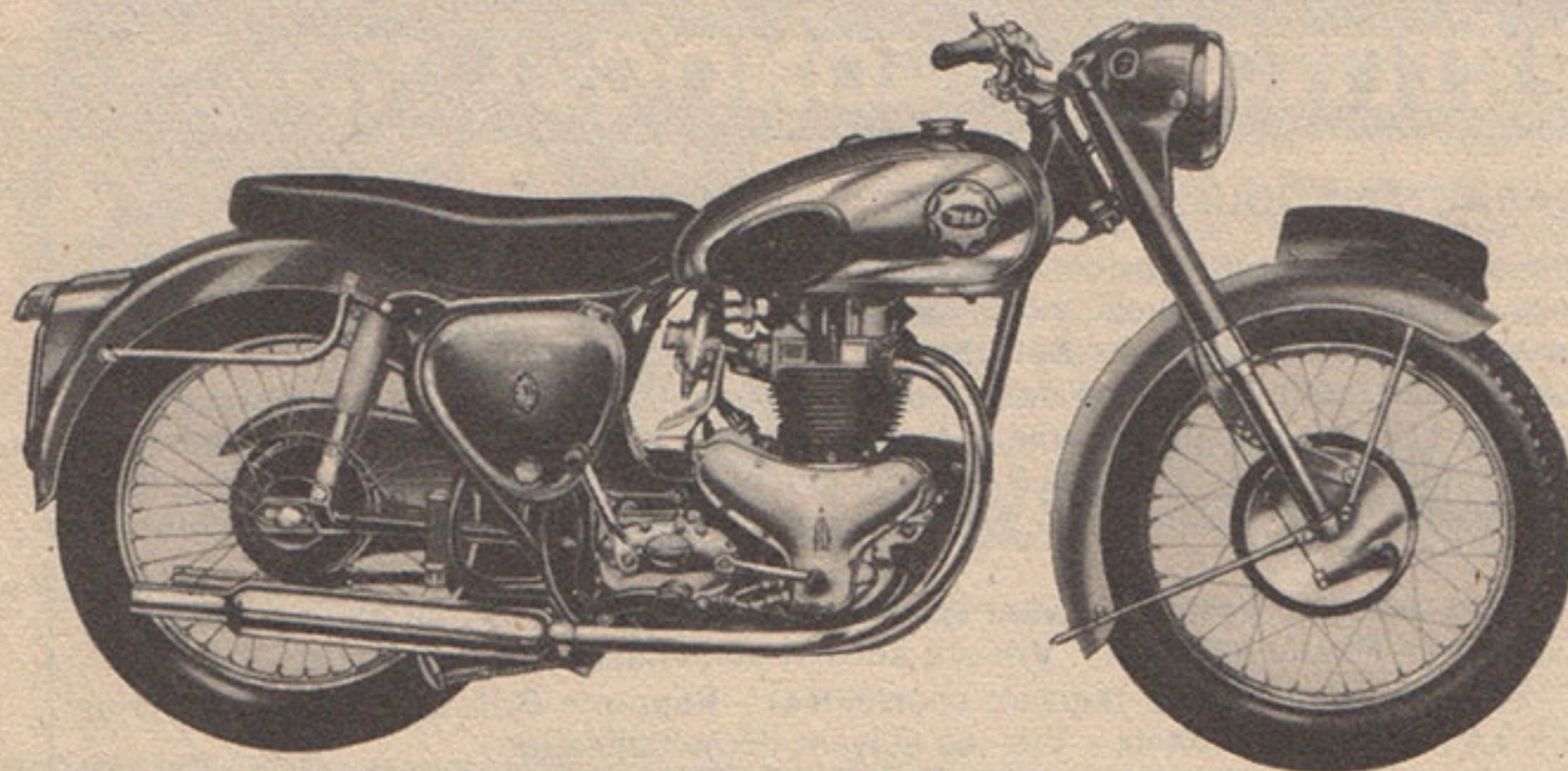
500 cm³ – B34 GOLD STAR 499 cm³ – 85×88 – Taux de compression (suivant spécialités) – Rapports B.V. au choix – Réservoir essence 9,1 l ou 18,2 l (en supplément), huile 3,4 l – Pneus au choix – Vitesse suivant démultiplication.

Équipements spéciaux :

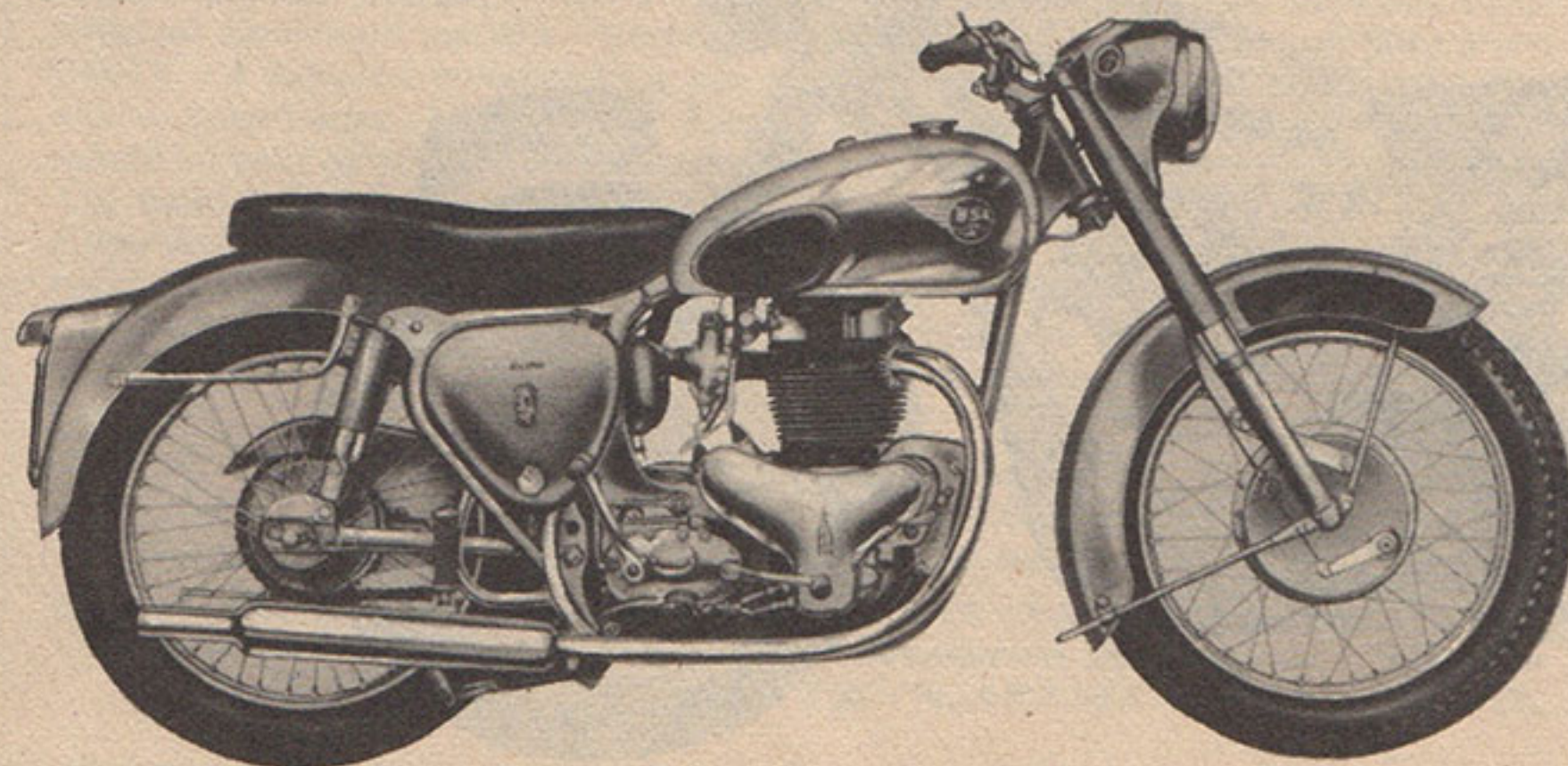
Éclairage électrique. Compte-tours.

La 500 B.34 Gold-Star, version clubman.



La 500 cm³ A7.La Star Twin 500 cm³, à culasse aluminium.

La 650 Golden Flash, dont est dérivée en version plus poussée la Road Rocket.



GROUPE "A" BICYLINDRE

CARACTÉRISTIQUES COMMUNES

MOTEUR : 2 cylindres verticaux 4 temps - Soupapes culbutées - Grandes ailettes de refroidissement - Pistons à jupe fendue - Bielles en alliage léger - Culbuteurs commandés par arbre à cames unique placé derrière les cylindres - Carburateur Amal « Monobloc » avec un filtre à air (Road Rocket équipé d'un carburateur 10 T.T. 9 racing sans filtre à air). **BOITE** : 4 vitesses avec sélecteur au pied. **TRANSMISSION** : Par chaîne sous carter - Embrayage à disques multiples avec garnitures résistant à l'huile. **ALLUMAGE** : Par magnéto LUCAS avec avance automatique (réglable à la main sur Shooting Star et Road Rocket) - Eclairage par dynamo et batterie. **CADRE** : Fourche AV télescopique à amortisseurs hydrauliques - Cadre à double berceaux - Roues à broche - Suspension AR intégrale à bras oscillant avec ressorts de suspension comportant trois positions de réglage instantané - Réservoir essence 18 l, huile 2,84 l. **PRESENTATION** : Emaillé avec chromage épais sur toutes les pièces polies - Motif B.S.A. en matière plastique - Tableau de bord aérodynamique avec phare encastré.

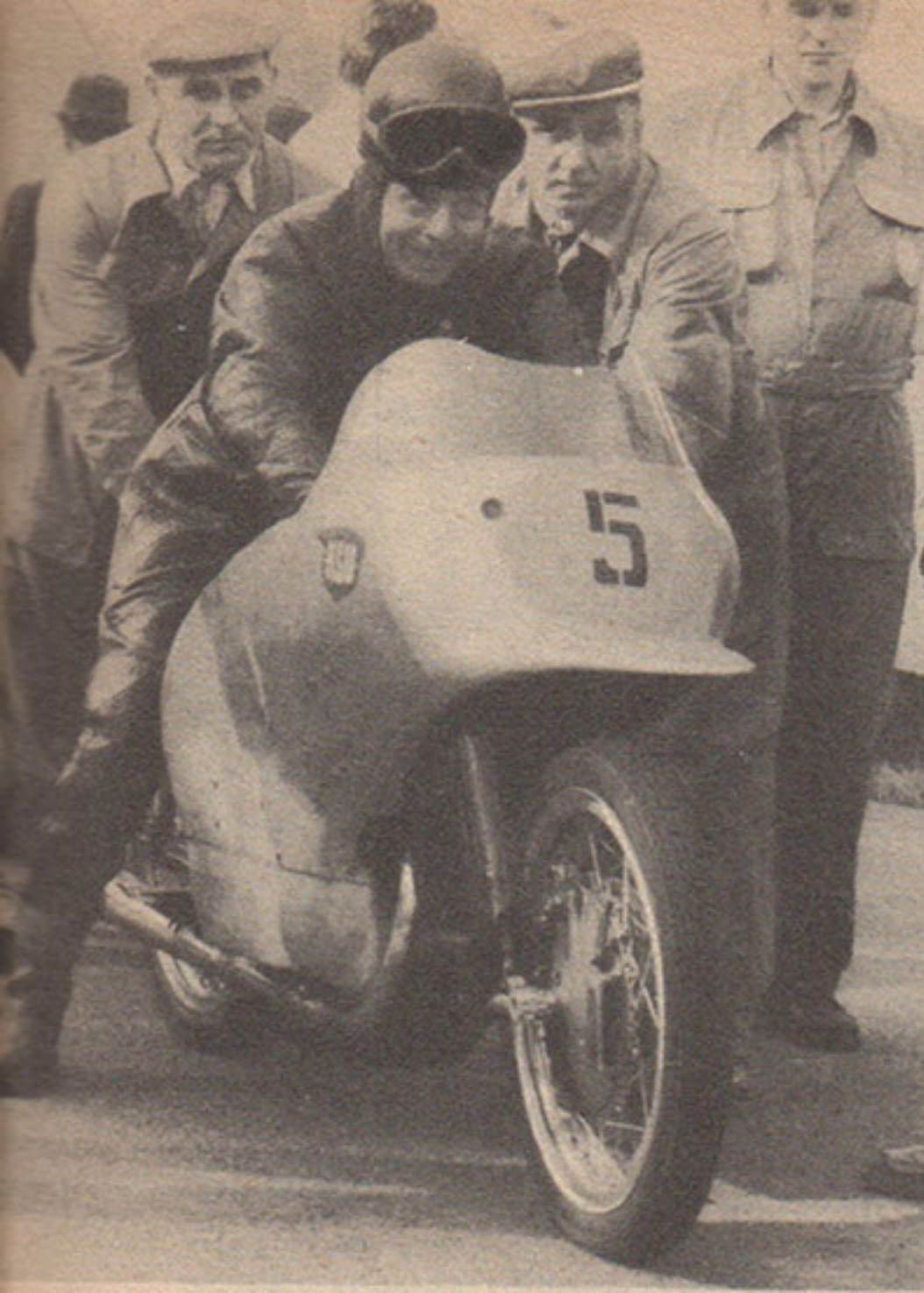
500 cm³ A7 TWIN 497 cm³ - 66 × 72,6 - Puissance fiscale 5 ch - 27 ch à 5.800 t/mn - Taux de compression 6,6 à 1 - Rapports B.V. : 5,28, 6,38, 9,23, 13,62 - Suspension AR intégrale - Finition : Email bordeaux et chrome - Pneus AV 3,25 × 19, AR 3,50 × 19 - 189 kg - 140 km/h.

500 cm³ A7 S.S. 497 cm³ - 66 × 72,6 - Culasse aluminium - Arbre à cames spécial - Taux de compression 7,25 à 1 - 32 ch à 6 000 t/mn - Rapports B.V. et pneus identiques à Twin - Suspension AR intégrale - Finition : vert 2 tons et chromé - 188 kg - 150 km/h.

650 cm³ A10 G.F. 646 cm³ - 70 × 84 - Puissance fiscale 7 ch - 35 ch à 5 750 t/mn - Taux de compression 6,5 à 1 - Rapports B.V. : 4,52, 5,47, 7,95, 11,67 - Suspension AR intégrale - Finition : émail noir et chromé (beige sur commande) - Pneus AV 3,25 × 19, AR 3,50 × 19 - 192 kg - 160 km/h.

650 cm³ A10 R.R. 646 cm³ - 70 × 84 - Puissance fiscale 7 ch, 43 ch à 6 250 t/mn - Culasse alu. - Arbre à cames spécial - Taux de compression 8 à 1 - Rapports B.V. et pneus identiques à Golden Flash - Suspension AR intégrale - Finition : Cadre émail noir, garde-boues chromés, réservoir d'essence argent avec panneaux chromés - 190 kg - 170 km/h.

EQUIPEMENT SPÉCIAL POUR A10 ROAD ROCKET - COMPTE-TOURS



Notre collaborateur
au départ

163 km/h de moyenne! sur la "Baleine bleue"



Werner Hass, champion du monde, termine son reportage sur la course des journalistes de Hockenheim.

OU LES ROLES INVERSÉS

Le 29 octobre 1954 est une date qui compte pour des journalistes doublés d'ardents motocyclistes.

Le reporter, toujours attiré par une ligne nouvelle, tressaille au son d'un échappement inconnu, hume l'air à la moindre effluve de ricin. Absorbé par la solide tâche de tous les jours, qui consiste à informer ses lecteurs des nouveautés de toutes sortes touchant à la machine de grande diffusion et au monde qui s'y rattache, il conserve au fond de son cœur un sentiment plus ou moins prononcé pour les choses du sport. C'est pourquoi cette journée du 29 octobre qui correspondait avec une invitation de la Maison N.S.U. concernant l'essai des machines de course championnes du Monde, comblait les aspirations de nos collaborateurs.

La compétition n'est pas très à l'honneur chez nous, cependant elle a permis de tels progrès à la machine de série, que nos lecteurs ne nous en voudront pas de passer la frontière afin de leur communiquer nos impressions.

CONFIER des machines de course dernier cri à des pilotes moyens est un geste qu'il est bon d'honorer. Le jeudi soir 28, l'hôtel Kanne, situé au centre de la petite ville de Hockenheim, hébergeait déjà une trentaine de personnes ayant répondu au si intéressant appel de la Maison N.S.U.

Tout d'abord nous reconnaissons dans l'assistance la physionomie familière de Hass et de ses deux équipiers Müller et Baltisberger. Après les présentations d'usage faites par M. Westrup, le dynamique directeur commercial des établissements de Nekarsulm, nous constatons que nos confrères allemands sont des motocyclistes pratiquants et enthousiastes. Le récent Bol d'Or gagné en side par Christophe et Niederman soulève un intérêt non dissimulé. Nos deux collaborateurs sont soumis au feu des questions, il en résulte que la prochaine épreuve de vingt-quatre heures (si elle a lieu) verra bientôt plus de journalistes internationaux que de coureurs de métier! Renversant complètement les rôles, Werner Hass assurera demain le reportage de la « Presse Rennen » pour le compte d'un grand quotidien, le *Stuttgarter Zeitung*.

Cet échange de bons procédés crée une ambiance extrêmement cordiale. Parmi l'élément féminin, nous remarquons une personne très entourée, il s'agit de Mme Thouret. Cette dame surnommée « la grand-mère volante » (j'espère qu'elle ne lira pas cette appellation contrôlée) a deux grandes filles et des petits-enfants, ce qui ne l'empêche pas de collectionner les médailles d'or dans les épreuves tout-terrain allemandes et même aux Six Jours internationaux. Participant également aux grandes épreuves d'endurance Liège - Monaco - Liège, etc., ses impressions de voyages sont recueillies par différentes feuilles de presse.

Le départ des essais étant fixé pour le lendemain à 10 heures la majorité des invités se retire de bonne heure.

Notre petite colonie française suppute sur ses chances, mais le circuit nous étant inconnu, il va falloir se retrousser les manches!...

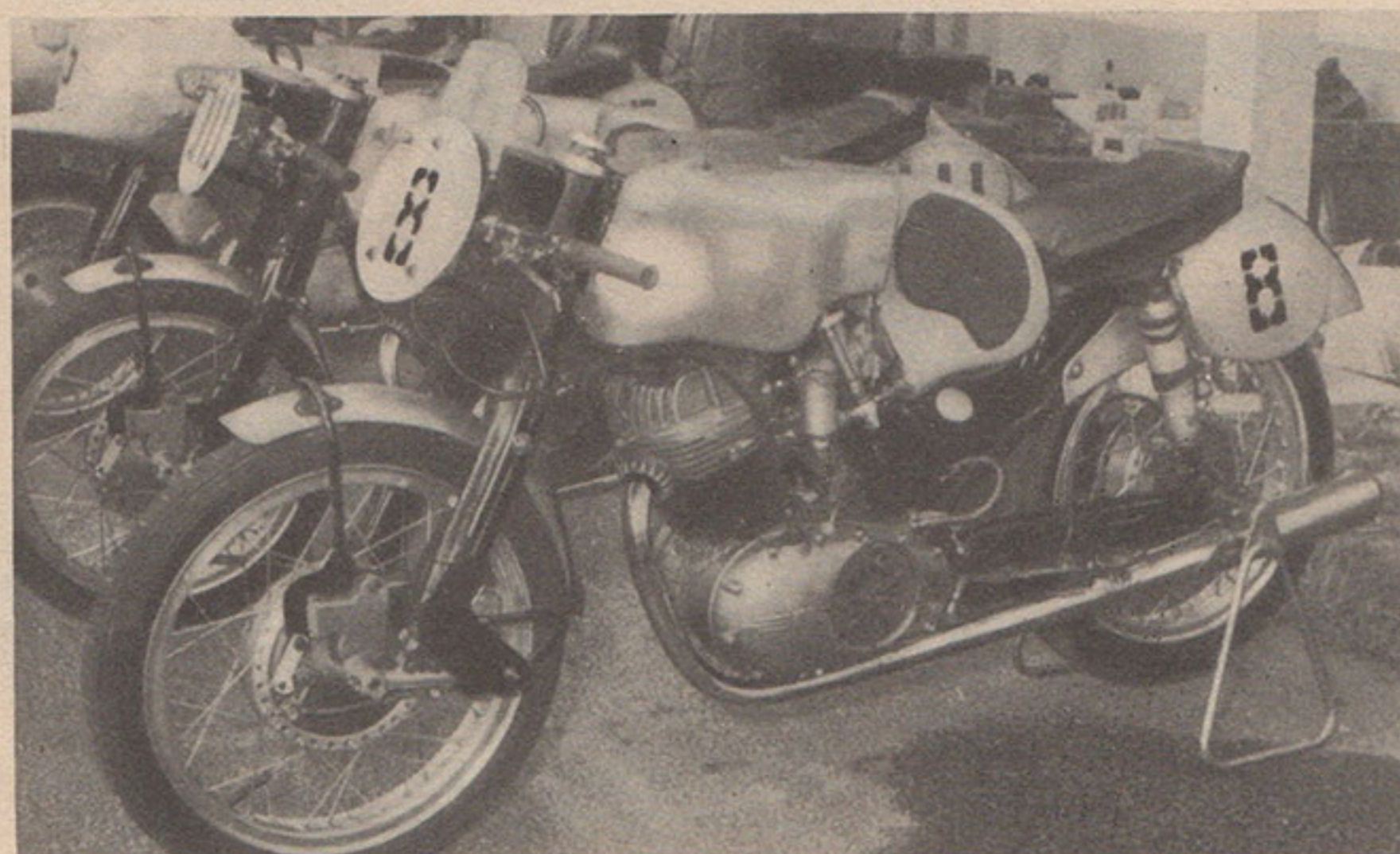
7 heures du matin, nous sommes réveillés depuis longtemps, peut-être par la curiosité? mais plus encore par des tracteurs Lanz Bulldog, qui dirigent vers nos fenêtres un échappement vertical et « vigoureux »! soutenu par une cohorte de travailleurs utilisant une gamme de

Avant le départ, les machines sont rangées le long des stands.





M. Westrup et M. Praxl font les ultimes recommandations.



Les Rennsport Max 250 cm³, type client.



La table de chronométrage, les concurrents attendent les résultats anxieusement.

véhicules qui va du Moped à la B.M.W. en passant par les 250 deux et quatre temps. Notre position à la sortie d'un croisement favorise l'écoute d'accélération au son nourri qui finalement nous font sortir du lit.

Le ciel est dégagé, tout le monde a le sourire. Au petit déjeuner les gentlemen de la veille sont équipés de façon plus sportive, les cuirs ont remplacé les complets veston. Fidèle à la parole donnée, notre correspondant sportif pour l'Allemagne, M. Wörner, fait son apparition pour assurer le « contrôle photographique » de la journée.

L'arrivée au circuit impressionne favorablement, la route est large, on trouve des installations permanentes : tribunes, garages, etc.

Les camions N.S.U. sont déjà là et leur contenu s'aligne impeccablement rangé devant les ravitaillements, encadré par des mécaniciens en tenue bleue, prêts au travail.

Tout d'abord, nous avisons deux Rennsport Max ; ces machines, de 250 cm³ de cylindrées, sont des monocylindres destinés aux coureurs privés. Une série de vingt-quatre sera exécutée pour la saison prochaine, il est prévu un maximum de deux machines pour la France et les colonies (avis aux amateurs). Très soignées dans le détail, les Renn-Max ont belle allure. Les tambours de freins sont allégés et très ouvragés : aération, doubles cames, doubles butées réglables, réservoirs en croise, de grande contenance ne gênant pas la position effacée, carburateurs à cuve non séparée, mais montés sur tube d'admission souple, etc.

Plus loin nous pouvons toucher les Dauphins. Ces machines au nombre de deux sont équipées du premier carénage 1954, muni du bec bien caractéristique. Pourvues du même moteur bicylindrique, d'une puissance légèrement supérieure, nous contemplons deux Baleinés bleues qui représentent l'aboutissement du travail de l'année. Dans le même type de carénage trois 125 cm³ attendent les amateurs, ainsi qu'un modèle partiellement caréné du début de l'année.

Après s'être penché sur tous les organes, après appréciation et discussion, les futurs pilotes s'enhardissent, enfourchent les engins, essaient les positions. Tiens ! tiens ! voilà des petites machines qui nous vont comme des gants. Pour une fois nous pensons que la presse française sera avantagée par la petite taille de votre serviteur.

Il est temps de penser aux choses sérieuses. Enfilons notre tenue de cuir et voyons ce circuit. Un confrère, M. Moltrech, met très obligeamment à notre disposition une Max de série, en nous recommandant de ne pas passer « 100 à l'heure » étant donné le petit rapport équipant son véhicule.

Suivons le conseil et partons sagement. Hum ! le sol est encore humide. Tout d'abord une longue ligne droite d'au moins 2 km, et nous arrivons à la courbe Est, le site est boisé, très joli, nous rétrogradons prudemment, car les arbres ont



Fleischmann et Bullus, senior et vétérans, sont heureux de leurs performances.

l'air d'assurer une humidité permanente ; légèrement relevé et d'un dessin régulier, ce virage n'offre pas de surprise apparente (se méfier des flaques d'eau) ; puis la ligne droite reprend, égayée par de légères sinuosités, pendant au moins 5 km, une courbe à gauche à grand rayon, 800 m, et se présente le seul virage à gauche qui oblige à réduire sérieusement la vitesse ; accélérons et nous retrouvons la ligne droite et les tribunes.

C'est un circuit de machines et non de pilotage. Il est préférable de rendre la Max qui s'essouffle désespérément, nous ne pouvons plus rien apprendre pour l'instant, laissons nos camarades Christophe et Niederman se rendre compte à leur tour.

Un nouveau camion vient d'arriver, un personnage à figure de Christ s'affaire pour surveiller le débarquement d'une espèce de châssis qui s'apparente à un véhicule de mutilé, il s'agit de M. Baumm et de ses engins horizontaux. Nous avons là deux services bien séparés : M. Praxl dirige, en compagnie de M. Germer, le service des courses, tandis que la section recherches, présidée, par le docteur Fröde, contrôle tous les essais, et par suite les machines de record.

De par ses succès sportifs et sa réussite commerciale, la N.S.U. reçoit journellement des propositions venant d'inventeurs de toutes sortes. Un M. Baumm avait pris contact, il y a quelque temps, avec le service d'étude pour proposer un véhicule de record caréné ; rapidement éconduit, il réussit néanmoins à intéresser le Dr Fröde, qui lui proposa, pour se débarrasser, d'aller le voir lors d'un prochain voyage à Munich. Quelques mois plus tard le président se souvint par hasard du jeune barbu et lui fit une visite. Il fut mis en présence d'un engin fait de morceaux d'aluminium entoilés, propulsé par un moteur Kreid-



M. Baum, le créateur et pilote de l'Œuf de Pâques, bavarde familièrement avec notre collaborateur M. Christophe.

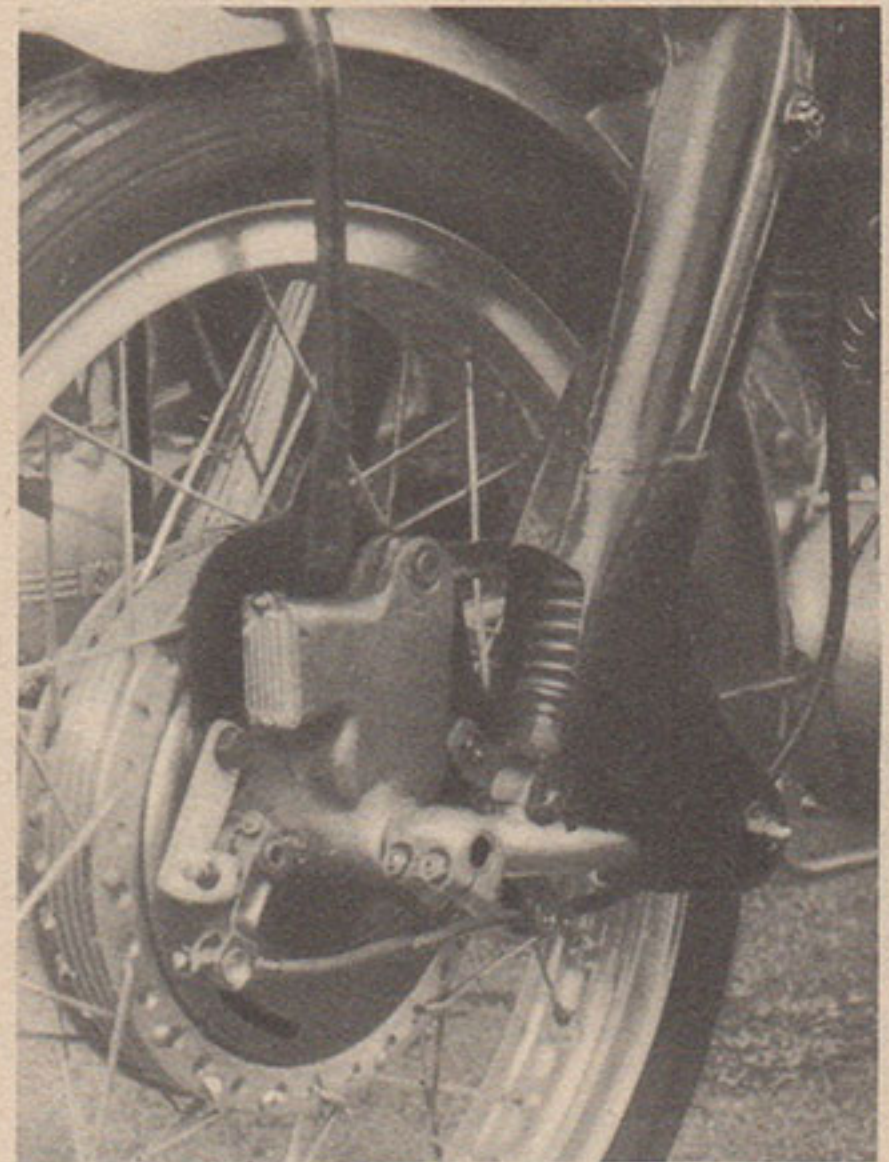
ler de 50 cm³. Cet ensemble devait certainement présenter de l'intérêt puisque le docteur Fröde demanda à le voir fonctionner. L'essai fut concluant, sur l'autostade, le premier « cigare » atteignit 98 km/h.

Il y a loin du prototype de M. Baumm à l'Œuf de Pâques poli et fuselé que l'on descend avec précaution. La cessation des courses n'empêchera pas la N.S.U. de poursuivre ses recherches sur les carénages. On estime qu'un moteur 250 arbre à cames en tête monté dans cette machine, permettrait d'atteindre 240 km/h. Où allons-nous !...

La sonorisation est installée, un avis réunit tous les conducteurs autour de M. Westrup qui nous fait les recommandations d'usage, partir doucement, ne pas dépasser ses moyens, malgré une assurance de 30.000 marks par « tête de pipe », l'estimation est flatteuse. Pour notre part nous nous renseignons sur les régimes limites dans les vitesses intermédiaires. Pendant ce temps, Hass et Müller chauffent et essayent les machines. Deux Sport Max sont prêtes et trouvent instantanément preneur. Niederman part sur le numéro 8. Premier tour, 3' 43" ; deuxième tour, 3' 21" (136,8 km/h) ; troisième tour, 3' 26". Explication : Müller est sorti de la courbe Est (les fameuses flaques d'eau), mais se relève sans trop de mal ; voilà de quoi tempérer les plus ardents. Nous enfourchons à notre tour une Sport Max, la 111. La position est bonne, les accélérations sont brillantes : 8 500 t/mn dans les intermédiaires, on se retrouve très vite à fond de poignées en quatrième. La courbe se rapproche ; tâtons les freins et rétrogradons, c'est parfait, couchons la machine, pas trop. M. Müller, son Dauphin et une ambulance forment un groupe réfrigérant. La ligne droite est absorbée à bonne allure, le compte-tour monte à neuf mille, nous coupons un peu

pour suivre les recommandations de l'ingénieur, un « petit coup » de troisième pour passer la dernière courbe et le virage se présente, freinage, accélération, « ça gaze », nous repassons devant les tribunes bien « à plat », un peu plus de courage pour aborder la courbe Est, nous sortons plus vite encore une fois.

La ligne droite, essayons de ne pas rétrograder dans la courbe !... Nous coupons un peu malgré nous : ça chahute, il vaut mieux « rouvrir », nous prenons le virage un peu plus en confiance, la machine commence à nous paraître de plus en plus sympathique, nous abordons notre dernier tour, la courbe litigieuse sera passée sans couper. Résultats : 3' 34", 3' 22", 3' 21". Nous sommes *ex aequo* avec Niederman et Krackowizer, derrière nous, les meilleurs temps suivent : 3' 22", 23", 24", etc. M^{me} Thouret réalise 4' 32" soit 102,3 km/h de moyenne. Il



Frein avant à double came sur les Rennsport.

ne faut pas se faire d'illusion, les grand-mères de notre âge atomique marchent au-dessus de 100, c'est à nous de prendre des « sels Kruschen » ! d'autant plus que nous avons des adversaires sérieux.

Voici une Rennmax Dauphin libre, le précédent utilisateur me dit : « On ne sait jamais où l'on en est parmi les six vitesses. » Il a quand même réalisé 3' 04", ce qui représente plus de 151 km/h de moyenne.

Les mécaniciens poussent, le grondement du bicylindre nous chatouille agréablement l'oreille. « Oh ! Oh ! » comme on dit à Lyon. « C'est pas la même ! » La courbe est arrivée à une « sacrée cadence » ; rétrogradons « ça va vite », encore une autre vitesse, « ça va toujours trop vite ». Suivons à la lettre les conseils de Georges Monneret, synchronisons les « Westinghouse » avec les « rétro ». Quatrième... Troisième... ça passe ; effectivement on doit pouvoir prendre un peu plus vite. La tenue de

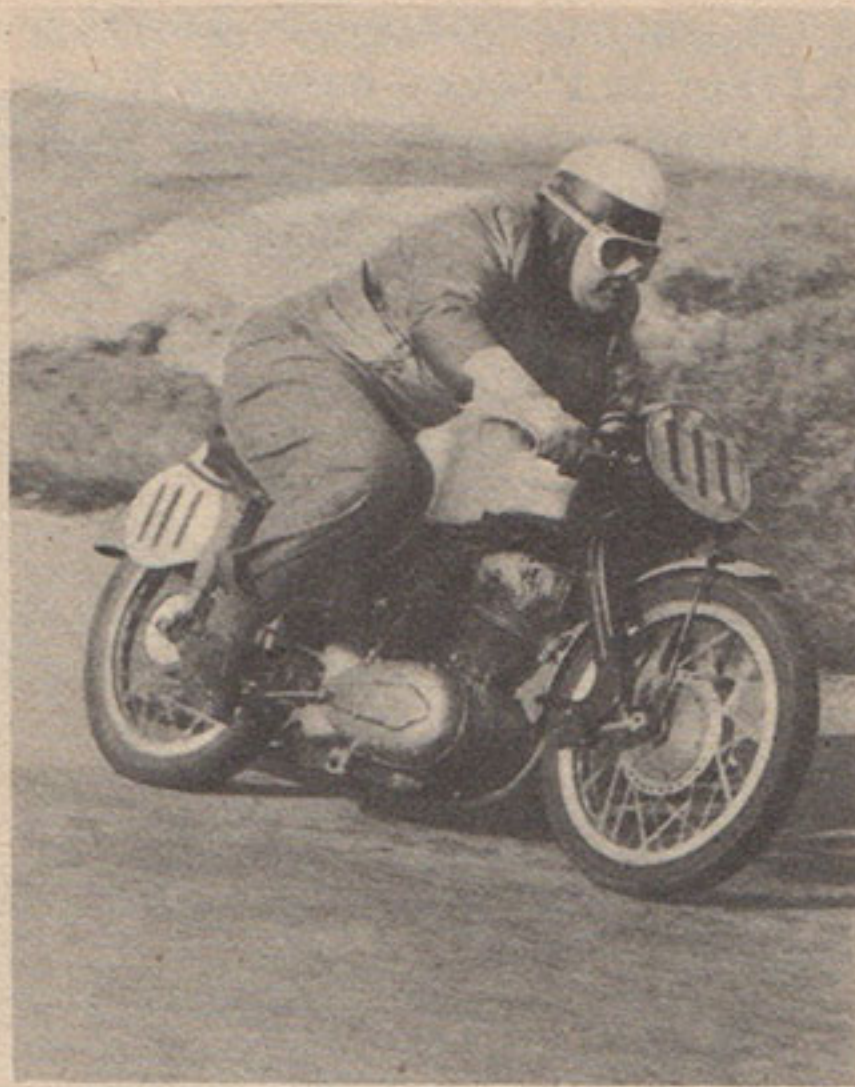
route est impeccable : 10 500 t/mn, quatrième, etc., nous raccrochons la sixième et nous nous apercevons qu'à 10 000 t/mn la ligne droite ne l'est plus !.. Oh ! là là, il faut couper les sinuosités et passer à la corde dans le « mouillé » pas rassurant. « Nom d'une p... », un coup de vent latéral par une trouée de bois, « ça chahute », nous rendons la main tout en nous redressant. Très mauvais, le vent s'engouffre dans le casque et plaque les lunettes sur les yeux. Du courage, la courbe arrive, le cœur battant nous passons prudemment en quatrième, reprenons la cinquième et le virage arrive, les freins sont parfaits, c'est le conducteur qui ne l'est pas ; l'accélération surprend, heureusement la route est large ! Ouf ! la ligne droite nous apporte la tranquillité grâce au comportement exemplaire de la machine, mon collègue me montre 3' 30", c'est nettement insuffisant comparativement aux performances des autres ; il faut « y aller ». Diable ! encore une ligne droite qui ne l'est plus... et cette « sacrée flotte » sur le côté de la route, tant pis je rétrograde et passe en cinquième à 11 000 ; sixième, ouvrons à fond et nous retrouvons nos 11 000 tours avant d'arriver à la courbe Est, que nous commençons à négocier proprement. Maintenant attention au coup de « tabac », nous coupons un peu, mais sans bouger le haut du corps ; restons dans le carénage, ça va mieux. 10 500 t/mn, cette fois nous passons la courbe en cinquième, résultat : 3' 15". Mieux. Encore un petit effort, ne coupons plus dans les lignes droites : 3' 04". Nous commençons « à mouiller la chemise ». Arrêtons un peu. Renseignement pris, nous occupons la troisième place : M. Hütten a réalisé 3' 02" et M. Krackowizer 3' 04".

On a beau raconter que c'est un circuit de machine, il faut tout de même piloter

ou plutôt avoir le cran d'ouvrir les gaz en grand.

Maintenant les fameuses Baleines bleues sont en route. Tom Bullus un « ancien », dont les anciens se souviendront, réalise 2' 57" 161,8 km/h de moyenne, nous touchons du doigt notre infériorité, un coureur, « un vrai », garde toujours des possibilités.

Christophe prend le départ à son tour et tourne en 3' 29", tirons notre chapeau devant ce « plumitif » de 51 ans. Fleischmann, le célèbre coureur de l'avant-guerre, part le sourire aux lèvres et, après deux tours, revient de même. Tout comme Bullus, il estime que les machines modernes sont véritablement sensationnelles et qu'elles vous donnent envie de se « remettre dans le bain » et il le prouve : premier tour, 3' 19" ; deuxième tour, 2' 45", 168,6 km/h,



Le concurrent prend légèrement appui sur son ventre.

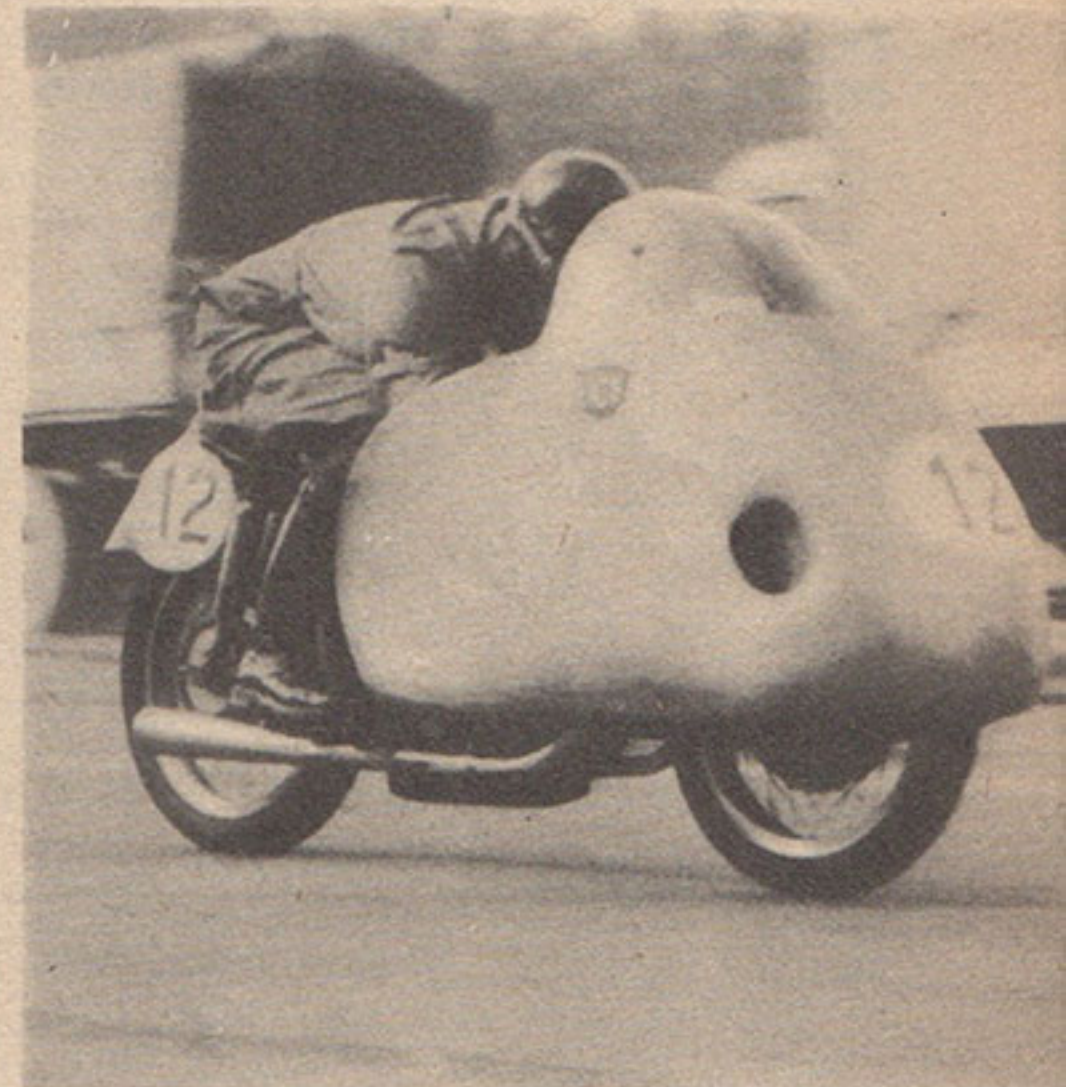
comme dit mon ami Maurice : « Allons nous rhabiller ». Dégustons une paire de saucisses de Francfort (des vraies) obligeamment mises à la disposition des coureurs épuisés. Une tasse de café et nous voilà prêts de nouveau à domestiquer nos réflexes.

Niederman descend de machine, sa Baleine bleue et lui ont réalisé 3' 1", soit une moyenne de 153,7 km/h. Il est enchanté.

Rodés et rassasiés, nous attendons notre tour pour nous intégrer dans le poisson de couleur. Effectivement le carénage est complet à l'avant, le petit guidon passe très près des parois, il est préférable de ne pas s'agiter, le braquage est réduit à sa plus simple expression. Comme toutes les autres machines l'allumage est assuré par une petite batterie, que l'on met en contact en prenant le départ. On est surpris par la capacité de

Patleich-Hans met la Rennsport à rude épreuve avec ses 130 kg.

ces batteries, comme on est surpris du bon caractère de ces machines, qui changent de main sans accuser la moindre défaillance. On change une bougie, on détend une chaîne, on met de l'essence et « ça repart ». Profitons-en, nous commençons à prendre de l'assurance, la mécanique ne nous préoccupe plus, nous fonctionnons au compte-tours : 10 500 à 11 000 dans les intermédiaires, le moteur reprend puissamment, maintenons la poignée à fond et nous avons nos 11 000 tours, il s'agit maintenant de ne plus couper et de bien aborder les sinuosités ; complètement effacés dans le carénage, les bruits de l'air et du moteur ne font plus qu'un sifflement. Les coups de vent nous paraissent moins sensibles. Une difficulté nouvelle nous apparaît, il faut doubler maintenant. Théoriquement les pilotes doivent rouler à gauche et



Niederman en pleine action pour la place de 4^e.

doubler par la droite, malheureusement, dans la pratique, tout le monde roule au milieu, le mieux est de passer où il y a le plus de place !

Au passage des stands les résultats s'avèrent meilleurs : de 3' 10", nous dégringolons nos temps à 2' 58". La tenue de route est telle que le frein de direction s'avère inutile, le carénage oblige le pilote à conserver une position *up to date* : impossible d'écarter les coudes ! Nous préférons conserver la même position pour les virages et nous ne nous relevons uniquement que pour aider la décélération. Heureusement des lunettes de couleur nous permettent de braver le soleil qui est gênant dans la partie la plus rapide du circuit.

Nous commençons « à pointer » avec plus de précision la poignée de gaz grande ouverte, la machine répond à la moindre sollicitation, avec la Norton Faitherbed, c'est le plus bel outil qu'il nous a été donné de piloter, depuis le début de notre carrière : 2' 51", 2' 50".

Ces temps se seraient certainement



améliorés si le drapeau rouge ne nous avait fait signe d'arrêter. Il faut vous dire que nous venions de doubler un nommé Esder, coureur de la maison Dürkopp, mais chevauchant une autre Baleine pour l'amour du sport, et que ledit Esder nous avait redoublé au freinage un peu en « perdition » et que nous talonnions le susnommé ce qui évidemment pouvait nous amener l'un ou l'autre à quitter la route d'une façon peu protocolaire, au grand dam d'une journée qui s'annonçait pleinement réussie.

Ce petit incident ayant porté notre moyenne à 163,7 km/h, nous étions jusqu'à preuve du contraire, le journaliste le plus rapide du moment.

Afin de ne pas perdre la main, jetons notre dévolu sur une aimable Rennsport. Ces petits 125 cm³ sont non seulement

pour faire comprendre à nos lecteurs que les 173,9 km/h du champion du monde demandent une somme de classe et d'expérience de la course en proportion inverse avec le nombre de ces dernières petites secondes qui établissent les suprématies.

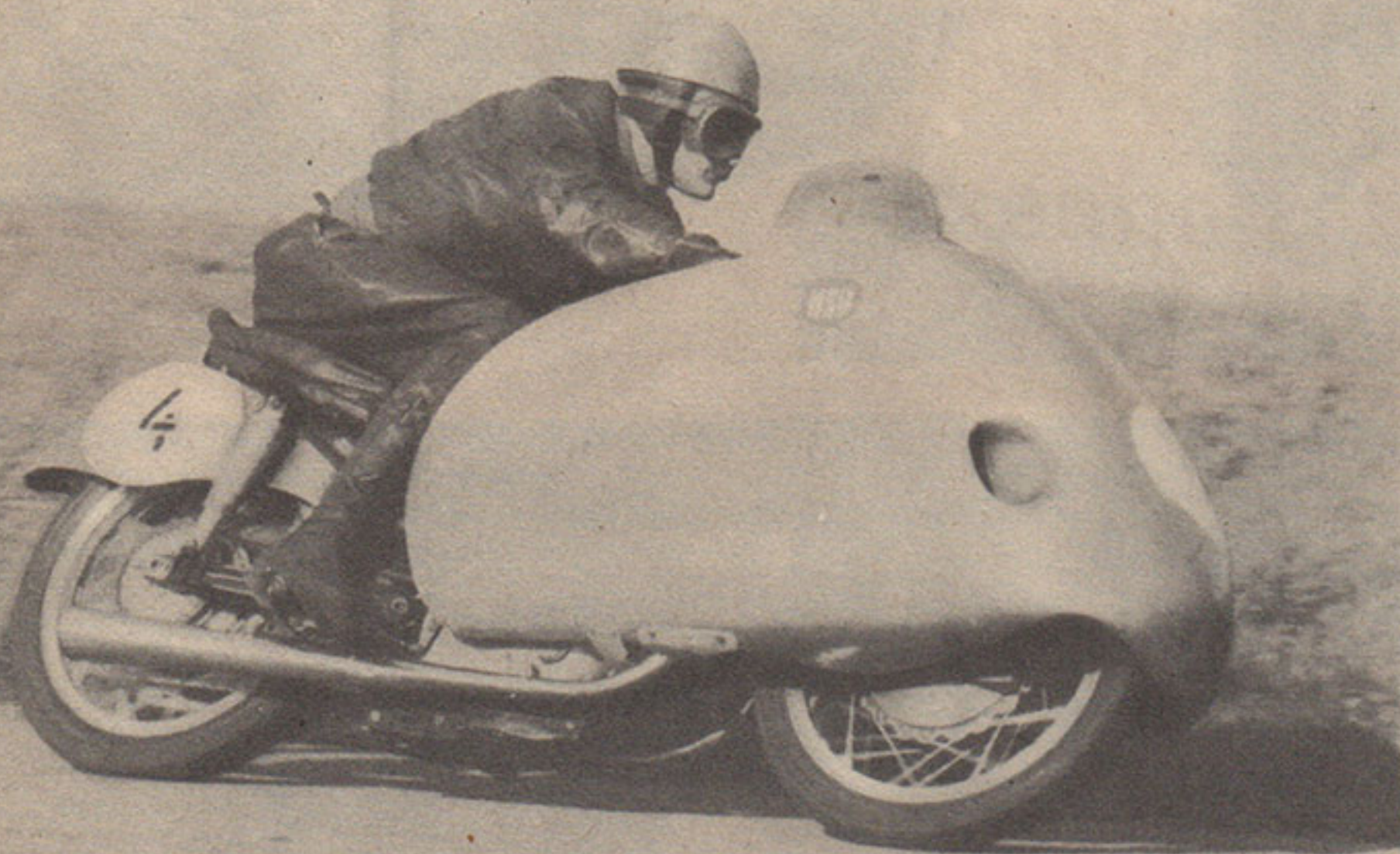
Pour nous, dilettantes, une journée comme celle-ci n'a fait qu'infirmier nos sentiments d'admiration envers les coureurs internationaux qui, chaque dimanche, défendent âprement leur place et leurs titres.

Ayant l'habitude sur nos machines personnelles de sport de percer des pistons ! (Dieu seul sait combien), nous « bâillerons » d'envie encore une fois devant la perfection mécanique des machines de course N.S.U. Trente personnes ont piloté neuf machines, chacune un minimum de trois tours.

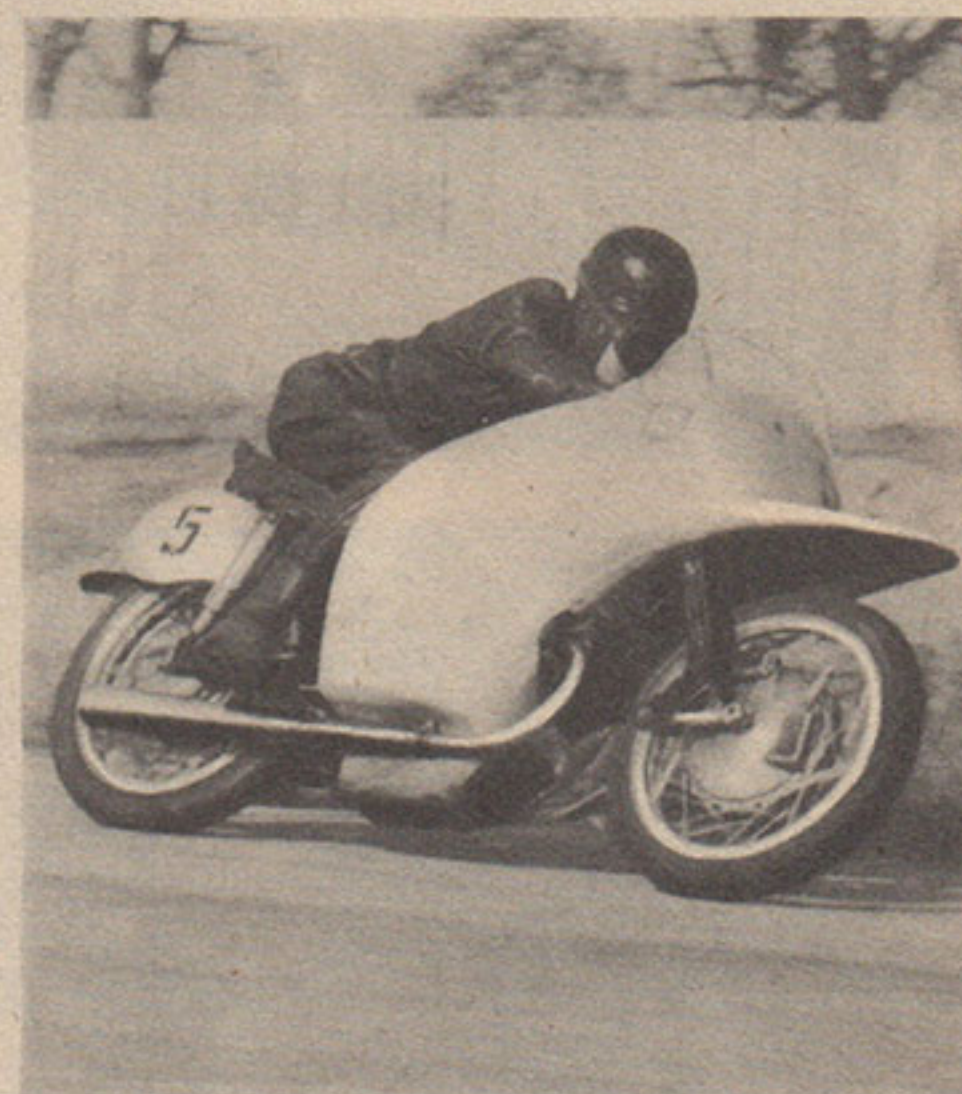
On peut sans se tromper affirmer que chacune de ces machines a parcouru 700 à 750 km. Malgré l'infériorité de pilotage, les moyennes confirment néanmoins le parfait état mécanique du matériel.

Malgré leur prix de revient (on parle de 75 000 marks par machine), les N.S.U. vont désormais gagner leur place dans la naphtaline du musée. Pour éviter toute indiscretion, les pièces maîtresses intérieures seront détruites. La rumeur publique nous a appris que la supériorité des Rennfox et Max résidait dans la forme de la culasse et dans l'emplacement des soupapes, ainsi que dans le système de graissage. Il y a deux ans une grande marque allemande d'automobile avait réalisé des moteurs transcendants grâce à une visite du service des courses N.S.U. Cette année l'équipe de la marque,

(Suite page 30.)



Von Frankenberg, 2^e, virant sur la Baleine bleue.



Nebout, 1^{er} au classement des journalistes, sur la 250 cm³ Dauphin.

dotés de six vitesses, mais tout comme leurs grandes sœurs Baleines Max, ils sont habillés de bleu. Tout à fait dans notre élément en ce qui concerne l'habitat assez restreint, nous démarrons tambour battant, virons de même, maniabilité, freinage, tout est splendide, malgré quelques ratés d'allumage à la reprise ; nous nous installons à la première place avec 3' 16". Cette moyenne horaire de plus de 141 km/h nous prouve que notre technique s'est un peu améliorée, comparativement à l'essai de la Rennsport Max, et surtout que le sol s'est asséché.

Après une tentative de notre rival direct, M. Frankenberg, nous reprenons la « Blau-Wal » n° 12 et tout seul cette fois, nous réalisons une fois de plus les 2' 50". Malgré toute la satisfaction que l'on peut tirer d'une victoire de ce genre, il ne faut pas perdre de vue le record du tour établi par Werner Hass pendant la course du 8 mai. Dix secondes séparent les deux performances, et ces dix secondes représentent 10 km/h de moyenne, ceci

CLASSEMENT

Journalistes.

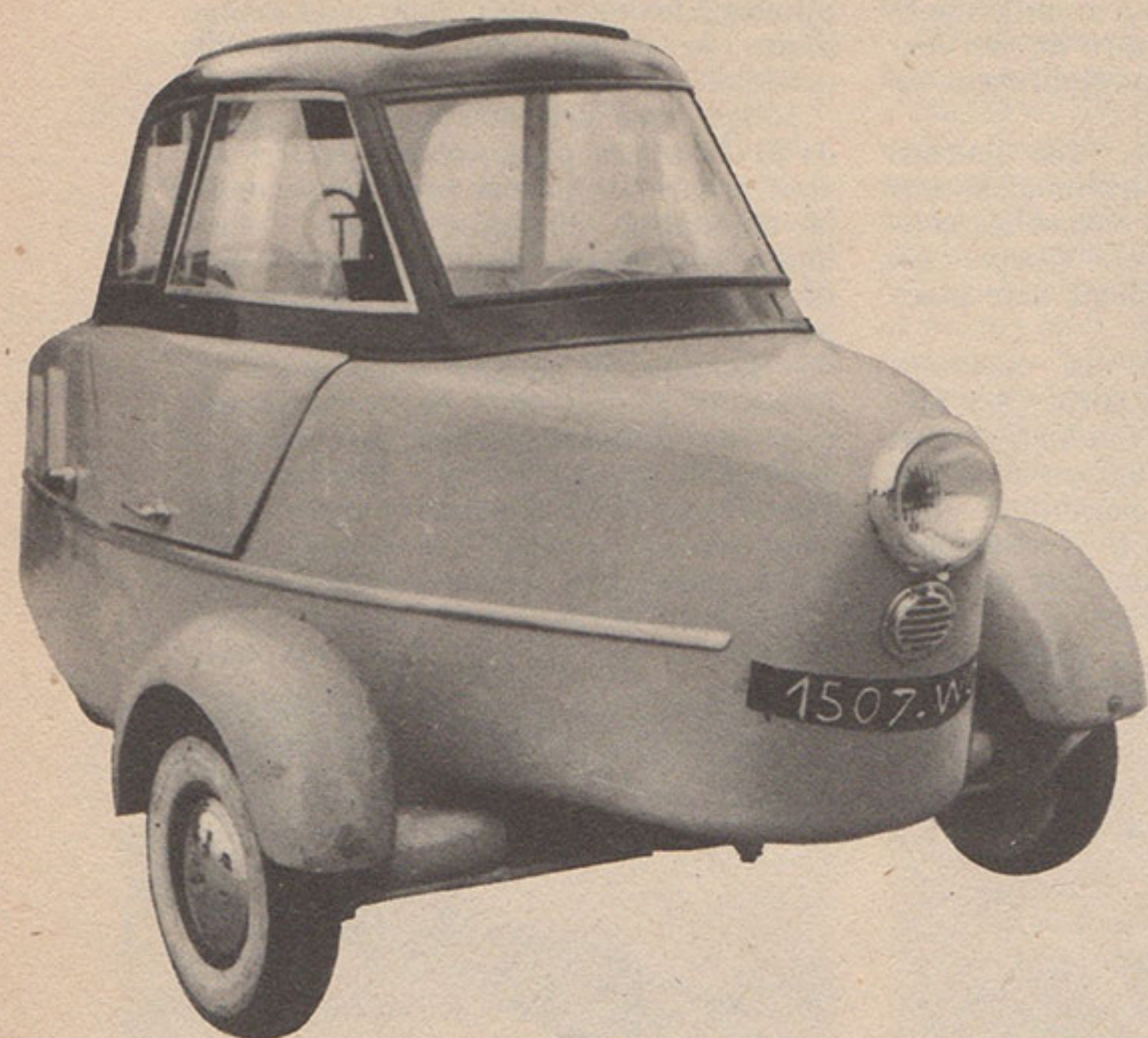
1. Nebout 2' 50", 163,7 km/h.
2. Frankenberg . 2' 56", 158,1 km/h.
3. Wassmann... 2' 56", 158,1 km/h.
4. Niedermann . 3' 01", 153,7 km/h.
5. Hütten 3' 02", 152,9 km/h.
6. Krackowizer . 3' 04", 151,2 km/h.
7. Poenagen ... 3' 08", 148,0 km/h.
8. Leverkus ... 3' 22", 137,7 km/h.
9. Reinschild .. 3' 23", 137,0 km/h.
10. Zobel 3' 24", 136,4 km/h.
- M^{me} Thouret 4' 32", 102,3 km/h.

Coueurs Seniors.

1. Fleischmann . 2' 45", 168,6 km/h.
(Meilleur temps de la journée.)
2. Fuchs..... 3' 13", 144,2 km/h.
3. Böhm 3' 19", 139,8 km/h.

Coueurs Vétérans.

1. Bullus 2' 52", 161,8 km/h.
2. Rüttchen 3' 00", 154,6 km/h.
3. Ulmen 3' 04", 151,2 km/h.



La voiturette

INTER



Essai de vitesse sur la piste de Montlhéry

NOUS avons eu l'occasion, peu avant le Salon, d'essayer la voiturette Inter, à Montlhéry. Il faut dire que l'arrivée de ce véhicule sur la fameuse piste créa une certaine sensation, la forme très « aviation » de la coque pouvait faire songer à un engin de record.

Toujours est-il que notre voiturette obtint un net succès de curiosité, et qu'elle fut auscultée sur toutes les coutures par les personnes présentes.

La silhouette de l'Inter est en effet caractéristique : la carrosserie-coque,

en acier embouti, prend appui sur un train avant comportant les deux roues directrices. La suspension est assurée par un système de balancier avec anneaux Neiman. L'essieu comporte une articulation permettant de ramener les roues en avant, ce qui réduit la largeur de la voie et facilite le « parking ».

La roue arrière est fixée à un bras oscillant, s'articulant sur un axe solide de la coque, et dont les mouvements sont contrôlés également par un jeu d'anneaux Neiman.

Les trois roues possèdent des freins à tambour, commandés par câbles au moyen d'une pédale au plancher.

Le frein à main, utilisé pour l'arrêt, n'agit que sur la roue arrière.

À l'intérieur de la coque sont ménagées deux places en tandem, auxquelles on accède en soulevant le cockpit, qui s'articule latéralement sur charnières.

Le tableau de bord comprend un compteur kilométrique, un contact par bouton poussoir et les diverses com-

mandes actionnant l'avertisseur, l'éclairage et les clignotants. Au plancher se retrouvent les trois pédales classiques : embrayage, frein et accélérateur. A main droite : le levier du sélecteur, le frein à main, et le levier du démarreur électrique.

Le volant est du type aviation, à deux branches.

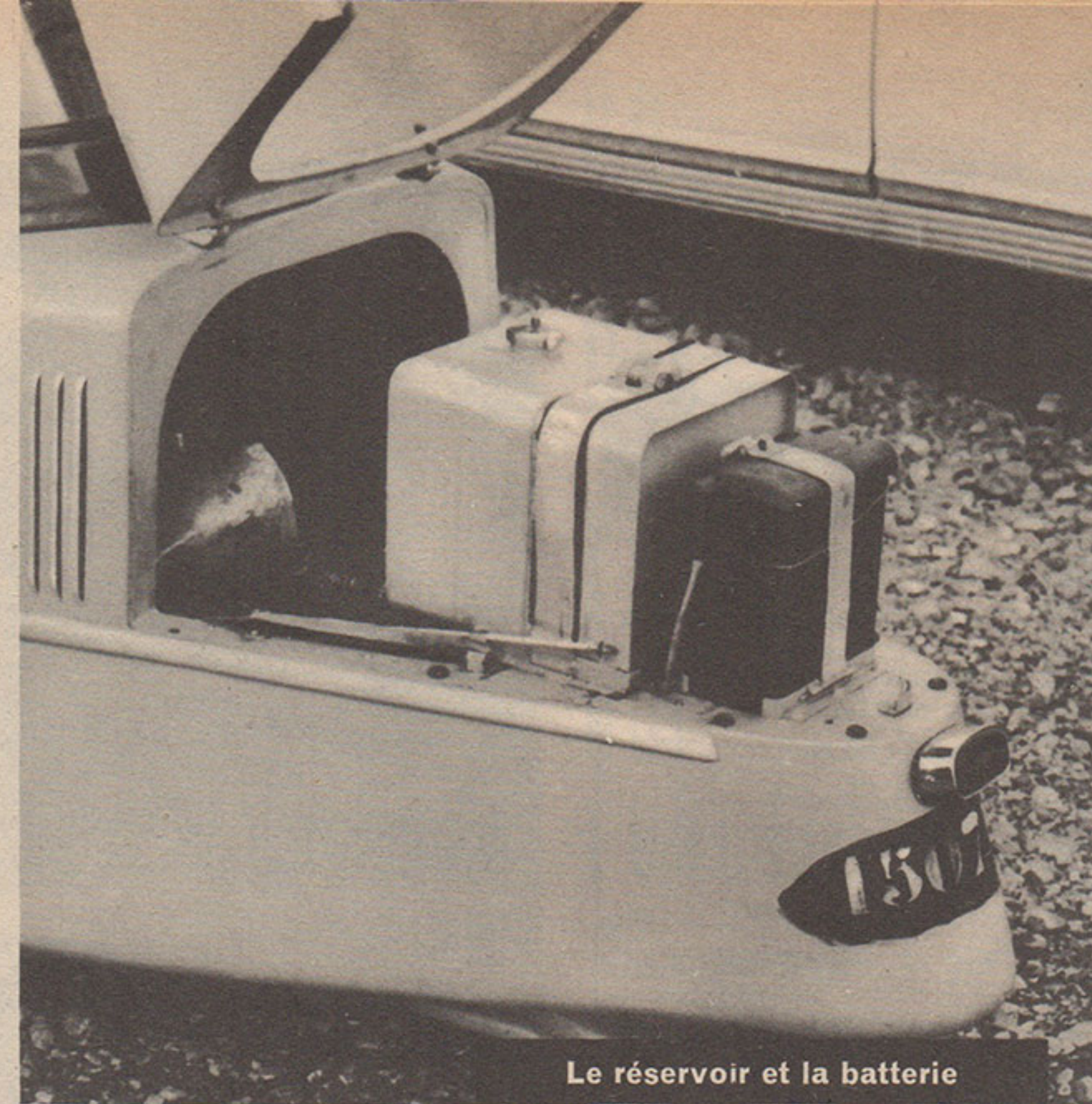
Le groupe propulseur est un 175 cm³ Ydral trois vitesses et marche arrière, avec turbine de refroidissement et démarreur électrique Girostarter. Un réservoir en charge, situé dans le caisson arrière, alimente le carburateur.

L'Inter pèse en ordre de marche 220 kg.

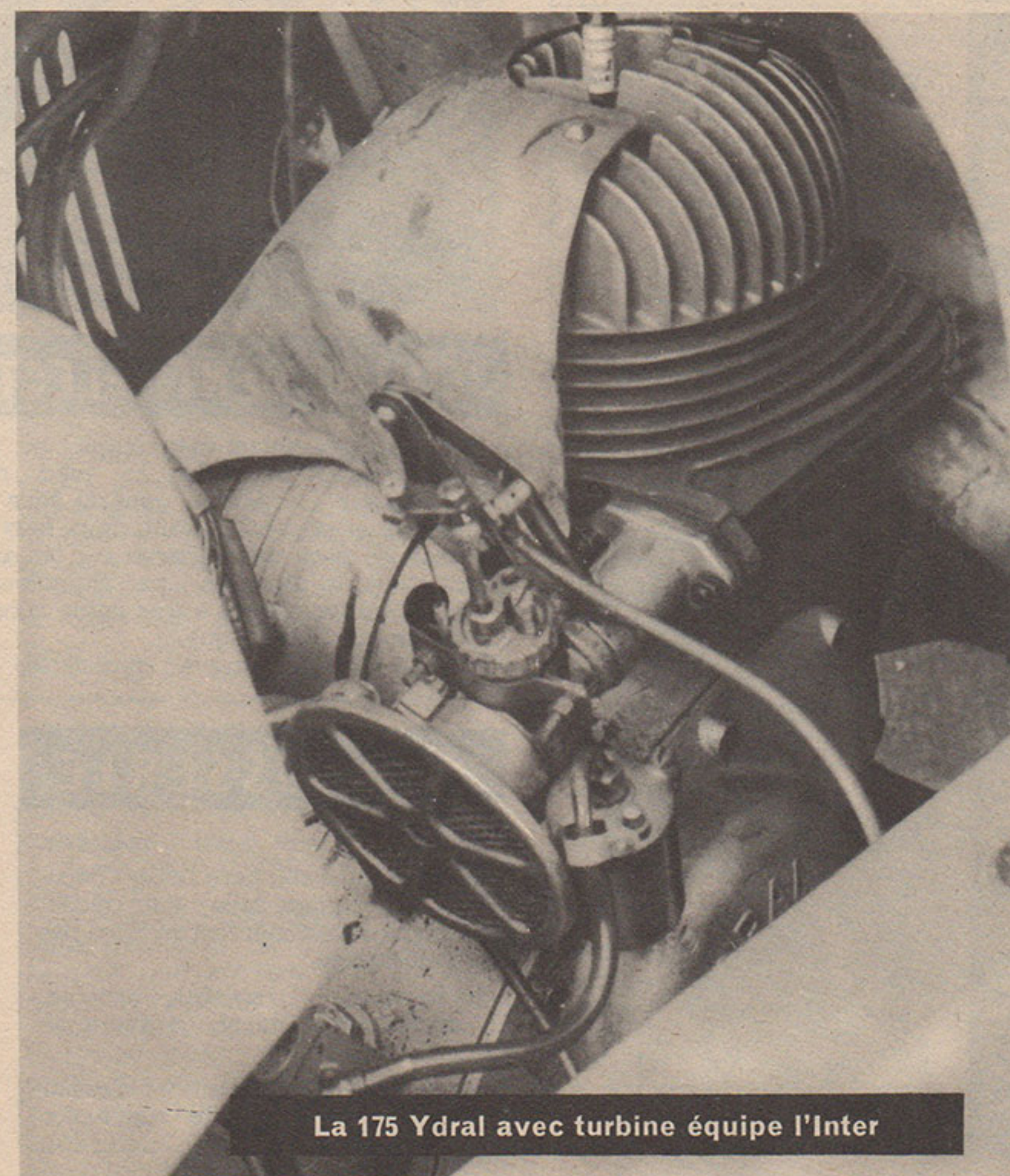
Le véhicule que nous avons en main était un prototype, ayant déjà effectué un très long kilométrage, ce qui ne nous a pas permis de tirer des conclusions définitives quant à sa valeur intrinsèque, notamment en ce qui concerne les freins. D'autre part, certaines modifications étaient envisagées, pour la série, dans le domaine de l'insonorisation, de l'épuration et de la démultiplication de la direction.

La conduite d'une voiturette de ce genre demande une certaine accoutumance pour qui est habitué à une automobile. La direction, directe, est très sensible, et il faut agir doucement sur le volant. Le poids du véhicule se fait sentir au démarrage, et nécessite une vigoureuse action sur l'accélérateur, tout en faisant patiner l'embrayage.

Ceci mis à part, le pilotage de l'Inter s'avère amusant : les vitesses passent correctement, la suspension est excellente, et la tenue en virage exceptionnelle, compte tenu de la vitesse de



Le réservoir et la batterie



La 175 Ydral avec turbine équipe l'Inter

l'engin. En ligne droite, nous avons noté une certaine sensibilité de la direction aux inégalités du sol, et une influence assez nette du vent latéral, tendant à rendre la trajectoire louvoyante.

Le jeu pris par les différentes articu-

(Suite page 30.)

Caractéristiques techniques

M O T E U R

Marque YDRAL.

Type : Monocylindre, deux temps, chemise en fonte spéciale, refroidissement par turbine à air.

Alésage : 62 mm

Course : 57,8 mm.

Cylindrée : 174,502 cm³.

Puissance fiscale : 1 ch.

Puissance effective : 8 ch.

Taux de compression : 6,5 à 1.

Calage de l'avance : 6,5 mm avant P.M.H.

Carburateur : AMAC.

B O I T E D E V I T E S S E S

Type : 3 vitesses par sélecteur et marche arrière.

Embrayage : à disque et garniture liège.

Rapport des vitesses : en 1^{re}, 1 à 12,8; en 2^e, 1 à 7,9; en 3^e, 1 à 4,7; en marche arrière, 1 à 11,7.

Transmission par chaîne à rouleaux 8,51, pas 12,7 sur la roue arrière.

E S S I E U X , R O U E S , E T C .

Direction : à glissière montée sur billes.

Essieu AV : spécial articulé, permettant de réduire la voie avant pour le garage.

Pneus et roues : 4 x 8, amovibles à jantes ouvrantes.

Pression des pneus : avant, 1 kg; arrière, 1,5 kg.

Suspension : système Neiman, monté de telle sorte que seules les roues sont non suspendues.

Freins : à tambours, mécaniques, commandés par câbles. Diamètre : avant, 150 mm; arrière, 110 mm. La pédale agit sur les trois roues, le levier à main sur la roue arrière.



L'Inter vue de trois quarts arrière



Le cockpit se soulève latéralement pour l'accès aux sièges

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Allumage par volant-magnétique ou par gyrostarter et bobine.

Démarrateur : par kick au pied ou électrique par gyrostarter.

Interrupteur : éclairage général sous le volant.

Phares : un phare à l'avant, deux feux sur les ailes et feu rouge arrière (pour certains pays deux phares sur les ailes avant).

Indicateur de direction : par clignoteur.

Feu de stationnement à très faible consommation.

Avertisseur : électrique.

Batterie : 6 V 7 A/h; avec gyrostarter 6 V 14 A/h.

CARROSSERIE

Monobloc, tout acier, renforcé.

Cockpit : ouvrant, pare-brise « Sécurité », pavillon toile, toit découvrable. Baies latérales en Plexiglas coulissantes.

Siège avant : réglable, articulé, coussin caoutchouc, garniture simili-cuir.

Siège arrière : coussin et dossier amovibles, garniture simili-cuir.

RENSEIGNEMENTS

Dimensions hors tout :

Longueur : 3 m;

Largeur : 1,35 m;

Largeur (position garage) : 0,90 m;

Hauteur : 1,30 m.

Voies : 1,22 m.

Empattement : 2 m.

Garde au sol : 165 mm.

Capacité du réservoir : 12 l.

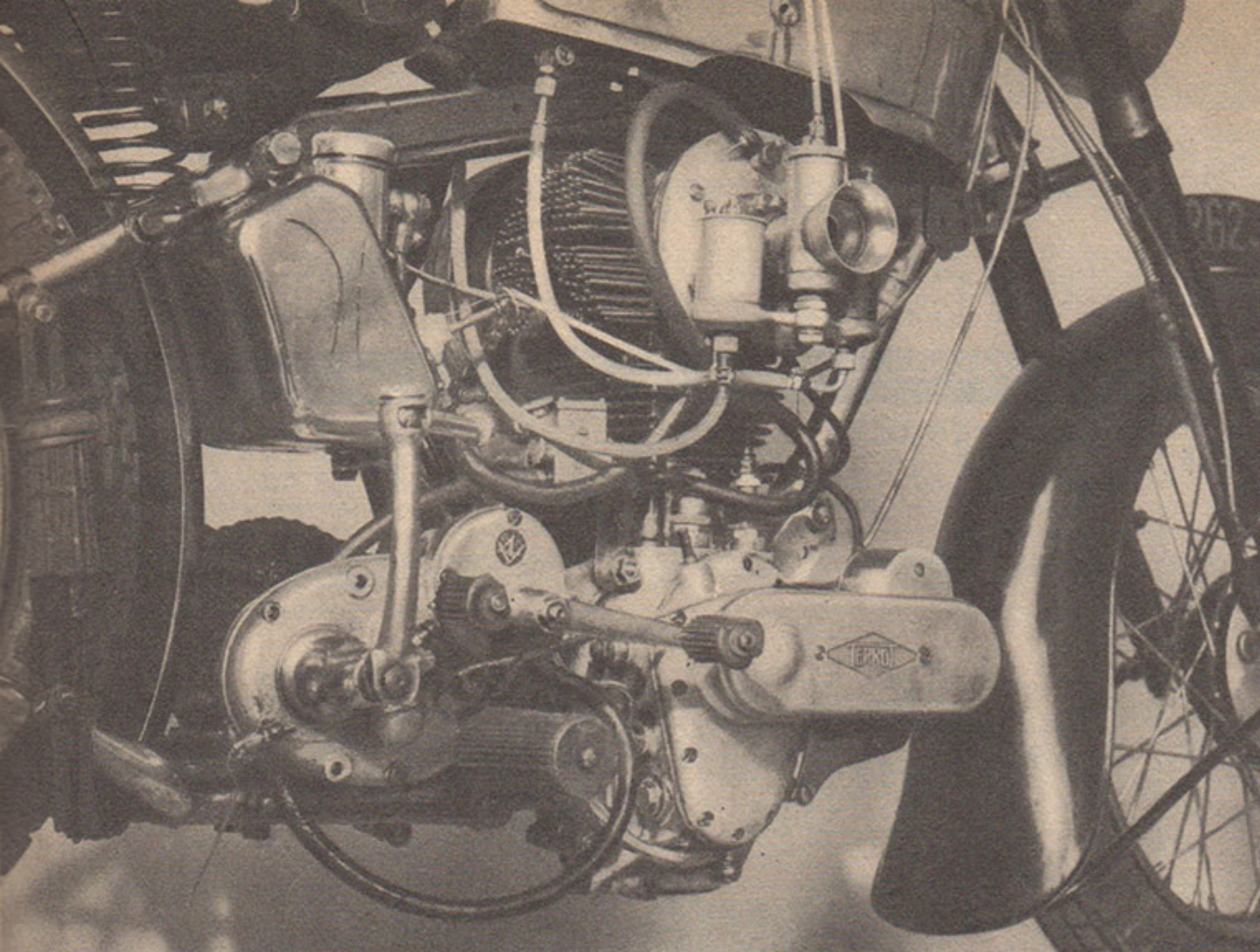
Capacité du carter d'huile : 1,25 l.

Poids à vide : 220 kg.

UN distributeur rotatif QUI FONCTIONNE!



*Distributeur monté
sur une 500 cm³
ayant effectué
15 000 km en un an.*



LORS de la dernière concentration Terrot à Dijon nous avons vu une machine qui, tout de suite capta notre attention. Il s'agissait d'un moteur à quatre temps dont la distribution était assurée par une commande à chaîne. Cette machine portait bien la marque Terrot pour la partie cycle, boîte de vitesses, carter et cylindre moteur, la culasse par contre était entièrement « façon main ». Après avoir fait connaissance avec le propriétaire de la motocyclette, nous demandâmes quelques précisions.

Depuis une dizaine d'années M. Vermot, motoriste de Besançon, s'intéresse de très près à la distribution sans soupape. Il a déjà réalisé plusieurs prototypes, l'avant dernier, monté sur un 500 cm³ avait beaucoup de chevaux, mais les bielles ne résistaient pas. Le dernier, un 350 cm³ beaucoup plus calme, fait preuve de longévité, cette machine sert journalièrement depuis plus d'un an et fonctionne silencieusement à la grande satisfaction de son utilisateur.

A l'occasion du Salon, M. Vermot vint à Paris avec sa machine; un petit essai s'imposait.

Depuis notre jeune âge, nous avons toujours entendu critiquer la fragilité des distributeurs rotatifs. Le meilleur test consistait à faire souffrir ce moteur sur l'autodrome de Montlhéry.

Rendez-vous pris, nous nous retrouvons sur l'anneau. Notre ami Bernard toujours curieux de mécanique avait tenu à piloter en compagnie de son vieux camarade et de nous-même.

Comme il était prévu, la vitesse de pointe est relativement réduite, les tours sont bouclés en 1 mn 31 s 3/5

soit la moyenne de 100 km/h, reste à savoir si ce régime peut être maintenu indéfiniment. Nous nous sommes donc astreints à tourner très régulièrement à cette allure pendant deux heures. A l'arrivée nous n'avons pu constater aucune trace de suintement d'huile à la distribution, ce qui s'explique par la faible température de la culasse. La mise en route est facile et le moteur est particulièrement silencieux. L'absence de bruit accessoire s'explique par la continuité du mouvement rotatif qui exclue les claquements habituels d'une distribution classique.

La consommation ne dépasse guère 3 l aux 100 km.

Le réalisateur estime que les soupapes créent une résistance sur le passage de la veine gazeuse; qu'elles ne donnent bien qu'à une section de passage limitée, qu'elles présentent une certaine inertie et ne peuvent être commandées à grande vitesse, et qu'enfin elles sont la source d'usure et de bruits. C'est pour remédier à ces inconvénients que M. Vermot a réalisé son système.

Ce distributeur rotatif est caractérisé par une forme sphérique qui permet l'interposition entre les ouvertures d'admission et d'échappement d'un segment d'étanchéité, de forme circulaire.

Le corps du distributeur tourne sur deux tourillons, dans un carter présentant une lumière communiquant avec le cylindre.

Les conduits d'admission et d'échappement débouchent d'une part à travers un tourillon et d'autre part, latéralement par une ouverture susceptible de venir se placer en face de la lumière par rotation du corps sur

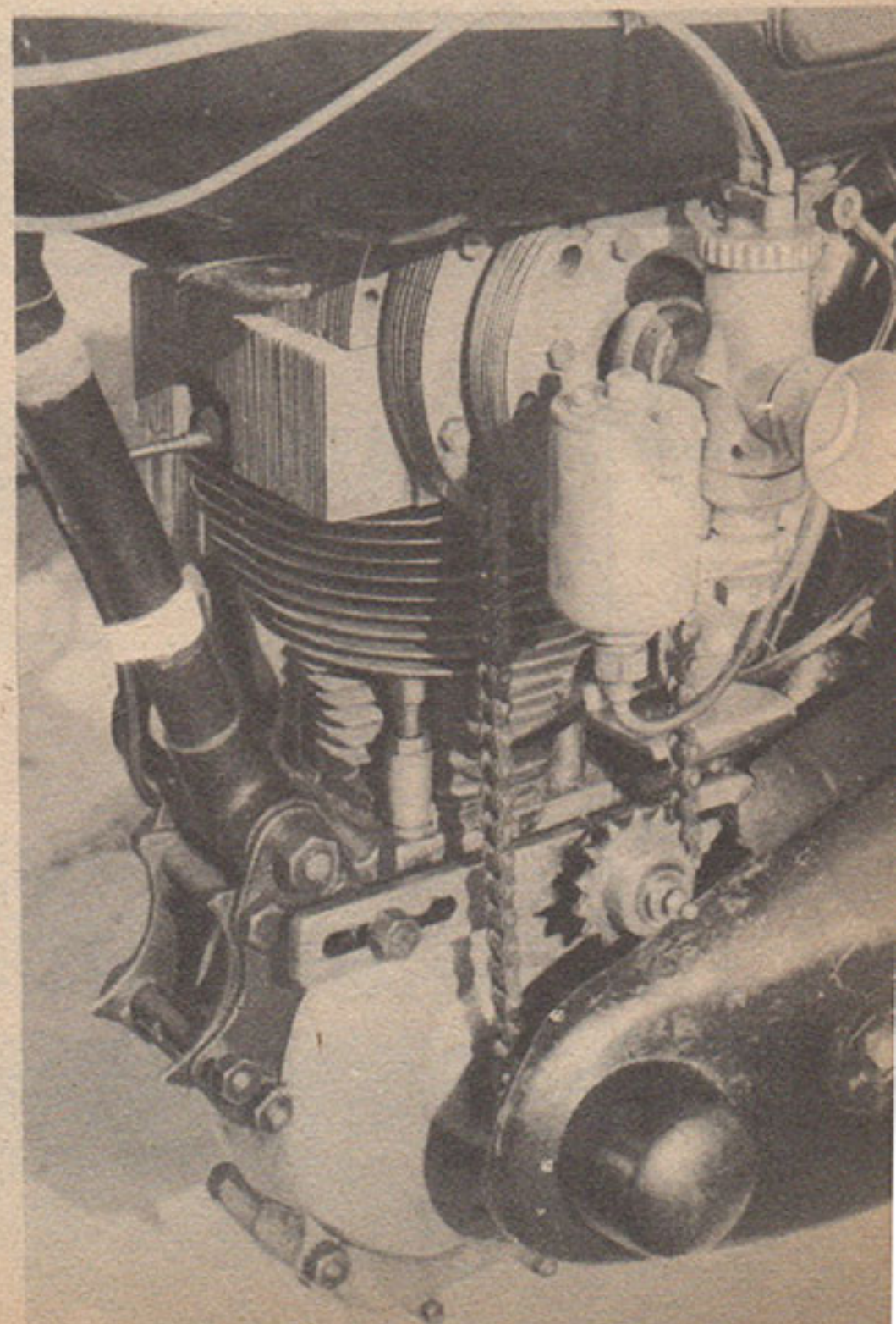
ses tourillons. La commande très simplifiée s'effectue par pignons et chaîne à l'air libre.

Ce dispositif est applicable à tous moteurs : Diesel, gaz, vapeur, etc., ainsi qu'aux compresseurs de gaz et de liquides; il apporte les avantages suivants :

Les conduits d'admission et d'échappement ne sont réduits par

(Suite page 29.)

*Malgré une réalisation artisanale
le distributeur rotatif
fonctionne parfaitement;
vue côté admission.*



LES PRIX APRÈS SALON

Les années précédentes c'est dans notre numéro Album du Salon que nous avons publié les caractéristiques et prix des modèles exposés sur chaque stand.

Or il s'est avéré qu'au cours de ce Salon, ces prix subissaient certaines fluctuations si bien que les précisions données au début d'octobre devenaient fausses dix jours plus tard.

Nous avons donc préféré cette année attendre le dernier jour de ce Salon pour recueillir la documentation la plus exacte possible. C'est pourquoi nous en avons différé jusqu'à ce jour la parution afin de limiter au maximum les erreurs toujours possibles.

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
GITANE	A 4 L Sport	125	4 temps	4	AV-AR	179 000
GITANE	GYL	175	2 temps	4	AV	149 500
GITANE	GYL	175	2 temps	4	AV-AR	160 500
GITANE	GYL Sport	175	2 temps	4	AV-AR	173 500
GITANE	GYL Grand sport	175	2 temps	4	AV-AR	169 000
GITANE	AM 3 S	175	4 temps	3	AV	151 500
GITANE	AM 3 L	175	4 temps	3	AV-AR	162 500
GITANE	AM 3 L Sport	175	4 temps	3	AV-AR	175 500
GITANE	AM 4 S	175	4 temps	4	AV	164 500
GITANE	AM 4 L	175	4 temps	4	AV-AR	175 500
GITANE	AM 4 L Sport	175	4 temps	4	AV-AR	188 500
GITANE	AM 4 L Grand sport	175	4 temps	4	AV-AR	211 000
GNOME ET RHONE	R 4 B	125	2 temps	3	AV	127 000
GNOME ET RHONE	R 4 C	125	2 temps	3	AV-AR	138 000
GNOME ET RHONE	L 53	175	2 temps	4	AV-AR	175 000
GNOME ET RHONE	LC 531	175	2 temps	4	AV-AR	195 000
GNOME ET RHONE	LX 200	200	2 temps	4	AV-AR	198 000
GNOME ET RHONE		200	2 temps	4	AV-AR	215 000
GUILLER	RG 40 Utilitaire	49	2 temps	1	»	36 900
GUILLER	RG 40 Luxe	49	2 temps	1	AV	40 300
GUILLER	RG 54 Utilitaire	48	2 temps	1	AV	41 900
GUILLER	RG 54 Luxe	48	2 temps	1	AV	45 300
GUILLER	RG 58 Utilitaire	48	2 temps	1	AV	49 900
GUILLER	RG 58 Luxe	48	2 temps	2	AV	53 300
GUILLER	RG 582	125	2 temps	3	AV	52 900
GUILLER	RG 9 bis	125	2 temps	3	AV	110 000
GUILLER	RG 9 ter	125	2 temps	3	AV-AR	125 000
GUILLER	RG 10 ter	125	2 temps	4	AV-AR	135 000
GUILLER	RG 88 US	125	4 temps	3	AV-AR	139 000
GUILLER	RG 88 ter	175	4 temps	4	AV-AR	167 000
GUILLER	RG 89 ter	175	4 temps	3	AV-AR	160 000
GUILLER	RG Sport 52	175	4 temps	4	AV-AR	208 000
GUILLER	RG Sport 250	250	4 temps	4	AV-AR	260 000
GUILLER	RG 90 ter	175	4 temps	3	AV-AR	177 000
HORSY	HV 5	50	2 temps	1	»	38 750
HORSY	HV 6	50	2 temps	1	AV	44 250
HORSY	HV 3	50	2 temps	1	AV	55 000
HORSY	HV 3	50	2 temps	2	AV	58 000
HURTU	VS	49	2 temps	1	»	39 950
HURTU	VE	49	2 temps	1	»	42 750
HURTU	VEL Grand Luxe	49	2 temps	1	AV	48 250

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
A.G.F.	Sport	125	2 temps	4	AV-AR	155 000
A.G.F.	Sport	175	2 temps	4	AV-AR	175 000
ALCYON	61 Z	48	2 temps	1	»	39 900
ALCYON	611 Z	48	2 temps	1	AV	48 800
ALCYON	630	48	2 temps	1	AV	52 400
ALCYON	640	48	2 temps	2	AV	53 800
ALCYON	A 1	125	2 temps	3	AV-AR	139 000
ALCYON	651	100	2 temps	1	AV	
ALCYON	A 2	125	4 temps	4	AV-AR	153 000
ALCYON	21 SP	125	4 temps	4	AV-AR	182 000
ALCYON	21	125	4 temps	4	AV	156 000
ALCYON	19 SP	175	4 temps	4	AV-AR	192 000
ALCYON	19	175	4 temps	4	AV-AR	166 000
ALCYON	39	250	4 temps	4	AV-AR	256 000
ALCYON	B 1	250	2 temps	4	AV-AR	189 000
ARLIGUIE	Midget	49	2 temps	1	»	37 800
ARLIGUIE	Simoun	49	2 temps	1	»	43 900
ARLIGUIE	Simoun Luxe	49	2 temps	1	AV	47 900
ARLIGUIE	Javelin	49	2 temps	1	AV	49 800
ARLIGUIE	Blitz	49	2 temps	1	AV	59 200
ARLIGUIE	Racing V1	65	2 temps	2	AV	63 200
AUTOMOTO	CSE	49	2 temps	1	»	38 500
AUTOMOTO	CEL	49	2 temps	1	AV	45 250
AUTOMOTO	CMLE	48	2 temps	1	AV	49 000
AUTOMOTO	C 2V	49	2 temps	2	AV	55 000
AUTOMOTO	100 VML	100	2 temps	2	AV	74 500
AUTOMOTO	100 VMLS	100	2 temps	2	AV	78 900
AUTOMOTO	125 APS	125	2 temps	3	AV-AR	117 000
AUTOMOTO	125 APGL	125	2 temps	3	AV-AR	125 900
AUTOMOTO	125 AL4	125	4 temps	4	AV-AR	148 900
AUTOMOTO	200 AMG	200	2 temps	3	AV-AR	142 000
AUTOMOTO	232 AMGL	232	2 temps	4	AV-AR	195 000
AUTOMOTO	250 CHL	250	4 temps	4	AV-AR	259 000
AQUILA	UTIL-S-E	48	2 temps	1	»	34 900
AQUILA	UTIL-AE	48	2 temps	1	»	35 900
AQUILA	A-U-L	48	2 temps	1	»	38 000
AQUILA	AMM Luxe	48	2 temps	1	»	40 900
AQUILA	AMM-FT	48	2 temps	1	AV	43 850
AQUILA	AM 2	48	2 temps	1	AV	59 500
AQUILA	AJ	48	2 temps	1	»	40 900
AQUILA	AJ-FT	48	2 temps	1	AV	43 850
AQUILA	AMMGL	48	2 temps	1	AV	43 850
AQUILA	Le « Spécial »	48	2 temps	1	AV	48 500
AQUILA	AML	48	2 temps	1	AV	52 900
AQUILA	AML-Super	98	2 temps	»	AV	79 950
AQUILA	ACL	98	2 temps	»	AV	93 000
AQUILA	ACL-Super	98	2 temps	»	AV	77 950
BABYMOTO	Utilitaire	48	2 temps	1	AV	91 000
BABYMOTO	Week-End	48	2 temps	1	»	37 900
BABYMOTO	Match	48	2 temps	1	AV	43 900
BABYMOTO	Corsaire	98	2 temps	2	AV	77 500
BABYMOTO	Record	98	2 temps	2	AV-AR	86 000
CAPTIVANTE	A 1	49	2 temps	2	AV	59 500
CAPTIVANTE	A 2	49	2 temps	2	»	43 490
CAPTIVANTE	A 3	49	2 temps	1	»	45 900
CAPTIVANTE	B 1	49	2 temps	2	»	49 350
CAPTIVANTE	B 2	49	2 temps	1	AV	50 450
CAPTIVANTE	B 1	49	2 temps	2	AV	53 900
CAPTIVANTE	B 2	49	2 temps	1	AV	51 950
CAPTIVANTE	10	49	2 temps	2	AV	55 450
CAPTIVANTE	20	49	2 temps	1	»	37 250
CAPTIVANTE	15	49	2 temps	1	»	38 950
CAPTIVANTE	25	49	2 temps	1	»	37 750
CAPTIVANTE	45	49	2 temps	1	»	39 450
CAPTIVANTE	35	49	2 temps	1	»	42 450
CAPTIVANTE	B 2	49	2 temps	1	AV	43 450
CAPTIVANTE		50	2 temps	2	AV	62 000

DERNY	Sport	99	2 temps	»	116 000	HURTU	2	2 temps	57 950	AV
DERNY	Club	98	2 temps	»	100 000	HURTU	2	2 temps	79 850	AV
DERNY	Luxe Mototratique	98	2 temps	AV	90 500	HURTU	3	2 temps	114 500	AV
DERNY	Bordeaux-Paris	98	2 temps	»	105 300	HURTU	4	4 temps	162 500	AV-AR
DERNY	Tendem Club	98	2 temps	»	122 700	HURTU	3	2 temps	158 500	AV-AR
DERNY	Tendem Grand Sport	99	2 temps	»	133 275	HURTU	3	4 temps	179 800	AV-AR
DERNY	Tendem Gd Touriste	99	2 temps	»	143 460	ISOFLEX	2	2 temps	115 500	AV
DERNY	BB 1	48	2 temps	»	53 880	JONGHI	3	2 temps	185 000	AV
DERNY	DCM	48	2 temps	»	85 340	JONGHI	4	4 temps	190 000	AV-AR
DERNY	Derny Baby	48	2 temps	AV	60 000	JONGHI	4	2 temps	210 000	AV-AR
DERNY	Baby Luxe	49	2 temps	AV	69 700	JONGHI	4	2 temps	169 500	AV-AR
D.S. MALTERRE	M 7	125	4 temps	AV-AR	147 500	JONGHI	1	2 temps	46 850	AV
D.S. MALTERRE	M 9	175	4 temps	AV-AR	159 500	LUCERETTE	1	2 temps	49 850	AV
D.S. MALTERRE	M 41	70	2 temps	AV-AR	82 000	LUCERETTE	1	2 temps	55 500	AV
D.S. MALTERRE	M 10	175	2 temps	AV-AR	190 000	LUCERETTE	2	2 temps	58 500	AV
D.S. MALTERRE	M 8 Y	125	2 temps	AV-AR	133 000	LUCERETTE	1	2 temps	59 500	AV
D.S. MALTERRE	M 8 Y 130	175	2 temps	AV-AR	149 800	LUCERETTE	1	2 temps	84 000	AV
D.S. MALTERRE	M 8 Y-M 8 Y 130,	175	2 temps	AV-AR	176 300	LUCERETTE	1	2 temps	89 000	AV
D.S. MALTERRE	Sport	125	4 temps	AV-AR	159 500	LUCERETTE	1	2 temps	36 950	»
D.S. MALTERRE	M 9 Sport	175	4 temps	AV-AR	212 500	LUCERETTE	1	2 temps	39 800	»
D.S. MALTERRE	M 13 Grand Luxe	250	4 temps	AV-AR	258 500	LUCERETTE	1	2 temps	42 850	»
ERAC	Sport	49	2 temps	»	42 000	LUCERETTE	1	2 temps	49 500	AV
ERAC	Carlette	48	4 temps	AV-AR	79 500	MONET ET GOYON	1	2 temps	39 750	»
ERAC	Paris-Tokio	48	4 temps	AV-AR	87 000	MONET ET GOYON	1	2 temps	45 250	AV
ERAC	Motorette	48	4 temps	»	59 000	MONET ET GOYON	2	2 temps	77 950	AV
FAVOR	Populaire	50	2 temps	AV	44 500	MONET ET GOYON	2	2 temps	87 500	AV
FAVOR	CPJ	50	2 temps	AV	59 000	MONET ET GOYON	2	2 temps	99 500	AV
FAVOR	CAL	»	2 temps	AV	66 400	MONET ET GOYON	3	2 temps	113 500	AV-AR
FAVOR	VAL 95	125	2 temps	AV-AR	129 500	MONET ET GOYON	3	2 temps	130 500	AV-AR
FAVOR	VU 8	175	2 temps	AV-AR	168 000	MONET ET GOYON	3	2 temps	135 000	AV-AR
FAVOR	MY 10	175	2 temps	AV-AR	184 000	MONET ET GOYON	4	4 temps	148 900	AV-AR
FAVOR	MS 7	175	4 temps	AV-AR	172 000	MONET ET GOYON	3	2 temps	142 000	AV-AR
FAVOR	MA 6	50	2 temps	»	37 750	MONET ET GOYON	4	2 temps	170 000	AV-AR
FOLLIS	Quotidien	50	2 temps	AV	74 000	MONET ET GOYON	4	2 temps	195 000	»
FOLLIS	Monulux	50	2 temps	AV	90 200	MOTOBECANE	1	2 temps	35 600	»
FOLLIS	Affaires	70	2 temps	AV	154 900	MOTOBECANE	1	2 temps	39 400	»
FOLLIS	Grand Sport	98	2 temps	AV-AR	188 500	MOTOBECANE	3	2 temps	46 000	AV
FOLLIS	FIID	125	2 temps	AV-AR	188 500	MOTOBECANE	3	2 temps	58 500	AV
FOLLIS	Safo	175	2 temps	»	38 980	MOTOBECANE	3	4 temps	109 000	AV-AR
FONLUPT	F.I.D.-Rallye	48	2 temps	»	50 000	MOTOBECANE	3	4 temps	114 500	AV-AR
FONLUPT	0 bis	49	2 temps	»	41 350	MOTOBECANE	4	4 temps	129 500	AV-AR
FONLUPT	1 bis	48	2 temps	»	48 900	MOTOBECANE	4	4 temps	154 000	AV-AR
FONLUPT	2 bis	50	2 temps	»	52 700	MOTOBECANE	4	4 temps	157 000	AV-AR
GEMINIANI-R	21	50	2 temps	AV	56 600	MOTOBECANE	4	4 temps	182 500	AV-AR
GEMINIANI-R	22	50	2 temps	AV	42 000	MOTOBECANE	4	4 temps	239 900	AV-AR
GEMINIANI-R	23	50	2 temps	»	45 000	MOTOBLOC	2	2 temps	63 900	AV
GEMINIANI-R	24	50	2 temps	AV	45 000	MOTAVIA	2	2 temps	97 950	AV
GEMINIANI-R	25	50	2 temps	AV	132 000	NEW-MAP	1	2 temps	48 000	AV
GIMA	125 NY2	125	2 temps	AV-AR	155 000	NEW-MAP	2	2 temps	85 000	AV
GIMA	125 3SA	125	4 temps	AV-AR	168 000	NEW-MAP	2	2 temps	119 500	AV
GIMA	125 4SA	125	4 temps	AV-AR	190 000	NEW-MAP	3	2 temps	124 500	AV
GIMA	175 4SA	175	4 temps	AV-AR	199 000	NEW-MAP	4	4 temps	139 500	AV
GIMA	175 4SO	125	2 temps	AV-AR	158 500	NEW-MAP	4	2 temps	134 500	AV-AR
GIMA	Capri	175	2 temps	»	168 500	NEW-MAP	4	2 temps	149 500	AV-AR
GIMA		250	4 temps	AV-AR	255 000	NEW-MAP	4	4 temps	139 500	AV-AR
GITAN		50	2 temps	»	37 900	NEW-MAP	4	4 temps	154 500	AV-AR
GITAN	1	50	2 temps	»	39 800	NEW-MAP	4	4 temps	149 500	AV-AR
GITAN	2	50	2 temps	AV	44 800	NEW-MAP	4	4 temps	169 500	AV-AR
GITAN	3	50	2 temps	AV	53 500	NEW-MAP	4	4 temps	169 500	AV-AR
GITAN	B 9	50	2 temps	AV	56 800	NEW-MAP	4	4 temps	275 000	AV-AR
GITAN	G 11	48	2 temps	AV	46 800	NEW-MAP	4	2 temps	99 500	AV
GITAN	15	48	2 temps	AV	41 800	NEW-MAP	3	2 temps	104 000	AV
GITAN	16	125	2 temps	AV	131 000	NEW-MAP	3	2 temps	85 000	AV
GITANE	Y.S. Standard	125	2 temps	AV-AR	141 500	PALOMA	3	2 temps	89 500	AV
GITANE	YL	125	2 temps	AV-AR	154 500	PALOMA	3	2 temps	36 000	»
GITANE	YL Sport	125	4 temps	AV	143 500	PALOMA	1	2 temps	42 000	»
GITANE	A 3 S	125	4 temps	AV-AR	150 000	PALOMA	1	2 temps	39 200	»
GITANE	A 3 L	125	4 temps	AV-AR	167 000	LA PERLE	1	2 temps	45 600	»
GITANE	A 3 L Sport	125	4 temps	AV	155 500	LA PERLE	1	2 temps	53 400	»
GITANE	A 4 S	125	4 temps	AV-AR	166 000	LA PERLE	1	2 temps	59 500	»
GITANE	A 4 L	125	4 temps	AV-AR	166 000	LA PERLE	1	2 temps		AV

LES PRIX APRÈS SALON ★ SUITE

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
TENDIL	VMTC Standard	98	2 temps	2	AV	79 500
TERROT	CY	48	2 temps	1	»	38 900
TERROT	CY Luxe	48	2 temps	1	AV-AR	45 000
TERROT	CYG Luxe	48	2 temps	1	AV-AR	49 500
TERROT	ETM Standard	125	4 temps	4	AV	117 500
TERROT	ETM 4S	125	4 temps	4	AV-AR	139 800
TERROT	ETDS G. Luxe	125	4 temps	4	AV-AR	152 000
TERROT	OSSD	250	4 temps	4	AV-AR	211 000
TERROT	RGST	500	4 temps	4	AV-AR	259 000
ULTIMA	F 125 Standard	125	2 temps	3	AV	102 500
ULTIMA	F 125 Luxe	125	2 temps	3	AV-AR	126 500
ULTIMA	V 8 Grand Luxe	125	2 temps	4	AV-AR	160 000
ULTIMA	F 200 Standard	200	2 temps	3	AV	124 000
ULTIMA	F 200 Luxe	200	2 temps	3	AV-AR	148 000
ULTIMA	MK 2 Grand Luxe	200	2 temps	4	AV-AR	180 000
VELOSOLEX	»	50	2 temps	1	»	
V.F.B.-AMBASSAD	GB 4 BDT	125	2 temps	3	AV	
V.F.B.-AMBASSAD	GB 5	125	2 temps	3	AV-AR	
V.F.B.-AMBASSAD	GB 6 BDT 5	175	2 temps	3	AV-AR	
V.F.B.-AMBASSAD	GB 7 BMTS	125	4 temps	3	AV-AR	
V.F.B.-AMBASSAD	GB 100	100	2 temps	3	AV	
V.F.B.-AMBASSAD	GB 1	98	2 temps	2	AV	
V.F.B.-CYCLOREV	VAP BDT	48	2 temps	1	AV	
V.F.B.-CYCLOREV	VAP GDT 48	48	2 temps	2	AV	
V.F.B.-CYCLOREV	2 bis	49	2 temps	2	AV	
V.F.B.-CYCLOREV	1	49	2 temps	1	AV	
V.F.B.-CYCLOREV	1 bis	49	2 temps	1	AV	
V.F.B.-CYCLOREV	BM	49	2 temps	1	»	

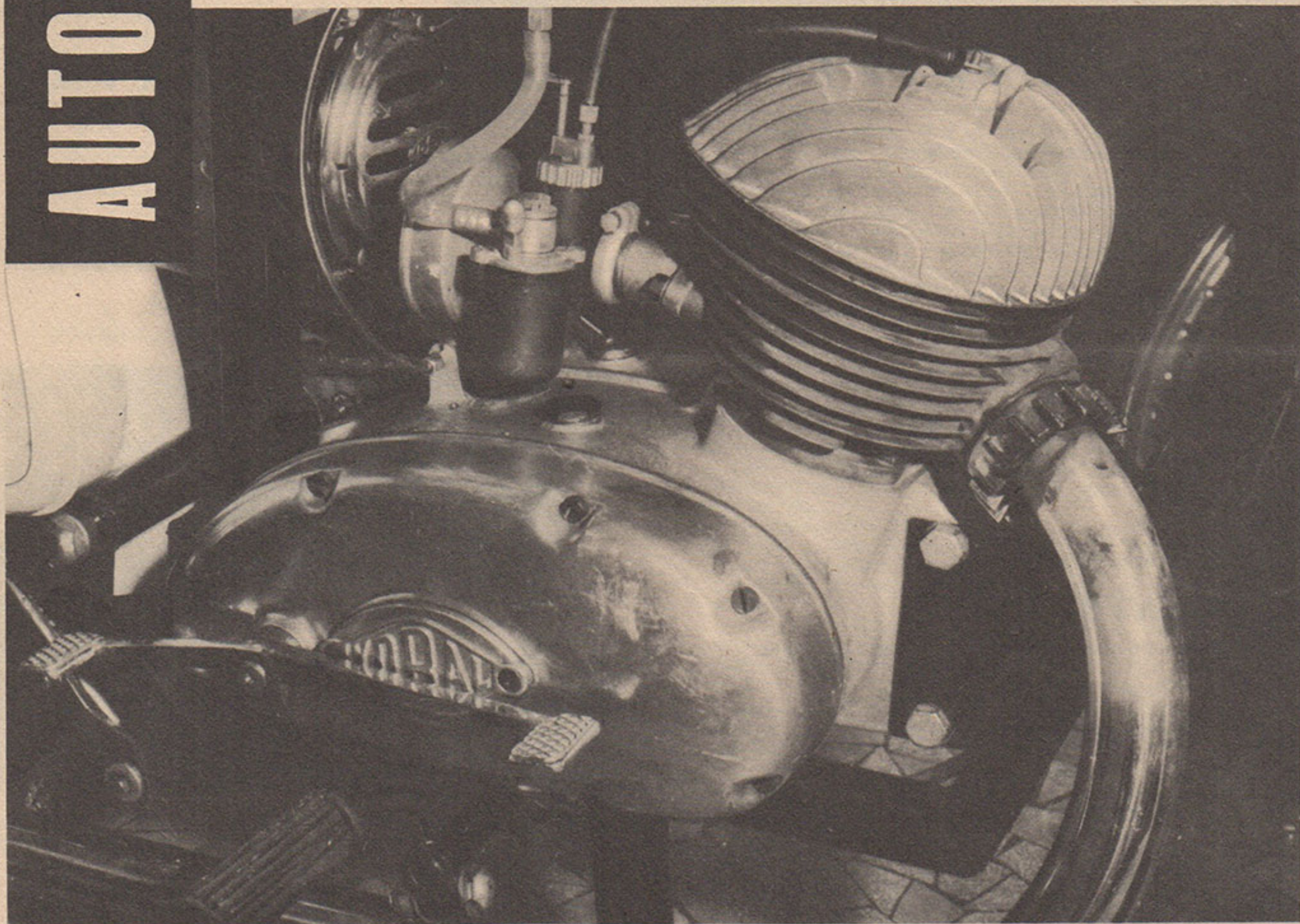
MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
LA PERLE	G Grand Luxe	48	2 temps	2	AV	65 500
LA PERLE	Cyclo-Utilitaire	48	2 temps	2	»	59 400
PEUGEOT	55 TA	125	2 temps	3	AV-AR	98 000
PEUGEOT	55 TC	125	2 temps	3	AV-AR	118 500
PEUGEOT	55 TCL	125	2 temps	3	AV-AR	130 000
PEUGEOT	56 TL4	125	2 temps	4	AV-AR	144 000
PEUGEOT	176 AS	175	2 temps	4	AV-AR	148 000
PEUGEOT	176 TC 4	175	2 temps	4	AV-AR	168 000
PEUGEOT	176 GS Sport	175	2 temps	4	AV-AR	188 000
PEUGEOT	256 TC 4	250	2 temps	4	AV-AR	209 000
PEUGEOT	Bima Standard	49	2 temps	1	»	38 800
PEUGEOT	Bima Luxe 1	49	2 temps	1	AV	47 500
PEUGEOT	Bima Grand Luxe	49	2 temps	1	AV	53 500
PEUGEOT	TRI-57 TN	125	2 temps	3	»	
PEUGEOT	TRI-57 TNO	125	2 temps	3	»	
PEUGEOT	TRI-57 TNC	125	2 temps	3	»	
PEUGEOT	TRI-57 TM.1	125	2 temps	3	»	
RADIOR	Raid	125	2 temps	3	»	160 000
RADIOR	Rallye	175	4 temps	4	AV-AR	208 000
RADIOR	Bison	250	2 temps	4	AV-AR	238 000
RADIOR	RN 3 T	125	2 temps	3	AV	103 000
RADIOR	545	125	2 temps	3	AV	121 500
RADIOR	S Standard	125	2 temps	3	AV-AR	132 500
RADIOR	S Grand Luxe 55	125	2 temps	4	AV-AR	147 600
RADIOR	A-M-C 4 R	125	4 temps	4	AV-AR	154 000
RADIOR	NSU Luxe	98	2 temps	2	AV	86 900
RADIOR	NSU Mouette	98	2 temps	2	AV	85 000
RADIOR	VAP 55	48	2 temps	1	»	39 950
RADIOR	VAP B Standard	48	2 temps	1	»	49 950
RADIOR	VAP B Luxe	48	2 temps	1	AV	54 950
RADIOR	VAP G Luxe	48	2 temps	2	AV	56 900
RHONSON	NSU	98	2 temps	2	AV	
RHONSONNETTE	4	48	2 temps	1	AV	
RHONSONNETTE	5	48	2 temps	2	AV	
RHONSONNETTE	10	48	2 temps	1	»	
ROYAL-CODAIX	RCX 65	65	2 temps	1	AV	59 500
STERLING	»	98	2 temps	2	AV	76 900
STERLING	Spécial Sport	98	2 temps	2	AV-AR	85 000
SULKY	55	100	2 temps	3	AV	90 000
SYPHAX	Standard	48	2 temps	1	»	39 000
SYPHAX	Luxe	48	2 temps	1	AV	47 990
SYPHAX	SACHS	98	2 temps	2	AV	85 950
SYPHAX	AMC	98	2 temps	2	AV	
SYPHAX	Sport	98	2 temps	3	AV	
SYPHAX	54	125	4 temps	1	AV	138 000
SYPHAX	54 Grand Luxe	125	4 temps	4	AV-AR	165 000
SYPHAX	55	175	4 temps	4	AV-AR	188 000
SYPHAX	75	175	2 temps	4	AV-AR	188 000
SYPHAX	70	250	4 temps	4	AV-AR	255 000
TENDIL	VMT 4-V 4	125	4 temps	4	AV-AR	
TENDIL	VMT 3	125	2 temps	3	AV	
TENDIL	VMTL 3	125	2 temps	3	AV-AR	
TENDIL	M2 T3	175	2 temps	3	AV-AR	
TENDILET	Junior Luxe	48	2 temps	4	»	41 500
TENDILET	Junior Standard	48	2 temps	1	»	38 800
TENDILET	Junior Grand Luxe	48	2 temps	1	AV	45 000
TENDILET	VAP 55 Standard	48	2 temps	1	»	38 800
TENDILET	VAP 55 Luxe	48	2 temps	1	»	41 500
TENDILET	VAP 55 Grand Luxe	48	2 temps	1	AV	45 000
TENDILET	VAP B Grand Luxe	48	2 temps	1	AV	49 900
TENDILET	VAP G Grand Luxe	48	2 temps	1	AV	55 000
TENDILET	VMTC Grand Luxe	98	2 temps	2	AV	83 500

SCOOTERS

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
A.G.F.	C	125	2 temps	4	AV-AR	150 900
A.G.F.	C 128	175	2 temps	4	AV-AR	169 000
LAMBRETTA	125 LD	123	2 temps	3	AV-AR	159 000
LAMBRETTA	Fourgonnette	123	2 temps	3	AV-AR	185 000
MORS	Speed	115	2 temps	3	AV-AR	102 500
MORS	Paris-Nice	125	2 temps	3	AV-AR	134 000
MOTOBECANE	SC Luxe	125	4 temps	3	AV-AR	153 000
MOTOBECANE	Moby SB	125	2 temps	3	AV-AR	95 000
PEUGEOT	S 55	125	2 temps	3	AV-AR	156 000
P.P.-ROUSSEY	»	175	2 temps	3	AV-AR	175 000
STERVA	Junior	70	2 temps	3	AV	82 900
STERVA	»	125	2 temps	4	AV-AR	156 000
STERVA	»	175	2 temps	4	AV-AR	178 800
TERROT	VMS 1	100	2 temps	2	AV-AR	98 500
TERROT	VMS 2	125	2 temps	3	AV-AR	111 000
TERROT	VMS 3	125	2 temps	3	AV-AR	135 000
VESPA	54	125	2 temps	3	AV-AR	134 300
VESPA	Tri modèle 1	125	2 temps	4	AV-AR	198 000
VESPA	Tri modèle 2	125	2 temps	4	AV-AR	205 679
VESPA	Tri modèle 3	125	2 temps	4	AV-AR	212 000

AUTOUR

du 125 YDRAL A. J. 55



Le 125 Ydral A.J. 55 conserve la partie basse du modèle à balayage en croix. Le carter central et la boîte restent inchangés, mais les couvercles latéraux ont été redessinés et offrent un aspect plus homogène. L'axe de sélecteur a été avancé et reçoit une pédale à double branche.

La transmission primaire s'effectue maintenant par chaîne, l'ancien système par engrenages s'avérant souvent bruyant après une certaine usure. Le sens de rotation du vilebrequin, par suite, est inversé.

Le cylindre en fonte est du type trois lumières, avec échappement monotube de grosse section et deux transferts latéraux directs. Néanmoins, des ouvertures sont ménagées dans le fût de cylindre et la jupe du piston pour faciliter le passage des gaz. Il est à noter que du côté de l'admission, le piston est échancré de 4 mm, afin d'augmenter le temps d'ouverture.

La culasse, en alliage léger, possède une chambre de combustion hémisphérique, avec siège de bougie central.

Le vilebrequin tourne sur trois roulements à billes, deux côtés transmission primaire et un côté volant magnétique.

La bielle tourillonne sur simple rangée de galets. Le piston a une tête rigoureusement plate, et porte deux segments d'étanchéité.

La puissance de 6,8 ch à 6 000 t/mn constitue un excellent résultat, mais les constructeurs utilisant ce moteur ne doivent pas perdre de vue qu'elle est étroitement tributaire de la longueur du tube d'échappement, du volume du silencieux et du freinage opposé à la sortie des gaz.

Les deux essais que nous avons pu coupler font clairement ressortir cet impératif, et il est à souhaiter que le facteur échappement ne soit plus traité à la légère.

Le tube de sortie doit avoir un diamètre intérieur de 37 mm, et une longueur de 40 cm environ, avec un grand volume de détente dans le silencieux.

Le Wilmann, avec lequel nos essais ont été effectués sur l'A.G.F., semble parfaitement adapté. Une sensible différence a en effet pu être constatée au point de vue performances, par rapport au Libéria équipé d'un moteur identique en tous points (carburateur et réglages y compris) mais dont l'échappement comportait un tube trop long et un silencieux inadapté.

Nous devons d'ailleurs souligner que ce premier Libéria avait été amené à Montlhéry par ses constructeurs, aux fins d'essais, en coopération avec la maison Ydral, et que les aménagements nécessaires sont à l'heure actuelle apportés par notre ami Agache, metteur au point de la firme de Suresnes, afin que des résultats identiques à ceux obtenus avec l'A.G.F. soient permis.

le moteur 125^{cm³} YDRAL

type A. J. 55

CARACTÉRISTIQUES ET RÉGLAGES

Type : deux temps, balayage Schnürle.
Alésage/course : 54 × 54.
Cylindrée : 123,672 cm³.
Puissance : 6,8 ch à 6 000 tr/mn.
Régime normal : 5 000 tr/mn.
Rapport volumétrique : 7,25 à 1.

CYLINDRE

Hauteur : 121 mm.
Dimension des lumières :
Admission : 30 × 11 mm;
Transferts : 24 × 10 mm;
Echappement : 28 × 15 mm.

PISTON

Hauteur : 75 mm.
Diamètre : 54 mm.
Jeu moyen dans le cylindre : 9/100.
Cotes de réalésage : 54,5 et 55.

SEGMENTS

Deux segments de 3 mm de hauteur et 2,2 mm de largeur.
Jeu à la coupe : 2/10.
Jeu dans les gouges : 3/100.

AXE DE PISTON

Jeu moyen de l'axe dans la bielle : 18/1 000.
Jeu moyen de l'axe dans le piston : 3/1 000.
Dimensions : longueur : 44,3 mm; diamètre : 16 mm.

BIELLE

Dimensions :
Longueur : 158,5 mm.
Diamètre intérieur de la tête : 34 mm.
Largeur de la tête : 12 mm.
Largeur du pied : 19 mm; bague : diamètre 16 mm.

VILEBREQUIN

Tolérance de faux rond : 2/100.
Jeu latéral : 4/100.
Diamètre des joues : 100 mm.
Diamètre des portées : 20 mm.

MANETON

Diamètre des emmanchements : 20 mm.
Diamètre de la portée : 24 mm.
Rondelles d'écartement : 32 × 24 × 2.

BOITE DE VITESSES

TRANSMISSION PRIMAIRE

Par chaîne de 50 maillons rivés sans fin; pas 9,52; diamètre rouleau 6,35; largeur intérieure 5,72.
Un pignon de 18 dents sur vilebrequin.
Un pignon de 40 dents sur la boîte.

TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon de sortie : 15 dents; 14 dents en duo.
Couronne AR : 46 dents; chaîne au pas de 12,7, diamètre des rouleaux 8,51 mm.

Arbre primaire :

En 1 ^{re} vitesse, pignon de 13 dents.
En 2 ^e — — de 16 —
En 3 ^e — — de 20 —
En 4 ^e — — de 24 —

Arbre secondaire :

En 1 ^{re} vitesse, pignon de 35 dents.
En 2 ^e — — de 32 —
En 3 ^e — — de 28 —
En 4 ^e — — de 24 —

RAPPORTS FINALS

Avec roue arrière diamètre 600 :

	18	13	15	
1 ^{re} vitesse	— × — × —	40 35 46		= 1 à 17 environ.
	18	16	15	
2 ^e vitesse	— × — × —	30 32 46		= 1 à 14 environ.
	18	20	15	
3 ^e vitesse	— × — × —	40 28 46		= 1 à 9 environ.
	18	24	15	
4 ^e vitesse	— × — × —	40 24 46		= 1 à 7 environ.

Jeux latéraux des arbres de boîte : 3/100.

EMBAYAGE

Ressorts :

Hauteur libre : 21 mm.
Diamètre extérieur : 9 mm.
Diamètre intérieur : 6 mm.
Diamètre du fil : 1,5 mm.

Disque garni liège :

Diamètre extérieur : 103 mm.
Diamètre intérieur entre crans : 45 mm.
22 crans intérieurs.

A l'extérieur, 16 pastilles liège; diamètre 15 mm; épaisseur, 6 mm.

A l'intérieur, 16 pastilles liège; diamètre 10 mm; épaisseur, 6 mm.

Disque lisse :

Diamètre extérieur : 104 mm.
Diamètre intérieur : 50 mm.
Épaisseur : 1,6 mm.
Six crans extérieurs.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

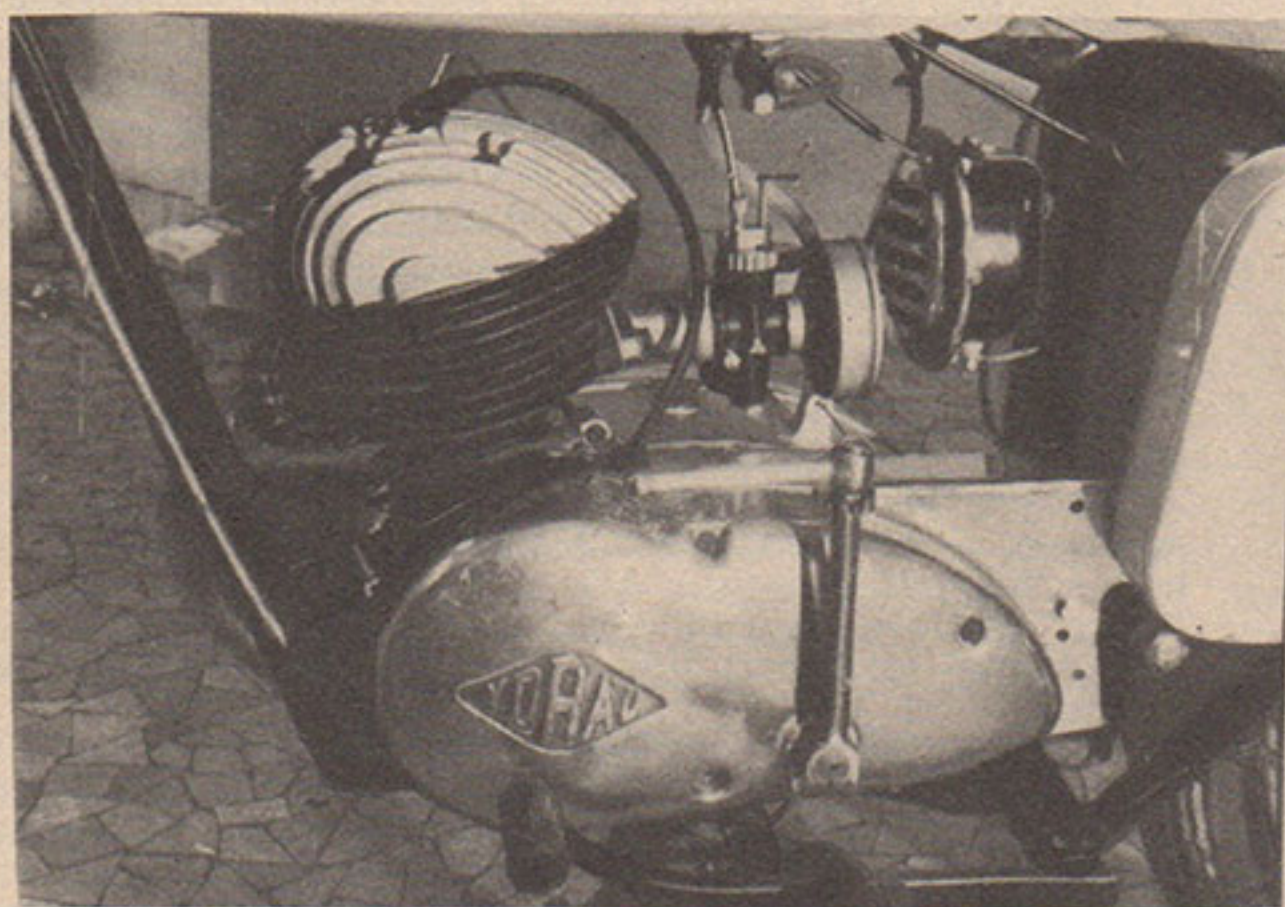
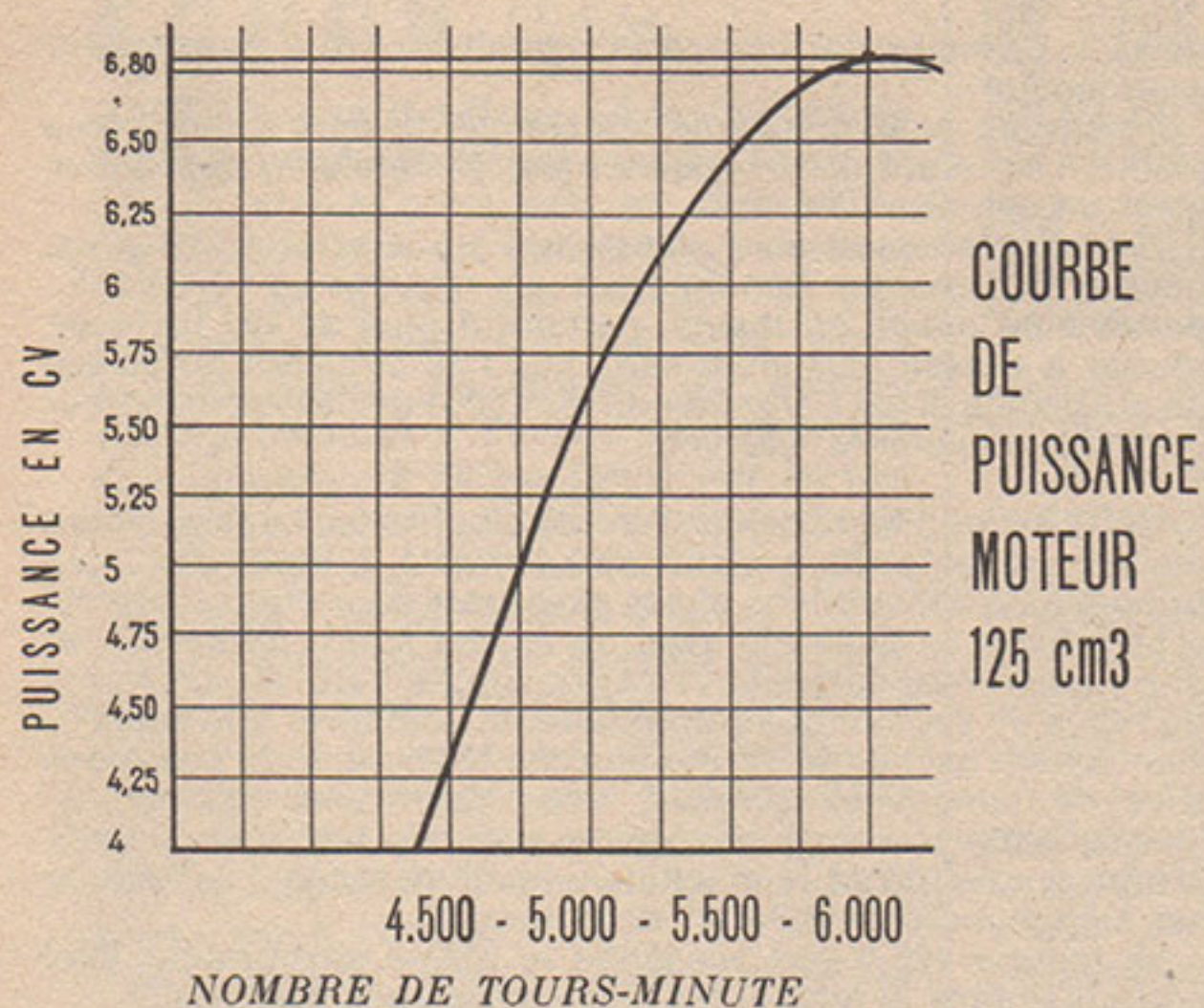
Volant magnétique A.B.G. ou Safi.
A.B.G. type 4 VD 172.
S.A.F.I. type T 40.
Avance à l'allumage : 5,5 mm avant P.M.H.

BOUGIE

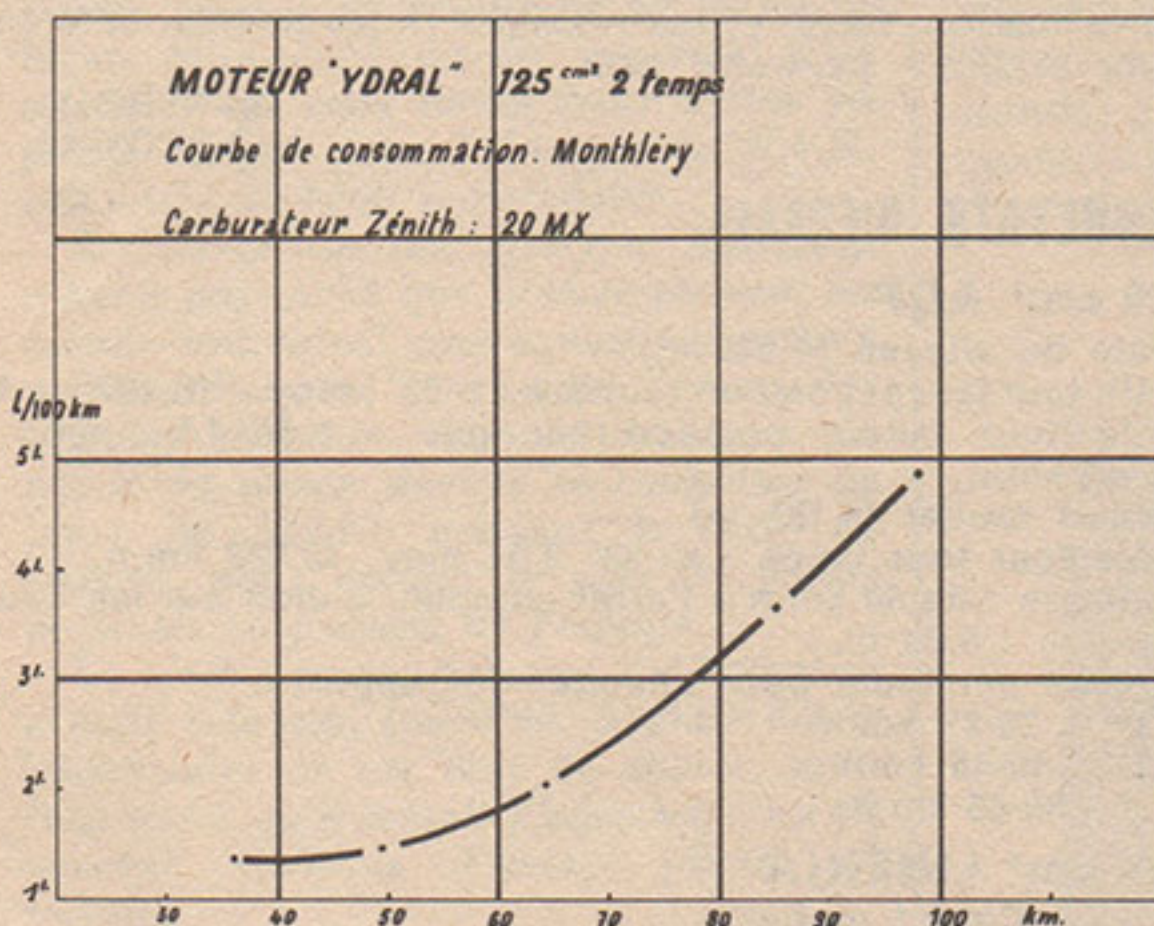
Floquet 14 G 1 (utilisation normale) ou 14 F1 (rodage).

CARBURATEUR

Del Lorto.
Type : MA 19 B3.
Diffuseur : 19.
Collier : 25,4.
Volet : 55.
Filtre : F.6.
Pulvérisateur : 255 B.
Aiguille : DA.
Position : deuxième cran.
Gicleur ralenti : 40.
Gicleur : 78; en rodage 82.

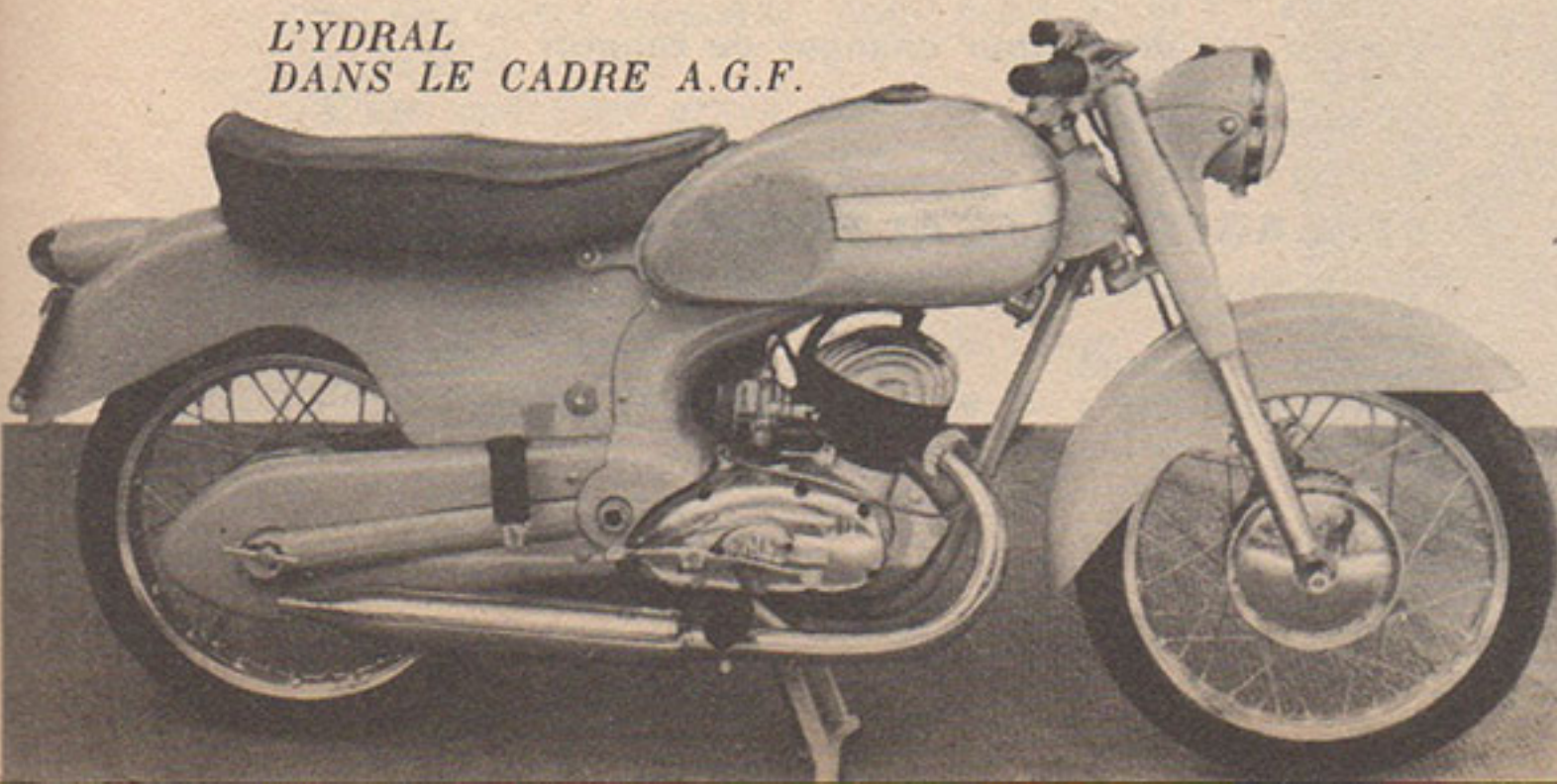


LE MOTEUR 125 YDRAL, COTÉ KICK. ON REMARQUERA LE DÉVELOPPEMENT DU CYLINDRE ET DE LA CULASSE.



COURBE DE CONSOMMATION

L'YDRAL DANS LE CADRE A.G.F.



ESSAI à MONTLHÉRY

Nos essais portèrent d'abord sur l'A.G.F. Ce 125 comptait parmi les plus remarquables présentés au Salon.

Le constructeur a conservé pour le cadre, suivant une technique très personnelle, un tube supérieur de gros diamètre. Celui-ci reçoit à sa partie postérieure un habillage en alliage léger coulé, formé d'éléments boulonnés et démontables. Ce carénage englobe en partie la roue arrière, et supporte la selle biplace. Le bloc-moteur est porté par un simple berceau tubulaire. La suspension oscillante comporte un élément amortisseur formé d'un bloc de caoutchouc cylindrique, placé verticalement entre les bras oscillants, et travaillant dans les deux sens, en compression et traction. Un carter très enveloppant extérieurement, masque la chaîne secondaire.

La fourche est du type télescopique, avec amortisseurs hydrauliques. Le garde-boue avant, à embouti profond et de ligne très sport, possède une fixation centrale.

Des roues de 16 pouces, avec jantes en dural de fabrication française et freins centraux de 170 mm de diamètre ont été adoptées.

Le réservoir de 22 l confère une très large autonomie, et sa ligne s'harmonise heureusement avec l'esthétique de la machine; l'ensemble dénote une recherche excluant toute concession à la facilité ou à une opportunité commerciale fugitive.

Le coffre à outillage est intégré dans le caisson central, sous la selle, celle-ci se démontant rapidement grâce à une fixation par écrous « papillon ».

* *

Notre premier test porta sur la vitesse maximum, en position touriste et allongée. Les chiffres suivants furent obtenus sur l'anneau de Montlhéry.

Un tour lancé, position touriste : 1' 57", moyenne : 78,407 km/h.

Un tour lancé, position allongée : 1' 36" 4/5, moyenne : 94,769 km/h.

Ces performances classent le 125 Ydral comme le plus rapide des moteurs de série, de la catégorie. Il convient cependant de noter la différence existant entre la vitesse maximum en position normale, et celle permise en position allongée. Cet écart important est dû à un rapport secondaire trop long, qu'il y aurait tout intérêt à réduire pour l'usage courant. Le problème n'est d'ailleurs pas si simple, et il faudrait même envisager une réduction du rapport de boîte en quatrième, autrement dit rapprocher la quatrième de la troisième. Nous reviendrons d'ailleurs sur ce sujet durant l'essai routier.

L'équilibrage du 125 Ydral semble également à revoir de façon à rejeter au-delà du régime maximum utilisable la zone de vibrations.

Pour l'instant, elle est située aux bas régimes, à l'instar d'un moteur de course. Pour les sportifs, maintenant leur moteur entre 5 000 et 6 000 t/mn, cela ne présente aucun inconvénient, mais il faut songer aux promeneurs paisibles utilisant leur machine en duo. Cette question d'équilibrage ne présente d'ailleurs pas de difficultés particulières; c'est une question de conception d'origine, et ce n'est évidemment qu'à l'usage que l'on peut apprécier sa valeur.

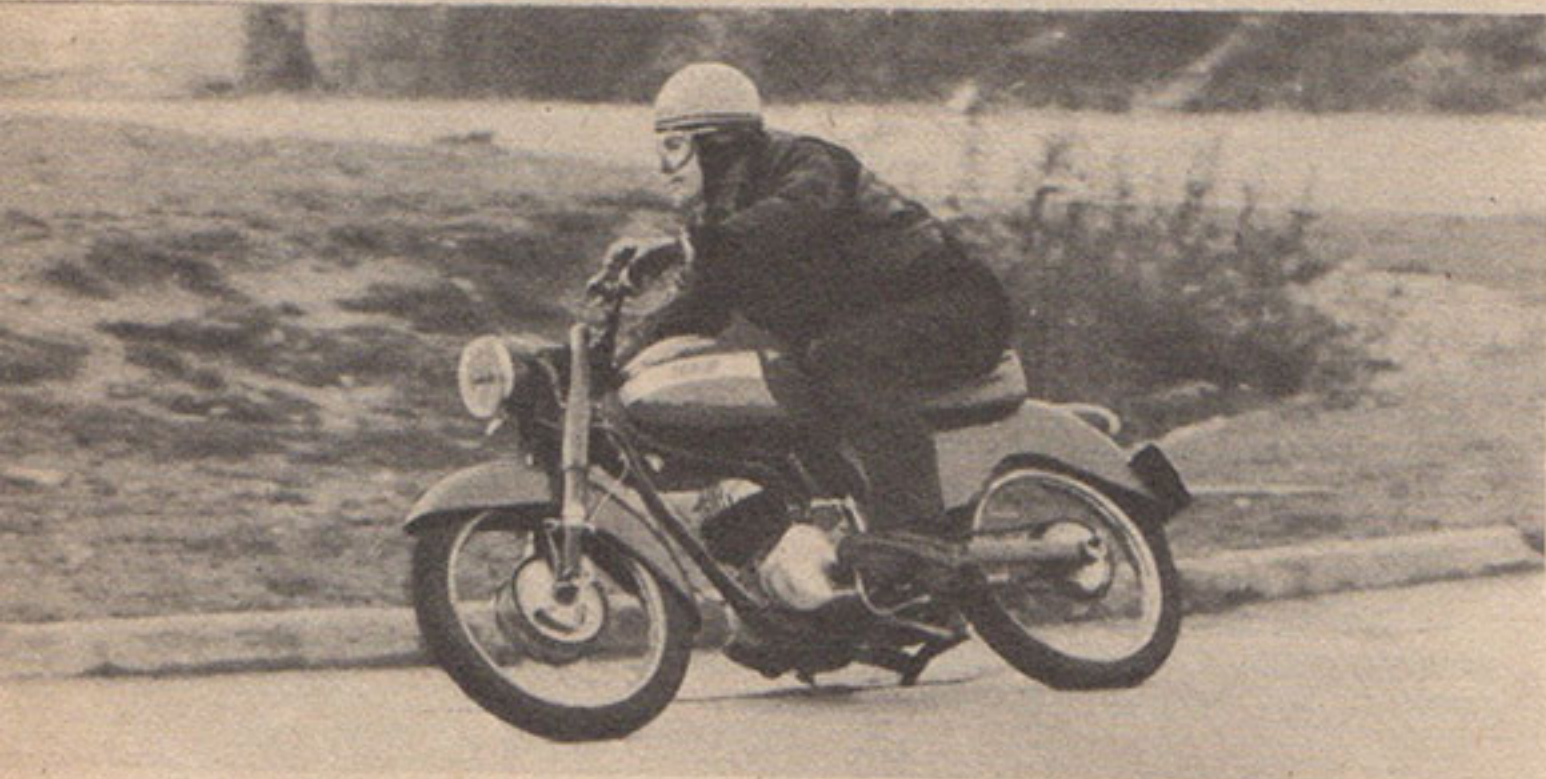
La courbe de consommation, que nous publions en début d'article, traduit la sobriété du moteur; cette qualité majeure, est due à un rendement thermique élevé. A 70 km/h, 2,6 l aux 100 km sont suffisants, ce qui constitue un remarquable résultat que l'utilisateur saura apprécier.

Le circuit routier mit en valeur la tenue de route de l'A.G.F., et sa puissance de freinage. La suspension est également excellente. Il ne faut regretter que la trop grande facilité avec laquelle repose-pieds, béquille et silencieux touchent dans les virages. Le constructeur doit d'ailleurs rehausser ces différents accessoires. La machine que nous avions en mains était en quelque sorte un prototype susceptible de recevoir d'ultimes modifications, avant la commercialisation.

Le meilleur tour était réalisé en 6' 58" 2/5, soit 78,998 km/h de moyenne, ce qui en dit long sur la valeur de la machine et du moteur. A nouveau cependant la quatrième trop longue,

même en conduite poussée mit l'accent sur la nécessité de réduire le rapport de boîte. En effet, la première, deuxième et troisième étant très bien étagées, le fait de réduire le rapport secondaire en changeant la couronne arrière ou le pignon de boîte pour diminuer le rapport total en quatrième aboutirait également à descendre les intermédiaires, ce qui donnerait une première, deuxième et troisième trop courtes. C'est l'écart entre troisième et quatrième qu'il faut réduire, de façon à rapprocher la quatrième de la troisième, et éviter cet affaissement du régime lorsque l'on passe d'un rapport à l'autre. L'on aurait ainsi une quatrième plus nerveuse et plus agréable, tout en conservant une excellente troisième. Ceci est d'ailleurs logique, car le nouveau 125, possédant une courbe de puissance beaucoup plus pointue que l'ancien et un couple maximum situé plus haut, exige des rapports de démultiplications plus rapprochés pour tirer parti de la plage de puissance utilisable. Le silencieux Wilman, monté en bout d'un tube de sortie assez court, est très efficace. Ce système a été déterminé à la suite d'essais méthodiques, et donne les résultats optima.

Le moteur par lui-même s'avère très silencieux : trans-

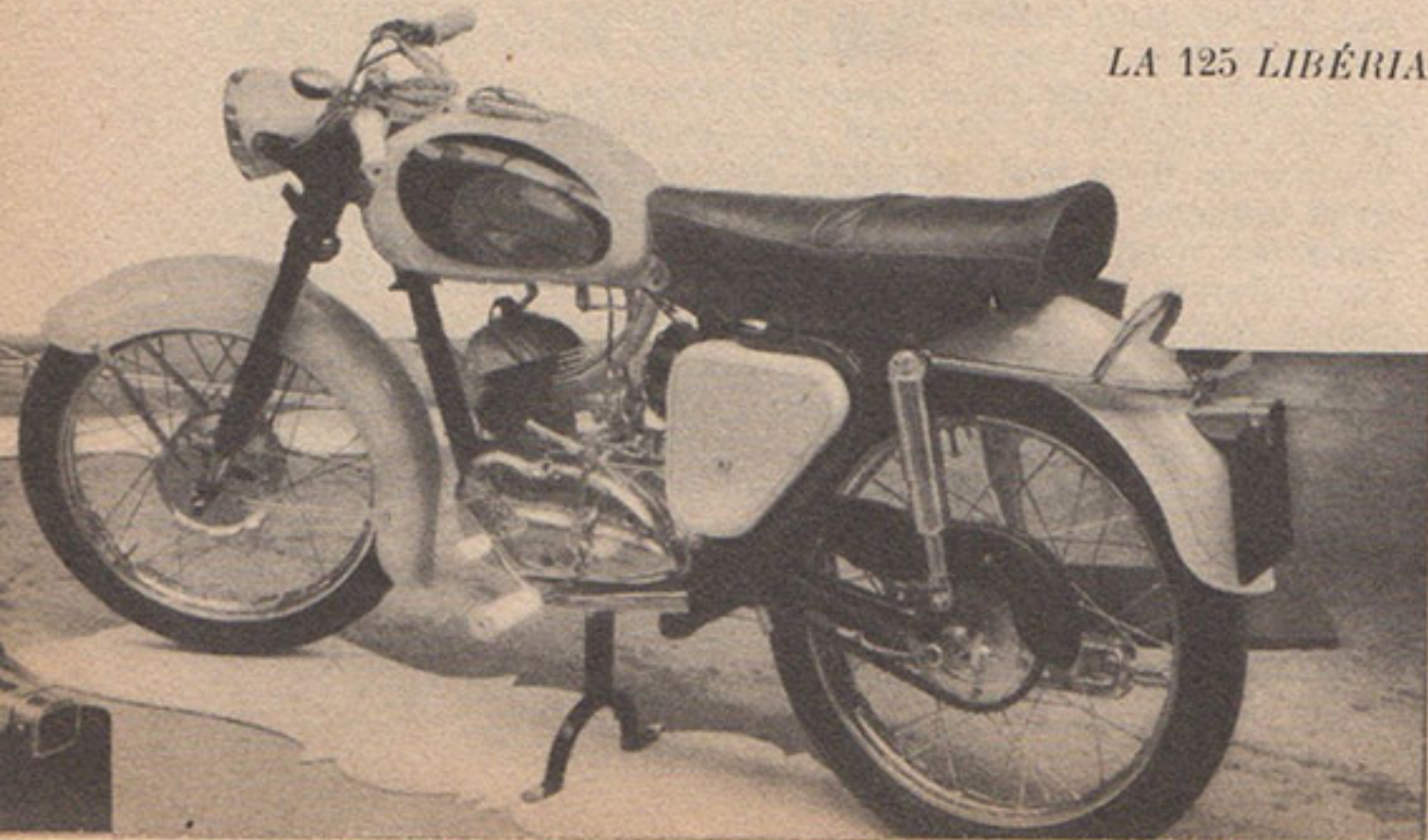


LE 125 A.G.F. SUR LE CIRCUIT ROUTIER.



ESSAI DES LIBÉRIA. LE MODÈLE AU PREMIER PLAN EST ÉQUIPÉ D'UN 175 SACHS, ET DES NOUVEAUX FREINS IDÉAL DE DIAMÈTRE 150 M/M. LA MOYENNE OBTENUE SUR LE ROUTIER SE CHIFFRA À 83,805 KM/H (6'34" 2/5).

LA 125 LIBÉRIA



ESSAIS A MONTLÉRY

mission primaire par chaîne et cylindre fonte y contribuent grandement.

Il possède également une constance de performance très stable, ceci étant dû à l'absence des distorsions, inévitables avec un cylindre chemisé.

Les accélérations sont nerveuses sur les intermédiaires, mais il faut monter franchement en régime. Le 125 A.G.F., passant de mains en mains, parcourt plus de dix tours de routier à vitesse maximum sans que l'on constate de baisse de puissance. Il est à signaler qu'au début de l'essai, le moteur totalisait seulement 150 km.

Notre second test porta sur le 125 Libéria; les constructeurs étaient présents; ils avaient tenu en effet, à étalonner leurs productions à Monthléry, chose assez rare pour être soulignée.

Le Libéria se présente avec un aspect sport, rehaussé par une finition très soignée. Le cadre simple berceau est formé de tubes de section quadrangulaire, et comporte une suspension arrière oscillante et une fourche télescopique. Les roues sont de dimension normale, avec des freins monoblocs. Une selle biplace, un guidon genre « racing » et une poignée arrière donne à cette machine une allure racée. L'ensemble est élégamment émaillé en deux tons.

Le moteur 125 Ydral possédait le même carburateur (Del Lorto diamètre 19 mm) et les mêmes réglages que l'A.G.F.

Cependant, sur le circuit routier, une différence assez nette devait être constatée dans la moyenne, sans que la tenue de route ou le freinage puissent être incriminés. Le responsable était le système d'échappement, comportant un tube trop long et un silencieux de volume insuffisant. Les constructeurs prirent bonne note de la chose et les modifications nécessaires seront apportées.

Le meilleur tour, en effet, se situa à 76,903 km/h de moyenne, soient 7' 9" 4/5, ce qui représente un écart sensible avec les résultats enregistrés par l'A.G.F.

Comme quoi l'on ne saurait trop insister sur l'importance du système d'échappement sur un deux-temps.

Ceci mis à part, le 125 Libéria se révélait d'une conduite agréable, virant bien, freinant suffisamment, et doté d'une bonne suspension.

L'on retrouve évidemment la zone de vibrations aux bas régimes, et l'écart trop grand entre troisième et quatrième.

De la suite de ces deux essais, l'on peut admettre que le nouveau 125 Ydral permet des performances qui approchent celles d'un 175 cm³. Le lecteur pourra reprendre les chiffres de nos précédents essais et utilement comparer. Ceci traduit les progrès constants des petites cylindrées, et notamment du deux-temps, qui semble à l'heure actuelle rendre des points au quatre-temps, du moins dans les catégories inférieures. N'oublions pas non plus l'activité en compétition de la maison Ydral, et les résultats remarquables obtenus. Ceci explique peut-être cela.

A. NEBOUT.
R. COURT.

RÉSULTATS D'ESSAIS

125 cm³ AGF

Piste de vitesse (2 548 m)

Un tour lancé, position touriste : 1' 57" ; moy. : 78,407 km/h.

Un tour lancé, position allongée : 1' 36" 4/5 ; moy. : 94,769 km/h.

Circuit routier (9 181 m).

Meilleur tour lancé : 6' 58" 2/5 ; moy. 78,998 km/h.

Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet, action sur les deux freins : 6,20 m.

Vitesse minimum pour changer de rapport :

1^{re} : 20-25 km/h.

2^e : 40-45 km/h.

3^e : 60-65 km/h.

125 cm³ LIBÉRIA

Circuit routier :

Meilleur tour lancé : 7' 9" 4/5 ; moy. : 76,903 km/h..

Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet, action sur les deux freins : 7 m.

Vitesse minimum pour changer de rapport :

1^{re} : 20-25 km/h.

2^e : 40-45 km/h.

3^e : 60-65 km/h.

RÉGLAGES D'ESSAI POUR LES 2 MACHINES

Carburateur Del Lorto, diamètre 19 mm.

Gicleur : 78.

Bougie : Floquet.

Supercarburant : + 8 % d'huile SAE 30/40.

ÉCHOS (Suite)

condition que le pilote puisse facilement monter ou descendre de sa machine et que la direction ne soit en rien gênée. De plus, la hauteur du carénage derrière la selle ne devra pas excéder 85 cm, la machine étant sur ses deux roues et sans pilote. La largeur du guidon, d'une extrémité à l'autre, ne devra pas être inférieure à 50 cm (qu'il soit en une ou deux pièces). La distance entre l'intérieur du carénage et l'extrémité du guidon ne pourra être inférieure à 5 cm.

Les repose-pieds ne devront pas être placés au-dessus d'une ligne horizontale passant par le centre des deux roues.

Si le pilote adopte une position dans laquelle il lui est impossible de freiner sans se déplacer, il devra être mis hors course sur-le-champ.

Le mauvais temps ayant obligé les organisateurs de l'Ulster Grand Prix à réduire la durée de la course, et celle-ci n'ayant pas atteint, de ce fait, le kilométrage minimum, les délégués ont décidé qu'elle ne compterait pas pour le classement du championnat du monde. Cela ne modifie pas la position des vainqueurs des cinq catégories.

* * *

Au cours de cette réunion, une grave décision a été prise. Fergus Anderson, champion du monde en 350, l'année dernière et cette année, a été suspendu. Hâtons-nous de dire que la sportivité d'Anderson n'est pas en cause; son seul tort est d'avoir critiqué oralement et par écrit (il est correspondant de notre confrère anglais *Motor Cycling*). Ce « crime » a été châtié.

Rappelons qu'il avait retourné la médaille d'Or que la F.I.M. lui avait décernée pour son titre en 1953 et qu'il s'était promis de retourner de la même façon celle qu'il devait recevoir cette année. C'est sans doute pour éviter un pareil affront pour 1954 que la F.I.M. prit cette décision impopulaire.

Au cours de ses articles, Anderson n'avait pas caché que le championnat du monde individuel provoquait un certain malaise dans les écuries de courses des grandes marques; les malchanceux en début de saison devant se contenter de jouer les utilités pendant le reste de l'année, pour assurer le plus de points possibles au premier de l'équipe.

Ce n'est pas par jalousie qu'Anderson a écrit cela car, jusqu'ici, il avait été le bénéficiaire de cet état de choses, mais bien parce qu'il sentait l'injustice d'un tel procédé vis-à-vis d'autres pilotes de valeur.

Pour s'être fait l'avocat de ses camarades, et pas seulement de l'écurie Guzzi, Anderson a été suspendu, donc privé de son métier.

C'est une bien grave sanction qui a été prise là par la F.I.M. qui avait déjà eu des différends avec les constructeurs de machines de courses. Alors, si constructeurs et coureurs sont mis à l'index, quelle sera l'utilité de la F.I.M. dans l'avenir?...

UN DISTRIBUTEUR ROTATIF QUI FONCTIONNE

(Suite de la page 21.)

aucune soupape et laissent passer un débit important de gaz.

Le remplissage des cylindres à l'admission et leur vidange à l'échappement, s'effectuent ainsi de façon très complète et rapide et en fonction des lumières de la culasse et du distributeur et ce, quelle que soit la vitesse de rotation du moteur.

La suppression des soupapes permet d'augmenter de façon importante la durée du temps moteur.

Du fait de son volume notable le distributeur présente une surface de refroidissement importante, soit par le moyen d'ailettes, soit par chambres intérieures à circulation de liquide, ce qui limite la température.

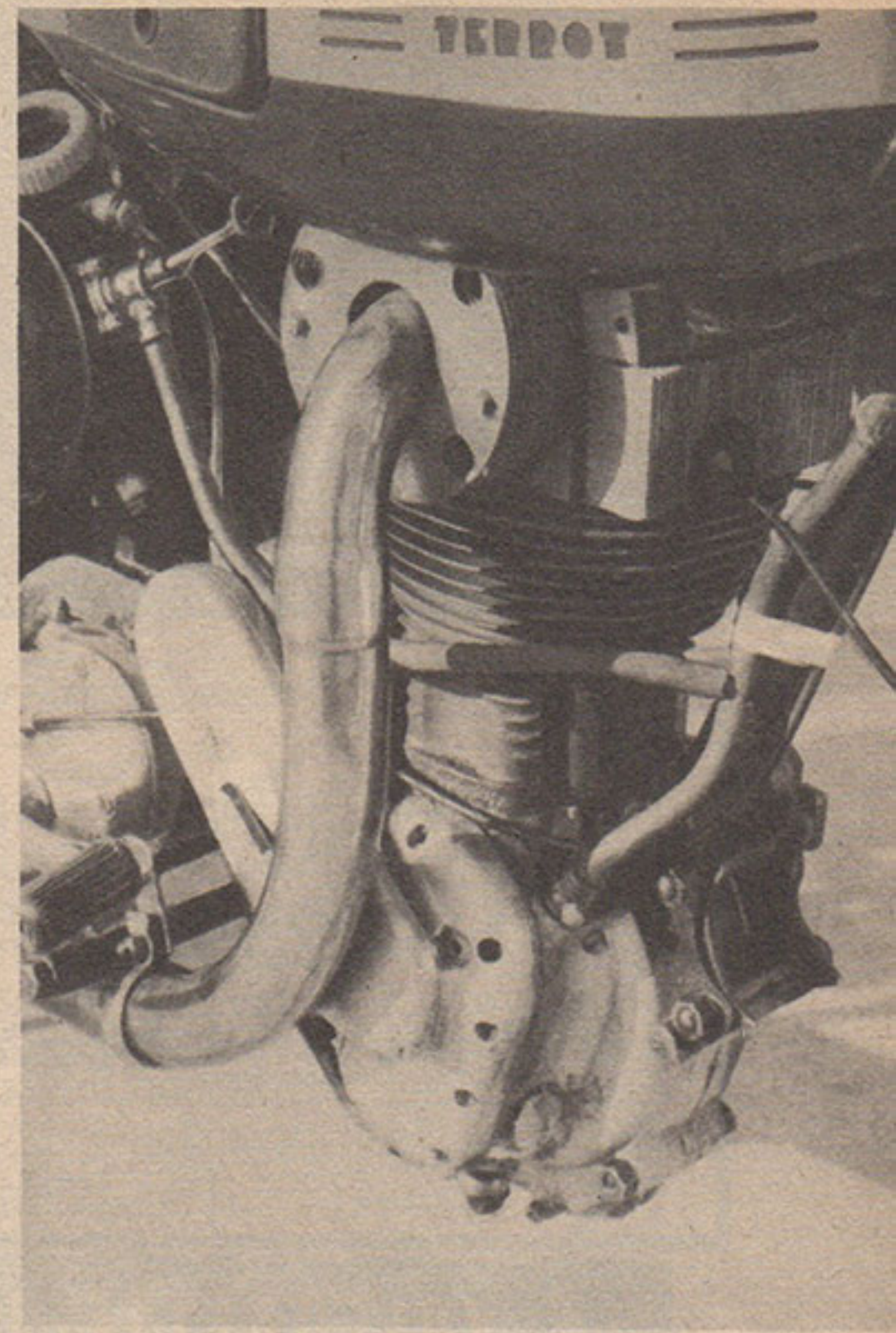
Les risques d'auto-allumage sont ainsi supprimés et l'on adoptera sans inconvénients des taux de compression élevés sans inconvénients. On peut ainsi augmenter la puissance et le rendement du moteur.

Le distributeur pouvant être parfaitement équilibré, il peut être soumis à des rotations particulièrement rapides sans être limité par des effets d'inertie inhérents aux organes habituels de distribution.

D'autre part, l'inventeur nous a affirmé la possibilité de rouler 100 km sans graissage du distributeur; ce qui en dit long sur la parfaite réalisation théorique et pratique du dispositif.

Nous pensons que de nombreux industriels seront intéressés par ce distributeur rotatif de conception simple, qui a pour lui l'avantage d'une construction peu onéreuse, ce qui à l'heure actuelle n'est pas à négliger.

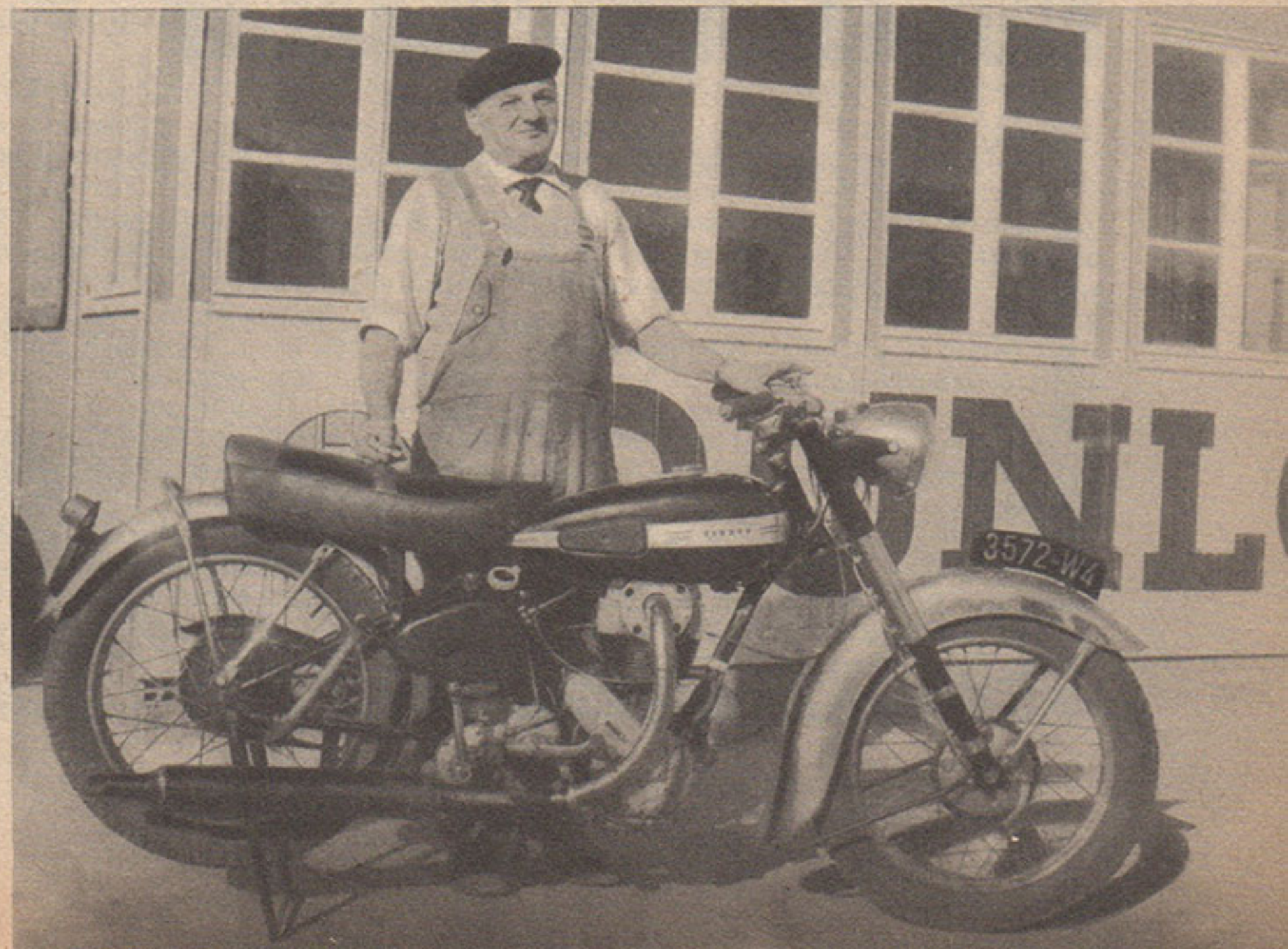
A. NEBOUT.



Vue côté échappement;
le tuyau d'échappement
de forme peu conventionnelle



Vue d'ensemble.



EXPÉDITION CAVALLY

quelques lignes laconiques, traduisant l'accueil chaleureux réservé à nos explorateurs, tant en France qu'en Espagne. Laissons-leur la parole.

Samedi soir 30 octobre : Excellente réception du M.C.Orléanais.

Dimanche : Réceptions à Moulins et Clermont-Ferrand.

Mardi : Très amical accueil du M. C. Roussillon, à Perpignan.

Mercredi : Nous passons en Espagne, et serons reçus ce soir par la Ligue Motocycliste de Barcelone. Nous comptons sur un accueil enthousiaste. Nos suspensions de side (Zündapp Russie K.S. 750) semblent faibles pour le poids transporté (300 kg) et pourtant on dit qu'elles sont prévues pour 420 kg à l'origine. A Agadir, nous les renforcerons avant de prendre la piste.

Jeudi : Réception enthousiaste

de la Pena Motocyclista de Barcelona : Presse, Radio, Journalistes. A Valence et Alicante, même sympathie et hospitalité. Les motocyclistes du coin nous escortent. Le soleil et le sourire des filles illuminent notre route, ce qui compense la mauvaise qualité des routes. Dans quelques jours nous serons à Tanger.



Nos amis C. MAHÉ et CIRET ont quitté Paris le 30 octobre pour rejoindre le Libéria. Nous présentons ci-contre deux photos du départ, effectué devant l'Ambassade du Libéria, en présence de l'ambassadeur et de nombreuses personnalités et amis, dont P. Monneret. Nous avons reçu depuis,

LA VOITURETTE INTER *Suite de la page 20.*

lations du train avant après un long kilométrage peuvent être la cause des réactions constatées sur une route au profil inégal. Il faudrait un nouvel essai, sur un véhicule modifié et en parfait état, pour être fixé définitivement.

Le freinage parut plutôt mou, mais là encore l'usure pouvait en être cause.

Par contre, il y a une amélioration nécessaire à envisager pour augmenter l'insonorisation et éliminer les vibrations qui, à un certain régime, deviennent insupportables.

Notre essai porta sur la vitesse de pointe avec une et deux personnes à bord, et sur la moyenne possible sur le parcours

routier. Le moteur possédait des réglages de série, et seule une bougie plus froide fut adaptée.

Les résultats suivants furent obtenus sur la piste de vitesse : un tour lancé, deux personnes à bord, moyenne : 72,206 km/h, soit 2' 06"; avec une personne à bord : 2', moyenne : 76,447 km/h.

Sur le circuit routier, l'essai fut effectué par le créateur de l'Inter, qui, le connaissant parfaitement, pouvait seul en tirer le maximum; seul à bord, il réalisa le meilleur tour en 9' ce qui donne une moyenne de 61,200 km/h.

Compte tenu de la cylindrée du véhicule, les performances sont acceptables,

et valent celles d'un scooter de 125 cm³.

Produit en grande série, au prix de 280 000 francs, l'Inter séduira une clientèle ayant un budget moyen, et cherchant un véhicule économique, offrant une protection intégrale et un entretien réduit. Il est à noter que la vogue de la voiturette de petite cylindrée tend à s'affirmer, notamment en Italie et en Allemagne, où tous les constructeurs de deux roues suivent de très près son évolution, quand ils ne se mettent pas à en fabriquer.

Il est heureux qu'en France, un constructeur ait compris l'intérêt de la formule.

R. COURT.

163 KM/H SUR LA "BALEINE BLEUE" *Suite de la page 17.*

célèbre par son homogénéité, vient de tirer des moteurs 148 ch au litre contre 105 l'année dernière. C'est pourquoi M. Horch le chef de l'atelier des courses ne laissera aucune trace des éléments mécaniques qui hissèrent, depuis trois ans, la marque au championnat du monde.

La partie la plus dure du programme allait commencer pour nous.

L'essai de la chaise longue. Avant de piloter l'OEuf de Pâques, il est nécessaire de faire ses premières armes sur le châssis.

Complètement allongé, les deux branches du guidon à mi-corps, le contrôle de la direction s'avère particulièrement délicat, la largeur de la route est insuffisante, nous finissons lamentablement sur le gazon avec une forte envie de

« laisser ça là ». Après avoir fait 163 de moyenne, il est impossible de se « dégonfler », il faut poursuivre le pen-sum. Le petit 100 cm³ Fox qui ronfle derrière notre tête nous semble « trop plein de chevaux ». Bien calé en effleurant à peine les poignées de guidon, nous repartons, chaque changement de vitesse nous fait décrire un superbe S, enfin bien décontracté, nous arrivons à conserver la ligne droite. Le tour nous paraît long ! Quel soulagement de revoir les ravitaillements. M. Baum peut dormir sur ses deux oreilles, nous ne lui disputerons pas l'honneur de piloter l'OEuf de Pâques.

Malgré notre répugnance instinctive, nous devons reconnaître que certaines personnes s'accommodent parfaitement bien de ce mode de locomotion. Notre collègue de la *Revue des Agents*,

M. Point, se prélassait littéralement dans le caoutchouc mousse du siège, ouvrant la poignée en grand, comme s'il n'avait fait que cela sa vie durant.

Sans être prophète, nous pouvons affirmer que l'OEuf de Pâques fera de nouveau parler de lui.

Cette journée sportive s'achève, les gens de la plume se retrouvent dans la grande salle à manger de l'hôtel Kanne. M. Von Heydekampf, président-directeur général, remettra à chacun son prix et un souvenir, après un discours empreint d'une bonhomie spirituelle.

Nous terminerons en remerciant la Maison N.S.U. pour la courtoisie de son accueil et pour la façon très sportive dont elle conçoit sa publicité.

A. NEBOUT.

Nouveau Tour de force

NEW-MAP

une "LEADER"

à 134.500^{frs}

équipée de l'excellent bloc-moteur

YORAL

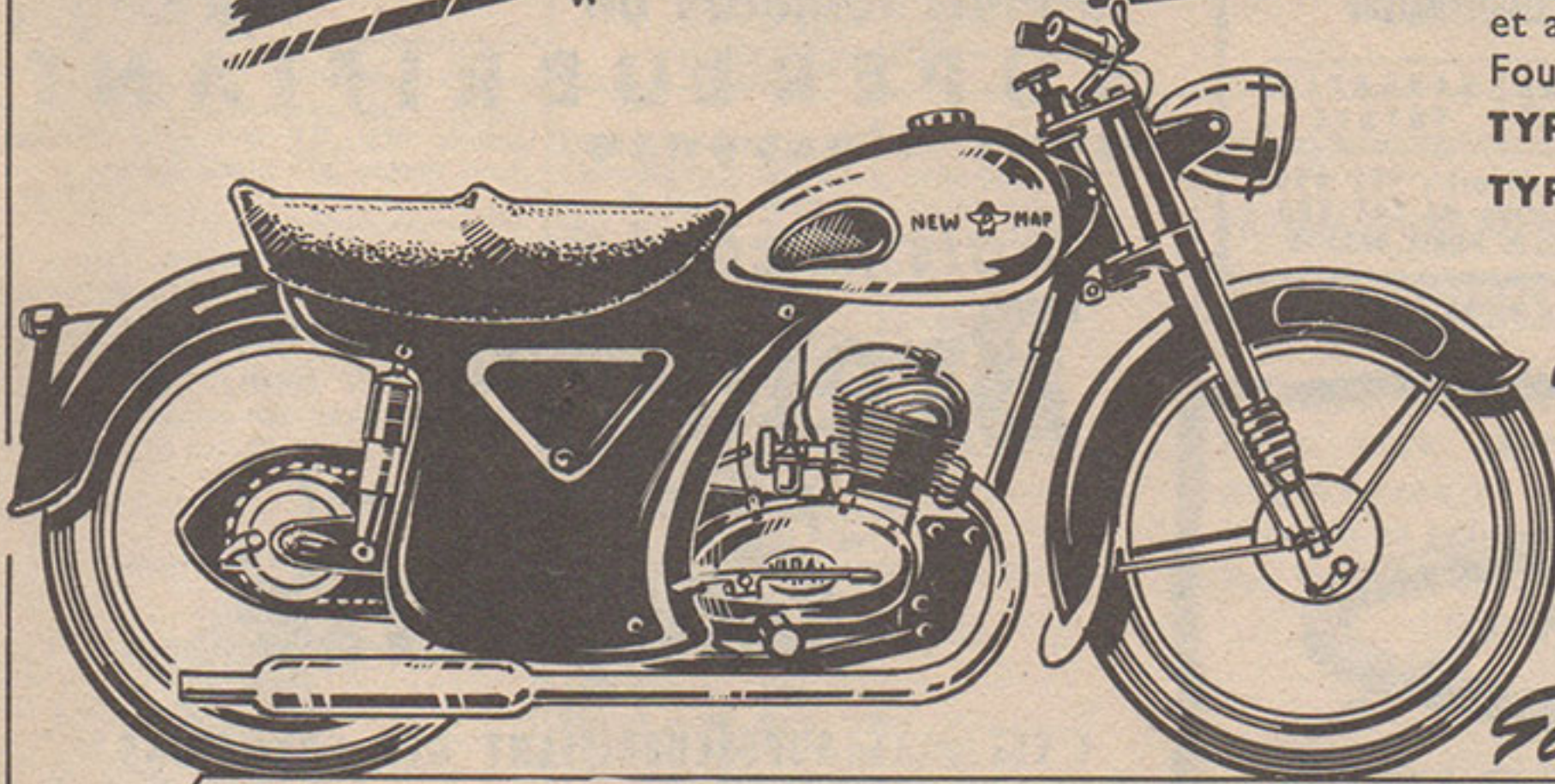
Suspension arrière par fourche oscillante et amortisseurs télescopiques

Fourche avant télescopique "TIGER"

TYPE LK 140 125 cm³ **134.500 frs**

TYPE LK 180 175 cm³ **149.500 frs**

(selle monoplace)



et naturellement

EMAIL ANGLAIS SPECIAL
BEIGE "NEW-MAP"
NOIR et CHROME
BLEU R.A.F.
des chromes qui tiennent

Sans sacrifier à la qualité!

MOTOCYCLETES
NEW-MAP

Bureaux et Usines :
124, Avenue Lacassagne - LYON

PARIS - 30, rue de Charenton, Mr. DEGUSSEAU
NANCY - 3, rue Léopold Lallement, Mr. LEFEVRE
LYON - 215, rue Vendôme, Mr. SPALECK
BOURG - Route de Mâcon, Mr. BAILLET

4.5

Royal Enfield

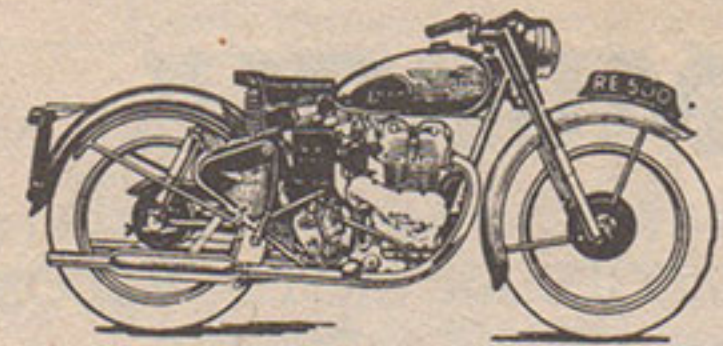
La machine

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

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

du véritable

connaisseur



AGENT OFFICIEL
Lambretta

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

EXPEDITION
PROVINCE

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

CREDIT

CREDIT

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

Pour le choix de votre Moto, Scooter ou Vélomoteur

UNE MAISON ...
... A VOTRE SERVICE

SAINT-PAUL-MOTOS

1, rue de Rivoli, 1
PARIS-4^e

AGENCE EXCLUSIVE DES PLUS GRANDES MARQUES
FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Métro : Saint-Paul

Tél. : ARC. 71-46

JAWA — CSEPEL — TRIUMPH
GILLET HERSTAL — N. S. U.
VINCENT — AMBASSADOR
DOT

Scooters BERNARDET - SPEED
TERROT — A.G.F. — PALOMA



500 cm³ "JAWA"

Distributeur agréé « MACOMBYNN »

TERROT — MONET-GOYON
GNOME-RHONE — ALCYON
RENÉ GILLET — JONGHI
RADIOR

la STARLETT
et le VÉLOSOLEX

DIRECTION : P. LISITA Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30 (sauf dimanche)

VENTE A CRÉDIT

Renseignements contre 50 fr. en timbres-poste

**USAGERS
CYCLOMOTEUR, SCOOTER ET MOTO..**

MÉFIEZ-VOUS DES SOI-DISANT RÉGULATEURS BON MARCHÉ

la Self Régulatrice
INTERLUX
Universelle



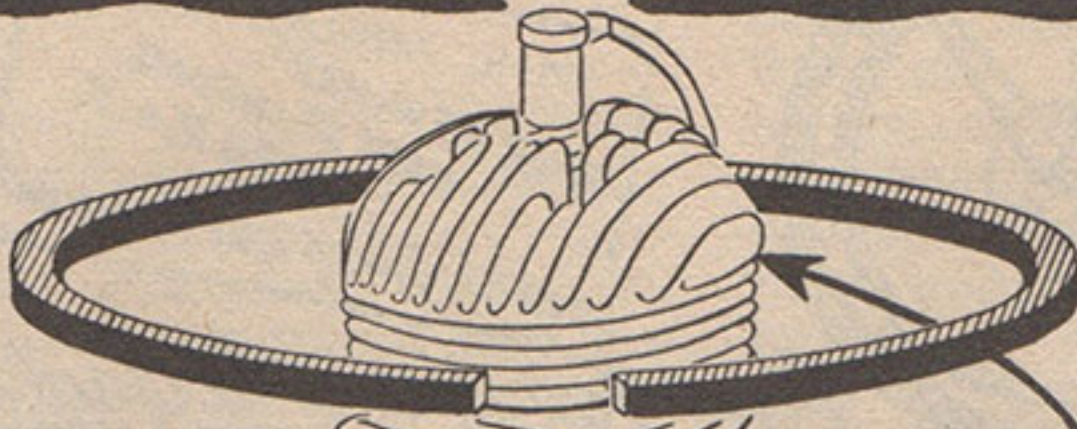
ABSORBE SANS ÉCHAUFFEMENT LES
EXCÉDENTS DE TENSION ET D'INTENSITÉ
AINSI : NI CLAQUAGE DES LAMPES
NI DÉTÉRIORATION DE L'ALTERNATEUR

**EFFICACITÉ
CERTAINE**

**TECHNIQUE
INDISCUTABLE**

**GARANTIE
TOTALE**

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

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

a refroidissement par air

152

OCERP

**MOI QUI AIME
POUSSER
MON MOTEUR**



je mets toujours un
SUPERLUBRIFIANT
dans l'essence

mais je choisis

Bretocyl
parce qu'il est
Graphité

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

BRET-OIL

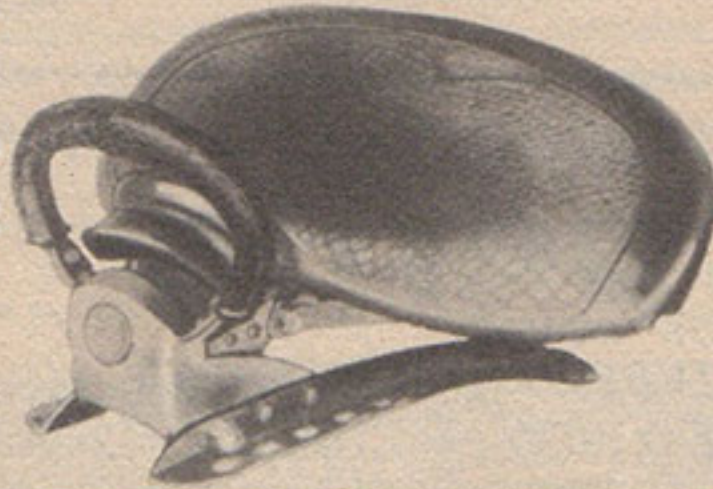
4 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 18-30 • Issy-les-Moulineaux (Seine)

MURCIA

Vous présente
ses nouveaux modèles de SELLES et
SIÈGES AR. MOTO, VÉLOMOTEUR, SCOOTER
et CYCLOMOTEUR

70, rue des Bienvenus, 70
VILLEURBANNE
(Rhône)

Tél. : VI. 68-87

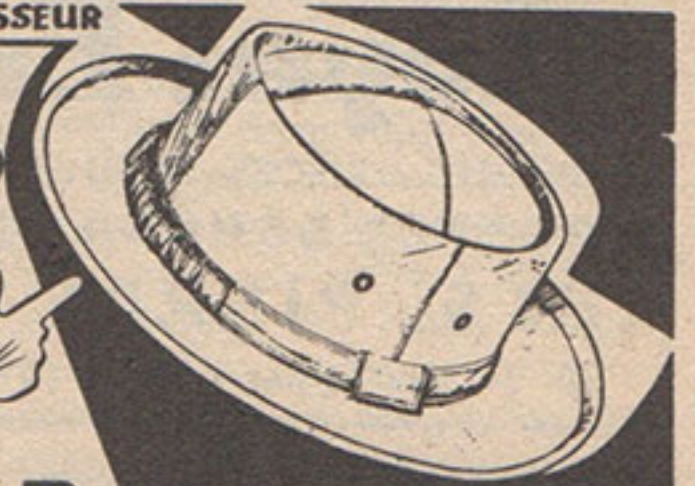


L'ULTIME AMORTISSEUR



Le casque
BAYARD

vous présente
SON FRÈRE CADET



le
CHAPEAU FORT

calotte de protection intérieure
en liège naturel contreplaqué

Conçu pour le CycloMOTEUR et le Scooter

CONTRE LA PLUIE

CONTRE LE SOLEIL

CONTRE LES CHUTES

CASQUES BAYARD, 28, R. de CHATEAU-LONDON - PARIS (10^e)

Une gamme incomparable!..

CRÉDIT

à **FRANCE-MOTOS-SPORT**

CRÉDIT

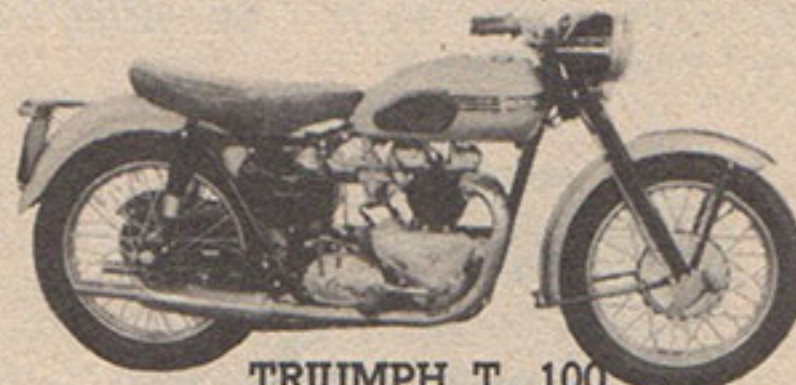
AGENCE EXCLUSIVE DES PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

46, Boul. Magenta - PARIS-10^e
BOT. 87-77 — M^o Bonsergent

JAWA - CSEPEL - TRIUMPH
GILLET HERSTAL — N. S. U.
VINCENT — AMBASSADOR
DOT

Scoters BERNARDET - SPEED
TERROT — A.G.F. — PALOMA

Direction : P. LISITA.



TRIUMPH T. 100

Distributeur agréé « MACOMBYNN »

où vous trouverez la machine de votre choix

TERROT — MONET-GOYON
GNOME-RHONE — ALCYON
RENÉ GILLET — JONGHI
RADIOR

et la

STARLETT

Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30 sauf dimanche
Renseignements contre 50 fr. en timbres-poste

DIVERS

CRÉDIT IMMÉDIAT

150 motos de reprise à solder dep. 15 000, ttes forces, ttes marques. *Audejean, 10, rue des Apennins (17^e). Métro Brochant. MAR 74-22.*

LOT IMPORTANT de BONNES MOTOS D'OCCASION toutes marques, à liquider à des prix très intéressants. *André Cohin, Motoriste Spécialiste, 51, rue Louis-Garnier, Le Mans.*

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

COMPTANT, achète ttes motos, scooters et vélomoteurs récents. *Alazzard, 47 bis, av. de Clichy (17^e). (Fond cour coté Cinéma)*

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



HOREX

"Toutes pièces détachées"
TRADING-MOTOR-LINE
74, rue de Rome - Paris-9^e
LAB. 22-08
Réparations : 26, avenue de la Grande-Armée

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

RÉPARATION GRATUITE

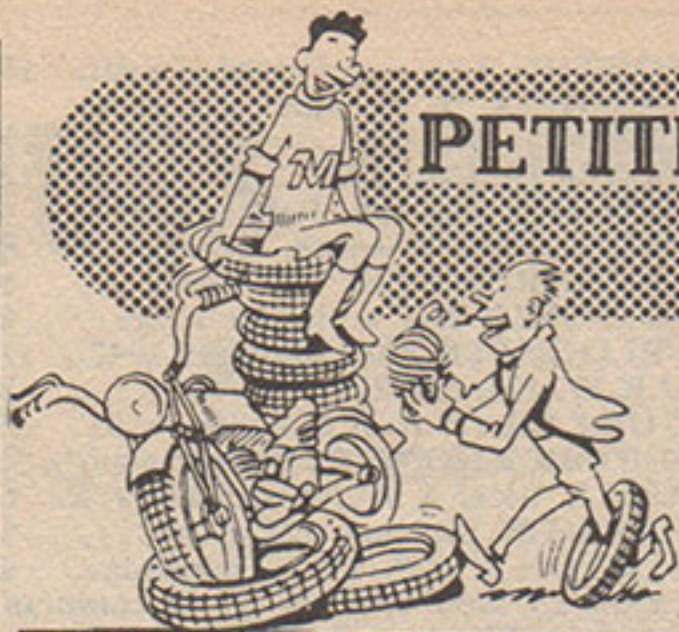
Crédit immédiat à acheteur, autos, motos, scooters. Reprise toutes **MOTOS**
7, rue de Montreuil, PANTIN.
Métro Eglise. Ouv. 8 à 20 h et Dim.

DÉPOT VENTE

AUTOS - MOTOS - SCOOTERS GARAGE GRATUIT
Vente assurée, nouvelle formule.
7, rue de Montreuil, PANTIN.
Métro Eglise. Ouv. 8 à 20 h et Dim.

ATELIER 80 m² env. pouvant être agrandi de 30 m². Avec pavillon 3 p., cuisine, s. de b., sur belle avenue. Banlieue Est. Libre à la vente. *S'adresser Nivelon, 265, rue Saint-Denis, Paris (2^e). Tél. : Central 76-59. Convient pour atelier moto et cycles.*

Echang. **4 CV SPORT 52**, parf. ét. contre **2 CYL. ANGL.** *Rohmer, 5, cité Falguière (15^e).*



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :

200 francs

- 1000 **RENÉ GILLET**, 1949, c. neuve, 105.
- 1000 **RENÉ GILLET**, side-car, 75.
- 750 **B.M.W. R12**, très belle, side, 155.
- 750 **B.M.W. R12**, 2 carbus, 145.
- 750 **B.M.W. R73**, 225.
- 750 **B.M.W. R73**, 220.
- 800 **GNOME side**, 45, 55, 90.
- 600 **B.M.W. R61**, c. neuve, 255.
- 500 **B.M.W. 51-3**, 310.
- 500 **B.M.W. R51**, 235.
- 500 **TERROT R.G.S.T.**, 12 000 km, 165.
- 500 **NORTON 16-H**, 90.
- 500 **N.S.U. side-car**, 90.
- 500 **B.S.A. A7**, 220.
- 500 **GILLET HERSTAL 1953**, 220.
- 350 **TERROT 1052**, 115.
- 500 **ZUNDAPP K500**, 125.
- 350 **PEUGEOT**, 55.
- 250 **B.S.A.**, 165, 145.
- 250 **B.M.W. R25**, 225.
- 175 **Z2C MOTOBÉCANE**, 95.
- 175 **D.S. MALTERRE, A.M.C.**, 75.
- 125 **SCOOTER BERNARDET**, Ydral 65
- 100 **SCOOTER démontable GORKI**, 45
- SIDES-CAR**, tous genres. Voitures :
- SIMCA 5**, 140. **4 CV RENAULT**, 180.
- DYNA PANHARD**, 240. Reprise motos et crédit 12 mois.
- Moto Record, 151, rue Marcadet, Paris (18^e). Métro Lamarch. MON 24-40.*

VENTES

Cse achat voiture, **VESPA** août 53 parfait rodage, état absolu neuf, peu roulé (8 000), nbreux accessoires (compteur, tan-sad, roue de secours, chromes), occas. except. 110 000 F. *Ecrire G. Lavielle, Le Moulinery, Foix (Ariège).*

HARLEY DAVIDSON att. side Simar, bas prix. *Thévenot, 14, r. Trébois, Levallois.*

Vends cause départ. **ZUNDAPP 200 cm³**, 80 000. **GNOME C.V2**, tr. b. ét., 60 000. **D.K.W. 350 N.Z.** complète à remonter, 70 000. **GNOME D.5 A.** latérale, 30 000. **PEUGEOT P. 117**, 35 000. **P. 112**, 30 000. Stock pièces détachées tous modèles, Peugeot, Terrot, F.N. 500, Zündapp, D.K.W., N.S.U., etc. *Martineau Gérard, 43, rue de Marmagne, Bourges (Cher). Tél. 20-97.*

JEUNES GENS DEVEZ MÉCANICIENS MOTOS

Perfectionnez-vous afin d'améliorer votre situation. Vous deviendrez un spécialiste éprouvé en suivant notre cours sur les motocycles et vélomoteurs.

★
Durée 8 mois. Attestation assurée. Facilités de paiement.

★
DEMANDEZ LA BROCHURE N° 14 MOT AUX

COURS TECHNIQUES AUTOS SAINT-QUENTIN (Aisne)

VÉLOCETTE LE 200 parf. ét., 10 700 km selles spéc. conf., batt. neuve, nouvel embrayage, accessoires, 155 000. Valeur primitive 270 000. Cause achat voiture. *MON 06-45.*

GILLET-HERSTAL 250, 15 000 km, 125 000. *R. Maitrot, Ancy-le-Libre (Yonne)*

A vendre **ARIEL 350** type NH spéciale Cross. Sortie 1952, toute alu. Prix très intéressant. *S'adresser Paris Gilbert, à Fayssac, par Cestayrols (Tarn).*

MONET-GOYON 350 culb., 40 000. A déb. *Larivière, 30, rue Guillemot, Paris (14^e).*

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard Sault
Tél. DOR 49-42



PARIS XII^e

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

SIDE-ROY léger pour 125 Terrot, neuf (200 km), double emploi, prix intéressant. *Frey, 51, Roquette. ROQ 12-11.*

Bonne affaire, **TANDEM NEUF** 30 000 F au lieu de 40 000. Transport gratuit. *René Sorin, Le Bignon (L.-Inf.).*

DRESCH Pièces d'origine

Écrire à **CHAMARANDE (S. & O.)**

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

350 et 500 **B.S.A. GOLD STAR** cross, sport et racing, neuf et occasion. **250 B.S.A** 4 v. neuve. Grand choix de scooters et motos toutes cylindrées. *Paul Godey, "Mistral-Motos", Pernes-les-Fontaines (Vaucluse).*

Vds **SIDE-CAR 800 cm³** ft twin Gnome-Rhône. 4 v. cardan, side bi-place, pare-brise, capote, coff. arrière, état mécanique et électrique parfait. *Caillot, 87, avenue de Stalingrad, Stains (Seine).*



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton - LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

RADIOR-BOURG (AIN). Constructeurs Cycles, Cyclomoteurs, Vélomoteurs, Motos, demande représentant sérieux, actif, bien introduit clientèle Sud-Ouest. Références exigées.

Vds **4 CV 1^{re} MAIN**. *Guillemin, 26, rue Bourboule, Le Chesnay (S.-et-O.).*

20 VOITURES ttes marques, reprise motos récentes, solde à crédit, 6, 9, 12 mois. *Audejean, 10, rue Apennins, Métro Brochant. MAR 74-22.*

LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



le **TUBOTOM**

OTOM S A

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

STATION SERVICE

YORAL

Stock complet

TOUS CARBURATEURS DEL LORTO

FOURCHES ET AMORTISSEURS GRAZZINI

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

PETITES (Suite) ANNONCES

SCOOTERS TERROT neufs 54, valeur 118 000 F vendus prix coûtant 100 000. *Ets Labat. Motos Terrot, Aire-sur-l'Adour (Landes).*

NORTON Featherbed, dernier modèle, 2 000 km. Comme neuve, garantie, équipée, 320 000.

ROYAL-ENFIELD 500 Twin, complètement équipée, 180 000.

MATCHLESS 500 Twin, absolument parfaite, équipée, garantie, 300 000.

ROYAL-ENFIELD 500 J.2, culb., fourc. tél., équipée, très bon état, 160 000.

A.J.S. 500 TWIN, tout dernier modèle, tout à fait comme neuve et équipée, 290 000

ROYAL-ENFIELD 500 cm³. Culb., fourche télesc., 120 000.

MATCHLESS 500 cm³. Culb., mono, dernier modèle, 2 000 km, équipée, 280 000

ARIEL 4 cylindres, 1 000 cm³, modèle 1954, équipée, 16 000 km, 290 000.

Aris, 11, rue Labie, Paris (17^e). ETO 08-66 (Crédit).

VESPA 51, excellent état, 50 000. *Visible tous les jours, 24, bd de l'Hopital (Paris).*

ROYAL-ENFIELD cross, 200 000. *Cut-teau, Bailleau-le-Pin (E.-et-L.). Tél. 7.*

BICYCLETTE HOMME avec moteur Poulain luxe, sur roue avant, 15 000 F. Eclairage. Un moteur VAP 3 sur roue arrière 5 000 F. Le tout parfait état. *A. Renaudin, avenue Dufour, La Baule-les-Pins (Loire-Inf.).*

Part. Vd **MATCHLESS TWIN G.9**, parf. ét., 280. *Lenain, 2, rue du Grand-Bail, Douai (Nord).*

PEUGEOT 301 D, bon ét., 100 000. **232 MONET-GOYON** cross, conviendr. débutant, 80 000. *S'adr. samedi matin ou apr. 18 h 30. Humbertjean, 21, rue Pasteur, Bicêtre (Seine).*

ROYAL-ENFIELD 350 cm³ 1954, type cross Scrambler, état neuf. Prix intéressant. *S'adresser René Combes, champion des Pyrénées de Grass Track. Cycles et Motos, rue de la Madeleine, Gaillac (Tarn).*

AUTO UNION D.K.W., modèle 1952, roulée 33 000 km. Prix Argus. *S'adresser G. Kazo, 15, avenue Berthollet, Annecy.*

Ne mettez plus vos vieilles motos à la ferraille. Toutes pièces de récupération, prix dérisoire : **PEUGEOT - TERROT - DRESCH - MAG - JAP.** — Boîtes, roues, cadres. Plusieurs motos et vélomoteurs au prix de casse. Condition pour lot : **SOPHIL** liquide au-dessous du prix coûtant. **PELLE**, 42, av. J.-Jaurès, Arcueil (Seine). *Tél. ALE 17-97.*

V. Side léger **CARPIO** pour 175 cm³. *J. B., 26, allée Béranger, Pavillons-sous-Bois (Seine).*

B.M.W. R 67-2. MON 58-99.

VELOCETTE 200 1952. access. parf. ét. *Tézé Gilles, 26, av. V.-Hugo. PAS 60-11.*

Réparations motos, façonnage ttes pièces adaptables, pignons, axes, bagues, embiel-lages, etc. *Brocherieux, 32, rue des Jardins, Cachan (Seine).*

B.S.A. 500 Twin. Etat impec. *MAI 75-84.*

NORTON 5 ch side Précision neuf. 160
SAROLEA 5 ch side Bernardet
Avion 110
GUZZI Galletto 1952 140
JONGHI 4 ch culb. Refaite neuf.. 90
EXCELSIOR 200 susp. AR 51 85
BERNARDET 125, 1953 révisé ... 85
VICTORIA 250, 4 vitesses rouge.. 85
VELOCETTE 250 culbuteurs 1947. 110
D.K.W. 198, état neuf 80
GULLER 125 A.M.C. 4 vitesses 51. 80
GNOME RHONE R3 moteur neuf. 70
ALMA Idéal 4 vit., susp. AR.... 60
PATRICK Stainless 125, 1951.... 50
ALCYON V.A.P. 1954. Debrayage. 25
Crédit 15 mois avec 20 % de comptant.
Reprise. 17, rue Pajol, Paris (18^e).

A v. **B.S.A. 350 B 31**, 53. 8 000 km, parfait état. *Leroy, Torsac (Charente).*

NORTON, 500 cul. ES 2 1951, d. selle, impec.

ROYAL ENFIELD 350 Bullet, fin 1953, d. selle, comme neuve. **URGENT.**

EXCELSIOR 250, 2 cyl., deux temps 1951, intéressant.

TERROT pièces R.S.S.E. neuves et occasions.

Le Treste, 64, rue Deguingand, Levallois. PER 73-77.

Cause achat voiture : **175 MOTOCON-FORT** août 53, équipée, impeccable, 6 000 km, prix 145 000. *S'adresser à Bertrand, gare d'Iteuil (Vienne).*

500 cm³ MOZOYER spécial cross, 2 moteurs remis neuf et pièces, 320 000.

500 PEUGEOT type 515. 120 000.

350 PEUGEOT type 135, fourche télesc., sélecteur, émail neuf. 120 000.

125 PEUGEOT type 55, klaxon, accu., tablier. 65.000.

Toutes ces machines sont remise à neuf. *Vonin-Motos, à Valentigney (Doubs).*

ARIEL Cross. Mod. 53. T. b. état. 220 000. Reprise, échange. *S. Brocherieux, 32, rue des Jardins, Cachan (Seine).*

Ch. **VENDEUR** qualif. pr motos, scooters, pièces détach., pl. stable Paris. *Ecrire Vieilleribière, 48, r. Greneta, Paris.*

DYNAMIC-SPORT

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

CRÉDIT

20 % comptant, solde de 2 à 18 mois (intérêt très minime). En cas de maladie, accident, décès, les traites sont supprimées.

Crédit sur occasions garanti. Service après vente. Reprise tte mach.

**MOTOBÉCANE - JONGHI - ARIEL
LAMBRETTA-TERROT-B.S.A.-N.S.U.
MORS - SPEED - D.S. MALTERRE
(A.M.C.-YDRAL) - JAWA - CSEPEL**
et les scooters à grandes roues :
**AER MACCHI - GALLETTI-GUZZI
JONGHI-POLO - STARLETT**

Part. V. roue av., sélec. p. div. pig. b. tr. **250, 600 N.S.U. ZUNDAPP** bob., 2 cyl., pont AR 750 p. div. **TERROT** roue (cadre fêché, 500 lat.; carter mono 350. Dyn régu. Norris nve, roue T Hérisson; cadre, mot. fêché 515 P., état nf., fourche Ariel paral.; ach. ou éch. tambour 600 N.S.U. complet. *Sarose M., 8, cité Saint-Julien-les-Villas (Aube).*

Vends **B.S.A. 650 cm³ A.10** bicycl., juin 53, cause double emploi. Selle biplace, nombr. access. équip. motard complet. 12 000 km, état neuf, px 295 000. *Debuchy, 11, r. J.-Ferry, Remiremont (Vosges).*

URGENT-Départ : Twin **JAWA 350**. Oct. 50. 110 000. S. bipl. *M. Delattre, 15, rue du Lunain (14^e).*

500 J.A.P. alcool grass-Track. **250 MONET** cross. *Plisson, à Pons (Charente-Maritime).*

SCOOTER P.VALLÉE 125 parf. ét., roue de secours, bas prix. *Berthe, 47, rue Deguingand, Levallois.*

VOIR

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 Fr.

AMÉLIOREZ VOTRE INTÉRIEUR

AUGMENTEZ VOTRE CONFORT
AUX MOINDRES FRAIS
en lisant...

bricolons

LA REVUE DE L'AMATEUR HABILE

Tous les Mois

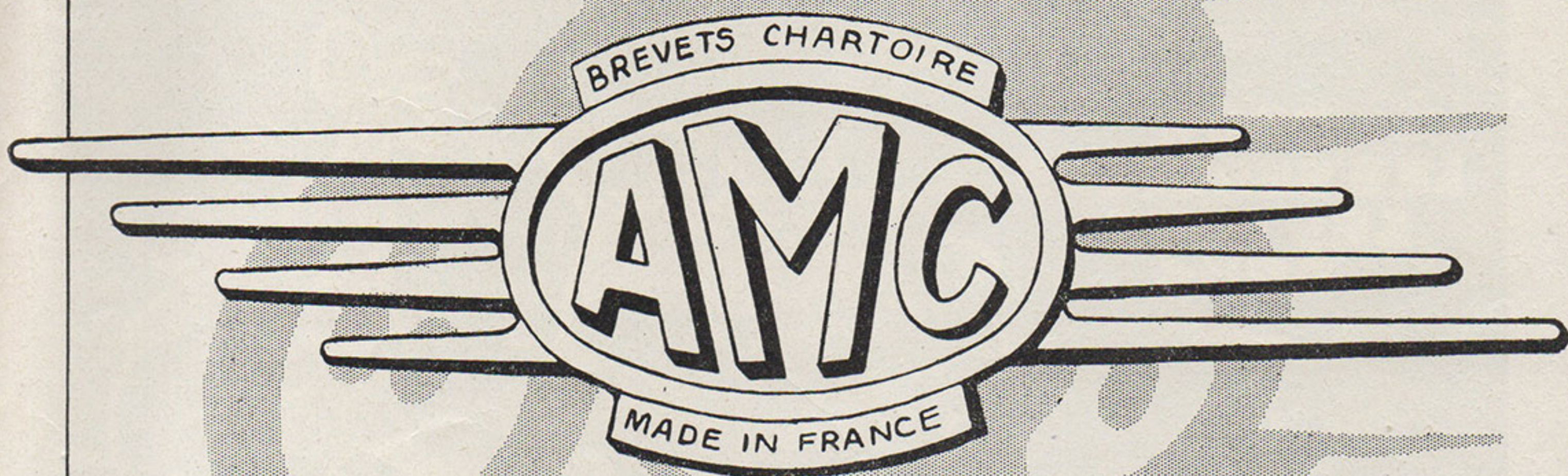
48 Pages de Conseils illustrés
de Plans, Photos et Dessins

EN VENTE PARTOUT 40 Fr.

LES MOTEURS FRANÇAIS DE GRANDE CLASSE

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIÉD



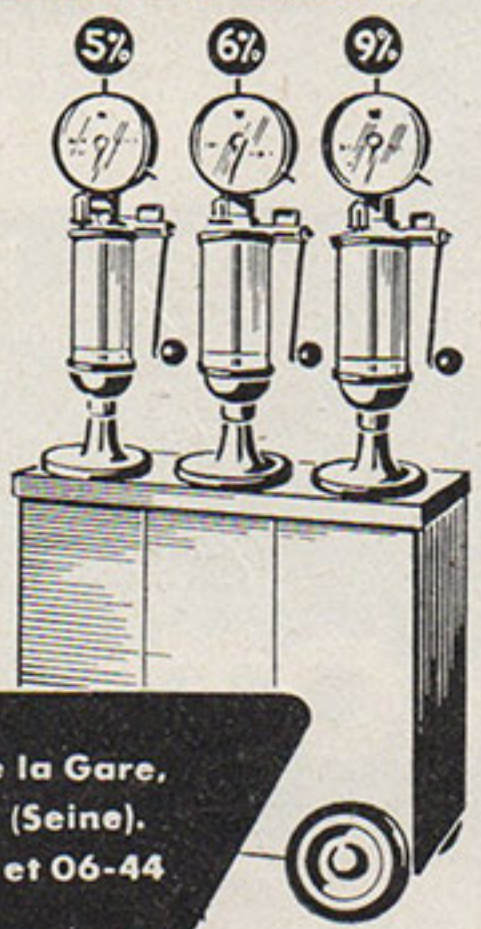
Équipent les grandes marques...

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

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND


 Pour **DISTRIBUER VITE**
 Tous mélanges **2 TEMPS**
 Petits garages et grandes stations-services
RECLAMENT!
NOVAREX

- PRIX** Amortissement facile en quelques mois.
 - RAPIDE** Distribue directement le mélange tous % par éléments juxtaposés.
 - MOBILE** 100 %
- ★
Demandez notre documentation détaillée.




32, Rue de la Gare, ARCUEIL (Seine). ALÉ. 19-85 et 06-44

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

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

UN AN 800 fr.

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

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

NOM :

ADRESSE :

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

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

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

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

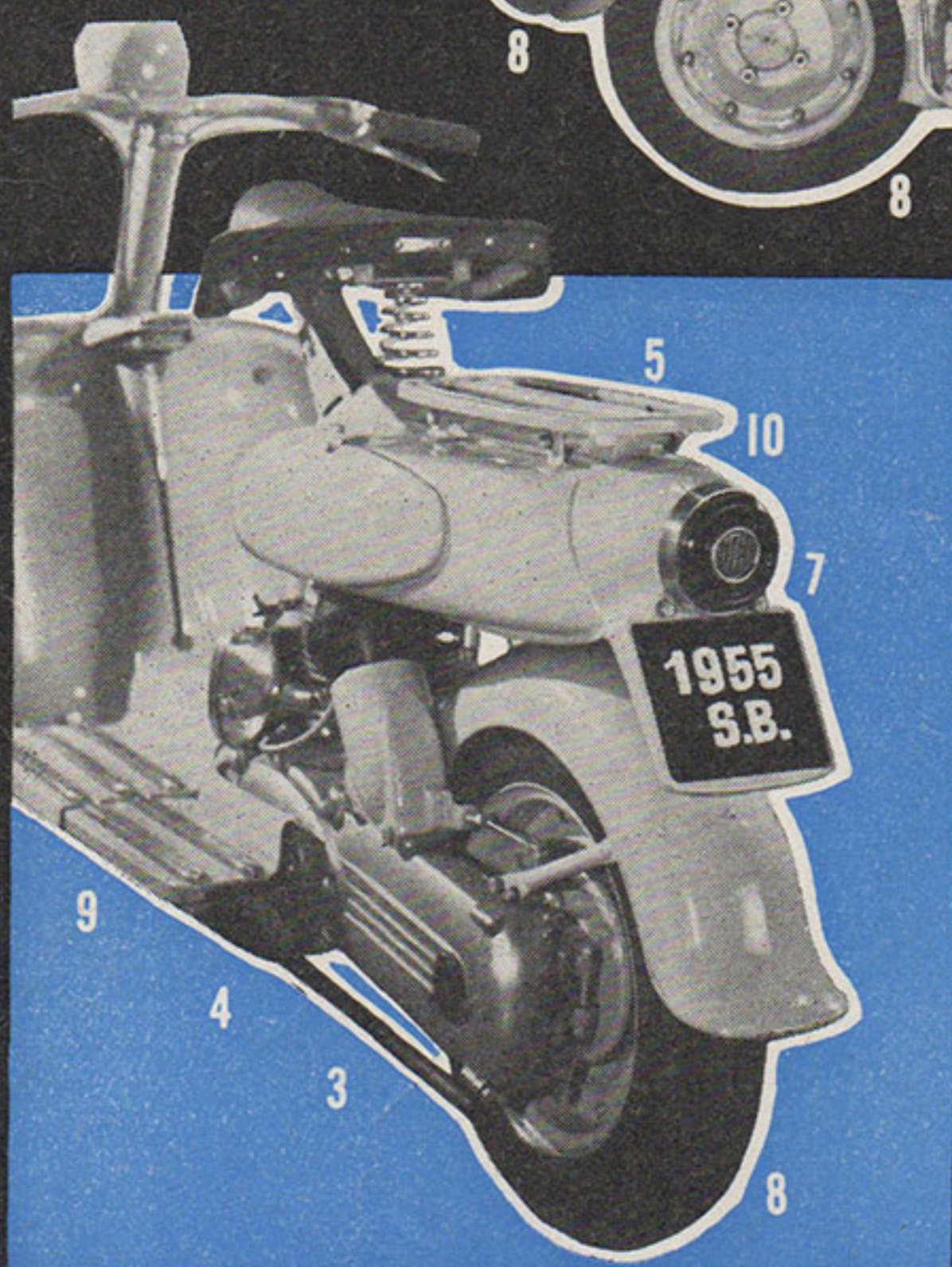
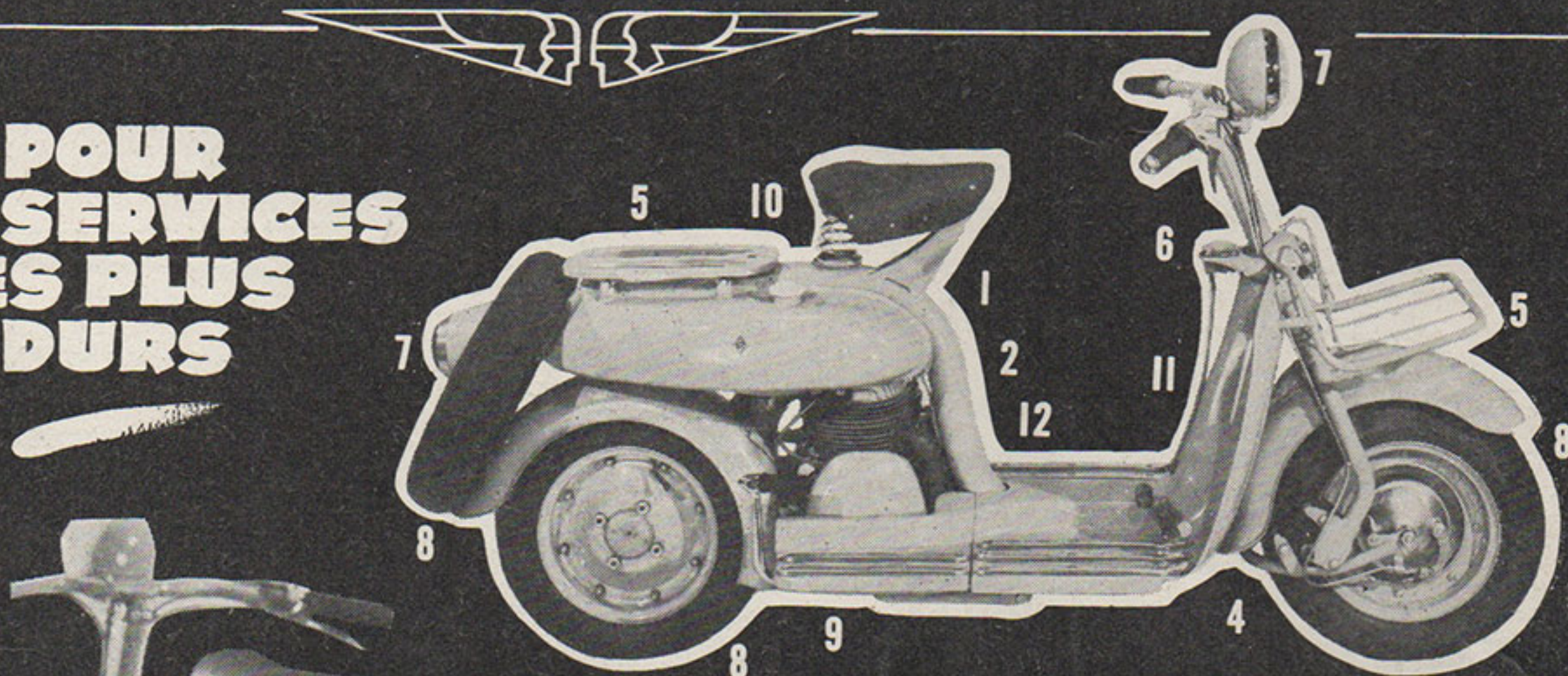
« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)



Moby

Scooter

**POUR
LES SERVICES
LES PLUS
DURS**



- 1 BLOC MOTEUR 2 TEMPS 125 cm³
3 vitesses au guidon (commande brevetée SGDG)
- 2 CYLINDRE ALUMINIUM CHROMÉ DUR
- 3 TRANSMISSION INUSABLE A CHAÎNE SOUS
CARTER ÉTANCHE BAIN D'HUILE
- 4 SUSPENSION AV PAR ANNEAUX NEIMAN,
AR PAR EVIDGOM HUTCHINSON
- 5 GRANDS PORTE-BAGAGES AV ET AR
- 6 COMPTEUR DE VITESSE
- 7 PUISSANT ÉCLAIRAGE AV ET AR
- 8 ROUES AV ET AR INTERCHANGEABLES
DE GRANDES DIMENSIONS (3,5 x 10)
- 9 LARGES REPOSE-PIEDS POUR LE PASSAGER
- 10 RÉSERVOIR D'ESSENCE AVEC FILTRE
A DÉCANTATION
- 11 GARDE-BOUE ET TABLIER ASSURANT
UNE EXCELLENTE PROTECTION
- 12 CHASSIS MONOBLOC EN TUBES D'ACIER
AVEC ENSEMBLE OSCILLANT
MOTEUR-TRANSMISSION

95.000 FR^S + ROUE DE SECOURS 3.200
+ TAXE LOCALE 12 MOIS DE CRÉDIT
1^{er} VERSEMENT 15.000 Frs

F A B R I C A T I O N D E S U S I N E S
MOTOBÉCANE · MOTOCONFORT
P A N T I N S E I N E