

MOTOCYCLES et Scooters

**BRAVEZ
L'HIVER
AVEC LE SOURIRE !**

**DANS
CE NUMERO :
REVUE
DE L'ACCESSOIRE
ET DE
L'ÉQUIPEMENT**

40^F

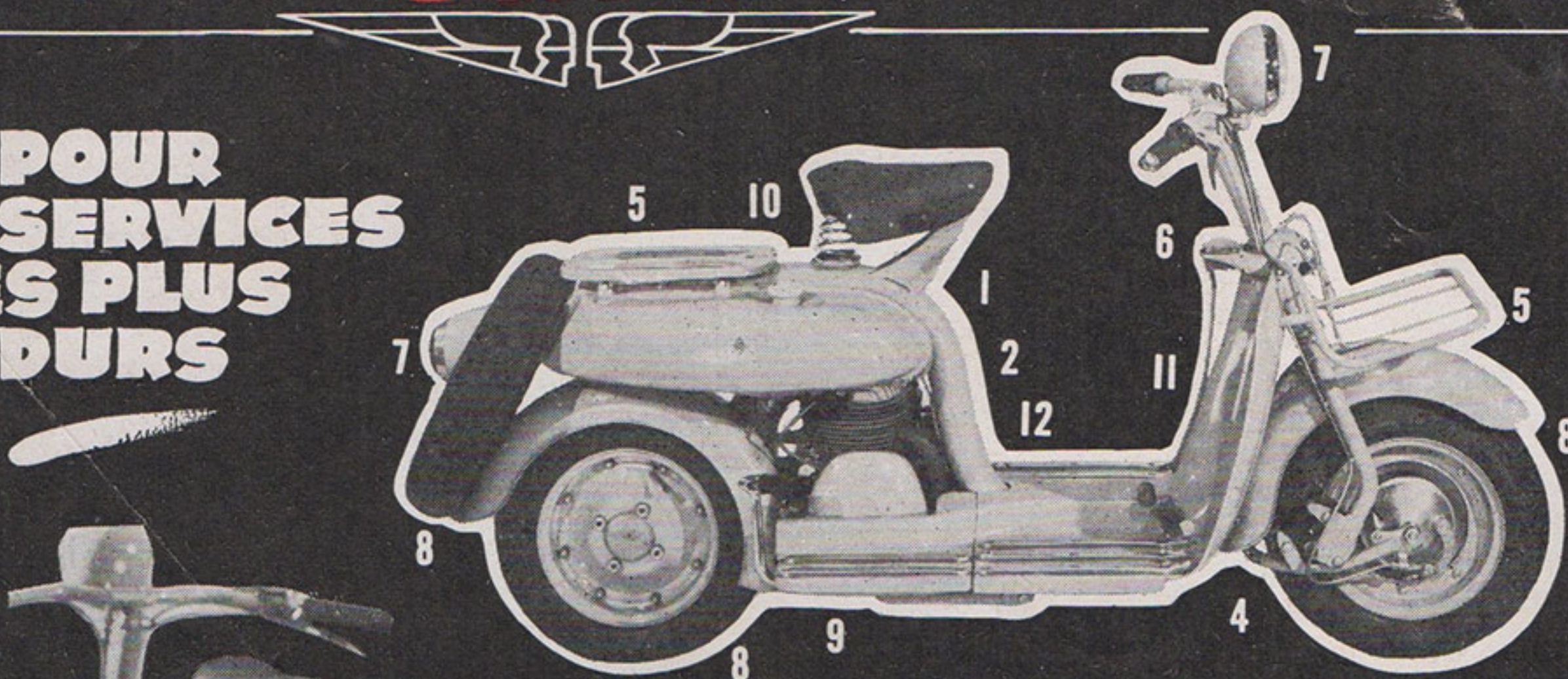




Moby

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 FRs
+ TAXE LOCALE

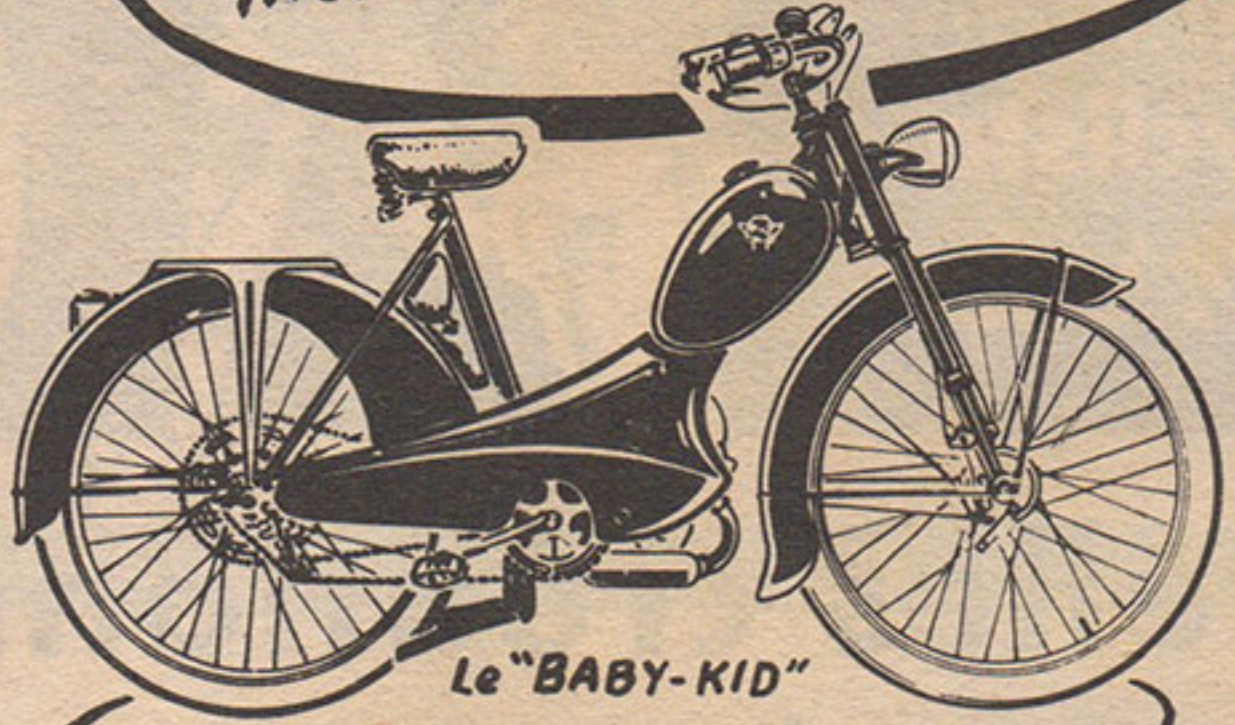
+ ROUE DE SECOURS 3.200
12 MOIS DE CRÉDIT
1^{er} VERSEMENT 15.000 Frs

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

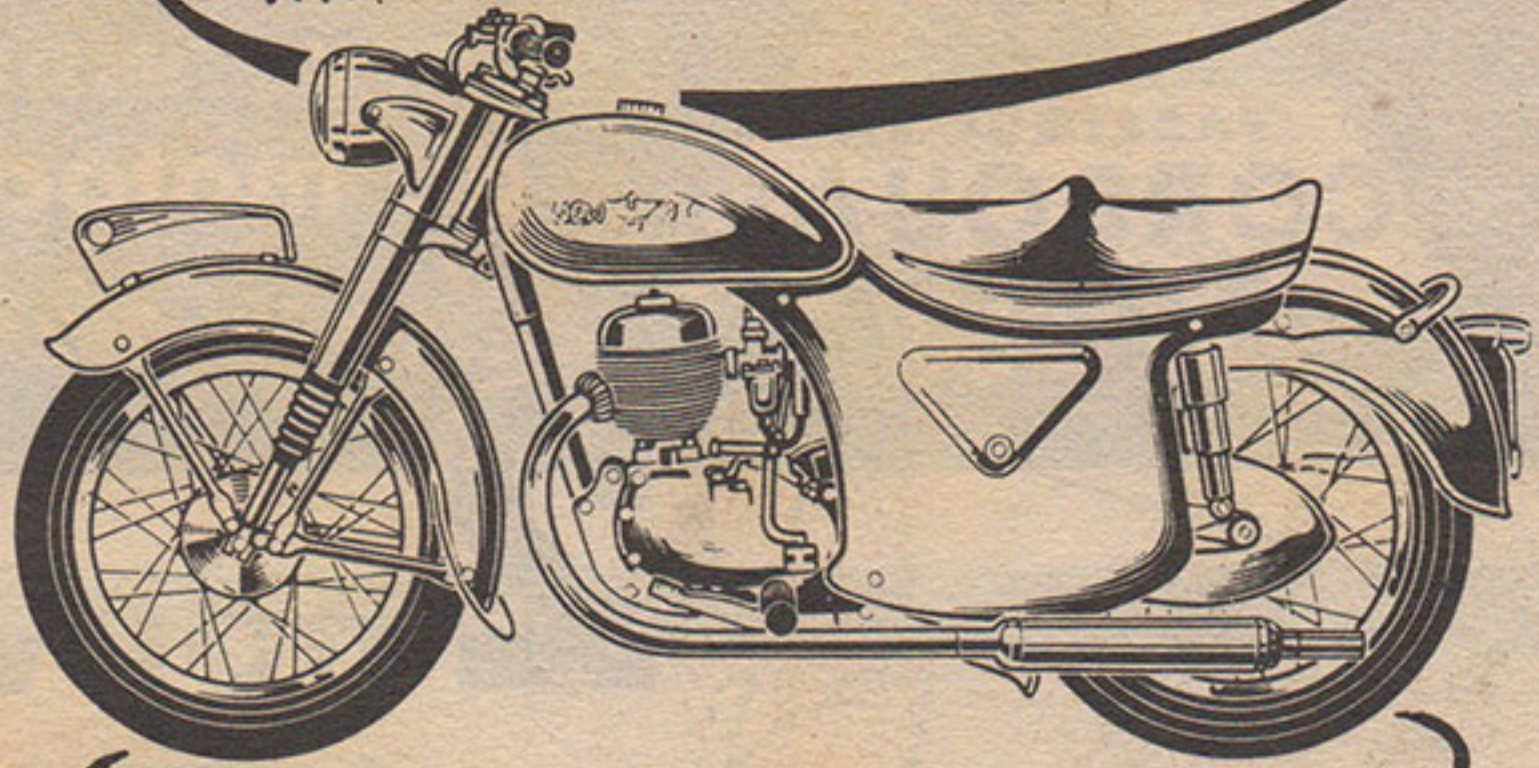
Motocyclette **NEW-MAP** jamais pareille à aucune autre

Des cyclomoteurs "KID"
Moteurs MISTRAL et SACHS

Des fameuses "LEADER"
Moteurs YDRAL-AMC-SACHS



Le "BABY-KID"



BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ Fourche télé
Réservoir 7 litres Carénage. *Frein. fa.* 48.000
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : 85.000

YDRAL 125 cm³ : 134.500 - 175 cm³ : 149.500
A.M.C. 125 cm³ : 139.500 - 175 cm³ : 149.500
SACHS 175 cm³ : 169.500 (Selle monoplace.)

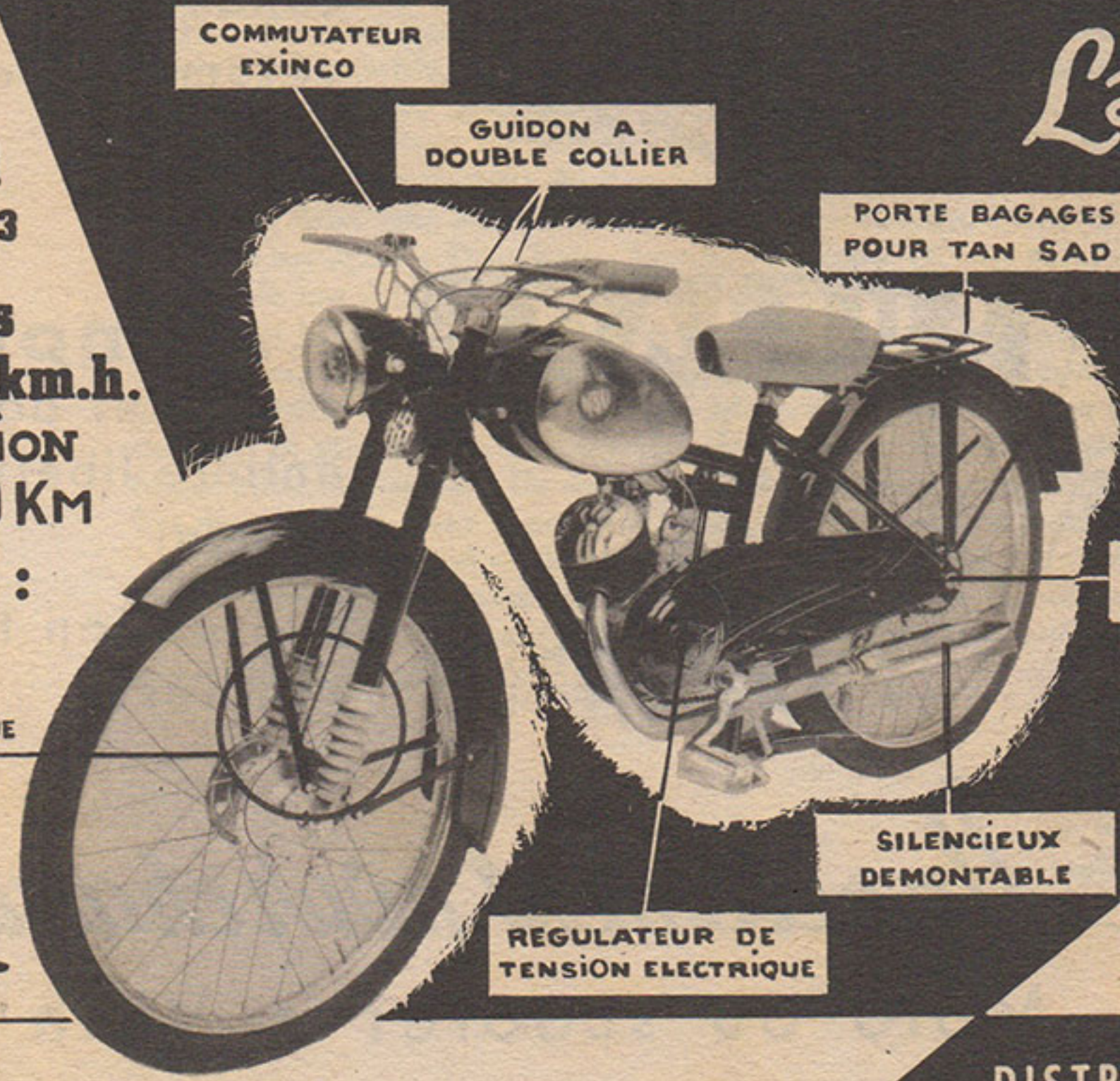
Motocyclettes NEW-MAP
124, Avenue Lacassagne - LYON
Tél. : Villeurbanne 98-38

CRÉDIT:
6, 9 et
12 mois

PARIS : M DEGUSSEAU, 30 r. de Charenton (BASTILLE)
NANCY : Mons. LEFEVRE, 3, rue Léopold-Lallemand
METZ : Monsieur MANINI, 120, rue des Allemands
ROUEN : M ABRAHAM, 41, rue Gustave-Flaubert
REIMS : Monsieur PERARD, 17, Boulevard Pasteur

MOTEUR
NSU 98 cm³
2 vitesses
vitesse: 65 km.h.
CONSOMMATION
1:8 aux 100 KM
MODÈLE :
D III

FOURCHE TELESCOPIQUE



COMMUTATEUR
EXINCO

GUIDON A
DOUBLE COLLIER

PORTE BAGAGES
POUR TAN SAD

CARTER A
PROTECTION TOTALE

SILENCIEUX
DEMONTABLE

REGULATEUR DE
TENSION ELECTRIQUE

La **QUICK**
NSU
98cm³

P.P.D.

VENTE A CRÉDIT
PAR NOS AGENTS



DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL
DIFFUSION INDUSTRIELLE FRANÇAISE
18, rue de Paradis, PARIS (10^e)
Tél. : TAIbout 58-50

4
Après la célèbre

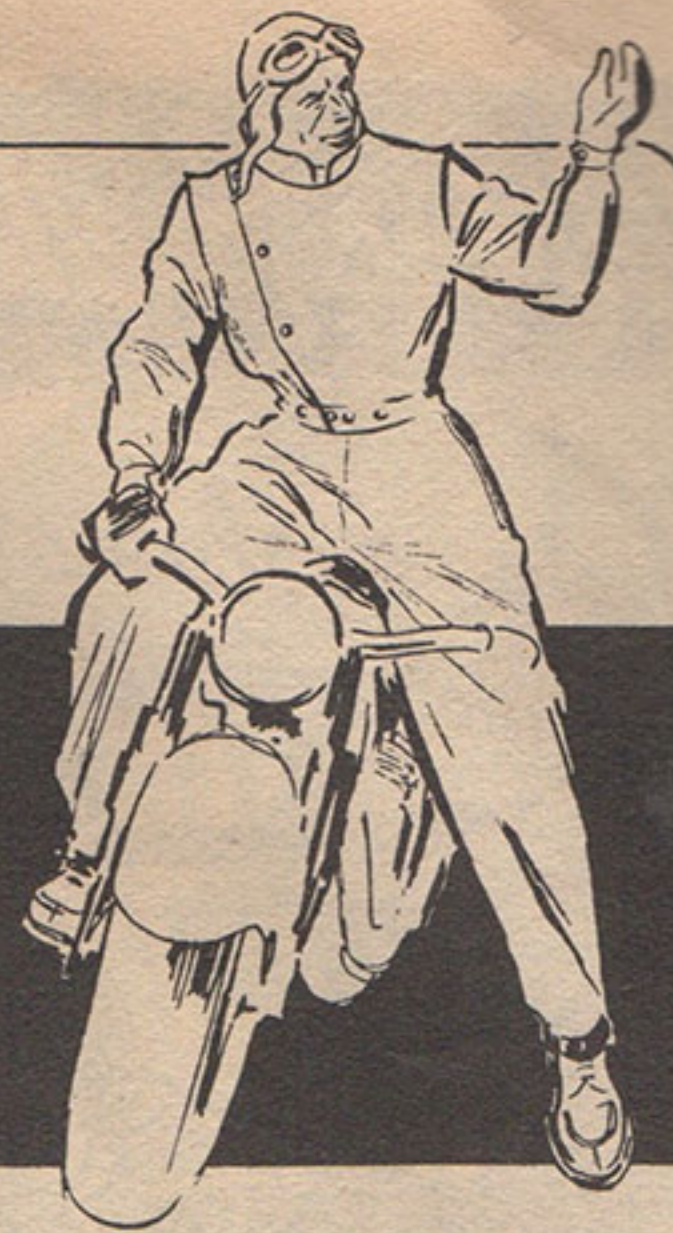
MACOMBYNN 54



FABRIQUÉ EN
**CORDOUAL
SPORT**

le survêtement idéal
du motocycliste

Tellement plus pratique



2 nouvelles créations
toujours aussi pratiques

MONMANTO



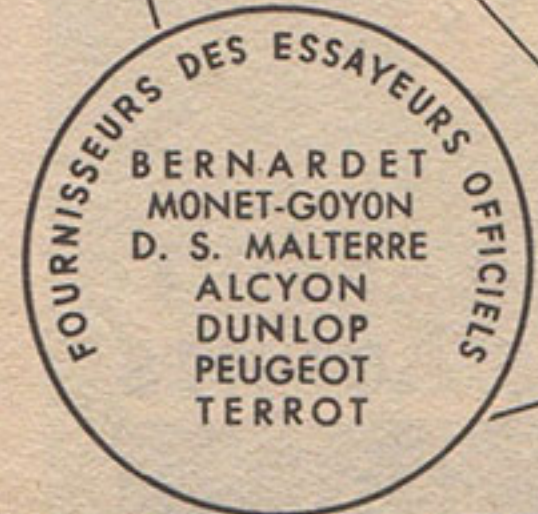
... **Vaste**, raglan long qui, en assurant une protection efficace du conducteur, en fait un vêtement de ville, de belle allure.

SURJAMB



... **Ample** par sa coupe, et donnant une entière liberté de mouvement.

Protection totale des jambes.



Un vêtement pour chaque usage

Moto ou scooter • Ville ou sport

MACOMBYNN

Tous renseignements et listes des dépositaires chez le seul fabricant
2, RUE DE LA PLUMETTE • AMIENS • TÉL. : 41-72

EN VENTE CHEZ LES PRINCIPAUX MOTORISTES DE VOTRE RÉGION



ACCESSOIRES
ET ÉQUIPEMENT
D'HIVER
VOIR
NOTRE ÉTUDE
EN PAGE 14

★ Échos	6	★ Trial de Saint-Cucufa	25
★ Salon de Londres ..	8	★ Sports et Clubs	28
★ Raid Nord-Orient..	12	★ Records B.M.W....	30
★ Équipement d'hiver..	14	★ Productions Shantrix	31
★ Essai B.M.W. R. 51/3.....	20		

8^e ANNÉE

N° 137

15 DÉCEMBRE 1954

MOTOCYCLES

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

**Habillée
ou
toute
nue ?**

L'influence du scooter, celle de la compétition ont incité nos constructeurs à tâter du carénage dans le double but d'obtenir une plus complète protection du pilote et une meilleure forme de pénétration pour la machine.

Cette formule, si elle se généralise, recueillera-t-elle l'approbation unanime des vrais motars. Ce n'est pas certain si nous en croyons, d'après la lettre qu'il nous adresse, M. Robert Pagès, de Marseille, qui se range de lui-même dans la catégorie de ces « mordus » qui représentent toute une génération motocycliste.

M. Pagès dit que les belles choses ne gagnant pas à être cachées, c'est hérésie de dissimuler sous des tôles un moteur de lignes vraiment harmonieuses.

Pour faire une comparaison avec l'art statuaire, notre lecteur préfère la parfaite nudité des marbres antiques : Discobole, Apollon, Hercule et, qui sait, Vénus, aux rigides redingotes en bronze de nos illustres bonshommes ; ce en quoi il n'a certes pas tort. Mais la sculpture étant de l'art et la moto du positif et du pratique, on ne peut guère conclure de l'un à l'autre.

En exposant son point de vue, notre correspondant admet qu'il y a une évolution technique dirigée, sinon commandée, par une clientèle ayant d'autres aspirations que ceux de sa génération : la plupart des motocyclistes actuels ne ressentent pas tellement l'amour de la mécanique pour elle-même. Ils souhaitent au contraire qu'on la leur fasse oublier le plus possible. Un des moyens, pour y parvenir est de la leur cacher, comme sous un capot de voiture.

Toutefois, ce qui enchante les uns, ne séduit pas les autres, ce qui rend angoissant pour les constructeurs ce problème à solutions multiples, à moins qu'à la manière de nos grands couturiers, ils ne puissent nous proposer des modèles déshabillables, « bien roulés » et aussi séduisants en robe qu'en bikini.

Enders Max.

Goiot et non Guiot.

Nous avons signalé dans un précédent écho la récente invention d'un constructeur français de moteurs marins, grâce à laquelle tous les moteurs deux temps peuvent fonctionner, suivant ce cycle, dès le plus bas régime, ce qui, pratiquement n'avait, à notre connaissance, jamais été réalisé.

Malheureusement une erreur typographique a fait attribuer à un M. Guiot, inconnu dans la partie, la réalisation de M. Goiot, constructeur nantais, dont les productions sont bien connues de tous ceux qui pratiquent le sport nautique motorisé.

B.P. réédite la Coupe Gordon-Bennet.

Au début de ce siècle, l'Américain Gordon Bennet, pour favoriser l'essor de l'industrie automobile en donnant aux constructeurs l'aide financière leur permettant de faire la preuve de la valeur de leur marque, créait la coupe qui porte son nom et qui eut à l'époque un retentissement mondial. Cinquante et quelques années plus tard, la Société générale des Huiles de Pétrole B.P. vient de décider de s'associer à son tour aux efforts de tous ceux qui se passionnent pour le sport (donc le progrès) de l'automobile, en apportant son concours à la création, sous l'égide de l'A. C. de Champagne, d'une importante compétition : challenge international de vitesse disputé sur trois ans et comportant chaque année une épreuve de vitesse réservée aux voitures de course de la formule internationale n° 1 et courue sur le circuit de Reims.

Chaque épreuve annuelle comporte plus de 20 millions de prix bien répartis, allant de 10 millions au premier jusqu'à 300 000 F au huitième, ce qui promet, outre les primes pour records du tour et de la course, une lutte ardente entre tous les concurrents, du leader à la lanterne rouge.

Au terme des trois années du challenge, en plus des prix annuels, 6 000 F en espèces, trois coupes dont une en or massif, une en vermeil, une en argent massif, deux en bronze, récompenseront les héros de ces trois épreuves. Il va y avoir du grand sport automobile en 1955.

R. Coleman convole...

Le mariage de Rod Coleman, le sympathique champion de la marque A.J.S., avec M^{lle} Jacqueline Etherington, a été célébré à Birmingham, le 29 octobre dernier.



Le raid Belgique - Oubangui-Chari.

Le périple de 29 000 km, accompli par deux couples belges, MM. et M^{mes} Brel et Hellebenyck, auquel nous avons fait une récente allusion a eu, sur le retour, une étape à Poitiers. Le M. C. du Poitou nous confirme leur passage dans cette ville avec, à l'appui, une photo sur laquelle figure M. P. Gillard dudit club. Les motos sont des 750 cm³ Harley-Davidson, équipées de sidecars, comme on le voit sur la photo, lourdement chargés.

**

Saigon - Paris sur 175 Peugeot.

Deux sous-officiers mécaniciens d'aviation, MM. Hervé et Froli, libérés de la guerre d'Indochine, décident de rentrer en France à moto et, pour ce faire, se procurent sur place, chez l'agent Peugeot M. Séguy, deux 175 cm³, type T.C.4. Ils prennent le départ de Saïgon le 26 juillet et rejoignent Paris au début d'octobre. Leur retour fut l'occasion d'une réception à laquelle fut conviée la Presse.

MM. Hervé et Froli ne s'enorgueillissent pas outre mesure de cette performance ; navigateurs et mécaniciens, leur double mérite est d'avoir su tracer le meilleur itinéraire, avec les routes les plus praticables et d'avoir entretenu si scrupuleusement leur matériel que, sans les mul-

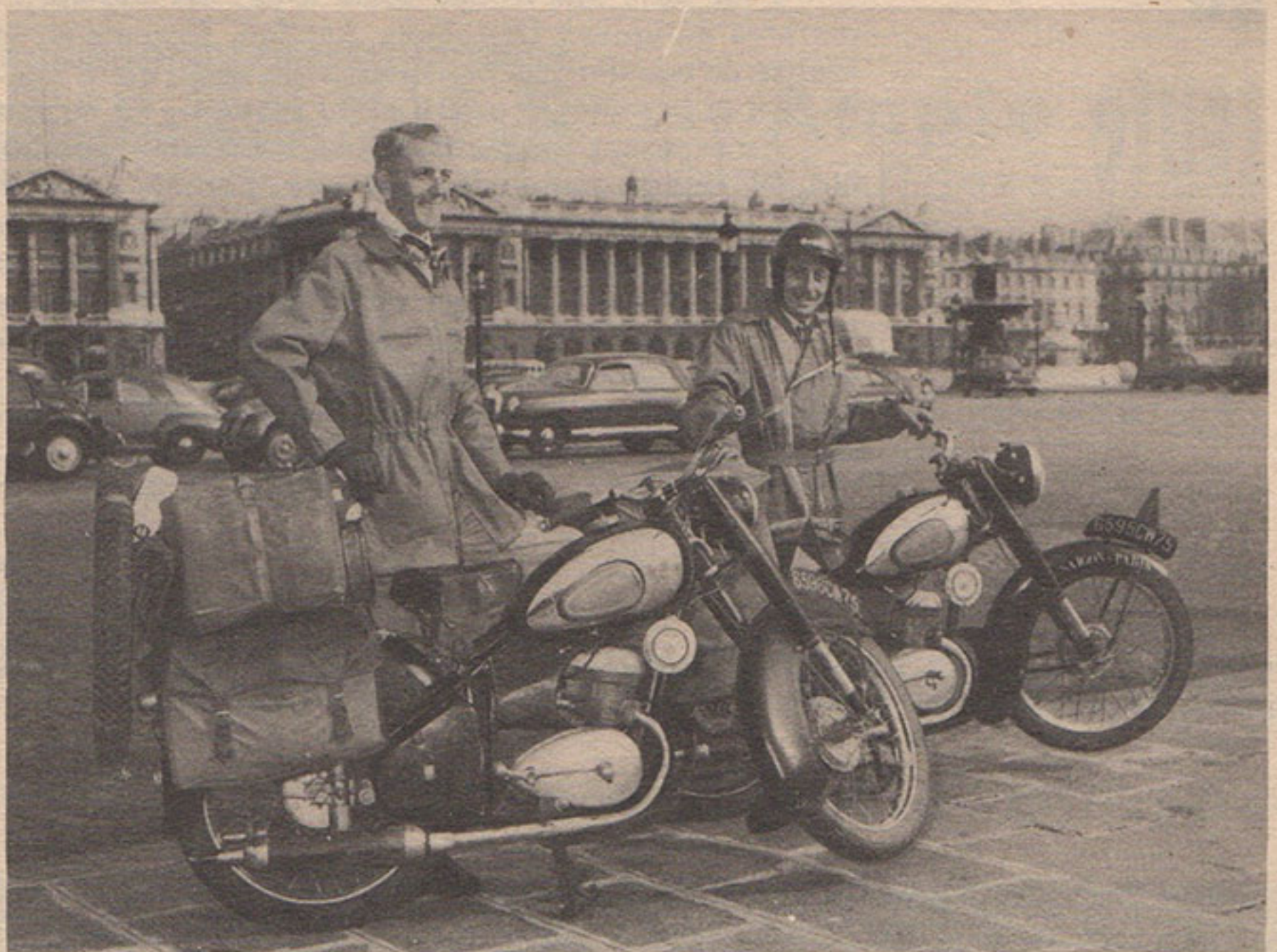
tiples visas attestant leur passage, on eut pu les croire arrivés de la proche banlieue. Ils n'avaient d'ailleurs d'autre ambition que de faire un beau voyage... de 15 000 km.

Ces deux grands voyageurs nous donnent une leçon de modestie et de savoir-faire : avec un bonne moto et un peu d'attention à son égard, on peut aborder les plus longs parcours sans appréhension.

A noter que les deux Peugeot n'avaient subi aucune modification essentielle, sauf l'aménagement du porte-bagages pour recevoir, et supporter, outre les bagages, un réservoir de secours.

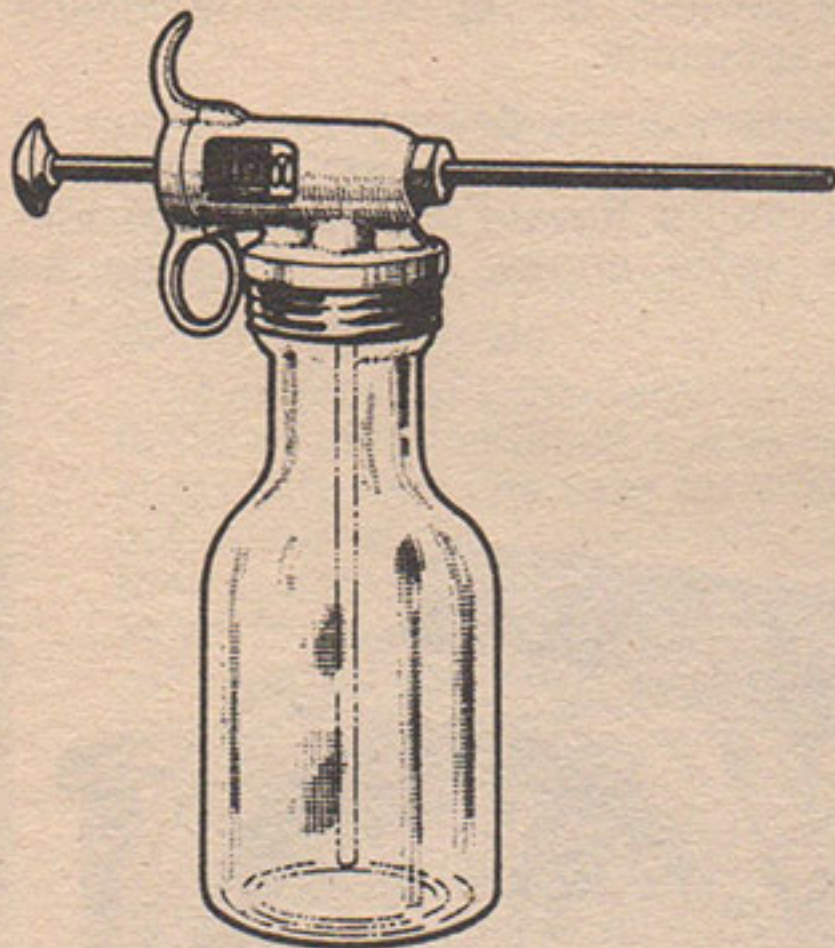
Les incidents mécaniques se sont bornés, outre un décalaminage, à quelques crevaisons et tensions de chaîne secondaire.

MM. Hervé et Froli, à leur arrivée à Paris.



Doseur pour deux-temps

La Compagnie des Pompes et Distributeurs a été parmi les premières à étudier très sérieusement la question du ravitaillement rationnel des motocycles équipés de moteurs deux temps lubrifiés par mélange d'huile à l'essence. Elle a réalisé, depuis un certain temps déjà, un doseur qui permet ce mélange à tous les pourcentages désirés et avec toutes les huiles courantes. Ce doseur



portatif, à la portée des petits distributeurs, se complète par un appareil plus important comprenant le doseur monté sur un coffre métallique, monté sur roulettes et prévu pour recevoir le tonnelet standard d'huile.

Modèles réduits.

Au récent concours de modèles réduits qui eut lieu à Londres il y avait trois catégories pour les motocyclettes.

En catégorie Moderne le premier prix alla au réalisateur d'une 7 R.A.J.S., longueur 23 cm. La fidélité est admirable et sur une photo de 13 x 18 il est impossible de voir qu'il s'agit d'une réduction. Rayons à l'échelle, chaînes, tubulures, prise d'air de réservoir, tout y est. Une petite merveille. La classe « Vintage » fut remportée par l'auteur d'une Velocette K SS de 1929, tandis qu'en catégorie « Pionniers », une Werner de 1895 remportait la palme. Un Espagnol, M. Olivé, avait présenté dans cette catégorie un sidecar Sun de 1913, mesurant 16,5 cm, il fallut un deuxième vote pour le départager de l'auteur de la Werner. M. Olivé avait envoyé cinq modèles dans les classes Pionniers et Moderne.

Un prix spécial fut attribué à un concurrent qui logea un side Brough Superior de 1930 à l'intérieur d'une ampoule de moto de 6 W, une loupe avait été envoyée avec le modèle.

En tout, il y eut trente-neuf modèles jugés, ce qui prouve que les enthousiastes motocyclistes ne se rencontrent pas uniquement sur les routes.

Sprints.

Nous avons déjà rapporté dans les colonnes de ce journal le succès qu'avaient les épreuves dites « sprint » en Angleterre, avant la guerre. Il n'en subsiste que quelques-unes aujourd'hui.

Rappelons qu'il s'agit généralement de couvrir le quart de mille (402,33 m), départ arrêté, dans le minimum de temps, soit en match à deux, soit contre la montre, chronométrage électrique au 1/100 obligatoire pour la régularité de l'épreuve. Près d'Aldershot le Sunbeam M.C.C. avait réuni 70 concurrents dans une de ces épreuves attrayantes. Citons quelques temps en soulignant l'importance des « braquets ».

En 150 Webb sur M.V., avec 21 s 29/100 précède Dakin (E.M.C.-Puch) de 0 s 2/100.

La 250 Ariel de Terry couvre la distance en 16 s 17/100. La catégorie 350 est remportée par Tomkinson (Velocette) en 15 s 4/100. Le même pilote remporte la classe « Vintage » (machines d'avant-guerre) sur une 500 Rudge qui avait appartenu à Nott, en 14 s 32/100.

Petty, sur Norton 500, gagne en 650 en 13 s 40/100. Sur une Vincent Black Lightning spéciale, Brown couvre le quart de mille arrêté en 12 s 49/100.

Il a été curieux, mais toutefois normal, de constater que les machines « Vintage » souffraient davantage du manque d'adhérence que les modernes, ce qui prouve qu'avant-guerre on obtenait les chevaux beaucoup plus bas sur la courbe de puissance.

Du nouveau chez B.M.W.

D'après des sources bien informées les usines B.M.W. élargiraient considérablement leur programme de production. En premier lieu on signale la construction du « Moto - Coupée B.M.W. - Isetta » au printemps prochain. Ce véhicule serait vendu entre D.M. 2 500 et 2 900, ce qui reste très abordable pour les bourses moyennes. Il sera probablement équipé du moteur 250 cm³ culbuté bien connu de la marque munichoise; d'autre part B.M.W. se lancerait à son tour dans la construction d'un scooter, à savoir un 175 cm³ quatre temps présentant de nombreuses nouveautés, ainsi qu'un... prix raisonnable.

Enfin une nouvelle qui réjouira les amateurs des gros flat-twins de la marque : il paraît que B.M.W. équipera enfin ses fameuses 500 et 600 cm³ de la suspension arrière oscillante et de la fourche Earles à l'avant tant attendues dès le printemps 1955. En somme, on peut espérer que la grande maison allemande sortira prochainement de cet état léthargique dans lequel elle s'est cantonnée trop longtemps déjà!

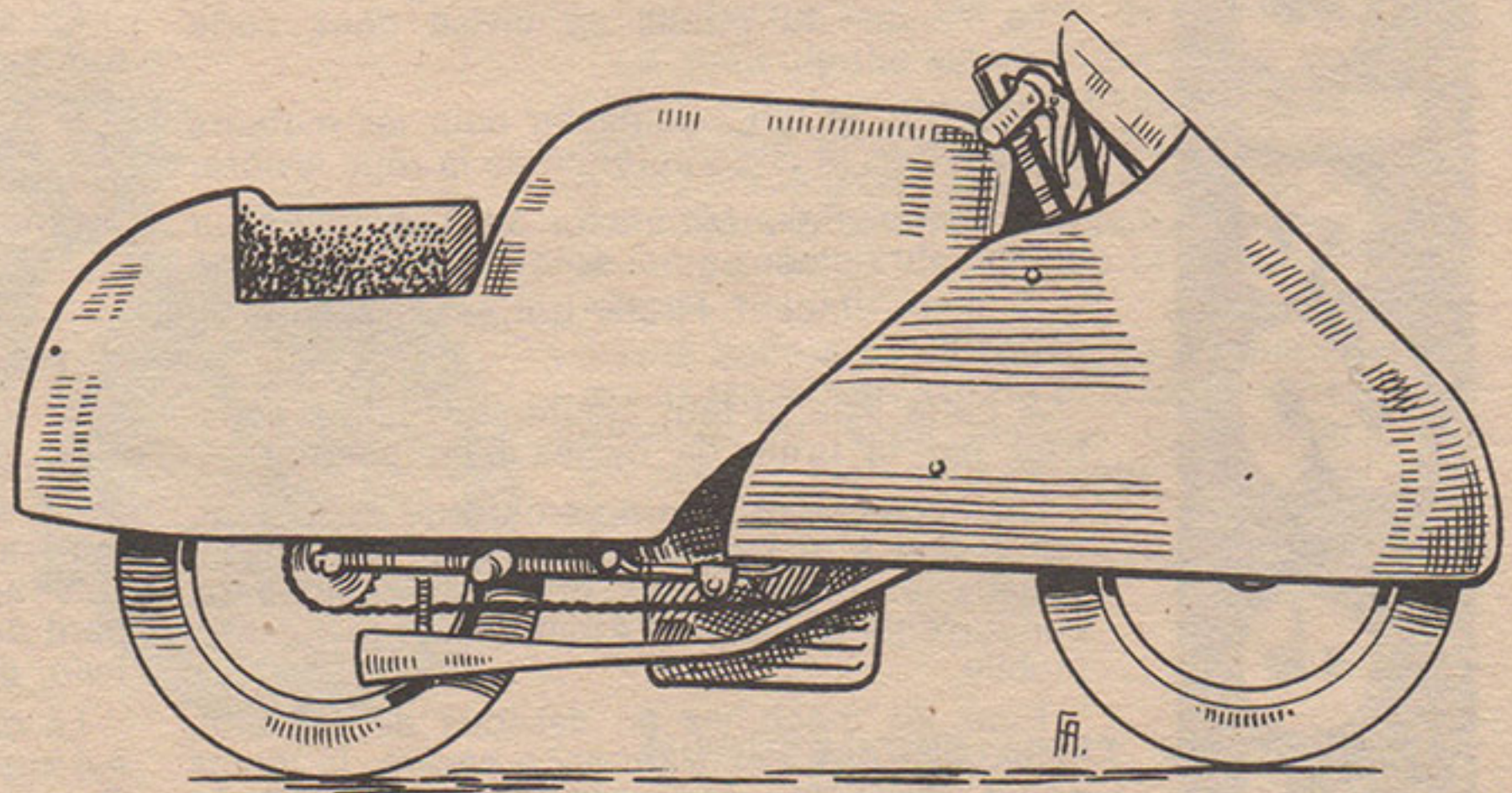
Une moto de course carénée pour 100.000 francs.

C'est en effet le prix fixé pour la plus petite machine de course anglaise. Le moteur qui anime ce petit bolide est un Cucciolo 48 cm³ à deux vitesses, à sélecteur au pied.

Le cadre et la fourche avant sont les mêmes que sur le modèle touriste fabriqué par la même maison.

Le carénage est en duralumin.

Cette machine, baptisée « Hurricane », est construite par les Etablissements Britax, de Londres.



La 48 cm³ Britax carénée.

COMME les années précédentes, le Salon du Cycle et du Motorcycle s'est tenu à Earles Court. Il était placé sous le haut patronage de Sa Majesté la Reine d'Angleterre, ce qui indique l'importance que les Britanniques attachent à cette manifestation qui, pendant une semaine, voit affluer les clients et agents des Dominions et du monde entier.

A part quelques nouveautés sensationnelles, la tendance, cette année, se concentre surtout sur une amélioration des modèles existants. La présentation est plus soignée. Le confort, par l'adoption presque générale de sièges biplaces bien dessinés, de garde-boue plus profonds et de suspensions oscillantes, a fait aussi l'objet d'une certaine attention.

Le capotage des phares lancé par Triumph il y a quelques années fait des adeptes; il permet de grouper, dans un endroit bien en vue, les instruments de bord, tout en donnant une apparence plus soignée à l'ensemble de la machine ainsi équipée.

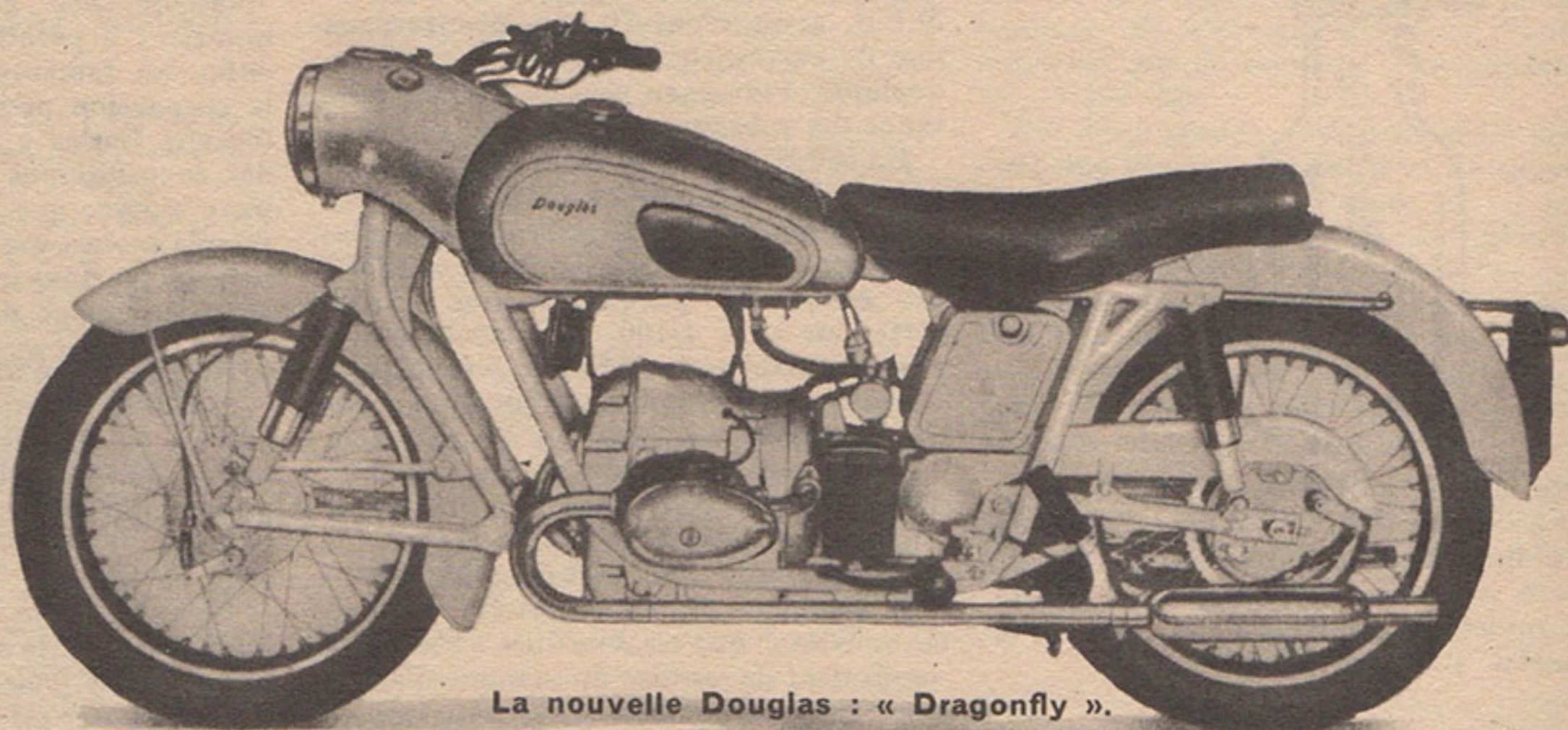
Le parc motocycliste anglais dépasse, actuellement, le million; cette augmentation est

Dans les catégories 150 et 220 cm³, le Villiers deux temps équipe les James, Francis-Barnett, D.M.W. et Sun.

En 250, à part le moteur Anzani anglais qui est un deux temps et équipe les Norman, B.S.A. et Royal-Enfield présentent des quatre temps à culbuteurs ainsi que Triumph avec ses 150 Terrier et 200 Tiger Cub. Dans ce groupe, on peut également placer la 200 Velocette L.E., à soupapes latérales.

Dans les catégories supérieures, 350, 500 et 650 cm³, les machines présentées par des marques comme Norton, Velocette, Douglas, Vincent, A.J.S., Matchless, B.S.A., Sunbeam, Panther, Ariel, etc., se partagent une clientèle d'amateurs de motos de performances plus sportives. La plupart de ces marques présentent également des machines de trial et de cross qui sont dérivées des machines de tourisme. Notons l'apparition de la maison Velocette dans cette spécialité.

Pour terminer, nous devons mentionner la catégorie des grosses motos qui comprend la 700 cm³ bicylindre Royal-Enfield, la 1 000 Vincent dotée, cette année, d'un carénage en



La nouvelle Douglas : « Dragonfly ».

dûe en grande partie aux bicyclettes à moteurs auxiliaires dont la production a singulièrement monté cette année.

La faveur du public se divise dans cette branche entre :

- B.S.A. et le Cyclemaster pour les moteurs placés dans la circonférence de la roue arrière;
- Power Pak, Minimotor et Cyclaid, pour les moteurs placés au-dessus de la roue arrière
- et le Vincent Firefly qui est fixé sous le pédalier.

A cette liste, il faut ajouter le Philips construit par la firme de cycles bien connue.

Les scooters, après un démarrage assez lent, paraissent être sur la bonne voie. Les Vespa, construites par Douglas, ont maintenant deux concurrents anglais : l'Albatross et le Scootomobile.

Pour les machines en dessous de 100 cm³, la bataille des prix s'annonce sévère, la moins chère étant l'Excelsior Consort à 66 000 fr. James, Norman et Sun présentent aussi des modèles économiques.

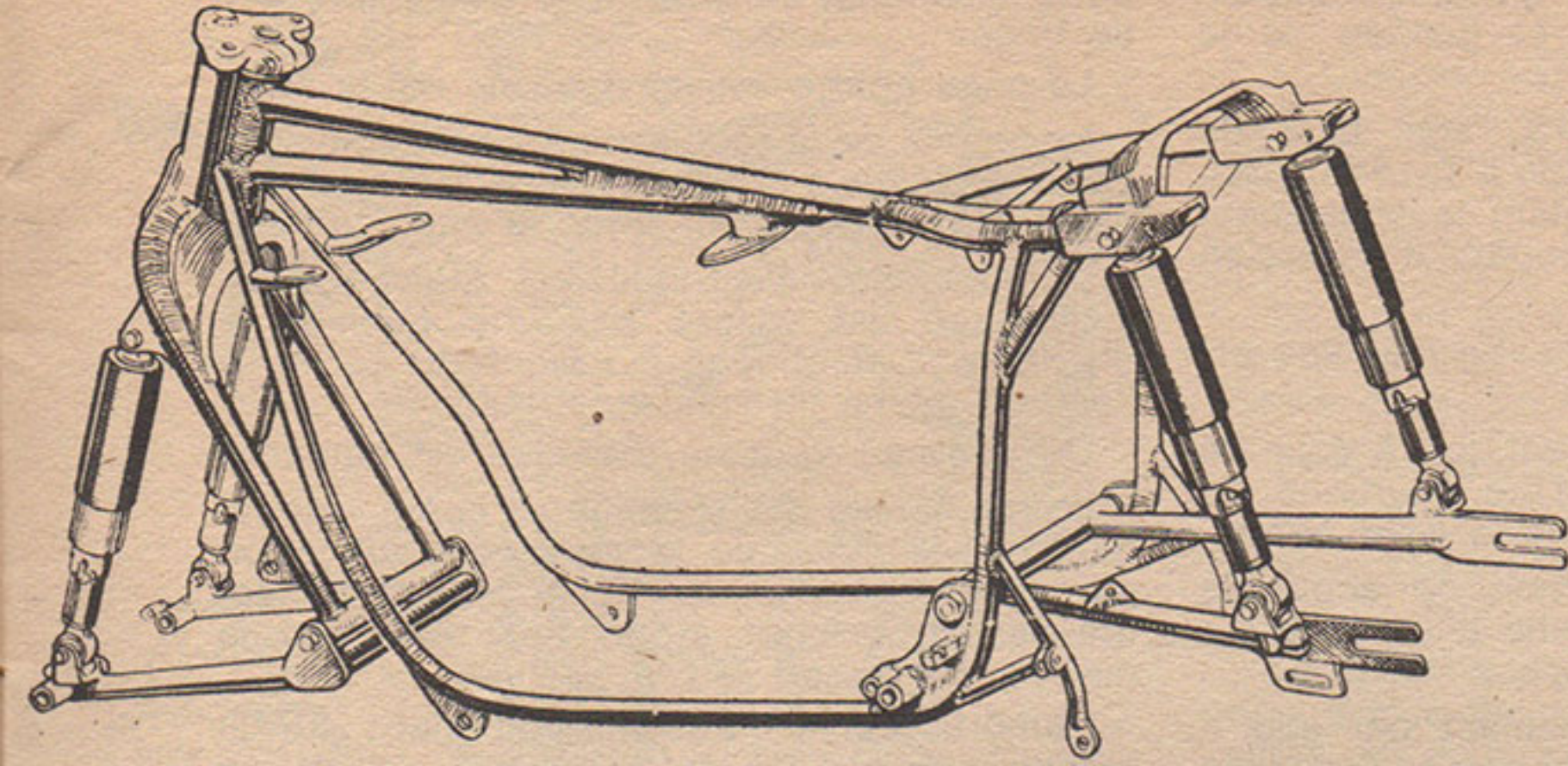
plastique qui en a fait le centre d'attraction du Salon et, enfin, la célèbre quatre cylindres Ariel.

En somme, la gamme des machines britanniques offertes aux clients est bien complète; il y en a pour tous les goûts et toutes les bourses. De plus, les prix paraissent raisonnables. Toutes choses qui feront pâlir d'envie nombre de motards de France et d'ailleurs.

PROGRAMME DOUGLAS POUR 1955

Depuis quelques années, la Maison Douglas avait surtout concentré sa production sur la fabrication sous licence du scooter Vespa. Des agrandissements lui permettent maintenant de produire en série une nouvelle 350 flat twin, de fort belle apparence : la « Dragonfly ».

Le cadre double berceau entièrement soudé est muni à l'avant d'une fourche brevetée Earles-Reynolds et, à l'arrière, d'une fourche oscillante classique. Les quatre amortisseurs sont signés Girling et sont du type réglable. Bien que très



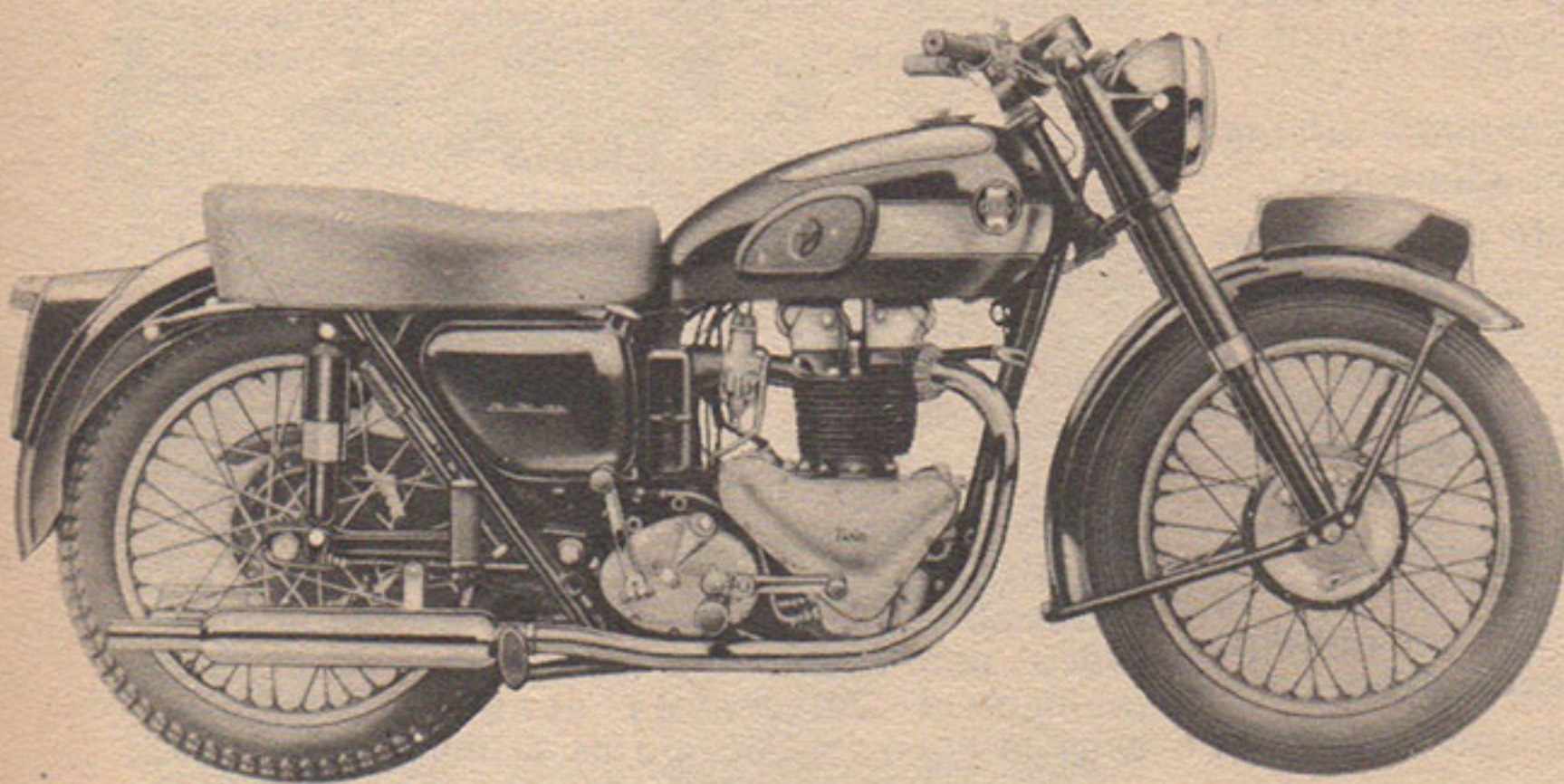
Le cadre Douglas a été redessiné, fourche Earles et amortisseurs hydrauliques.

léger, ce cadre donne une impression de rigidité et de solidité étonnantes.

Le moteur est considérablement modifié par rapport à celui de la Mark V qu'il remplace. Les carters ont été renforcés par des nervures internes. Les axes du vilebrequin sont d'un diamètre plus important et des épaulements en acier forgé permettent d'obtenir automatiquement le jeu latéral exact pour les bielles en acier forgé qui tournent chacune sur un roulement à deux rangées de rouleaux. Les pistons à jupe fendue donnent un taux de compression de 7,25 à 1. Les segments supérieurs sont chromés et deux racleurs sont utilisés par piston, un sous les segments de compression et un autre plus large au bas de la jupe. Les cylindres en fonte s'enfoncent de 2,5 cm dans le carter. Les culasses, en fonte également, sont munies de joint en Klingerite et sont maintenues par quatre boulons. Les tiges de culbuteurs sont en tube de dural.

L'allumage est assuré par une bobine et un distributeur; celui-ci est placé à la partie supérieure du carter moteur; un cache galbé et ventilé le protège.

Une génératrice Miller fournit le courant nécessaire à l'allumage et à l'éclairage. Elle est du type extra-plat et elle est dissimulée par un carter maintenu par quatre vis sur l'avant du carter moteur. Le courant alternatif qu'elle produit passe par un redresseur fixé sous le réservoir, ce qui a pour avantage de le



Ariel 650 cm³ twin « Huntmaster ».

refroidir aisément. La batterie est placée juste derrière le carter d'embrayage.

Un filtre à huile rapidement démontable est logé à l'avant du carter. La double pompe à huile baigne dans le carter d'huile et l'huile passe dans le filtre avant de parvenir sous pression aux têtes de bielles. Les pignons de distribution travaillent dans l'huile et la culbute est lubrifiée par les vapeurs d'huile envoyées par la pression dans les tubes renfermant les tiges de culbuteurs.

La boîte de vitesses a quatre rapports qui sont : 5,57, 7,05, 9,60 et 15,54 à 1. L'embrayage est monodisque.

La carburation est assurée par un seul carburateur Amal Monobloc incliné; le mélange gazeux passe par une pipe à bifurcation, venue de fonderie avec le carter d'embrayage. Cette pipe débouche de chaque côté du carter. Un tube chromé relie la pipe d'admission à chaque culasse.

Le réservoir à essence est en tôle d'acier soudée. Sa contenance est de 25 l.

Les garde-boue enveloppants sont profonds



La Vincent 1000 cm³ type « Prince Noir ».

et les roues sont équipées de pneus Dunlop 3,25 x 19, Ribbed à l'avant et à pavés à l'arrière.

Les freins ont 178 mm de diamètre.

Le haut de la fourche avant est dissimulé par un capotage qui rejoint l'avant du réservoir et en forme, en quelque sorte, le prolongement. Il contient le phare à sa partie avant et sa partie supérieure reçoit l'interrupteur, l'ampèremètre, la lampe témoin d'allumage et le compteur de vitesse.

Une boîte à outils très large remplit l'espace qui existe entre l'axe de la fourche arrière et le dessous du siège biplace. Un emplacement est prévu à l'intérieur de cette boîte pour recevoir un filtre à air plat.

Cette belle machine ne sera mise en vente qu'au début du printemps.

NOUVEAUTÉS CHEZ VELOCETTE

En plus de ses modèles bien connus M.S.S. et M.A.C., Velocette offre aux moto-crossmen

une machine spéciale, la M.S.S. Scrambler. C'est une version allégée et gonflée de la 500 classique.

Entre autres modifications, son taux de compression a été porté à 8,75 à 1. Les cames, d'un profil spécial, augmentent le croisement des temps et la levée de la soupape d'admission a été augmentée.

Le carburateur utilisé sur cette machine est un T.T. Amal 15-32.

Le bas du moteur est identique à celui de série, ainsi que la boîte. Une couronne de 60 dents a été adoptée pour la roue arrière.

Le réservoir de 10 l permet un angle de braquage important. La fourche télescopique a été également modifiée.

La bicylindre à refroidissement par eau a reçu quelques modifications, une des plus intéressantes est certainement le réchauffage de la pipe d'admission, ce qui facilite les départs à froid ou par temps humide, en éliminant le givrage qui se produit à l'intérieur du collecteur, phénomène bien connu des automobilistes.

La contenance du carter d'huile a été augmentée.

Moyennant supplément, cette machine est offerte émaillée en deux tons et munie d'un siège biplace semblable à celui des M.A.C. et M.S.S.

Pour ces dernières, rien de nouveau si ce n'est l'adoption d'une nouvelle plaque minéralogique avec feu rouge et catadioptré incorporés et du même gros silencieux plat pour les deux modèles.

PROGRAMME VINCENT POUR 1955

Carénages en fibres de verre.

Les Etablissements Vincent présentent, cette année, la série D qui remplace la série C bien connue. La Black Shadow est remplacée par la « Black Prince » et la Rapide par la « Black Knight ». La monocylindre Comet devient la « Victor ».

Extérieurement, ces trois machines se ressemblent, leur carénage étant identique.

Vincent ne s'est pas contenté d'habiller ses motos. Si on lève le carénage qui dissimule la roue arrière (chose facile puisqu'il suffit de desserrer deux boulons et de basculer vers l'avant tout l'ensemble), on s'aperçoit tout de suite que le frein arrière ne comporte plus qu'un seul tambour.

Le réservoir d'huile, d'une capacité de 2,85 l, est fixé à l'intérieur de ce capot et relié au moteur par des tubes souples. Son remplissage s'effectue en soulevant le siège biplace.

La batterie de 14 A est également logée sous le capot.

On note également que la suspension a été totalement modifiée : les éléments télescopiques et l'amortisseur central ont disparu pour faire place à un très gros amortisseur hydrau-

lique Armstrong, donnant un débattement total de 15 cm.

Le pneu arrière est un Avon de 400 x 18.

La broche de la roue arrière a été remplacée par une broche à écrou qui se desserre à l'aide de la clé utilisée pour lever le capot arrière.

L'équipement électrique est signé Lucas. L'allumage est assuré par une bobine, le distributeur étant logé à l'avant du carter, à l'endroit même de l'ancienne magnéto.

Un nouveau système d'avance est employé.

Le reniflard a été simplifié; il opère maintenant par le guide de la soupape d'admission du cylindre avant et son échappement s'effectue par un raccord et un tube fixés sur la cuvette du ressort.

L'amortisseur de transmission placé sur le pignon moteur a été renforcé mais il est malgré tout d'un rendement plus souple.

La culasse arrière est maintenant semblable à celle de l'avant et les carburateurs sont tous les deux du même côté; ce sont des Amal « Monobloc », type 389 (376 sur la Knight), à corps vertical.

Le capotage avant, appelé « nacelle » en Angleterre, forme tableau de bord à sa partie supérieure. Ce dernier reçoit le compteur de vitesse, l'ampèremètre, la clé de contact et l'interrupteur d'éclairage. L'accessibilité de ces organes et celle du guidon et de l'amortisseur avant sont rendues faciles par le basculement de la « nacelle » tout entière vers l'avant; il suffit pour cela de dévisser l'axe du frein de direction. De chaque côté de la « nacelle » sont fixées deux petites coquilles amovibles, destinées à protéger les mains du pilote du vent et de la pluie.

La nacelle est surmontée d'un pare-brise en plexiglass dont les côtés, à leur partie supérieure, s'incurvent vers l'extérieur, de façon à écarter le remous d'air de la tête du pilote.

Le carénage est entièrement réalisé en matière plastique laminée, à base de fibre de verre. Ses avantages sont la légèreté et surtout une résistance remarquable. De plus, il est insonore.

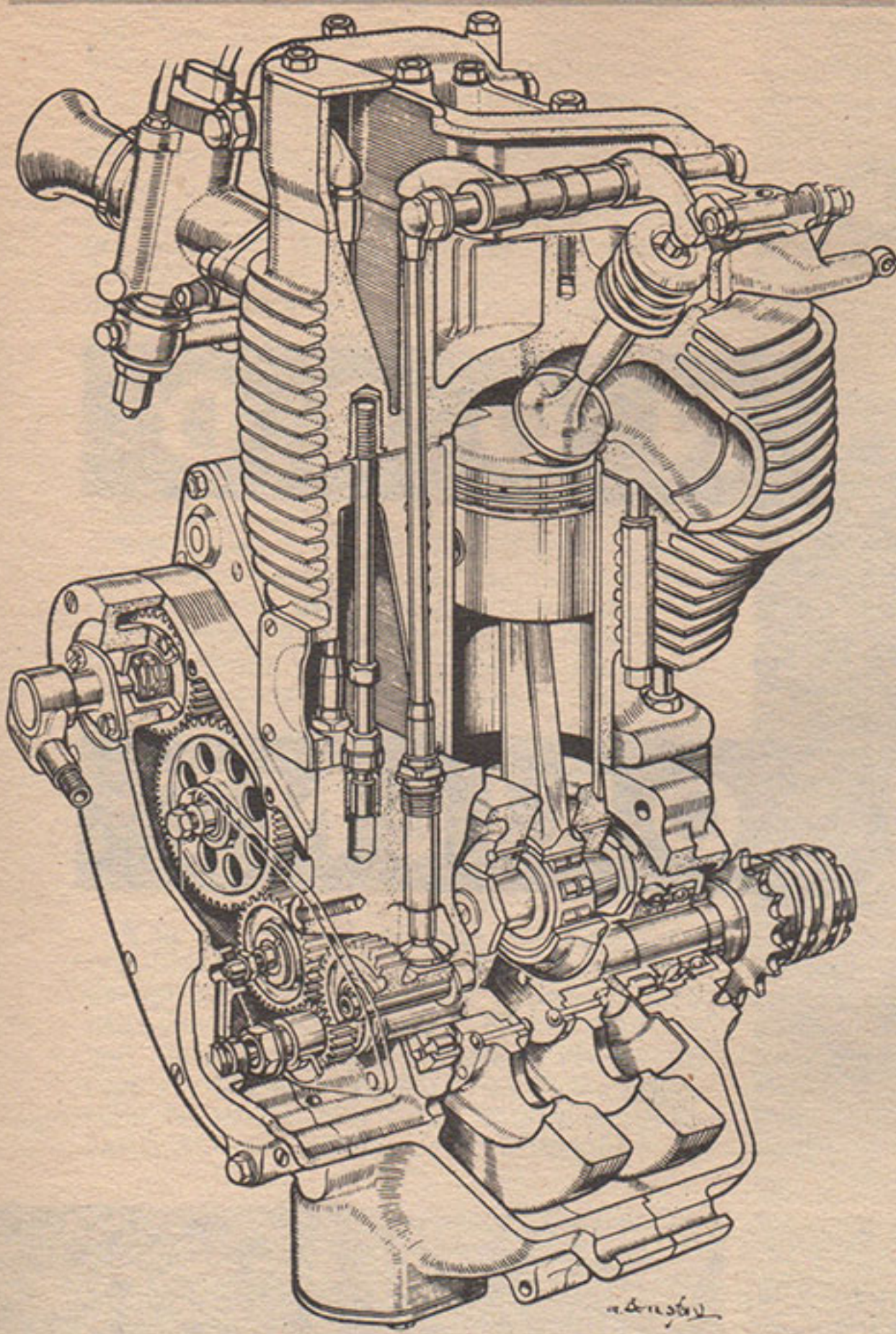
Le garde-boue avant, également en plastique, très enveloppant, se termine à sa partie arrière inférieure en forme de pare-boue. Il ne laisse apparaître que la partie inférieure de la fourche avant.

Les deux panneaux latéraux s'évasent, formant pare-jambes à leur partie avant. Ils sont fixés sur les solides pare-chocs par des boulons moletés permettant un démontage rapide. Ils se prolongent, à leur partie supérieure, de façon à canaliser l'air destiné au refroidissement des cylindres.

Le réservoir d'huile étant transféré à l'arrière, le réservoir d'essence a maintenant une capacité de près de 20 l.

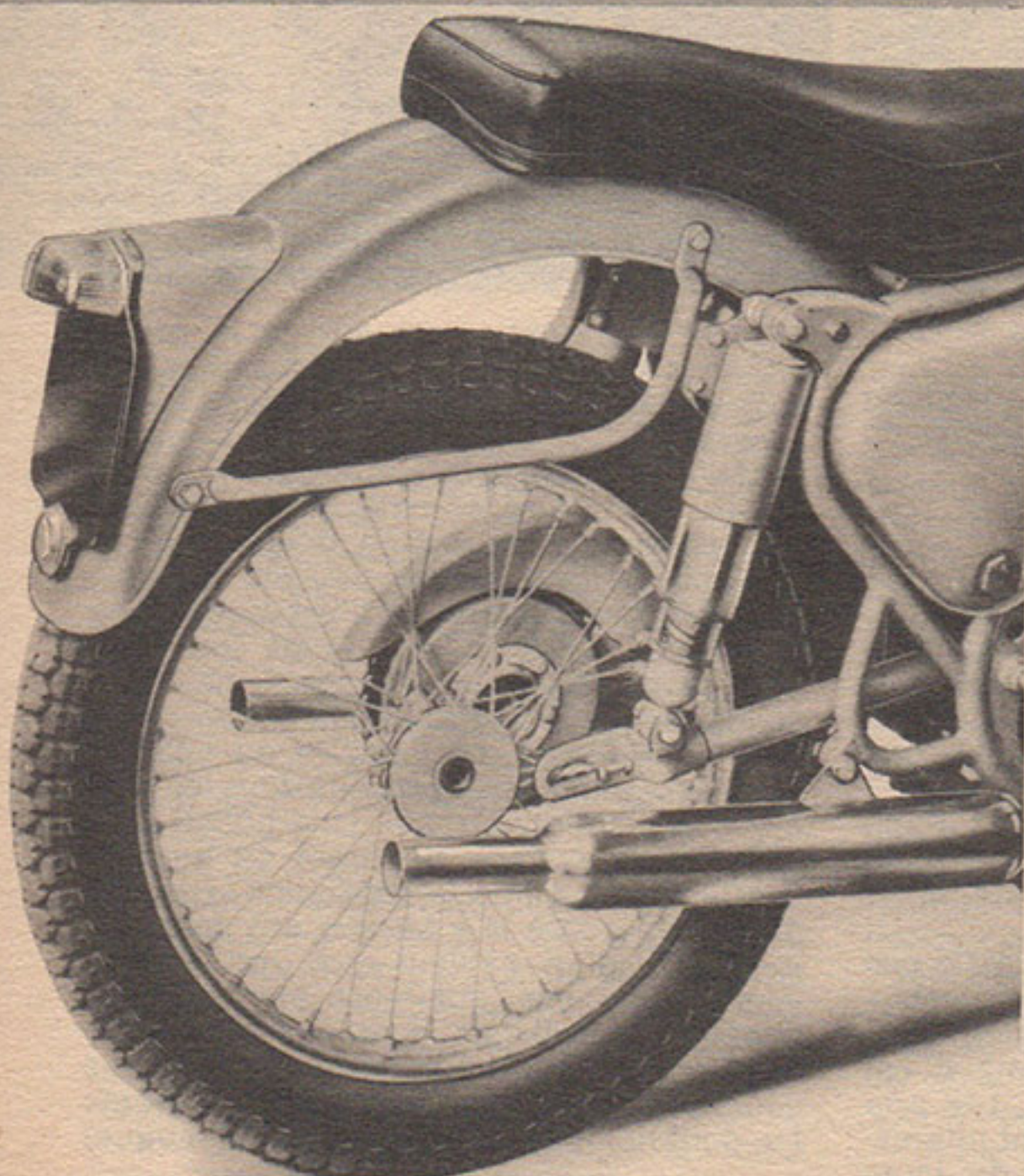
Des coffres latéraux en matière plastique sont prévus pour transporter les bagages. Ils seront rapidement détachables et s'harmoniseront avec la ligne de l'arrière de la machine.

En réalisant ces machines, d'un poids semblable à celui des précédents modèles et d'un prix à peine plus élevé, Vincent est sorti des sentiers battus et va certainement révolutionner le marché de la moto de sport.



Crevé du moteur Gold Star (500 cm³).

Roue à broche sur les nouvelles B.S.A.



LES SCOOTERS

L'Albatross est un scooter de luxe fabriqué par les Établissements Dayton qui sont d'importants constructeurs de cycles.

Le moteur utilisé est le Villiers 225 à quatre vitesses.

Le cadre est formé d'un tube de 5 cm de diamètre qui affecte approximativement la forme d'un S.

La fourche avant est une Reynolds-Earles.

Le tablier avant et les panneaux latéraux sont en tôle d'acier emboutie. Les marchepieds vont du tablier au garde-boue arrière.

Le réservoir d'essence contient près de 10 l. Son orifice de remplissage est placé sous le siège en caoutchouc mousse.

Les tambours de frein, à ailettes, en alliage léger, équipent les roues de 30 cm de diamètre interchangeables avec moyeux à broches.

Le refroidissement du moteur est assuré par le courant d'air passant dans le tunnel qui va du tablier au moteur; de là, il s'échappe par les ouïes pratiquées dans les panneaux latéraux.

Le sélecteur des vitesses est commandé par une pédale placée à droite.

L'allumage est assuré par un volant magnétique et la batterie est chargée par l'intermédiaire d'un redresseur.

Le prix, y compris la taxe d'achat exigible en Grande-Bretagne, est d'environ 182 000 fr.

Le Scootomobile, fabriqué par la Société Harver spécialisée jusqu'ici dans la construction des avions, est actuellement fabriqué en série. Il est annoncé comme le plus luxueux scooter vendue en Grande-Bretagne.

Le carénage de la partie avant ressemble beaucoup à celui de la 500 cm³ B.M.W. qui fit une tentative de record à Montlhéry cette année.

Le pare-brise incorporé est généreusement dimensionné.

Le cadre en tube d'acier, qualité aviation, est entièrement soudé.

La carrosserie est en plastique « Rhteglass ».

Le moteur est un 197 cm³ Villiers.

Un démarreur électrique est monté sur le type luxe.

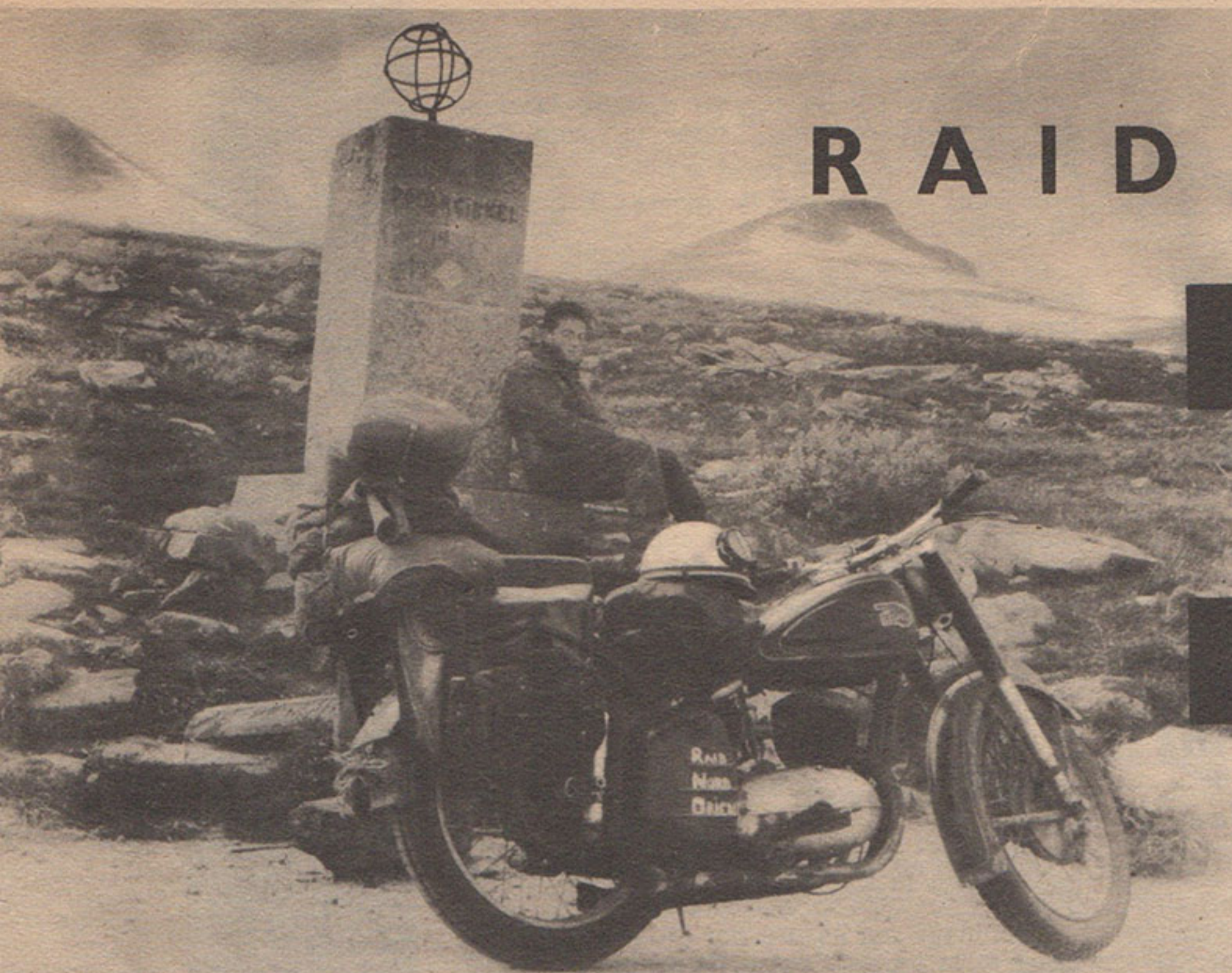
Le changement de vitesse s'opère par deux pédales placées à droite.

La fourche avant est télescopique. La fourche arrière est oscillante et suspendue par l'intermédiaire d'une barre de torsion en acier laminé appelée « Lamibar » qui travaille à l'intérieur de l'axe creux de la fourche.

Pour faciliter l'accès aux organes principaux, tout l'arrière de la carrosserie peut être soulevé.

Autres points intéressants : les roues sont d'un diamètre plus grand que sur les scooters classiques. Ce scooter possède deux phares. Le prix n'a pas encore été fixé.

Le Salon de Londres



RAID

N O R D

O R I E N T

PRÉPARER un raid est une œuvre de longue haleine, surtout quand on ne possède que peu d'argent, que l'on est étudiant (E.S.C. Reims) et que l'on veut relier l'Arctique au Caucase!

En octobre 1953, on pouvait entendre des : « Non, tu ne partiras pas! (les parents) tandis que je remplissais feuillets sur feuillets en français, anglais ou autres pour établir des contacts personnels et obtenir les visas indispensables.

Maintenant, la situation est tout autre et des « Bravo, cher ami » se font entendre. « J'avais toujours dit que vous réussiriez » s'écrie chaque grand-père, qui se croit obligé de me narrer des aventures remontant à un voyage en Espagne, fait il y a soixante ans, quand il avait vingt ans!

Et cela vient de ce que le Raid Nord-Orient est né, et a vécu. Voici sa (petite) histoire mais non la relation fidèle de « tout », car c'est au-dessus de mes forces, et des vôtres aussi, probablement. Auparavant, parlons un peu technique.

TECHNIQUE

Vous avez certainement remarqué, en couverture du numéro de « Motocycles » du 15 juillet dernier, une photo de mon équipage. Nous allons le détailler.

Moto et remorque de série. Moto Csepel 250 cm³ deux temps, qui avait accompli 12 000 km (c'était la machine qui avait servi à « Motocycles » pour l'essai à Montlhéry). Remorque Fulgur, type valise, renfermant, avec mes bagages personnels, quelques pièces telles que segments, piston, rayons, ampoules, bougies, bobine, condensateur et vis, plus trois chambres à air. Deux pneus Englebert étaient accrochés par des sandows sur le couvercle. Je dois dire que le piston me fut inutile...

Equipement personnel : le stricte minimum : une combinaison, un casque Geno à visière, une ceinture de cuir Braun, pour soutenir les reins, des bottes et des lunettes.

Equipement photographique : un appareil Semflex 6 x 6, type standard 3,5 et ses accessoires (films et filtres), une camera fixe Mundus 16 mm sorte de bloc-note prenant plusieurs centaines de petites photos, et une camera 8 mm Armo.

Les sacoches cuir Braun contenaient la papperasse et le linge.

Les seules transformations faites à la moto se rapportaient aux freins, traités expérimentalement à l'Edrastop, aux bougies d'origine remplacées par des Eyquem 117 (constatées les meilleures pour ce service lors des essais), aux gicleurs, plus gros, et à la pose d'accessoires mousse Plasca.

La maison Shell s'était heureusement occupée de problème des lubrifiants et du carburant.

DÉPART

Je passe sur les innombrables démarches préliminaires, fastidieuses à raconter comme à lire, pour arriver au 28 juin.

Transportons-nous 14, rue Brunel, lieu du départ.

Une petite réception offerte par M. Poch réunissait quelques amis, et pour cela encore, reportez-vous au compte-rendu paru ici-même, le 15 juillet.

Je dois avouer qu'au fond je n'étais pas très rassuré, mais les dés étaient jetés. Ultimes photos, poignées de mains, nombreux souhaits et sourires comme il est d'usage, conseils et départ enfin. Les premiers tours de roues sont vraiment impressionnants. Adieu Paris! Soixante-dix jours



allaient s'écouler avant que je le revoie.

Sur la route, à Pantin, je fais signer mon carnet par un des derniers « flics » rencontrés.

Mais après Saint-Quentin, quelle douche froide, au propre comme au figuré, car, une certaine perturbation était venue de l'Atlantique (voir refrain de l'été dernier). Mes vitesses sautent, et c'est le pied sur le sélecteur que je dois raler Bruxelles, après avoir passé une douane symbolique. Heureusement, à Bruxelles, comme plus tard en Norvège, en Turquie ou ailleurs, en bref comme dans (presque) tous les pays il y a des agents Csepel. Une bêtise avait causé mon avatar : un ergot de blocage insuffisamment limé. La réparation expédiée, après une nuit à la « Maison des Jeunes » je repartis d'un meilleur pied que la veille vers Anvers, par l'autoroute bien connue, traversai la Hollande si proche et si pittoresque avec ses haies, ses moulins, ses coutumes, mais aussi ses pavés glissants (ce dont heureusement la Fulgur se moque)

pour arriver le soir à Tillburg, salué comme à la parade par une rangée d'autostoppeurs. Et c'est l'arrivée remarquable et remarquée de mon équipage dans un jardin privé, pour demander, en anglais, la permission de camper. Première difficulté de langage : je parle anglais, espagnol, me débrouille en allemand, italien, mais en hollandais! Toutefois, je vis avec étonnement un signe de refus répondre à ma demande de camper et j'allais repartir, quand on me fit comprendre, en excellent français, qu'en campant je risquais de m'enrhumer, alors qu'en acceptant le vivre et le couvert et me considérant comme invité, tout serait résolu. Vive la traditionnelle hospitalité hollandaise! Une fois de plus je me rendis compte que si j'avais tout d'abord parlé ma langue maternelle, tout le monde m'aurait compris! Mes hôtes, charmants, me firent goûter à la bonne cuisine régionale, me parlèrent des coutumes de l'endroit, et le lendemain me donnaient, avec des souhaits de bonne route, des indications précises qui m'auraient, comme tous les conseils, certainement profité si je les avais suivies.

ALLEMAGNE

A la frontière, la douane de la Bundesrepublik inscrivait « Gute reise » sur mon carnet de route quand un supérieur zélé fit ouvrir la remorque, puis déplier tente et sac de couchage, décapsuler l'huile de réserve, déplacer les sardines et les appareils de photo, etc. Deux heures perdues sans aucune profit pour personnel Je

La traversée de Hambourg est facile, mais, m'écartant de la trouée classique prévue à l'usage des gens pressés, je me perds dans le premier port nordique que j'ai vu. Tout, ici, respire la force, même ces ponts énormes qui vous écrasent de leur hauteur, et même ces vieux bâtiments de brique rouge qui tiennent depuis toujours ou qu'obstinément l'on reconstruit après chaque guerre sur le même plan qu'auparavant. Je quittai tard cette symphonie d'ocre et de jade. Abandonnant l'autostrade, j'obliquai vers Neumunster essayant d'atteindre Flensburg.

J'ai vraiment eu l'impression de changer de pays, et pourtant le Schleswig-Holstein est une terre allemande malgré ses drapeaux aux couleurs françaises, ses prairies, ses haies et sa vie courtoise et légère, préfiguration du riant Denmark.

Et c'est Flensburg, ville musée, après Bad Bramstadt et son auberge de jeunesse miniature, dernière ville allemande.

La frontière apparut une fois de plus avec ses ordres d'arrêt et ses barrières.

Une surprise m'y attendait, et une bonne, cette fois, sous la forme d'un « alles gut Zollgut » très agréable après la douche précédente.

Les routes du Schleswig sont bonnes, sans plus, mais le tapis de la route du Jutland, que je découvrais, a certainement contribué, aussi, à me forger un enthousiasme inattendu pour ce petit pays si sympathique, criant son amitié pour les Français. Cordialité, compétence, amitié, tels furent les sentiments que j'ai rencontrés de Aabenrad à Copenhague, sans

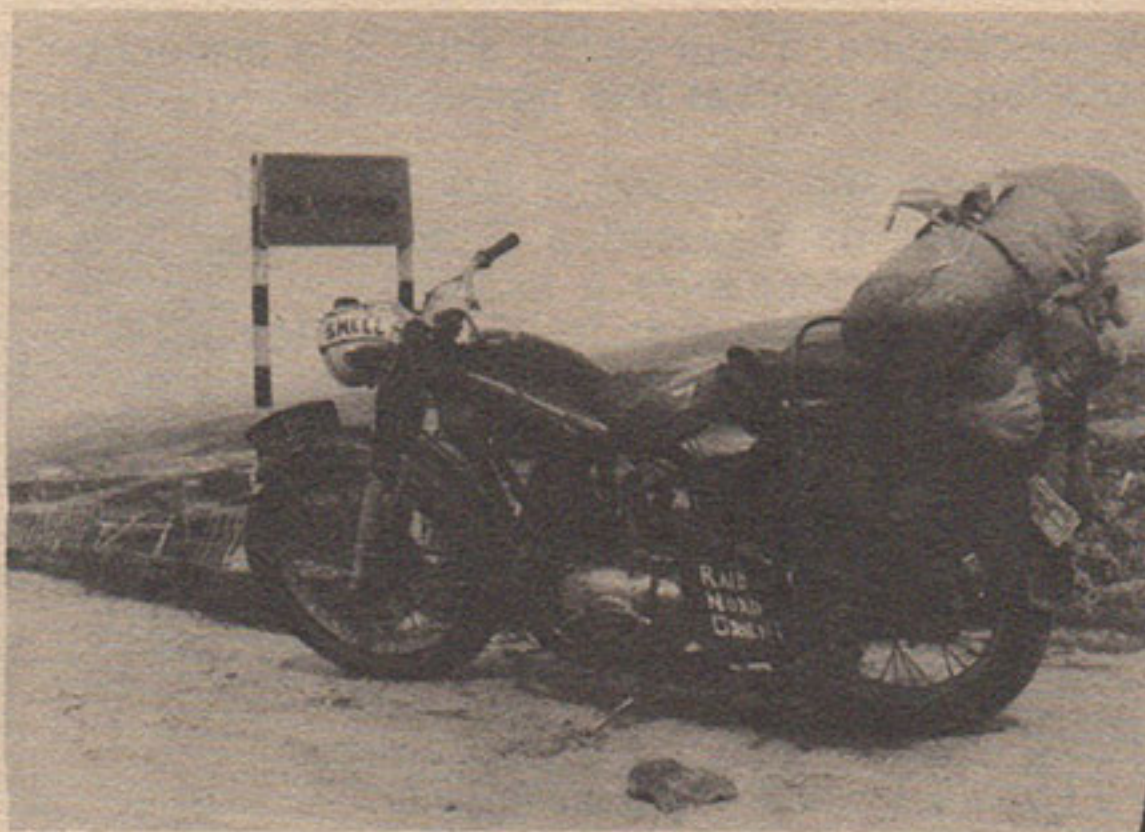
environ. Je devais avoir de redoutables incidents et des moments pénibles, mais en général, c'est à partir de Helsingborg que commençait le raid.

Les yeux grand ouverts, ayant par chance l'habitude de la conduite à gauche (habitude prise en Angleterre), je suis une côte découpée, travaillée, sauvage et verte, rose le soir. Puis c'est Gøteborg, des apparitions blondes, une frontière qui ne correspond à aucune réalité physique, et presque tout de suite l'arrivée sur Oslo sans que le temps ait passé, semble-t-il, et le domine sur un port noir que semble répudier une ville claire. Mon moteur tire vraiment bien et c'est en force que l'on gravit la dernière côte vers le haut de la ville. Puis je visite à pied, car c'est de cette seule façon que l'on peut prendre « contact » et c'est cela que je cherche avant tout.

Je rencontre un émigrant français. Employé dans une usine de lait en boîtes comme contremaître, Joseph Marana habite Oscarrt 82, à Oslo et gagne 80 000 francs par mois. Le niveau de vie des Scandinaves est très haut et la vie ne m'a pas paru cher du tout. Mais bien sûr, je ne peux avoir eu qu'un aperçu, en si peu de temps.

Ensuite les routes deviennent mauvaises et c'est là que j'apprécie la ceinture de cuir Braun qui me soutient les reins, et la surselle mousse Plasca protégeant mes précieuses fesses! Sans ces deux accessoires, je crois que le raid n'aurait pas été possible.

A peine quitté Oslo, la route longe des lacs immenses véritables mers intérieures



◀ De gauche à droite :

Réparation d'une crevaison dans la cour d'une ferme norvégienne.

Paysage de Laponie.

Une simple pancarte indique le cercle polaire.

n'avais ni cocaïne, ni alcools pas plus que de tabac ou d'explosifs, substances toutes parfaitement inutiles pour un raid sportif! Le « bon voyage » à travers l'Allemagne commençait mal.

Je crois maintenant aux jours de « poisse », car 5 km après la frontière, un clou manifeste une trop grande affection pour ma roue arrière, et après réparation, une bougie rendit l'âme en essayant de repartir. Puis, la nuit venue et voulant allumer mes phares pour rattraper mon retard, je vis que l'ampoule était morte elle aussi.

Dans ce cas, rien d'autre à faire que dormir pour oublier. Ce que je fis.

Brème... Hambourg... On double des poids vraiment lourds, produit de la grosse, très grosse industrie allemande, et sur l'autobahn, mon équipage roule, roule à travers un paysage morne, à base de cheminées d'usines, de prairies oubliées et de machines à cylindres, depuis la moto jusqu'aux poids lourds précités.

aucune fausse note. On ne se sent pas à l'étranger! Français et Anglais alternent dans le pays doucement vallonné et gai comme on ne peut en avoir idée. Des villes propres coupent des champs riches et même les vieux ferry-boats sont accueillants. Pour le reste consultez votre guide touristique habituel! J'étais en vacances et il ne faut pas me demander si j'ai plus apprécié la légèreté factice du Tivoli ou la majesté du port de Copenhague surveillé par sa fameuse petite Sirène.

Pour éviter les frais, je décide de poursuivre au travers du Sjabland jusqu'à Helsingor et de prendre le ferry très bon marché arrivant à Helsingborg. Premier contact avec la péninsule scandinave par l'intermédiaire d'une douane, comme d'habitude. Tout va bien. « God Rejse », puis « Lycke hill pu eder vidare ford » : voilà ce que je peux déchiffrer aujourd'hui sur un carnet de route devenu crasseux.

Et de fait, jamais souhait ne fut plus exaucé. Je devais repartir un mois après

baignant Brandhu, Hamar, Lillehammer... Par Rudena Hamar je fais vérifier ma moto, car il y a là aussi, un agent Csepel.

Ici commence le Nord et il ne faut rien laisser au hasard, mais cette mécanique increvable est en parfaite santé. Pas de calamine. L'huile Shell tient ses promesses. Il ne faut que graisser les roulements par précaution et aussi remettre un câble de frein (l'autre était sec et un peu usé). Ce n'est pas grand-chose quand on pense à la charge tractée. J'oublie d'ailleurs la remorque et le reste. Et de nouveau je repasse les vitesses sur des routes perdant peu à peu leur revêtement.

Les jours s'allongent, s'allongent tant et si bien que bientôt il fait réellement jour vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Le soleil rougit. Trondhjem me fait connaître un consulat français très sympathique, trop même, car je regrette d'avoir à le quitter. Et, tout à coup apparaît sur une route une 2 CV Citroën. Surprise et arrêt. Ce sont deux

(SUITE PAGE 32.)

l'équipement D'HIVER

du motocycliste

ET DU CAMPEUR

Sans vouloir y penser, nous sommes forcés d'admettre la présence de l'automne et l'approche de l'hiver.

...Pluie, torrents de pluie, boue, neige, verglas, vent, vent violent, vent glacial, vent qui passe au travers de tout ce qu'il rencontre et qui fait froid dans le dos... quand on lui fait face...

Pour un véritable motocycliste, pas question de remiser l'engin au garage à l'évocation de ces intempéries réfrigérantes.

Autant il est agréable de rouler l'été et au printemps, aéré, rafraîchi, pendant que d'autres baignent à l'intérieur des voitures dans une moiteur désagréable, autant il est possible de rouler l'hiver dans des conditions de confort et de sécurité appréciables.

Il faut pour cela un équipement de la machine et du pilote et passager sans qu'il soit nécessaire pour autant d'enfourcher un monstre indéfinissable tant il est déguisé ni de s'affubler d'une vêtue martienne.

Dans la vie citadine, il faut savoir allier à la protection du pilote et de la machine, une certaine élégance sans laquelle il n'est pas possible de vivre la vie de l'homme d'affaires, de l'employé ou de l'ouvrier.

Donc, deux ennemis du motocycliste hibernal : l'eau et le froid.

A ces deux maux deux remèdes. Contre l'eau : l'imperméabilité des vêtements et l'adjonction de certains organes protecteurs à la machine.

Pour se protéger des effets du froid : des vêtements chauds mais qui soient légers et peu encombrants ; d'ailleurs un vêtement de laine est d'autant plus chaud qu'il est plus aéré et partant plus léger au poids et à l'épaisseur. De plus il faut bien se dire que ce n'est pas la superposition de trois ou quatre couches de linaïge qui empêchera le froid de pénétrer, bien au contraire du reste car la peau ne peut plus alors respirer, la sudation se fait intense et le froid s'accroît sous les vêtements par l'humidité. Un seul vêtement bien choisi et très chaud suffira.



l'équipement du pilote et du passager

Avec le déplacement d'air causé par la vitesse, quelle qu'elle soit, les effets du froid et de la pluie s'accroissent. Et vu la position du pilote et du passager, ils se font ressentir en certains points du corps avec une acuité particulière : ces points sont vulnérables et il faut s'attacher à les protéger avant tout. Nous allons les examiner successivement.

LA TÊTE ET LE COU

Observez par moins dix degrés le motocycliste qui roule tête nue. Il n'est pas très beau : son nez et ses oreilles sont violacés, ses paupières gonflées et rougeoyantes, il pleure abondamment et il grimace ; sa peau lui fait mal. Il est pourtant possible qu'on ne dresse pas de vous ce tableau peu attrayant.

Le **casque** protège le crâne et les oreilles et en même temps il vous donne une garantie contre le danger des fractures. Il couvre également le front. Notons également au passage qu'il est un excellent protecteur l'été et met à l'abri des ardeurs solaires. Le seul ennui du casque est qu'à l'arrêt on ne sait pas quoi en faire. Hors cela, il ne présente que des avantages.

Pour les yeux fragiles et même pour les autres, il faut des **lunettes**. Mais il faut bien les choisir et éviter qu'elles laissent un faible interstice par où le froid ne manquerait pas de rentrer. Pour qu'elles adhèrent bien, il les faut à bord de caoutchouc.

Car si le moindre souffle d'air pénètre, les larmes abondantes embuent les verres et la vue est encore plus déplorable que sans lunettes.

Le nez et la bouche ont également besoin d'être protégés car il est très mauvais de respirer de l'air glacé surtout lorsqu'il s'agit d'air forcé. L'air respiré doit être réchauffé avant de pénétrer dans le nez. C'est pourquoi il faut masquer la bouche et le nez d'un **cache-col de laine**, et surtout s'efforcer de respirer uniquement par le nez.

Le cou a besoin d'être caché. Du moins la partie de cou comprise entre le col et le bas du casque et qui reste exposée au froid. Le **foulard de soie** est recommandé parce qu'il est très chaud. En même temps il présente l'avantage de n'être pas épais et peut facilement être porté sans gêne sous le col, quel qu'il soit. Ce foulard doit être soigneusement serré autour du cou, pour éviter que l'air et le froid ne pénètrent jusqu'à la poitrine, cause de rhumes, gripes, etc.

LES MAINS ET LES POIGNETS

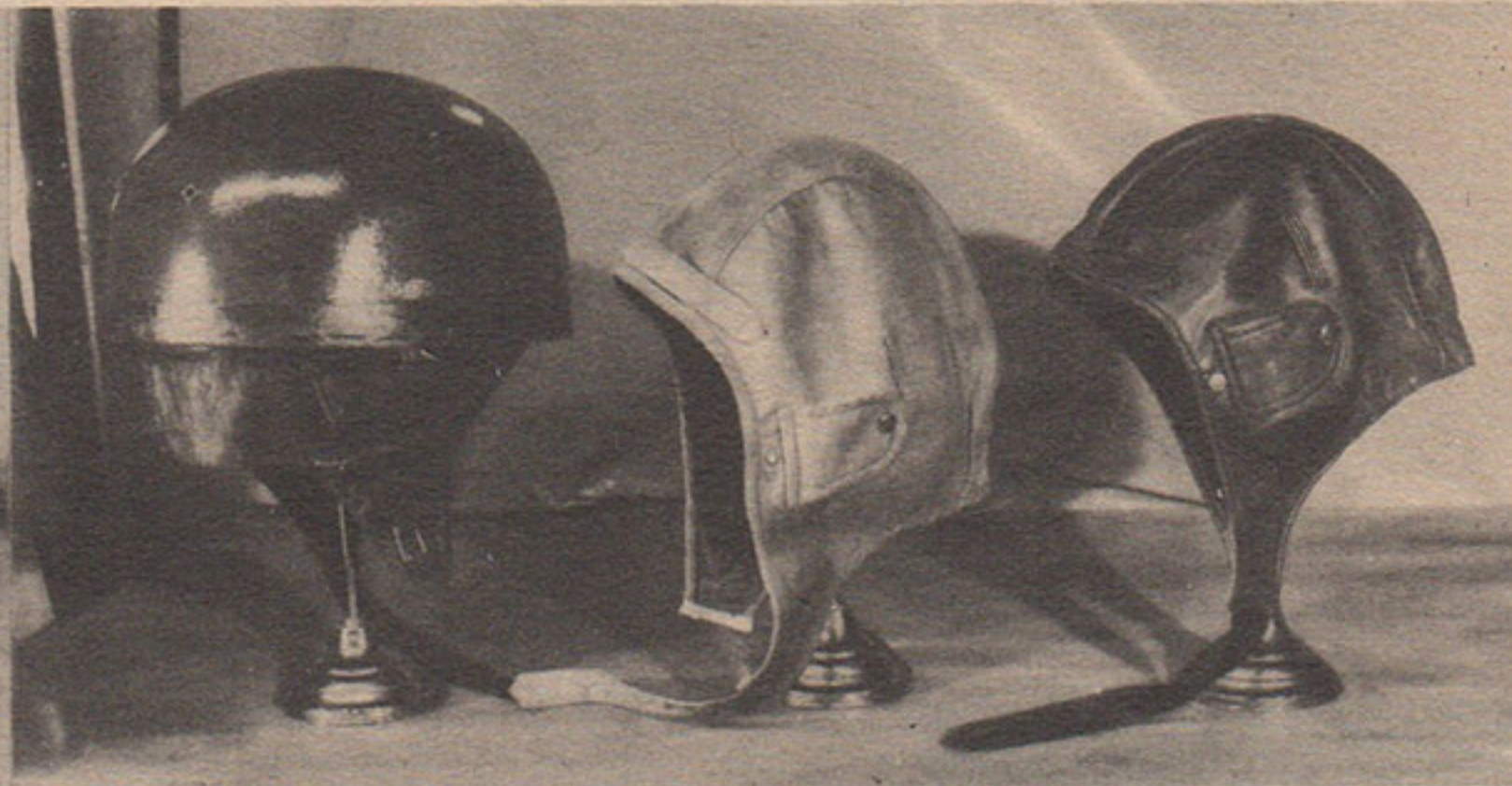
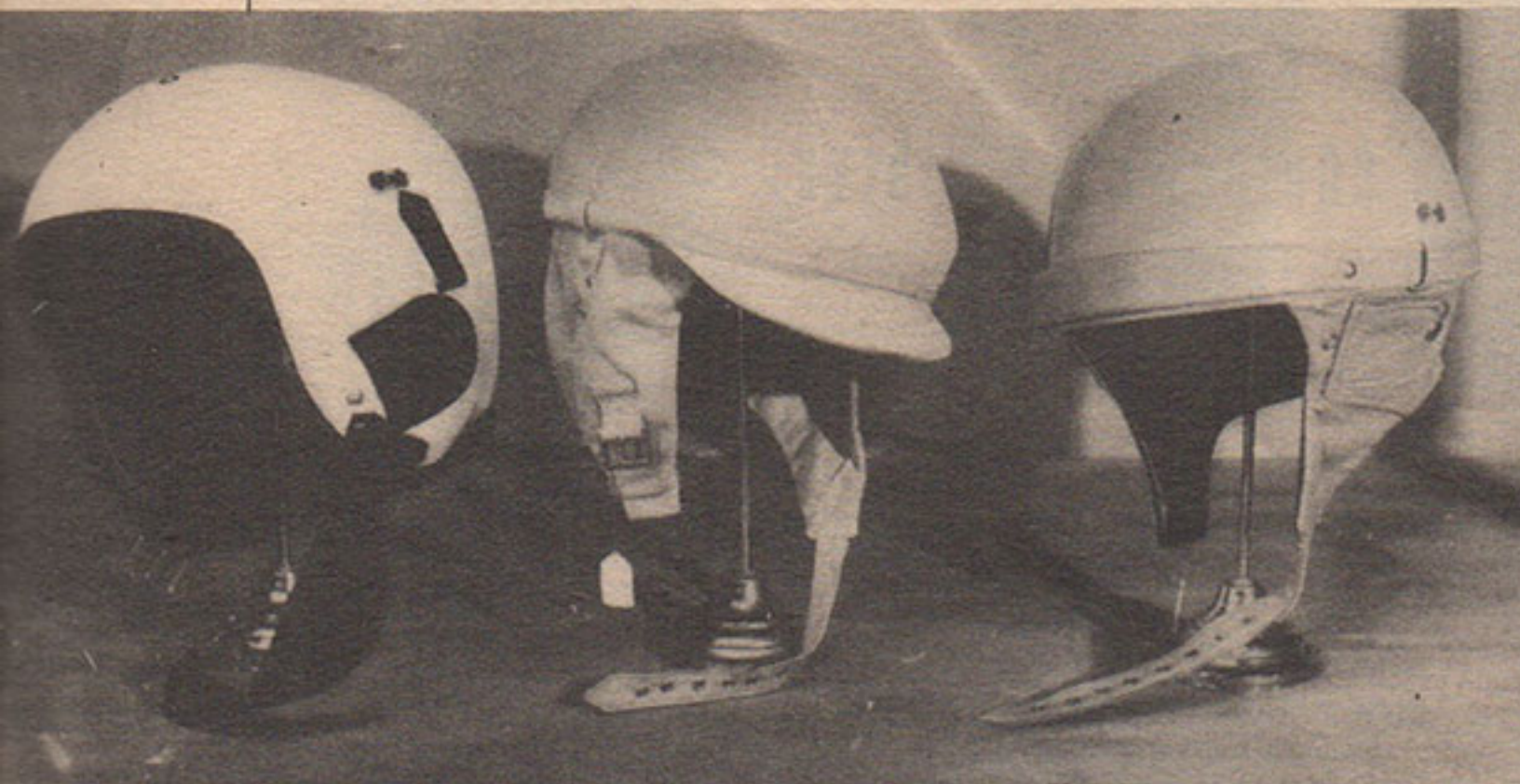
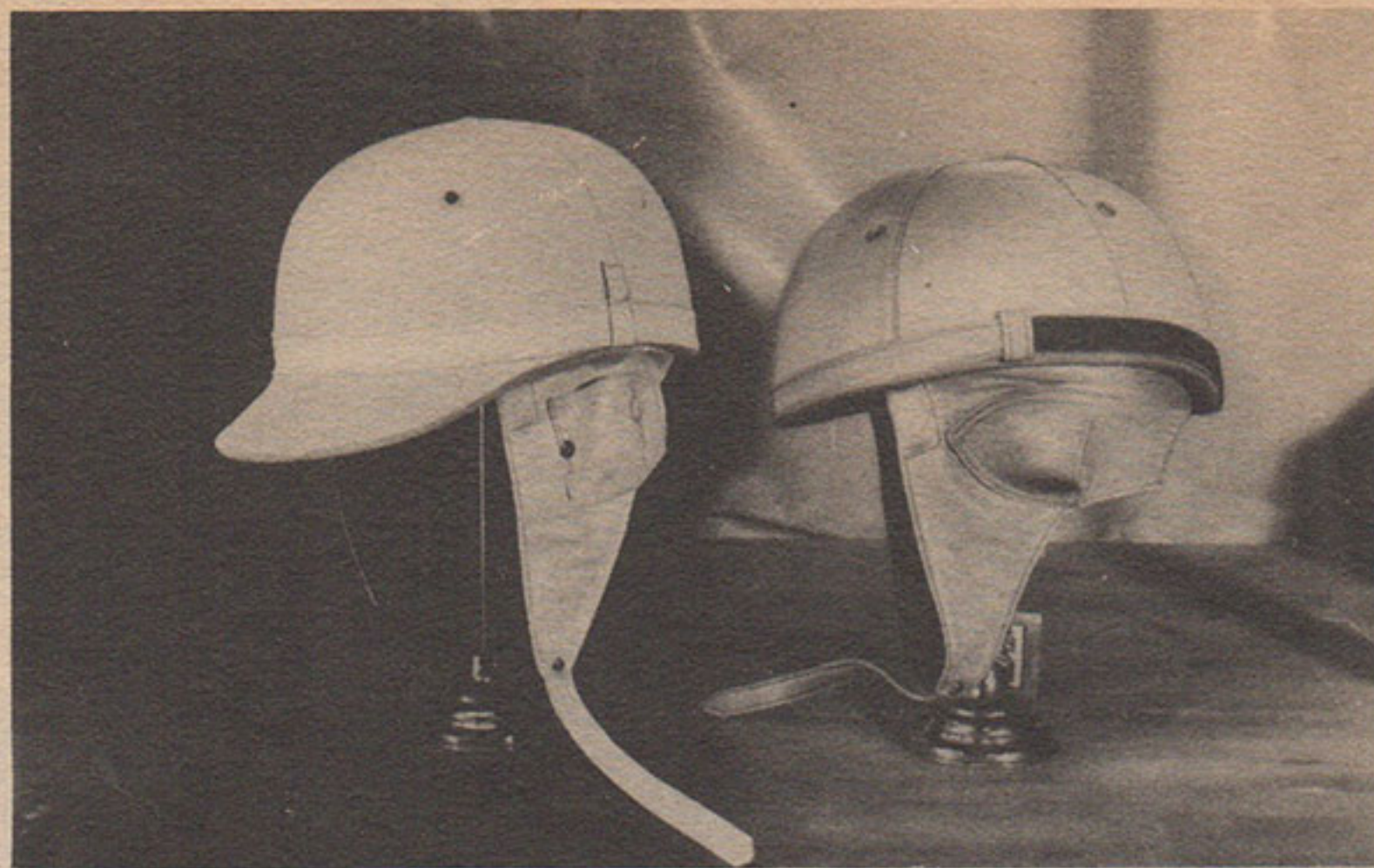
Les protéger efficacement est une nécessité. Leurs mouvements ne doivent pas être limités. Les réflexes avec des doigts gourds seront lents et la force considérablement diminuée. La protection des mains est conditionnée par celle de la moto tout

Protection de la tête...

Casques Bayard : à gauche modèle scooter, couleur blanche et à droite, modèle normal, avec bande réfléchissante en scotchlite, pour la circulation nocturne.



Casques et serre-tête GENO : de gauche à droite, le « Supersonic » pour la compétition, le modèle scooter avec visière et revêtement en tissu, deux modèles classiques pour tourisme et compétition, et deux types de serre-tête, en toile et cuir.



Casques F.N. : modèles avec visière pour scooter ou cyclomoteur, et touriste.

De gauche à droite, un capuchon pour casque, réalisé en toile caoutchoutée par Héliosport, un serre-tête cuir avec collerette en fourrure, et une casquette avec rabats pour les oreilles.

...des yeux

Divers types de lunettes et de pare-visage. Celui d'extrême gauche possède à la hauteur du nez un dispositif maintenant le mica loin du visage et évitant également que la buée formée par la respiration ne trouble la vue. C'est une réalisation Granchavin-Lamy.

A l'extrême droite, le Tuboto, sorte de manche à air qui, appliquée sur la figure, protège les yeux de la pluie et du courant d'air. Au centre, le nouveau modèle Bambi de Rod, se caractérise par un faible encombrement.



Protection des mains et des poignets

Manchons de protection (chrome-cuir).

Quelques gants : au centre, le Gamet, bien connu ; à droite et à gauche, moufles en cuir Gac, avec 1 et 2 doigts ; dans le fond, moufle Canard, en mouton préparé.



entière dont nous parlerons plus loin. Mais malgré des protège-mains qui sont utiles, il n'en reste pas moins que les gants en sont le complément indispensable. Deux solutions parmi beaucoup d'autres : l'épais gant de cuir, doublé de mouton ou d'autre poil, ou bien des moufles en toile imperméable sous lesquelles on peut mettre une paire de gants en laine fine.

Le poignet ne doit pas être découvert. Les gants devront avoir une manchette petite, mais suffisante pour recouvrir le bas de la manche.

D'autre part, les doigts devront toujours jouer à l'aise dans leur gant. Celui qui « serre » est à proscrire, surtout s'il est doublé de mouton; il faut que l'air chaud puisse s'accumuler. Vous veillerez avec un soin tout particulier à l'entretien de vos gants en surveillant l'étanchéité des coutures et en évitant que le cuir, mal entretenu, se déchire ou se coupe. Méfiez-vous de la pluie qui risque de les racornir. Lorsqu'ils sont mouillés, faites-les sécher après les avoir bien étendus afin qu'une fois secs, ils aient repris leur forme normale.

LES PIEDS ET LES CHEVILLES

La protection la meilleure, mais hélas! la plus coûteuse, est fournie par la petite botte de cuir garnie d'un molleton ou de poil.

Là aussi l'entretien doit être constant et plus attentif encore, puisque la boue et la pluie rejaillissent directement sur les pieds. Au besoin, lorsqu'il y aura de la neige, il faudra graisser le cuir, afin qu'il ne soit pas « cuit » par la neige.

Comme le gant, la botte ou la chaussure ne doit jamais être une « prison » pour le pied. Rien de plus déplorable que trois paires de chaussettes de laine. Mieux vaudrait alors une paire de simples chaussettes de coton, car, au moins, le pied refroidi se réchaufferait vite.

LE CORPS

Malgré les préjugés solidement ancrés qui ont fait du motocycliste le parent pauvre du scaphandrier, la tenue qui s'impose est la combinaison. Pour ceux qui habitent la ville, certaines maisons la font en deux pièces ce qui offre l'avantage de paraître « un peu plus normal ». D'ailleurs ces vêtements en tissus fins et éprouvés, de couleur tendre et seyante, ne sont pas dépourvus d'élégance. Bien au contraire, ils forment le complément indispensable d'une moto bien entretenue. C'est peut-être parce que les motocyclistes ont parfois tendance à n'enlever les taches de leur tenue qu'à l'occasion des fêtes, que la « vox populi » en a fait des individus à l'allure peu recommandable.

L'étoffe de cette combinaison ?

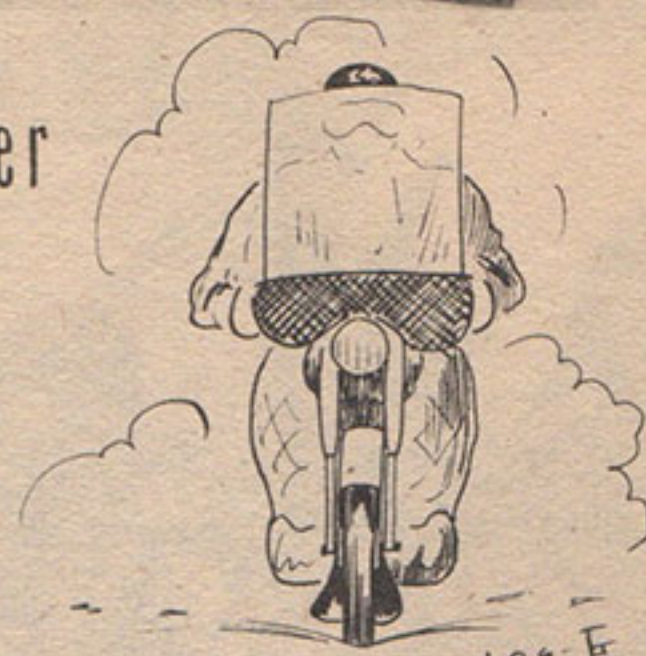
A l'heure actuelle, plusieurs grandes marques affectionnent la popeline à laquelle est incorporée une matière plastique la rendant absolument imperméable. Pour un prix accessible, c'est certainement la meilleure solution.

Les vêtements de toile cirée noire sont également excellents quant à l'imperméabilité, mais nécessitent davantage de soins, cette matière se coupant à l'usage. Ils sont plus lourds, moins élégants et conviendront plus particulièrement à celui qui fait beaucoup de « route » et peu de « ville ».

Enfin, des matériaux nouveaux, comme le Cordoual de Macombynn, permettent la réalisation d'ensemble rigoureusement imperméables et très solides.

L'habillement du pilote ou du passager ne suffit pas à le garantir contre les intempéries. La machine elle-même doit être rationnellement protégée et équipée.

l'équipement d'hiver de la machine



Vu de face, pour que la protection soit parfaite, le pilote doit être entièrement dissimulé.

Ainsi que le montre le croquis ci-contre, l'eau et le froid ne peuvent que rencontrer un **écran**. Telle est la solution idéale, qui, comme toutes les solutions, permet des compromis.

Il ne s'agira pas de disséquer la protection offerte par la machine de série, qui vise surtout à protéger les organes essentiels et non pas le pilote sauf dans le cas du scooter. Pour ce dernier disons tout de suite que le complément de protection sera le pare-brise, avec ou sans toit. Cependant, certains scooteristes complètent cette protection déjà efficace en posant simplement sur leurs genoux, un morceau de nylon ou de tissu imperméable.

Examinons donc les différents accessoires qu'il faut adjoindre à la machine de série, et puisqu'il faut un ordre, commençons par le bas car c'est peut-être la boue qui cause les plus agréables désenchantements.

LES BAVOLETS

Ils sont le complément indispensable du garde-boue. La roue lorsqu'elle tourne a tendance à rejeter derrière elle la pluie ou la boue qu'elle ramasse avec ses pneus.

Si le garde-boue est insuffisamment protecteur, le pilote aura ses chaussures et ses bas de pantalon inondés et le passager... le milieu de son dos.

C'est une partie de l'équipement qui ne revient pas trop cher. Vous pouvez faire cela vous-même. Il suffit de découper le bavolet dans une vieille chambre à air et de le fixer au bas du garde-boue soit avec une tringle, soit avec des boulons.

Il peut du reste être soit en caoutchouc, ou en toile caoutchoutée.

LES SABOTS

Certaines machines sont montées de série, avec cet accessoire. Pour les autres, les maisons spécialisées en fabriquent, adaptables sur les modèles courants. Si vous avez l'âme d'un bricoleur vous pouvez, bien entendu, avec un peu d'adresse réaliser un objet satisfaisant qui en ait la forme et l'usage. Afin de vous donner de précieuses indications complémentaires, les sabots sont fixés généralement au cadre à leur partie supérieure, et au repose-pied à l'endroit du marche-pied.

Le sabot est un complément utile de la moto. En ville, l'usage et la tradition font que les chaussures ne doivent point être douces... c'est une des manières de les conserver propres.

...du corps



Pantalon Hutchinson, en ciré noir.



Cuissard Héliosport en Plastilon.



Manteau Hutchinson « compétition » en tissus caoutchouté.



Anorak fourré, avec doublure démontable, dos cintré, manches pivot (chrome-cuir).

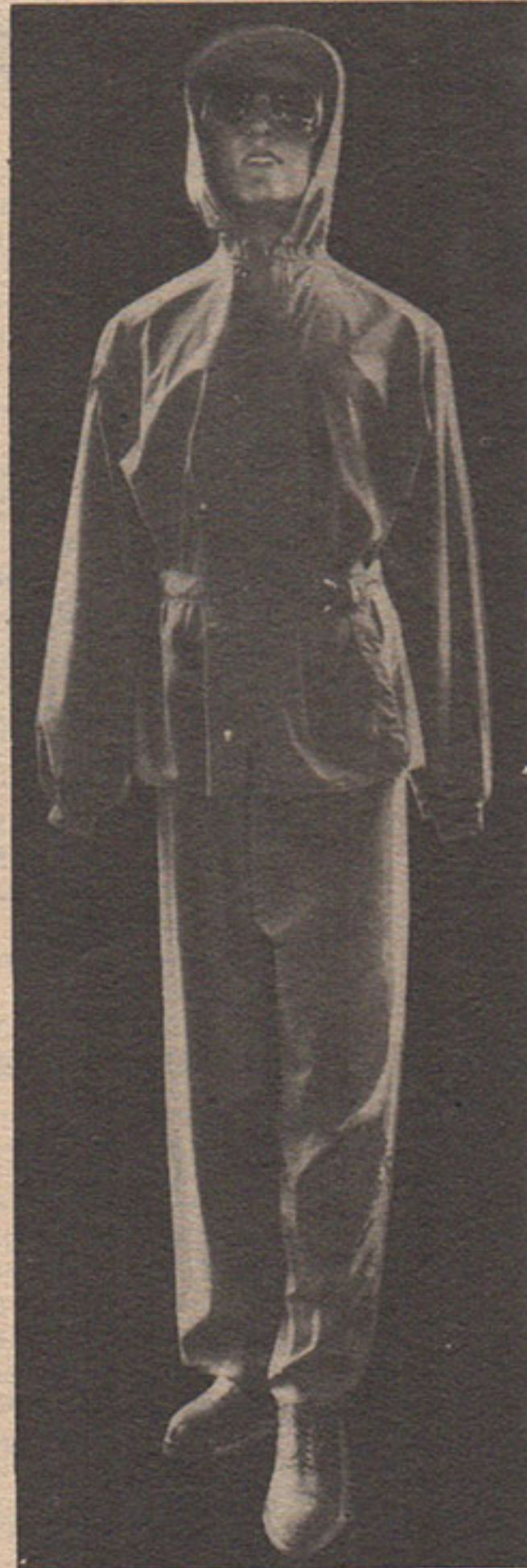


La fameuse combinaison Macombynn en cordoual.



Gilet fourré, très pratique sous une veste ou un blouson (chrome-cuir).

Ensemble Faramaz en nylon; facilement pliable, il peut prendre place dans une poche.



LE TABLIER

Il assure la protection de la partie inférieure du pilote. Il évite surtout que les cuisses et les genoux soient atteints par la pluie ou le froid. Pour ceux qui ont fait de la moto un jour de pluie, ayant oublié leur pantalon protecteur ou leur tablier, il est inutile de préciser que le bas-ventre et les cuisses sont des parties de l'individu destinées à réceptionner l'eau qui dégoutte du réservoir.

Le tablier doit monter jusqu'à la ceinture et au besoin s'accrocher aux vêtements par un système quelconque. Il doit également avoir des flancs suffisamment généreux pour recouvrir les jambes et les cuisses et ne descendra pas plus bas que les repose-pieds. Si la motocyclette est équipée de sabots, le tablier pourra être fixé à sa partie inférieure par deux agrafes.

La matière dans laquelle sera fait ce tablier sera variable mais en tout cas d'une imperméabilité certaine. Les fabricants emploient le cuir, le nylon, la toile cirée et ces articles donnent généralement toute satisfaction à l'usager.

Le tablier devra être relativement lourd pour ne pas flotter au vent. Certains sont doublés intérieurement d'une garniture molletonnée, ce qui augmente encore le confort.

Le, ou la, motocycliste ingénieux pourra confectionner cet article lui-même.

LES PROTÈGE-MAINS

Ce seront des manchons très larges qui seront fixés autour des poignées et des manettes du guidon.

Ils seront en cuir, en toile cirée ou en toute autre matière imperméable mais en tout cas **rigide**.

Ils ne sont pas destinés à remplacer les gants et ils ne doivent pas gêner la manœuvre de la machine. C'est pour cela que peu de motocyclistes jugent utile d'en équiper leur moto. Cependant, ceux qui roulent dans la campagne en seront satisfaits.

LE PARE-BRISE

Il n'est pas encore entré dans les mœurs motocyclistes. Une grande majorité de scooters en sont équipés, mais les motos le boudent, peut-être pour une question d'esthétique.

La protection qu'il offre est généreuse et il complète heureusement le tablier. La matière transparente sera du plexiglas ou du mica. Le seul désagrément est que, par temps de pluie, il risque de se brouiller, surtout si la pluie tombe finement. Certains modèles sont munis d'un essuie-glace à mains, mais les problèmes à résoudre pour le fonctionnement de cet essuie-glace, sont délicats en raison de la surface bombée du pare-brise.

D'autres adoptent une solution de compromis et ne protègent que jusqu'au niveau des épaules, laissant ainsi la vue dégagée.

Le pare-brise peut devenir également gênant pour ceux qui font de longs parcours de nuit. Il n'est pas plus gênant que celui d'une automobile, mais risque d'enlever à la motocyclette une grande partie de son charme nocturne, qui est l'absence de tension nerveuse en raison de l'impossibilité d'un éblouissement total.

Hormis ces détails, qui ne comptent pas pour un motocycliste circulant en ville, les pare-brise fabriqués par de multiples maisons sérieuses offrent toutes garanties et toutes satisfactions à l'usager.

LA BÉQUILLE

Un heureux complément à ces accessoires d'hiver est l'adjonction d'une béquille latérale d'accès commode et munie d'un large pied. Elle permet de poser le véhicule dans les endroits bourbeux sans avoir à « fourrer » le pied sous la moto au risque de souiller ses chaussures.

Le pilote et la moto étant ainsi équipés pour l'hiver, voyons comment il est possible de vivre sous la toile malgré un froid rigoureux.

Le sportif se moque du froid comme de la chaleur, et sait fumer sa cigarette imperturbablement par tous les temps.

le camping d'hiver

La tente, la « gaitoune », doit requérir vos soins les plus attentifs. C'est l'élément de base du campeur, l'outil qui lui fait oublier tous les petits désagréments d'une vie quotidienne, parfois dépourvue du luxe de confort qu'il possède à la ville. Car, même en camping, l'existence, à certains moments de la journée, reste tristement quotidienne. Il faut manger, se coucher et dormir...

Il est aisé de se réchauffer lorsqu'on pilote une moto et qu'on sent approcher la limite extrême de la congélation. Un arrêt judicieux devant un débit de boisson permet, à la faveur d'une rasade de rhum, de faire oublier les désagréables picotements du froid.

Dans ce cas, vous ne risquez pas grand-chose, même si vous êtes gelé jusqu'à la moelle des os, les dangers de refroidissement étant pratiquement nuls. Les « motards » savent d'ailleurs bien mieux résister à la perfidie d'un rhume que les piétons ou les automobilistes. Ce qui fait naître chez eux une juste fierté et un coupable orgueil.

Sous la toile, au contraire, le refroidissement peut avoir certaines conséquences qui frisent de bien près la catastrophe. Il faut éviter d'être enlevé trop tôt à l'affection de ceux qui vous entourent. Il faut se méfier : la sensation de froid n'arrive à vous éveiller qu'au petit matin, et il est souvent trop tard...

Les médications sont coûteuses et le pharmacien risquerait de vous voir partir en villégiature en souhaitant bonne chance à lui-même et non pas à vous.

Donc, pour éviter de gaspiller l'argent que vous gagnez à la sueur de votre front même en hiver, le matériel de logement et de couchage doit être judicieusement choisi. Ne prenez que des modèles éprouvés, dont la qualité sera garantie par le fabricant. Fiez-vous à votre flair; au besoin demandez des conseils à une personne compétente, qui se fera un plaisir de vous les fournir, comme toutes les personnes compétentes, et pensez aussi qu'en toutes choses « on n'en a jamais que pour son argent ». Ne lésinez pas.

Mettez le juste prix dans l'acquisition d'une marchandise de qualité. Pensez qu'un rhume peut vous coûter une quinzaine de milliers de francs s'il s'orne des complications prévues par la médecine. Pour ce prix vous avez une paire de matelas pneumatiques qui vous durera dix ans. Le rhume bien soigné ne dure qu'un mois s'il ne mène pas à l'hôpital. Economie de temps, économie d'argent.

La tente sera obligatoirement à double toit et à tapis de sol cousu. La vaporisation due à la différence entre l'air extérieur très froid et l'intérieur de la tente très chaud, est d'autant plus importante que la température est basse. Il est donc préférable qu'elle se produise entre les deux toiles. La tente elle-même (pas le double toit) ne sera pas trop tendue afin qu'elle puisse « travailler » à loisir et éviter que la précieuse chaleur se sauve.

Le tapis de sol sera cousu afin d'éviter que les murs de la tente laissent passer un courant d'air à leur base. Il est fréquent que, sous l'effet du vent, les cordes se détendent et les bords de la tente se soulèvent. Il sera bon d'ajouter un second tapis de sol, non fixé, qui débordera largement de la surface de la tente afin qu'il puisse être roulé à son extrémité pour éviter les courants d'air « sous la porte ».

Nous avons déjà insisté à plusieurs reprises sur le confort apporté par ce second tapis de sol qui n'est là que pour procurer un grand agrément et non pour épauler le premier, généralement suffisant.

Le couchage sera simple. Un matelas pneumatique est indispensable. Il faut s'isoler du sol, qui, grâce au tapis de sol, n'est pas humide mais risque toujours d'être glacé. Sur ce matelas, un duvet individuel. Pour deux personnes campant par des températures polaires, il est judicieux de prendre un double matelas voire un double duvet. Mais il faut penser que le matériel d'hiver, vu son prix, doit pouvoir être utilisé l'été et que trop de chaleur par une nuit torride risque d'amener les personnages liquéfiés à un comportement parfois incompatible avec la dignité humaine, qui exige le calme.

Pour le duvet, il serait bon de le prendre avec un « dessous » formé par une semelle en toile ou en drap, quoique ce mode convienne plutôt au camping de demi-saison. S'il fallait tenter une image, ce serait une sorte de duvet raglan...

Pour la cuisine, rien de spécial, sinon qu'il faut prévoir un matériel plus important que l'été, matériel destiné à « manger chaud ». Une bouteille « thermos » sera l'heureux apanage du campeur avisé.

Le chauffage sera fourni par une de ces petites lampes qui appaurent, il y a peu de temps. Il s'agira d'ailleurs de donner un appoint de chauffage, l'essentiel étant assuré par les calories perdues des occupants. Au besoin, une bataille engagée sur un sujet futile, fera rapidement de votre tente, la succursale d'une administration. Ces petites lampes sont d'ailleurs d'un prix modique et tiennent peu de place dans l'équipement.

A propos du chauffage, insistons au passage sur le fait qu'une tente d'hiver doit être de dimensions réduites. Pour deux personnes, nous verrions très bien une « gaitoune » à double toit très enveloppant, dont les dimensions seraient les suivantes, 1,30 m de large, 1,10 m de haut et 2,20 m de long y compris l'abside.

Pour terminer, si vous randonnez et campez l'hiver, ayez toujours à portée, sur le dessus d'une sacoche, le réchaud, les allumettes, un récipient, du café ou du thé suivant les goûts, un bidon d'eau, du sucre et... un petit flask d'alcool.

Vous verrez... que même s'il ne fait pas très froid, vous trouverez un petit quart d'heure pour vous persuader qu'un breuvage bien chaud et bien arrosé « fait du bien ».

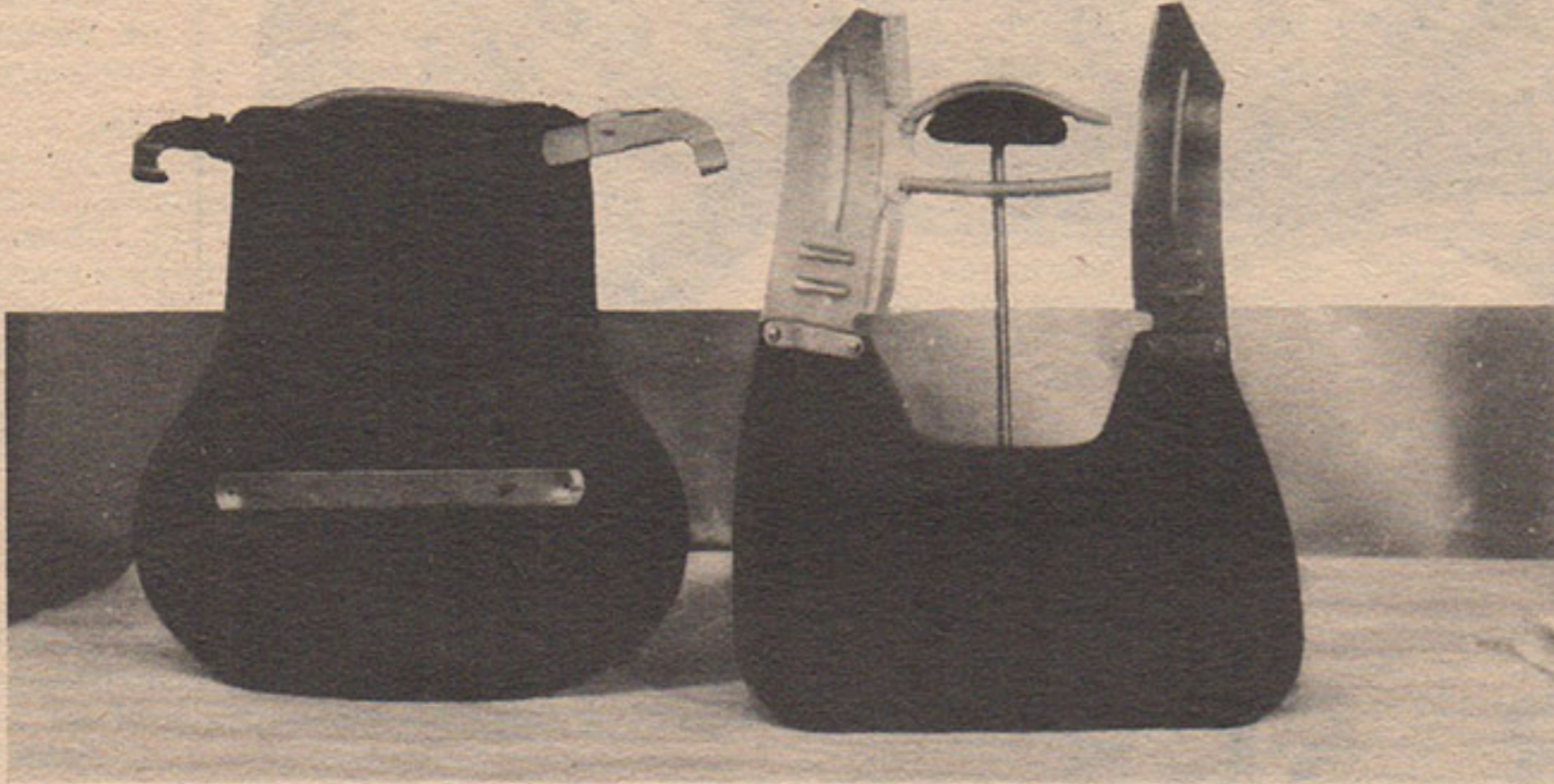
LEGRAND-JACQUES.

protection des pieds...

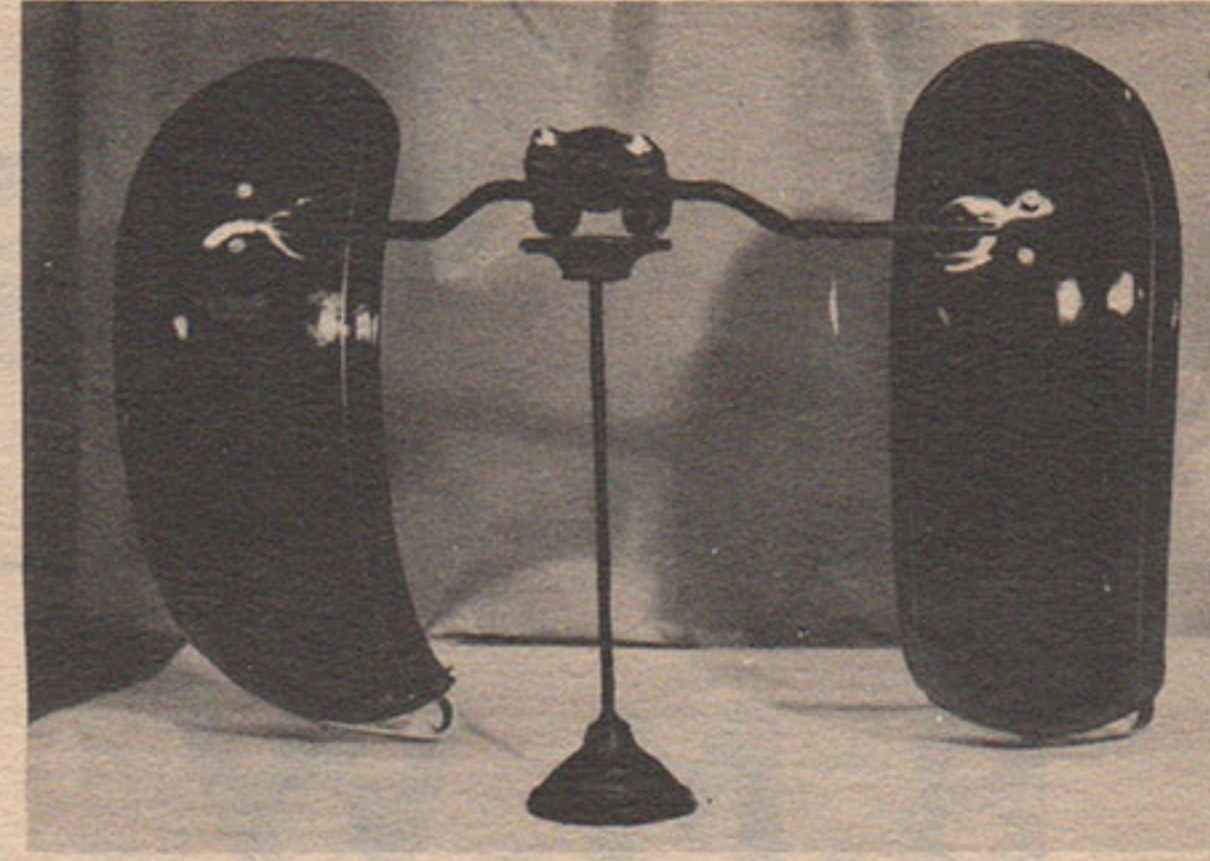


A gauche, botte et bottillons Mayenna, avec semelle caoutchouc antidérapante. A droite, la botte Hutchinson, en caoutchouc moulé, s'enfile sur les chaussures.

Houseaux imperméables pour protéger pantalon et chaussures.

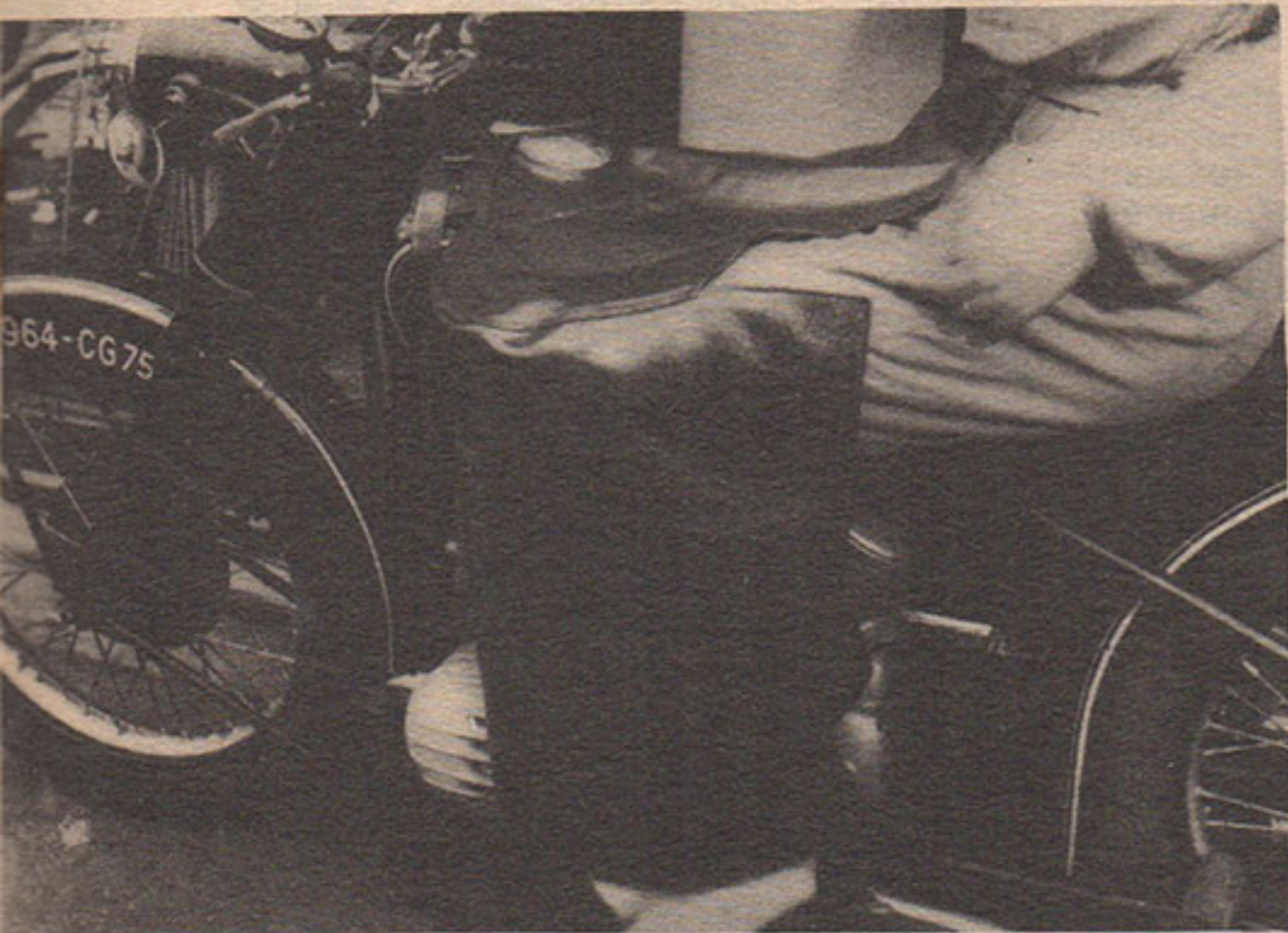


Bavolets : à gauche le Mécano, avec attaches souples, à droite le Ruhier, avec attaches métalliques.

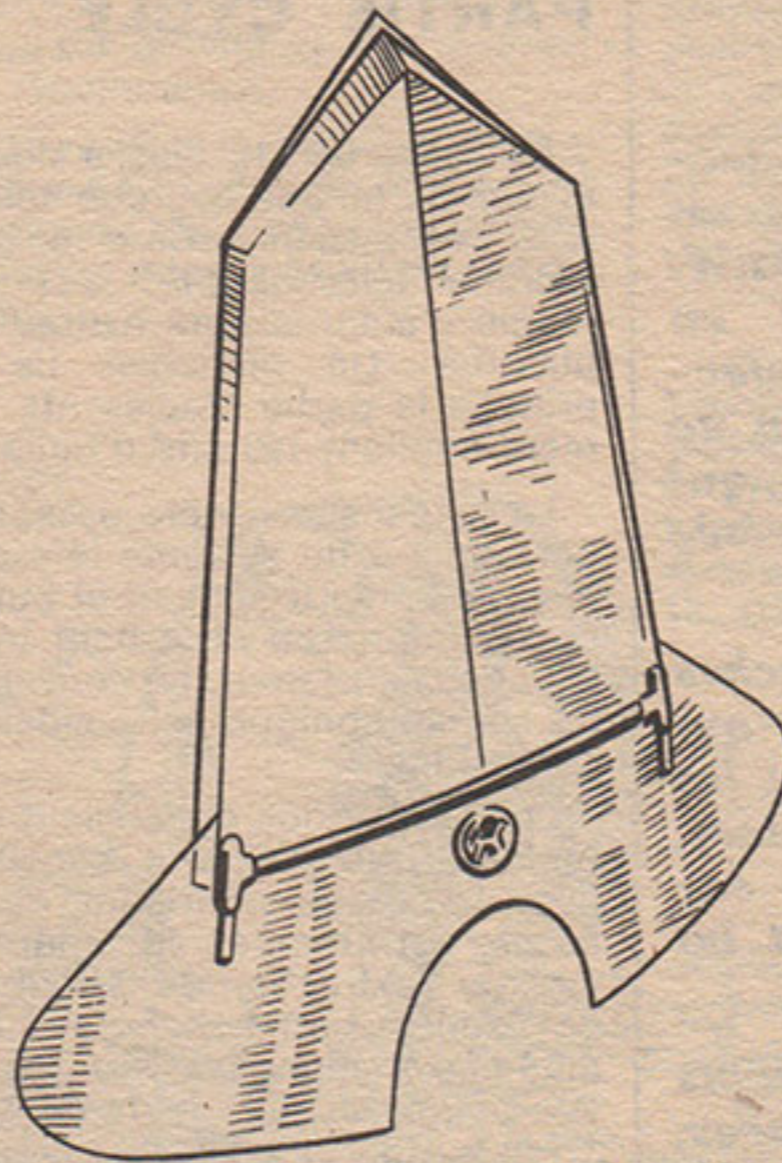


Sabots de protection V et W.

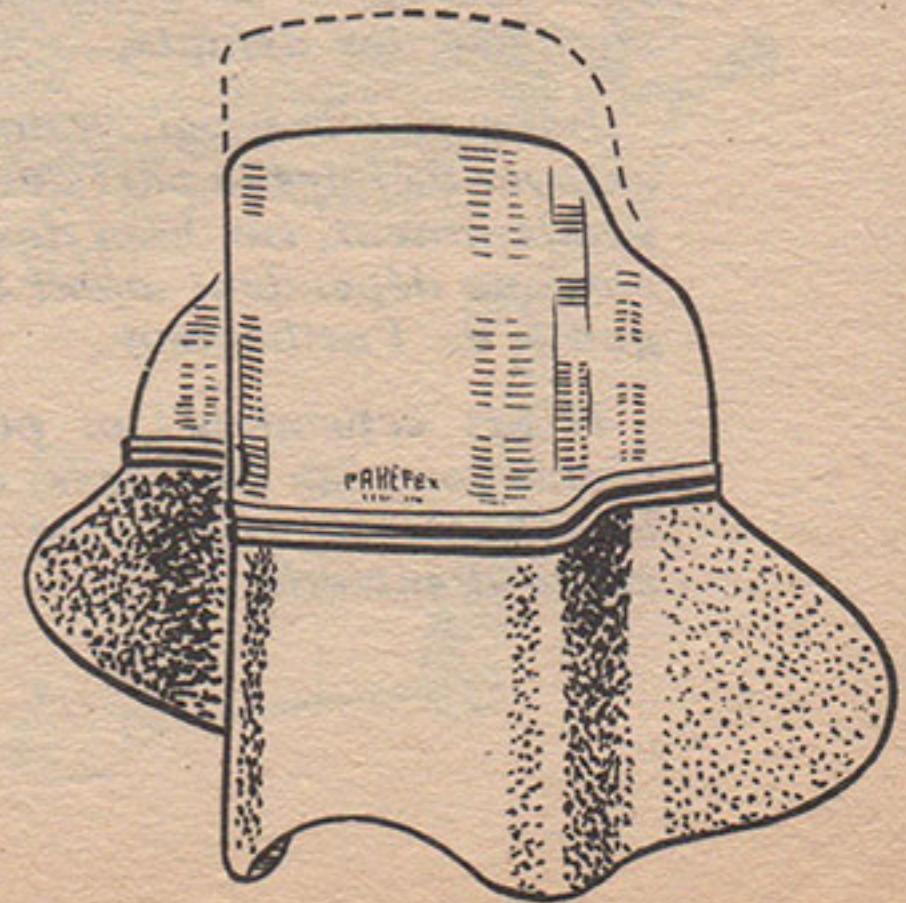
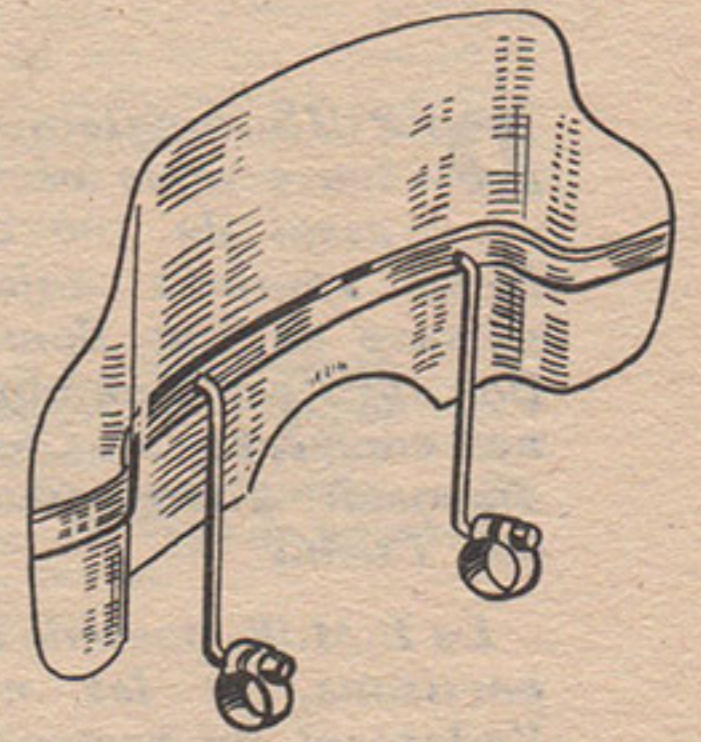
équipement de la machine



Tablier Riven, en simili-cuir.



Ci-dessus, une réalisation Biplex, et ci-contre, deux pare-brise Pareflex.



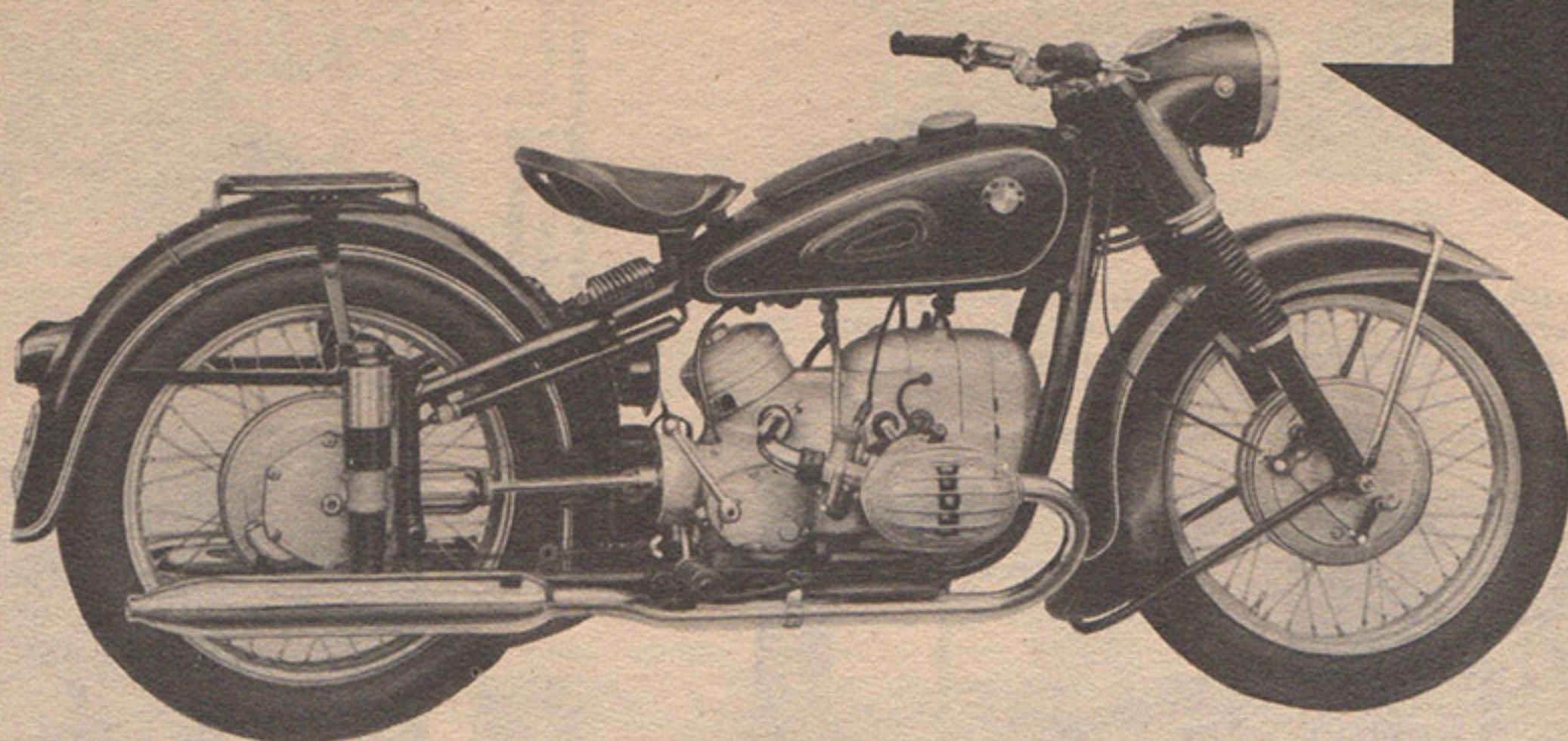
LA MACHINE
VUE PAR LE
CONSTRUCTEUR

500 cm³ de tourisme, de haute valeur mécanique

Vitesse : 135 km/h - Prix : 420.000 francs

NOTRE
ESSAI

LA
500 CM³



B.M.W. R. 51-3

DEPUIS longtemps, nos lecteurs nous réclamaient un essai de 500 cm³ B.M.W. Nous sommes aujourd'hui en mesure de leur donner satisfaction, grâce à l'amabilité d'un de nos confrères, M. Christophe, qui disposait d'une machine prêtée par l'usine.

La B.M.W. possède de farouches partisans, et les motards qui l'adoptent lui restent fidèles; les amateurs de machines anglaises, par contre, font des réserves sur son agrément de conduite et lui trouvent des défauts.

Dans notre essai, nous allons essayer de faire la part des choses, prudemment, car bien des appréciations dépendent avant tout des goûts de l'utilisateur.

Il est cependant un point qui réunit tous les suffrages, à savoir la robustesse mécanique et l'absence d'entretien.

PARTIE CYCLE

Le cadre est du type à double berceau, et comporte une fourche télescopique et une suspension arrière à glissières. La fourche télescopique, très robuste, est munie d'amortisseurs hydrauliques à double effet. Un manchon de caoutchouc protège la partie coulissante. Chaque élément contient 160 cm³ d'huile.

La suspension arrière, assez rudimentaire, fait appel à un système télescopique avec ressort d'amortissement et butée de caoutchouc inférieure absorbant théoriquement les chocs en retour. Le couvercle du carter de couple conique est solidaire du coulisseau droit.

Les garde-boue bénéficient d'un embouti profond, donnant une excellente protection. La partie inférieure du garde-boue arrière est articulée sur charnière, afin de faciliter l'extraction de la roue. Les tringles de fixation sont échancrées à leur extrémité et s'emmanchent sur des boulons prévus à la partie supérieure de la suspension.

Les roues possèdent maintenant des jantes en alliage léger. B.M.W. a sérieusement considéré la question freinage, et nous trouvons des freins centraux de 200 mm de diamètre à l'avant et à l'arrière, celui avant étant à double came. La came supérieure est commandée par la gaine, la came inférieure par le câble. Notons également la béquille permettant de démonter aisément la roue avant. Chaque moyeu est

monté sur broche, avec entraînement par cannelures de la roue arrière. Le réservoir contient 17 l, avec 1,5 l de réserve. Le coffre à outillage est incorporé au réservoir. La selle, suspendue par le bec, est réglable en trois positions. Sur le phare figurent un compteur kilométrique avec veilleuse d'éclairage, le système de contact à clef, donnant également par rotation l'éclairage normal et veilleuse, et deux témoins lumineux indiquant la charge de la batterie et le point mort.

Le guidon, assez large et plat, comporte sur la branche gauche un boîtier groupant l'inverseur phare-code et le bouton de commande d'avertisseur. La tête de fourche comporte un frein de direction.

Mentionnons pour terminer la béquille centrale, le porte-bagages, et les nouveaux silencieux, volumineux et très efficaces, qui ont permis de gagner 1 ch sur la puissance.

La finition est très sobre, émail noir, filets blancs et chromes discrets.

GRUPE MOTEUR TRANSMISSION

Chacun connaît le fameux flat-twin de la marque dont la conception remonte bien avant guerre. De modifications en améliorations, la puissance a notablement aug-

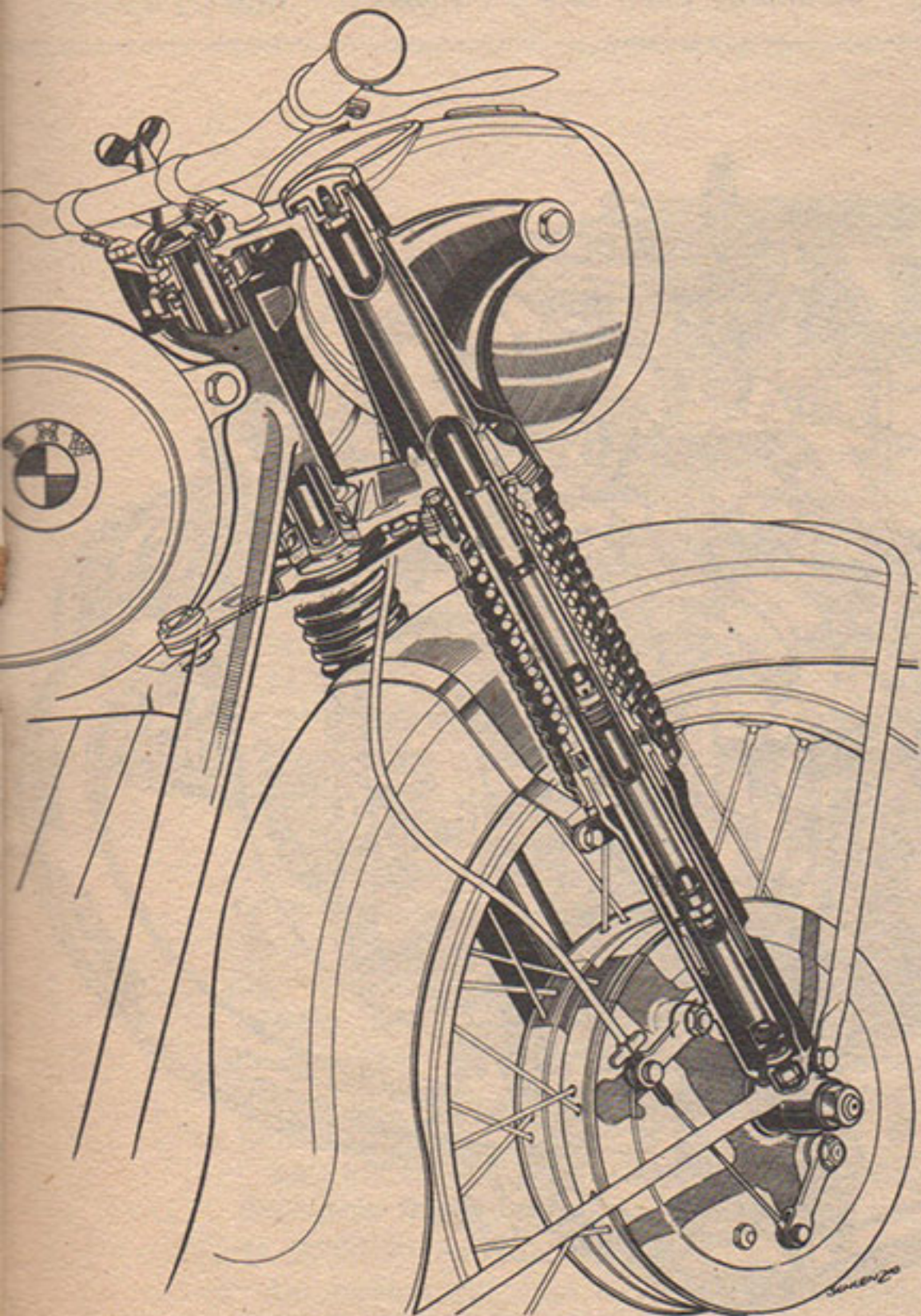
menté et le 500 cm³ développe maintenant, compte tenu des performances que nous avons enregistrées, environ 28 ch à la roue arrière, ce qui est respectable. L'usine annonce prudemment 24 ch à 5 800 t/mn, mais les derniers modèles de R. 51/3 semblent dépasser nettement ce chiffre.

Le 500 cm³ B.M.W. est de cotes carrées, 68 mm de course pour 68 mm d'alésage, ce qui donne 490 cm³ de cylindrée. L'adoption d'une petite course donne, dans le cas du flat-twin, l'avantage supplémentaire de diminuer l'encombrement latéral.

Les cylindres sont en fonte, les culasses en alliage léger, avec des couvercles de distribution nervurés. Quatre goujons fixent les cylindres au carter. Les culasses s'emmanchent sur quatre tiges filetées solitaires du cylindre, ces tiges maintenant également les supports de basculeurs.

La distribution s'effectue par soupapes en tête inclinées, avec ressorts de rappel concentriques. Les culbuteurs sont commandés par tiges et poussoirs, et arbre à came unique situé à la partie supérieure du carter-moteur. Il y a une came par poussoir. Des tubes en alliage léger, emmanchés à la presse dans le cylindre, protègent les tiges et des manchons de caoutchouc assurent le raccord au carter. Le jeu des basculeurs se règle par écrou et contre-écrou.

Détail de la fourche télescopique avec amortisseur hydraulique à double effet, et de la commande du frein à double came.



Les soupapes travaillent dans des guides en bronze, avec sièges en acier pour l'admission et bronze pour l'échappement.

Le vilebrequin tourne dans un carter moteur d'une seule pièce, en alliage léger, avec réserve d'huile à la base. Deux roulements à billes supportent le vilebrequin.

Les bielles, étant fixées de part et d'autre d'une masse centrale, nécessitent un léger décalage des cylindres sur le plan horizontal.

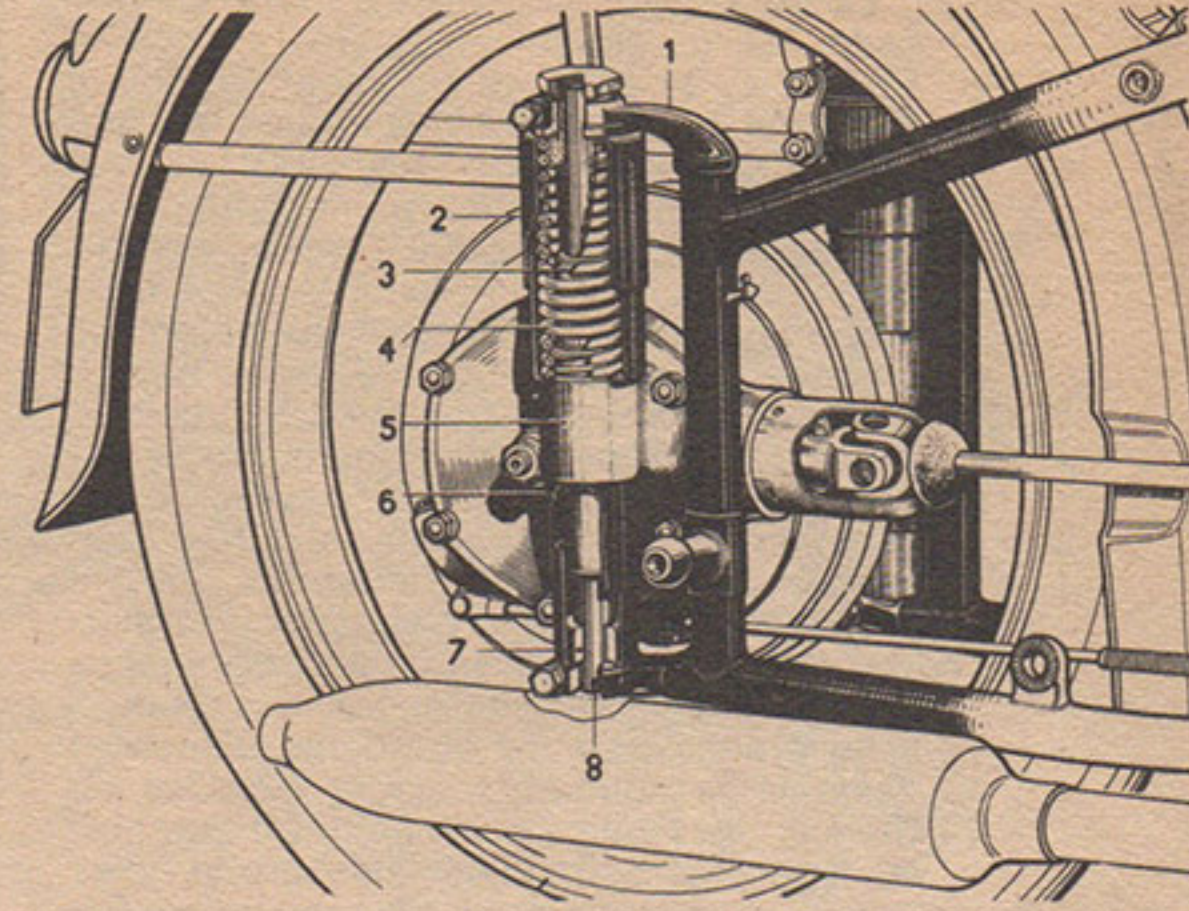
Les manetons sont calés à 180° et les têtes de bielles tourbillonnent sur roulement à galets. Deux disques accolés aux contrepoids d'équilibrage assurent la centrifugation de l'huile sur les pièces en mouvement. En bout d'arbre-moteur, un pignon à taille oblique entraîne le pignon d'arbre à came et de pompe à huile. La taille oblique de ces engrenages contribue au silence mécanique réputé du B.M.W. Toujours en bout de vilebrequin est fixée la dynamo, la magnéto étant commandée par l'arbre à came.

Un couvercle profilé en alliage léger protège les organes électriques, et une circulation d'air assure la ventilation interne, à partir du filtre à air.

Les pistons en alliage léger comportent trois segments d'étanchéité et un racleur. Les axes, maintenus par des circlips, travaillent sur bague bronze.

La lubrification est assurée par une pompe à engrenages, puisant l'huile dans la réserve au travers d'un filtre. Le lubrifiant est envoyé par des canalisations aux roulements de tête de bielle, de vilebrequin et d'arbre à cames; par une dérivation, elle atteint les disques de centrifugation montés sur le vilebrequin, qui l'expédie à l'intérieur des cylindres, et sur l'arbre à came. Les vapeurs d'huile parviennent à la distribution par les tunnels renfermant les tiges, le retour s'effectuant par une tubulure noyée dans le cylindre. L'huile, après circuit, retombe par gravité dans la réserve, d'où le cycle recommence.

Un reniflard, situé à la base du carter, et synchronisé avec un distributeur rotatif solidaire du pignon de pompe, maintient une faible pression interne assurant l'étanchéité du bloc.



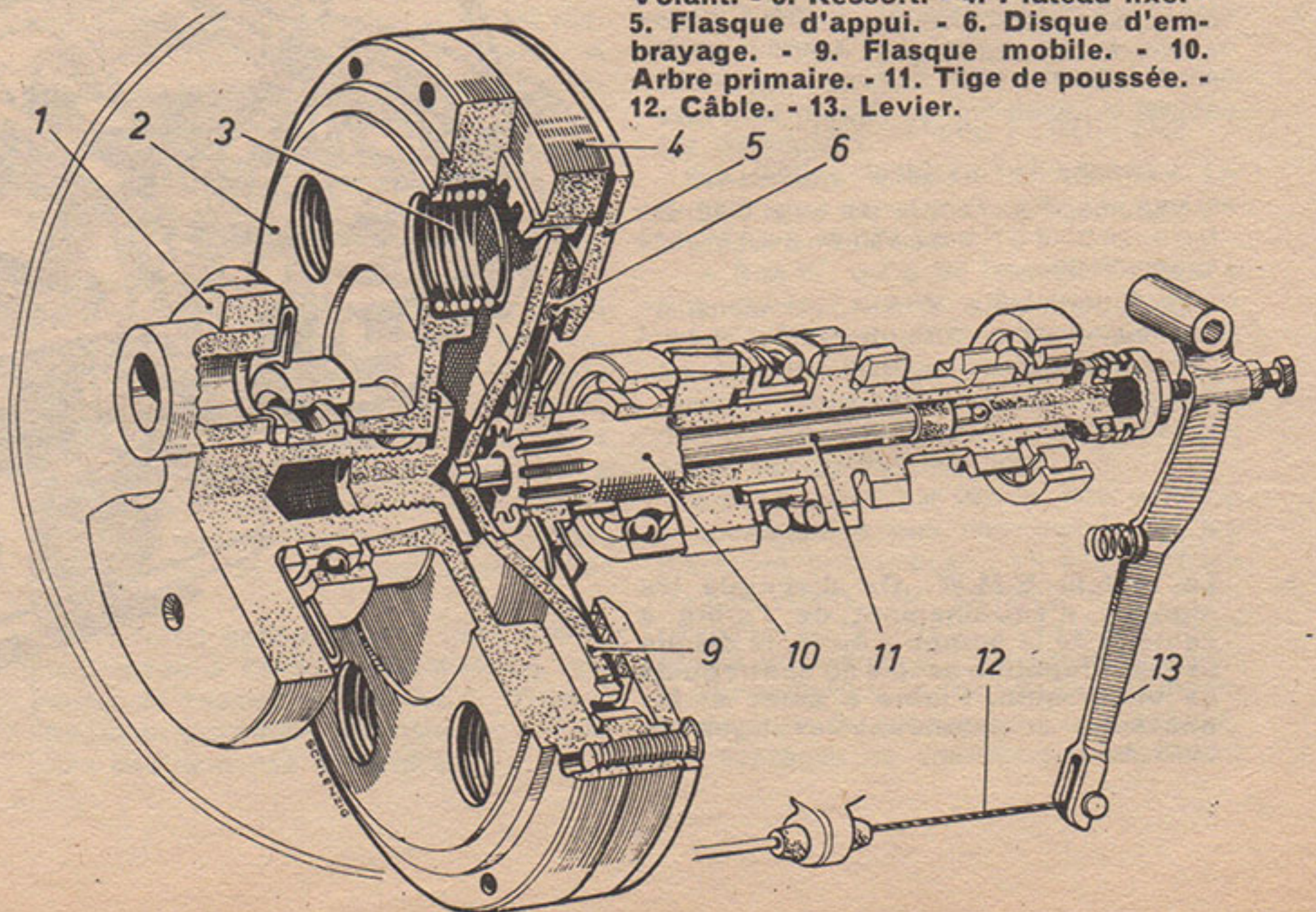
Détail de la suspension arrière.

L'embrayage, du type monodisque à sec, comprend un volant solidaire de l'arbre-moteur (emmanchement conique avec clavette et écrou), un flasque mobile, coulissant sur des dents ménagées à la périphérie interne d'un plateau fixe, un disque d'embrayage et un flasque d'appui.

Flasque d'appui et plateau fixe sont solitaires du volant par l'intermédiaire de vis à têtes noyées. Le disque d'embrayage tourne avec l'arbre primaire de boîte, sur lequel il s'emmanche par cannelures, tandis que le flasque mobile tourne avec le vilebrequin, du fait de son entraînement par la denture interne du plateau.

Six ressorts, s'engageant dans des logements prévus sur le volant, maintiennent en appui le flasque mobile sur le disque d'embrayage. Lorsque l'on débraye, une tige passant à l'intérieur de l'arbre primaire et commandée par un levier, repousse le flasque mobile, en comprimant les ressorts. Le disque d'embrayage n'étant plus en friction libère l'arbre primaire de l'entraînement du moteur.

L'embrayage : 1. Vilebrequin. - 2. Volant. - 3. Ressort. - 4. Plateau fixe. - 5. Flasque d'appui. - 6. Disque d'embrayage. - 9. Flasque mobile. - 10. Arbre primaire. - 11. Tige de poussée. - 12. Câble. - 13. Levier.



La boîte de vitesses est du type en cascade, avec pignon toujours en prise. L'arbre primaire, directement solidaire du vilebrequin, tourne au régime du moteur. Quatre pignons solidaires de cet arbre entraînent quatre pignons tournant fous sur l'arbre secondaire. Deux baladeurs, coulissant sur les cannelures de l'arbre secondaire, solidarisent alternativement les pignons secondaires avec l'arbre. Le primaire, tournant au régime du moteur, nécessite des rapports pignons primaires/pignons secondaires assez élevés : 4 à 1 en première, 2,28 en seconde, 1,7 en troisième, et 1,3 en quatrième. Le pignon primaire de quatrième comporte un amortisseur à ressort ; alors que les engrenages de première, deuxième et troisième sont à taille droite, ceux de quatrième disposent d'une taille oblique, toujours à cause du silence de fonctionnement. Ce rapport étant le plus usité, une taille droite, avec l'usure, risquerait de provoquer un ronflement désagréable, surtout si l'on songe au régime de rotation de la boîte.

La commande des vitesses s'effectue par sélecteur, avec levier manuel de remise au point mort. Le kick transversal attaque l'arbre primaire.

Comme tous les modèles B.M.W. la R 51/3 possède une transmission acatène avec couple conique. L'arbre à cardan porte à son extrémité avant un amortisseur de caoutchouc (disque Hardy) qui l'accouple à la joue d'entraînement de sortie de boîte. Ce dispositif amortit les à-coups tout en neutralisant les variations de longueurs de l'arbre lors des oscillations de la roue arrière. La noix de cardan est protégée sous une cloche facilement amovible. Le cardan s'emmanche sur les cannelures du pignon à queue, logé dans le carter du couple conique sur un roulement à billes à double rangée d'une part et un roulement à aiguilles de l'autre. Le pignon conique et le plateau sont à taille hélicoïdale assurant ainsi un fonctionnement silencieux. La couronne est, elle aussi, montée sur billes d'un côté et aiguilles de l'autre. La roue est entraînée par cannelures, ce qui permet un démontage facile. Le carter du couple conique est parfaitement étanche, les sorties d'arbres étant pourvues de simmerrings. Le tambour de frein reste ainsi, malgré l'huile continuellement brassée à proximité, parfaitement sec.

Les rapports du couple arrière peuvent être changés si la machine doit être attelée à un side-car. Les rapports à la roue arrière sont, suivant usage :

Solo : 3,89 : 1 (dents : 9/35).

Side-car : 4,57 : 1 (dents : 7/32).

L'allumage s'effectue par une magnéto Noris, en bout d'arbre à cames, avec avance automatique.

La batterie de 6 V, 8 A, est alimentée par une dynamo Noris de 60 W, en bout de vilebrequin.

Le moteur B.M.W. On distingue les pignons d'entraînement de l'arbre à came et de la pompe à huile, le disque de centrifugation accolé au contrepois de vilebrequin, l'arbre à came et les poussoirs commandant les tiges de culbuteurs.

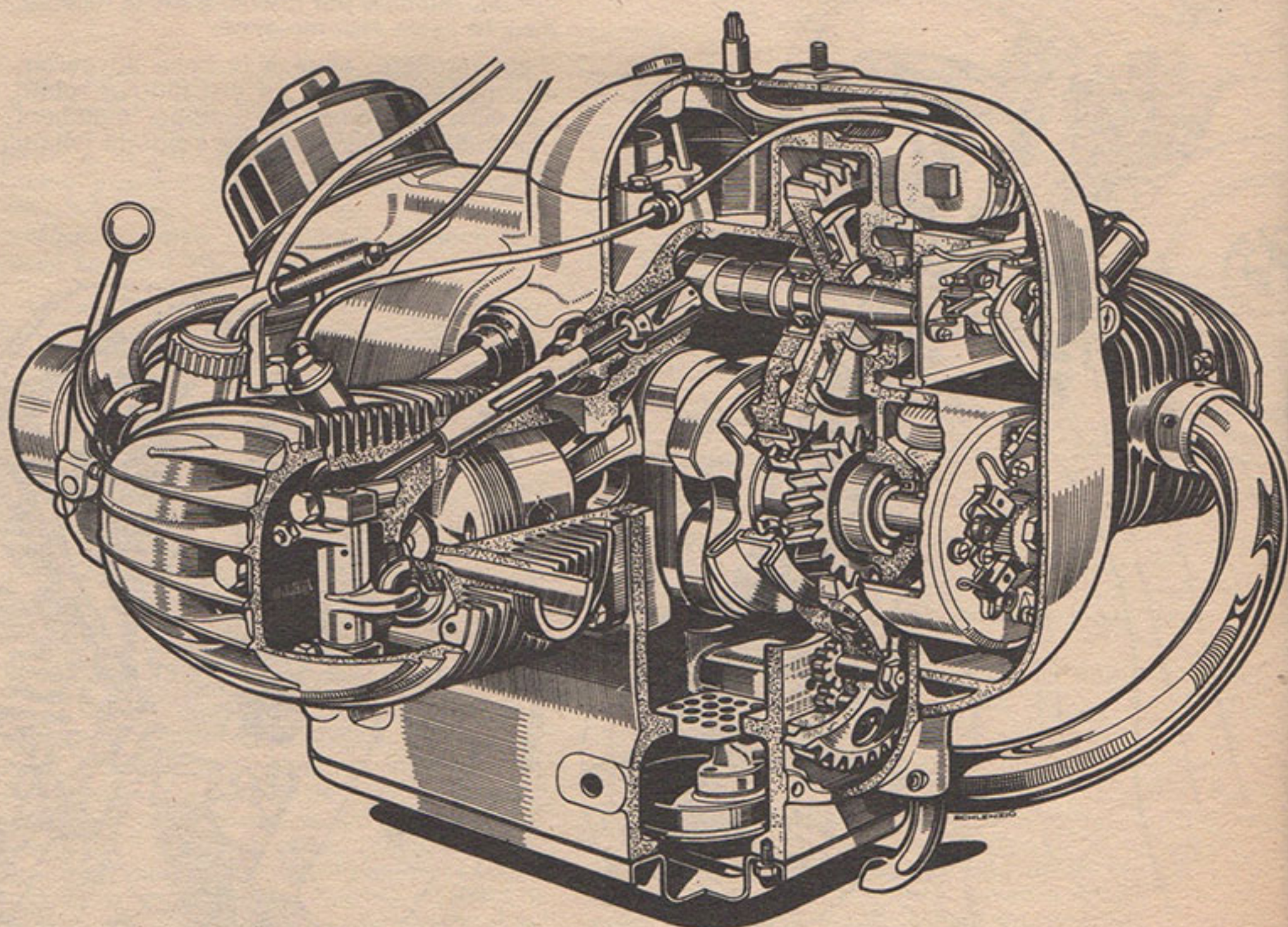
L'alimentation est assurée par deux carburateurs Bing de 22 mm de diamètre, montés avec une inclinaison de 15°. Une chambre de compensation est prévue sur chaque corps de carburateur, afin de pallier les effets de la force centrifuge sur le débit d'essence, dans les virages. Il est à noter que le carburateur droit reçoit un gicleur plus fort. Deux longues tubulures raccordent chaque carter à un filtre unique, situé sur le bloc.

* * *

La puissance du 500 cm³ B.M.W., nous l'avons dit, se situerait aux environs de 28 ch à 6 000 t/mn. Le calage de la distribution donné par l'usine, s'effectuant avec 2 mm de jeu aux soupapes, ne renseigne pas sur la durée des temps d'ouverture et sur la valeur du croisement. Ces facteurs doivent cependant être assez importants, si l'on tient compte du régime élevé, 4 500 t/mn, pour lequel le couple maximum est atteint. Ceci nous renseigne de suite sur le caractère de la R 51/3 : machine rapide, mais accélérations longues, et peu de puissance à bas régime. Il est à noter qu'à la vitesse maximum permise en position touriste, le moteur n'est pas au régime de puissance maximum (130 km/h, 5 350 t/mn). Les 28 ch ne sont atteints qu'en position allongée : 145 km/h, 5 950 t/mn. Cette quatrième longue, utilisée sans doute pour réduire la consommation à vitesse élevée, et augmenter la longévité du moteur en interdisant le régime limite, s'avère par suite peu nerveuse. La troisième, montant à 100 km/h, se révèle par suite très pratique.

GROUPE MOTEUR - TRANSMISSION

Moteur : flat-twin quatre temps culbuté, soupapes en V.
 Puissance maximum : 28 ch à 5 800 t/mn.
 Nombre des cylindres : 2.
 Alésage : 68 mm.
 Course : 68 mm.
 Cylindrée : 490 cm³.
 Taux de compression : 6,3 : 1.
 Calage distribution :
 Avec 2 mm de jeu aux soupapes :
 O.A. : 4°, 9° après P.M.H.
 F.A. : 30°, 35° après P.M.B.
 O.E. : 31°, 35° avant P.M.B.
 F.E. : 5°, 10° avant P.M.H.
 Jeu des soupapes à froid :
 Admission : 0,15 mm.
 Echappement : 0,20 mm.
 Graissage du moteur : sous pression, réservoir dans la partie inférieure du carter.
 Carburateurs : Bing inclinés, filtre à air commun Eberspâcher.
 Passage des gaz : 22 mm.
 Type du carburateur :
 Gauche : 1/22/61.
 Droite : 1/22/62.
 Gicleur principal : 105.
 Gicleur de ralenti : 40.
 Gicleur d'aiguille : 1,208.
 Aiguille : normale.
 Position de l'aiguille : 1.
 Diffuseur : 5.
 Vis d'air ralenti : 1, 2 tours.
 Poids du flotteur : 7 g.
 Magnéto : Noris Mz ad/R en bout d'arbre à cames.
 Avance : automatique.
 Ecart des vis platinées : 0,4 mm.
 Réglage automatique : 30°.
 Allumage plein retard : 9° avant P.M.H.

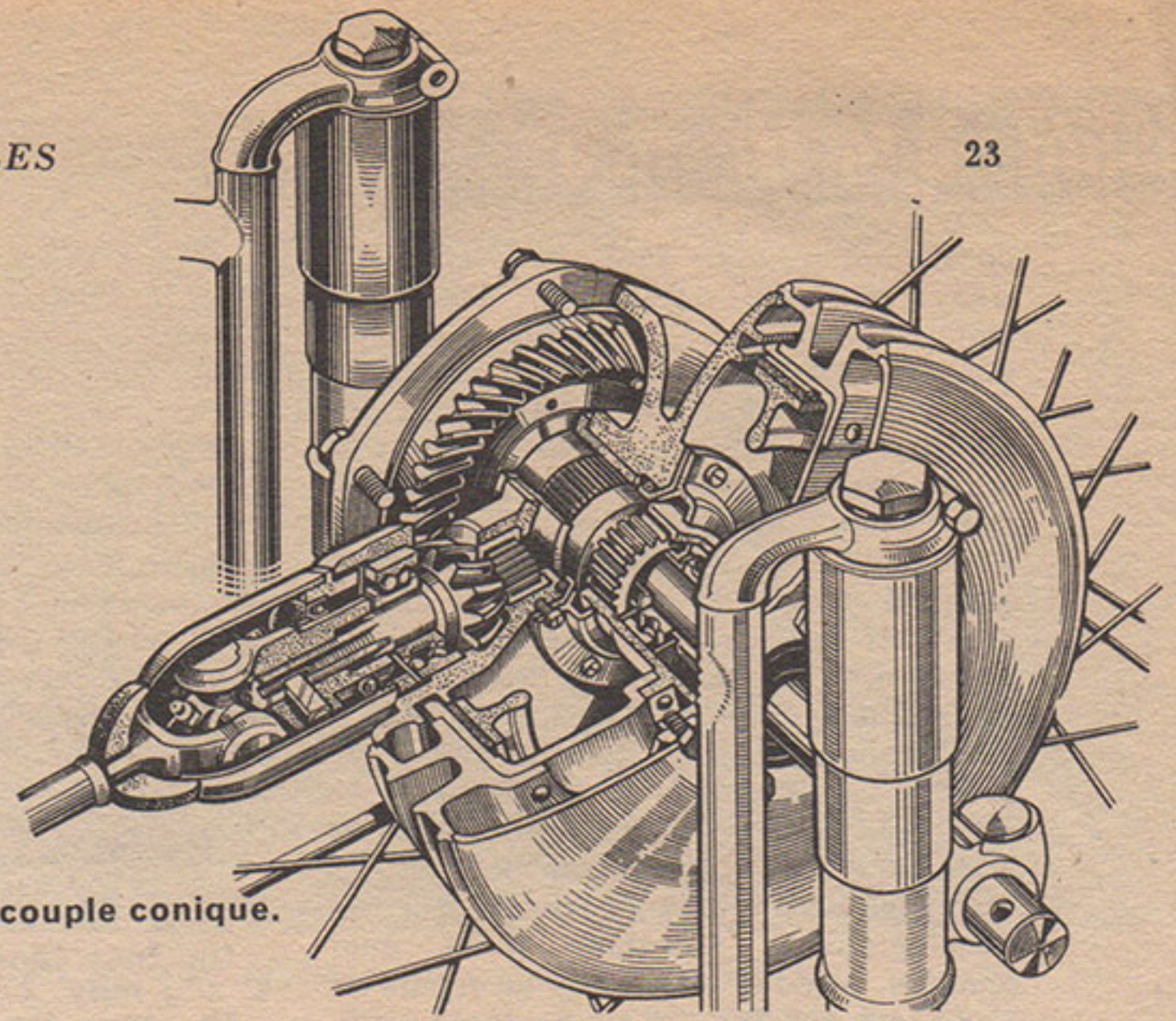


UES GÉNÉRALES

Avance maximum : $39 \pm 2^\circ$ avant P.M.H.
 Bougies : Bosch W 240 T1.
 Ecart électrodes : 0,6 mm.
 Dynamo : Noris L60/6/1 500 L en bout de vilebrequin.
 Batterie : 6 V, 8 Ah.
 Phares : Bosch LE/MTA 160 \times 2/28.
 Ampoules :
 Phare : 6V 35/35 W ; Veilleuse 1,5 W.
 Compteur : 0,6 W ou 1,2 W.
 Feu rouge : 5 W ; Stop : 10 W.
 Avertisseur : Bosch HO/FDF 6/3.
 Embrayage : Monodisque à sec.
 Boîte de vitesses : à quatre rapports, sélecteur + levier auxiliaire.
 1^{re} : 4,0 : 1.
 2^e : 2,28 : 1.
 3^e : 1,7 : 1.
 4^e : 1,3 : 1.
 Transmission à la roue arrière : par arbre à cardan et couple conique.
 Démultiplication arrière :
 3,89 : 1 (dents : 9/35) en solo.
 4,57 : 1 (dents : 7/32) en side-car.

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau, tubes acier.
 Fourche : télescopique avec amortisseur hydraulique.
 Suspension arrière : coulissante.
 Freins : moyeux, centraux 200 mm de diamètre.
 Avant : freins Duplex à double came.
 Arrière : à simple came.
 Jantes : alliage léger 3 \times 19.
 Poids de la machine : 190 kg.
 Largeur hors tout : 790 mm.
 Longueur hors tout : 2 150 mm.
 Hauteur hors tout : 985.
 Garde au sol : 103 mm.



Détail du cardan et du couple conique.

La B.M.W. reste d'un classicisme de bon ton. Bénéficiant d'améliorations constantes, elle conserve une silhouette caractéristique, à laquelle les fidèles de la marque sont habitués. La sobriété du bloc-moteur et son homogénéité sont remarquables.

La qualité et le fini mécaniques de B.M.W. ne sont d'autre part plus à démontrer. Au point de vue technique constructive, il n'y a donc aucun reproche à adresser à cette machine, mis à part une suspension arrière rudimentaire pour une 500 de cette classe.

QUALITÉS

Homogénéité mécanique.
Bonne conception d'ensemble.
Freins centraux de 200 mm.
Moyeux à broche.
Puissance élevée.
Allumage par magnéto.
Bonne finition d'ensemble.

DÉFAUTS

Suspension AR rudimentaire.
Prix élevé.

ESSAI A MONTLHÉRY

Avec sa silhouette désormais classique, la B.M.W. inspire la confiance. Malgré une grande sobriété, la présentation est flatteuse par la qualité de son émail et de ses chromes. Le fait de s'asseoir sur la selle nous montre une position typiquement B.M.W. Les cylindres qui dépassent latéralement donnent une impression de puissance et de stabilité, mais renvoient les repose-pieds vers l'arrière, ce qui oblige à prendre appui sur le guidon largement dimensionné. Les personnes de grande taille se logent très facilement sur la R. 51/3.

La mise en route à froid comme à chaud ne demande aucun effort physique. La pédale de mise en marche travaille perpendiculairement à l'axe de la machine, le lancement du moteur peut même s'effectuer à la main.

Le sélecteur à la pointe du pied gauche, demande une certaine accoutumance, par sa position sous le cylindre.

Le moteur est d'un fonctionnement particulièrement silencieux, pour la partie mécanique, comme pour le système

d'échappement. L'embrayage répond assez sèchement, ce qui fait plus vivement ressentir le couple de renversement. A l'usage on finit par ne plus sentir les réactions du moteur; au début, les changements de vitesse sont bruyants, surtout de première en seconde, mais avec un peu d'attention, on arrive à éliminer ces bruits parasites, que le silence général rend désagréables.

Au premier abord la machine paraît manquer de tempérament, mais les premiers kilomètres de route font apprécier le souffle de la R. 51/3. Pour tirer parti de ce moteur, il faut monter les régimes dans les vitesses intermédiaires, on a une bonne accélération, mais très coulée, ne faisant aucune impression et qui pourtant autorise des moyennes routières élevées.

En ville on peut conduire très simplement grâce à l'avance automatique, qui permet de descendre à moins de trente à l'heure en quatrième. Le moteur n'a d'ailleurs pas tendance à cliqueter.

Les freins s'avèrent extrêmement puissants à l'usage, le tambour avant à double came permet le blocage de la roue à toutes les allures, il est recommandé d'en user avec doigté, surtout quand le réglage est défectueux.

Est-ce une question d'habitude? La R. 51/3 nous paraît plus maniable que les précédents modèles.

La B.M.W. qui a de farouches adeptes a de grandes qualités utilitaires. Pour un usage journalier par tous les temps, cette machine est incontestablement la reine : grande robustesse, aucun suintement d'huile, propreté, silence; nous trouvons toutes les qualités requises.

Il lui manque par contre une certaine « onctuosité » que l'on trouve sur les machines britanniques : en analysant les divers points de comparaison, nous déplorerons la dureté de la suspension arrière comparée aux suspensions oscillantes anglaises, la position qui est moins confortable de par l'appui sur le guidon, les passages de vitesses qui demandent

ESSAI B.M.W. R. 51-3

de l'attention pour être exécutés silencieusement. La rigidité de l'ensemble moteur-transmission n'épargne guère les à-coups. Le point de vue d'ensemble, qui nous est personnel, ne tient pas dès qu'il est loisible de s'entretenir avec un possesseur de B.M.W. En effet, la suspension un peu dure est compensée par la souplesse de la selle; réglable, quant à la position, au couple de renversement et aux passages de vitesses; ces petits inconvénients disparaissent grâce à l'habitude. En fait l'usager de la R. 51/3 possède une machine qui lui apporte un maximum de joies grâce à ses freins, son silence, sa propreté, sa longévité et sa vitesse de pointe qui n'est pas négligeable.

L'essai à Montlhéry vient confirmer ces considérations. Quelques tours pour chauffer, et nous effectuons un temps de 1' 16" 4/5 soit 137,330 km/h; après vérification des bougies, un tour à pleine ouverture nous donne 1' 3" = 145,613 km/h. A cette allure la tenue de route est bonne, il faut noter l'absence de vibrations à tous les régimes.

En position normale, le meilleur tour lancé fut bouclé en 1' 10" 2/5 soit 130,307 km/h. Un essai départ arrêté fut accompli en 1' 9" 1/5 à la moyenne de 115,829 km/h, ce qui représente une bonne accélération.

Le parcours routier nous démontra la sûreté de la machine: malgré quelques réactions assez sèches de la suspension arrière, la précision de la direction permet de maintenir l'ensemble en ligne. Les freins très puissants n'ont donné aucun signe de diminution d'efficacité après plusieurs tours à bonne allure. Avec un peu d'habitude, on vire très couché en conservant une parfaite trajectoire à condition de conserver le même régime moteur. Malgré les 190 kg la maniabilité est suf-

fisante, on le constate dans des virages comme ceux du Gendarme. Le meilleur tour est accompli en 5' 37" 1/5. Moyenne 98,021 km/h. Un pilote bien rodé doit faire mieux, nous n'avons pas eu le temps matériel d'effectuer le kilométrage nécessaire à une parfaite prise en main.

En conclusion, après les avantages déjà précités, nous ajouterons le parfait ralenti très agréable en ville, et sur la route des possibilités dignes d'une locomotive, grâce au rapport de transmission qui, même à vive allure, maintient un régime moteur raisonnable. A. NEBOUT.

RÉSULTATS D'ESSAI

PISTE DE VITESSE (2 548 m)

Un tour lancé position allongée : 1' 3" ; moy. : 145,613 km/h.

Un tour lancé position touriste : 1' 6" 4/5 ; moy. 130,307 km/h.

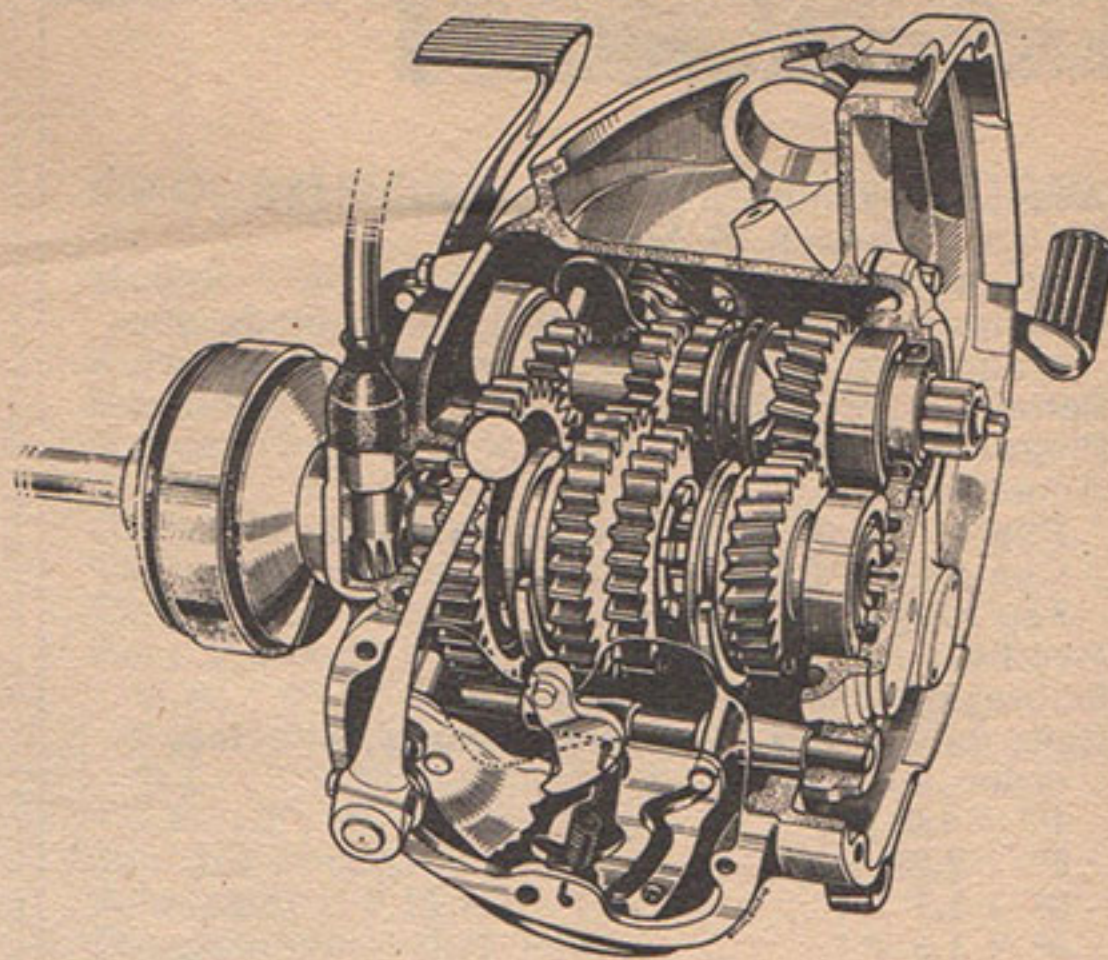
Un tour départ arrêté position touriste : 1' 19" 1/5, moy. 115,829 km/h.

CIRCUIT ROUTIER (9 181 m)

Meilleur tour lancé : 5' 37" 1/5 ; moy. : 98,021 km/h.

Freinage de 50 km/h à l'arrêt complet, action sur les deux freins, 8 m.

Réglages d'essai : Entièrement d'origine. Super carburant.



La boîte de vitesses : l'amortisseur de quatrième est visible sur l'arbre primaire, de même que les deux baladeurs, entre pignons secondaires de première et deuxième, et troisième et quatrième. Vers l'arrière se trouve la prise de compteur.



AVANTAGES

Silence.
Absence de vibrations.
Propreté, netteté.
Rapidité.
Robustesse.
Freins puissants.

DÉFAUTS

Suspension AR un peu dure.
Reprises un peu molles.
Embrayage et changements de vitesses exigeant une certaine accoutumance.

RAID

NORD-ORIENT

(SUITE DE LA PAGE 13)

jeunes gens de Strasbourg reliant l'Alsace au cap Nord, derniers Français que je rencontrerai.

Gronge dépassé, il faut commencer à surveiller le niveau d'essence car les

pompes se font très rares. La fameuse route de l'Arctique est dure, très dure pour un lourd « deux roues » car le revêtement sablonneux est traître. Majavatn et ses chutes (personnelles en moto, à cause des dérapages) précède Fellingfors, puis Mosjoër, et je passe enfin la Ligne : le Cercle Polaire. C'est laid. Des plaques de neige fondent sur un tapis de pierrailles et de cailloutis. Un poteau : Polarcirkel... une baraque allemande abandonnée... et à perte de vue, le désert gelé gémissant sous un vent froid.

(A suivre.)

SAPORITI

2, GRANDE-RUE, CHAVILLE (S.-ET-O.)

Expose toute la gamme des

Royal Enfield

ainsi que des occasions prêtes à prendre la route :

BULLET 350 cm³, spécial cross suspensions spéciales avant-arrière parfait état - accessoires

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

NICHOLSON et DRAPER font cavaliers seuls



Chacun son style, pour passer les gués!



*Le terrain était extrêmement varié
témoin cette petite « grimpette ».*

Au premier TRIAL INTERNATIONAL

L'AMICALE Motocycliste de Saint-Cloud, promoteur du trial en France, vient d'organiser dans le cadre désormais classique de ses deux épreuves annuelles, le premier trial international disputé chez nous. Avant toute chose, il convient de féliciter ce jeune Club pour son audace et son désintéressement puisqu'on le sait, et ceci dit sans commentaire, il n'y a pas de recette dans ce genre d'épreuve motocycliste (pas plus pour le Club organisateur que pour les participants, ce qui représente à proprement parler un double et rédhibitoire handicap à la base, handicap auquel s'ajoute l'acquisition de pneus « trials »).

Trial international donc, avec la participation du champion d'Angleterre de trial Nicholson et de l'ex-champion d'Angleterre de moto-cross Draper... Peu s'en fallut que les Belges, et non des moindres, n'y participent également. Cela tint au changement de date inextremis et tombant précisément le même jour du trial d'Audnaerde comptant pour le championnat de Belgique... Il y a outre-Quévrain et depuis bien des années déjà, un championnat de trial en quelque vingt compétitions portant sur presque tous les dimanches d'hiver.

Fait nouveau dans les courtes annales du trial en France : les pneus de cross étaient interdits et le classement se subdivisa en deux catégories : experts et touristes, chacune étant encore subdivisée en cylindrées, c'est-à-dire : 175, 250, 350 et 500 cm³. Souhaitons que ce règlement se simplifie, disons se normalise encore à l'instar des règlements anglais et belges qui ne font plus de distinction de cylindrées mais simplement entre « experts » (catégorie réservée aux machines spéciales et aux coureurs internationaux eux-mêmes subdivisés en inter seniors et juniors) et en catégorie touristes.

Outre les deux champions britanniques qui jouèrent le rôle de professeurs ès trial, ce sport en est chez nous, à ce qu'était le moto-cross il y a six ans! Nous avons remarqué un certain nombre, nous ne pouvons pas dire un nombre certain de moto-



Ceci est apparemment du « rase-mottes ».



Draper « met la vapeur » pour se sortir du bourbier.



Les motos de NICHOLSON et DRAPER peuvent être considérées comme des modèles du genre puisqu'elles représentent une expérience portant sur huit années de trial. Ce sont des 500 Gold Star très allégées, sans suspension arrière, pesant 120 kg soit 40 kg de moins que les mêmes machines de cross (réservoir et garde-boue aluminium notamment), moteur dégonflé, rapport volumétrique de 6,5 à 1. Les pneus trial très peu gonflés, certainement pas plus 700 g, présentent un dessin en carrés serrés réguliers de près de 2 cm d'épaisseur et vont très bien aussi, paraît-il, sur la route.

Celle de CHARRIER, prototype de la moto populaire de trial anglaise, était une B.32 compétition à roue avant de 21, tuyau d'échappement relevé et petits garde-boue.

Signalons que de nombreux trialistes anglais se servent couramment pendant la semaine de machines de ce genre pour se rendre à leur travail et... tous les dimanches on enlève le phare !

crossmen en renom, notamment : Chuchart, Charrier et Drobec... d'autres aussi, mais simplement sur la touche.

Qu'on nous permette à ce sujet d'ouvrir une parenthèse, le moto-cross français a su se hisser au niveau international par terrain sec, il n'en est pas de même dans la boue, qui est pourtant une difficulté courante, on pourrait presque dire la difficulté majeure du moto-cross, on l'a bien vu aux derniers Championnats d'Europe à Montreuil... mais nous ne voulons pas retourner le couteau dans la plaie et nous prendrons simplement à l'appui de nos dires la réflexion que nous faisait précisément Chuchart sur le terrain au sujet de Draper. « Dans la boue nous sommes des enfants de chœur à côté de ces gens-là », et il pensait et moi aussi à Avesnes où il avait magistralement battu l'Anglais... en terrain sec... On voit donc bien là, combien nos moto-crossmen auraient intérêt à pratiquer le trial, et Chuchart d'enchaîner : « des trials comme ça, il faudrait en faire tous les dimanches en hiver ! »

Mais revenons à Saint-Cucufa, d'abord soulignons l'extraordinaire animation qui régnait dans les sentes forestières, littéralement envahies par les voitures, les motos, et une marée de spectateurs... à donner le cafard aux organisateurs « Grisbi » si du moins ça existe chez nous. Jusqu'aux marchands de marrons qui s'étaient installés sous les châtaigniers et qui faisaient des affaires d'or.

L'organisation fut réellement excellente, les passages non stop avaient été cordés, les carrefours signalés et les parcours entièrement fléchés. La critique : **trop de blanc entre le passage des coureurs** ne doit pas être retenue puisqu'elle est due à l'inexpérience des débutants, restant empêtrés dans les passages non stop.

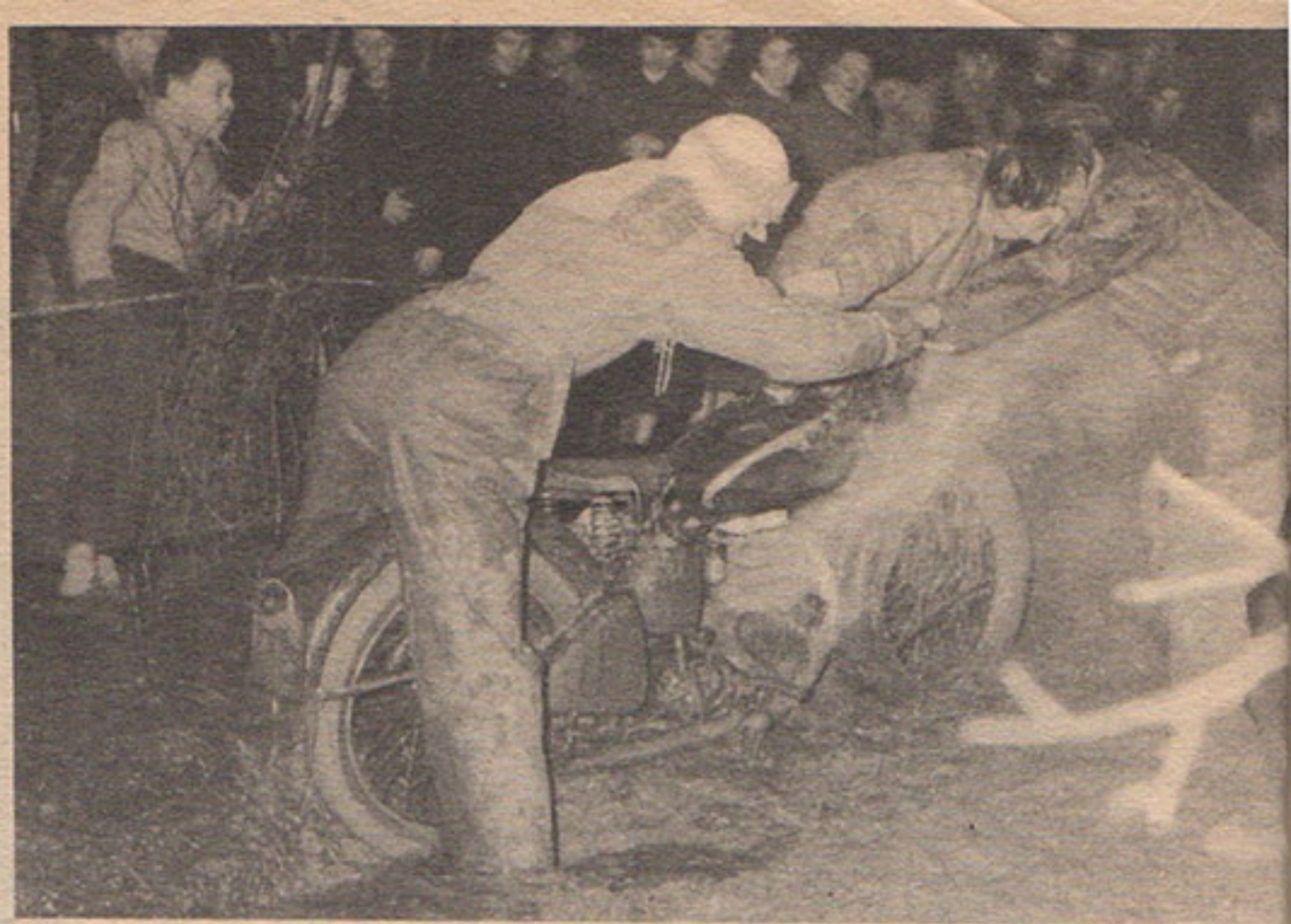
Le circuit très sélectif, c'est-à-dire qui a vraiment présidé au classement, comportait trois tours de 10,500 km entièrement sous bois, sans route goudronnée et comportant six passages non stop plus une zone chronométrée qui devait servir à départager d'éventuels ex-aequo, une moyenne minimum de 20 km était requise pour les trois tours, en pratique elle fut systématiquement tenue. Les difficultés étaient les suivantes :

— un premier passage non stop (qui était en même temps la zone chronométrée dont nous venons de parler) tracé dans le fond du lit sableux d'une rivière à sec, avec un très difficile virage à contre-pente;

— une descente non stop dans un chemin rocailleux abrupt jetant directement dans la « mare » à boue aussi populaire pour les amateurs de trial que la grande descente de Montreuil pour les moto-crossmen;

— un déboulé dans un chemin forestier rempli de souches, jonché de troncs d'arbres et aboutissant par un virage en épingle dans un gué avec remontée quasi verticale;

— enfin le « gué des joncs », autre difficulté classique du trial de Saint-Cucufa avec sa nappe d'eau de 25 cm recouvrant une gadoue marneuse, profonde et pestilentielle à souhait.



Un Américain à Saint-Cucufa
(Sur la mer calmée!)



Cliché pris côté roue arrière
(Le photographe est reparti moucheté.)



LES PARTICIPANTS

Il y avait donc les deux champions britanniques Draper et Nicholson ; chez nous : le jeune Claude Delauné sur sa 175 Motobécane spéciale... spécialiste des victoires systématiques dans cette cylindrée et qui, cette fois encore, se classa premier des 175 certes, mais troisième au classement général et premier des Français derrière les deux Anglais, le Champion de moto-cross Jacques Charrier, troisième officiel au Championnat de France 1953 et troisième encore officieux aux Championnats 1954, qui était le seul de chez nous à monter une vraie 350 B.S.A. de trial, le moto-crossman Drobec du M.C. Oise qui a gagné le premier trial de la saison à Compiègne sur sa 350 Gold Star scramble chaussée de pneus trial, Chuchart qui devait noyer son moteur au « gué des joncs » ainsi que le « grand » moto-crossman Tardif, puis Lejeune, enfant de Bobigny, Macchy, de Sèvres, et pour la police de la route, le sympathique moto-crossman Batisse courant avec toute sa panoplie (phares, dynamo, etc.)

Il y avait aussi l'équipe américaine made in Saint-Cloud comprenant : Barrett sur 500 Gold Star et Owens sur 250 B.S.A.

A tous ces chevronnés du moto-cross était venue s'adjoindre une brochette de trialistes issus de la saison 1953. Parmi eux, citons principalement les Parisiens Rousseau, Greneau, Monneroux, Delgobe et Tillet, tous sur des 175 Motobécane méchamment affûtées tandis que de nombreux clubs de province, supporters en tête, avaient envoyé des participants : Fontainebleau, le M.C. Normandie, Rouen-Motor-Club, Meaux, A.M.C. Orléanais, Beauvais, etc.

LES COURSES

Si le terrain fut particulièrement sélectif, la « classe » le fut bien plus encore : il y eut, emmené par les Anglais, un escadron de six ou sept hommes, spécialistes du trial et, derrière eux, tout un lot de crossmen, beaucoup moins à l'aise que sur leurs tétines, et enfin, englués, de nombreux touristes à la mécanique insuffisamment préparée.

Nicholson et Draper s'étaient lancé un petit défi intime... ils furent véritablement stupéfiants, le premier l'emporta, disons presque par la ruse, tant il sut composer avec le terrain et telle une anguille se glisser à travers les pires difficultés. Draper, tout aussi coulé, mais plus fougueux, fit une faute dans la zone chronométrée et y perdit sa chance.

Le Français Delauné, à l'aise comme à l'accoutumée, fit une fort jolie démonstration de technique personnelle. Dr. bec et Charrier, dans un mouchoir, manifestèrent de belles qualités, mais durent batailler ferme avec le terrain et avec une certaine souche sous-marine, manque de « vase » si on peut dire!

Une quinzaine d'abandons consécutifs à des moteurs noyés et même à des roues cassées (notamment Quinchon) attestent la difficulté, voire la dureté de ce sport, sous ses allures de gymkhana.

Nous terminerons par une mention particulière de félicitations à l'A.M. Saint-Cloud, son président Roger Letangen tête, pour tout ce qu'ils ont fait en la circonstance pour le trial et « pour le sport », et aussi l'usine B.S.A. qui avait envoyé gratis deux de ses meilleurs pilotes d'usine. Il est vrai que l'étourdissante démonstration de pilotage tous terrains de Saint-Cucufa ne manquera pas de susciter de nouvelles vocations motocyclistes et n'oublions pas que rien ne devrait plus ressembler, chez nous comme en Angleterre, à une machine de trial, qu'une machine d'usager sportif.

RÉSULTATS

Trophée International Veedol attribué à la Grande-Bretagne qui totalise 46 points devant l'Equipe de France, 97 points, et l'Amérique, 232 points. Le challenge inter-clubs « Rapid'Moto » revient cette année au club organisateur avec neuf participants devant le M.C. Châtillonnais, sept participants.

Voici les classements :

R. MOUCHET.



Le jeune Delauné, qui fit une belle démonstration de ses possibilités en se classant 3^e sur sa 175, à huit points de Draper, devant tous les Français, échange ses impressions avec Nicholson brillant vainqueur.

RÉSULTATS DU 3^e TRIAL DE LA FORÊT DE SAINT-CUCUFA

Organisé par l'Amicale cycliste de Saint-Cloud du 21 novembre dernier

CLASSEMENT GÉNÉRAL TOURISTE

1. **Batisse** (500 Matchless), A.S.P.P.;
2. **Chaumette** (250 N.S.U.), M.C. Clodoaldien;
3. **Fortin** (250), M.C. Normandie; 4. **Valentin** (350), M.C. Maisonnais; 5. **Alex** (250), M.C. Normandie; 6. **Gibert** (175), A.M.C. Orléans;
7. **Gavard** (350), A.M. Saint-Cloud; 8. **Dessau-nes** (175), M.C. Normandie; 9. **Tillet** (175), M.C. Châtillon; 10. **Charpentier** (175) A.M. Saint-Cloud; 11. **Clatot** (175), M.C. Normandie;
12. **Bergeron** (350), A.M. Saint-Cloud; 13. **Larivière** (175), A.M.C. Orléans; 14. **Jeunechamp** (175), M.C. Sèvres; 15. **Mauriot** (350), M.C. Châtillon; 16. **Huysser** (175), M.C. Maisonnais;
17. **Delgobe** (175), A.M. Saint-Cloud; 18. **Owens** (250), A.M. Saint-Cloud; 19. **Bordio** (175), M.C. Maisonnais; 20. **Heuqueville** (250), U.S. Ivry; 21. **Serres** (175), M.C. Maisonnais;
22. **Aubert** (175), M.C. Châtillon.

CLASSEMENT GÉNÉRAL EXPERT

1. **Nicholson**, Angleterre, (500 B.S.A.);
2. **Draper**, Angleterre, (500 B.S.A.); 3. **Delauné**, France, (175 Motobéc); 4. **Drobecq**, M.C. Oise, (350 B.S.A.); 5. **Charrier**, France, (350 B.S.A.); 6. **Rousseau**, M.C. Châtillon (175);
7. **Houdou**, M.C. Mayenne (250); 8. **Denis**, M.C. Mayenne (500); 9. **Greneau**, M.C. Châtillon, (175); 10. **Monneroux**, M.C. Châtillon, (175); 11. **Macchi**, M.C. Sèvres, (250); 12. **Barrett**, Amérique, (500); 13. **Peyrichoux**, M.C. Sèvres, (250); 14. **Lejeune**, A.C. Bobigny, (500); 15. **Charny**, M.C. Fontainebleau, (175);
16. **Tardif**, A.M. Saint-Cloud, (500); 17. **Quinchon**, C.S. Meaux, (250).

TROPHEE INTERNATIONALE

« VEEDOL »

1. **Grande-Bretagne**, (Nicholson, Draeper), 46 pts;
2. **France**, (Delauné, Charrier), 97 pts;
3. **Etats-Unis**, (Barrett, Owens), 232 pts.

CHALLENGE « RAPID MOTO »

1. **A.M. Saint-Cloud**, 9 partants;
2. **M.C. Châtillon**, 7 partants;
3. **M.C. Maisonnais**, 5 partants.

175 EXPERT

1. **Delauné** M.C. Châtillon, 37 pts;
2. **Rousseau**, M.C. Châtillon, 67 pts;
3. **Greneau**, M.C. Châtillon, 87 pts;
4. **Monneroux**, M.C. Châtillon, 87 pts;
5. **Charny**, M.C. Bellefontain, 2 tours.

175 TOURISME

1. **Gibert**, A.M.C. Orléans, 97 pts;
2. **Dessau-nes**, M.C. Normandie, 102 pts;
3. **Tillet**, M.C. Châtillon, 108 pts;
4. **Charpentier**, A.M. Saint-Cloud, 109 pts;
5. **Clatot**, M.C. Normandie, 122 pts;
6. **Larivière**, A.M.C. Orléans, 134 pts;
7. **Jeunechamp**, M.C. Sèvres, 140 pts;
8. **Huysser**, M.C. Maisonnais, 172 pts;
9. **Delgobe**, M.C. Maisonnais, 2 tours ½;
10. **Bordio**, M.C. Maisonnais, 2 tours;
11. **Serrès**, M.C. Maisonnais, 2 tours;
12. **Aubert**, M.C. Châtillon, 2 tours.

350 TOURISME

1. **Valentin**, M.C. Maisonnais, 96 pts;
2. **Gavard**, A.M. Saint-Cloud, 101 pts;
3. **Bergeron**, A.M. Saint-Cloud, 132 pts;
4. **Mauriot**, M.C. Châtillon, 143 pts.

250 EXPERT

1. **Houdou**, M.C. Mayenne, 72 pts;
2. **Macchi**, M.C. Serres, 89 pts;
3. **Peyrichoux**, M.C. Serres, 97 pts;
4. **Quinchon**, C.S. Meaux, 2 tours.

250 TOURISME

1. **Chaumette**, M.C. Clodoaldien, 90 pts;
2. **Fortin**, M.C. Normandie, 94 pts;
3. **Allex**, M.C. Normandie, 97 pts;
4. **Owens**, A.M. Saint-Cloud, 2 tours ½;
5. **Heuqueville**, U.S. Ivry, 2 tours.

350 EXPERT

1. **Drobecq**, M.C. Oise, 59 pts;
2. **Charrier**, A.M. Saint-Cloud, 60 pts.

500 EXPERT

1. **Nicholson**, Angleterre, 17 pts;
2. **Draper**.

SPORTS

Dissension constructeurs-F.I.M.

Sept constructeurs anglais, allemands et italiens qui supportent la course vont se réunir à Londres pour décider s'ils boycotteront les Grands Prix l'an prochain. Quel que soit le résultat on voit immédiatement où mène la politique de dictature de la F.I.M.

Seule la collaboration peut être utile. La F.I.M. voudrait supprimer la course qu'elle n'agirait pas autrement; il est normal que les firmes réservant de gros capitaux pour leur service de course aient leur mot à dire aux personnes qui n'engagent que leur responsabilité morale. L'argument principal des constructeurs est que courir (afin de gagner des points dans le championnat mondial) dans des pays qui n'achèteront pas leurs machines est un gaspillage de temps et d'argent.

N'importe quel sport sera toujours victime du manque de compréhension entre dirigeants et « dirigés ».

Course de Côte de la Moyenne-Corniche, 11 novembre 1954.

(Longueur 1 960 mètres, dénivellation : 8 %.)

C'est un magnifique succès qu'a obtenu cette classique du Moto-Club de Nice et de la Côte d'Azur, en effet un temps splendide favorisa cette manifestation à laquelle assistait un très nombreux public. L'organisation en fut impeccable et il faut en premier lieu féliciter le grand club niçois de cette parfaite réussite. La course se déroulait en deux catégories : 1^o Sport tourisme; 2^o Course. Le club organisateur a dû refuser des engagements, ceux-ci ayant été trop nombreux. Nous avions au départ notamment Schaad, Onda, les deux champions bien connus, et de nombreux coureurs transalpins très cotés : Di Lucca, Ziglioli, Castagno, etc., en Sport tourisme, de nombreux coureurs chevronnés, les Siegel, Tomesani, Cattenacci, Marsaux, Graglia, etc. En side-car, René Doré, vainqueur du Bol d'Or 1954, Boyer, de Marseille, et Jeanneret, détenteur du record. En 175 cm³ course, Schaad fut le grand vainqueur, battant le record détenu par Barde depuis 1949. En 250 cm³ course : le même coureur s'approprie le record qui appartenait à Boestch.

En 350 cm³ course, le jeune champion de France des 175 cm³, Jackie Onda dépossède son père du record de cette catégorie, qu'il détenait depuis 1949. En 500 cm³ course, également, Onda bat le record existant. En 1 000 cm³, Jeanneret triomphe et gagne également en side 1 000 cm³; la catégorie side 750 cm³ voit la victoire de Boyer, suivi de Doré.

Une mention spéciale pour Siegel, qui fait le meilleur temps de la journée, bien que courant en catégorie sport; il nous faut dire, pour être impartial, que le jeune Onda, non averti du temps réalisé par Siegel, crut bon de ne pas faire la deuxième monte à laquelle il avait droit et nous pensons sincèrement qu'il aurait pu améliorer son temps.

CLASSE SPORT

Catégorie 500 cm³ : 1. Yves Siegel (Monaco), 1' 6" 2/5, meilleur temps de la journée, record course (1' 7" 3/5 par Jacquier Bret) battu; record amateur (1' 21" par Gastaldi) battu; 2. Cattenacci, 1' 7" 1/5; 3. Guziger, 1' 9" 1/5; 4. Lacreusette, 1' 10" 4/5; 5. Tomesani, 1' 11" 1/5; 6. Marsaux et Latrille, 1' 11" 2/5; 8. Lhuissier, 1' 11" 3/5; 9. Augier, 1' 14" 4/5; 10. Péliissier, 1' 16" 2/5; 11. Cattané, 1' 20" 1/5 (tous, ancien record battu); 12. Allo, 1' 25" 1/5; 13. Adonto, 1' 27" 3/5.

Catégorie 750 cm³ : 1. Graglia, 1' 10" 1/5 (record établi); 2. Lhuissier, 1' 12" 4/5; 3. Senet, 1' 27"; 4. Deslaef, 1' 17" 1/5.

Catégorie 250 cm³ : 1. Beroard (Nice), 1' 29" 1/5, record amateur (1' 36" par Mossat) battu; 2. Pellegrin, 1' 34" 4/5; 3. Stuerger, 1' 35" 3/5 (tous deux, record battu également); 4. Amengual, 1' 37" 2/5.

Catégorie 175 cm³ : 1. Molineris (Nice), 1' 28" 2/5, record amateur (1' 49 1/10 par Pasuello) battu; 2. Ermani, 1' 29" 2/5; 3. Broquet, 1' 30" 4/5; 4. Monari, 1' 33"; 5. Couston, 1' 34"; 6. Fabro, 1' 34" 1/5; 7. Rollino, 1' 35" 2/5; 8. Hanski, 1' 36" 2/5; 9. Bottello, 1' 38" 3/5; 10. Botto, 1' 40" 3/5 (tous ancien record battu).

CLASSE COURSE

Catégorie 500 cm³ : 1. Jackie Onda (Nice), 1' 6" 3/5, nouveau record;

2. Ziglioli, 1' 38"; 3. Di Lucca, 1' 9" 3/5.

Catégorie 350 cm³ : 1. Jackie Onda (Nice), 1' 9" 3/5, nouveau record; 2. Orand, 1' 13".

Catégorie 250 cm³ : 1. Schaad (Avignon), 1' 9" 4/5, nouveau record; 2. Bernocchi, 1' 21" 1/5.

Catégorie 175 cm³ : 1. Schaad, 1' 16" 1/5, nouveau record; 2. Castagno, 1' 19" 1/5, ancien record battu; 3. Patella, 1' 20" 3/5; 4. Ballestrieri, 1' 20" 4/5; 5. Onda et Lorenzi, 1' 25"; 7. Lavazza, 1' 27" 3/5; 8. Mucia, 1' 27" 4/5; 9. Ferruccio, 1' 28" 1/5; 10. Zangrandi, 1' 29"; 11. Sabatini, 1' 32" 1/5.

Catégorie 1 000 cm³ : 1. Jeanneret (Nice), 1' 12".

Side-cars 1 000 cm³ : 1. Jeanneret (Nice), 1' 21", nouveau record.

Side-cars 750 cm³ : 1. Boyer (Marseille), 1' 38"; 2. Doré (Paris), 1' 38" 2/5.

Les diverses coupes mises en compétition ont été attribuées de la façon suivante :

Coupe de la Ville de Nice : Siegel.

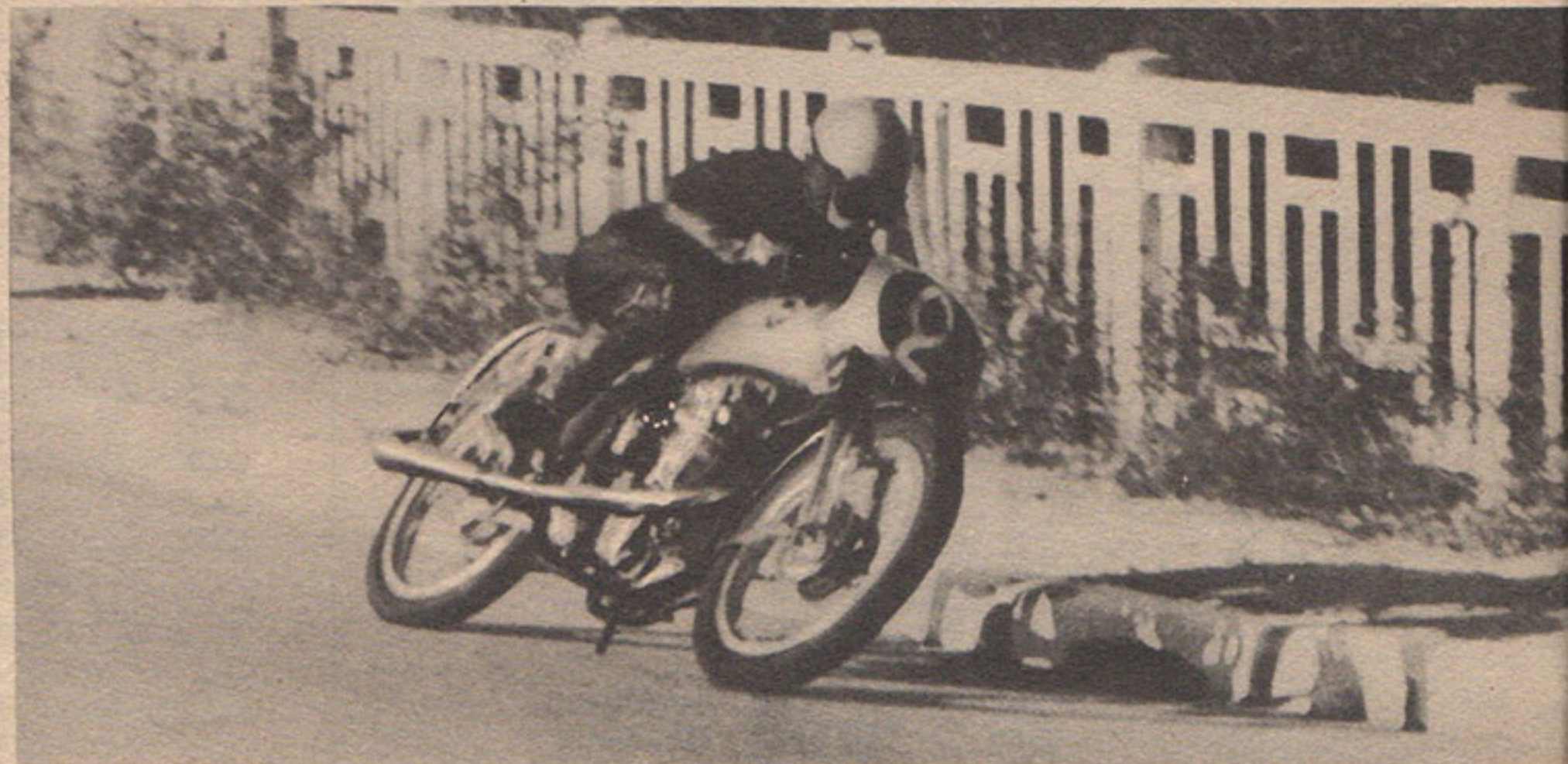
Coupe Maurice-Zincano : Jackie Onda.

Coupe Joseph-Novelli : Schaad.

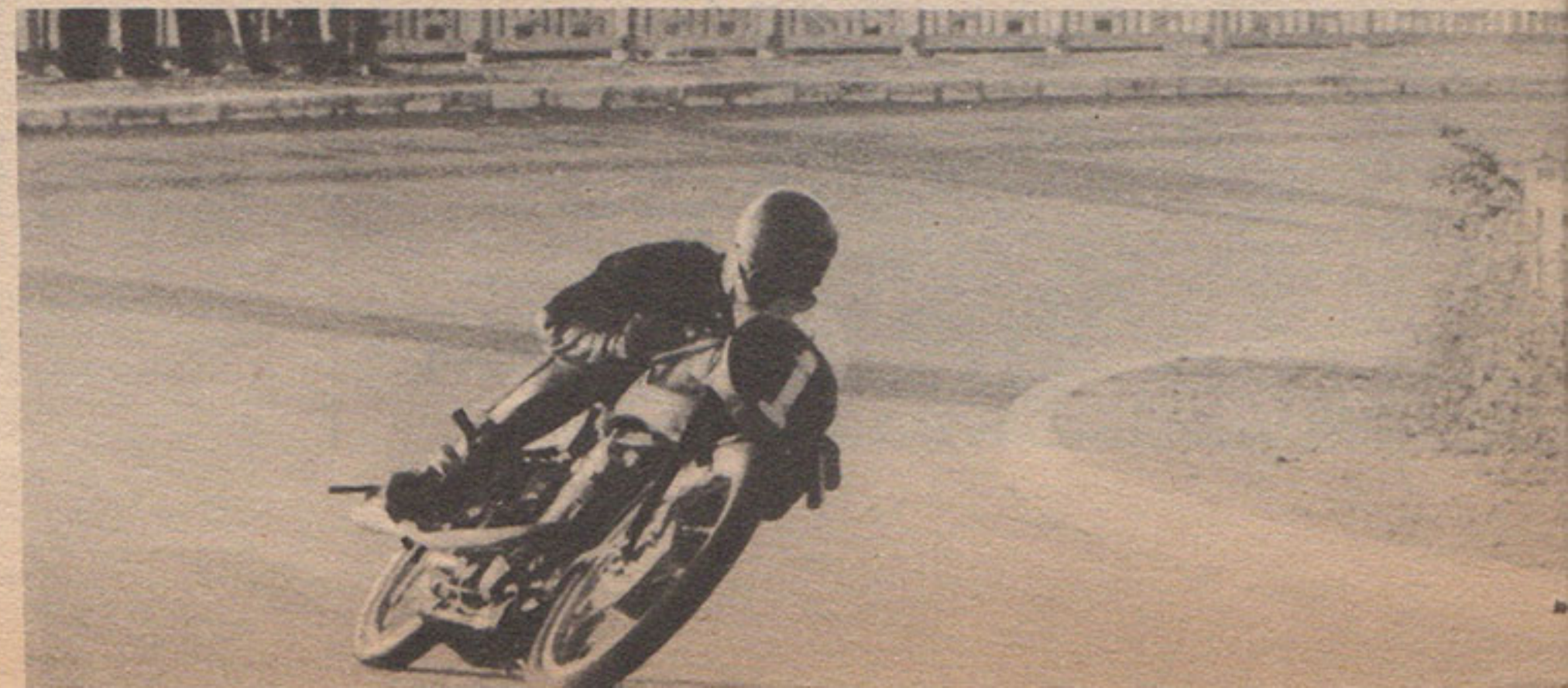
Coupe du Moto-Club : Jeanneret.

En conclusion, magnifique journée de sports mécaniques, que nous devons au Moto-Club de Nice et de la Côte d'Azur qui a splendidement organisé cette épreuve, dont le chronométrage était assuré par MM. Caviglioli et Mathieu, de la Fédération.

DALMASSO.



Ci-dessus Schaad, et ci-dessous Onda durant leur ascension.



Coupe de l'Armistice

RÉSULTATS CIVILS

Groupe « Jaune » - Cyclomoteurs. (30 km/h) - 25 partants.

1. (N° 30) C. Grange, (V. C. Meaux), S.P., Médaille Vermeil; 2. (N° 9) G. Cornet (M. C. Châtillonnais), S.P.; 3. (N° 29) J. Sartori (V. C. Meaux), S.P.; 4. (N° 11) J. Boutevin (M. C. Châtillonnais), S.P.; 5. (N° 4) R. Nicolas (M. C. Châtillonnais), S.P.; 6. (N° 21) R. Pascaud (M. C. Châtillonnais), S.P.; 7. (N° 18) M^{lle} C. Blaise (M. C. Châtillonnais), S.P.; 8. (N° 28) R. Fletcher (M. C. Châtillonnais), S.P.; 9. (N° 27) P. Fletcher (M. C. Châtillonnais), S.P.; 10. (N° 31) R. Simon (M. C. Noiséen), S.P.; 11. (N° 25) R. Magnet (M. C. Châtillonnais), S.P.; 12. (N° 7) M. Militello (M. C. Châtillonnais), S.P.; 13. (N° 26) P. Morphyre (M. C. Châtillonnais), S.P.; 14. (N° 36) E. Primaux (M. C. Châtillonnais), S.P.; 15. (N° 17) M. Bernet (M. C. Châtillonnais), S.P.; 16. (N° 34) R. Bauleret (M. C. Châtillonnais), S.P.; 17. (N° 22) R. Dubuisson (M. C. Châtillonnais), S.P.; 18. (N° 23) G. Dubuisson (M. C. Châtillonnais), S.P.; 19. (N° 38) L. Toussaint (M. C. Châtillonnais), 1 pt; 20. (N° 39) A. Delagoutte (M. C. Châtillonnais), 1 pt; 21. (N° 16) P. Eisenstein (M. C. Châtillonnais), 16 pts.

Groupe « Noir » - Vélomoteurs et Scooters.

(45 km/h) - 11 partants.

1. (N° 59) H. Gueurce (Monet-Goyon), S.P., Médaille Vermeil; 2. (N° 52) P. Aubert (M. C. Châtillonnais), S.P.; 3. (N° 58) R. G. Carré (Monet-Goyon, M. C. F.), S.P.; 4. (N° 62) P. Maison-neuve (M. C. de France), S.P.; 5. (N° 64) P. Monier (S. C. I. F.), 2 pts; 6. (N° 51) R. Thillien (M. C. Châtillonnais), 8 pts; 7. (N° 55) R. A. Carré (Monet-Goyon), 9 pts; 8. (N° 56) J. P. Moeremans (S. C. I. F.), 21 pts.

Groupe « Bleu » - Motocyclettes 175 cm³. (50 km/h) - 8 partants.

1. (N° 77) M. Goudard (M. C. de Normandie), S.P., Médaille Vermeil; 2. (N° 74) E. Cottaux (M. C. Châtillonnais), S.P.; 3. (N° 75) P. Bono (M. C. Saint-Germainois), S.P.

Groupe « Blanc » - Motocyclettes 250 cm³. (55 km/h) - 9 partants.

1. (N° 87) Mommayou (U. S. M. T.), S.P., Médaille Vermeil; 2. (N° 81) R. Vidailiac (U. S. M. T.), 7 pts; 3. (N° 86) C. Bedaride (René-Gillet, C. O. B.), 13 pts.

Groupe « Rouge » - Motocyclettes 350 cm³. (60 km/h) - 4 partants.

1. (N° 94) J. Charrier (A. M. Saint-Cloud), 6 pts, Médaille Vermeil; 2. (N° 91) H. Compain (M. C. Châtillonnais), 27 pts.

Groupe « Rouge » - Motocyclettes 500 cm³. (60 km/h) - 12 partants.

1. (N° 90) B. P. Cheron (A. M. Saint-

Cloud), S.P., Médaille Vermeil; 2. (N° 112) J. Tardif (A. M. Saint-Cloud), S.P.; 3. (N° 113) R. Leconte (M. C. Châtillonnais), S.P.; 4. (N° 111) R. Porchet (M. C. Châtillonnais), S.P.; 5. (N° 108) A. Rampoux (M. C. Saint-Germainois), S.P.; 6. (N° 102) M. Billotte (M. C. Eure-et-Loir), 1 pt; 7. (N° 103) P. Bailly (Sporting M. C. Sens), 1 pt; 8. (N° 109) B. Gelot (M. C. Châtillonnais), 8 pts; 9. (N° 110) G. Fleutot (M. C. de France), 8 pts; 10. (N° 105) S. Zanin (M. C. Saint-Germainois), 11 pts; 11. (N° 107) R. Coqueret (A. M. S.), 19 pts.

Groupe « Rouge » - Motocyclettes 750 cm³.

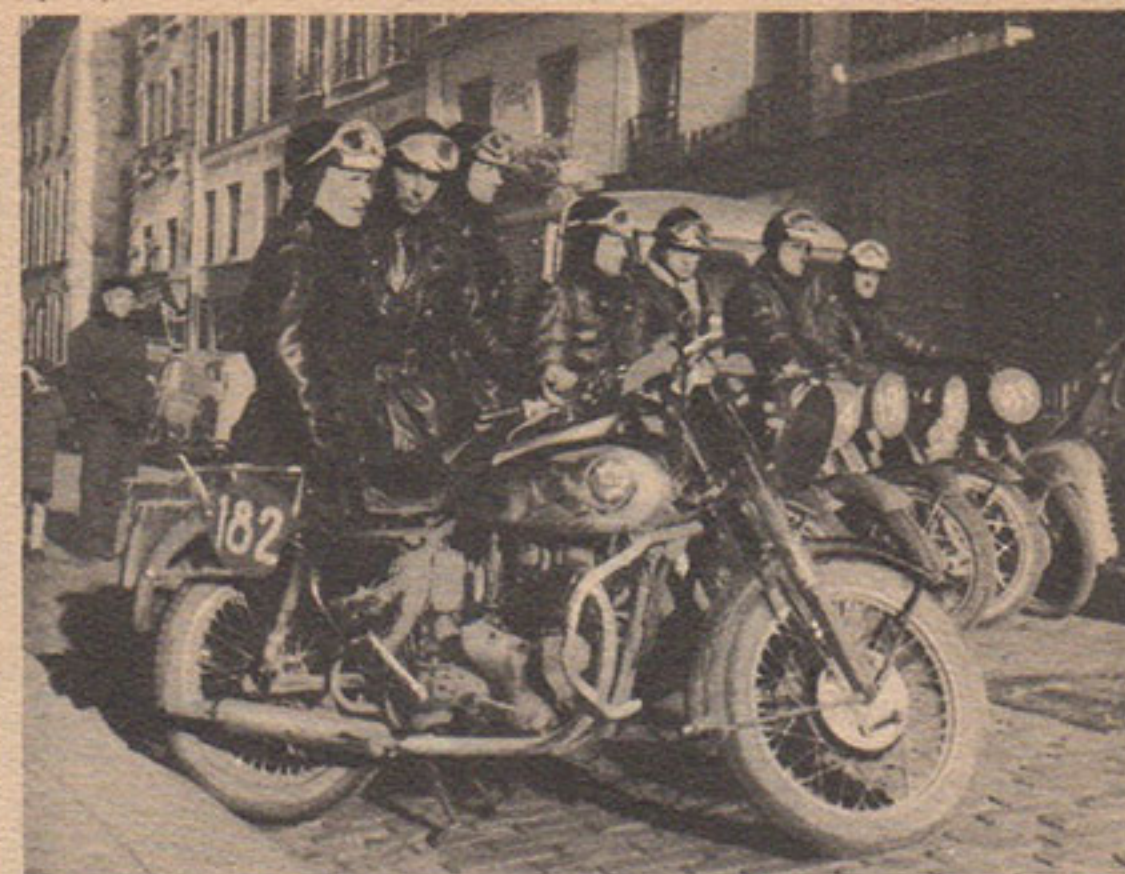
1. (N° 121) A. Loyau (M. C. Châtillonnais), S.P., Médaille Vermeil; 2. (N° 123) J. Bordas (M. C. de France), S.P.; 3. (N° 120) P. Auffret (M. C. Saint-Germainois), 1 pt; 4. (N° 124) M. Hubert (A. M. C. Orléanais), 12 pts.

Groupe « Rouge » - Side-cars 750 cm³. (60 km/h) - 2 partants.

1. (N° 131) G. Charpentier (A. M. Saint-Cloud), S.P., Médaille Vermeil.

Classement général individuel Civil - Militaires - Police.

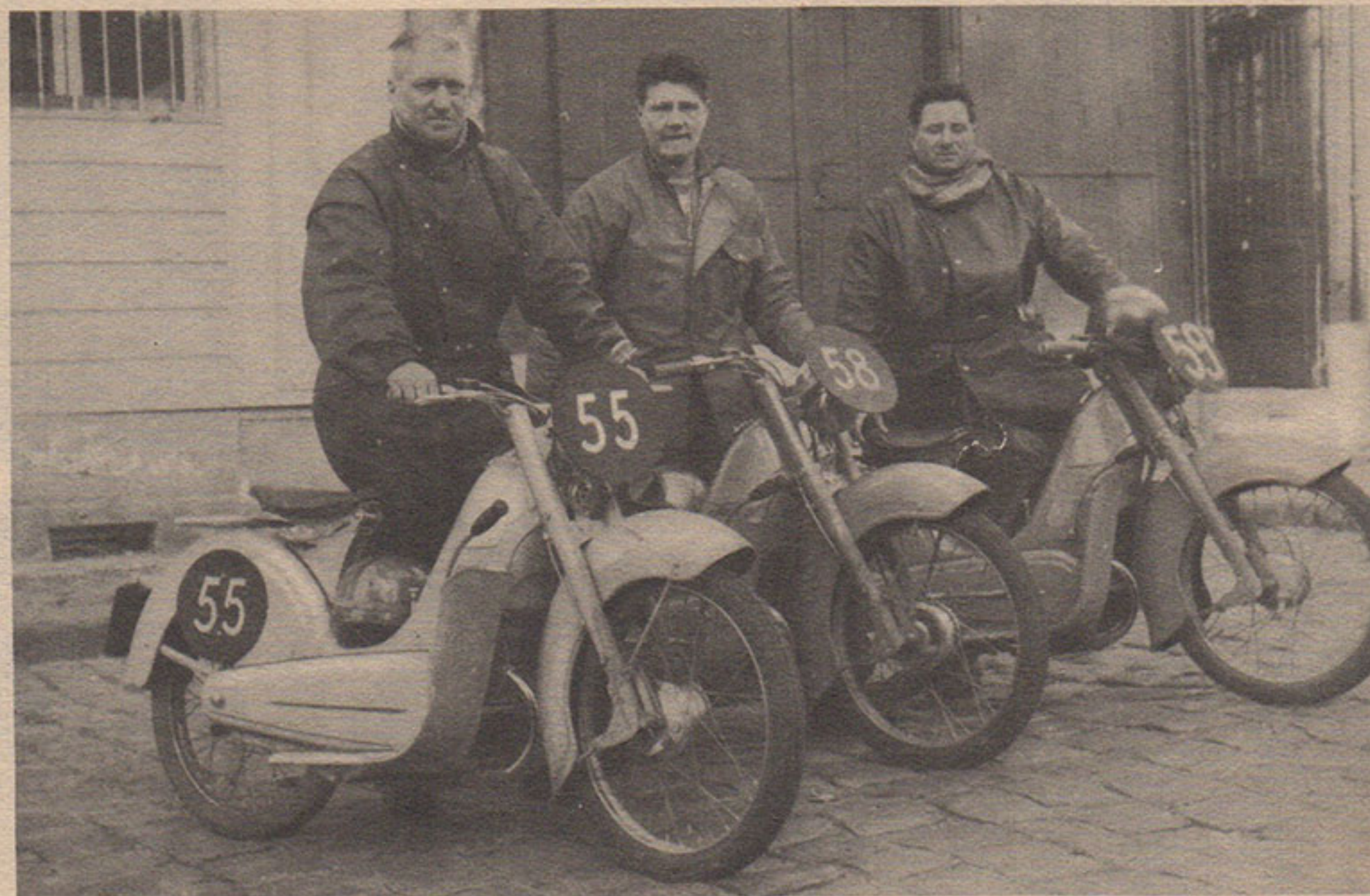
1. (N° 90) Chéron, Civil; 2. (N° 182) Pellerin, E. M. G. R. P.; 3. (N° 219) Thieuleux, C. R. S.; 4. (N° 121) Loyau, Civil; 5. (N° 184) Verdy, E. M. G. R. P.; 6. (N° 181) Metaut, C. M. S. N.; 7. (N° 216) Magdeleine, C. R. S.; 8. (N° 221) Simon, C. R. S.; 9. (N° 226) Vervack, C. R. S.; 10. (N° 217) Deloye, C. R. S.; 11. (N° 197) Guichard, C. R. S.; 12. (N° 194) Charles, E. M. G. R. P.; 13. (N° 191) Vasseur, E. M. G. R. P.; 14. (N° 213) Clair, G. N.; 15. (N° 195) Boucheny, 602 G. C. R.; 16. (N° 185) Lieutenant Amblard, 602 G. C. R.; 17. (N° 172) Carl, 8^e Hussards; 18. (N° 112) Tardif, Civil; 19. (N° 203) Ange, E. M. G. R. P.; 20. (N° 227) Boussard, C. R. S., etc.



Ci-dessus, la gendarmerie de Maisons-Alfort, sur B.S.A., et ci-dessous, M^{lle} Claire Blaise, qui termine sans pénalisation sur cyclomoteur Cointot.



L'équipe des « Starlett » Monet-Goyon : de gauche à droite, MM. Carré père et fils, et Gueurce.



NOUVEAUX RECORDS B.M.W.

Du 29 au 31 octobre, à Montlhéry, dix-huit records du monde, catégorie side-car, ont été battus par Noll, sur B.M.W. Cet excellent pilote a ainsi conclu brillamment une saison qui l'a conduit au titre de champion du monde.

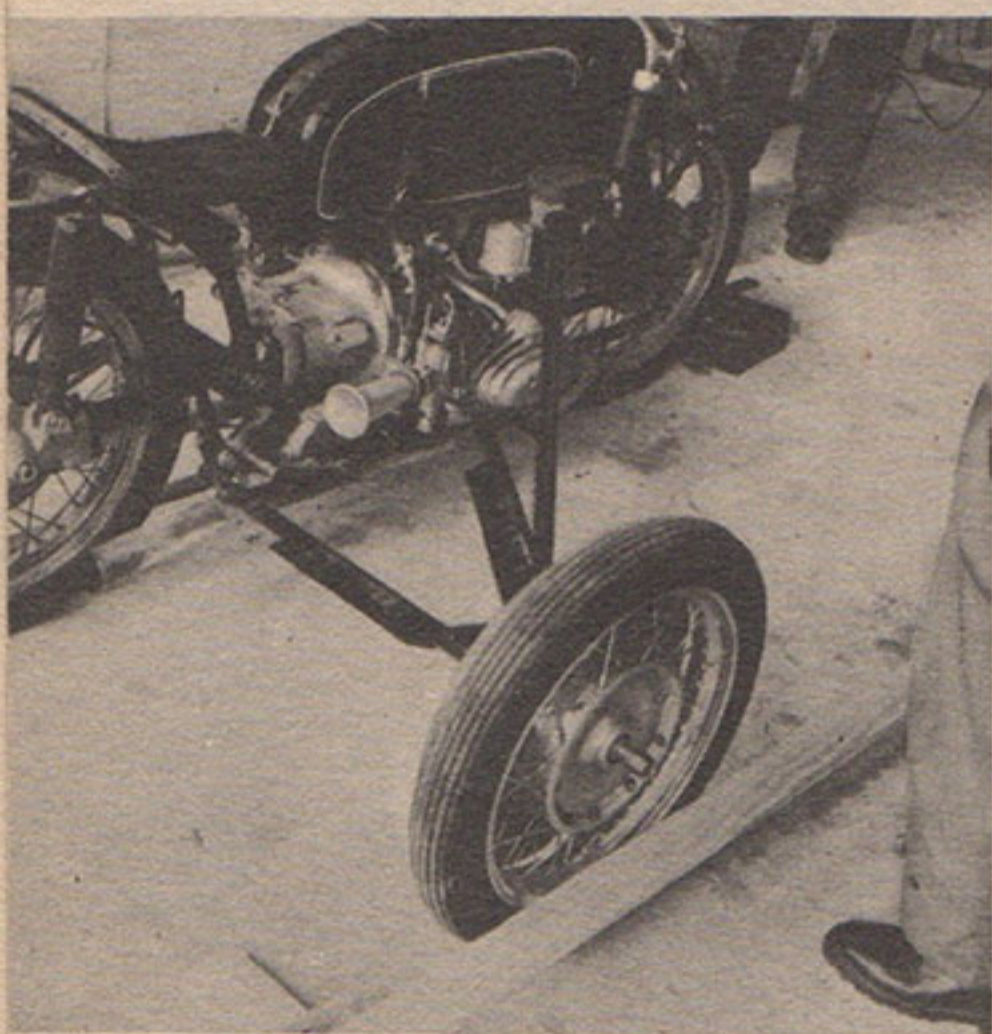
La machine utilisée était une 500 d'usine, pourvue du carénage expérimenté à Monza. La place du passager était supprimée, le side se trouvant intégralement caréné. Un lest constitué par un disque de plomb accolé au tambour de frein assurait la stabilité. L'alimentation du moteur était assurée par deux carburateurs munis de très longs pavillons d'admission. En plus, une pompe aspirait dans un réservoir auxiliaire un liquide anti-détonant, de l'eau vraisemblablement, et l'injectait dans la culasse, ce qui laisse supposer un rapport volumétrique élevé.

Les records suivants furent battus :

SIDE-CAR 500 cm ³	10 miles, moyenne,	184,16 km/h.
	50 km, —	184,95 km/h.
	50 miles, —	181,26 km/h.
	100 km, —	181,95 km/h.
	100 miles, —	170,51 km/h.
1 heure, —	171,21 km/h.	
SIDE-CAR 750 cm ³	10 miles, moyenne,	184,16 km/h.
	50 km, —	184,95 km/h.
	50 miles, —	181,26 km/h.
	100 km, —	181,95 km/h.
	100 miles, —	170,51 km/h.
1 heure, —	171,21 km/h.	
SIDE-CAR 1200 cm ³	10 miles, moyenne,	184,16 km/h.
	50 km, —	184,95 km/h.
	50 miles, —	181,26 km/h.
	100 km, —	181,95 km/h.
	100 miles, —	170,51 km/h.
1 heure, —	171,21 km/h.	

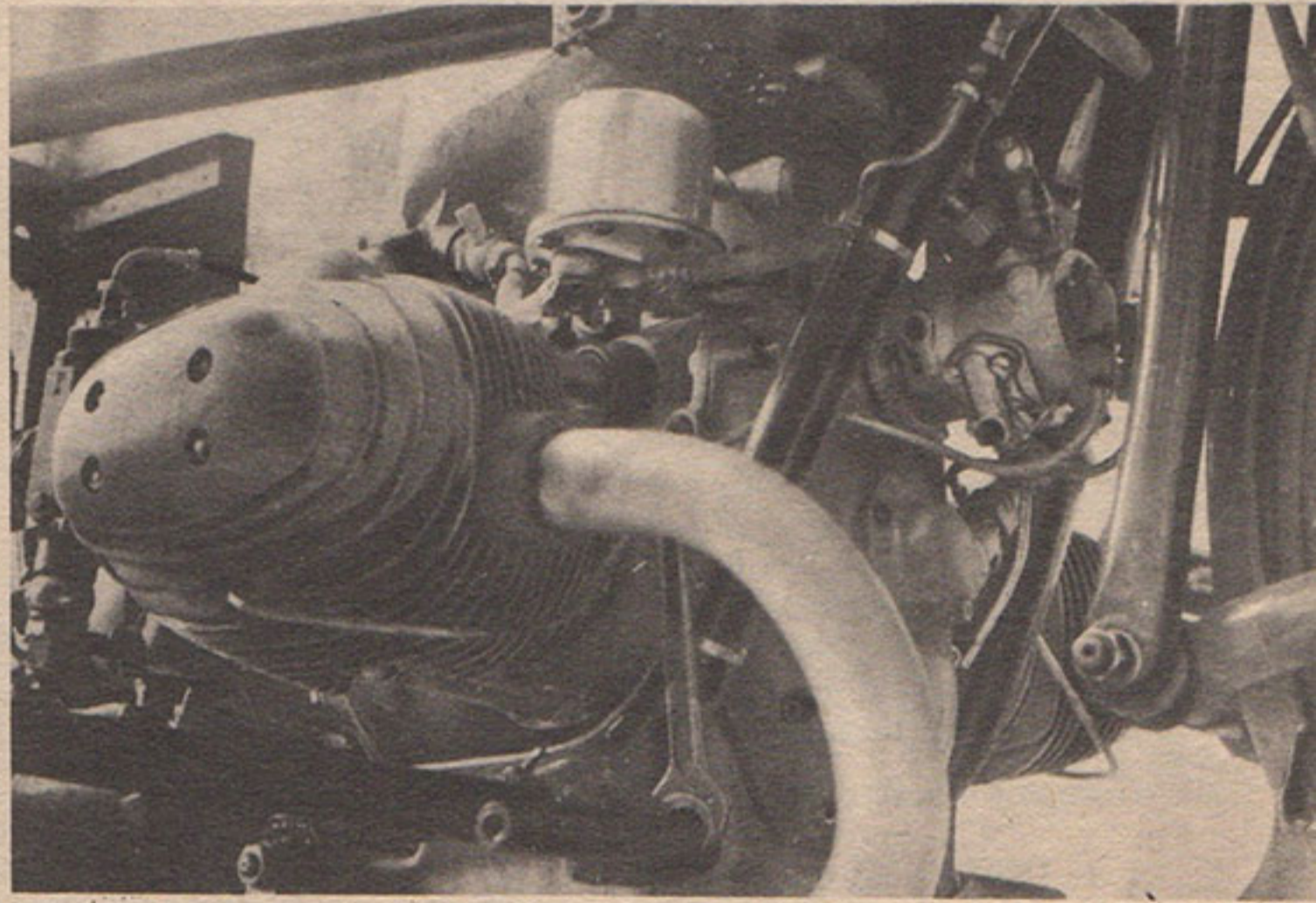
ANCIENS RECORDS

Cavanna, Italie (Guzzi),	175 km/h.
Milhoux, Belgique (F.N.),	158 km/h.
d ^o	157 km/h.
Doran, Grande-Bretagne (A.J.S.),	148 km/h.
d ^o	148 km/h.
d ^o	148 km/h.
Cavanna, Italie (Guzzi),	175 km/h.
Oliver, Grande-Bretagne (Norton),	163 km/h.
d ^o	163 km/h.
d ^o	163 km/h.
d ^o	163 km/h.
d ^o	156 km/h.
Cavanna, Italie (Guzzi),	175 km/h.
Stewart, Grande-Bretagne (J.A.P.),	169 km/h.
d ^o	168 km/h.
d ^o	167 km/h.
d ^o	164 km/h.
d ^o	164,4 km/h.

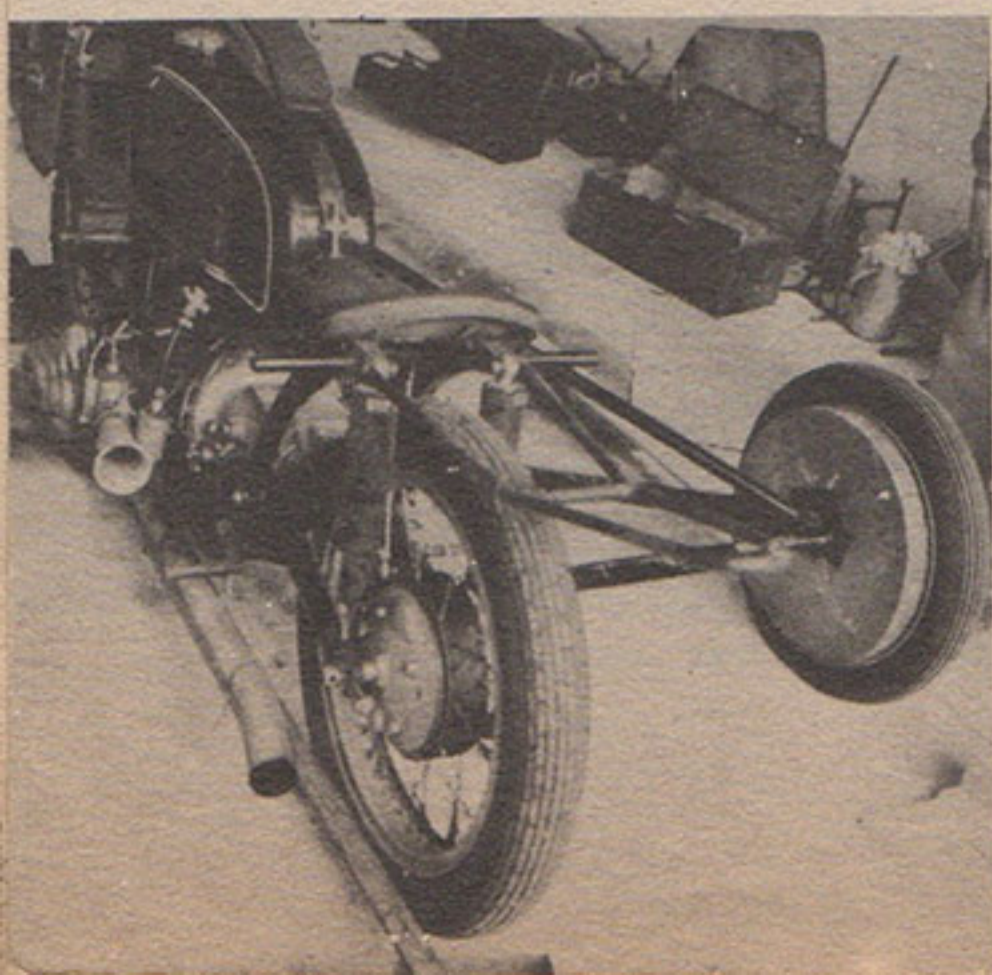


Le side B.M.W. des records. On remarque les longues prises d'air des carburateurs.

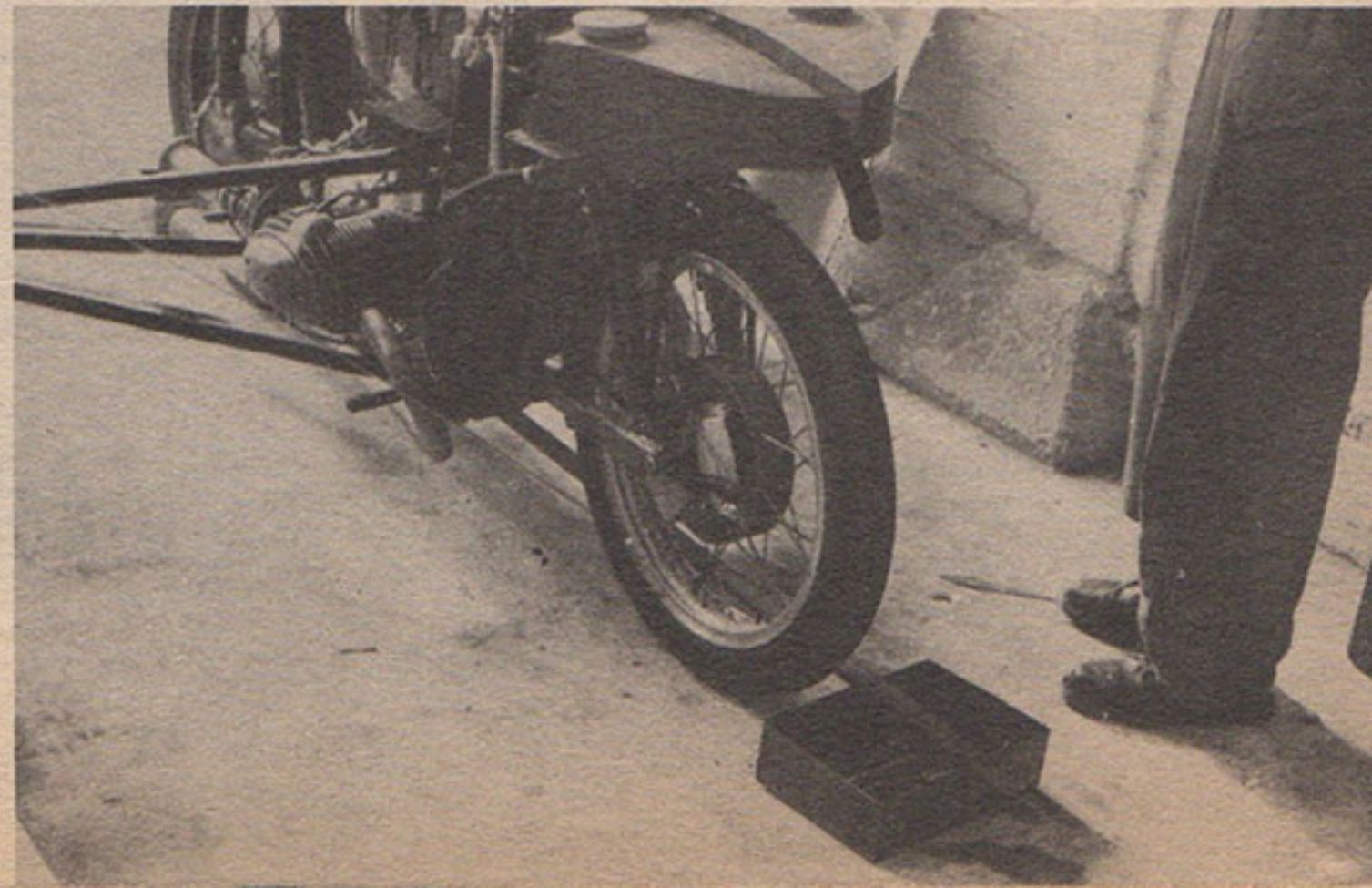
Détail du système d'injection. On distingue la tubulure de l'injecteur débouchant sous la culasse.



Le châssis du side, et le disque lestant l'ensemble.



Le liquide d'injection de l'eau ou un mélange eau méthanol, était contenu dans un réservoir situé devant la tête de fourche.



Les productions "SHANTRIX"

Les productions « SHANTRIX » (Établissements CHANTRIEUX et LEFÈVRE, AMIENS) connues de tous les motocyclistes par leur « MACOMBYNN », commercialisent, après plusieurs mois d'études, une gamme de vêtements appropriés à chaque usage et suivant leur propre slogan « Conçu par un motard pour des motards ».

La Macombynn Cordoual Sport était présente au tour de France motocycliste. En effet, sur presque 5 000 km, les 120 militaires équipés de Macombynn Cordoual sport, ont pu juger le vêtement par tous les temps.

Le matériau s'est révélé étonnamment résistant, au cours de chutes spectacu-

lares et le « pratique » du vêtement, aussi bien pour l'habillage que pour l'entretien, a été vivement apprécié.

Les enseignements furent nombreux pour Macombynn qui a su tirer profit de ce test routier. La suppression presque totale des piqûres du vêtement a enfin été réalisée et celles restantes (3) ont fait l'objet d'une étude spéciale, évitant les infiltrations d'eau, problème le plus ardu à résoudre dans tout vêtement imperméable.

Fidèle à sa politique de recherche, Macombynn n'a pas voulu s'en tenir à sa réalisation conçue pour les grandes randon-

nées. Il restait tous ceux qui avaient besoin d'un vêtement mixte « Moto-Ville ».

Les formes à réaliser ne pouvaient gêner les réalisateurs de Macombynn. Seul le matériau à employer avait, jusqu'ici, retardé leur programme.

Les résultats obtenus avec le « Cordoual Sport » si facile d'entretien, si résistant à l'usure, d'un fini impeccable, ont permis la réalisation du vœu de certains : Le « SURJAMB », assurant la protection des jambes, d'une coupe ample, d'un montant normal, laissant toute liberté de mouvement.

Le « MONMANTO », vaste raglan long, avec ceinture et large croisure, assurant une protection efficace du conducteur, grâce aux conceptions nouvelles de Macombynn (suppression des diverses coutures, piqûres).

Ce modèle a, de plus, l'avantage d'une coupe bien française et d'une présentation générale qui en font un vêtement de ville de belle allure.

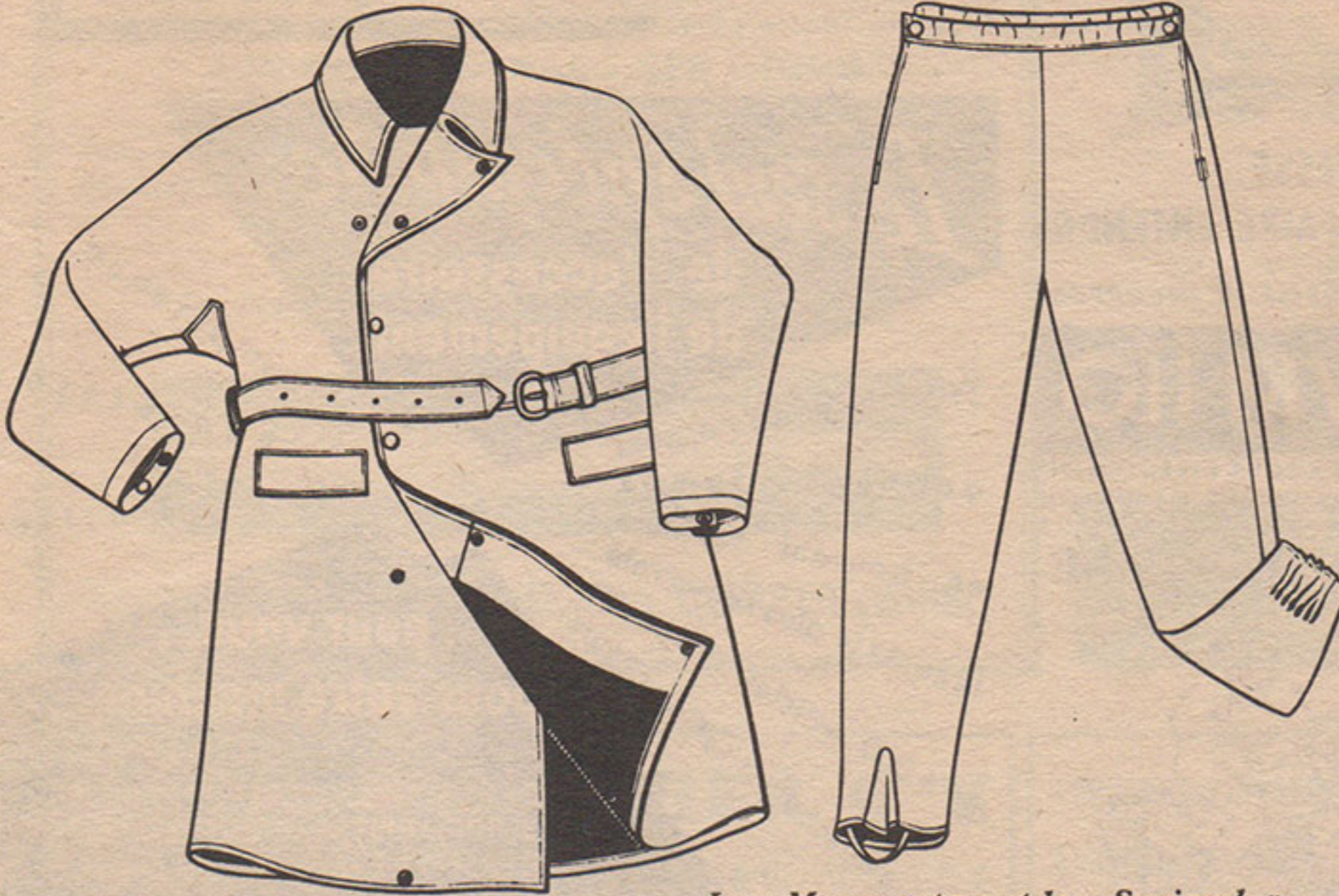
En outre, pour les petites sorties dominicales, il était nécessaire de doter le motocycliste, le scootériste, de vêtements très légers, faciles à caser dans les sacoches, mais offrant une bonne protection contre la poussière et les ondées de la belle saison.

Ce sont : la Macombynn « IMPERSCOOT » aussi pratique à l'habillage et au déshabillage que son aînée en Cordoual Sport et un deux-pièces « ANKA » (veste avec capote et pantalon).

Ces tenues sont réalisées dans une matière vinyl avec support coton, dont la facilité d'entretien est maintenant connue de tous.

Le motocycliste n'est plus le « PARENT PAUVRE ». Macombynn a créé sur le marché « l'habillement du motard », si spécial et si délicat.

Macombynn a su unir dans ses réalisations « LE PRATIQUE », « L'ESTHÉTIQUE », « LA SOLIDITÉ », « LA FACILITÉ DE NETTOYAGE ». Seuls, de vrais motards pouvaient réunir dans un vêtement, ce que tous recherchent.



Le « Monmanto » et le « Surjamb » réalisés par Shantrix.

VOUS L'EMPORTEZ avec 15.000 francs !

Ne nous y trompons pas ! La charmante personne, en chair et en os, juchée sur la Vespa, n'est pas comprise dans cette offre alléchante.

D'aucuns le regretteront, et M. Ladevèze en premier, qui verrait le chiffre de ses ventes augmenter singulièrement.

Mais la Vespa ne possède-t-elle pas à elle seule suffisamment de charmes pour séduire les clients ?



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

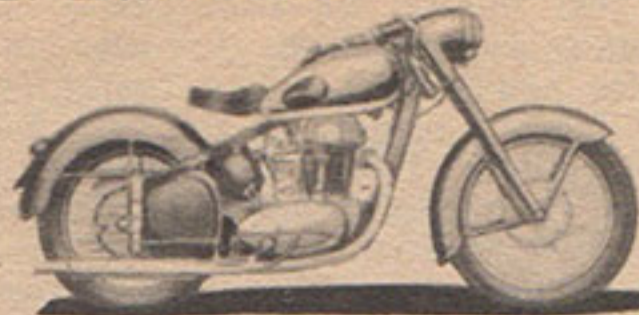
JAWA — CSEPEL — TRIUMPH
GILLET HERSTAL — N.S.U.
VINCENT — AMBASSADOR
ADLER

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

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)

500 cm³ "JAWA"
Distributeur agréé « MACOMBYNN »

Renseignements contre 50 fr. en timbres-poste

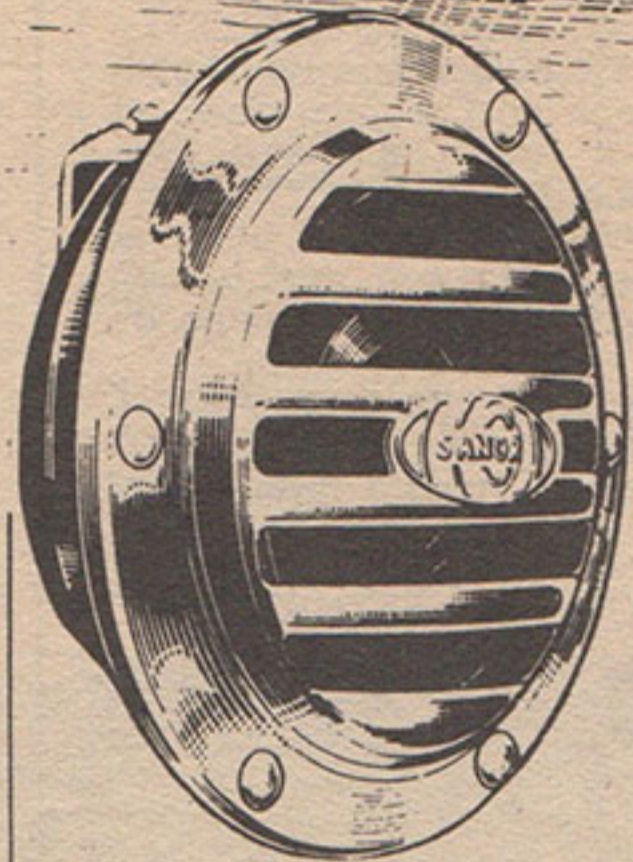


TERROT — MONET-GOYON
GNOME-RHONE — ALCYON
RENÉ GILLET — JONGHI
RADIOR — RAVAT
la STARLETT
et le VÉLOSOLEX

VENTE A CRÉDIT

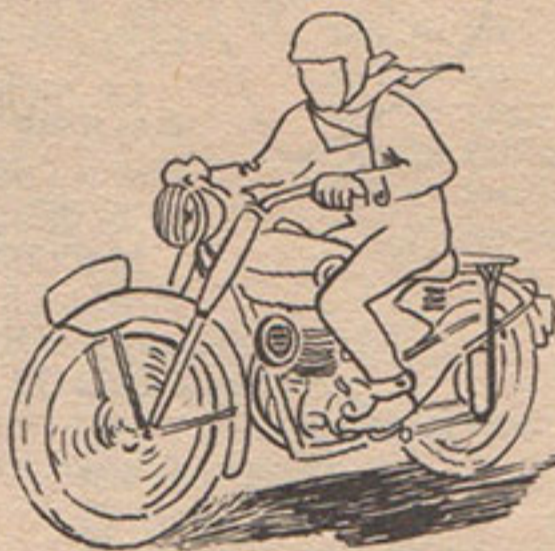
QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM 110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE
MODÈLE SPÉCIAL POUR
MOTOBÉCANE



OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ

F8 B

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE
STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
VÉLOMOTEURS

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS

ANORAK CUIR
(3 teintes)

nouvelle coupe, fourré mouton
démontable par
fermeture éclair
Expéditions en province

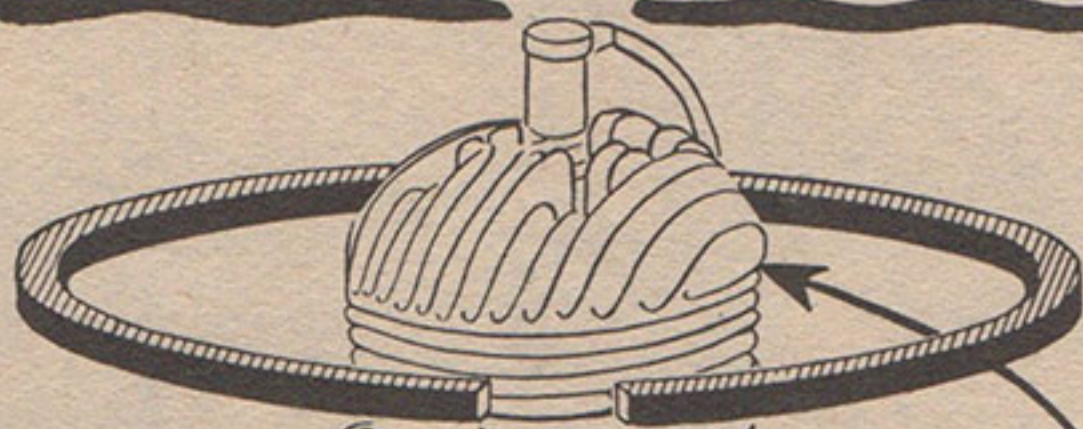
15.850 fr

MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE



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

CHANTELUNE-FOZ



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

152

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^e — C. C. P. PARIS 4833-78

TOUTE LA GAMME DES SILENCIEUX

de 48 à
100 cm³



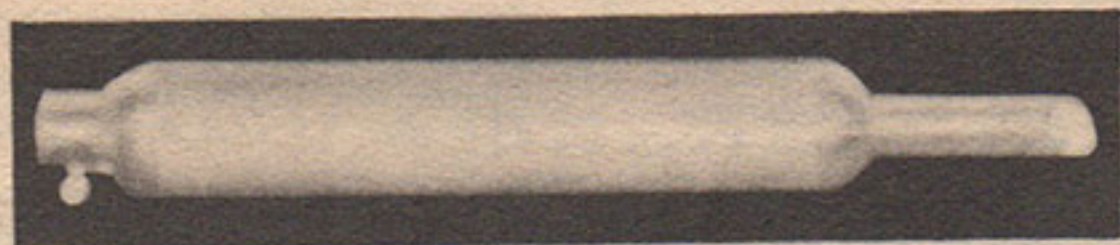
moteur 50 cm³ deuxième au concours organisé par la Fédération Française Motocycliste, avec silencieux d'échappement de série et sans silencieux d'admission

MODÈLES SPÉCIAUX ÉTUDIÉS
POUR MOTEURS :

**JUNIOR - MISTRAL - SER - HIMO
MOTOBLOC — VAP — V.L.T.**

Tous ces silencieux sont conformes à celui qui est arrivé deuxième au concours avec simplement un réglage spécial par type de moteur

SILENCE ET RENDEMENT SUPÉRIEURS



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

OCERP

L'hiver est K.O!...



je mets toujours un
SUPERLUBRIFIANT
dans l'essence

mais je choisis

Bretocyl

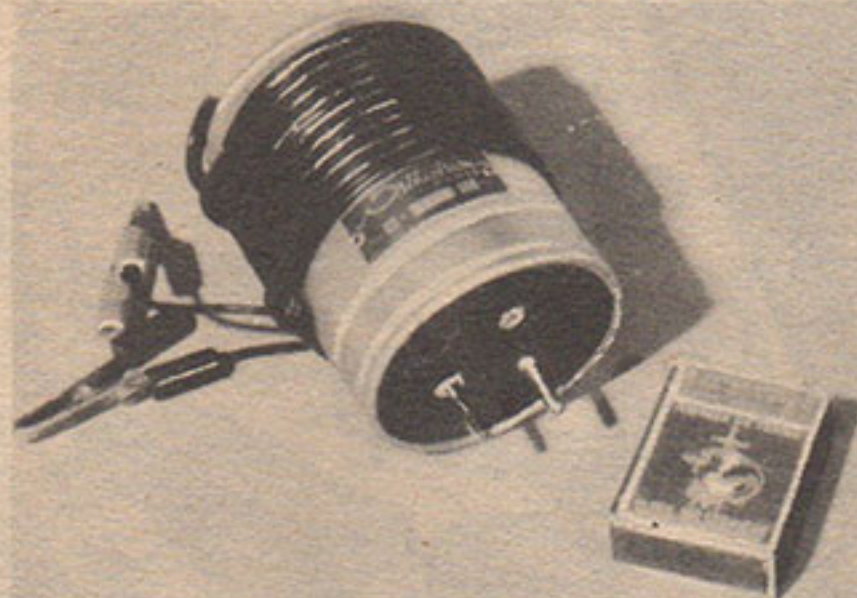
parce qu'il est
Graphité

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

BRET-OIL

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

POCKET CHARGER 6 V



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

ORTHOTRON

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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

34, rue Louis-Blanc

SUSPENSIONS AR.

GOURBEVOIE (Seine)

HYDRAU-
LIQUES



DEF 27-87

- 29-07



MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

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

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

ADLER

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

Direction : P. LISITA.



TRIUMPH T. 100

Distributeur agréé « MACOMBYNN »

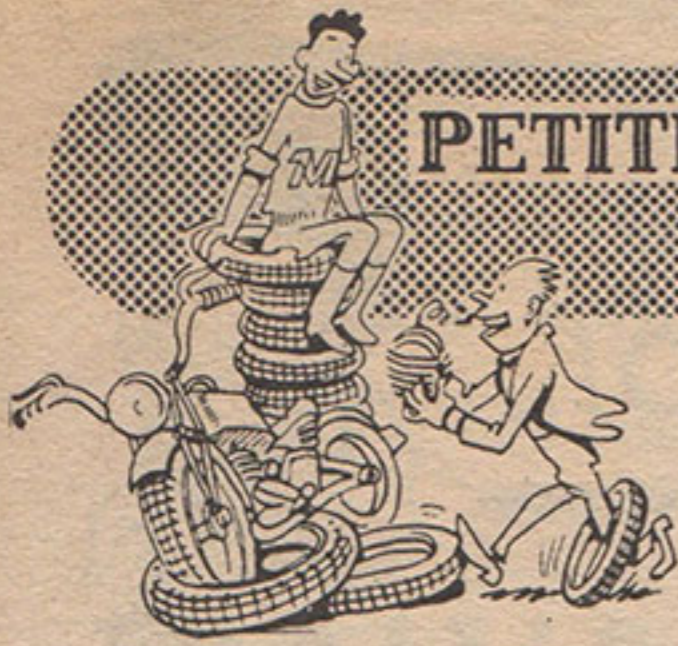
où vous trouverez la machine de votre choix

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

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



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

EXCEPTIONNEL

B.S.A. M20, mécanique, pneus neufs, 75 000 fr.
N.S.U. 250 cm³ OSL biplace, état neuf, 90 000 fr.
D.K.W. 350 cm³ NZ, très bon état, 75 000 fr.
RENÉ GILLET, 1 000 Police, très bon état, 65 000 fr.
ZUNDAPP KS 750, side Indus., très bon état, 125 000 fr.
B.M.W., R.75, side, email chrome, neuf, 145 000 fr.
B.S.A. 350 cm³, fourche tél., détecteur, bon état, 110 000 fr.
etc.
Reprise, crédit, échange, gros stock pièces occ., machines étrangères, voitures, camionnettes diverses, side-cars. **J.-M. Le Goff**, 145, avenue Jean-Jaurès. Tél. ARG 18-37.

MOTO VELOCETTE, KSS, 350, parfait état. Téléphoner sauf samedi-dimanche. ROQ 05-62.

ACHETEURS, vous qui voulez une voiture et qui voulez faire reprendre votre vélomoteur ou moto. A titre de 1^{er} versement. Téléphoner à ARG 18-37. Long crédit, grand choix, tourisme, utilitaires. 145, av. Jean-Jaurès, Argenteuil. **Autobus Marché Delambre.**

SIDE PRÉCISION, caisse porteur, 25 000 fr.
SIDE ROY, pare-brise, capote, roue susp., état neuf, 35 000 fr.
SIDE RENÉ GILLET, 15 000 fr.
SIDE, B.M.W., ZUNDAPP 750, caisse Bernardet, susp. précision, 20 000 fr.
SIDE, PLATEAU MÉTAL, B.M.W. 750, adaptable toutes motos, 15 000 fr. etc., 145, av. Jean-Jaurès, Argenteuil. Tél. ARG 18-37.

GROS STOCK. PIÈCES DÉTACHÉES, diverses, anglaises, allemandes, italiennes, etc., cadres, fourches, roues, moteurs, boîtes, dynamos, magnétos, diverses, tuyaux et pots échappement. 30 motos diverses, petit prix. **J.-M. Le Goff**, Motos, 145, av. Jean-Jaurès, Argenteuil (S.-et-O.).

B.M.W. R 73, comme neuve, nomb. acces., garant. 6 mois, 240 000 en 12 mois. **Roger Sceaux**, 4, rue Beaurepaire, Pantin. ONR 15-18.

DES AFFAIRES

GNOME, CV2, side 1 pl. 1/2, bon état, 65 000 fr.
TERROT H.C.T. 1950, état neuf, tand-sad, sacoches, 91 000 fr.
TERROT R.S.S., très bon état, 60 000 fr.
ARIEL 350, V.H., bon état, 85 000 fr.
125 CM³ JONGHI 1951, 45 000 fr.
125 MOTOBÉCANE D 45, 40 000 fr. *Moto-Stock*, 11 bis, villa Saint-Michel, Paris (18^e). Ouvert samedi, lundi seulement. En semaine téléphoner à ARG 18-37.

LAMBRETTA, comme neuf, nbx acces.

Valeur 240 000, soldé 140 000, en 12 mois. **Roger Sceaux**, 4, rue Beaurepaire, Pantin. NOR 15-18.

500 ARIEL V.C.H., 1953, spéciale Cross, cadre oscillant Vistoli, boîte B.S.A. et p. rechange. Prix 220 000. S'adresser à **Cathelin**, 185, route des Petits-Ponts, à Bobigny (Seine).

RENAULT 4 CV, Tank très rapide. **Bouterin**, 102, rue Bobillot, Paris (18^e). POR 49-95.

SIDE PORT. Ber. 25 000. Rem. monoroue. 9, rue Sémard, Noisy-le-Sec. Après 18 h.

AVANT INVENTAIRE DE FIN D'ANNÉE

SOLDONS :

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

MACHINES NEUVES GARANTIES

Prix très intéressant

CRÉDIT

Paris-Loire - **Marcel PAHIN**
62, av. de la Grande-Armée
GAL. 57-95

MECANICIENS AUTOS DEVENEZ CHEF DE GARAGE
Pour améliorer votre situation
Pour gagner plus
Pour devenir un spécialiste éprouvé en suivant nos

COURS DE CHEF DE GARAGE
chez vous, le soir.
Durée 10 mois environ Etude complète de la technique de la réparation automobile, organisation de garages, magasins, stations-service, comptabilité, etc. Attestation de fin d'études.

Demandez la brochure n° 14 CG aux « **COURS TECHNIQUES AUTOS** », Saint-Quentin (Aisne).

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

MOTOS POHU spéc. Puch. Moto service Paloma, ttes pièces détachées, acces., libres, 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 côté Cinéma.)

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

1 000 A 2 000 PAR SEMAINE, moins cher qu'une location, jusqu'au 25 décembre. 150 motos et sides d'occasion. Crédit révolutionnaire. **Roger Sceaux**, 4, rue Beaurepaire, Pantin (Seine).

V. OU E. : ampli 15 W avec H.P. de 28 cm. Revues : 200 H.P. 100 Moto-Cycles. 70 système D contre machine à écrire ou vélomoteur. Faire offre à **Guérin Christian, Esc.** 26 bis à Stenay (Meuse).

Sup. occ. **ZUNDAPP SPORT KS 600**, selle bipl., couple de rech. pr side, bloc poli, urgent cause ach. voit. **Mançon**, 6, bd Meder, t.l.j. 18 h, Viry-Châtillon (S.-et-O.)

PUCH SV 175, très bon état, 140 000 fr. 107, rue du Pontel, Saint-Germain-en-Laye (S.-et-O.).

VDS OU ÉCH. CONTRE 4 CV, 250 Automoto, mod. 1954, mot. A.M.C.-A.C.T., f. tél., susp. AR osc., selle bip. **Ronteix**, 40, r. des Couvaloux, Suresnes.



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.

PERSIN Agent Officiel



Tél. :
272
à
BRY

92, av. de Rigny - BRY (Seine)

VENDS 125 LATÉRALE MOTOBÉCANE, juillet 1954, comme neuve, 2 000 km. Sélecteur, tand-sad, sabots de garde-boue, tromblon, avertisseur. 100 000 à débattre. **M. Odille Pierre, E.N.I.L., Mamirolle (Doubs).**

Cause double emploi, **RENÉ GILLET 250 CM³ A 51**, bon état, selle biplace, prix très intéressant. S'adresser à **Louis Didier, S.C.O.B.A.L. à St-Bonnet (H-A.)**

BIPLEX enjoliveurs
ensemble Startett
porte-bagages, pare-brise, pare-choix
LES SELLES AURORA
nouveaux modèles 54, nouveaux prix
un équipement de qualité
BIPLEX - 36, rue de BAGNOLET, PARIS 20^e

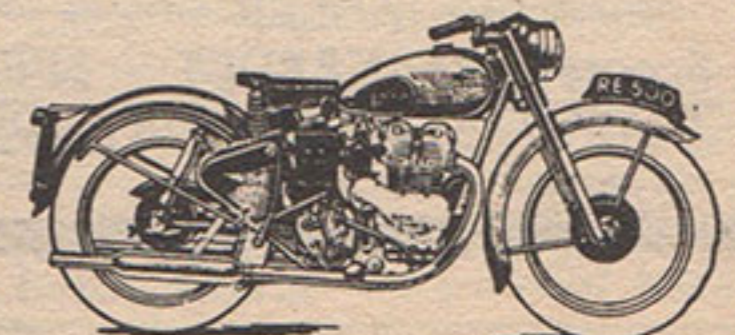
Royal Enfield

(TOUTES PIÈCES NEUVES ET D'ORIGINE)
AGENCE GÉNÉRALE EXCLUSIVE
ÉTS PIERRE PSALTY
80, av. des Ternes - PARIS-17^e - Tél. : ETO 55-52.

La machine

du véritable

connaisseur



*Passionnant,
sain, éducatif...*

**EST LE JOURNAL
PRÉFÉRÉ DE TOUS
LES ENFANTS**



DANS LE NUMÉRO EN VENTE :

- LES PIONNIERS DE L'INFINI
- JACK MORGAN, LE CORSAIRE AU PANACHE BLANC
- WILL, L'INTRÉPIDE
- LES CHAMPIONS DE NOTRE TEMPS, ETC...

EN VENTE PARTOUT

JOCKO
TOUS LES
JEUDIS **30^f**

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.

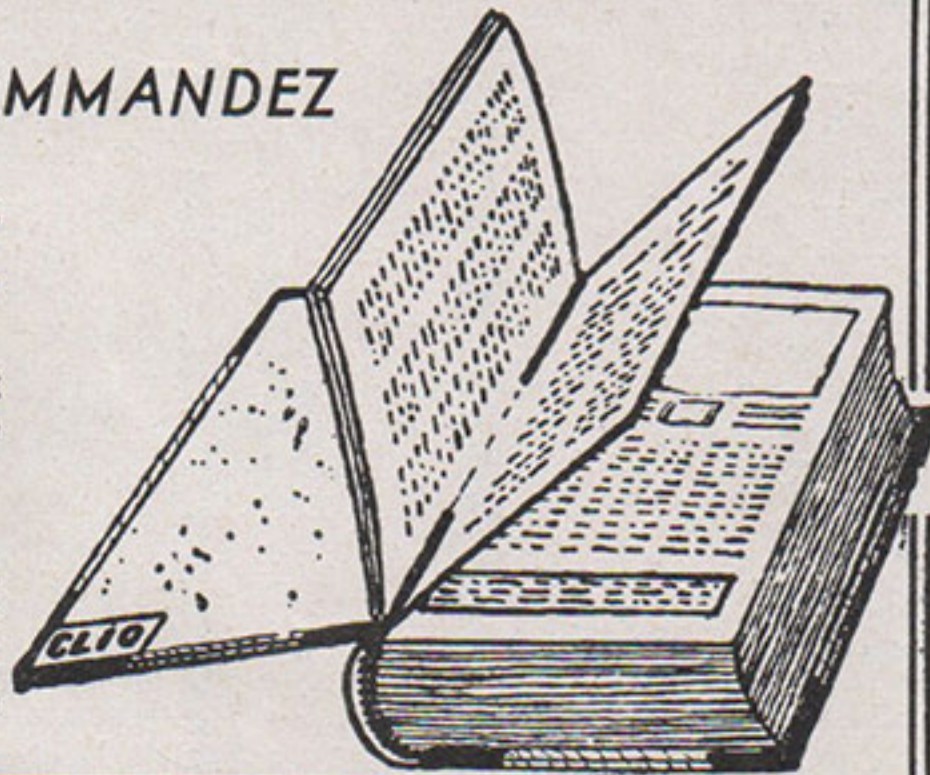
« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

COMMANDEZ

VOS RELIURES
"MOTOCYCLES"

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

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



POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLIX

37, RUE DU D^r F. MORUCCI - MARSEILLE (6^e)

chez tous les Grossistes

TIRAGE RECTILIGNE
GRANDE SÉCURITÉ

SOLIDITÉ et CHROMAGE
INÉGALABLES

IMITATIONS NOMBREUSES
PRIX LES PLUS BAS

Garantie de Qualité

POIGNÉE 602 RD
"GAZ ET COMMUTEUR"



SAKER

DES NOUVEAUTÉS CRÉÉES
AVEC L'EXPÉRIENCE

LES MEILLEURES GARANTIES
D'UN ARTICLE PRATIQUE

ÉQUIPE D'ORIGINE LES GRANDES
MARQUES RENOMMÉES

DÉPOT OFFICIEL... "KERSA" LEVALLOIS

EXIGEZ BIEN NOS ARTICLES en BOITES CACHETÉES D'ORIGINE et "SAKER" GRAVÉ SUR CHAQUE ARTICLE

ECLATANTE DEMONSTRATION

DE LA TENUE DES BOUGIES EYQUEM

SOUS TOUS LES CLIMATS

lors du raid Nord-Orient de Mr J.C. HARRARI sur moto CSEPEL 250 cm³ en Août-Septembre 1954

Sa satisfaction a été totale



J.C. HARRARI
VIENT D'ATTEINDRE
LE CERCLE POLAIRE

du GRAND
NORD



17.000 KMS



à L'ASIE
MINEURE

*J'ai enfin relié la
Laponie Finlandaise
à l'Asie -
Le raid Nord-Orient
a donc été une réussite.
MERCI ENCORE A "EYQUEM"
J'espère être à Paris
en septembre -
Sincèrement votre
J. Claude Harrari*

UCAKILE
PAR AVION

Monsieur le directeur
des Etablissements
EYQUEM
Boulevard
Pereire A.V.
Paris 17^e
FRANCE

EYQUEM

MONTÉE EN 1^{er} ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS