

# **MOTOCYCLES** *et Scooters*

N° 169 - 15 AVRIL 1956

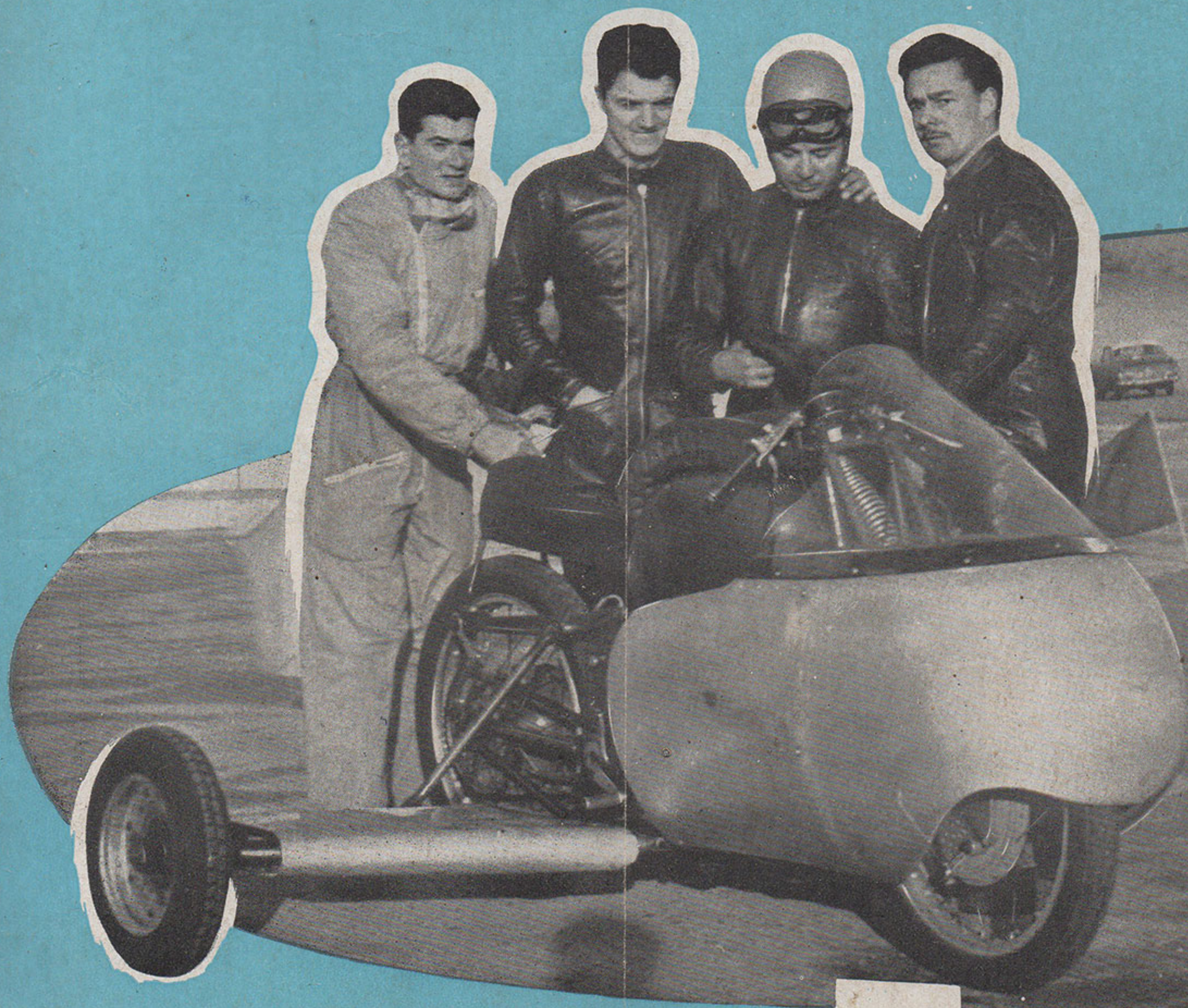
9<sup>e</sup> ANNÉE

REVUE BIMENSUELLE

DIR. : MAX ENDERS

AD<sup>r</sup> : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS

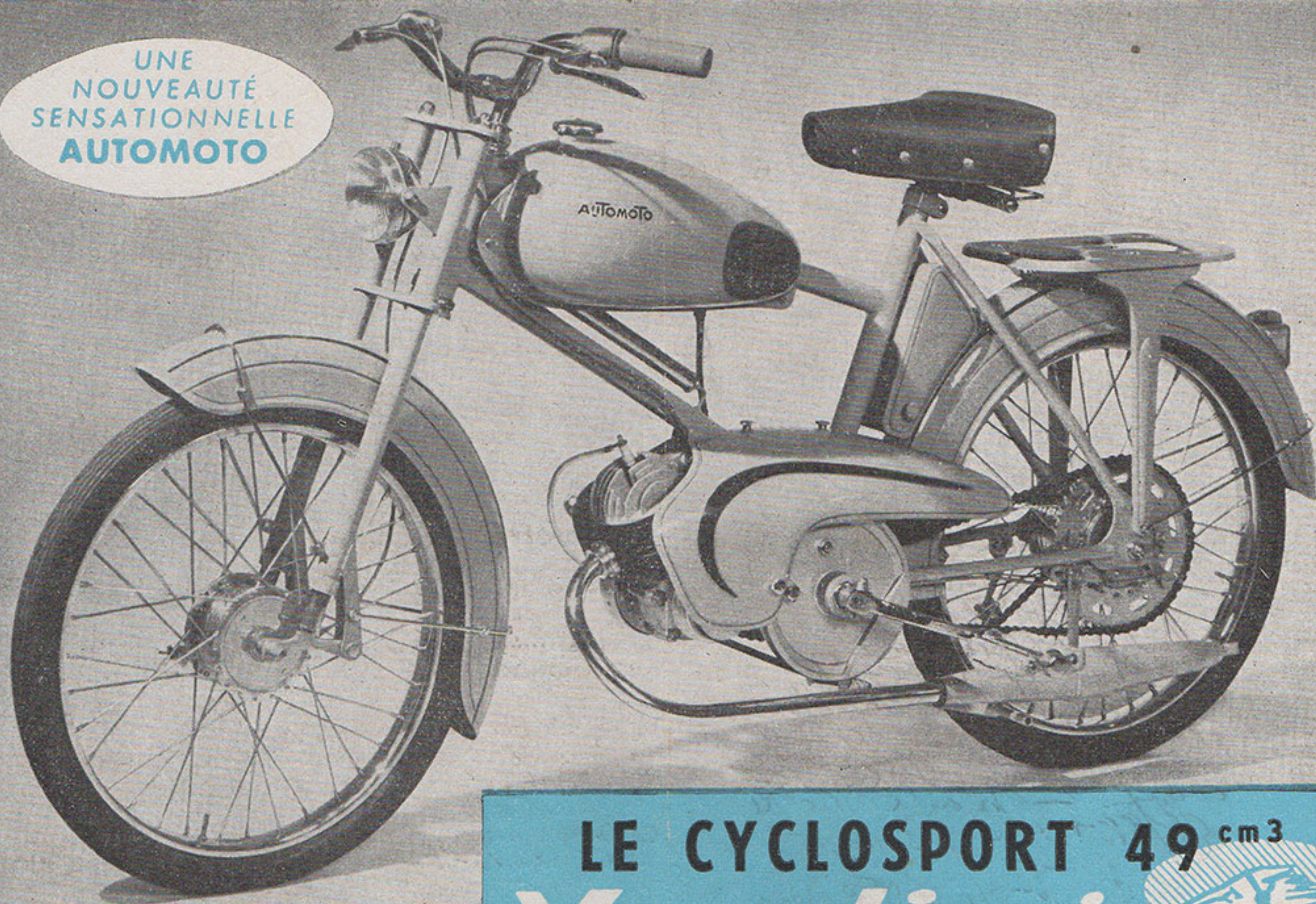


**NOUVEAUX RECORDS**  
en catégorie 250<sup>cm3</sup> side-car

**40 f**



UNE  
NOUVEAUTÉ  
SENSATIONNELLE  
**AUTOMOTO**



## LE CYCLOSPORT 49<sup>cm3</sup> *Yearling*

### 2 très importants avantages :

- 1° / Nouveau moteur **AUTOMOTO** à couple constant, robuste et économique.
- 2° / Une nouvelle ligne séduisante et rationnelle.

#### NOUVEAU MOTEUR AUTOMOTO ROBUSTE ET ÉCONOMIQUE

- ▶ Un moteur surpuissant, parfaitement équilibré, aux performances sensationnelles. Couple record à la cylindrée. Régime normal d'utilisation à gaz réduits laissant toujours une grosse réserve de puissance disponible.
- ▶ Un moteur nerveux et souple. Il "arrache" à toutes les allures grâce à son couple constant de 3.000 à 5.000 tours, ne ralentit pas dans les côtes. Reprises extraordinaires.
- ▶ Un moteur robuste et increvable. Un kilométrage considérable par l'emploi généralisé d'aciers spéciaux, d'équipement de premier ordre et de pièces très largement dimensionnées.
- ▶ Le "Yearling" est muni d'un embrayage automatique. Sobre et inusable son budget d'utilisation est économique.

Prix  
**PRIX : 52.500 Frs**

**Vente à crédit**  
aux meilleures conditions

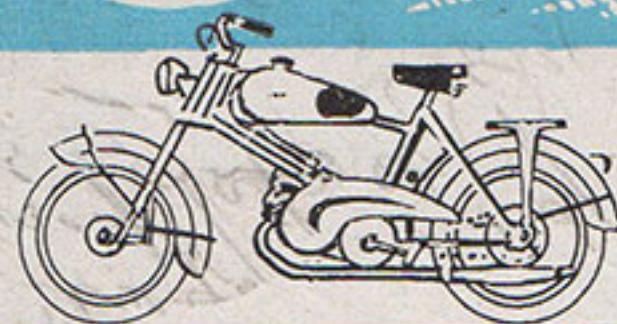
CYCLES

# AUTOMOTO

USINE ET BUREAUX . 61, AVENUE DE ROCHETAILLÉE - SAINT-ÉTIENNE (LOIRE)  
MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE A PARIS : 62, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE (17<sup>e</sup>)



Nous préconisons exclusivement **B.P. ENERGOL** pour le graissage de nos moteurs.



#### UNE LIGNE SÉDUISANTE ET RATIONNELLE

- ▶ Cadre fermé donc très rigide et robuste. Roues de diamètre réduit (23x2) ce qui lui assure une excellente tenue de route et une stabilité remarquable.
- ▶ Fourche à balancier à grand débattement. Freinage remarquable sur moyeu gros corps.
- ▶ Confort par la position idéale du pilote et assise bien assurée par appui des genoux sur le réservoir.

#### MODÈLE DÉPOSÉ

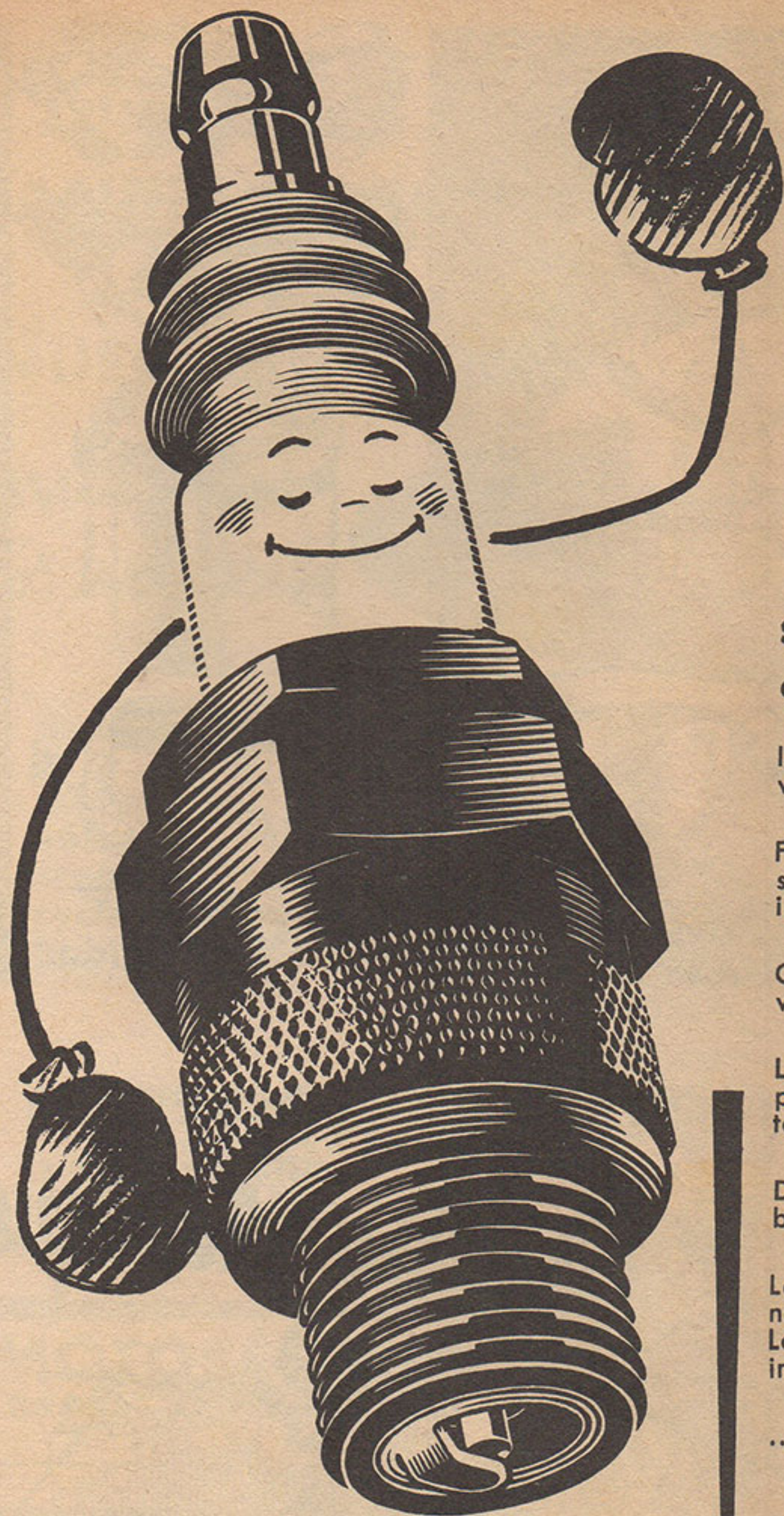
NOTA : Il existe un modèle à cadre ouvert pour dame.

*Seul...*

**Le Yearling AUTOMOTO 49<sup>cm3</sup>**  
vous offre  
tous ces avantages réunis







*Jamais  
K.O*

**Sur votre machine, à plein régime,  
ça chauffe dur... et ça vibre !**

Il vous faut une bougie qui "supporte le choc" victorieusement.

FLOQUET sait très bien que les questions d'allumage sur les motos, c'est "infernale", mais sportivement il s'y est toujours attaqué.

Cette fois encore, il a pensé à vous. Il a fait pour vous la **nouvelle bougie ROSE super étincelle**.

La nouvelle céramique rose de l'isolant synrubis permet une évacuation rapide des calories et supporte tous les chocs thermiques.

De cette façon les électrodes chauffent peu et s'usent beaucoup moins vite.

La robustesse de la bougie a été augmentée grâce à un nouveau mode d'accouplement de l'isolant et du culot. La nouvelle bougie Rose FLOQUET est pratiquement incassable.

...et avec FLOQUET pas de perle,  
pas d'auto-allumage.

**Dites-le à vos amis !**

***bougie ROSE Super étincelle***

Bougie Rose  
Série 101 : 385 F

**FLOQUET**

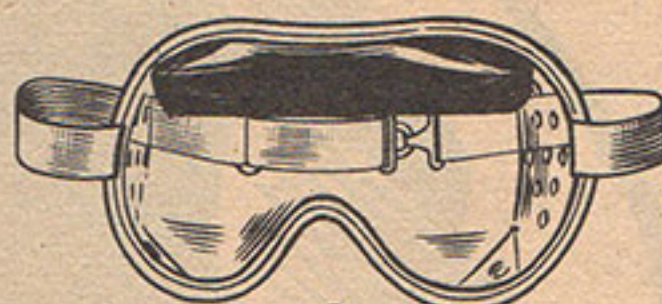
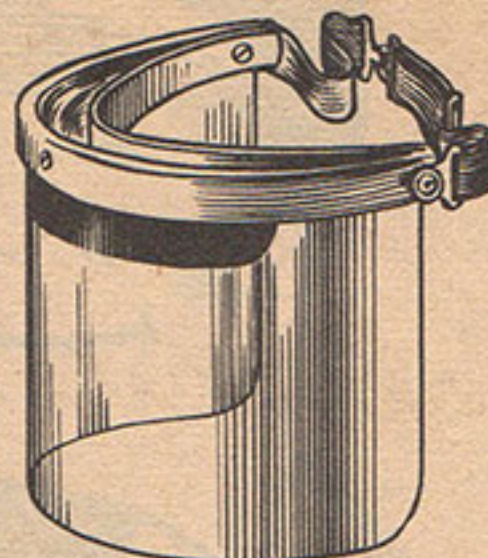
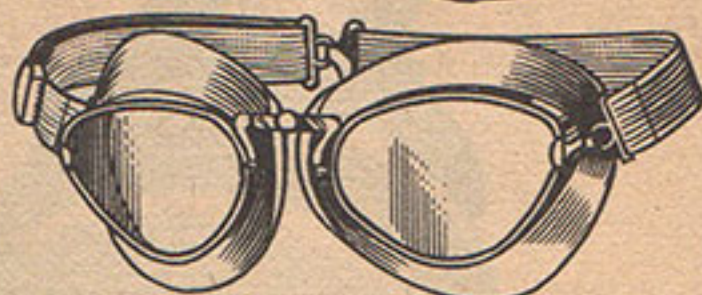
*la bougie dynamique*



protection et sécurité  
totales



SPECIALISTE EN OPTIQUE DEPUIS 1875  
TOUTES NOS LUNETTES ET MASQUES  
SONT ETUDIÉS POUR RÉPONDRE AUX  
EXIGENCES DES UTILISATEURS  
(Tourisme ou compétition)



CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE & D'INDUSTRIE - 17, Impasse Truillot - PARIS

CATALOGUE

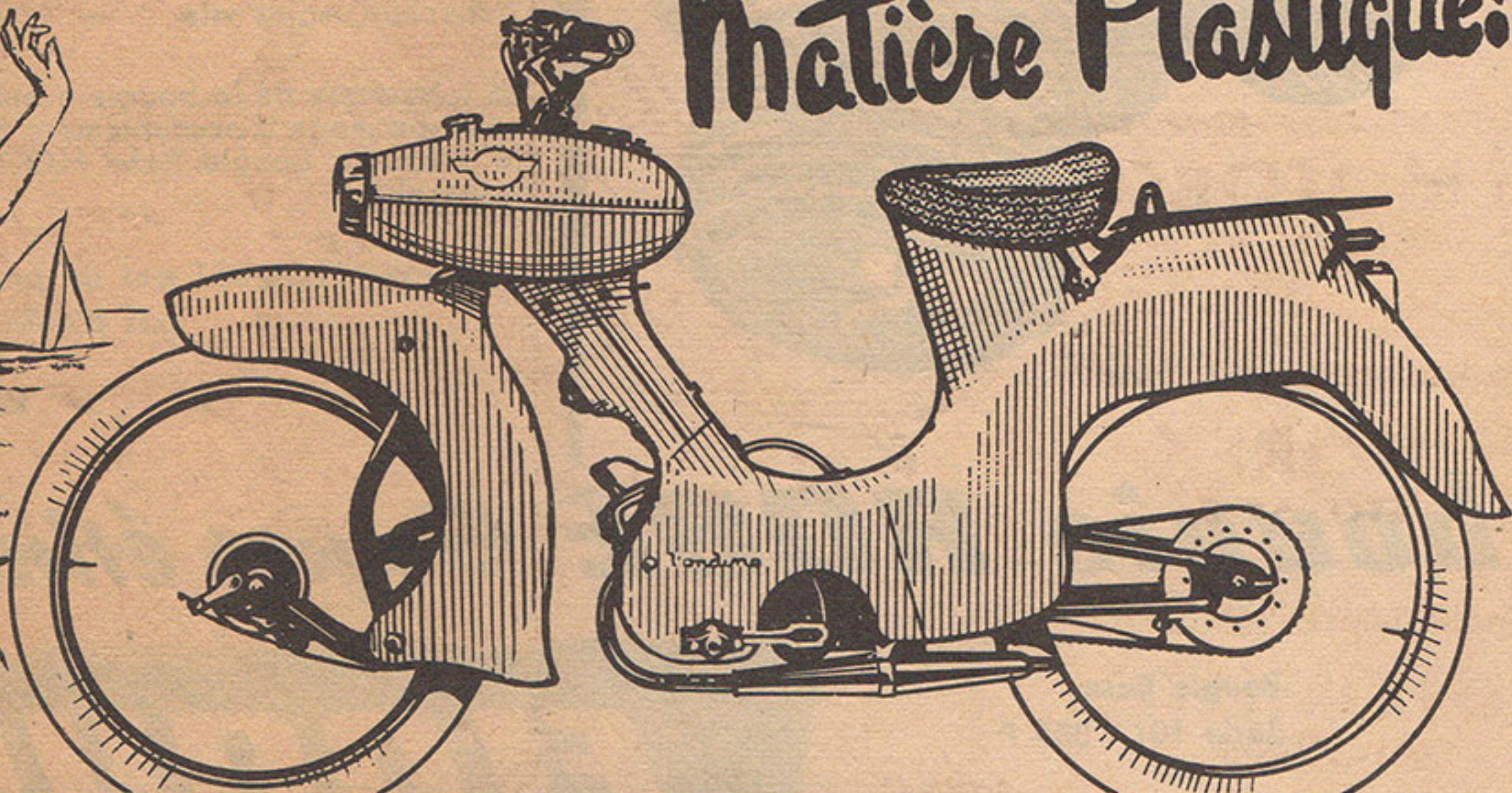
SUR DEMANDE

S.P.P.

Enfin

UN CYCLOSCOOTER CARROSSÉ EN

Matière Plastique!



**Londine**

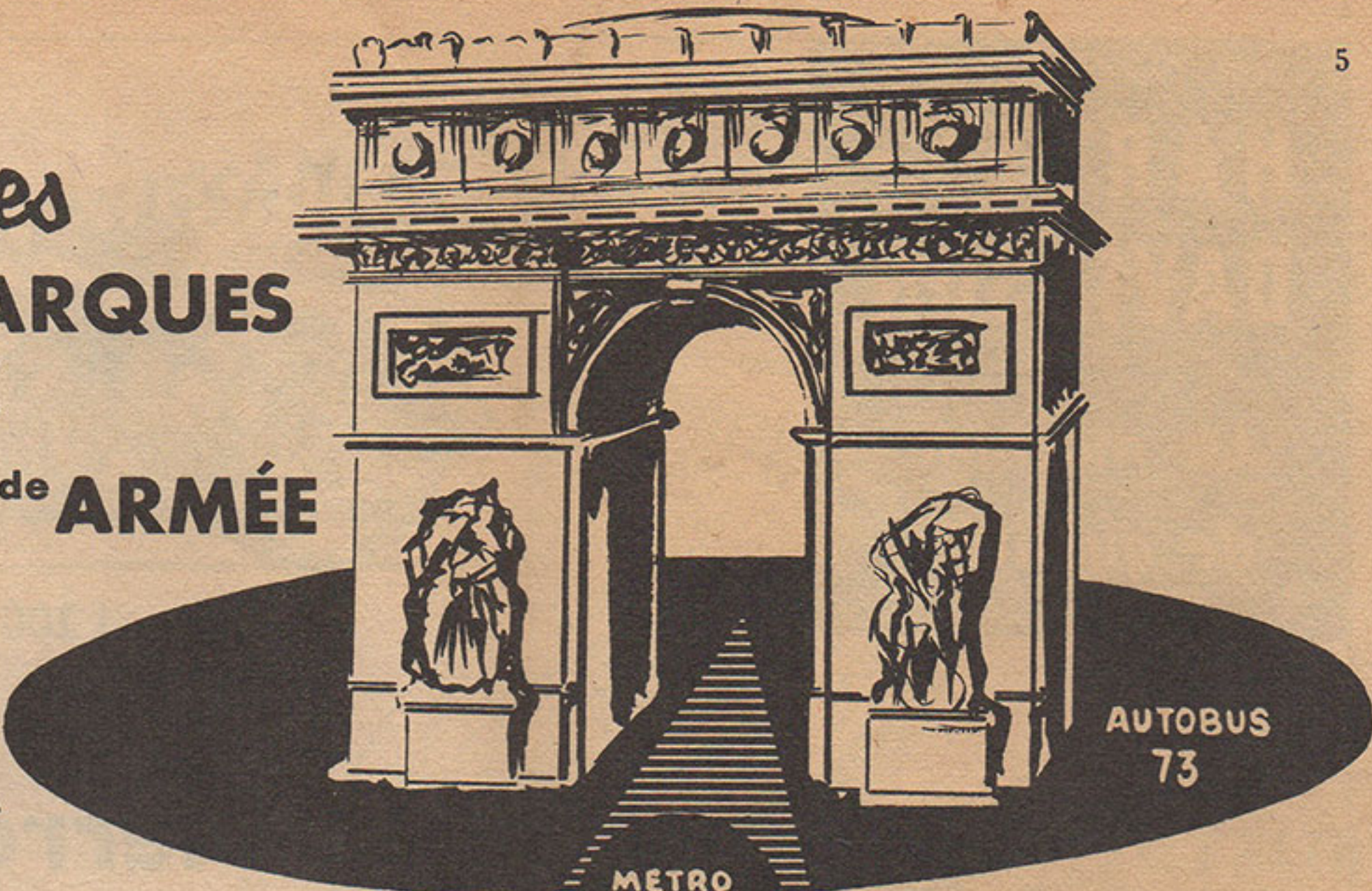
Production des Ets

**Ucer**

Hazebrouck (Nord)



Toutes les  
**GRANDES MARQUES**  
 sont  
**AVENUE de la G<sup>de</sup> ARMÉE**  
*"Avenue des  
 jours heureux"*



vous y trouverez

- motos
- vélos
- scooters
- cyclomoteurs
- habillement de sport

**LAMBRETTA**  
**UNIAUTO** immeuble  
 goodyear ETO. 72-72

**MOTOBÉCANE**  
 GRANDE-ARMÉE MOTOS  
 ETO. 54-81

**HOREX**  
 ETO. 54-81

**AUTOMOTO**  
 GAL. 57-95

**GRANDE ARMÉE**  
**AVENUE DE LA**

METRO  
**ETOILE**

27

29

24

49

METRO  
**ARGENTINE**

26

55

26

71

**AVENUE DE LA**

62

79

METRO  
**P<sup>e</sup>MAILLOT**

81

**PETIT MATELOT**  
 habilleur de classe pour  
 le plein air PAS. 71-24.

**MOTOCONFORT**  
 ROBERT PIEL PAS. 86-45

**GNOME ET RHONE**  
 KLE. 90-56

**RENÉ GILLET**  
 PAS. 75-19

**PEUGEOT**  
 KLE. 19-24

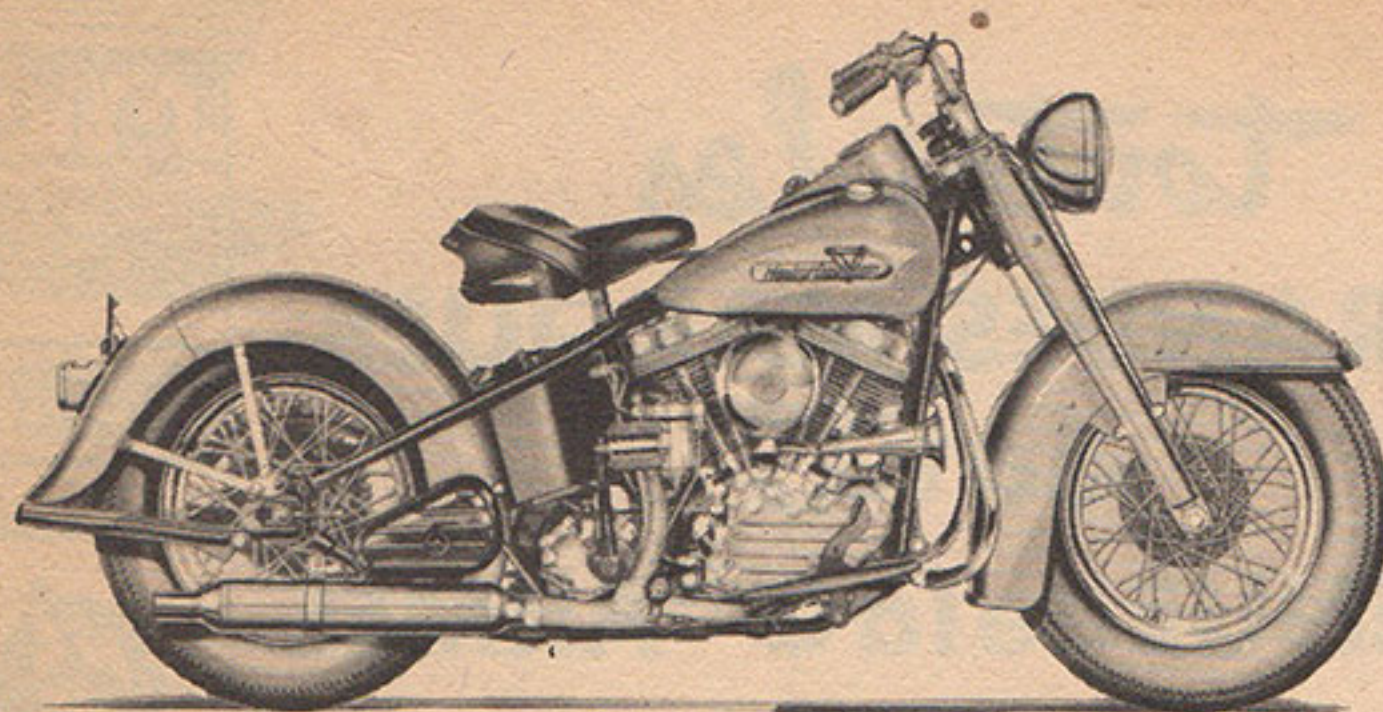
**B. S. A.**  
**SUNBEAM ARIEL**  
 KLE. 27-23

**ALCYON**  
 PAS. 03-45

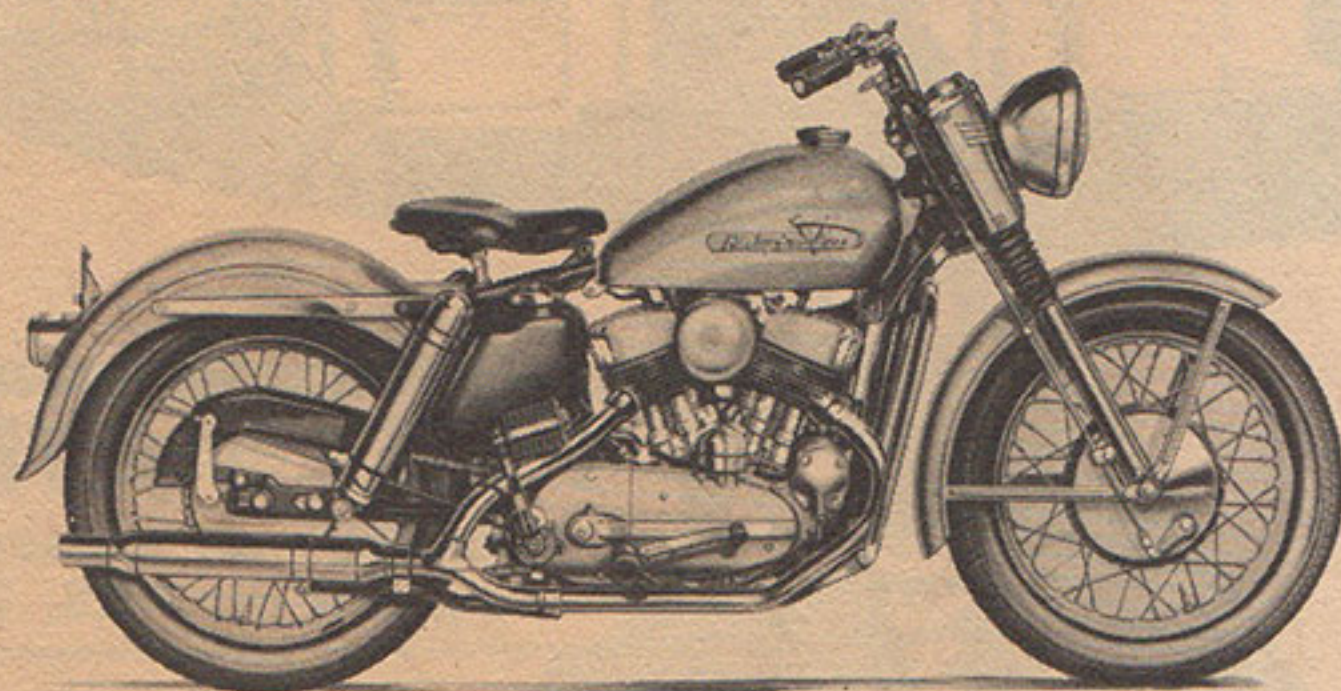


**HARLEY-  
DAVIDSON**

*La machine  
de qualité !*



1 200 cm<sup>3</sup> 74 F L

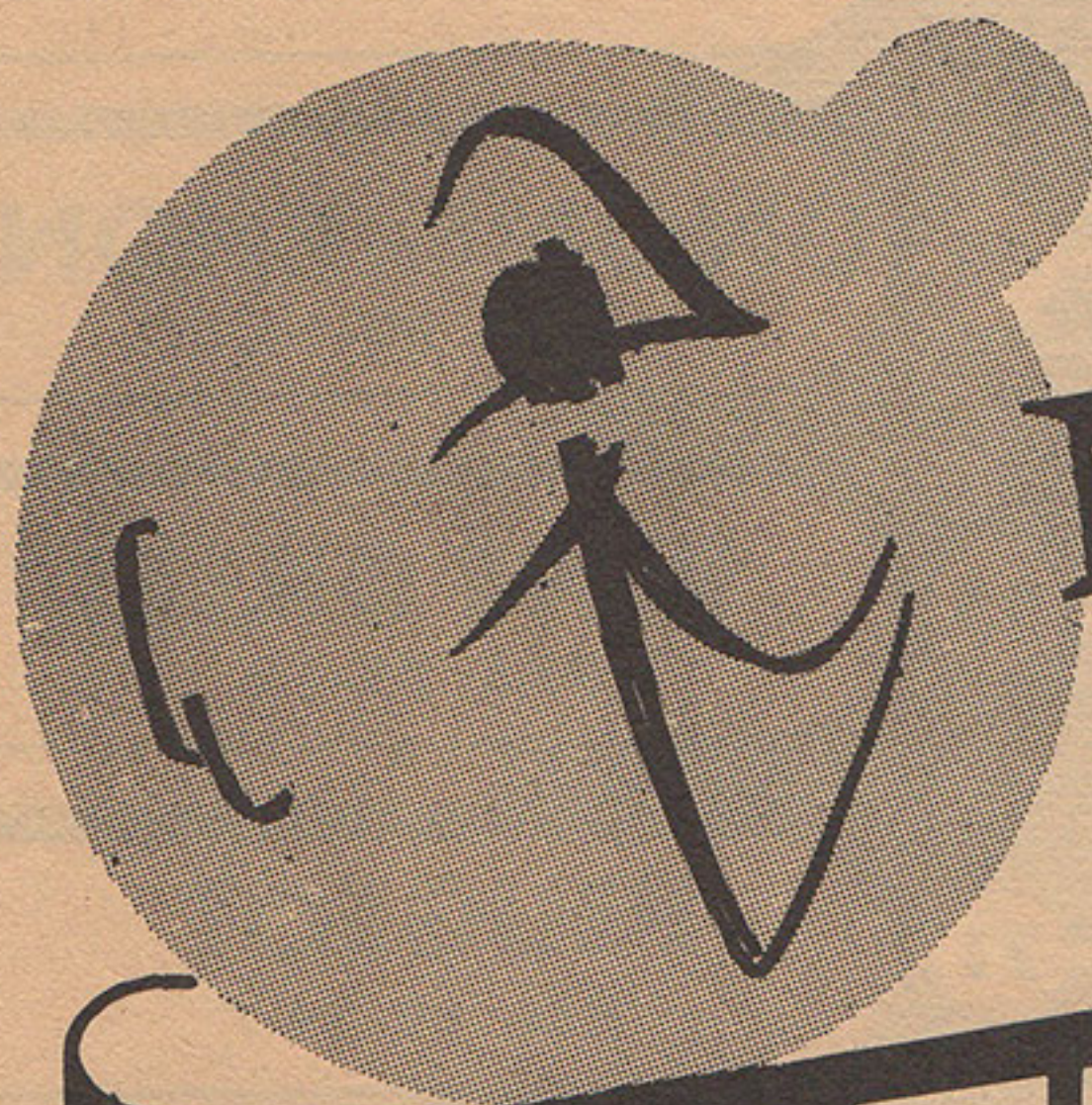


900 cm<sup>3</sup> K H

**Pierre BORIE**

Importateur

14, boulevard Sault,  
**PARIS-XII<sup>e</sup> - Tél. : DOR 49-52**



**Ne partez pas...**

**sans**

**RUSTINES**

NOTICE  
FRANCO  
SUR  
DEMANDE



VITESSE - PUISSANCE - SÉCURITÉ  
 — en MOTO - VELOMOTEUR - SCOOTER —

**BOUGIE**  
 CORINDON

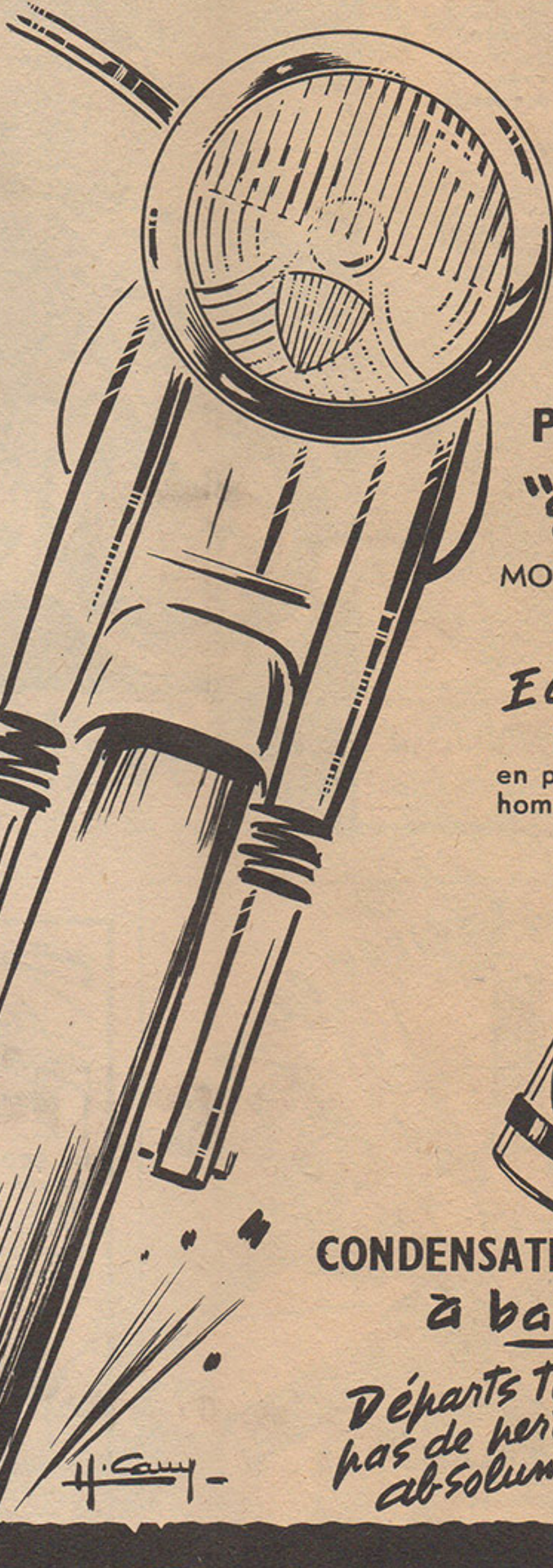


Notice 2.07

montée en série par tous les grands  
 constructeurs de motocycles

ALCYON - A.M.C. - AUTOMOTO  
 BERNARDET - GNOME-RHONE  
 MAGNAT-DEBON - MOBYLETTE  
 MONET-GOYON - MOTOBECANE  
 MOTOCONFORT — NEW MAP  
 PEUGEOT - R. GILLET - TERROT  
 VALLEE — VAP — VELOCAR  
 VELOSOLEX

*Victorieuse  
 dans toutes les compétitions*



**PROJÉCTEUR**

*"Equilux"*

pour  
 MOTOS - VELOMOTEURS  
 SCOOTERS

*Eclairage  
 Sensationnel*

en portée comme en largeur  
 homogène et égal partout

Notice 1.05



Notice 2.06

**CONDENSATEUR D'ALLUMAGE**

*à bain d'huile*

*Départs toujours faciles  
 pas de perte de puissance  
 absolument étanche*

**MARCHAL**

— Exigez cette Marque, c'est votre meilleure garantie —





Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

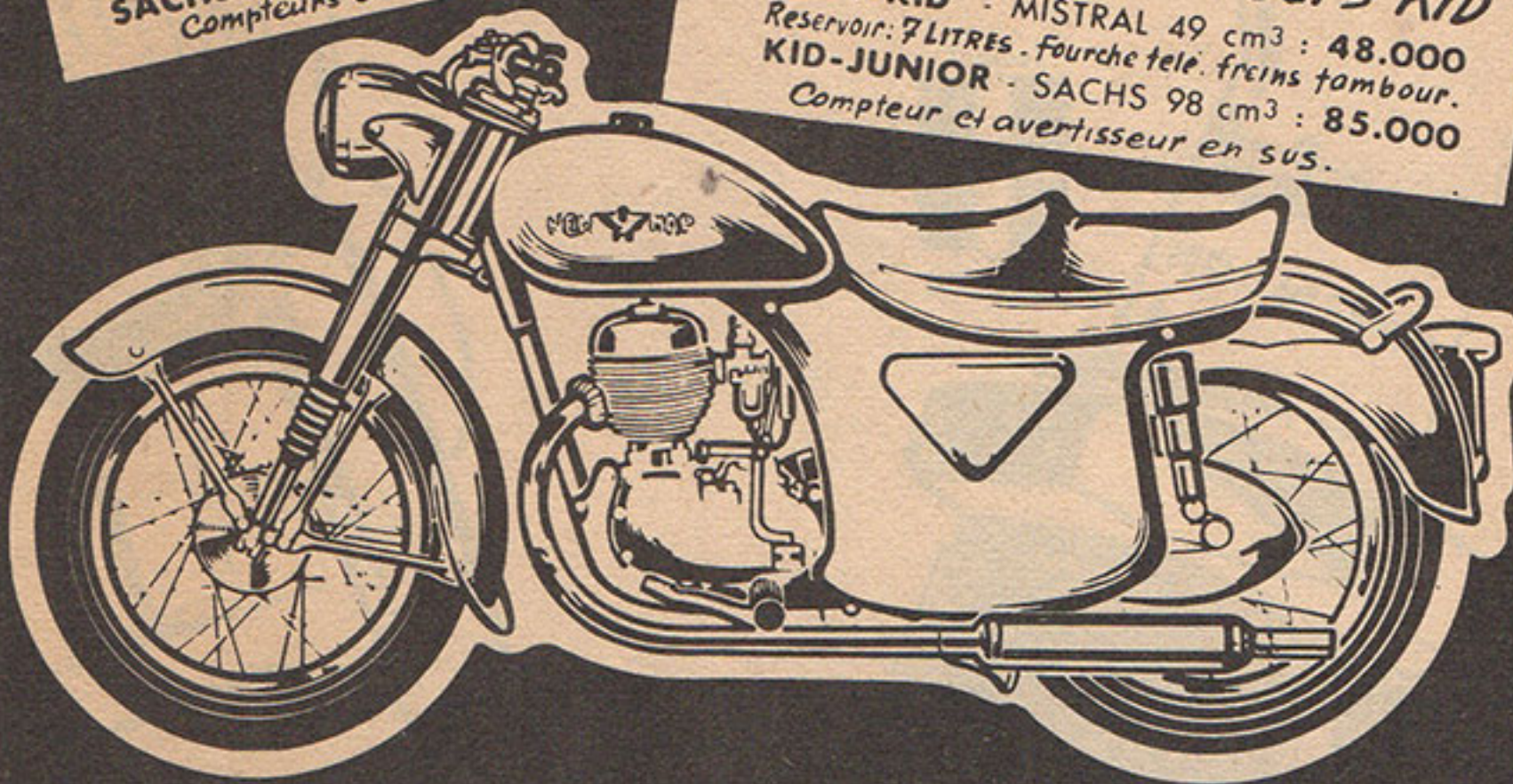
PRINCIPAUX AGENTS

Agen : DULOARD 107, Cours Victor-Hugo  
 Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius  
 Albi : MERCIER 64, Rue Séré de-Rivières  
 Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont  
 Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran  
 Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny  
 Angers : DENIS 80, Rue Pasteur  
 » BARON 181, Rue Pasteur  
 Arles : CORREARD 26, Bd des Lices  
 Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon  
 Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont  
 Bar-le-Duc : HOUPERT, 45 rue Ernest Baifer  
 Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet  
 Bordeaux : SOLOMIAC 63, Rue de Bègles  
 Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis  
 Bourg-en-Bresse : Sté UTIL-SPORTS 18, Av. de Macon  
 Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean Jaurès  
 Briançon : ROUX fils Rue Centrale  
 Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Achard  
 Cavillon : CUNTY 3, Rue du Bel-Air  
 Chambéry : BETEMPS frères 20, Rue J.-P. Veyrat  
 Chateauroux : BELOUIN Hilaire 5, Rue St Luc  
 Coutances : LAPLANCHE 45bis, Rue Gambetta  
 Commercy : LASSAUGE 34, Pl. de l'Hotel-de-Ville  
 Cherbourg : LITRE 42, Rue Grande-Rue  
 Clermont-F : CLERMONT-MOTOS 22, Pl. de Jaude  
 Dijon : Maison FOURNIER 17, Place Darcy  
 Dole : BUILE 31, Rue Pointelin  
 Douai : BIGERELLE 2, Rue Bra  
 Grenoble : VINCENT 10, Rue du Docteur Mazet  
 Issoudin : LEGER Rue Pierre Brossolette  
 Issoire : MESTRE, A. 48, Bd de la Halle  
 La Fère : MOINET 1, Avenue Dupuis  
 La Rochelle : TRAVEL 51, Quai Valin  
 Le Havre : HERROT 335, Rue Aristide-Briand  
 » MALANDAIN 112, Av. Rouget-de-l'Isle  
 Lille : DESRAMEAUX Place du Lion d'Or  
 Le Mans : MERSANNE et BOISSEAU 12, Q. L-Blanc  
 Le Puy : VIAL 3, Boulevard Gambetta

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

Ses prestigieuses "LEADER"  
 YDRAL 125 cm<sup>3</sup> : 134.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
 A.M.C. 125 cm<sup>3</sup> : 139.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
 SACHS 175 cm<sup>3</sup> : 169.500 (Selle monoplace)  
 Compteurs et avertisseur en sus

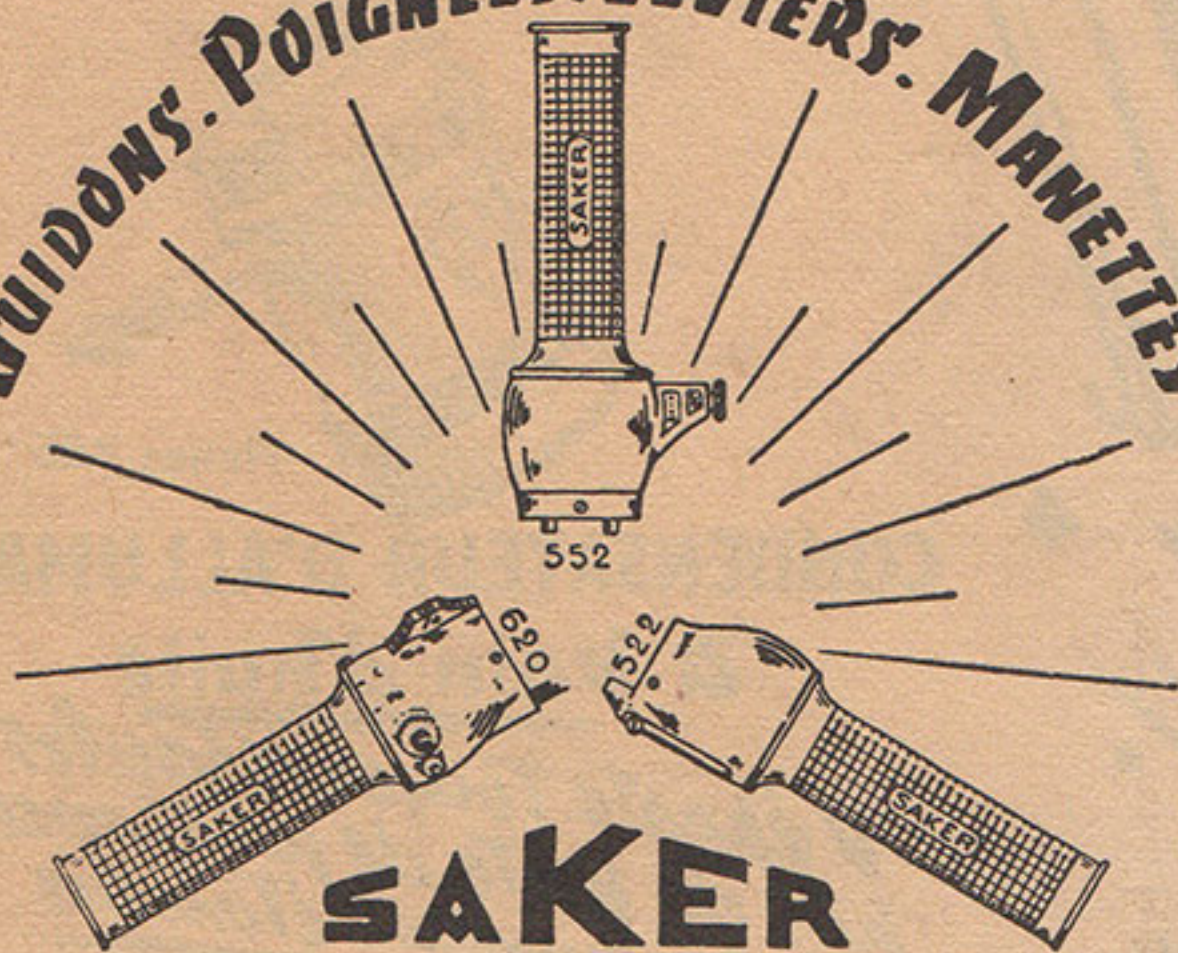
Ses cyclomoteurs "KID"  
 BABY-KID - MISTRAL 49 cm<sup>3</sup> : 48.000  
 Réservoir: 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.  
 KID-JUNIOR - SACHS 98 cm<sup>3</sup> : 85.000  
 Compteur et avertisseur en sus.



**NEW-MAP** 124, Ave. Lacassagne  
 LYON

Magasin de Paris, 30, rue de Charenton, 30, PARIS-BASTILLE

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES



**SAKER**

POIGNÉES  
 A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES  
 PAR VIS



VOTRE  
**SCOOTER**  
 MERITE  
 LES SOINS  
 D'UNE VOITURE



Un SCOOTER doit être léger; son habillage est fait de tôles minces. Elles souffrent du mauvais temps et des mauvaises routes. Faites VOUS-MEMES votre application D'INSON-ERGOS, l'insonorisant caoutchouté qui a fait ses preuves dans l'industrie automobile et qui protège efficacement contre la rouille, l'abrasion et les vibrations. Conservez le capital investi dans votre véhicule!

LE COLIS COMPLET CONTENANT  
 INSON-ERGOS, DILUANT, NETTOYANT, OUTILS et petites fournitures  
 FRS 1.950 taxes perçues (ou FRS B. 280 ou FRS S. 23)

Demandez-le à votre **Spécialiste du Scooter**  
 ou écrivez au fabricant

**INSON - ERGOS**  
 ANTI-VIBRANT — ANTIROUILLE  
 PROLONGE LA VIE DE VOTRE SCOOTER  
 — PRESERVE SA VALEUR —

**ERGOS**

S.A.R.L. Cap. 7.500.000

**163, quai Aulanier**  
 ASNIERES (Seine)  
 GRES. 64-50 et la suite



*Monet Goyon*  
*Koehler Escoffier*

1<sup>er</sup>

EX AEQUO dans  
PARIS-NICE 1956

9

catégorie 175 cc  
**SUR**

**Castor**  
115cc

moteur licence *Villiers*  
moteur robuste, 10.000 kms  
sans décalaminage

STABILITÉ

pilote **CARRÉ**

**confortable**

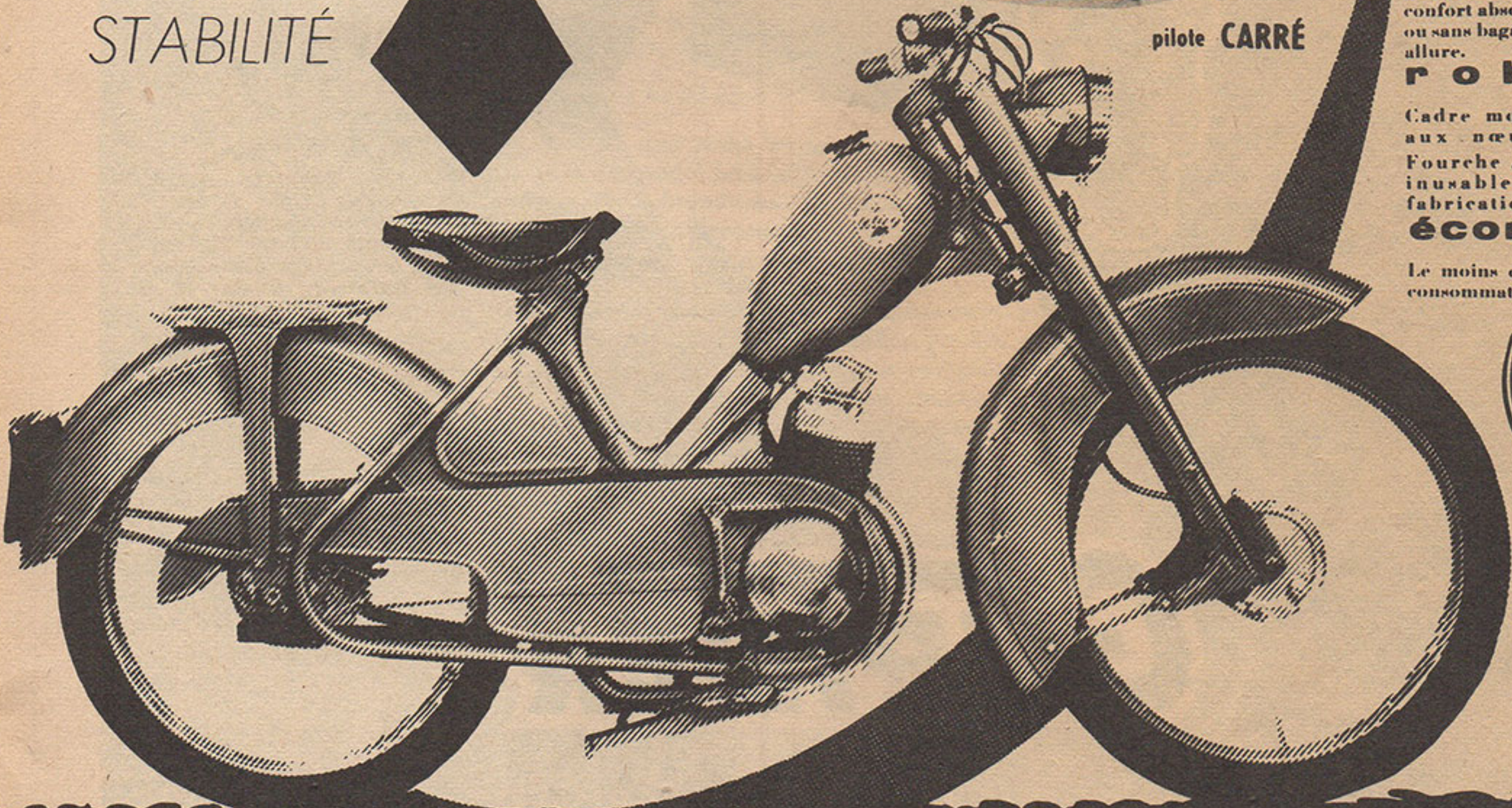
Suspension J. A. GRÉGOIRE à flexibilité variable assurant un confort absolu pour le pilote avec ou sans bagage à petite ou grande allure.

**robuste**

Cadre monotube renforcé aux nœuds de liaison. Fourche AV. pratiquement inusable. Sérieux de la fabrication et du contrôle.

**économique**

Le moins cher à l'achat. 2,6 de consommation aux 100 km.



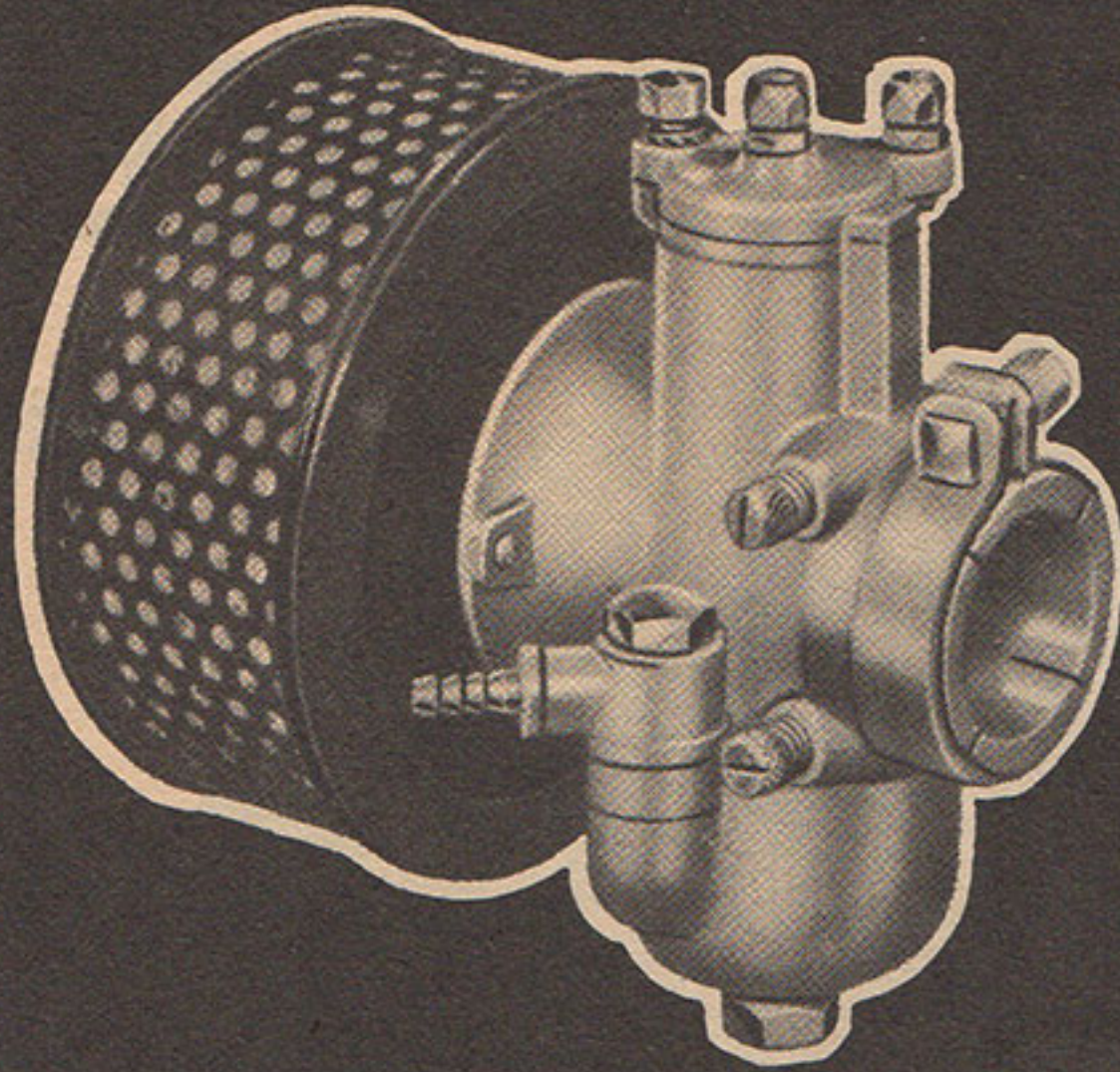
Vélocoteur léger - 2 temps - 2 vitesses par poignée tournante.  
VILLIERS : une des plus importantes productions Mondiales de moteurs.

**MONET & GOYON**

Succursale à PARIS (XVII<sup>e</sup>)  
49, rue Desrenaudes, 49  
- TÉLÉPHONE : WAGram 45.86 -



MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance  
pour le minimum  
de consommation*



**GURTNER**

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°



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



L'équipe Murit-Faucheraux-Boeri, et le mécanicien-metteur au point, pose avec la Guzzi des records.

★ Échos.....	12	★ Records 250 side-	
★ Salon de Genève...	16	car .....	38
★ Tests à Montlhéry .	18	★ Sport-Digest .....	40
★ Évasions .....	25	★ Clubs.....	44
★ Paris-Nice.....	36		

9<sup>e</sup> ANNÉE

\*

N° 169

\*

15 AVRIL 1956

# MOTOCYCLES

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

## Les chaussures de la Mort

La Prévention routière nous a remis un copieux document sur les accidents de la circulation.

Etabli d'après les chiffres fournis par la Gendarmerie, la Sûreté nationale et la Préfecture de Police de la Seine, on ne saurait le mettre en doute ; on peut toutefois ne pas être d'accord avec les commentateurs.

On fait dire ce qu'on veut aux statistiques, par exemple que le motorcycle est, de tous les modes de transport, de beaucoup le plus dangereux.

On peut tout aussi bien prouver le contraire et nous allons le démontrer ici.

Les chiffres que nous avons sous les yeux indiquent que, sur les victimes d'accidents mortels, on a recensé 1 544 piétons, 1 322 cyclistes, soit 2 866 non motorisés contre seulement 648 usagers de cyclomoteurs. Que conclure en face de cette formidable disproportion sinon que, pour circuler, un cyclomoteur est infiniment moins dangereux qu'un vélo et même qu'une paire de chaussures ; les chiffres sont là qui ne permettent aucun démenti.

On incrimine également les vélomoteurs et scooters en leur attribuant un pourcentage de 26 % de morts, mais en face du chiffre publié, nous lisons : usagers de motos, vélomoteurs, scooters ; il y a donc parmi ces victimes une proportion indéterminée de motocyclistes, titulaires du permis de conduire ; ils ne forment pas, nous nous en doutons, la majorité, mais il eut été préférable, pour mettre toutes choses au point, de ne pas mélanger ces deux catégories d'usagers que les polémiques actuelles opposent les uns aux autres.

*Max Enders*



# M M O C H L A S

# Schöckel

## Ce n'est pas nous qui le disons.

C'est un organe dont le sérieux et l'objectivité ne sauraient être mis en doute, c'est-à-dire *L'Usine Nouvelle* qui écrit dans son numéro du 22 mars.

« Grâce en partie aux succès sportifs remportés par les marques allemandes (c'est de motos dont il s'agit), les exportations de motocyclettes ont continué à se développer... »

Pour qu'un organe qui ne s'occupe que de technique, de théorie, de production dans l'ensemble des domaines industriels émette semblable assertion, il faut, sans aucun doute, que la preuve en soit indubitablement établie.

## L'Espagne motocycliste.

La moto et plus particulièrement la moto populaire, à la portée d'une clientèle dont le pouvoir d'achat est limité, progresse rapidement en Espagne; les Pouvoirs publics y font d'ailleurs ce qu'ils peuvent pour favoriser l'éclosion et l'essor de marques nationales.

La progression constante de la production atteste la faveur du public pour ce genre de véhicule essentiellement démocratique; cette progression est confirmée par les statistiques officielles dont voici un aperçu; il s'agit, rappelons-le, de machines fabriquées dans le pays:

En 1943 la production était de 200 motocycles, elle passe en 1952, à 20 300; en 1953, à 33 600; en 1954, à 45 800 et en 1955 à 60 000. Ces chiffres semblent sans doute assez minces par rapport à ceux des pays depuis longtemps producteurs, ils traduisent néanmoins les résultats positifs d'une industrie encore toute nouvelle.

L'Espagne aura d'ailleurs, cette année, du 1<sup>er</sup> au 20 juin, son premier Salon international de la Motocyclette; il se tiendra à Barcelone.

## Maico en France.

Nous informons nos lecteurs que Di Vozzo, le spécialiste bien connu du deux-temps, vient de s'assurer l'agence générale pour la Seine de Maico. Il a actuellement quelques modèles disponibles dans son magasin 114, bd. Sérurier, tant en 250, 350 qu'en 400 cm<sup>3</sup>.

## Cours de perfectionnement.

Comme chaque année, les usines Zündapp et T.W.N. de Nuremberg ont organisé un stage de perfectionnement pour leurs agents. La France et plus particulièrement la région parisienne était représentée par L. François le spécialiste Zündapp et T.W.N. dont le magasin de la rue des Rosiers à Saint-Ouen est bien connu, et par Mme Lye, la sympathique animatrice du Hall de la Moto, importateur des deux marques (2<sup>e</sup> rang, de droite à gauche: 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>, photo ci-contre).

## Pneus sans chambres à air pour roues rayonnées.

Nous apprenons que Continental projette d'exposer au Salon de Francfort des pneus sans chambres pour roues rayonnées. Ces pneus seront montés sur une jante ad hoc fabriquée par une maison spécialisée.

D'autre part nous savons que Metzeler travaille également sur ce problème depuis un certain temps.

## Le rasoir « Touring ».

De même conception que l'excellent rasoir électrique « Prestige » de chez Calor, le boîtier du rasoir « Touring » renferme, au lieu d'un moteur électrique, un mouvement d'horlogerie se remontant à l'aide d'une clef, la tête coupante restant la même que celle ayant fait ses preuves sur le « Prestige ».

Ce rasoir sera sans aucun doute apprécié des campeurs qui pourront naturellement tout aussi bien l'utiliser chez eux qu'en pleine nature.

## D'après l'Union routière de France.

Dans un de ses Bulletins périodiques l'Union routière de France fait mention des ressources du Fonds spécial d'Investissement routier, des ressources prévues par la loi du 30 décembre 1951 et des ressources effectivement reçues. Le calcul est établi sur les quatre dernières années 1952, 1953, 1954 et 1955.

Il en résulte que, sur un total de 157 milliards de francs, 96,9 milliards ont seulement été reçus soit une différence de 60,1 milliards entre les ressources prévues et celles reçues.

D'autre part, ce même organisme a calculé quelles seraient les charges fiscales pouvant résulter du projet gouvernemental de taxation au cheval des véhicules automobiles, voitures particulières, autocars et véhicules industriels, les motocycles étant pour l'instant hors de cause. Ce projet, s'il y est donné suite, coûterait aux automobilistes la bagatelle de 105 milliards.

## Chrome liquide.

Il ne se passe pas de semaine qui ne nous apporte une nouvelle invention américaine et plus particulièrement dans les productions chimiques ou synthétiques.

La dernière en date a trait au chrome liquide qui permet de régénérer celui, détérioré sur les voitures ou tous objets. Ce produit peut être utilisé par tous, comme une simple peinture, soit vaporisé, soit au pinceau; il sèche en cinq minutes.

## Sedis, traitement Delta.

Avec le traitement Delta la chaîne Sedis-Yellow pour cyclomoteurs marque un nouveau progrès qui se traduit par une durée trois fois plus longue. Les essais de ce traitement ont été effectués au Laboratoire national d'essais du Conservatoire des Arts et Métiers: la chaîne supportant une puissance de 2,2 ch fonctionnait dans un bain de boue à base de silice pendant 45 000 tours correspondant à un parcours de 10 000 km dans la boue.

Ces résultats ont été confirmés par le procès verbal n° 124 588 du 21 décembre 1955.





# M A T E O S

# Echos

## Bientôt les beaux jours.

Vous qui avez durant l'hiver laissé votre moto en repos, vous allez bientôt reprendre la route. Après cette longue inactivité, êtes-vous certain que votre machine est en état de marche et capable de repartir vers de nouvelles promenades, sans la moindre révision. N'attendez pas la veille de votre première sortie pour constater qu'elle a besoin de quelques soins, et du secours du mécanicien; il sera alors débordé de travail et vous risquerez de ne pas être bien servi et à temps.

## Production de février 1956.

71 037 cyclomoteurs, 9 635 vélomoteurs, 11 613 scooters et 1 620 motocyclettes, telle est la production livrée en février dernier; au total, 93 905 deux-roues à moteur auxquels il faut ajouter 507 trimoteurs et 55 minicars. Les scooters avaient, en janvier, dépassé les vélomoteurs de 490 unités; ils semblent accentuer leur avance avec 890 cette fois-ci.

Les vélomoteurs de 51 à 100 cm<sup>3</sup> figurent pour 1 927, et de 101 à 125, pour 7 708.

On dénombre parmi les différentes catégories de motos : 1 383 en 175 cm<sup>3</sup>, 30 en 200 cm<sup>3</sup>, 159 en 250 cm<sup>3</sup>, 15 en 350 cm<sup>3</sup>, 33 en 550 cm<sup>3</sup> et au-dessus.

Si l'on constate quelques variations dans les cadences des diverses catégories, l'activité totale ne marque pas de recul, le cyclomoteur étant toujours de loin le super-leader.

## Le crossman toulousain Mateos a ouvert son magasin Puch-Paloma.

Le moto-crossman Pierre Mateos, plusieurs fois champion des Pyrénées en 250, 350 et 500 cm<sup>3</sup> vient d'ouvrir ses nouveaux magasins au centre de Toulouse, boulevard Carnot et angle rue d'Aubuisson, avec, en grande exclusivité, les marques Puch et Paloma et toutes leurs dernières nouveautés.

Pierre Mateos classé cette année en catégorie internationale F.F.M. parle d'abandonner la compétition 1956 de moto-cross pour se consacrer entièrement à son affaire commerciale.

Rappelons que, l'an dernier, il termina sa saison en Afrique du Nord, à Alger, en se classant second en petites cylindrées derrière l'Orléanais Klym.

Tous les mordus de la moto, de passage à Toulouse, peuvent rendre visite à ce spécialiste de la moto qui leur réservera son meilleur accueil.

## A propos du prochain Salon.

Le Salon de l'Automobile, au Grand-Palais, et de la Moto, au Parc des Expositions de la Porte de Versailles, ouvrira ses portes le jeudi 4 octobre.

Toutefois, le public n'y sera admis que l'après-midi, à partir de 13 heures, la matinée étant exclusivement réservée à la Presse française et étrangère.

Cette initiative ne doit pas causer de grande gêne aux visiteurs; au contraire, pensons-nous, car cette matinée permettra aux reporters de circuler aisément,

de prendre la documentation nécessaire pour un compte rendu immédiat, alors que précédemment la Presse n'avait guère que la « Journée des techniciens » au lendemain de la fermeture du Salon, pour approcher et scruter les modèles exposés, d'où commentaires tardifs. Cette sorte d'avant-première est d'ailleurs pratiquée à l'étranger et, par exemple, en Belgique.

## Ventes des Usines Rocher.

Le 20 mars ont été mises en vente, au Tribunal de Châtelleraut, les usines Rocher de Cenon-sur-Vienne.

On ne sait pas encore qu'elles seront les activités ultérieures de ces groupes d'ateliers qui avaient entrepris, l'on s'en souvient, la fabrication sous licence du moteur italien Cucciolo quatre temps à culbuteurs, puis la construction des cyclomoteurs Eriac.

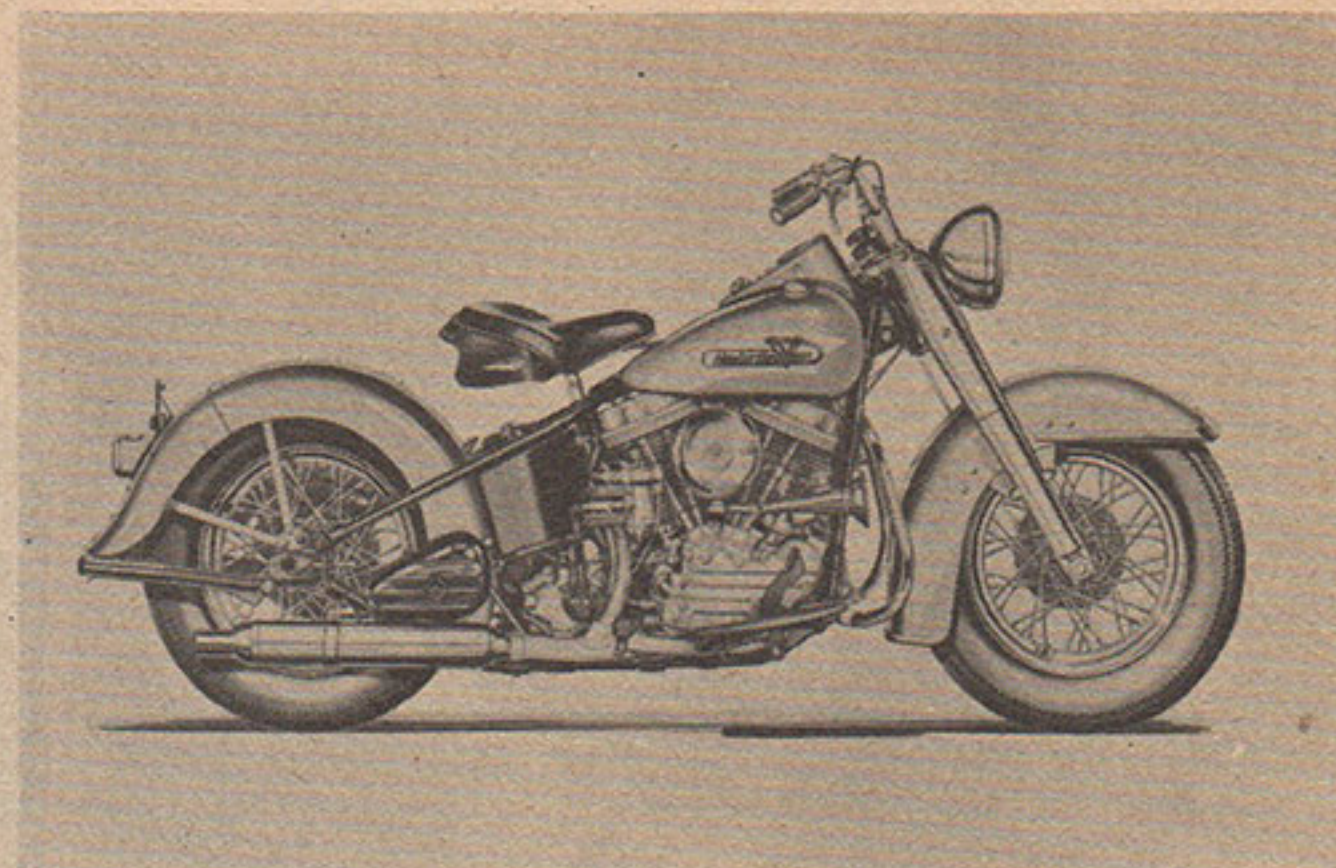
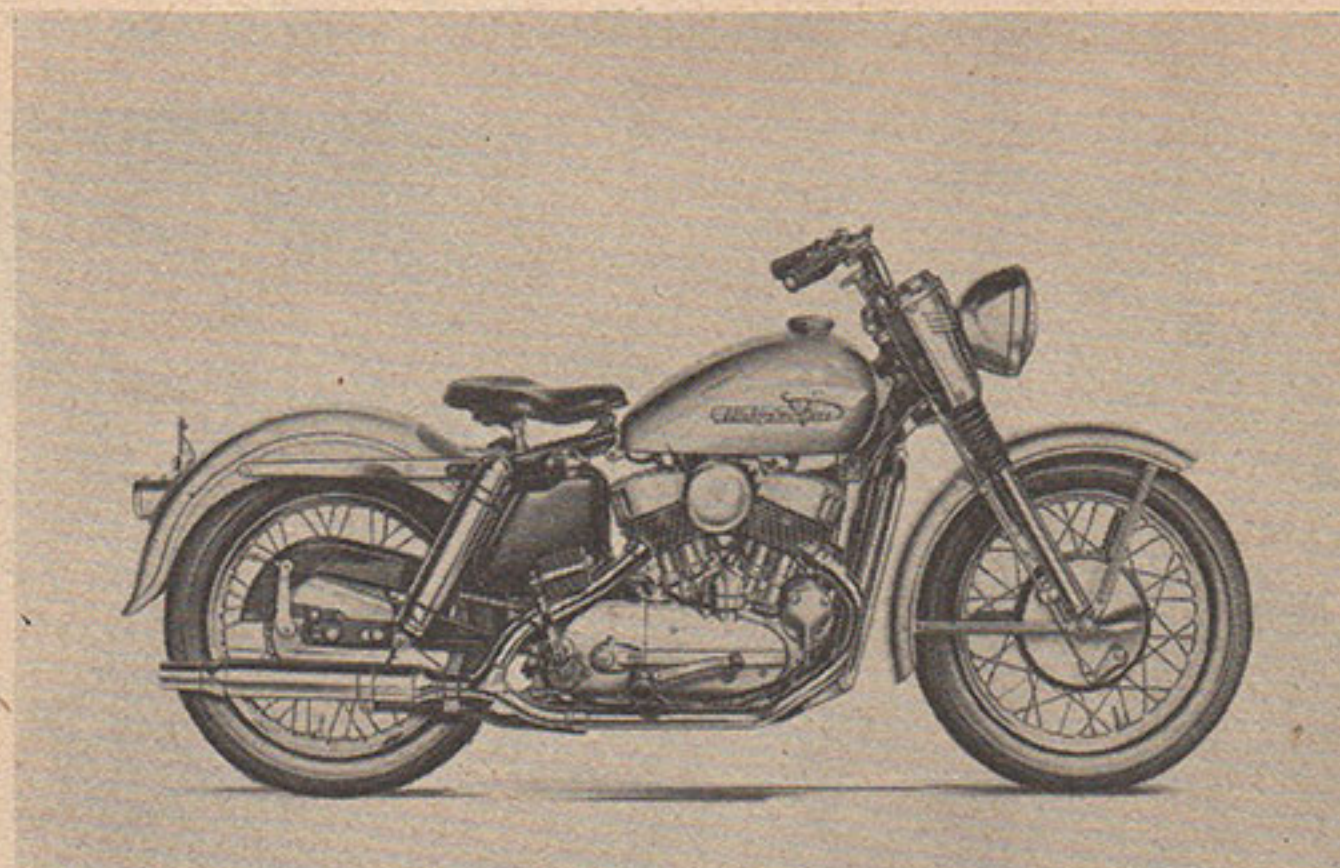
## M. Lefranc pour l'assurance obligatoire.

M. Jean Lefranc, député du Pas-de-Calais, a déposé une proposition de loi obligeant tout conducteur de véhicule automobile à contracter une assurance garantissant les risques d'accidents causés aux tiers.

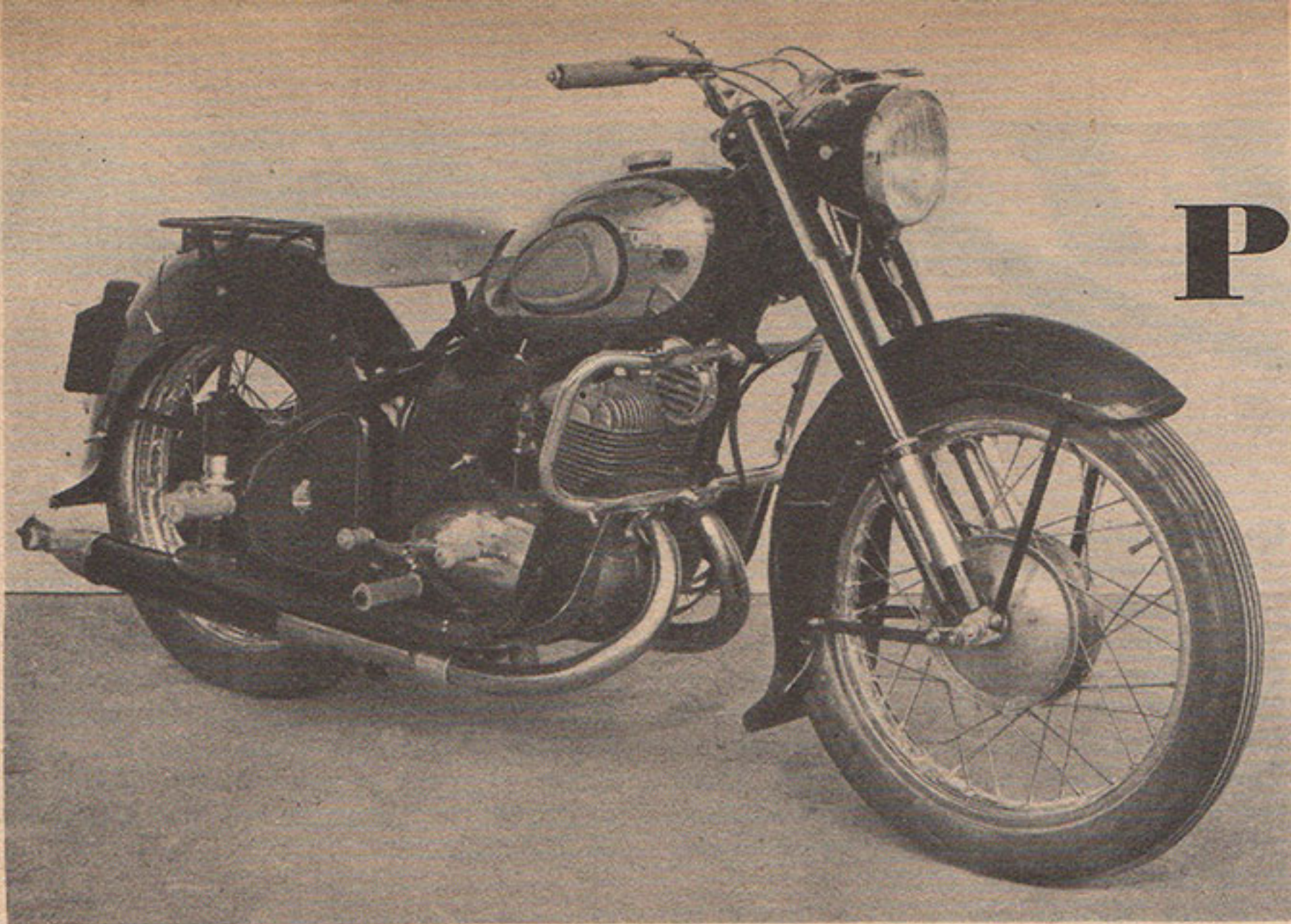
Ce terme vague de véhicule automobile, englobe-t-il les motocycles? Quel sera la décision finale? On parle beaucoup de l'assurance obligatoire comme une certitude pour un avenir plus ou moins proche.

## • LES HARLEY-DAVIDSON EN FRANCE •

*Les amateurs d'Harley-Davidson vont pouvoir se procurer la machine de leurs rêves, car l'importateur Boric, vient d'en importer un petit nombre, composé de 900 cm<sup>3</sup> à suspension oscillante et soupapes latérales et de 1200 cm<sup>3</sup> à soupapes en têtes et poussoirs hydrauliques — Ci-dessous, à gauche, la 900 cm<sup>3</sup>; à droite, la 1200 cm<sup>3</sup>.*







# PEUGEOT

## 75 ANS D'ACTIVITÉ MOTOCYCLISTE

*La 250 cm<sup>3</sup> bicylindre Peugeot*

L'ACTIVITÉ industrielle des Peugeot remonte à 1825 avec diverses industries.

C'est dès l'origine même de la bicyclette que les fondateurs de la maison s'y sont intéressés, c'est-à-dire aux environs de 1882 avec le « grand-bi » et vers 1885 avec le vélo à roues de même diamètre dont dérivent nos machines d'aujourd'hui.

Puis vint l'ère de la motorisation avec d'abord des tri et quadricycles « à pétrole ».

La première moto Peugeot a dû voir le jour un peu avant 1900.

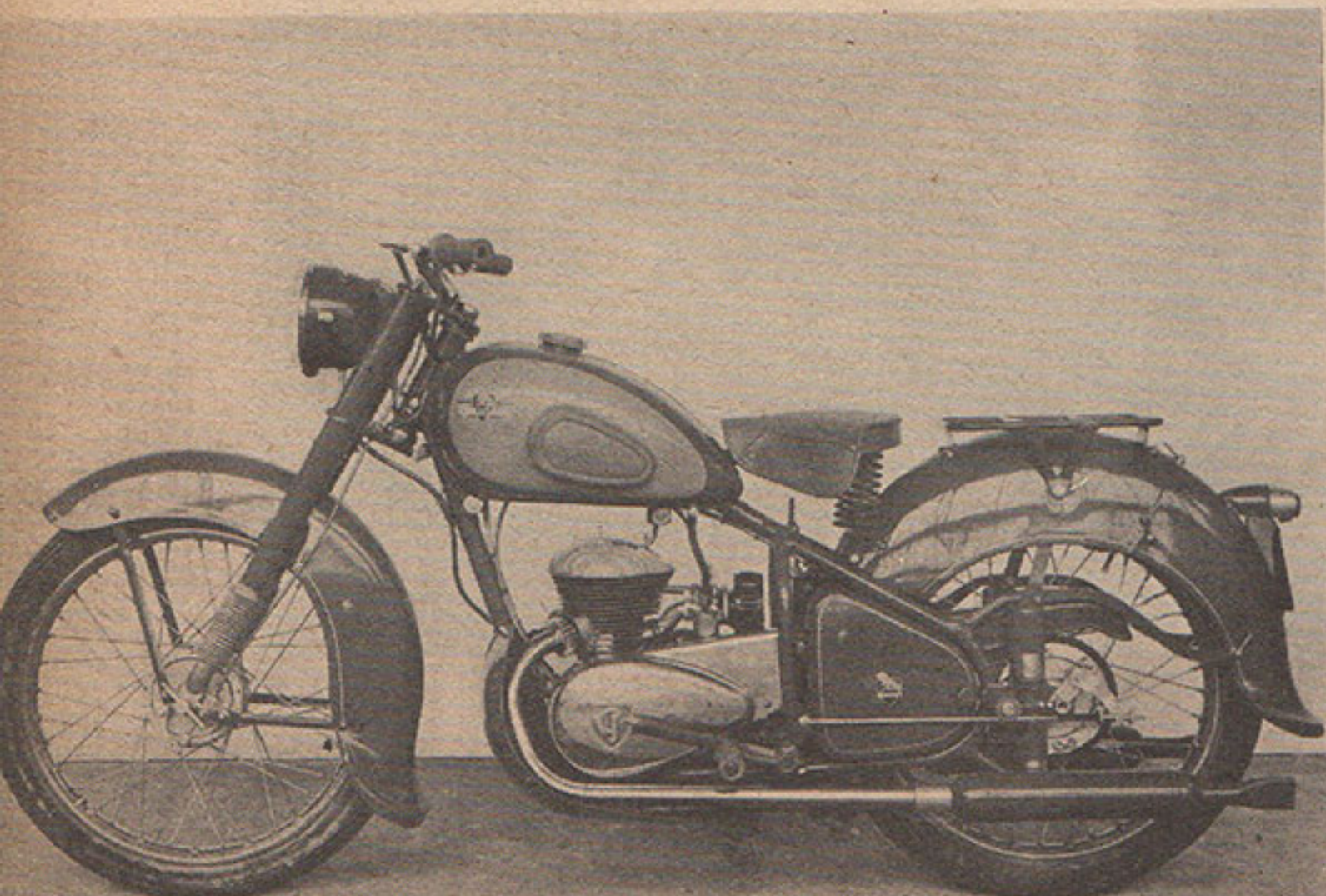
Jusqu'en 1926 toutes les productions de la marque, autos, motos et cycles, étaient groupées en un seul bloc, mais à partir de cette date et en raison de la diffusion sans cesse croissante dans chaque domaine, une société autonome fut créée pour la construction des deux-roues, vélos et motos, dans les usines de Beaulieu-Valentigney en bordure du Doubs.

Cette Franche-Comté est le pays des hommes tenaces et clairvoyants :

« Comtois rends-toi! nenni ma foi! » disaient en leur patois les vieux du pays.

Tenaces les Peugeot l'ont toujours été, on s'en rend compte aujourd'hui, encore; clairvoyants ils le furent aussi en devinant tout l'intérêt de la compétition, la gloire et le succès qui récompensaient les vainqueurs.

*Le 125 cm<sup>3</sup> T.C.L.*



Dès 1905, Peugeot court, gagne ou bat des records (déjà plus de 120 à cette époque); son palmarès sans cesse enrichi renforce sa réputation et son prestige.

Aujourd'hui les usines de Beaulieu couvrent 200.000 m<sup>2</sup>, occupent 3 500 ouvriers et produisent en bicyclettes, cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et motos aux environs de 200.000 machines par an.

La gamme des motorisés est ainsi très complète puisqu'elle couvre toutes les cylindrées courantes de 50 à 250 cm<sup>3</sup>. Dans chaque catégorie, plusieurs versions sont d'ailleurs offertes à la clientèle; voici du reste les principaux modèles catalogués :

Enders Max.

### CYCLOMOTEURS BIMA

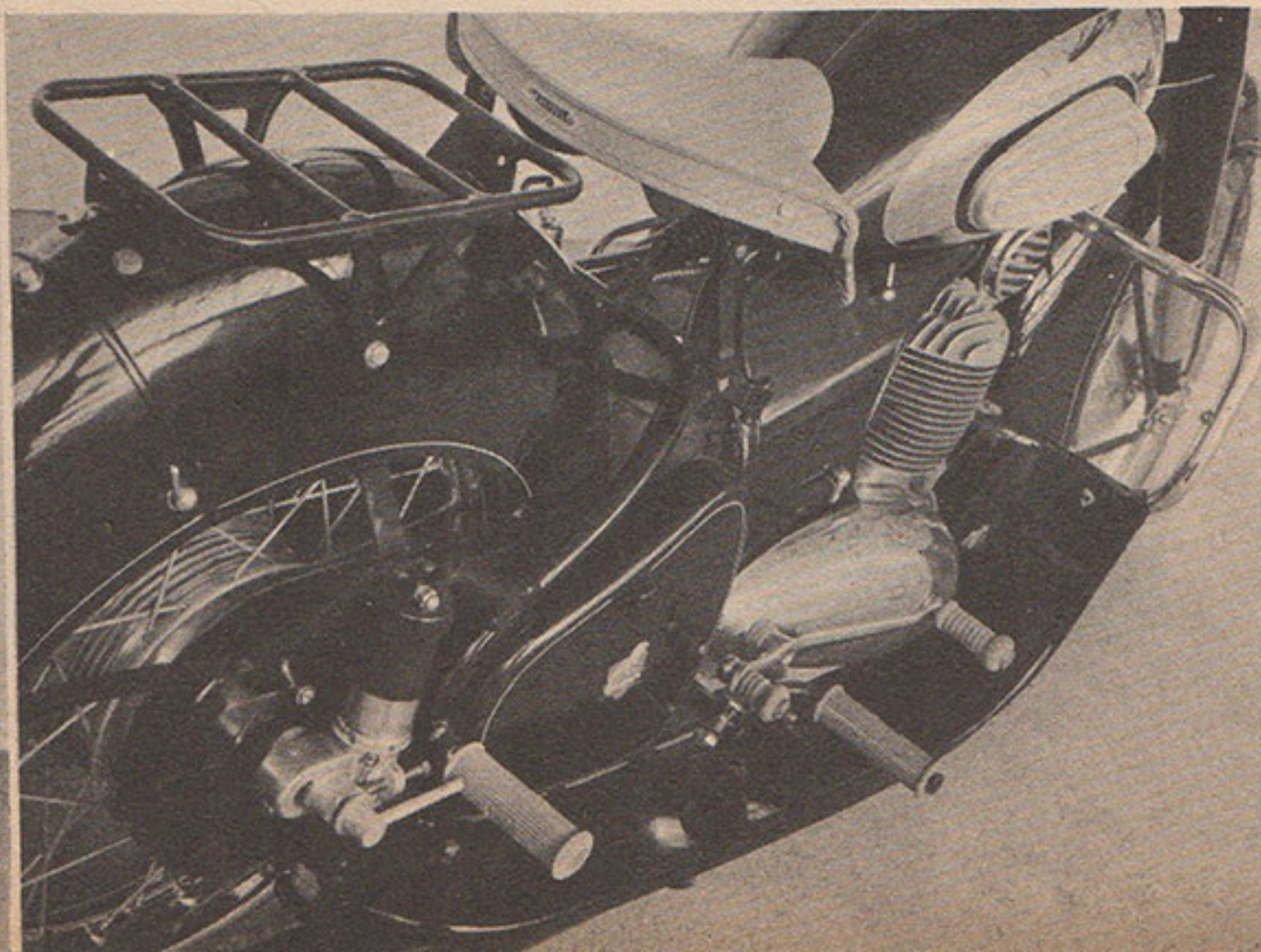
Trois types tous équipés du même moteur deux-temps, sous-pédalier à transmission par galet sur la roue arrière avec embrayage et décompresseurs synchronisés par commande au réservoir.

Le Bima standard est avec fourche rigide. Prix : 38 840 fr.

Le Bima Luxe avec fourche télescopique et deux freins à tambour. Prix : 45 965 fr.

Le Bima Grand-luxe à moyeux monobloc, présentation et finition très poussées. Prix : 50 556 fr.

*Carter secondaire étanche  
et marchepieds protecteurs  
sur la 250 cm<sup>3</sup>*





## VÉLOMOTEURS

Ceux-ci sont proposés en deux cylindrées 100 et 125 cm<sup>3</sup>.

Les 100, 98 L et 98 G.L sont équipés du moteur licence Villiers, deux vitesses commandées au guidon. Ils valent respectivement 81 185 et 86 274 fr., le plus cher possédant un équipement plus étoffé et plus luxueux.

Les 125 cm<sup>3</sup> se subdivisent en deux types différents, ceux à trois vitesses avec commande à main pour le modèle 57 TA à 105 826 fr. et par sélecteur au pied sur la 57 TAS à 110 404 fr. et le 57 TC à 122 618 fr. qui, en plus de son équipement de luxe, possède un double échappement à sorties indépendantes.

Le 56 TL. 4 est, lui, un quatre vitesses par sélecteur en pied, remarquablement équipé pour la protection du conducteur et celle des organes mécaniques. C'est un modèle convenant parfaitement pour l'usage courant et le tourisme en solo et duo. Son prix : 138 089 fr. Précisons que tous les modèles 125 sont à suspension intégrale, télescopique à l'avant et coulissante à l'arrière.

## SCOOTERS

Deux modèles en 125, un en 150 cm<sup>3</sup>.

C'est un 125, deux temps à trois vitesses commandées au guidon et transmission par chaîne sous carter. La carrosserie habille un châssis tubulaire à suspension intégrale sur anneau Neiman (c'est également Neiman qui équipe tous les modèles en anti-vol). Les roues sont de 3,5 x 8 avec frein à tambour de 130 mm. Suivant leur équipement les deux 125 valent respectivement 142 365 et 149 265 fr.

A part la cylindrée le scooter 150 cm<sup>3</sup> a les mêmes caractéristiques générales que les deux 125 cm<sup>3</sup>.

## LES MOTOS

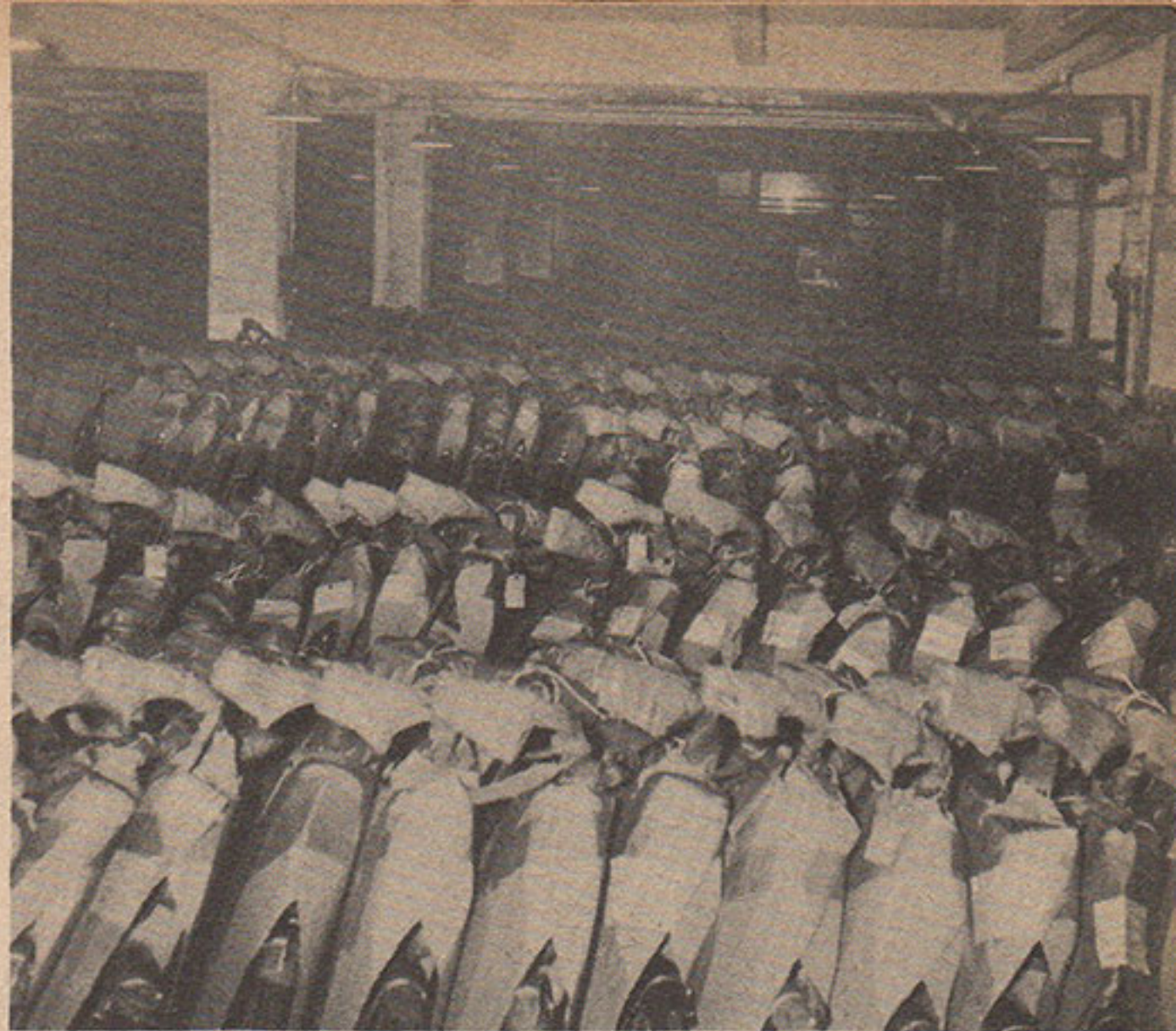
Peugeot nous offre d'abord quatre 175 dont trois de caractéristiques générales semblables, mais différant dans les détails et les équipements. Naturellement, toujours moteur deux temps à quatre vitesses par sélecteur, suspension intégrale, avant télescopique (à amortisseurs hydrauliques sur la TC 4), et arrière coulissant. Les prix de ces trois modèles oscillent entre 141 960 et 171 476 fr.

La quatrième de cette famille, la 176 G.S. est une Grand-Sport directement dérivée du fougueux racer qui triompha au Bol d'Or; elle s'adresse donc à une clientèle d'amateurs qualifiés; elle est cataloguée 191 781 fr.

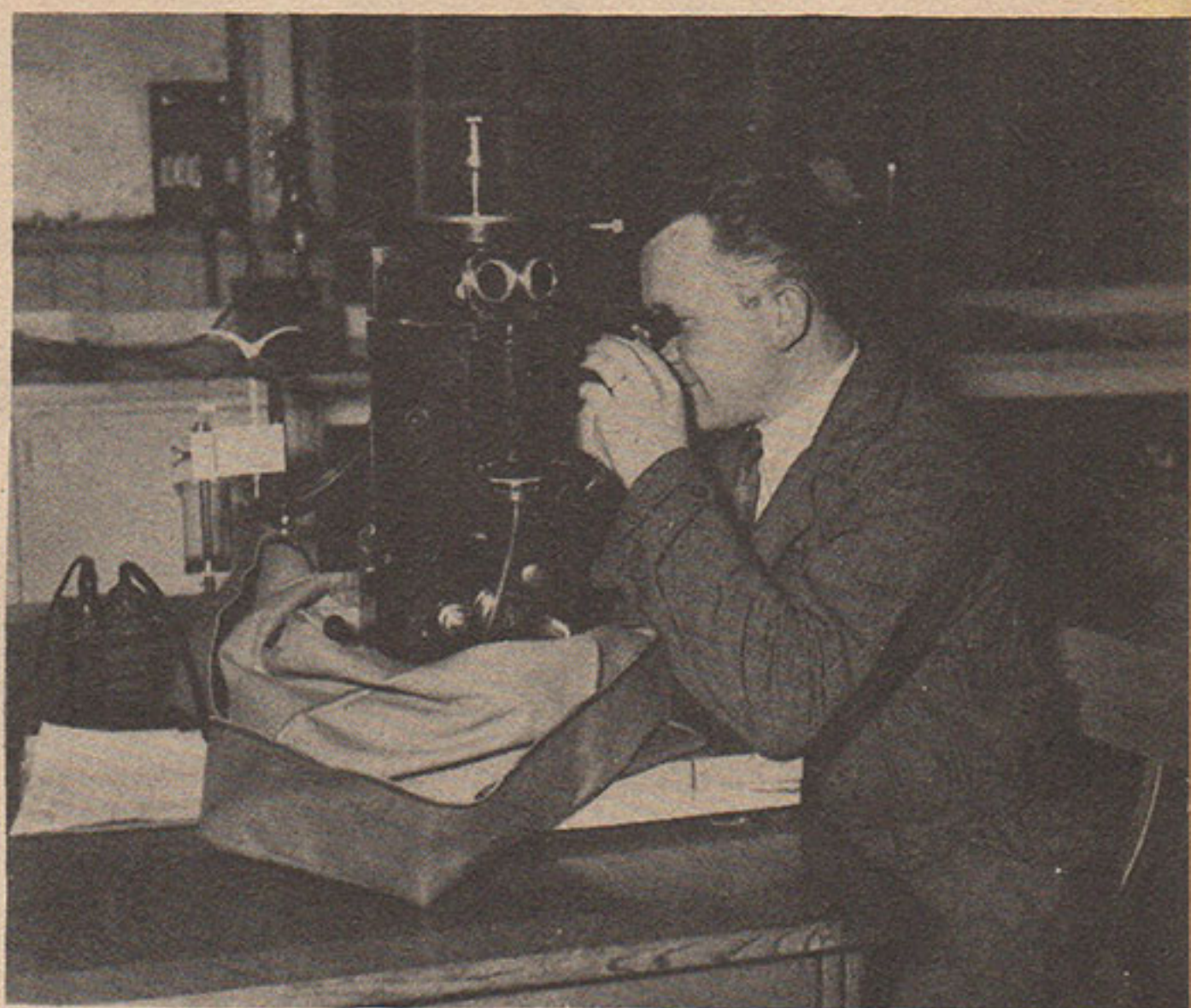
Vient enfin la 250 cm<sup>3</sup> avec son bicylindre deux temps face route d'une puissance de 13 ch. C'est une machine de grand parcours à moyenne élevée dont la souplesse silencieuse sera appréciée du conducteur comme du passager; elle est, elle aussi, équipée d'une boîte quatre vitesses à sélecteur, d'une suspension télescopique intégrale (à amortisseurs hydrauliques sur le modèle luxe, dont la protection a été très poussée).

La 256 TC 4 A vaut 199 207 fr. et la 256 TC 4 E, 218 545.

Il convient, enfin, pour terminer cette nomenclature de mentionner le tri Peugeot qui depuis de nombreuses années rend économiquement d'indiscutables services à une quantité d'entreprises de toutes importances. Son moteur 125, refroidi par ventilateur, développe 4,5 ch et les rapports de la boîte lui permettent de passer partout avec une charge utile de 150 kg. Les modèles actuels sont équipés de roues interchangeables. Suivant le genre de caisse ce tri vaut de 159 797 à 187 939 fr.



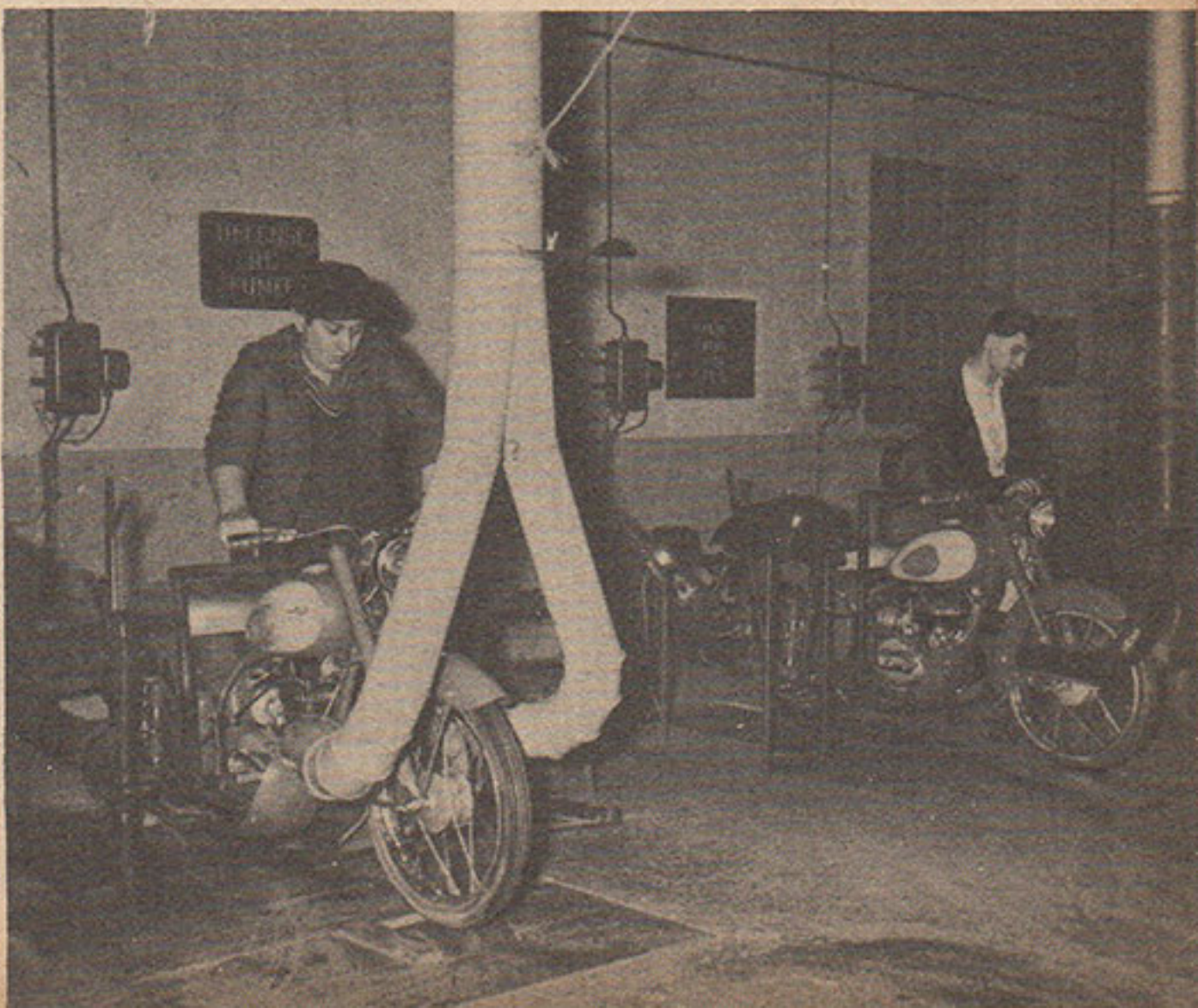
*Un stock imposant de cyclomoteurs BIMA avant expédition.*



*Appareil de contrôle de précision.*



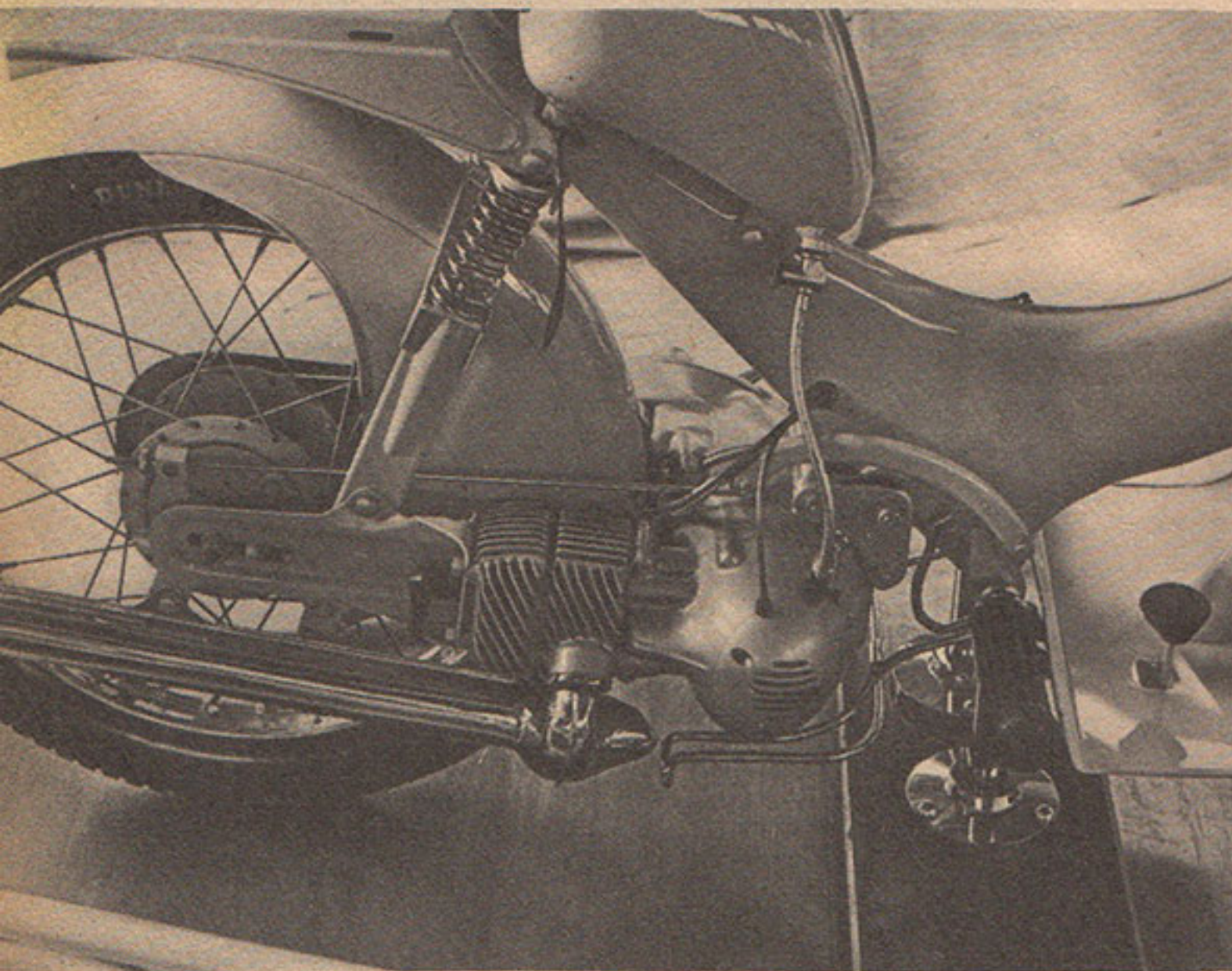
*Rodage au banc des machines.*



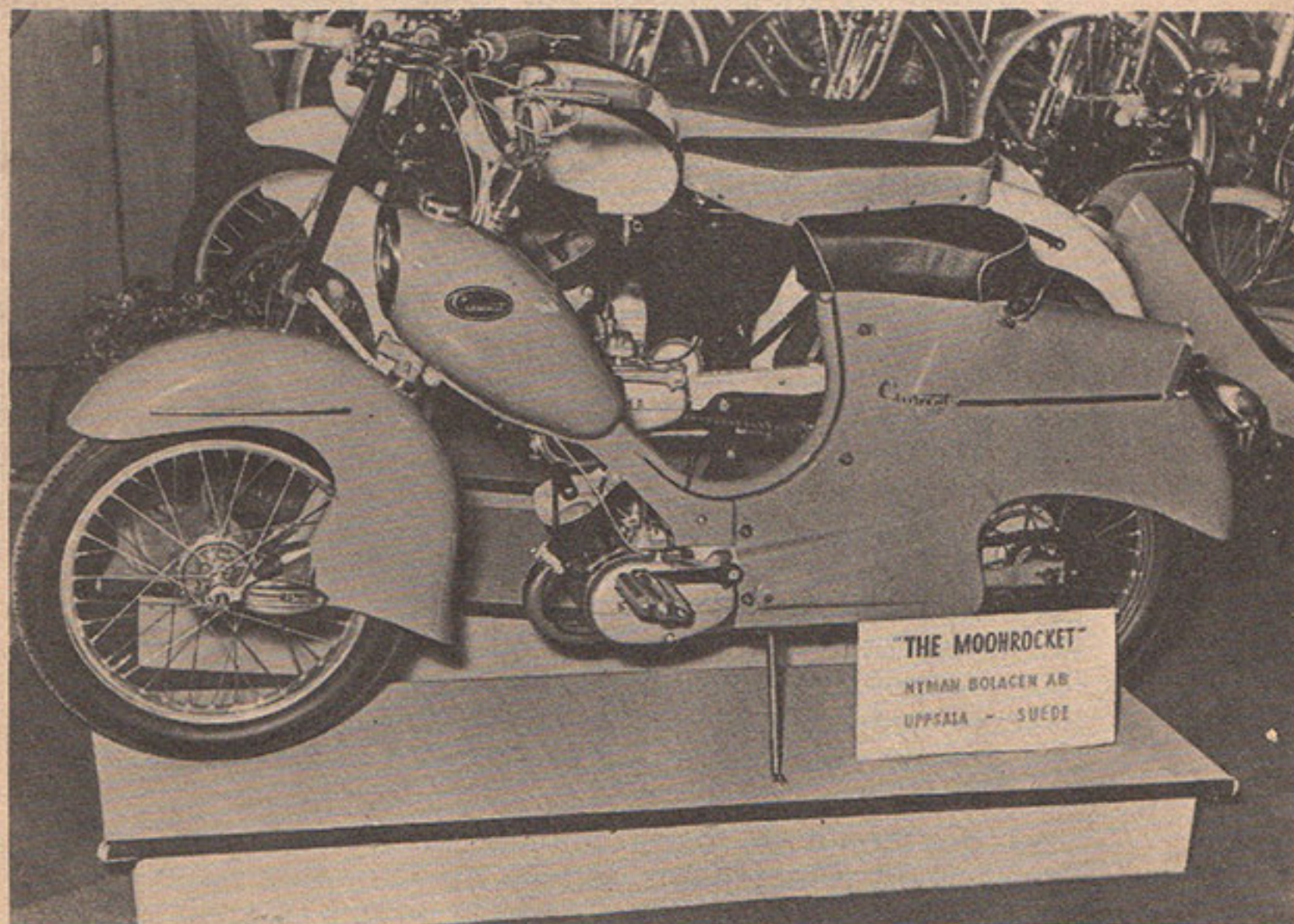


# VU AU SALON

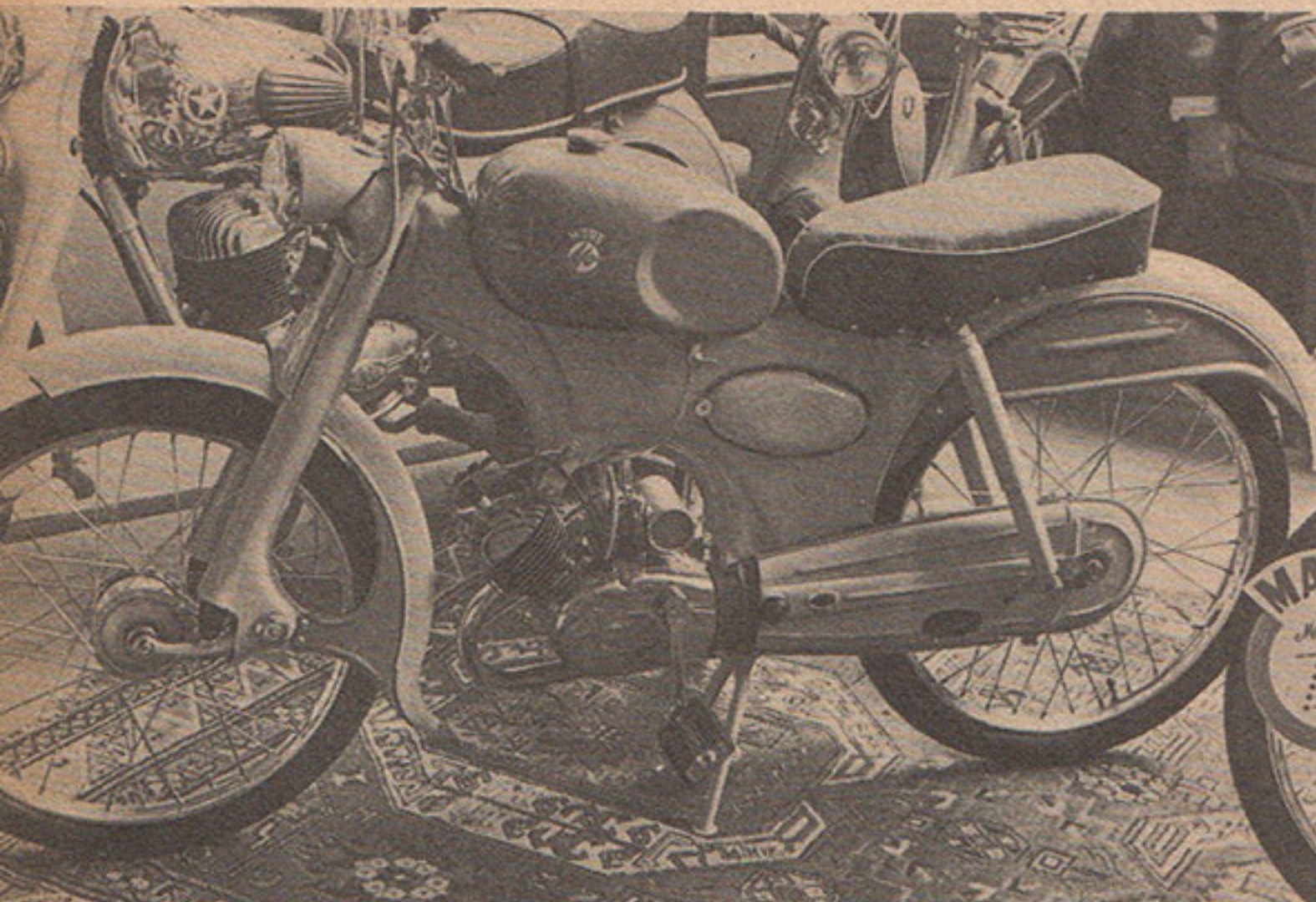
**S**uivant de très près le Salon de Bruxelles, l'exposition genevoise n'a pas apporté beaucoup de nouveautés. L'appareil de notre reporter a néanmoins retenu quelques constructions et détails intéressants qui, pour n'être pas toujours nouveaux, ne méritent pas moins d'être signalés.



*L'effort que fait l'industrie anglaise afin de conquérir une place intéressante sur le marché des cyclomoteurs est caractérisé par le « Dandy 70 » de B.S.A., dont notre cliché présente le moteur et la suspension arrière.*



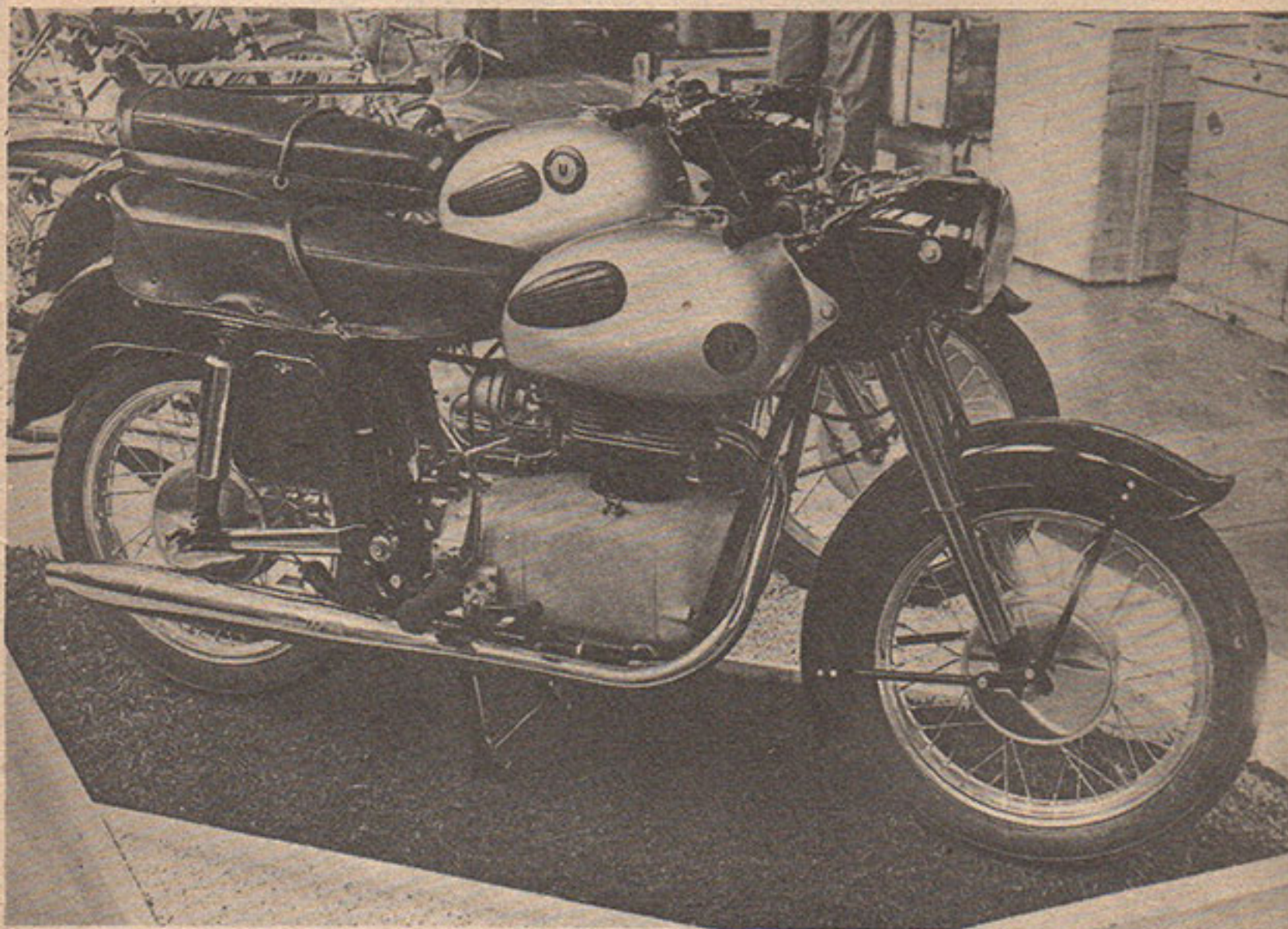
*La Suède s'intéresse à son tour au cyclomoteur. Le « Crescent Moonrocket » est propulsé par le 50 cm<sup>3</sup> Sachs. Le carénage prend ici des proportions inquiétantes pour un cyclomoteur.*



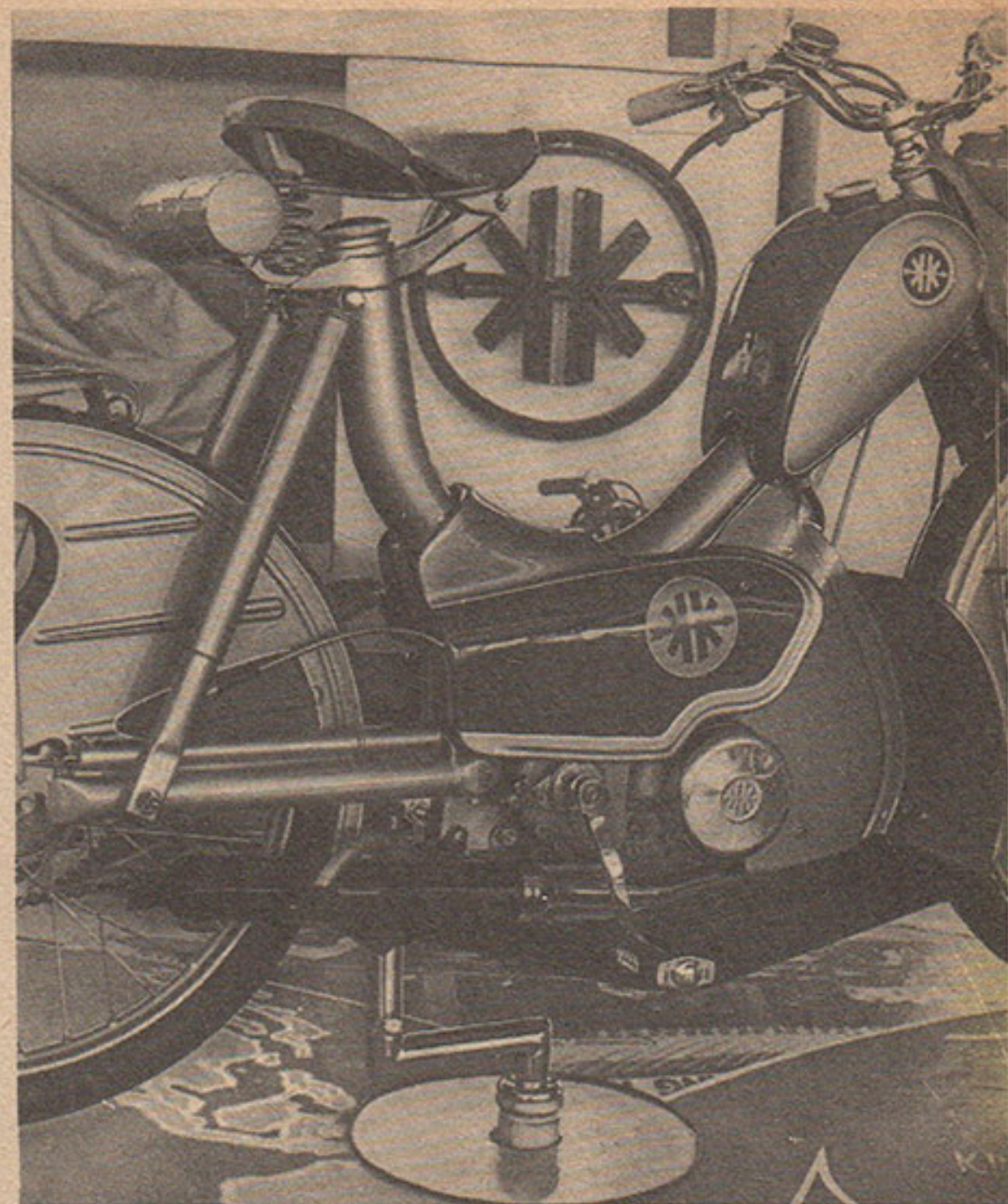
*Les usines Mars de Nuremberg présentent ce cyclomoteur « sport » baptisé « Monza ». Ce Moped est équipé du 50 cm<sup>3</sup> JLO.*



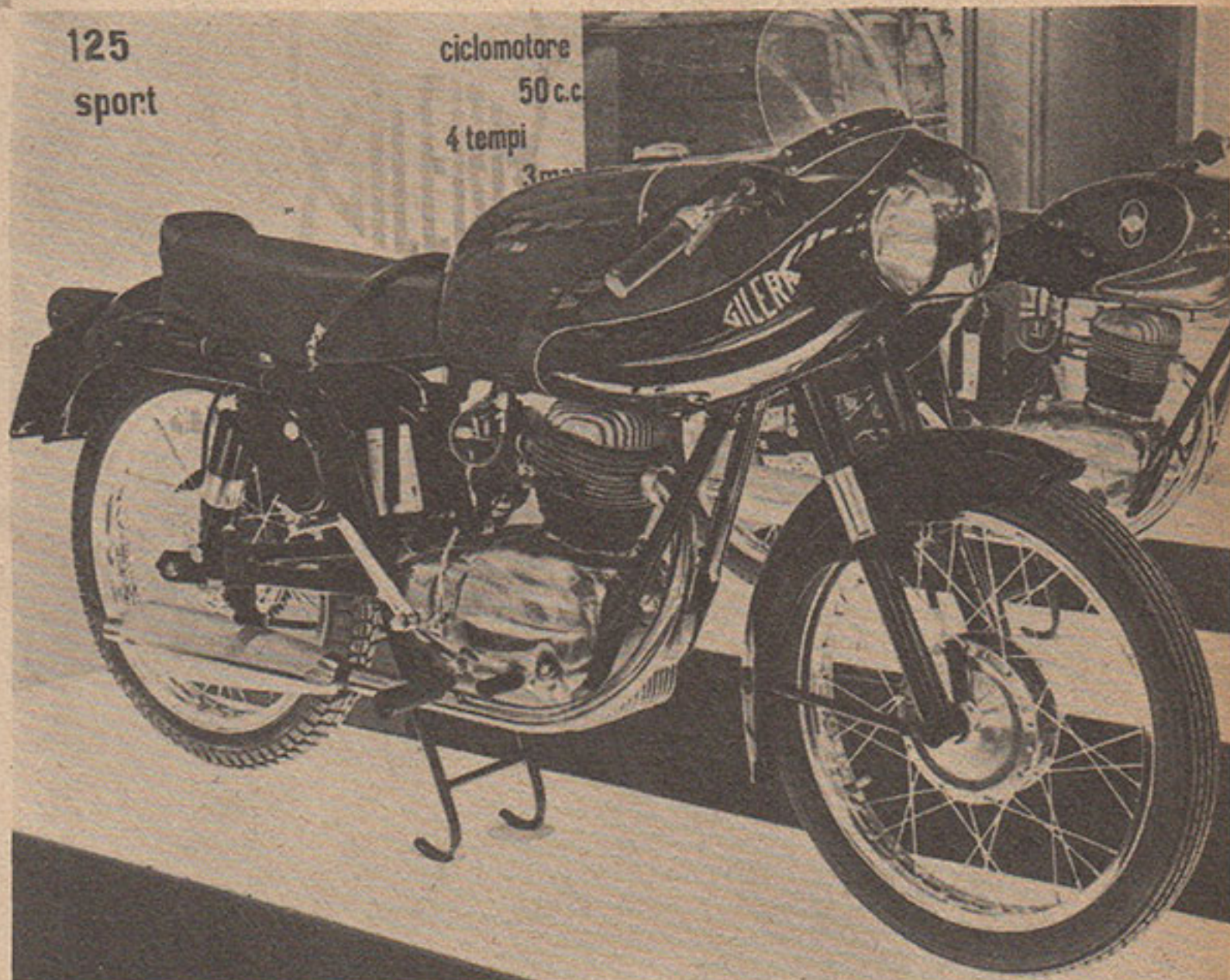
# DE GENÈVE



*La 250 cm<sup>3</sup> culbutée Universal (production suisse) est équipée d'une suspension AR oscillante et d'une transmission acatène. Elle séduit par la netteté de ses lignes.*



*Kreidler a présenté ce cyclo-scooter à suspension intégrale. Remarquez le « plancher » flexible permettant de pédaler.*



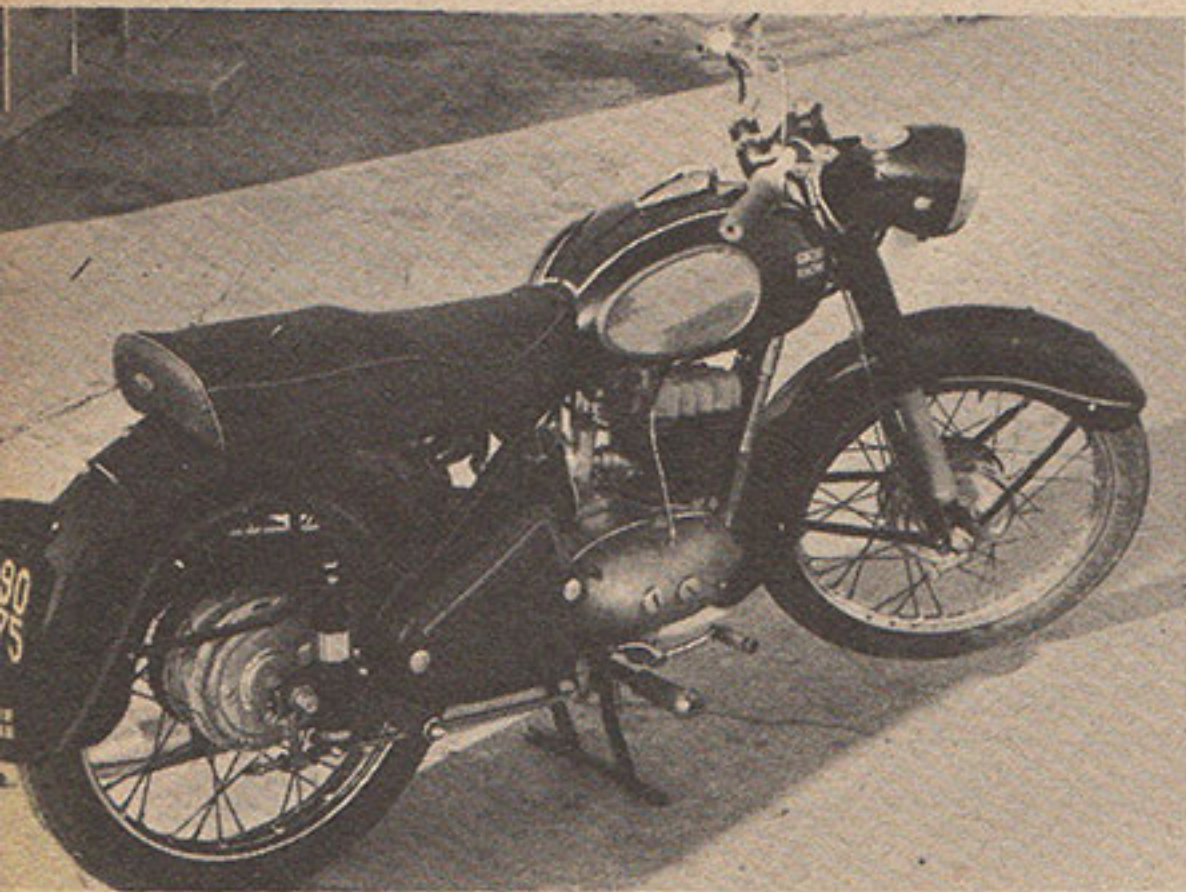
*La nouvelle 125 cm<sup>3</sup> Gilera-Supersport est équipée d'un réservoir « banane » dû au service « Course » de la célèbre marque d'Arcore. La vitesse de pointe de cette belle machine serait de 110 km/h.*



*Une des rares nouveautés du salon de Genève : le scooter 125 cm<sup>3</sup> T.W.N.-Tessy. Nous reviendrons ultérieurement sur cette intéressante construction.*



# TESTS...



## 175 GNOME-RHONE

Lors de notre essai de cette machine (voir n° 165) nous écrivions que les accélérations et la souplesse de conduite se resentaient de l'adoption d'un pignon de sortie de boîte de 16 dents, et qu'un 15 dents pallierait sensiblement les inconvénients d'une courbe de puissance pointue, sans que la vitesse de pointe soit sensiblement diminuée.

Le second essai effectué à Montlhéry confirme pleinement notre point de vue, et tout porte à croire que le constructeur livrera dorénavant cette 175 avec 15 dents en sortie de boîte, le 16 dents étant monté sur demande pour les conducteurs sportifs.

Il est intéressant de comparer les résultats obtenus, en se reportant aux tableaux ci-contre.

Remarquons tout de suite que lors de l'essai en 15 dents, le vent atteignait 5 m/s, contre 3 m/s lors de l'essai avec le 16 dents; malgré le braquet plus court ceci constituait un léger handicap.

Néanmoins, la vitesse en position touriste est supérieure de 1 km environ, pour un accroissement de régime de 334 tr/mn; ceci démontrant une meilleure utilisation de la puissance pour la conduite normale; puissance maxi. : 9,75 cv à 5 700 tr/mn.

En définitive, c'est ce facteur seul qui compte, car non seulement il est rare que l'on tire à fond sur un moteur, mais encore il ne viendrait pas à l'esprit de piloter une machine de série en position « racing ». Il faut également songer aux exigences de la circulation urbaine, à l'usage en duo, à la surcharge possible des bagages, toutes choses qui exigent de pouvoir disposer de la puissance maximum en position touriste.

Or, avec un 15 dents, le 175 cm<sup>3</sup> Gnome et Rhône se transforme agréablement : plus besoin de faire patiner l'embrayage pour démarrer, reprises plus immédiates, accélération en 4<sup>e</sup> encore sensible.

Passons rapidement sur la vitesse maximum en position allongée, inférieure de 5 km environ par rapport au 16 dents, pour un régime voisin, à 100 tours près, pour en venir aux accélérations effectuées seulement sur 100 et 200 m, distances sur lesquelles le braquet plus court doit manifester tous ses avantages : sur le 100 m, nous enregistrons un gain important, se chiffrant à 4/5 alors que sur le 200 m, les performances s'égalisent à 1/5 près. Au-delà, le 16 dents reprend l'avantage, et point n'est besoin de le démontrer, tout au moins dans le cas d'une utilisation extrême.

Accélérations plus vigoureuses à faible allure et vitesse de pointe peu diminuée concourent à donner sur le circuit routier

une moyenne sensiblement équivalente : 85, 408 km/h avec 15 dents, contre 85,585 km/h avec 16 dents.

La conclusion s'énonce d'elle-même :

Un pignon de sortie de 15 dents permet en utilisation touriste des performances supérieures, et une conduite plus facile. Quant au 16 dents, il n'est valable que pour la conduite sport, en solo.

### PIGNON DE 15 DENTS

**Démultiplications** : 1<sup>re</sup> : 20,3; 2<sup>e</sup> : 12,6; 3<sup>e</sup> : 9,14; 4<sup>e</sup> 7,2.

**Réglages** : gicleur, 160; bougie Marchal, 33. R.R.; Super-Azur + 8 % d'huile SAE 40/50; avance à l'allumage, 2,4 mm.

**Conditions atmosphériques** : sec, vent de 5 m/s.

**Piste de vitesse** (2 548 m) :

Tour lancé, position touriste : 1' 33" 4/5; moy. : 97,800 km/h, 5 774 tr/mn.

Tour lancé, position allongée : 1' 25" 2/5; moy. : 107,419 km/h, 6 343 tr/mn.

**Circuit routier** (9 181 m) :

Meilleur tour : 6' 27"; moy. : 85,408 km/h.

**Accélérations** :

100 m en 7" 4/5; moy. : 46,080 km/h, I, II, III.

200 m en 13"; moy. : 55,368 km/h, I, II, III, IV.

### PIGNON DE 16 DENTS

**Démultiplications** : 1<sup>re</sup> : 19,14; 2<sup>e</sup> : 11,82; 3<sup>e</sup> : 8,62; 4<sup>e</sup> : 6,75.

**Réglages** : gicleur, 160; bougie Marchal 33. R.R.; Super-Azur + 8 % d'huile SAE 40/50; avance à l'allumage; 2,4 mm.

**Conditions atmosphériques** : sec; vent de 3 m/s.

**Piste de vitesse** (2 548 m) :

Tour lancé, position touriste : 1' 34" 4/5; moy. : 96,768 km/h; 5 440 tr/mn.

Tour lancé, position allongée : 1' 21" 2/5; moy. : 112,698 km/h, 6 240 tr/mn.

**Circuit routier** (9 181 m) :

Meilleur tour : 6' 21" 1/5; moy. : 85,585 km/h.

**Accélérations** :

100 m en 8" 3/5; moy. : 41,850 km/h, I, II.

200 m en 12" 4/5; moy. : 56,250 km/h, I, II, III.



**250 série**  
**PEUGEOT 175 course**  
**125 sport**

Grâce à l'amabilité de notre ami Bouin, nous avons pu procéder à l'essai de plusieurs Peugeot, dont une 125 cm<sup>3</sup> sport particulièrement intéressante. La 250 était une machine strictement de série, quant à la 175 compétition, il s'agissait de la monture personnelle de Bouin, telle qu'elle se présentait pour la côte Lapize, avec boîte de vitesses de série.

**250 série :**

Nous avons publié l'essai d'une des premières 250 cm<sup>3</sup> sorties en série, dans notre numéro 131; rappelons brièvement les performances :

# ... à MONTLHÉRY



PISTE DE VITESSE (2 548 m).  
 Un tour lancé, position allongée : 1' 19", 116,122 km/h.  
 Pignon 14 dents.  
 Un tour lancé, position touriste : 1' 28", 104,246 km/h.  
 Pignon 14 dents.  
 Un tour lancé, position allongée : 1' 17" 3/5, 118,670 km/h.  
 Pignons 15 dents.  
 Un tour lancé, position touriste : 1' 30", 101,929 km/h.  
 Pignon 15 dents  
 CIRCUIT ROUTIER (9 181 m). — Meilleur tour lancé :  
 6' 13", moyenne : 88,613 km/h.  
 FREINAGE : de 50 km/h, à l'arrêt complet, action sur les  
 deux freins : 7,50 m.  
 VITESSE MAXIMUM sur les intermédiaires, en conduite  
 sport (14 dents) :  
 1<sup>re</sup> : 40-45 km/h ; 2<sup>e</sup> : 70-75 km/h ; 3<sup>e</sup> : 85-90 km/h.  
 VITESSE sur les intermédiaires, conduite touriste  
 (14 dents) :  
 1<sup>re</sup> : 25-30 km/h ; 2<sup>e</sup> : 55-60 km/h ; 3<sup>e</sup> : 70/75 km/h.  
 En quatrième le moteur reprend correctement à partir  
 de 60 km/h.  
 RÉGLAGES D'ESSAI :  
 — Super carburant + 8 % de Motul SAE 50 ;  
 — Gicleur de 36 ;  
 — Aiguille en position d'origine ;  
 — Bougies Marchal 32/2.

La 250 Peugeot a bénéficié depuis de différentes améliorations, dont un carter secondaire étanche, une fixation renforcée des silencieux, sans oublier une sensible diminution des vibrations et des bruits de tôlerie.

Cette machine nous intéressait surtout au point de vue accélérations, test que nous n'avions point effectué lors de notre essai précédent. Par la même occasion, nous avons « tiré » cette mécanique sur l'anneau de vitesse, simplement par curiosité car son faible kilométrage ne permettait pas d'obtenir la performance maximum, d'autant plus qu'il soufflait ce jour un vent de 5 à 8 m/s.

#### Résultats de l'essai :

**Conditions atmosphériques :** froid, vent de 5 à 8 m/s.  
**Réglages :** gicleur, 37 ; bougies Marchal CR 34. Super B.P. + 8 % huile Energol H.V.

**Piste de vitesse (2 548 m) :**  
 Tour lancé, position touriste : 1' 31" ; moy. : 100,809 km/h.  
 Tour lancé, position allongée : 1' 23" 1/5 ; moy. : 110,260 km/h.

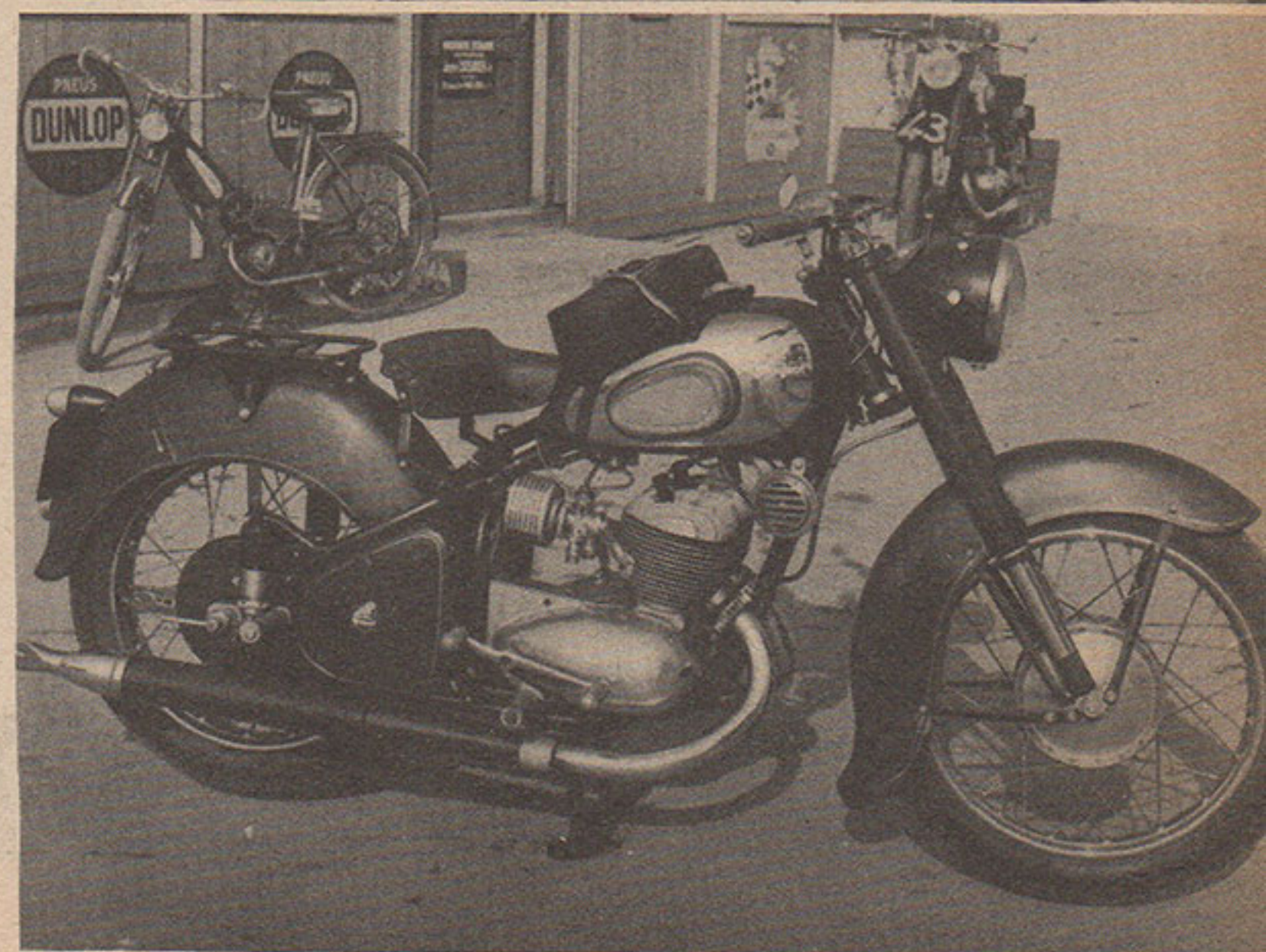
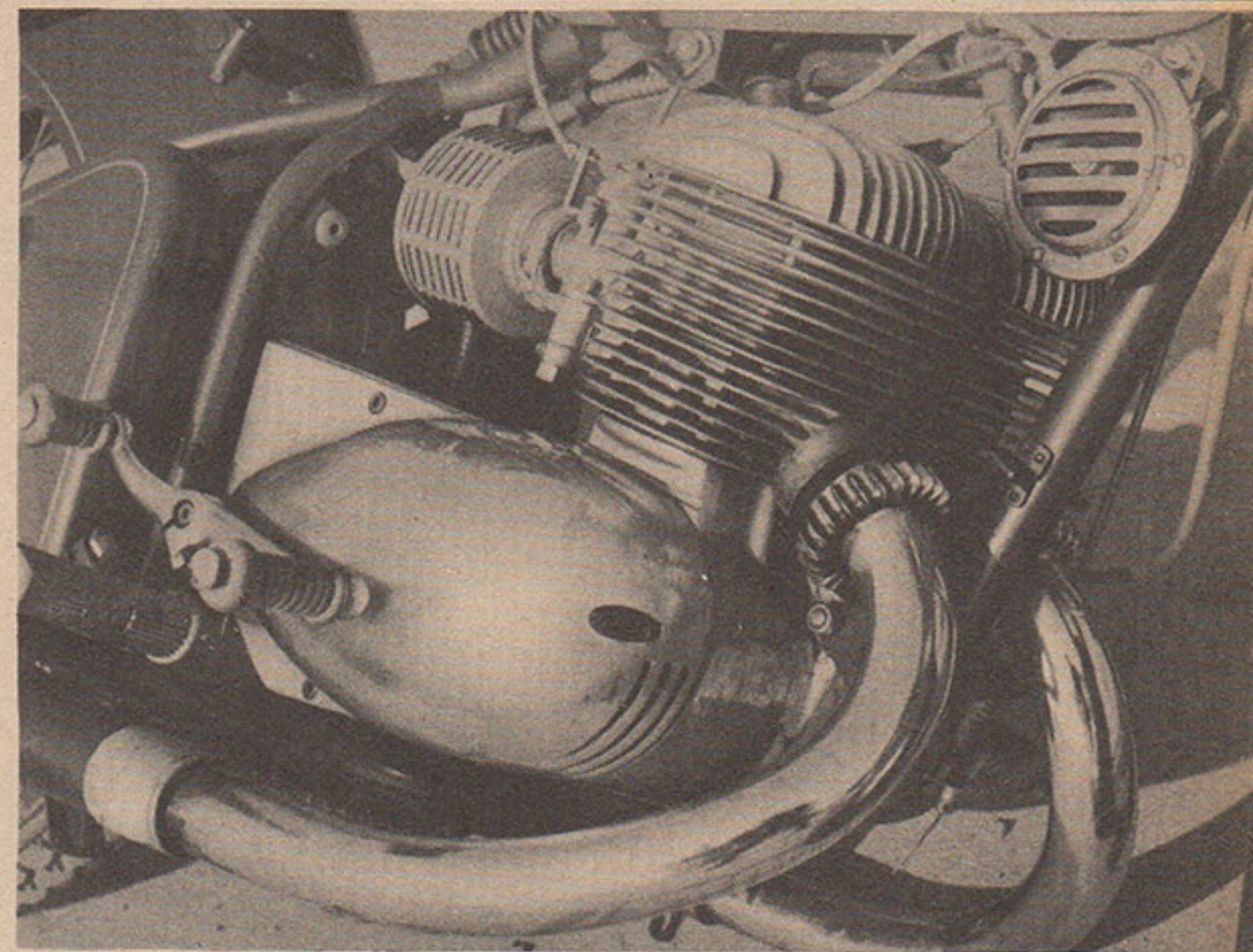
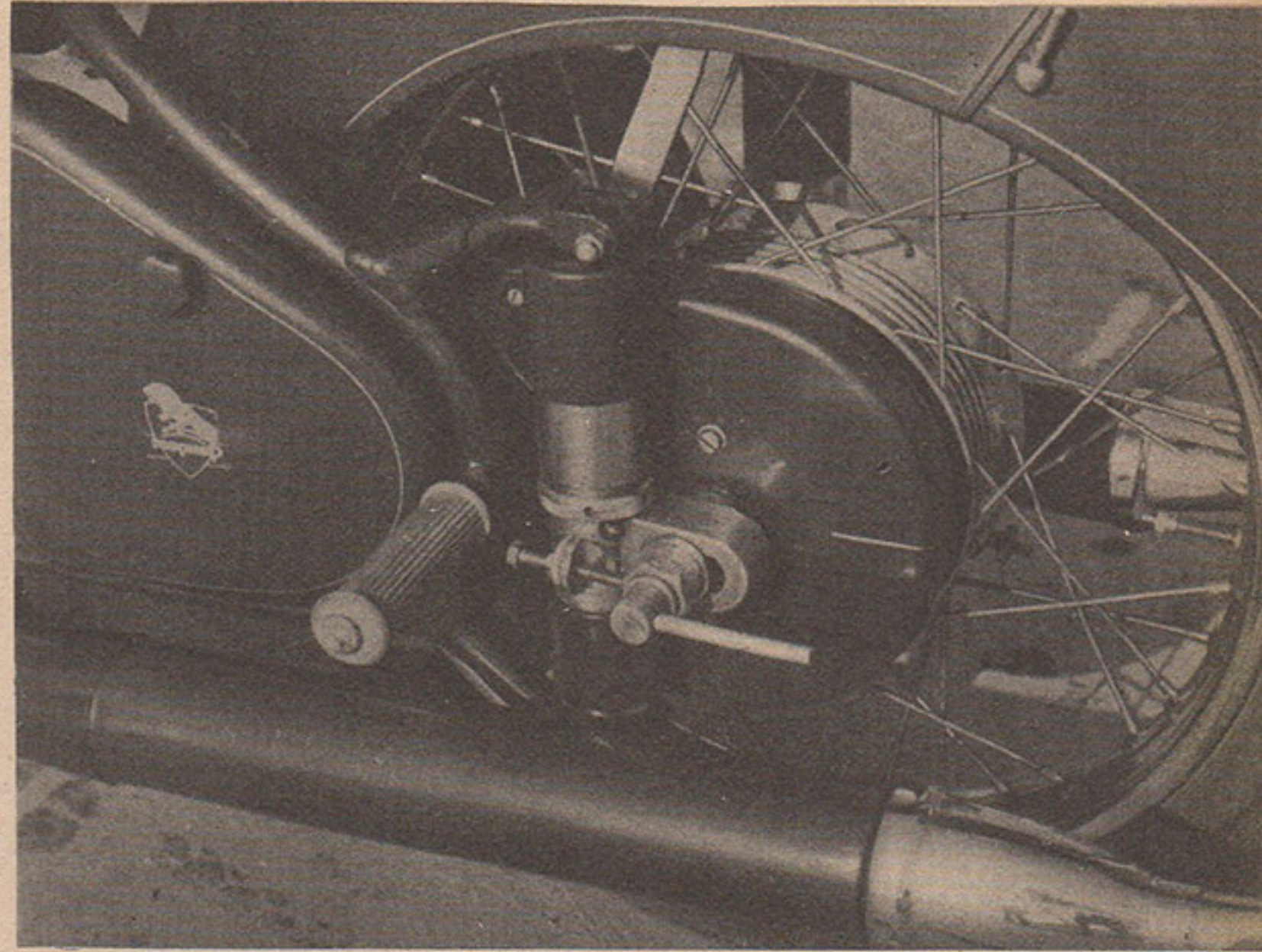
**Accélérations :**  
 100 m en 8" ; moy. : 45 km/h.  
 200 m en 13" 3/5 ; moy. : 52,920 km/h.  
 300 m en 17" 1/5 ; moy. : 62,784 km/h.  
 400 m en 20" 3/5 ; moy. : 69,894 km/h.

Les temps d'accélérations appellent quelques commentaires : comme tous les « twins » deux-temps, la 250 Peugeot accélère en souplesse, sans arrachement brutal au départ, ceci étant dû au couple-moteur relativement faible à bas régime. Cette caractéristique apparaît nettement lorsque l'on considère le temps mis pour parcourir chaque fraction de 100 m, et la progression marquée de la moyenne à partir du 200 m :

Le premier 100 m demande 8", le second 5" 3/5, mais sur le troisième, nous descendons à 3" 3/5 et terminons le quatrième et dernier en 3" 2/5, avec l'excellente moyenne de 69,894 km/h sur 400 m.

Signalons que cette machine était équipée de série d'un pignon de sortie de 14 dents.

*La 250 cm<sup>3</sup> Peugeot possède maintenant un carter de chaîne secondaire étanche. Sur la photo du milieu, on remarque les orifices d'aération de la dynamo. Les tôles latérales enfermant le carburateur avaient été démontées pour les besoins de la prise de vue.*





# TESTS à MONTLHÉRY

suite de la page 19

## 175 compétition :

Cette 175, qui s'illustra sur de nombreux circuits, était équipée du moteur 1956, amoureuxment conçu, préparé et mis au point par notre ami Bouin.

Nos lecteurs comprendront qu'il ne nous est pas possible de donner les réglages particuliers de cette mécanique qui dépasse certainement les 15 ch en sortie de boîte et les 140 km/h en pointe.

Pour l'épreuve de la côte Lapize, une boîte de série avait été adoptée, donnant des rapports plus courts permettant un démarrage très sec. De même, la grande culasse carrée avait laissé place au modèle normal, afin que la température de fonctionnement soit plus rapidement atteinte.

C'est donc ce moteur que nous eûmes entre les jambes, avec les réglages et braquet de circuit. Disons tout de suite que le montage la veille de segments neufs (un serrage s'étant produit durant l'entraînement de la course de côte) ne permettait pas de maintenir le régime maximum trop longtemps, ce qui explique que nous n'ayons pu chiffrer précisément que les accélérations.

Les résultats suivants furent obtenus :

100 m en 7" 4/5; moy. : 46,080 km/h.
200 m en 11" 1/5; moy. : 64,278 km/h.
300 m en 14" 1/5; moy. : 76,050 km/h.
400 m en 17" 3/5; moy. : 81,810 km/h.

Le pignon de sortie était un 17 dents et le régime dépassait facilement les 8 000 tr/mn, ce qui pose d'ailleurs des problèmes au point de vue graissage. En effet, si à pleine ouverture du carburateur la lubrification s'effectue normalement, il n'en va pas de même lorsque le boisseau est fermé, et des amorces de serrage sont à craindre. Ceci a conduit d'ailleurs Bouin à étudier un système de graissage additionnel.

Les temps d'accélération méritent quelques commentaires : si la boîte série a permis, malgré le braquet long, un bon résultat sur 100 m, par contre, il est certain que la boîte course, avec ses rapports plus serrés aurait donné un gain sur les 200, 300 et 400 m. Le problème se pose différemment pour une course de côte, car le braquet court atténue sensiblement les trous entre chaque rapport de la boîte série.

De toute façon, les accélérations sont remarquables, et il faut aller chercher la 400 cm<sup>3</sup> Horex pour retrouver des temps à peu près équivalents.

Nous avons pu effectuer quelques tours du circuit routier, sans tirer à fond, à cause des segments neufs. La suspension arrière à coulisseaux, bien que modifiée, reste sèche, tandis que la fourche, également améliorée, s'avère très progressive. La tenue de route est correcte et le freinage puissant. En sortie de virage, il faut doser l'accélération, car en première, la roue avant décolle facilement.

Ce moteur constitue une réussite, car il allie à une puissance de pointe élevée un nombre de chevaux à bas régime non négligeable, compromis particulièrement délicat à obtenir et réalisation tout à l'honneur de notre ami Bouin.

\*  
\*\*

## 125 sport :

Il s'agit là d'une transformation réalisée sur un cylindre 125 de série. Sections de lumière et diagramme de distribution sont modifiés, le rapport volumétrique de même que le système d'échappement et les silencieux restant inchangés. Un carburateur Del Lorto de 20 mm assure l'alimentation. Nous ne nous étendrons pas sur la partie cycle, réalisée avec les moyens du bord, en utilisant un cadre de 175 et des accessoires provenant d'anciennes machines de course.

Les résultats obtenus s'avèrent très intéressants, d'autant plus que le vent atteignait 5 m/s;

### Anneau de vitesse (2 548 m) :

Un tour lancé, position touriste : 1' 49" 3/5; moy. : 88,548 km/h.

Un tour lancé, position allongée : 1' 30" 1/5; moy. : 101,703 km/h.

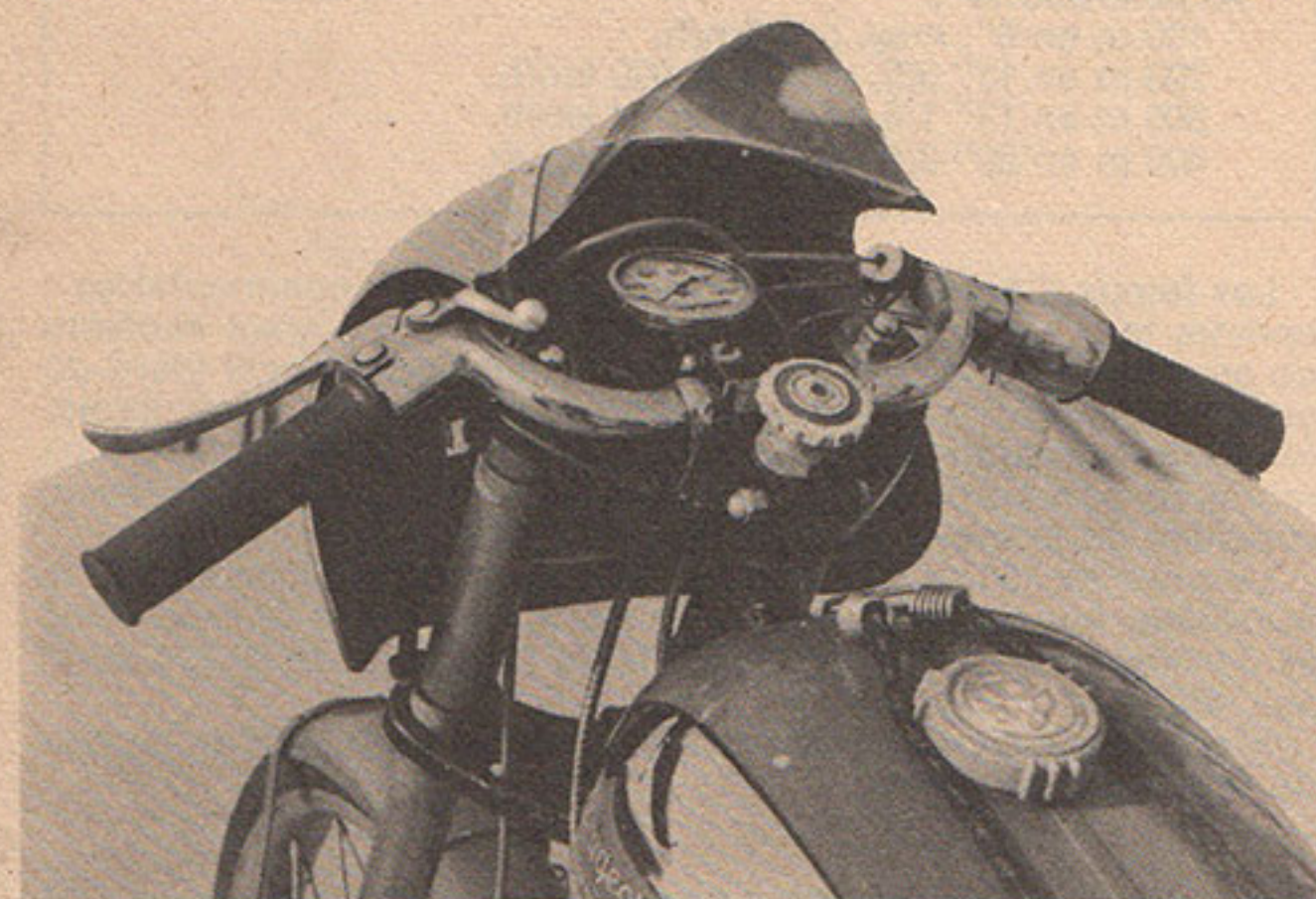
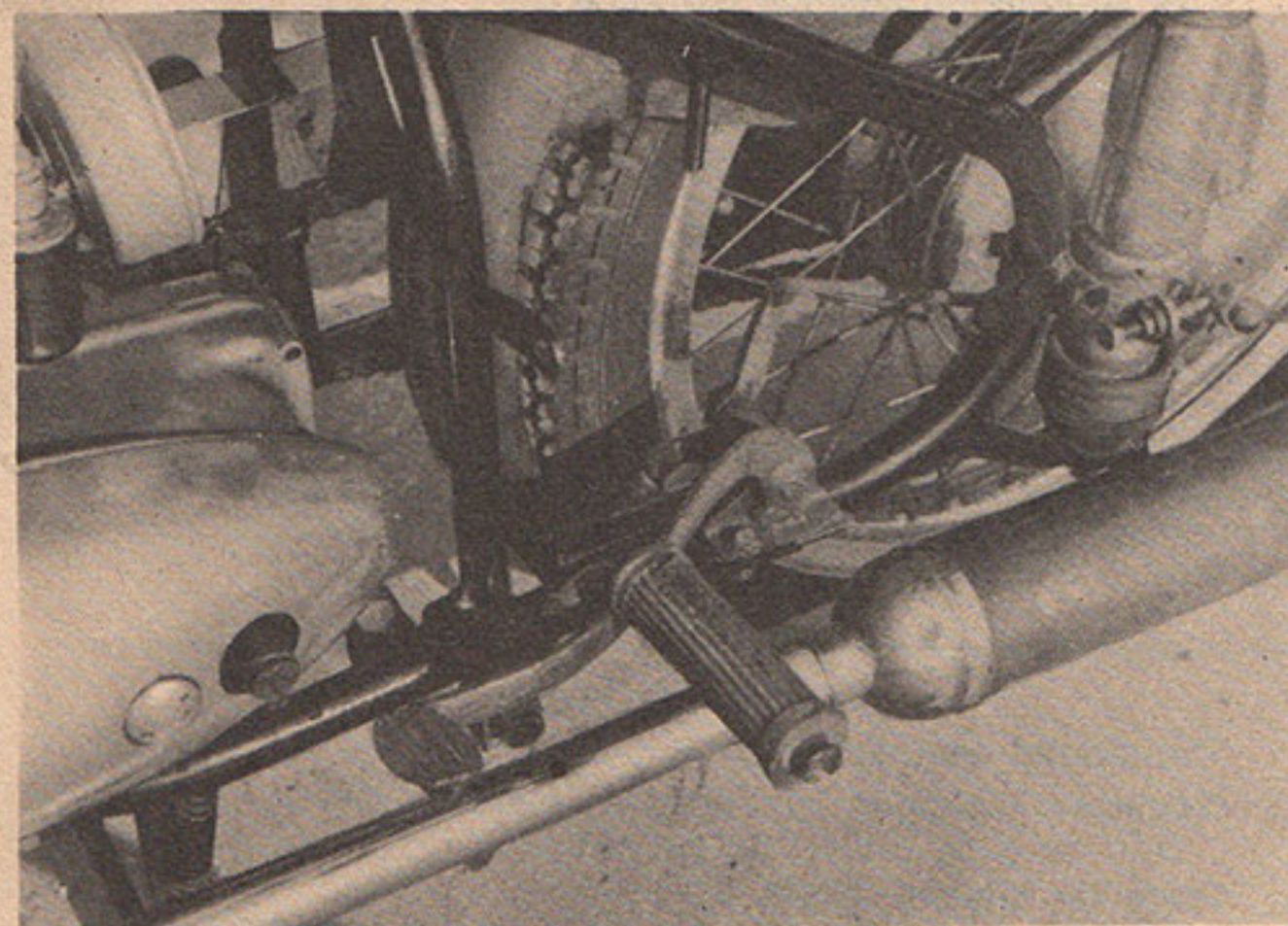
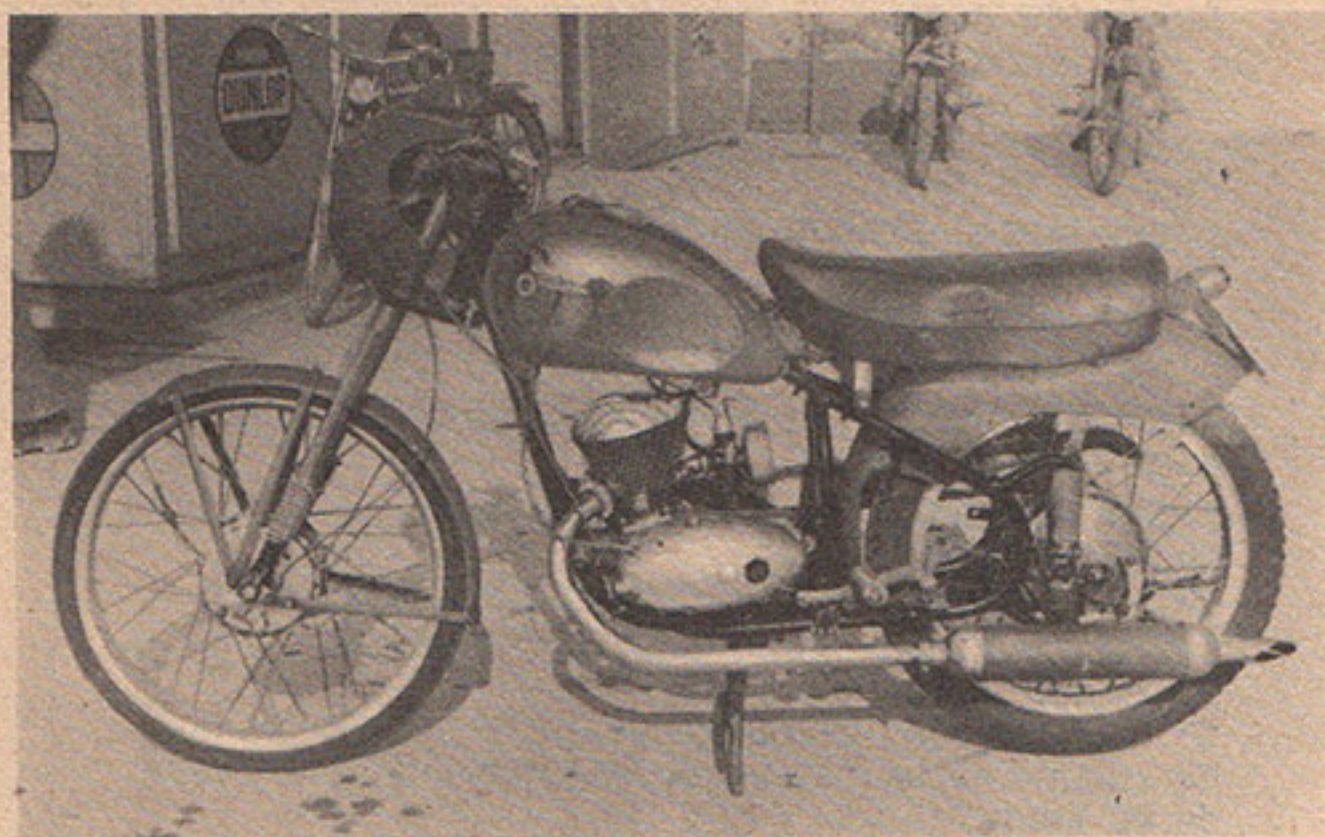
### Circuit routier : (9 181 m)

Meilleur tour : 6' 46" 3/5; moy. : 81,291 km/h.

Il faut particulièrement retenir la performance en position touriste, et, la moyenne réalisée sur le routier.

Cette transformation, relativement simple et nécessitant peu de frais, intéressera certainement nombre d'adeptes du 125 cm<sup>3</sup> qui obtiendront ainsi les possibilités routières d'une bonne 175 cm<sup>3</sup>.

R. COURT.



*Détails de la 125 cm<sup>3</sup> « sport » réalisée par Bouin, en partant d'un cylindre de série. Le cadre provient d'un 175 cm<sup>3</sup>, fourche, suspension arrière et roue d'une ancienne machine de course. La fixation du réservoir par sandow est due à la rupture d'une patte d'attache. On notera l'élégant carénage de phare, d'importation italienne.*



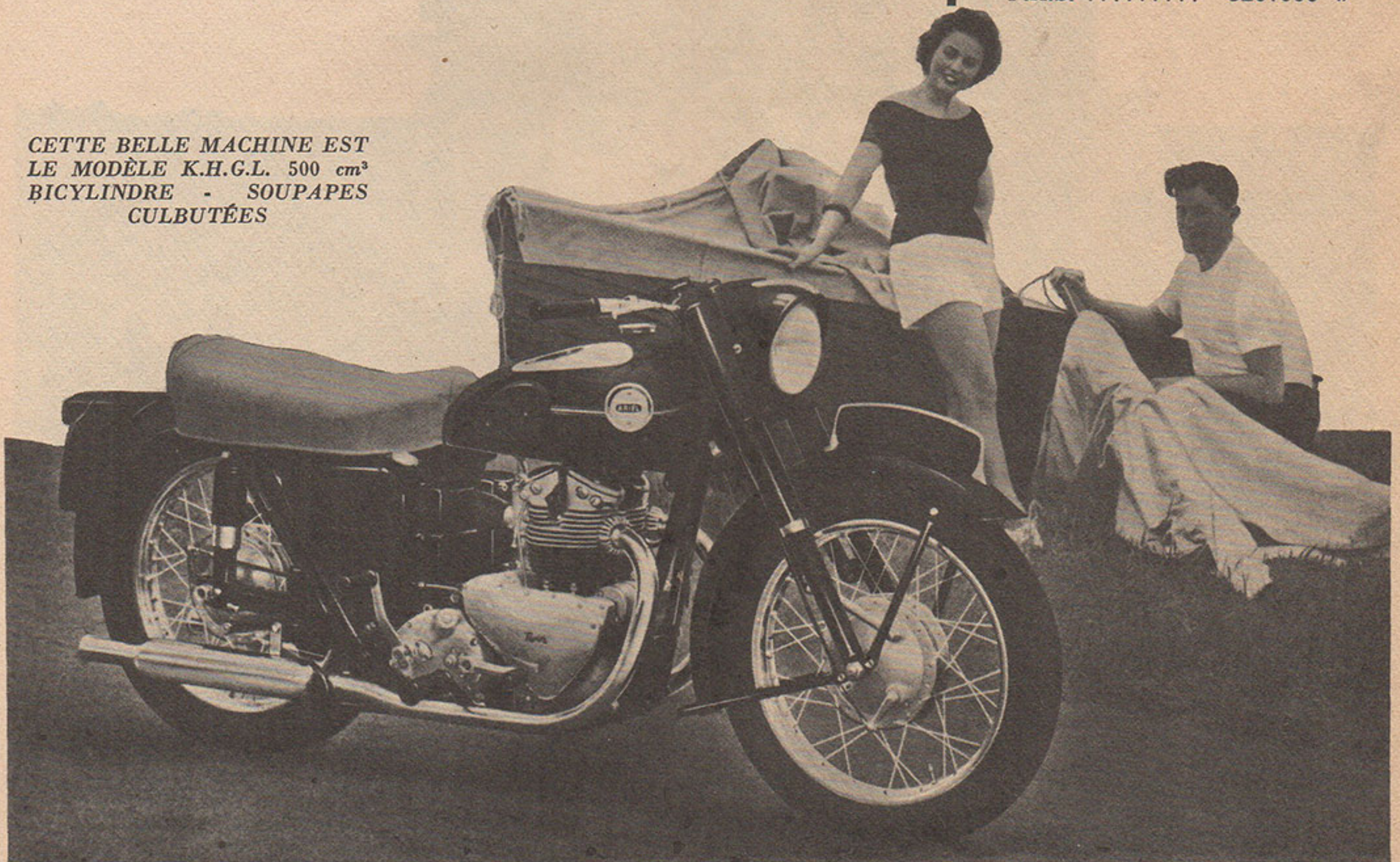
# Printemps

ET

# ARIEL

*Un couple d'amis*

CETTE BELLE MACHINE EST  
LE MODÈLE K.H.G.L. 500 cm<sup>3</sup>  
BICYLINDRE - SOUPAPES  
CULBUTÉES



## Deux gammes complètes

### GRAND LUXE

N.H.G.L. ....	295.000 fr.
V.H.G.L. ....	315.000 »
V.B.G.L. ....	300.000 »
K.H.G.L. ....	350.000 »
F.H.G.L. ....	370.000 »
4 G.L. ....	480.000 »
Freins-moyeux AV. et AR.	

Carter de chaîne  
secondaire intégral.

Phare aérodynamique avec  
visière de protection.

Tableau de bord élégant  
profilé avec le carénage  
du phare.

### TOURISME

N.H.S. ....	250.000 fr.
V.H.S. ....	270.000 »
K.H.S. ....	300.000 »
F.H.S. ....	320.000 »

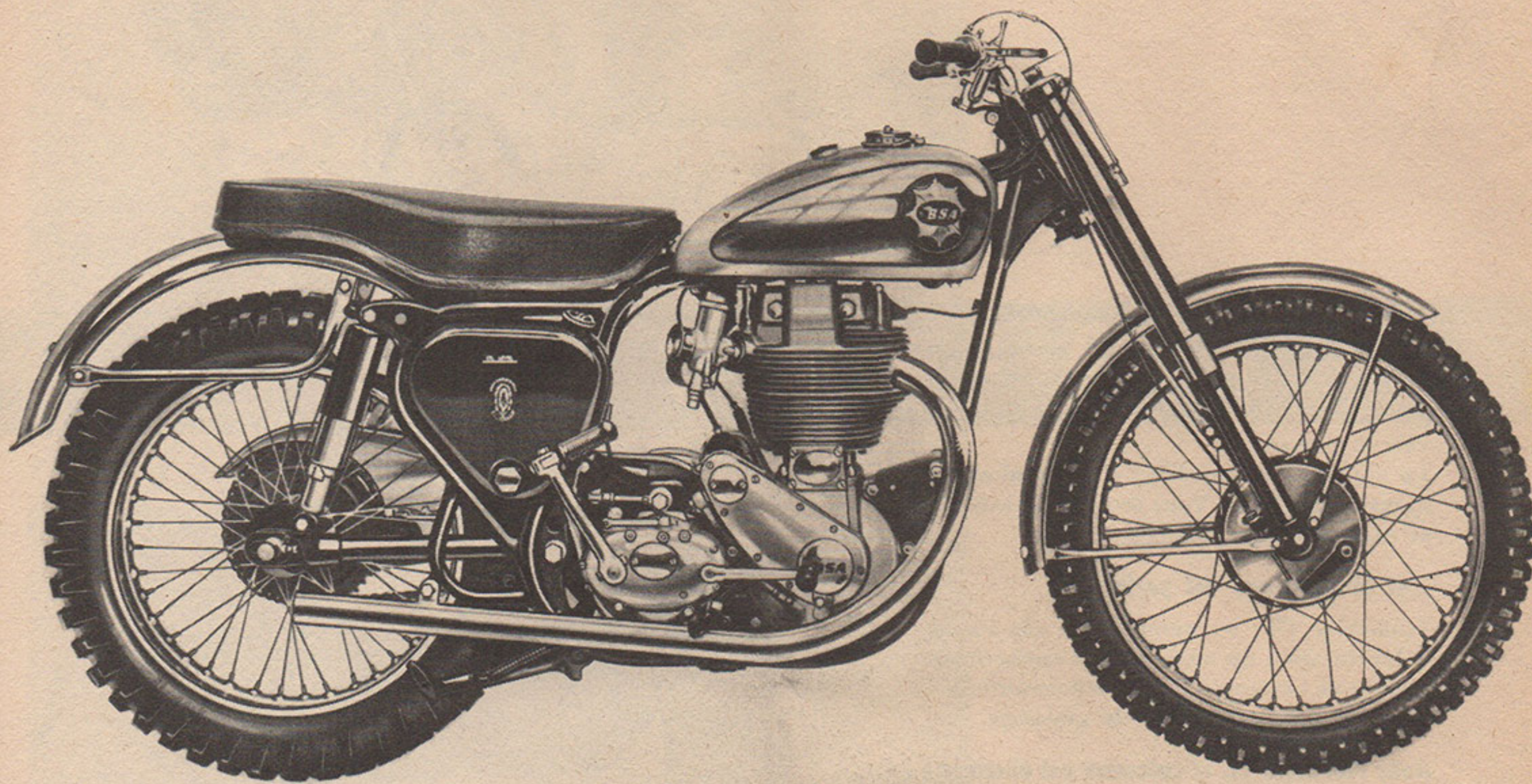


*La saison commence,*





*voici votre machine !*



**BSA** *Gold Star*

B 32 - 350 cm<sup>3</sup>. . . . . 375.000 fr.

B 34 - 500 cm<sup>3</sup>. . . . . 390.000 fr.

**QUELQUES VICTOIRES EN 1955**

GRAND PRIX DE MOTO-CROSS D'ITALIE - GRAND PRIX DE MOTO-CROSS DE G<sup>D</sup>E-BRETAGNE  
GRAND PRIX DE MOTO-CROSS DE BELGIQUE - GRAND PRIX DE MOTO-CROSS DE HOLLANDE  
GRAND PRIX DE MOTO-CROSS DE SUÈDE

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-CROSS CATÉGORIE 350 cm<sup>3</sup>  
CHAMPIONNAT DE MOTO-CROSS D'EUROPE

**BSA**

**BSA**



**“ Laissez à d'autres les mélanges compliqués ! ”**

**MobilMix TT se dilue instantanément...**

Elle forme avec l'essence un mélange immédiat. Plus besoin d'agiter : faites le plein, versez MobilMix TT dans le réservoir et démarrez...

Le graissage est régulier : il n'y a ni excès, ni manque d'huile. Vous roulez sans à-coups et sans grippage possible.

**...et le graissage est parfait**

MobilMix TT, au moment où elle assure la lubrification du moteur, s'est entièrement séparée de l'essence. Tout son pouvoir lubrifiant est disponible pour le graissage.

**Avec MobilMix TT, la calamine est éliminée !**

Dans le carter d'un moteur 2 temps, l'huile doit se séparer de l'essence par distillation. Avec MobilMix TT, cette séparation est immédiate et complète : la quantité d'huile pénétrant dans la chambre de combustion est réduite au minimum, de sorte que la formation de calamine est extrêmement réduite; celle-ci étant pulvérulente est facilement expulsée par l'échappement.

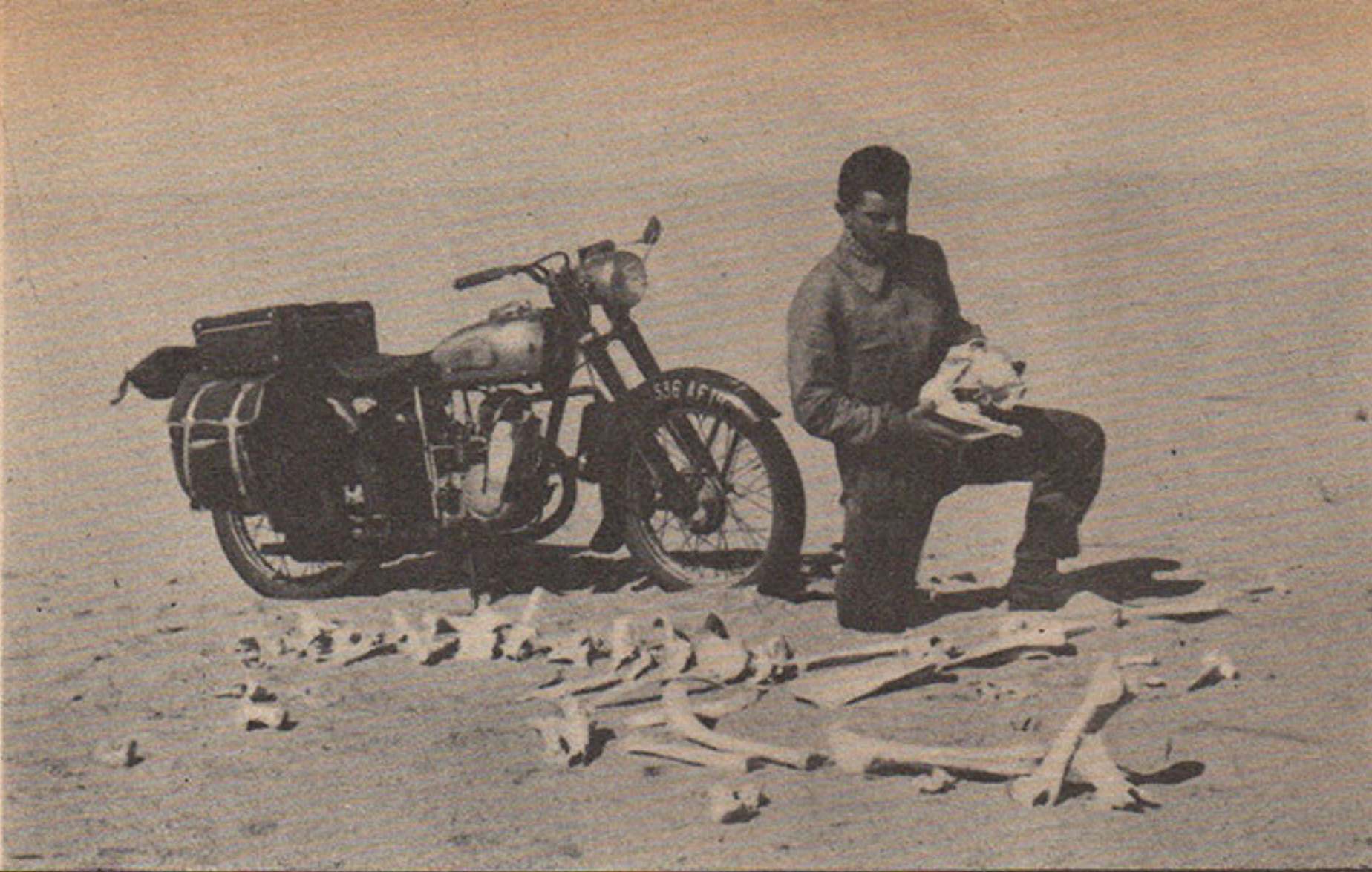
MobilMix TT concilie deux qualités contradictoires : homogénéité du mélange huile-essence dans le réservoir — séparation complète de ce mélange dans le carter.

GRATUIT ! Demandez dès aujourd'hui le Guide d'entretien et de conduite (76 pages) édité à votre intention par Mobiloil, Service AP I - 46, Rue de Courcelles - Paris (8<sup>e</sup>)

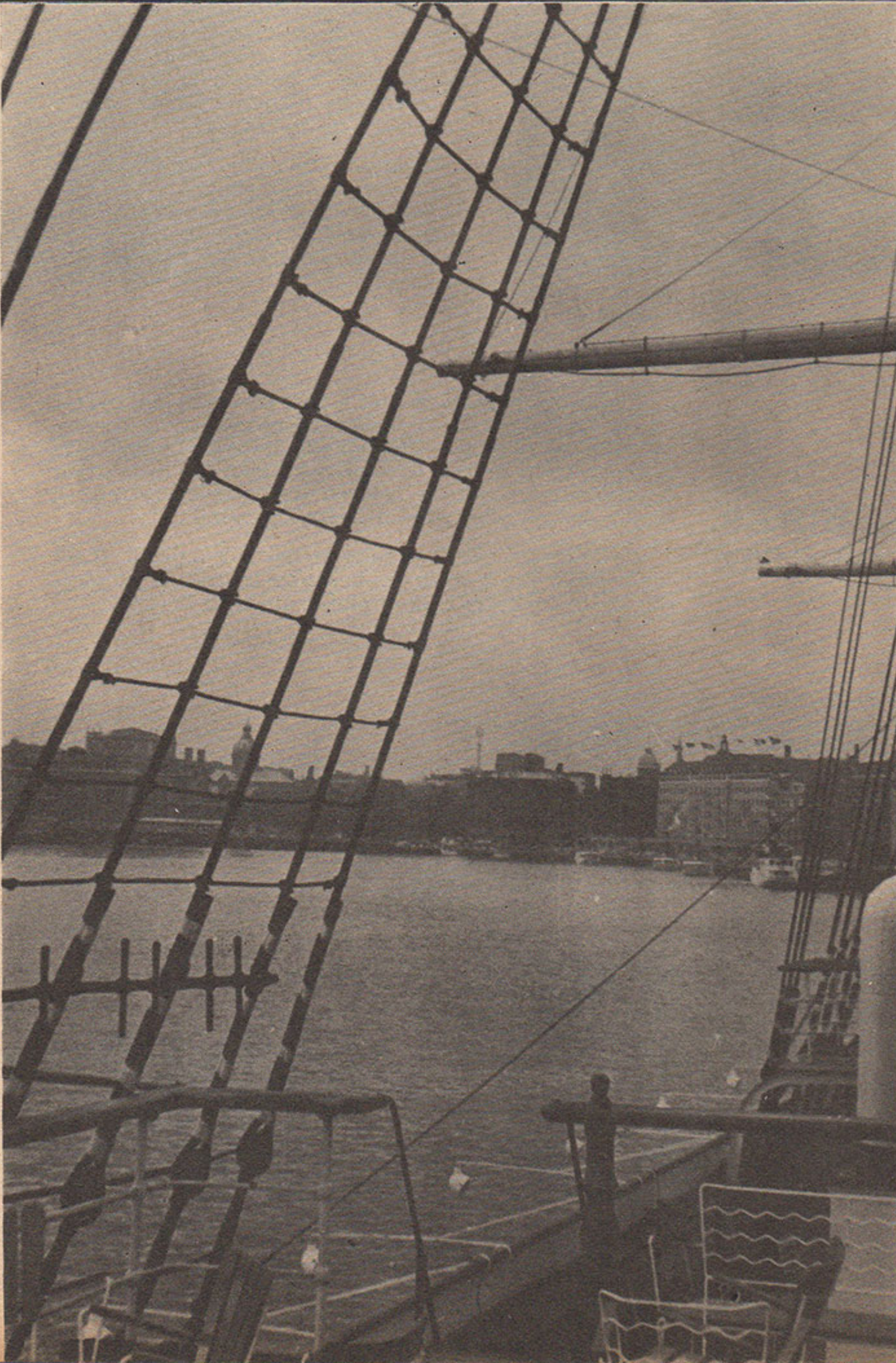


**MobilMix TT** la Mobiloil des “ 2 temps ”





# ÉVASION...





# QUE FAIRE DU SOLEIL ?

## A. LE SOLEIL DERRIÈRE L'APPAREIL

Palais des Papes  
En Avignon.



Ph. L. J. Soleil derrière l'appareil.  
Vue plate, risquant la fadeur.



Attention Ph. L. J.  
à votre ombre...

Classiquement, le soleil est juste derrière l'appareil et le sujet, violemment éclairé par les rayons, grimace sous la violence de l'éclairage.

S'il s'agit d'un monument, sans une trace d'ombre sur sa façade, il paraîtra plat et sans relief.

Cependant, il se peut qu'un monument ait besoin d'être éclairé directement de face, et ce pour un effet photographique déterminé ; mais laissons aux initiés et aux professionnels le soin d'utiliser cet effet particulier. En général, à moins d'impossibilités de recul ou d'angle, il faut éviter l'éclairage direct du sujet.

D'autant plus que l'on risque un inconvénient assez gênant. C'est celui de voir sur la photo, au premier plan, magistralement réussie et nette en tous points, l'ombre du photographe.

# BELLES

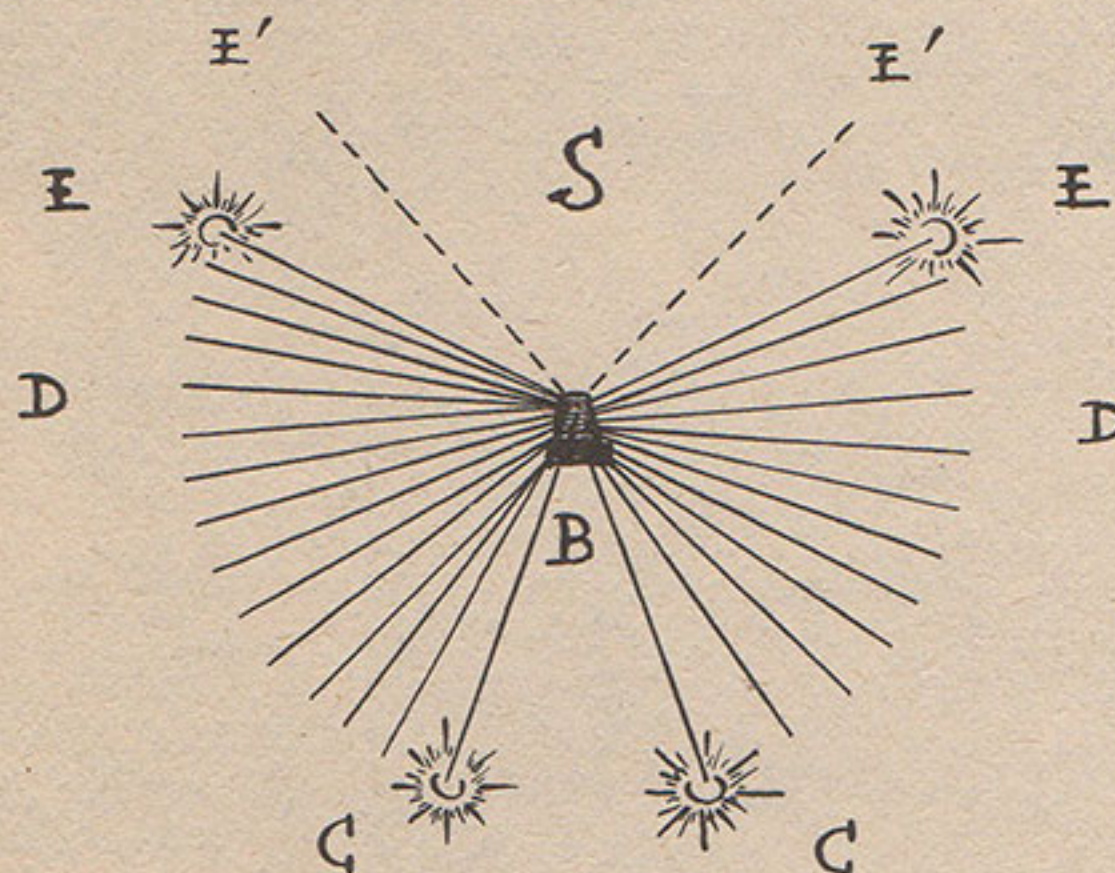
## B. LE SOLEIL DE COTÉ

L'éclairage le meilleur, mis à part le contre-jour qui est un cas spécial sur lequel nous reviendrons tout à l'heure, est celui où la source lumineuse est placée sur le côté, et en figulant un peu nous dirons même que sa position la meilleure est celle où, tout en étant sur le côté, elle se trouve sur un plan situé derrière l'appareil.

En désignant par S le sujet et par B l'appareil, il est souhaitable que le soleil, ou la source lumineuse en général, se trouve entre C et D plutôt qu'entre D et E.

en noir et en couleurs

# IMAGES



LA PLACE DU SOLEIL

B-E' représente le gain d'angle que l'on obtient en ajoutant un pare-soleil à l'appareil.





Ph. L. J.

L'éclairage de côté peut « meubler » une surface claire.

Et ceci pour la raison suivante :

Si la source lumineuse se trouve trop près du point E, elle risque de frapper la lentille directement et de causer des voiles plus ou moins suspects sur l'épreuve.

De plus, les détails, s'ils sont trop dans l'ombre, s'estomperont et le sujet risquera, surtout s'il est sombre, de devenir une silhouette.

Egalement, l'ombre portée par le sujet que l'on photographie tiendra une place d'autant plus importante que la source lumineuse se rapproche de lui. Il en résulterait, au pire, une disproportion de la photo due à un mauvais équilibre des masses.

En définitive, la meilleure photo est celle où le soleil est derrière l'opérateur, à droite ou à gauche.



Ph. L. J.

Un contre-jour peut faire ressortir des détails d'architecture.

## C. LE CONTRE-JOUR

On ne peut prendre une photo de contre-jour que lorsque le soleil n'est pas directement visible. Prendre une photo à contre-jour, c'est mettre la source lumineuse pratiquement en face de l'appareil et en arrière du sujet.

Le sujet est très sombre, son ombre portée très grande sur la photo et il ressort sur un fond extrêmement lumineux.

Le contre-jour permet les effets les plus saisissants et peut permettre également de faire se détacher un détail, comme un relief d'architecture par exemple. Toutefois, il est très périlleux et pose des questions d'ouverture dont nous traiterons ultérieurement. D'ores et déjà, indiquons que la quantité de lumière très intense qui entre dans l'appareil, oblige à en réduire l'ouverture dans de grandes proportions.

Pour permettre la prise de vues avec le soleil devant soi et pour diminuer les chances de reflets sur l'objectif, il est prudent d'adjoindre un pare-soleil à son appareil.

Si vous possédez un appareil dont il n'existe pas de pare-soleil de série, vous pouvez en fabriquer un en tournant en forme d'entonnoir un morceau de carton que vous adapterez à l'objectif.

Le pare-soleil doit être toutefois assez évasé pour ne pas réduire l'entrée des rayons lumineux dans de trop grandes proportions. Il doit être également intérieurement sombre et mat pour éviter tout reflet sur l'objectif. Un moyen simple de voir si le soleil frappe la lentille lorsqu'on prend une photo avec pare-soleil, est de regarder l'ombre que fait cet accessoire sur l'objectif. Ce dernier doit être entièrement recouvert d'ombre.

Avec le soleil de côté, le pare-soleil est également utile mais, si l'on n'en dispose pas, la main mise en paravent le long de l'objectif (sans le couvrir avec les doigts) évite des ennuis.

## D. LE PARE-SOLEIL

Dans votre bobine, il s'est trouvé une ou deux photos dont certains endroits étaient « tachés de clarté ». Le soleil était à la place où vous l'aviez désiré, un peu derrière vous et vous vous étonnez de cette anomalie.

L'eau, le verre et toutes les surfaces brillantes ou miroitantes, ont des reflets visibles à l'œil nu. Il se peut que ces inconvénients viennent également d'un toit brillant, d'une lucarne ou d'un arbre dont le feuillage est particulièrement vernis.

La seule manière d'éviter les reflets c'est de regarder attentivement tous les plans de ce que l'on veut prendre. Ceci peut paraître assez fastidieux mais il faut se consoler en pensant qu'une bonne photo se prend rarement comme on respire.

## E. ATTENTION AUX REFLETS

Pour que l'éclairage soit bon, il ne faut pas qu'il soit trop tôt, ni trop tard et que le soleil soit trop haut dans le ciel.

Trop tôt ou trop tard, les ombres seront démesurées et la clarté insuffisante.

Une photo prise à midi est rarement bonne car l'intensité lumineuse est très grande et les ombres à peu près nulles, ce qui diminue le contraste.

En été, par temps ensoleillé, les meilleures photos se font entre 9 heures et 11 heures ou entre 3 heures et 6 heures.

En hiver, si l'on peut prendre des photos à midi, il faut rétrécir, d'au moins deux heures, l'intervalle entre les heures extrêmes.

## F. L'HEURE DE LA PHOTOGRAPHIE

LEGRAND-JACQUES.



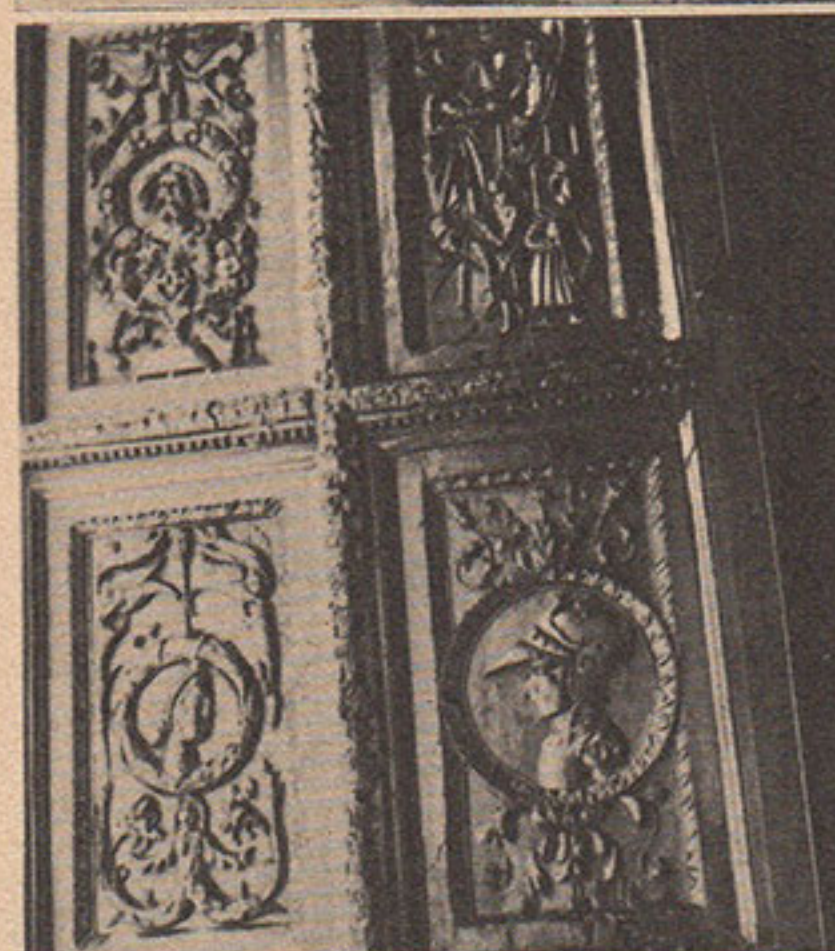
**fiche de  
tourisme  
à moto**



Aix.  
Cette porte,  
dont chaque fragment  
est  
la perfection même...



Aix.  
La galerie du cloître,  
refuge  
où le soleil s'amuse  
à sculpter des ombres.



Fréjus.  
Détail  
de la porte  
du cloître.



Fréjus.  
Un puits  
se dresse  
dans le jardin  
du cloître.

## Les CLOITRES d'AIX et de FRÉJUS

**T**OUT le monde connaît le cloître d'Aix-en-Provence, pour l'avoir au moins vu en photographie. Moins connu est celui de Fréjus, bien qu'il soit sur la Côte d'Azur, à deux pas de Saint-Raphaël.

Les cloîtres, surtout dans les pays dont le climat est doux sont, avant d'être des lieux de repos et de calme, des lieux d'ombre.

Deux faces de la cour intérieure de ces cloîtres sont à l'ombre. A l'ombre d'épais murs de pierres et de galeries. Au centre de chacun, un petit jardinet de verdure ajoute encore à l'impression de sérénité et de méditation.

Distants de plus de 100 kilomètres, ils n'ont pas le même charme s'ils ont les mêmes caractéristiques générales. Le cloître d'Aix surprend par sa perfection (chaque colonne est d'un style différent) sa grandeur et sa majesté. Celui de Fréjus séduit par sa simplicité et, même, son intimité.

L'esprit de chacun n'est pas le même. Il semble que celui d'Aix ait été conçu pour des méditations raffinées alors que celui de Fréjus ne visait que le calme de sa beauté.

D'Aix-en-Provence il faut, avant de visiter le cloître, s'attarder devant la magnifique porte sculptée de la cathédrale attenante au cloître. Ciselée dans le bois, et préservée des injures du temps par un double battant qui n'est ouvert que sur demande, elle a su conserver toute la noblesse de sa prodigieuse exécution. On dit qu'il fallut une vie au sculpteur pour mener à bien une perfection aussi considérable.

Le cloître lui-même possède sur son pourtour de très beaux plafonds peints. Le visiteur s'attachera surtout à chercher, sans y parvenir, la colonne qu'il juge la plus élégante.

Cette diversité de styles qui vise à donner une impression d'ensemble, fait penser à la cathédrale de Poitiers dont les piliers intérieurs sont peints et ouvragés dans des styles très différents. Il devrait en résulter un chaos et l'on obtient... une harmonie.

Le cloître de Fréjus ne doit être vu, comme celui d'Aix, qu'après avoir jeté un coup d'œil (et même plus) sur le portail de l'église. Il peut sembler plat lorsque celui d'Aix a été vu en premier. En réalité, il ne fait que mieux s'harmoniser à l'ensemble de la région et créer, dès l'abord, l'impression de simplicité dont on ne peut se départir lors de la visite du cloître.

Au milieu du cloître se dresse un puits dont le charme est incomparable.

Dans les bâtiments attenants au cloître, il a été installé un musée où sont réunis divers objets d'antiquité recueillis lors des recherches sous-marines de ces dernières décades.

On peut y admirer, notamment, quelques magnifiques et véritables amphores dont les formes hardies ne décevront pas les amateurs d'objets très modernes.

### Où laisser son véhicule.

A Fréjus, l'entrée du bâtiment se trouve sur une petite place ombragée et l'on peut aisément accoter sa moto à l'ombre d'arbres magnifiques.

A Aix, à proximité de la cathédrale, se trouve une grande place également ombragée. En regardant le portail, elle est à environ cinquante mètres sur la droite.

LEGRAND-JACQUES.



# toile et cordes

camping

## Histoires de vaches et de gourdes

Le titre semble être emprunté à un langage pour le moins populaire et l'on voit le thème d'un roman noir traitant de l'opposition d'intérêts entre des gros durs et des innocentes. Il n'en est rien ; nous avons seulement voulu dire que le problème des liquides (boissons et eau) allait être « abordé ».

Le transport et la conservation des liquides posent une série de questions qui ne sont résolues que par le choix judicieux des récipients.

On a besoin de contenants pour la boisson et pour l'eau. (Car nous supposons que l'on désire une autre boisson que l'eau.)

## La boisson

Le transport de la boisson à motocyclette ne doit pas s'effectuer dans un récipient en verre. Outre son encombrement (un « litre » de verre tient une place considérable, hors de proportion avec le volume de ce qu'il contient) il est lourd, fragile et dangereux. Une chute à moto est rare, car c'est un véhicule dont vous n'ignorez pas l'excellent équilibre, mais n'est pas à écarter. Les éclats de verre peuvent devenir dangereux, même dans une sacoche.

Le verre une fois proscrit, une gamme très étendue de récipients s'offre à votre choix. Tout d'abord, avant de se décider à acquérir la gourde du rêve (cette expression sonne bizarrement) il faut décider de sa **contenance**.

Si une publicité de tempérance s'exprime en ces mots « Jamais plus de 1 l » ; il faut catégoriquement dire : « **Au moins 1 l** ». Pour l'excellente raison que le vin, le cidre et la plupart des boissons s'achètent en flacon de 75 cl ou de 1 l. Il faut choisir un bidon ou une gourde de 1,5 ou 2 l.

Il faut penser que 1 l de vin, c'est beaucoup, mais que 1 l d'eau est peu. Le bidon portatif doit, en route, contenir de l'eau et non pas de la boisson. Sa destination « noble » est seulement utilisable à l'étape. L'eau, lorsque l'on voyage, ne sert pas seulement à se désaltérer ou à préparer le « pastaga », mais à se laver les mains, se rafraîchir ou rincer des objets.

En quoi la gourde ou le bidon doivent-ils être faits ?

L'embarras du choix vient de ce que chaque matériau employé a ses grandes qualités et ses petits défauts. De toute façon, il faut choisir un bidon à deux embouchures (au besoin combinées) une normale et une permettant de boire à la régale.

Le **fer étamé**, sauf quand il est vitrifié intérieurement, laisse un goût aux liquides qu'il est amené à contenir. C'est le classique « bidon » qui est parfois trop vite bosselé.

L'**aluminium** est très agréable à regarder, bien au point et bénéficie de la légèreté. Cependant, comme tout objet en métal, il est immuable en sa forme et tient le même volume, vide ou plein. Il reste une charge pour celui qui veut visiter un lieu privé ou, simplement, se promener en ville. En cas de chute, si l'on porte la gourde à la ceinture, un risque de contusion est à craindre. Le principe est que tous les récipients « pleins » et non susceptibles d'être déformés ne doivent être employés que lorsqu'on a suffisamment de place.

Les flacons métalliques ont également tendance à « chauffer » les liquides.

Les **matières plastiques**, qui ont envahi tous les domaines, n'ont pas oublié celui du plein air. Rigides ou souples, malgré leur grandes qualités, elles occupent malheureusement des volumes qui sont souvent incompressibles. Une gourde en matière plastique ne laisse aucun goût après le passage d'un liquide.

De par sa légèreté et son faible prix de revient, la **toile** semble tout indiquée pour le transport d'un liquide. Les récipients de toile ont l'avantage de tenir seulement la place qu'on veut bien leur assigner. Le plus gros volume est souvent occupé par... leur orifice.

Le défaut majeur est qu'un bidon de toile ne peut pas se tenir debout tout seul. La toile simple, même à trame serrée, a tendance à suinter, surtout si du liquide s'est répandu à l'extérieur de la paroi. Il est des gourdes dont on a enduit l'intérieur de gomme pour obvier à cet inconvénient.

C'est de ce côté que vont nos préférences. Il nous restera à examiner le transport de l'eau pour les besoins du camp.

L. J.

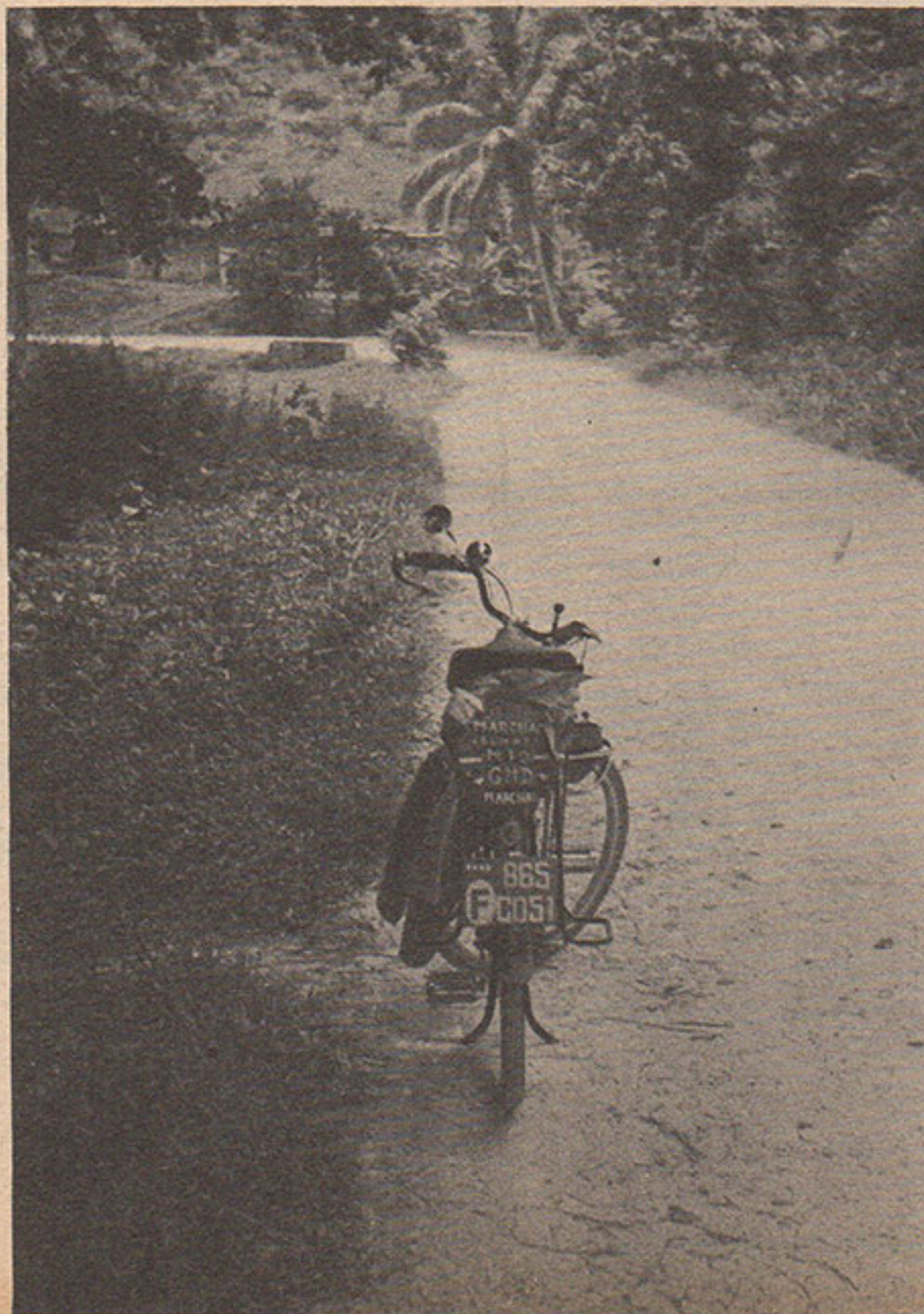


# MÉMOIRES DU CONDAMNÉ N° 865 CD 51

par J. C. HARRARI (SUITE)

## exécution et autopsie

*Nous avons laissé le Vélosolex qui a fait le « Raid des Caraïbes » quelque part dans les Grandes Antilles. Voici, toujours raconté par le cyclomoteur, comment s'est terminée l'aventure.*



Il faisait chaud. J'avais déjà plus de 9 600 km dans les jantes quand j'arrivai, toujours portant Jean-Claude, en vue de La Havane. Je reconnus alors les tortionnaires de mon jeune âge, les dockers. Je ne sais pas ce qui se trama dans les bureaux, mais je sais que je n'avais pas mérité d'être lâchement abandonné. C'est pourtant ce que complotait mon maître, qui voulait me renvoyer en port dû, petite vitesse, par un cargo. Moi! habitué des quadrimoteurs, ex-passager du « SS Colombie ». Je ne croyais pas tout d'abord que cela fût possible! Comme les humains sont ingrats. J'avais suinté sur toutes les pistes des Caraïbes, j'étais en bonne santé, je ne tousais pas, et mon équipement avait tenu le coup, mais j'étais banni, condamné! Je fus mis à nu, quelle honte! On me retira ma charge mais aussi ma fierté, et je me retrouvai seul. Après un jeûne d'un mois en entrepôt, un vapeur, le « Domfront » se présenta. C'est à lui que j'étais destiné. Mon maître, lui, était loin, cet égoïste empruntant les « liners ». Sans défense, on me ferra à fond de cale. Je devais y rester huit semaines. Il paraît que nous « bourlinguâmes ». Houston, Nouvelle-Orléans, Vigo et autres, relâches, empilement de ballots sur mon cadre, coup bas, et seulement un court répit à chaque escale, le régime était impossible. J'étais de plus en plus fatigué. Ce que n'avaient pu faire les pistes, le manque de soins le réussissait.



Je passe sur cette triste période. Si j'avais su que ce n'était que le purgatoire. Pauvre vieillesse...

Tout passe. Ce fut Le Havre. On me transborda, on me chargea sur un « poids lourd », et je revis bientôt ma boutique natale, l'agence de M. Dumont à Reims. Comme il était loin le temps où, fringant, frais émoulu de la chaîne, je plaignais mes frères mal traités. J'étais maintenant « sorti » du lot, mais au prix de quels sacrifices! Admiré de tous, je me voyais déjà sur un socle d'exposition, en une vieillesse paisible, quand l'usine me réclama.

J'avais juste un an quand une décision de la Haute Cour, en guise de reconnaissance me condamna à être conduit aux laboratoires, à y être écartelé jusqu'à ce que mort s'ensuive, avec autopsie à la clef.

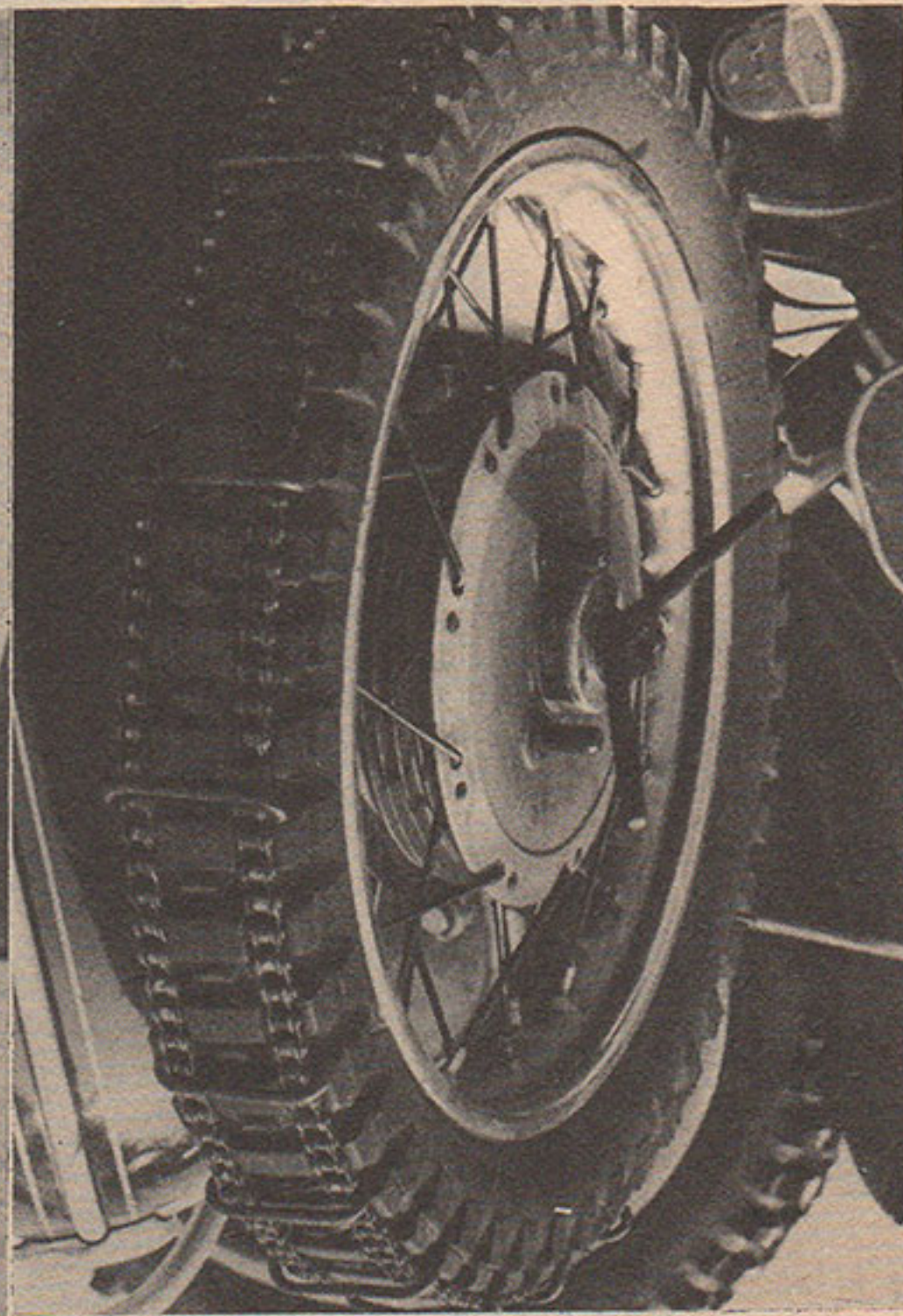
C'est dans l'attente de ce supplice que j'écris ces mémoires.

Je lègue mes expériences à l'usine, prêt à mourir pour la noble cause du progrès technique. J'aurai peu vécu, mais mon « banc d'essai » concluant servira à la solidité de mes semblables.

ADIEU.

(Propos recueillis par Jean-Claude Harrari.)





*Dans la catégorie Motos-tricycles on pouvait voir, tout comme l'année passée, un certain nombre de voiturettes Messerschmitt. Celle-ci semble tout à fait à l'aise sur la glace.*

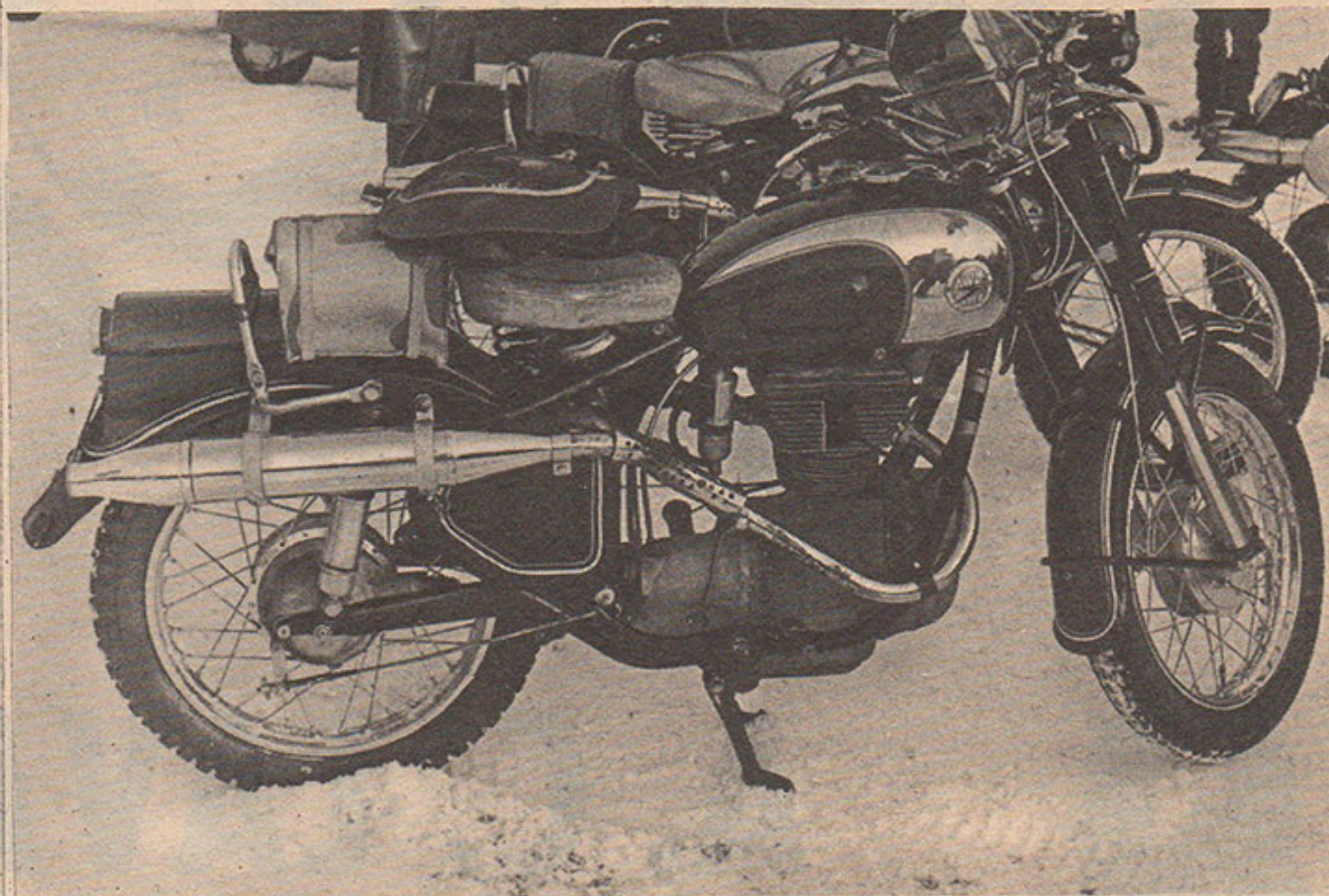


*L'officiel Victoria Radke sur une 200 cm<sup>3</sup> Swing, sur le parcours «Slalom». La glace obligeait même les « vieux renards » à mettre les deux pieds à... glace!*



*Sur un des attelages Adler on remarquait cette roue de secours équipée d'une chaîne « maison ». Cette roue fut montée à l'arrière pour l'épreuve de montagne et donna d'excellents résultats.*

*Parmi les nombreuses machines participant à cette épreuve figurait cette nouvelle A.W.O. d'Allemagne orientale. Cette machine, désormais équipée d'une suspension arrière oscillante, serait de toutes les grandes épreuves en 1956.*

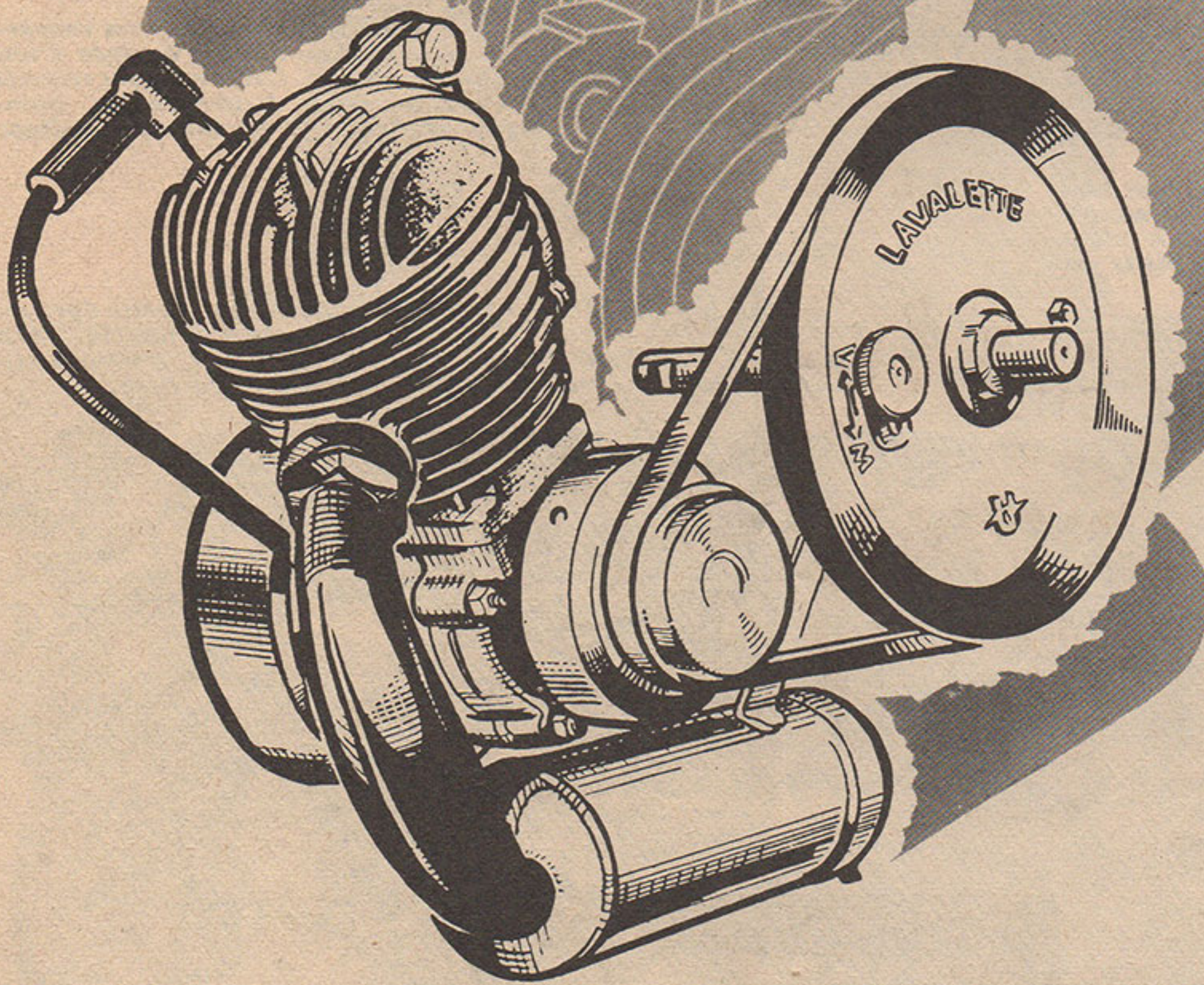




# AML 50

MOTEUR 1 CV 8 AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

*S'impose pour  
votre cyclomoteur*



Nous recommandons  
exclusivement  
l'emploi des huiles  
**MOTUL**  
MIX-COURSE



## A. C. LAVALETTE

32, Avenue Michelet - SAINT-OUEN (Seine) - MON. 99-60



# Appréciez-vous vraiment un service

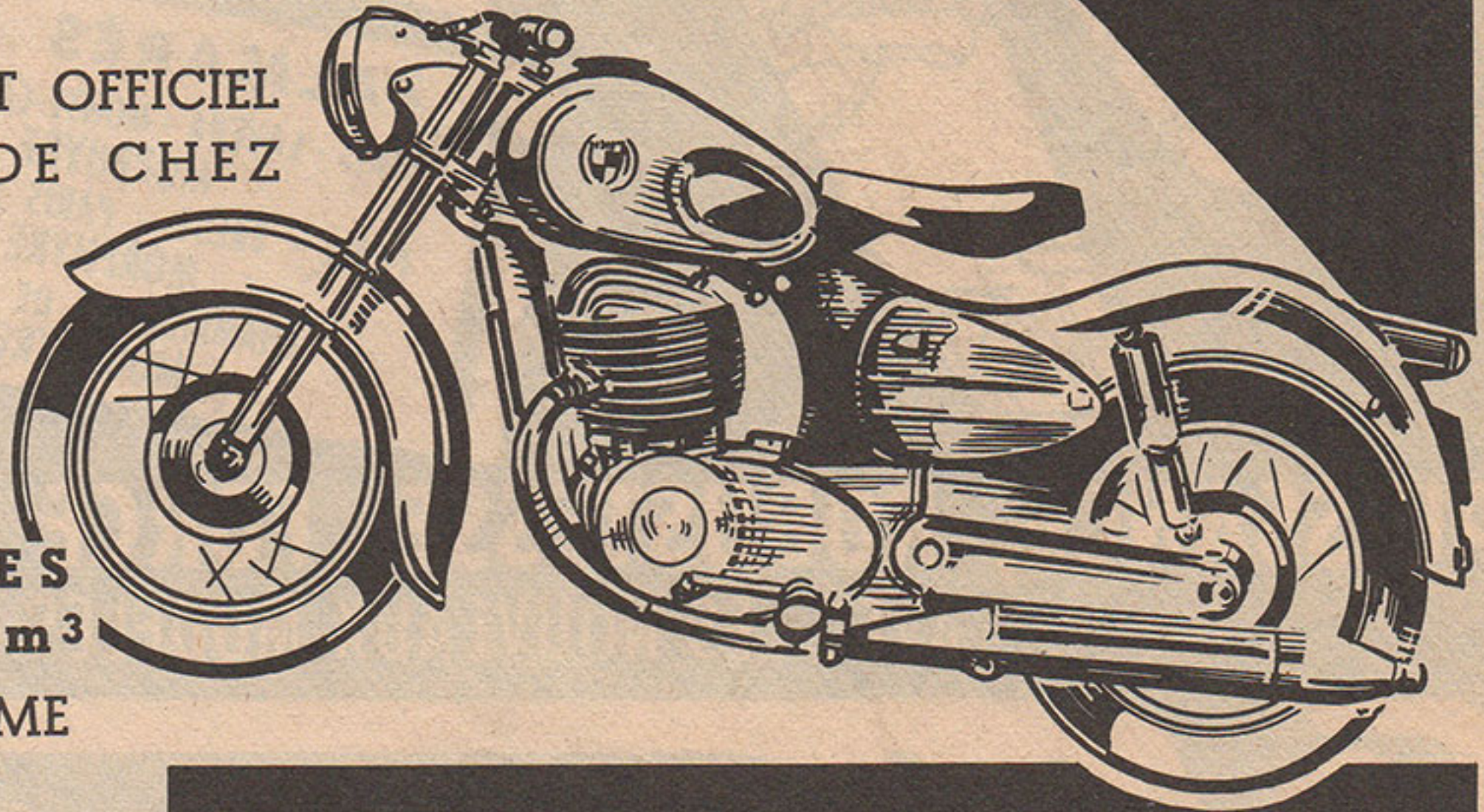
...VOUS APPRECIEREZ "PUCH"  
PARTEZ CONFIANT :  
L'INTELLIGENCE ET LE SOURIRE  
DES 250 AGENTS OFFICIELS "PUCH"  
VOUS VAUDRONT PARTOUT ET  
TOUJOURS UN "SERVICE" SUR,  
IMMEDIAT... COMPLET !  
AVEC UNE "PUCH"... ON PASSE !  
QUELLE QUE SOIT LA ROUTE,  
QUEL QUE SOIT LE TEMPS,  
LE SERVICE "PUCH" VEILLE  
SUR VOUS !

\*  
IL Y A UN AGENT OFFICIEL  
"PUCH" PRES DE CHEZ  
VOUS.

3 CYLINDRES  
125 - 175 - 250 cm<sup>3</sup>  
SPORT ET TOURISME

HUILES  
LABO

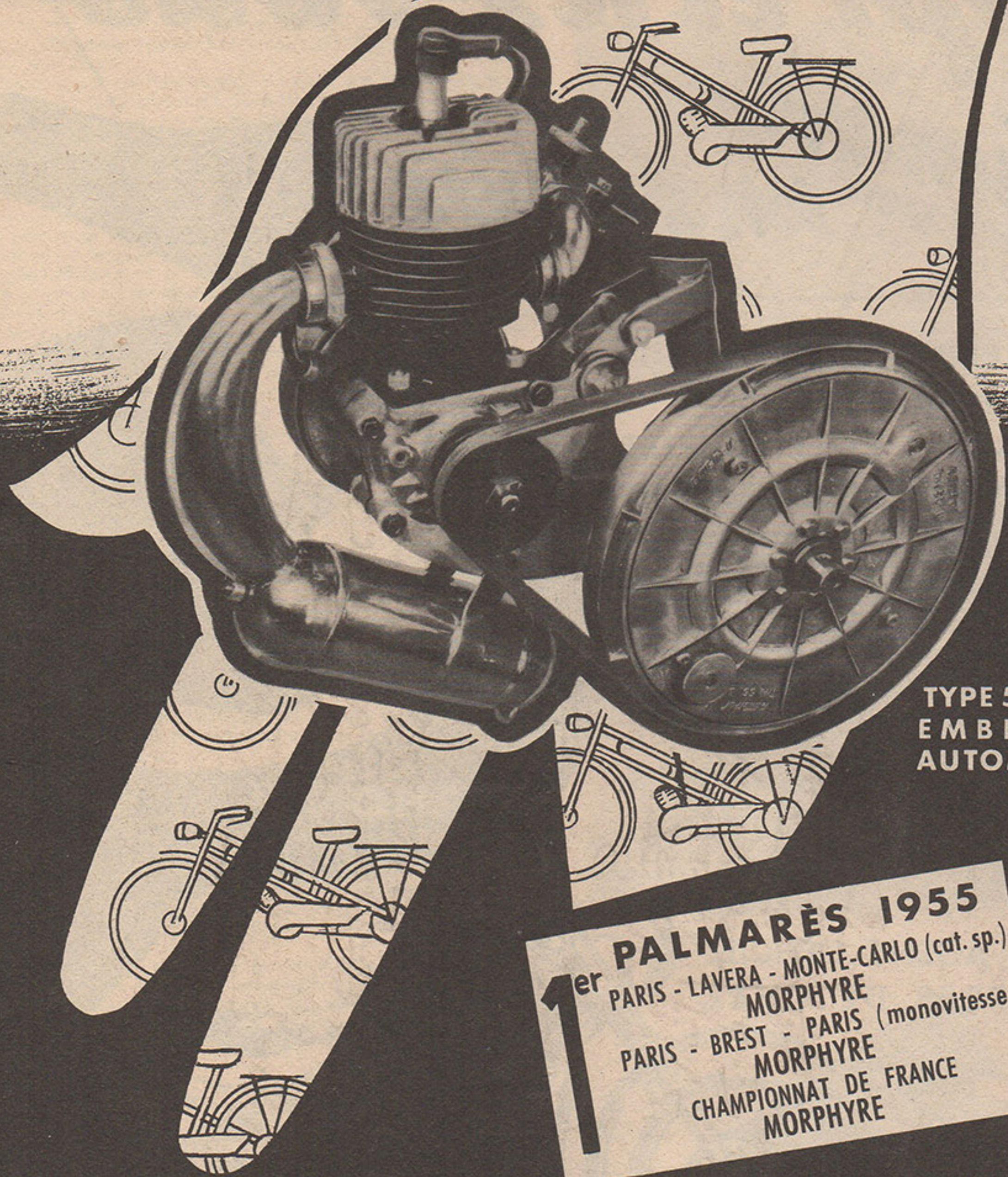
PNEUS  
Englebert



# PUCH



# TOUT EN MAIN



TYPE 56B, 48 cc.  
EMBRAYAGE  
AUTOMATIQUE

**1er PALMARÈS 1955**  
PARIS - LAVERA - MONTE-CARLO (cat. sp.)  
MORPHYRE  
PARIS - BREST - PARIS (monovitesse)  
MORPHYRE  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
MORPHYRE

**PUISSANCE, ROBUSTESSE, FORCE ET VITESSE**  
AVEC LES NOUVEAUX MODÈLES

# Remistral

27, RUE DU MONT - SAINT-ETIENNE (LOIRE) - TÉL. E3 72-22 et E3 72-85

LES MOTEURS "MISTRAL" SONT LUBRIFIÉS AVEC B. P. ENERGOL



L'ÉQUIPE

**ATR**

DECOLLANT A LA VERTICALE  
 ET S'IMMOBILISANT A LA DEMANDE  
**« L'ATAR VOLANT » de la SNECMA**  
 va bientôt grimper  
 dans le ciel de Melun

(De notre envoyé spécial Maurice MAUREL)

MELUN-VILLAROCHE. — Dans la vaste enceinte de la SNECMA (55 hectares, 1.700 personnes employées, 10 milliards de francs de travaux entrepris depuis 1946 pour édifier une des plus modernes implantations du monde dans le domaine de l'industrie du moteur), on peut apercevoir un énorme portique métallique de 35 mètres de hauteur. C'est le bâtiment qui doit recevoir le P. 2 (P. 2000).

Le pilote, placé dans son poste, c'est-à-dire actuellement dans la cabine vitrée, actionne un « manivelle » dans la cabine de préfiguration de ce qui sera dans la cabine de vol. Une fois les gaz envoyés à l'« Atar », le pilote veut et ainsi un dispositif pour l'ap-

La SNECMA qui a réussi cet exploit  
 a aussi mis au point la série de  
 machines **GNOME RHONE**  
 qui donne toute satisfaction aux  
 usagers des "2 roues" motorisés.

**GNOME RHONE**  
 49, av. de la Grande-Armée  
 PARIS (16<sup>e</sup>)

PUB. LE TAVERNIER

possibilité de décollage ou de l'atterrissage à la verticale. La S.N.E.C.M.A. a donc établi

poste de pilotage par commande de l'« Atar Volant ». Il n'y a pas encore, précisions- collage mais de la vérification du fonctionnement des gouvernes de la stabilisation, au-delà du comportement futur dans l'atmosphère. Des questions de sécurité, occupé de résoudre par téléguidage radio ultérieur, c'est place dans l'appareil maître de son et celui de la pulso-réac-



# PARIS

Le 30<sup>e</sup> Paris-Nice groupait 102 concurrents au départ, sur lesquels 61 parvinrent au but sans pénalisation et par conséquent ex-aequo.

Pour l'attribution des Coupes, la sélection, s'était opérée dans l'ascension du col de Lecques, que les pilotes devaient gravir à une moyenne déterminée.

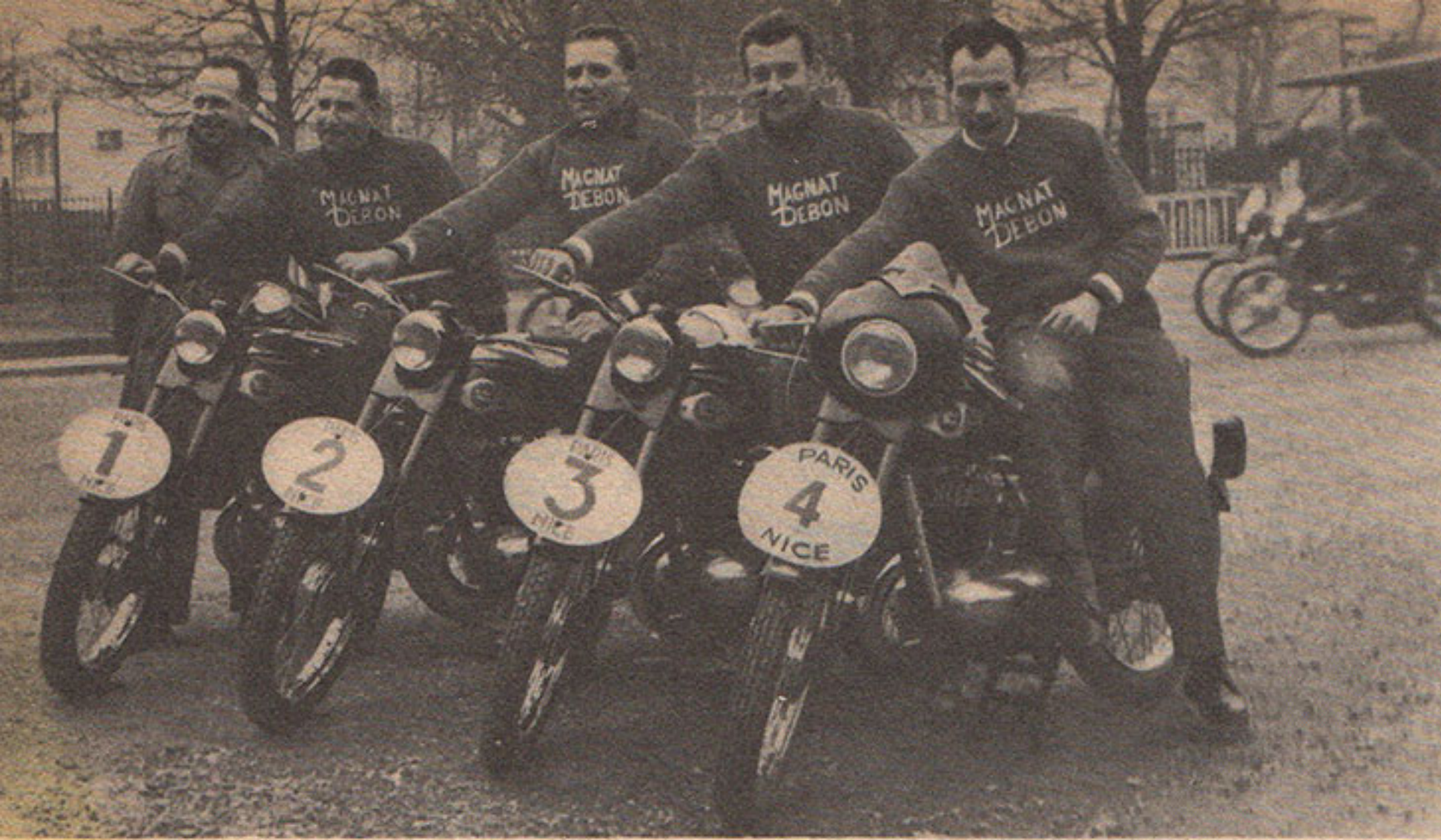
## Classement.

**175 cm<sup>3</sup>** : 1. ex aequo Maisonneuve, Allo, Henriot, Squire (M.C. Nice) sur Magnat-Debon ; Baldini, Moschetti (M.C. Nice) sur Griffon ; Bessières (M.C. Malivois) sur Gnome et Rhône ; Susini, Bouillard, Souabinet (M.C. Lyon) sur Follis ; François et Michel Bizot, Mercier (M.C. Dijon) sur Favor ; Carré (U.S. Métro) sur Monet-Goyon ; Descoureaux (M.C. Provins) sur Gnome et Rhône ; Guillain, Guerville, Leleu, Mayaux (2<sup>e</sup> C.R.T.) sur Peugeot.

**250 cm<sup>3</sup>** : 1. ex aequo Pessey, Simonot, Pilot, Bersauter (Amicale Dijon) sur Terrot ; Perretti Pierre et Joseph (Fréjus) sur Magnat-Debon ; Bouin, Sacareau, Chartier (Valentigney) sur Peugeot ; Courrent (Epernay) sur Terrot.

**350 cm<sup>3</sup>** : 1. ex aequo Guignabodet, Bardou, Gausson, Rousseau (1<sup>er</sup> C.R.T.) sur B.S.A.

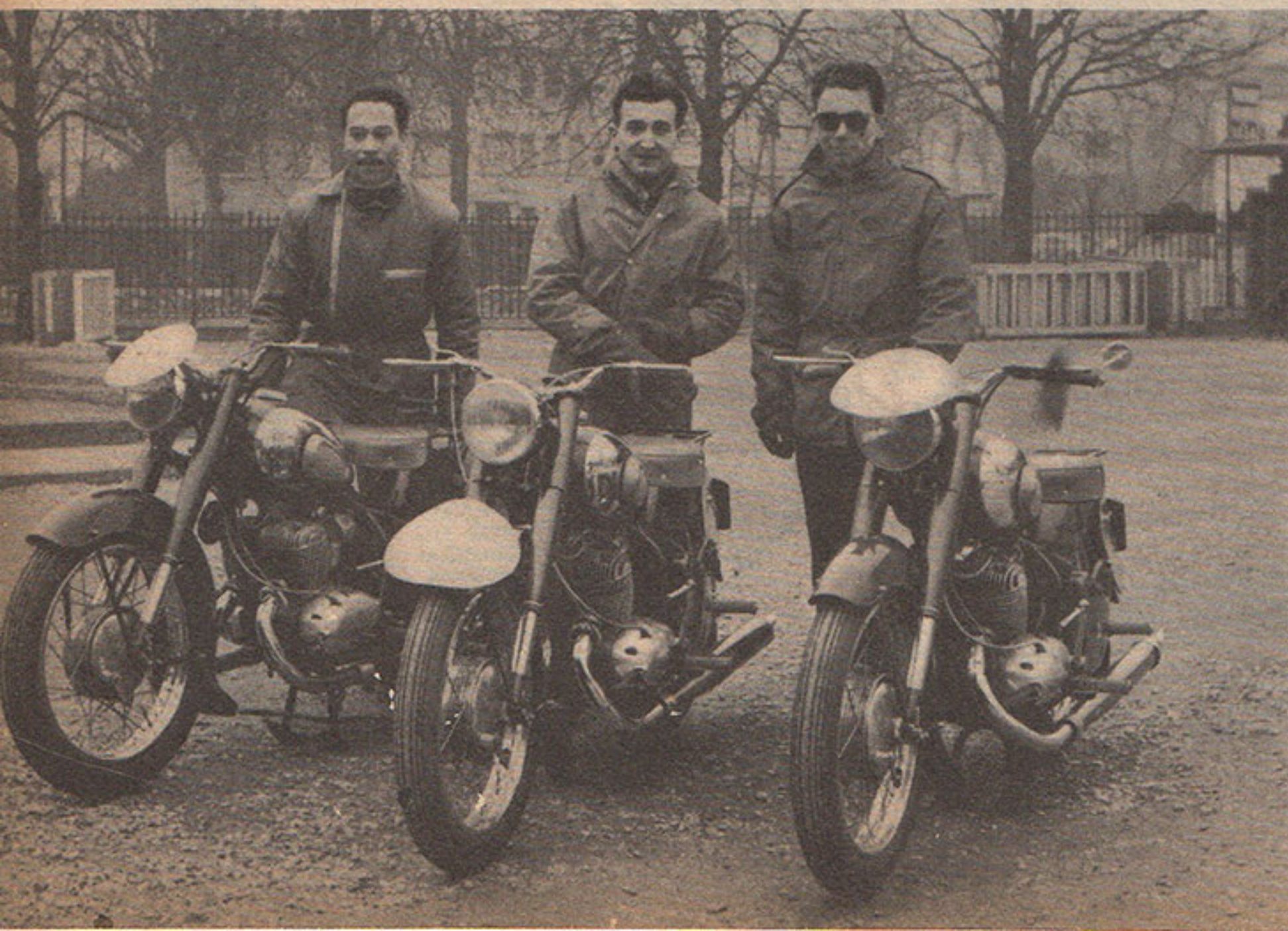
**500 cm<sup>3</sup>** : 1. ex aequo Furling (2<sup>e</sup> Légion de gendarmerie) sur B.M.W. ; Nitriot, Charles, Laigle, Clair, Vasseur, Ouvrardot, Ageorges, Fanoi (Garde Républicaine) sur B.S.A. ; Morlet (Dijon) sur Terrot ; Vinçon, Papegay, Huon (C.M.G.R.) sur CEMEC, Brizou, Laplacette, Faivre (G.T. 501) sur Terrot ;



*L'équipe Magnat-Debon, sur 175 cm<sup>3</sup> deux-temps.*

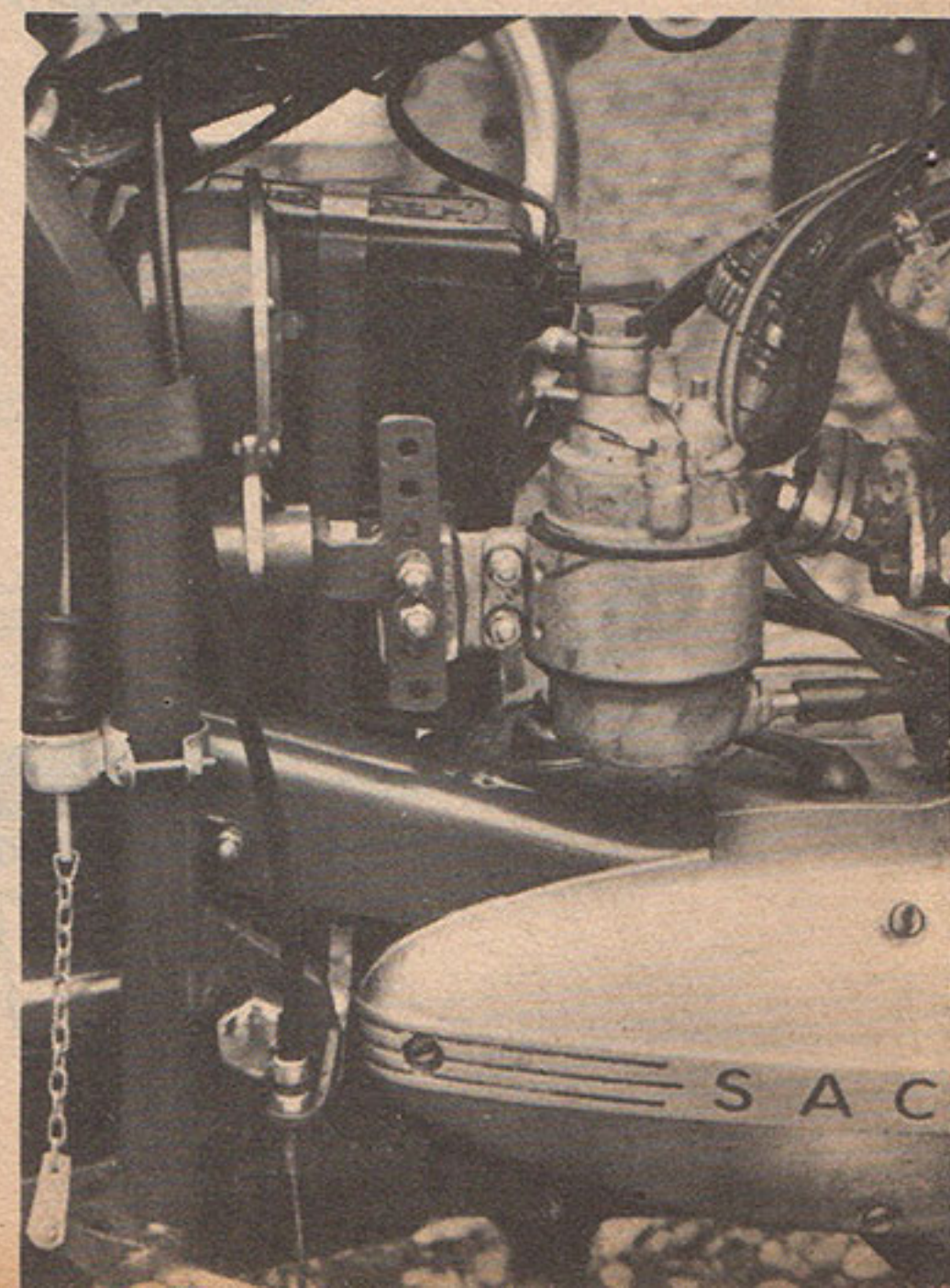


*L'équipe Follis, sur 175 cm<sup>3</sup>, ci-dessus, et Peugeot, sur 250 cm<sup>3</sup>, ci-dessous.*



*La très jolie 175 cm<sup>3</sup>.*

EXCLUSIVITÉS MOTOCYCLES - REPRODUCTION INTERDITE.





# - NICE

Lagrange, Permelle, Malle, Maguin (G.C.R. 601) sur B.M.W.

Sidecars : 1. Guyard (Dijon) sur Terrot.

## Attribution des Coupes :

**Coupe du Président de la République** à Terrot avec Pesset, Simonot, Pillot, Bersauter, Courrent en 250 cm<sup>3</sup>; Morlet, Brizou, Laplacette, Faivre et Tillequin en 500 cm<sup>3</sup>; Guillard en side-car.

**Coupe de S.A.S. le Prince Aga Khan** à Magnat Debon avec six arrivants : Squiri, Maisonneuve, Allo, Henriot en 175 cm<sup>3</sup>; Perretti Frères en 250 cm<sup>3</sup>.

**Coupe du Ministère de la Jeunesse et des Sports** à Follis avec Susini, Bouillard, Souabinet en 175 cm<sup>3</sup>.

**Coupe de la ville de Nice** à Favor avec Michel et François Bizot et Mercier en 175 cm<sup>3</sup>.

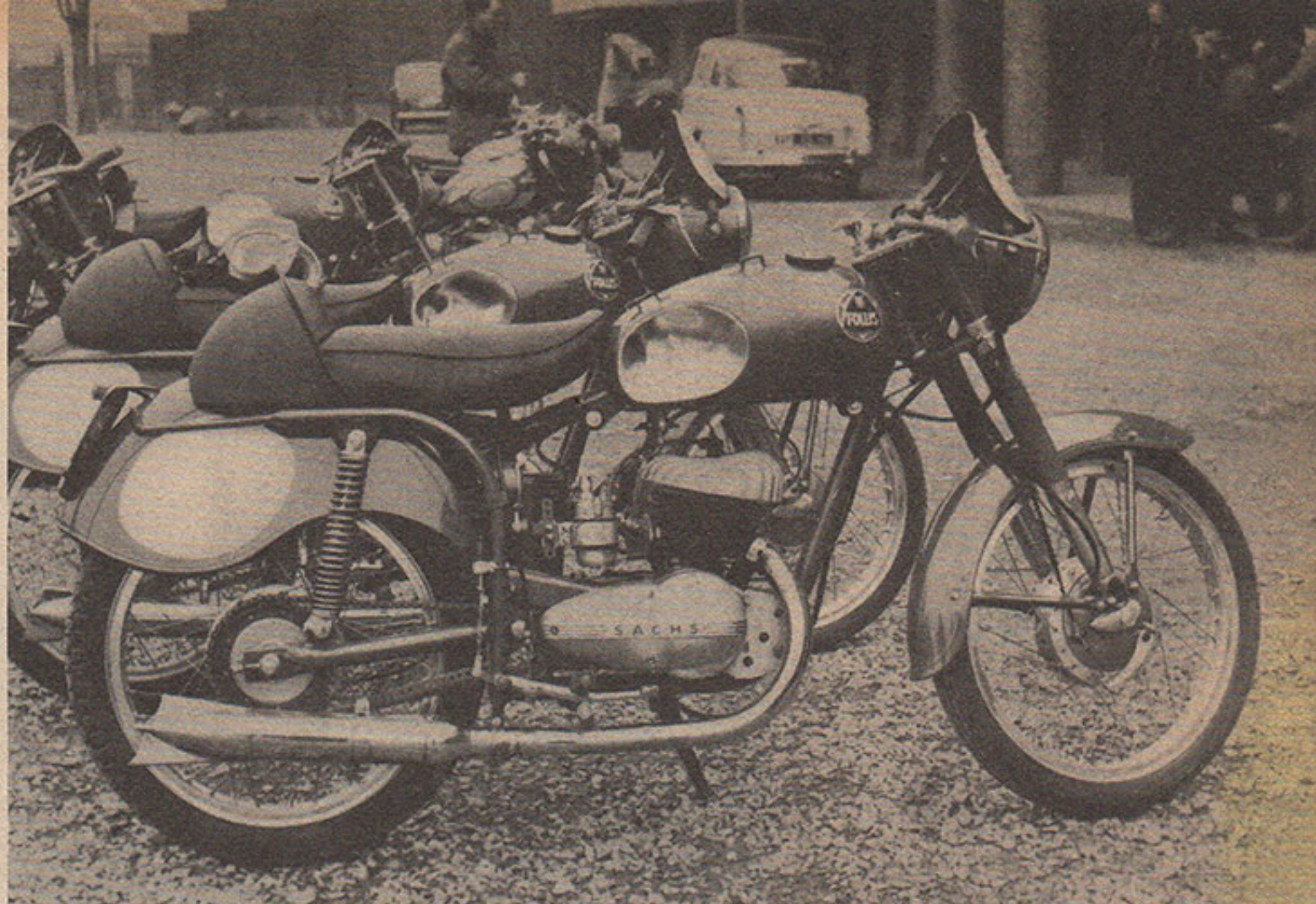
**Coupes des Cycles et Motos du Littoral** à Magnat Debon avec Squiri, réalisant le meilleur temps dans l'épreuve de côte en 175 cm<sup>3</sup>.

**Coupe de C.S. du M.C. Nice** à Terrot avec Pesset réalisant le meilleur temps dans l'épreuve de côte en 250 cm<sup>3</sup>.

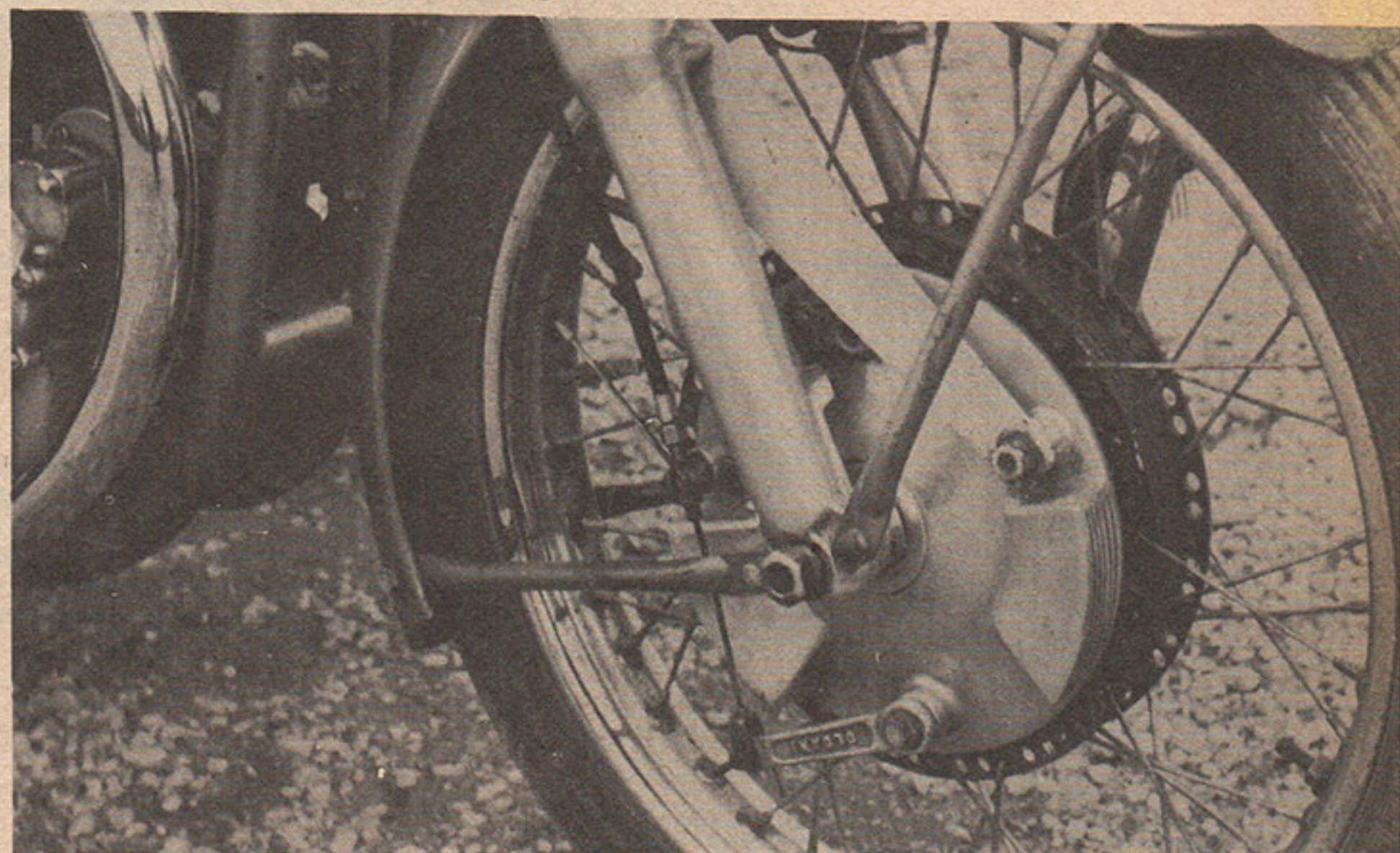
**Coupe Imberti** à Pardon du 1<sup>er</sup> C.R.T., meilleur temps de la course de côte en 350 cm<sup>3</sup>.

**Coupes des Scooters** à l'Amical Scooter Club de Nice (Dauché, Bon, Martin).

**Coupe France-Soir** à Cemec avec Papegay, meilleur temps de sa catégorie dans l'épreuve de côte.

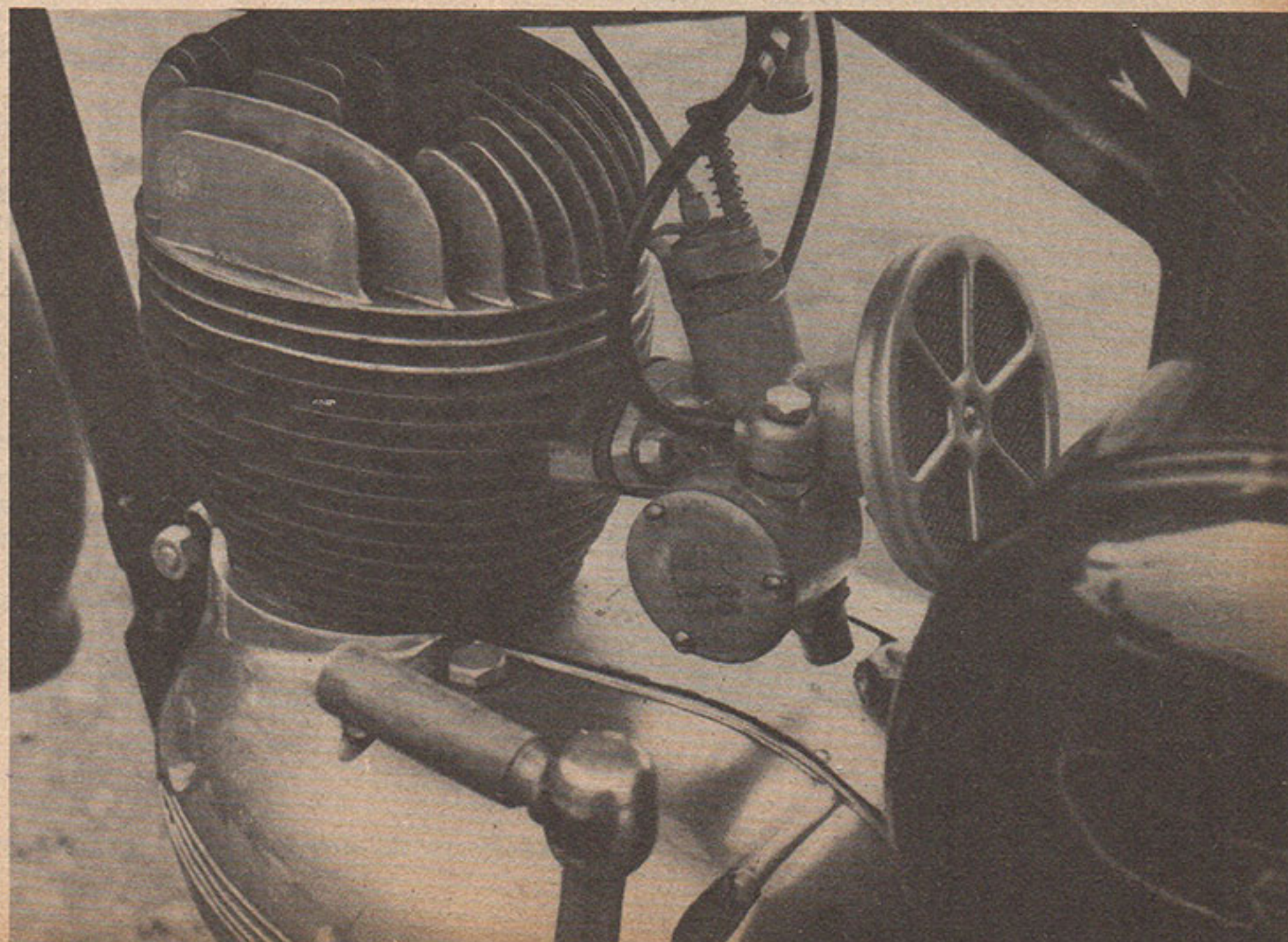
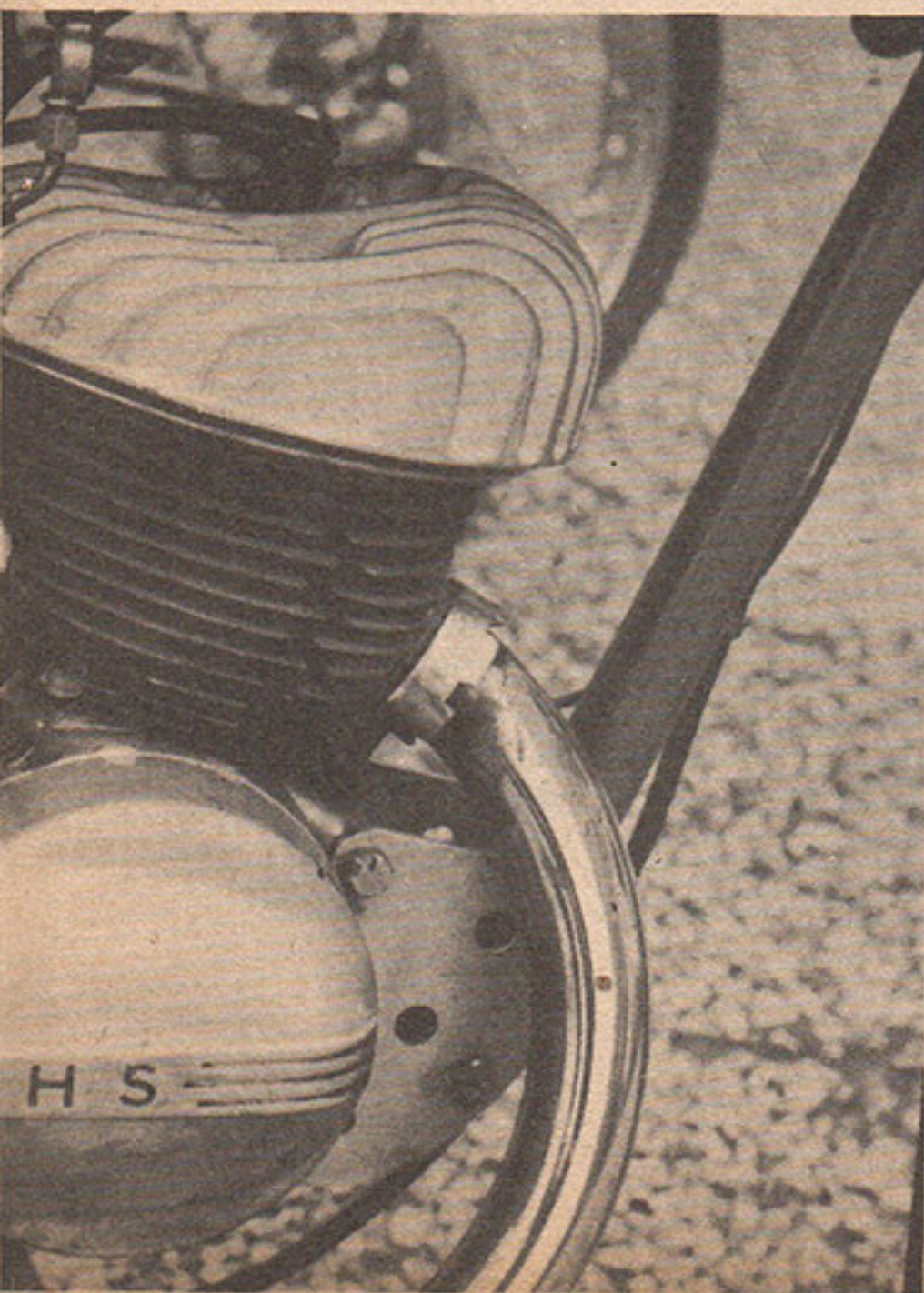


*Détail du moteur Sachs « rallye » avec super-culasse et carburateur Del-Lorto « racing ».*



*Ci-dessus, frein avant italien sur une 500 Norton, et ci-dessous, carburateur Amal-monobloc sur les 175 cm<sup>3</sup> Magnat-Debon.*

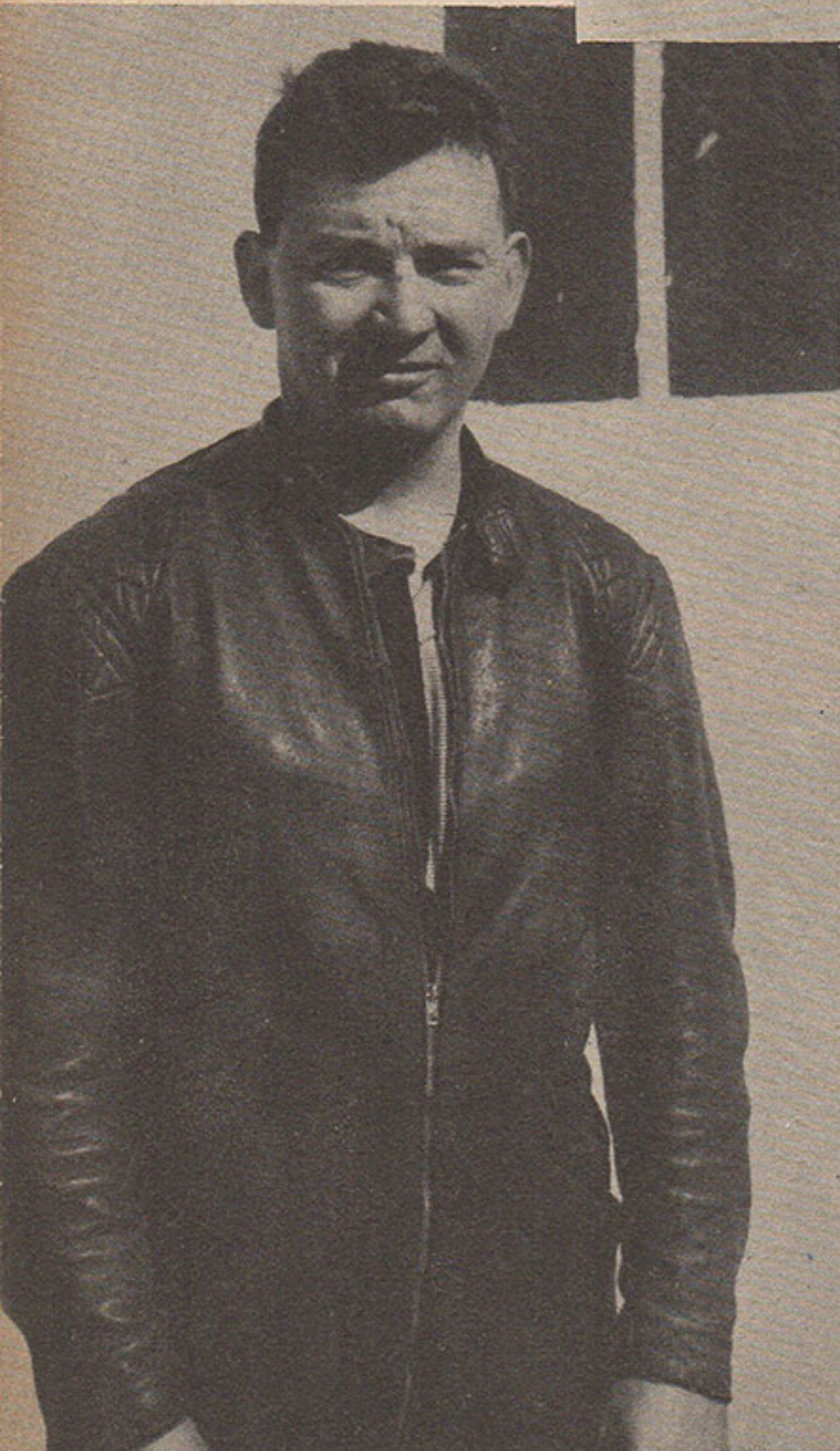
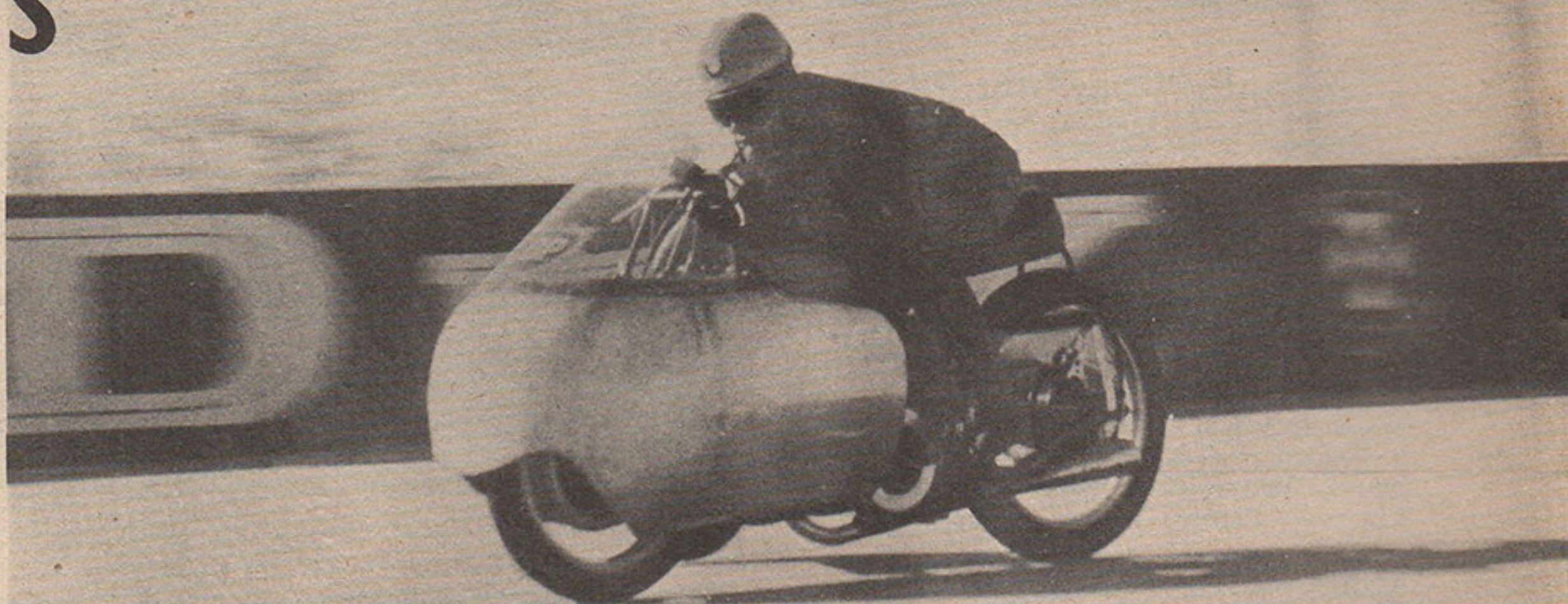
*Follis à moteur Sachs.*





# NOUVEAUX RECORDS

en catégorie  
250<sup>cm<sup>3</sup></sup> side-car



*Ci-dessus, Murit, à la conquête du record de l'heure, jette un coup d'œil au passage sur le panneau de signalisation du stand. A la descente de machine, son visage marqué atteste le dur effort qu'il dut fournir.*



Le vendredi 23 mars, l'équipe Murit, Faucheraux, Boeri, s'attaquait sur l'anneau de Monthléry, aux records du monde, catégorie 250 cm<sup>3</sup> side-car, détenus par Camathias sur N.S.U. « Sportmax ».

La 250 cm<sup>3</sup> Guzzi de Faucheraux avait été équipée pour la circonstance, d'un carénage sensiblement identique à celui des machines d'usine, et réalisé d'après photo. En solo, le gain en vitesse, pure se soldait par 7 km/h environ (170 contre 163), avec de la 80 d'octane. Réglé à l'essence-benzol (50 %) pour les records, avec 10,4 de rapport volumétrique, le moteur emmenait l'attelage à 152 km/h maxi, à 8 000 tr/mn. Le side était constitué essentiellement de deux tubes formant triangle, supportant à leur extrémité la roue de 12 pouces. Deux plaques d'acier, fixées en dessus et au-dessous des tubes, formaient le lest et un carénage en tôle, en section d'aile d'avion, profilait le tout.

Trois attaches fixaient le side à la moto, à l'origine ; mais après les essais, étant donné le louvoiement de l'ensemble à haute vitesse, une quatrième fut rajoutée, ce qui, d'ailleurs, n'améliora pas grand-chose, le mal venant surtout du cadre insuffisamment rigide de la Guzzi.

Si l'on en croit les pilotes, l'attelage n'était pas des plus faciles à conduire, et il fallut bon nombre de tours d'entraînement pour que chacun put en tirer parti.

La vitesse de pointe laissait une marge trop réduite pour espérer battre facilement le record de l'heure, aussi pilotes et mécaniciens étaient-ils perplexes : fallait-il partir à fond, essayer de tomber « l'heure », et ralentir ensuite, ou partir doucement en visant les records à partir des 7 heures ?

Murit résolut avec autorité le problème en déclarant « qu'on verrait bien !... »



A 10 h environ, il prenait le départ, et tournait régulièrement en 1' 2" au tour. Les « 10 km » tombaient en premier, puis les « 10 miles », suivis des « 50 km » et des « 50 miles ». Au stand, l'espoir et l'anxiété alternaient : moteur et pilote tiendraient-ils ? La chute des « 100 km » apporta une raison de plus d'espérer, d'autant plus que la Guzzi maintenait ses tours en 1' 2"...

Cela parût long..., mais à son tour le record de l'heure « descendait », de peu, mais il était battu, et c'était l'essentiel.

Cependant, Faucheraux relayait son équipier, et notre ami Murit, montrant son menton meurtri par les secousses, nous confiait que ce n'était pas du « tout cuit ».

Malheureusement, un incident stoppa la tentative : la rupture des attaches du carénage obligea Faucheraux à s'arrêter; le carénage démonté, il repartit, mais le braquet devenu trop long et la carburation déréglée ne permettait plus de continuer utilement.

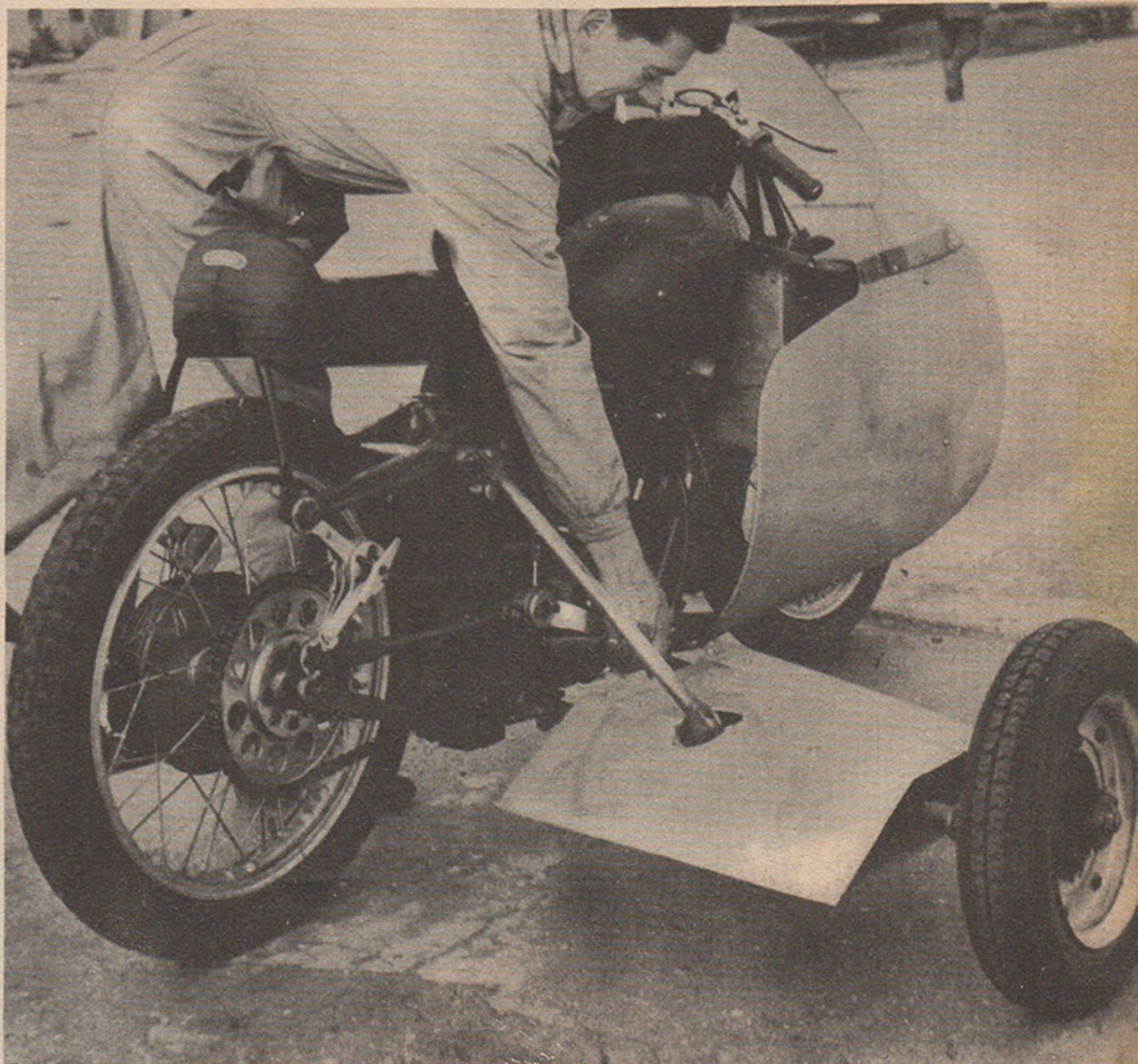
Aussi, la sage décision de prendre un nouveau départ après réparation et consolidation fut-elle prise.

Signalons que la firme B.P. patronait la tentative, et fournissait carburant et huile. Les pneus : des Continental, et la bougie : une Marchal, donnèrent toute satisfaction. Quant aux pilotes et mécanicien, il convient de les féliciter chaudement, car le résultat obtenu avec une Gumbalungino qui ne date pas d'aujourd'hui, est remarquable.

#### NOUVEAUX RECORDS

Les anciens records sont indiqués entre parenthèses.

10 km, moy. : 142,870 km/h (133,370)  
 10 miles, moy. : 145,450 km/h (136,890)  
 50 km, moy. : 148,010 km/h (143).  
 50 miles, moy. : 148,350 km/h (144).  
 100 km, moy. : 148,460 km/h (145).  
 1 h, moy. : 148,410 km/h (147).

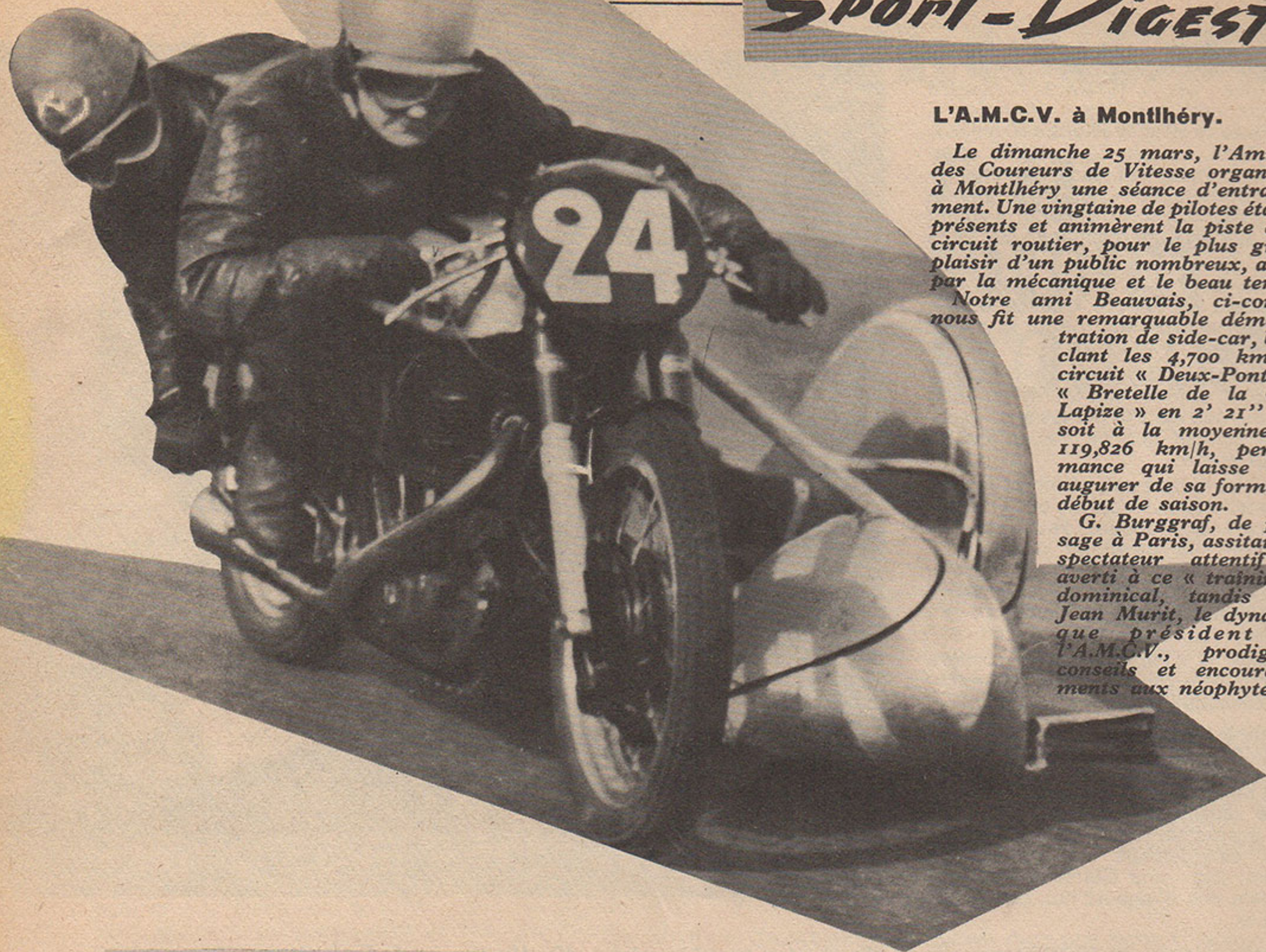


*Faucheraux prend le relais; M<sup>me</sup> Murit noue le foulard, sous les regards de Boeri et de Drion; au bout de 45 minutes environ, la rupture des attaches du carénage obligeait à stopper la tentative. Plus tard, Faucheraux devait s'apercevoir que le cadre de la Guzzi était cassé en deux endroits...*

*Détail de l'attelage; la roue du side est une 12 pouces venant d'un scooter. On remarquera le profilage du lest par un carénage en tôle.*







## L'A.M.C.V. à Montlhéry.

Le dimanche 25 mars, l'Amicale des Coureurs de Vitesse organisait à Montlhéry une séance d'entraînement. Une vingtaine de pilotes étaient présents et animèrent la piste et le circuit routier, pour le plus grand plaisir d'un public nombreux, attiré par la mécanique et le beau temps.

Notre ami Beauvais, ci-contre, nous fit une remarquable démonstration de side-car, bouclant les 4,700 km du circuit « Deux-Ponts » - « Bretelle de la Côte Lapize » en 2' 21" 1/5, soit à la moyenne de 119,826 km/h, performance qui laisse bien augurer de sa forme en début de saison.

G. Burggraf, de passage à Paris, assistait en spectateur attentif et averti à ce « training » dominical, tandis que Jean Murit, le dynamique président de l'A.M.C.V., prodiguait conseils et encouragements aux néophytes.

## Moto-ball

### Troyes joue... et perd.

Ce début de saison a été marqué par la défaite du champion de France le S.U.M.A de Troyes devant Courbevoie Sports par 2 buts à 1. Il est vrai qu'il faut dire que Troyes en était à son premier match et entraînement, que les machines n'étaient pas au point : fait très rare au S.U.M.A. où l'on se plaisait à voir des machines qui terminaient toute la partie. Renseignements pris ce serait l'huile qui en serait la fautive. Pensez donc ! Troyes demandant, suivant le règlement, dix minutes d'arrêt pour manque de machines...

Malgré tout, il ne faut pas minimiser la victoire de Courbevoie où Pringault fit le forcing et Viala I toujours roublard sut par son allant donner à son équipe la victoire.

Courbevoie, huit jours avant, avait pris l'avantage contre Orly par 4 buts à 1, tandis que Versailles incomplet mordait la poussière par 3 buts à 0 devant Paris-Saint-Denis.

Châlons débutera sur son terrain le 25 de ce mois contre Paris-Saint-Denis, match s'annonçant très ouvert avec un

léger avantage à Paris qui a su s'adapter au nouveau règlement de moto-ball mis en vigueur cette saison.

Houlgate recevra Orly pour les fêtes de Pâques. Les Normands devront s'employer à fond car les Bernard et consorts d'Orly voudront pour leur club et supporters effacer leur échec de Courbevoie.

Petitjean.

### Courbevoie bat Orly.

Courbevoie, plus homogène et bien emmené par son capitaine Jacques Bon, triompha d'Orly par 4 à 1. La partie fut menée à vive allure, ce qui occasionna de nombreuses avaries de machines. Dans l'équipe d'Orly, le jeune Bernard Giraud, plein de fougue, se mit particulièrement en vedette. Ci-dessous, une phase du match devant les buts d'Orly. J.-J.



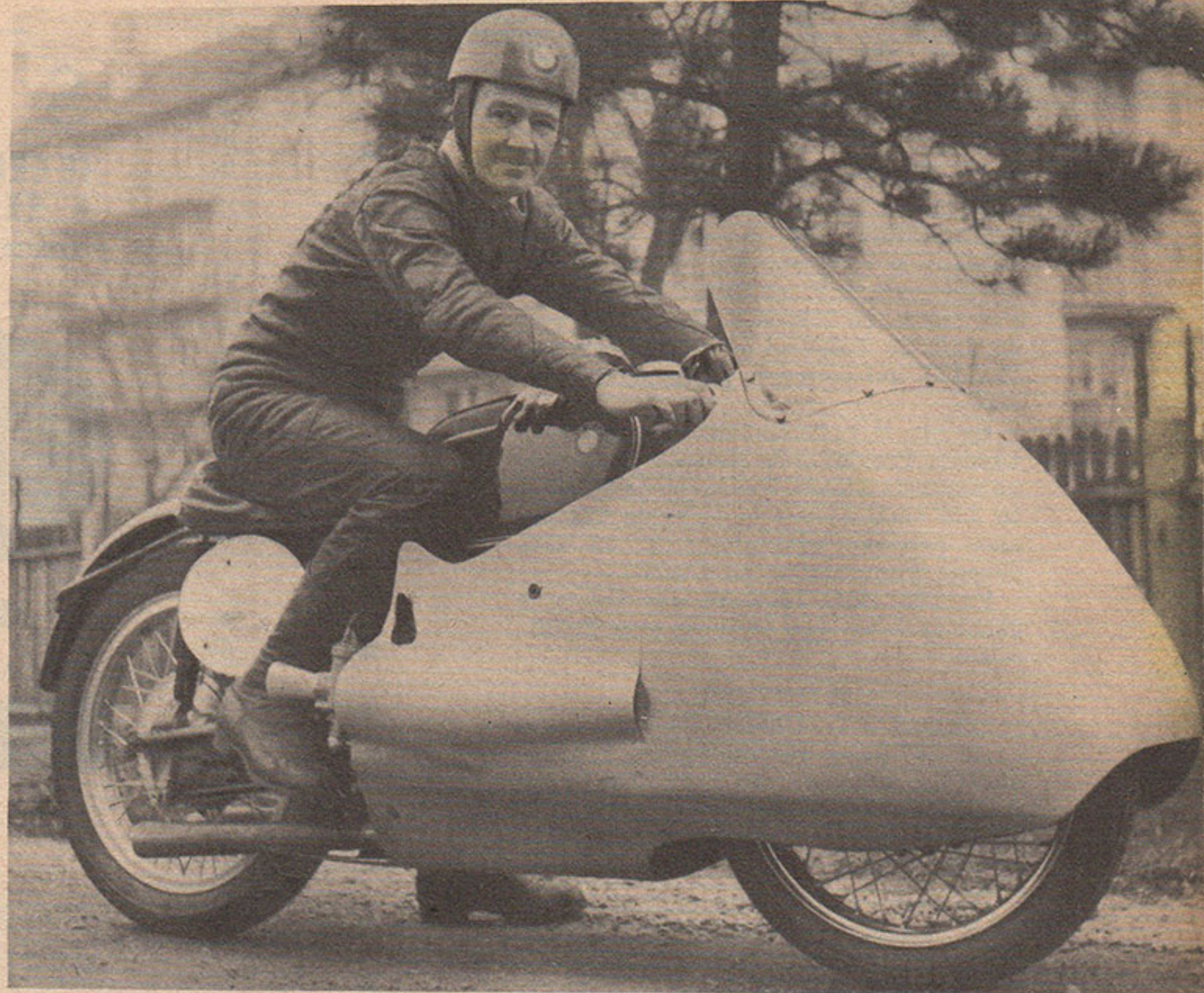




### Anderson sur B.M.W.

Fergus Anderson vient de prendre livraison d'une 500 cm<sup>3</sup> B.M.W. de tourisme afin de se familiariser avec la conduite de cette machine car l'ex-directeur du service de course de la Moto-Guzzi va disputer le championnat du monde sur une B.M.W.-R.S. En 500 solo il sera en compagnie de Zeller et de Riedelbanch, tandis qu'en side-car nous retrouverons Faust, Noll, Schneider et Hillebrand.

*Ci-contre Anderson, sur sa R.S. carénée.*



### Parilla et le sport.

Après une absence de plusieurs années Parilla figurerait à nouveau sur les lignes de départ. La nouvelle 250 cm<sup>3</sup> serait pilotée par l'Écossais Bob Mc Intyre, notamment pour le T.T.

En catégorie 175 cm<sup>3</sup> on parle d'une « double-arbre » donnant 18 ch à 10 400 tr/mn, dotée d'une vitesse de pointe de 145 km/h.

### Gran Premio d'España

Le nombre des épreuves comptant pour le championnat du monde vient encore de diminuer d'une course : Le Grand Prix d'Espagne prévu pour le 6 mai a été annulé. Reims sera donc le premier Grand Prix en 1956.

### Le side-car de Cyril Smith pour 1956.

Les Etablissements Watsonian ont actuellement dans leurs ateliers l'ensemble de Smith afin de l'habiller d'une nouvelle carrosserie.

Le moteur est un Norton Manx d'usine de 1954 à volant extérieur.

La roue de 3,50 x 12 du side-car ne possède pas de frein et n'est pas suspendue, tout cela pour réduire le poids.

Le nouveau carénage en métal léger inoxydable doit, paraît-il, diminuer la résistance à l'avancement d'environ 25 % par rapport à l'ancien modèle. Les matières plastiques dont on avait envisagé l'emploi ont été abandonnées en faveur du métal léger Birmabright qui peut se déformer plus facilement en cas de collision et, de ce fait, amortit plus les chocs que la matière plastique.

Le châssis du side-car, tout en tubes d'acier brasés, affecte en gros une forme rectangulaire. Il est fixé au cadre de la moto en quatre points, l'attache supérieure avant étant fixée au tube supérieur de droite du cadre, ce qui permet d'avoir un tube d'attache absolument droit tout en ayant l'attache inférieure tout contre la moto. A l'avant du châssis

et entre les attaches inférieures, un cadre en tubes maintiendra le réservoir d'essence qui a été transféré là pour des raisons de centre de gravité et de diminution de hauteur totale.

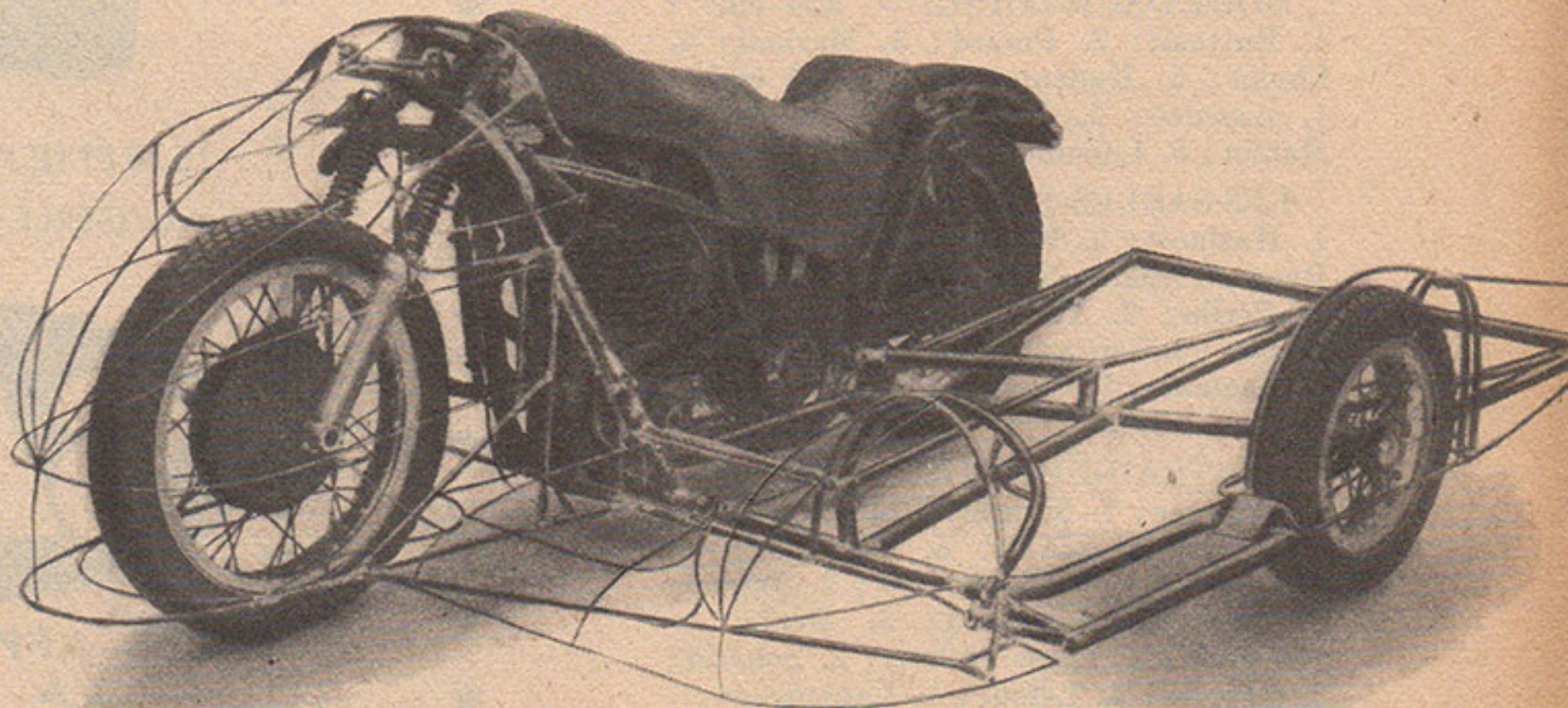
Le plancher du side-car sera en Tufnol, la rigidité de cette matière rendant inutile les nombreux renforts utilisés sur les planches métalliques.

Le carénage de la roue du side-car est en tôle d'acier; l'emploi de ce métal de préférence à l'aluminium s'explique car, dans certains virages, la pression des pieds

du passager déformerait trop facilement la tôle d'aluminium.

Ce carénage, qui coûte environ 1 million de francs, sera plus lourd que celui de l'année dernière, mais sans être moins haut, sa plus grande finesse doit lui donner une plus grande vitesse de pointe et de meilleures accélérations aux grandes vitesses.

Sur la moto, le réservoir, la selle et le coussin arrière sont remplacés par une tôle formée qui est capitonnée de caoutchouc mousse.





# Sport-Digest

## G.P. de Modène.

Le circuit de Modène a vu la première confrontation des marques italiennes rivales : M.V. et Mondial en 125 cm<sup>3</sup> et en 175 cm<sup>3</sup>, M.V. et Gilera en 500 cm<sup>3</sup>. Par contre, en 250, M.V. fit cavalier seul du fait de l'abstention des bicylindres Mondial, qui pourtant participèrent aux essais.

En 125, M.V. l'emporte nettement avec Ubbiali, Provini et sa Mondial ayant pris un mauvais départ. Revanche de Mondial en 175 cm<sup>3</sup>, devant la M.V. de Copeta, mais nouveau triomphe M.V. en 250, devant Montanari et sa Guzzi.

En 500 cm<sup>3</sup>, Libérati, sur Gilera 4 gagne après un duel farouche avec Bandirola.

### Classements.

**125 cm<sup>3</sup>** : 1. Ubbiali (M.V.) 80 km en 46' 19" (moy. 103,735 km/h); 2. Libanori (M.V.), 46' 37" 8; 3. Provini (Mondial) 47' 1" 2; 4. Copeta (M.V.), 48' 6" 6. (Meilleur tour : Ubbiali 2' 5", moy. 104,832 km/h.)

**175 cm<sup>3</sup>** : Provini (Mondial), 91 km en 51' 8" 8 (moy. 106,734 km/h); 2. Copeta (M.V.) 51' 59"; 3. Mendogni (Morini), 52' 5"; 4. Garini (Mondial), à 4 tours. (Meilleur tour : Libanori (M.V.), 1' 59" 7, moy. 109,565 km/h.)

**250 cm<sup>3</sup>** : 1. Ubbiali (M.V.), 127,400 km en 1 h. 11' 41" 3 (moy. 102,337 km/h); 2. Venturi (M.V.), 1 h. 15' 53"; 3. Montanari (Guzzi), 1 h. 15' 53" 1; 4. Colombo (M.V.), 1 h. 17' 8" 8. (Meilleur tour : Venturi (M.V.), 2' 5" 2, moy. 104,664 km/h.)

**500 cm<sup>3</sup>** : 1. Liberati (Gilera 4 cyl.) 127,400 km en 1 h. 15' 26" 7 (moy. 110,800 km/h); 2. Brandirola (M.V. 4), 1 h 15' 42" 5; 3. Valdinoci (Gilera 4) à 1 tour; 4. Forconi (M.V. 4) à 3 t.

## Cross en vrac.

**MORET-SUR-LOING.** — **350 cm<sup>3</sup>** : 1. Butteau; 2. Pinard; 3. Mariani; 4. Cholet; 5. Rademacher. — **500 cm<sup>3</sup>** : 1. Amedeo; 2. Julienne; 3. Ancel; 4. Martin; 5. Lejeune.

**LES SABLES-D'OLONNE.** — **350 cm<sup>3</sup>** : 1. Hazianis; 2. Klym Robert; 3. Klym René; 4. Allaire; 5. Delpeyrat. — **Sidecars** : 1. Perlin; 2. Thévadé; 3. Gervais; 4. Plisson; 5. Bourgeois **500 cm<sup>3</sup>** : 1. Archer; 2. Hazianis; 3. Chamey; 4. Klym René; 5. Le Dormeur.

**CHATEAU-DU-LOIR.** — **250 cm<sup>3</sup>** : 1. Guimier; 2. Maurice Dubois; 3. Saucisse; 4. Houdoux; 5. Chevalier. — **250 cm<sup>3</sup>** : 1. Louis Dubois; 2. Juigné; 3. Barat; 4. Bossard; 5. Denis. — **500 cm<sup>3</sup>** : 1. Louis Dubois; 2. Schmid; 3. Lefevre; 4. Lefeur; 5. Lamouroux.

DE PETIT DIAMÈTRE ET  
Nouveautés **PRINTEMPS 56**

# SANOR

LE CRÉATEUR DE L'AVERTISSEUR  
A REDRESSEUR INCORPORÉ

vous présente le

## JV8

Avertisseur homologué  
POUR VÉLOMOTEURS  
ET SCOOTERS  
**FONCTIONNANT  
DIRECTEMENT  
SUR VOLANT  
MAGNÉTIQUE**



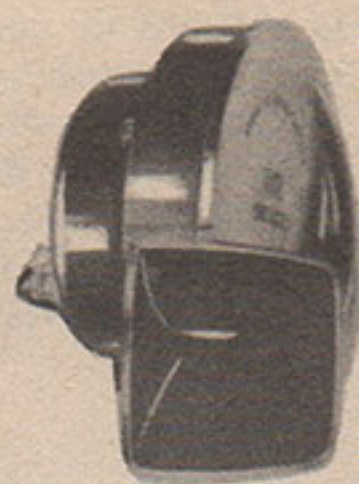
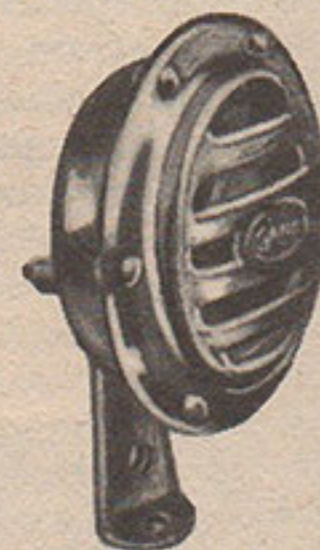
FORME AÉRODYNAMIQUE

MODÈLES SPÉCIAUX POUR VESPA  
LAMBRETTA ET MOTOBÉCANE

POUR LES MOTOS  
MUNIES D'UNE  
BATTERIE  
le

## J8

HAUTE FRÉQUENCE  
à grande PUISSANCE



et la

**TROMPE de VILLE TV2**  
DONT LE MONTAGE EST  
OBLIGATOIRE  
SUR LES MOTOS SORTANT  
D'USINE A PARTIR DU 1<sup>er</sup> AVRIL 1956

LE J8 ET LE JV8 EXISTENT SOUS 2 PRÉSENTATIONS  
avec GRILLE GALBÉE - ÉMAILLÉE NOIRE ou CHROMÉE

# SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

LES APPAREILS DE DEPASSEMENT  
A LA PORTÉE DE TOUS

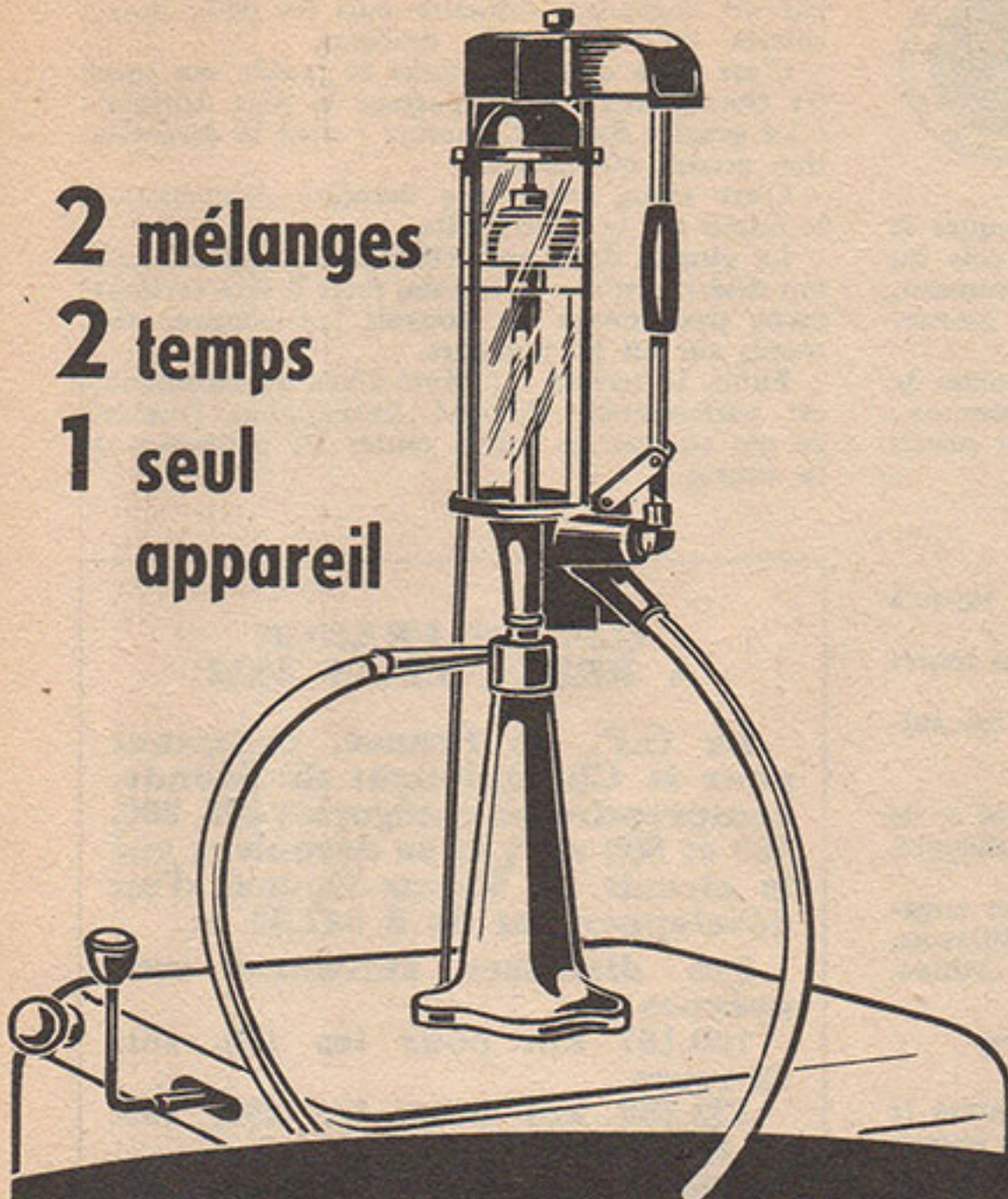


AVERTISSEURS DE PETIT DIAMÈTRE ET DE GRANDE EFFICACITÉ - AVERTISSEURS DE GRANDE EFFICACITÉ - AVERTISSEURS DE PETIT DIAMÈTRE ET DE GRANDE

DE PETIT DIAMÈTRE ET DE GRANDE EFFICACITÉ - AVERTISSEURS DE GRANDE EFFICACITÉ - AVERTISSEURS DE PETIT DIAMÈTRE ET DE GRANDE



**2 mélanges  
2 temps  
1 seul  
appareil**

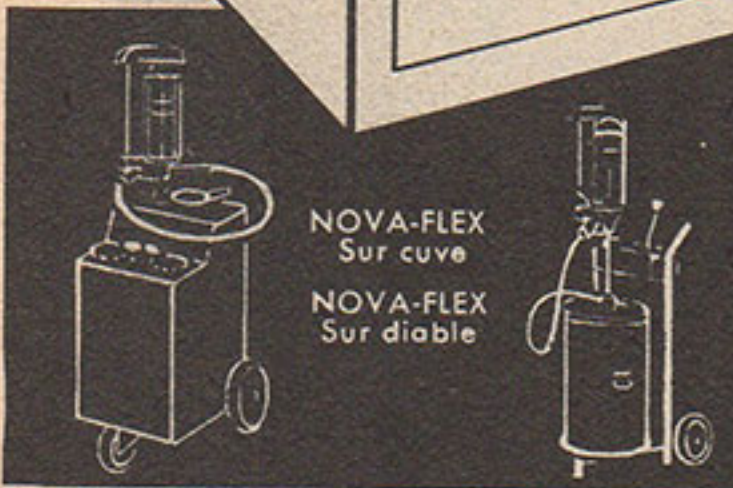


# NOVA-flex

AGRÉÉ OFFICIELLEMENT PAR LE SERVICE DES INSTRUMENTS DE MESURE  
SOUS LE N° 1945 B d 2.

- ★ Équipé d'un flexible
- ★ Travaille par dépression
- ★ Tous les mélanges en tous pourcentages, à l'aide d'un dérivateur
- ★ Tuyauterie toujours vide
- ★ Sans piston ni soupape
- ★ Désamorçage impossible
- ★ Sert 1 litre en 20 secondes

CNDP 347



NOVA-FLEX  
Sur cuve  
NOVA-FLEX  
Sur diable



32, RUE DE LA GARE  
ARCUEIL (Seine) - ALE. 06-44 et 19-85

**BON N° 2  
POUR:**  
une documentation  
complète

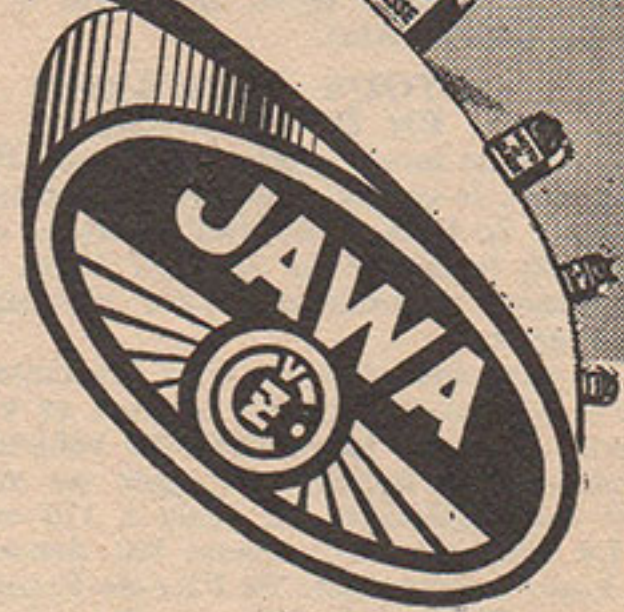
**NOVA-flex**

*Technique parfaite  
Résultats pratiques sensationnels !*



*avale les kilomètres...*

**GARANTIE  
TOTALE  
6 MOIS**



**PIÈCES  
et  
MAIN-D'ŒUVRE**

**250 cm<sup>3</sup>**

avec double-selle et repose-pieds  
arrière .. .. . **219.500 fr.**

**UNE VRAIE BI-CYLINDRE**

**350 cm<sup>3</sup>**

avec double-selle et repose-pieds  
arrière .. .. . **239.500 fr.**

avec double-selle, repose-pieds arrière  
et frein sur moyeu central .. .. . **249.500 fr.**

*Départ PARIS + taxe locale*

**CRÉDIT 18 MOIS - REPRISE**

**QUELQUES AGENCES RÉGIONALES  
SONT ENCORE DISPONIBLES**

**AGENT GÉNÉRAL  
E<sup>TS</sup> JACQUES POCH  
127, AVENUE DE NEUILLY-NEUILLY/SEINE - TEL. MAI. 61-70**





#### MOTO-CROSS DE NEMOURS

L'U.M. Nemours organise le 1<sup>er</sup> mai un moto-cross, sur le terrain de Nemours-Glandelles, 5 km après la sortie de Nemours, en direction de Montargis, par la N. 7.

Tous renseignements auprès de M. Sevin Olivier, 38, rue du Château, Nemours.

#### IV<sup>e</sup> CIRCUIT INTERNATIONAL DE BOURG-EN-BRESSE

Cette épreuve, première du Championnat de France de vitesse, est reportée aux 12 et 13 mai, au lieu des 5 et 6 mai.

Engagements : U.M. de l'Ain, 1, rue Paul-Pioda, Bourg (Ain).

#### TOUR PRINTANIER EN ILE-DE-FRANCE

La Ligue motocycliste de l'Ile-de-France organise, avec le concours des Etablissements Casques Bayard, de la Société Shell Berre et des Bougies Floquet, le dimanche 22 avril 1956, une sortie-promenade dénommée : Tour printanier en Ile-de-France.

La participation à ce Tour printanier, est limitée à 125 motocyclettes, scooters et vélomoteurs, quelle que soit la marque du véhicule, dont la cylindrée du moteur est égale ou supérieure à 100 cm<sup>3</sup>, inférieure ou égale à 175 cm<sup>3</sup>.

Le règlement est adressé sur demande faite à la Ligue motocycliste de l'Ile-de-France, 12, avenue de Château-du-Loir, à Courbevoie (Seine), ou aux Etablissements Bayard, 28, rue de Château-Landon, à Paris (10<sup>e</sup>).

Les engagements seront reçus à la Ligue motocycliste de l'Ile-de-France à l'adresse ci-dessus, accompagnés de la somme de 300 fr par machine engagée (que le conducteur soit accompagné ou non d'un passager ou d'une passagère).

Des repas pique-niques pourront être fournis sur demande (faite en même temps que l'engagement) au prix coûtant de 350 fr par repas, boisson comprise.

Le programme comporte la visite guidée de l'abbaye de Port-Royal-des-Champs, une réunion de fraternisation avec les membres du Moto-Club de Rambouillet, la visite guidée de la tour de Montlhéry, la visite guidée de l'autodrome de Linas-Monthéry.

Un concours doté de très nombreux prix est organisé entre tous les participants. Des avantages très intéressants sont réservés à tous les participants, qu'ils fassent le concours ou non.

#### XXIII<sup>e</sup> GRAND CIRCUIT MOTOCYCLISTE DES VOSGES

Cette manifestation aura, comme à l'accoutumée, le caractère d'un concours international d'endurance et de régularité.

Elle comportera un parcours de 452 km avec des moyennes imposées qui s'échelonnent selon les cylindrées de 48 à 60 km/h.

Elle comportera une épreuve-annexe dite de « contrôle de régularité » qui sera disputée en deux manches sur le terrain d'aviation de Haguenau.

Cette épreuve-annexe servira exclusivement au départage des *ex-aequo* pour l'attribution des prix en espèces et des prix en nature parmi lesquels figurent notamment le Challenge Interclub du Grand Circuit des Vosges, le Challenge des *Dernières Nouvelles d'Alsace*, le Challenge de la Ville de Mulhouse et le Challenge du général Gruss.

#### II<sup>e</sup> CIRCUIT NATIONAL MOTOCYCLISTE DE RÉGULARITÉ DE MILLAU

Le Moto-Club Millavois rappelle aux fervents des épreuves de régularité et de grand tourisme, que le II<sup>e</sup> Circuit national motocycliste de Millau sera disputé les 26-27 mai 1956 sur un circuit de 708 km parcourant les plus beaux sites des Causses et des gorges du Tarn. Situé sur les départements de l'Aveyron, de l'Hérault, du Gard et de la Lozère, il relie les centres les plus réputés du tourisme, de la ganterie et de la gastronomie : Millau, MontPELLIER, l'Aigoual, Mende, Sainte-Enimie, Rodez

et enfin Roquefort, par des routes pittoresques et accidentées comportant notamment les cols du Minier, du Faubel, du Perjuret et de Montmirat, ainsi que les descentes vertigineuses sur Sainte-Enimie et Meyrueis.

Cette épreuve est ouverte à tous les licenciés de la F.F.M. ; les catégories suivantes sont admises : **Groupe A** — Vélomoteurs, scooters et motos solos.

Classe 1. — De 51 à 125 cm<sup>3</sup>.

Classe 2. — De 126 à 200 cm<sup>3</sup>.

Classe 3. — De 201 à 350 cm<sup>3</sup>.

Classe 4. — Au-dessus de 350 cm<sup>3</sup> jusqu'à 1 300 cm<sup>3</sup>.

**Groupe B.** — Side-cars et motocyclistes toutes cylindrées.

Les vitesses moyennes imposées sont les suivantes :

45, 50, 55, 60 et 45 km/h.

Un total de 210 000 fr de prix en espèces et de nombreux prix en nature, coupes et challenges, récompenseront les plus méritants.

Pour tous renseignements, règlements et engagements, s'adresser au Moto-Club Millavois, Café de l'Est, boulevard de Bonald, à Millau. Tél. 7.80.

#### LE GRAND PRIX DE FRANCE DE MOTO-CROSS 1956

C'est le 10 juin prochain que se disputera le Grand Prix de France de Moto-Cross. Cette importante épreuve se déroulera sur le terrain de la côte Sainte-Catherine à Rouen et l'organisation en a été confiée au Moto-Club de Normandie.

Ce club organise depuis cinq années sur le même terrain des Moto-Cross importants et toujours très suivis. Les dirigeants du Moto-Club de Normandie ont consacré tous leurs efforts à la bonne présentation des réunions de Moto-Cross afin de faire aimer le sport motocycliste par le public.

Le terrain a été modifié plusieurs fois pour obtenir une piste variée qui puisse être conforme aux règlements de la Fédération française de Motocyclisme.

Il est tracé au sommet d'une des falaises qui dominent Rouen et la magnifique vallée de la Seine, il est donc dans le cas général sec et de consistance solide.

Ce terrain comporte une magnifique piste de départ en ligne droite de 30 mètres de large et de 200 mètres de long. Après deux virages très durs à gauche, puis à droite, les concurrents se lancent dans le trou du Diable dont la sortie par suite d'un ressaut est très spectaculaire. C'est ensuite

la grande descente, et le retour vers les tribunes par des méandres difficiles puis les deux bosses suivies d'une nouvelle descente.

C'est alors une ligne large et rapide qui mène les concurrents vers le passage le plus difficile : « Le gouffre Sainte-Catherine » dont la dénivellation atteint 50 mètres.

C'est enfin, après une dernière dénivellation, le retour sur la ligne droite.

La plupart des grands champions internationaux ont déjà couru sur ce terrain, mais il sera certainement passionnant de pouvoir les admirer tous réunis sur un tel parcours.

Enfin, le terrain du Moto-Club de Normandie est parfaitement sonorisé (installation Duplex), ce qui permet de suivre toutes les péripéties de la course.

#### G.P. DE FRANCE A REIMS, LE 27 MAI

Le G.P. de France, comptant pour le Championnat du Monde, comprendra les catégories 125, 250, 350 et 500 cm<sup>3</sup>, et se déroulera sur le circuit de Reims-Gueux, d'un développement de 8 347,30 m.

Les distances suivantes sont prévues :

100,167 km pour les 125, soit 12 tours.

133,556 km pour les 250, soit 16 tours.

166,947 km pour les 350, soit 20 tours.

200,328 km pour les 500, soit 24 tours.

Innovation logique autant qu'agréable, deux séries de prix seront attribués par catégorie : prix pour le classement général, et prix pour les privés, suivant leur classement. Ces derniers peuvent d'ailleurs cumuler les deux prix, s'ils ont la chance bien improbable de s'introduire dans le lot des machines d'usine.

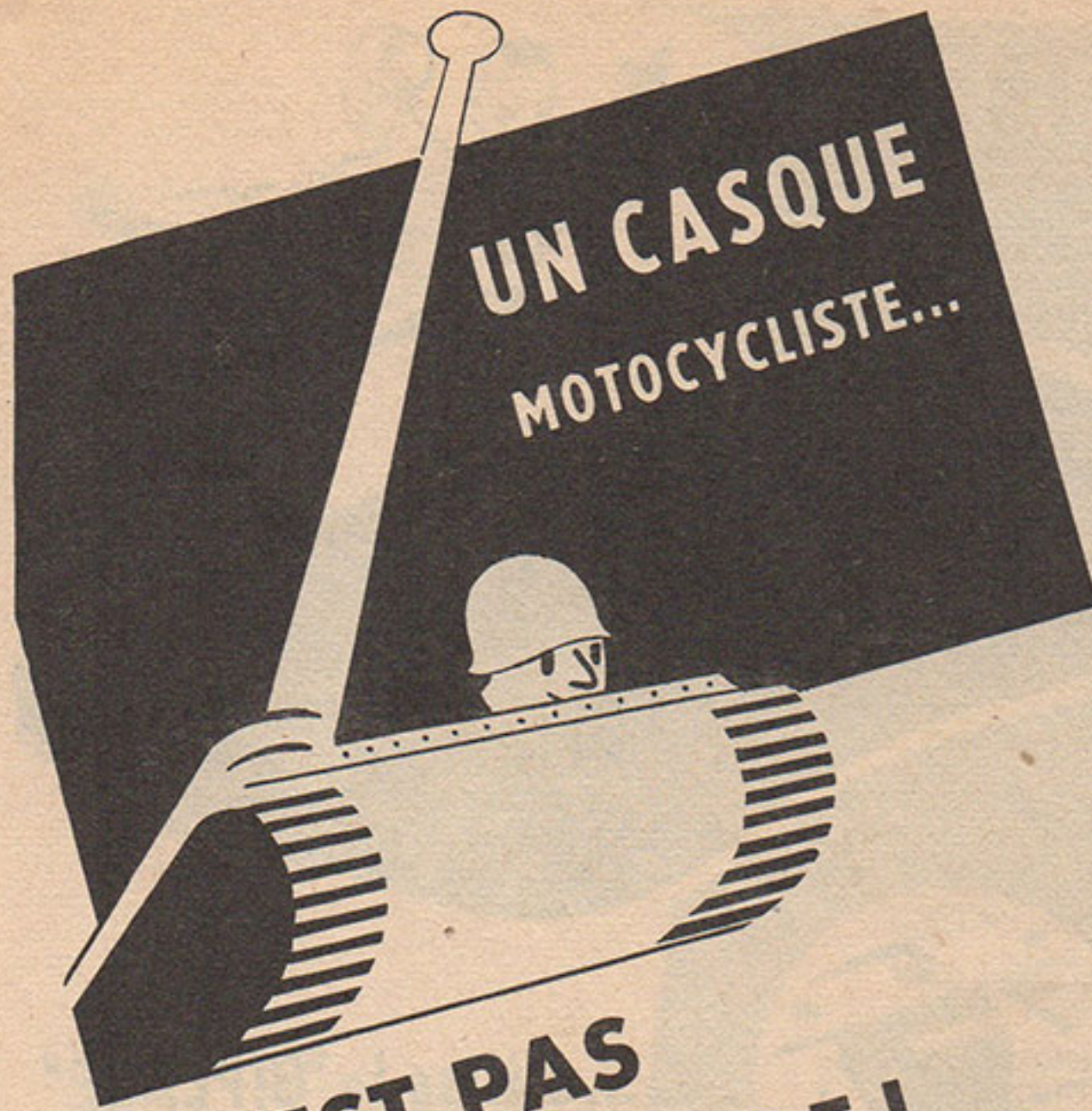
Engagements et renseignements :

F.F.M., 8, place de la Concorde, Paris (7<sup>e</sup>).

*Au cours du banquet annuel du M.C. Châtillon, on pouvait voir, côte à côte, MM. Bouvet, Violet, Cantalice, Depreux, ancien ministre, et Chrisostome, maire de Châtillon.*







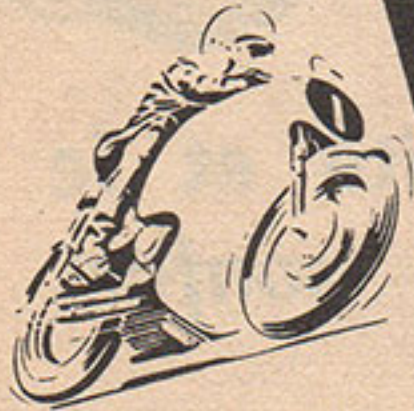
**N'EST PAS  
UN BLINDAGE !**

Un casque en béton armé ou en acier trempé ne se déformerait pas en cas de choc. Mais un tel casque provoquerait en cas d'accident une **rupture immédiate des vertèbres cervicales** de son utilisateur. Les **CASQUES GENO** ont prouvé, des milliers de fois, qu'en cas de chute leur résistance est suffisante pour ne pas se briser. En outre, ils conservent la souplesse voulue pour **ABSORBER LE CHOC.**

COUVERT D'UN

**GENO**

C'EST ÊTRE A COUVERT !



LES CASQUES GENO sont les seuls officiellement homologués par la F.F.M. et la F.I.M.

Modèle SPORT A BOURRELET, convient parfaitement à la passagère du sidecar. Se fait à la teinte assortie aux scooters.

Ecrivez-nous, nous vous donnerons l'adresse de notre dépositaire le plus proche.

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

**ETS GUENEAU-GENO, 6, Fg-Saint-Honoré - PARIS-8<sup>e</sup>**



**POURQUOI?**

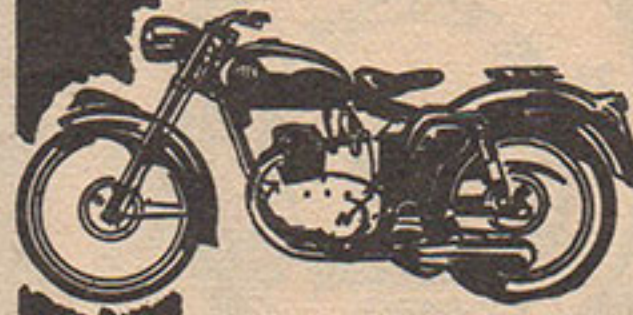
**VOUS ADRESSEZ A :**



**MONNERET**

202 Records du Monde - 15 Championnats de France - 497 Victoires

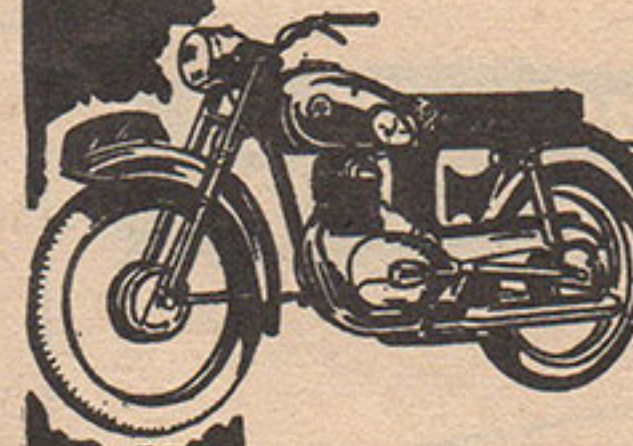
**IMPORTATEUR EXCLUSIF**



**GILERA 300 cc**  
CHAMPION DU MONDE  
de 1952 à 1955  
300 cc Bicylindres  
310.000 Fr.



**A. J. S. 350 cc**  
CHAMPION DE FRANCE  
de 1949 à 1955  
350 cc Monocylindre 304.000 Fr.  
500 cc Bicylindres 360.000 Fr.  
600 cc Bicylindres 370.000 Fr.



**JAMES 250 cc**  
GAGNANT DE TOUS LES  
TRIALS ANGLAIS  
250 cc Monocylindre  
220.000 Fr.

**TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES  
ATELIER MÉCANIQUE SPÉCIALISÉ  
dirigé par les mécanos de leur service course**

Il a sélectionné pour VOUS, pour leurs qualités, tenue de route et fini : les célèbres vélomoteurs et motos PUCH - Gnome et Rhône - D.S. Malterre le meilleur scooter VESPA et les cyclomoteurs PALOMA et RHONSON.

**VENTE A CRÉDIT EN 15 MOIS**

**PARCE QU'IL EST LE  
PLUS GRAND NOM FRANÇAIS  
DEPUIS 30 ANS ET QU'IL REPRÉSENTE  
LES MEILLEURES MARQUES  
MONDIALES**  
DANS LEURS CYLINDRÉES

PARIS-CENTRE.7, 9, Boul. Beaumarchais.TUR. 96-56

PARIS-SUD.106, Av. Aristide-Briand . ALE. 21-71

PARIS-NORD.138, Rue de Tocqueville .WAG. 42-04

ENVOI GRATUIT DE NOTRE CATALOGUE SUR DEMANDE



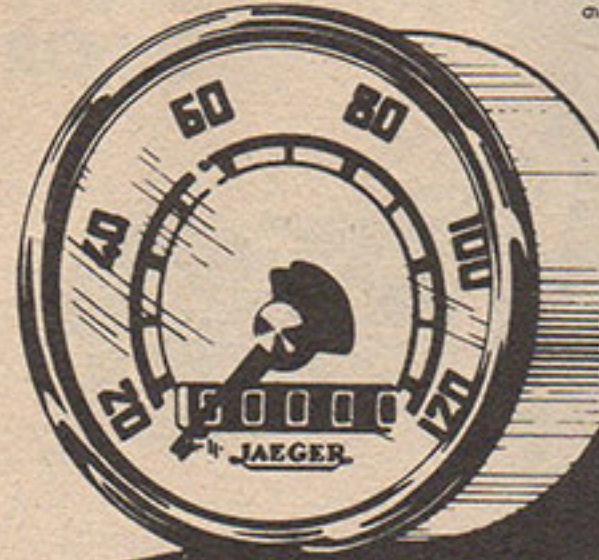
# ESSENTIEL

vitesse  
distance  
consommation

# JAEGER

indicateur de vitesse  
avec totalisateur kilométrique  
modèle spécial pour chaque type  
de moto

**PRATIQUE**  
**SOLIDE**

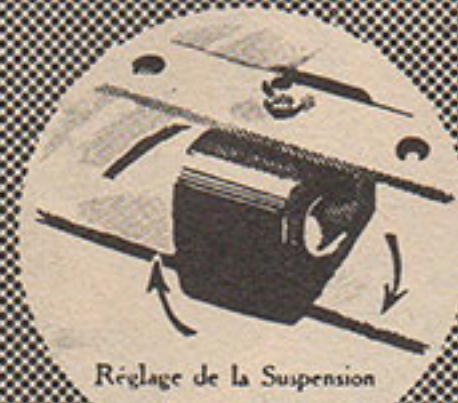


L'instrument de précision  
au service du bon conducteur

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ÉTUDE ET PUBLICITÉ - M-03-56

## le COUPLE uni...



Réglage de la Suspension

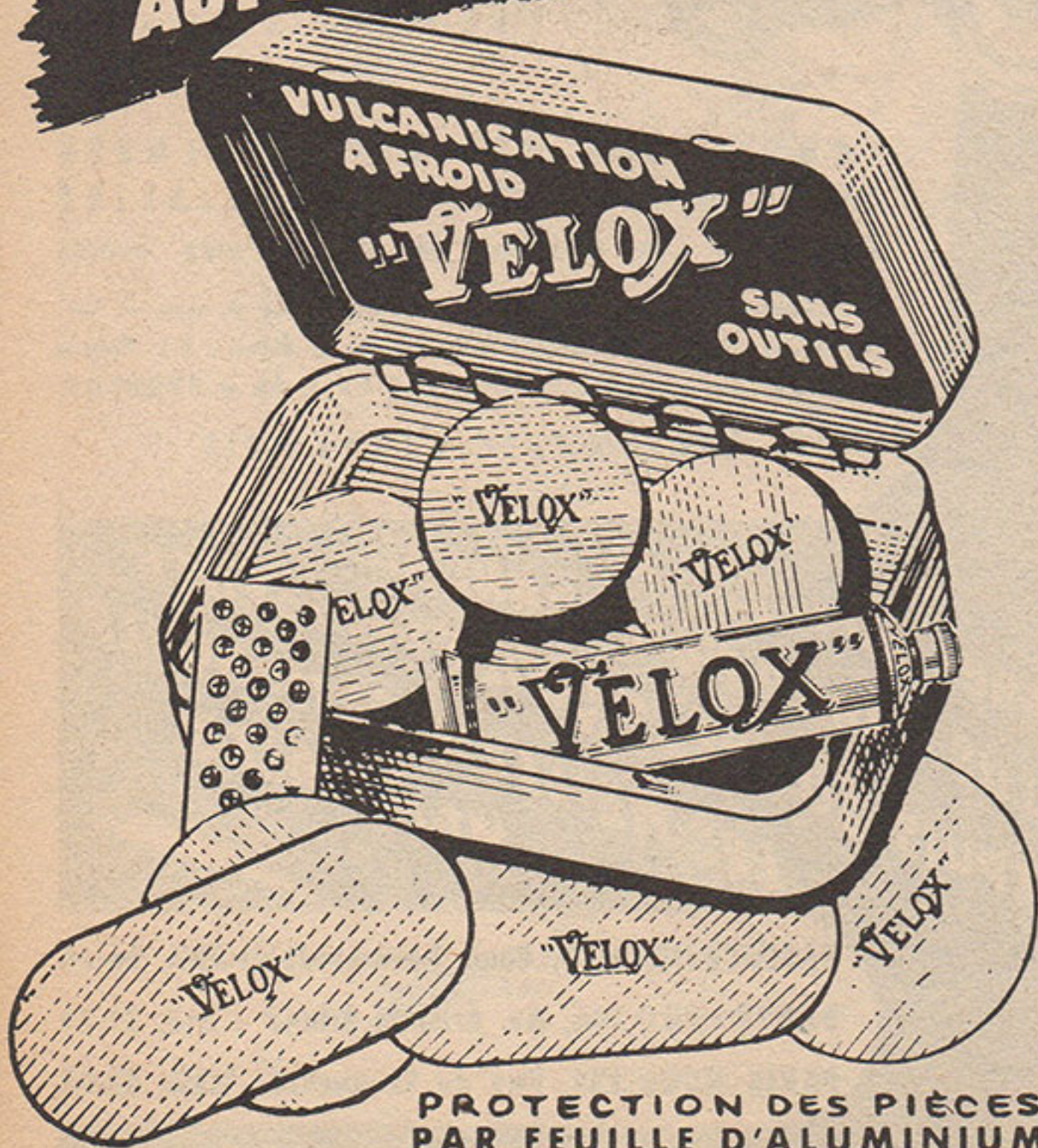
...utilise la "BIPLACE"

## MERAT

MERAT & C<sup>ie</sup> - SURESNES (SEINE)

TÉLÉPHONE : LON. 18.86 et 36.18

**NOUVELLES PIÈCES A BORDS MINCES  
AUTOVULCANISANTES**



PROTECTION DES PIÈCES  
PAR FEUILLE D'ALUMINIUM

## Un Side-Car

POUR MOTO ET SCOOTER  
LIVRAISON : 1 MOIS  
(MODÈLE 2 PLACES : 2 MOIS)



augmente la stabilité et le  
confort

ET PERMET LE

transport de 2 passagers

MÊME AVEC

de volumineux bagages

## HALL DE LA MOTO

18-20 RUE REBEVAL - PARIS-19<sup>e</sup> - Bot. 27-12

PEUGEOT

T.W.N.

TERROT

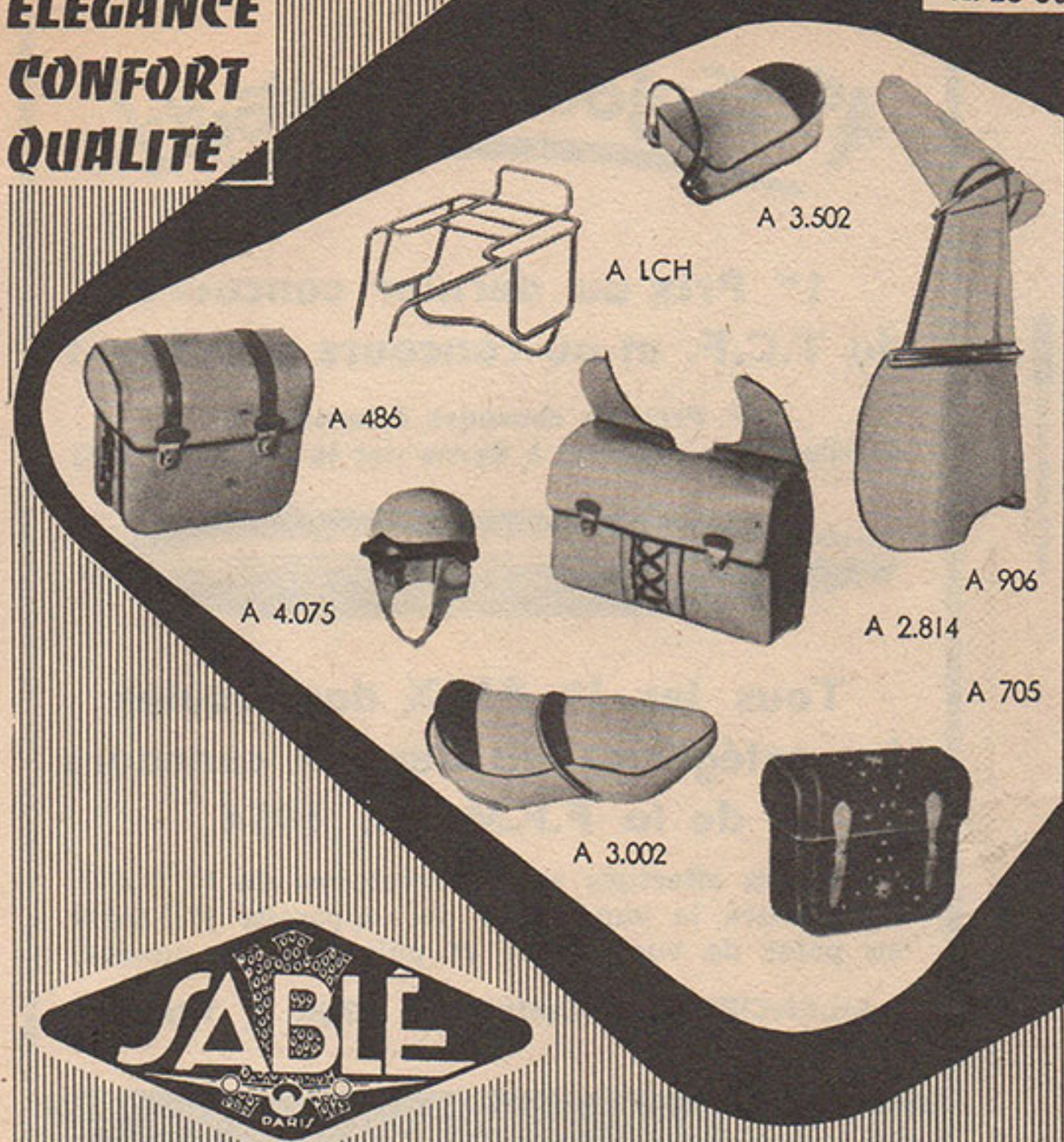
ZÜNDAPP



Ets SABLÉ FRÈRES - 22, rue du Pré-St-Gervais, PANTIN (Seine)

**ELEGANCE  
CONFORT  
QUALITÉ**

VIL. 25-60



**LA MARQUE QUI S'IMPOSE**

### Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17<sup>e</sup>

24 NUMÉROS PAR AN

UN AN . . . . . 800 fr.

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

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

NOM : .....

ADRESSE : .....

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, r. des Comédiens, Bruxelles  
C.C.P. 3-86 - 1 an..... Fr. : 160

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

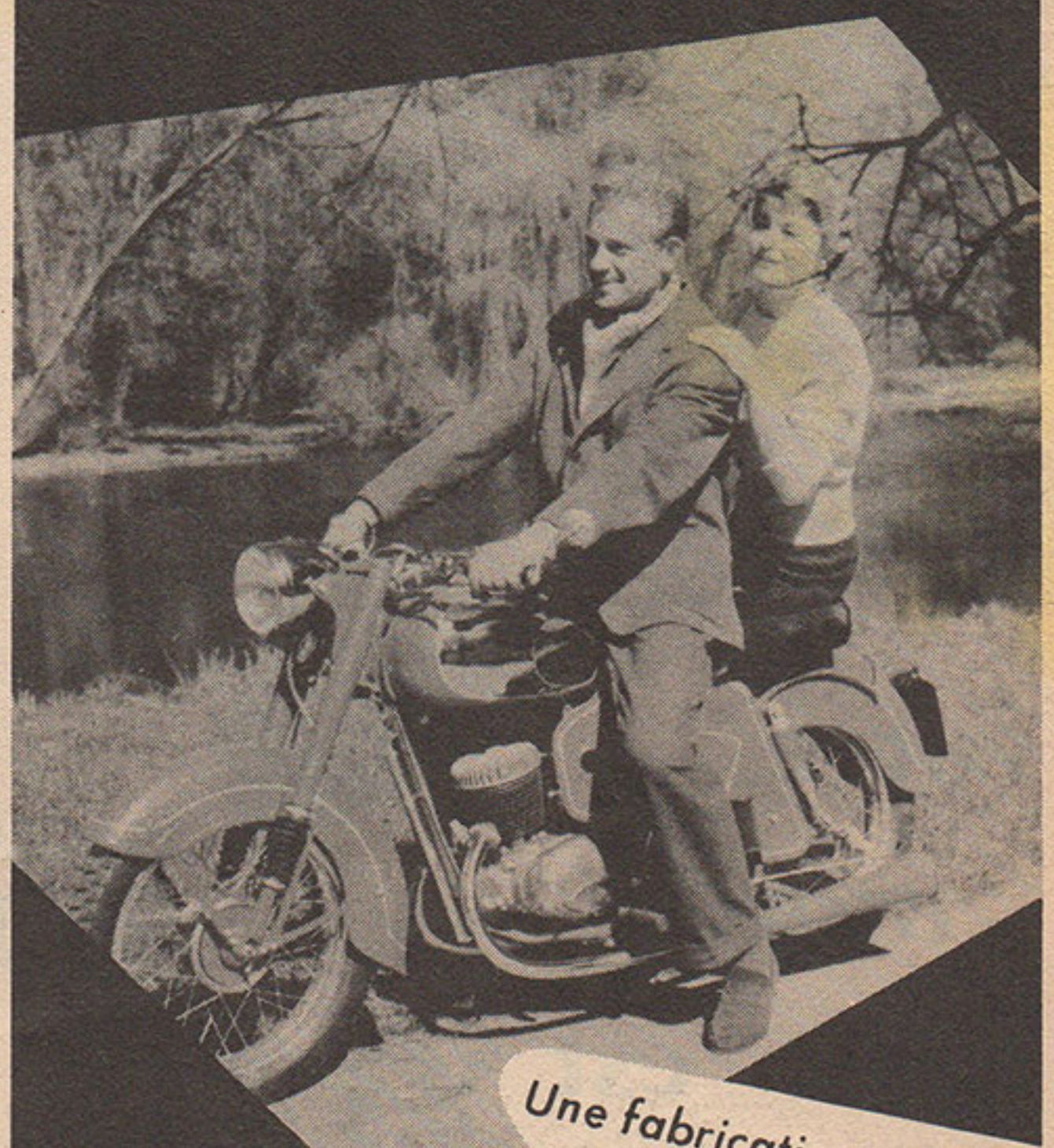
Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 1.100  
Changement d'adresse.. Fr. : 30

*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 modi-  
fiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

# RAVAT



*Une fabrication soignée  
\*  
Une ligne moderne  
et sobre*

- CYCLOMOTEURS 50<sup>cm3</sup>**  
Standard, Normal, Luxe, 6<sup>e</sup> Luxe
- VÉLOMOTEURS 100<sup>cm3</sup>**  
Léger, Tourisme, Luxe
- VÉLOMOTEURS 125<sup>cm3</sup>, 3 vitesses**
- VÉLOMOTEURS 125<sup>cm3</sup>, 4 vitesses**  
Luxe, Grand Luxe, Grand Sport
- MOTOS 175<sup>cm3</sup>, Tourisme et Grand Sport**



CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

# WONDER

Établissements RAVAT - Saint-Étienne



*Sur la route*



PHOTO HENRI ALEXIS (S.M.O.)

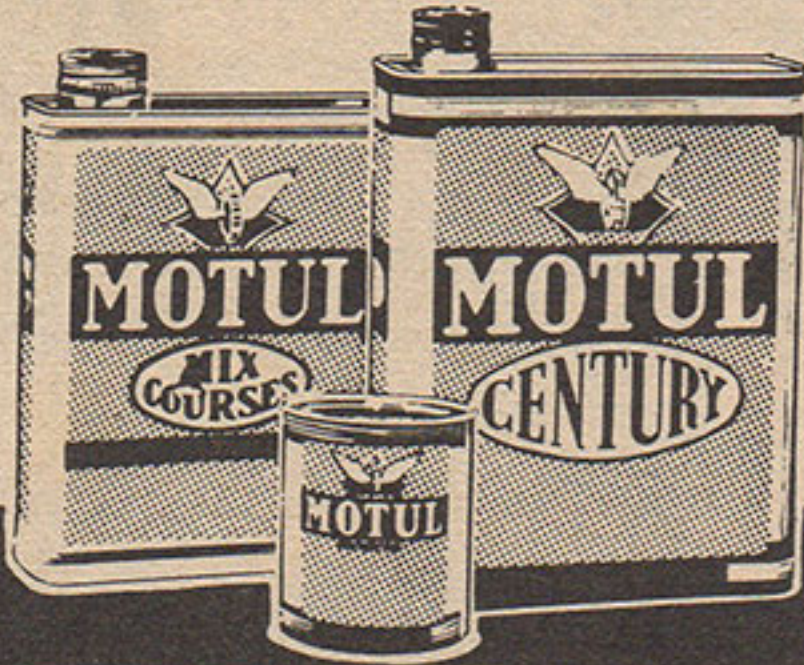
votre  
moteur



est **ROI**

...traitez-le comme tel

entretenez-le  
régulièrement  
avec



*l'huile*  
**MOTUL**

47, Rue de Paris, BOBIGNY (Seine) - VIL. 97-88

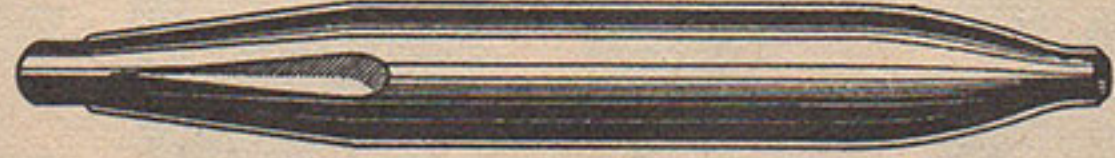
**1853** CENT ANS d'expérience  
et de recherches au service  
de la lubrification **1956**

# SILENCIEUX WILMAN

*1<sup>er</sup> Toujours et partout!*

1<sup>er</sup> Prix au dernier concours  
du T.C.F. et au concours précédent

1<sup>er</sup> Prix au concours international  
de silencieux organisé à Berne par la F.M.S. en 1953



Tous les 1<sup>er</sup> PRIX dans toutes  
les catégories au dernier concours  
de la F.F.M. en 1954

Les essais effectués aux Laboratoires de l'U.T.A.C.  
ont prouvé la supériorité des appareils WILMAN  
au point de vue silence et puissance du moteur.

SILENCIEUX D'ADMISSION POUR 2, TEMPS

WILMAN | et 3, rue d'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

*L'utilisation des lampes jaunes  
dans les projecteurs des  
CYCLOMOTEURS & CYCLES  
sera obligatoire à dater  
du 1<sup>er</sup> Juillet 1956*

La lampe **NORMA**  
à ampoule sélective jaune  
vous donnera  
toute satisfaction

**DURÉE**

**RÉSISTANCE**

**QUALITÉ DE LUMIÈRE**

*Exigez-la!*

**LAMPE NORMA**



## VENTES

**ZUNDAPP K.S. 600**, moteur neuf. F. tél. sacoches et selle cuir. Excellent état. ETO 18-41.

**MOBYLETTE LUXE**, impec. Déc. 54, peu roulé. Rousseau, 56, rue du Temple, Paris 4<sup>e</sup>.

**175 A.M.C.** nbses pces dét., t. b. ét., s. bip. Mabillat, 10, rue de la Saussière, Boulogne. 18 à 20 h.

Cse double emploi **MOTOBECANE 175 cm<sup>3</sup>**, remorque Fulgur. Ensemble ou séparé. Lelong, 23, rue Ed.-Vaillant, Châtenay-Malabry (Seine).

**MOTOS OCCASION**, dispon. Crédit immédiat. Reprise. Echange. Leclerc, 17, rue Pajol, Paris. BOT 05-95.

**VESPA 52**. Mot. nf nbx acc. TRI 29-10.

**PEUGEOT 175** carénée. Visible le soir à partir 18 h et samedi. 120.000. Tte équipée. Albertino, 26 bis, rue Amiral-Courbet, Bois-Colombes.

L'Expédition Cavally vend ses **ZUNDAPP-Russie** tr. bas prix et un lot de **PIECES DE RECHANGE K.S.-750** inutilisées **NEUVES**, orig. Nüremberg. Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre ou Ciret, 24, rue du Châlet, Malakoff.

**LAMBRETTA**, 15.000 km. Roger Bou-det, 15, rue du Maréchal-Maunoury, Vincennes.

**GNOME-RHONE 175 cm<sup>3</sup>**. Cse dble emploi. 0 km. Roffidal, 2, rue Bizet, Haybes (Ardennes).

 **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.

**URGENT. VDS B.S.A. 350 cm<sup>3</sup>** Gold Star Clubmens Modèle 1955. Roulé 2.000 km. Equip. complet. Tourisme et course. Prix intér. Lucien Martin, 91, quai Pierre-Scize, Lyon.

**B.S.A. A7, fin 53**, état impec., pneus neufs, 30.000 km. Px : 220.000. René Gillet 750, susp. arr. 20.000 km. Px : 100.000. Visible tous les soirs après 19 h. Servage, 16, rue M.-Berthelot, Puteaux.

## MOTO RECORD

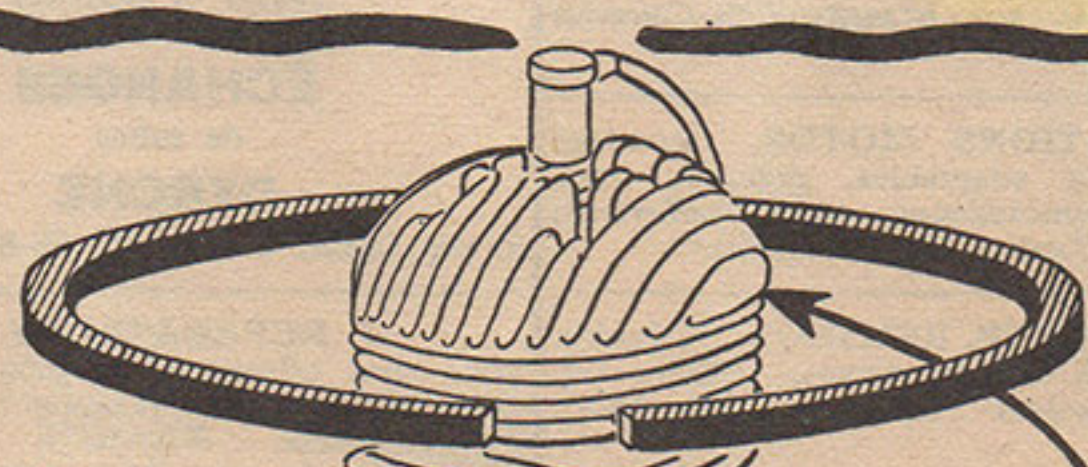
750 B.M.W.	120
650 B.S.A. A10	210
500 Triumph twin	190
500 A.J.S. oscil.	210
500 A.J.S. oscil. twin	245
500 B.S.A. A7 twin	225 et 210
500 Terrot R.G.S.T. c. neuve	130
350 Horex Régina	165
350 B.S.A. B31	165
250 Puch, 135 et 145; 250 Csepel, 125;	
250 Jawa, 130; 250 B.S.A., 135; 200	
D.K.W., 140; 200 D.K.W., 140; 200 Zundapp,	
115; 150 Puch, 115; etc. 1/3 comptant,	
le reste en 12 mois. Et 70 MOTOS	
350 Royal, René Gillet, Gnome, B.S.A. 500,	
etc. En crédit total. sides-car Précision.	
<b>MOTO RECORD</b> , 151, rue Marcadet,	
Paris. MON 24-40. Métro Lamarck.	

**PETITES ANNONCES**

La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :  
**200 francs**



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



152

**MOTOBECANE 175**, 1954, mot. refait, parfait état, 100.000. Bonnal, 44, rue Fieux, Toulouse.

**ARIEL 650 twin**, 15.000 km. Parf. ét. Mazurier, PLA 24-66, de 8 à 12 h., de 13 à 18 h.

**B.M.W. R 12**. 2 carb., ori., av. grand side. Précision, can. mec. et pièces. Tout en excell. ét. Vds en tte confiance au plus offrant. Carnevali, 52, rue P.-Joigneux, Bois-Colombes (Seine).

**175 Z. 22.C.**, 2.500 km, selle bip., ét. imp. Ecrire au journal.

**VELOCETTE L.2 200**, 1952. Etat impec., nbx acces. Px : 160.000. Tél. : 17 à Maule (S.-et-O.) pour r.-v. Visible à Paris.

**B.M.W. R 25/2**, ét. exceptionnel, 10.000 km. Crédit possible. Caulliez, 2 bis, rue Marbrerie, Lille.

**232 MONET-G.**, spéciale sport. Parfait état. 130.000. Ecr. : Martin, 32, rue Blagis, Bourg-la-Reine (Seine).

**SIDE-CAR 500 TERROT**, caisse porteur. 80.000. Tél. BOT 69-20.

**MONDIAL 125 cm<sup>3</sup>**, compétition, moteur absol. nf de l'usine, machine dédoublée, garantie, 135 km chrono avec pilote de 75 kg. Visible tous les jours. S'adresser M. Pahin, cycles Peugeot, 71, av. de la Grande-Armée.

Vds cause dble emploi. **350 N.S.U.** 4 vit. Sélect., mod. 1939. Laizin, 45, rue du Fief, Argenteuil (S.-et-O.).

Cse achat voiture, vds **175 SPORT MOTOBECANE**, 7.300 km. Sacoches cuir, p.-bag., tan-sad, béquille, bat. 120.000. P. Lutz, 66, av. du Raincy, Villemonble (Seine).

**N.S.U. MAX.** 12.000 km, occas. unique pour connaisseur sérieux. Roques, chemin Bel-Air, à Bègles (Gironde).

**SOLDE MOTOS NEUVES ALCYON**, 60.000, etc. Crédit, reprise. Leclerc, 17, rue Pajol. BOT 05-95.

**JAWA 250**. Dole OPE 52-50.

## CONTACT TOTAL

et  
PERMANENT

entre  
PISTON et CYLINDRE

Silence - Rendement - Durée  
**MAXIMUM !**

grâce à l'usinage extérieur à profil complexe **T.O.B.** réalisé en série dans

LA NOUVELLE  
PRODUCTION

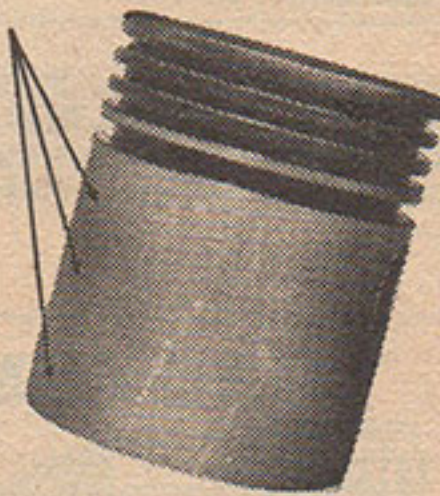
**BORGO**

TURIN

PARIS

Capital  
72.000.000 de Fr.

BILBAO



## MOTOS COURSE ET CROSS

250 Guzzi à reviser	85
350 New Imperial	100
350 Vélocette K.T.T.	165
500 Norton lit de plume	280
200 Monet Special cross	90
175 Guiller Spécial cross	75
350 Royal Scrambler	165
500 Side Triumph moto-cross	200
4 Racers 500 monoplace	
Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire. Pantin. VIL 15-18.	

Cause ach. voit. **VENDS 175 MOTOBECANE Z.2.C.** 8.000 km. Et. neuf, tan-sad, sac. cuir. 1 pn, 1 ch. neufs. Affaire saine. 110.000. Le Pajolec, 52, rue des Chantiers, Versailles. Tél. VER 38-64.

**500 ANGLAISE**, 4 vitesses, sélecteur, avec side. Etat neuf. 80.000 ou échange contre voiture ou Vespa. Jacques Dhont, 53, rue Emile-Raspail, Arcueil (Seine).

Particulier vend cause maladie **MOTO-COMFORT 175 U.22.C.** 2.000 km. Equipement complet, impeccable. Très rapide. Bibaut A., 30 bis, route de Bailly, Ribécourt (Oise).

Velocette K.T.T. course 350 cm<sup>3</sup>.  
Velocette K.S.S. 350 cm<sup>3</sup> : 75.000 F.  
Velocette 350, 300 cm<sup>3</sup> neuves.  
Motobécane 125 cm<sup>3</sup> culb. parf. ét. : 70.000 F.  
Mobylette à partir de 13.000 F.  
Jawa 350 cm<sup>3</sup> : 110.000 F.  
Quelques machines neuves soldées.  
Cherrier P., 21, boul. H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

**250 B.S.A. C 11 S.L.**, ét. nf. Fourche télesc., susp. ar., selle biplace, sacoches cuir, av. serrures d'origine. Présent. et ét. mec. impec. Roulé 4.000 km. Prix int. Pigné, 91, route de Dieppe, Déville-lès-Rouen (Seine-Maritime). (Visible ap. 18 heures.)

## S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17<sup>e</sup>)  
M<sup>o</sup> : Péreire, Ternes, Etoile  
WAGram 52-62

Spécialiste des 2 temps  
de classe internationale, NE VEND QUE :

**JAWA  
ADLER  
CSEPEL**

**NEUVES ET D'OCCASION**

Vous assure une garantie totale intégrale, un entretien et une mise au point parfaite

CRÉDIT - REPRISE  
OUVERT LE DIMANCHE MATIN

30.000 à débattre. **100 cm<sup>3</sup> MOTOBECANE** 3 vit., comme neuve. Roquefort 146, rue du Landy, Plaine-Saint-Denis (Seine).

**AUTOMOTO V.M.L.** 100 Villiers, 2 vit., bon état. Cronier, 4, sq. Dordogne, Paris.

Motobécane, Mobylette, Mobyscooter, Tous modèles disponibles. Cherrier, 21, boul. H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

**600 cm<sup>3</sup> B.W.M. R. 67**, impec. 320.000. Rolland, 23, rue Sainte-Marguerite, Pantin (Seine).

**350 MATCHLESS**, fourche télesc., plus remorque, accessoires. Parfait état. Joseph, 12, rue du Maroc, Paris (19<sup>e</sup>).



**B.M.W. R. 12**, modèle 2 carbus., modifié, tél., R 71, sélecteur 4 vitesses, état général impeccable, noire et chrome, photo sur demande, 120.000 fr. Ferais reprise R. 71 ou R. 73. Paiement différé. **M. Royer Jean**, 114, route de Monthermé, Charleville (Ardennes).

**350 cm<sup>3</sup> PANTHER**, fourche télescopique, suspension arrière, pare-chocs, sacoches et équipement, état impeccable. Prix à débattre. **Marchand René**, 44, rue Lucien-Lampaix, Roanne (Loire).

**250 N.S.U.** Bien équ., sel. spl., 100.000. **M. Parpaix F.**, Lauzières (Charente-Maritime).

**HARLEY-DAVIDSON**, 750 cm<sup>3</sup>, tr. bon ét. 140.000 F. **Chadefaux**, 33, av. Victor-Cresson, Issy-les-Moulineaux (Seine).

**500 B.S.A. B. 33** excell. état mécanique. Prix 150.000 F. **Rasle**, 17, place de l'Eglise, Orgeval (S.-et-O.). Tél. 83.

**VELOCETTE 500 M.S.S. 1955**, 3.500 km, neuve, tout équipée. 270.000 **Chérié**, 27, boul. Stalingrad, Vanves. MIC 54-73.

**P. MICHEL** Expédition province  
42, Rue Jules-Guesde, 42  
**ALFORTVILLE - ENT. 44-35**  
Agence Jonghi - D. S. Malterre  
EMBRAYAGE spécial Michel  
pour Jonghi

#### OCCASIONS :

Plus. motos compl. ou à remont.  
1 Camion Renault camping.  
1 EMY 4 - très belle.  
1 Remorque 400 kg. - bas prix.  
1 Châssis Bugatti 10 ch-mot-bte-pt.  
Pneus 18-20 et 21 pouces moitié px.  
Stock pièces Zündapp et diff. marques px. int.

Facilités de paiement

**NORTON DOMINATOR**, cme nve, impecc. Prx. int. Facil. paiement. **Foucaud M.**, Selangey (Côte-d'Or).

#### CHEZ ALAZARD

Super Crédit Garantie Reprise.  
100 motos c. neuves 1953-54-55.  
+ 30 vélomot. récents à solder.  
+ 20 scooters divers à ts prix.  
+ 50 motos de reprise à liquider.  
47 bis, av. de Clithy-17<sup>e</sup> (Métro La Fourche). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour.)

#### DIVERS

**SANS PREMIER VERSEMENT  
GRAND CHOIX  
MOTOS  
SCOOTERS SOLDÉS**

SIDE-CARS A PARTIR DE 5 000 FR  
GARANTIE 3 MOIS

**CRÉDIT REPRISÉ**

**GIL**, 83, avenue d'Italie (13<sup>e</sup>).  
OUVERT LE DIMANCHE

**FOURCHES TÉLESCOPIQUES**

6, rue Georges-Lacaud

**SUSPENSIONS AR.**

**COURBEVOIE (Seine)**

**HYDRAU-**

**DEF 27-87**

**LIIQUES**



**SANS PERMIS, VOITURETTE 2 CH 1954**, abandon. 45.000. Facilités. **Baillaud**, retraité, 10, rue Blanche, Bois-Colombes (Seine).

**REPARATIONS MOTOS**, façonnage ttes pièces adaptables, pignons, axes, bagues, embellages, etc. **Brocherieux**, 32, r. des Jardins, Cachan (Seine).

**MACH. A ECR. REMINGTON Junior. CAMERA 8 MM**, access., comme nve, 25.000, valeur 45.000. **ITA 40-23**, le soir.

Pour tte pièce détachée d'occasion pour moto toutes marques moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad, réserv., carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dreisch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet-Goy., B.S.A., M20 Ariel RH, Norton 16H, Gnome, etc. **Roger Sceaux**, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

#### REDRESSAGE

cadres et fourches  
MOTOS et SCOOTERS

#### ÉCHANGES

de tubes

#### DERCHE

8, rue Labat, 18<sup>e</sup>. MON 56-89.

#### REPARATEURS

nous vous offrons de la pièce d'origine pour les vélomoteurs et motos PEUGEOT d'avant-guerre. **FRANCE MOTOR CYCLES**, Service Récupération, Mandeure (Doubs).

#### 100 MOTOS SCOOT.

avec 10.000, ttes pièces occas.  
157, av. Maine, 14<sup>e</sup>. Ouv. dim.

Toujours 50 voitures tourisme et sport, reprise ttes motos et crédit. **Roger Sceaux**, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

Les motos, BIMA & scooters  
**Peugeot**  
sont équipés en série de  
← L'ANTIVOL →  
**NEIMAN**

**CHEZ ADNET** : stock de pièces détachées pour machines anciens modèles, cyclo Starnord, Scoutex, moto Terrot, Monet-Goyon, Radior-Triumph, 45, cours de Vincennes, Paris (20<sup>e</sup>). DID 12-16.

**MÉCANICIEN** spécialiste Peugeot moto, 10, bd de la République, La Garenne.

#### SUR VOITURES NEUVES

et d'occasion.  
**REPRISE MOTOS, SCOOTERS**, SEMA, 10, rue de la Duée. MEN 23-61.

On demande pour Paris, **REPRESENTANT CARTES MULTIPLES**, bien introduit, pour visiter clientèle cycles et motos, ayant voiture. S'adresser à la Revue.

#### ACHÈTE PLUS CHER

Toutes motos et scooters. **F.A.M.**, 10, av. de Saint-Ouen (18<sup>e</sup>) (angle av. de Clithy).

Achat paiement immédiat. Scooters, motos, **Moto Record**, 151, rue Marcadet, Paris (18<sup>e</sup>). MON 24-40.

**50 VOITURES DISPONIBLES**, repr. moto, comme 1<sup>er</sup> versement. **Gil**, 83, avenue d'Italie, Paris (13<sup>e</sup>). Ouvert dimanche.

**150 VELOM.**, motos, side-cars d'occasion, Crédit 15 mois, **Roger Sceaux**, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

**JACQUES MOTOS**, 116, av. P.-Brossolette, Malakoff (Seine). SOLDE cyclo, vélom., motos nves et occas. : Guiller, Vallée, Monet-Goyon, Paloma, M.R., Jonghi, Puch, etc. Crédit sans frais et garantie.

#### TUBOTOM pour LAMBRETTA



toujours souple - toujours étanche - se monte à la main sans outil  
EN VENTE chez les agents Lambretta

**OTOM - 5 bis**, rue Franklin, COURBEVOIE (Seine)  
TÉLÉPHONE : DÉF. 21-63

#### GARANTIE CONTRAT

Crédit imméd. 18 mois.

Reprise motos.

#### 100 MOTOS

Spécialiste 4 ch., avec 20.000. 7, rue de Montreuil, Pantin. Métro Eglise. Ouvert dimanche. 244, rue du Mesnil, Asnières (Quatre-Routes). Ouvert dimanche.

**QUEST, VENDEUR SE RETIRANT CEDE AVEC LOGEMENT**, agence exclusive Motobécane à développer. 4,5, plus stock. *Ecrire Motocycles.*

**ROSENGART SUPER 5**, Bon état de marche, 3 pneus neufs, équipée, stop et clignoteurs. *Sur rendez-vous seulement.* **H. Noyer**, Saint Danitzterre, Rabastens (Tarn).

**TOUTES VOITURES**, reprise moto. Solde à crédit. **Roger Sceaux**. VIL 15-18.

A liquider un **LOT PIÈCES NEUVES ARIEL**. 66, rue Nationale, Paris (13<sup>e</sup>). Tél. POR 93-65.

**100 TONNES DE PIÈCES D'OCCASION** pour motos toutes marques. Expédit. province. **Roger Sceaux**, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

**MON AUTO C. MOTO. ECA**, 7, rue Montreuil, Pantin. VIL 09-21.

Cadre nu, susp. coul., jantes dural 21; pneus racing 21 x 2.75 et cross 3.50 x 1.9, 3 garde-boue 175 Guiller sport et pist. carb., arbre à cames, compét. Sacoches. Lot de pièces A.M.C. Un jeux amort. hydr. AR. *Ecrire au journal.*

**MOTOS POHU, SPEC., PUCH, MOTO SERVICE PALOMA** ttes pièces détachées, access., libres magasins 175 SW, 175 SWS, 250 GS, 250 SGS, carénée sport. Crédit : 7, 9, 12, 15 mois, 52, avenue Foch, Saint-Maur. CRA 51-76.

#### 6 records battus à MONTLHÉRY

sur  
SIDE-CAR 250 GUZZI  
avec  
CARBURATEUR

**DELLORTO**

#### TRADING-MOTOR-LINE

74, rue de Rome, PARIS-9<sup>e</sup>  
LABorde 22-08

**A VENDRE** : pneus nf et occ. comp. 21, 20 et 18 p., lot pièces Zündapp-KS 600-750, 500 et K. 500. 2 sides, Bernardet et Roy, 175 TERROT comp. à remonter. CAMION équ. camping + remorque. 175 A.M.C. comp. **P. Michel**, 43, rue Jules Guesde, Alfortville.

**JAWA 350**, 18.000 km, nbx accessoires, 145.000. **Luguet**, 5, rue du Temple, Eughien. Tél. TRU 99-40. Poste 15.278.



# ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953-54-55

\*\*\*\*\*

Nos

- 92 Scooter Bernardet 125.
- 93 500 Norton « Dominator ».
- 94 Scooter Lambretta.
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne.
- 96 350 Jawa.
- 97 125 Gnome-et-Rhône R.4.
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G.S. ».
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C.
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport ».
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler.
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z-22-C.
- 131 250 Peugeot.
- 132 500 Norton « Daytona ».

Nos

- 136 Voiturette Inter ; 125 Ydral A.J.55.
- 137 500 B.M.W. R.51-3.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling.
- 141 250 Terrot O.S.S.D.
- 142 50 Britax.
- 143 Vespa 55.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3.
- 146 350 Motobécane ; Mobyette « Moby-matic ».
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star » ; 125 Automoto A.M.C.
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien.
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera.
- 150 125 Terrot.
- 152 350 Maïco.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 155 350 D.K.W.
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 160 B.M.W. R. 50 ; Puch 250 S.G.
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa » ; Essai routier B.M.W. R. 50.
- 165 175 Gnome-et-Rhône.

**ENVOI CONTRE TROIS TIMBRES A 15 FRANCS PAR NUMÉRO**

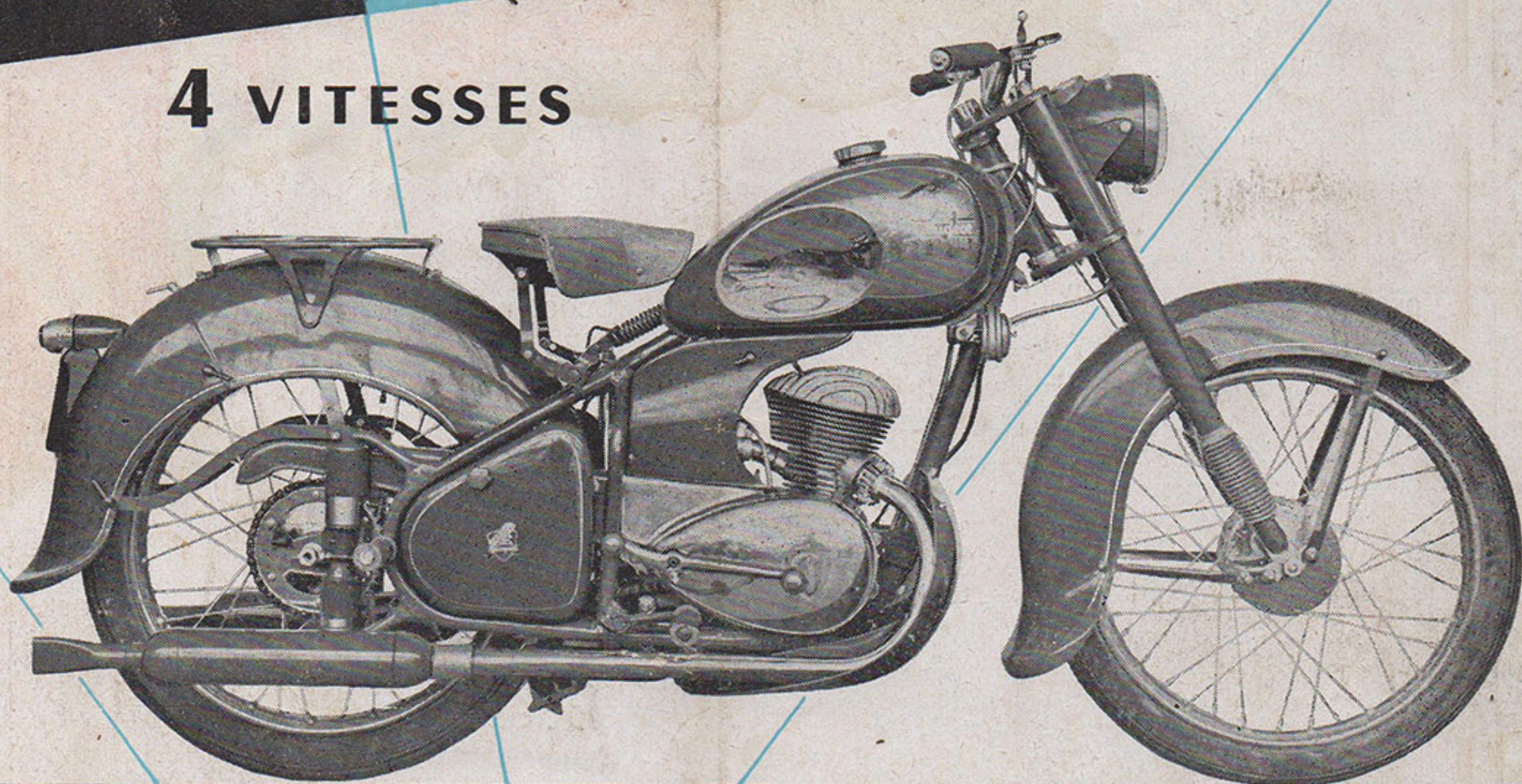




UNE  
**175** cm<sup>3</sup>

**Peugeot**

**4 VITESSES**



.... POUR LE PRIX D'UN VÉLOMOTEUR !

**MODÈLE 176 AS** : une motocyclette 4 vitesses, nerveuse, rapide, bien protégée.

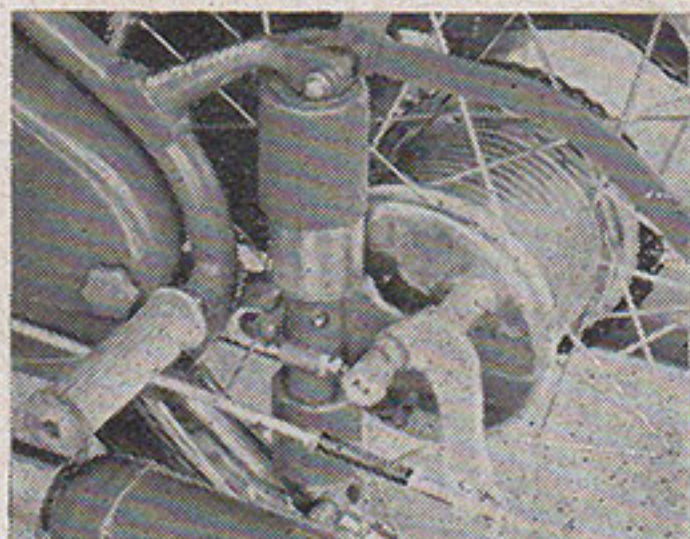
**PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :**

4 vitesses par sélecteur au pied, allumage et éclairage par volant magnétique sous carter duralinox, cache-batterie, double échappement à sorties indépendantes, guidon chromé avec poignée tournante, selle à ressort central et biellettes réglables 2 positions, freins à tambour 150 m/m avec enjoliveur, chaîne 12,7 x 7,9, pneu AV 25 x 2,75, AR 25 x 3. Protection totale par garde-boue AV et AR à emboutis profonds très enveloppants. Pare-chaîne, cache-carburateur, filtre à grande efficacité, sabots protège-jambes, repose-pieds AR pour tan-sad.

Email : bleu R.A.F. et chrome, noir et chrome.



1



2

1. Cache-carburateur.

2. Vue de détail de la suspension AR et du moyeu AR.

**VENTE A CRÉDIT**  
aux conditions les plus libérales  
Consultez nos agents

**139.000** Fr.

**Peugeot**

"CYCLES PEUGEOT" Beaulieu-Valentigney (Doubs)