

7^e ANNÉE - N° 103

REVUE BIMENSUELLE

15 JUILLET 1953

MOTOCYCLES

DIR^r: MAX ENDERS

AD^r: PH. LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e

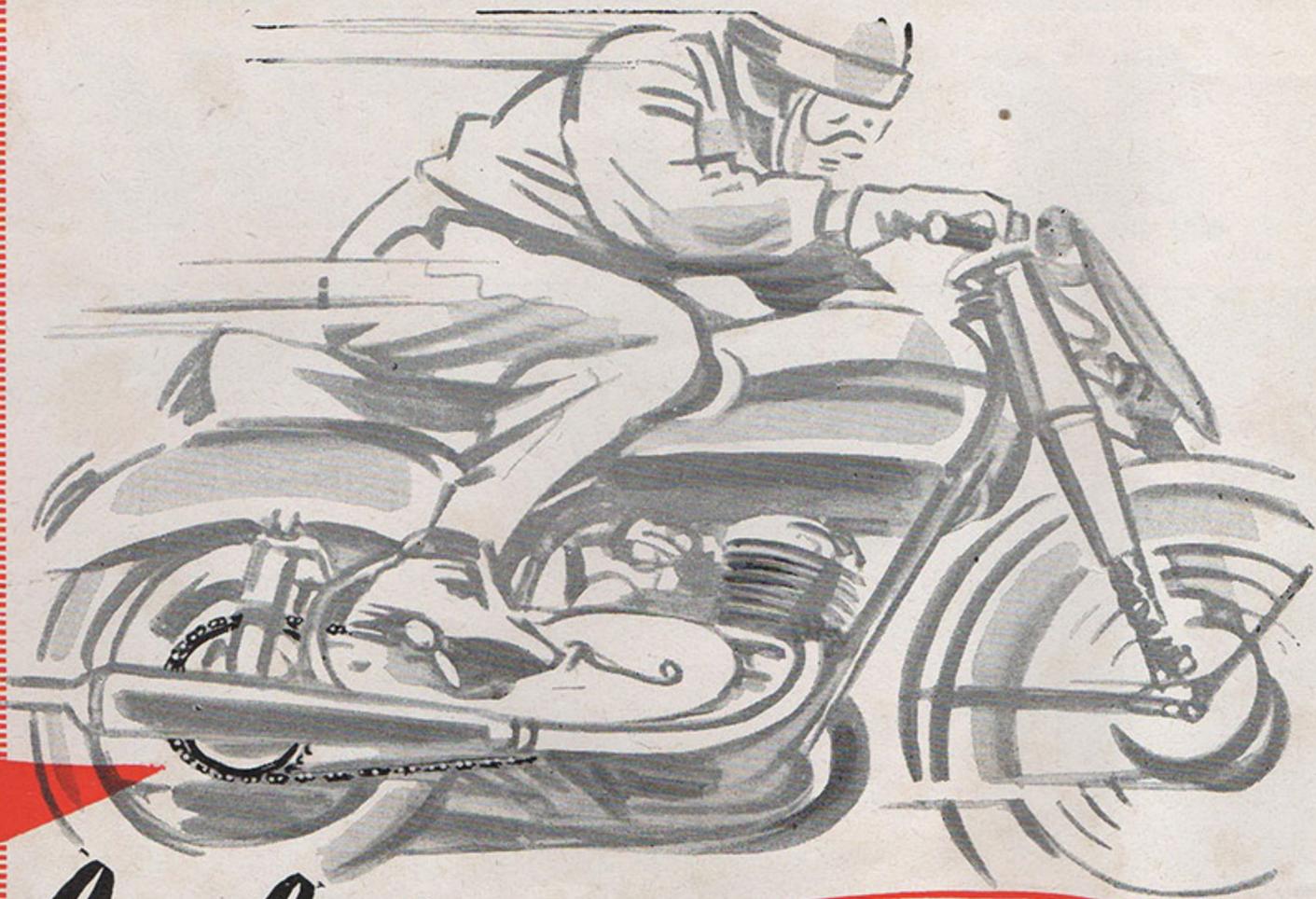
et Scooters



40^f

NOTRE ESSAI : LA 350^{cc} VELOCETTE

De tous
les
organes
d'une
moto



...c'est la chaîne

qui peine le plus

Voyez comme elle travaille toujours dans la poussière ou la boue. Pensez aux à-coups qu'elle subit, aux efforts qu'elle fournit et les mauvaises conditions dans lesquelles elle les fournit.

Pour que cet organe bien souvent négligé, vous assure le maximum de sécurité, adoptez la chaîne qui a fait ses preuves puisqu'elle équipe toutes les grandes marques françaises:

YELLOW

La chaîne française de qualité

POUR VOTRE MOTO

C'est
une
fabrication

SEDIS

C^o DES TRANSMISSIONS MÉCANIQUES SEDIS
19, Avenue du Général Mangin - PARIS (16^o)
Téléphone : AUteuil 95-55 et 95-56

CHAQUE ANNÉE **LE BOLD'OR**
 CONSACRE LE ROI DES VOLANTS MAGNÉTIQUES



ers CATÉGORIE 175 cm³

1952 PEUGEOT (BOUIN)

1953 MACQUET-YDRAL (TANO)

ÉQUIPÉS DU VOLANT



A TOUS MOTEURS
 DE QUALITÉ
 VOLANTS **ABG**

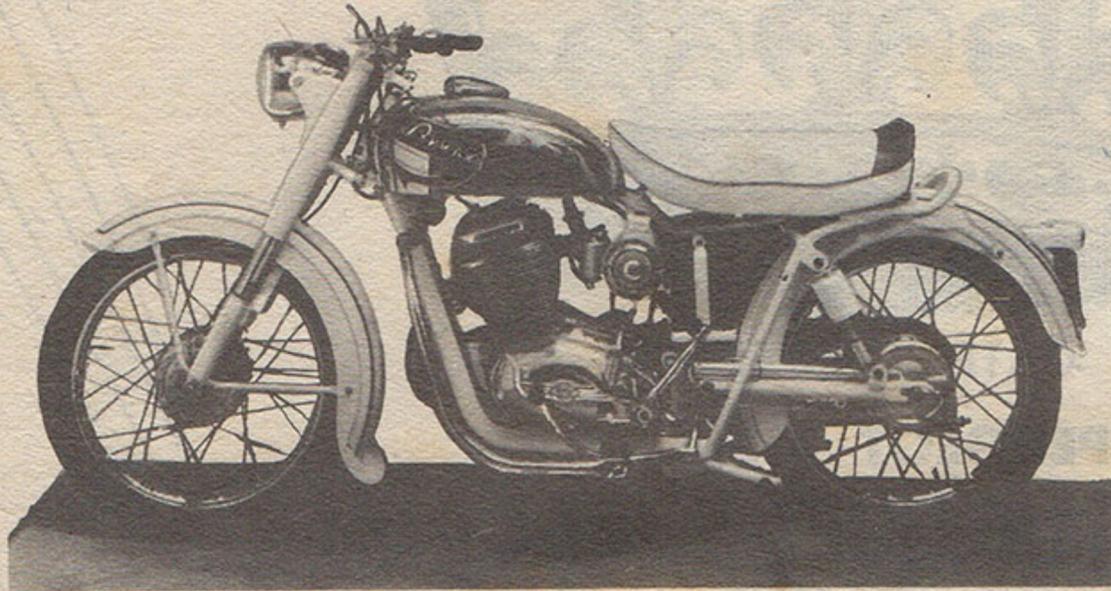
ALCYON, AMC
 AUBIER-DUNNE
 GNOME ET RHONE
 LAMBRETTA
 MONET-GOYON, PEUGEOT
 ULTIMA, VELOCAR, YDRAL

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
 3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

SYPHAX

6, RUE DE COULMIERS - NANTES



Circuit de Haute Normandie

CATÉGORIE 175 cm³

1^{er} : Équipe Syphax

avec

GUIGNABODET
DELAMARNE
LEBERQUIER
LAHRE

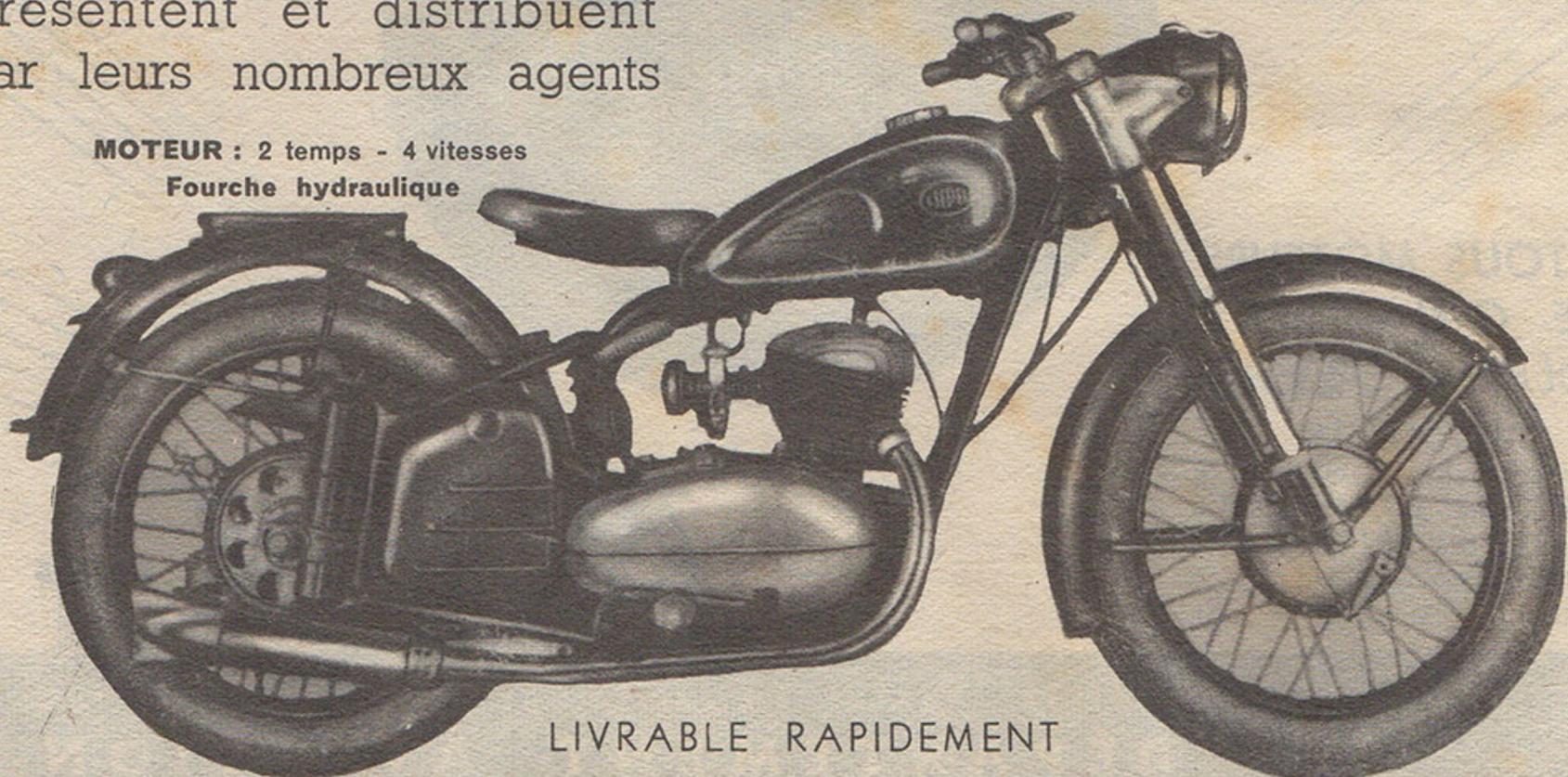
AGENCES DEMANDÉES POUR RÉGIONS DISPONIBLES

Les É^{TS} Jacques POCH

127, av. de Neuilly, à NEUILLY-sur-SEINE • MAI 61-70

présentent et distribuent
par leurs nombreux agents

MOTEUR : 2 temps - 4 vitesses
Fourche hydraulique



LIVRABLE RAPIDEMENT

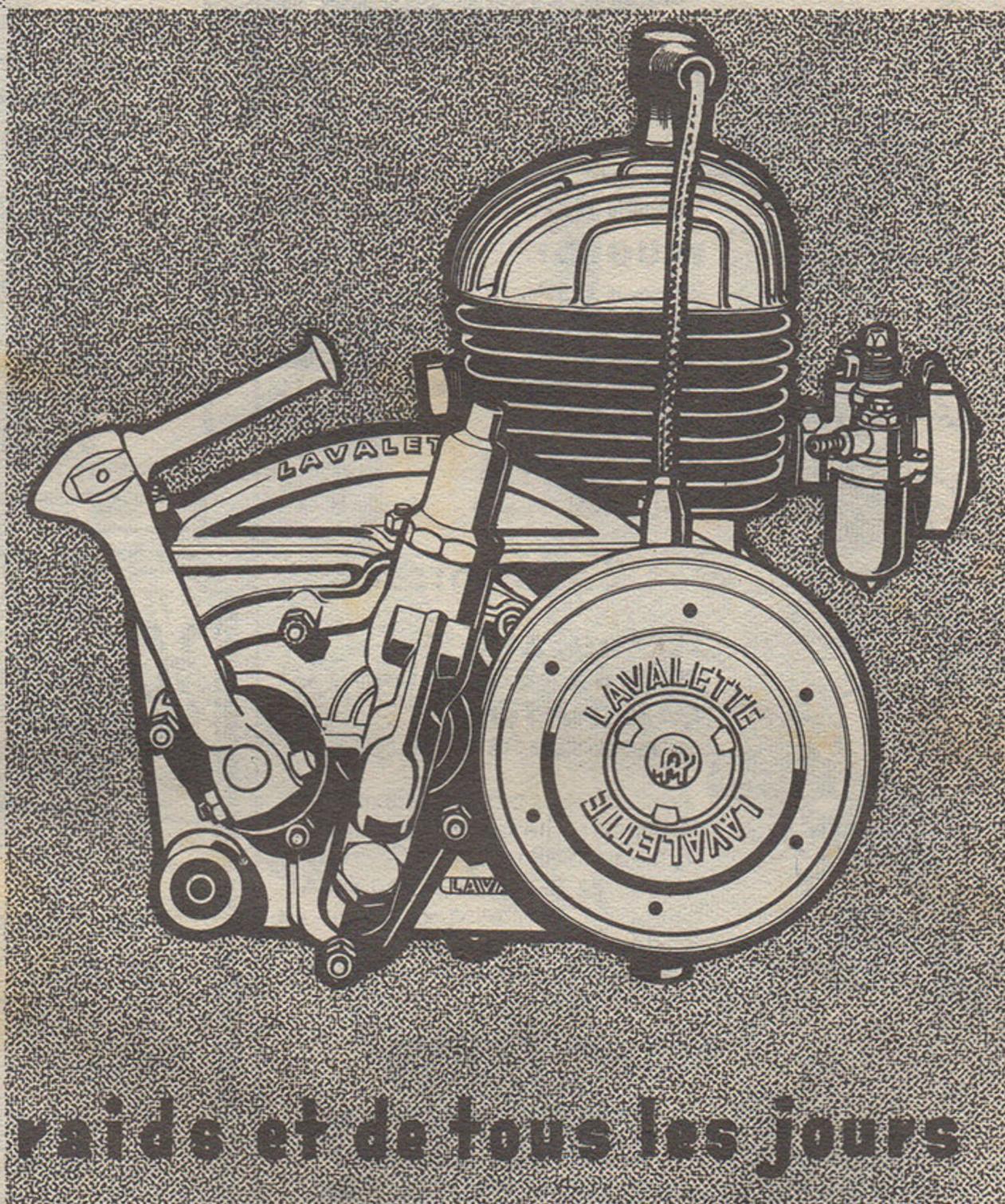
MOTOCYCLES

le 70 cm³

B M L

**3 VITÉSSES
PRÉSÉLECTIVES
AVEC OU SANS KICK**

**une évolution
dans la technique
du cyclomoteur**



**le BML
moteur
des grands**

raids et de tous les jours

LAVALETTE

32 AVENUE MICHELET ST-OUEN (SEINE) TÉL. MON. 99-60

MOTOCYCLISTES...

pour éviter en toutes saisons les mauvais démarrages, les manques de reprise, les ratés, les encrassements et l'usure prématurée des électrodes:
Exigez les bougies AC.

SELON
LA MARQUE DE
VOTRE MOTO, DE VOTRE
VÉLOMOTEUR, OU DE VOTRE
CYCLOMOTEUR, MONTEZ L'UN
DES TYPES DE **BOUGIES AC**
CI-DESSOUS :

TERROT

Sport, 18 m/m Bougie AC 84
Autres modèles, 18 m/m Bougie AC 86
Super Sport, 14 m/m Bougie AC 44
Motorette 125 cc. 14 m/m Bougie AC 44 L

PEUGEOT

Soupapes en tête, 18 m/m Bougie AC 84
Soupapes latérales, 18 m/m Bougie AC 86
Soupapes en tête, 14 m/m Bougie AC 46
Soupapes latérales, 14 m/m Bougie AC 45 L
Vélocycle, 14 m/m Bougie AC 44 L

MOTOBLOC

Tous modèles, 14 m/m Bougie AC 44 L

CYCLOMOTEURS

LE POULAIN

Moteur auxiliaire, 14 m/m Bougie AC 44 L

MOSQUITO

Moteur auxiliaire, 14 m/m Bougie AC 44 L

Pour d'autres marques ou modèles consultez chez votre garagiste le tableau d'allumage AC. Vous y trouverez le type de bougie AC qui vous permettra d'obtenir de votre moteur les performances les plus brillantes et un service impeccable.

TERROT

LE POULAIN

MOSQUITO

sont équipés à l'origine
de bougies AC

AC - DELCO DIVISION

GENERAL MOTORS (FRANCE)

89-95, Bd. Général Leclerc
Clichy (Seine)

Comme toujours...

le BOL D'OR motocycliste et le TOURIST TROPHY

confirment la suprématie des carburateurs

AMAC ou AMAL

au BOL D'OR :

1^{er} du classement général motos :

LEFEVRE sur NORTON, couvrant 2.573 km. 943
(moyenne 107 km. 247) et battant le record
général des motos et voitures.

Cat. 175 cmc. : 1^{er} TANO sur Macquet-Ydral ;
2. Delauné (Ydral) ; 3. Pahin (Automoto).

au TOURIST TROPHY :

Cat. 500 cc. : les 1^{er} et 2^e (sur Norton),
les 4^e et 5^e (sur A.J.S.),
les 6^e et 7^e (sur Norton).

Cat. 350 cc. : les 1^{er}, 2^e et 4^e (sur Norton),
les 5^e, 6^e et 7^e (sur A.J.S.).

STATION-SERVICE-AMAC

21, r. Collange LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

30 années d'expérience
garantissent la supériorité
des Volants magnétiques

Novi

Pour leur réparation exigez
LA PIÈCE DÉTACHÉE D'ORIGINE

ou confiez-les

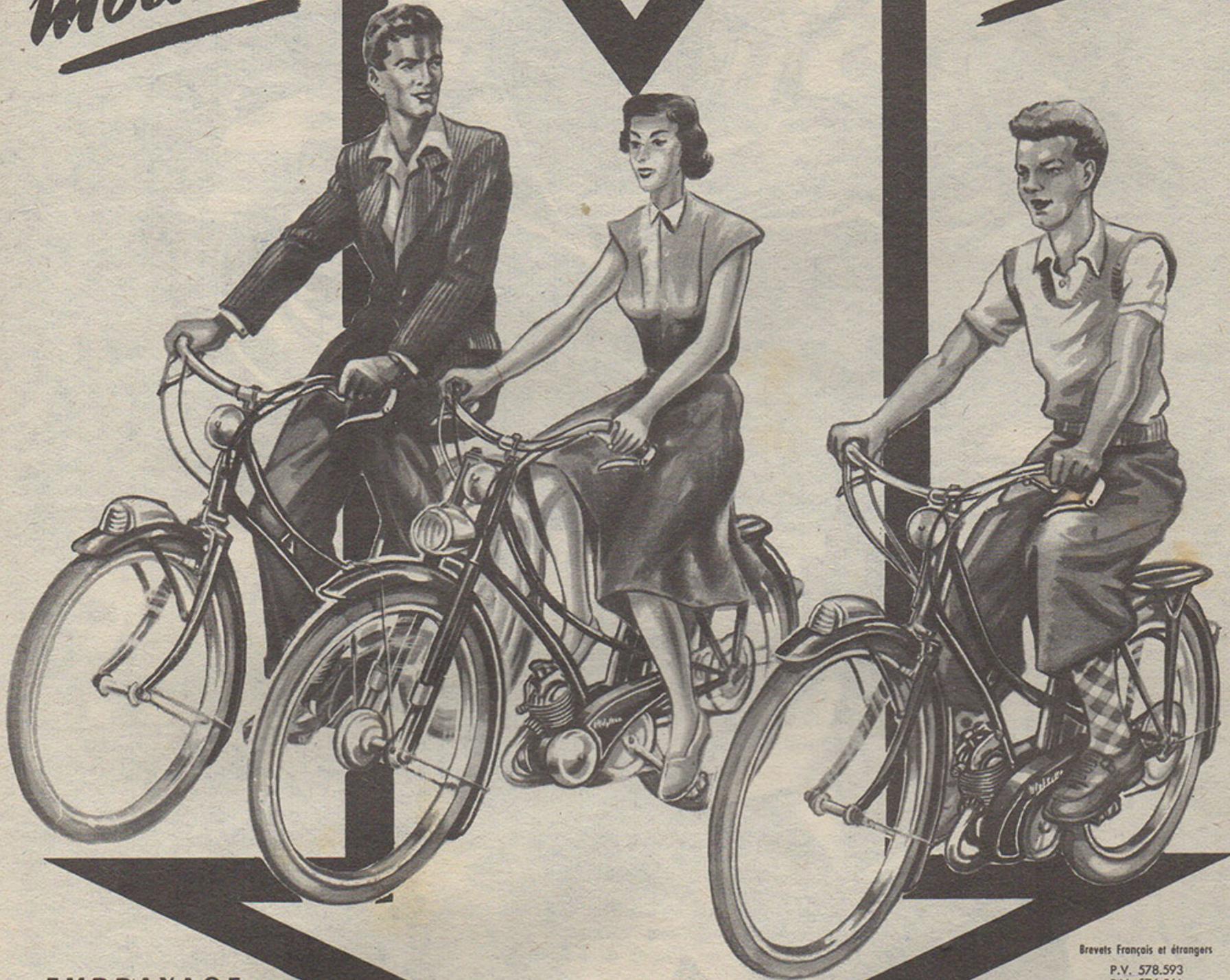
à nos services spécialisés
qui les rénoveront avec **GARANTIE** à
des conditions exceptionnelles

Novi

S. A. au CAPITAL de 150.000.000 de Fr
8 à 20 CHEMIN DES VIGNES, PANTIN (SEINE) - NORD 66.71

*3
modèles*

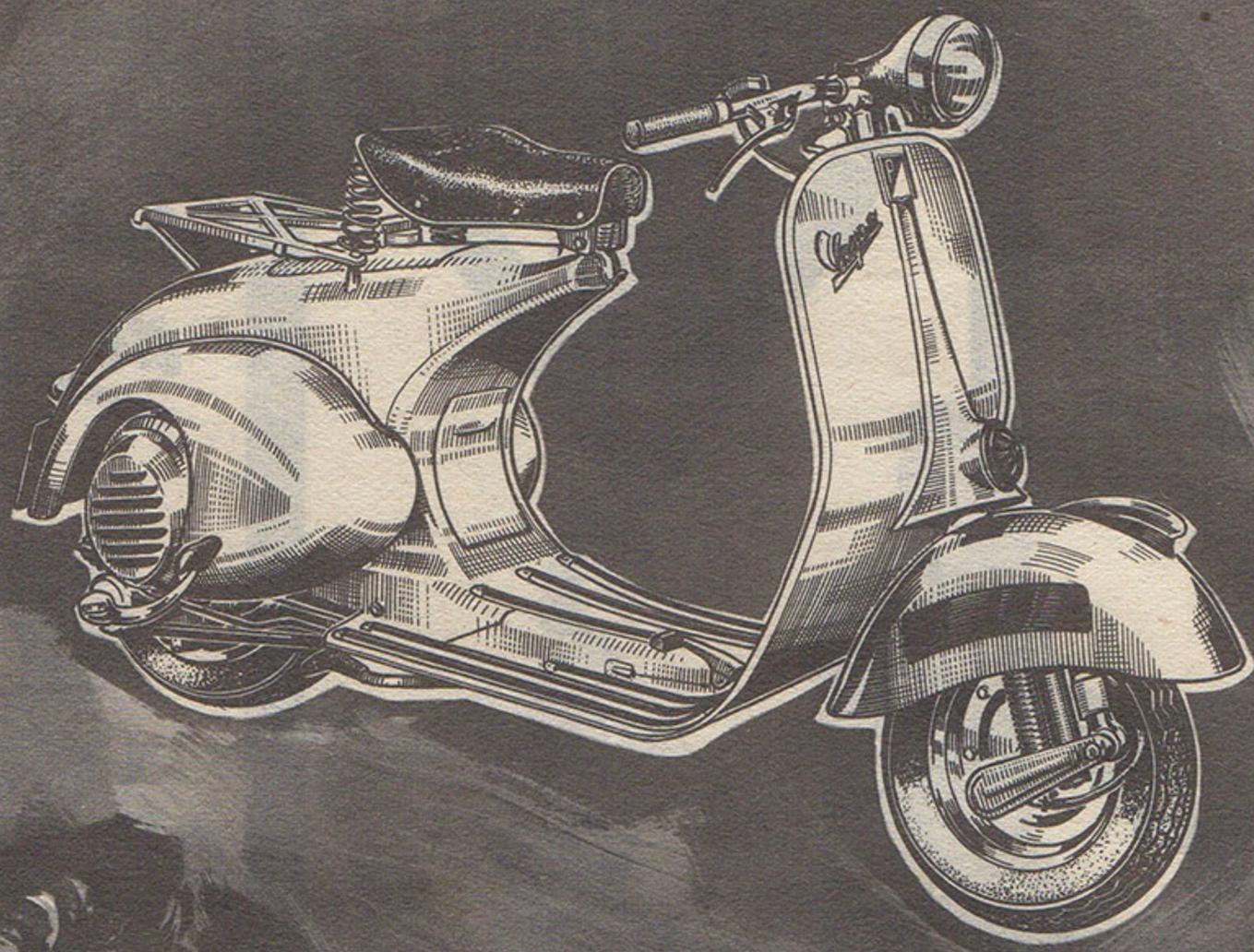
*Pour l'usage
de tous*



EMBAYAGE
AUTOMATIQUE
BREVETÉ S.G.D.G.

Brevets Français et étrangers
 P.V. 578.593
 P.V. 576.561
 P.V. 579.883
 P.V. 620.003
 P.V. 621.189
 P.V. 625.922

Mobylette
la bicyclette motorisée

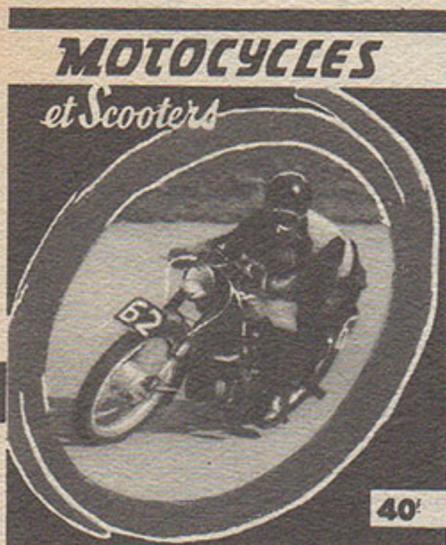


TON RÊVE

...

ta
Vespa

LE PENYON, PARIS



TANO
sur Macquet-
Ydral, 1^{er} au
Bol d'Or, caté-
gorie 175cm³.

★ Échos	9	★ La Vélocette M.A.C.	19
★ Phénomènes d'ad- mission	12	★ Le Bol d'Or.....	22
★ Machines du T.T. .	14	★ Le Sport.....	24
★ Vu pour vous	18	★ Clubs	25

7^e ANNÉE

N° 103

15 JUILLET 1953

MOTOCYCLES

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

Sept ans, l'âge des élans

Motocycles célèbre son septième anniversaire et, pour lui faire fête, les siens lui cueillent une gerbe magnifique : notre Nebout, d'abord, Tano en course (ce n'est plus un secret), nous apporte en 175 cm³ la victoire la plus disputée du Bol d'Or 53.

Christophe, notre spécialiste de la technique pure et du motocyclisme allemand, fait, dans la même épreuve, bonne figure au guidon d'une 250 cm³ de série.

Pour une fois Boucher, notre globe-trotter, a fêlé son Bol après avoir, jusqu'à la lie, absorbé les deux précédents... Mais il est là quand même.

Notre crossman Mouchet, le rodage de son nouveau bolide n'étant pas terminé, participe sur une machine d'emprunt à un beau cross régional cependant que, sur ses deux roues, Jaffré va saluer pour nous quelque club lointain.

Stoïque, Court abandonne le mouvant plancher de son side-car de compétition pour le reportage de ces 24 heures. Il n'en a que plus de mérite.

En face de cette présence et de cette action continues, il est périmé de faire état de mes performances passées.

Je veux dire toutefois qu'à *Motocycles*, il y a toujours quelqu'un pour saisir le flambeau ou le relai, maintenir la tradition de dévouement au motocyclisme, parler de ce qu'il connaît et mettre, cœur ouvert, son expérience au service de tous.

Bravo mes gars! bon anniversaire... et continuons.

Max Enders

Un robinet étanche.

Adopté déjà par quelques coureurs du Bol d'Or, dont Tano, 1^{er} des 175 cm³, un nouveau robinet d'essence, création de OTOM vient d'être lancé après de longues épreuves.

L'idée dominante des fabricants a été d'allier la simplicité à la robustesse et à l'étanchéité. La manœuvre est simple : on visse la bague molletée pour fermer, on la dévisse pour ouvrir jusqu'à buter dans les deux sens. Les trois pièces essentielles de ce robinet OTOM sont en laiton cadmié. Malgré qu'il soit imbouchable, et ne comporte aucun organe délicat, il est entièrement démontable.

Nos deuils.

Nous apprenons avec regret le décès, après une longue maladie, de M. Hutinel,

l'une des personnalités de Magnat-Debon.

Nous adressons nos bien sincères condoléances à sa famille et à tous ses collaborateurs.

Vespa volée.

Le Vespa Club côte Basque nous communique :

Après un cambriolage, un individu, paraissant âgé de 45-50 ans, taille 1,65 m environ, maigre, châtain roux, avec accent belge prononcé, possédant diverses cartes d'identité au nom de MOULINS, CHRISTIANS, BERTON, a détourné une VESPA modèle 1952, immatriculée 560-Z-64 avec numéro du type 14.065 et cartegrise au nom de Félix AROSTEGUY, 5, avenue Victor-Hugo, Biarritz.

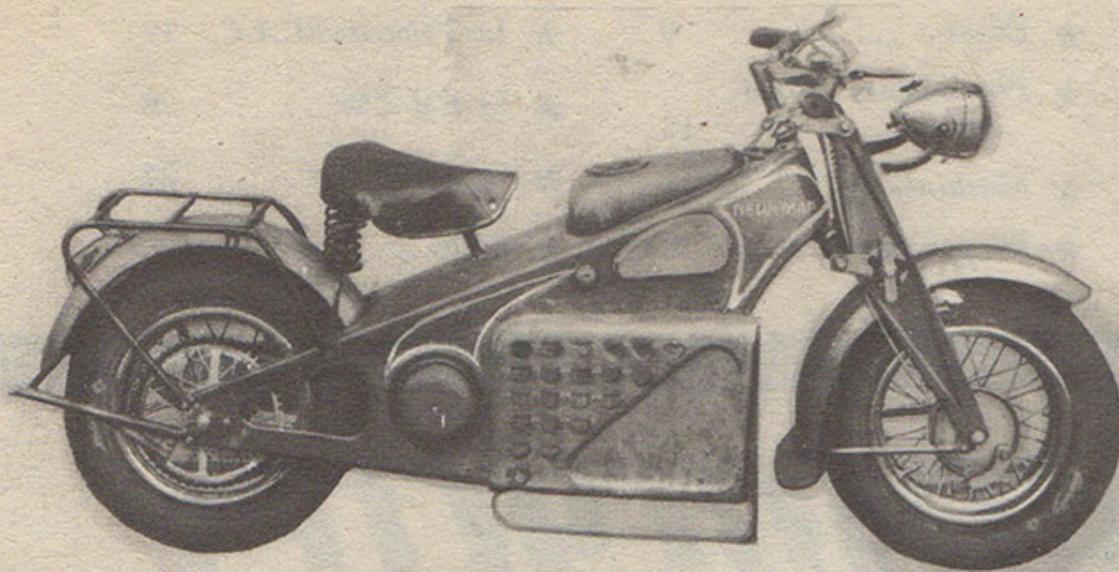
Cette Vespa qui est équipée de roue de secours, siège arrière plat, selle noire, a

également une grosse pastille de soudure sur le côté arrière droit du capot moteur.

La route impossible.

Si l'on se réfère aux différentes publicités qui empruntent à la route des slogans plus ou moins éloquentes, on finit par se demander comment on peut encore se risquer sur nos grands rubans que nos grands publicistes transforment à leur gré en nous donnant quelques inquiétudes avant le départ.

L'un, le premier sans doute, « ouvre la route » ; jusqu'ici, rien que de très normal, mais le second (probablement) « barre la route »... et qu'est-ce qu'on va devenir en constatant que le troisième « efface la route » ne nous laissant plus d'autre espoir d'évasion que le « sous-terrain ».



Prototype New-Map réalisé en 1939.

Clinique du cadre.

Parmi les plus anciens spécialistes de la réparation de cadres, les Etablissements Marchand Frères de Levallois ont battu depuis longtemps le record pour ce genre de travaux, car ils travaillent aussi bien pour les spécialistes que pour les usagers de Paris et de province.

Leur activité s'étend à de multiples domaines : réparation de cadres et fourches tordus ou même cassés, de réservoirs percés ou emboutis, redressage et rayonnage de roues métalliques.

Toutes les pièces réparées peuvent, si le client le désire, être suivant le cas émaillées ou chromées. C'est une précieuse adresse à conserver.

La production de mai.

Courant mai 71.734 motocycles ont été fabriqués par l'industrie française se répartissant ainsi :

47.271 cyclomoteurs, 11.508 vélomoteurs, 8.828 scooters, 3.667 motos et 460 trimoteurs et similaires.

Le cyclomoteur est toujours loin en tête, le vélomoteur se stabilise, le scooter monte, le moto aussi mais plus lentement.

Sur cette production 5.000 machines environ ont été exportées dont près de 3.800 pour le seul cyclomoteur.

Le sidecar boude toujours ou plutôt est toujours boudé : il n'en est sorti que 36 en mai.

Repose-pieds élastiques.

Ces repose-pieds que nous avons présentés dans notre numéro du 15 juin ont été attribués à tort à M. L. A. Mary, de Bagneux ; c'est M. L. A. Bagneux qu'il faut lire. Cet inventeur et agent d'armes et motos, à Ecueillé, dans l'Indre, cherche d'ailleurs un constructeur qui pourrait entreprendre la fabrication et la diffusion de cet utile accessoire.



Pierre Dellière à son arrivée à Paris.

Le Rallye international des Centaures.

Ce rallye qui connaît chaque année un succès considérable se déroule cette

année les 18 et 19 juillet avec le but habituel à Alessandria-Castellazo, en Italie.

La Madone des Centaures va recevoir les milliers de motocyclistes qui viendront rendre hommage à leur bonne patronne.

Motos carénées.

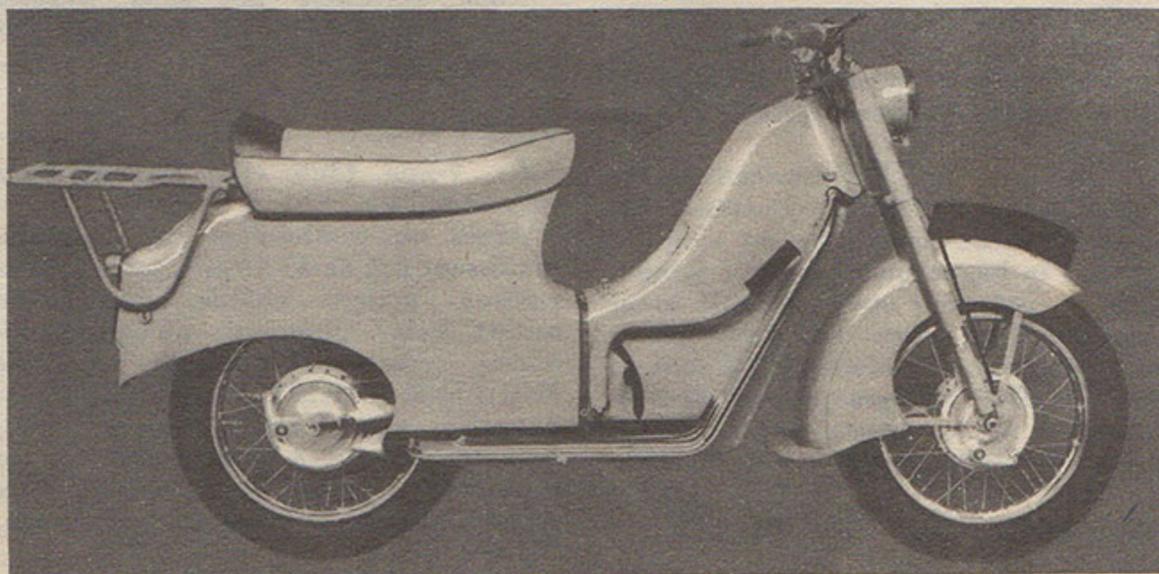
La vogue du scooter est peut-être à l'origine des recherches actuelles de carénage des motos, la lutte contre les records aussi, qui a conduit à étudier des profils réduisant la résistance. L'idée n'est cependant pas nouvelle ; nous avons connu dans le passé plusieurs tentatives de motos carrossées. En voici un exemple : cette moto dont le prototype a été réalisé en 1939 est l'œuvre de la marque lyonnaise bien connue : New-Map.

Le Sterva-Moto Scooter.

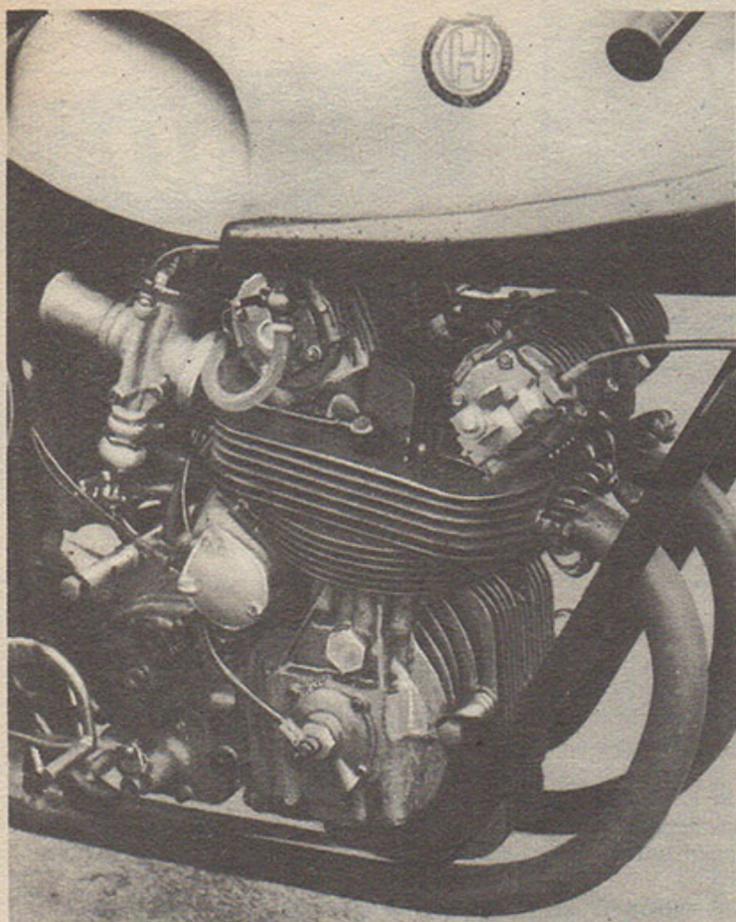
Parmi les formules mixtes que nous avons prévues et qui concilient les techniques moto et scooter la motoscooter Sterva attire l'attention : un châssis caréné biplace est monté, avec une fourche avant télescopique et une suspension arrière par bras oscillant sur des roues de diamètre moyen (550 x 85).

Pour ce modèle nouveau le moteur adopté est un Ydral, bloc deux temps à quatre vitesses. Ce scooter est offert à la clientèle en deux cylindrées, 125 cm³ sans permis de conduire et 175 cm³, le Sterva est un des rares représentants de cette catégorie fort intéressante pour le duo et le grand tourisme.

En raison du nombre de réponses à notre concours, la longueur des travaux de dépouillement nous oblige à reporter les résultats dans le numéro du 15 août.



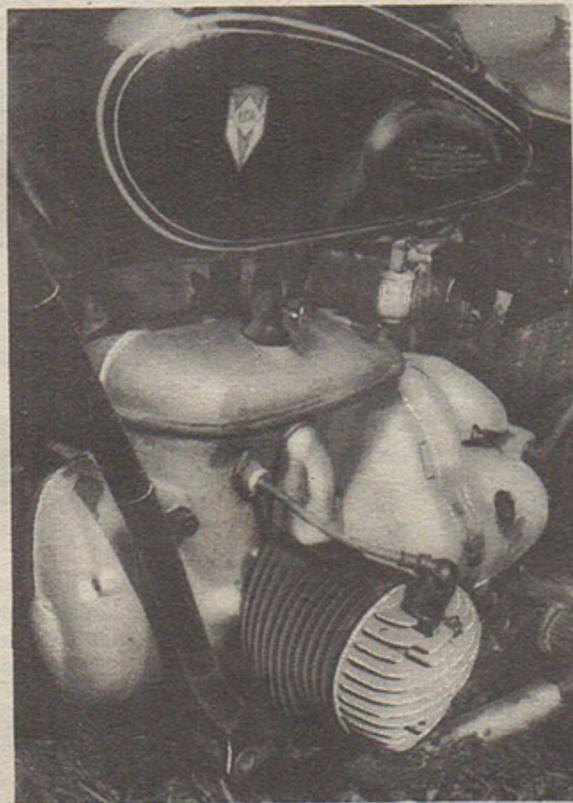
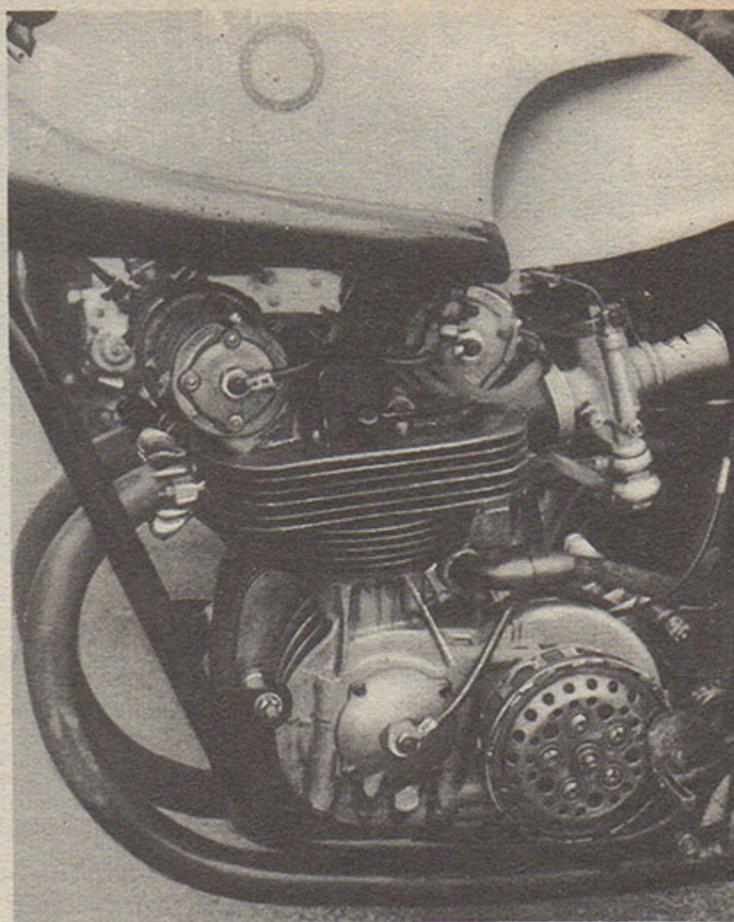
Le scooter Sterva.



Lors du récent "Nürburgring" apparut une nouvelle 500 Horex twin de compétition. Le moteur diffère sensiblement de l'ancien, et apparaît moins net extérieurement. Les cylindres sont légèrement inclinés vers l'avant, et les deux ACT sont entraînés par une cascade de pignons centrale.

Toute la distribution est enclose. Le carter moteur est abondamment nervuré. L'embrayage extérieur bénéficie du refroidissement indispensable manquant souvent aux embrayages de blocs-moteurs.

Ce nouveau moteur prouve la volonté de la firme Horex de se faire une place dans le domaine de la compétition. L'ancienne twin, malgré quelques succès locaux, n'avait jamais pu s'imposer dans les G. P. internationaux, handicapée à la fois au point de vue vitesse et tenue de route.

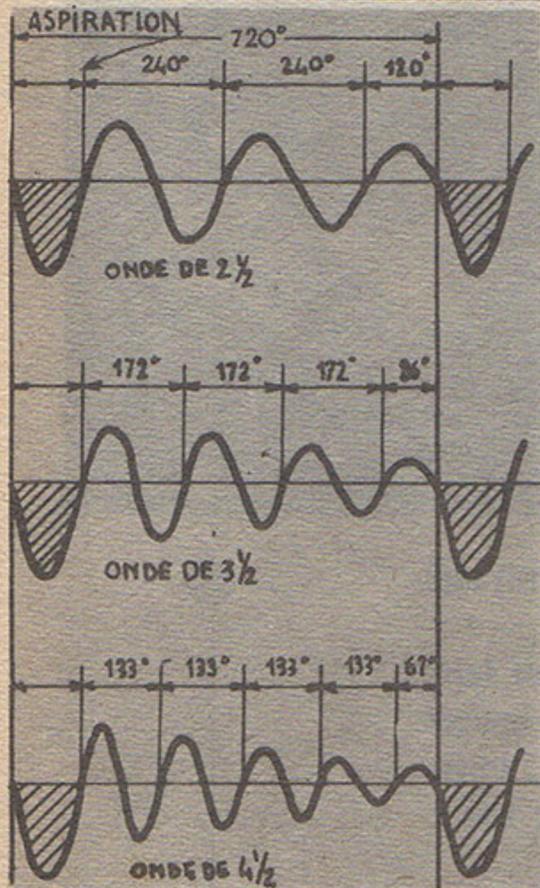


Au cours du dernier "Deutschlandfahrt" organisé par l'A.D.A.C., deux 350 D.K.W.-I.F.A. obtinrent une médaille d'or et une médaille d'argent. La 350 D.K.W.-I.F.A. est le seul deux-temps réalisé flat-twin, avec transmission acatène.

Le Sport en ALLEMAGNE

PHÉNOMÈNES D'ADMISSION ET D'ÉCHAPPEMENT SUR LES MOTEURS DE COURSE

(Suite.)



Les trois systèmes d'ondes résiduelles qui peuvent être utilisés pour augmenter le remplissage du cylindre.

Ainsi que nous l'avons mentionné auparavant, il est nécessaire d'avoir la plus grande différence de pression possible à la hauteur de la soupape d'admission lorsque celle-ci s'ouvre. Si la pointe de pression atteint la soupape au début de son ouverture, cette condition est remplie (de plus, la pulsation de pression aide la charge à pénétrer dans le cylindre juste au début de la période d'ouverture de la soupape). Pour ce besoin, une pipe d'une longueur donnée peut être « en accord » à plus d'un régime donné du moteur. Théoriquement, on peut employer la première onde de pression résiduelle ou tout autre onde de pression résiduelle pour commencer le nouveau cycle quand la soupape s'ouvre. En pratique, l'usage de la première vague résiduelle pour cet effet résulterait en une onde d'une fréquence si basse que la soupape ne pourrait être gardée ouverte assez longtemps pour recevoir l'onde de tassement. Donc, les ondes de pression résiduelles les plus utilisables sont les trois suivantes; après cela, l'onde devient trop atténuée pour être d'une grande assistance.

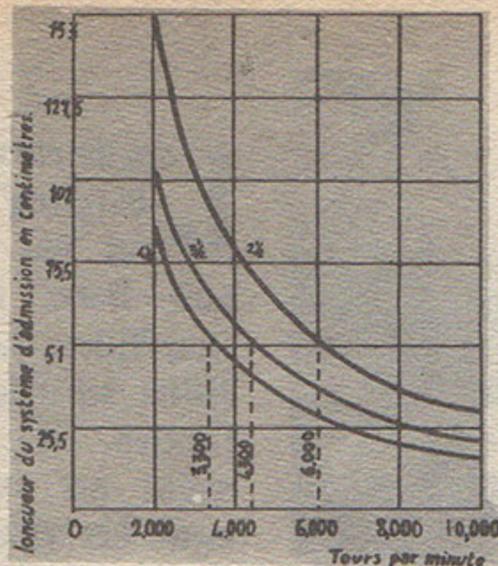
LES SYSTÈMES D'ONDES RÉSIDUELLES

Ces systèmes d'ondes intermédiaires sont indiqués sur le graphique n° 3. On notera que la boucle de succion, dans chaque cas, est supposée couvrir 120° de l'arbre moteur; seulement dans le premier cas du système de deux ondes et demie, la période correspondante des pulsations est la même que celle-ci. Les systèmes d'ondes de 3 1/2 et 4 1/2 ont une périodicité plus courte; ce manque de symétrie est une simplification mais cela se rapproche beaucoup des résultats obtenus dans la pratique car la boucle de succion étant une affaire complexe, on a trouvé qu'elle n'avait pas la même durée que les autres.

Les trois courbes du graphique n° 4 donnent les longueurs théoriques des pipes d'admission correspondant au nombre de tours-minute pour la mise au point sur les ondes de 2 1/2, 3 1/2 et 4 1/2 en admettant que l'on utilise la boucle de succion de 120°.

En théorie, la longueur de la pipe dépend seulement du diamètre (étant donné que le diamètre affecte la vitesse de l'onde) et non pas d'autres facteurs tels que la capacité du cylindre ou le rapport entre l'alésage et le diamètre de la pipe.

Malgré tout, il y a souvent une différence entre la théorie et ce que l'on applique dans la pratique. Les courbes du graphique n° 4 montrent qu'une pipe d'une longueur de 51 cm serait correcte à 6.000, 4.300 et 3.300 tours-minute. La bosse résultant de l'utilisation du système d'ondes de 2 1/2 serait la plus efficace car l'onde subit moins de renversements. La vitesse du moteur en question correspond environ à la vitesse maxima pour un monocylindre de 500 cm³ et le calage des soupapes pour la performance optima devrait être basé sur ce système. Pour une performance moins élevée et un calage de soupape plus modéré, l'onde de 3 1/2 devrait donner probablement la plus grande augmentation de puissance sur celle que l'on pourrait obtenir avec un système d'induction non résonnant, c'est-à-dire une pipe



Vitesse du moteur calculée avec des longueurs de pipe d'admission théoriques, pour les trois systèmes d'ondes résiduelles. Les pointillés indiquent les vitesses pour lesquelles une pipe d'une longueur de 51 cm serait correcte.

d'admission très courte, avec un carburateur sans pavillon, fixé directement sur la culasse.

Nous arrivons maintenant au deuxième phénomène d'énergie cinétique de la colonne des gaz en mouvement qui, du côté admission, permet à la charge de s'opposer à la pression augmentant dans le cylindre lorsque le piston monte. Plus grande est la pression exercée par la charge, plus tard peut-on fermer la soupape d'admission. De cette façon, plus de gaz entrera dans le cylindre.

Mais, nous arrivons à un stade où les théories entrent en conflit. Pour obtenir le maximum d'énergie cinétique, on devrait avoir une grande masse de gaz et une grande vélocité; ceci demande un tube long, de petit diamètre; mais, comme nous l'avons expliqué plus haut, une pipe de faible diamètre n'est pas souhaitable à cause des frottements visqueux et la longueur de la pipe est fonction des caractéristiques des ondes de pression. Une longueur et un diamètre de pipe donnés imposent une vitesse moteur maximum pour l'effet de bélier cinétique (au-dessus de cette vitesse, l'effet diminue à cause du frottement et des autres facteurs). Cette vitesse doit être en ligne avec la puissance maxima développée par le moteur et le calage des soupapes doit être tel que l'on puisse prendre le plus d'avantages possible de l'effet cinétique. De plus, la pipe doit fournir un point de résonance correspondant à ces tours-moteurs; autrement, les effets cinétiques et de résonance ne seront pas synchronisés.

DIFFICULTÉS PRATIQUES

La courbe du graphique n° 5 est actuellement composée de deux courbes; la courbe fluctuante de résonance est surimprimée sur la courbe cinétique, c'est ce qui donne cet effet de « montagnes russes » avec l'onde de 2 1/2 qui est, en quelque sorte, « l'Everest » (plus haut point).

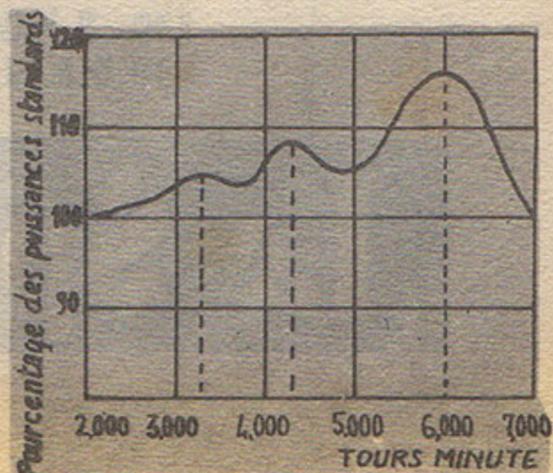
Ainsi que nous l'avons mentionné plus haut, la meilleure longueur des pipes d'admission n'est pas facile à déterminer. En plus de la nécessité de réconcilier les deux facteurs principaux d'effet de résonance et d'effet cinétique, il y a d'autres complications.

L'une d'elles est la vitesse de l'onde de pression par rapport à la pipe (et de là son temps de voyage d'une extrémité à l'autre) qui n'est pas constante, étant donné que la colonne des gaz se déplace rapidement durant le quart du cycle complet du moteur et elle est virtuellement statique pour le reste de ce cycle. Voilà pour la théorie.

Dans la pratique, pour l'application de ce principe, il y a d'autres difficultés. Le flux subit des changements de section, virages et obstructions, tels que guide-soupape, queue de soupape, aiguille du carburateur et son pavillon. Tout cela tend à freiner les ondes de pression et à rendre plus difficile le départ de la colonne des gaz. Mais la réduction du diamètre du passage des gaz dans le corps du carburateur peut occasionner des pertes appréciables. Si la prise d'air du carburateur est droite un certain remou s'effectuera à l'entrée et occasionnera un ralentissement. Par contre, si cette prise est évasée, cet inconvénient disparaîtra pour faire place à un gain de puissance pouvant aller jusqu'à 2 %.

(A suivre.)

Une bosse apparaît dans la courbe de puissance à chacune des trois vitesses indiquées sur la figure 2. La puissance standard est celle que l'on obtient avec un système d'admission court et non résonnant.



Un

Scoter



TERROT

au Désert

Le 21 février dernier M. Gilbert Gilles, collaborateur de M. Meslot, agent Terrot à Oran, prenait le départ à bord d'un scooter Terrot 125 cm³ pour un raid Oran-Gao sur le Niger, par Colomb-Béchar et la traversée du Sahara par le Tanezrouft. La machine de série comportait comme modifications imposées par ce trajet, un réservoir supplémentaire de 20 l, un filtre à air et un carter de chaîne en

cuir, ces deux dernières précautions contre le sable. Un lourd bagage complétait l'équipement.

Le parcours total accompli entre le 21 février et le 28 mars accusait 2.830 km.

De l'aveu du pilote la première portion du trajet fut une véritable partie de plaisir, les difficultés commençant à Bou-Ktoub avec les pistes de sable, les cailloux et l'implacable soleil.



On comprend la belle émotion de M. Gilles lorsque, presque au terme de son voyage, il découvrit soudain, du haut d'une colline de stérile terre rouge, la vallée verdoyante du Niger.

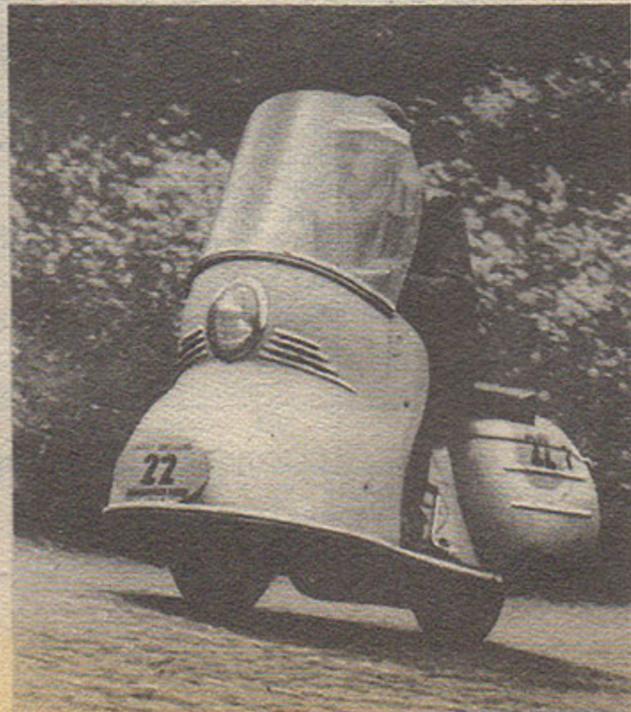
Ce raid accompli en solitaire est un bel exemple de courage et de volonté pour l'homme, d'endurance et de robustesse pour sa machine.



LE SCOOTER EN ALLEMAGNE

Les scooters ont également participé au "Deutschlandfahrt". Rappelons que cette épreuve excessivement dure se déroule dans des terrains variés, et comporte, outre une étape unique, de plus de 1 000 km, différents tests éliminatoires, vitesse, consommation, course de côte, où les véhicules doivent justifier les performances et chiffres indiqués au catalogue par le constructeur.

De gauche à droite : un scooter Gogo, moteur deux temps de 197cm³, un Maïco, deux temps de 174cm³, et un Heinkel, 149cm³ quatre temps, ce dernier obtenant une médaille d'or au classement général.



★ Suite du précédent numéro.

MACHINES DU T.T. (Suite.)

Les autres modifications sont communes aux deux modèles, 350 et 500. Venant du boîtier d'arbres à came, de l'huile sous pression circule autour du guide de la soupape d'échappement, puis retourne à la base de l'arbre vertical de distribution par un tube qui sert de refroidisseur, longeant un des tubes avant du cadre. La réduction de la température de la soupape d'échappement favorise un rapport volumétrique plus élevé.

Certaines précisions manquent au sujet de la pompe à essence, néanmoins on peut dire qu'il s'agit d'un dispositif autorisant un niveau rigoureusement constant dans la cuve, le surplus d'essence, recueilli par une pompe à diaphragme fixée en bout d'arbre à came d'admission,

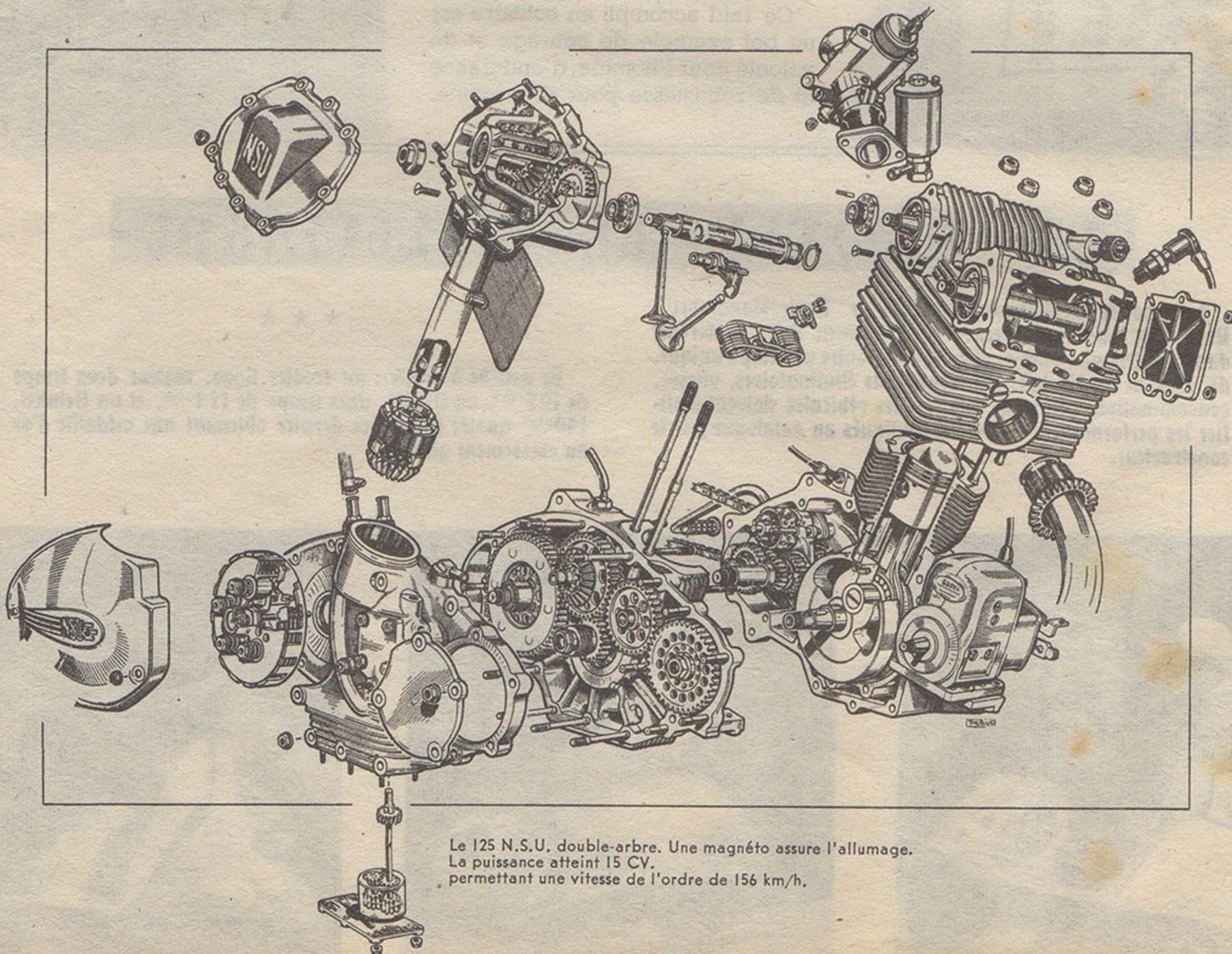
est retourné au réservoir. Le dispositif aurait éliminé la « mégaphonite ».

Une boîte de vitesses à arbres plus gros aura été soumise à l'essai également.

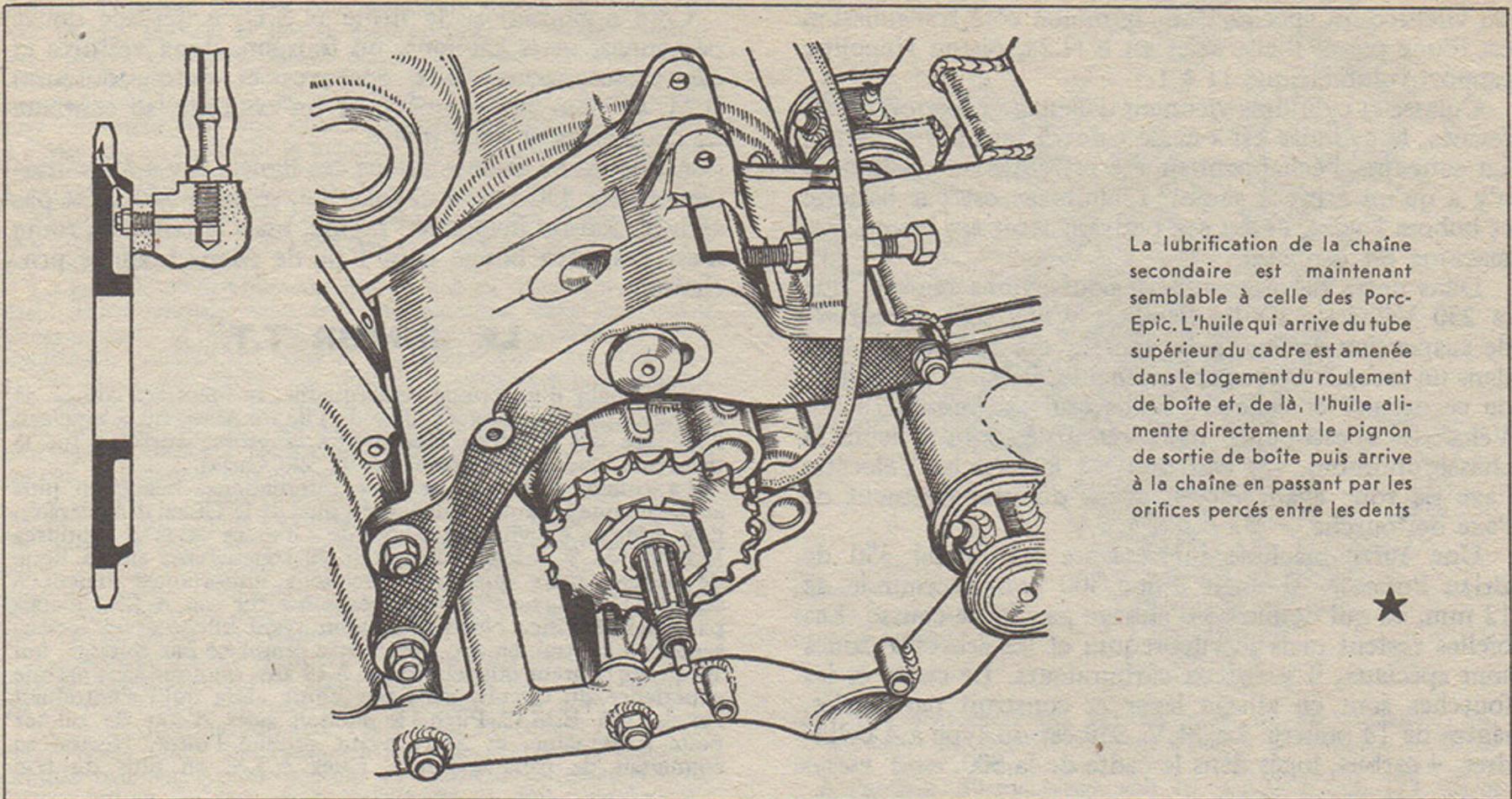
L'embrayage plus important oblige l'amortisseur de transmission à retourner à l'arbre du moteur.

Le réservoir d'huile est peint en noir mat, de façon à obtenir une meilleure évacuation de la chaleur par radiation.

Comme sur les A.J. S. le graissage des chaînes se fait par gicleurs. Le carter de chaîne primaire recouvre l'embrayage afin d'éviter les projections d'huile sur le pneu arrière. Ce système de graissage primitif est sujet



Le 125 N.S.U. double-arbre. Une magnéto assure l'allumage. La puissance atteint 15 CV, permettant une vitesse de l'ordre de 156 km/h.



La lubrification de la chaîne secondaire est maintenant semblable à celle des Porc-Epic. L'huile qui arrive du tube supérieur du cadre est amenée dans le logement du roulement de boîte et, de là, l'huile alimente directement le pignon de sortie de boîte puis arrive à la chaîne en passant par les orifices percés entre les dents

à caution et les chaînes seront parfois peu ou trop lubrifiées, avec comme corollaire les inconvénients bien connus.

Une machine particulière est la 464 cm³ Norton de Williams. C'est une 350 Featherbed, ayant appartenu à Dearden, suralésée.

L'alésage est maintenant de 82, cylindre Al-Fin, piston Martlett permettant un rapport volumétrique de 10 à 1. Les parties basses sont inchangées. Malgré les 35 cm³ qui lui manquent, les performances égalent les meilleures 499 cm³ « client » de la marque.

Depuis quelques années on voyait la R.E.G. 250 bicylindre 2 A.C.T. étudiée par des enthousiastes. Les résultats étaient souvent faussés par des ennuis d'allumage. Une Scintilla à inducteur polaire aurait résisté aux régimes très élevés de cette twin et Geeson espère faire merveille dans les courses à venir.

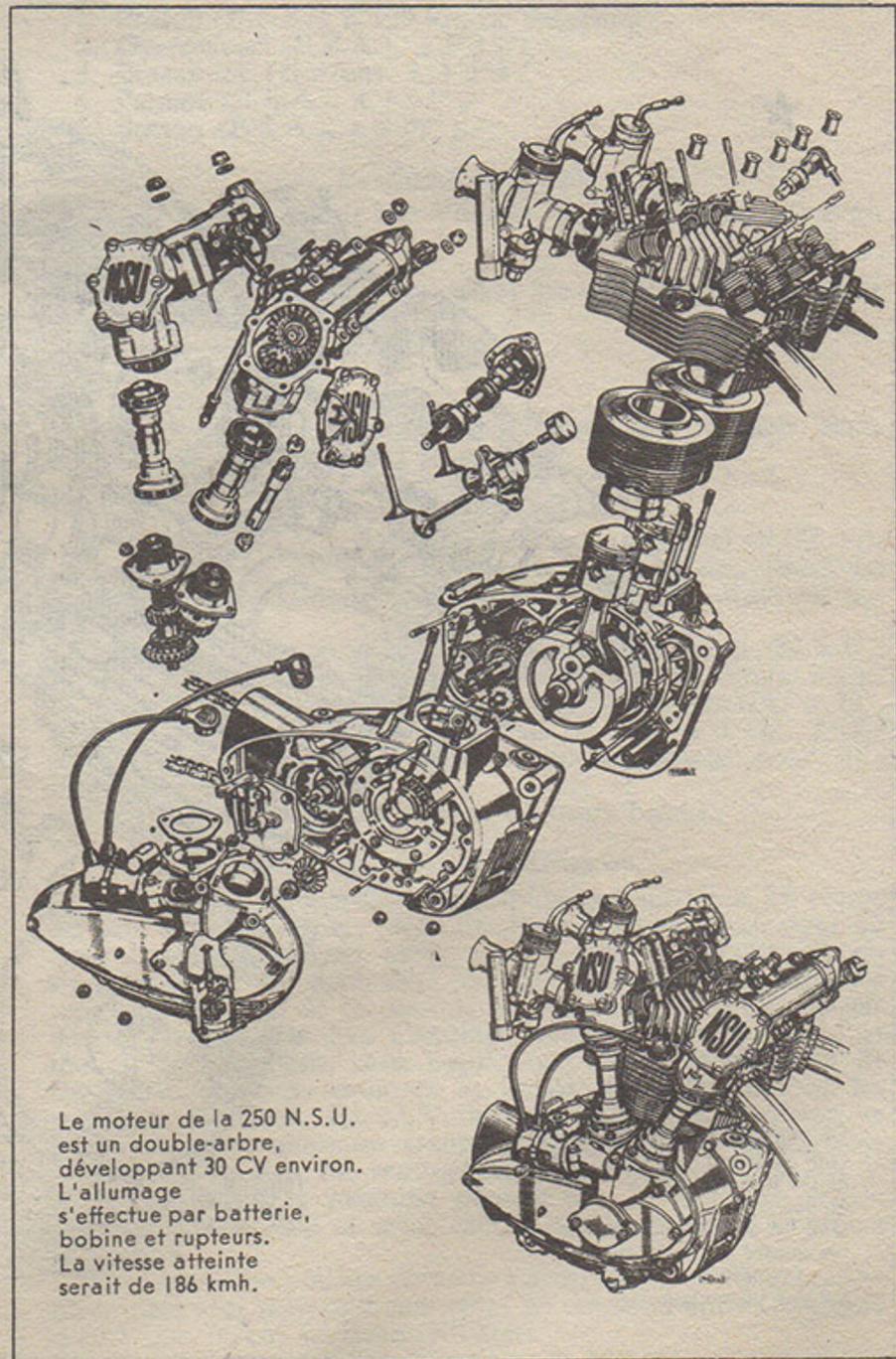
La 500 la plus légère est la Phoenix-Jap de Barrett, 112 kg! Le moteur est un nouveau Jap, fourche avant du genre Earles (encore une!).

Les trois E.M.C. à moteur Puch auront encore les cylindres en aluminium chromé, tandis que du côté transmission, cinq rapports seront essayés.

La Sully-E.M.C. comporte un moteur aux parties basses E.M.C.-Puch, tandis que le haut a été transformé en double A.C.T. par cascade de pignons. Bielle en alliage léger R.R. 56. Cylindre Al-Fin. Les pignons de distribution sont au nombre de huit, les cames sont en porte-à-faux. Les soupapes forment un angle de 80° et complètes, moins les ressorts, pèsent chacune 107 g. Le poids de la machine n'est pas supérieur de 10 kg à celui des deux temps de la marque.

La 250 à moteur Norton préparée par Dearden et pilotée par Houseley est fort intéressante.

Le cadre est en Reynolds 531 et est une réduction du cadre Featherbed en dimensions, la fourche avant est une Norton raccourcie, les éléments de suspension arrière sont Norton, mais à ressorts non enfermés. Le carter est d'un Norton d'usine d'avant-guerre et enferme



Le moteur de la 250 N.S.U. est un double-arbre, développant 30 CV environ. L'allumage s'effectue par batterie, bobine et rupteurs. La vitesse atteinte serait de 186 kmh.

un vilebrequin spécial, dont la moitié côté transmission est d'une pièce. Bielle acier en E.N.24, piston Hepolite, rapport volumétrique 11 à 1.

Culasse et cylindres viennent d'éléments Norton transformés, le cylindre est « avalé » de 75 mm par le carter. La soupape d'échappement est refroidie au sodium, il n'y a qu'un arbre à cames. L'allumage est par batterie et bobine Lucas, l'accu sec pouvant tenir six heures. La machine est carénée.

Dans notre dernier numéro nous avons regretté que la 250 Vélocette de l'Australien Willis soit dépourvue de suspension arrière, or le moteur est maintenant logé dans un cadre élastique appartenant à Beasley, la machine de ce dernier et celle de Willis ont une fourche avant Vélocette télescopique mais retournée afin d'avoir la chasse optimum. On sait que sur la fourche Vélocette l'axe de roue avant est en avant du prolongement de l'axe de fourche.

Une autre machine intéressante est l'Ariel 350 de Brian Purslow. Il s'agit d'une 500 twin raccourcie de 12 mm, ce qui donne 63 d'alésage par 56 de course. Les bielles restent mais le vilebrequin et les arbres à cames sont spéciaux, il y a deux carburateurs. Le cadre et les fourches sont en alliage léger et construit par Earles, jantes de 18 pouces. La M.V. 350 est du type à 4 cylindres, 4 carbus, logés dans le cadre de la 500.

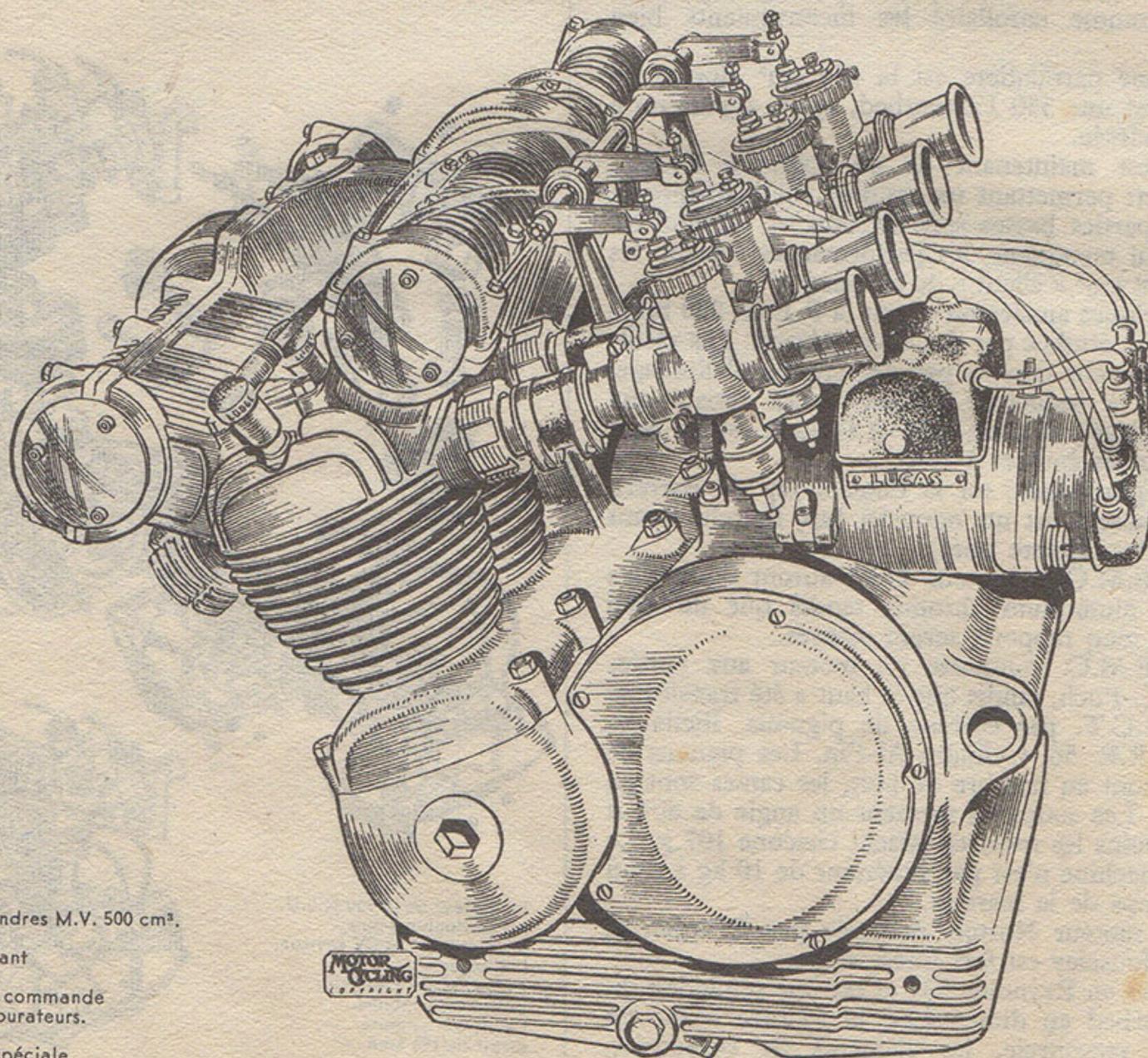
Côté organisation, la firme N.S.U. a déplacé douze personnes, deux camions, un fourgon, deux voitures et dix motos, pour deux épreuves et deux coureurs! B.M.W. pour une épreuve et un coureur, se contente de deux aides et deux motos.

A l'heure où nous écrivons ces lignes, il y a à l'entraînement six 250 Guzzi et une 320, mais la 500 n'est pas arrivée. Raison invoquée : rapide, mais la tenue de route n'est pas assez bonne pour l'Ile de Man. L'année prochaine...

LE JUNIOR T.T.

Bénéficiant d'un temps remarquable, la première course de la grande semaine motocycliste de l'île de Man, fut à nouveau l'apanage des Norton. Néanmoins la grosse surprise fut la troisième place d'Anderson, sur la 320 Guzzi.

La course a eu un caractère international beaucoup plus accentué que les autres années, en plus de la Guzzi d'Anderson, il y avait la 4 cylindres M.V. de Graham et la 3 cylindres D.K.W. de Wünsche. On notait 99 concurrents sur la ligne de départ, mais quelques défections importantes étaient à signaler. Duke, ne s'étant pas entraîné sur son A.J.S., n'était pas qualifié. Chez Norton, Lawton ayant bûché assez sérieusement à l'entraînement, devait être remplacé par Surtees, qui aurait été coureur officiel Norton à 19 ans, quoique sans grande expérience du circuit, mais une chute alors qu'il s'entraînait sur la 125 E.M.C.-Puch, le mettait hors d'état de piloter pour la semaine, et Storr ayant décliné l'offre, Norton se contentait de trois coureurs. Chez A.J.S. en plus du trio



★
Le quatre cylindres M.V. 500 cm³.
Une réplique
existe maintenant
en 350 cm³.
Une timonerie commande
les quatre carburateurs.
La magnéto
est une Lucas spéciale.

Doran, Coleman, Sherry, une deuxième équipe composée de Mc Intyre, Farraut et Brown était en lice, le premier nommé avec une 3 soupapes. Kluge blessé, la maison D.K.W. avait déplacé Felgenheier pour épauler Wünsche, mais alors qu'il reconnaissait le circuit en dehors des heures d'entraînement, une rencontre avec une camionnette nécessitait son transport à l'hôpital; on craignait la nécessité de l'amputer d'une jambe. Cause de l'accident identique à celui de Geminiani et Leoni à l'Ulster, réflexe de reprendre la droite à la sortie d'un virage.

Parmi les partants, 50 étaient montés sur des A.J.S., 27 sur des Norton, 13 sur des Velocette et 2 avaient fait confiance à des Gold Star B.S.A.

La période d'entraînement n'avait pas eu d'accident mortel, mais dès le premier tour Stephen percutait dans un poteau télégraphique et était tué sur le coup. Au quatrième tour, Swarbrick touchait un talus et fut projeté sur celui d'en face et tué aussi. Le circuit est difficile à connaître parfaitement et pour près de 400 coureurs qui participent à ces courses, dont deux sur 425 km, les accidents mortels sont relativement peu élevés, mais évidemment regrettables, c'est la grande rançon des sports mécaniques.

La course. — Le premier tour voit tous les coureurs officiels des équipes premières aux neuf premières places, à l'exception de Wünsche (D.K.W.), quinzième, mais qui abandonnera au tour suivant. Coleman effectue un départ étourdissant et précède Amm (Norton) de 7", Anderson (Guzzi) de 9", Kavanagh (Norton) de 13", Mc Intyre (A.J.S.) de 17", Brett de 29", Doran de 40" et Graham de 55".

Au deuxième tour Amm et Coleman sont ex æquo et précèdent Kavanagh de 8", Anderson est à 10", Mc Intyre à 35", à partir de ce dernier les écarts sont plus nets.

Au cours du troisième tour, l'A.J.S. de l'excellent Mc Intyre rend l'âme, tandis que Farraut a des ennuis avec son réservoir d'huile qui fuit; pour comble de malheur Coleman est lui aussi victime de son réservoir d'huile et doit abandonner; Sandford (Velocette) est trahi par son embrayage. A l'issue de ce tour les positions sont, à zéro, Amm, Kavanagh à 24", Anderson à 31", Brett à 1'12", Doran à 2'30". Graham perd constamment du terrain et sera contraint à l'abandon au quatrième tour par un embrayage défaillant. La seule machine étrangère qui survit est la Guzzi d'Anderson et à la fin du quatrième tour elle est à 1'11" de Kavanagh, qui précède Amm de 1", Kavanagh ayant ravitaillé et changé de lunettes en 19 secondes!

Mais au tour suivant Amm reconquiert son bien et ne le lâchera plus. Kavanagh est à 15" et Anderson à 1'05", Brett à 2'03" et Doran à 4'36". Sherry et Ring, tous deux sur A.J.S. sont en panne de moteur sur le circuit.

Liberté entière étant de règle entre coureurs chez Norton, Kavanagh tente l'impossible pour rejoindre Amm et termine le sixième tour à 7" de ce dernier, tandis qu'Anderson perd du terrain et est à 1'39" d'Amm et ne prend rien à Brett qui est à 58" derrière lui; celui-ci signale en passant une inquiétude pour la transmission primaire.

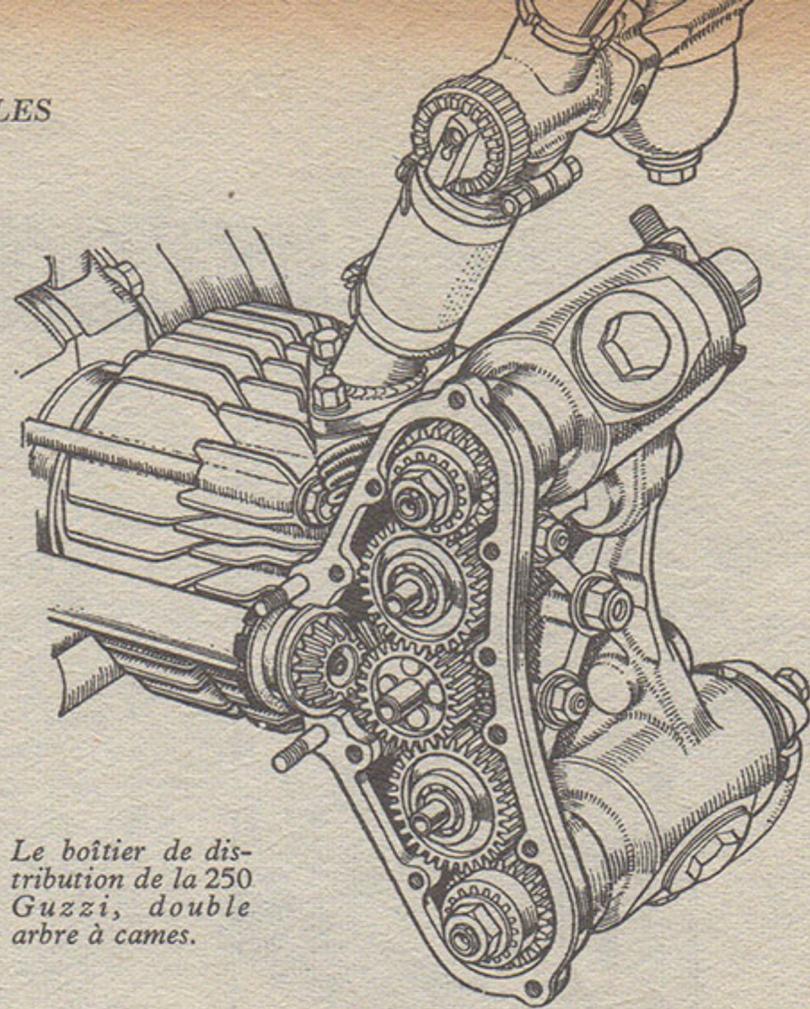
L'ultime tour voit tous les chronos en folie, tandis que les commentateurs situés sur le circuit font entendre les passages aux micros. Mais Amm termine avec 9" 6/10 d'avance sur Kavanagh et 2'35" sur Anderson, Brett a concédé 2" au pilote de la Guzzi. Amm et Kavanagh ont tous deux battus le record du tour de Duke de 1951, avec 24'40" pour Amm et 24'42" pour Kavanagh au cours de ce dernier tour. (Duke 24'47".) 58 coureurs terminent, parmi lesquels 32 avec des A.J.S., soit 64 % de l'effectif A.J.S. au départ et 18 Norton, soit 66 %. Après l'arrivée les moteurs des trois premiers furent autopsiés par les commissaires, le dépôt de carbone et teinte des bougies étaient normaux, ainsi que pneus, chaînes et étanchéité, aucun suintement. Seule la Guzzi avait un « pépin », le jeu à la soupape d'échappement était devenu considérable, diminuant la puissance sensiblement.

Classement :

1. Amm (Norton), en 2 h 55'05" (moyenne : 145,700), et record de l'épreuve ;
2. Kavanagh (Norton), à 9" ;
3. Anderson (Guzzi), à 2'35" ;
4. Brett (Norton), à 3'35" ;
5. Doran (A.J.S.), à 7'18" ;
6. Farraut (A.J.S.), à 7'57" ;
7. Mudford (A.J.S.), à 10'18" ;
8. Murphy (A.J.S.), à 12'43" ;
9. Carter (A.J.S.), à 12'57" ;
10. H. Clark (A.J.S.), à 14'13".

Le Junior Clubman.

Pour nous étrangers, elle ne peut être intéressante à conter car les coureurs nous sont inconnus, mais il est possible de



Le boîtier de distribution de la 250 Guzzi, double arbre à cames.

tirer des enseignements sur les marques en présence. Sur 70 coureurs au départ, 53 sont équipés de B.S.A., et 12 de Norton Inter « Featherbed ».

A l'arrivée, 49 machines, soit 70 % ; 39 B.S.A. (73 %) et 9 Norton (75 %).

1. Powell (B.S.A.), à 129 km de moyenne ;
2. Greenwood (B.S.A.), à 1'2"0 ;
3. Bottomley (Norton), à 1'2"3 ;
4. Palmer (B.S.A.), à 1'54" ;
5. Sutton (B.S.A.), à 2'02" ;

Le Clubman 1.000.

Des 16 engagés, tous sur Vincent, il n'y en avait que 8 au départ et 6 terminèrent.

1. Douglas (Black Shadow), à 131 km de moyenne (comparez avec la course des 350) ;
2. Clark (Rapide), à 3'00" ;
3. Peters, à 10'55" ;
4. Pittam, à 15'33".

Voici les autres principaux résultats sur lesquels nous reviendrons en détail dans le prochain numéro.

Ultra-lightweight 125.

1^{er} Graham (M.V.) ; 2^e Haas (N.S.U.) ; 3^e Sandford (M.V.). Comme pour les 250 la course avait lieu en ligne. Sandford termine à 2" de Haas, remarquable. Neuf M.V. dans les dix premiers!

En 250, Anderson (Guzzi) gagne devant Haas (N.S.U.) à 17", Wünsche (D.K.W.), Wheeler (Guzzi). Le senior revoit le triomphe de Amm (Norton) devant Brett (Norton) à 12", Armstrong (Gilera) à 25", Coleman (A.J.S.) à 1'58". Duke (Gilera) fut victime d'une chute sans dommage pour lui; alors qu'il était en tête.

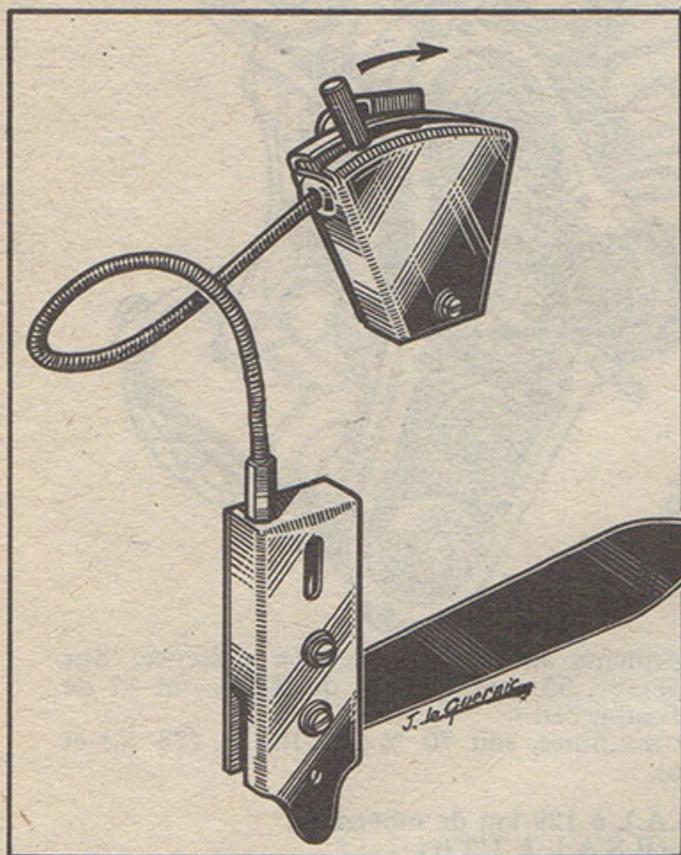
Tous les records d'épreuves et de tours battus.

La mort de Les Graham.

Un grand et sympathique champion qui acceptait les coups du sort avec le sourire, vient de disparaître en participant au Senior T.T. Il croyait avoir rompu avec la malchance qui s'acharnait sur lui dans tous ses « Tourist Trophy » lorsqu'il remporta la veille de sa mort la course des 125, hélas... Nous devons au coureur Mc Candless, spectateur cette année et témoin de l'accident, cette explication. Après la descente de Bray Hill, la route remonte et forme tremplin où tous les coureurs décollent. La M.V. atterrit mal et la direction se mit à cisailier, quelques trente mètres, Graham lutta, mais percuta un mur et fut renvoyé dans une barrière, tué sur le coup tandis que la machine prenait feu. Le coureur Brown survint et buta dans la moto cachée par la fumée, il se releva indemne.

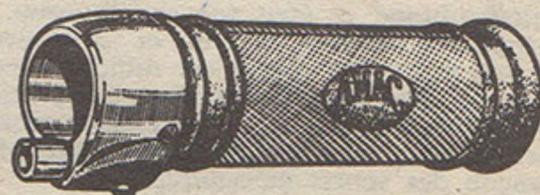
Tous les motocyclistes de cœur garderont pour Graham une place dans leur mémoire, aux côtés de ces deux autres coureurs d'élite que furent Guthrie et Tenni.

nous avons **VU** pour vous



LE CYCLO-SIGNAL

Voici une flèche de direction pour tous les véhicules à deux roues. Elle se pose facilement sur le garde-boue arrière. Une seule manette au guidon commande les trois positions : droite, centre et gauche. La flèche rouge est garnie d'un produit réfléchissant visible aussi bien de nuit que de jour.

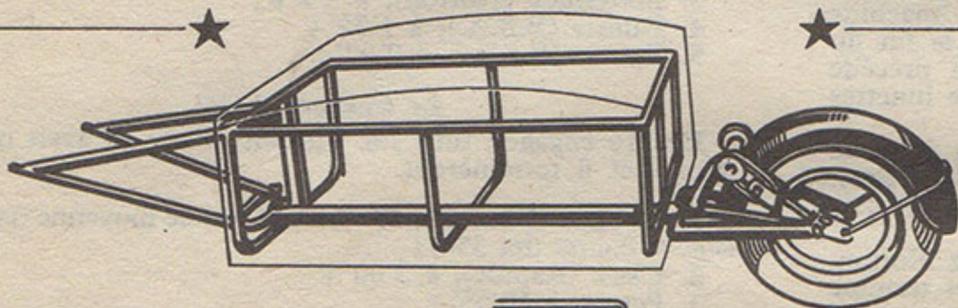


LA NOUVELLE POIGNÉE TOURNANTE AMAC 1953

AMAC lance une poignée tournante nouvelle qui conserve les particularités du modèle précédent : tirage rectiligne du câble, grande course utile (32 mm), faible rotation du poignet (1/4 de tour), etc.

En plus, cette poignée se monte sur tous guidons sans aucun usinage ou modification. Le câble est extérieur, son remplacement peut être effectué en quelques secondes sans nécessiter aucune soudure et peut être réglé dans la position idoine et bloqué par une simple vis à tête noyée et invisible.

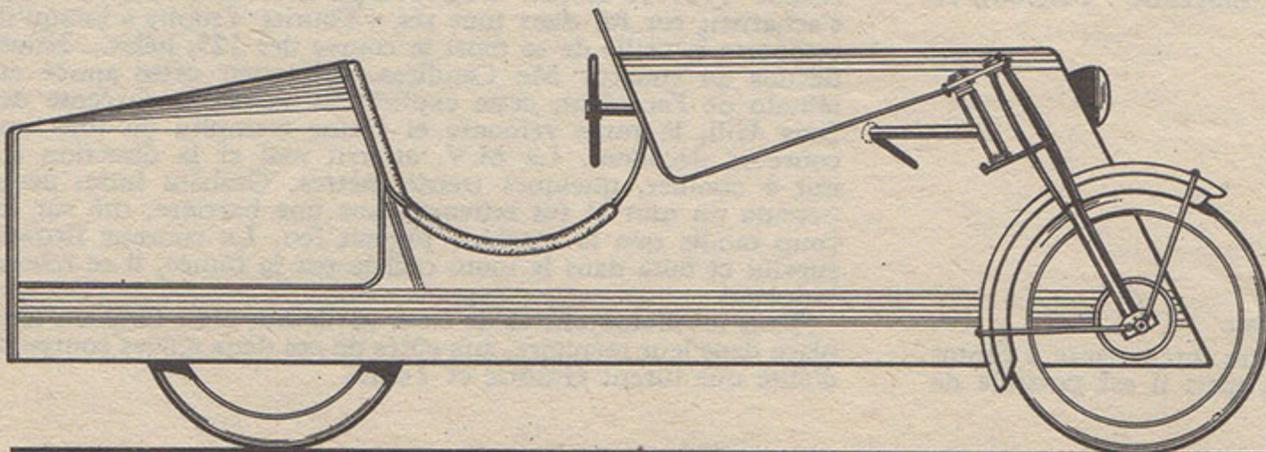
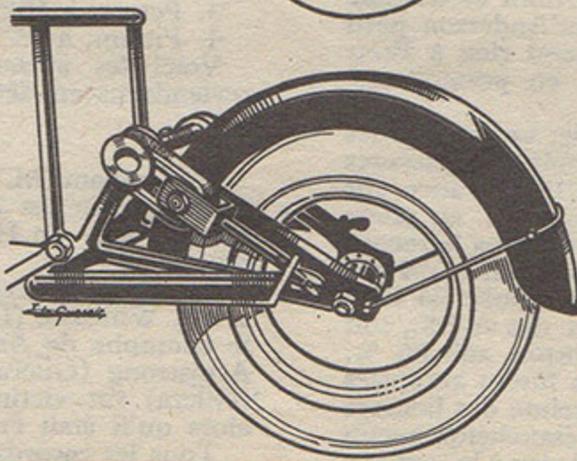
L'aspect extérieur de cette poignée a été affiné, le caoutchouc quadrillé est d'un dessin plus net, le pommeau avant est finement poli ; la poignée fixe, agrémentée du même pommeau, réalise un ensemble symétrique.



LA REMORQUE « RUBY »

C'est une remorque monoroue qui existe en plusieurs formats correspondant aux diverses catégories de machines, depuis le cyclomoteur à la grosse moto. Elle est livrée soit en châssis nu, soit avec différents modèles de carrosseries.

La suspension de la roue est assurée par anneaux Neiman, travaillant à la traction, complétés par deux amortisseurs à torsion, logés dans l'axe du pivot. Cette suspension est réglable suivant la charge.



LE « TÉNACITÉ »

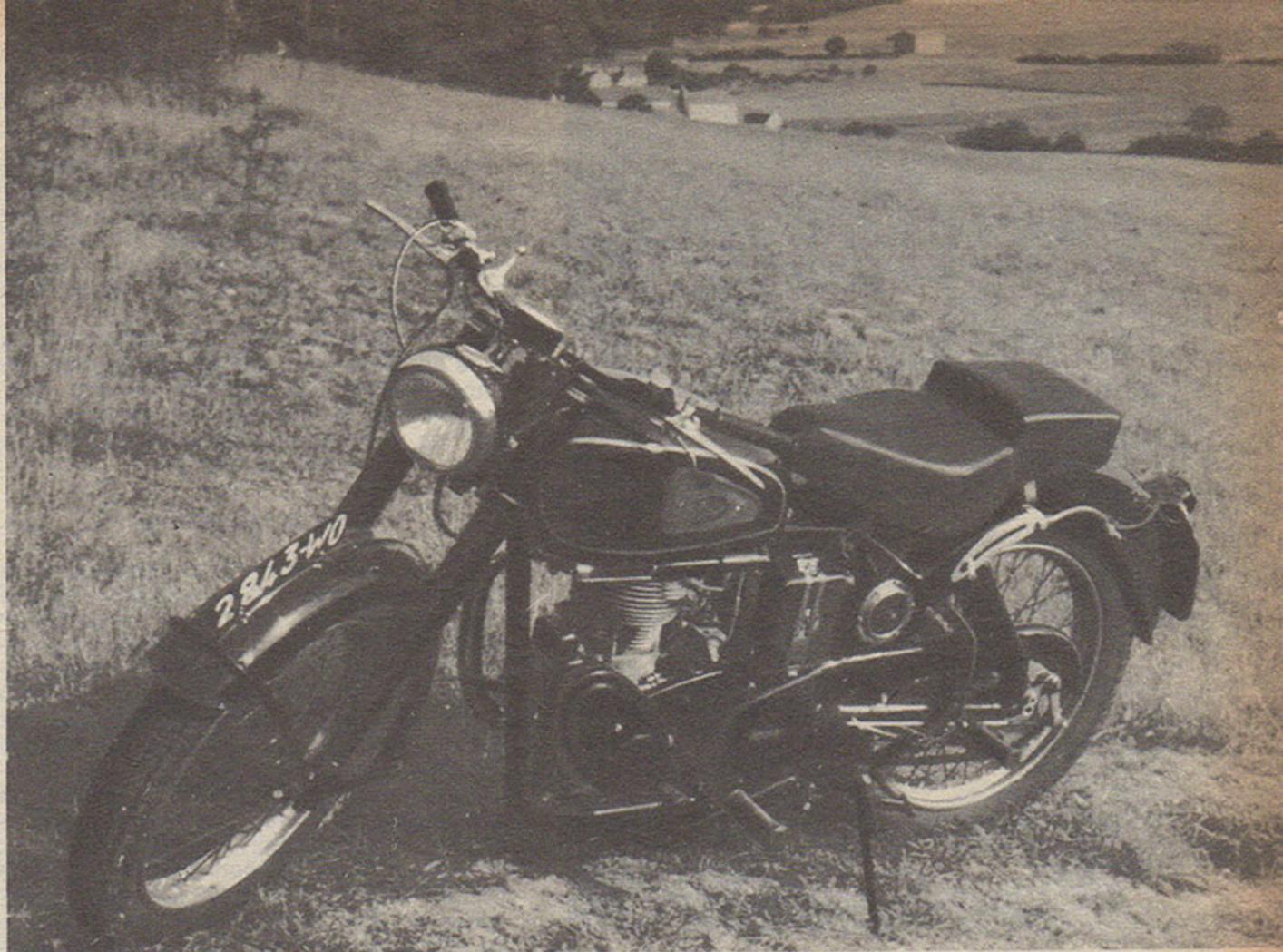
Voici, en profil, une vue schématique du cyclecar « Ténacité » dont nous avons donné la vue de face dans « Motocycles » du 1^{er} février.

Rappelons que ce véhicule est entièrement fabriqué avec des éléments « standard » de motocyclettes.

LA
350 cm³

Velocette

type :
M.A.C.



CETTE 350 cm³ MAC est pour nous une vieille connaissance; en 1937 nous possédions une machine de ce type. Nous avons pu juger des modifications effectuées depuis cette époque. Incontestablement les améliorations dosées par paliers apportent plus de satisfactions immédiates qu'un dessin entièrement nouveau exigeant une mise au point plus longue.

Description.

Le moteur de cette nouvelle machine est le même que celui équipant la M.A.C. à cadre rigide. C'est un monocylindre de 349 cm³. L'alésage est de 68 mm et la course de 96 mm. Soupapes en tête commandées par des tringles courtes et culbuteurs totalement enclos par un couvercle d'une seule pièce. Le cylindre est une chemise de fonte garnie d'ailettes d'aluminium fondues autour.

Le carburateur Amal est commandé par une poignée tournante de faible diamètre à action rapide. Un levier fixé au guidon règle l'air qui passe dans un filtre humide.

La magnéto entraînée par un pignon côté distribution, est munie d'un dispositif d'avance automatique.

Graissage par carter sec et à circulation constante par une pompe à engrenages. Le réservoir d'huile d'une contenance de 2 litres 27 est muni d'un filtre important dont l'élément est interchangeable. La chaîne primaire est enfermée sous un carter bain d'huile en tôle emboutie.

La boîte de vitesses, de fabrication Velocette, possède 4 rapports commandés par un sélecteur dont le mécanisme est enfermé dans le carter. L'embrayage est à disques multiples (7) et le kick starter est repliable.

Les rapports, avec un pignon de sortie de boîte de 21 dents sont de 5,5 en 4^e, 7,3 en 3^e, 9,6 en 2^e et 14 à 1 en 1^{re}.

La suspension arrière est du type à fourche oscillante. Son système de réglage suivant le poids transporté a été breveté. L'élément hydraulique est contenu dans le tube inférieur et le tube supérieur renferme le ressort de suspension.

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR Véhicule de tourisme offrant un maximum de confort et de sécurité.

La fourche avant est du type télescopique à amortisseurs hydrauliques également. Elle ne comporte pas de frein de direction.

Les freins avant et arrière ont un diamètre de 177 mm. Leur étanchéité a été particulièrement soignée pour éviter toute entrée d'eau ou de poussière.

Les roues sont équipées de pneus de 19 x 3,25. La roue arrière est à broche, ce qui permet, lors du démontage, de laisser le frein complet en place, ainsi que le pignon et la chaîne.

La selle est un siège bi-place. La partie arrière réservée au passager est surélevée; ce système permet d'avoir une position assez basse pour le pilote et d'offrir un confort supplémentaire au passager.

L'éclairage est assuré par une dynamo de 6 volts à contrôle automatique.

La capacité de la batterie est de 13 ampères.

Le phare, d'un diamètre de 177 mm est muni d'un ampèremètre et d'un commutateur.

Le feu rouge arrière possède également un stop.

Le compteur de vitesse placé à la partie supérieure de la fourche télescopique est également illuminé.

Les garde-boue de section ronde ont 127 mm de large et sont renforcés d'une nervure centrale. Le garde-boue arrière est à bavolet et sa partie postérieure est détachable.

Deux tubes chromés maintiennent le garde-boue arrière en place et forment des poignées de relevage très pratiques.

Une béquille centrale est prévue ainsi qu'une béquille latérale. Les repose-pieds sont en acier forgé recouvert de caoutchouc. Ceux de l'arrière sont relevables.

Le silencieux est du type cylindrique et de grande capacité.

La garde au sol, en charge et en position normale, est de 14 cm. La hauteur de la selle est de 77,5 cm. L'empattement est de

1,365 m. Le poids à vide est de 161 kg. Le guidon a 70 cm de large. La vitesse approximative est de 112,500 km/h.

L'outillage complet pour l'entretien normal est contenu dans une boîte à outils de forme triangulaire.

Usage normal.

Les nécessités de notre profession ajoutées aux sorties dominicales, nous ont permis de totaliser rapidement un millier de kilomètres en solo et en duo sur la M.A.C. Cette machine nous a vraiment donné satisfaction. Tout d'abord, la présentation est restée typiquement Velocette : émail noir de qualité plus quelques touches de chrome.

La position des repose-pieds, des commandes et l'emplacement de la selle confèrent au pilote une assiette qui lui permet d'effectuer sans fatigue les plus longues randonnées.

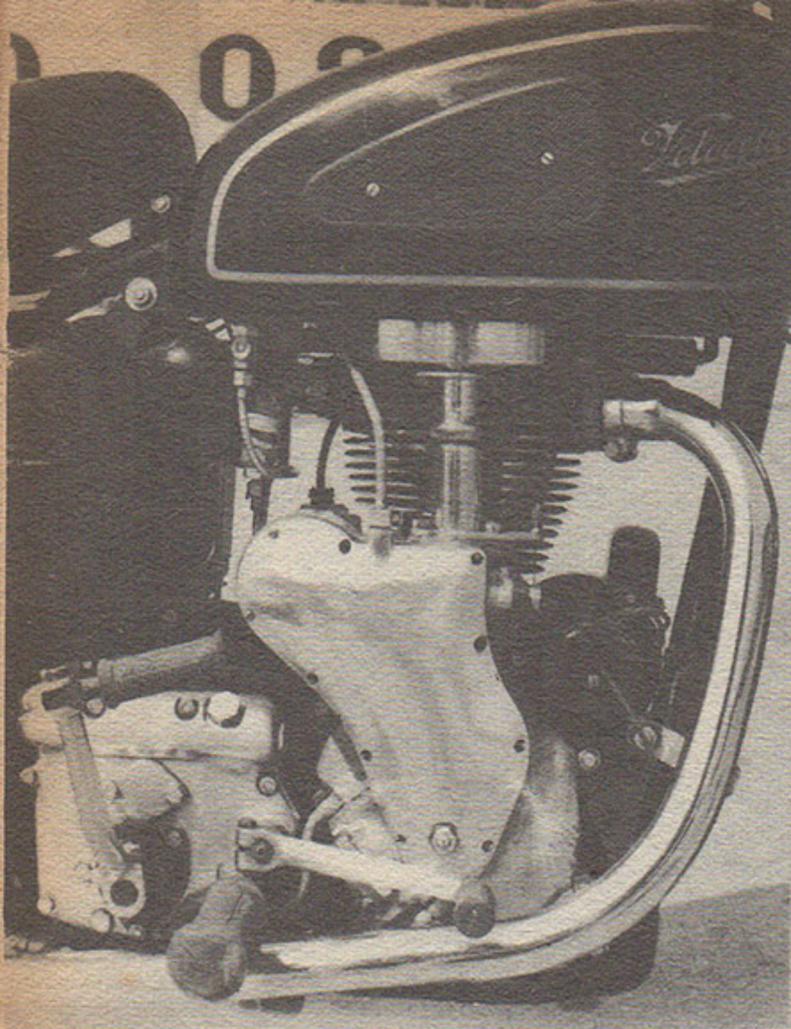
Dès la prise de possession, on constate la docilité de la M.A.C. Embrayage très doux, n'entraînant pas à froid. Pour les accélérations la partie surélevée du coussin arrière permet de conserver la position sans fatigue, tandis qu'au freinage les grippe-genoux bien à leur place, évitent le glissement vers l'avant.

Malgré son poids élevé (plus de 160 kg) la machine est très maniable; angles aigus ou grandes courbes, trous et ondulations sont passés en toute sécurité.

L'absence de frein de direction nous laisse toujours un peu méfiant. Pourtant même en essayant des amorces de shymy en faisant osciller le guidon, la « Véloce » n'emplifie pas et bien au contraire reprend sa ligne.

Cette bonne tenue vient non seulement de l'épure de direction et de la répartition des poids, mais la suspension joue également un grand rôle.

La fourche avant est très rigide, (ce qui n'est pas très courant actuellement) grâce



Noter la distribution surélevée qui permet d'avoir des tiges de culbuteurs très courtes.

à l'amortisseur hydraulique on bénéficie d'une grande souplesse sans talonnement. La suspension arrière possède les mêmes qualités avec en plus la possibilité de réglage de dureté suivant le poids des passagers.

Le moteur peu bruyant malgré la culasse en alliage léger nous rappelle que le monocylindre est loin d'être une chose périmée. Les accélérations sont très franches et la souplesse surtout nous a étonné. Grâce à

l'avance automatique il est possible de descendre à 30 km/h en prise et de repartir progressivement. En ville comme sur la route la machine est fort plaisante à piloter. N'étant pas très corpulent nous n'avons jamais modifié, même à deux, le réglage de la suspension.

Les vitesses passent impeccablement, la mise en route est aisée malgré le manque d'accessibilité du titillateur. Après avoir apprécié la M.A.C. sur les parcours de tous les jours il nous tardait d'en faire un usage un peu plus « racing ».

Essai à Montlhéry.

Par un beau soleil nous partîmes vers l'autodrome avec deux machines et des chronomètres. M. Sandford l'importateur pilotait allègrement sa machine de démonstration, tandis que M. Point, le directeur de la S.G.U.A., était venu en croupe derrière un de ses clients qui désirait également avoir des précisions sur les performances de sa machine.

Après avoir « chauffé » les machines nous obtenons à 2/5 près les mêmes performances : en position normale 1' 23" soit 110,526 km/h. En position effacée le chrono accuse 1' 14" 4/5, soit 122,642 km/h. Etant donné le poids de la machine, la souplesse du moteur cette vitesse nous surprend un peu; nous réitérons et trouvons les mêmes temps avec les deux machines. Le vent était pour ainsi dire nul.

Le routier nous réservait également des surprises agréables. Le premier tour fut bouclé en 6' 4" ce qui fait une moyenne de 90,844 km/h. Pour passer les courbes à grande allure nous trouvons la suspension un peu souple. Petit réglage : durcissement et deux autres tours sont exécutés respectivement en 5' 49" 2/5 la moyenne est montée à 94,599 km/h. La satisfaction est unanime.

L'essai de freinage à 50 km/h est concluant, en quatrième les deux freins serrés, arrêt en 7,80 m.

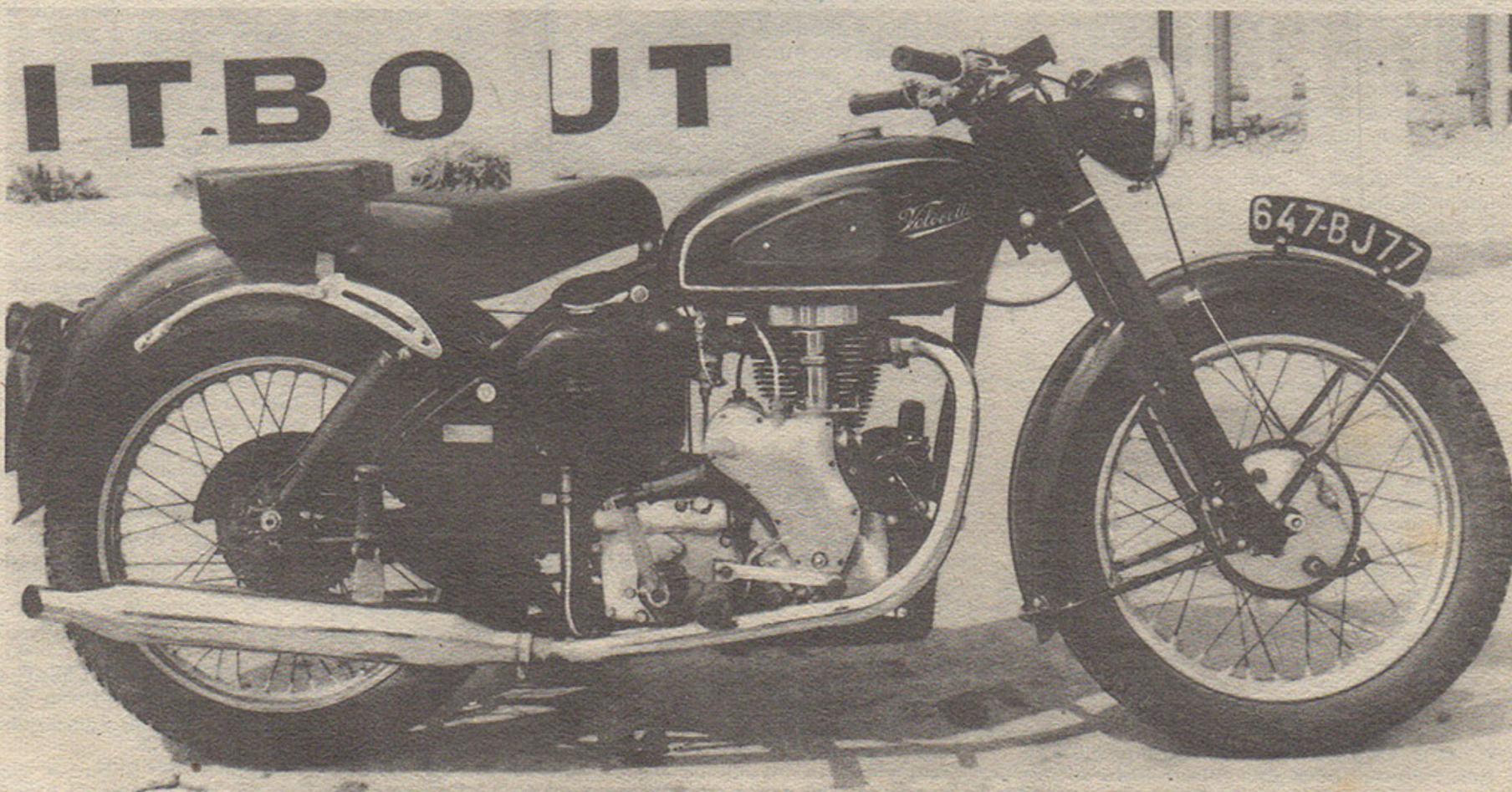


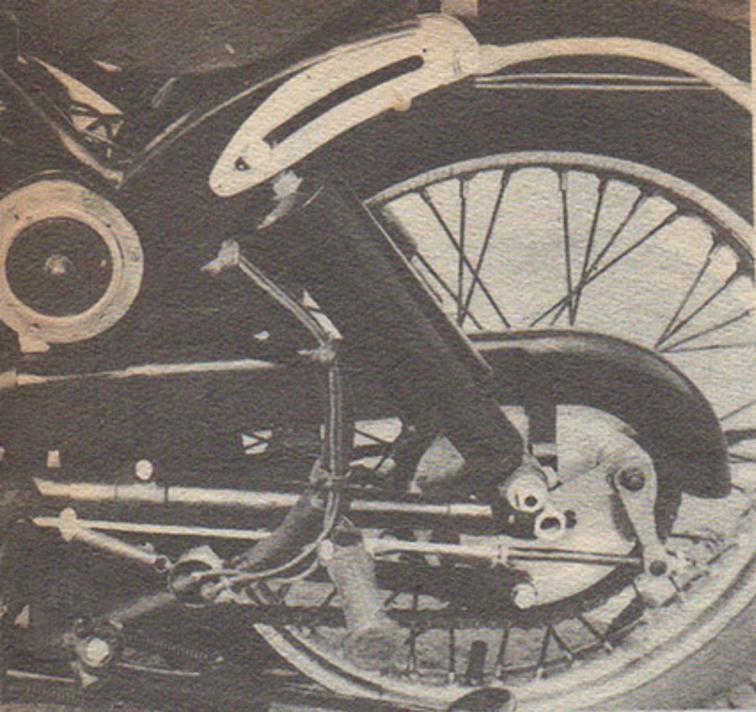
Le boîtier de culbuteurs, ouvert.

CONCLUSION

La Vélocette est une très bonne machine de tourisme, sa consommation qui oscille entre 3,600 l et 4,700 l suivant la conduite, est normale. La suspension et sa tenue de route sont excellentes. Le silence de fonctionnement a été très étudié. Nous lui reprocherons le manque de netteté (très anglais d'ailleurs) de l'ensemble mécanique; les fils, les tuyauteries, les recoins peu accessibles au chiffon sont encore trop nombreux. Nous signalerons une faiblesse d'attache du garde-boue arrière qui supporte le poids des passagers et éventuellement des sacoches.

A. NEBOUT.





La suspension et son réglage de dureté.

Réglages.

A froid :

Réglages à effectuer avec un jeu de 5/10 de millimètres au pousoir :

Soupapes admission et échappement : 12/100 de millimètre;

Allumage : 38° avant le P.M.H. à pleine avance;

Ecartement des vis : 3/100 de millimètre;

La soupape d'admission s'ouvre 50° avant le P.M.H. et se ferme 60° après le P.M.B.;

L'échappement s'ouvre 70° avant le P.M.B. et se ferme 40° après le P.M.H.

Taux de compression : 6,75 à 1.

Pression des pneus : 1,100 kg à l'avant et 1,200 kg à l'arrière, en solo. Avec un passager, il faut augmenter ces pressions qui sont un minimum.

Pignon moteur : 21 dents; pignon d'embranchement : 44 dents; pignon de sortie de boîte 21 dents; pignon roue arrière : 55 dents

Bougies. Employer des bougies de 14 mm de diamètre et de 18 mm de culot.; de préférence K.L.G. F.E.70, Champion N.A.8 et Lodge H.L.N.

Utiliser pour le graissage du moteur, en été, une huile d'un indice de viscosité S.A.E. 50, en hiver S.A.E. 30. Pour la boîte, en toutes saisons : S.A.E. 50; pour la fourche avant et ses amortisseurs : S.A.E. 20; pour

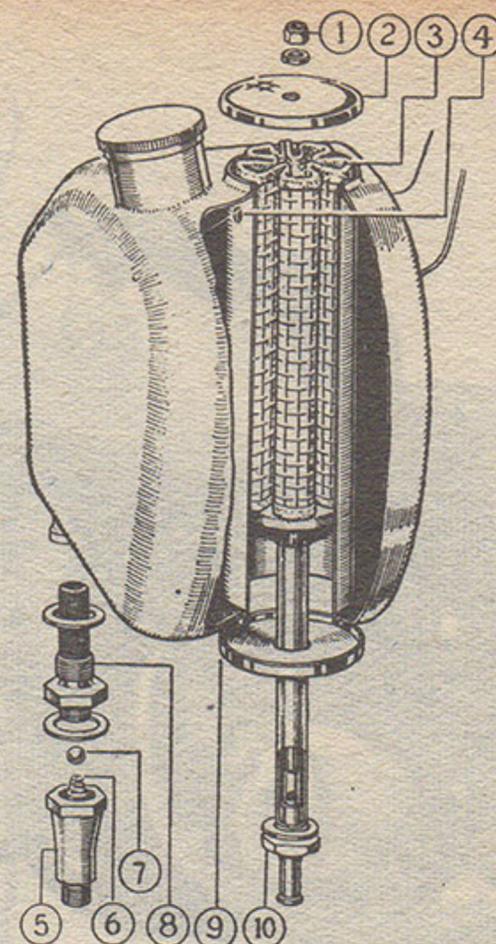
le filtre à air : S.A.E. 50; pour tous les graisseurs, se servir de graisse à l'exclusion de toute huile.

Voir page 17 dessin du filtre à huile dont légendes ci-dessous :

1. Écrou de fixation du filtre.
2. Couvercle du filtre.
3. Élément filtrant.
4. Trou de sortie communiquant dans le réservoir.
5. Corps de la soupape.
6. Ressort de soupape.
7. Bille de la soupape.
8. Ensemble bouchon de vidange et filtre.
9. Couvercle inférieur du filtre.
10. Tube du filtre.

L'élément filtrant devant être retiré et remplacé par un nouveau tous les 16.000 km, lors de chaque vidange, on nettoiera cet élément.

Filtre air. Tous les 7.000 km environ, il devra être retiré pour être nettoyé et regarni d'huile mais ne devra, en aucun cas être démonté. Pour le nettoyer, le baigner dans l'essence pour enlever toute la poussière et laisser sécher entièrement. Avant de le replacer, le tremper dans de l'huile S.A.E. 50. Enlever le surplus puis l'essuyer extérieurement et le replacer.



RÉSULTATS DE L'ESSAI

Piste de vitesse 2.548 m.

Un tour lancé, position allongée vent de 8 km/h : 1' 14" 4/5, moy. 122,642 km/h.

Un tour lancé, position touriste : 1' 23", moy. 110,526 km/h.

Circuit routier 9.181 m.

Meilleur tour lancé : 5' 49" 2/5, moyenne 94,599 km/h.

Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet, sol sec : 7,80 m.

**Réglage d'essai : Super-carburant,
Huile S.A.E 40/50.**

Gicleur :

Bougies : 225° thermiques.

CONCLUSION DE L'ESSAI

Défauts

Poids un peu élevé.

Faiblesse de l'attache du garde-boue arrière.

Avantages

Excellente tenue de route.

Excellente suspension.

Bonnes performances.

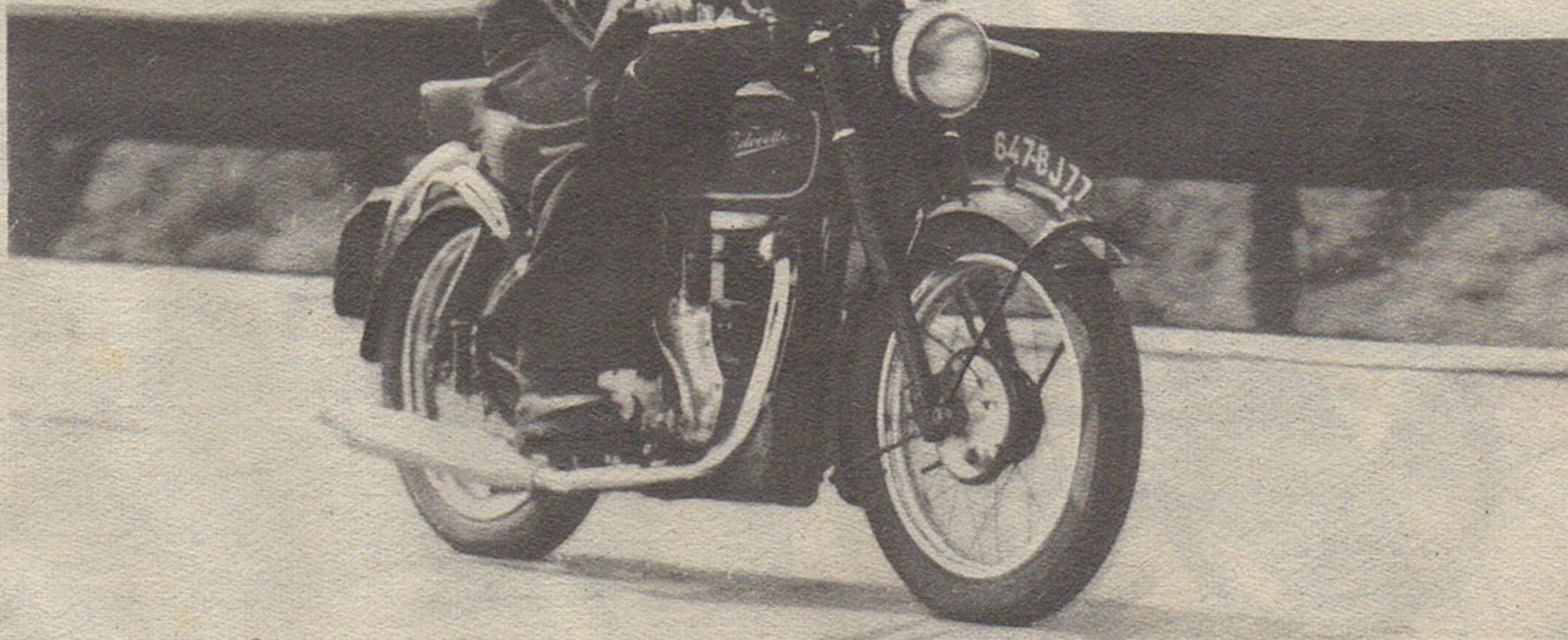
Freins puissants.

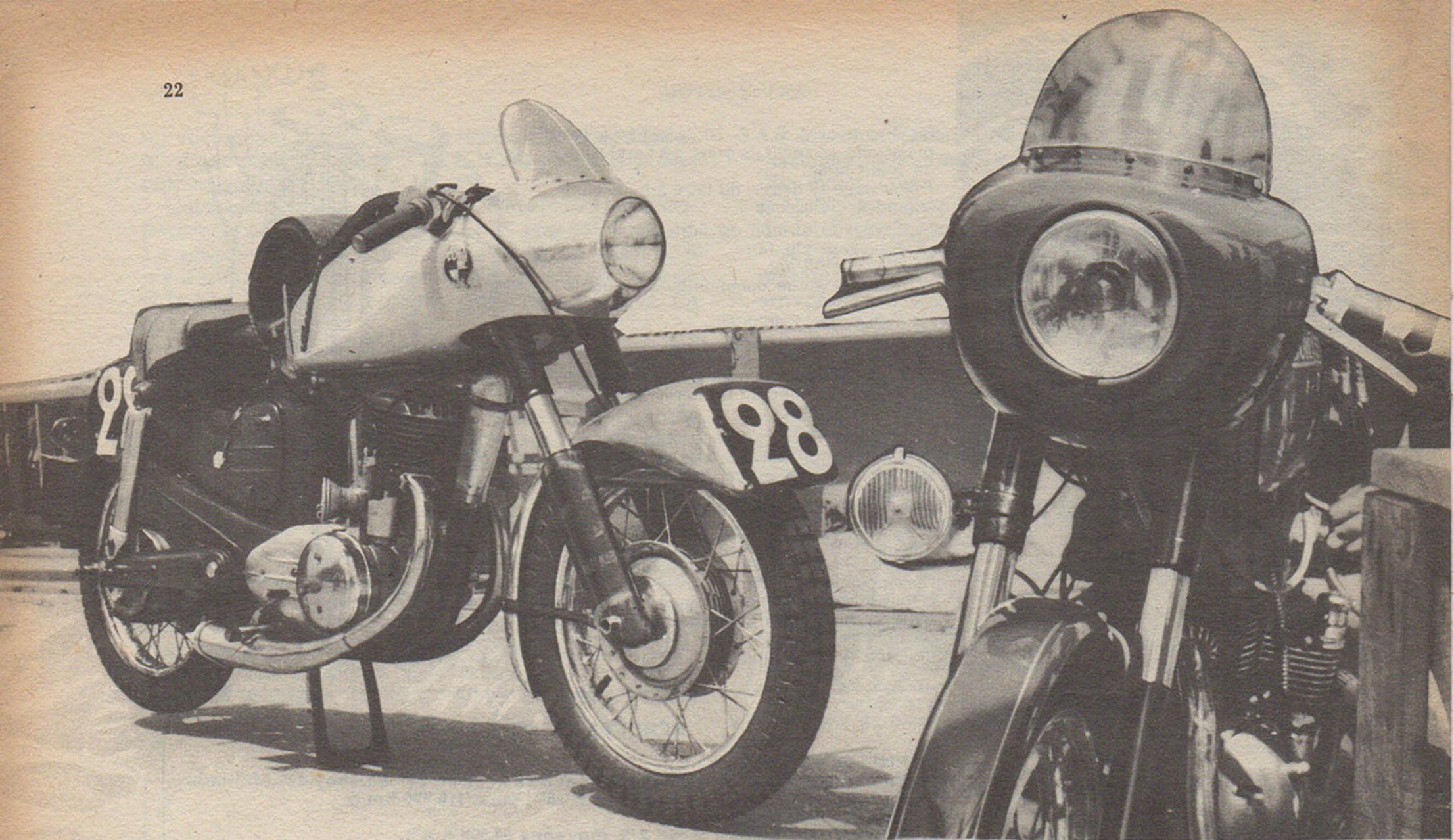
Bon refroidissement.

Très maniable.

Moteur puissant et souple.

Silence de fonctionnement.



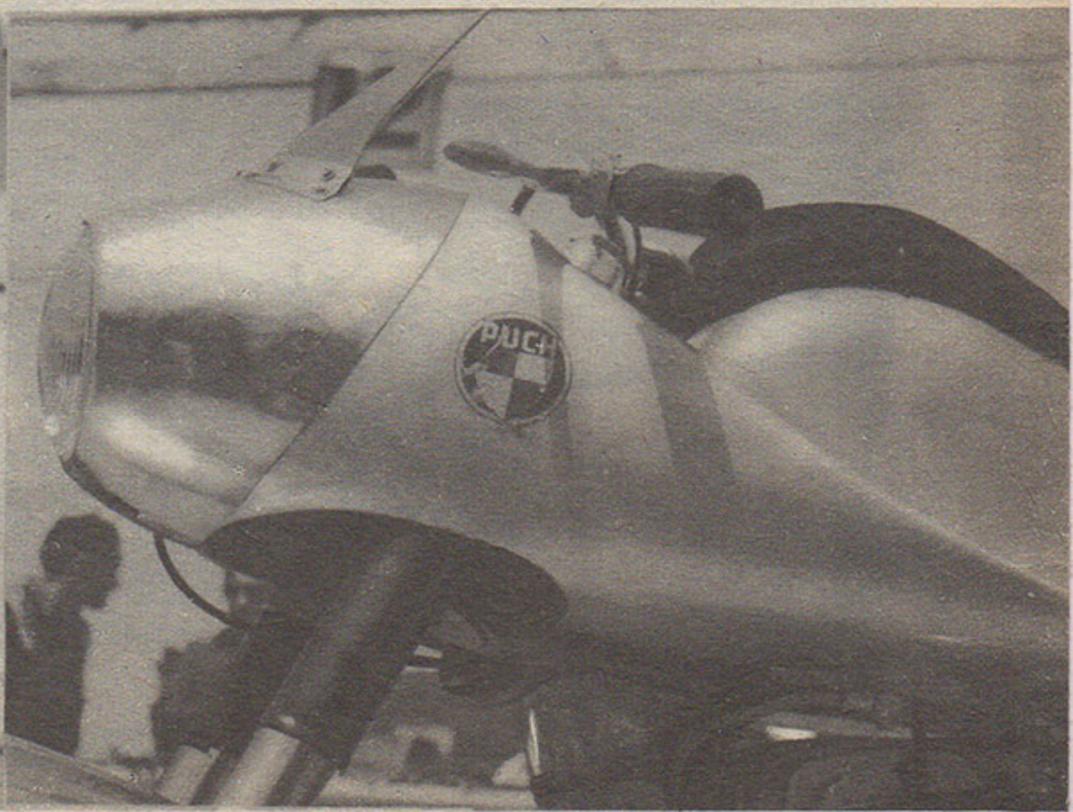
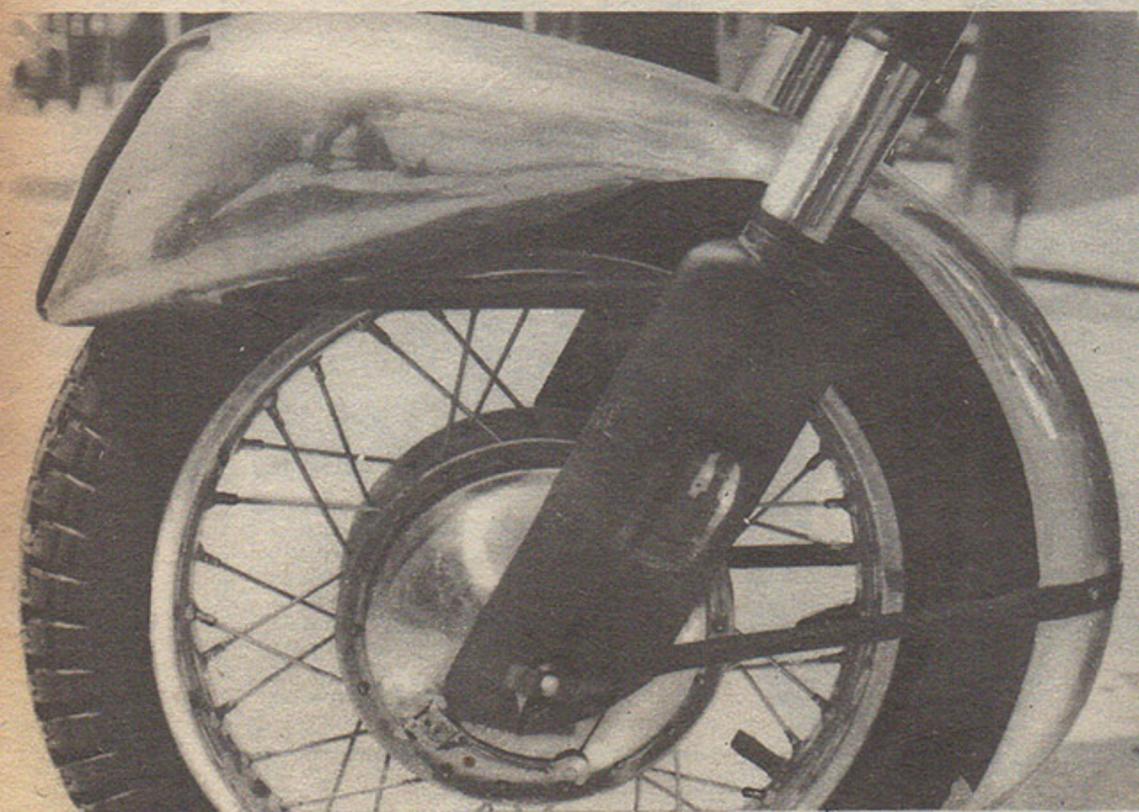


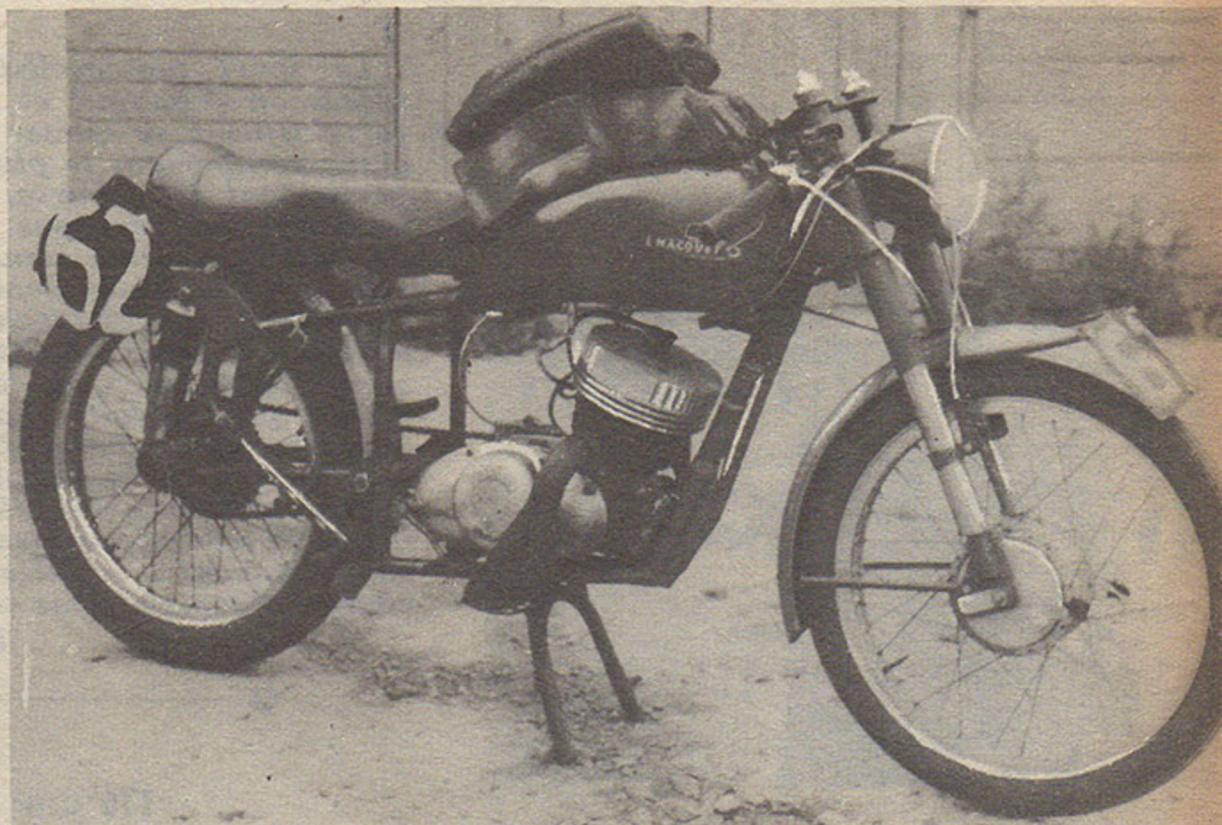
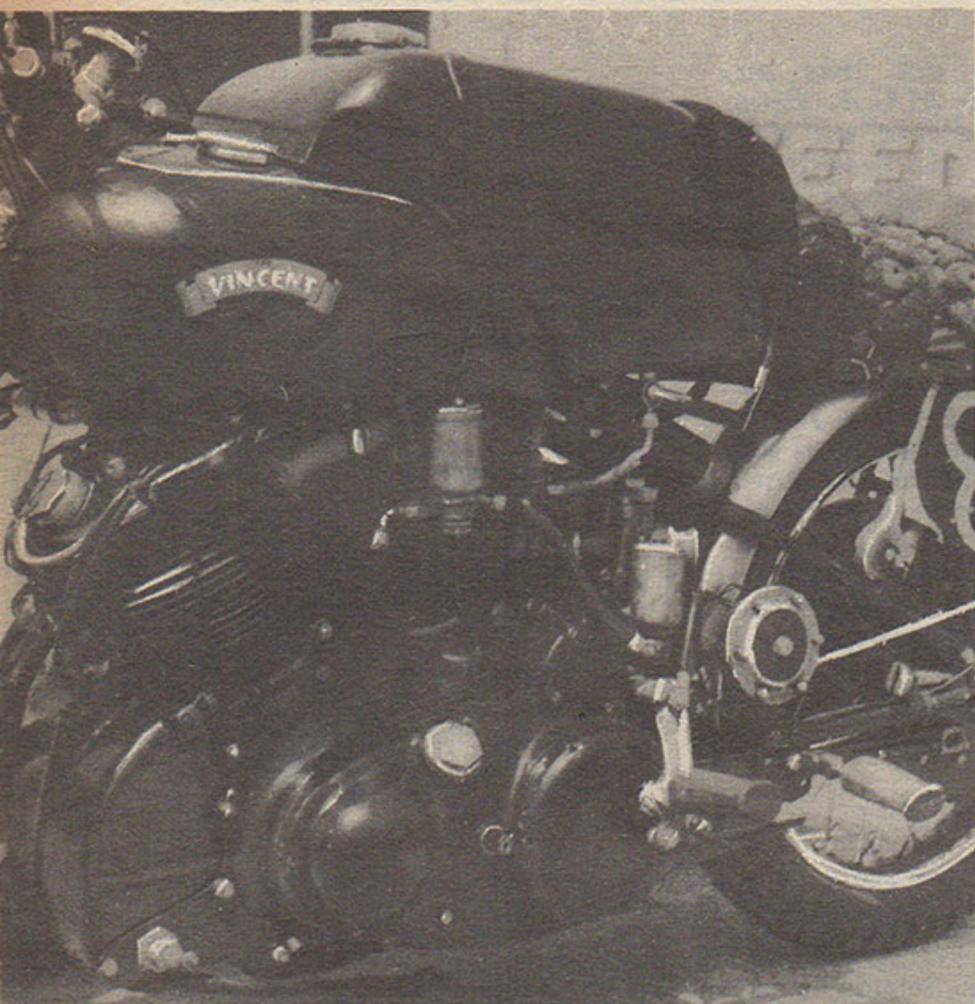
PROFILAGES AU BOL D'OR

La 250 Puch de Weingartman était admirablement préparée; le profilage du cadre, du garde-boue avant et des haubans de fourche favorisait le refroidissement du moteur. La dimension des roues (3,00 x 16) permettait aux filets d'air de lécher la culasse. Il est regrettable que le pilote n'ait pas jugé bon d'accélérer un peu son allure, malgré les changements de roue, il semble que le record

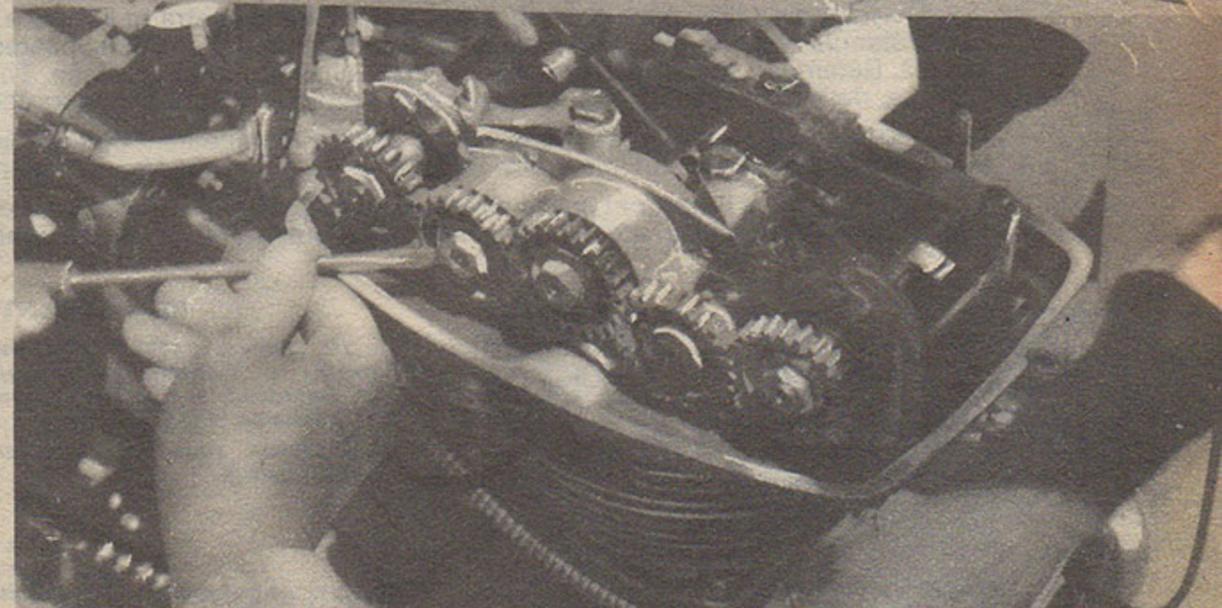
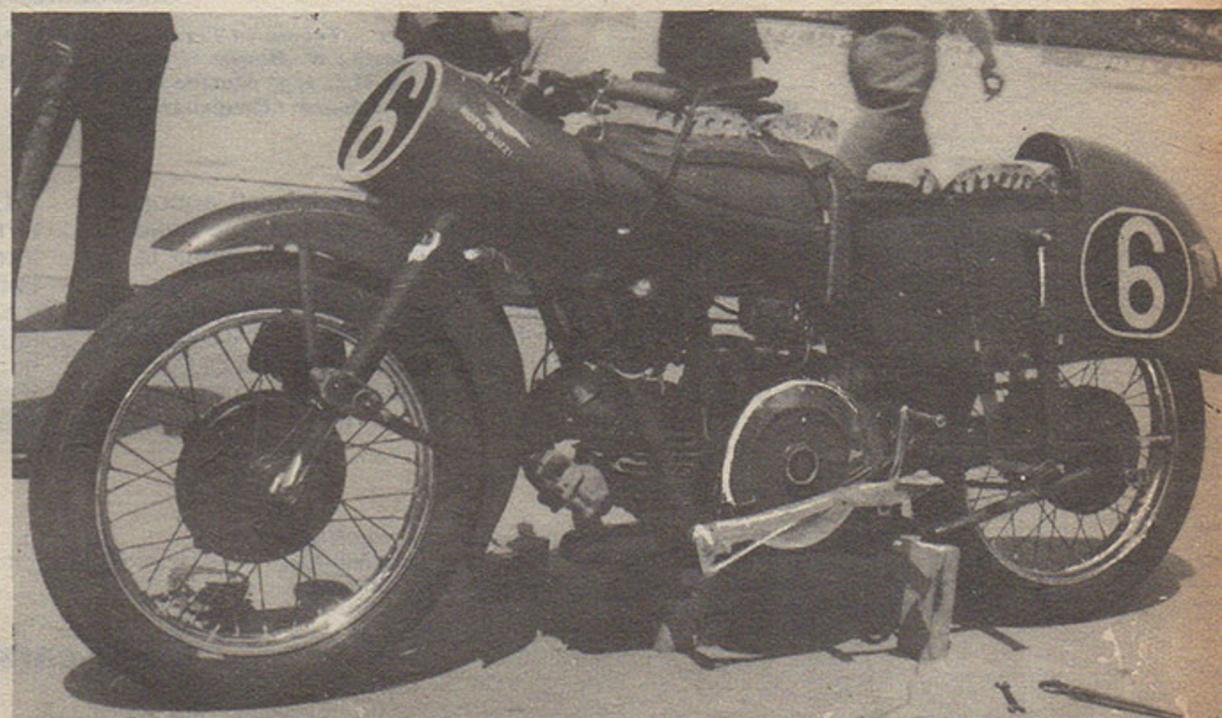
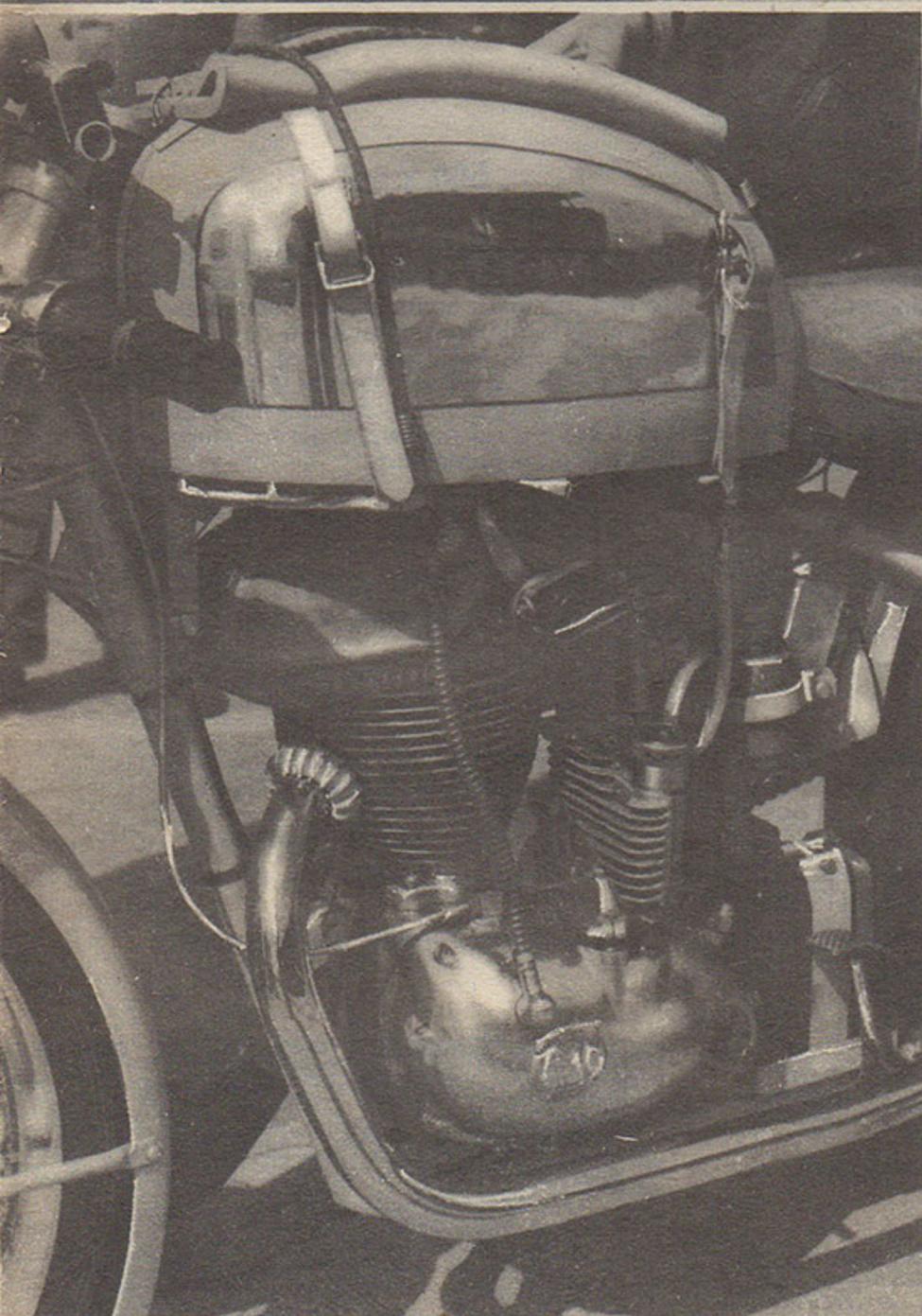
qu'il approchait de 29 km pouvait être égalé ou battu de peu.

Santucci montait une Guiller équipée avec goût comme on peut le voir, en haut à droite de la page, un petit carénage protégeait le pilote, l'arrière de la machine était également profilé.





En haut, à gauche, la Black Shadow et son énorme réservoir auxiliaire. A droite la 175 cm³ Macquet à moteur Ydral de Tano était équipée des nouveaux amortisseurs Grazzini. A gauche, le moteur AMC double arbre équipant l'Alcyon de Rouger. A droite, une 500 Guzzi grée en type compétition et ci-dessous la distribution du nouveau moteur AMC.



LE CIRCUIT DE CLERMONT-FERRAND

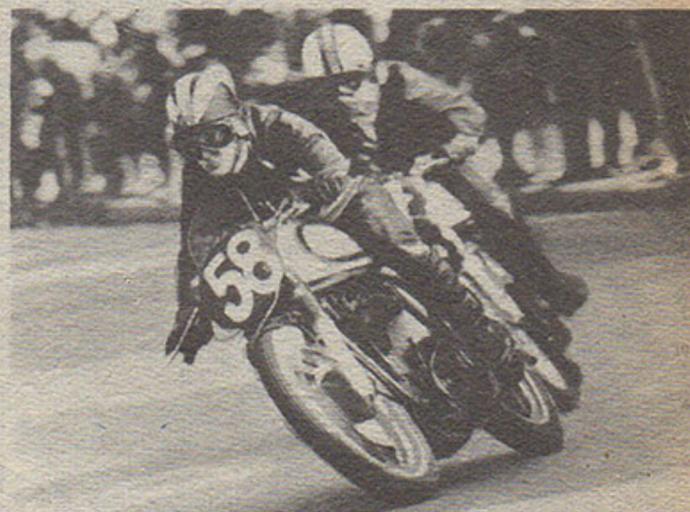
Tessier, vainqueur en 175.



Le sport motocycliste est très en faveur en Auvergne et le M.C.A. peut certainement se vanter d'être un des clubs comportant le plus de membres participant à la course. Le temps très incertain n'a donc pas gêné le succès de cette quatrième compétition comptant pour le Championnat de France. En extra, les dirigeants du M.C.A. avaient fait venir Collet et Burggraf qui surent prouver que leur réputation n'était pas surfaite. La grande foule avait envahi les abords du circuit, où un service d'ordre impeccable ne laissait aucune prise aux resquilleurs du règlement. Epreuves commencées à l'heure, sans longueurs inutiles entre chaque course et compétitions très équilibrées.

LANGERON.

Une phase du duel Burggraf-Collet en 500 cc.



175 cm³

Deux séries sont disputées pour éliminer les nombreux concurrents. L'épreuve finale donne lieu à une magnifique bataille entre Tessier, Bouin, Ramade et Mattens. Ce dernier doit baisser le pied le premier. Ramade, malgré ses efforts, ne peut arriver à doubler les deux premiers, qui passent alternativement en tête. Tessier s'assure néanmoins l'avantage de peu sur Bouin et Ramade. Mattens suit un peu détaché. Duel sévère pour la cinquième place entre Lacour et Verchère : ce dernier en sortira finalement vainqueur. Lombardy (sur Mondial) fut handicapé par une chute magistrale aux éliminatoires. Mathieu, retardé également, par une chute ne semblait pas dans un bon jour, ainsi que Camus.

CLASSEMENT

1^{er} Tessier (Terrot), 22'16" 2/5; moyenne 82,538 km/h; 2^e Bouin (Peugeot), 22'19" 2/5; 3^e Ramade (A.M.C.); 3^e Mattens (A.M.C.); 5^e Verchère (Peugeot) 6^e Lacour (Peugeot).

350 cm³

La présence du champion de France Collot ne laissait aucun doute sur le vainqueur de cette épreuve. Il fit en effet une belle démonstration de puissance et de virtuosité. La lutte pour le Championnat de France eut lieu derrière avec Hug, Hartmann, Deschamps, Martin et Chapelle. Hug, très en forme cette année, a mené la course à sa main et sut conserver jusqu'au bout un avantage acquis dès les premiers tours sur son rival direct Deschamps. Martin et Chapelle furent très réguliers. Hartmann pouvait prétendre à une meilleure place, mais il prit des risques inutiles.

CLASSEMENT

1^{er} Collot, 38'39" 4/5, moyenne 95,097 km/h, meilleur tour : 99,624 km/h; 2^e Hug à 1 tour; 3^e Deschamps, à 2 tours; 4^e Chapelle à 2 tours; 5^e Guignabodet à 2 tours 6^e Hartmann à 2 tours.

500 cm³

Deux compétitions dans une seule! Duel Collot-Burggraf, internationaux et lutte Kibler-Hug pour le Championnat. Elles se terminèrent par la victoire des premiers nommés. Ramade pilotait la 350 Norton de Collot, mais le manque d'habitude de cette machine et l'infériorité de puissance ne lui permirent pas de faire ses performances habituelles. Léchelon se défendit très honorablement pour terminer immédiatement derrière Hug et Kibler. Ce dernier réussit à prendre un net avantage sur Hug, préalablement fatigué de sa course précédente.

CLASSEMENT

1^{er} Collot, 36'17", moyenne 101,335 km/h, meilleur tour : 106,061 km/h; 2^e Burggraf, 36'27" 4/5; 3^e Kibler à 1 tour; 4^e Hug à 2 tours; 5^e Léchelon à 3 tours; 6^e Ramade; 7^e Strua, etc.

Side-cars

Theys part en tête, mais un embrayage qui patine le contraint à rendre la main. Michel, emmenant Bétemps dans sa roue, mène très dur. Bétemps réussira à passer, mais ne pourra le lâcher et ces deux pilotes se livrent un duel acharné... les machines lâcheront les premières. Bétemps : soupape descendue, Michel, chaîne primaire cassée. Theys, en 3^e position, et rendu prudent par une attache de side rompue, devient leader, et gagnera sans être inquiété. Il était d'ailleurs temps, car au tour d'honneur, son embiellage grippera net.

Derrière ces trois internationaux, qui ne pouvait logiquement être inquiétés, se distinguèrent Duhem, Soubie, et Calède, qui, sur une vieille 500 Monet-Goyon, fut loin d'être ridicule et semble posséder un métier certain de side-cariste.

Cette course mit l'accent sur la malchance persistante de Bétemps, dont le moteur se refuse obstinément à terminer une course et sur les progrès de Michel qui tire un rendement étonnant de sa Norton simple arbre.

CLASSEMENT

1^{er} Theys, 35'22" 2/5, moyenne 81,197 km/h; 2^e Duhem, 35'36" 3/5; 3^e Soubie; 4^e Calède à 1 tour; 5^e Cornet à 3 tours; 6^e Léchelon à 4 tours, etc.

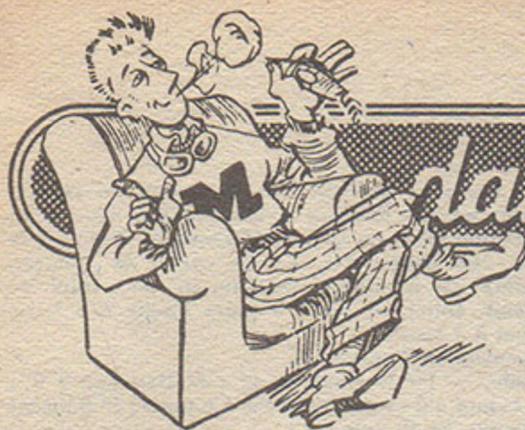
Meilleur tour par Michel, moyenne : 88,611 km/h.

Theys et son passager Mouty, vainqueurs en side.



Une victoire de plus! pensent Collot et madame. A droite, le président du M.C.A., Cornet.





dan les CLUBS

CIRCUIT MOTOCYCLISTE NATIONAL D'APT (Vaucluse)

Catégorie 175 cm³ — 700 m au tour

le jeune ONDA confirme sa classe
SCHAAD malchanceux

Très bonne organisation pour ce circuit qui groupait près d'une trentaine de spécialistes de cette cylindrée. Après les essais du matin qui permirent aux plus rapides l'attribution de leur place de départ, eut lieu l'après-midi la Course proprement dite.

En raison du grand nombre de concurrents les officiels décidèrent fort justement de créer 3 éliminatoires de 8 coureurs, les 3 premiers de chacune d'elles participant seuls à la Finale.

1^{er} éliminatoire sur 20 tours : 1^{er} Maigrot ; 2^e Roman ; 3^e Foccardi.

2^e éliminatoire sur 20 tours : 1^{er} Onda ; 2^e Burgraff ; 3^e Bertrand.

3^e éliminatoire sur 20 tours : 1^{er} Schaad ; 2^e Daniel ; 3^e Barone.

Ces neuf coureurs se rencontrèrent dans la finale disputée sur 50 tours du circuit. Dès le départ c'est Bertrand suivi de Daniel et Burgraff qui passe le premier devant nous, Schaad est en 4^e position et Onda mal parti est dernier ; au 2^e tour Schaad passe en tête, les autres sont dans le même ordre, mais au 5^e tour Onda dans une belle remontée s'installe à la 3^e place ayant passé en trois tours cinq concurrents.

Schaad en tête s'envole tandis que Onda saute Burgraff et devient 2^e, derrière un Schaad déchaîné qui utilise au maximum les chevaux de sa machine ; les écarts se creusent et au 18^e tour, Schaad a doublé tous ses adversaires sauf Onda qui ne s'en laisse pas compter et se maintient à quelques secondes, ayant doublé lui aussi six concurrents. Burgraff livre une belle bagarre à Maigrot et Bertrand et reste toujours 3^e suivi de très près par ces deux adversaires.

L'ordre reste inchangé jusqu'au 34^e tour où Schaad en tête crève et disparaît alors qu'il précédait Onda de quelque 300 mètres.

Ce dernier s'installe au commandement et avec décision augmente encore son avance sur ses poursuivants il double avant la fin pour la 2^e fois tous ses adversaires sauf Maigrot et termine en ayant couvert les 50 tours de ce circuit de 700 mètres en 31' 8", derrière viennent Maigrot, Burgraff, Bertrand, Roman et Foccardi, Daniel et Barone.

Résultat de la finale : 50 tours soit 35 km.

1^{er} Onda (Magnat-Debon) M. C. de Cannes, en 31' 8";

2^e Maigrot (M. V.);

3^e Burgraff (M. V.);

4^e Bertrand;

5^e Roman;

6^e Foccardi.

DALMASSO.

CIRCUIT DE LYON

L'Amicale Moto Club de la Cité organisait le 14 juin son 4^e Circuit de la Ville de Lyon qui comptait cette année pour le Championnat de France.

Cette manifestation avait réuni cette année un lot exceptionnel des plus grands coureurs internationaux. Français, Belges, Suisses, Anglais, Espagnols, Argentins et Australiens s'affrontèrent et rivalisèrent d'audace sur le difficile circuit du Palais de la Foire. Le soleil fut également engagé par les organisateurs à la grande joie des 15.000 spectateurs qui se pressaient autour du circuit.

Rappelons que l'A.M.C.C. organise pour la première fois le 2 août prochain le circuit motocycliste de Villefranche-sur-Saône. »

RESULTATS

175 cm³. — 1^{er} Schaad sur Magnat-Debon, les 70 km en 49' 25" 4/5. Record du tour : Schaad, 1' 21" 4/5 (87,800 km/h); 2^e Gaury sur Morini 49' 42" 4/5; 3^e Vairo Meo sur Mondial; 4^e Orcl (A.M.C.C.); 5^e Santucci sur Guiller; 6^e Casset (A.M.C.C.); 7^e Jacquier Bret sur Puch;

350 cm³. — 1^{er} Albisser sur Norton, les 90 km en 56' 52" 4/5; Record du tour : Collot et Albisser, 1' 11" 1/5 (101,120 km/h); 2^e P. Monneret sur A.J.S. 57' 18" 2/5; 3^e G. Monneret sur A.J.S.; 57' 49" 1/5; 4^e Bayle sur Norton; 5^e De Polo sur A.J.S.; 6^e Collot sur Norton; 7^e Murit sur Norton; 8^e Tomy Wood sur Norton;

Side-cars. — 1^{er} Cyril Smith sur Norton les 70 km en 48' 27" 3/5; 2^e Aubert sur Norton; 3^e Bernie Mack sur Norton; 4^e Rosvort sur Norton; 5^e Stamm sur Norton; 6^e Betemps sur Norton; 7^e Soubié sur Norton; 8^e Haldemann sur Norton; 9^e Beauvais sur Norton; Record du tour : Murit, 1' 20" 3/5 (89,320 km/h).

500 cm³. — 1^{er} J. Collot sur Norton, les 70 km en 42' 09" 2/5. Record du tour : Collot, 1' 10" 1/5 (102,560 km/h); 2^e Monneret Pierre 42' 10"; 3^e Tommy Wood 42' 39"; 4^e Albisser sur Norton 43' 10" 4/5; 5^e Vidonne sur Norton; 6^e Bayle sur Norton; 7^e King Robert sur Norton; 8^e Riminatti sur Gilera;

CIRCUIT DE VALS-LES-BAINS

Les 175 ouvrirent le feu. Dès le départ le sympathique Gaury prit la barre suivi de De Polo, Barde, Schaad qui avait pris un mauvais départ, Bert, Daniel etc.

Au 7^e tour Schaad qui a remonté très fort prend la seconde place et se rapproche de Gaury sautant De Polo, Daniel remonte peu à peu. Au 11^e tour Schaad ne repasse plus. Barde qui tournait très fort buche et perd son repos pieu.

La fin apporte la victoire de Gaury suivi par De Polo qui sera un animateur de premier plan et de Daniel qui a tourné régulièrement.

CATEGORIE 175 CM³

1^{er} Gaury (Morini); 2^e De Polo (Puch); 3^e Daniel (Terrot); 4^e Bert (Motobécane); 5^e Barde (Terrot).

En 250 cm³, la lutte fut plus serrée. Les trois premiers tours virent en tête De Polo suivi de Schaad, de Daniel, Jacquier-Bret, Barde. Au 4^e tour Schaad a pris la tête et semble devoir fournir le vainqueur. Au 6^e tour Jacquier-Bret qui pilote l'ancienne Guzzi de Houel passe en seconde position et talonne Schaad qu'il passera au 15^e tour. Derrière eux Daniel mal servi par un matériel tant soit peu vétuste fournit une course courageuse. Mal habitué à sa 250 spéciale, fabrication d'un artisan Toulousain notre sympathique Fourcade le « flic volant » bien connu ferme la marche.

Schaad finira second avec un moteur privé de toute compression à cause d'une soupape défectueuse.



Le vainqueur Jacky ONDA sur Magnat-Debon (à côté, M. Bergeron, secrétaire du M.C. de Cannes)

250 CM³.

1^{er} Jacquier-Bret (Guzzi); 2^e Schaad (Magnat-Debon); 3^e Daniel (Terrot); 4^e De Polo (Puch).

Les 350 cm³ augmentèrent l'intérêt, la vitesse étant plus grande. De Polo qui s'affirme de course en course s'envole littéralement suivi de Fourcade qui fournira une course splendide. Jacquier-Bret a des ennuis avec sa tuyauterie d'essence et abandonnera. Schaad remonte tour par tour. Malgré les efforts de Fourcade c'est De Polo qui passera la ligne en vainqueur. Derrière eux quelques bitzas dont une Jap racing de très jolie présentation ne peuvent que s'incliner.

350 CM³.

De Polo (A.J.S.); 2^e Fourcade (A.J.S.); 3^e Schaad (Magnat).

Entre les 500 cm³ et les 350 cm³ les side se présentent au départ. Duhem passe en tête suivi du Bitterois Pagès qui a sa femme comme passagère. Vient ensuite Claisse. Pagès chasse tant qu'il peut le leader et finit son forcing en passant Duhem quatre tours avant la fin, follement applaudi par le public littéralement emballé par cette course palpitante.

SIDES 500 CM³

1^{er} Pagès (Norton); 2^e Duhem (Norton); 3^e Claisse (Norton).

C'est Jacquier-Bret sur sa Dondolino qui ouvre le feu suivi par De Polo, Onde, Fourcade, Barde, Pagès, Collomd qui pilote une superbe Featherbed avec laquelle il aura des ennuis variés. Jacquier semble devoir fournir le vainqueur malgré le rush forcené de De Polo. Le jeune Onde fournira une très belle course, tandis que Barde prend des risques qui le conduiront à la buche, la seconde de la journée. Pagès ne peut faire mieux que suivre le train, handicapé par un braquet mal adapté.

Mais au 19^e tour Jacquier-Bret victime d'un freinage quelque peu tardif négocie mal le virage de la Viscose et est passé par De Polo qui le talonnait depuis le début. Il ne pourra plus remonter et devra se contenter de la seconde place devant Onde.

500 cm³

1^{er} De Polo (A.J.S.); 2^e Jacquier-Bret (Guzzi); 3^e Onde (Norton); 4^e Fourcade (A.J.S.); 5^e Pagès (Norton).

J. PORTE

A LA CROIX DE BERNY

Favorisée par un bel après-midi ensoleillé, rare en ce moment, la réunion motocycliste du dimanche 14 juin au vélodrome de la Croix-de-Berny, fut des plus réussies.

Du côté vitesse, les coureurs de 175 cm³, se livrèrent de belles batailles tant en séries qu'en finale. Malheureusement, le bris mécanique de Sutra, le serrage de Sevrin et celui de Demuth suivi de chute, modifièrent quelque peu le classement final mais, c'est là un des attrait de la glorieuse incertitude du sport.

Le moto-ball vit la facile qualification de Courbevoise-Sports après un match fort mouvementé qui laissa trois machines en panne dans le camp d'Orly. A signaler le beau geste sportif de Courbevoise qui prêta une moto de réserve à Orly.

Toujours applaudi, le patin à roulettes vit la supériorité du Roller Olympique du 14^e avec Charlot Bernard qui est devenu par sa classe et son courage, le « chouchou » des habitués de Berny.

En résumé, nous pouvons dire : encore une belle réunion à l'actif de la Section Moto de l'U.S.M.T. qui organisera sa prochaine réunion en septembre pour faire disputer les Finales des Coupes de Paris.

RESULTATS :

Coupes de Paris.

Moto-Ball. — Courbevoise Sports bat M.B.C. Orly-Thiais par 7 à 0; Courbevoise est qualifié pour la Finale. Il rencontrera donc Versailles.

Vitesse 175 cm³. — Finale de la 2^e Course.

1^{er} Chailloux (M.C. Clodoaldien), 10 points;

2^e Meyer (M.C. Clodoaldien), 8 points;

3^e Sevrin (U.S.M.T.), 7 points;

4^e Demuth (U.S.M.T.), 6 points;

5^e Sutra (M.C. Clodoaldien), 5 points;

6^e Brochard (U.S.M.T.), 4 points.

Classement individuel après la 2^e Course.

1^{er} Demuth 16 points;

2^e Sutra 13 points;

3^e Chailloux 10 points;

4^e Meyer 8 points;

5^e Sevrin 7 points;

6^e Court 7 points; etc.

Classement par club après la 2^e course.

1^{er} U.S.M.T., 34 points; 2^e M.C. Clodoaldien,

31 points; 3^e M.C. Chatillonnais, 6 points.

Roller Skating. — 1^{er} Roller Olympique du 14^e.

CIRCUIT DES DEUX VILLES (Vitesse 175 cm³)

Malgré la concurrence proche du Grand Prix de San Rémo, c'est devant une belle affluence que s'est déroulé ce circuit.

Le matin eurent lieu les essais déterminant les places de départ. L'après-midi dès 15 heures, première des deux éliminatoires de 15 tours avec 10 coureurs chacune, 5 qualifiés par course; au départ Perraud, Foccardi, Daniel, Ville, Roubaud, Berlie, Dulouard, Perrini, Fiardo et Kervokoff. De suite Foccardi avec sa Puch s'envole suivi de Roubaud, Daniel, les autres déjà détachés. Perraud perd de précieuses secondes, son moteur refuse de tourner, enfin il part et malgré des tours très rapides ne pourra recoller, car il chutera deux fois sans gravité.

Qualifiés pour la Finale : Foccardi, Roubaud, Berlie Daniel et Perrini.

2^e éliminatoire : au départ Bertrand, Romano, Gache, Onda, Roman, Benedetto, Hovsepian, Aïmar, Roger et Beisso. Départ mouvementé, beaucoup de coureurs se gênent et rasant les balles de paille, nous attendons impatiemment le 1^{er} qui débouchera au virage, c'est Romano (vainqueur à Arles le 7 juin) qui sur sa lancée va frôler les barrières, suivi de près par Bertrand et Onda puis Gache, Beisso et les autres déjà loin, au 3^e tour Onda saute Bertrand et talonne Romano qui secoue sa machine comme un cow-boy dans le vain espoir qu'elle ira plus vite, mais au 4^e tour à la corde d'un virage Onda surprend Romano et le passe, s'installant en tête, place qu'il gardera jusqu'au bout de l'éliminatoire. Derrière, Romano se voit sauter par Gache au 10^e tour, ce dernier a en effet effectué une très belle remontée et veut attaquer Onda qui se déchaîne bouclant le tour en 56 secondes. Derrière, Romano se fait passer par Bertrand et le jeune Beisso qui sur une machine de série tient tête aux Puch et autres Alpina. La fin de cette éliminatoire qualifie donc : 1^{er} Onda; 2^e Gache; 3^e Bertrand; 4^e Beisso et 5^e Romano.

Nous arrivons à la finale qui se courra sur 60 tours (65,400 km) ce qui nous paraît un peu long, nous trouvons donc au départ :

1^{er} éliminatoire :

Foccardi; Roubaud; Berlie; Daniel; Perrini;

2^e éliminatoire :

Onda; Gache; Bertrand; Beisso; Romano.

Le départ est encore faussé par la fébrilité des coureurs et leur grand nombre sur un aussi petit espace enfin tout se passe bien. En tête au 1^{er} tour Daniel, Perrini et Bertrand mènent dur pour essayer de faire le vide et créer un trou toujours profitable en début de course, derrière, c'est la noire bagarre les coureurs se gênant aux virages et à la chicane. Foccardi comme Onda est attardé et les coureurs moins bons vireurs les gênent pour remonter. Néanmoins au 3^e tour, Onda saute cinq adversaires en deux virages et approche les leaders, au 6^e tour il est deuxième derrière Gache qui prend beaucoup de risques pour rester en tête, la foule applaudit à la magnifique lutte que se livrent ces deux hommes jusqu'au 35^e tour où à la chicane Onda le saute en virant très court. Derrière, Bertrand a pris la 3^e place et Foccardi la 4^e, le jeune Beisso est 5^e talonné par Berlie avec son Jonghi. Onda au 43^e tour arrête, sa collerette du tuyau d'échappement ayant lâché il perd 1 tour et repart rageusement, il accomplit en six tours une performance que la foule applaudit, en six tours il se réinstalle en tête, ayant battu de nouveau le record du tour en 54' 2/5 hélas à 6 tours de la fin même ennui, la collerette se dévisse à nouveau, son mécanicien se brûle les doigts pour activer et Onda repart n'ayant perdu que quelques secondes il reprend sa 1^{re} place et termine ainsi, Bertrand qui a fait une course très régulière est 2^e, le pauvre Gache a vu sa chaîne primaire se rompre et pour lui ce sera l'arrêt définitif, en 3^e position nous trouvons Foccardi et derrière lui la révélation le jeune Beisso qui dans les derniers tours livra une lutte magnifique à Romano (5^e) beaucoup plus rapide mais vireur moins risqué-tout.

Finale. — 1^{er} Onda Jackie en 1 h 1' 32"; 2^e Bertrand à 18"; 3^e Foccardi à 47"; 4^e Beisso à 1 tour; 5^e Romano.

Très bonne organisation, sonorisation parfaite, ambiance très sportive sous la Direction de M. Dotto Président de la Ligue Motocycliste du Sud-Est.

DALMASSO

CIRCUIT DE VITESSE D'ARLES

Au cours des trois éliminatoires de qualification de nombreux concurrents parmi les meilleurs furent victimes d'incidents mécaniques divers.

Résultats (chaque éliminatoire 30 tours).

1^{er} éliminatoire : 1^{er} Maigrot (Alpine) en 24' 39"; 2^e Roman; 3^e Bouchet.

Maigrot parti en tête n'est inquieté que par Foccardi qui le poursuit à quelques mètres jusqu'au 20^e tour où ce dernier voit son carter moteur s'ouvrir par suite de la rupture d'un goujon. Roman qui était 3^e passe 2^e et Moncet saute à la 3^e place; loin derrière, Fontaine et Bouchet; pas pour longtemps, le jeune Moncet qui avait fait une belle remontée casse son vilebrequin et Fontaine s'arrête aussi. Cette course se termine bien pour Bouchet qui se classe ainsi 3^e malgré plusieurs tours de retard.

2^e éliminatoire : 1^{er} Onda (Magnat-Debon) en 23' 52"; 2^e Gache (Magnat-Debon); 3^e Roubaud (Motobécane); 4^e Berlie.

Départ très rapide de Perrini qui passe en tête au 1^{er} tour suivi de Onda, Gache, Roubaud, Bœuf; Berlie a manqué son départ et pendant toute la course fera des efforts désespérés pour remonter, il devra malgré une fin de course magnifique être éliminé car il ne termine que 4^e, au 2^e tour le jeune Onda est premier et jusqu'à la fin il conservera cette place dans un style aisé en augmentant à chaque tour son avance et doublant tous ses adversaires, s'appropriant de plus le record du tour en 45" 2.10, au cours de cette éliminatoire abandonne de Perrini longtemps 3^e et Delpech tous deux sur incidents mécaniques.

3^e éliminatoire : 1^{er} Romano (Puch) en 24' 10"; 2^e Bertrand (Alpine); 3^e Dulouard (Mondial).

La finale sur soixante tours met donc en présence Maigrot, Roman, Bouchet, Onda, Gache, Roubaud, Romano, Bertrand et Dulouard. Départ impressionnant, soudain une rumeur dans la foule, à la sortie de la chicane, chute de Roman. Dès le 1^{er} tour Onda voit son frein arrière le lâcher, après une réparation hâtive il repart avec cinq tours de retard et malgré ce coup du sort fait une remontée splendide, hélas quelques tours plus tard, la cuve de son carburateur s'en va et le contraint à l'abandon, mais la course n'en continue pas moins, la bagarre est très belle, en tête ou Maigrot, Bertrand et Romano mènent la danse, Gache aussi a des ennuis Dulouard suit régulièrement

en 3^e position. Soudain nouveau coup de théâtre Maigrot, un des hommes à tête s'arrête, son volant magnétique vient de lâcher; Romano et Bertrand se livrent une belle lutte. La fin arrive et Romano splendide de régularité termine en tête suivi de Bertrand. Dulouard est à 3 tours Gache à 6 tours Bouchet à 7 tours.

Organisation impeccable.

Finale. — 1^{er} Romano en 42'; 2^e Bertrand à 9"; 3^e Dulouard à 3 tours; 4^e Gache à 6 tours; 5^e Bouchet à 7 tours; 8^e Roman.

DALMASSO

L'Amicale Motocycliste du Doubs, qui avait projeté en son temps d'organiser le 5 juillet 1953, un circuit de vitesse pour machines de série, devant des événements indépendants de la volonté des organisateurs, s'est vue dans l'obligation à son grand regret d'annuler ce circuit.

Le Secrétaire Général :
R. BARBIER

MOTO-CLUB DE PARIS

Chaque dimanche, une sortie.

17 juillet : Réunion à 21 h au siège.

19 juillet : Sortie. Concentration de la Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France sur Dreux. Regroupement à Rambouillet à 9 h. 180 km, Porte de Saint-Cloud 8 h.

26 juillet, Bagneux-sur-Loing, par Fontainebleau, Nemours, Bagneux, prendre à droite jusqu'au pont.

170 km, Porte d'Italie 8 h.

Les Motocyclistes isolés sont cordialement invités. Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments reconnaissants.

Le Secrétaire du M.C.P.
M. DE THOMASSY

2^e Division — Zone sud.

M.B.C. Montelais et Nice Racer font match nul 1 à 1;

M.B.C. Marignane et M.B.S. Forezien font match nul 1 à 1;

M.B.C. Aixois bat M.B.C. Cavaillon par 3 buts à 0.

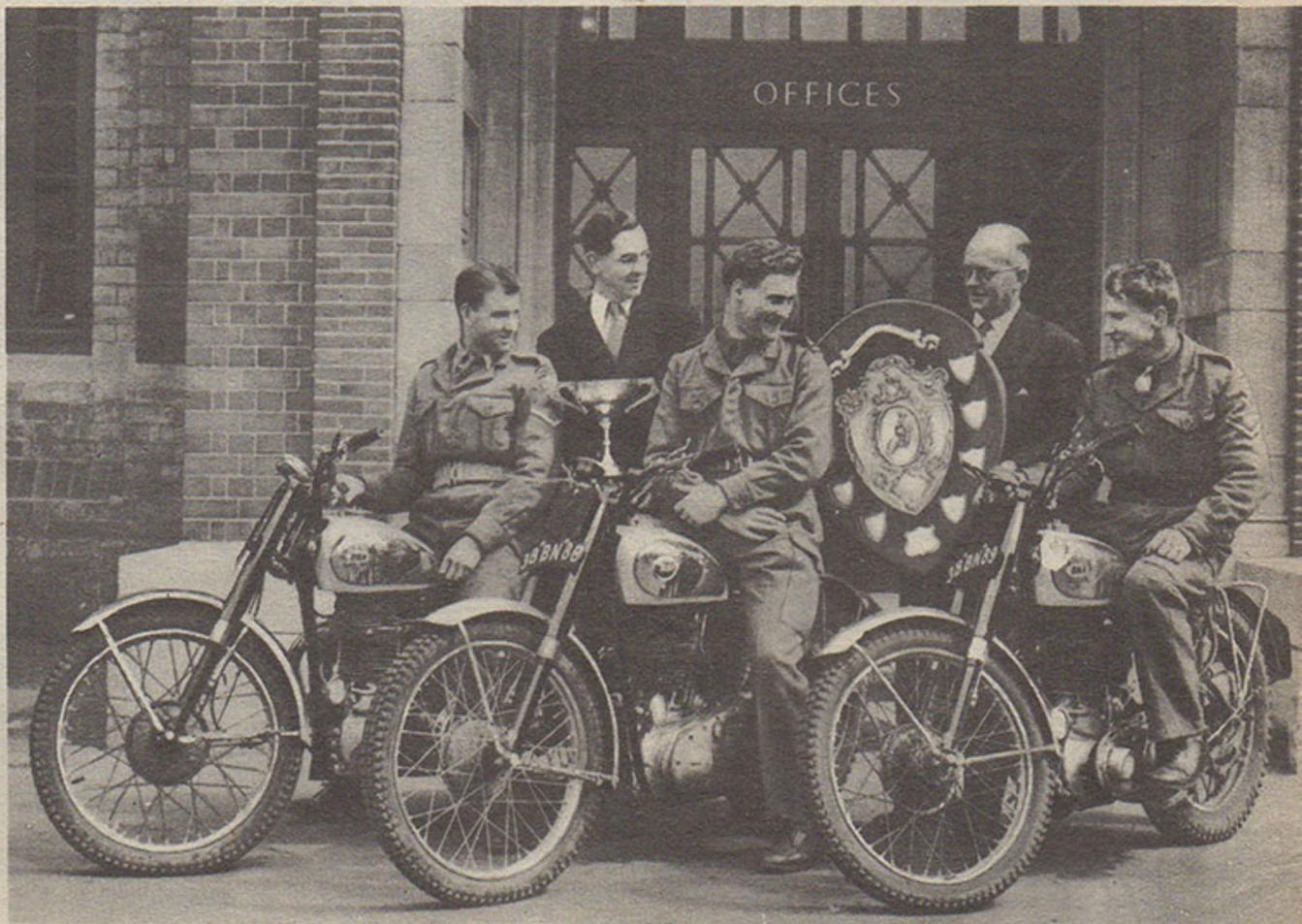
2^e Division — Zone nord.

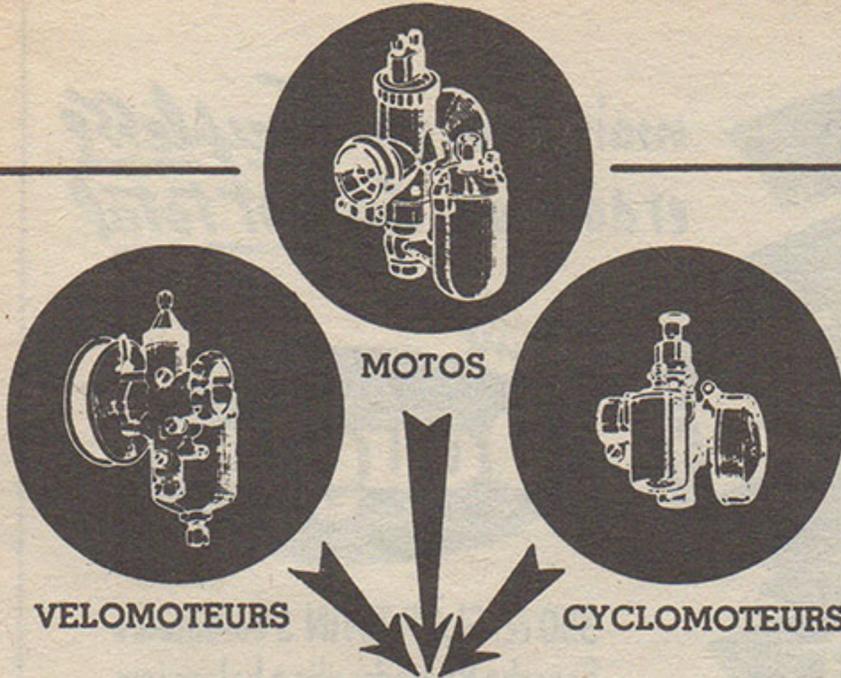
M.B.C. Vitryat bat M.B.C. Chalonnais par 3 buts à 2.

M.T. LECHARTIER.

L'équipe militaire britannique gagnante sur B.S.A. du « Meteor Challenge Trophy » aux Six Jours du Trial d'Écosse, épreuve particulièrement difficile de 1.600 km, justement redoutée des meilleurs pilotes.

Dans la même épreuve, G.-J. Draper sur B.S.A. 500, enlève le Trophy des équipes du Club et J.-D. Williamson sur B.S.A. 350, le Trophy Allan May.





MOTOS

VELOMOTEURS

CYCLOMOTEURS

Pour tous :

AMAC

LA GRANDE MARQUE MONDIALE DE

CARBURATEURS

COFFRET PIÈCES DE RECHANGE à l'usage des motocistes

STATION-SERVICE AMAC

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



LES MEILLEURES chaînes AU MONDE

Brampton

&

RENOLD

101

POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS SCOOTERS, MOTOCYCLETTES

SOCIÉTÉ DU

Garage JARDILLIER

88, avenue Paul-Doumer - PARIS-XVI - Tél. : AUT. 18-42.

AGENCE EXCLUSIVE

CRÉDIT **MOTOBÉCANE** REPRISE



★ STOCK PERMANENT MOTOS NEUVES ET OCCASIONS
TOUTES PIÈCES ANCIENS ET NOUVEAUX MODÈLES MOTOBÉCANE

★ **SPÉCIALITÉS** : RÉVISION DE MOTEURS SUR DEVIS
PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS ET NOUVEAUX MODÈLES,
ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES DE MOTOS FRANÇAISES

SUSPENSION AR
adaptable sur tous vélomoteurs 8.500 fr.

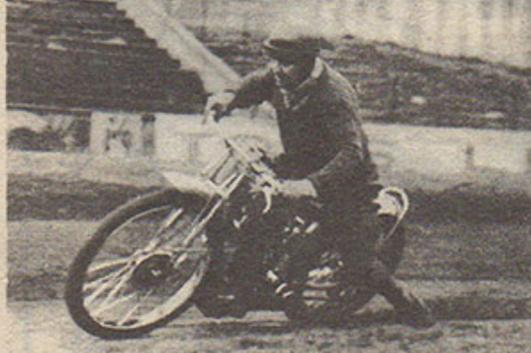
FOURCHE TÉLÉSCOPIQUE
adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc
Élégante - Pose rapide - Livrable de suite : 13.500 fr.

★ RÉALÉSAGES - EMBIELLAGES - RÉVISIONS VOLANTS
MAGNÉTIQUES - CHEMISAGES - MAGNÉTOS - DYNAMOS

★ Spécialités de SACOCHE CUIR pour vélomoteurs et motos, modèles splendides à partir de 3.200 fr. la paire

ACCESSOIRES pour toutes motos

Directeur: **Ch. BELLISSENT**
Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track




Indispensable sur votre moto !

RJ SUPER LE BOUCHON ANTI-VOL *essence*

LE PLUS SIMPLE
LE PLUS PRATIQUE
LE SEUL EFFICACE



Breveté S. G. D. G.

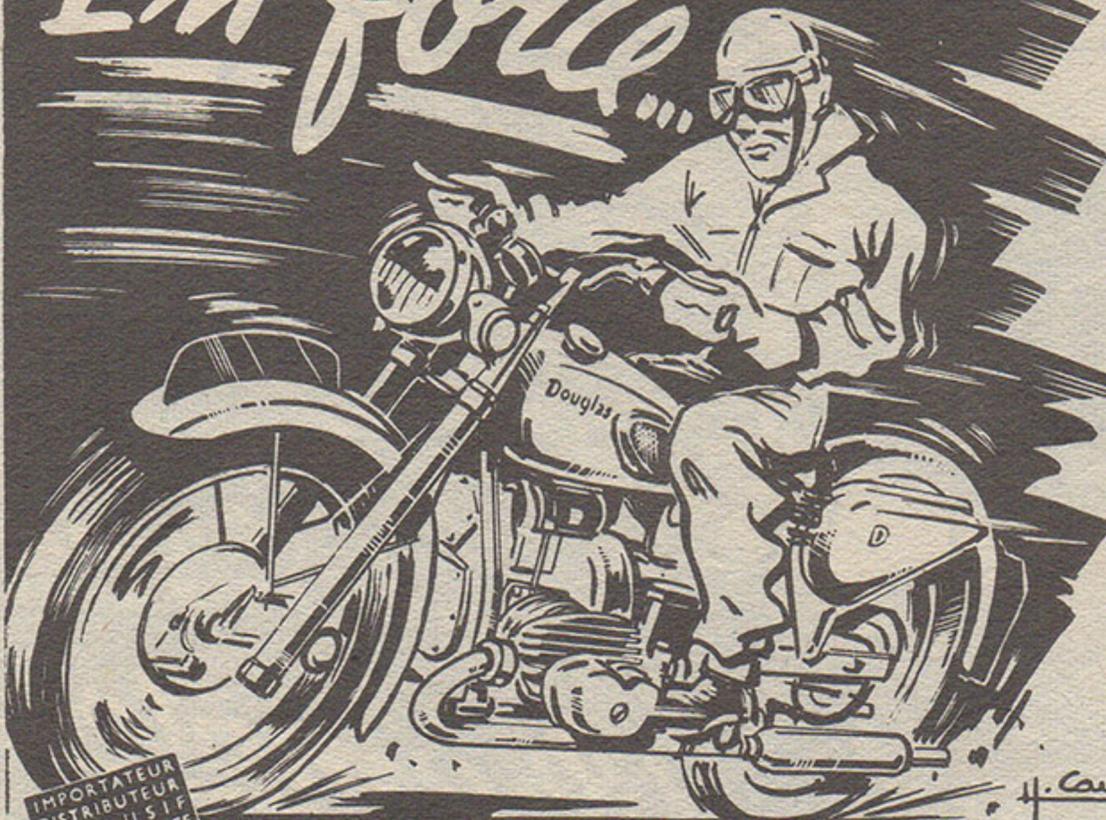
vous donne :

1° - LA SÉCURITÉ par son INVOLABILITÉ ABSOLUE, empêchant toute manœuvre frauduleuse tel que SOUIL-LURE ET VOL de votre essence, PERTE ET VOL de votre bouchon.

2° - L'ÉLÉGANCE par sa présentation et sa fabrication soignée, qui en font un accessoire de LUXE, de qualité irréprochable.

TOUS LES BOUCHONS SIMPLES OU ANTI-VOL pour AUTOS et MOTOS
Ets JOURNEE et C^{ie} s. a. - 69, rue Parmentier - BEZONS
Magasin de vente, 6, rue Voltaire - LEVALLOIS - PER. 60-51
VENTE EXCLUSIVE EN GROS

En force



mais aussi en Souplesse
et dans un Confort total

avec une

Douglas

350 cc. FLAT-TWIN à culbuteurs
Fourche Radiraulic à balanciers
Suspension arrière par barres
de torsion

325.000 Fr.

IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : M^r LEFEVRE, 30, rue de Charenton (BASTILLE)
LYON : Monsieur SPALECK, 215, rue Vendôme, 215.
ROUEN : M^r ABRAHAM, 41, av. Gustave-Flaubert, 41.
REIMS : Monsieur PERARD, 17, boulevard Pasteur.
TOURCOING : M^r DEGRYSE, 13, pl. de la République.

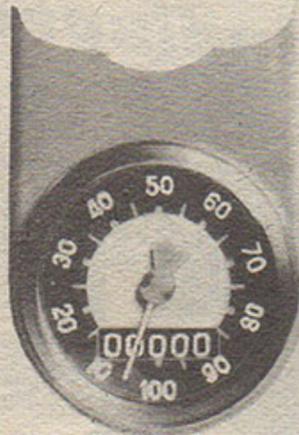
JAEGER

Équipez votre machine avec
un compteur kilométrique

JAEGER

appareil robuste et précis
comportant un totalisateur
de kilomètres.

Fonctionnement garanti



COMPTEUR DE LAMBRETTA

MOTOBÉCANÉ - MOTOCONFORT

VÉLO-SOLEX - ERIAC

MERCIER - LAMBRETTA

VESPA - VALLÉE (SICRAF)

FOLLIS - PEUGEOT

ALCYON - GILLET

RADIOR - MANUFRENCE

N E W - M A P

Renseignez-vous auprès de votre garagiste

JAEGER

2 rue Baudin, Levallois

Elle se démonte!

ON LA NETTOIE
ELLE EST PRÊTE
A
RESSERVIR

K.L.G.

la meilleure bougie du monde

DEMANDEZ UN EXTRAIT DU GUIDE D'ALLUMAGE 1953
A
K.L.G. 177, Boulevard de la République - ST-CLOUD (S.-&O.)

MOTOBÉCANE

LIVRAISON IMMÉDIATE
DE TOUS MODÈLES

STATION-SERVICE

"MOBYLETTE"

CASQUES "F. N." - "GENO" - "Y. C."

GARE
DU
NORD

HUILE
CASTROL

P. LISITA

94, Boulevard Magenta, PARIS-10^e - Téléphone : NOR 65.25
ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

STOCK COMPLET

PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES - RÉPARATIONS

DÉPOSITAIRE DES COMBINAISONS

"MACOMBYNN" - "SAN-REMO"
"DALLE"

GARE
DE
L'EST

VENTE A CRÉDIT. renseignements contre 50 fr, en timbres-poste

Pour CYCLOMOTEURS

La BOUGIE GURTNER "S"



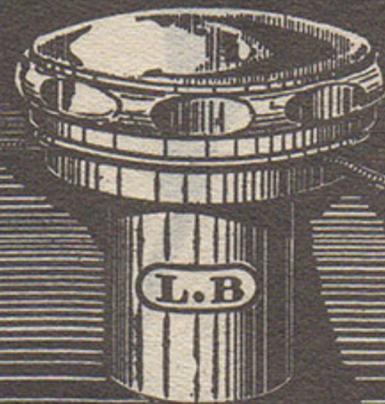
ÉTUDIÉE ET MISE AU POINT
PAR DES SPÉCIALISTES
DE L'ALLUMAGE
ET DE LA CARBURATION

ESSAYEZ-LA...



STATION-SERVICE :

3, Impasse Compoint. — PARIS - 17^e

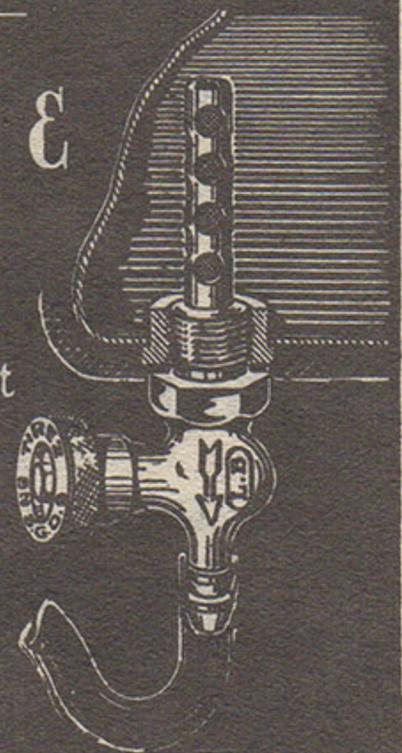


BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

LE BOZEC & GAUTIER

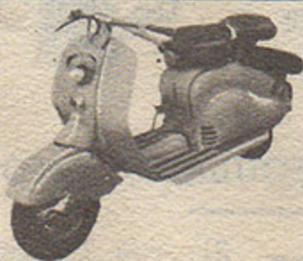
28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



Agent officiel

Lambretta



Métro : Porte-de-St-Cloud
MOL 29-62

VENTE A CRÉDIT - EXPÉDITION PROVINCE

Agent TRIUMPH - VELOCETTE
ROYAL-ENFIELD - HOREX

les vélomoteurs et motocyclettes

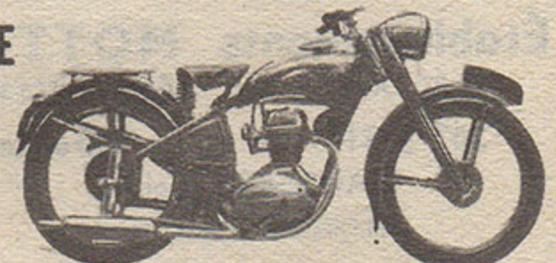
TERROT - JONGHI - AUTOMOTO
MONET-GOYON - GNOME-RHONE

et les scooters

BERNARDET - TERROT - SPEED
sont disponibles chez

Marcel PERRIN

RECORDMAN DU MONDE



MOTOBÉCANE

Agent

officiel

50, av. Édouard-Vaillant
BOULOGNE (Seine)

Les Champions de la Moto, les Pilotes des Avions Supersoniques
s'équipent avec :

CHA 49-09



CHA 49-82

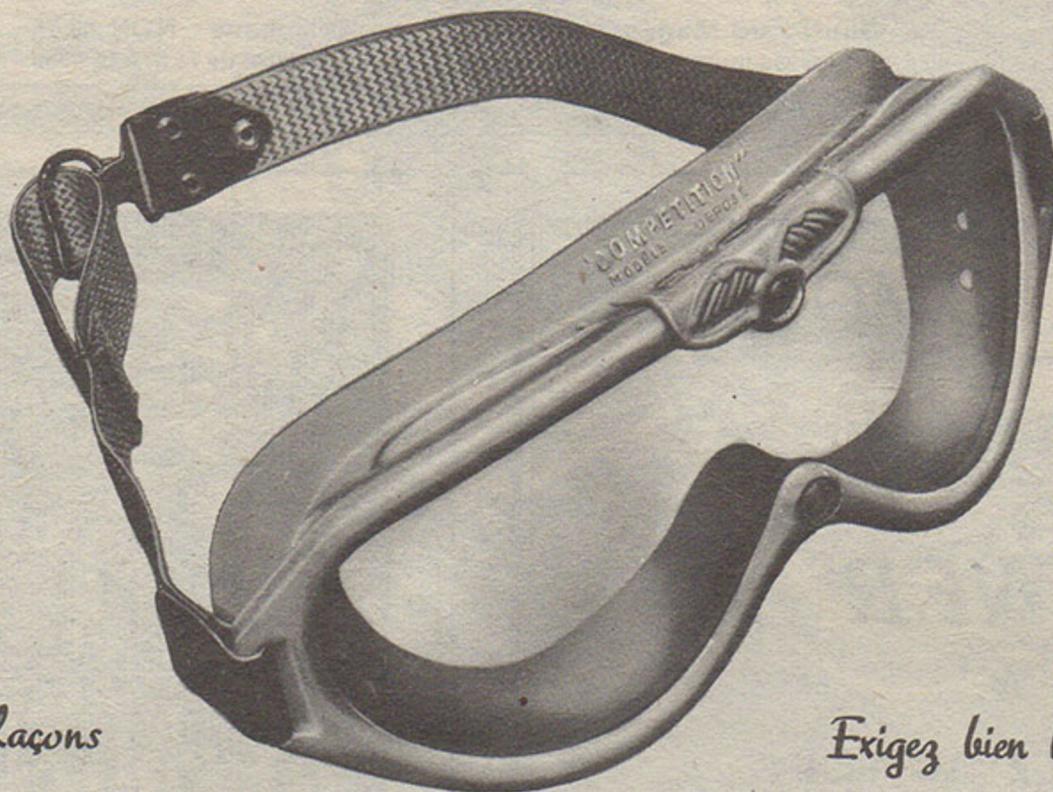
visibilité
totale

COLOMBES

sécurité
confort

LA PREMIÈRE
LUNETTE

de FABRICATION
FRANÇAISE adoptée
par les Ministères de
l'Air et de la Marine.



EXIGEZ-LA
DE VOTRE
FOURNISSEUR
HABITUEL

Attention aux contrefaçons

Exigez bien la marque ROD

VICTOIRE AU BOL D'OR

POUR LE RÉSERVOIR

MOTTAZ

qui équipait la machine du vainqueur TANO

Catégorie 175 cc, sur MACQUET-YDRAL
avec 2.054, 66 km. en 24 heures

Établissements MOTTAZ

SPÉCIALITÉ DE RÉSERVOIRS

307 à 311, rue de la Garenne

NANTERRE (Seine)

TÉLÉPHONE : MAL. 29-77



MODÈLES
DÉPOSÉS

AMAC

présente son
NOUVEAU CARBURATEUR
pour

CYCLOMOTEURS

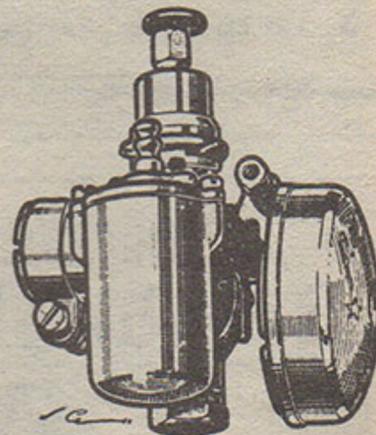
STARTER à enclenchement
commandé directement
ou du guidon

Déclenchement automatique
Gicleur unique
à aiguille réglable.

Cuve stabilisée, étanche.
Filtre à air silencieux.
Filtre à essence de grande
surface.

PUISSANCE
CONSOMMATION RÉDUITE
PROPRETÉ — SILENCE

Modèles pour :
MOBYLETTE, VAP, LE POULAIN, HIMO, etc.



STATION-SERVICE AMAC

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

MOTO-HALL

VOUS PRÉSENTE LA
NOUVELLE 350 CM³ VELOCETTE
A SUSPENSION ARRIÈRE

MOTO-HALL

VOUS OFFRE TOUTE
LA GAMME TERROT, DE LA
CYCLORETTE A LA 500 CM³

MOTO-HALL

à
VOUS TROUVEREZ LA PIÈCE
VÉLOCETTE ANGLAISE D'ORI-
GINE ET TOUTES PIÈCES
DÉTACHÉES POUR TERROT ANCIENS
ET NOUVEAUX MODÈLES
TOUS LES ACCESSOIRES
RÉPARATIONS

VENTE A CRÉDIT

MOTO-HALL
M. HABERT

78, AVENUE DES TERNES
PARIS (17^e) - Tél. : GAL. 78-95

2. Internationale Fahrrad- u. Motorrad- Ausstellung



18. - 25. Okt. 1953

Frankfurt am Main

2^e EXPOSITION INTERNATIONALE DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE
DU 18 AU 25 OCTOBRE 1953 FRANCFORT-SUR-MAIN

CARBURATEURS

DELLORTO

Tous Modèles pour 125 cmc.

TRADING-MOTOR-LINE

LAB. 22-08

LAB. 22-08

74, Rue de Rome — PARIS-IX^e

LA MARQUE



EST UNE GARANTIE DE
QUALITÉ

SACOCES SPÉCIALES POUR
CYCLO-TOURISME
TOUS ÉQUIPEMENTS POUR
CYCLES, MOTOS & SCOOTERS

EN VENTE CHEZ TOUS
LES BONS SPECIALISTES

22, Rue du Pré Saint-Gervais - PANTIN (Seine) - NOR 84-93

UN MODÈLE SABIE
EST CONÇU POUR DURER

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS
ACCESSOIRES

DUPLEX

SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE

MARSEILLE

L'ULTIME AMORTISSEUR



ROBUSTE
LEGER
ELEGANT
ISOLANT

**casque
BAYARD**

Fournisseur de la Police Française

28, rue de Château-Landon, PARIS (10^e)

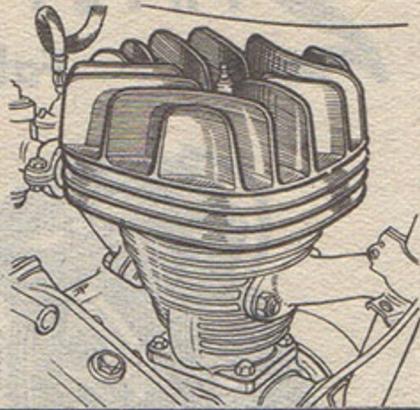
EN LIÈGE
NATUREL

Améliorez votre moteur... en adaptant la
Super-culasse "MAUCOURANT"

SE MONTE SUR :
Gnome-Rhône 125 cc. R2, R3, R4,
R4B. — Peugeot 125, 150, 175 cc.
Ydral 125, 175 cc. — Jonghi 125 cc.
— Villiers 125, 200, 232 cc.

Autres marques sur demande.
PRIX GNOME-RHÔNE : 3.900 fr.
Autres modèles : 4.900 francs.
En vente chez tous les Motoristes
Dépôt, magasin de vente, et pose.

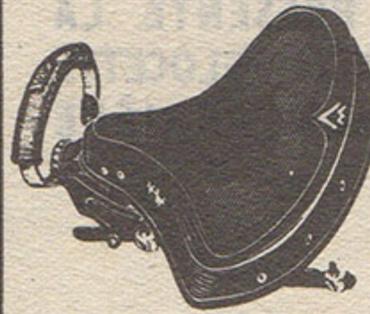
MAUCOURANT
147, Bd Ney, PARIS-18^e
Téléphone : MARcadet 46-78



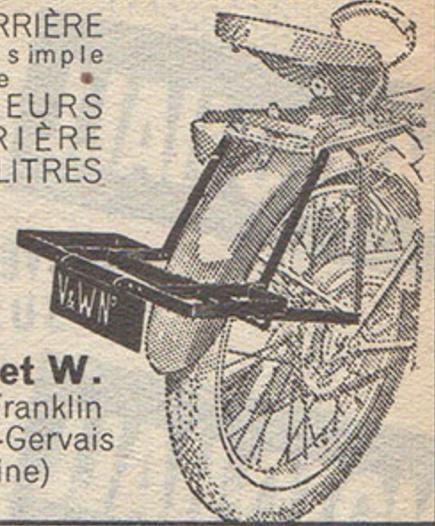
SPECIALITÉS
V&W
MOTOCYCLETTES

ACCESSOIRES POUR CYCLES ET MOTOS

SIÈGES ARRIÈRE
à double ou simple
feuille
REPOSE-PIEDS - RÉTROVISEURS
PORTE-BAGAGES ARRIÈRE
PORTE-BIDON DE 1 OU 2 LITRES
ETC.



Éts V. et W.
5, rue Franklin
le Pré-St-Gervais
(Seine)



DÉPOT



14, RUE ANATOLE-FRANCE - PUTEAUX (SEINE)

Tél. LON. 32-63



★ **FOUGOR** ★

le spécialiste de la botte
dans tous ses usages

TOURISME - COMPÉTITION - CHEVAL - CHASSE

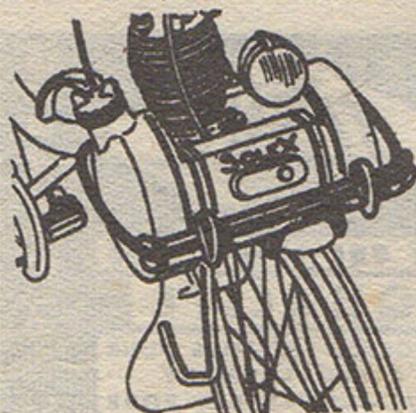
vous présente ses modèles cousu trépointe
de 3.800 à 7.000 F

Feuilles de mesures adressées sur demande
avec catalogue

Usine : 93, rue Molière - MONTREUIL

Tél. : AVR. 28-12

(Seine)



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VÉLOSOLEX

3 articles de sa fabrication :

Le PARE-CHOCS amovible (Breveté
S.G.D.G.), d'une efficacité
extraordinaire, qui donne un cachet
très élégant à votre Vélosolex.

La POIGNÉE pour porter très faci-
lement votre Vélosolex d'une main.

Le SERRE-GAINE en caoutchouc.

Renseignements :

Établ^{ts} H. JEANNERET & Cie

14 bis, Rue Reine-Jeanne, NICE (A.-M.) — Tél. : 821-97

MOTOS-CYCLES

194, avenue du Maine - PARIS-14^e

Tél. : SUFren 50-12

LA MAISON LA PLUS IMPORTANTE DE

PIÈCES DÉTACHÉES

pour motos françaises modernes et anciennes

VAP

Tous les accessoires

CUCCILO

MODERNE Vous l'obtiendrez en l'achetant

VITE dès aujourd'hui à

SOLIDE

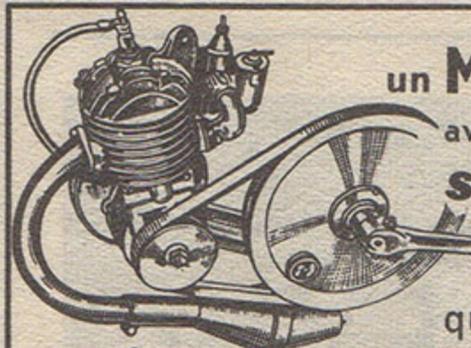
CRÉDIT

Facilité de paiement

Service assuré



MOTO-VANVES-SPORT, 1-3, Bd Brune, 14^e



un **MOTEUR 49 cm³**

avec débrayage commandé

SIMPLE

ROBUSTE

BON MARCHÉ

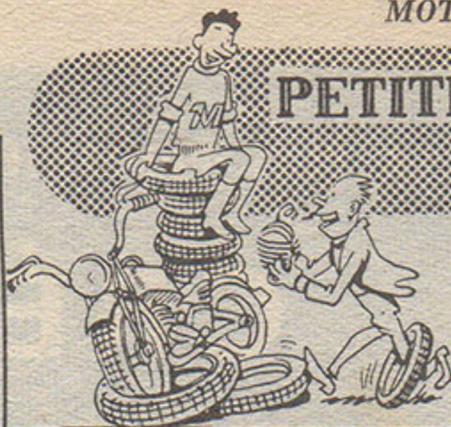
qui a fait ses preuves !

MONTÉ EN SERIE PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Précimax P48

à BART, par Montbéliard (DOUBS)

PETITES ANNONCES



La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

NORTON 500 culb. M 18. Bon état 140.000 *Richard, 13, r. Du Clos (XX^e).* Tous les jours à partir 19 h, sauf samedis et dimanches.

RENÉ GILLET 100 cm³ à vendre, moteur et pneus neufs, 3 vitesses. Prix 40.000. S'adresser *Louis Colleuille, 30, rue du Breuil, Vesoul (Haute-Saône).*

INDIAN 500 t. beauté selle double, parachute av. et ar. 100.000. *Vergheten, 21, rue Mermeveux, Anzin (Nord).*

DARMONT sp. parf. état. pr. main, à vdr ou éch. contre moto 2, 3 ou 4 CV. *M. Guérin, 10, rue Galipeau, Antony (Seine).*

VESPA 1951, très bon état général, Pare-brise, porte-bagage, roue secours. coussins AR. *Bouyon, 73, av. Joffre, La Garenne.*

VINCENT BLAKS CHADOW 9.000 km, présentation Salon, 455.000. *Adam, 8, rue de Gaillard, La Ville-du-Bois, près de Monthléry (S.-et-O.).*

1^o **350 BULLET ROYAL-Enf 51,** tél. AV et AR, sél. d, n. acc. imp. 230 — 2^o 350 Automoto mod. anc. 35.000. Ferait reprise Mobyette. *Voir le soir : Berrard, 42, av. D.-Leclère, Châtillon-sous-Bagneux.*

BMW R 17 avec Side. état mécanique et peinture impec. 220.000. Motobécane 350 cm³ culb. bloc S. équip. complet. 110.000. *Decombas, 9, rue du Moutier, Thiers (P.-de-D.).*

MOTOBECANE 500 sup. culb. 4 CV. Select. avec sid. impérial grand tour. der. modèle. Le tout état neuf garanti. *Weldin, St-Satur (Cher).*

MOTO PEUGEOT 175. 2 temps, 3 vit.. état méc. impec. Urgent, 45.000. *Peroussat 12, rue des Bordeaux. Métro Charenton-Ecole. Tél. ENT 14-41.*

A vendre **ROLÉO 350 cm³** latéral, *Jacob, 49, av. Leverrier, aux Coudreaux, près Chelles (Seine-et-Marne).*

DERNY tandem 3.000 km, impec. cse dble emploi. prx intéressant. Urgent, *Augé, 14, rue Guynemer, Asnières. Tél. ELY 91-89, heures bureau.*

A VENDRE important lot pièces Indian, dont trois machines à remonter. Bas prix. *Moto-Madeleine; M. Bénard, 14, rue de la Madeleine, St-Jean-de-la-Ruelle (Loiret).*

A VENDRE moto **Terrot 175 cm³**. Type U. 3 vitesses. Eclairage électrique 6 volts. Remorque moto. Roues à broches, pneu et chambre à air Mobyette neufs suspension ressort. Prix à débattre, *Durand Louis, 5, rue de Bretagne, Asnières (Seine).*

PUCH 250 TF lux. équip. imp., 175.000. *Boldini, Lardy (S.-et-O.).*

500 A.J.S. Twin. Impec. 500 Sunbeam, 9 Carters étanches, 1939. *Sanson, 27, rue Erard, Paris. Après 19 h.*

350 JAWA, impec. toute équipée. *Robert J. 65, rue J.-Faurès, Montataire (Oise).*

PARTICULIER vend mobylette état neuf 30.000. *Pagnerre, ETO 37-29.*

A VENDRE ou à échanger contre voiture Moto **Peugeot 176 TC4** état neuf. *Petit-jean Bernard, Courrupt, Val d'Ajol (Vosges).*

GNOME-RHONE R4b. courant 52, 5.000 km. nomb. accessoires. Cause dble emploi. *Graffin, 8, rue Aguesseau, Limoges. Tél. 71-78.*

125 DKW impec. état. méc. gar. visible, 116, *boul. Serrurier, Paris (19^e).*

MONET-GOYON 250 culb. 1951, 130.000; **Gnome-Rhône 250 Lat. Junior,** 85.000; **Vélo course.** *Garage Lambert, Ay (Marne).*

TRIUMPH T. 100 Racing jantes Dural. moy. frein Collignon, 2 boîtes vit., etc. *Cremers, 7, place Stalingrad, Bordeaux.*

VDS OU ECH. cam. Opel 6 CV 4 vit. fr Looek 38, pt fr. contre moto ou voit. pl. forte. Disp. G.R. nomb. et mot. occas. de 15.000 à 100.000 et Lambretta. *Desfarges, 13, rue de Paris, Villebon-sur-Yvette (S.-et-O.).*

POUR VOS VACANCES

15 CV Hudson décap., 150. Reprise moto. 1200 Indian tte beauté sel. bip. P.N.S. de 16, kax. rte. ph. anti-br. mot. nf. Solo, 200, AV. side Simard 1 pl. 1/2 275.500. Indian b. méc., 90. 750 Harley Dav. b. état à partir de 125. 500 Norton culb. t. bien, 145. Gnome R.3., 65. 500 Terrot culb. et nf, 145. Tri. Peugeot, 70. 800 Gnome lat. et culb. ent. remise à neuf, 145, et divers motos depuis 25. *Crédit S.P.S., 3, rue des Bas-Rogers, Suresnes. Tél. Lon. 10-92.*

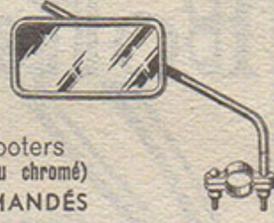
CHOIX DE 100 vélomoteurs, motos et sidecars d'occasion sélectionnées aux

LES ÉTABLISSEMENTS ASEL

33, r. Vilin, PARIS-XX^e - MEN 56-02

VOUS PRÉSENTENT
LEURS NOUVEAUX RÉTROVISEURS
RECTANGULAIRES

à glace bombée ou plate pour scooters
(aux couleurs Vespa, Lambretta, Bernardet, etc., ou chromé)
REPRÉSENTANTS POUR LA FRANCE DEMANDÉS



L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATIONS

Représentant de toutes marques françaises
et des motos **JAWA, OGAR** (Station-Service)

11, avenue de la Porte-de-la-Plaine - PARIS (15^e)
Métro : Porte-de-Versailles Tél. : LEC 80-62

SAROLEA MACHINES NEUVES disponibles

PIÈCES DE RECHANGE D'ORIGINE ★ EXPÉDITIONS

QUELQUES AGENCES LIBRES EN PROVINCE

Agence générale : **F. DELAUNAY**

62, rue Rochechouart - PARIS-IX^e - Téléphone : TRUdaine 15-95

250 - 350 - 500 cm³ F.N. - **ARDIE**
DISPONIBLES

1/3 comptant - **CRÉDIT** - 12 mois

POUR

15000 fr. COMPTANT
(Seulement)

VOUS EMPORTEZ votre moto 125 à 175 cm³

Votre scooter 1, 2 et 3 CV.

Solde échelonné jusqu'à 12 MOIS

MOTO-BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir - PARIS-XI^e

prix les plus bas. Crédit immédiat de 6 mois. *Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. Nor. 15-18. Une visite s'impose.*

ZUNDAPP 350, culbuteur moteur neuf, 90.000. *Taury, 50, rue Oct.-Mirbeau, Paris (17^e).*

INDIAN. Réalesage, pièces détachées. *Taury, 50, rue Oct.-Mirbeau, Paris (17^e), Eto. 12-30.*

PARTICULIER vend 175 cm³ Guiller sport 52, 8.000 km, impeccable. *Vial, 53, rue des Potiers, Moulins (Allier).*

250 GUZZI. Gambalunghino compét. 53, impec. *Guérin, Tél. 13-70, Angoulême.*

VESPA, 13.000 h accessoires. Bon état. *Guérin Car 52-70. Heure bureau.*

MOTOCONFORT 125, culb. Z 46 C, comp. vit. 1.900 km. Px 110.000. *Zarebo, 6, Montfaucon, Paris (6^e), après 18 h. 30.*

A vendre **NORTON Manx** doubl arbre 500 cm³. Parfait état. *Guy Méchin, 18, rue Barada, Bordeaux.*

Liquidons **100 TERROT** neufs 78.000, scooter 100 Terrot 500 km. 85.000. *Motobécane 175, 3.500 km. 125.000. Berthier, La Bote-St-André (Isère).*

A vendre lot **CHAINES BRAMPTON** (à l'exportation). Pas : 3/17, longueur : 116 maillons, emballées en caisses de 100 chaînes. Poids : 500 kg brut. Prix F.O.B. 300.000 fr. *Ecrire au journal.*

PUCH 250 TF, première main, parfait état. Dernier prix 150.000. *R. Dolique, 3, boul. Henri-Ruel, Fontenay-sous-Bois (Seine).*

A vendre **MOBYLETTE 49 cm³,** état neuf. *Flamary, Blainville-Crevon (S.-Inf.).*

Vend bloc **125 D.K.W.** pignons de boîte et moteur neuf, génératrice, carburateur. Faire offre à *M. Gilbert, St-Liguair (Deux-Sèvres).*

V. ou éch. **PRIMA 4,** 11 CV, mot. 10.000 parf. ét. contre moto-scooter. S'adresser *Motocycles.*

MATCHLESS TWIN 53 neuve. Prix taxe. *J. Masson, 3, rue Amiral-Mouchez, Paris (13^e).*

Belle **350 cm³ MONET** culb., ét. impec. compteur incorp. chromé, 4 vitesses, sélect. *R. Vignon, Chirassimont (Loire).*

TERROT 100 cm³ MT1 fourche tél. sélect. 1952, très bon état. 65.000. *Ladaigue, 37, rue Kléber, Nancy.*

MOTOBECANE 175, 2.350 km, équip. cse achat voiture. *Bresine, 45, av. de St-Mandé, Paris (12^e).*

FIAT 7 CV 509 A Torpédo ou Ford A.C.I. impec. Vds 120 ou contre moto améric. ou all. photo. *Héroult, St-Maurice (Nièvre).*

125 TERROT E.T.D. équipée 7.000 km. *M. Hiernard, 6, rue des Panoyaux, Paris (20^e). 100.000 fr.*

Plus de mains crispées!

GANTS SPORT

G.M.F.T.

Principal dépositaire à PARIS :
Ets REVIL - 82, Avenue des Ternes

LES POIGNÉES "SOUPL"

pour
MOTOS



et
VÉLOMOTEURS

ÉLÉGANCE-QUALITÉ-CONFORT

49, Rue Marius-Aufan, LEVALLOIS
PER. 06-35

TERROT 350 cm³ H.C.T. télescopique, 9.000 km, 120.000, parfait état, cause achat voiture. Jean Boucher, Goincourt, par Beauvais (Oise).

B.S.A. 650 impec. 13.000 km, urgent, départ. Px : 280. Meyer, 12, rue Léouzon-Duc, Dijon.

Vends **BON MOT.** 1/4 lum. 220 v. presq. neuf, servi peu. Cause : veut plus fort. Prix 9.000. Rens. grat. Buissonnière, 14, rue E.-Etiennez, Nantes.

Vends **GNOME-RHONE 125 RAB.** Hors-série 1952, équipée grand luxe, freins centraux, impeccable, cause maladie. Devaux, Montreuil. Avr. 25-44.

Urgent **350 JAWA** impec. équipée. Px intér. Macé, 8, rue Cap-Ferber, Issy-les-Moulineaux.

350 cm³ D.K.W., 4 vit. sélect. type N.Z. Bon état : 140.000 fr. **250 cm³ B.S.A.** latérale, 3 vitesses sélect., fourche télécc. : 130.000 fr. **250 cm³ PUCH TF**, noire, toute équipée, selle biplace : 185.000 fr. **150 cm³ PEUGEOT**, 4 vitesses, sélecteur. Equipée : 70.000 fr. **175 cm³ PEUGEOT**, dernier modél., 4 vit., sélecteur. Equipée : 110.000 fr. **125 cm³ MOTOBÉCANE D45** : 55.000 fr. **125 cm³ PEUGEOT P55** : 55.000 fr. Robert Kiéné, 73, quai du Point-du-four, Boulogne-Billancourt (Seine) Tél. Mol. 64-02.

FN 500 culb. M 67, pneus neufs. Pièces de rechange : deux chaînes, deux jeux soupapes, culasse, ressorts, culbuteurs, roulements, 2 sacoches cavalerie en cuir. Prix : 50.000 fr. M. Gauthier, 1, rue de la Blanchisserie, Bellevue (Seine-et-Oise).

A vendre **DOUGLAS MARK V**, 1^{re} main 1952. 12.000 km. Selle biplace anglaise. Accessoire. S'adresser : Cazenave, 41, rue Larrey, Tarbes (Htes-Pyr.).

SPECIALISTE Dresch. Molisse-Motos, 80, boul. H.-Sellier, Suresnes (Seine).

DÉLAI 72 h. forfait 10.000 pr réparation mot. V.M., embiellage, réalésage, roulements, main-d'œuvre, travail garanti. France-Motos, 31, av. de Neuilly, Neuilly. Mai. 14-94.



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.

CEDE comm. motos-byc. Stat serv. Gde ville d'eau S.-O. : 120.000 hab. 4 mois l'an : placé entre gare et casino conv. à célib, mén. s. enf. 180 compt. 500 crédit, écrire *Motocycles*.

ECHANGERAI : Poste T.S.F., 9 lampes, marque Monopole, bon état, contre machine à écrire. S'adr. à C. Guérin, esc. 216 bis à Stenay (Meuse).

AFFAIRE en pleine extension. Banlieue sud de Paris, demande bon ouvrier moto. Réparation et mise au point, intéressé ou associé, s'adresser au journal qui transmettra.

SIDE TERROT 500 culb. parf. état. 88, rue des Rosiers, Saint-Ouen (Seine).

250 PUCH 1950, b. état, tan-sad, sacoches. 36, rue Charles-Schmid, St-Ouen (Seine).

INDIAN 500 cm³ excellent état, visible. 2, rue Fabert, Paris (7^e).

SEGMENTS DE PRÉCISION

BoHée

Compression
Économie
Durée



LA SELLE SOUPLE REYDEL à suspension SANDOW



LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE

CRÉDIT

SOCIÉTÉ MOTOCYCLE

166, Rue Lafayette, PARIS

Tél. : NORD 07-59

Métro : Gare du Nord

vous livre immédiatement

Toutes les grandes marques
FRANÇAISES et ÉTRANGÈRES



Catalogue contre 50 fr. en timbres
FERMÉ LE DIMANCHE ET LE LUNDI MATIN

DRESCHMOTOR Constructeur Motos Dresch

PIÈCES D'ORIGINE
livrables de suite pour
DRESCH-D. F. R. GRIMPEUR

Toutes Réparations - Échanges
standard moteurs et boîtes, cadres

16, Rue des Belles-Croix
ÉTAMPES (S.-et-O.)

Téléphone 392

Remorques



"RUBY" Pour CYCLES et
MOTOCYCLES
avec suspension Neiman
Remorques RUBY à ANGAÏS (Bas-Pyr.)

B.M.W. R. 71, bon état, 230.000 ;
500 **B.S.A. WM 20**, 90.000 ; 350 **N.S.U.**
fche. Telescop. Garantie 6 mois, état neuf,
175.000 ; 350 **Triumph** allemande, bon
état, 65.000 ; 175 **Peugeot** 10.000 km,
90.000 ; et plusieurs vélomoteurs garantis
6 mois. Robert, 7, rue des Bateliers, Clichy
(Seine). PER. 35-53.

FOURGONNETTE américaine aérodynamique idéale pour le camping contre moto récente. Robert, 7, rue des Bateliers, Clichy (Seine). PER. 35-53.

Rubrique voitures :

SÉRIE : Simca 5 et 8, 202, traction, cabriolet 7 ch. Salmson, c. int. et décap. boîte Cotal. Mathis, Amilcar, Ariès, 201, Celta 4, etc.

SPORT : M.G., Peugeot, Darlmat, Georges Irat, 6 ch. Ruby, 6 vitesses, BMW 327/28 sport, Morgan, Darmont, e.c. Reprise de toutes motos et vélomoteurs. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. Nor. 15-18.

Il est résistant...



le TUBOTOM

OTOM S R

5 bis, RUE FRANKLIN COURBEVOIE

DÉF. 21 63 * 25 91

FIER COMME **ARTABAN...**
C'est possible...

PRATIQUE...
COMME **MACOMBYNN**
Ça... c'est VRAI!

3 MODÈLES:
B.S.G.D.G. TOUR DE FRANCE, WEEK-END, RALLYE

TRÈS PRATIQUE...
TELLEMENT PLUS PRATIQUE A METTRE ET A ENLEVER...

En Vente dans toute la France chez les principaux motoristes
Seul Fabricant : ÉTS CHANTRIEUX-LEFÈVRE, 2, rue de la Plumette - AMIENS

MISTRAL MOTOS

LA MEILLEURE POMPE POUR
MOTOS TOUT EN LAITON
CHROMÉ POLI AVEC POIGNÉE
AMOVIBLE ET ÉTRIER PLIANT

Montée en série sur les grosses motos

TOUT L'ACCESSOIRE POUR

Robert

MOL. 64-02

73, QUAI
DU POINT-
DU-JOUR
(Pont de Billancourt)

Kiene

BILLANCOURT

LIVRE RAPIDEMENT : 150 et 250 PUCH
SIDE-CAR SIMARD
DE SUITE : SCOOTER - MOTOCONFORT - A.G.F.
MAGNAT-D'BO

LA "MOTO"
TOUT POUR
L'ÉQUIPEMENT

→ DISPONIBLE EN MAGASIN ←
125 - 175 et Mobyettes
"MOTOCONFORT"
125 - 300 - 500
MAGNAT-DEBO
125 - 200
KELHER-ESCOFFIER
500 - 250
GILLET-HERSTAL
Cyclomoteurs
A.G.F. et ROYAL-CODRIX
VENTE A CRÉDIT : 4 - 6 - 9 MOIS
Agent et Dépositaire
"MACOMBYNE" et "FULGUR"



la plus grande collection de modèles
TOILES ET CUIRS

Sacoques Cycles, Motos, Scooter
Équipements pour Cyclo-Touristes
Tabliers, Cuissards, Manchons, Sacs à outils, etc.

Production des Établissements
Marcel DOISY

Rue d'Anjou, SAINT-MACAIRE-EN-MAUGES (M.-&-L.) - Tél. 51

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

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

UN AN. 800 fr.

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

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

NOM :

ADRESSE :

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

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

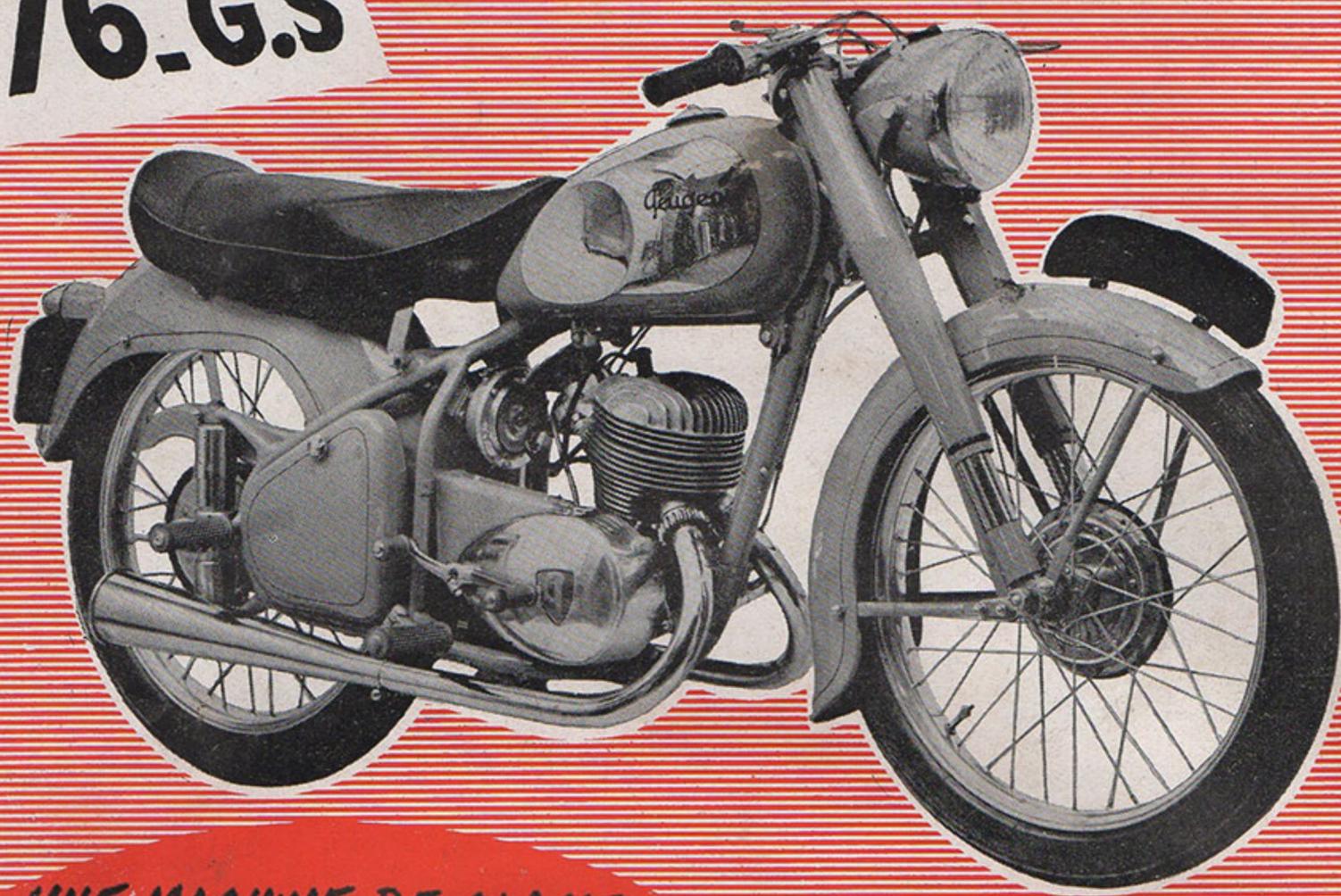
Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Frs : 1.100
Changement d'adresse... Frs : 20

L'abonnement partira du numéro

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

La nouvelle 175cm³. Version "GRAND SPORT"

* 176.G.S



UNE MACHINE DE CLASSE
INTERNATIONALE
AUX PERFORMANCES
ETONNANTES

Ce nouveau modèle est une réplique un peu moins "poussée" de la fameuse 175 cm³ Peugeot, qui, pilotée par BOUIN au BOL D'OR 1952 a pulvérisé les anciens records de l'épreuve non seulement de sa catégorie mais encore des catégories 250 et 350 cm³. Cette machine s'adresse aux motocyclistes avertis, amateurs de performances et d'accélération brillantes.

* *Caractéristiques*

4 vitesses par sélecteur au pied. Fourche télescopique. Suspension AR. Double échappement avec tromblons chromés. Moyeux à broche, instantanément démontables. Guidon sport 3 commandes et poignée tournante. Réservoir spécial sport demi-chromé. Selle spéciale biplace. Garde-boue AV et AR à emboutis profonds forme sport. Puissance 10 CV. Vitesse 110 km-heure environ. Présentation : rouge et chrome.

Peugeot

CYCLES PEUGEOT
Beaulieu-Valentigney (Doubs)

