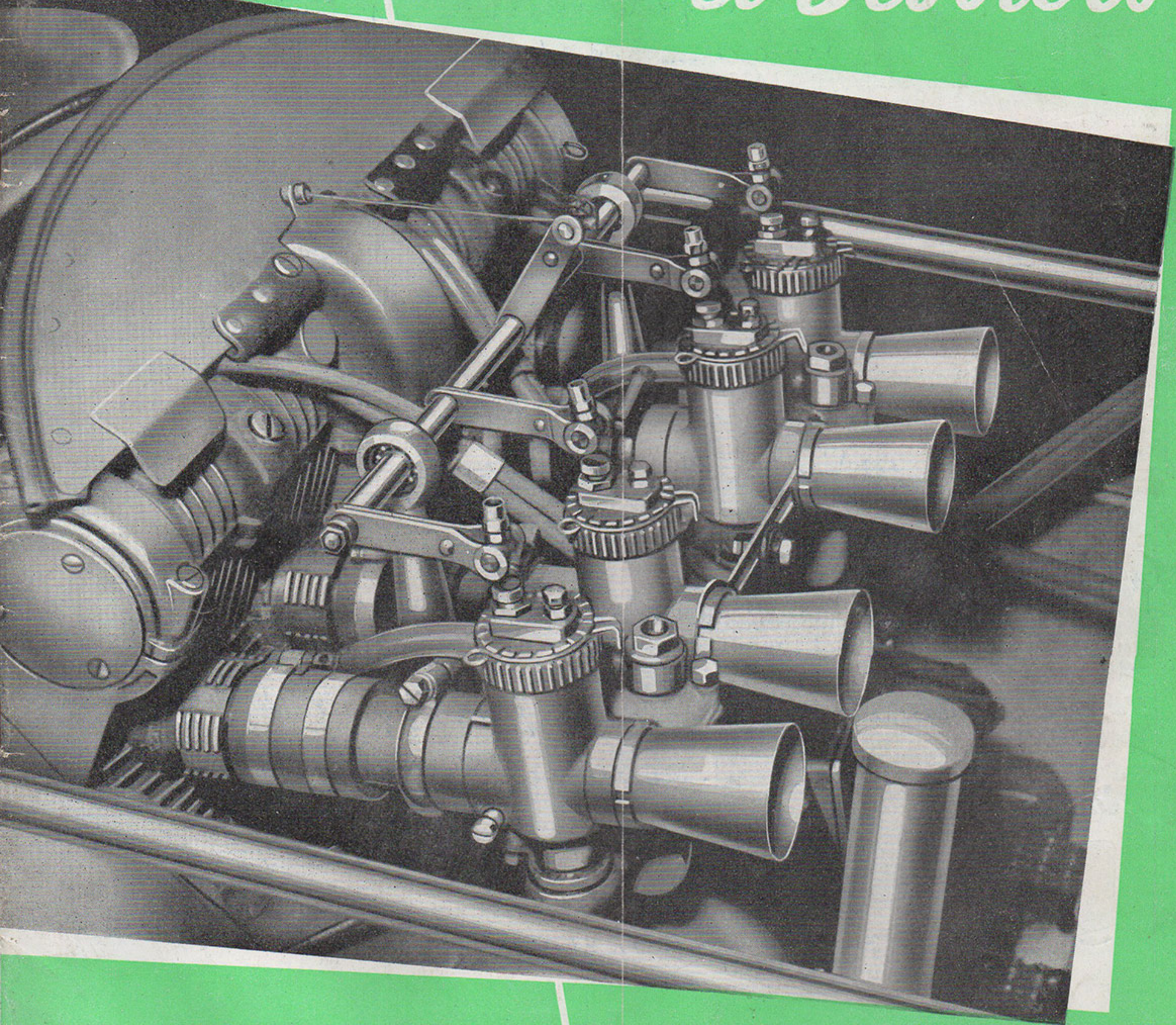


DIRECTEUR  
MAX ENDERS  
ADMINISTRATEUR  
PH. LAJEUNESSE  
14 RUE BRUNEL  
PARIS 17<sup>e</sup>

7<sup>e</sup> ANNÉE - N° 115 REVUE BIMENSUELLE 15 JANVIER 1954

# **MOTOCYCLES**

*et Scooters*



*Salon de Milan*

40<sup>F</sup>

# L A D E V E Z E

# Vespa

## AGENT OFFICIEL DISTRIBUTEUR VESPA ET TRI-VESPA

MAGASIN PRINCIPAL, 170, avenue de Clichy - Paris-17<sup>e</sup> (Porte Clichy) MAR 06-96

ACHETER votre VESPA chez LADEVEZE, c'est vous garantir la réparation pour l'avenir, le service de dépannage à votre porte, un choix incomparable de tous les accessoires VESPA, la reprise de votre ancienne VESPA pour une neuve, un service de démonstration facilitant votre achat, un service de pièces détachées.

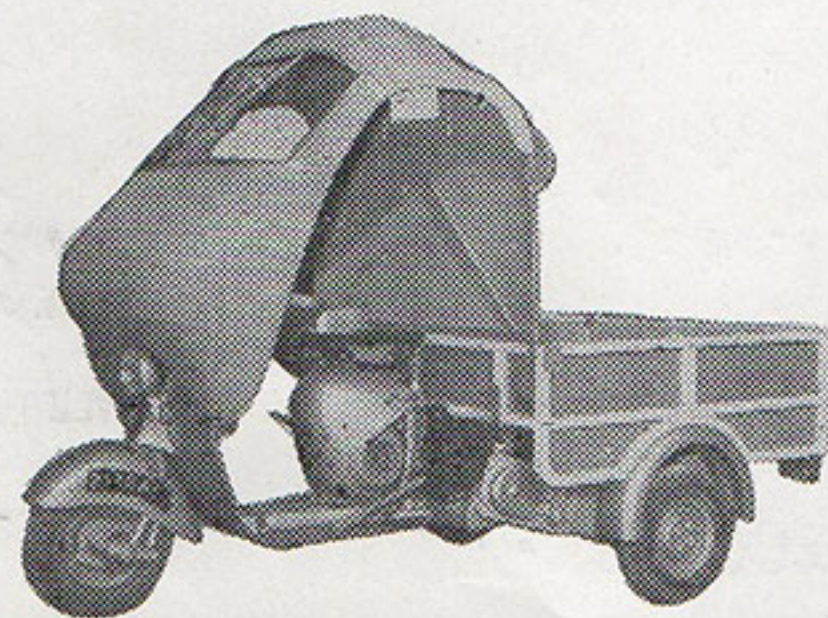
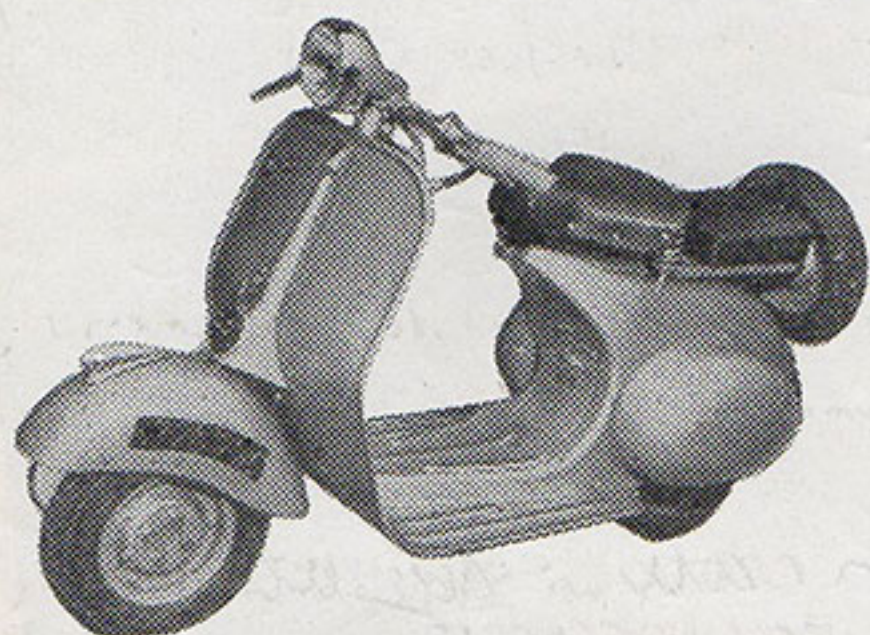
FAITES confiance à LADEVEZE pour votre VESPA ou TRI-VESPA comme les clients des motocyclettes étrangères le font à LADEVEZE-MOTOS, 165, av. de Clichy, Paris-17<sup>e</sup> - MAR 09-79 **depuis 15 ans...**

### AGENT OFFICIEL DE 41 MARQUES DE MOTOS FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

### ACHAT - - VENTE - - CRÉDIT - - ÉCHANGE

### VENTE A CRÉDIT

### 6, 9, 12, 15, 18 MOIS



**EXPÉDITIONS :**

des Tri-Vespa, Motocyclettes  
France et Colonies

**TRANSPORT :**

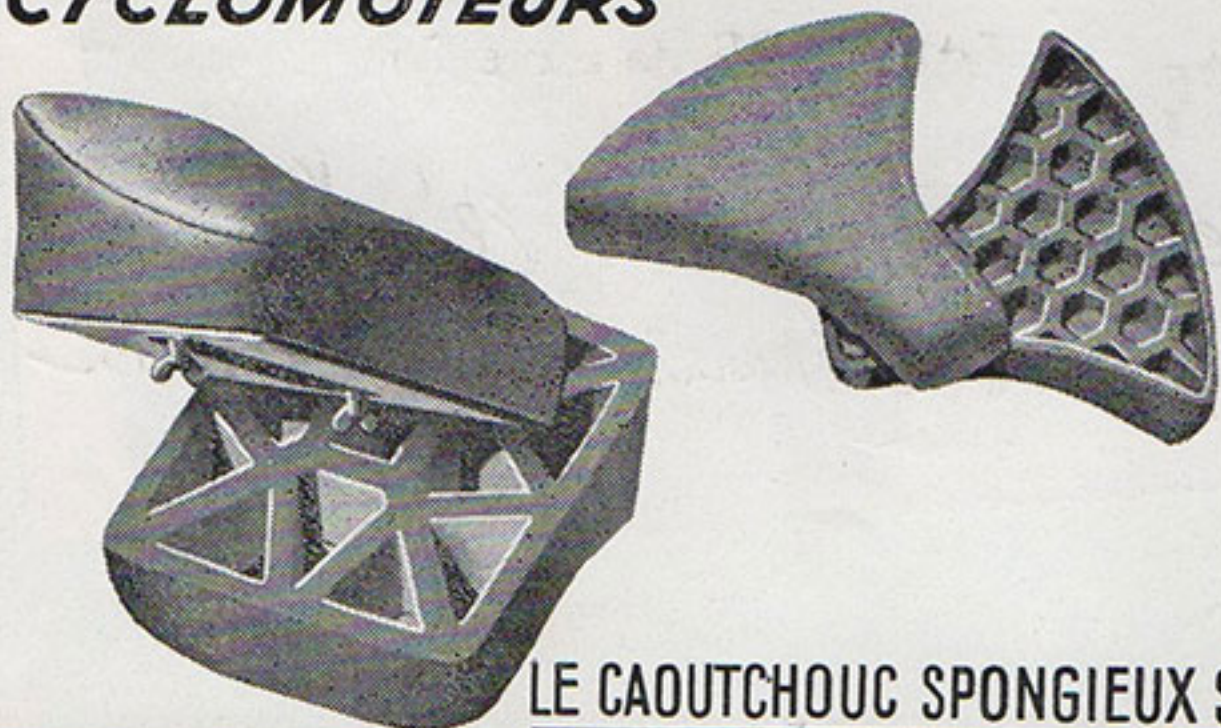
en gare de Paris  
GRATUIT pour la Province.

## ASSIS... comme dans un fauteuil

AVEC LES FAMEUX  
COUSSINS DE SELLES  
EN CAOUTCHOUC SPONGIEUX

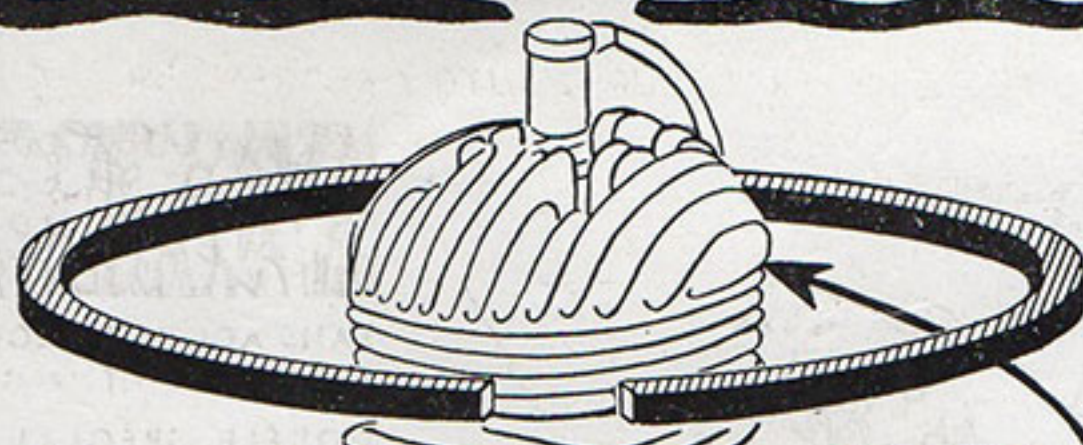
VÉLOS  
MOTOS  
SCOOTERS  
CYCLOMOTEURS

# POLO



LE CAOUTCHOUC SPONGIEUX SA

160, AV<sup>UE</sup> DE VERSAILLES PARIS 16<sup>e</sup> MIR 74-58



**Segments noirs Amedée Bollée**

Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns

**spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps**  
à refroidissement par air

152

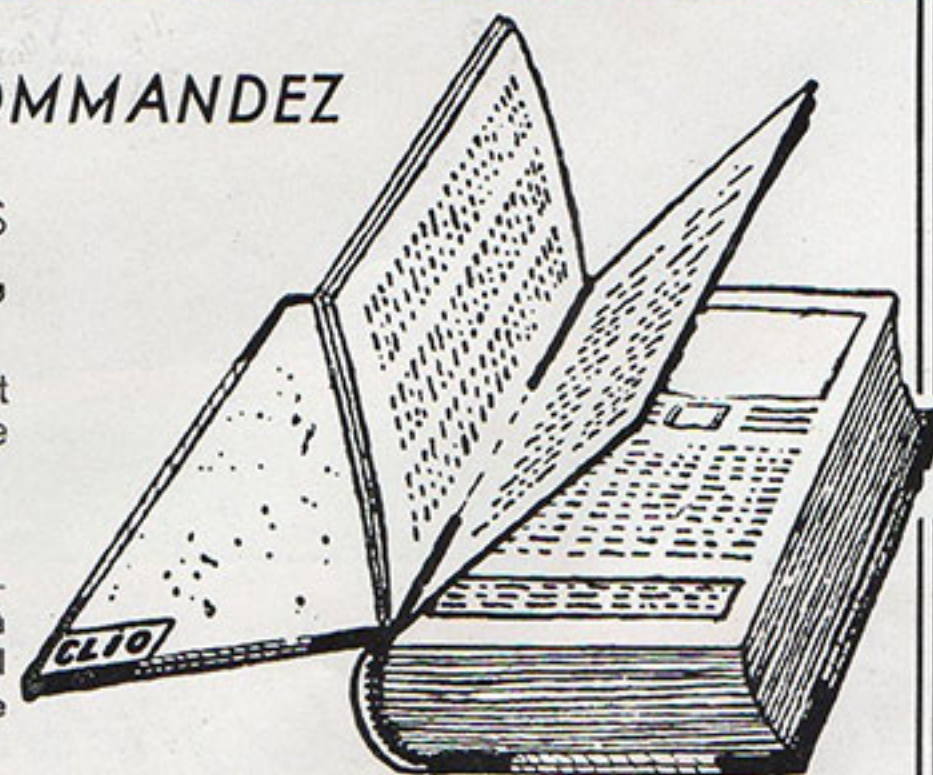
### COMMANDEZ

VOS RELIURES

**"MOTOCYCLES"**

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

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





**ROBUSTE  
ÉCONOMIQUE  
CONFORTABLE**

**250<sup>cm3</sup>**

**MODÈLE STANDARD**

**196.000 fr**

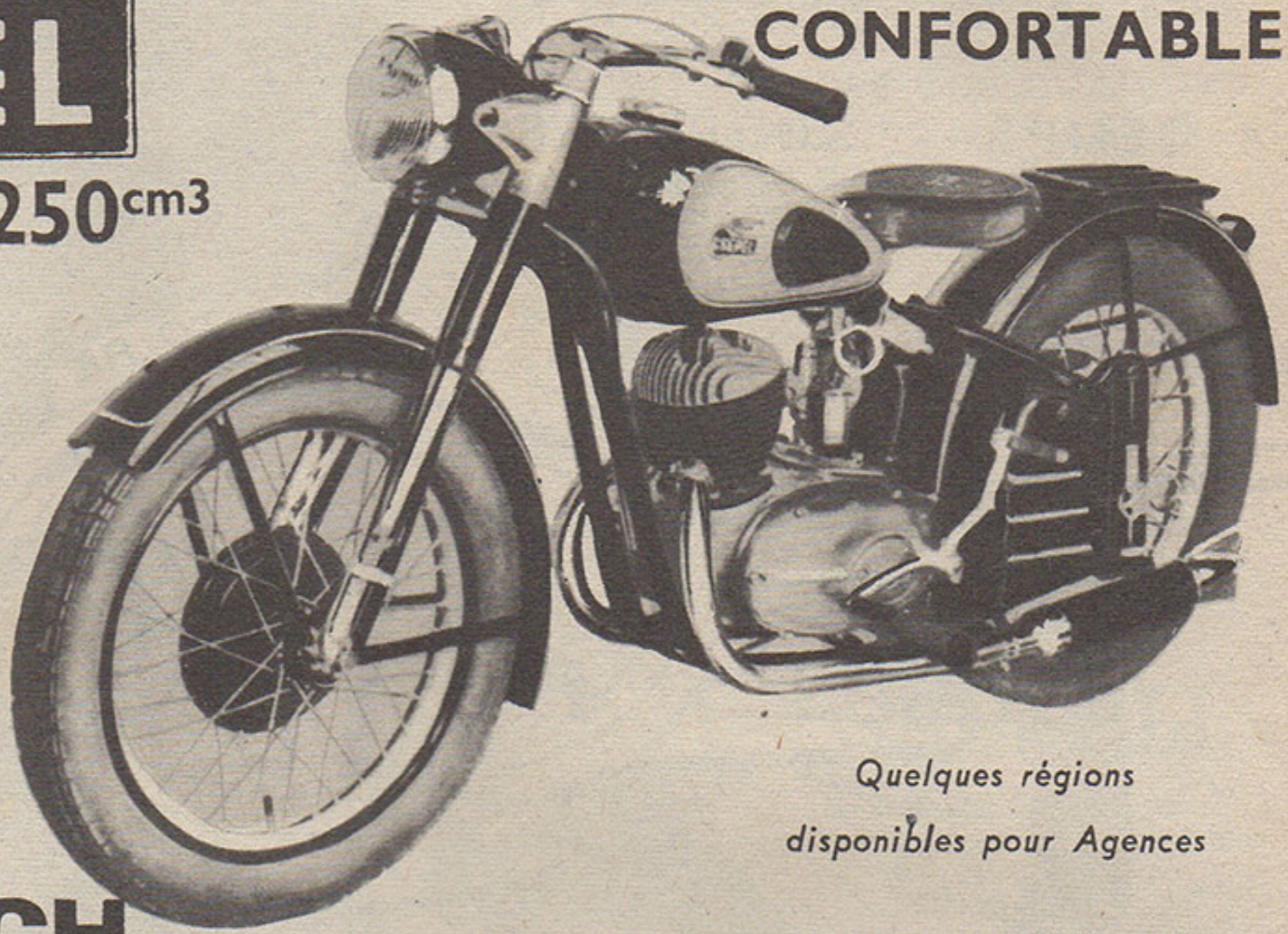
*(plus taxe locale)*

**MODÈLE LUXE**

**201.000 fr**

*(plus taxe locale)*

PRIX DÉPART PARIS



**LIVRABLE IMMÉDIATEMENT**

*Agent général*

*pour la France et l'Algérie :*

*Quelques régions  
disponibles pour Agences*

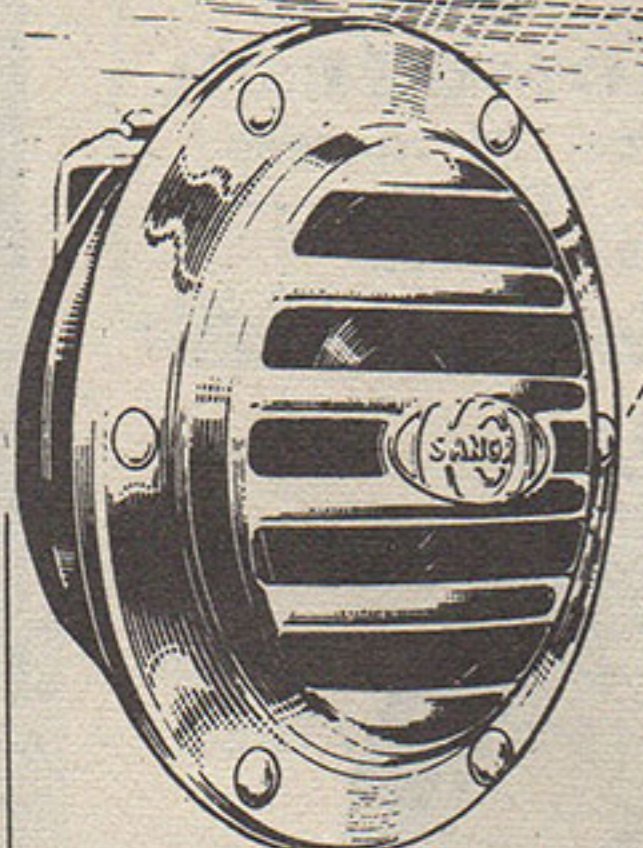
**ÉTS Jacques POCH** 127, Avenue de Neuilly, à **NEUILLY-SUR-SEINE**, MAI 61-70

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

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ

**VM 110**

SANS ACCUS DIRECTEMENT  
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE  
MODÈLE SPÉCIAL POUR  
MOTOBÉCANE



OU L'AVERTISSEUR  
HAUTE FRÉQUENCE  
A SON DIRIGÉ

**F8<sup>B</sup>**

**SANOR**

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE  
STANDARD  
POUR TOUS  
TYPES DE  
VÉLOMOTEURS

**POUR VOTRE ÉQUIPEMENT  
MOTO, SCOOTER, VELO**

**MOD'PLASTIA** vous rappelle ses dernières  
fabrications conçues pour votre confort :

- o COMBINAISONS "Plastia"
- o ANORAKS
- o BLOUSONS cyclistes
- o GANTS fourrés (teintes constructeur)
- o HOUSSES extérieures enveloppantes pour Motos, Scooters, Derny, etc...
- o PUNCHOS et pélerines
- o TABLIERS de protection

**MOD'PLASTIA**

*fabrique* 2 rue du Buisson-S'-Louis, Paris-10<sup>e</sup> BOL. 75.98

*expose et vend en gros* 30 r. de Sambre-et-Meuse, Paris-10<sup>e</sup> NOR. 76.94

un matériel rationnel et  
confortable

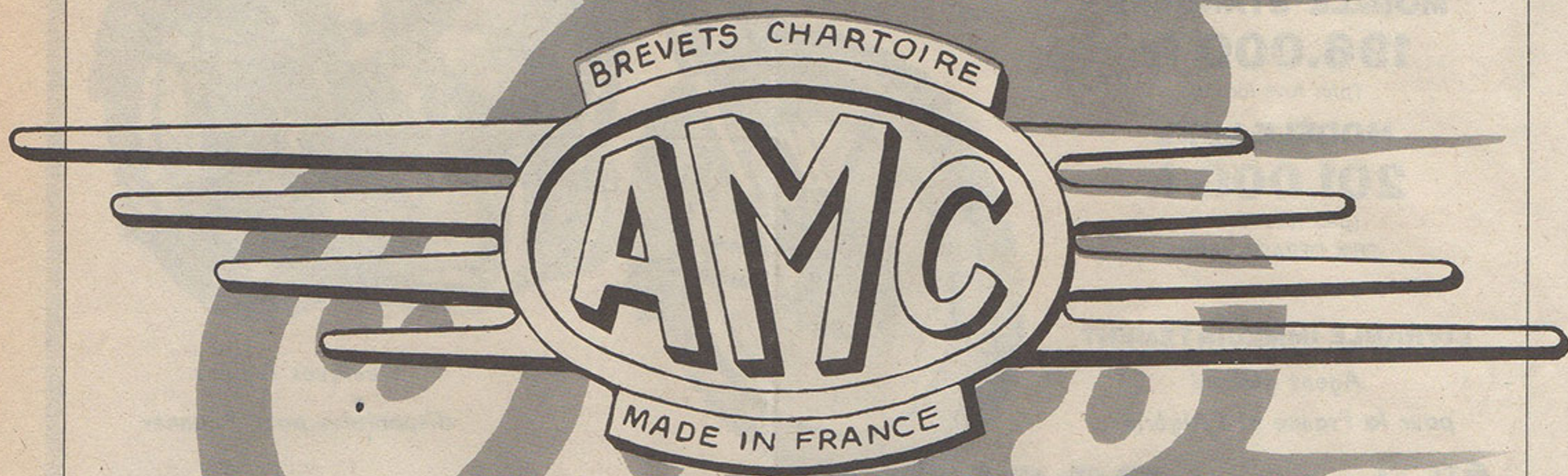
Documentation gratuite sur demande

OLIVIER 131

# LES MOTEURS FRANÇAIS DE GRANDE CLASSE

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIED



Équipent les grandes marques...

ALCYON - AUTOMOTO - FAVOR - FOLLIS - GIMA - GUILLER - MALTERRE - MOTOBLOC - NEW-MAP - RADIOR - SIGRAF - SYPHAX

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

# RENÉ GILLET

## MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km/heure

Consom. 3,5 l aux 100 km

Agents de Province  
et Union Française  
demandés.

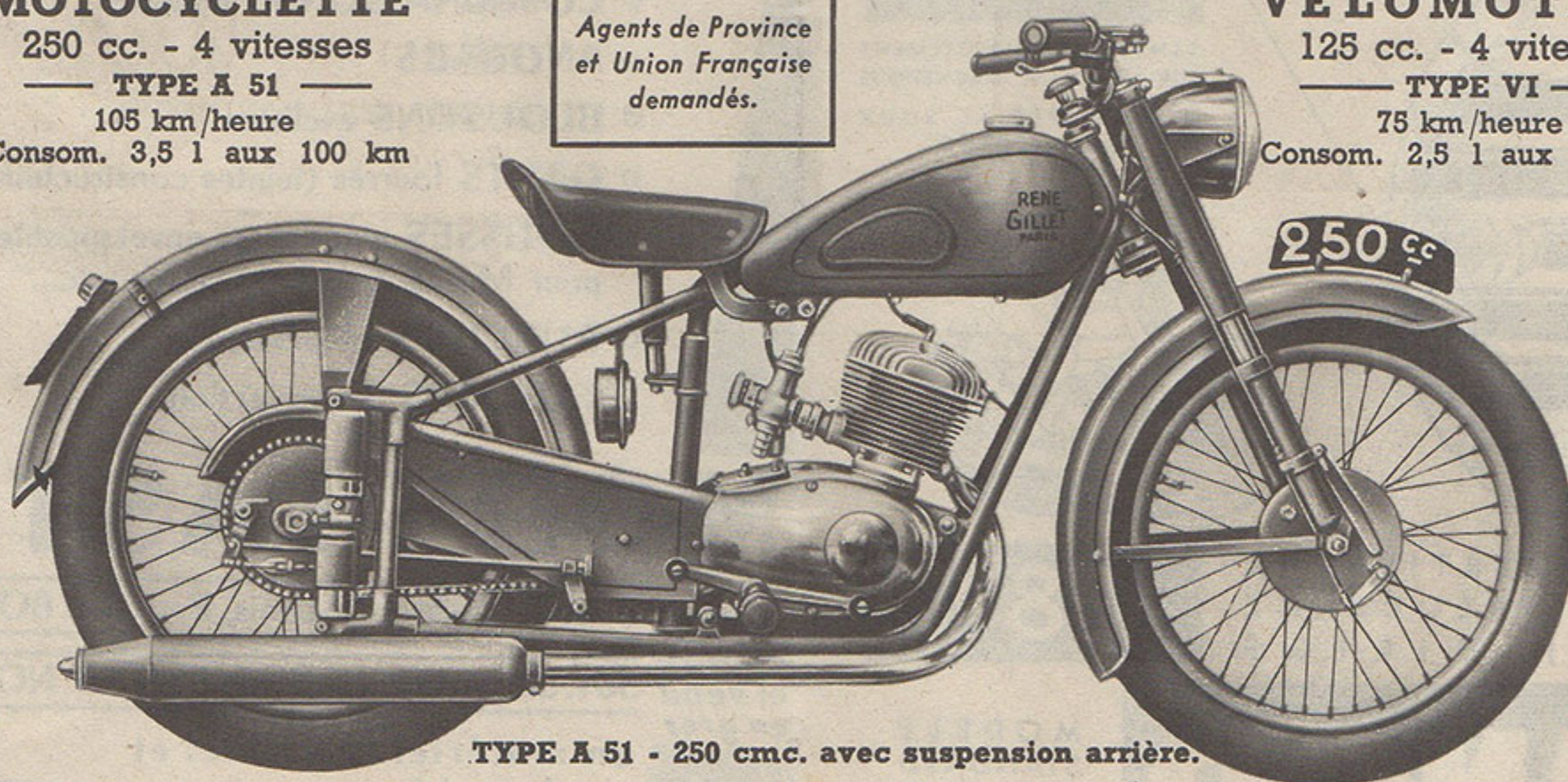
## VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km/heure

Consom. 2,5 l aux 100 km



TYPE A 51 - 250 cmc. avec suspension arrière.

Éts RENÉ GILLET, 126 bis, Avenue Aristide-Briand, MONTROUGE (Seine)

# MOTOBÉCANE

LIVRAISON IMMÉDIATE  
DE TOUS MODÈLES

STATION-SERVICE

## "MOBYLETTE"

CASQUES "F. N." - "GENO"

CRÉDIT

HUILE  
CASTROL

R. KIÉNÉ

244, Boulevard Jean-Jaurès, BILLANCOURT - Téléphone : MOL. 64-02

CRÉDIT

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

STOCK COMPLET

PIÈCES DÉTACHÉES  
ET ACCESSOIRES - RÉPARATIONS

DÉPOSITAIRE DES COMBINAISONS  
"MACOMBYNN" - "SABLÉ"  
"DALLE"

Novi  
DEP. VOLANTS MAGNETIQUES  
DANTIN SEINE

PRODUCTION JOURNALIERE  
MOIS de *juillet* 195

FABRICATION ANTERIEURE		1.506.370
<i>Mercredi</i>	<i>1 juillet</i>	2.052
<i>Jeudi</i>	<i>2 "</i>	2.074
<i>Vendredi</i>	<i>3 "</i>	1.830

## VOLANTS MAGNETIQUES

# NOVI

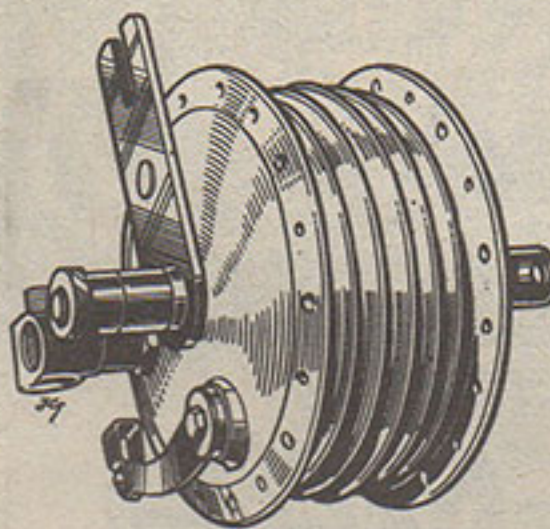
S.A. au CAPITAL de 150.000.000 de Frs  
8-20 Chemin des Vignes DANTIN - SEINE  
Nord 66-71

DOCUMENTATION GRATUITE S/DEMANDE

N°538

Une nouveauté remarquée et appréciée au Salon 53

Le moyeu à broches  
en alliage léger



## SAPERLI

à freinage central pour  
vélomoteurs et motocyclettes.

Constructeur :

SOCIÉTÉ Anonyme PRATICA

VILLEFRANCHE-SUR-SAONE

Capital 15 millions

# MVS

CONCESSIONNAIRE :

Mors Speed  
Baby Moto  
Gnome Rhône

AGENT :

Alcyon - Drevon - Sterwa

STATION SERVICE :

Vap -- Del Lorto

CRÉDIT

Facilité de paiement

Service assuré



MOTO-VANVES-SPORT, 1-3, Bd Brune, 14<sup>e</sup>

MOTOCYCLISTES...

...DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir

L'ATELIER DE RÉPARATIONS

de votre vendeur, avant de passer votre commande

BON VENDEUR C'EST BIEN!

BON MÉCANICIEN C'EST MIEUX!

VÉLOMOTEUR, MOTO, SCOOTER

PIÈCES DÉTACHÉES

VENTE A CRÉDIT

RÉPARATIONS

# LEVALLOIS-MOTOS

(A. DUBOIS)

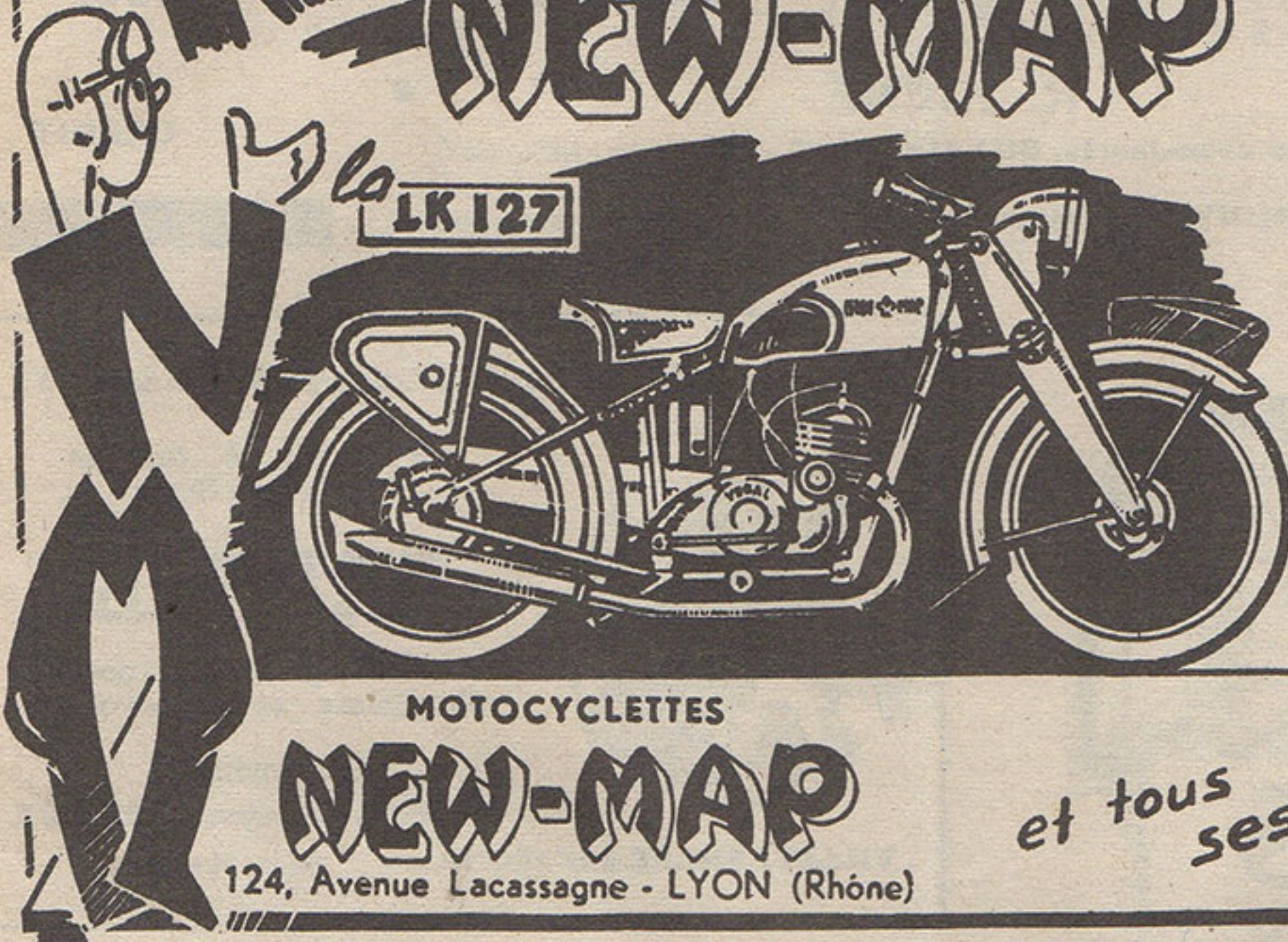
56, Rue Aristide-Briand, LEVALLOIS-PERRET - PEReire 19-73

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

## MOTOBÉCANE



Sensationnel  
**RECORD**  
**NEW-MAP**



Sortir une machine dite "Populaire" en ignorant les derniers perfectionnements et en tirant sur la qualité est FACILE...

**Mais:**

Produire une machine de luxe, ultra-moderne, rapide, sportive, 125 cmc., 4 vitesses sélecteur au pied, émail Anglais et chromes, équipée du réputé bloc-moteur YDRAL,

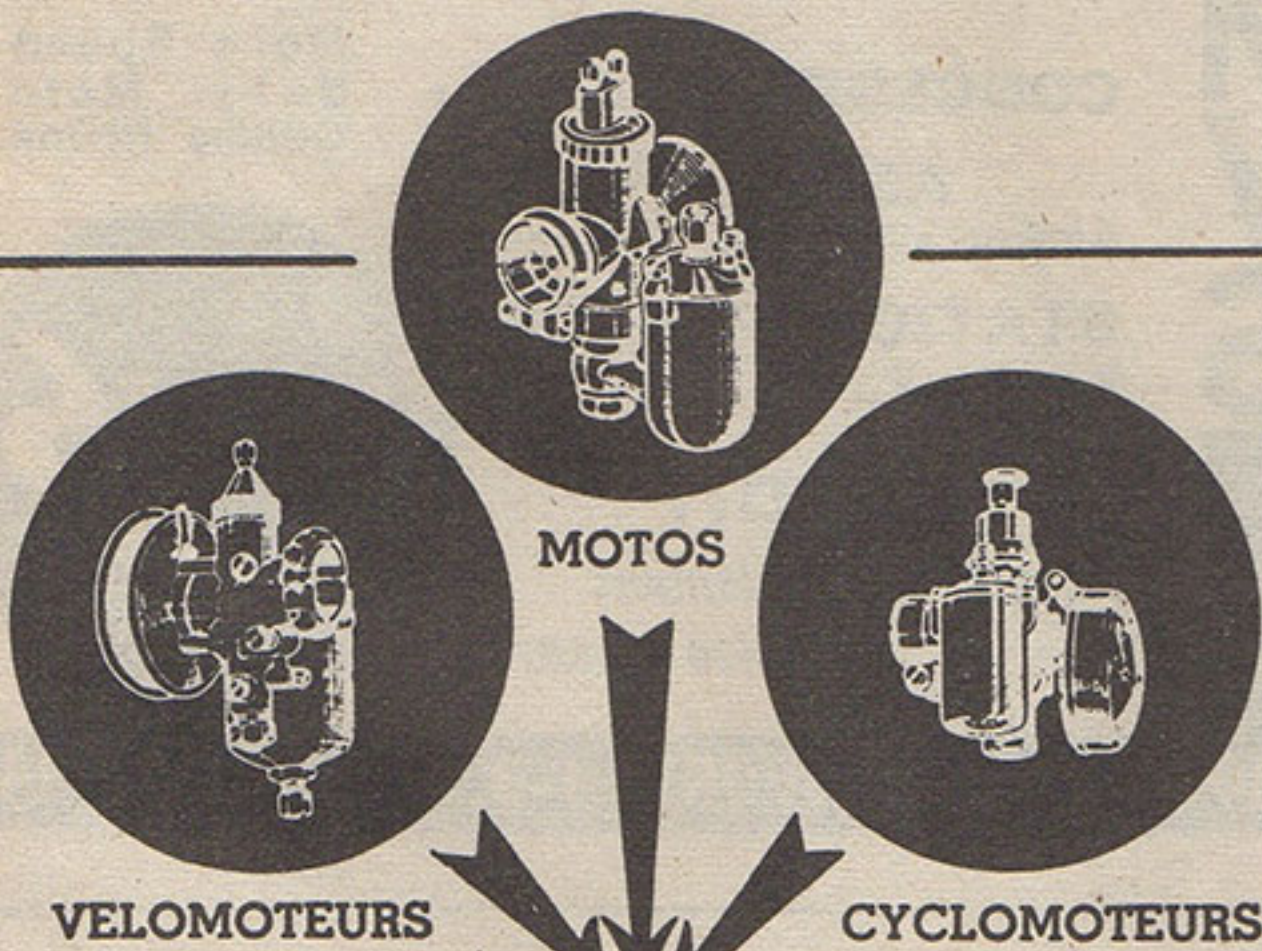
au prix de :

**109.500 frs**  
est un véritable **tour de force**

MOTOCYCLETTES  
**NEW-MAP**

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

et tous ses agents en France



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

**SAKER LEVALLOIS** **SAKER LEVALLOIS**

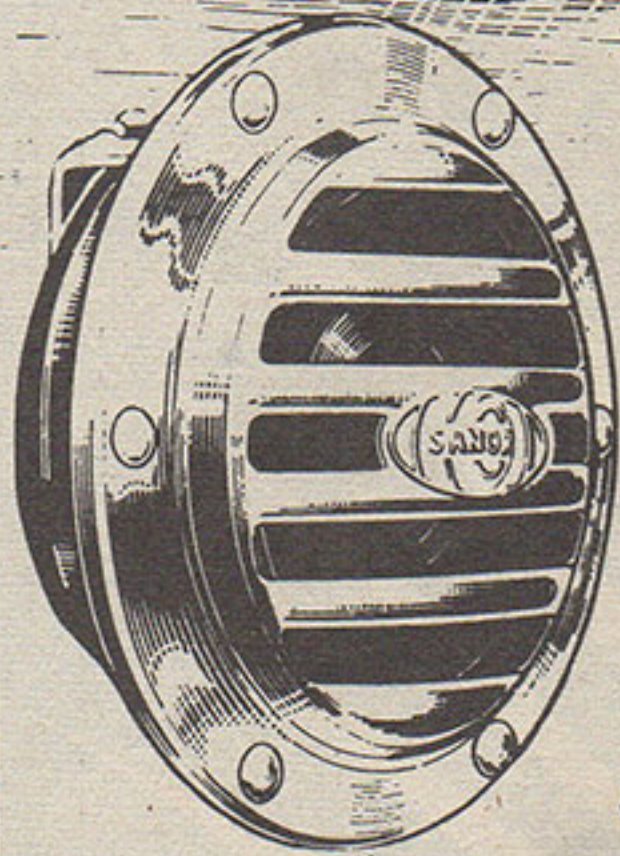
DISTRIBUTEUR OFFICIEL :

**SOCIÉTÉ KERSA, 43, rue Voltaire, LEVALLOIS**

— Métro : ANATOLE-FRANCE —

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

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



SANS ACCUS DIRECTEMENT  
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE

**VM 110**

MODÈLES SPÉCIAUX POUR

VESPA

LAMBRETTA

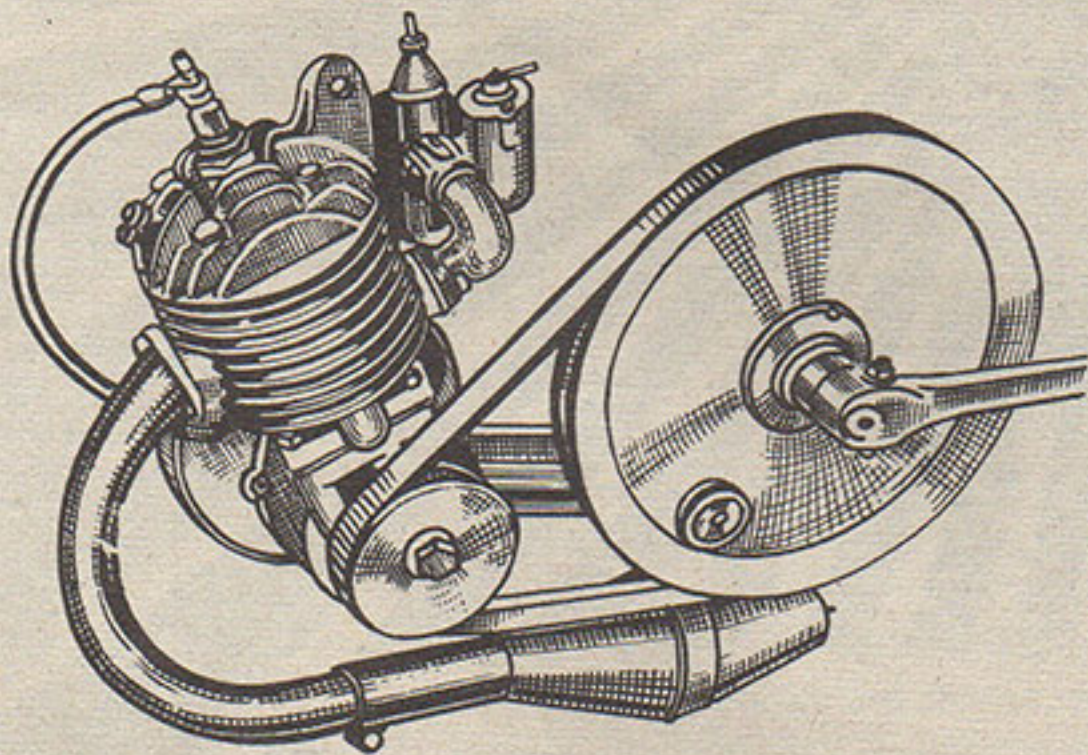


**SANOR**

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE  
STANDARD  
POUR TOUS  
TYPES DE  
SCOOTERS

UN **MOTEUR 48** cm<sup>3</sup> à débrayage commandé



SIMPLE \_\_\_\_\_  
ROBUSTE \_\_\_\_\_  
BON MARCHÉ \_\_\_\_\_

*qui a fait ses preuves!*

MONTÉ EN SÉRIE

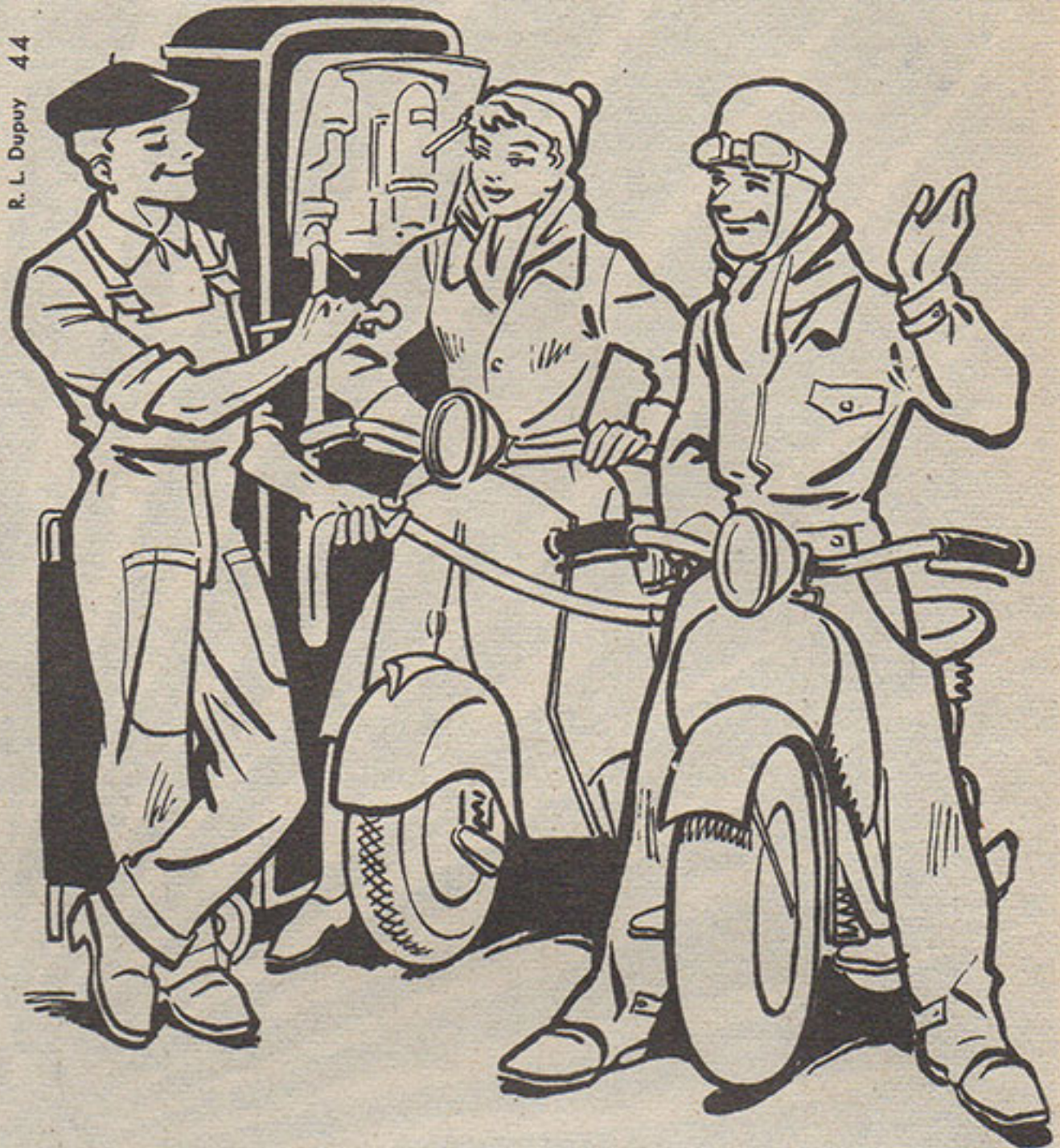
PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

**Précimax P.48**

à BART, par Montbéliard (Doubs)

à chacun son  
**MELANGE!**

R. L. Dupuy 44



**pour moi : 8 %**

**pour moi : 6 %**

Choisissez vous-mêmes, devant le MIXER, le pourcentage de mélange carburant qui convient à votre moteur 2 temps : moto, scooter ou vélomoteur. Arrêtez-vous devant les pompistes équipés du MIXER. Finie, la fastidieuse et salissante "ETAPE-BIDON". Devant vous, le MIXER débitera, en un clin d'œil, sans éclaboussures, le mélange d'huile et d'essence parfaitement homogène dosé à votre convenance, et à celle de votre moteur.

DISTRIBUTEUR-DOSEUR

*Mixer*

**ASTER**

6, rue Baudin, Ivry (Seine) ITA 37-04



GUR/NER  
PYROLITH

**GUR/NER**

STUDIO CRAVEN





L'IMPRESSI-  
ONNANT ALIGNE-  
MENT DES  
QUATRE CAR-  
BURATEURS  
DEL LORTO  
MONTÉS SUR  
LE QUATRE  
CYLINDRES  
GILERA QUI  
ÉQUIPAIT LA  
VOITURETTE DE  
RECORD DE  
P. TARJFFI.

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

- |                                      |    |  |    |
|--------------------------------------|----|--|----|
| ★ Échos .....                        | 10 | ★ Le moteur Ydral<br>125 cm <sup>3</sup> « Sport » | 26 |
| ★ Je suis un débutant.               | 12 | ★ Machines de cham-<br>pionnat .....               | 28 |
| ★ Le Salon de Milan.                 | 14 | ★ Sports et Clubs .....                            | 30 |
| ★ Le 50 cm <sup>3</sup> VAP....      | 17 |  |    |
| ★ Les freins hydrau-<br>liques ..... | 23 |  |    |

7<sup>e</sup> ANNÉE

N° 115

15 JANVIER 1954

# MOTOCYCLES

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

**BONNE  
NUIT !**

Qui frappe l'air, bon Dieu, de ces lugubres cris?  
Est-ce donc pour veiller qu'on se couche à Paris?  
Et quel fâcheux démon, durant les nuits entières,  
Rassemble ici les chats de toutes les gouttières?

.....  
Tout conspire à la fois à troubler mon repos...

.....  
Qu'un affreux serrurier, laborieux Vulcain

.....  
Avec un fer maudit, qu'à grand bruit il apprête,  
De cent coups de marteau me va fendre la tête...

.....  
Tandis que dans les airs mille cloches émues  
D'un funèbre concert font retentir les Nues ;  
Et, se mêlant au bruit de la grêle et des vents,  
Pour honorer les morts font mourir les vivants...

Ces vers, datant de 1660, sont extraits de la Satire VI de Boileau, « Les Embarras de Paris ». Bien avant, les poètes latins, Horace, Juvénal, Martial, au temps de la Rome antique, s'élevaient, de même manière, contre les nuits infernales de leur cité.

Pas question de motos là-dedans, et pour cause... ; même sans elles le tapage nocturne semble avoir, de tout temps, troublé le repos des citadins.

Alors, pourquoi nous rendre responsables, nous, et nous seuls, d'un tintamarre qui, depuis des siècles, martèle, sans notre concours, des millions de tympanes.

En vérité, nos journalistes contemporains ne font, talent en moins, que rebroder sur un canevas passablement élimé ; ils doivent avoir également besoin de roupiller, leur imagination semble somnolente.

Qu'ils aillent donc dormir à la campagne ; ils auront, comme berceuses, le hullement des chouettes, le vent dans les branches, l'aboi des chiens à la lune, le chant du coq à l'aube, le grincement des charrettes matinales, bref, tout ce qu'il faut pour un sommeil paisible et reconstituant.

*Max Enders*

# Moto Echos

## Production de novembre.

L'activité de nos usines ne s'est pas sensiblement ralentie aux approches de l'hiver. Elle dépassa en novembre 64 323 motocycles.

Le cyclomoteur ne faiblit pas; à lui seul, il représente plus de 50 % de la production totale avec 44 170 machines. Voici les chiffres des autres catégories: vélomoteurs, 12 376; scooters, 5 212; motocyclettes au-dessus de 125 cm<sup>3</sup>, 1 921; tri-moteurs, 615.

L'exportation est toujours aussi faible, elle représente 4 600 machines ce qui est bien peu si l'on remarque que sont considérées comme exportées les machines quittant la métropole pour un des pays de l'Union française.

## Minicars en Italie.

L'Italie, comme l'Allemagne, s'intéresse aux voitures populaires de faible cylindrée et d'encombrement réduit.

On y essaye en ce moment un petit véhicule biplace dont la longueur n'atteint pas 2 m 30. Avec une consommation de 2 l 5 aux 100 km elle parviendrait en pointe, à la vitesse de 85 km/h.

## Ladevèze inaugure.

Plus fort que Cadet-Roussel, Ladevèze n'a pas trois maisons, mais quatre... et qui tiennent debout: deux spécialisées dans la représentation des machines étrangères, rue Brunel et avenue de Clichy, une troisième, également avenue de Clichy qui est une agence exclusive des scooters Vespa, une autre, avenue de la Porte-de-Saint-Ouen, également consacrée à Vespa.

Ce sont ces deux dernières qui ont été inaugurées le 19 décembre. Les amis de M. Ladevèze et la presse avaient été amicalement conviés à cette inauguration. C'est au milieu d'une affluence sympathique que furent baptisés les deux nouveaux magasins.

## Scooters révisés.

Sous ce titre nous avons signalé dans un précédent numéro l'initiative de la maison Scooter-Diffusion qui met en vente avec garantie des scooters entièrement révisés; c'est par erreur que nous avons indiqué Clichy comme emplacement de cette entreprise qui siège en réalité à Paris, exactement 49, rue Pixéricourt dans le vingtième.

## La nuit du Vespa-Club.

Le Vespa-Club Paris-Ile-de-France, a donné le 12 décembre à la Maison de la chimie sa soirée annuelle, une soirée brillante qui a duré toute la nuit.

D'excellents artistes ont apporté leur concours à cette fête. Le programme fut suivi de l'élection de la Reine Vespa-Club et de ses demoiselles d'honneur sous la présidence de M. Henri Chauvel... et l'on dansa jusqu'au lever du jour.

## A l'amicale des Petits Véhicules.

L'Amicale des Petits Véhicules motorisés de France tiendra son Assemblée générale annuelle le dimanche 31 janvier 1954 au café-tabac Guarot, place du Baron-Roger, à Gagny, à 14 h 30 précises.

Les constructeurs-amateurs et les propriétaires de véhicules motorisés, à deux, trois ou quatre roues sont cordialement invités, sans engagement de leur part, à assister à la réunion qui suivra l'Assemblée générale.

## Un beau palmarès.

C'est celui du coureur Burgraff champion de France 175 cm<sup>3</sup> en 1952.

Il comporte pour 1953 six places de premier en 500 cm<sup>3</sup> dans différentes courses de côte, avec record à la clef et au circuit international du Dauphiné; sept places de deuxième dans la même catégorie, dont le championnat de France 500 cm<sup>3</sup>; enfin trois places de premier en 175 cm<sup>3</sup>, avec records à l'appui.

## Nouvelle agence.

Une nouvelle agence Motobécane va s'ouvrir prochainement sur la place de la Bastille sous la direction de M. Danvignes.

Ce nouveau magasin sera consacré exclusivement à Motobécane, les autres marques que représente M. Danvignes continueront à être présentées, tout à côté, dans son local « Moto-Bastille ».

## Poubelles silencieuses.

Parmi ceux qui se plaignent des bruits de Paris et suggèrent des remèdes au tintamarre, l'un d'eux, dont la lettre a été publiée dans « Les Echos » du 22 décembre, souhaite qu'on interdise les boîtes à ordures en tôle et qu'on les remplace par des poubelles en caoutchouc ou en matière plastique. Il n'y a donc pas que les motos qui gênent les dormeurs?

## Scooter en Argentine.

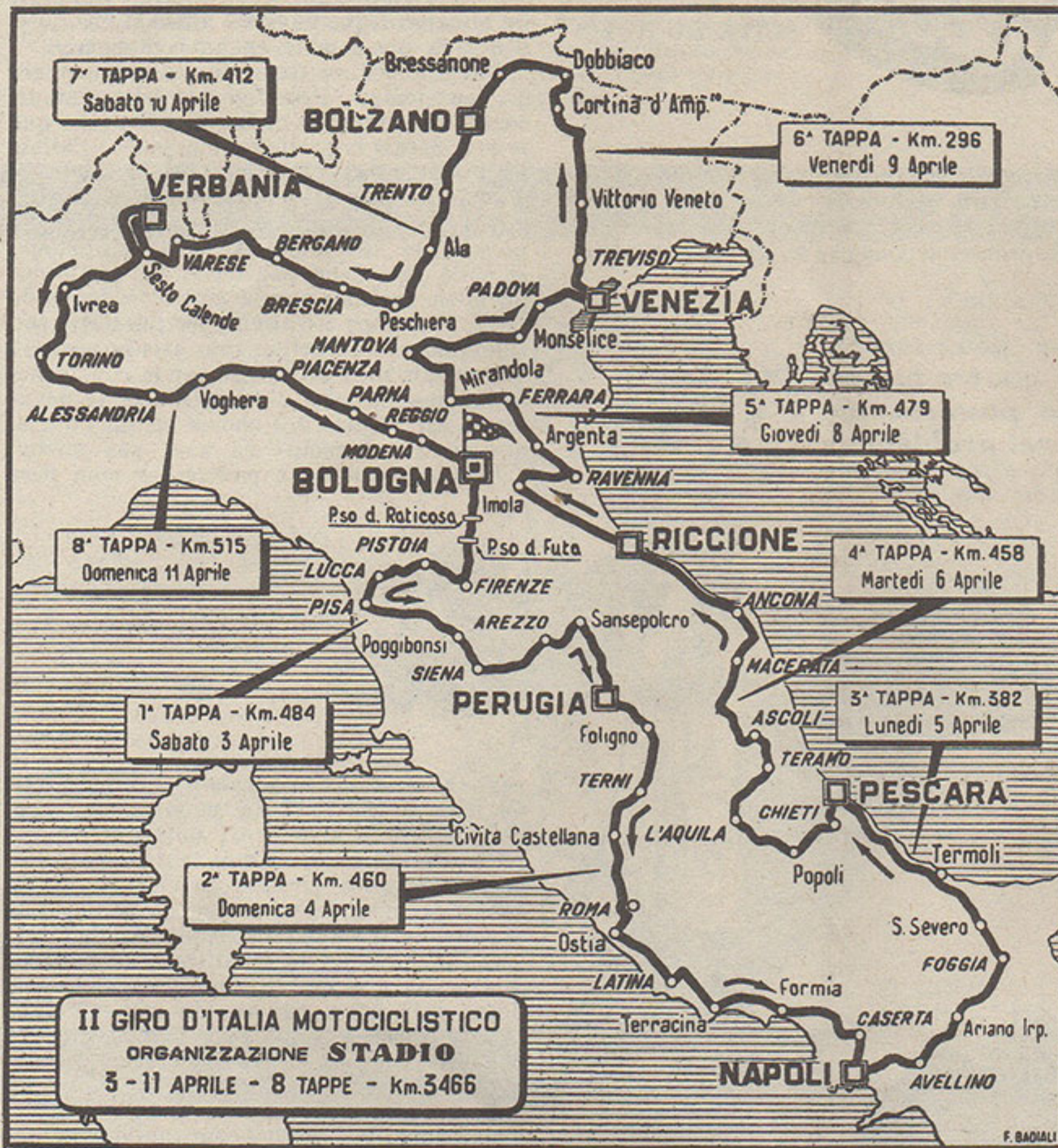
L'Argentine a passé un marché avec l'Italie pour vingt mille scooters Lambretta.

Ceux-ci seront envoyés en pièces détachées et seront montés sur place dans une usine installée à cet effet, ce qui donnera du travail aux ouvriers argentins.

Par la suite, les pièces seront peu à peu fabriquées dans le pays.

M<sup>lle</sup> Josette ARNO, Reine Vespa-Club Paris-Ile-de-France,  
et ses demoiselles d'honneur.





## Le tour d'Italie motocycliste.

La machinerie de ce deuxième tour est déclenchée.

Sur un long ruban de 3 486 km les motocyclistes « fonceront » durant huit jours.

Ce parcours a été sectionné en huit étapes avec un jour de repos.

Examinons, si vous le voulez bien, le profil de ces étapes.

Le départ a lieu de Bologna.

La première étape conduira les coureurs à Perugia après 484 km dont le dur passage du col de la Futta.

Le deuxième jour après la traversée des Apennins l'on atteindra Rome pour rejoindre Naples, après 460 km.

La troisième étape sera la liaison de la mer Méditerranée à l'Adriatique, avec arrivée à Pescara, soit 382 km.

Encore quelques côtes assez dures, suivies d'une magnifique route le long du littoral et après 458 km ce sera Riccione et... la journée de repos.

Frais et dispos, les coureurs parcourront 479 km pour arriver à la fascinante ville qu'est Venise.

Si la sixième étape n'est que de 296 km elle sera très dure, et le soir à Bolzano machines et coureurs auront hâte de retrouver qui le parc fermé, qui le lit!

La septième journée sera une descente vers le Piémont de 412 km jusqu'à Verbania.

Le dernier jour de belles routes ramèneront les concurrents, après 515 km à leur point de départ : Bologna.

Le Giro d'Italia procurera aux pilotes la rare satisfaction d'une lutte sans merci durant près de 3.500 km; peut-être, dans un avenir, que nous espérons proche, pourrions-nous vous décrire le premier tour de France motocycliste. Pourquoi pas?

## L'avenir du T.T.

Les revues spécialisées anglaises ont toujours défendu avec acharnement le circuit de 61 km de l'île de Man. Actuellement les attaques de la presse quotidienne et de la presse motocycliste étrangère à l'encontre du circuit inquietant fort justement nos confrères et les motocy-

clistes britanniques. Il a été proposé un circuit réduit (celui des courses automobiles) ou des variantes de celui-ci qui utiliseraient le début et la fin du circuit actuel. La Commission sportive de l'A.C.U. (fédération anglaise) a fait appel à un coureur compétent (mais oui!) pour juger l'ancien circuit et ceux de remplacement. Il s'agit de Geoff Duke et leur choix n'est pas discutable. Il serait trop long et fastidieux pour nos lecteurs de publier les observations de Duke intégralement, mais disons en résumé qu'il n'a pas condamné le circuit qui fit une partie de sa gloire, ni les nouveaux... Dans tous les cas de gros travaux sont à exécuter pour améliorer les routes, mais comme le fait remarquer Graham-Walker, éditeur de *Motor Cycling*, améliorer un virage le rend plus rapide et le remède est quelquefois pire que le mal; il cite des exemples; le virage « facilité » permet d'aborder beaucoup plus vite une section difficile du circuit.

D'autre part, le circuit court permettrait un contingent étranger plus important, mais le contingent des spectateurs venant d'Angleterre, qui se chiffre par milliers, sera-t-il aussi impressionnant? Sinon la subvention du Gouvernement de l'île serait supprimée et ce sera la disparition du T.T.

Déjà pour 1954 on a modifié les distances, au grand dam de certains. Le Senior reste sur ses sept tours, mais le Junior n'en comporte plus que cinq, et le Lightweight trois, tandis qu'on espère organiser sur le circuit automobile les courses de 125 et de side-cars.

En dépit de certains dangers, le circuit actuel reste le plus grand test d'hommes et de machines qui soit connu, le palmarès depuis 1907 ne révèle que des noms et des marques connus, et il serait dommage que sous certaines pressions, pas toujours désintéressées, l'on perde ce circuit qui est, soulignons-le, essentiellement routier, demande des qualités extraordinaires aux pilotes et met sur le même plan tenue de route, accélération, freinage, vitesse et résistance de la moto. Ce qui ne peut être dit pour certains circuits continentaux.

## Championnat du monde.

A Londres la F.I.M. a établi le calendrier international pour l'année 1954.

### Epreuves classiques :

- 30 mai : G.P. de France ;
- 14-18 juin : Tourist Trophy ;
- 24-26 juin : G.P. Ulster ;
- 4 juillet : G.P. de Belgique ;
- 10 juillet : G.P. de Hollande ;
- 25 juillet : G.P. d'Allemagne ;
- 21 août : G.P. de Suisse ;
- 12 septembre : G.P. des Nations (Monza) ;
- 3 octobre : G.P. d'Espagne.



# Je suis un débutant...

SUITE DU N° 113

**P**ERE est chic type : me voyant sans cesse penché sur mes bouquins de mécanique, il a pensé que je pouvais, peut-être, devenir un studieux garçon. Ça l'a surpris... et moi aussi, surtout quand il m'a dit :

« Tes efforts pour t'instruire méritent encouragement ; espérant que tu vas persévérer et réussir, enfin, ton prochain examen, je te fais crédit supplémentaire et, pour développer ta soif de connaissances, t'accorde le vélomoteur que, jusqu'ici, tu n'as qu'à moitié gagné. Bien entendu, si tu échoues, je le revends. »

Je sais bien qu'il n'en fera rien, mais je vais quand même tâcher de lui faire ce plaisir : un bienfait n'est jamais perdu et je guigne déjà une certaine 250...

Cette situation nouvelle perturbe cependant mon éducation rudimentairement axée jusqu'alors sur le 50 cm<sup>3</sup>.

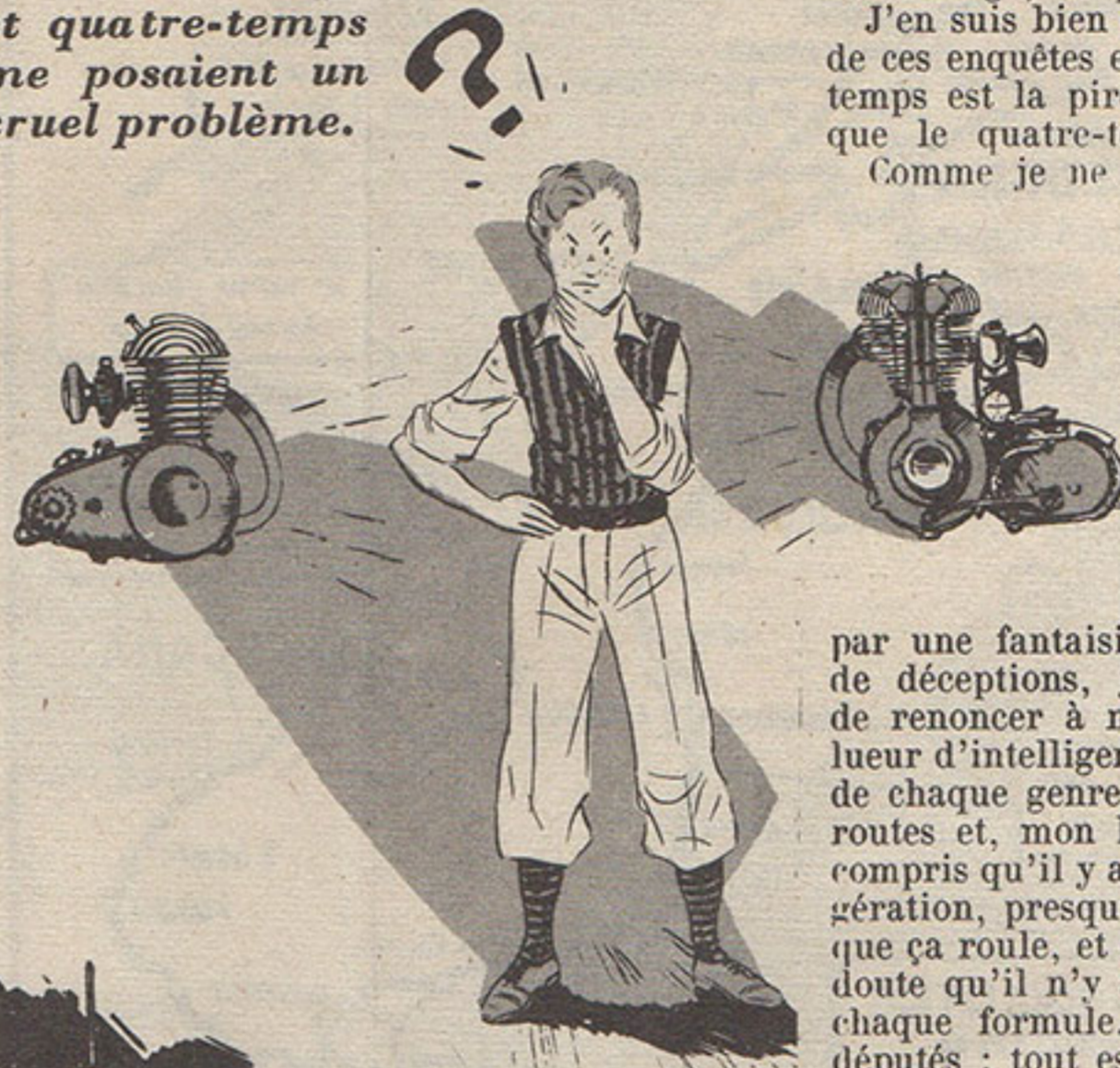
Dare-dare, il va me falloir agrandir le champ de mes aptitudes car les vacances approchent.

Entre le cyclomoteur et le vélomoteur il

Je suis épaté de constater combien mon vocabulaire technique s'enrichit.

Procédons avec méthode, comme disait mon professeur. Quand j'aurai fait mon choix

**Les deux-temps et quatre-temps me posaient un cruel problème.**



**Dare-dare, il va me falloir agrandir le champ de mes aptitudes.**

parmi les moteurs d'abord, le reste viendra en son temps.

Me voilà donc reparti en campagne pour avoir une opinion exacte. Après de multiples visites et consultations, je suis encore plus embarrassé ; les avis des connaisseurs sont très contradictoires ; chacun, de plus, est si catégorique dans ses affirmations qu'il n'y a la place pour aucun compromis.

J'ai d'abord vu trois ou quatre amateurs de deux-temps ; ils m'en ont tellement dit contre les soupapes et les distributions que je considérais la partie comme jouée ; j'allais me ranger dans leur clan, bien heureux d'avoir été aussi unanimement conseillé, quand les circonstances m'ont rapproché de possesseurs de latérales et de culbuteurs et voilà tout fichu par terre. Ce qu'ils ont pu m'en raconter sur le moteur « tuyau de poêle », comme ils disent, ses lumières, son calaminage, sa perlite, que sais-je encore ?

J'en suis bien découragé car la conclusion de ces enquêtes est, d'un côté, que le deux-temps est la pire des choses et, de l'autre, que le quatre-temps ne vaut pas mieux.

Comme je ne veux pas ruiner mon père

par une fantaisie qui laisse entrevoir tant de déceptions, j'ai, un moment, envisagé de renoncer à mon rêve ; puis j'ai eu une lueur d'intelligence : à voir tant de machines de chaque genre circuler en ville et sur les routes et, mon Dieu, si peu en panne, j'ai compris qu'il y avait de chaque côté de l'exagération, presque du fanatisme ; du moment que ça roule, et que ça roule bien, c'est sans doute qu'il n'y a pas que du mauvais dans chaque formule. Mes gars sont comme les députés : tout est excellent dans leur partie et tout est exécration dans les autres.

Cependant, je me retrouve, pas plus avancé, à mon point de départ et contraint de prendre une décision tout seul.

J'eus, par aventure, un nouveau trait de génie ; je suis vraiment en forme en ce moment.

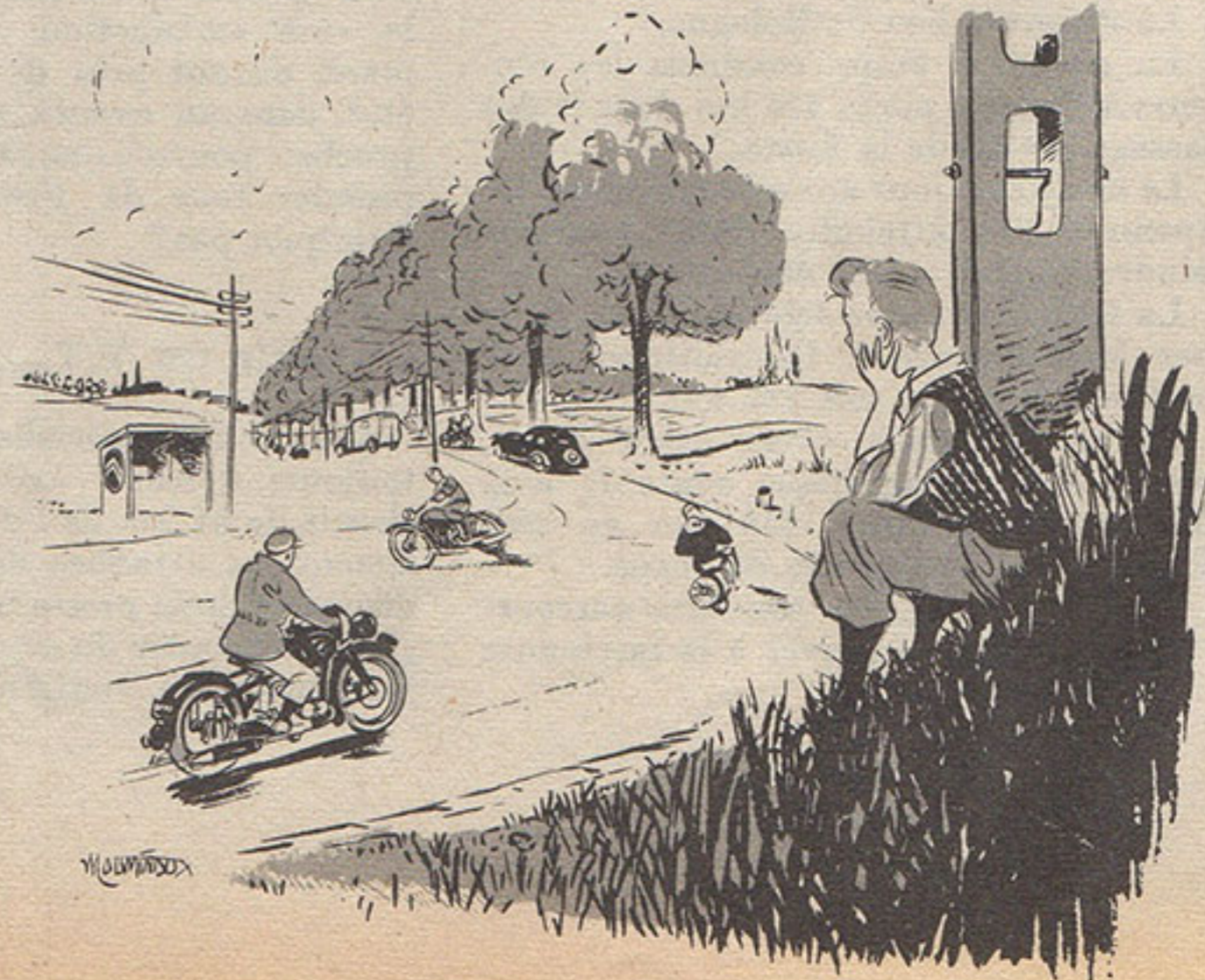
Pour ne pas me fier au pur hasard, j'irai dimanche à l'entrée du Bois, à l'heure où rentrent les touristes, je dénombrerai d'une part les deux-temps, d'autre part les quatre-temps qui passeront sous mes yeux ; l'élue de mon cœur sera celui qui aura obtenu la majorité la plus dense.

(A suivre.)

Il y a, en effet, un monde. En feuilletant rapidement mes manuels j'ai entrevu de multiples deux-temps et quatre-temps ; ces derniers m'inquiètent un peu par leur variété. Il y a les latérales ? pourquoi pas latéraux puisque moteur est au masculin ; il y a les culbuteurs, les arbres à cames en tête (les simples et les doubles), avec, tout autour, des carburateurs à simple ou double corps, à simple ou double cuve et tout un mystère électrique pour enflammer un type de bougie idoine et allumer une ampoule si petite que ça ne devrait pas être tellement compliqué.

On va tâcher de faire le point sans trop tarder car au bout du moteur, il y a encore pas mal de choses à découvrir : tout le mystère des boîtes, de leurs commandes et de leur transmission.

**Je dénombrerai d'une part les deux-temps, d'autre part les quatre-temps.**



# TECHNIQUE ÉLÉMENTAIRE

Dans le n° 111, nous avons décrit schématiquement le cycle à quatre temps. Nous nous souvenons que des soupapes commandaient l'entrée et la sortie des gaz. Ces soupapes sont commandées mécaniquement, et le système employé caractérise le type du moteur, ainsi que nous l'allons voir.

## MOTEUR A SOUPAPES EN TÊTE

a) COMMANDE PAR TIGES ET CULBUTEURS (Fig. 1).

Le vilebrequin entraîne l'arbre à cames par l'intermédiaire d'un engrenage ou d'une chaîne. Les cames attaquent des poussoirs qui transmettent le mouvement aux basculeurs par l'intermédiaire de longues tiges. Les basculeurs à leur tour actionnent la soupape pour obtenir l'ouverture. La fermeture est réalisée par un ressort de rappel. C'est le système le plus usité.

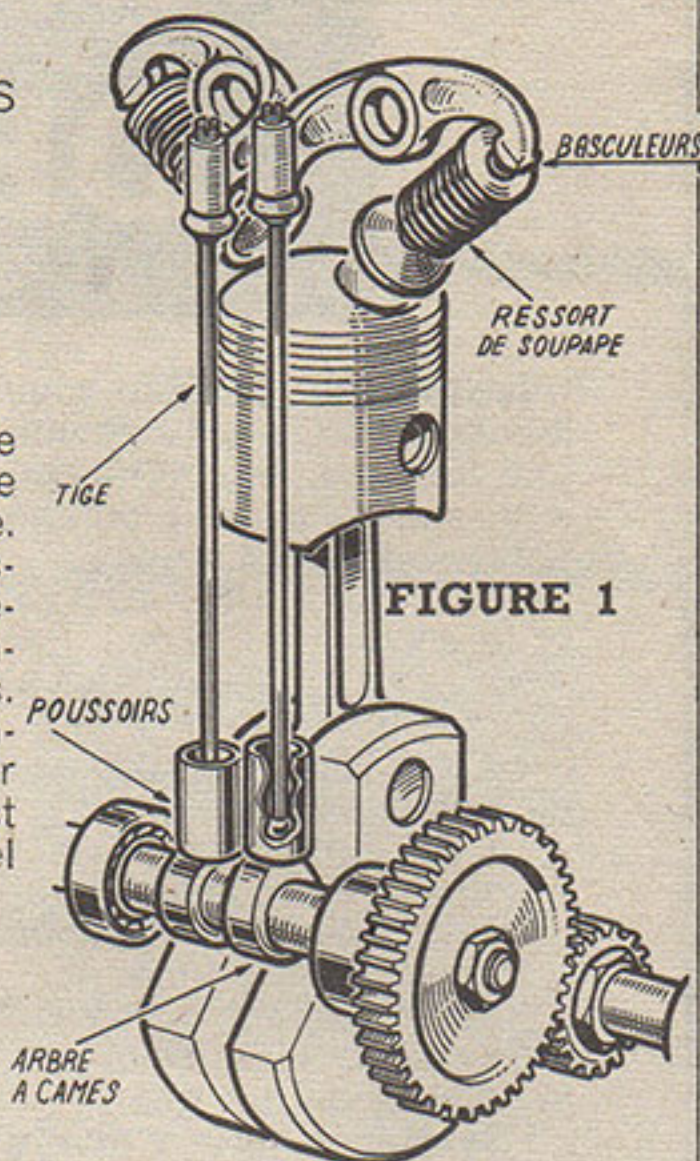


FIGURE 1

b) COMMANDE PAR ARBRE A CAMES EN TÊTE OU SIMPLE A.C.T. (Fig. 2).

L'arbre à cames est placé sur la culasse, et se trouve entraîné par une chaîne, des pignons ou un arbre vertical avec pignons d'angle. Les cames attaquent directement les basculeurs, d'où suppression des tiges. Ce système est utilisé surtout sur les moteurs « sport » et « compétition ». La suppression des tiges permet en effet un régime de rotation plus élevé, pour des raisons que nous analyserons ultérieurement.

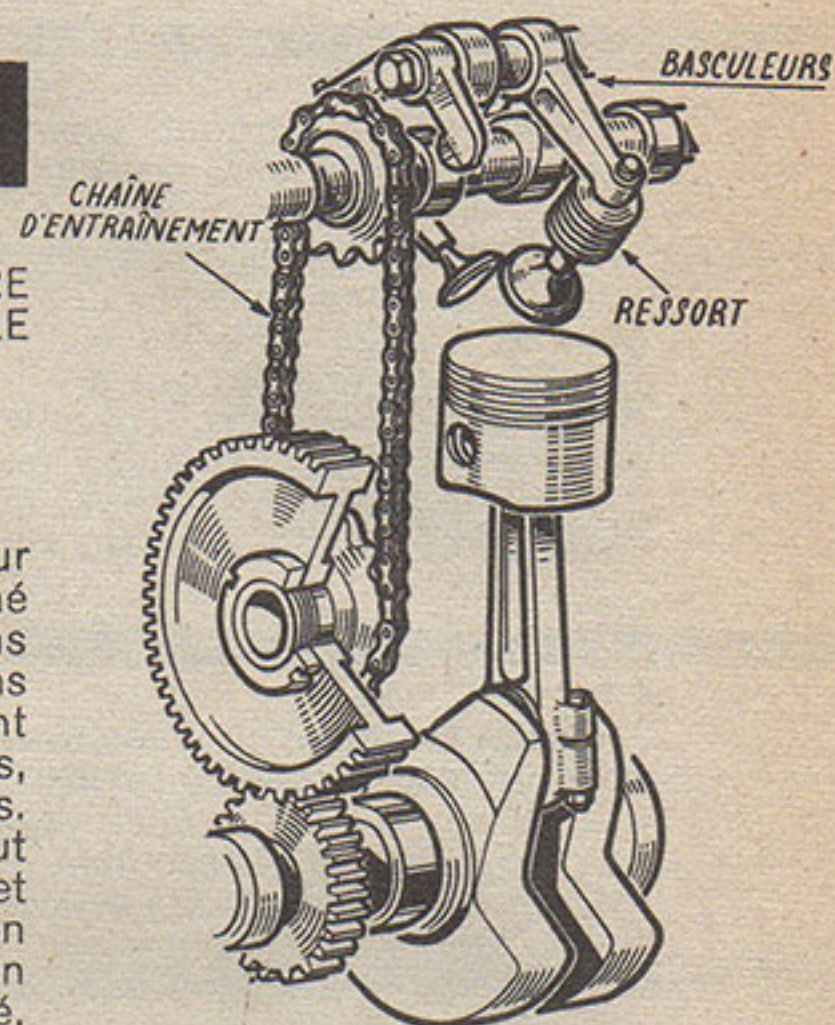


FIGURE 2

c) COMMANDE PAR DOUBLE ARBRE A CAMES EN TÊTE OU DOUBLE A.C.T. (Fig. 3).

Deux arbres à cames sont placés sur la culasse, et attaquent chacun directement une soupape. Les basculeurs sont donc supprimés, et l'on ne trouve plus aucune pièce en mouvement alternatif dans la commande de distribution, ce qui permet des régimes de rotation extrêmement élevés. Cette solution, coûteuse et complexe, n'est utilisée que sur les moteurs de course.

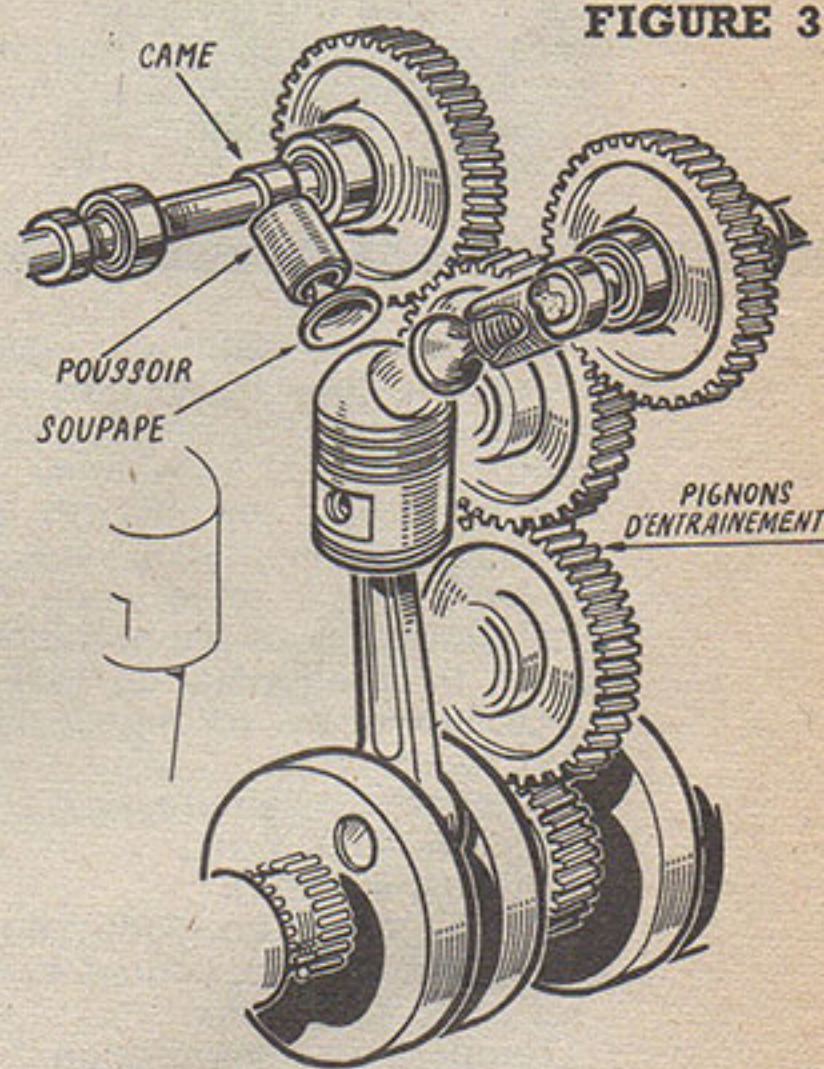


FIGURE 3

## MOTEUR A SOUPAPES LATÉRALES

Ce système de commande (fig. 4) est de moins en moins usité, à cause du mauvais rendement qu'il confère aux moteurs ainsi équipés. Les soupapes, placées latéralement nécessitent un dessus particulier de la chambre d'explosion (fig. 5).

Les cames attaquent les queues de soupapes par l'intermédiaire de poussoirs. Des ressorts rappellent les soupapes.

Cette solution, rustique et d'un réglage facile, convient sur les moteurs à régime lent pour lesquels on ne recherche pas la performance.

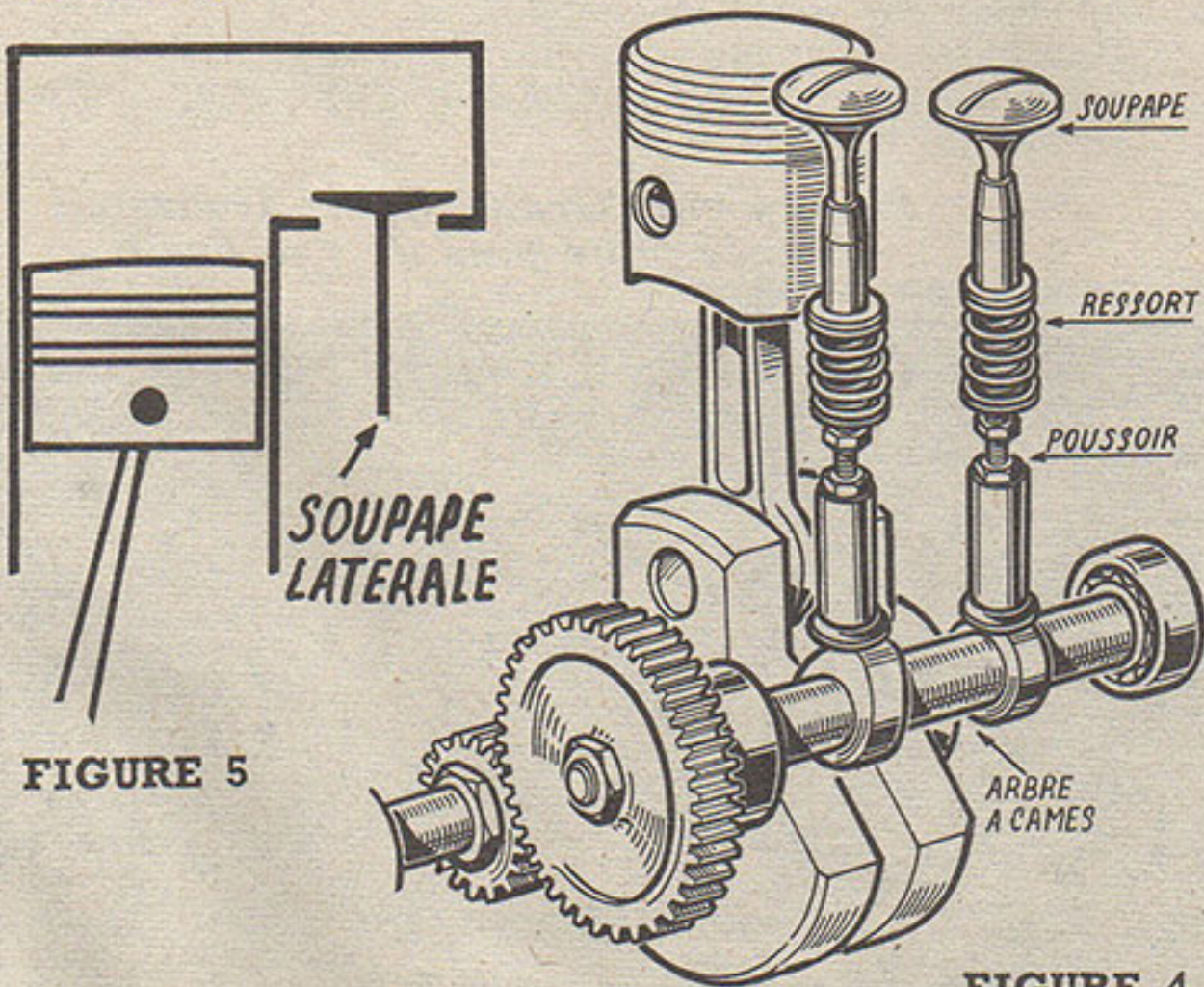


FIGURE 4

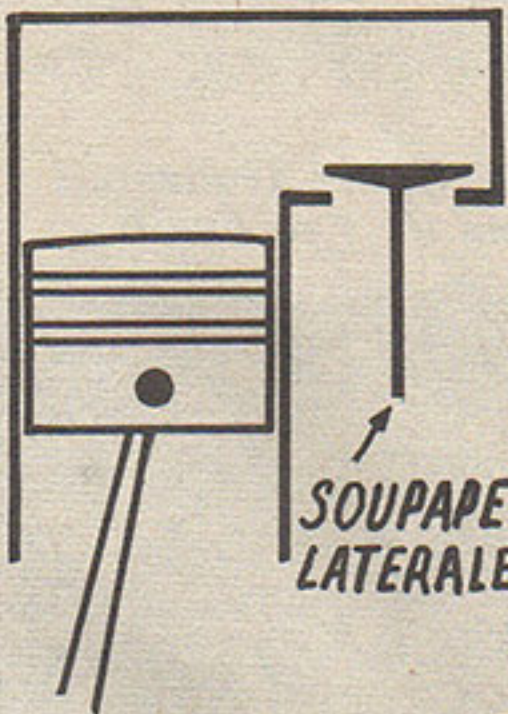


FIGURE 5

## QUELQUES TYPES DE PISTONS

A : piston de quatre-temps, avec segment d'étanchéité en fonte, et segment racleur. Ce dernier racle l'huile en excédent sur les parois du cylindre, qui s'écoule au fond du carter par les trous ménagés dans le segment et la gorge.

B : piston de deux-temps à déflecteur.

C : piston plat pour deux-temps.



**N**OUS continuons de passer en revue les nouveautés de la production italienne; qui s'avèrent particulièrement nombreuses. De 1949 à 1952 le nombre de scooters et motos légères en circulation est passé de 160 742 à 739 957. Pour les cyclo-moteurs on enregistre 128 808 pour 1949 et 399 639 pour 1952. Ces augmentations de chiffres illustrent lar-

gement l'activité de l'industrie italienne. Devant la forte demande de véhicules à moteur, on conçoit pourquoi de nombreux constructeurs s'alignent sur le marché. Poussés par une émulation sportive généralisée, les fabricants présentent des machines légères, maniables, rapides et freinant bien, qui font le bonheur d'une clientèle également sportive.

Cette société fabrique sous licence, le Messerschmitt qu'elle équipe de son moteur 175 cm<sup>3</sup>. Fidèle aux moteurs deux temps nous trouvons une gamme de 125 cm<sup>3</sup>, les NB, GS, SS. Ces modèles suivant leur équipement et leur taux de compression font respectivement 85, 95 et 110 km/h. En catégorie 175 cm<sup>3</sup> deux modèles : le tourisme 9 ch à 6 500 t/mn, vitesse 110 km/h, et le S/30, version sport comprimé à 1-9 donné pour 120 km/h.

## MI-VAL

**Gino Bartali**, le fameux coureur cycliste, confiant dans l'avenir de la moto, construit une 160 cm<sup>3</sup> qui porte son nom.

Le moteur, créé par le neveu de M. Morini, dont la marque est championne d'Italie en 125 cm<sup>3</sup>, est un monocylindre à deux temps.

Alésage 57 mm, course 62 mm.

Allumage par dynamo.

Suspensions : avant, fourche télescopique; arrière, fourche oscillante et amortisseurs hydrauliques.

Embrayage à disques multiples, bain d'huile.

Vitesse horaire 90 km.

## GINO BARTALI

**Alpino** de Stradella est détenteur de trois records mondiaux : en 75 cm<sup>3</sup>, le kilomètre lancé, moyenne : 128 km/h 571; en 50 cm<sup>3</sup>, le kilomètre lancé, moyenne : 91 km/h 591; le mille lancé, moyenne : 90 km/h 405.

De plus, elle a gagné, dans sa catégorie (75 cm<sup>3</sup>), les Six Jours Internationaux de 1951 et 1952

La 50 cm<sup>3</sup> est un monocylindre deux-temps, alésage 38,5, course 42 mm.

Rapport de compression : 1 : 6.

1 ch 5, 4 500 t/mn.

Vitesse 40 km/h.

Le 75 cm<sup>3</sup> est un monocylindre à deux temps.

Alésage 45 mm, course 46 mm.

3 ch 5, 4 900 t/mn.

Rapport de compression 1 : 7.

## ALPINO

**Isothermos** de Milan, sous la marque ISO nous présente une belle gamme de machines, ainsi d'ailleurs qu'une petite voiture à 4 roues.

En 125 cm<sup>3</sup>: l'«ISOMOTO», et le scooter «ISO».

Il s'agit d'un deux-temps à deux pistons, alésage 38 × 2 mm, course 55 mm.

La puissance du scooter est de 6 ch 7 et celle de la moto de 7 ch, à 5 200 t/mn.

La 200 cm<sup>3</sup> est également un deux-temps équipé d'un cylindre à deux pistons.

Alésage 44 × 2 mm, course 64 mm.

10 ch 5 à 4 550 t/mn.

Rapport de compression 1 : 6,7.

Graissage séparé par pompe à réglage synchronisé avec la commande des gaz.

L'**Isetta**, voiture à quatre roues, est équipée du moteur 200 cm<sup>3</sup> pourvu d'un démarreur électrique. Freins hydrauliques, vitesse 85 km/h.

## ISOTHERMOS

**Ariete** présente un scooter avec un châssis en tubes d'acier. Fourche à roue tirée.

Le moteur est un 150 cm<sup>3</sup>, monocylindre, deux temps, constituant un bloc unique avec la transmission et la roue AR.

Alésage 57 mm, course 58 mm.

7 ch 5 à 5 200 t/mn, quatre vitesses.

Embrayage monodisque à sec.

Allumage par volant magnétique.

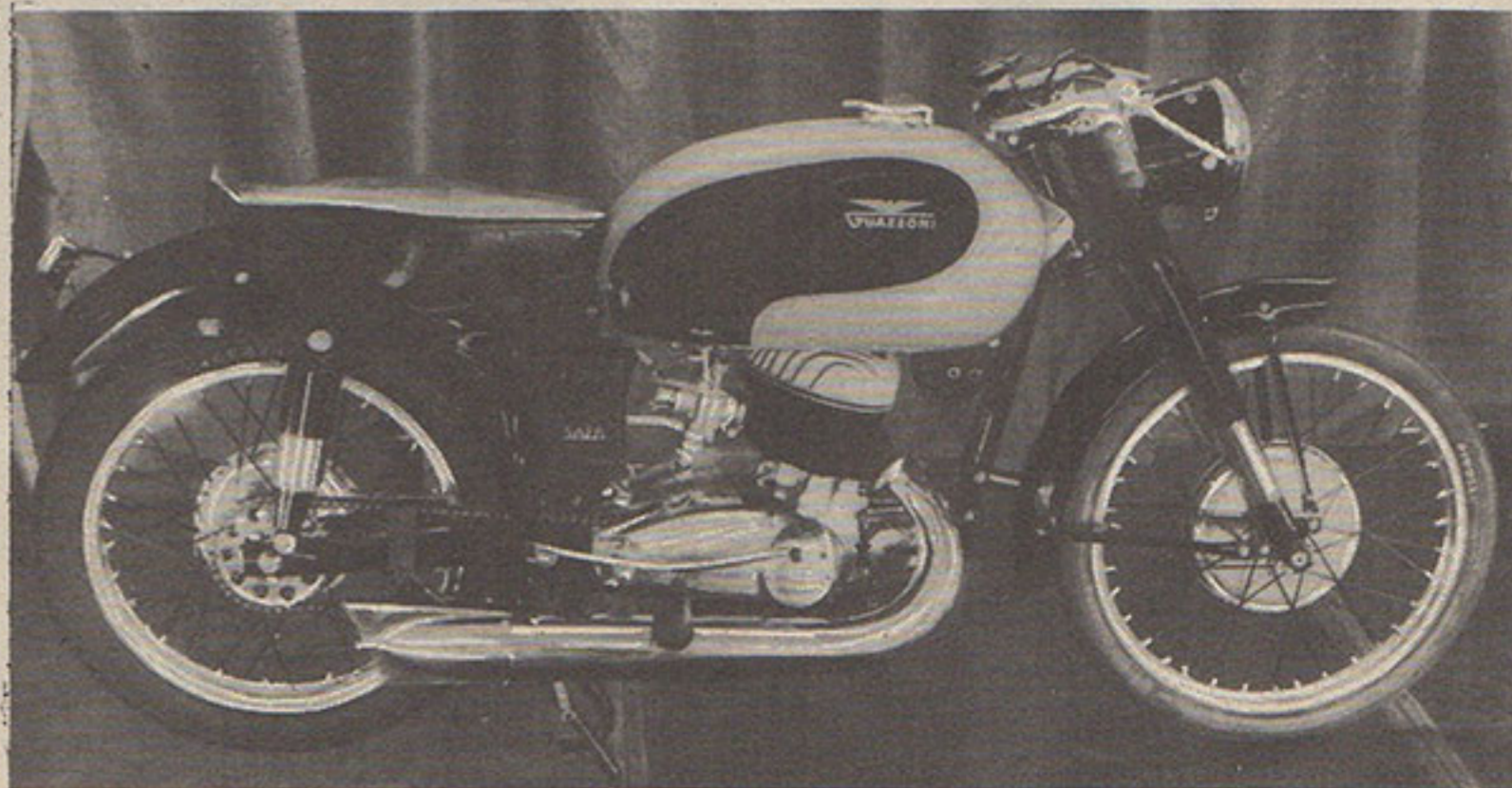
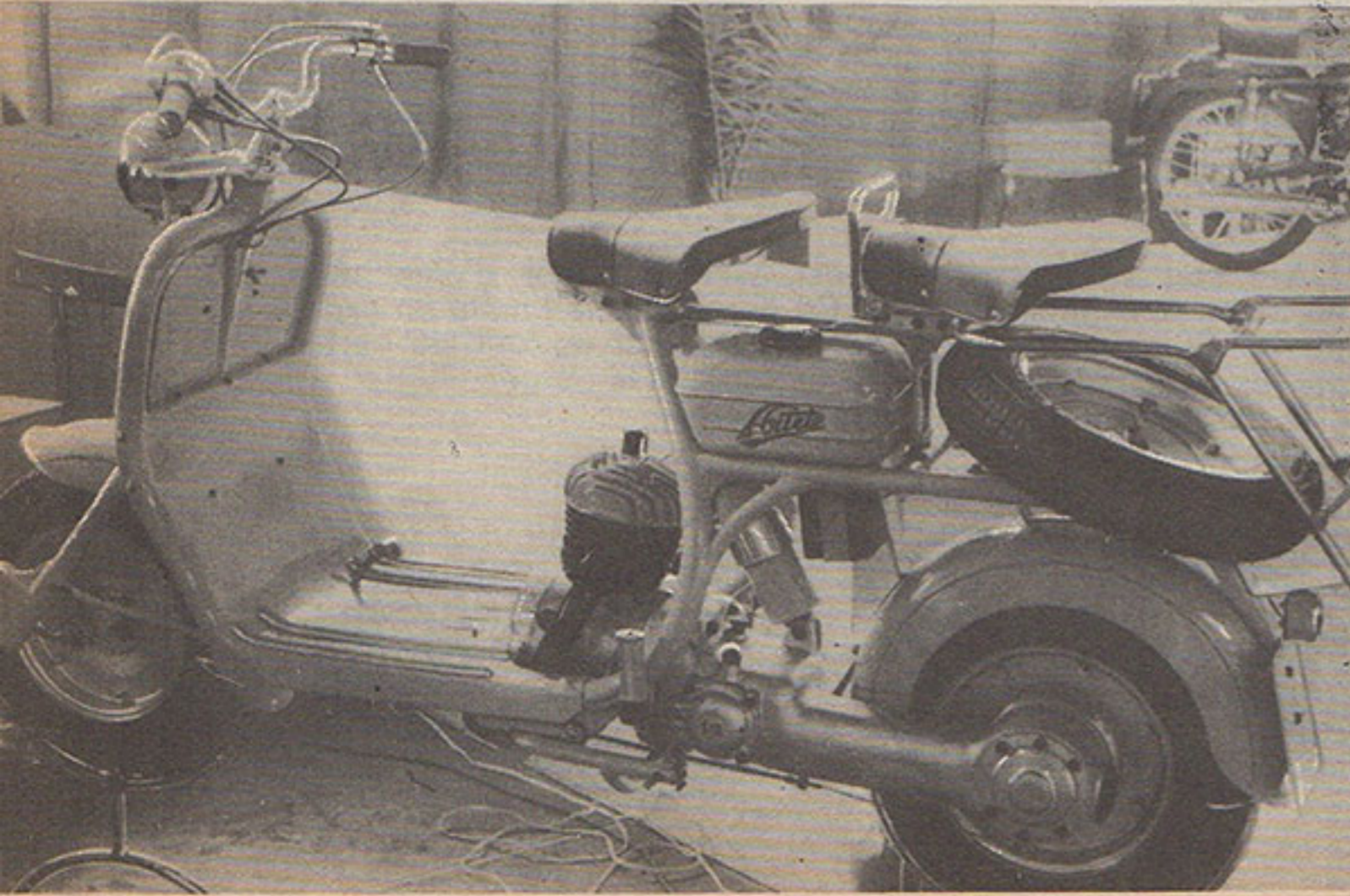
Transmission par un arbre travaillant à la torsion.

Suspensions AV et AR par bloc de caoutchouc spécial.

Vitesse : 85 km/h.

## ARIETE

La 175 cm<sup>3</sup> Grand-Sport Guazzoni donnée pour plus de 130 km/h.



← L'Ariete est un scooter 150 cm<sup>3</sup> à transmission par arbre.

**Guazzoni** de Milan, présente deux 150 cm<sup>3</sup> et deux 175 cm<sup>3</sup>.

## **GUAZZONI**

Une 150 cm<sup>3</sup> tourisme, deux temps.

Alésage : 56, course 62 mm, 4 vitesses. Allumage par dynamo.

Suspensions : AV télescopique; AR fourche oscillante; amortisseurs hydrauliques. Vitesse : 90 km/h.

La 150 cm<sup>3</sup> Griffio a un moteur horizontal. La suspension AV est à bras oscillants avec roue poussée, AR à fourche oscillante.

La 175 cm<sup>3</sup> se fait en Grand Tourisme et Bol d'Or, la première avec une vitesse horaire de 125 km, et la seconde 135 km.

**Aermacchi** construit une 125 cm<sup>3</sup>, une 250 cm<sup>3</sup> et un trimoteur. Les 125 ont été exposés au Salon de Paris ainsi que la 250 cm<sup>3</sup>, dont le cadre est en tubes soudés, équipée d'un moteur deux temps, deux cylindres parallèles horizontaux oscillants.

## **AERMACCHI**

Régime maximum 5 000 t/mn, 10 ch.

Allumage par volant magnétique. Embrayage à sec sur l'arbre moteur, quatre vitesses. Suspensions : AV, à balancier, amortisseurs à friction; AR, oscillante. Vitesse horaire : 105 km.

Le tri Macchi, équipé d'un moteur de 750 cm<sup>3</sup>, deux cylindres juxtaposés, quatre temps, est le plus puissant de la production italienne avec une charge utile de 1 500 kg.

La très ancienne marque **Balsamo-Miller** fabrique neuf types de machines allant de la 125 cm<sup>3</sup> à la 250 cm<sup>3</sup>.

## **BALSAMO-MILLER**

Nous examinerons les types sport.

**125 cm<sup>3</sup>** : deux temps, alésage 52, course 58, trois vitesses, 5 000 t/m, 5 ch 5.

Cadre élastique, avec fourche arrière oscillante à suspensions télescopiques et amortisseurs hydrauliques. Fourche AV télescopique.

**175 cm<sup>3</sup>** : deux temps, alésage 58, course 66 mm, quatre vitesses, 5 000 t/mn, 8 ch 6. Mêmes suspensions que la 125 cm<sup>3</sup>.

**200 cm<sup>3</sup>** : deux temps, alésage 59, course 72 mm, quatre vitesses.

**250 cm<sup>3</sup>** : quatre temps, alésage 62,5, course 81, soupapes en tête, quatre vitesses. Cadre élastique Miller.

Fourche AV télescopique, et AR oscillante.

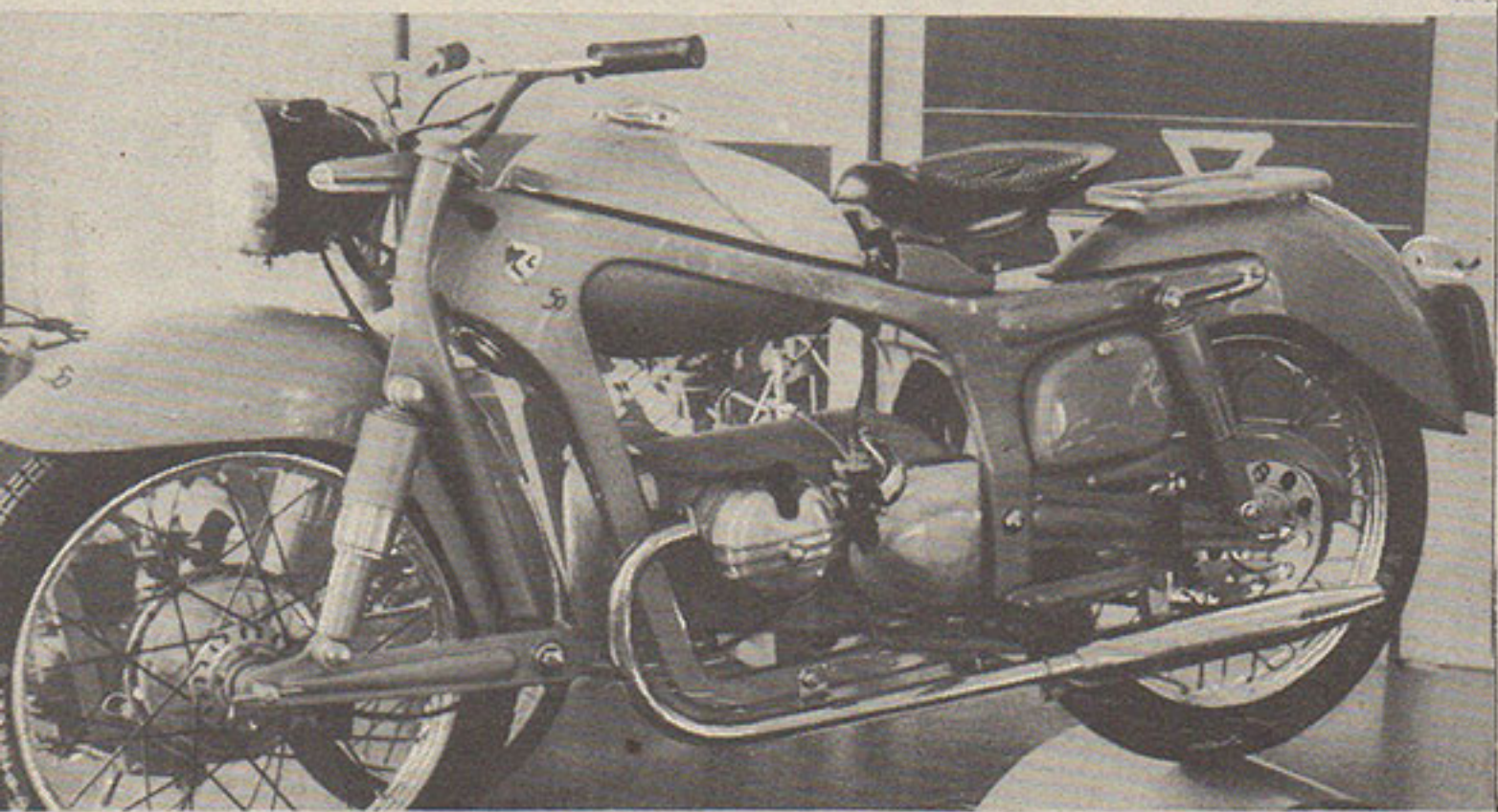
Encore une usine d'aviation venue à la moto : **Caproni**.

## **CAPRONI**

Après le Capriolo 75 cm<sup>3</sup>, le Capriolo Cento 50.

C'est un 150 cm<sup>3</sup>, quatre temps, deux cylindres flat-twin, arbre à cames en tête, quatre vitesses, 6 000 t/mn, 8 ch.

Le cadre est en tôle emboutie avec fourche AV Earles, à



La « Cento 50 » fabriquée par Caproni. Cette 150 cm<sup>3</sup> est une bicylindre quatre temps en flat-twin.

bras oscillants, amortisseurs hydrauliques, suspension oscillante à l'AR. Vitesse : 100 km/h. Une 200 cm<sup>3</sup> et une 250 cm<sup>3</sup> sont équipées des moteurs N.S.U., 200 cm<sup>3</sup>, deux temps et 250 cm<sup>3</sup>, quatre temps.

**Ferrari**, aucun lien de parenté avec la marque de voitures de courses, présente une 150 cm<sup>3</sup> deux temps en sport et tourisme et une 175 cm<sup>3</sup> bicylindre, arbre à cames en tête, quatre vitesses. Allumage par volant magnétique 6 000 t/mn, 11 ch 5. Suspensions hydrauliques. Vitesse horaire, 120 km.

## **FERRARI**

La 75 cm<sup>3</sup> compétition **Ceccato** qui, au kilomètre lancé à Monza, en novembre dernier, a réalisé 114 km/h 285 est un simple arbre quatre temps avec un carénage à l'avant.

## **CECCATO**

Fourche télescopique à l'avant et oscillante à l'arrière, quatre vitesses.

La 125 cm<sup>3</sup> sport est également une quatre-temps ainsi d'ailleurs que la 175 cm<sup>3</sup>. A noter dans cette cylindrée les très larges ailettes du cylindre.

Mais nous n'avons pas oublié les deux fabriques de 125 cm<sup>3</sup>, que de stricts réglages ne nous ont pas permis de voir sur les circuits : **Morini** et **Mondial**.

## **MORINI**

La moto Morini a vraiment été créée par la volonté et les sacrifices d'un seul homme : Alfonso Morini.

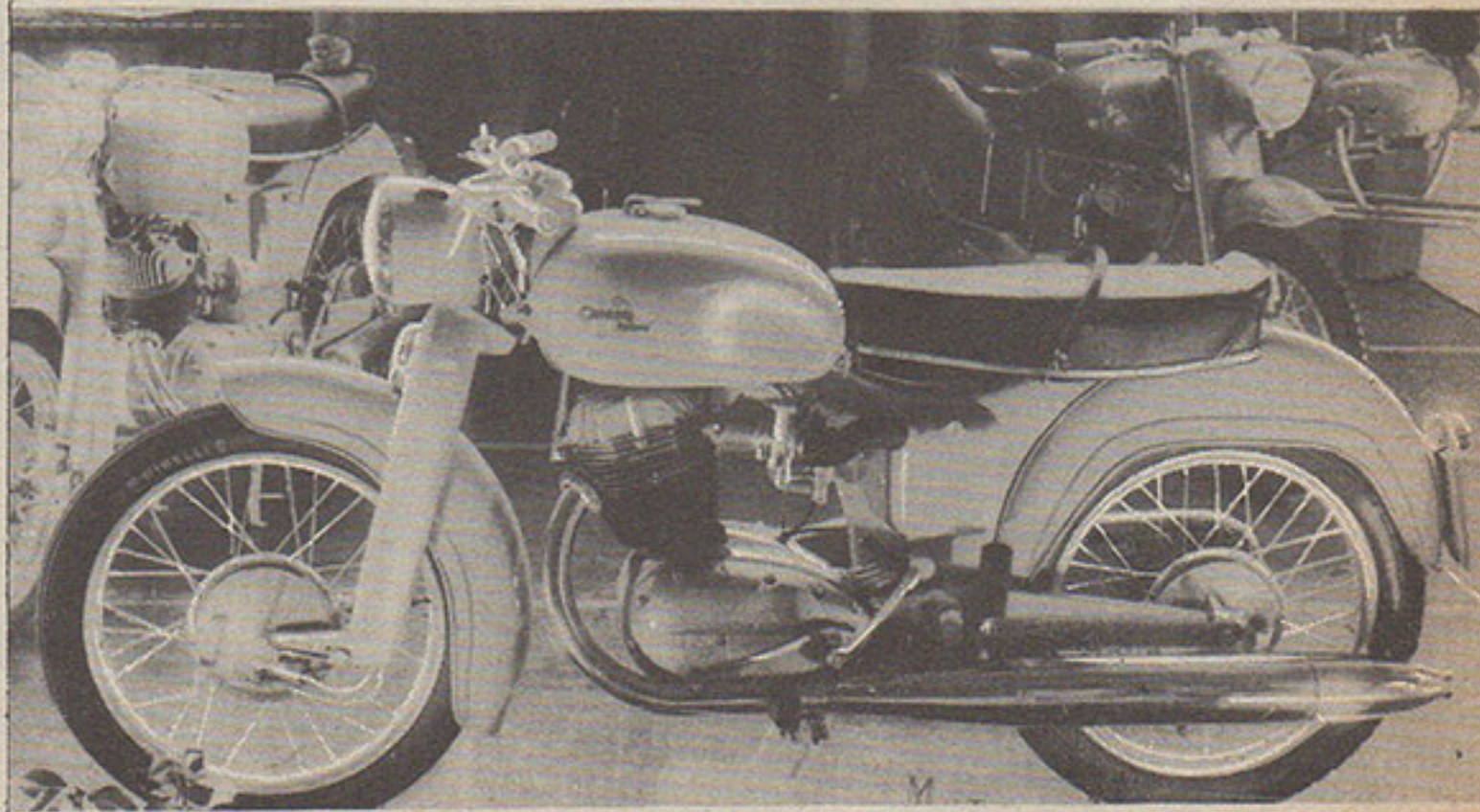
La 125 cm<sup>3</sup> course est championne d'Italie avec Mendogni, après avoir eu ce même titre en 1948 avec Masetti.

C'est un simple arbre avec un alésage de 52 mm et course 58 mm.

Une puissance de 16 ch à 9 800 t/mn.

Le poids est de 85 kg seulement. La transmission primaire se fait par chaîne.

La dernière née est la 175 cm<sup>3</sup>, monocylindre, quatre temps, alésage 60, course 61. Rapport de compression 1 : 6,5. 6 200 t/mn, 8 ch 5. Cylindre en fonte au nickel-chrome, culasse en aluminium avec sièges des soupapes rapportés. Distribution à soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs.

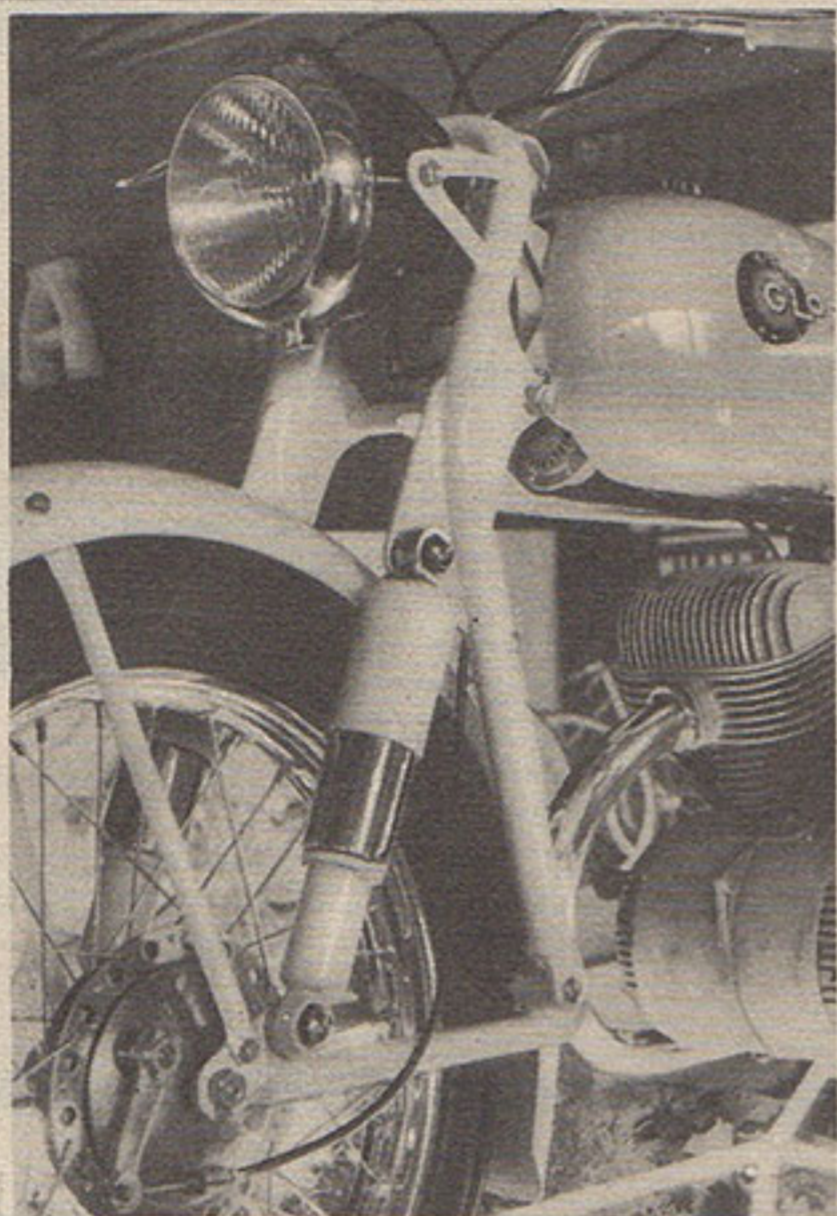


Caproni présentait également une 250 cm<sup>3</sup> à moteur N.S.U.

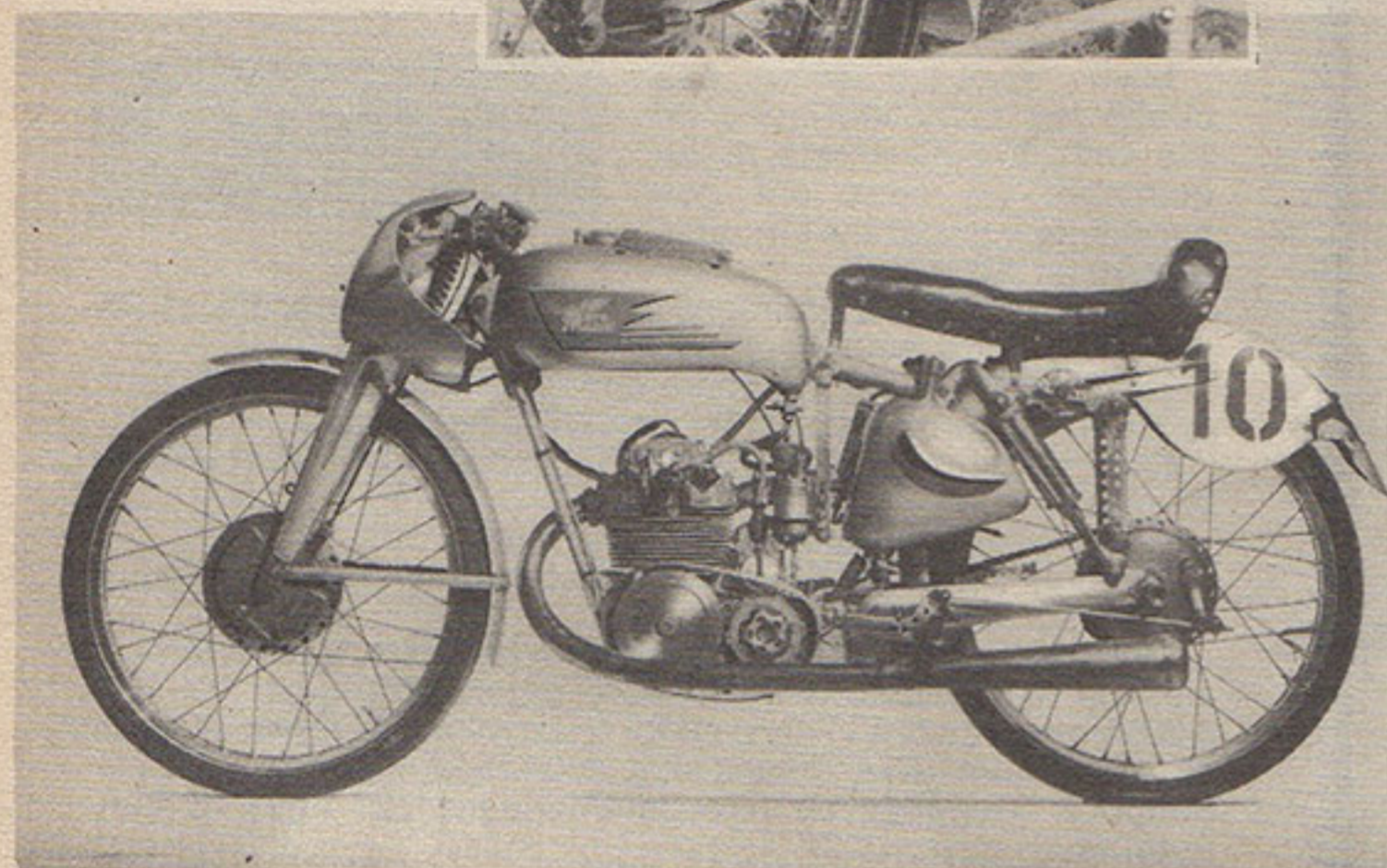
Quant à Mondial, son nouveau 175 cm<sup>3</sup> Sport A.C.T. a fait sensation, et comptait parmi les plus jolies machines du Salon. Cette machine apparaît en fait comme un véritable engin de compétition, et obtiendra à ce titre les faveurs de plus d'un coureur.

## MONDIAL

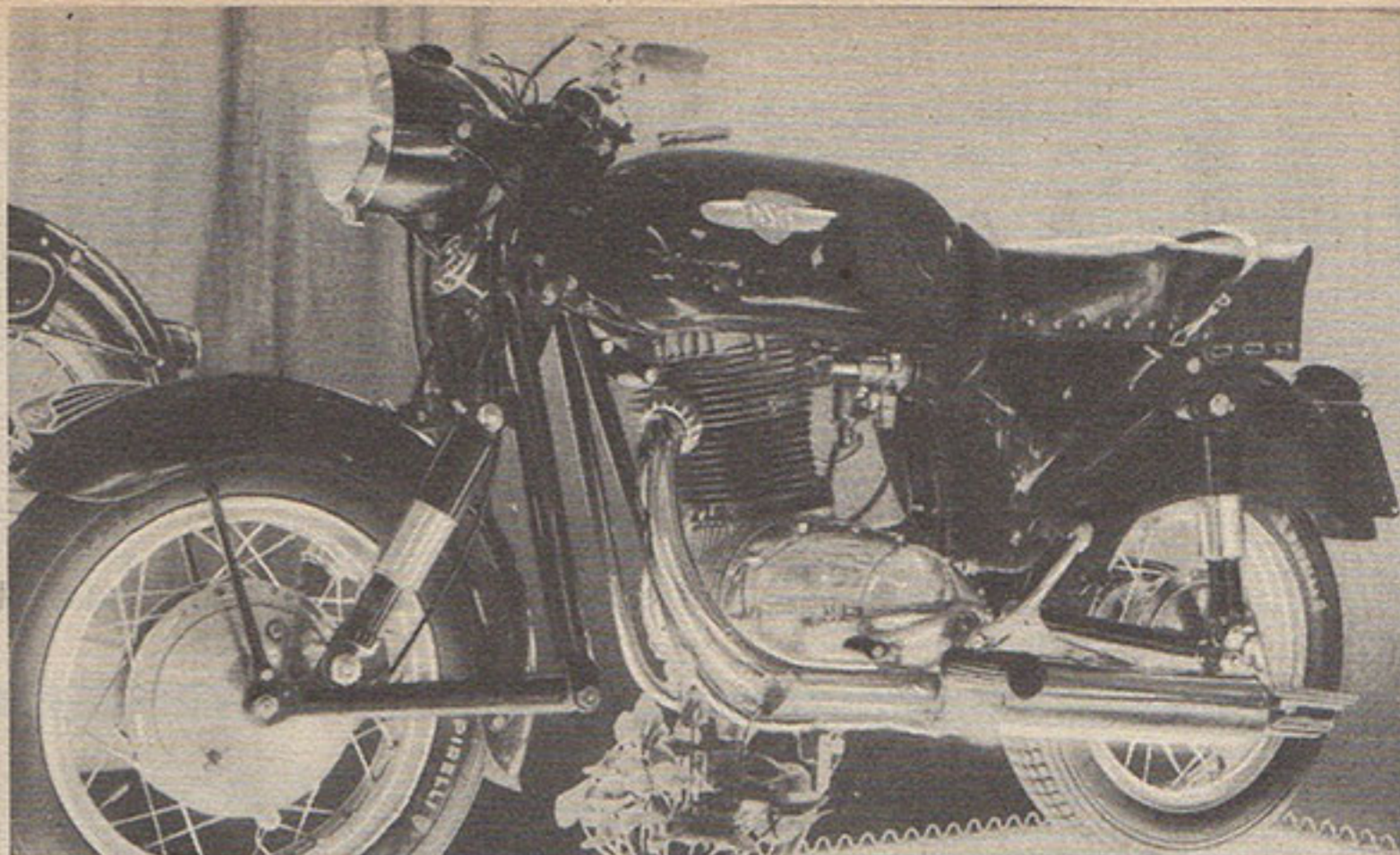
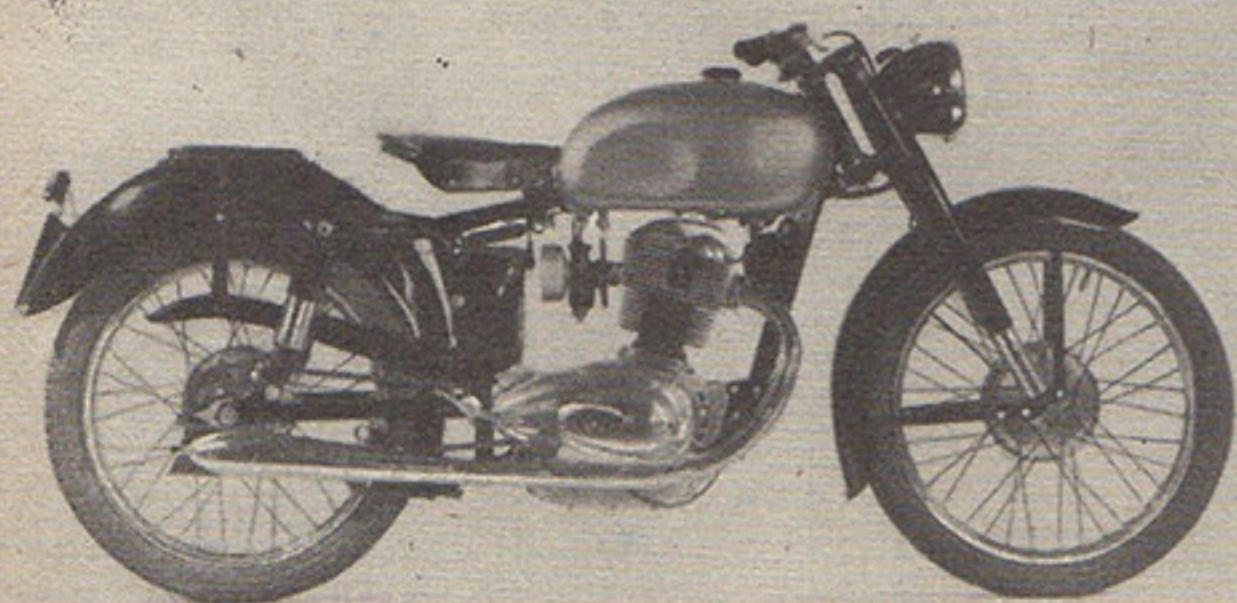
*Fourche intéressante sur la 100 cm<sup>3</sup> Gloria*



*La Morini 125 cm<sup>3</sup> de course.*



*La 175 cm<sup>3</sup> Morini type tourisme*

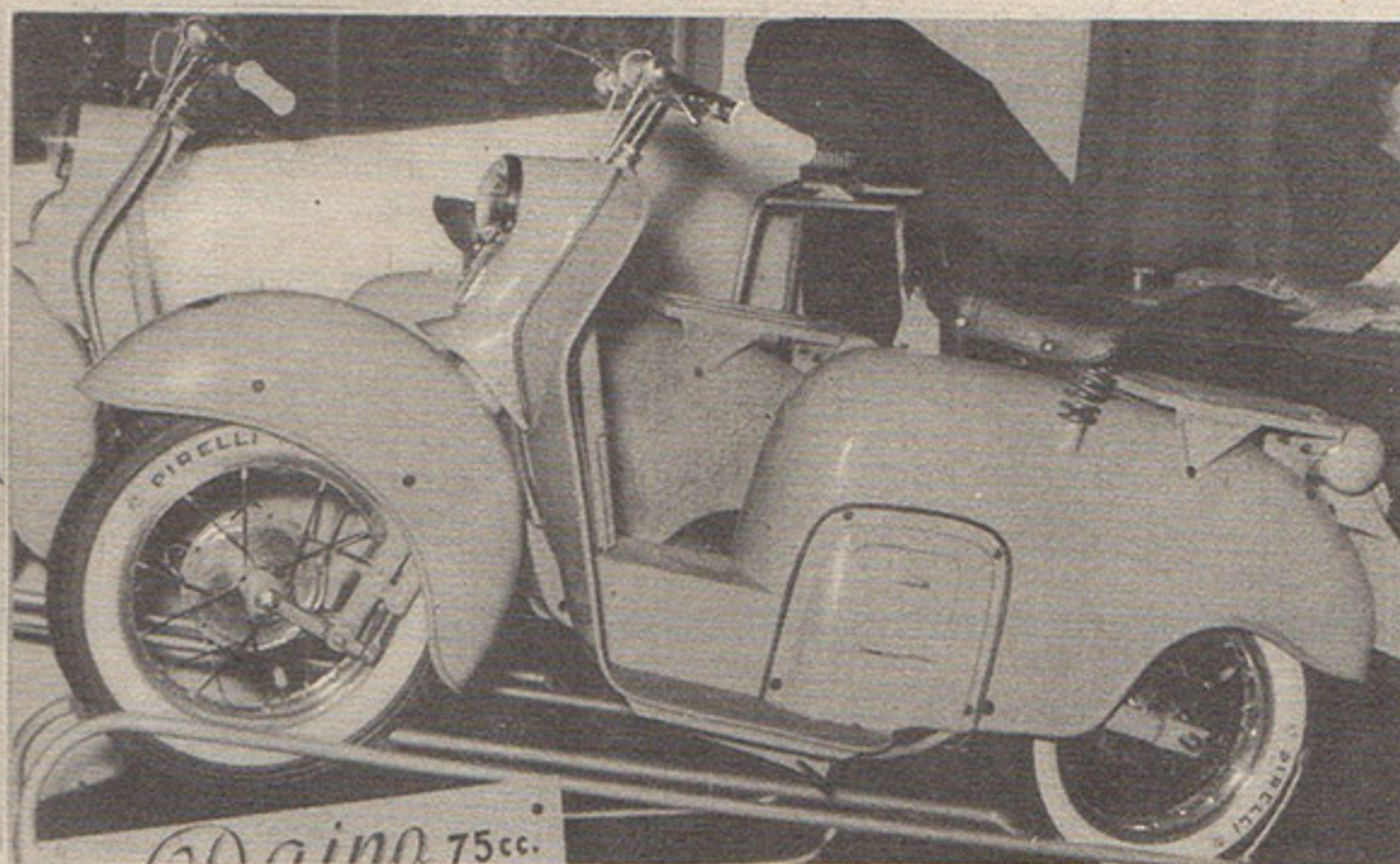


*La N.S.U. Max version italienne.*

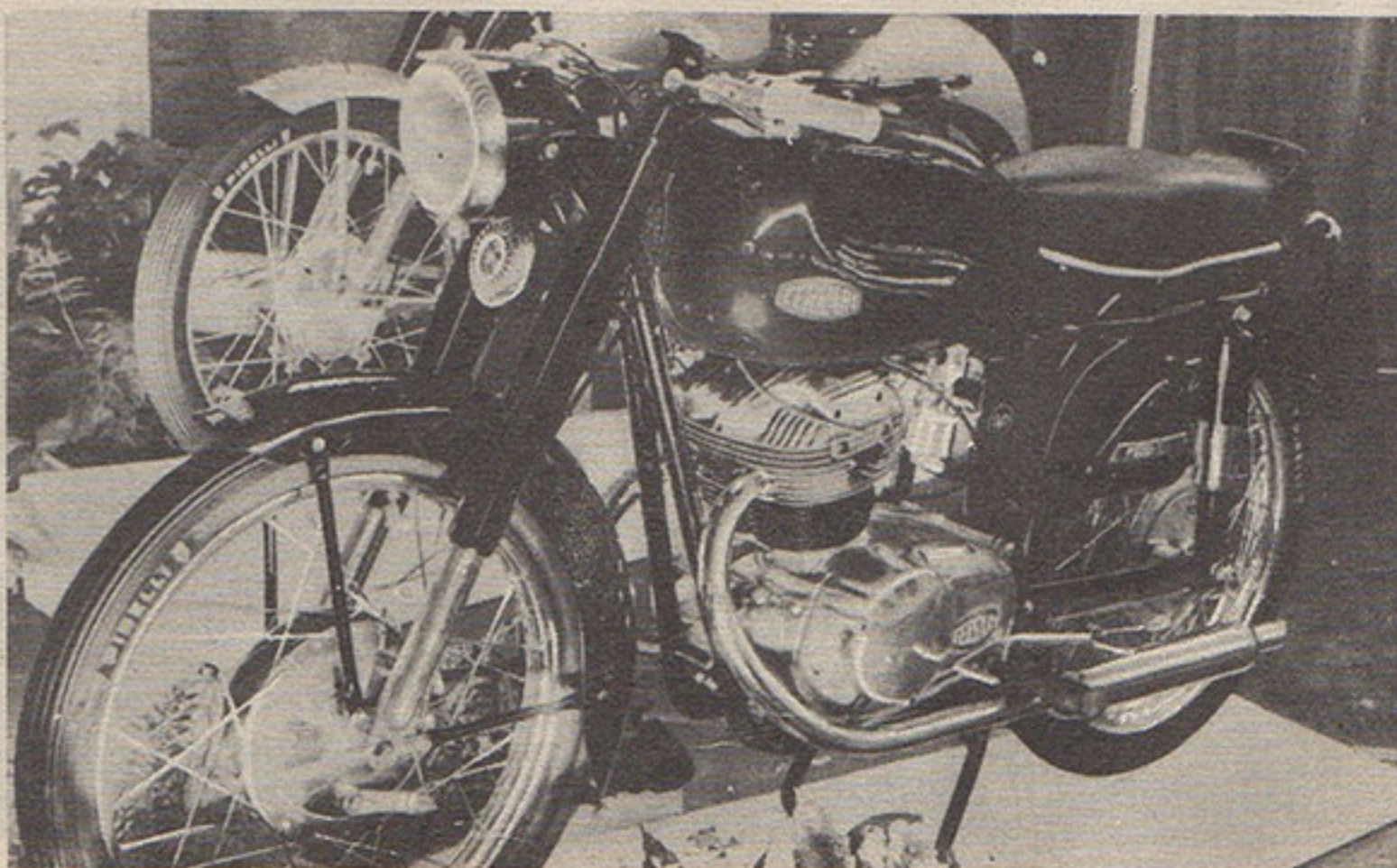
**A** nouveau, le Salone di Milano a mis l'accent sur la prodigieuse vitalité de l'industrie motocycliste italienne, et les chiffres cités en début d'article infirment magistralement certaine légende complaisamment répandue, qui veut que la belle mécanique italienne reste souvent à l'état d'exemplaires uniques, du fait d'un prix de revient trop élevé. La preuve semble nettement administrée que la qualité sous toutes ses formes est viable, et ceci est tellement vrai que l'on se demande quelles machines originaires de l'étranger pourraient s'implanter avec succès en Italie. Le motocycliste transalpin, trop habitué à une mécanique de classe, méprise les productions étrangères et reste fidèle à sa devise : « Belle mécanique, bonne mécanique ».

H. CINTIOLI.

*Un scooter 75 cm<sup>3</sup> deux temps : le Daina.*

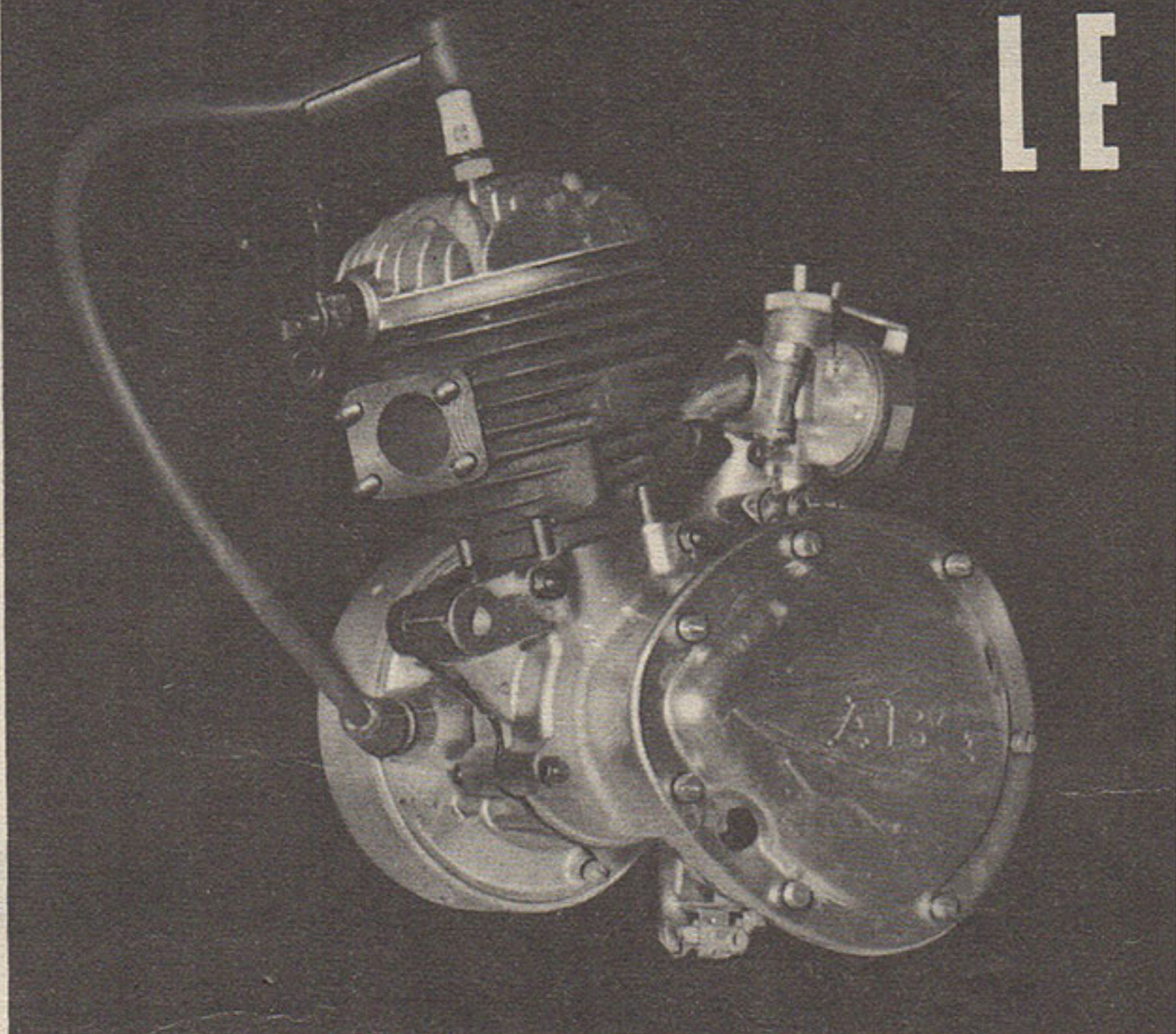


*La Ferrari est une jolie 175 cm<sup>3</sup> bicylindre quatre temps à soupapes en tête.*





# LE 50 cm<sup>3</sup> VAP



Le moteur auxiliaire VAP existe en 3 versions : le modèle A, le plus simple, avec dispositif permettant de désaccoupler le moteur ;  
le modèle B, avec embrayage ;  
Le modèle G, avec embrayage et boîte deux vitesses.

Ces 3 modèles conservent le même aspect extérieur et la même fixation au cadre. Ils sont repérés par les lettres A, B ou G poinçonnées sur le carter. Il est à noter que seuls les moteurs B et G sont fabriqués en chaîne, le moteur A étant obtenu à partir de l'un ou l'autre, en supprimant l'embrayage et la boîte de vitesses.

## CARACTÉRISTIQUES COMMUNES

### CYLINDRE, CULASSE, CARTERS.

Le VAP est un deux-temps à double transfert se présentant sous forme d'un bloc-moteur compact. Le cylindre est en fonte et comporte une lumière d'admission, une d'échappement, et deux transferts latéraux. La culasse en alliage léger, montée sans joint, est munie d'un décompresseur. Quatre colonnettes, vissées dans le carter, maintiennent cylindre et culasse, et quatre écrous borgnes assurent un serrage convenable. Un joint est interposé entre le cylindre et le carter.

La partie basse se comporte de deux demi-carters en alliage léger. Le demi-carter droit reçoit le stator du volant magnétique, le demi-carter gauche, plus profond, abrite les engrenages de la boîte (sur le modèle G seulement). Extérieurement, il est coiffé d'un couvercle maintenu par sept vis, masquant la transmission primaire, et le système d'accouplement (modèle A) ou d'embrayage (modèle B et G).

### EMBIELLAGE ET TRANSMISSION PRIMAIRE

Le vilebrequin de 15 mm de diamètre comprend deux contrepoids d'équilibrage, et tourne sur deux roulements à billes de 15 x 35 x 11, emmanché à chaud dans chaque demi-carter. L'étanchéité du carter-moteur est assurée, côté volant magnétique, par un joint en caoutchouc maintenu dans le stator, et côté transmission primaire par une rondelle spéciale et une rondelle d'appui. L'arbre gauche du vilebrequin reçoit le pignon de transmission primaire, à taille oblique, monté sur cannelures

et bloqué par un écrou et une rondelle-frein. L'arbre droit se termine par un cône sur lequel s'emmanche le rotor du volant; le blocage du rotor s'effectue par un écrou, faisant également office d'arrache volant, grâce à une bague fileté concentrique vissée dans le rotor. Le maneton est emmanché à force dans les contrepoids. La tête de bielle tourillonne sur une rangée d'aiguilles de 2,5 x 9,8; ainsi que les pieds de bielle (aiguille de 2 x 9,8); l'axe de piston monté dur est maintenu par deux circlips.

Le piston en alliage léger, légèrement bombé,

## CARACTÉRISTIQUE PARTICULIÈRE AU MOTEUR A

Le moteur A, ainsi que nous l'avons vu, ne possède pas d'embrayage, mais un système mécanique permettant d'accoupler ou désaccoupler le moteur, réalisé comme suit : (fig. 1).

L'arbre sur lequel est monté le pignon de sortie se termine à son extrémité, côté couronne de transmission primaire, par un disque percé de six trous. Cet arbre tourne à droite sur un roulement à billes de 15 x 32 x 8, emmanché à chaud dans le carter; à gauche, il passe à l'intérieur du réducteur. Celui-ci tourne librement sur cet arbre (acier sur acier); extérieurement, il est supporté par un roulement à billes de 20 x 42 x 8, emmanché à chaud dans le carter. Le réducteur est percé de six trous. A l'intérieur de l'arbre coulisse une tige solidaire d'un second disque portant six tétons.

Lorsque le moteur entraîne le pignon de sortie,

comporte deux segments d'étanchéité; il est du type distributeur : deux lumières ménagées dans sa jupe, au-dessus de l'axe permettent le passage des gaz frais du carter dans le cylindre, lorsqu'elles viennent en regard du départ du canal de transfert.

La transmission primaire s'effectue par pignons à taille oblique : un pignon entraîneur et une couronne réceptrice. Un carter étanche permet un fonctionnement en bain d'huile.

### ALLUMAGE

L'allumage est assuré par un volant magnétique type 4 VG S.150. Le stator maintenu sur le carter droit par deux vis, comporte une bobine d'allumage, une bobine d'éclairage, un condensateur, et le système de rupteurs; un tampon graisseur assure la lubrification de la came du rotor. La bougie reçoit le courant par l'intermédiaire d'une borne vissée derrière le stator et d'un fil muni d'un capuchon aux deux extrémités. Le rotor (sens de rotation à gauche) possède deux ouvertures permettant de régler les vis platinees. Un couvercle maintenu par un joint, masque ces ouvertures.

### CARBURATEUR

Le carburateur utilisé est soit un Zenith type 12 MS, ou un ABG VIEL. Le Zenith est équipé d'un volet d'air à commande manuelle, alors que celui de l'ABG-VIEL dispose d'un système de retour automatique.

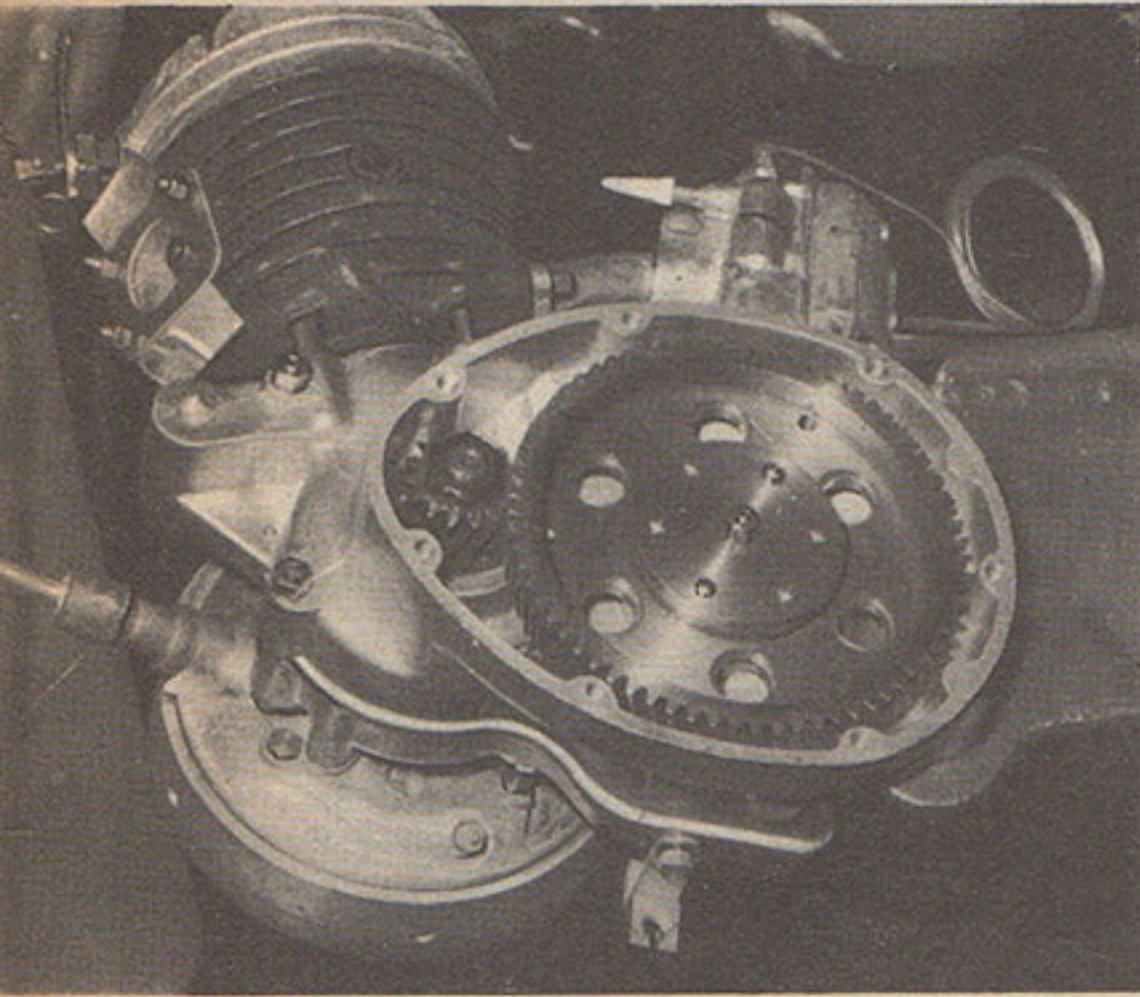
### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

communes (A B et G)

Course-alésage : 38 x 40.  
Cylindrée : 49 cm<sup>3</sup>.  
Rapport volumétrique : 6,5 à 1.  
Puissance : 1 ch 5.  
Régime maximum : 5 000 t/mn.  
Avance à l'allumage : 3 mm avant P M H.  
Carburateur ABG-VIEL : gicleur 58.  
Carburateur Zenith 12 MS : gicleur 50.  
Dimensions des roulements :  
Vilebrequin : 15 x 35 x 11.  
Tête de bielle : 22 aiguilles de 2,5 x 9,8.  
Pieds de bielle : 19 aiguilles de 2 x 9,8.  
Démultiplication de la transmission primaire 4,53.

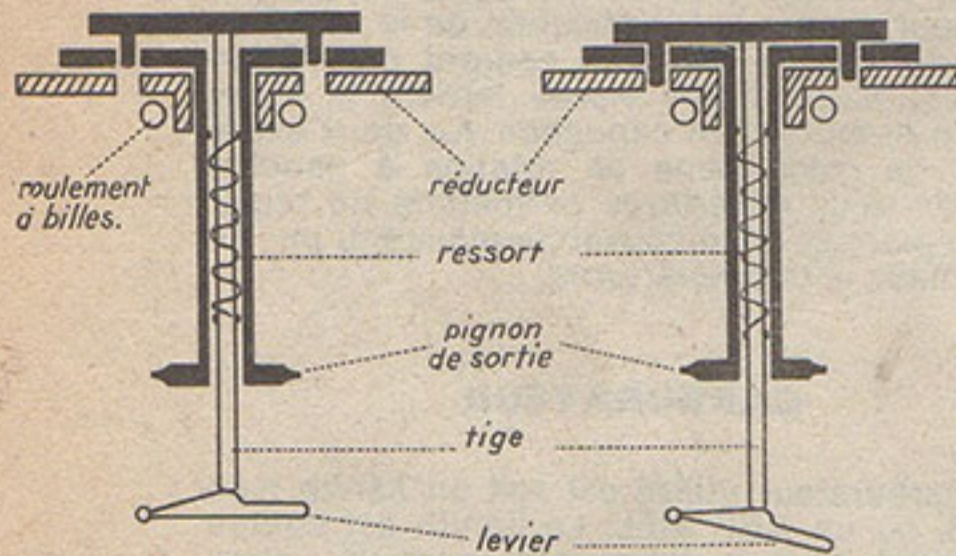
les tétons du disque n° 1 sont engagés dans les trous du disque n° 2 et dans ceux du réducteur. Pour désaccoupler le moteur, une pression sur un petit levier de commande extérieur repousse le disque porte-tétons, par l'intermédiaire de la tige interne. La couronne de transmission primaire se trouve ainsi libérée et tourne librement sur l'arbre sans entraîner celui-ci. En repoussant le disque n° 1, la tige comprime un ressort; celui-ci, lorsque le levier de commande est remis à la position d'accouplement, rappelle la tige et le disque n° 1, et sa pression permet l'engagement des tétons lorsque les trous du réducteur se trouvent en concordance.

Signalons que ce système ne peut être actionné qu'à l'arrêt, le dégagement des tétons ne pouvant s'effectuer que lorsque le couple subi par le réducteur est nul.

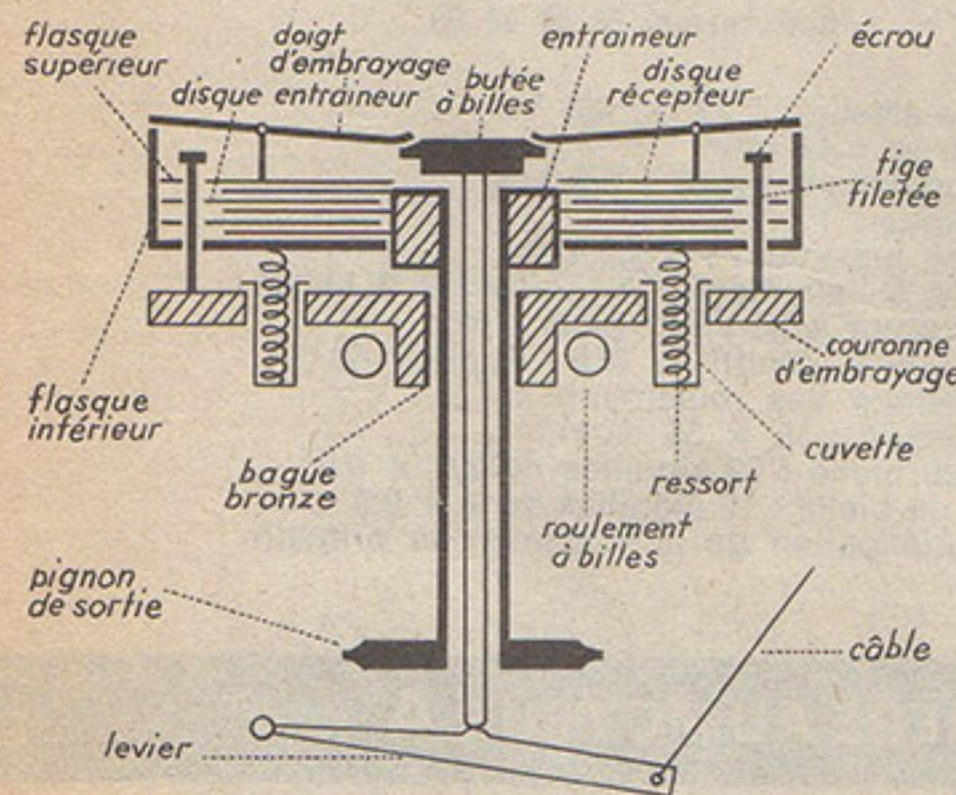


**Transmission primaire et système d'accouplement du moteur A.**

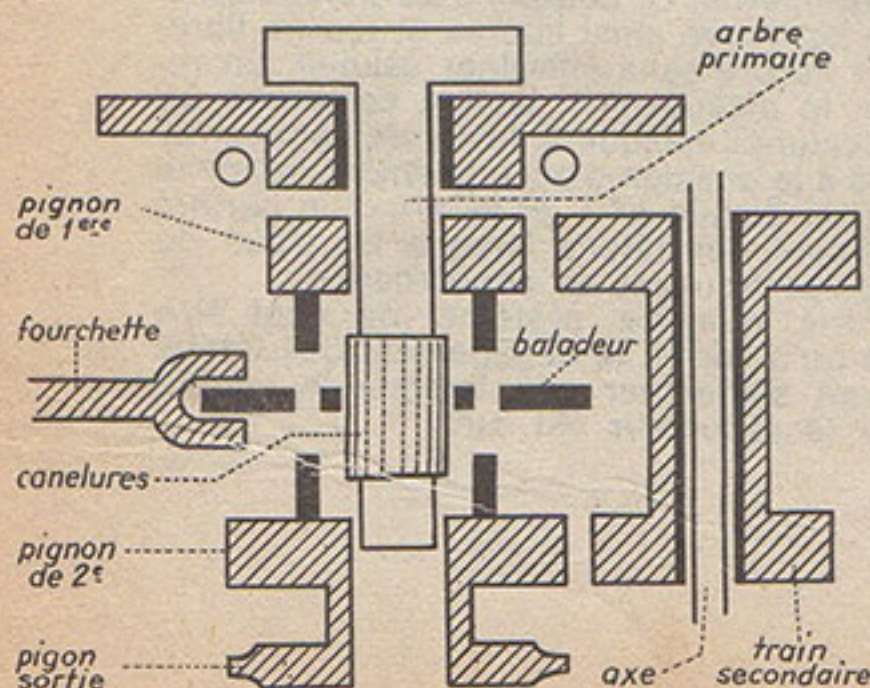
**Fig. 1. Moteur A désaccouplé et accouplé.**



**Fig. 2. L'embrayage (moteur B et G).**



**Fig. 3. Boîte de vitesses (moteur G).**



## CARACTÉRISTIQUE PARTICULIÈRE AU MOTEUR B

Le moteur B possède un embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile. Il est constitué comme suit : (fig. 2) sur l'arbre portant pignon de sortie tourne librement la couronne d'embrayage, sur bague bronze. Cette couronne, supportée extérieurement par un roulement à billes emmanché à chaud dans le carter (même montage que moteur A), porte trois tiges filetées. Solidaire grâce à des cannelures de l'arbre, un entraîneur à crénaux, maintenu par un circlips, reçoit les trois disques récepteurs en acier. Les deux disques entraîneurs sont solidaires de la couronne par trois encoches s'engageant dans les tiges filetées.

Les six ressorts de poussée prennent appui dans des cuvettes engagées dans les trous du réducteur. Un flasque inférieur, portant trois ergots externes, et solidaire du réducteur, comprime ces ressorts.

Un flasque supérieur, portant trois doigts articulés actionnés par une butée à billes dont le déplacement est commandé par une tige passant à l'intérieur de l'arbre coiffe tout le

système de disques et s'enfile sur les tiges filetées du réducteur. Trois écrous maintiennent le tout en place, en assurant le bandage des ressorts. Les ergots du flasque inférieur s'engagent dans trois fentes prévues dans le flasque supérieur. Au moment du débrayage, les doigts du flasque supérieur, poussés par la butée à bille, viennent en appui sur les ergots du flasque inférieur et repoussent celui-ci, comprimant à fond les ressorts, et libérant les disques. La couronne d'embrayage tourne alors folle sur l'arbre. En relâchant l'embrayage, les ressorts repoussent le flasque inférieur et rétablissent la friction entre les disques.

Il est à noter que cet embrayage ne possède pas de réglage particulier permettant d'augmenter ou de diminuer la pression des ressorts. Les trois écrous maintenant le flasque supérieur doivent être vissés à fond, la longueur de filetage des tiges solidaires de la couronne d'embrayage étant calculée de sorte que, les écrous serrés à fond, les ressorts conservent une course suffisante pour permettre le débrayage, tout en assurant une friction correcte.

## CARACTÉRISTIQUE PARTICULIÈRE AU MOTEUR G

Le moteur G est équipé d'une boîte deux vitesses. Ainsi que nous l'avons mentionné au chapitre « Caractéristiques communes », les carters restent les mêmes, leur volume intérieur permettant de loger le système d'engrenages.

Cette boîte est du type à pignons toujours en prise. L'arbre primaire reçoit à gauche l'embrayage (montage identique à celui du moteur B) et le pignon de première, portant six tétons; à droite le pignon à queue de seconde, muni de six tétons, et recevant le pignon de sortie, emmanché sur cannelures. En son centre, l'arbre primaire porte une cannelure sur laquelle coulisse latéralement un baladeur en acier percé de six trous. Ce baladeur est actionné par une fourchette en bronze, dont le déplacement est commandé par un levier, l'axe de ce levier est pris dans le carter de boîte. Le baladeur se déplace sur un arbre dans lequel sont ménagés trois fraisages, servant de siège à une bille poussée par un ressort. Ce système de bille et ressort est contenu dans la fourchette, perpendiculairement à l'axe. Ce dispositif permet le verrouillage de chaque vitesse et du point mort. Les pignons de première et seconde tournent acier sur acier.

L'arbre secondaire porte un train de deux pignons, tournant sur bague bronze.

Le fonctionnement est le suivant :

Au point mort, tous les engrenages sont libres sur leur axe. Seul le baladeur, solidaire de l'arbre primaire, tourne au régime de celui-ci. Pour engager la première vitesse, la fourchette se déplace sur la gauche, entraînant le baladeur dont les trous s'engagent dans les tétons du pignon de première. Ce pignon entraîne alors le train secondaire, qui transmet le mouvement au pignon à queue et au pignon de sortie.

Pour engager la seconde, la fourchette se déplace sur la droite et les trous du baladeur s'engagent dans les tétons du pignon de seconde; ce pignon tourne alors au régime de l'arbre primaire, de même que le pignon de sortie. Nous avons en conséquence une seconde en prise directe.

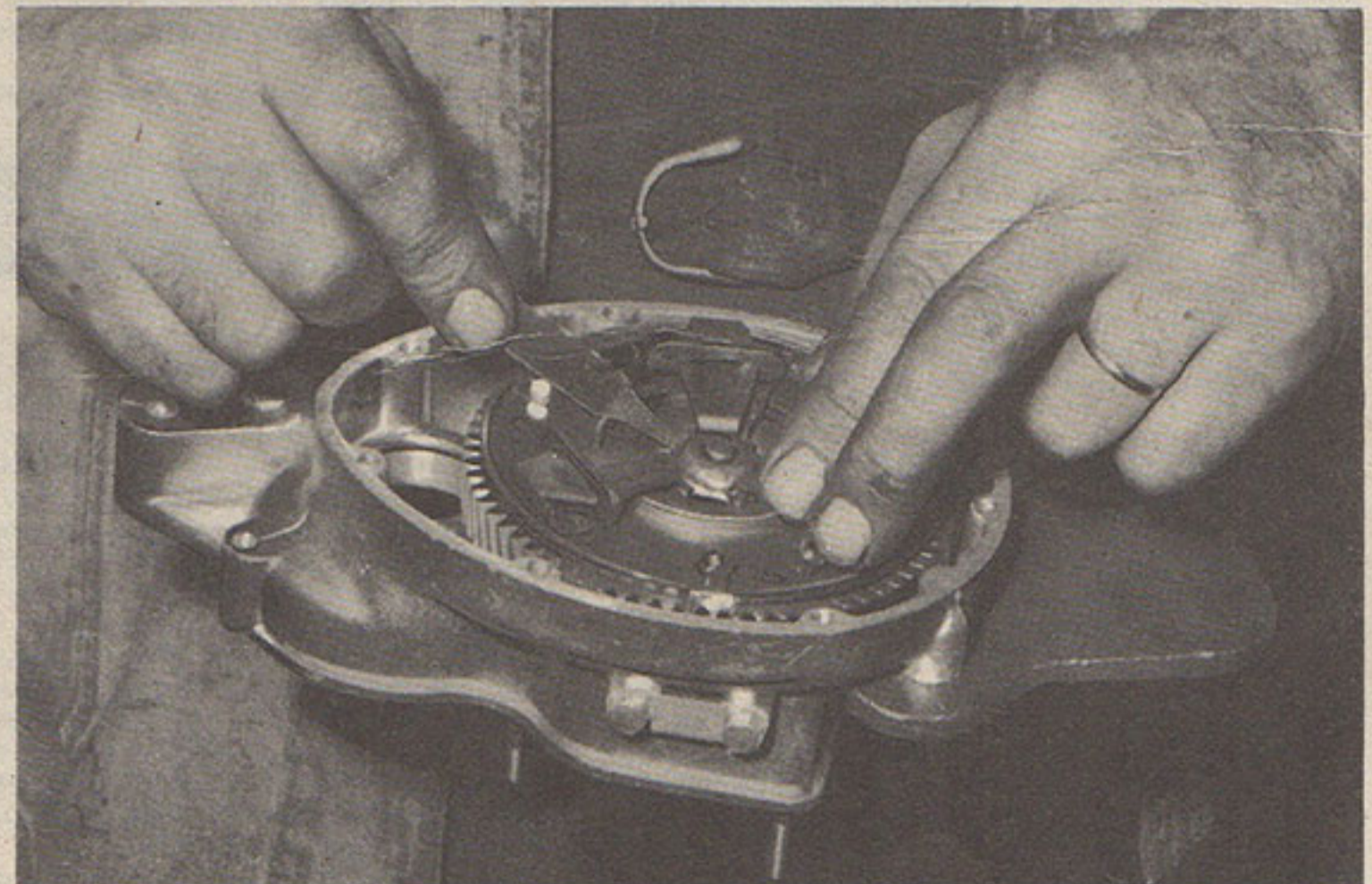
Le point mort est obtenu lorsque le baladeur est en position médiane, n'entraînant aucun pignon (voir fig. 3).

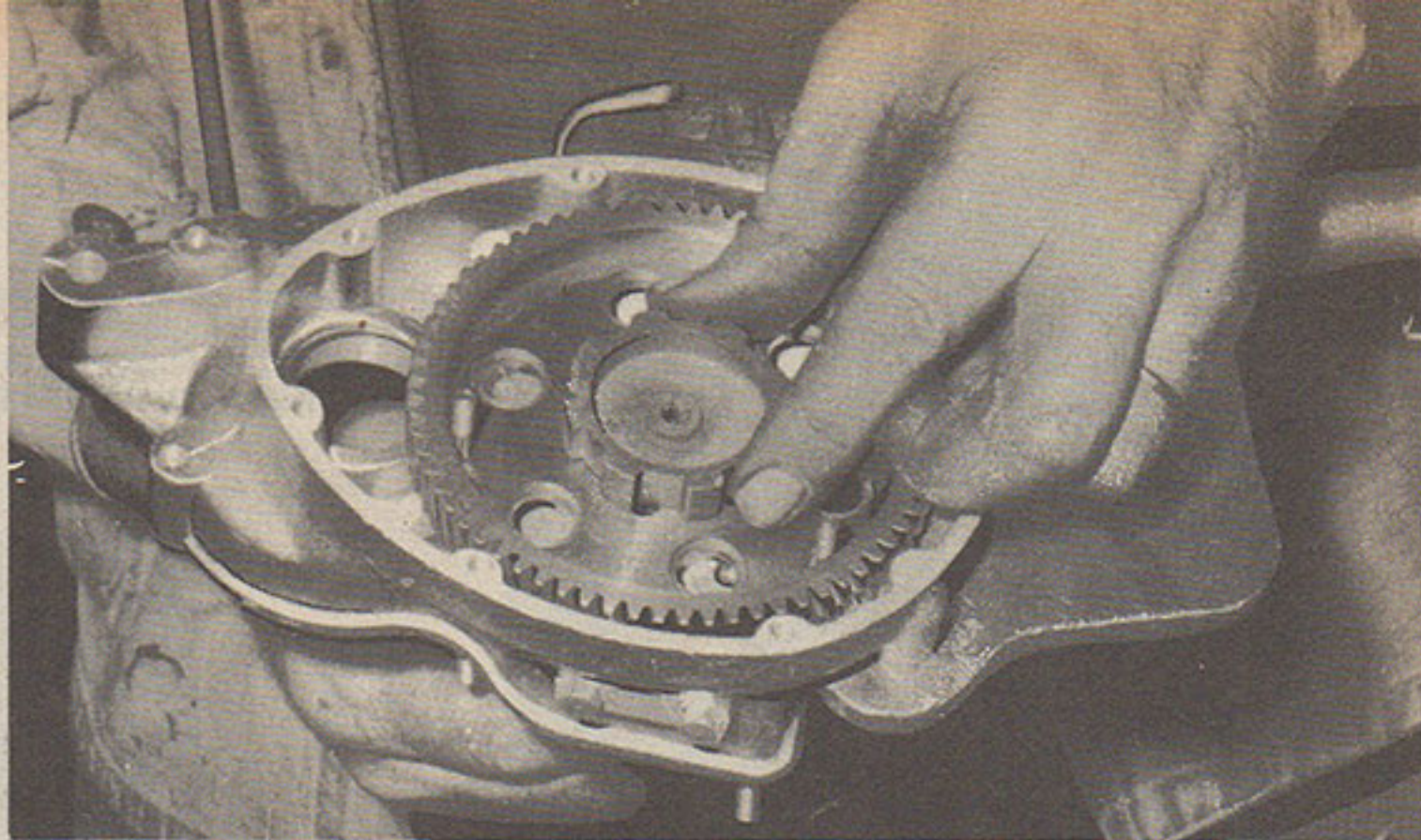
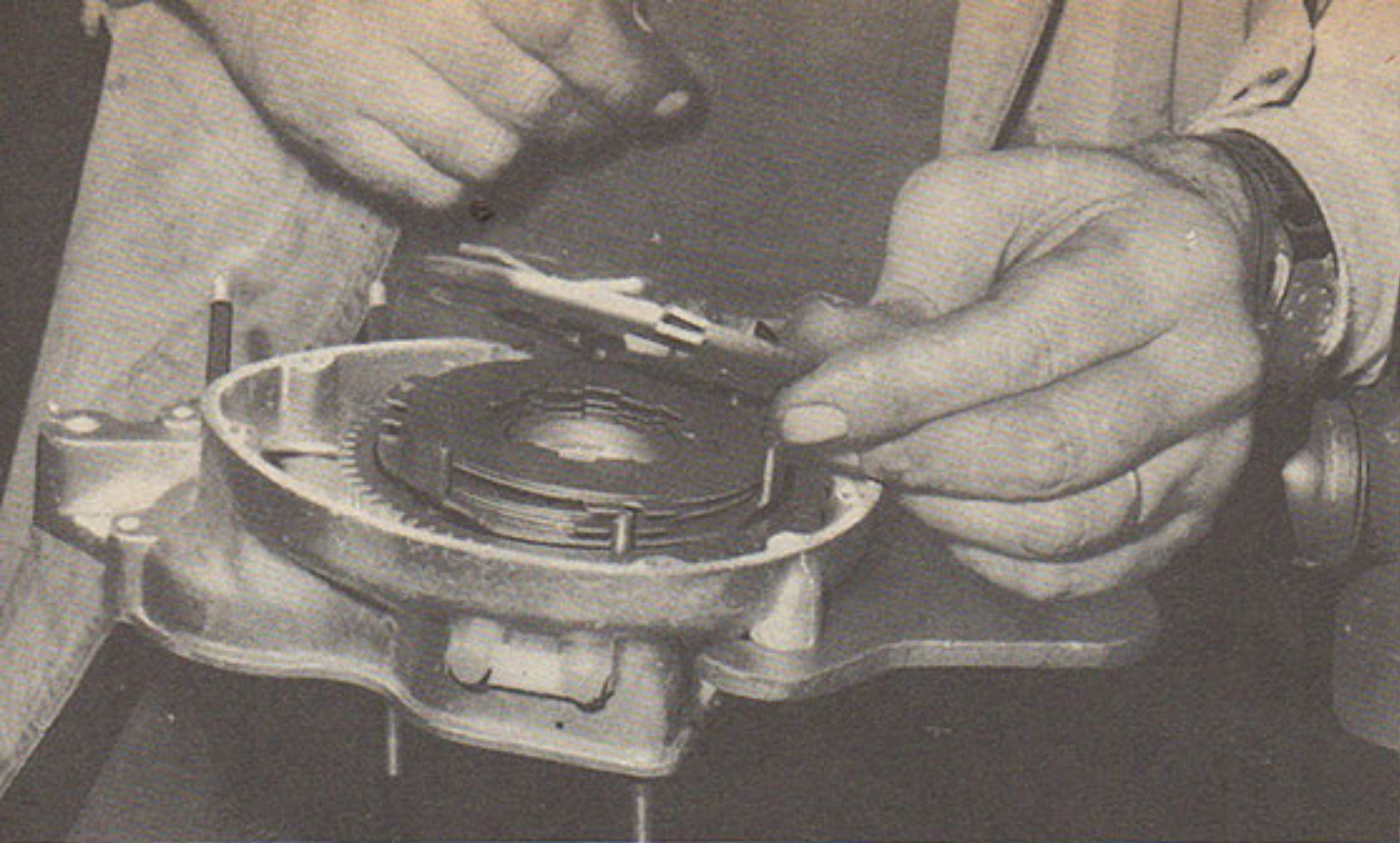
### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES (B et G).

#### EMBRAYAGE :

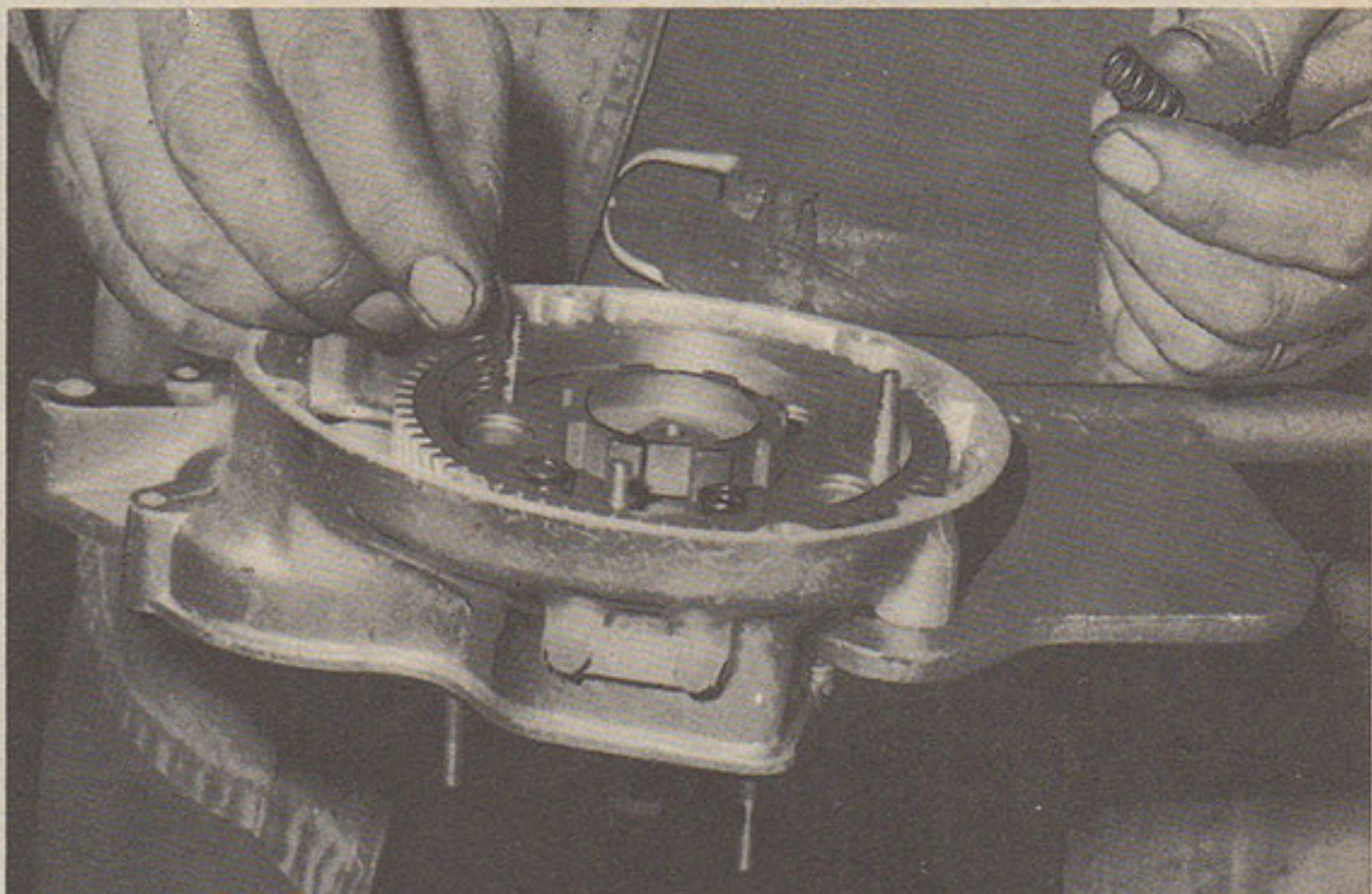
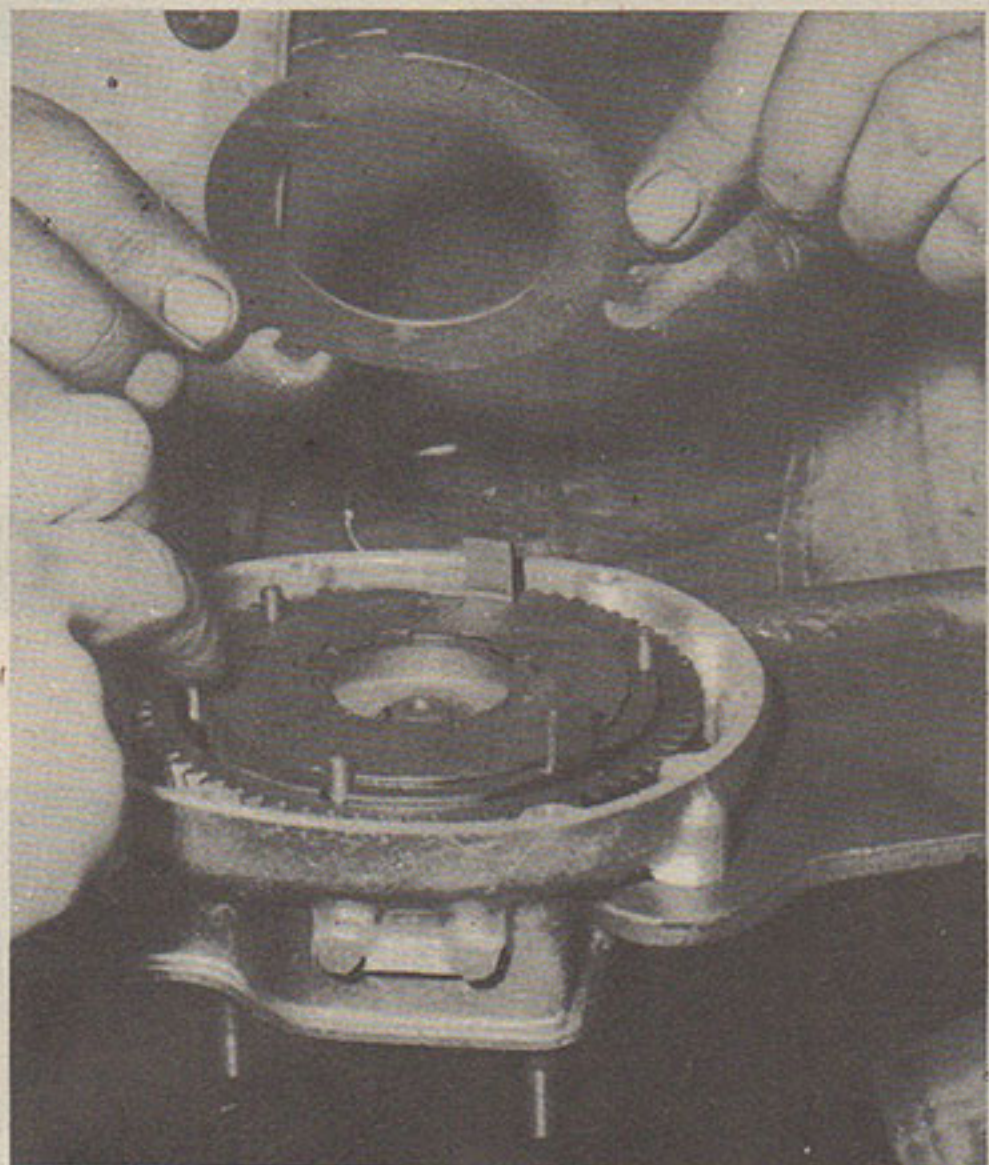
à disques multiples en acier, fonctionnant dans l'huile;  
3 disques récepteurs; 2 disques entraîneurs;  
6 ressorts.

Comment sortir la butée à billes d'embrayage.





Démontage de l'embrayage.



**BOITE DE VITESSES (rapports internes)**

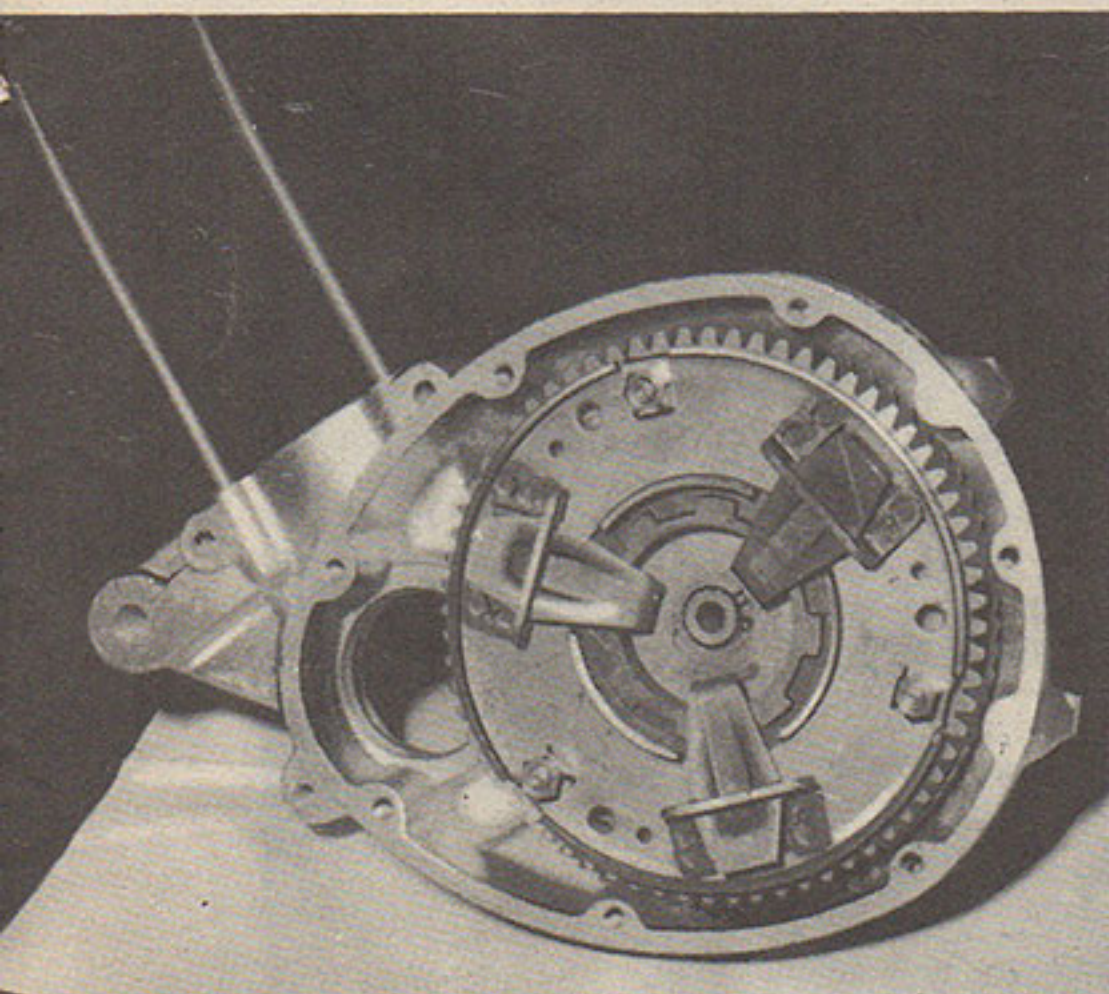
rapport de 1<sup>re</sup> : 1,5 à 1;  
 rapport de 2<sup>e</sup> : 1 à 1;  
 pignon de sortie : 15 dents;  
 plateau AR : 48 dents;  
 rapport de transmission secondaire : 48/15 = 3,2.

**RAPPORT TOTAL, VILEBREQUIN-ROUE AR :**

en 1<sup>re</sup> :  $4,53 \times 1,5 \times 3,2 = 21,76$  à 1;  
 en 2<sup>e</sup> :  $4,53 \times 1 \times 3,2 = 14,5$  à 1.

**DIMENSIONS DES ROULEMENTS DE BOITE :**

arbre primaire, côté embrayage : 1 roulement à billes de 20 x 42 x 8.  
 arbre primaire, côté pignon de sortie : 1 roulement à billes de 15 x 32 x 8.



L'embrayage : on distingue les doigts, l'entraîneur, et les vis de fixation du flasque supérieur.

**DÉMONTAGE ET REMONTAGE**

**EMBRAYAGE**

Pour démonter l'embrayage, procéder comme suit : sortir la butée à billes, en levant les doigts avec un tournevis. Aucune précaution à prendre, les billes étant enfermées. Sortir les trois ressorts de rappel avant d'extraire la butée. Dévisser les trois écrous maintenant le flasque supérieur, après avoir levé les freins en tôle. Enlever le flasque supérieur, et enlever les disques et le flasque inférieur; on peut alors extraire les ressorts et leurs cuvettes. L'entraîneur, emmanché sur les cannelures de l'arbre primaire, est maintenu par un circlips qu'il faut enlever pour l'extraire. **La couronne d'embrayage ne peut être démontée que si le moteur est ouvert :** il existe en effet un circlips de retenue à l'intérieur. Lorsque ce circlips est enlevé, la couronne peut ensuite s'extraire avec un extracteur ou un jet; le roulement doit rester en place et pour ce faire, il est conseillé de le maintenir lors de l'extraction.

Lors du remontage, procéder en sens inverse, en observant les mêmes précautions pour emmancher la couronne d'embrayage. Remettre l'entraîneur en place, et s'assurer que le circlips de maintien est bien pris dans la gorge. Replacer les cuvettes et les ressorts, le flasque inférieur, les différents disques, et le flasque supérieur. Avant de visser les écrous, s'assurer que les disques récepteurs sont bien engagés dans les créneaux de l'entraîneur.

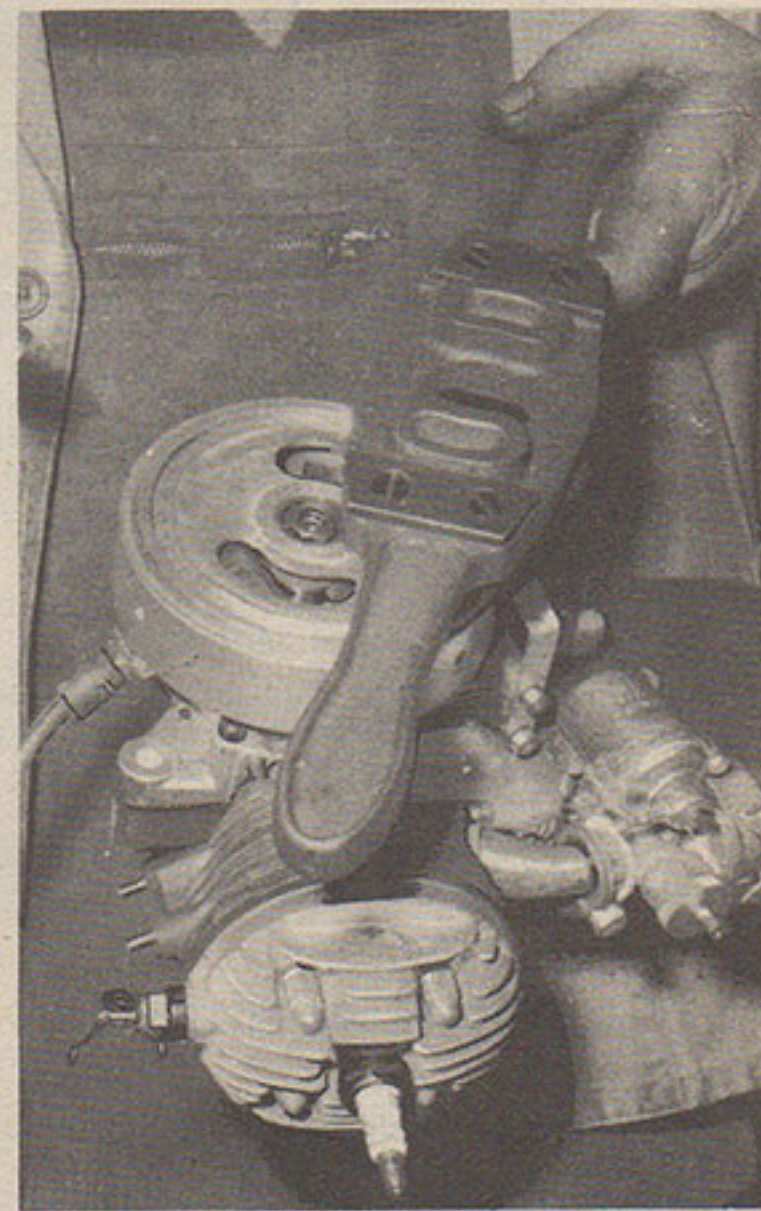
Pour placer les écrous, compte tenu des ressorts à comprimer, il est nécessaire de les monter tout d'abord sans leurs rondelles; une fois serrés, on les dévisse un à un, replacer les rondelles, et les revisser à fond sans oublier de les freiner. Remettre ensuite la butée à bille, et les ressorts de rappel.

**VOLANT MAGNETIQUE**

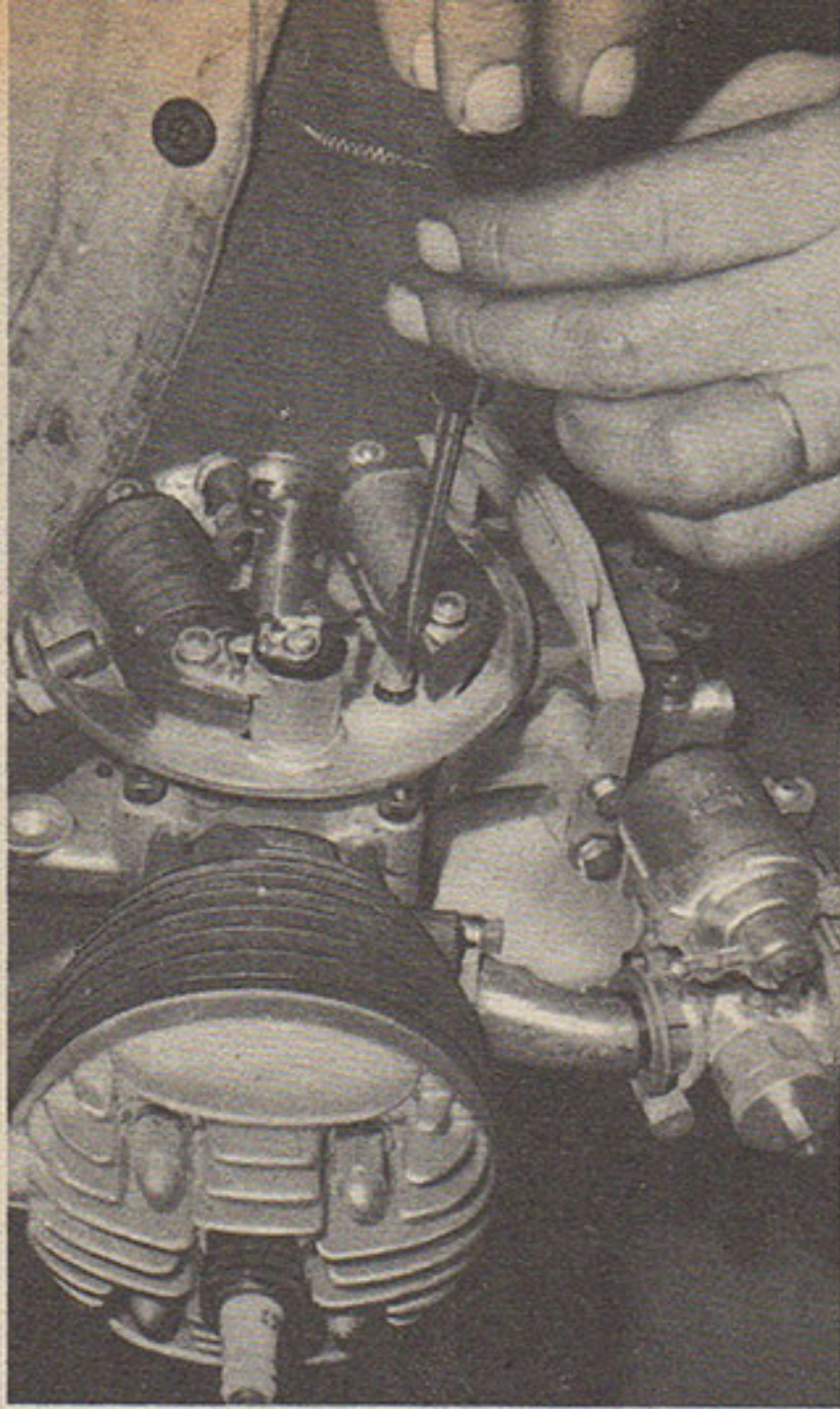
Enlever le circlips et le couvercle du rotor; maintenir le rotor avec la clef spéciale et dévis-

ser à fond l'écrou de fixation faisant office d'extracteur. Démontez le stator maintenu par deux vis. Vérifier que le joint d'étanchéité en caoutchouc vient bien avec le stator.

Lors du remontage, il est nécessaire de recaler le volant. Après avoir amené le piston au point



Démontage du volant.



**Démontage du stator.**

d'allumage (3 mm avant P M 4) emmancher le volant sur son axe, et amener en concordance les repères tracés sur le stator et le rotor.

A ce moment précis, les vis platinées doivent commencer à décoller. Vérifier avant de bloquer le rotor que le piston n'a pas bougé.

Ne jamais régler l'avance à l'allumage en se basant sur l'écartement des vis, qui peut varier de 2 à 4/10 de mm sans inconvénients. Se fier uniquement au point de rupture, qui doit être en corrélation avec la concordance des repères de stator et rotor. Ne pas détériorer lors du montage et démontage le joint d'étanchéité en papier entre stator et carter.

#### EMBIELLAGE

Démonter le volant et son stator, le pignon de transmission primaire et le pignon de sortie de boîte. Ces pignons étant montés sur cannelures, se servir le cas échéant d'un extracteur. Démontez cylindre et culasse. Dévisser les écrous fixant les carters. Fixer l'arrache-carter sur les trous des vis du stator. Visser la vis centrale de l'arrache-carter, tout en faisant pression sur le bossage arrière du carter droit. Les roulements doivent rester en place. Ne pas oublier durant cette opération d'introduire entre les contre-poids du vilebrequin une cale conique, afin d'éviter tout flambage. Le demi-carter droit étant extrait, chasser le vilebrequin du demi-carter gauche avec un jet. Ne pas oublier au remontage les joints d'étanchéité.

Pour sortir les roulements, utiliser une presse, ou à défaut, chauffer légèrement les carters.

Pour le remontage des carters, utiliser également une presse. Placer un embout-guide sur l'arbre gauche et ne pas oublier la cale conique entre les volants.

**Nota :** l'outillage des anciens moteurs VAP peut servir pour cette opération.

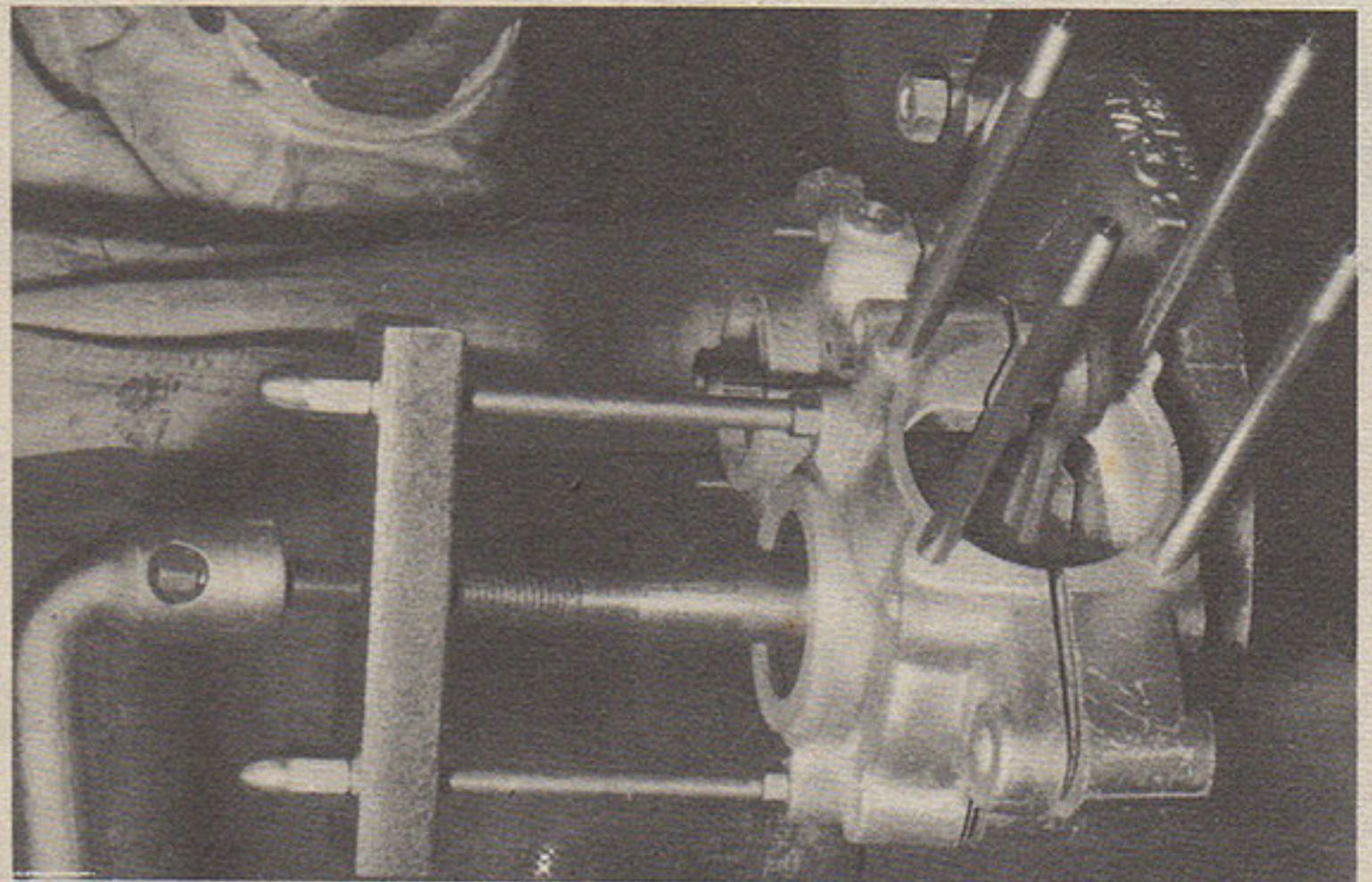
#### BOITE DE VITESSES

Le demi-carter droit enlevé, l'on a accès à la pignonnerie de la boîte de vitesses. L'on peut sortir le pignon à queue (2°), le train secondaire

le baladeur et sa fourchette. Pour cette dernière il faut auparavant enlever la goupille maintenant le ressort et la bille de verrouillage. Pour enlever le pignon de première, il est néces-

saire de démonter l'embrayage afin de dégager l'entraîneur à créneaux. L'arbre primaire peut alors être extrait, ce qui permet de dégager le pignon de première.

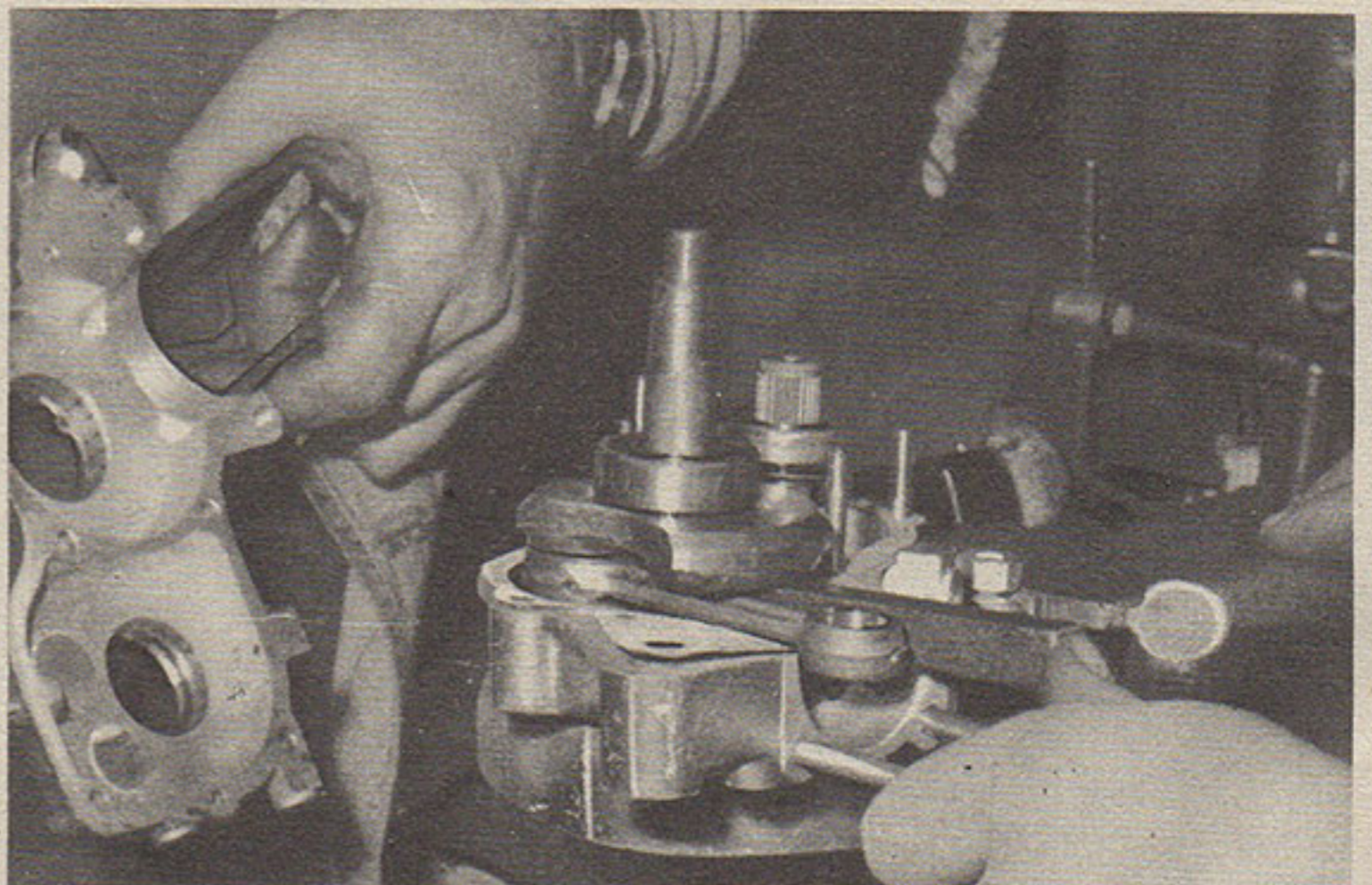
★ *Extraction du demi-carter droit.*



★ *Le vilebrequin est chassé du demi-carter gauche.*



★ *Remontage du vilebrequin.*

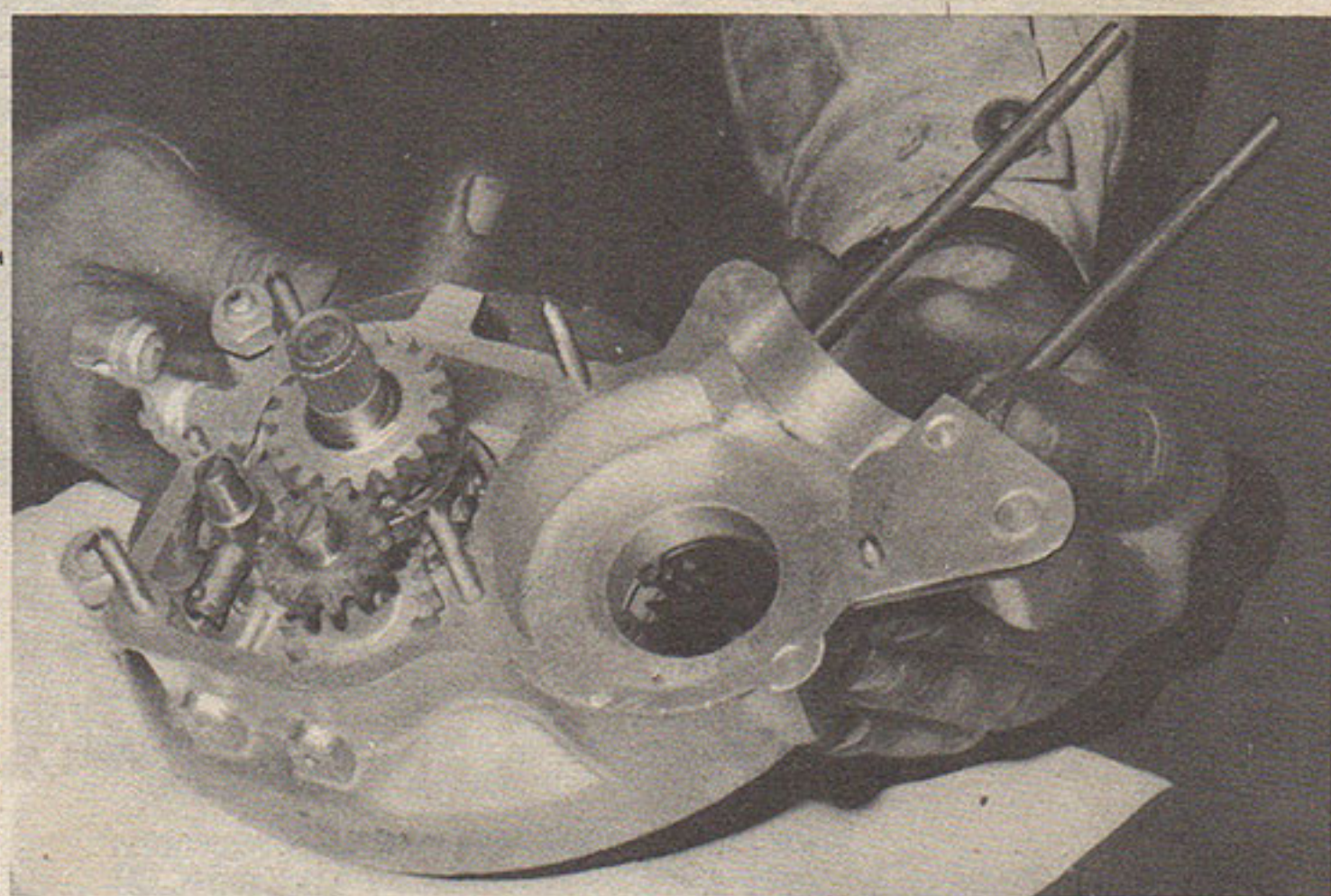


Au remontage, le plus délicat est le placement de la bille et du ressort de verrouillage. Après avoir remis l'arbre primaire et le pignon de première, emmancher le train secondaire sur son axe, mais sans le pousser à fond. Placer

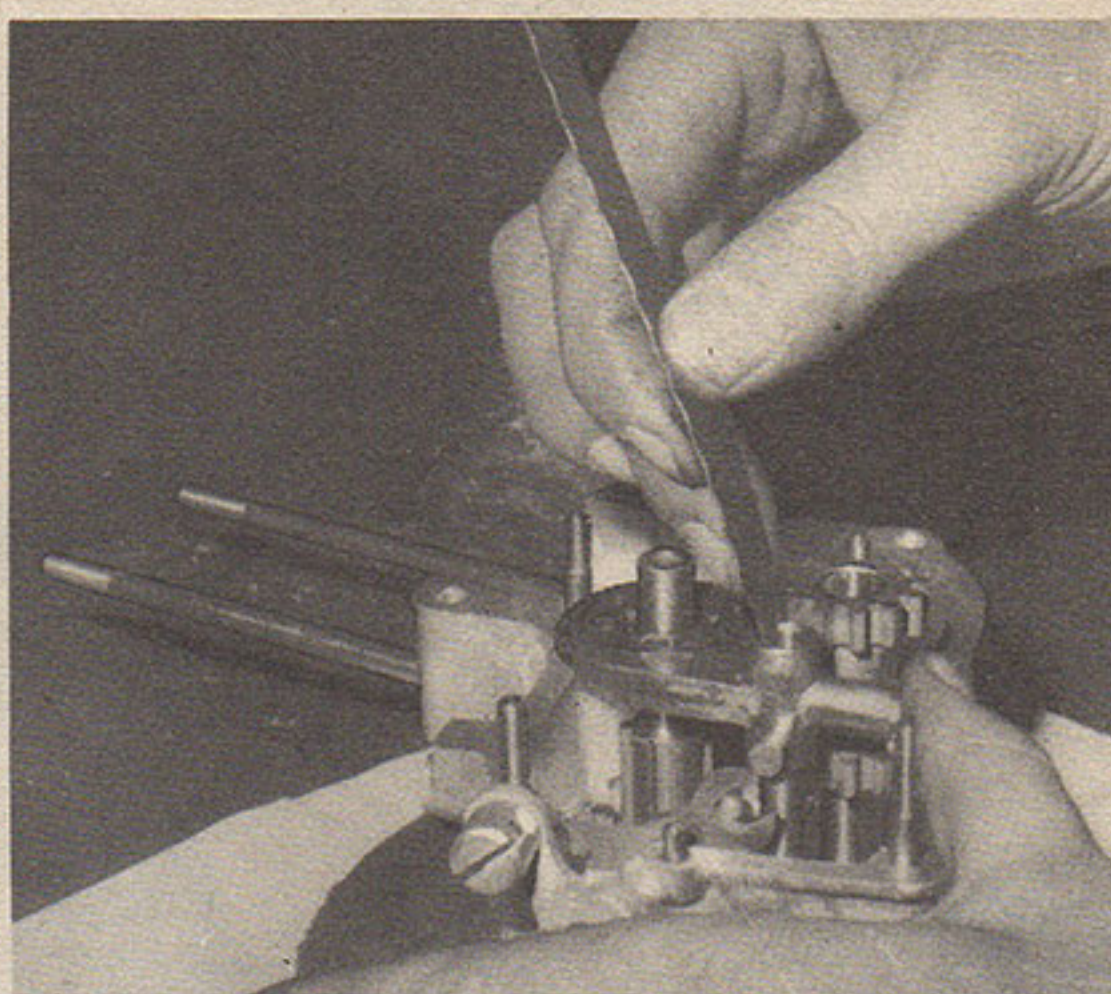
le baladeur et sa fourchette, après avoir remonté la bille, le ressort et la clavette de fixation. Repousser avec une pointe de tournevis la bille tout en emmanchant la fourchette sur son axe. Mettre ensuite définitivement en place le

baladeur et le train secondaire, et monter le pignon de seconde. Vérifier que le levier de commande s'engage bien dans le téton de fourchette, et s'assurer du bon fonctionnement du verrouillage.

La boîte de vitesses complète.



Comment engager la fourchette sur son axe. Une lame mince permet de maintenir la bille de verrouillage.



## GRAISSAGE

### DOSAGE DU MELANGE

Pour assurer le graissage normal du moteur, il est nécessaire de mélanger à la quantité d'essence employée de l'huile de graissage dans la proportion de 7 à 8 % du volume d'essence. En période de rodage, la proportion d'huile doit être augmentée jusqu'à 10 %.

Lorsque le moteur est correctement graissé, la fumée d'échappement est légèrement bleuâtre. En période de rodage, cette fumée sera plus abondante.

### QUALITE D'HUILE

Il est recommandé d'utiliser pour le mélange

essence-huile des huiles épaisses d'excellente qualité, répondant aux caractéristiques SAE 40 à 50.

### GRAISSAGE DU DEMULTIPLICATEUR

(embrayage et changement de vitesse).

Le démultiplicateur doit être graissé avec une huile plus fluide que celle employée pour le graissage du moteur (caractéristique SAE 20 à 30).

Le graissage s'effectue en versant l'huile avec une seringue dans le carter, par l'orifice (voir figure) situé à la partie basse du couvercle du carter, le cyclomoteur étant placé sur terrain plat.

Le niveau d'huile doit affleurer cet orifice.

La vérification du niveau est à effectuer tous les 500 km. Il est bon cependant de le vérifier plus souvent.

Le volant magnétique n'est pas à graisser. Un tampon de feutre imbibé de graisse assure, pour 10 000 km au moins, le graissage de la came du rupteur.

## ENTRETIEN ET RÉGLAGE

L'utilisateur a intérêt à maintenir le moteur dans le plus grand état de propreté possible.

1° **SERRAGE DES ECROUS.** Après quelques heures de fonctionnement d'un moteur neuf ou révisé, vérifier le serrage de tous les écrous de la culasse et du cylindre. Ils doivent être bloqués mais sans excès.

2° **DECALAMINAGE.** Après un certain temps de marche plus ou moins long, suivant le régime d'utilisation du moteur, de la qualité de l'huile et de l'essence employées, il se produit le phénomène du calaminage : le sommet du piston, le fond de la culasse, les lumières de distribution et le pot d'échappement sont recouverts par des dépôts charbonneux (calamine), qui lorsqu'ils deviennent trop abondants, sont la cause d'un mauvais fonctionnement du moteur et d'une perte sensible de puissance.

L'opération du décalaminage du moteur doit avoir lieu en principe tous les 1 500 km.

### ENTRETIEN ET CALAGE DU VOLANT MAGNETIQUE

Tous les 1 500 et 2 000 km, vérifier, après avoir levé le couvercle du volant magnétique, l'état de propreté intérieur du volant. Les organes internes, et en particulier le rupteur, doivent être bien propres et bien secs (ni poussière, ni huile). Se servir d'un chiffon imbibé d'essence et bien sécher ensuite.

Le volant est bien calé lorsque l'écartement

des vis platinées du rupteur s'effectue au moment où le repère du rotor coïncide avec le repère gravé sur le bossage de la borne d'allumage.

L'écartement des vis platinées à la pleine ouverture doit être compris entre 0 mm 3 et 0 mm 4. A l'occasion du réglage des vis platinées, vérifier le calage de l'avance.

Le calage du volant sur le vilebrequin doit provoquer l'ouverture des vis platinées à 33° environ avant le point mort haut (avance à l'allumage), ce qui correspond à 3 - 3,2 mm sur la course du piston.

### BOUGIE

Tous les 1 500 à 2 000 km ou plus fréquemment si l'on a des doutes, vérifier l'état de propreté de la bougie et l'écartement des électrodes (en principe l'écartement doit être compris entre 0,4 et 0,6 mm).

**NOTA.** — Les moteurs ABG/VAP sont livrés neufs avec une bougie un peu chaude, pour éviter tout encrassement pendant la période de rodage. Cette bougie conviendra encore après rodage pour l'utilisateur qui ne brutalise pas son moteur. Mais, pour le conducteur qui pousse souvent sa machine, il aura intérêt, dès que le rodage sera terminé, à remplacer la bougie d'origine par une bougie de même marque, mais un peu plus froide.

**DEMULTIPLICATION** (moteurs A, B et G)

Tous les 500 km ou plus souvent, si le bruit de fonctionnement des engrenages s'intensifie, vérifie le niveau d'huile comme indiqué au chapitre « graissage ».

### Graissage de la transmission primaire.

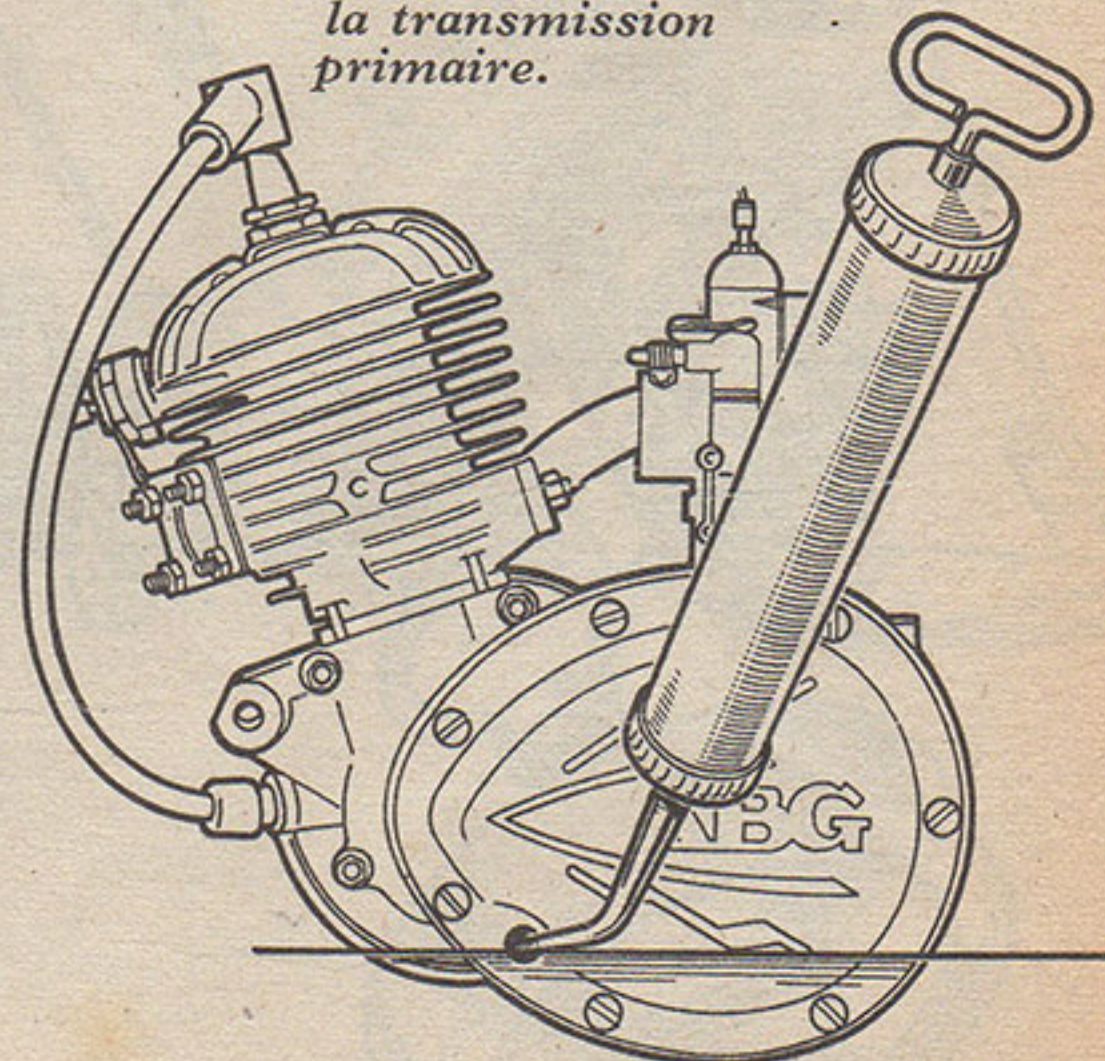


Fig. 1

**EMBRAYAGE** (moteurs B et G).

Vérifier de temps en temps le réglage de l'embrayage en opérant ainsi :

Le moteur arrêté étant débrayé à fond, le pédalage ne doit nécessiter aucun effort anormal.

Le moteur en marche étant embrayé à fond ne doit pas s'emballer, et doit entraîner franchement la bicyclette.

Si le dérèglement est peu important, on peut le corriger simplement en agissant sur la vis creuse de réglage de tension du câble de commande.

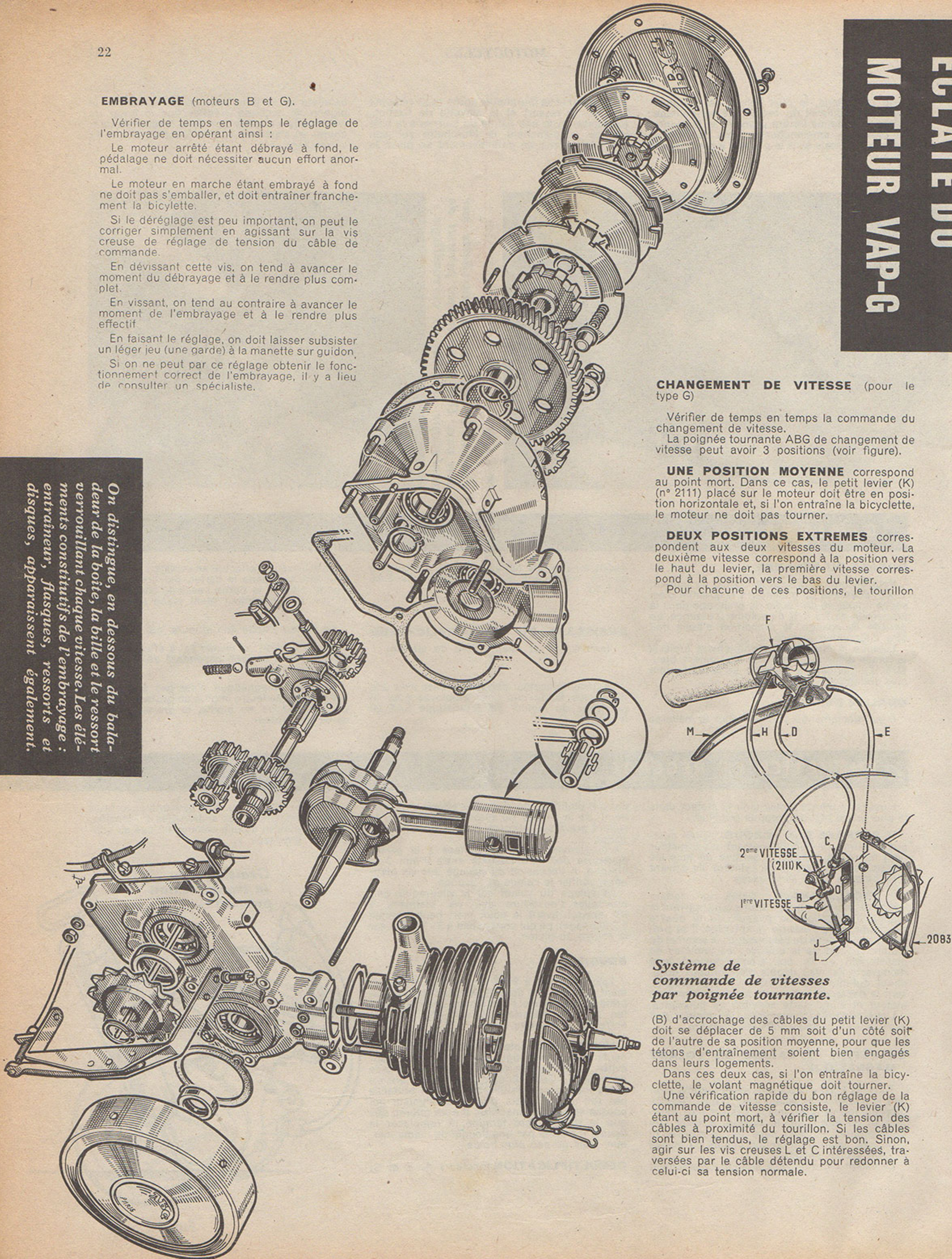
En dévissant cette vis, on tend à avancer le moment du débrayage et à le rendre plus complet.

En vissant, on tend au contraire à avancer le moment de l'embrayage et à le rendre plus effectif.

En faisant le réglage, on doit laisser subsister un léger jeu (une garde) à la manette sur guidon.

Si on ne peut par ce réglage obtenir le fonctionnement correct de l'embrayage, il y a lieu de consulter un spécialiste.

*On distingue, en dessous du baladeur de la boîte, la bille et le ressort verrouillant chaque vitesse. Les éléments constitutifs de l'embrayage : entraîneur, flasques, ressorts et disques, apparaissent également.*



# ÉGLATÉ DU MOTEUR VAP-G

**CHANGEMENT DE VITESSE** (pour le type G)

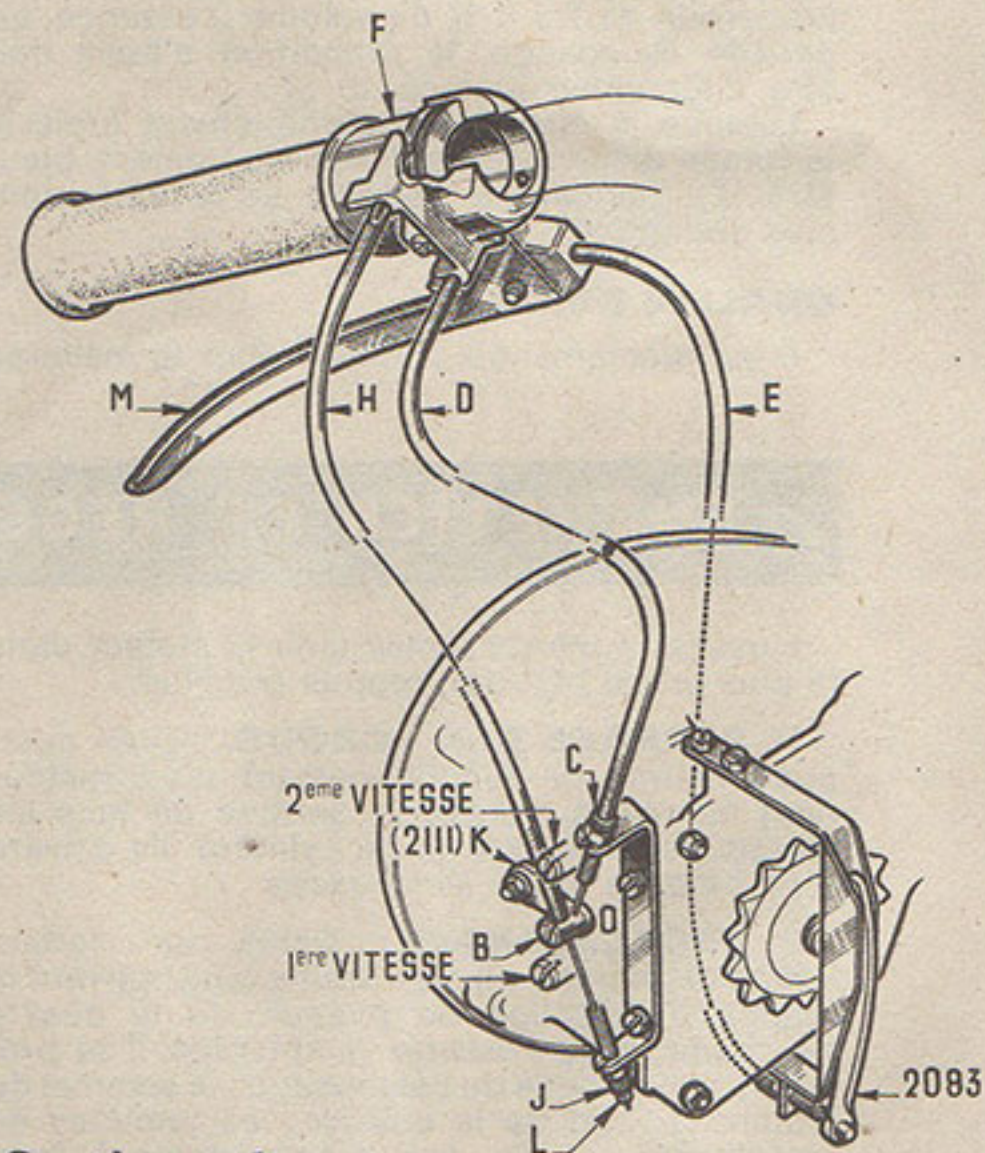
Vérifier de temps en temps la commande du changement de vitesse.

La poignée tournante ABG de changement de vitesse peut avoir 3 positions (voir figure).

**UNE POSITION MOYENNE** correspond au point mort. Dans ce cas, le petit levier (K) (n° 2111) placé sur le moteur doit être en position horizontale et, si l'on entraîne la bicyclette, le moteur ne doit pas tourner.

**DEUX POSITIONS EXTREMES** correspondent aux deux vitesses du moteur. La deuxième vitesse correspond à la position vers le haut du levier, la première vitesse correspond à la position vers le bas du levier.

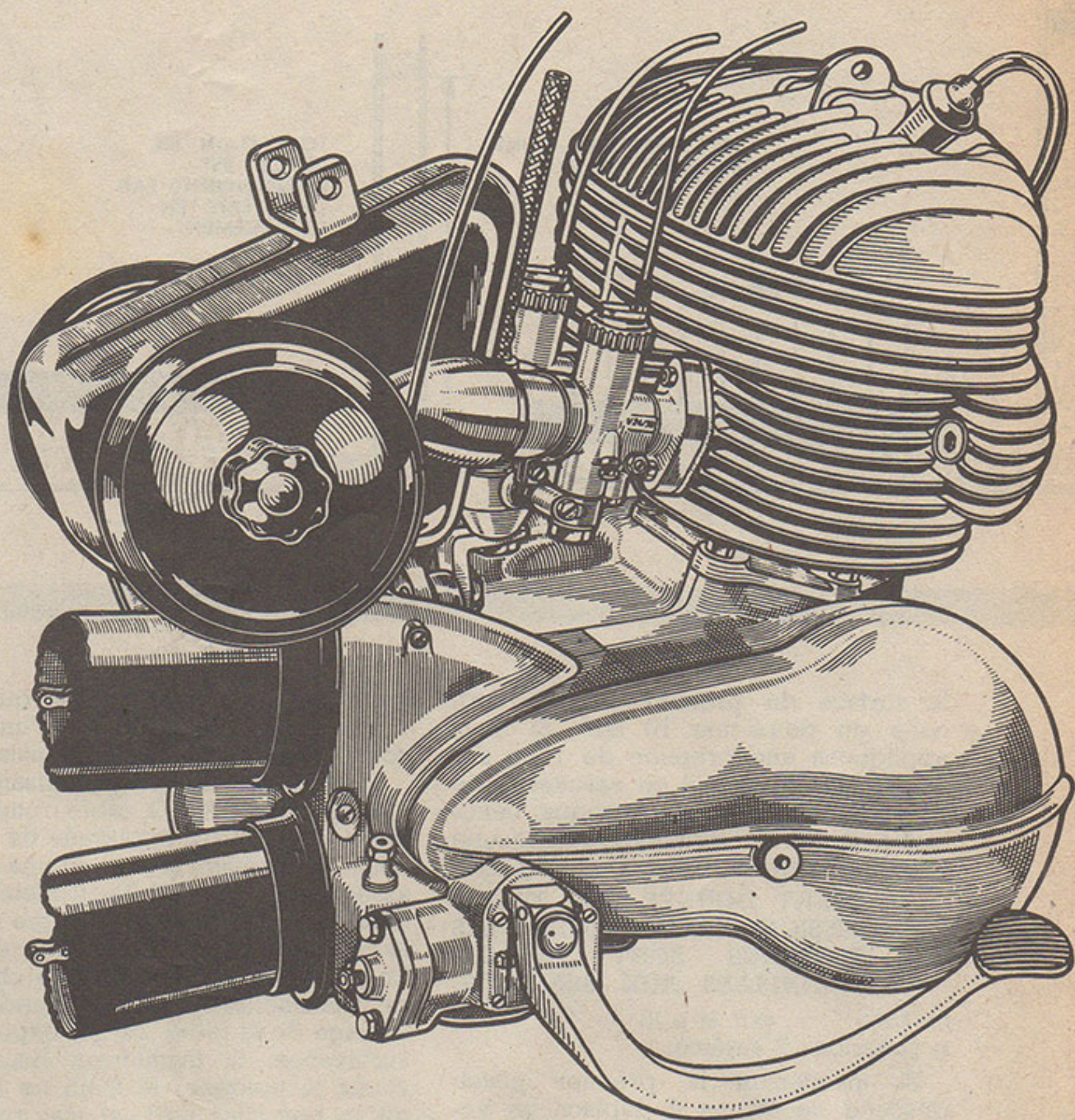
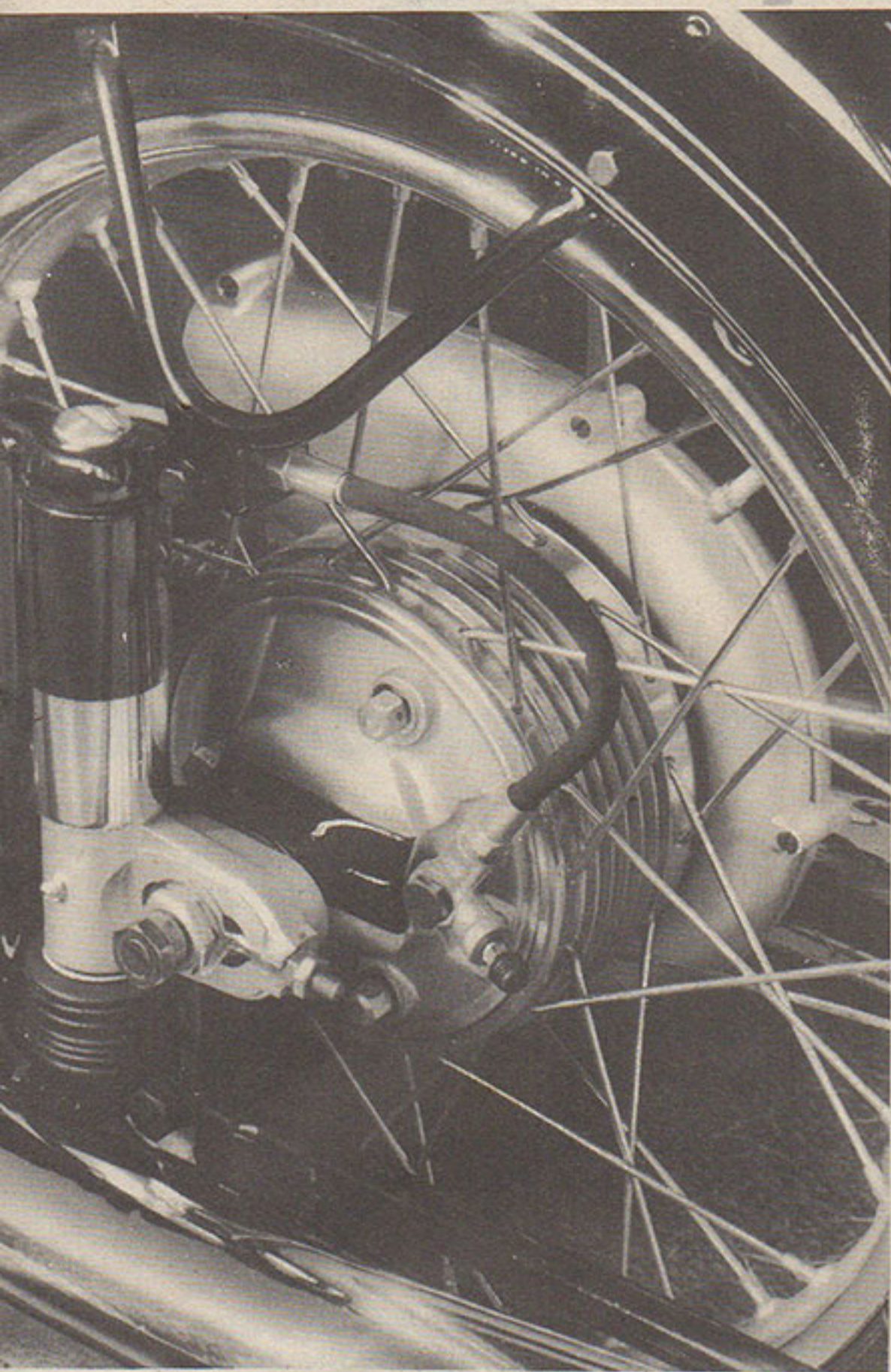
Pour chacune de ces positions, le tourillon

**Système de commande de vitesses par poignée tournante.**

(B) d'accrochage des câbles du petit levier (K) doit se déplacer de 5 mm soit d'un côté soit de l'autre de sa position moyenne, pour que les tétons d'entraînement soient bien engagés dans leurs logements.

Dans ces deux cas, si l'on entraîne la bicyclette, le volant magnétique doit tourner.

Une vérification rapide du bon réglage de la commande de vitesse consiste, le levier (K) étant au point mort, à vérifier la tension des câbles à proximité du tourillon. Si les câbles sont bien tendus, le réglage est bon. Sinon, agir sur les vis creuses L et C intéressées, traversées par le câble détendu pour redonner à celui-ci sa tension normale.



## LA COMMANDE DE FREINS HYDRAULIQUES POUR MOTOCYCLETTES

*On trouve tout à fait normal le freinage hydraulique des automobiles. Depuis quelque temps on commence à introduire ce mode de freinage en moto. Nous allons donc essayer de montrer le fonctionnement et les avantages d'un tel système, et surtout ses applications.*

★

**T**OUTES les transmissions par leviers, câbles et tiges peuvent être remplacées par des tuyauteries. On peut même réduire ou accroître la force transmise, comme avec un levier.

Rappelons quelques théorèmes fondamentaux de l'hydraulique. D'abord le théorème de Pascal :

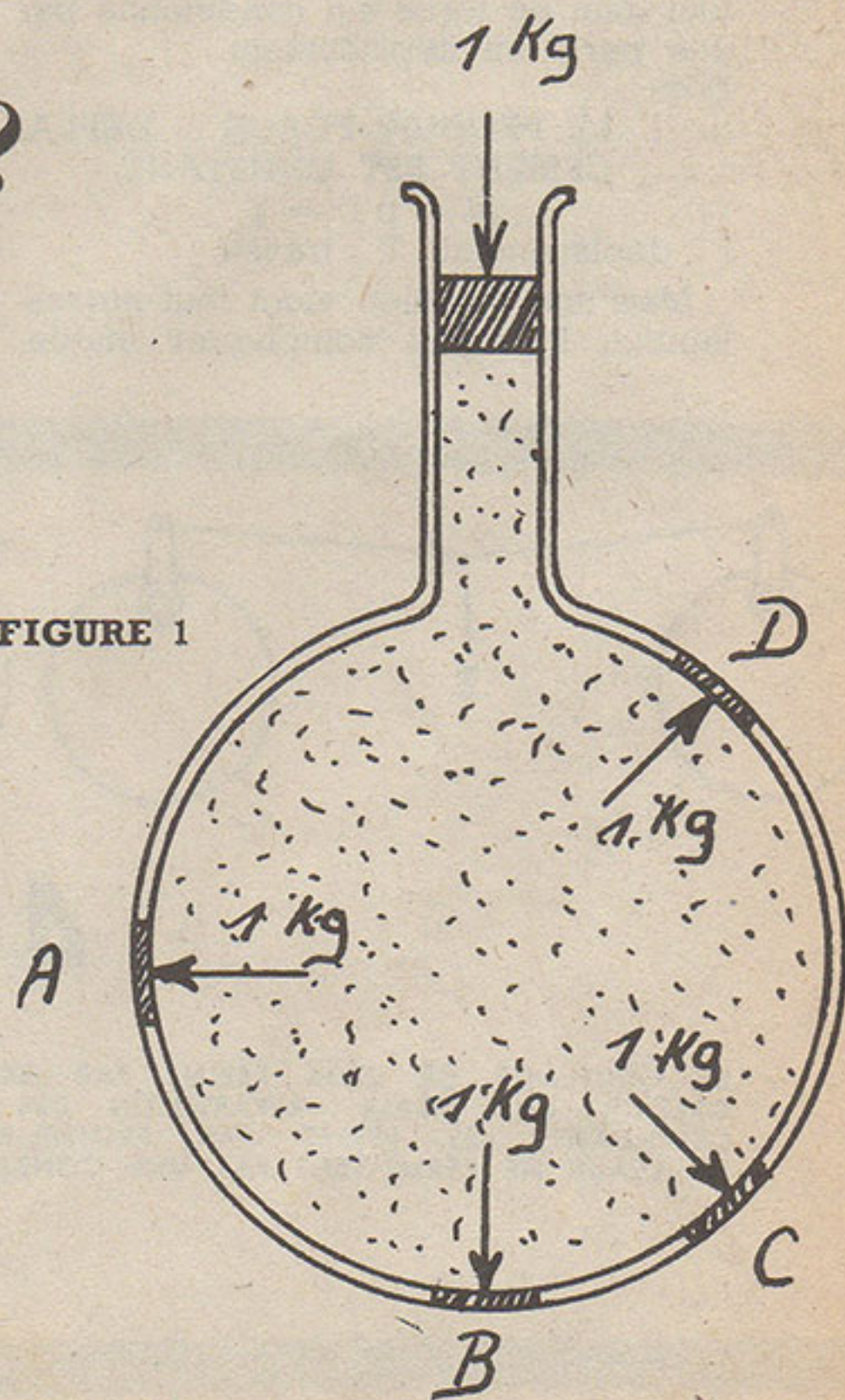
**LA FORCE APPLIQUÉE A UN LIQUIDE EN ÉQUILIBRE SE PROPAGE ÉGALEMENT DE TOUS LES COTÉS.**

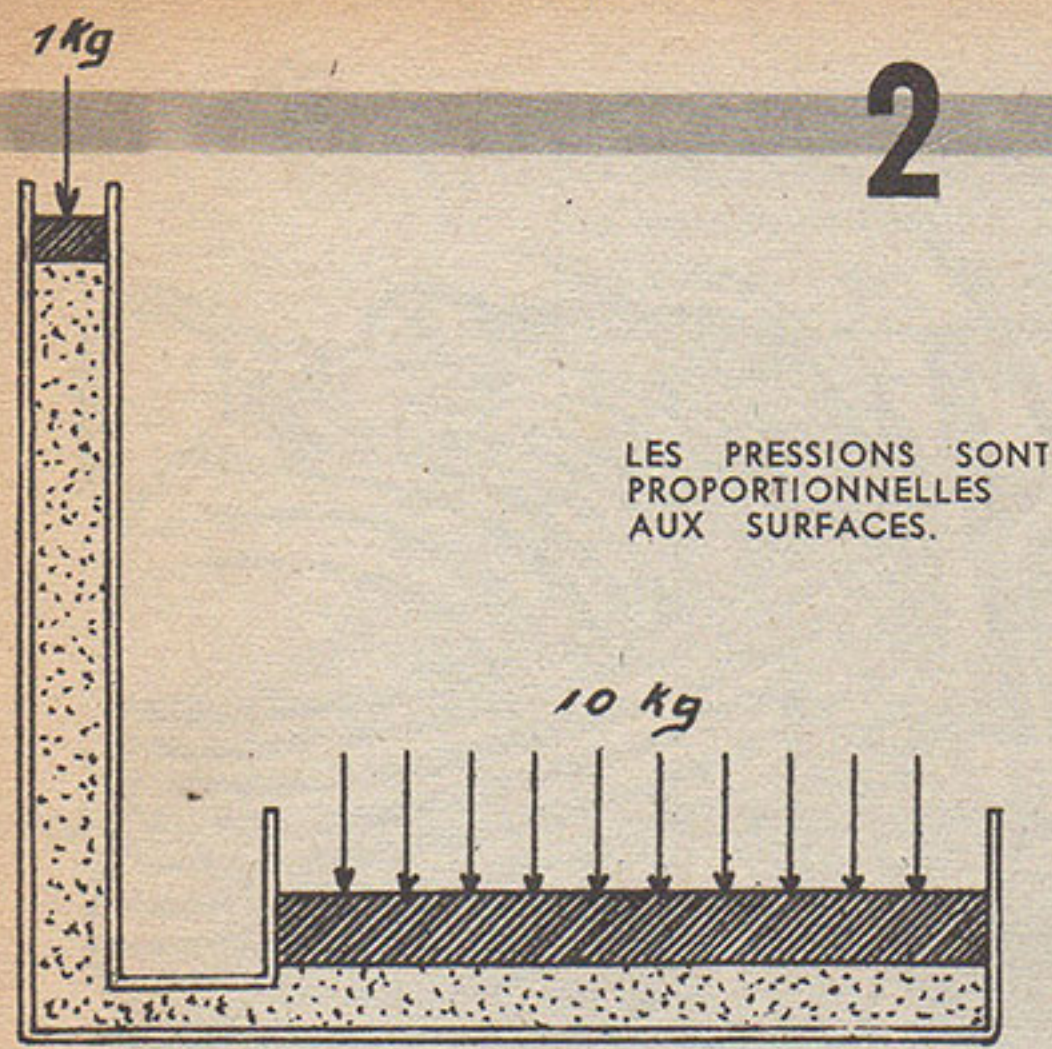
Donc si nous prenons une bouteille remplie d'eau dans laquelle nous enfonçons un piston de  $1 \text{ cm}^2$  avec la force de  $1 \text{ kg}$ , toute partie de surface de  $1 \text{ cm}^2$  sur la bouteille supportera une pression de  $1 \text{ kg}$ , indépendamment de sa position (fig. 1).

En avançant d'un pas, imaginons un récipient obturé par deux pistons,

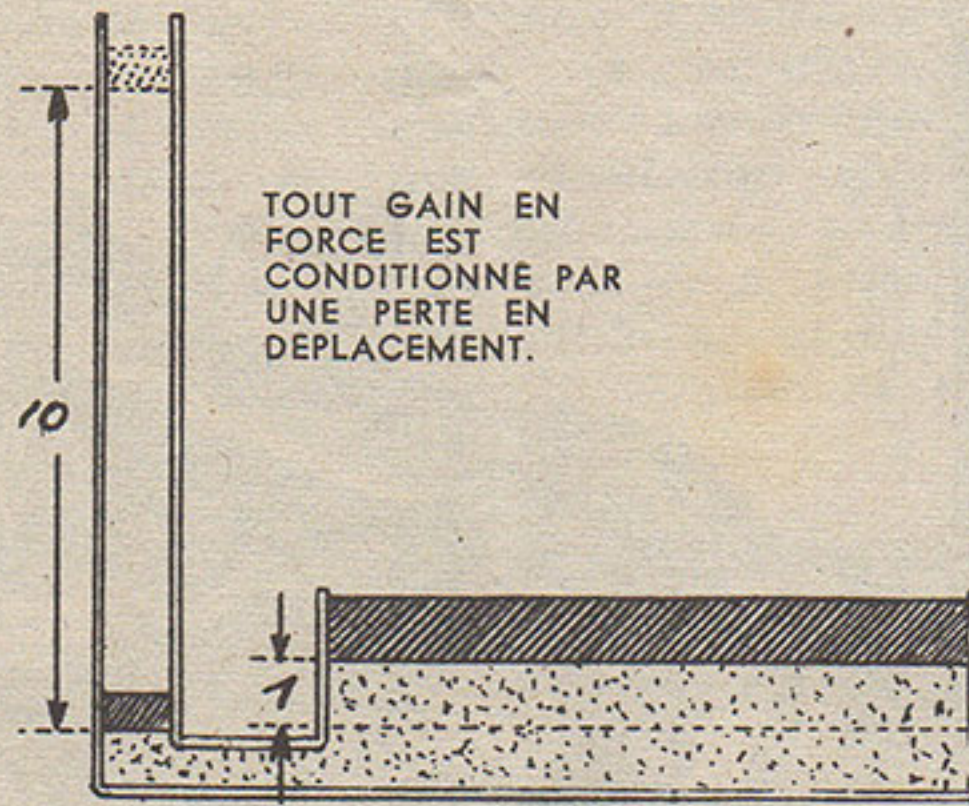
?

FIGURE 1

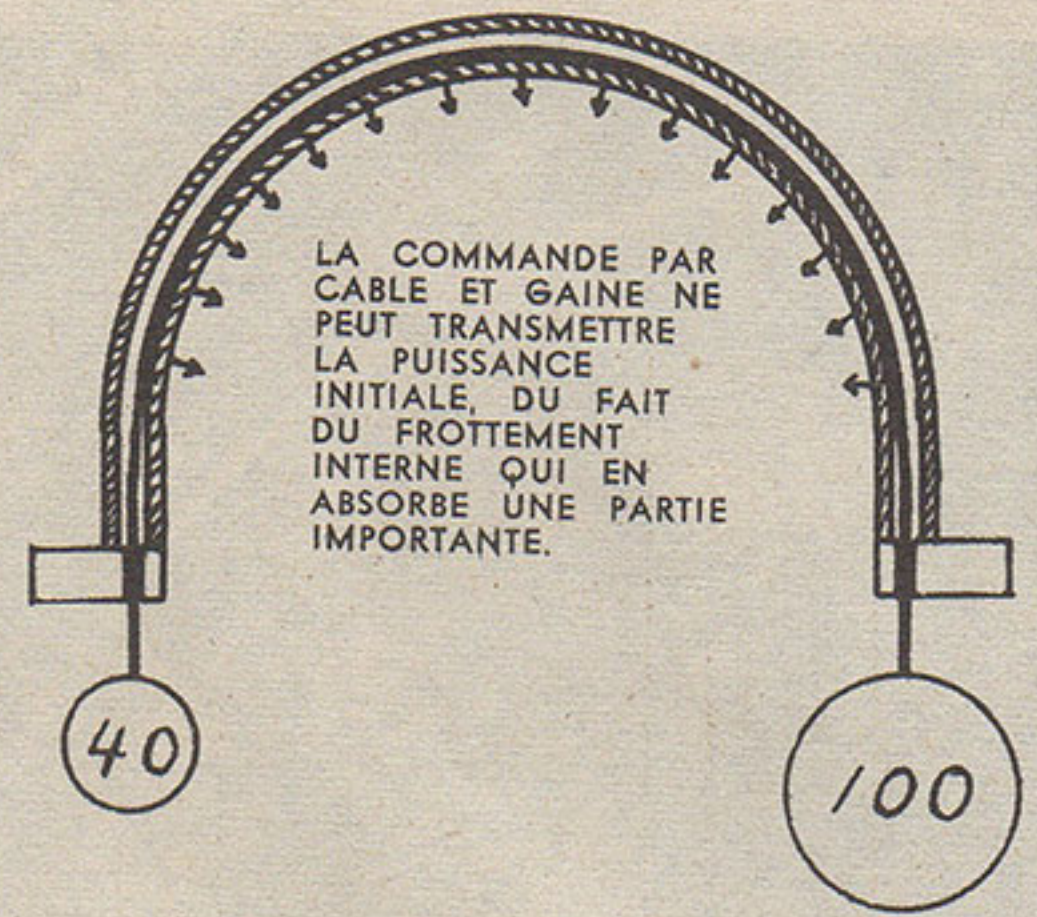




2



3



la surface du premier étant 1 cm<sup>2</sup>, celle du deuxième 10 cm<sup>2</sup>. Si nous appliquons une pression de 1 kg sur le premier piston, il en résultera une pression de 1 kg sur chaque centimètre carré du deuxième, donc une pression totale de 10 kg. D'où (fig. 2).

**ÉTANT DONNÉE UNE TRANSMISSION HYDRAULIQUE LES PRESSIONS SONT PROPORTIONNELLES AUX SURFACES,**

ou bien  $p/S = p'/S'$   
p pression; S surface.

Si maintenant le premier piston descend de 10 cm il déplace un volume de 10 cm<sup>3</sup>. Donc le deuxième piston va se lever de 1 cm, ayant une surface de 10 cm<sup>2</sup>. Nous voyons que tout gain en force est conditionné par une perte en déplacement. D'où

**LE PRODUIT FORCE × DÉPLACEMENT EST CONSTANT**

$$pl = p'l' = T$$

l : déplacement; T : travail.

Mais une question vient tout naturellement. Pourquoi compliquer inutile-

ment par des tuyaux, des questions d'étanchéité, etc., alors qu'un câble sous gaine est si facile à installer.

Supposons un câble faisant une grande boucle. Or le câble frotte sur la gaine. De la force appliquée de 100 kg nous ne transmettrons qu'une partie assez petite (fig. 3). Le frottement du câble dans la gaine est énorme malgré le graissage (très souvent négligé). En pratique les vibrations se chargent de transmettre un assez grand pourcentage de la force, ce qui explique sa survivance. Si maintenant nous relâchons la poignée, le frein ne lâchera qu'un peu plus tard, et très progressivement. Nous voyons que ce système ne correspond plus à l'avance technique de nos freins actuels. Malgré une traction délicate du levier le freinage sera toujours effectué par secousses de même que le relâchement des freins.

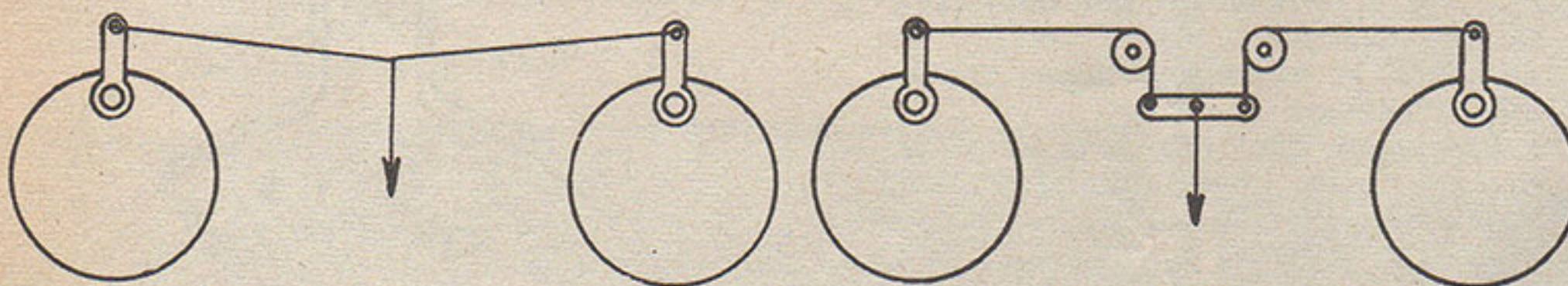
Une transmission hydraulique par contre, travaillant sans frottement et sans retard, n'a pas ces désavantages. Toute variation de force au freinage sera immédiatement transmise aux

freins. Surtout pour le freinage de la roue du side l'installation hydraulique nous paraît indispensable.

Nous arrivons maintenant au couplage de deux ou trois freins : cette question est assez simple à résoudre de façon théorique, mais du moment qu'il y a pertes par frottement dans des gaines ou sur des rouleaux, la constance du rapport des forces n'est plus du tout assurée (fig. 4). Par contre un couplage hydraulique est extrêmement simple à réaliser, la force transmise ne dépendant que de la surface du piston (fig. 4 bis). Disons tout de suite que ce rapport des forces, une fois choisi, ne peut plus être modifié. Il est donc inutile de monter une soupape, qui ne ferait que retarder l'action du frein correspondant.

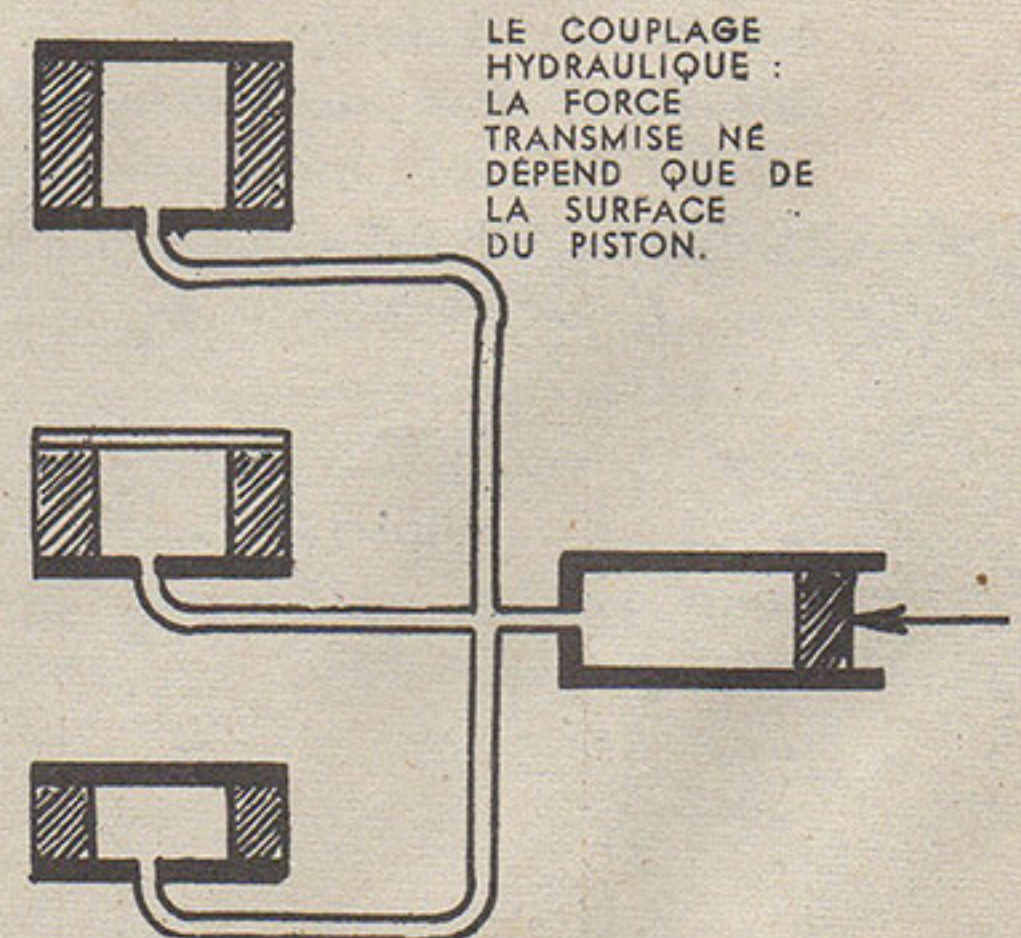
Venons-en donc au système pratique : sur la figure 5 nous voyons le maître-cylindre avec une réserve de liquide.

Le pire ennemi des systèmes hydrauliques est la bulle d'air. Pour les éviter on a relié le maître-cylindre à son réservoir par deux orifices. Lorsque le piston avance vers la droite, le trou égalisateur est obturé par la manchette



4

LE COUPLAGE DE DEUX FREINS PAR COMMANDE MÉCANIQUE NÉCESSITE, POUR OBTENIR UNE ÉGALE RÉPARTITION DES FORCES, UN MONTAGE TRÈS PRÉCIS. CÉPENDANT, LES PERTES PAR FROTTEMENT DANS LES GAINES OU SUR LES ROULEAUX NE PERMETTENT PAS UNE CONSTANCE DANS LE RAPPORT DES FORCES.

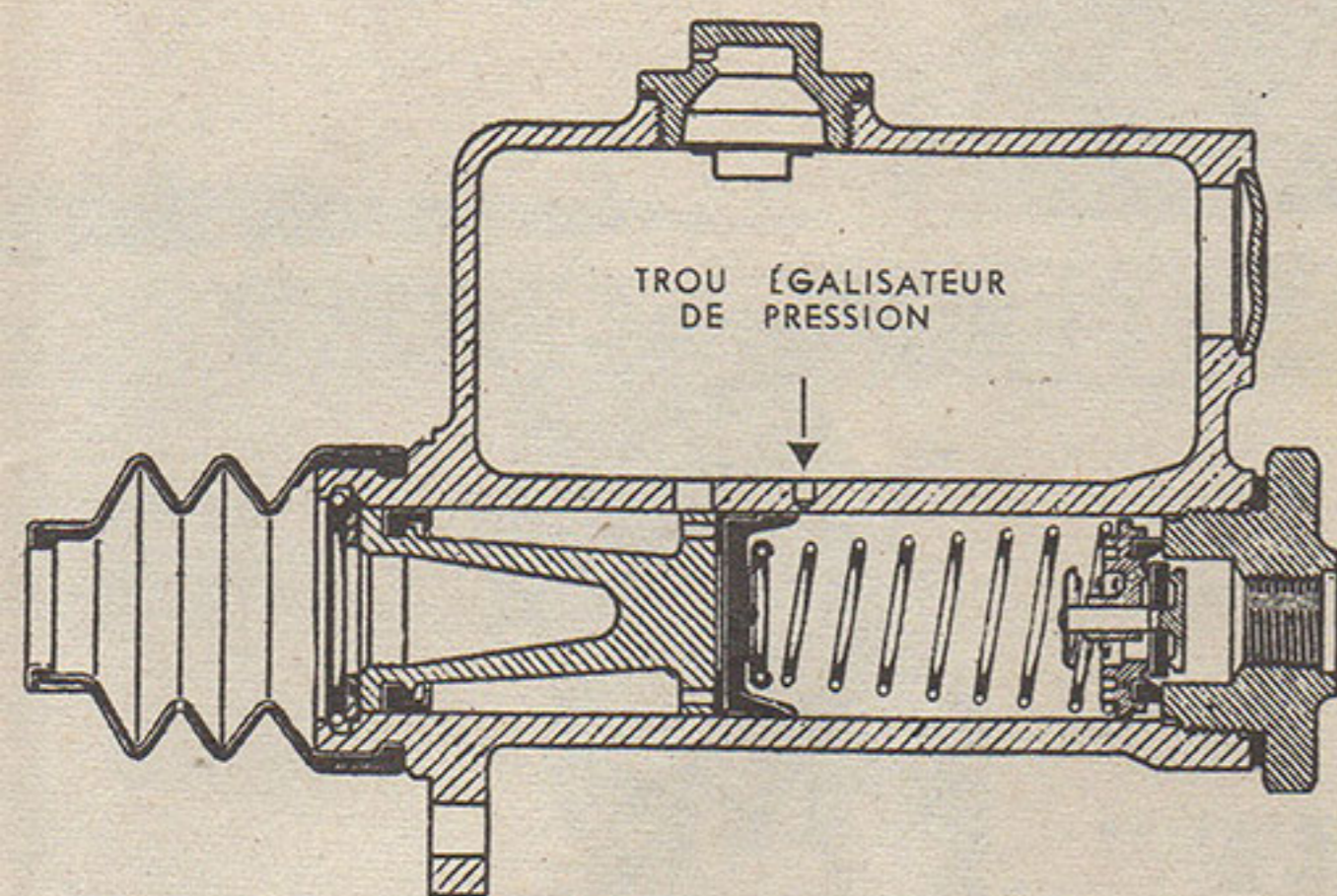


LE COUPLAGE HYDRAULIQUE : LA FORCE TRANSMISE NE DÉPEND QUE DE LA SURFACE DU PISTON.

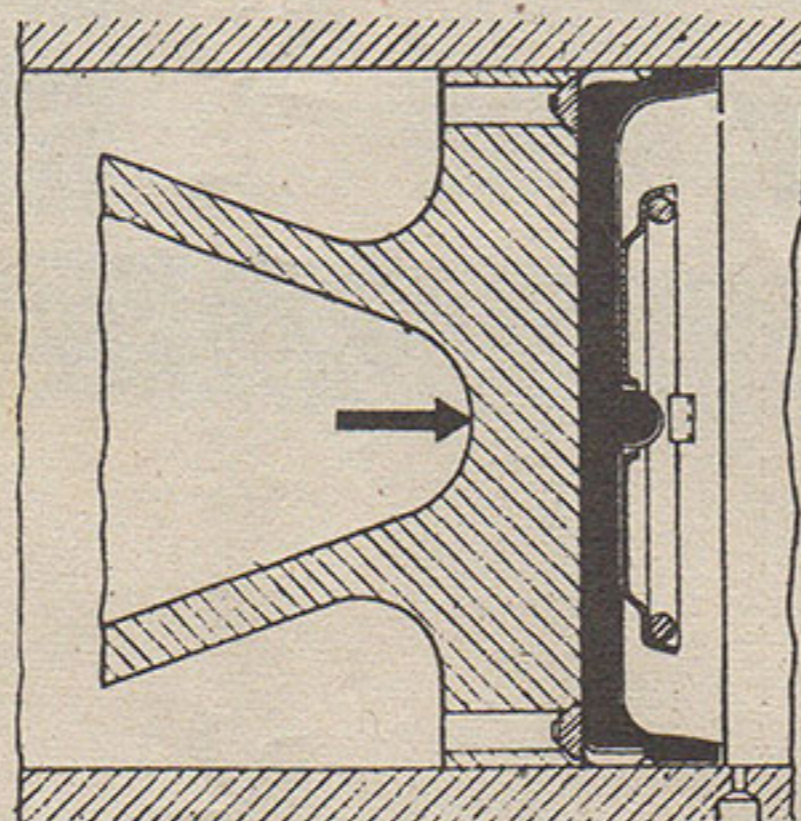
4 BIS



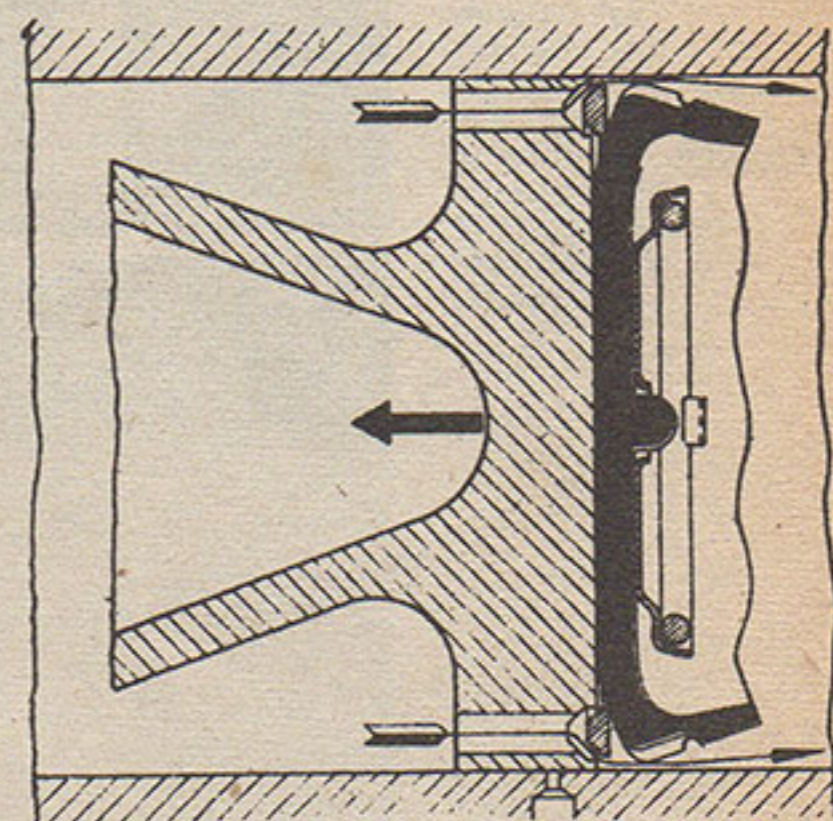
5



6



7



de caoutchouc. Le système est donc sous pression. Lorsque le piston recule, seule l'huile contenue dans la partie arrière du piston, entrée par le grand trou passe par la manchette. On évite ainsi toute entrée d'air (fig. 6 et 7).

Le but du trou égalisateur est de prévenir les variations de volume dues à la dilatation des tuyauteries et du liquide. Donc il est de très petit diamètre. Il n'est ouvert que le frein complètement relâché.

Dans le fond du maître-cylindre se trouve une autre soupape rappelée par un ressort assez faible. Ce ressort est comprimé par la pression de l'huile contenue dans les tuyauteries lorsque le piston recule. Il permet donc aux freins de se relâcher, mais il maintient toujours une petite pression résiduelle, assez faible d'ailleurs pour être vaincue par les ressorts rappelant les mâchoires (fig. 8, 9, 10).

Supposons maintenant qu'il y ait eu entrée d'air. Le principe de la transmission hydraulique repose sur le fait que les liquides sont incompressibles et que toute variation de pression se

transmet instantanément. Or les gaz sont compressibles, et leur volume est proportionnel à la pression. Si une telle bulle a un volume de  $2 \text{ cm}^3$ , elle se réduira à  $0,1 \text{ cm}^3$  à  $20 \text{ kg/cm}^2$ , il faudra donc ajouter  $1,9 \text{ cm}^3$  de liquide. Il faudra faire deux ou trois pompages successifs (si on a le temps). Le frein relâché, ce liquide est chassé dans la réserve par l'air reprenant son volume initial. Nous voyons que le système marche toujours, malgré un léger retard de réponse. Pour vider les bulles (purge de freins) on a prévu une soupape sur les cylindres des freins. Par pompages on remplace ainsi toute l'huile contenant de l'air par de l'huile neuve.

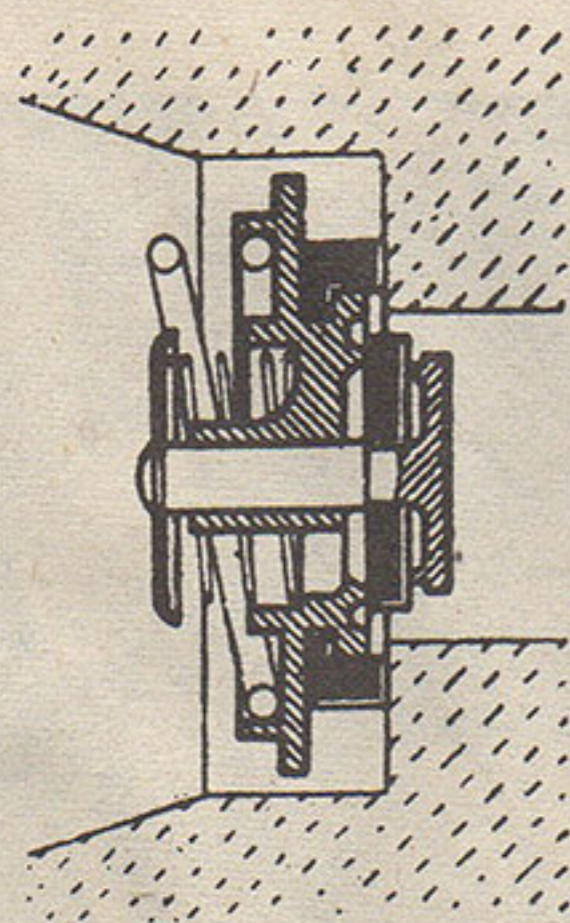
La transmission aux roues est effectuée par tuyaux souples spéciaux supportant facilement  $100 \text{ kg/cm}^2$ . Leur charge limite est en général  $500 \text{ kg/cm}^2$ . De même les tuyaux, raccords, etc., sont arrivés à une telle robustesse. Il n'y a donc plus de problèmes de ce côté — ce qu'on ne peut pas dire des transmissions mécaniques avec leurs boulons, goupilles, etc.

Pour conclure nous dirons que depuis trois ans les freins ont fait des progrès considérables. Souvent ils sont meilleurs que les pneus transmettant la puissance de freinage au sol. Il s'agit donc de trouver une commande de freins très sensible et n'ayant aucun retard de réponse, ce qu'est la transmission hydraulique.

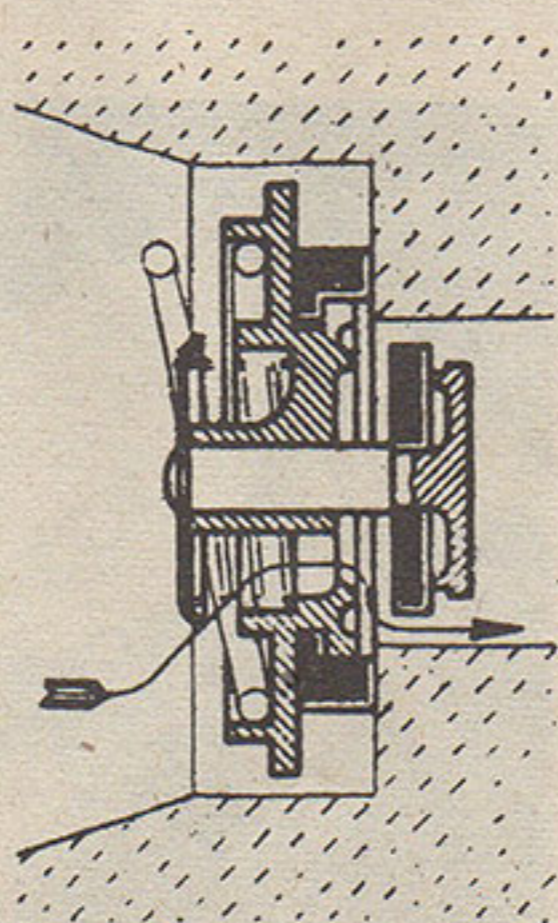
Un couplage hydraulique est facile à réaliser. Pour le couplage des roues AV et AR il faudra remarquer que le facteur de couplage  $r_{AV}/r_{AR}$  varie entre 3 (macadam rugueux) et 0,5 (pavé glissant). Mais malgré cela on a trouvé un rapport 1 : 1 très acceptable, surtout à cause de la sensibilité des commandes. Même sur verglas on ne court pas de risques, les freins répondant immédiatement à la moindre sollicitation.

La transmission hydraulique seule permettra à nos machines de haut rendement d'utiliser à fond les connaissances actuelles sur le freinage et la tenue de route.

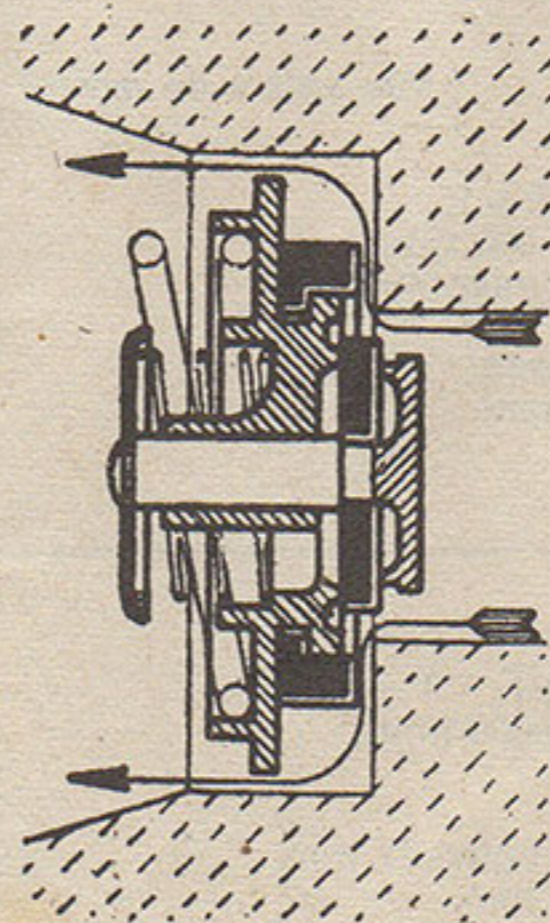
(d'après **das Motorrad.**)



8



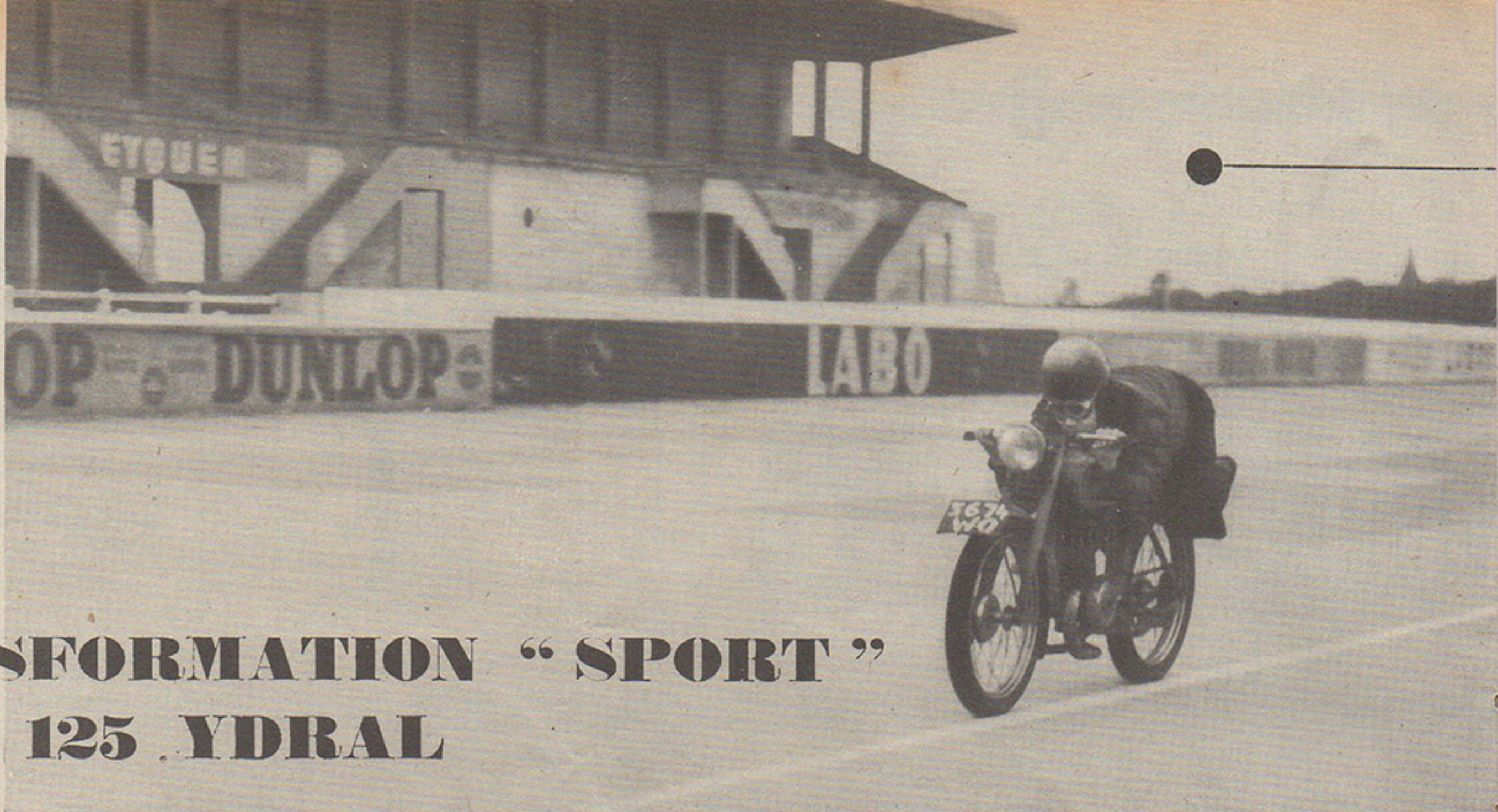
9



10

DETAIL DE LA SOUPAPE DISPOSEE AU FOND DU MAITRE-CYLINDRE ET PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT. CE SYSTEME PERMET DE MAINTENIR L'HUILE DES TUYAUTERIES EN TRES LEGERE PRESSION, DE FAÇON A POUVOIR PALLIER EVENTUELLEMENT, UN MANQUE DE LIQUIDE DANS LE MAITRE-CYLINDRE. EN 9, POSITION DE LA SOUPAPE LORS DE LA COMPRESSION DANS LE MAITRE-CYLINDRE; EN 10, SA POSITION LORS DE LA DEPRESION.

Dans cette position, le tour fut couvert en 1'29"4/5, soit une moyenne de 102 km/h 156, résultat non retenu, étant donné l'effacement trop poussé du pilote.



## TRANSFORMATION "SPORT" POUR 125 YDRAL

**C**ETTE transformation étudiée par la maison Ydral s'adapte à tous les moteurs 125 cm<sup>3</sup> de la marque. Elle comprend essentiellement un cylindre en fonte, une superculasse Maucourant, et un carburateur Del Lorto de 22 mm de passage. La vitesse de pointe du véhicule ainsi modifié atteint 100 km/h chrono, avec le gros avantage, ainsi que nous le verrons dans l'essai, de ne pas sacrifier la puissance, à bas régime, qui s'avère supérieure à celle du 125 de série. Cette caractéristique sous-entend une augmentation du couple moteur parallèle à l'augmentation de puissance traduisant une étude particulièrement rationnelle du problème. Le 125 ainsi gréé en « sport » reste apte au grand tourisme aussi bien qu'aux parcours urbains et la consommation n'augmente que dans de faibles proportions, ce qui dénote l'amélioration sensible du rendement thermique.

Avant d'étudier en détail chaque élément de cette transformation, rappelons les caractéristiques du 125 « série » que nous comparerons avec celles du « sport ».

Après comparaison des deux tableaux ci-dessous, l'on découvre en faveur du modèle « sport » une augmentation de puissance de 1 ch 8, pour 1 000 t/mn supplémentaires.

Comment a été obtenu cet excédent de puissance ?

Empressons-nous de dire tout d'abord que le diagramme de distribution demeure inchangé. Le nouveau cylindre fonte est la réplique exacte du modèle chemisé, mais il a pour lui deux avantages : en premier lieu, absence de distorsion par suite d'une conductibilité thermique uniforme. En effet, dans un cylindre en alliage léger, avec une chemise fonte emmanchée à chaud, il se produit, lors de l'élévation importante de la température consécutive à un fonctionnement à haut régime, une perte de contact entre chemise et cylindre, du fait de la différence de coefficient de dilatation de ces deux métaux. Le jeu micrométrique qui s'ensuit nuit à la bonne évacuation des calories, d'autant plus que l'huile et les gaz chauds ne demandent qu'à s'interposer dans l'espace ainsi créé entre ces deux éléments (chemise et cylindre). Qui dit mauvaise évacuation thermique dit mauvais refroidissement d'où distorsion tendant à modifier l'ajustage des lumières, formation de points chauds favorisant le cliquetis, obligation de régler la carburation très riche pour améliorer le refroidissement interne, ceci au détriment du rendement, etc.

Ces inconvénients, imperceptibles en usage normal, apparaissent dès que l'on veut gonfler un tant soit peu un moteur chemisé pour en améliorer les performan-

ces. Le cylindre en fonte résoud donc ce gros problème.

Le deuxième avantage réside dans le fait que le processus de fonderie permet d'éviter les angles vifs, notamment dans l'épuration des transferts, ce qui est également très important pour un bon écoulement des colonnes gazeuses.

En résumé, notre cylindre fonte permet, avec le même diagramme de distribution, d'obtenir un régime normal élevé, régime qui jusqu'alors ne pouvait être acquis du fait des inconvénients précités.

Afin d'augmenter le remplissage un carburateur Del Lorto, type U.B.22, avec filtre, a été adapté, et le tunnel d'admission venu des fonderies a vu également son diamètre porté à 22 mm. La pipe d'admission provient du moteur 175 cm<sup>3</sup>, et donne une légère inclinaison au carburateur.

La culasse Maucourant, à grande surface de refroidissement porte le rapport volumétrique à 8 à 1. Elle est montée sans joint.

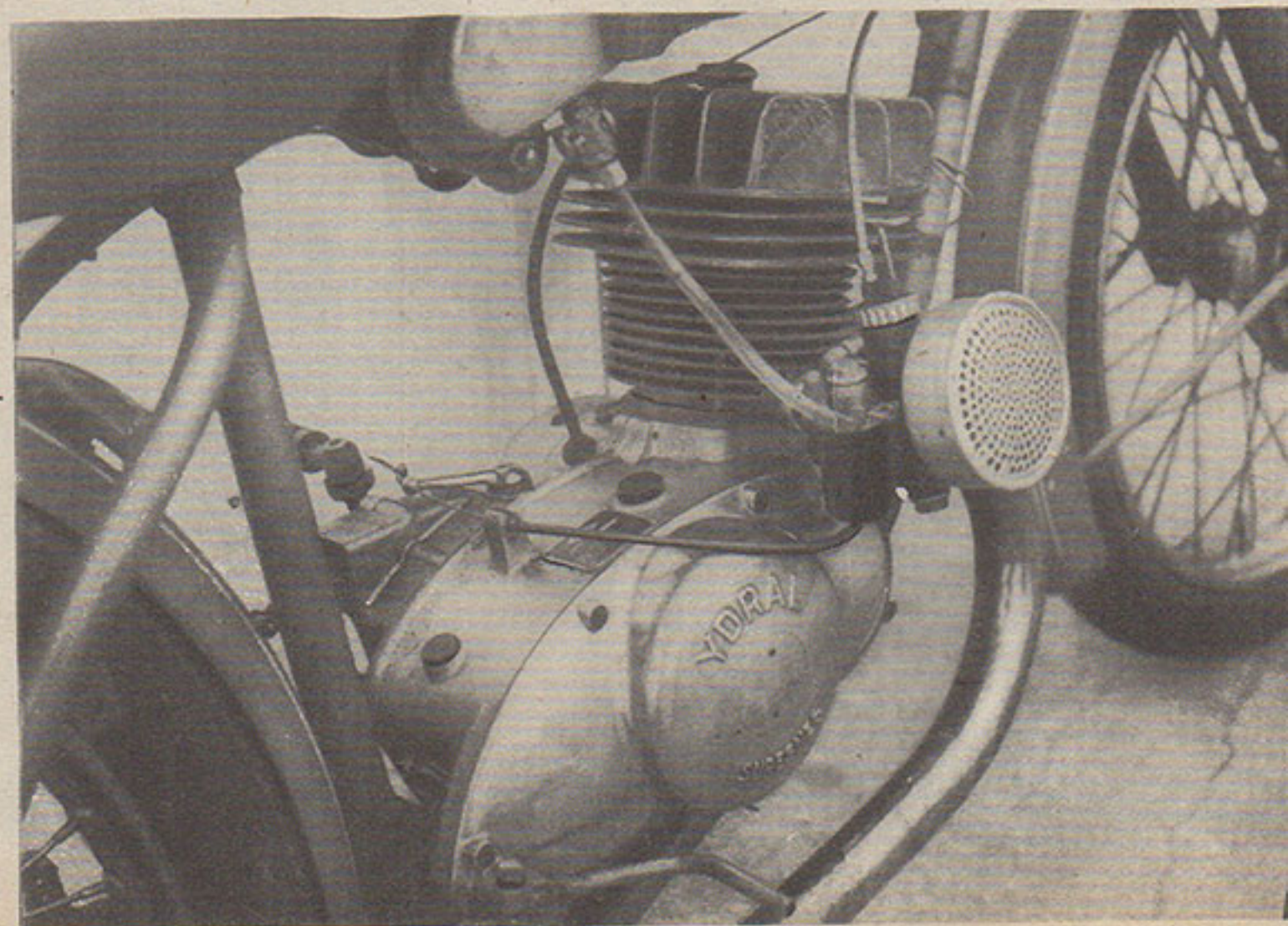
L'avance à l'allumage demeure inchangée.

Il est expressément recommandé de conserver un système d'échappement avec silencieux, la suppression ou le débouchage de ceux-ci se traduisant par un affaiblissement sensible de la vitesse de pointe et une diminution importante des capacités d'accélération.

Vue arrière du moteur.

**125 SÉRIE**  
Course/alésage : 54 x 54.  
Rapport volumétrique : 7,25 à 1.  
Puissance maxi : 5 ch à 5 000 t/mn.  
Cylindre alliage léger, chemise fonte.  
Culasse alliage léger.  
Carburateur diamètre 17 mm.  
Avance à l'allumage : 6,5 mm.  
Vitesse maxi : 78-80 km/h.

**125 SPORT**  
Course/alésage : 54 x 54.  
Rapport volumétrique : 8 à 1.  
Puissance maxi : 6 ch 8 à 6 000 t/mn.  
Cylindre fonte.  
Culasse Maucourant.  
Carburateur Del Lorto diamètre 22 mm.  
Avance à l'allumage : 6,5 mm.  
Vitesse maxi : 100 km/h environ.



Les meilleurs résultats, durant notre essai, furent obtenus avec silencieux à queue de poisson, donnant un silence de marche analogue à une machine de série.

Notons qu'une légère modification est nécessaire pour monter le cylindre fonte. Le diamètre extérieur de la partie s'em-

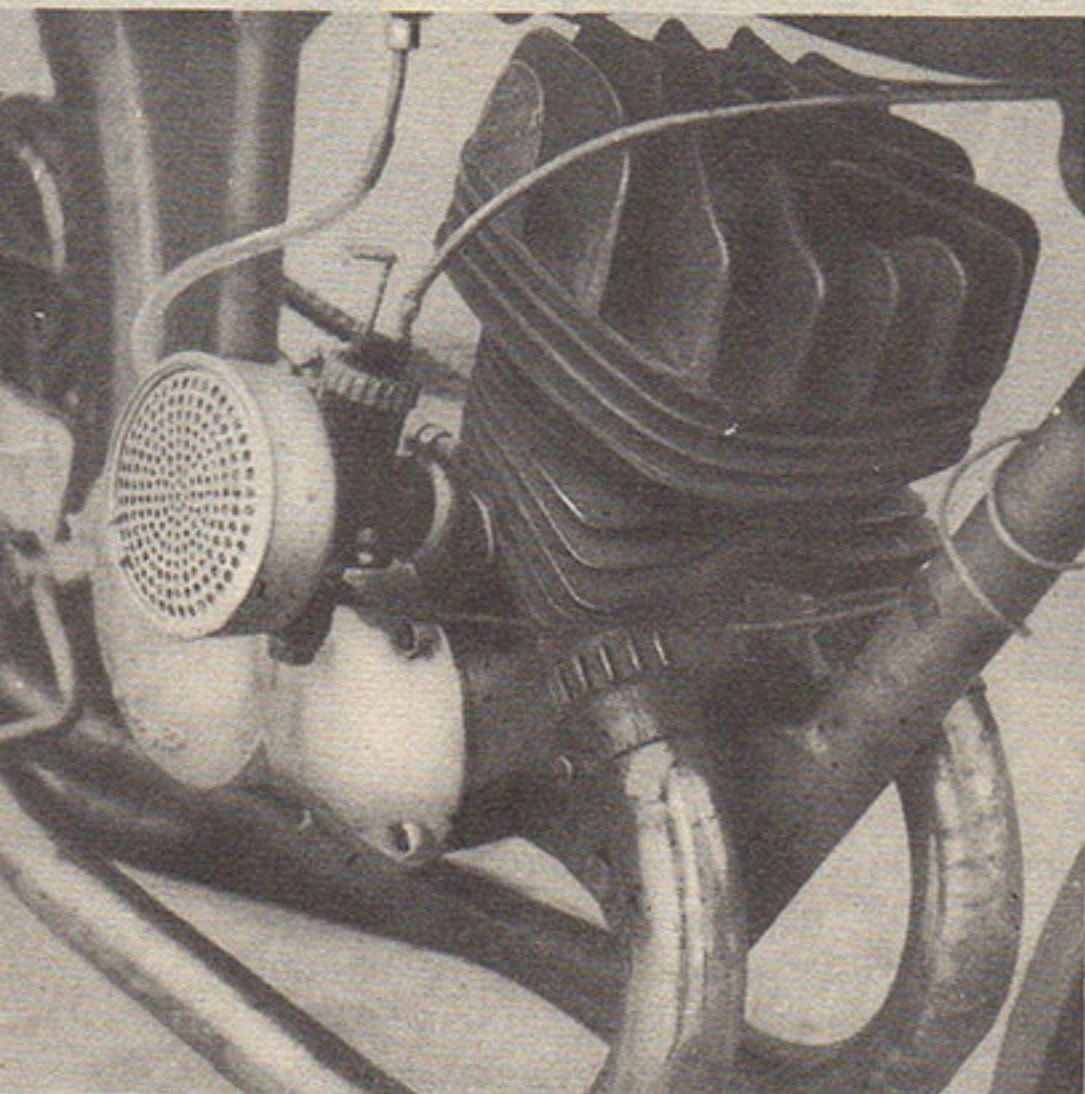
manchant dans le carter est de 62 mm, alors que celui de la chemise du cylindre de série est de 60 mm. Il convient donc de réaléser de 2 mm l'orifice du carter moteur, opération qui peut être effectuée soit par la maison Ydral, soit par un atelier de mécanique générale bien outillé.

## ÉLÉMENTS ET PRIX DE LA TRANSFORMATION SPORT

1 cylindre fonte .....	6 600
1 superculasse Maucourant ....	4 900
1 pipe d'admission .....	240
1 carburateur Del Lorto U.B.22..	4 100
<b>Total .....</b>	<b>15 840</b>

## Essai à Montlhéry

La machine d'essai accusait environ 80 kg en ordre de marche. Nos tests portèrent sur la vitesse maximum — non pas sur un tour, mais sur plusieurs, de façon à



Vue avant du moteur.

juger la constance de la performance — et sur la moyenne possible sur circuit accidenté

Accessoirement, la consommation d'ensemble pouvait être déterminée. Sur l'anneau de vitesse (2 548 m), les cinq tours (12 740 m) furent couverts en 7' 40", soit à la moyenne de 99 km/h 702, avec le meilleur tour en 1' 31" 1/5, soit à 100 km/h 809. Cette vitesse fut obtenue en position allongée, avec les réglages suivants : gicleur 95, aiguille à fond en haut, filtre à air, bougie Marchal 34 S.

Le moteur ne parut pas souffrir outre-mesure, et semblait pouvoir tourner longtemps à ce régime (5900 t/mn pour 100 km/h).

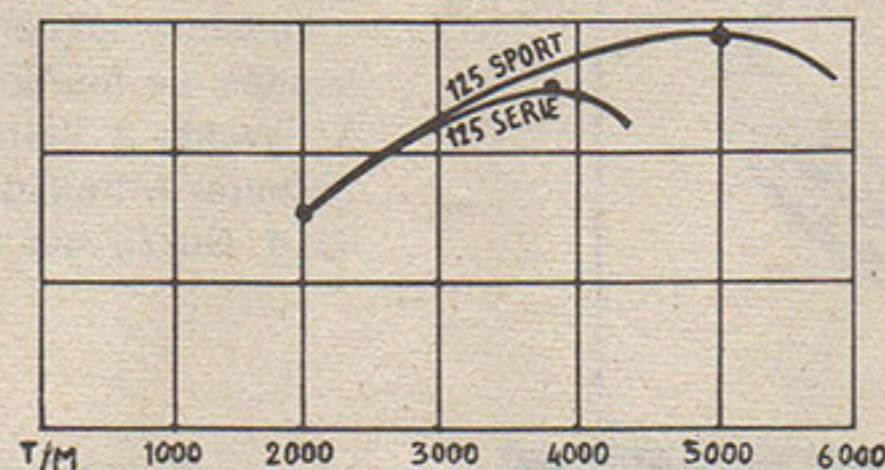
Il est probable qu'un réglage de carburateur plus fin, avec gicleur de 90, nous eût permis de gagner quelques secondes.

Sur le circuit routier (9 548 m) les temps au tour s'échelonnèrent aux environs de 6' 44", avec le meilleur en 6' 43" 4/5, moyenne 81 km/h 854. L'on pourra comparer utilement ces résultats avec ceux déjà

réalisés sur ce même terrain par des 175 cm<sup>3</sup> de série. Ils paraissent d'autant plus remarquables que la machine n'était pas spécialement bruyante, et conservait une souplesse excellente allée à des reprises hypernerveuses.

Et c'est sans doute sur ce point qu'il convient d'insister le plus. L'excédent de puissance, et partant, de performance, n'a pas été obtenu au détriment de la puissance à bas régime, ce qui permet de conserver à la machine un agrément de conduite certain. La conduite sport est cependant à conseiller, et pour obtenir de bons résultats, il est nécessaire de monter les intermédiaires en régime. Un coup d'œil sur les courbes ci-jointes nous indique en effet que la puissance maximum est atteinte à 6 000 t/mn et le couple maximum entre 4 000 et 5 000 t/mn alors que pour le 125 de série, ces facteurs se trouvent situés respectivement à 5 000 et 3 700 t/mn. Il est remarquable de constater que le couple maximum du modèle sport augmente dans les hauts régimes, mais conserve dans les régimes moyens la même valeur que celui du modèle de série, ce qui explique la souplesse aux bas régimes

Quant à la consommation, elle oscille à



Courbes de couple des moteurs « sport » et « série »

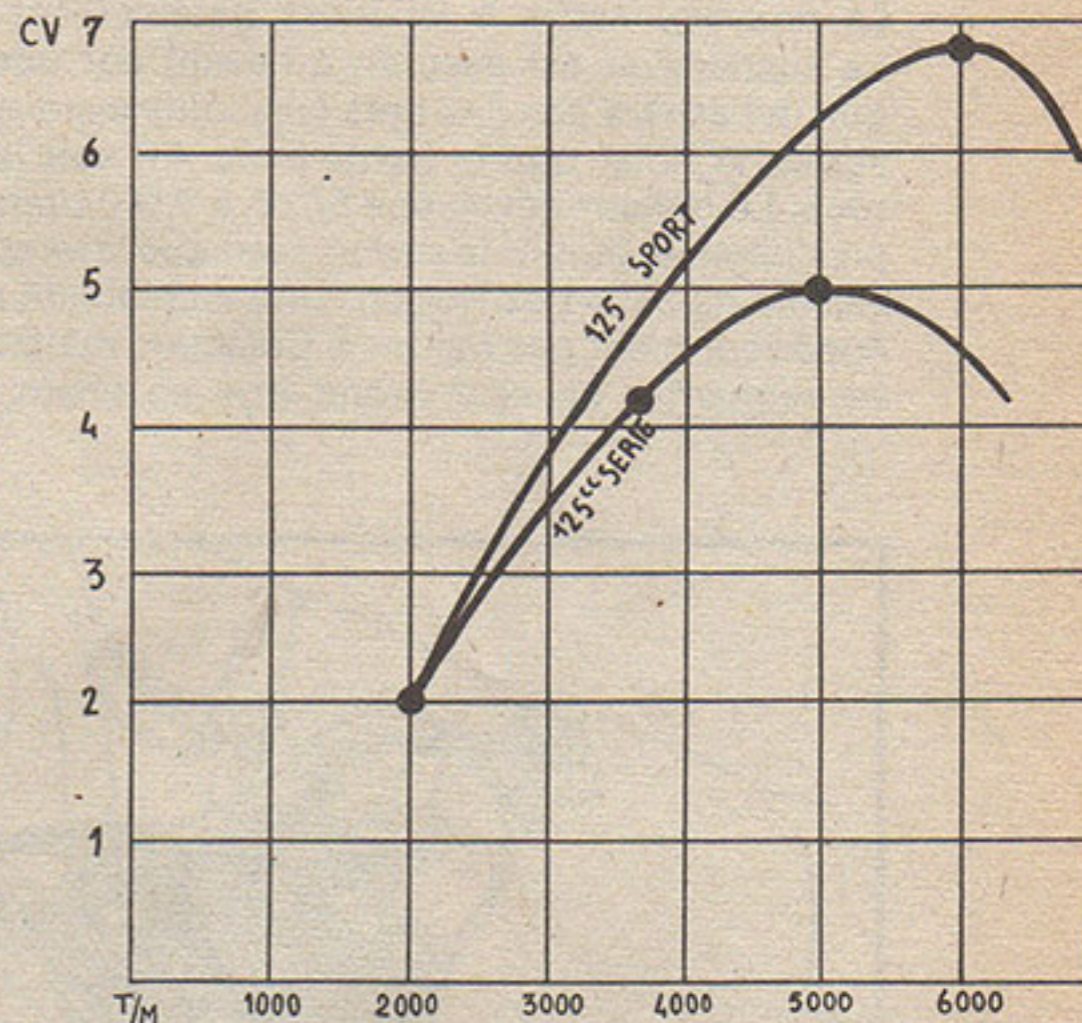
vitesse élevée, entre 3 l 5 et 4 l aux 100 km, ce qui ne dépasse guère, à vitesse égale, celle du modèle de série; ainsi que nous le disions en début d'article, ceci s'explique par l'augmentation du rendement thermique.

Notons avant de conclure, que le pignon de sortie de boîte était un 15 dents, et qu'il est conseillé, pour l'usage en duo, un 14 dents, afin de conserver toutes les caractéristiques de performances du moteur.

On pourra comparer utilement les résultats

de cet essai avec ceux de la 125 Rumi « sport » monocarburateur, publiés par un de nos confrères, machine considérée comme une réussite dans son genre. L'on verra que les résultats sont sensiblement voisins, et ceci est tout à l'honneur de la maison Ydral et du sympathique metteur au point Agache.

R. Court  
A. Nebout.



Courbes de puissance des moteurs « sport » et « série ».

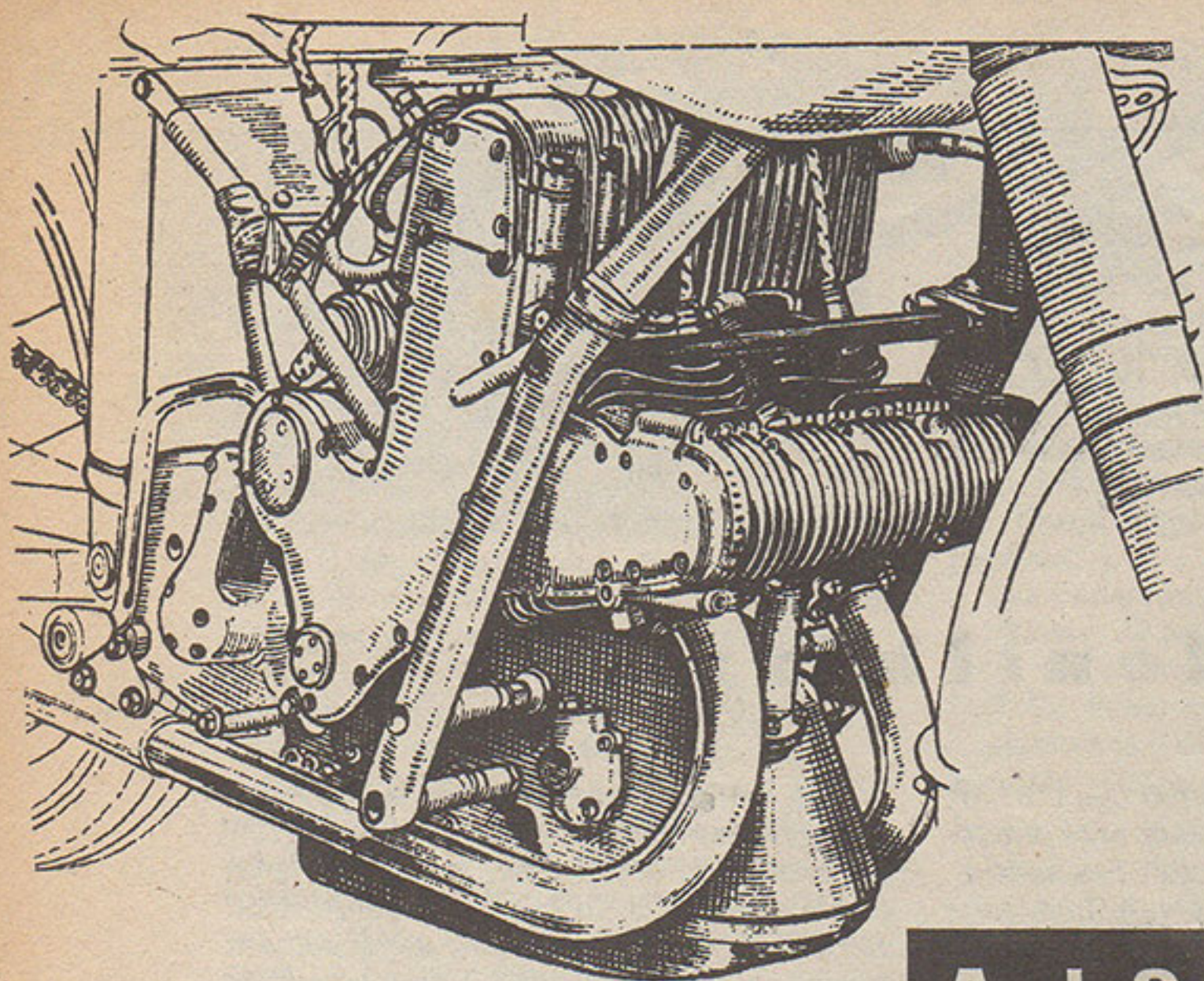
## RÉSULTATS DE L'ESSAI

Piste de vitesses (2 548 m).  
Les 5 tours en 7' 40", moy. : 99 km/h 702.  
Meilleur tour en 1' 31" 1/5, moy. : 100 km/h 809.  
Circuit routier (9 181 m).  
Meilleur tour : 6' 43" 4/5, moy. : 81 km/h 854.

## RÉGLAGE D'ESSAI

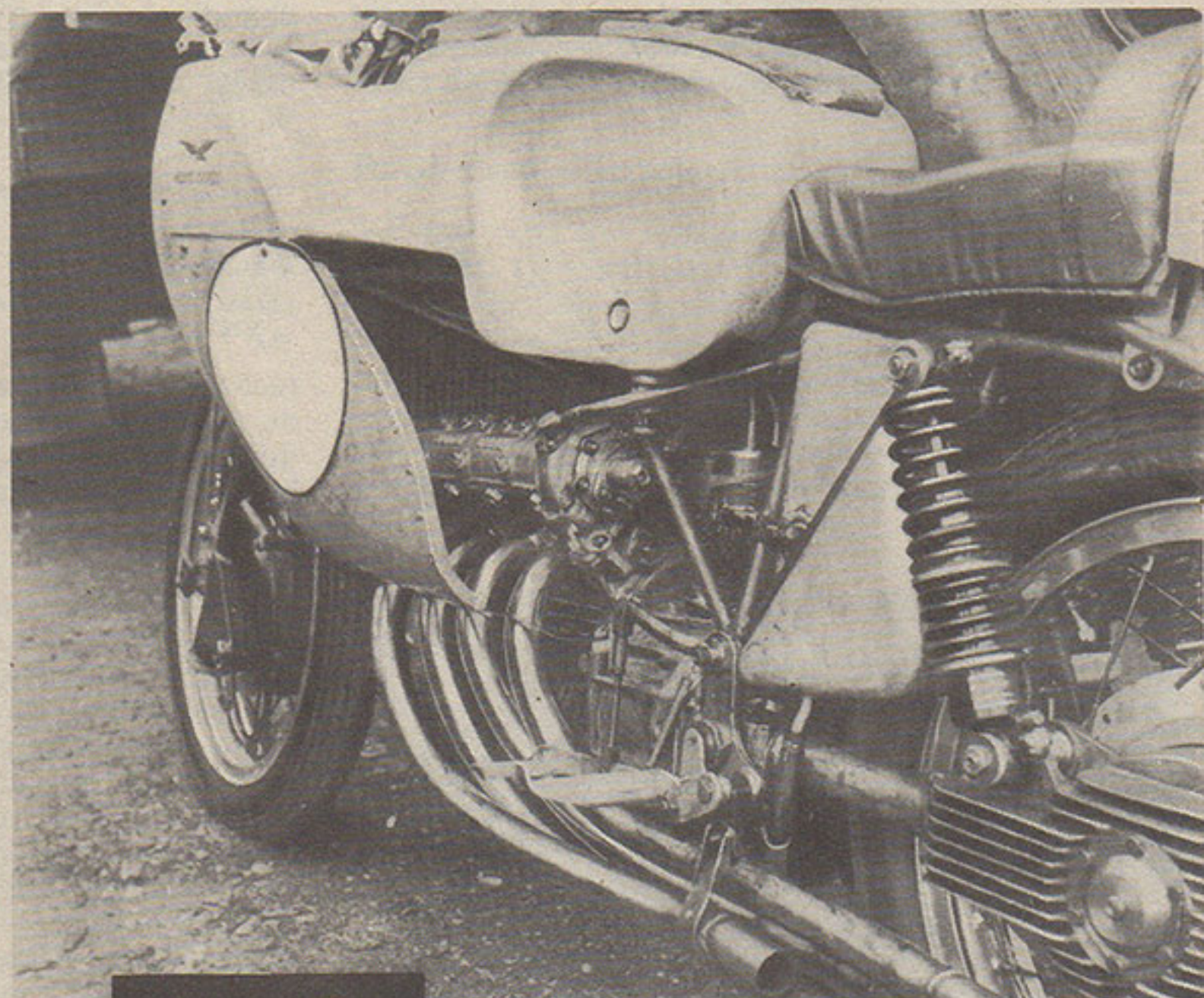
Essence de commerce + 8 % d'huile SAE 40.  
Gicleur : 95.  
Aiguille : relevée à fond.  
Bougie : Marchal 34 S. Indice thermique : 225° environ.  
Silencieux et filtre à air.

# MACHINES DE CHAMPIONNAT



**A. J. S.**

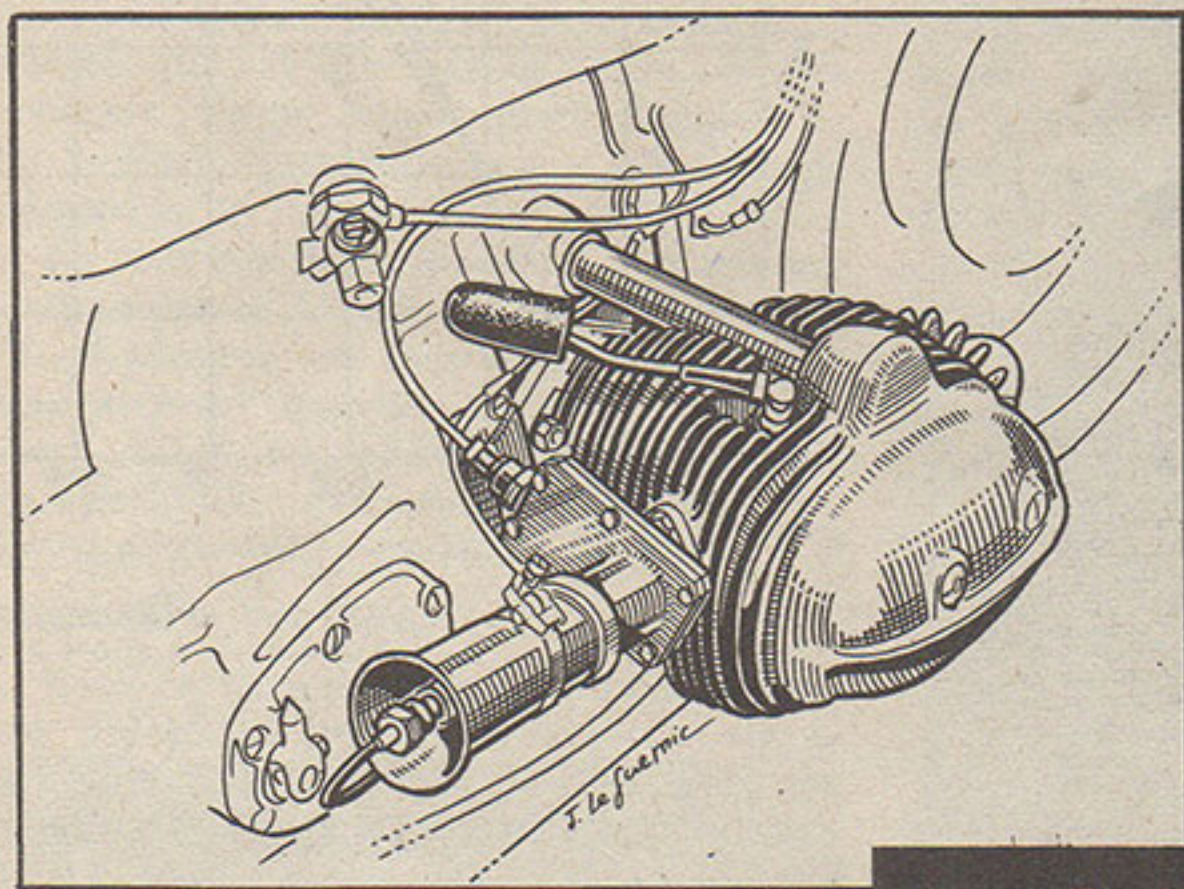
Le moteur est un twin bicylindre incliné à 45°, à double A.C.T. entraîné par engrenages. La boîte de vitesses fait bloc avec le carter-moteur, et la réserve d'huile est située à l'avant. Le nouveau cadre a amélioré notablement la tenue de route. La suspension est assurée à l'avant par une fourche télescopique, à l'arrière par des bras oscillants avec amortisseurs hydrauliques. A noter que le garde-boue AR suit le débattement de la roue. Le moteur développe 57 ch à 9 500 t/mn. Cette machine n'a pu s'imposer durant la saison, bien que la vitesse de pointe semble voisine de celle des Norton. Une maniabilité moindre et un poids supérieur n'ont pas permis à Coleman, malgré toute sa virtuosité, de remporter un seul Grand Prix de championnat.



**GUZZI**

La 500 Guzzi en est encore au stade de l'expérimentation. Le moteur est un quatre cylindres en ligne, refroidi par eau; distribution par double A.C.T. commandé par engrenages. L'alimentation est assurée par un système à injection continue, l'excès de carburant étant renvoyé aux réservoirs par une pompe. Le débit est proportionnel au régime du moteur. La transmission s'effectue par arbre et couple conique, l'arbre passant à l'intérieur d'un bras de suspension.

Le cadre est constitué par un réseau complexe de petits tubes soudés. La fourche à balanciers, type Guzzi, a été conservée à l'avant; à l'arrière, une suspension oscillante avec amortisseurs hydrauliques a été adoptée. La dernière version de la 4 Guzzi, qui courut à Monza, possédait un réservoir sur-



**B. M. W.**

La nouvelle B.M.W. apparut plusieurs fois en circuit, avec des fortunes diverses, la première année de course d'un nouveau modèle constituant toujours une saison de mise au point. Le moteur reste le classique flat-twin cher à B.M.W., avec distribution par double A.C.T. commandé par arbre et pignons d'angle. Des essais d'injection directe avec pompe à pulsations ont été effectués, sans donner de résultats bien positifs. La puissance annoncée est de 58 ch à 9 500 t/mn. Le cadre est un double berceau, avec suspension AR oscillante. L'arbre de transmission passe à l'intérieur du bras droit de suspension. A l'avant, une fourche type « Earles » a été adoptée. En sidecar, la 500 B.M.W. mena plusieurs fois la vie dure à Oliver, alors qu'en solo, elle parut manquer encore de vitesse.

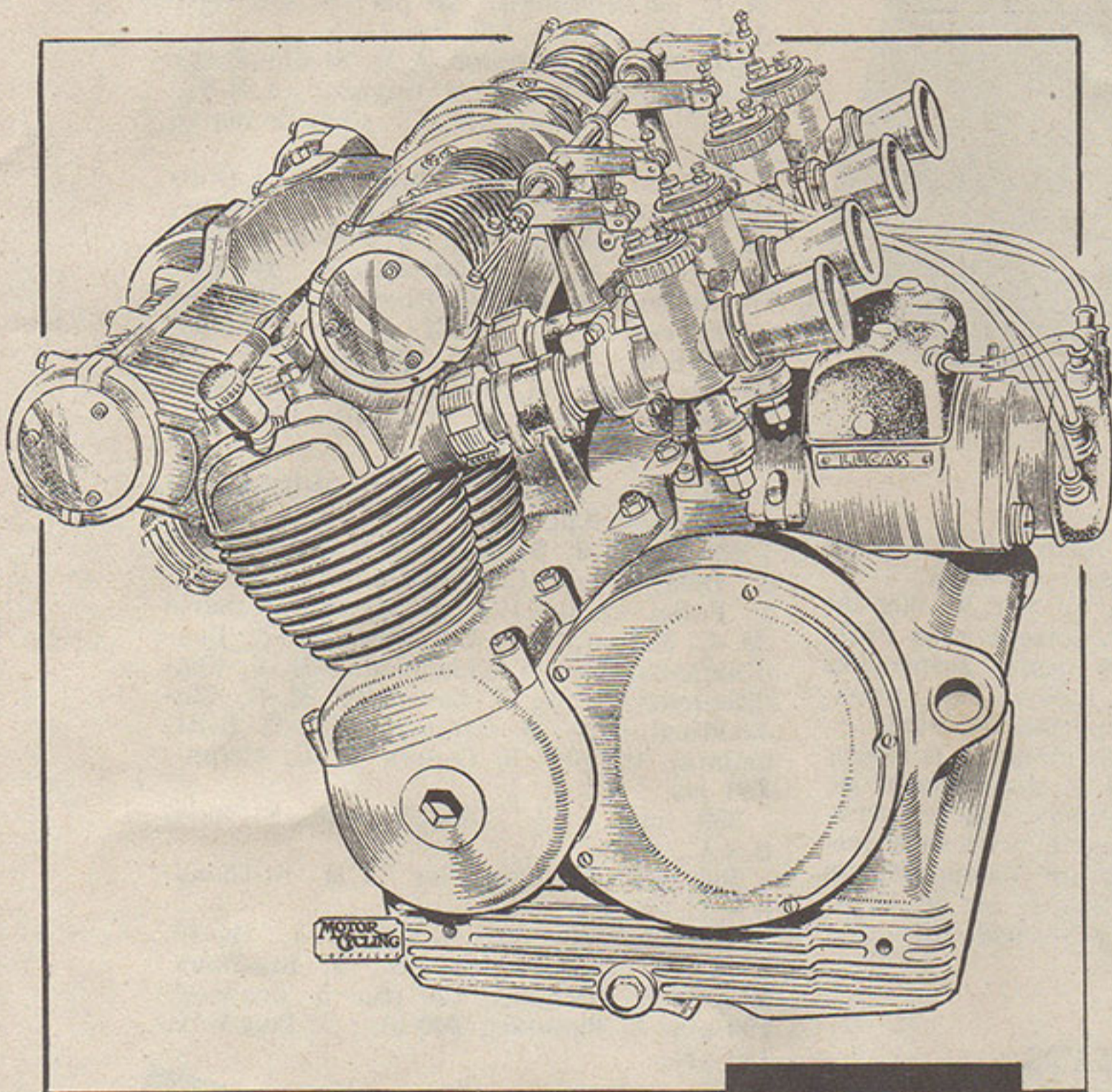
**GILERA**

Cette marque a enregistré cette année une suite de succès qui l'ont conduite au titre de Championne du Monde, catégories constructeur et pilote. La puissance du quatre-cylindres a été portée à 65 ch à 12 000 t/mn, mais l'effort le plus marquant s'est surtout porté sur l'amélioration du couple-moteur aux bas régimes, tandis qu'une boîte cinq vitesses permettait une meilleure utilisation de la plage de puissance disponible. Le double A.C.T. est entraîné par cascade de pignons centrale, entre les 2° et le 3° cylindre, la transmission primaire par engrenages se situe à la base des cylindres 2 et 3. La tenue de route s'avère excellente. A l'arrière, de nouveaux amortisseurs hydrauliques de fabrication allemande, réglables dans les deux sens (courbe ascendante et descendante) ont été adoptés. La roue arrière de 17 pouces est équipée d'un pneu 17 x 4.00, tandis qu'à l'avant se trouve un 19 x 3.00.

# 500 cm<sup>3</sup>

baissé et un carénage enveloppant complètement l'avant.

La puissance serait de 60 ch à 9 000 t/mn. Toutefois, il apparaît qu'il reste encore des progrès sensibles à effectuer au point de vue tenue de route et robustesse mécanique.



**M. V.**

La grande rivale de Gilera a été durement handicapée par la perte de Les Graham, ce qui n'a pas permis de juger si la supériorité manifestée l'année dernière en fin de saison allait se poursuivre en 1953. Le quatre cylindres M.V. développe 65 ch à 11 500 t/mn, et se caractérise par de fortes accélérations dans les régimes moyens. La boîte cinq vitesses a été abandonnée au profit d'une quatre vitesses. Le double



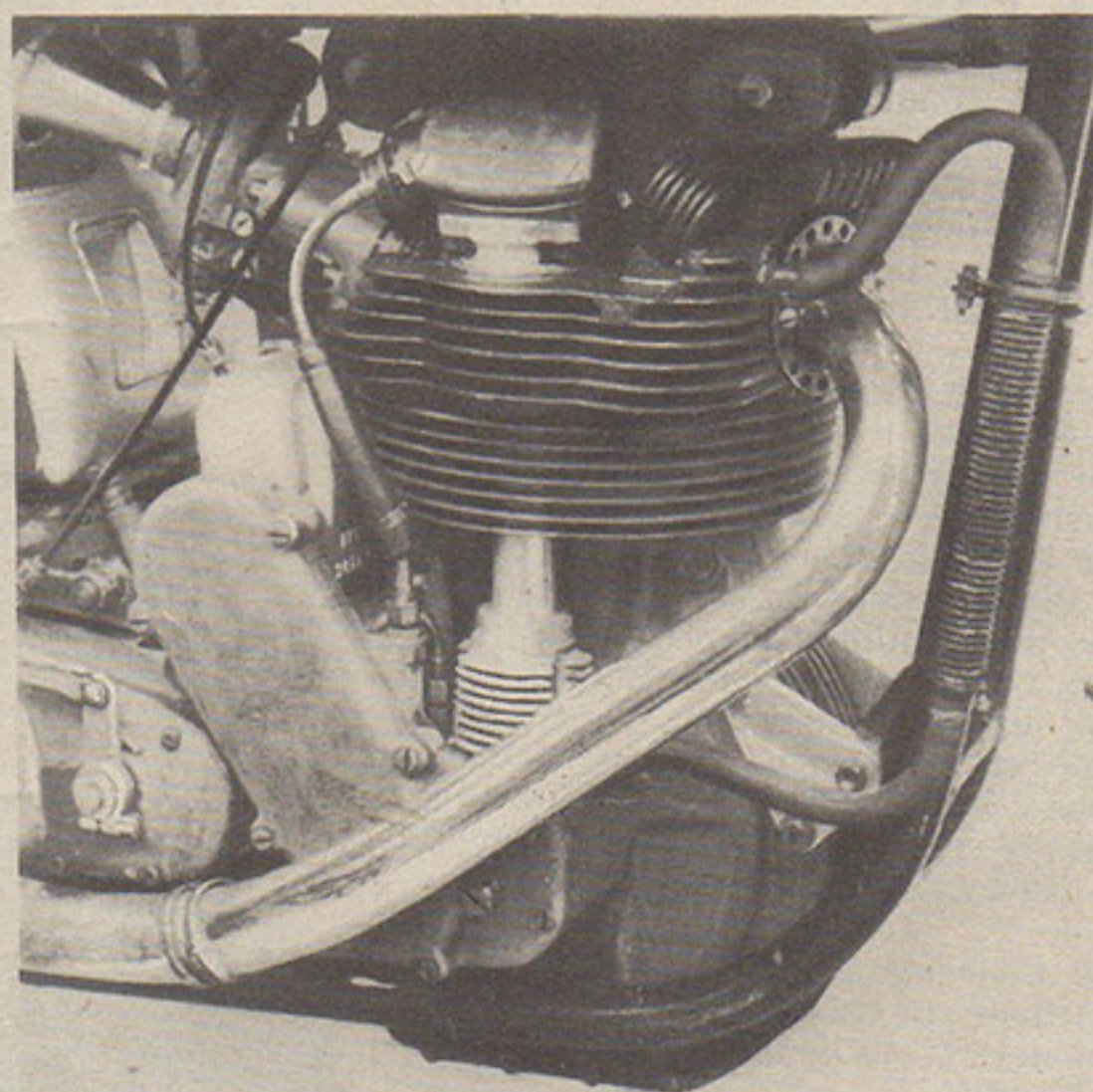
A.C.T. est entraîné par une cascade de pignon centrale, entre le deuxième et le troisième cylindre; la transmission primaire à engrenages se trouve également à la base des deuxième et troisième cylindres.

La M.V. a été la première machine officielle à adopter la fourche Earles; la suspension AR est une oscillante avec amortisseurs hydrauliques. La roue AR de 18 pouces a laissé place à une 19 pouces.

**NORTON**

CETTE année encore, le mono Norton a été le seul rival sérieux des quatre cylindres italiennes. L'augmentation de puissance par rapport à l'an passé a été obtenue par un accroissement du régime de rotation, l'adoption d'un nouveau carburateur et un système de refroidissement de la soupape d'échappement. Parallèlement, les reprises ont été améliorées. L'adoption de cotes de course (82) et d'alésage (88) supercarrées ont permis l'augmentation de régime. Le nouveau carburateur Amal « Weir »; avec une pompe actionnée par l'A.C.T. d'admission pour renvoyer au réservoir le carburant en excès dans la cuve, améliore les reprises et permet d'éviter les variations de carburation inhérentes aux différences de régime. Le refroidissement de la soupape d'échappement est obtenu par une dérivation d'huile du boîtier d'A.C.T., un radiateur annulaire sur la tubulure de retour au carter réfrigérant le lubrifiant.

La puissance de la Norton atteint 55 ch à 9 500 t/mn. Cadre et suspensions n'ont pas subi par ailleurs de modifications sensibles.



**NOTE**

La vitesse de pointe de toutes ces machines, sur circuit rapide permettant d'utiliser les braquets longs, frise les 200 km/h, à quelques kilomètres près, en plus ou en moins. La sélection s'opère surtout par la tenue de route, le freinage et la capacité d'accé-

lération. La Gilera 4 est cependant la plus rapide sans contestation possible: elle atteint dans les meilleures conditions, 218 km/h environ. La vitesse de la M.V. 4 doit être sensiblement voisine, cependant que la Norton ne semble dépasser que de peu les 200 km/h.



Delauné, vainqueur en 175 cm<sup>3</sup>,  
au départ des 250 « Cross ».

## LE 3<sup>e</sup> TRIAL



### NOUVELLE VICTOIRE DE DELAUNÉ EN 175 CM<sup>3</sup>.

Le M.-C. Bellifontain organisait le 27 Décembre, son troisième Trial de l'Empereur. Le circuit de 3 km 500 se déroulait dans la forêt, empruntant des sentes forestières et des routes cavalières. Les machines de tourisme devaient effectuer trois tours, les machines de cross, quatre.

Trois zones non-stop étaient prévues : une descente assez raide dans une sablière, une rampe à pourcentage élevé dans un chemin de terre, et un passage en montée dans la rocaille du Mail Henri IV, passage chronométré afin de départager les *ex-aequo*.

En 175, treize pilotes se présentaient au départ. La victoire revint une fois de plus à Delauné, du M.-C. Châtillon, qui termine ainsi en beauté une saison qui le vit remporter tous les Trial dans sa catégorie, à l'exception de celui des Essarts. En seconde position venait Létang, également sans pénalisation.

En 250, Charrier sur Monet-Goyon, prenait le meilleur sur Guyader dans la montée du Mail Henri IV, ces deux pilotes terminant sans être pénalisés.

Dabat, du M.C.B.E. triomphait en 350, et le crossman Tardif, de l'A.M. St-Cloud, en 500 cm<sup>3</sup>.

Dans la catégorie « cross », nous retrouvions Delauné en 250, sur une D.O.T. à suspension arrière oscillante. Il eut fort à faire avec Filiatre, pilotant une machine identique, et ne s'inclina que de peu, battu dans le passage chronométré.

Nouvelle victoire de Tardif en 350 et de Charrier en 500, tous deux sur B.S.A.

Une équipe militaire du G.C.R. 602 de Vincennes participait également à ce trial, sur des Royal-Enfield sans suspension arrière. Un classement spécial était prévu et c'est Mavré qui l'emportait de loin.

Le Trial de l'Empereur clôturait la saison 1953. L'organisation et le déroulement de l'épreuve furent impeccables. La température clémente avait amené dans les sous-bois un public nombreux, public composé pour une certaine part d'habitues, car le M.-C. Bellifontain en est à la troisième édition de son épreuve.

### RÉSULTATS

#### Tourisme.

175 cm<sup>3</sup> : 1. Delauné (M.-C. Châtillon) sur Motobécane, 0 pt ; 2. Létang (A.M. St-Cloud) : 0 pt ; 3. Rollin (A.M. St-Cloud), 10 pts ; 4. Bohec (M.-C. Bellifontain), 10 pts ;

5. Vacher (R.M.C.), 10 pts ; 6. Lombardy (M.-C. Montargis), 10 pts ; 7. De St-Germain (M.-C. Châtillon), 20 pts ; 8. Larivière (A.M.C.O.), 40 pts, etc.

250 cm<sup>3</sup> : 1. Charrier (A.M. St-Cloud) sur Monet-Goyon, 0 pt ; 2. Guyader (A.M.S.), 0 pt ; 3. Pinard (M.-C. Châtillon), 20 pts.

350 cm<sup>3</sup> : 1. Dabat (M.C.B.E.), 0 pt ; 2. Gollnick (M.-C. Bellifontain), 0 pt ; 3. Charmy (M.-C. Bellifontain), 0 pt ; 4. Dubois, 20 pts ; 6. Frilley (M.-C. Châtillon), 20 pts ; 7. Andraud (M.-C. Châtillon), 100 pts.

500 cm<sup>3</sup> : 1. Tardif (A.M. St-Cloud) sur B.S.A., 10 pts ; 2. Barret (A.M. St-Cloud), 20 pts ; 3. Owens (A.M. St-Cloud), 120 pts ; 4. Tosh (A.M. St-Cloud), 120 pts.

#### Cross

175 cm<sup>3</sup> : 1. Charny (M.C. Bellifontain) sur Peugeot, 0 pt.

250 cm<sup>3</sup> : 1. Filiatre (A.M.C.O.), 0 pt ; 2. Delauné (M.-C. Châtillon), 0 pt ; 3. Pollet (A.M.C.O.), 0 pt ; 4. Meznarie (M.-C. Melun), 0 pt ; 5. Vaccani (M.-C. Châtillon), 0 pt ; 6. Akheleidani (M.-C. Châtillon), 0 pt ; 7. Lavanchy (M.-C. Clodoaldien), 0 pt ; 8. Campagne (M.-C. Bellifontain), 100 pts ; 9. Coppin (M.-C. Melun), 420 pts.

350 cm<sup>3</sup> : 1. Tardif (A.M. St-Cloud) B.S.A., 0 pt.

500 cm<sup>3</sup> : 1. Charrier (A.M. St-Cloud) B.S.A., 0 pt.

Militaires du 602<sup>e</sup> G.C.R. : 1. Mavré, 0 pt ; 2. Lapeyre, 50 pts ; 3. Bruniaux, 50 pts ; 4. Dechlom, 120 pts ; 5. Boulaire, 120 pts ; 6. Bauniois, 200 pts ; 7. Bouchely, 420 pts.



Charrier, 1<sup>er</sup> en 500 cm<sup>3</sup> cross.

## DE L'EMPEREUR

Nous nous sommes fait l'écho, dans notre précédent numéro, d'une décision prise par le Bureau permanent des Constructeurs, décision par laquelle ceux-ci décidaient de s'abstenir de toute participation aux épreuves de Championnat du Monde, si le nombre de celles-ci n'était pas ramené à six dont quatre comptant pour le pointage.

A la suite de cette prise de position, la C.S.I. de la F.I.M. se réunissait pour examiner la nouvelle situation ainsi créée, et publiait le communiqué ci-dessous. Satisfaction est donnée aux Constructeurs, puisque le nombre d'épreuves comptant pour le pointage du Championnat est ramené à quatre au lieu de six, bien que les neuf épreuves comptant pour la Championnat soient maintenues. D'autre part, le championnat individuel est rétabli.

## F.I.M.

### COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE Communiqué de presse.

Dans les années qui précédèrent immédiatement la guerre fut créé un Championnat européen individuel sur neuf épreuves avec un classement par points; toutes les épreuves comptant pour le résultat final. Ce Championnat eut un succès certain.

La guerre interrompit la mise en compétition de ce Championnat et ce ne fut qu'en 1948 que la F.I.M. décida sa reprise.

La F.I.M. tout en maintenant le caractère de compétition individuelle décida que le Championnat porterait désormais le titre de « Championnat du Monde » : ce qui lui donna un prestige encore plus grand. En même temps dans le but de favoriser l'industrie motocycliste dans son magnifique effort de reconstruction, la F.I.M. créa un « Championnat de Marque » qui se déroulerait en même temps que le Championnat individuel.

On ne peut pas nier le succès que ces deux Championnats ont eu depuis 1949 jusqu'à maintenant, permettant aussi aux Maisons d'exploiter le titre mondial publicitairement comme jamais elles ne purent le faire auparavant.

Et pour favoriser encore cette même industrie, dans l'intention de lui faciliter la participation aux diverses épreuves, la F.I.M. adopta aussi le système qui consistait à calculer un nombre réduit de pointages minimum (de 4 à 5 en 1953) pour ne pas obliger les Maisons à participer à toutes les épreuves prévues pour le Championnat du Monde, et également pour permettre à ceux qui n'avaient pas eu de chance au cours des épreuves précédentes de se rattraper au cours des suivantes, ayant ainsi une possibilité de pouvoir encore aspirer au succès final.

Ce système fut apprécié à tel point qu'il fut adopté sans aucune modification par la F.I.A. pour son Championnat du Monde automobile qui, avec une telle formule fut disputé depuis 1949 jusqu'à 1953, sans parler des autres compétitions nationales et principalement de celles italiennes, françaises, etc., courues avec la même réglementation.

La F.I.M. a examiné avec le plus grand intérêt et avec une extrême attention la requête du Bureau des Constructeurs qui demandait la réduction des épreuves du Championnat de neuf épreuves à six. Mais la F.I.M. reste de l'avis qu'une manifestation d'une telle envergure qui a pour but le « Championnat du Monde » ne peut pas être disputée en un nombre restreint d'épreuves.

En effet, celles prévues actuellement intéressent nombre de Pays, où le mouvement motocycliste connaît un très grand enthousiasme, et où le prestige et la tradition qui s'attachent à leurs Classics Events sont tels qu'on n'a pas le droit de les rayer de la liste des épreuves du « Championnat du Monde ».

Toujours pour faciliter au maximum principalement l'intervention des équipes officielles et réduire les frais de déplacement, la perte de temps, etc., des modifications radicales ont été apportées au calendrier international des classics events. Par exemple, l'avancement de la date du Grand Prix de l'Ulster, à une seule semaine du T. T., dans le but d'essayer de mettre à égalité les concurrents continentaux et d'outre-Manche, qui réduit à une seule traversée le voyage nécessaire aux compétitions extra-continentales.

Egalement, la F.I.M. a aussi réduit à quatre pour toutes les classes le nombre des pointages pour 1954.

Enfin, sur la demande des coureurs des équipes officielles et pour favoriser leur participation, la F.I.M. avait décidé de suspendre le « Championnat Individuel » à partir de 1954.

Or, au Congrès de Londres de novembre 1953, la F.I.M. donna à la C.S.I. le mandat précis de décider

au cours de sa séance extraordinaire des 11 et 12 décembre 1953, entre le maintien du « Championnat de Marques » exclusivement, ou bien, se référant aux éléments en possession à cette date de revenir au règlement originel qui était celui d'un Championnat exclusivement individuel.

Or, le Bureau Permanent des Constructeurs a signifié à la F.I.M. les décisions que l'on connaît, prises dans sa séance du 30 novembre 1953 à Milan et c'est à la suite de celle-ci que la C.S.I. a reconstitué le Championnat Individuel pour 1954.

Il est à noter qu'en 1953 tous les Championnats Mondiaux soit individuels, soit pour Marques, ont été décidés dans un nombre de six épreuves au maximum : dans certaines classes il n'y a même pas eu plus de six compétitions.

Et en 1954, seules les 350 cm<sup>3</sup> auront neuf compétitions, tandis que les 500 en verront huit, et les autres un chiffre inférieur.

La C.S.I. s'est préoccupée très attentivement de la sécurité des circuits : parcours, état du sol, protection des pilotes et du public, etc., et ceci dans le but de réduire au minimum les incidents ou accidents toujours possibles dans les compétitions.

La C.S.I. n'a pas hésité à modifier profondément des règlements particuliers traditionnels pour permettre, aussi dans les classics events, aux coureurs

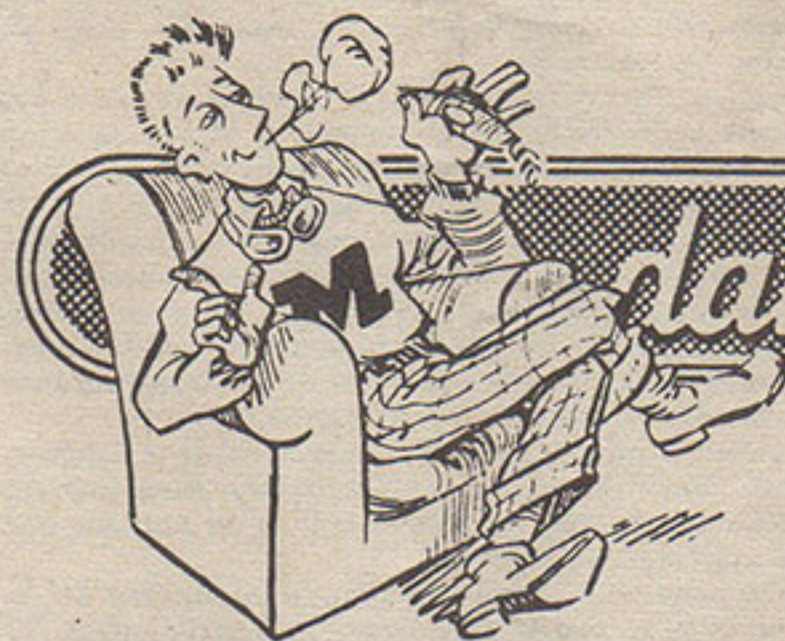
de participer à plus d'une épreuve dans le même meeting ; de ce fait, les Marques qui ont des machines avec des cylindrées différentes, voient leurs frais réduits et les coureurs leurs chances augmentées.

La C.S.I. a enfin établi que dans chaque course comptant pour le « Championnat du Monde » un nombre de trente coureurs minimum par classe pourrait prendre le départ (16 pour les sidecars), et a étudié la question toujours délicate du remboursement des frais de déplacement.

La C.S.I. espère que le Championnat du Monde, qui compte déjà six années d'existence et de succès, puisse continuer en 1954 pour le prestige toujours croissant du sport et de l'industrie motocyclistes dans le monde entier.

La C.S.I. reconnaît que les grands succès des Classics Events, dès l'institution du Championnat du Monde, jusqu'à présent, ont été obtenus par l'étroite collaboration entre les Constructeurs et la F.I.M. et que ces succès ont été aussi favorables à l'industrie qu'au sport : pour cette raison la C.S.I. espère retrouver aussitôt que possible cette amicale collaboration avec l'industrie, collaboration qui semble souffrir maintenant pour des différences de points de vue de détail.

Le 12-12-53.



## MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Le M.-C.C. a clôturé brillamment la saison 1953, avec 18 coupes et challenges.

Félicitons chaleureusement les « Supers-Champions » Georges et Pierre Monneret, Champions de France 1953 en 250 et 350, Jacques Drion pour sa belle place de quatrième au Championnat du Monde, enfin Gustave Lefevre pour sa performance au 25<sup>e</sup> Bol d'Or.

Au cours de sa dernière réunion le Comité a proclamé les résultats des différents CHAMPIONNATS SPORTIFS 1953 institués entre les membres :

**Catégorie « Vitesse ».** — 1<sup>er</sup> Gilbert Guignabodet (12 courses, 155 points); 2<sup>e</sup> Nebout (Tano); 3<sup>e</sup> Delaune; 4<sup>e</sup> Tillet; 5<sup>e</sup> Robbes; etc.

**Catégorie « Moto-Cross ».** — 1<sup>er</sup> René Vaccani; 2<sup>e</sup> Marfan; 3<sup>e</sup> ex-æquo Bellefontaine et Lechat; 5<sup>e</sup> Guerlach; 6<sup>e</sup> Rayamond; etc.

**Catégorie « Régularité ».** — 1<sup>er</sup> Leconte Robert (10 épreuves, 415 points); 2<sup>e</sup> Loyeau; 3<sup>e</sup> Duhamel; 4<sup>e</sup> Durand; 5<sup>e</sup> Beauchez; 6<sup>e</sup> Gelot; 7<sup>e</sup> Valette; 8<sup>e</sup> Dolique; 9<sup>e</sup> Pohchet; 10<sup>e</sup> Fleutot; etc.

**Catégorie « Trial » (classement provisoire).** — 1<sup>er</sup> Claude Delaune (80 points); 2<sup>e</sup> ex-æquo Dubois; de St-Germain; Greneau; 5<sup>e</sup> Lascaux.

**CHAMPIONNAT TOURISTIQUE** (35 sorties représentant 6.300 km).

**Catégorie « Dames ».** — 1<sup>re</sup> M<sup>me</sup> Yvette Giat (114 points 5 380 km); 2<sup>e</sup> M<sup>me</sup> Charlot; 3<sup>e</sup> M<sup>me</sup> Duhamel; 4<sup>e</sup> M<sup>me</sup> Porchet; 5<sup>e</sup> M<sup>me</sup> Rouillier; etc.

**Catégorie « Messieurs ».** — 1<sup>er</sup> Roger Giat (114 points 5 380 km); 2<sup>e</sup> Charlot; 3<sup>e</sup> Raby; 4<sup>e</sup> Duhamel; 5<sup>e</sup> Rouillier; 6<sup>e</sup> Porchet; 7<sup>e</sup> Cantalice; 8<sup>e</sup> Yvetot; 9<sup>e</sup> Polycarpe; 10<sup>e</sup> Loyeau, etc.

**CHAMPIONNAT DE LA PROPAGANDE** (162 adhésions recueillies en 1953).

1<sup>er</sup> Dagneaux Gilbert (39 adhésions); 2<sup>e</sup> Cantalice (17); 3<sup>e</sup> R. Guignabodet (11); 4<sup>e</sup> Delaune Th. (9); 5<sup>e</sup> Duhamel (5); etc.

Les récompenses individuelles seront remises le 6 mars 1954 au cours de la XV<sup>e</sup> Soirée Annuelle du M.-C.C. suivie d'un Banquet et d'un Bal de Nuit.

Le M.C.C. tiendra sa vingt-deuxième Assemblée générale annuelle le dimanche 31 janvier 1954, à partir de 14 heures.

Cette Assemblée aura lieu dans la Salle des Fêtes Municipales, 3, rue Sadi-Carnot, à Châtillon, à 300 m du Siège social. Pour permettre à ceux qui ne seraient

pas disponibles l'après-midi, de voter ou de payer leurs cotisations, une permanence sera installée le matin de 10 à 12 heures au Siège social, 47, rue Gabriel-Péri, à Châtillon.

Une séance cinématographique traitant de sujets motocyclistes clôturera la réunion.

Le 14 février le M.C.C. organisera un deuxième Trial d'Hiver Clamartois. Le circuit sera modifié et comportera 8 km 500 environ. Ce trial sera ouvert aux cyclomoteurs, motos et peut-être aux side-cars. Comme l'an passé, deux catégories sont prévues, tourisme et cross.

Nous comptons sur la présence de tous nos sociétaires à l'Assemblée générale et espérons la participation de nombreux concurrents à notre trial afin d'obtenir un succès égal, sinon supérieur à celui de 1953.

## LES 17, 18 ET 19 AVRIL 1954 PREMIER RALLYE INTERNATIONAL MOTOCYCLISTE LYON-CHARBONNIERES

Les samedis 17, dimanche 18 et lundi 19 avril 1954 se déroulera le premier Rallye International Motocycliste Lyon-Charbonnières.

Organisé par l'Union Sportive d'Ivry et le Baldago's-Moto-Club, il se disputera sur 1 500 km pour les motos et 1 100 km pour les cyclomoteurs.

Plusieurs cols célèbres sont prévus dans l'itinéraire afin que ce Rallye revête un caractère sportif et puisse se classer en tête des grandes épreuves motocyclistes européennes. Tout sera d'ailleurs mis en œuvre pour que cette place lui soit acquise. Ne parle-t-on pas déjà de prix s'élevant à un million de francs en espèces?

## VÉLOMOTEUR CLUB PARISIEN

### Tourisme - Sport - Camping.

Notre club, spécialiste de la « petite cylindrée » (jusqu'à 175 cm<sup>3</sup>), a participé au cours de la saison à de nombreuses manifestations sportives (rallyes, gymkhanas, audax) où nos membres se sont particulièrement distingués.

Nos sorties-promenades hebdomadaires ont remporté un franc succès et dès maintenant nous préparons la saison prochaine.

Un vaste programme adapté pour les Touristes, les Campeurs et les Sportifs est à l'étude, chacun s'employant selon ses activités préférées.

Plus nous serons nombreux à établir ce programme, plus il sera complet pour satisfaire les intéressés.

Nous profitons donc de l'hospitalité de *Motocycles* pour convier tous les possesseurs de « Petites cylindrées » à assister à nos réunions qui ont lieu le premier mardi de chaque mois à 21 heures, au Siège social du V.C.P., Café-Tabac du Châtelet, 8, rue Saint-Denis, Paris (1<sup>er</sup>) où ils trouveront le meilleur accueil.

Pour tous renseignements et adhésions écrire au Siège.

## Dans les clubs (suite).

### DIX-NEUVIÈME ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU MOTO-CLUB SAINT-CHAMONAIS

C'est à 10 h 30 que le vice-président Malaure déclare ouverte la dix-neuvième Assemblée générale du Moto-Club Saint-Chamonais. Il remercie les sociétaires présents d'être venus aussi nombreux et salue parmi eux M. Monteriol, ingénieur des Ponts et Chaussées et Président d'Honneur du Moto-Club — M. Jacques Mazet, Président des Prisonniers de Guerre — M. Marion, Président du Moto-Club du Furan et Vice-Président de la Ligue du Lyonnais, puis passe la parole au Secrétaire général Myon pour le compte rendu moral 1953.

Pendant près d'une heure, celui-ci retrace la grande activité de notre Club.

**En Sport** : l'organisation du quatrième Circuit de Vitesse de l'Horme, fut cette année, un triomphe, tant au point de vue sportif que financier. La remise sur pied de la « Coupe Pernel » d'avant-guerre a obtenu un plein succès avec cinquante-trois participants. Notre équipe « course » a participé au « Circuit du Grand-Bois » « Challenge Vieil Ami » « 12<sup>e</sup> Région » et nous sommes détenteurs cette année encore du « Challenge de la Soie » du Moto-Club de Panissières. A la course de côte du Pertuiset, Targe enlève la première place en 350 cm<sup>3</sup> tandis que Thollot se classe deuxième de la catégorie 250 cm<sup>3</sup>.

Mentionnons aussi l'organisation annuelle du Gymkhana du 14 juillet toujours aussi populaire et l'aide de nos dirigeants au président Marion pour le deuxième Circuit de Vitesse de Saint-Galmier.

**Tourisme** : quinze sorties officielles échelonnées du 22 mars au 25 octobre. En-uite la Commission des Fêtes organise le banquet et deux concours de belote.

Le trésorier général Dimier, dans un exposé très clair, résume la situation financière, qui est excellente.

Puis le secrétaire donne lecture du « Prix d'Activité » enlevé cette année par Malaure avec 99 points; 2. Targe 98; 3. Myon et Joannez 93; 5. Vallet 86, etc.

Le président Marion prend la parole pour féliciter les dirigeants saint-chamonais et souligner le gros travail effectué par le secrétaire général Myon, principal artisan de la marche ascendante du Moto-Club Saint-Chamonais.

Pour 1954, deux épreuves ont été inscrites au calendrier national de la F.F.M. : le cinquième Circuit de vitesse de l'Horme, 175, 250 et side-cars à la date du 9 mai et notre premier Moto-Cross le 5 septembre 1954.

Puis l'on passe au vote pour le renouvellement du bureau. Voici la composition du Comité directeur 1954 :

Président d'honneur : Monteriol Lucien; président actif : Vallet Jean; vice-présidents : Malaure Pierre, Joannez François; secrétaire général : Myon Gustave; secrétaires adjoints : Reix Fernand, Muller Jean; trésorier général : Dimier Antoine; trésorier adjoint : Targe Jean; administrateur : Crozier André.

### LE SCOOTER-CLUB DE NICE-CÔTE D'AZUR

Créé à l'origine, en septembre 1952, comme « Speed-Club », avec pour centre Antibes, la section de Nice, vu le notable accroissement de son effectif, a récemment décidé de se constituer en « Scooter-Club de Nice-Côte d'Azur », son siège étant établi à Nice, au 10, rue Desfly (tél. 878-26).

Convoquée à cette fin, l'Assemblée générale a élu le Conseil d'administration du Club.

Placé sous la présidence de M. Nicolas Bellone, le bureau comprend MM. Paul Augier et André Dauché, vice-présidents; M. Pierre Martin, secrétaire; Mlle Georgette Dellerba, secrétaire-adjointe; M. Jean Krieger, trésorier; M. Casimir Valletton, trésorier-adjoint.

Club de jeunes — jeunes par l'âge ou par l'esprit — il entend non seulement servir d'« école » aux néophytes, mais encore faire mieux apprécier par ses membres les « belles » ouvrages de la nature et des hommes, et surtout créer, entre eux, des liens de franche camaraderie.

Noués sur la route, ces liens se soudent au cours des réunions hebdomadaires consacrées à la vie du Club et se renforcent davantage à l'occasion des fêtes et autres soirées... à un point tel qu'il arrive à M. le Maire et à M. le Curé de les déclarer indissolubles!

Les rues de Nice elles-mêmes se souviennent toujours de certaine farandole de scooters, parés de blancs oilets, menée par un garçon heureux de conduire sur le chemin de la vie une passagère toute froufroutante dans sa robe virgine de jeune épouse.

N'aurait-il que ce point-là à son actif, le « Scooter-Club de Nice-Côte d'Azur » aurait déjà bien mérité!

Mais ses activités, on s'en doute, ne se bornent pas à des mariages en scooter!

Qu'il nous soit permis de glaner au hasard et de relever dans le cahier « ad hoc » sa participation au rallye de régularité du Cavigal, à la concentration nationale de Perpignan, au gymkhana de Menton, à la concentration de San-Remo ou d'Orange, au rallye Grasse-Grenoble-Grasse ou Nice-Marseille-Nice, sans oublier le rallye international des Bégonias de Gand, en Belgique... pour ne point faire mention des nombreuses sorties effectuées par les monts et les vaux, les collines et les plaines de Provence du Comté de Nice et des autres provinces de France.

Ainsi furent parcourus, depuis janvier, 92.343 km et enregistrées 607 sorties de machines, sans autres avatars que quatre accidents d'ailleurs purement matériels.

Aussi,

*Pareil à la guêpe volant de fleur en fleur,  
De ville en village, roule, roule, scooter!  
Admirant l'ouvrage de tous ses bâtisseurs,  
A travers la France, roule, roule, scooter!  
De la guêpe imitant, oui, la hardiesse,  
Vogue par monts et vaux et, du nord au midi,  
Du levant au couchant, ivre de jeunesse,  
Des autans coléreux, brise les interdits!*

Bravant les cieus inclements ou les midis brûlants, le Club gagna, ainsi, en une année d'existence, pas moins de vingt coupes; enlevant — dernière en date — celle mise en compétition par l'Amicale Motocycliste de Saint-André.

Ceci dénote, soit écrit en passant, combien le « Scooter-Club de Nice-Côte d'Azur » entretient d'amicales relations avec les sociétés sportives... à deux roues de Nice et d'ailleurs.

Des projets? Il en formule, bien sûr, comme tout club qui se respecte... mais tous ne sont pas à même de les réaliser!

Il chérit celui de mettre sur pied, l'été prochain, une concentration régionale scootériste rehaussée d'un gymkhana.

Est-il nécessaire de préciser qu'il défendra résolument ses couleurs dans force manifestations régionales, nationales et internationales?

D'ores et déjà affilié à la Fédération française motocycliste et à la Ligue motocycliste régionale de Provence, il envisage la création d'un « Scooter-Club de France » et pourquoi pas? d'un « Scooter-Club d'Europe ».

« Scooter-Club » formule élargie qui, plus que celle limitée à telle ou telle marque, favorise l'épanouissement de la grande famille des scootéristes.

*De Bayonne à Metz, de Paimpol à Nice,  
Groupe, fier Pégase, sous une bannière,  
Tous les scootéristes de la belle France  
Et joins tes plis aux plis d'au-d'là des frontières!  
Salut et amitié!  
Sur les chemins de France et d'ailleurs,  
Va, scooter, va toujours  
En lançant ton appel à la fraternité!*

Robert ROC.

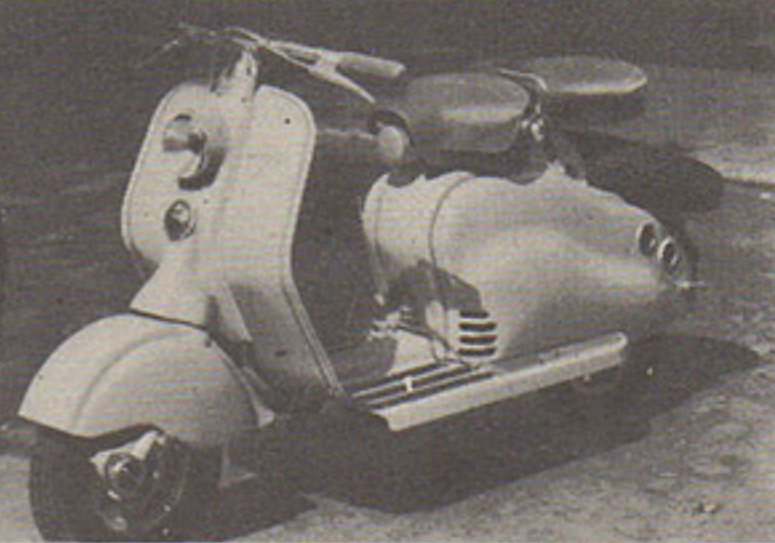


## CYCLOMOTO

93, avenue de la Marne - 2, avenue d'Argenteuil

ASNIÈRES — GRE. 26-15

VÉLOSOLEX - LAMBRETTA - 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<sup>e</sup> - 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

GARE  
DE  
L'EST

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

## MOTOBÉCANE



STOCK COMPLET

PIÈCES DÉTACHÉES  
ET ACCESSOIRES - RÉPARATIONS

DÉPOSITAIRE DES COMBINAISONS

"MACOMBYNN" — "SAN-REMO"

"DALLE"



## DIVERS

**ACHETE** comptant : motos, vélomoteurs, scooters récents, Alazard, 47 bis, av. de Clichy, Paris (17<sup>e</sup>).

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

**ACHAT** motos, vélom. récents. Dépôt vente assuré. André, 47, av. la Porte-Saint-Ouen (17<sup>e</sup>).

**INDIAN**, Gnome-Rhône, stock pièces et épaves tous modèles, échange standard, tous organes mécaniques. Alazard, 47, av. de Clichy, Paris (17<sup>e</sup>).

## ACHETE COMPTANT

toutes motos et vélomoteurs. Scoot. Vespa, Bernardet, etc. Thierry, 19, r. des Deux-Communes, Montreuil (samedi seulement).

**ECHANGE** fourgon tôle 1 200 k d'origine contre moto 250, 350, 500 récentes, Angl., All., Autr. Neyraud, 28, rue de l'Annonciade, Lyon.

**A VENDRE** urg. rais. santé, fonds cycles motos exploité 15 ans, ag. grandes marques, bail petit loyer, possib. extension, 10 km Paris, bas prix, écrire *Motocycles* qui transmettra.

**JEUNE HOMME** 25 ans, actif, suscept. initiatives, connaissant magasin, montage, service vente, cherche situation en rapport. Référ. 8 ans dans maison freins et embrayages. Ecr. à *Motocycles*.

**VENTE, RÉPAR., ÉCHGE** B.M.W. 750 cm<sup>3</sup> av. side-car Bernardet, gd routier, gd choix, pte motos 125 cm<sup>3</sup>. Magasin à visiter, 97, rue d'Alleray, Paris (15<sup>e</sup>).

**FABRICANT** accessoires motos, recherche représentants toutes régions disponibles France et Outre-mer. Première lettre à revue *Motocycles* qui transmettra.



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

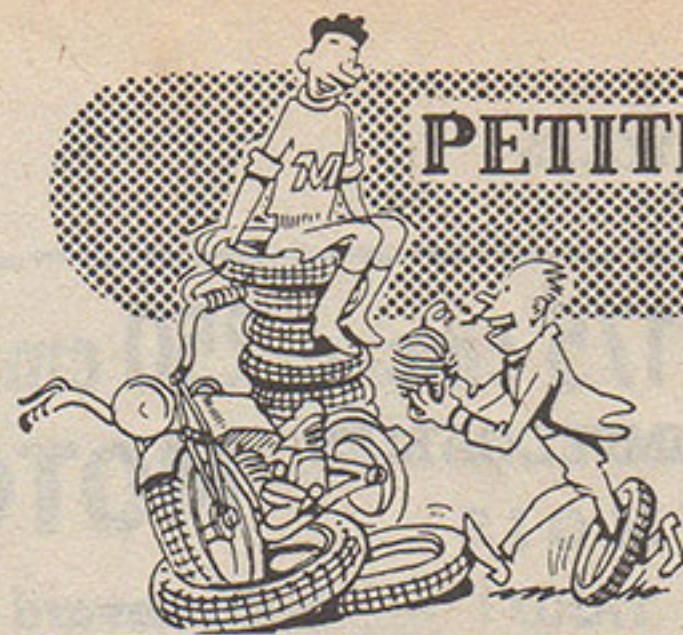
## MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

## VENTES

Plusieurs **VÉLOM.** bs px., Jawa 350, 2. rue de Javel.



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :

200 francs

## MARQUE CONNUE

— Accessoires motos, sièges arrières —  
— réorganisant son service commercial —  
recherche **REPRÉSENTANTS** jeunes, dynamiques, pour attribution de secteurs dans toute la France  
— en vue de la prospection détaillants. —

Écrire à **MOTOCYCLES** qui transmettra.

**UNE NOUVEAUTÉ...**

Pour rouler LA NUIT

**EN TOUTE SÉCURITÉ...**

Intercalez dans le circuit allant de la source aux lampes d'utilisation un régulateur de tension.

PLUS D'AMPOULES PRÉMATURÉMENT GRILLÉES !

La self auto régulatrice INTERLUX vous évitera l'ennui et le **DANGER** d'être brusquement privé de lumière.

En vente chez votre fournisseur habituel

**INTERLUX**

GROS : AFCO S.A. :  
181, RUE LA FAYETTE - PARIS - 10<sup>e</sup>

Moto **ZUNDAPP**, K. S. 600 refaite a neuf 5 000 km. Impeccable accessoires. Prix 270 000. A. Nourry, Le May-sur-Ene (M.-et-L.).

**GUZZI 500**, course Gambalungha, parfait état, très propre, rapide, pièces.

**VÉLOCETTE K.T.T.**, moteur 50, grosses soupapes, gros cylindres, dernier carbu., parfait état, rapide, pièces détachées. Reprise possible bicylindre tourisme. Fourcade, 50, rte de Pessan, Auch (Gers).

**650 B.S.A.** Golden-Flash. Side imp. équip. gd tourn. et garanti. Lecomte, 68, bd G.-Péri, Malakoff.

## 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

**EXCELSIOR 200**, Jawa 250, Simca 5 ou échangerais contre fourgonnette Simca. Kazo, 15, av. Berthollet, Annecy.

**CAUSE DOUBLE EMPLOI** moto Kehler Escoffier 250 cm<sup>3</sup>, 4 temps, 4 vit. sélecteur au pied en bon état, pneus neuf, équipée pare-choc avant, siège arrière, 2 sacoches en cuir, prix intéressant. Pélissier Georges, 24, av. de la Libération, Longuyon (Meurthe-et-Moselle).

Vends 750 **RENÉ GILLET**, 4 vitesses, très bien avec coussin garde-boue B.S.A., ou échangerais contre voiture jusqu'à 8 ch. S'adresser Rouchaud, 13, rue Chantelauve, Limoges (H.-V.).

Vds 500 **NORTON** 18 culbu., parf. état, 83 rue Lafayette. Tru. 23-77.

Moto **D.K.W.** 350 N.Z., 4 vitesses sélecteur, fourche télescopique. Parfait état, 120 000 F. F. Olivier, La Couture-Boussey (Eure).

**MOTOBÉCANE D.** 45.21 Lat., 5 000 km, C. neuf, belle présentation, nomb. acces. chromé. Cont. Clac. etx px 90 000. S'ad. Bouvit, Le Gauthrot-Ouzouer-des-Champs (Loiret).

## DES PRIX JAMAIS VUS

B.S.A. 650, Golden Flash 1953.  
Jawa 350 et 250 comme neuves.  
Jonghi 250, 1952, comme neuf.  
René-Gillet 1953, 250, c. neuf.  
Gima 175 A.M.C., comme neuf.  
Motobécane 125 et 175, culbuteurs.  
Peugeot 125 cm<sup>3</sup>, 4 vit., sélect. : 50 000.  
Jonghi 125, 1951 : 35 000.  
Monet-Goyon 250, 1948 : 45 000.  
René-Gillet Spécial Police : 85 000.  
Terrot 500 et 350 : 65 000.  
Monet-Goyon 500, 4 vit. : 69 000.  
Harley-Davidson 750, M.P. : 119 000.  
Indian 500, 2 cyl. scout, c. neuve.  
Scooters Bernardet et Vespa et 50 motos à liquider. Reprise, crédit 6 ou 9 mois. Faurie, 8, av. de Saint-Ouen, Paris. Métro La Fourche (dans la cour).

K.S. 600 side : 230 000.  
Terrot 500 side : 130 000.  
Motob. 350 side : 90 000.  
Side Bernardet avion : 45 000.  
Scooter Motobécane : 140 000.  
D.45 Motobécane : 45 000.  
Bernardet 250 : 90 000.  
Rixe 125 : 90 000.  
Indian 500 : 100 000.  
Terrot 175 Comp. à remonter. px à débat.  
500 Norton Manx avec side, 125 Jonghi compet., 350 Jonghi sp. 4 vit. à remonter, px à débattre.  
Michel, 42, rue Jules-Guesde, Alfortville. Ent. 32-68.

**STYLSON** Jap. 250 culb., parfaite, moteur et pneus neufs. Vends 70 000, ou échange contre petit véhicule 3 ou 4 roues, ou achète side léger même sans pneus ou incomplet. Deville. La Noue-en-Ré (Ch.-Mme).

**NORTON 633** cm<sup>3</sup>, parf. ét., avec side-car. Bois. Pr. int. R. Jeanne. Hebecourt (Eure).

**GOLD STAR 350** circuit, jantes dural dernier modèle, non immatriculée. Black, Shadow, roulé 7 000 km, état impeccable, Rossignol, 17, rue Paul-Bertin. Nanterre.

**500 SAROLEA** cross fourche B.S.A. susp. ar. Vis.

**350 GOLD STAR**, sus. ar. Vis. Haziani 26, av. de Longchamp. Nantes.

AGENT OFFICIEL

Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - BERNARDET - Cyclomot. CAZENAVE-

VAP - DERNY - TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX - F.N.

CREDIT

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

EXPEDITION

PROVINCE

CREDIT

STATION SERVICE

YORAL

Stock complet

TOUS CARBURATEURS DEL LORTO

FOURCHES ET AMORTISSEURS GRAZZINI

20, RUE DU DÉBARCADÈRE - PARIS-16<sup>e</sup> - ETO. 73-92, 77-46

# GUZZI 65 cmc - 160 cmc - 175 cmc - 250 cmc AIRONE Sport disponibles

NEUF ET OCCASIONS IMPECCABLES

CREDIT 12 MOIS

MOTO-BASTILLE

N'ATTENDEZ PAS LE PRINTEMPS, IL SERA TROP TARD ! — 6, Boulevard Richard Lenoir - PARIS

## VOYEZ NOS PRIX

Crédit 6 ou 9 mois reprises :  
 Jonghi 125 cm<sup>3</sup>, 1951, bon, 35 000.  
 Peugeot 350, culb., mot. neuf, 55 000.  
 Terrot 500, monobloc impec., 65 000.  
 Terrot 350, comme neuve, 85 000.  
 Monet-Goyon 250, 1948, 45 000.  
 Monet-Goyon 500, impec. 69 000.  
 Indian 1 200 et 500 culb., 75 000.  
 Gnome Rh ne 350, Major 65 000.  
 Gnome Rh ne 750, side 89 000.  
 René Gillet 1000 cm<sup>3</sup> spéc. Police.  
 Gnome Rhone, 750 police.  
 Triumph 500, parfait état, 95 000.  
 Norton 500, 16 H, impec., 110 000.  
 Motobécane 350, superculasse, 115 000.  
 Motobécane 500, supercul. 110 000.  
 Jawa 350 et 250, dep. 150 000.  
 Puch 250, c. neuve, 160 000.  
 et 50 motos et vélomoteurs cadres avec  
 papiers, moteurs, roues, boîtes, sidecars,  
 etc.  
 Faurie, 8, av. de Saint-Ouen, Paris.  
 Mét. La Fourche (dans la cour).

500 ANGL, culb., 4 vit., selec. av. side  
 Roy Impérial, ét. de nf, 120 000, ou échange  
 contre pte voiture. Dhont, 53, r. E.-Raspail,  
 Arcueil Seine.

DYNA 4 ch. fourgon., 1952, chauff.  
 395, garant., cont. moto. Facilités, Leclerc,  
 56, r. Marx-Dormoy.

V. B.S.A. WM20, tr. b. état, avec casque.  
 Lunettes et comb. neuve (cause maladie).  
 Ch. Perruchon, Saint-Christoly-de-Blaye  
 (Gironde).

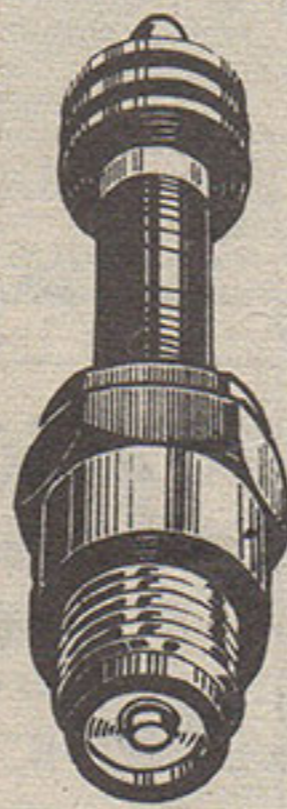
B.S.A. 250 culb. acces. état impec.  
 130.000. Vis. soir Chadenet 12 bis av.  
 Bosquet, Paris (7<sup>e</sup>).

Bougie  
 "LE PERLIER"

spéciale pour  
 moteurs 2 temps  
 modèle d'hiver et  
 pour triporteurs

ne perle pas

SEBLEPER  
 85, rue du Bac,  
 ASNIÈRES Seine  
 GRE 00-21

Représentants  
demandés

Avant le printemps commandez votre  
 TWN 350 Boss et Zündapp KS 601  
 chez François, 171, Le Bua, Paris (20<sup>e</sup>).  
 Men. 56-15.

PART. vd 350 Jonghi et 125 Motob. P.  
 état. Veron, Suf. 48-59. Le Matin.

ECHANGE mot. B.M.W. R75 contre  
 pièces mot. B.M.W. R66. Choleau, La  
 Pélandière, Sablé (Sarthe).

SIDE carpio 125-175 impeccable. 35.000 fr  
 peint. motob. Lopez, 18, rue Tholozé  
 Paris (18<sup>e</sup>).

## LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



le TUBOTOM

OTOM S A

5 bis, RUE FRANKLIN COURBEVOIE  
DÉF. 21-53 \* 25-91

NATIONAL MOTO, 66, rue Nationale,  
 Paris (13<sup>e</sup>).

1 Moto Norton 16 H. Etat de neuf.  
 1 Puch 125 sport. 2 carbur.  
 1 Gnome Rhône. 125. Dernier modèle.  
 1 Terrot 500. Type R.L.  
 Stock de pièces. Roues, cadre, fourche,  
 moteur et boîte. Matchless et Ariel.  
 Matchless 350 G 3 L. Parf. ét. fche télesc.  
 moyeu ar. suspendu.

V. 100 MOTOB. p. et de m. 14.000 Collin  
 Michel, Camp du Passoir, Veigné (I.-et-L.).

## INCROYABLE

Grand choix, crédit, reprise.  
 B.S.A. Golden et 250. 4 vit. 1952.  
 B.M.W. R. 73 susp AR et R. 12 b. px.  
 Puch 250 et Triumph Herisson.  
 D.K.W. 190, 198, 350 SB et N2.  
 Norton 16H et Triumph 500 Mono.  
 Indian 1200 et 500 à partir 75.000.  
 Gnome tous modèles à partir 75.000.  
 Terrot 350 et 500 récent, à partir 75.000.  
 Peugeot, Monet, Motobécane, etc.

## A REVOIR

50 motos et épaves toutes marques.  
 A liquid. px marchand. stock. Pièces div.  
 et sides-cars. Alazard 47 bis av. de Clichy,  
 Paris (17<sup>e</sup>). (fond de la cour côté cinéma).

Vends 350 cm<sup>3</sup> MOTOBÉCANER 44 C,  
 super club., bon état, pneus neufs, moteur  
 révisé. 9 000 km. Rolland, 25, rue Jules-  
 Ferry, La Courneuve.

TRIUMPH T 100, 1949, impec. 220 000,  
 h. repas et sam. matin. Dargelès, 10, r.  
 Docteur Goujon, Paris (12<sup>e</sup>).

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant  
aux annonceurs

BSA

SUNBEAM

DISPONIBLES TOUS MODELES

N'ATTENDEZ PAS LE PRINTEMPS POUR

ACHETER OU COMMANDER, IL SERA TROP TARD !

6, Boulevard Richard Lenoir (Bastille)

Stock complet pièces détachées  
MOTO-BASTILLE

## DERNIÈRE HEURE

## Les équipes 1954.

La composition des équipes officielles 1954  
 n'est pas encore définitive, voici les noms  
 connus à ce jour.

Chez A.J.S. nous trouvons Coleman en tête  
 de file (il est devenu très fort) épaulé par  
 Mc Intyre et Farrant, révélations 1953. Doran se  
 retirerait de la compétition.

Norton conserve, en dépit d'offres formidables  
 par M.V., le Sud-Rhodésien Amm, lequel a  
 déclaré qu'étant sujet britannique, il ne pouvait  
 faire triompher des couleurs étrangères. Au  
 point de vue financier c'est un gros sacrifice,  
 M. Smith, directeur de chez Norton, le reconnaît  
 lui-même.

Brett serait un possible et la révélation Keeler,  
 dont nous avons souligné récemment les mérites,  
 aurait signé.

Guzzi conserve Anderson et Lorenzetti,  
 Kavanagh sera le troisième homme, ils seront  
 épaulés occasionnellement par Montanari et  
 Agostini. La maison Gilera est on ne peut plus  
 internationale, l'équipe comprend (sous cer-  
 taines réserves) Duke, Milani, Armstrong et  
 P. Monneret.

Pour M.V. on ne sait pas grand-chose, Sand-

ford, Masetti, Bandirola, Dale sont les noms  
 avancés.

De nouveaux visiteurs sont annoncés de  
 Rhodésie du Sud et de Nouvelle-Zélande. Nous  
 pouvons espérer voir Allison, mais le specta-  
 culaire Castellani ne viendra pas, voyage trop  
 onéreux. Aislabie, un nouveau, Jensen, Parry  
 et Murphey, noms connus, représenteraient la  
 Nouvelle-Zélande.

Réunion extraordinaire de la C.T.I.  
du 21 décembre 1953.

A la demande du Conseil général de la F.I.M.,  
 la Commission technique internationale a tenu  
 à Genève, une importante réunion à laquelle  
 avaient été conviés les constructeurs des diffé-  
 rents pays.

Après un sérieux échange de vue, l'unanimité  
 s'est faite sur les propositions suivantes, qui  
 seront soumises au prochain Congrès (Hollande,  
 mai 1954).

1. — La nouvelle réglementation conservera  
 comme critère, l'échelle actuelle des cylindrées.

2. — Les cylindrées actuelles, jusqu'à 500 cm<sup>3</sup>,  
 seront conservées en 1954 et 1955, dans les  
 grandes épreuves de vitesse.

3. — En 1956, la limite supérieure de cylindrée  
 sera ramenée à 350 cm<sup>3</sup>.

4. — En 1957, la limite supérieure de cylindrée  
 sera ramenée à 250 cm<sup>3</sup>, et seules, les trois  
 catégories 125, 175 et 250 cm<sup>3</sup> seront conservées  
 en catégorie « Course ».

5. — Une catégorie « Sport », directement  
 dérivée des modèles vendus à la clientèle sera  
 définie internationalement, pour toutes cylin-  
 drées. La limite supérieure (500 ou 750) n'a  
 pas été définie.

On envisagera d'organiser, dès que possible,  
 de grandes épreuves de vitesse réservées aux  
 machines de cette catégorie.

Une discussion technique s'est engagée au  
 sujet du carburant. Les techniciens présents  
 ont été unanimes à demander qu'une définition  
 plus complète du carburant soit fournie, faisant  
 intervenir la densité et la courbe de distillation,  
 que l'indice d'octane soit de 80, plus ou moins 2  
 (Motor-Méthode) ou l'indice correspondant en  
 R.M. (avec indication pour chaque pays).

Toutes ces propositions ont été adoptées à  
 l'unanimité. (A noter que seuls les constructeurs  
 anglais ne s'étaient pas fait représenter.)

### Au service des motards...

Le Magasin de pièces détachées, origines et adaptables, pour motos françaises anciennes et modernes, le plus important de Paris

**AMC - AUBIER - GNOME - MONET - PEUGEOT  
MOTOBÉCANE - STAUB  
SACHS-TERROT-YDRAL**

#### STATION SERVICE :

Carburateurs : AMAC - DELLORTO  
GURTNER - ZENITH

Volants : ABG - SAFI - FRANCE - NOVI - WAGEOR

#### RÉALÉSAGE EMBIELLAGE

réparations volants et magnéto en 24 heures

#### ORGANISATION NOUVELLE

Expédition FRANCE et COLONIES

STATION SERVICE : VAP - MOSQUITO - CUCCIOLO

### MOTOS - CYCLES

#### BRUNEAU FRÈRES

194, avenue du Maine, PARIS - XIV<sup>e</sup>  
Téléphone : SUF. 50-12. C. C. P. 8619-90



Malgré plusieurs tirages successifs...

LES NUMÉROS

1 et 2 de

## La Bonne Cuisine

S O N T A  
N O U V E A U  
É P U I S É S

*Si vous voulez conserver une documentation parfaite, n'attendez pas pour vous procurer les numéros qui vous manquent.*

# UN MILLION

d'exemplaires vendus en 5 numéros

## La Bonne Cuisine

à la portée de tous

*est en vente partout*

**120** Fr

## Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

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

24 NUMÉROS PAR AN

UN AN. . . . . 800 fr.

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

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

NOM : .....

ADRESSE : .....

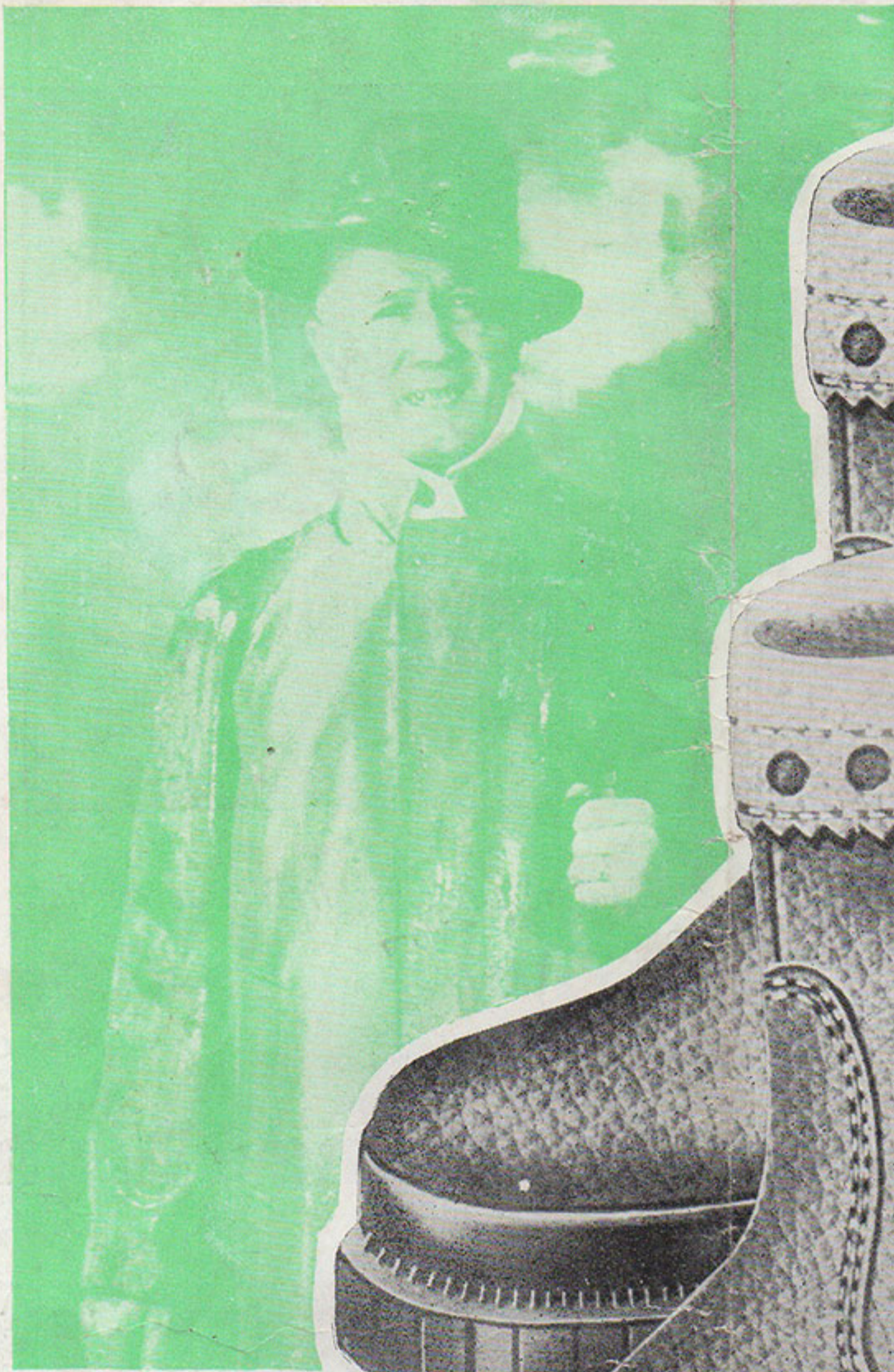
Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, BRUXELLES  
C.C.P. 3-86 - 1 an..... Frs : 160

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**

**1/2 Botte**

**TEXAS**

**de PATAUGAS 4.500 fr. la paire (38 au 47)**

TIGE ACAJOU EN VEAU TANNÉ AU CHROME

SEMELLE V-U-L-C-A-N-I-S-É-E SANS COUTURE ET CAMBRÉE

**= ÉQUIPEMENT MODERNE DE GRAND STYLE =**

**pour les Chasseurs et les Sportifs (Autos, Motos, Scooters)**

ECRIVEZ-NOUS, NOUS VOUS INDIQUERONS UN CONCESSIONNAIRE PROCHE

(et vous joindrons un fétiche)

**Ets PATAUGAS, MAULÉON (Bas.-Pyr.)**