

7^e ANNÉE - N° 119

REVUE BIMENSUELLE

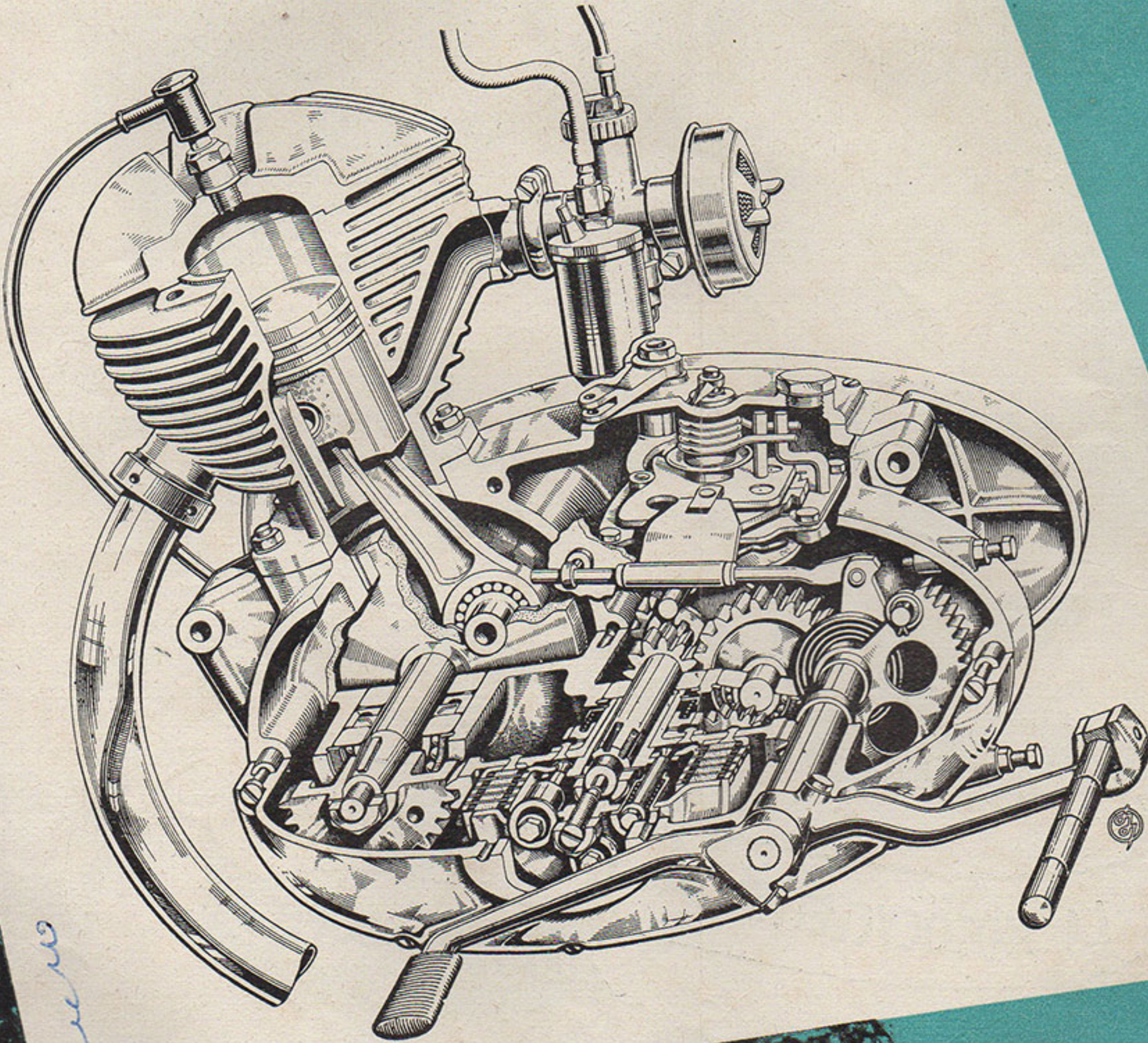
15 MARS 1954

MOTOCYCLES

DIR. MAX ENDERS

AD. PH. LAJEUNESSE 14 RUE BRUNEL, PARIS-17^e

et Scooters



NOTRE ESSAI : LA 250 CSEPEL

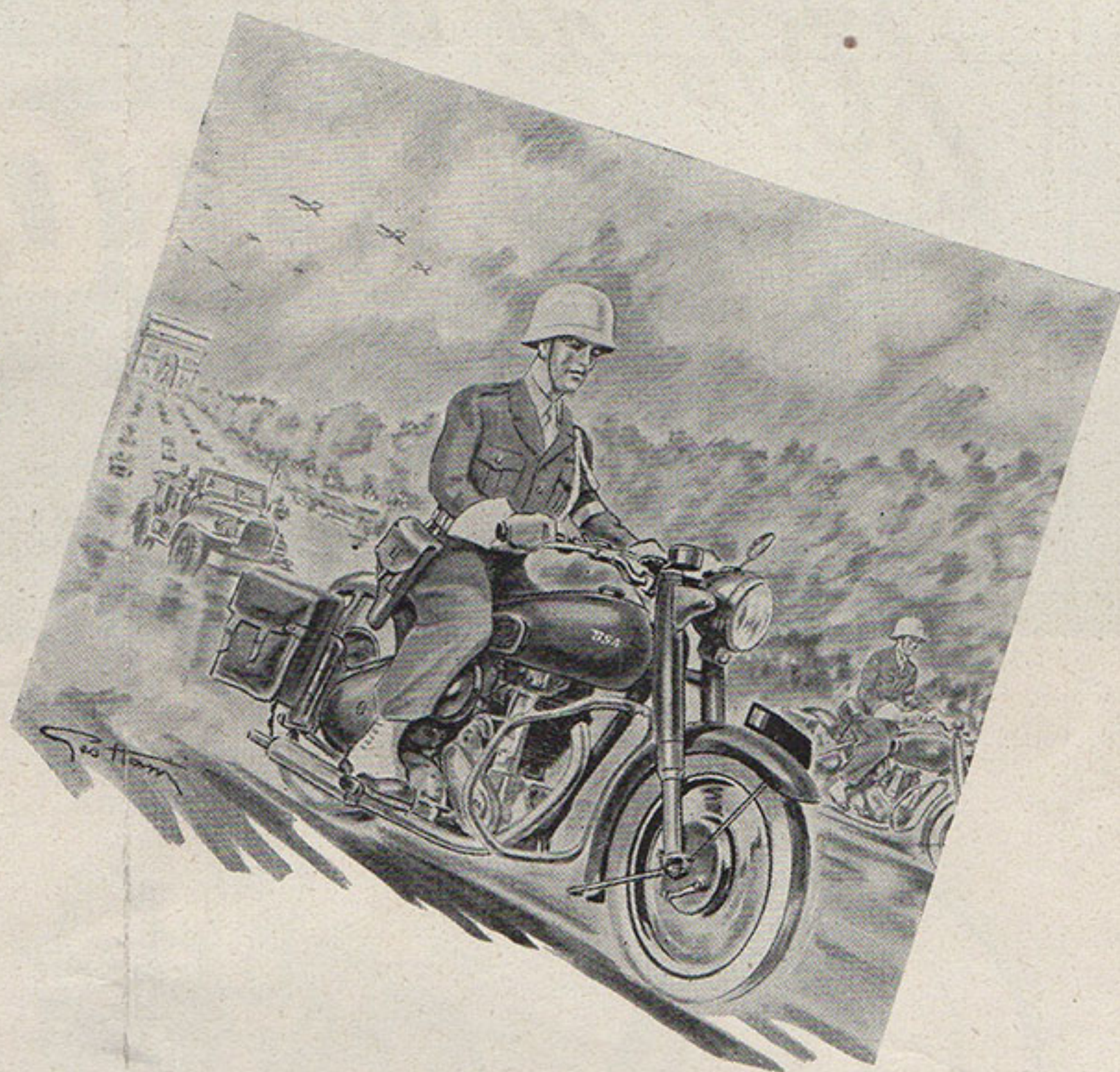
40^{FR}

L'ARMÉE

LA GENDARMERIE

LA POLICE

LES DOUANES



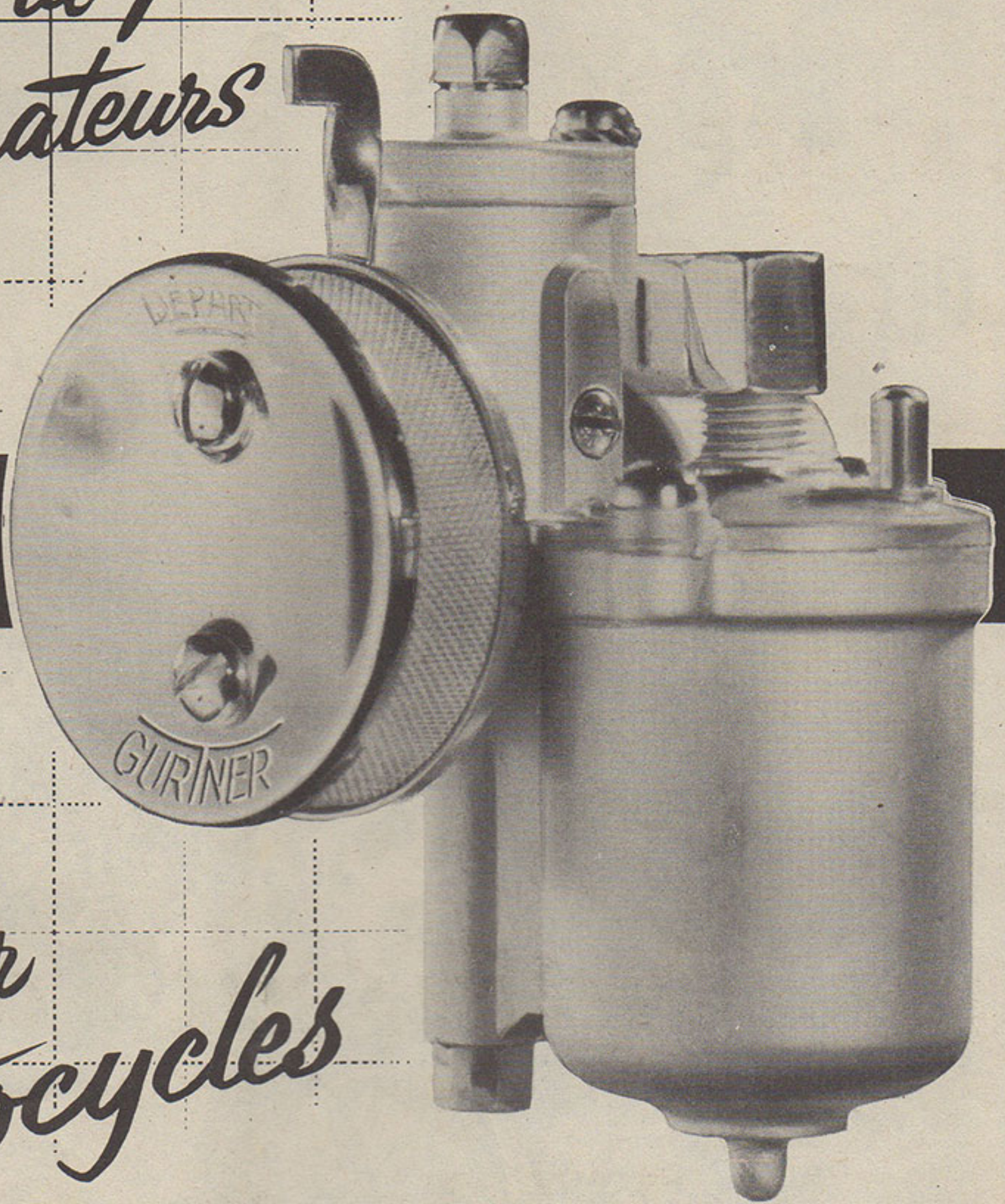
utilisent des

BSA
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

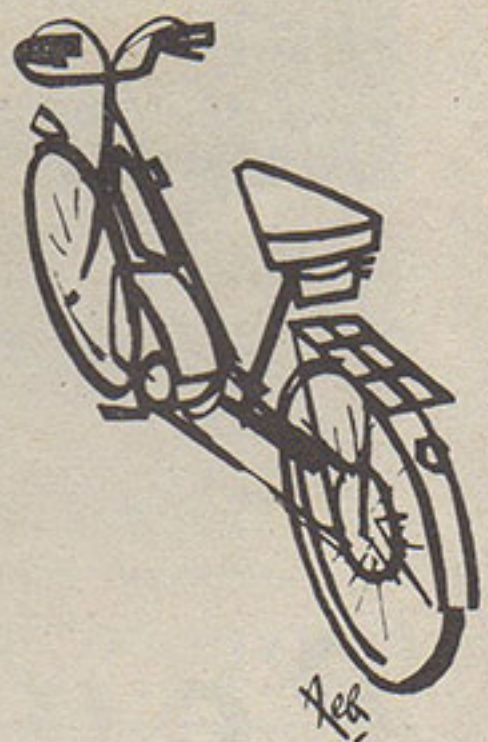
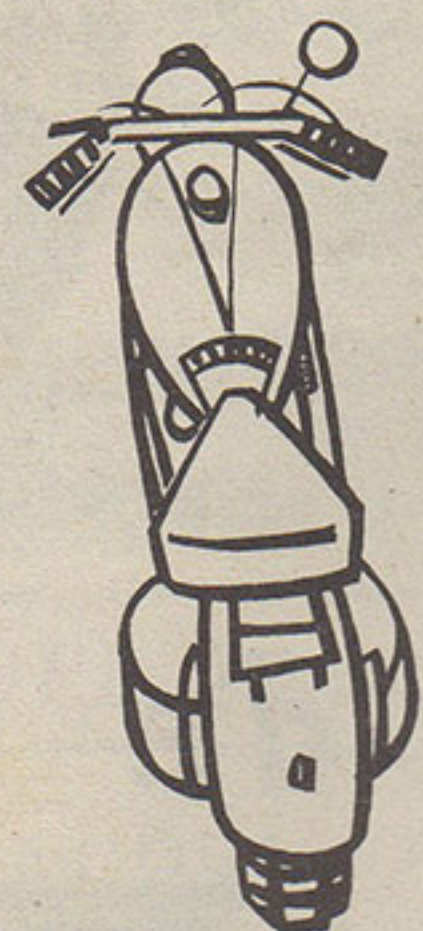
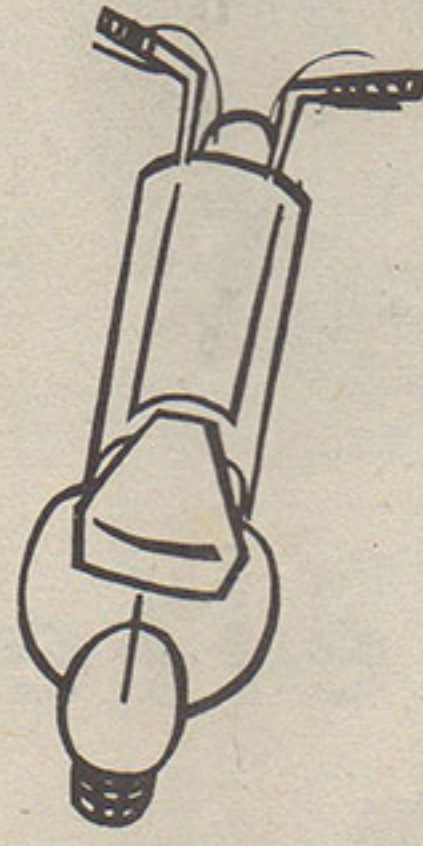
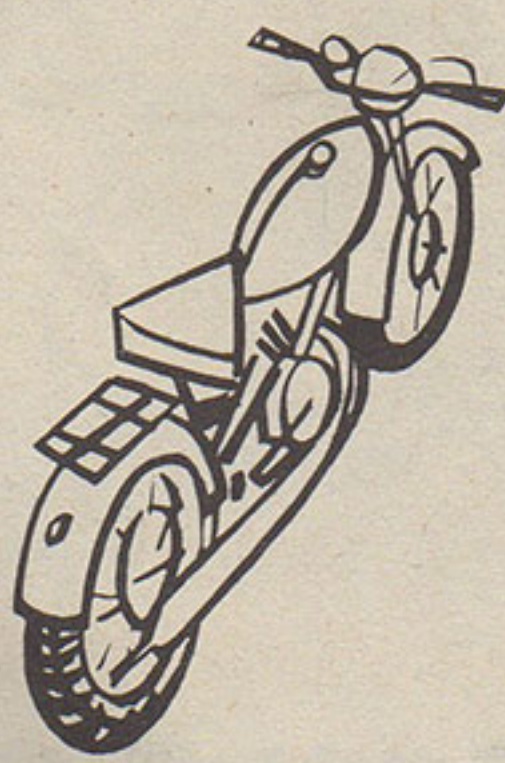
Pourquoi pas Vous ?

*80% de la production
des carburateurs*

100
90
80
70
60
50
40
30
20



*pour
motocycles*



GURNIER

36^{BIS} RUE GUERSANT - PARIS (17^E)



Pour de belles vacances

BSA

Finie,

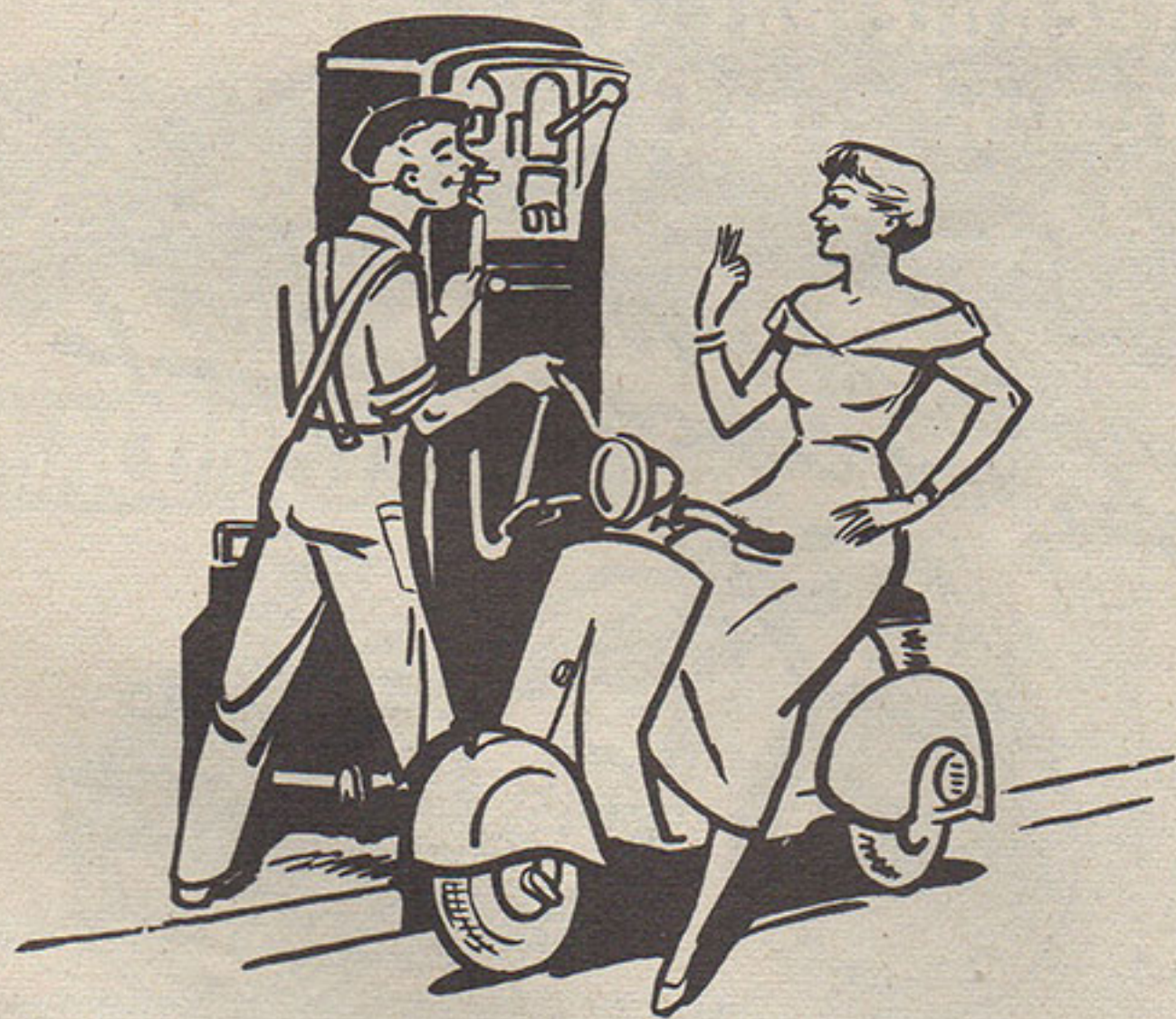
la fastidieuse et salissante

ÉTAPE-BIDON



Le MIXER, distributeur-doseur pour carburant 2 temps, maintenant au bord de la route, vous débitera le mélange homogène essence-huile directement, au dosage exact que vous désirez.

Le dosage se fait sous vos yeux, en un clin d'œil, sans éclaboussures.



ARRÊTEZ-VOUS AU PROCHAIN

Mixer

ASTER

6, RUE BAUDIN - IVRY (SEINE) - TÉLÉPH. ITA. 37-04

R. L. D. 47

FN

LES MOTOS F.N. XIII

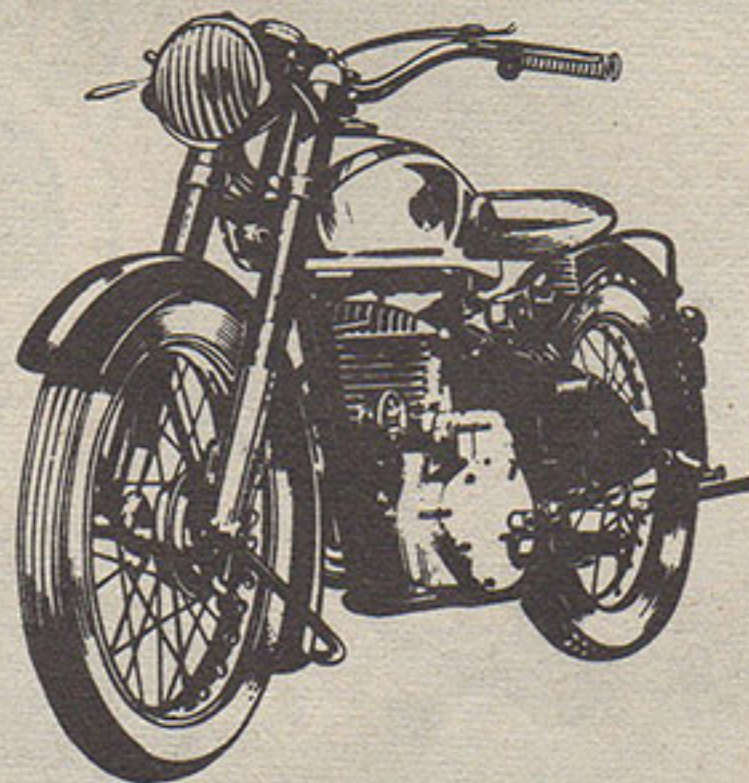
SONT LIVRABLES

IMMÉDIATEMENT

dans les cylindrées 250, 350 et 450 cm³.

Soupapes en tête.

350 et 450 cm³. Soupapes latérales



BLOC-MOTEUR MONOCYLINDRIQUE
SOUPAPES EN TÊTE OU LATÉRALES
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
FOURCHE OSCILLANTE à L'ARRIÈRE
MOYEU à BROCHES à L'ARRIÈRE
FREINS à TAMBOUR de GRAND DIAMÈTRE
CAPACITÉ du RÉSERVOIR : 15 litres

Les MOTOS FN font la preuve de leur supériorité par les innombrables succès qu'elles **REMPORTENT EN MOTO-CROSS**

LES CHAMPIONNATS

D'EUROPE 1951, 1952, 1953

FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL

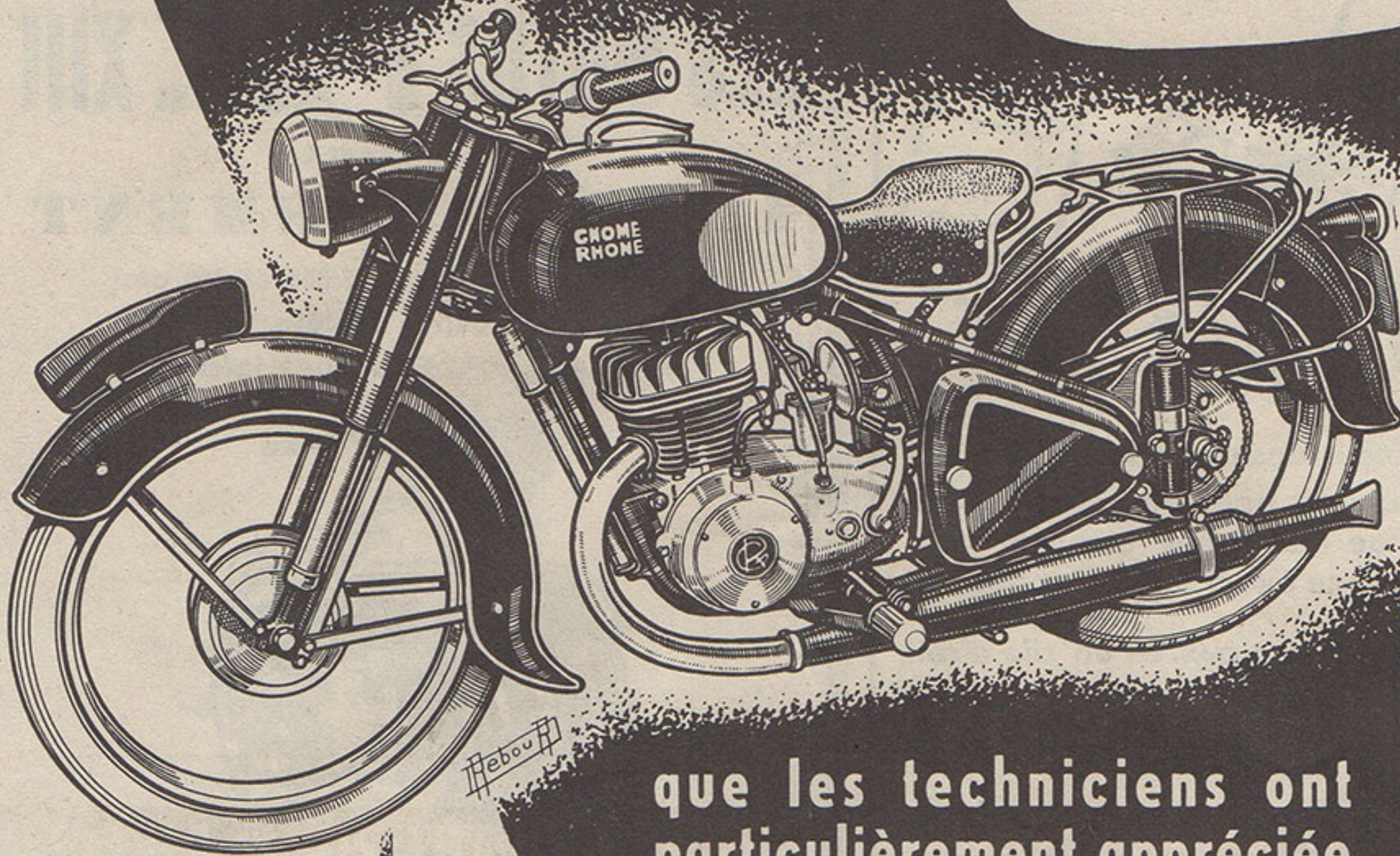
SUCCURSALE FRANÇAISE

4, RUE PIERRET, 4, NEUILLY-sur-SEINE

Téléphone : MAILLOT 94-27

La GNOOME RHONE

L53 175 cm³



PUB. LE TAVERNIER

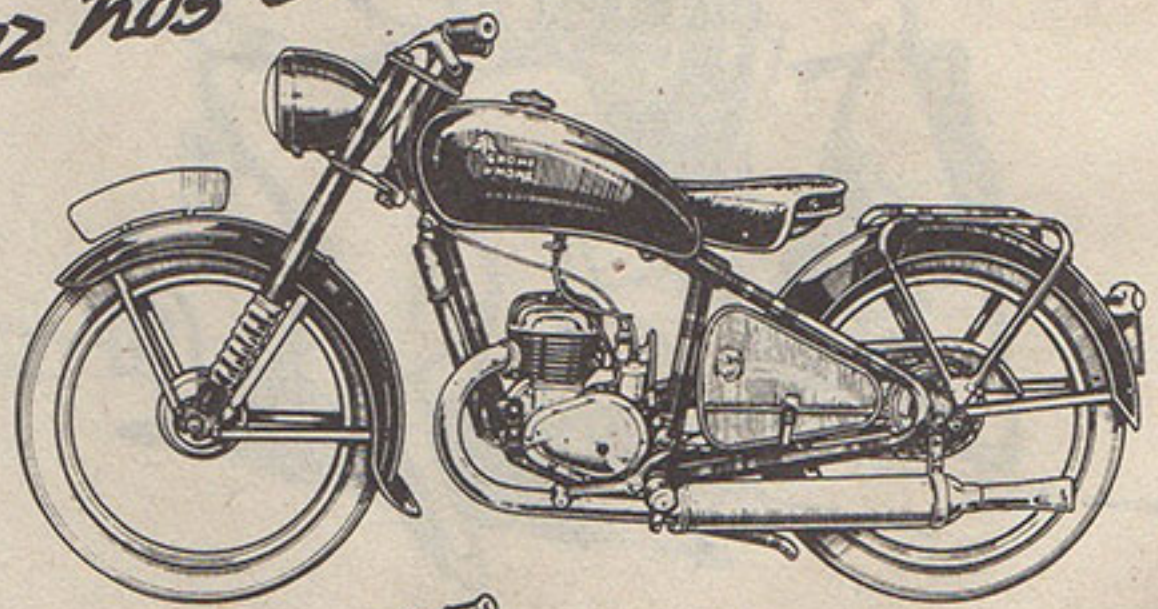
que les techniciens ont
particulièrement appréciée
au Salon 53

★ dès maintenant à votre disposition
chez nos concessionnaires!

2 temps - 4 vit. - Fourche
télescopique - Suspension
AR - Sélecteur au pied -
Cylindre à haut rendement
- Culasse à grand refroidis-
sement - Embrayage fonc-
tionnant dans l'huile -
Eclairage et avertisseur sur
batterie - Compteur incor-
poré - Allumage par volant
magnétique ABG incorporé
au carter - Freins spéciaux
O = 150 - Garde-boue enve-
loppants - Pneus 25x3 -
Moyeux à broches - Roues
interchangeables - Présen-
tation email noir et chrome
filets verts et or - Vit. 100 k. h.

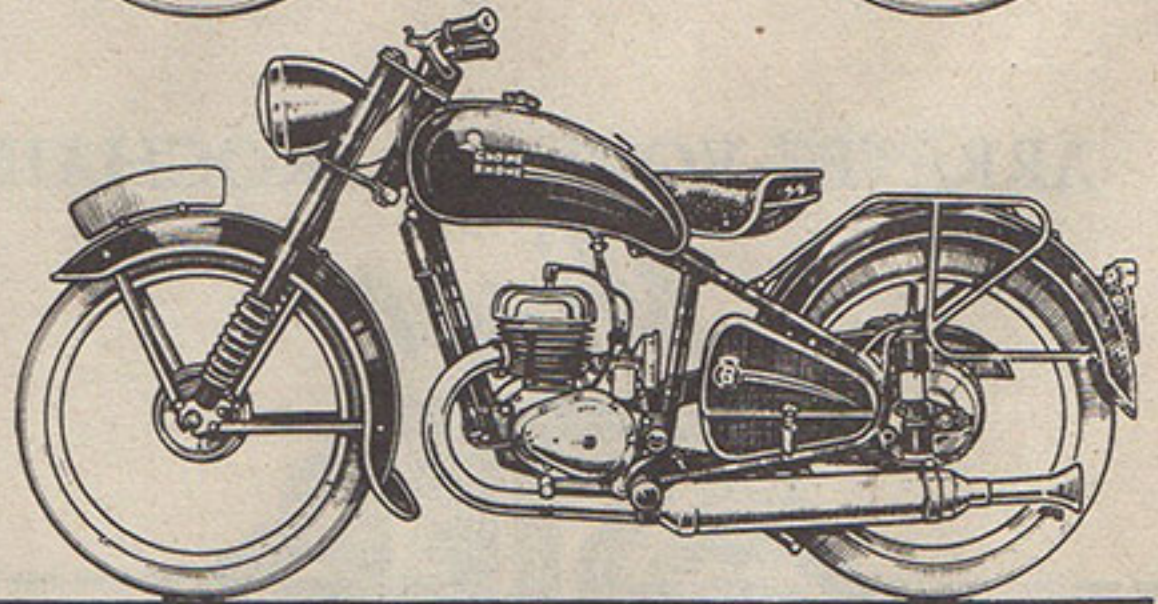
R4B

2 temps - 3 vitesses -
Cylindre à haut
rendement - Volant
magnétique - Sélecteur - Fourche
télescopique - Roue à broche - Email
noir, couleur chrome - Vitesse 85 km h.



R4C

2 temps - 3 vitesses -
Cylindre à haut
rendement - Volant
magnétique - Sélecteur - Fourche téles-
copique - Susp. AR - Roue à broche -
Email noir, coul. chrome - Vit. 85 km, h.



Tous nos modèles
sont payables
en 12 mois

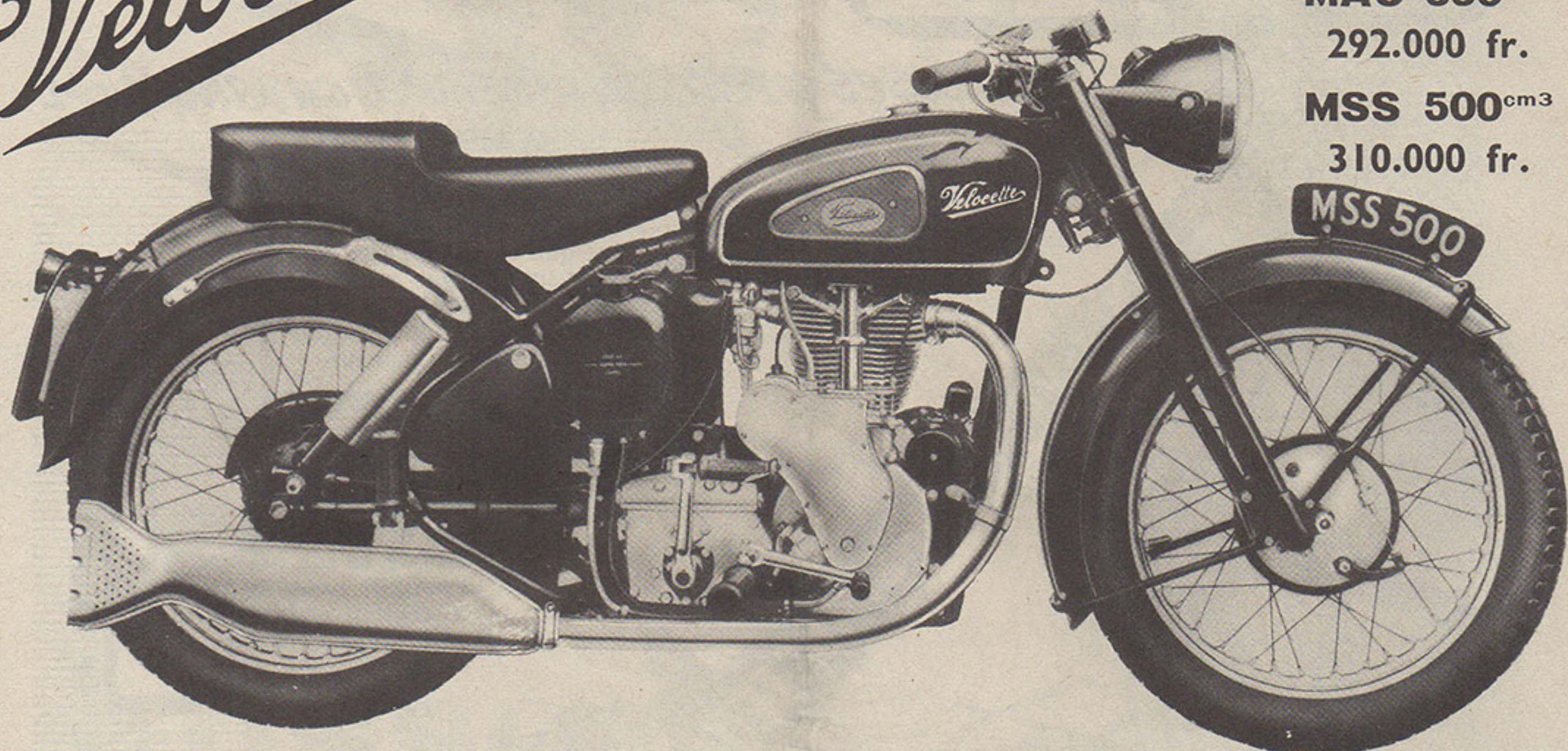
DEMANDEZ CATALOGUE 20 - 49, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS-16° - TEL. KLE. 90-56

Velocette

La nouvelle **500 Velocette MSS**
est maintenant disponible en France

MAC 350^{cm3}
292.000 fr.

MSS 500^{cm3}
310.000 fr.



SANDFORD Importateur, 31, rue Greffülhe, Levallois-Perret (Seine). Per. 67-53.

Par tous les temps

MACOMBYNN 54

FABRIQUÉ EN
**CORDOUAL
SPORT**

protège votre élégance

- * **NE PREND PAS** les taches de graisse ou d'huile.
- * **RÉSISTE** à la flexion, l'abrasion, le frottement.

Elle est
SOUPLE, IMPERMÉABLE, INVULNERABLE

Montée avec véritable
FERMETURE ÉCLAIR

Se lave à l'eau et au savon

Fournisseurs des essayeurs officiels

BERNARDET
MONNET-GOYON
D. S. MALTERRE
ALCYON
DUNLOP
AUBIER - DUNNE

CHANTELUNE-FOZ

LISTE DES DISTRIBUTEURS AGRÉÉS AU SEUL FABRICANT
CHANTRIEUX & LEFEVRE, 2, R. DE LA PLUMETTE, AMIENS

**ANTIVOL DE DIRECTION
ET
SUSPENSION CAOUTCHOUC**

Auto-progressive, auto-amortie
sans ressort ni amortisseur

Antivol NEIMAN
sur LAMBRETTA
adapt. sur anc. mod.

Suspension Av.
PEUGEOT

PRINCIPALES RÉFÉRENCES
FRANÇAISES

MOTOS

Aiglon
Automoto
Bima Peugeot
Gnôme-et-Rhône
Griffon
Météore
Peugeot
Trophée de France

SCOOTERS

Bernardet
Lambretta
Magnat-Debon
Peugeot
Terrot
Speed

LES FABRICATIONS

NEIMAN

51, Av. de Neuilly, NEUILLY s/SEINE - Tél. MAI. 64-88

B.M.L. 705

3 vitesses présélectives, avec ou sans Kick



Le POINT de VUE du CONSTRUCTEUR

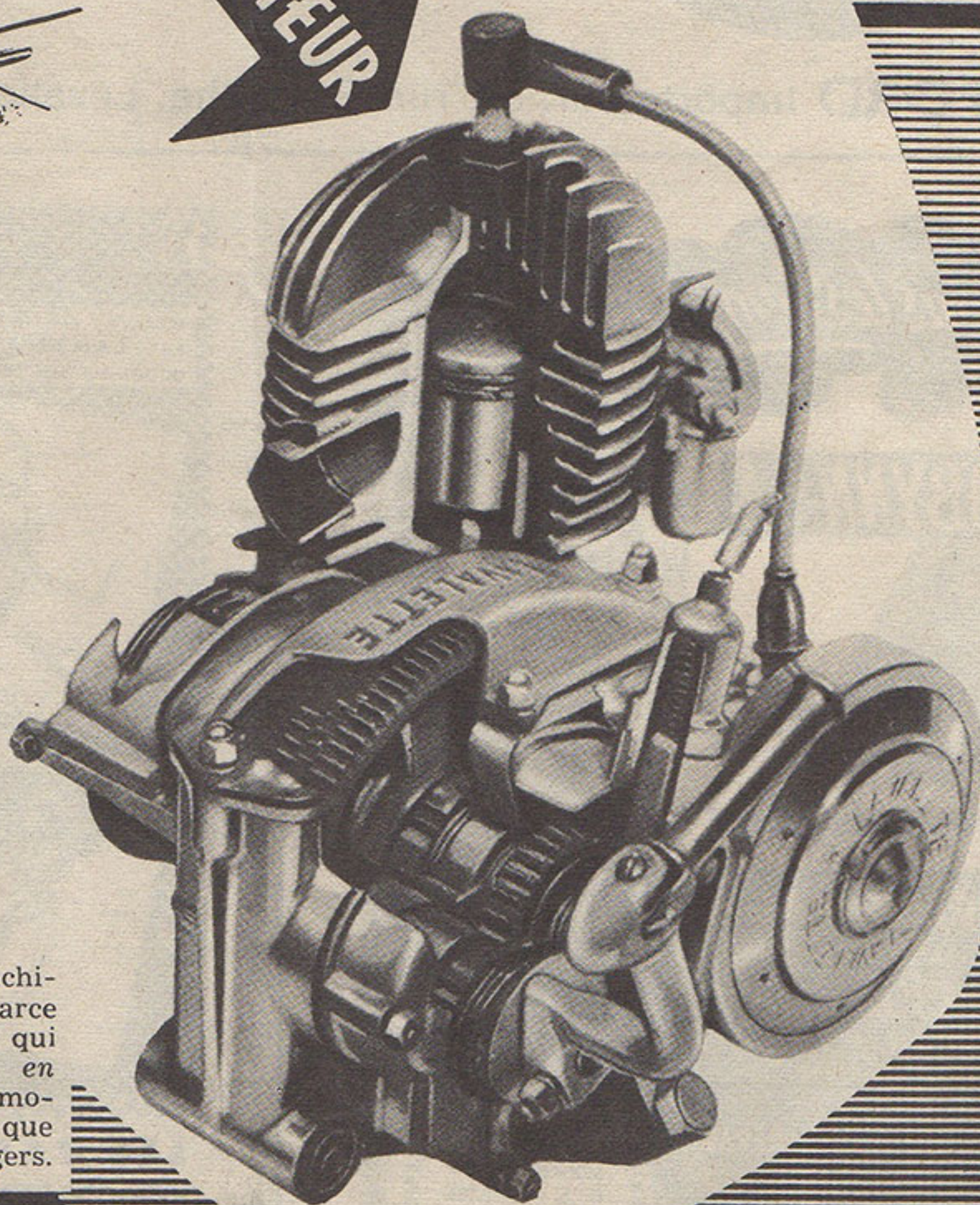
Nous **DÉVELOPPONS** le BML 705 dans nos fabrications parce que ce moteur *sûr, rapide et économique* bénéficie d'un remarquable service après vente et de la garantie d'une grande marque.

Nous **VENDONS** beaucoup le BML 705 parce que sa *robustesse, sa solidité, ses performances* nous assurent la satisfaction et la fidélité de notre clientèle.

Nous avons **RETENU** le BML 705 parce que nous sommes certains des *qualités de fabrication* de la plus grande firme française de matériel Diesel.

Nous avons **CHOISI** le BML 705 parce que la technique de ce moteur (3 CV, 3 vitesses présélectives, kick-starter) est en avance de dix ans sur les réalisations actuelles.

Nous **ÉQUIPONS** nos machines avec le BML 705 parce qu'il est le seul moteur qui permette de réaliser en *toute sécurité* les vélomoteurs et scooters légers, que nous réclament les usagers.



LAVALETTE 32, AVENUE MICHELET ST-OUEN (Seine)

MON. 99.60

Ne
laissez-
pas
échapper

La

Ruloma



ÉTABLISSEMENTS MICHEL HUMBLLOT

SIÈGE SOCIAL ET USINE : 40, boulevard Félix-Faure, CHATILLON-SOUS-BAGNEUX (Seine) - ALÉ. 10-39 - R.C. Seine 370-804 B.
DIRECTION COMMERCIALE : 1, rue Leclerc, PARIS-14^e

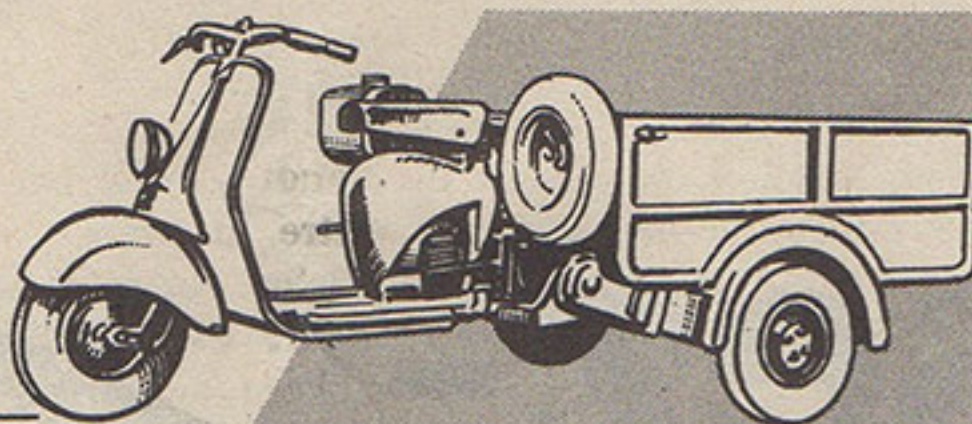
LIVRAISONS

faciles
rapides
économiques

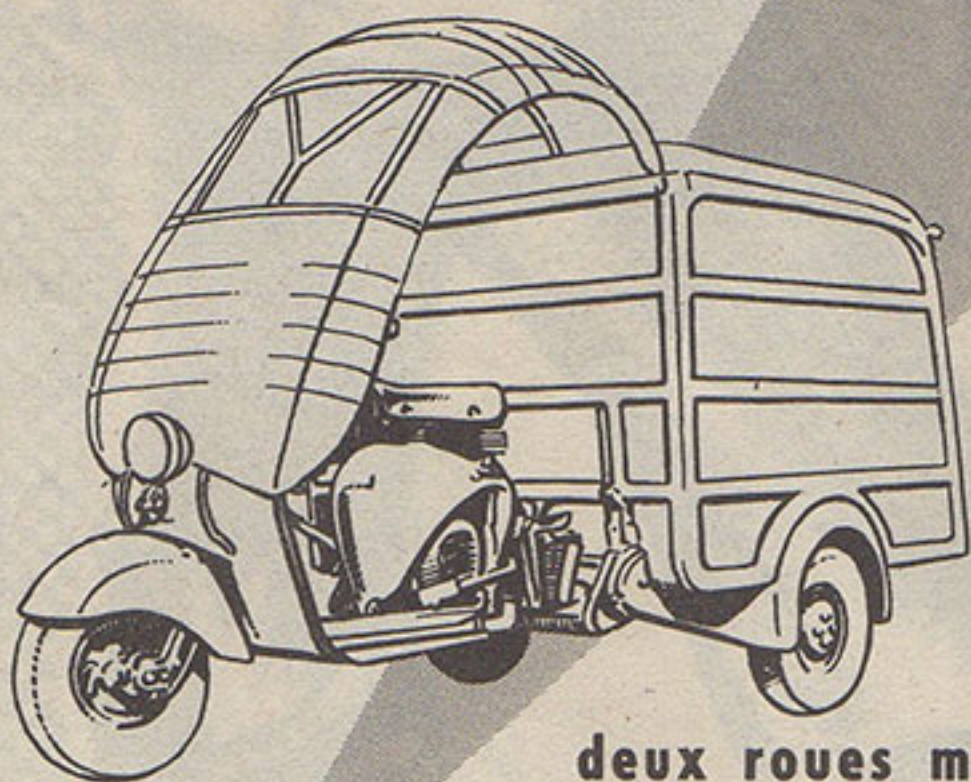
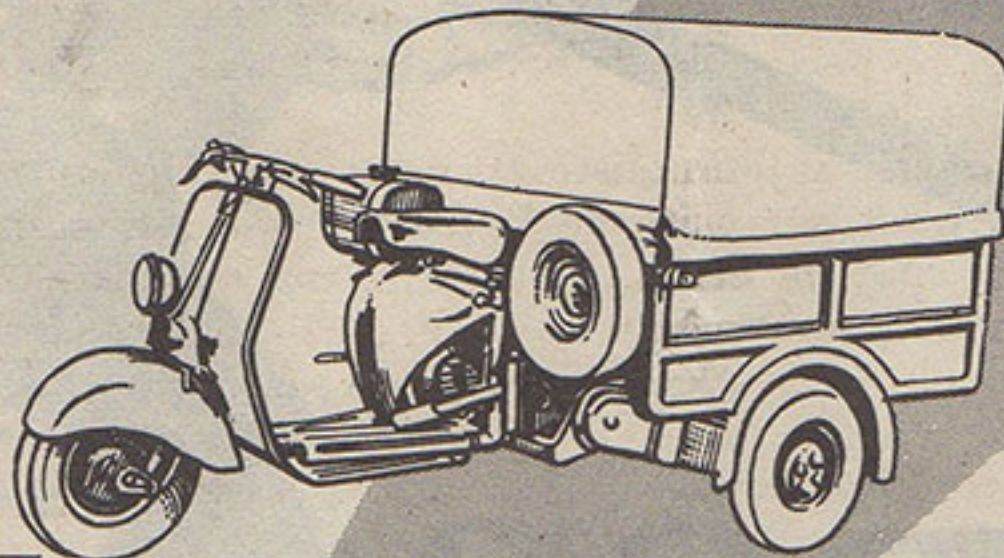
grâce à

Tri Vespa

MODÈLE DÉCOUVERT



MODÈLE BACHÉ



FOURGONNETTE

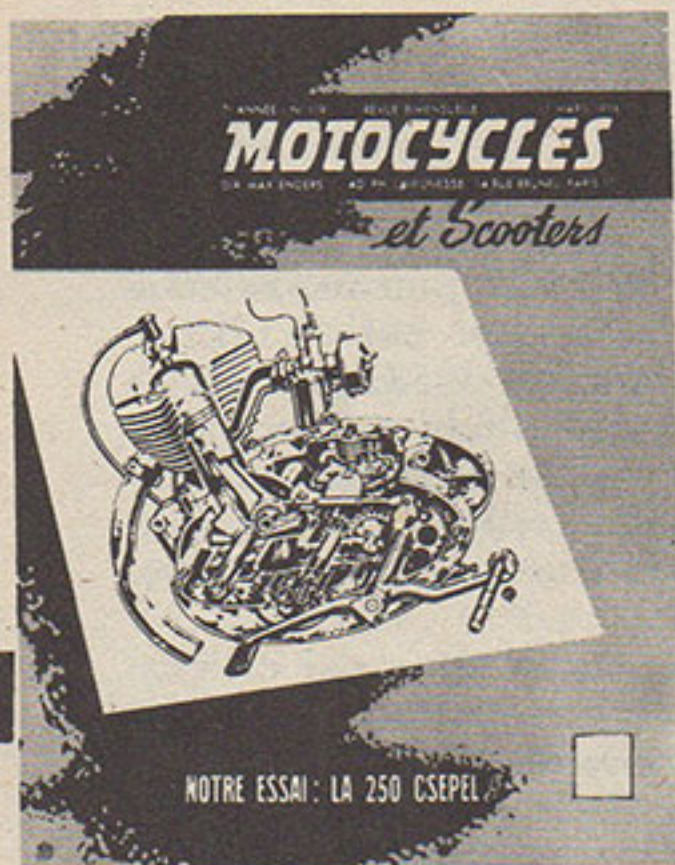
en transportant **300** kgs
à une vitesse de **45** km. h.
pour seulement **3** litres aux 100 k.
avec une force de **3** cv. fiscaux

deux roues motrices * différentiel * freins hydrauliques * 125 cc



Une véritable camionnette sur 3 roues...

A PARTIR DE **178.000** frs
CRÉDIT 6-9-12 MOIS



A U S O M M A I R E :

- | | | | |
|--------------------------------------|----|--------------------------|----|
| ★ Échos | 12 | ★ Essai de la 250 Csepel | 20 |
| ★ Je suis un débutant | 14 | ★ Le Trial de Clamart | 24 |
| ★ La « Starlett » Monnet-Goyon | 16 | ★ Les Clubs..... | 26 |

7^e ANNÉE

N° 119

15 MARS 1954

MOTOCYCLES

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

LES CONSTRUCTEURS ET LA PRESSE

Marcel Reichel, président du Syndicat des Journalistes sportifs, fit récemment à la S.I.A. une conférence sur les rapports entre la presse et les constructeurs d'automobiles. Ceux-ci reprochent tour à tour aux journalistes de ne pas assez parler d'eux ou d'en parler trop, en faisant des révélations qui leur sont, disent-ils, préjudiciables, l'annonce prématurée des nouveaux modèles compromettant l'épuisement des séries en cours.

Notre confrère a fort judicieusement répondu à ces objections : puisque les constructeurs reconnaissent l'intérêt et la portée de la presse, pourquoi n'entretiennent-ils pas avec elle des rapports plus suivis et plus clairs ?

Faute de contacts directs, le journaliste est dans son rôle en recherchant l'information ; s'il est parfois indiscret, c'est par suite de l'excessive discrétion des constructeurs.

Si nos chroniqueurs sportifs étaient paresseux ou seulement indolents, ils pourraient, avec les seuls documents qui, sans même une sollicitation, leur parviennent des firmes étrangères, ils pourraient remplir toutes leurs rubriques, sans quitter leur bureau et sans même donner un coup de téléphone.

Les Services d'information sont, chez nous, embryonnaires et spasmodiques, ils sont ailleurs précis, copieux et réguliers.

En France, on semble rechercher le mystère. Pourquoi ? Crainte d'alerter la concurrence ? Or, fait curieux, ce sont généralement ces concurrents qui les premiers, connaissent les projets de leurs confrères et c'est bien souvent par la maison Durand que nous apprenons ce qui se mijote dans les bureaux d'études de Dupont.

Voilà les faits, pourquoi conclure ?

Enders Max.

Une bonne performance.

Chaque année le Rallye de Monte-Carlo comporte ses concurrents officiels, nous avons connu une 250 Puch et une 350 Jawa, toutes deux attelées à des side-cars. Nous avons tous admiré l'an dernier la performance des Monneret père et fils sur 250 René-Gillet-Monneret en solo. Cette année une voiturette Bond Minicar de 200 cm³, équipée du 197 Villiers, avec deux personnes à bord, a parcouru l'itinéraire Glasgow-Monte-Carlo dans les temps alloués à tous les concurrents. Bravo !

Mais ceci prouve que le Rallye a besoin d'une réglementation le rendant plus difficile.

Code de la route.

Le memento du nouveau code de la route est une plaquette en couleurs sur carton de luxe.

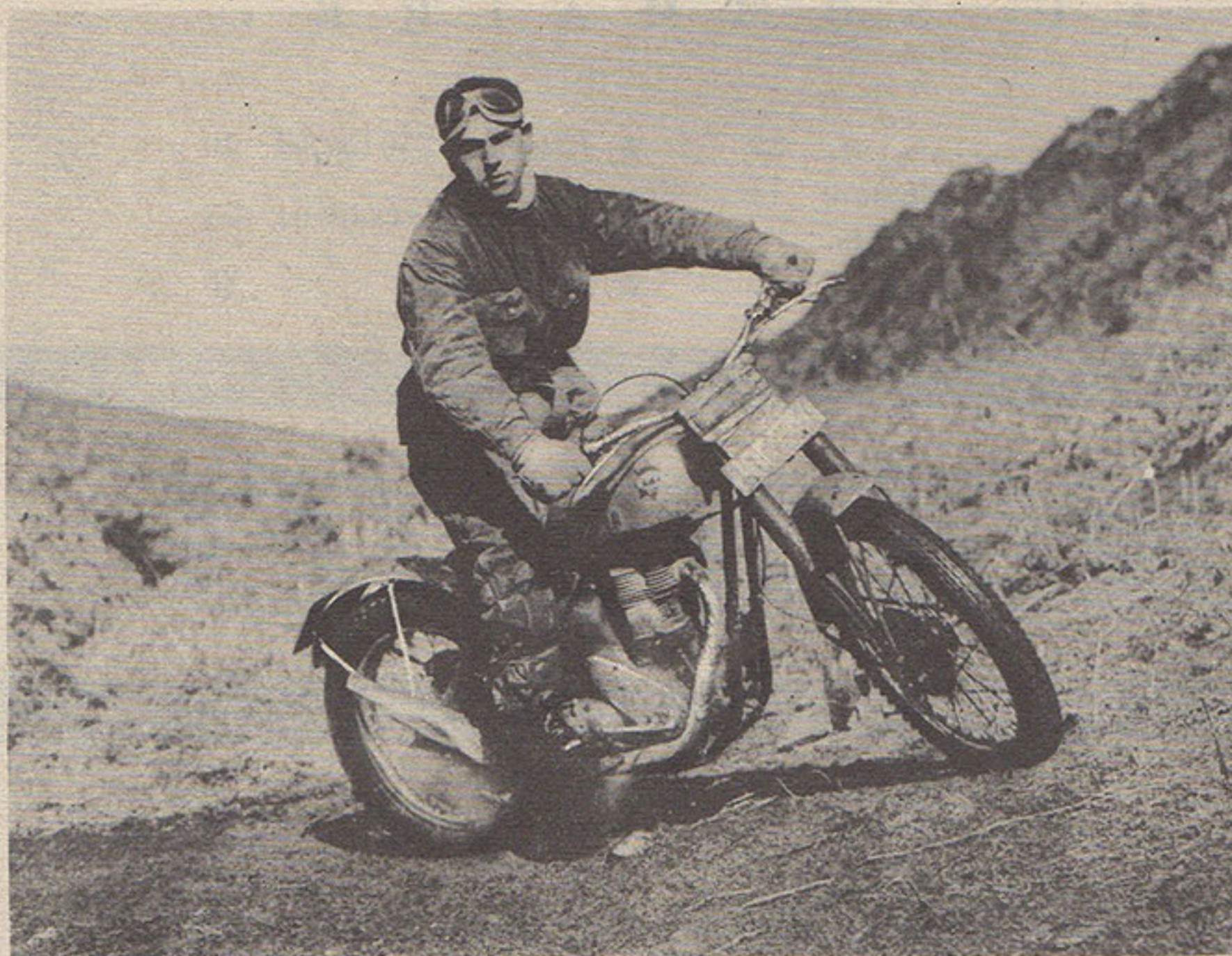
En quatre volets extra-plats de 13,5 sur 21, elle condense ce que doivent savoir le piéton, le cycliste, le motocycliste et l'automobiliste. Ce memento donne également tous les nouveaux signaux internationaux ; il indique ce qu'il faut faire pour aller à l'étranger, ce qu'il faut faire en cas d'accident et donne encore d'autres renseignements précieux.

Son auteur, M. P. Useldinger, professeur au Lycée de la Baule est un spécialiste de ce genre d'ouvrages : memento d'orthographe, d'arithmétique, d'algèbre,

de géométrie et toute une série pour les langues étrangères.

Statistique de production : janvier 1954.

<i>Cyclomoteurs :</i>	
Jusqu'à et y compris 50 cm ³ ..	43 073
<i>Vélocycleurs :</i>	
De 51 à 125 cm ³	11 511
<i>Scooters</i>	6 253
<i>Motocyclettes :</i>	
Au-dessus de 125 cm ³	2 151
<i>Side-cars</i>	18
<i>Tri-moteurs</i>	706
<i>Véhicules spéciaux</i>	25
AU TOTAL	63 737
Pas mal pour un début d'année!...	



NOUVELLES VICTOIRES B.S.A.

J.-B. Smith sur « B. 34 Gold Star » enlève la coupe « Victory » au cours du Trial inter-clubs de Birmingham, à Church Stretton, le samedi 20 février (notre photo).

La coupe Perrey a été enlevée par Bill Nicholson, également sur Gold Star; ces deux pilotes, avec G.-J. Draper, ont enlevé le prix par équipes.

Un Ydral à démarreur et marche arrière.

Les constructeurs de l'Ydral 125 et 175 cm³ mettent sur le marché, après essais concluants, un bloc plus spécialement destiné aux tri-moteurs et petits véhicules utilitaires, munis d'un démarreur par girostarter et d'une boîte à trois vitesses et marche arrière; cette dernière est commandée par un petit levier indépendant qui évite toute fausse manœuvre.

Crouzet revient.

Ch. Crouzet qui, faute de machine se désespérait d'abandonner la course, va reprendre le guidon en pilotant cette année la 500 Norton de Collot champion de France 1953.

On reverrait également cette saison notre ancien champion Perrotin sur une 350 « double arbre ».

Nouvelles sportives.

Les trois représentants australiens pour le T.T. sont désignés par leur fédération. Il s'agit de Ahearn, qui, en Nouvelles-Galles du Sud, ne trouve qu'Harry Hinton pour le battre; de Boulter qui vint l'an dernier et termina onzième du Senior à sa première tentative sur le difficile circuit, et de Quincey, qui déclina l'offre plusieurs fois. Il a maintenant vingt-deux ans, cette année nous pourrions donc voir le Duke des Antipodes. Il nous parvient la précision suivante concernant Brett et la maison Norton.

Le styliste Brett ne participerait qu'au T.T., ses occupations chez Panther ne lui permettant pas aisément de longs et fréquents déplacements sur le Continent.

Nous verrons sur les circuits européens l'excellent « Pip » Harris dont la renommée de sidecariste n'est pas surfaite.

Quant à Doran il vient de s'associer avec Wright, ex-metteur au point d'A.J.S. pour monter un magasin de vente et réparations de motos. L'équipe M.V. est constituée, Lomas n'ayant pas signé à nouveau avec N.S.U. a repris du service chez M.V., Dale, Copeta, Bandirola, Sandford et Ubbiali compléteront l'équipe. On ne sait pas si tout ce personnel qualifié pilotera les 500 et 350 quatre cylindres de la marque, on peut toutefois en présumer trois, Dale, Bandirola et Lomas.

Rallye national de la Madone des Centaures.

En accord avec le Conseil de présidence du Motorcycle Club International de la Madone des Centaures à Alexandra (Italie), le Motorcycle Club de Lyon et du Rhône fut choisi pour devenir le siège de la Section Française du M.C.I./M.C. (Moto-Club International Madone des Centaures) sont but était de rallier tous les motocyclistes français intéressés par la grande concentration de Castellazo-Bormida et susceptible, sur le plan national et sous la haute présidence de S. Em. le Cardinal Gerlier, primat des Gaules de

la rééditer, à Lyon, en la Basilique de Fourvière.

La date des 26 et 27 juin fut retenue à cet effet au calendrier national 1954. Depuis le 6 décembre 1953, jour de la réunion de formation de la section nationale de la Madone des Centaures, l'organisation de ce grand rallye concentration, qui doit remporter un très grand succès, suit son cours.

Le règlement calqué sur celui de Castellazo-Bormida permettra à tous les motocyclistes isolés ou en groupe de participer à cette concentration. De très nombreux prix en nature récompenseront les concurrents. Des souvenirs leur seront distribués et nul doute qu'ils retrouveront à Lyon, l'ambiance des rallies italiens.

Pour obtenir ce résultat le Comité d'organisation se dépense sans compter, nous pouvons assurer déjà que des délégations italiennes et suisses viendront réhausser la manifestation par leur présence amicale.

Dès maintenant les personnes intéressées peuvent s'adresser pour tous renseignements, inscriptions, cartes de membres et bulletins d'adhésion... au Motorcycle Club de Lyon et du Rhône, 7, place des Terreaux, Lyon.

Nos deuils.

Nous avons appris avec un vif regret le décès de M^{me} Marc Martin, survenu le 11 février dernier.

M^{me} Marc Martin a été toute sa vie, la collaboratrice de son mari, constructeur en premier lieu des Motos Marc et, plus récemment du sélecteur Vitex.

Nous adressons à M. Martin et à sa famille nos bien sincères condoléances.

Scotter automatique.

Une grande firme allemande de motocyclettes a dernièrement terminé la mise au point de son nouveau scooter dont l'une des particularités est d'être pourvu d'un changement de vitesses automatique. A ce jour, ce scooter a accumulé un kilométrage largement suffisant pour confirmer le bon fonctionnement de ce dispositif qu'il est toutefois prématuré de révéler dans les détails.

Course de côte au ralenti à Alger.

De notre correspondant Y. CHEVALIER
Tout comme les années précédentes, s'est déroulée dimanche boulevard Victor-Hugo à Alger, la classique et amusante course de côte au ralenti qui avait réuni quarante-et-un concurrents.

Un public particulièrement nombreux suivit cette originale compétition, favorisée par une belle journée et organisée de façon parfaite par R. Ciancio.

La plupart des agents de marque de notre ville parmi lesquels, M. Seyfried doyen d'âge, avaient tenu à disputer eux-mêmes la première épreuve de l'année.

MM. Bouloch et Knecht, empêchés s'étaient faits excuser. Chaque pied à terre entraînait 5 points de pénalisation. Le moteur calé et la ligne médiane

coupée, c'était l'élimination. Les coureurs non pénalisés recevaient 100 points de bonification. Les trois premiers classés escaladèrent la côte en 174 secondes, 136,5 et 132 secondes. Le temps de Spinosa le dernier, est de 112,8.

Résultats.

1^{er} Jean Perez (274 pts); 2^e Georges Perez (236,5 pts); 3^e Verna (232 pts); 4^e Rey (231,4 pts); 5^e Maziri (231,2 pts); 6^e Lejolvivet (230,8 pts); 7^e Coriat (221,2 pts); 8^e Ciancio (220,6 pts); 9^e Debernardi (196 pts); 10^e A. Fracès (192,6 pts); 11^e Sérès (189 pts); 12^e Joré (183,4 pts); 13^e Delord (177,6 pts); 14^e Mikaleff (177 pts); 15^e Cadenas (172,6 pts), etc.

Side-cars. — 1^{er} Mlinès (250,6 pts); 2^e Cassar (169,2).

Appel en faveur de Majorel.

Qui ne se souvient du populaire Majorel qui fit ses débuts en moto à Alger après la première guerre? Les épreuves de toutes sortes auxquelles ils participa et se distingua ne se comptent plus.

Il se signala notamment dans la dure compétition de vitesse Alger-Oran-Alger, 900 km et dont une partie du trajet s'effectuait la nuit.

Majorel a son nom lié au motocyclisme en Algérie; charmant camarade, dévoué, il donna à la moto un essor nouveau, à Douéra et ses environs à la tête du Moto-Club du Sahel.

Tant de dévouement à la cause qui nous est chère, semblait devoir l'épar-

gner du cruel destin qui allait être le sien. Majorel, gravement blessé il y a plus de deux ans, lors d'un moto-cross à Maison-Carrée, alors qu'il exerçait les fonctions de commissaire sportif, n'a pu reprendre encore son activité. Une autre opération est encore nécessaire et notre ami qui ne peut travailler est démuné de ressources.

On ne fait pas appel, en vain, à la solidarité des motocyclistes et tous ceux qui voudront soulager l'infortune de Majorel, pourront envoyer leur don soit à M. Chevalier, y correspondant de *Motocycles 78*, rue Mont-Fleury, Alger, C.C. postal 506-21 Alger, soit au Moto-Club d'Algérie Brasserie du Fort Bab Azoun à Alger, tous les mercredis soir.

Y. CHEVALIER.

B. Stonebridge courra cette saison sous les couleurs B.S.A. On le voit ci-dessous en compagnie de B. Nicholson, prenant possession d'une 500 Gold Star.

Stonebridge est considéré comme l'un des meilleurs crossmen anglais. Nous l'avons d'ailleurs déjà vu en France au guidon de son A.J.S., marque pour laquelle il courrait l'année dernière.



ESSAI DE LA 250 VICTORIA

CALENDRIER SPORTIF 1954
CROSS, TRIAL, GRASS-TRACK

Voir n° 113

Suite

SEPTEMBRE

- 5 Moto-Cross (M.C. Furan).
- 5 Moto-Cross (A.M. Limousin).
- 5 Moto-Cross (M.C. Gombertois).
- 5 Moto-Cross (M.C. Toulon).
- 5 Moto-Cross Château-Thierry (U.M. Aisne).
- 5 Grass-Track Montech (A.S.M. Tarn-et-Garonne).
- 5 Moto-Cross ou Grass-Track à Pau (M.C. Béarn).
- 12 **Moto-Cross à Montreuil (A.M.S.).**
- 12 **Moto-Cross à Tarare (Baldago's M.C.).**
- 12 Moto-Cross (A.M. Choletaise).
- 12 Moto-Cross (M.C. Maine).
- 12 Moto-Cross (M.C. Centre).
- 12 Moto-Cross à Angoulême (M.C. Charentais).
- 12 Moto-Cross (M.C. Parthenaisien).
- 12 Moto-Cross à Villeréal (M.C. Villeréalais).
- 12 Moto-Cross à Laon (U.M. Aisne).
- 12 Moto-Cross (Section Moto. Pédale Mosellane).
- 19 **Moto-Cross (M.C. Banlieue Nord).**
- 19 Moto-Cross (U.M. Aisne).
- 19 Moto-Cross (S.M. Forézien).
- 19 Moto-Cross Maubeuge (M.C. Maubeuge).
- 19 Moto-Cross (M.C. Drôme).
- 19 Grass-Track à Arluis (M.C. Benauges).
- 20 Grass-Track à Vic-Fezensac (M.C. Auscitain).
- 26 Moto-Cross (M.C. Dauphinois).
- 26 Moto-Cross à Mulhouse (M.C. Mulhouse).
- 26 Moto-Cross (M.C. Maine).
- 26 Moto-Cross (U.S. Irvy).
- 26 Moto-Cross à Bergerac (M.C. Bergerac).
- 26 Moto-Cross (M.C. Bonois).
- 26 Moto-Cross ou Circuit de Vitesse (M.C. Pernois).

OCTOBRE

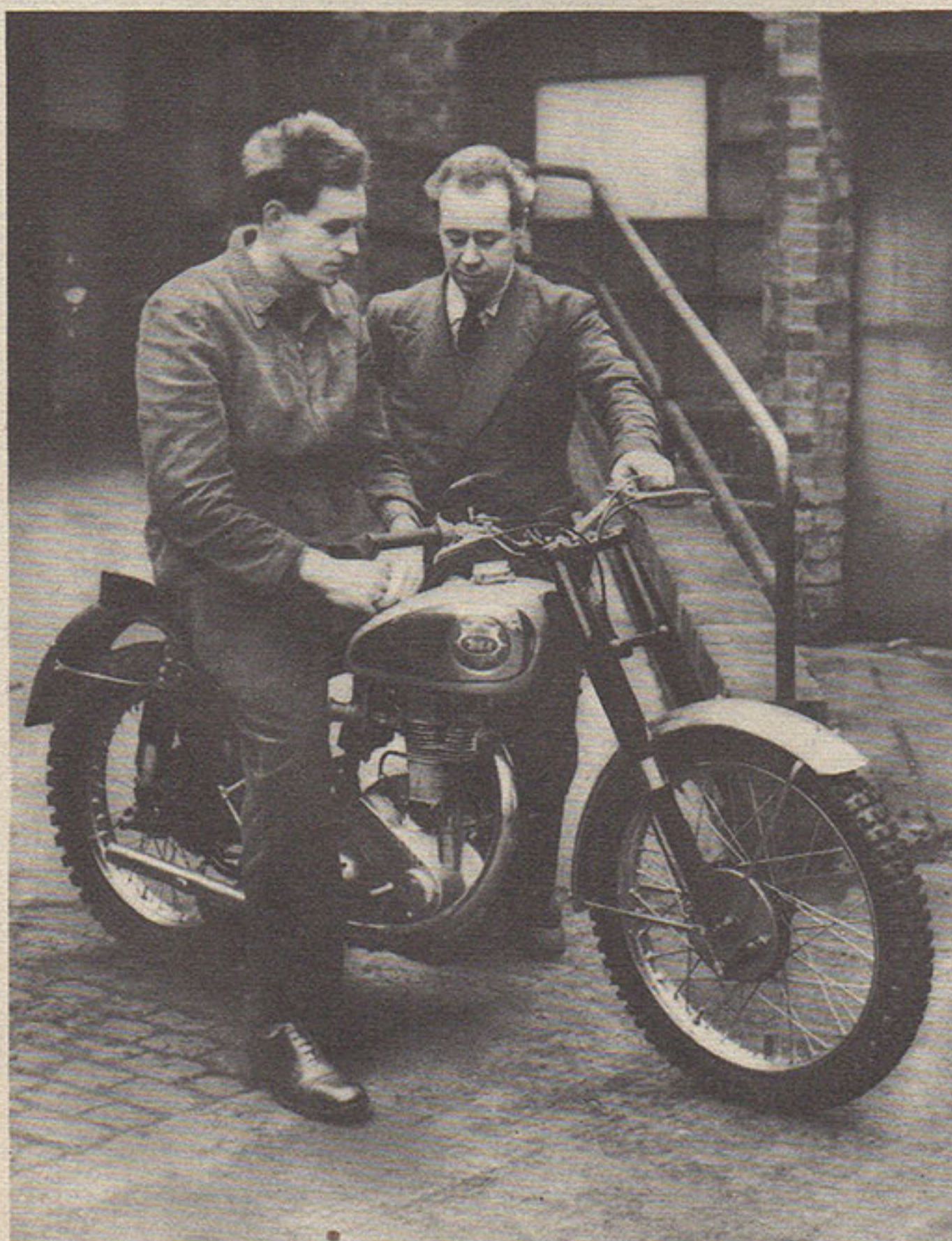
- 3 **Moto-Cross à Rouen (M.C. Normandie).**
- 3 Moto-Cross à Moulins (M.C. Moulins).
- 3 Moto-Cross à Troyes (U.M. Aube).
- 3 Moto-Cross à Amiens (M.C. Picard).
- 3 Moto-Cross (M.C. Beauvaisis).
- 3 ou 17 Moto-Cross (A.M.C. Orléanais).
- 3 Moto-Cross (A.M. Marseillaise).
- 10 Moto-Cross à Montreuil (A.M.S.).
- 10 Moto-Cross (S.M. Forézien).
- 10 Moto-Cross (M.C. Fondouk).
- 17 **Moto-Cross à Agen (U.M. Agenaise).**
- 17 Moto-Cross (M.C. Lyon).
- 17 Moto-Cross (C.C.B.O.).
- 17 Moto-Cross Nanterre (C.M.S.N.).
- 24 Moto-Cross (Baldago's M.C.).
- 31 Moto-Cross (U.M. Parisienne).

NOVEMBRE

- 7-11 Trial (M.C. Compiègne).
- 7 Moto-Cross (M.C. Touraine).
- 11 Moto-Cross (Baldago's M.C.).
- 11 Trial à Bordeaux (Girondins M.C.).
- 21 Trial (A.M. Saint-Cloud).

DECEMBRE

- 5 Moto-Cross (M.C. Gombertois).
- 5 Moto-Cross Bervl (M.C. Algérie).





Je suis un débutant...

JE vais me reposer des engrenages, entraînements, soupapes et cames en me penchant un peu sur les cadres. Les cadres? On appelle ça des châssis maintenant, pour bien marquer la rupture définitive entre le vélo et la moto. Il est de fait, quand on contemple certaines motos modernes que leur aspect et leur structure n'a plus guère d'analogie avec le vélocipède. En regardant de vieux catalogues et en les rapprochant de récents, on constate que l'évolution du cadre a été insensible pendant des dizaines d'années et puis, tout à coup, du jour au lendemain, tout a été chambardé. Il y a bien eu, dans les temps passés, des tentatives audacieuses : père m'a parlé de cadres en éléments boulonnés, en tôle emboutie et même de certains modèles carénés, précurseurs de l'école actuelle, mais venus au monde avant terme et qui n'ont pas survécu. Et c'est pourquoi, a-t-il ajouté, toute solution moderne, à part de très rares exceptions, emprunte au passé. Nos ancêtres ne ratent jamais l'occasion de nous prouver qu'ils ont inventé avant nous ce que nous avons cru découvrir. C'est vexant pour les jeunes, et d'autant plus que c'est généralement vrai.

★★

AINSI, il n'y aurait réellement rien de nouveau sous le soleil et le progrès consisterait à rajeunir, grâce à des moyens récents, des formules anciennes trop en avance sur leur temps. Père m'a prouvé que les fourches télescopiques, les suspensions arrière et même les scooters existaient bien avant mon premier biberon et que si l'évolution n'avait pas été rapide au début, c'est qu'il y avait, à cette époque, beaucoup plus de créateurs que de clients, cependant qu'aujourd'hui l'essor du motocyclisme et sa grande vogue contraignent

les constructeurs à évoluer sans cesse pour dominer si possible la concurrence.

L'émulation, a-t-il conclu, est à la base du succès, retiens-le! J'ai compris que c'était, du même coup, une discrète allusion à ma propre situation de potache, vis-à-vis de mes camarades d'école; il faut toujours que la morale s'en mêle quand les parents parlent à leurs enfants.

Effectivement, quand on examine, par exemple, les cyclomoteurs modernes, on remarque sur certains d'entre eux des suspensions avant qu'on retrouve sur les motos d'autrefois : fourche oscillante comme la Triumph de 1914, ou comme l'Alcyon de 1918, parallélogramme déformable à ressorts latéraux, généralisés jusqu'à l'apparition du ressort central, balanciers aussi et même, chez Peugeot, la fourche Truffaut, précurseur de la Earles, sans oublier la télescopique de la Scott.

Si mon savoir mécanique se complète à petites étapes, par contre l'histoire du motorcycle n'a plus de secrets pour moi; ça me servira toujours, ne serait-ce que pour discuter le coup avec les autres mordus.

QUANT aux vélomoteurs, qui m'intéressent plus particulièrement, la question ne se pose pas, du moins pour les marques françaises : à part une exception, la Jonghi à balancier et roue tirée, tous ont adopté la télescopique.

Roue tirée ou roue poussée? ça pose encore des problèmes et conduit à des discussions sans fin et sans résultat appréciable, chacun restant sur ses positions; ça m'a tout de même permis d'apprendre que la roue tirée était celle dont l'axe du moyeu était situé en arrière de l'aplomb de la fourche, tandis que la « poussée » avait son axe, sinon en avant, tout au moins dans le prolongement des haubans.

Si le devant de nos machines modernes

est inspiré du passé, le derrière, par contre, s'est considérablement amélioré grâce à la suspension arrière. Il y a évidemment eu, ça ne rate jamais, quelques précurseurs. Indian, A.B.C., Clément-Gladiator, mais il s'agissait plus de tentatives que de réussites.

Il paraît que c'est la course qui a imposé la suspension arrière et d'aucuns prétendent encore que la compétition ne mène à rien; or, il a fallu les circuits de vitesse pour démontrer qu'une suspension intégrale bien faite améliorerait à la fois la tenue de route, la vitesse et le freinage, sans parler du confort, rien qu'en évitant le rebondissement de la roue arrière et en assurant son contact permanent avec le sol.

TECHNIQUE ÉLÉMENTAIRE

Il y a aussi de la diversité dans les suspensions arrière : celles-ci peuvent être coulissantes ou oscillantes; ce sont surtout les premières qui équipent les vélomoteurs; leur mécanisme est d'ailleurs facile à comprendre : de chaque côté du cadre il y a un fourreau à l'intérieur duquel fonctionnent deux ressorts dont un appelé compensateur ou antagoniste. Le moyeu de la roue est fixé sur une pièce placée entre les deux ressorts et qui coulisse vers le haut ou le bas suivant l'état de la route; j'ai compris ça du premier coup, seulement, en réalité, ce n'est pas si simple, parce que, pour la stabilité de la machine il faut que la roue se débatte rigoureusement dans le plan vertical; cette rigidité latérale dépend de la fixation des fourreaux et du guidage de la pièce coulissante : question de dimensions, de nature du métal et de précision d'usinage.

Je vais étudier de près les diverses réalisations et je verrai après la fourche oscillante.

NOTRE ami débutant possède maintenant des notions brèves mais justes, sur le fonctionnement des moteurs et sur les divers organes le composant.

Nous avons volontairement laissé de côté le système d'allumage, qui ne peut être traité sommairement, sous peine de ne rien y comprendre. Aussi lui consacrerons-nous une étude particulière. Retenons simplement pour l'instant que l'étincelle qui enflamme le mélange gazeux en fin de compression est produite par un courant électrique à haute tension. Cette étincelle jaillit entre les électrodes de la bougie à un moment bien déterminé, avant que le piston ne soit au point mort haut, ceci pour des raisons que nous analyserons plus tard. (C'est ce qu'on nomme : avance à l'allumage.) Ce point d'allumage est donné par rapport à la position du piston à ce moment. Exemple : un moteur réglé avec 5 mm d'avance, l'étincelle jaillira alors que le piston est à 5 mm du point mort haut.

CADRES

Nous allons maintenant passer à l'étude des cadres et suspensions. Le cadre cons-

site des précautions au montage pour éviter les déformations. Ce procédé a la faveur de l'école continentale (France, Allemagne, Italie).

Les cadres à simple et double berceau se partagent les faveurs des constructeurs ; l'on note cependant une certaine tendance pour le double-berceau, justifiée souvent par la présence d'un tube d'échappement au milieu de la culasse.

Le cadre « ouvert », où le carter-moteur établit la liaison entre les éléments avant et arrière, n'est plus guère usité, du fait de son manque de rigidité latérale.

Une nouvelle formule tend également à gagner du terrain, avec le cadre-coque, composé d'un caisson en tôle emboutie, genre N.S.U. Le moteur est alors souvent monté en porte à faux, à moins que l'on ne fasse appel à un tube de renfort, comme sur les Puch. Ce genre de cadre est encore peu répandu en France.

SUSPENSIONS

A l'avant, la plus répandue est sans

FIG. 2

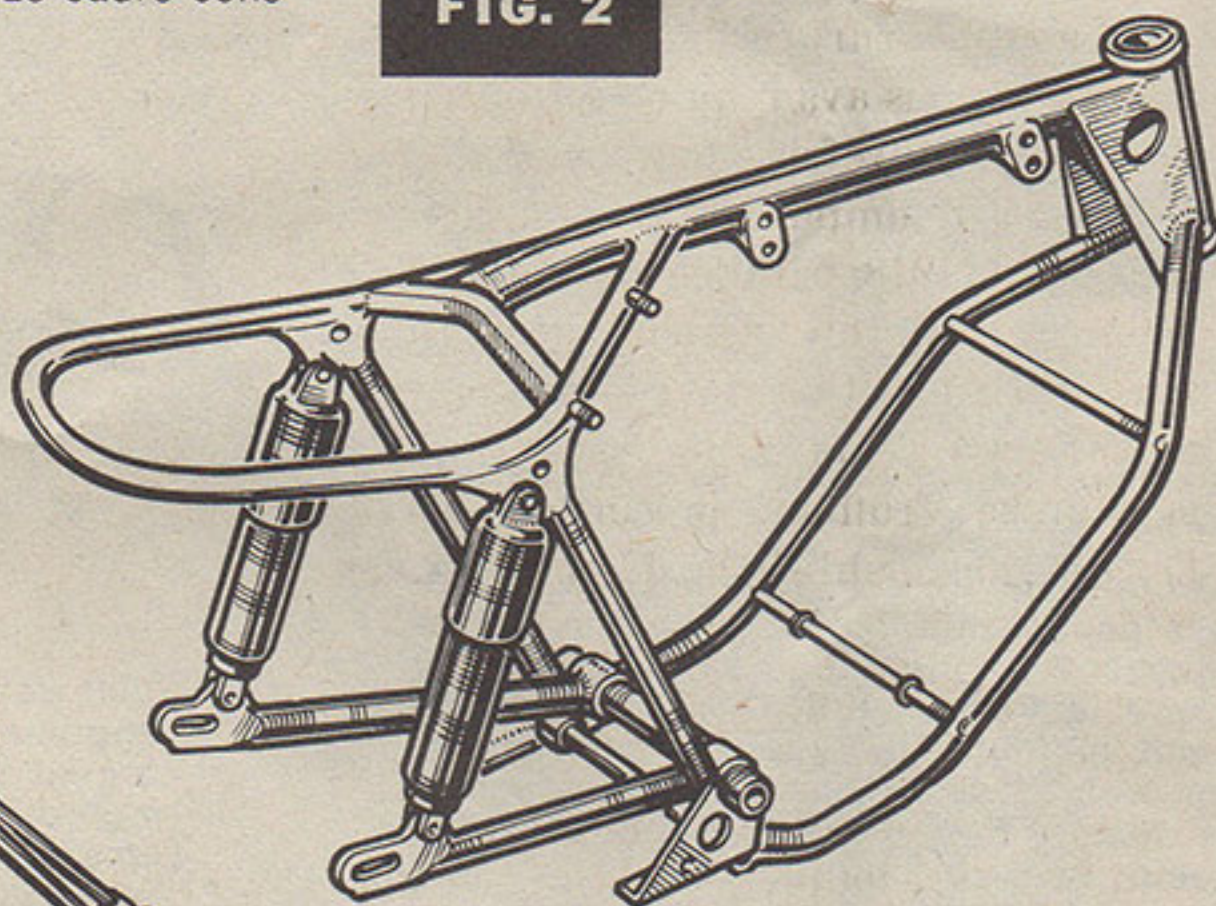
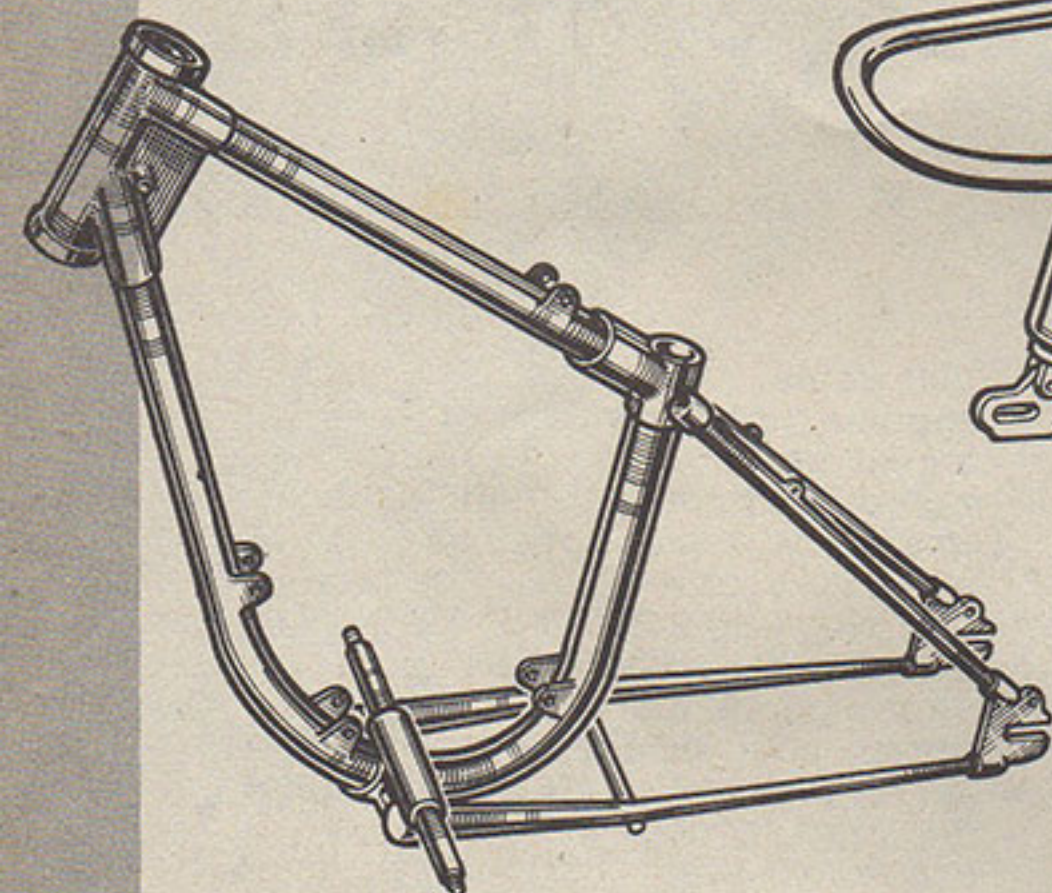


FIG. 1



titue l'armature de la moto, c'est lui qui supporte tous les efforts imposés par le moteur, le poids transporté, le profil du terrain, etc.

Il doit être très rigide et résistant. Il existe différentes techniques d'assemblage et de construction.

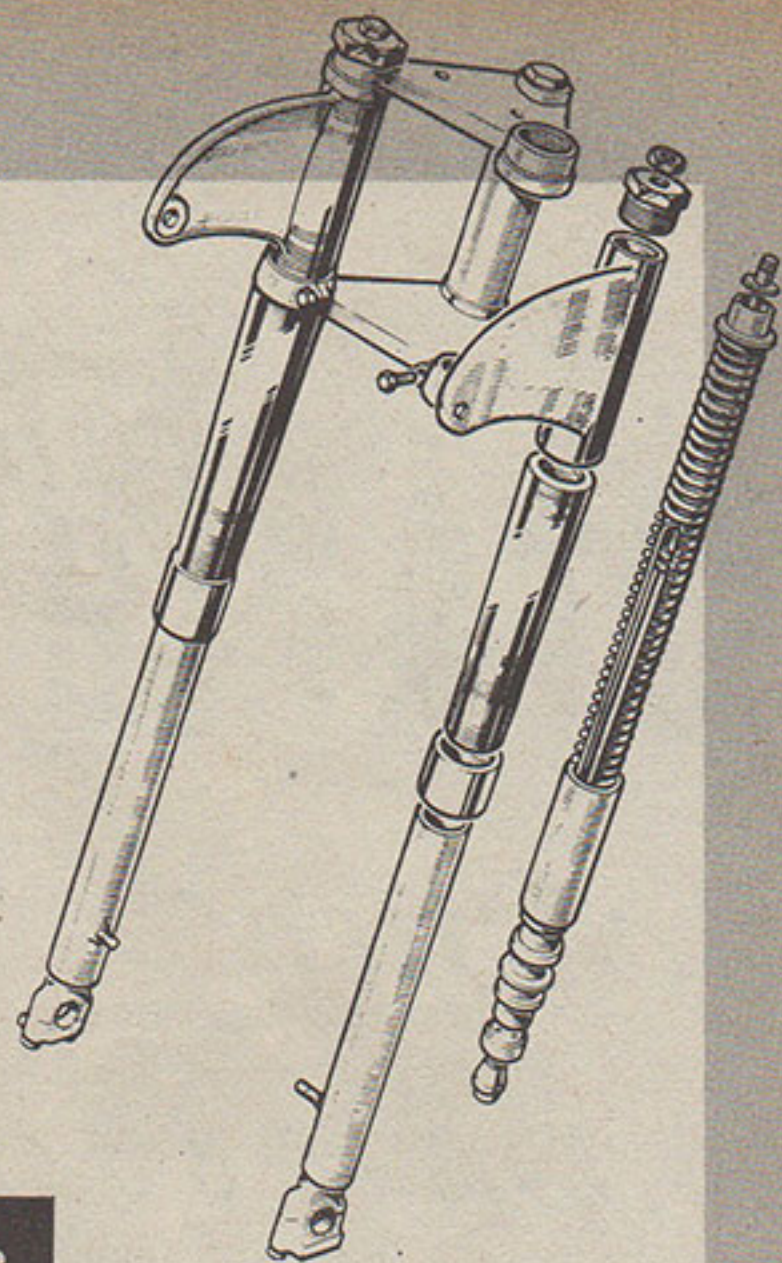
La figure I nous représente un cadre de machine légère dit à « simple berceau » du fait que le moteur n'est soutenu que par un tube unique de forte section. L'assemblage des différents éléments est réalisé par brasure avec des manchons en fonte malléable. Ce procédé a pour avantage de diminuer les opérations de cintrage, ainsi que les risques de distorsions au montage, les tubes ne subissant qu'un chauffage réduit. Les Anglais emploient couramment ce système, pratique pour la grande série, mais donnant des ensembles assez lourds.

La figure II représente un cadre moderne, dit à « double berceau », du fait que deux tubes supportent le moteur. Tous les éléments sont assemblés par soudure, ce qui diminue le poids de l'ensemble mais néces-

conteste la fourche télescopique (fig. III) ; elle se compose de deux éléments mobiles, appelés coulisseaux, se déplaçant à l'intérieur de tubes fixes. Des bagues assurent un bon guidage. Dans sa version la plus simple, cette fourche ne comporte qu'un jeu de ressort pour contrôler le débattement des coulisseaux. Les modèles plus complexes et plus efficaces possèdent des amortisseurs hydrauliques incorporés dans les tubes, et dont le rôle est de freiner progressivement les mouvements des coulisseaux. Les éléments de la fourche télescopique sont assemblés par des plaquettes (T de fourche) solidaires du fourreau de direction, réalisées en fonte ou en alliage léger coulé. Une bonne télescopique doit posséder une rigidité absolue dans tous les sens, ce qui est rarement le cas.

La fourche à parallélogramme déformable (fig. IV), ne se rencontre plus que sur certaines machines populaires. Bien réalisée, elle constituait un excellent type de fourche, bien que ne possédant pas le débattement d'une télescopique. Par contre sa rigidité est excellente.

FIG. 3



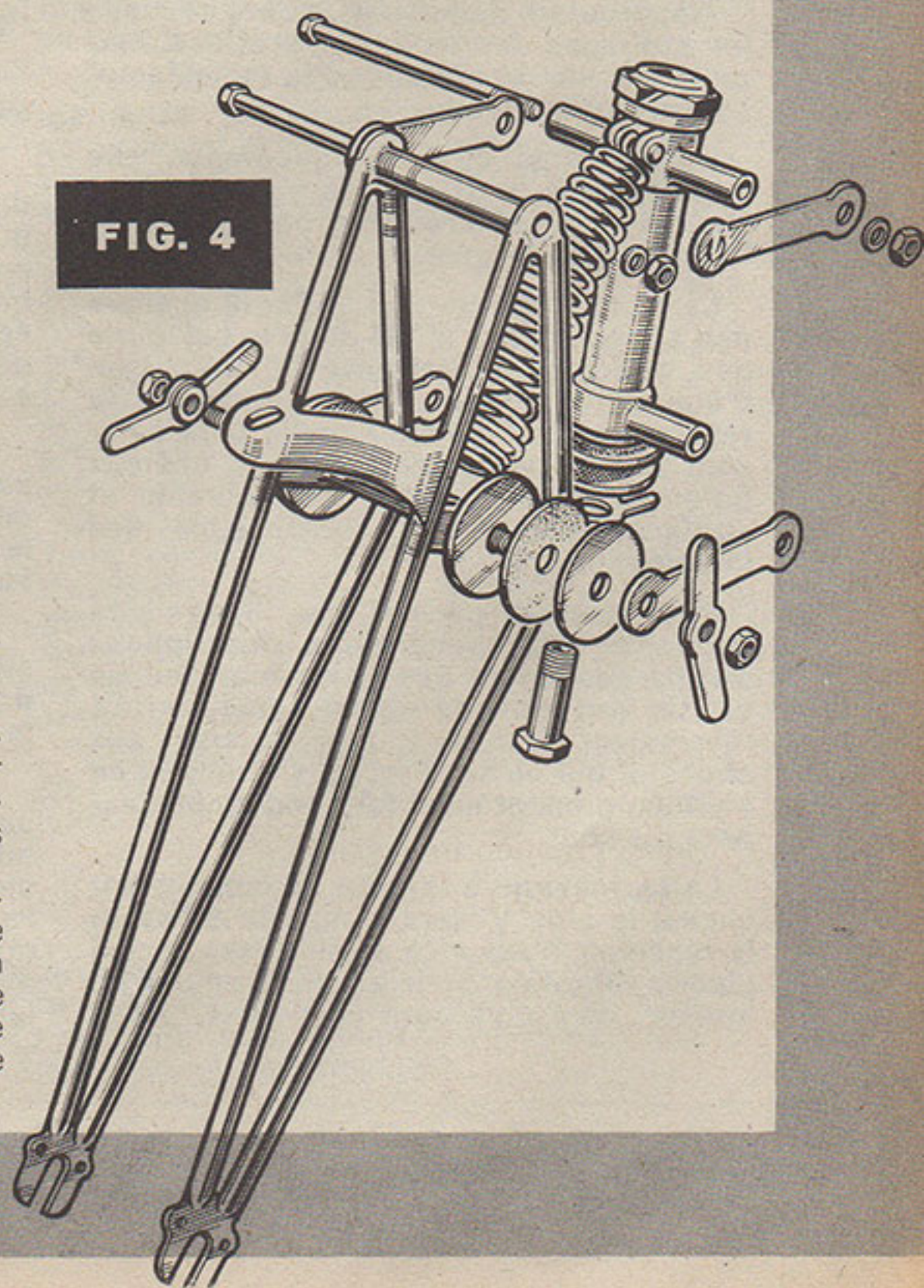
Elle se compose d'une armature tubulaire, reliée au fourreau de direction par des biellettes. Au point d'articulation des biellettes inférieures, est interposé un amortisseur à friction, réglable, ce qui constitue un avantage appréciable. Un ressort à boudin amortit le débattement de l'ensemble.

Les axes de biellettes doivent se visser dans leur fourreau respectif, avec interposition de rondelles d'épaisseur, ceci afin de pouvoir éliminer le jeu latéral.

Les suspensions arrière sont de deux types : coulissantes ou à glissières, avec parfois des amortisseurs hydrauliques incorporés ; oscillantes, système tendant à se répandre de plus en plus (fig. II), avec amortisseurs hydrauliques. L'articulation des bras se fait sur bague bronze ou silentblocs.

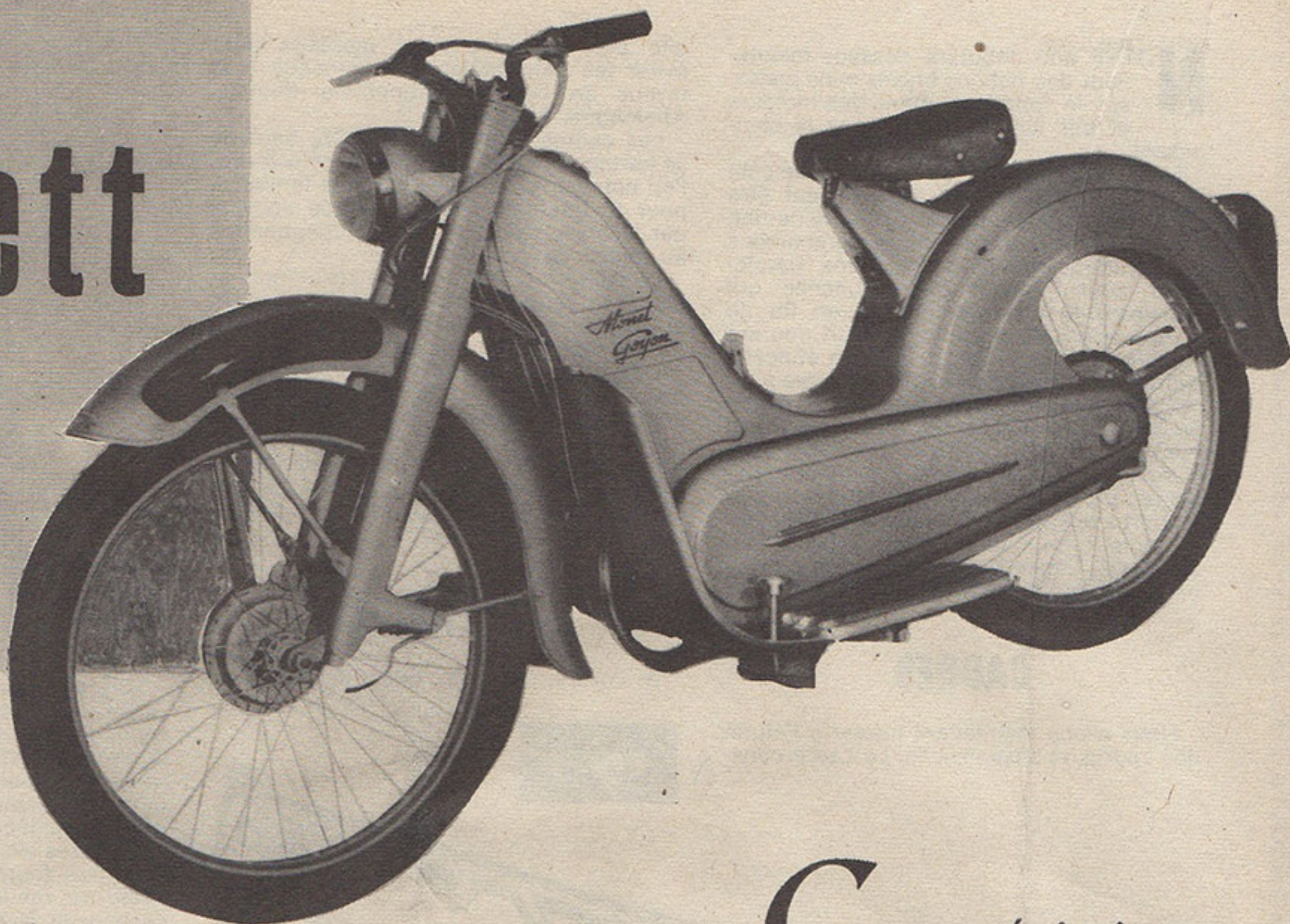
Il est à retenir que c'est surtout la valeur des amortisseurs qui conditionne l'efficacité d'une suspension.

FIG. 4



Starlett

*la bien
nommée*



Caractéristiques



La Starlett, création Monet-Goyon, est un des premiers résultats heureux du rapprochement prévu entre Moto et Scooter.

Elle a pour elle — outre sa silhouette attrayante — son prix abordable, sa consommation modérée, son rayon d'action étendu et sa confortable protection.

Apparue au Salon 1953, elle a recueilli les suffrages des techniciens et des usagers, les uns et les autres la considérant comme une réussite.

Inédite sans être révolutionnaire, elle apporte dans la gamme de nos machines légères et populaires une note nouvelle, harmonieuse et utile.

Le moteur 100 cm³ qui avait été quelque peu supplanté par le 125 dans la catégorie des vélomoteurs, retrouve ici sa raison d'être et de prospérer en permettant la réalisation d'un véhicule mixte plus puissant qu'un cyclomoteur, moins onéreux qu'un vélomoteur, facile à enfourcher et abritant aussi bien que possible des intempéries.

Pour l'aspect général, les illustrations ci-contre dispensent d'une description; disons seulement que la couleur choisie est un vert amande en un émail martelé récemment découvert, très résistant aux chocs et qui ne se raye, ne s'écaille ni ne s'effrite, gardant ainsi fort longtemps l'aspect du neuf.

La carrosserie à la base de laquelle est enclos le bloc Villiers comporte à l'avant le réservoir d'essence et au-dessous une plaque amovible pour accès éventuel au moteur, de même sont amovibles, grâce

à des boutons molletés, les deux carters latéraux profilés.

On remarquera que le garde-boue arrière n'est pas surmonté du classique porte-bagages; les constructeurs n'ont pas voulu rompre la ligne sobre de cet ensemble; et ont en outre indiqué par cette omission volontaire qu'ils n'encourageaient pas, malgré que le moteur le permette à la rigueur, l'emploi du tansad.

La fourche avant, suspendue est une télescopique Grégoire à flexibilité variable.

Le guidon qui la surmonte est muni de deux poignées tournantes: celle de gauche dont est solidaire le levier de débrayage, commande les deux vitesses et le point mort, celle de droite, les gaz; à droite également, le levier du frein avant, l'arrière dépendant d'une pédale sur le plancher à la pointe du pied gauche.

Le conducteur a, devant lui, sur ce qu'en automobile, on appellerait le tablier, deux tirettes, l'une pour ouvrir ou fermer le robinet d'essence, l'autre pour le starter.

La mise en route se fait aisément du siège, à l'aide d'un levier à main, côté droit, qu'il suffit de tirer à soi pour démarrer le moteur.

Par suite des circonstances: mauvaise saison, afflux de commandes ne permettant pas la libre disposition immédiate d'une machine, nous n'avons pu faire que l'agréable mais bref essai d'une Starlett non rodée; nous en attendons une dans un proche avenir pour un essai plus prolongé, en ville et sur route.

Poids à vide	65 kg
Longueur hors tout	1 m 90
Largeur hors tout	0 m 65
Hauteur hors tout.....	1 m
Dimensions des pneumatiques AV et AR.....	600×65
Pression: 1 kg 2 à l'AV; 1 kg 7 à l'AR.	
Eclairage de route (phare code) par volant magnétique 12 V.	
Lampes pour éclairage 12 V, 0,3 A; 4 W à l'AR et 12 V 36 W, culot BA 21, trois ergots, deux plots à l'AV.	
Suspension avant par fourche télescopique, type Grégoire.	

GRUPE MOTEUR TRANSMISSION

MOTEUR :

Marque..	Monet et Goyon, licence Villiers.
Type	S2G bloc
Distribution..	2 temps, 2 transferts
Puissance effective..	2,9 cv à 4.400
Alésage	47 mm
Course	57 mm
Cylindrée.....	98 cm ³
Taux de compression théorique	7,2

ALLUMAGE par volant magnétique VM 15 Coprema. Avance 5 mm
Bougie :
Gergovia 714
Marchal 34 S

EMBRAYAGE :

Dispositif : double disques, garniture liège, travaillant dans l'huile.

BOITE DE VITESSES :

Boîte à deux rapports. Rapport de multiplication définitif : 16,2 (en 1^{re}), 8,1 (en 2^e).

Pignon sortie 14 dents
Couronne d'embrayage..... 42 dents
Pignon moteur 17 dents
Couronne AR 46 dents

TRANSMISSION :

Chaîne primaire : pas 9,52; rouleaux : 6,35; largeur : 5,21; 54 rouleaux.

Chaîne secondaire : pas 12,7; rouleaux : 8,51; largeur : 5,21; 114 maillons.

CARBURATEUR :

Marque : Gurtner. Type R. 13. Volet d'air, Diffuseur 24/33 B. 0,45. Gicleur 24.

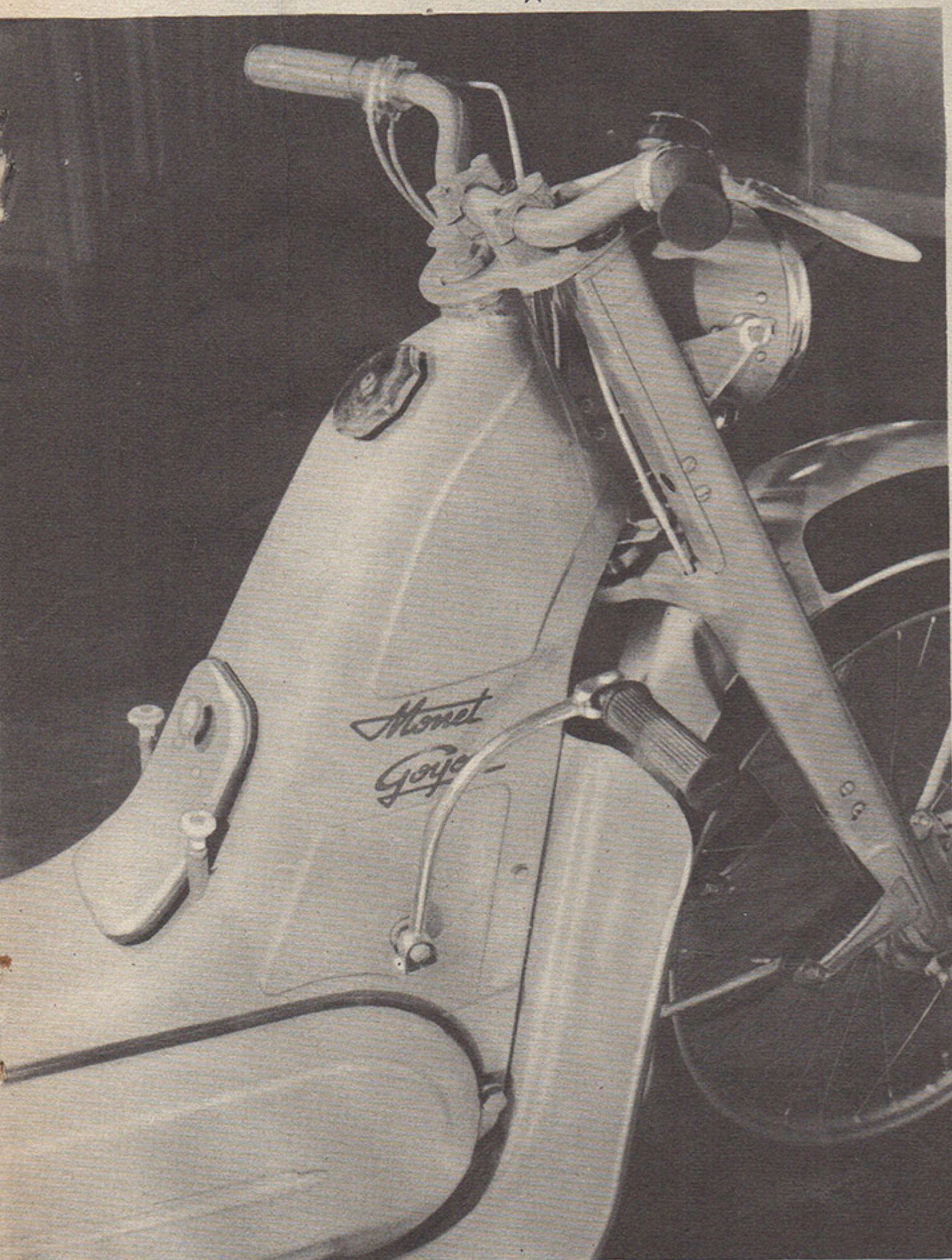
ALIMENTATION :

Par réservoir de 5 l environ; autonomie : 250 km, pour consommation de 2 l aux 100 km.

GRAISSAGE :

Moteur : Par mélange d'essence et d'huile Énergol deux temps, type HV; 6 %.

Boîte de vitesses et embrayage : par huile Energol Auto SAE 40.

UN COEFFICIENT
A TROUVER

Un de nos lecteurs nous écrit :

LES campagnes « Pour ou contre » sont depuis toujours le champ de bataille de l'esprit critique. Ce n'est qu'un mauvais critère, car entre pour et contre se placent nécessairement une infinité de nuances et de possibilités.

A ce sujet notre confrère l'*Argus de l'automobile* a mené une campagne virulente au cours de la saison dernière (et nous l'en félicitons vivement) sur les « Pour et contre » des fabrications françaises et étrangères, chacun naturellement est resté sur ses positions, faisant ainsi davantage preuve d'esprit de parti, que d'esprit de recherche.

Il est bien certain que, pour un nouveau pilote, la première voiture est un matériau d'étude. Prendre son premier volant sur une marque française, l'assassiner, puis poursuivre sur une marque étrangère, donnera à peu près infailliblement l'avantage à la seconde contre le désavantage à la première. La réciproque d'ailleurs est tout aussi exacte. Aussi bien serait-il intéressant d'établir un coefficient de conduite permettant de spécifier l'expérience du pilote.

Le problème se pose dès lors comme suit :

Pour une même machine, un sujet moyennement doué, aura un coefficient d'usure (frais d'entretien), qui décroîtra en fonction du kilométrage parcouru, c'est-à-dire que si l'on pouvait par exemple, lui remettre deux machines identiques, on pourrait constater que les frais d'usure, d'entretien, de consommation (essence, huile et pneus) seraient, pour une utilisation identique, de x sur la première machine et de y sur la seconde, avec naturellement $x > y$.

On pourrait donc établir une échelle, qui serait fort intéressante et donnerait aux nouveaux venus à la mécanique, une idée des écueils qu'ils rencontreront, en leur présentant un tableau de la forme :

Vous dépenserez :

De 0 à 5 000	a
De 5 001 à 10 000	b
De 10 001 à 20 000	c
De 20 001 à 35 000	d
De 35 001 à 50 000	e
De 50 001 à 80 000	f
De 80 001 à 100 000 et au-dessus ..	g

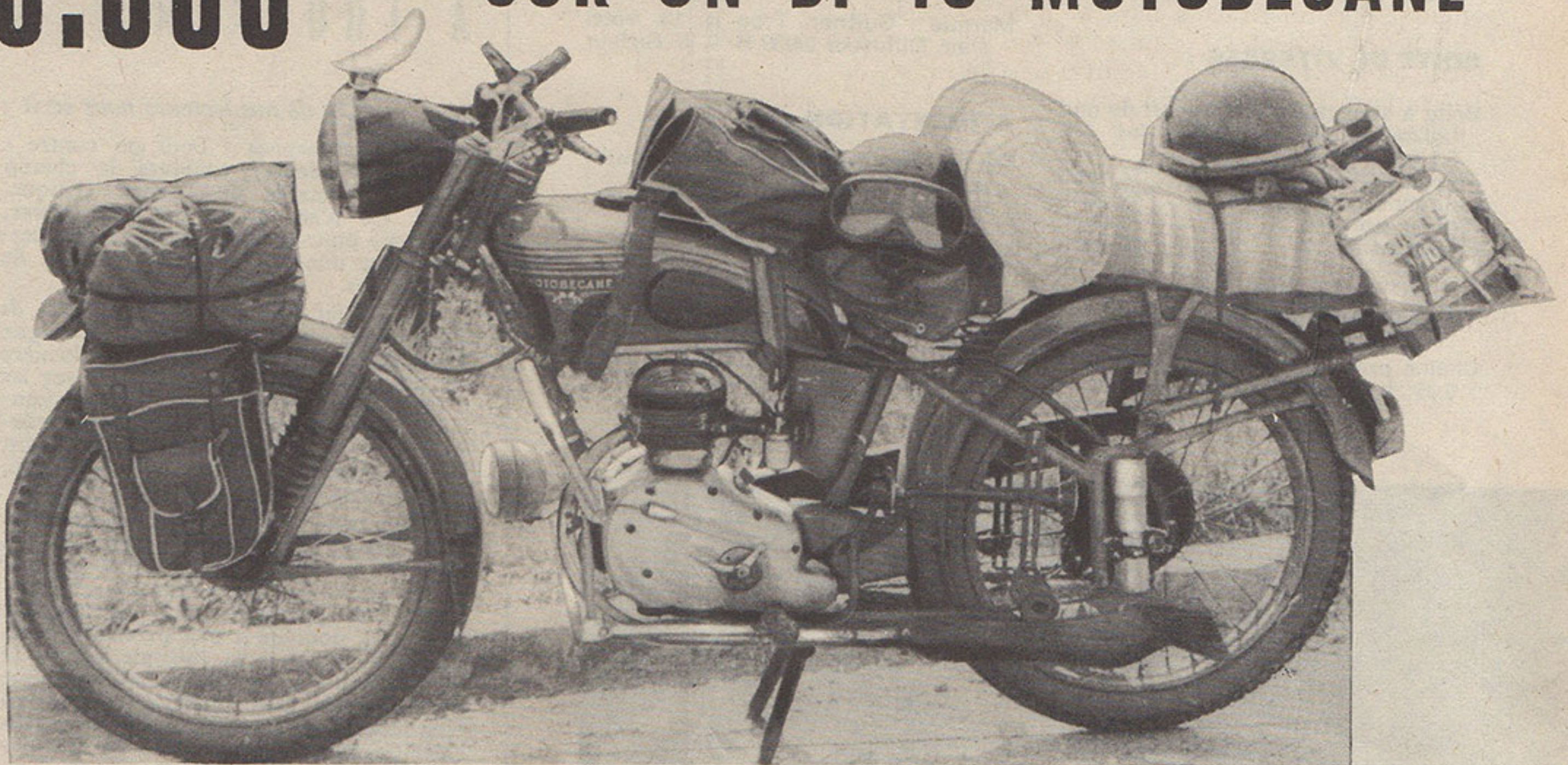
A partir de votre 100 001^e kilomètre, votre coefficient tendra à se stabiliser, c'est-à-dire que si à ce moment-là, vous preniez votre seconde machine, et lui demandiez le même travail qu'à la première, votre coefficient ne dépasserait jamais la valeur de g .

Qui nous donnera les valeurs exactes des lettres $a b c$ et $e f g$?



La partie avant du carénage englobe le réservoir. Les deux boutons-poussoirs commandent l'ouverture d'essence et le starter. On remarquera le levier manuel de lancement.

5.000 KM SUR UN D. 45 MOTOBÉCANE



Je commence ce récit par une mise en garde. Les amateurs de fortes moyennes, de bruit, de vitesses élevées, ceux qui ne voient la route que par l'intermédiaire d'un chronomètre souvent optimiste, mais qui, quelquefois, prennent contact avec le paysage par l'intermédiaire d'un platane, bref, ceux qui considèrent la moto comme un but et non pas comme le merveilleux moyen d'évasion, comme la compagne fidèle certes, mais effacée qu'elle est à mon avis, ceux-là donc, mais ceux-là seuls, peuvent passer directement à l'article suivant de cette si captivante revue.

Ceci posé, il me faut vous présenter la machine. Vous la connaissez déjà. C'est un placide vélomoteur Motobécane, modèle D. 45 S donc quatre temps, soupapes latérales, suspensions avant et arrière acceptables.

Elle avait déjà fait à la veille de mon départ en vacances, 24 000 km sans autre panne qu'un rodage des soupapes à 20 000 km et l'usure de trois bougies. Machine entièrement d'origine, achetée neuve, équipée de pare-chocs « Maison », d'un phare anti brouillard blanc, récupéré au Marché aux puces, d'un avertisseur à dépression sur le volant, marque Rotorson, d'un dessus de selle mousse plastique Plasca Luxe. Pneus : avant Hutchinson d'origine, arrière changé avant de partir pour un Michelin « Flèche d'Or » lequel s'avéra d'ailleurs excellent.

Une remorque monoroue, bricolée à la maison, était attelée (d'ailleurs renvoyée au bout de quinze jours, chargée du linge sale).

Enfin, je me présente moi-même : dix-sept ans et demi, possibilités physiques normales, sans plus. Membre convaincu de la Fédération des Auberges de Jeunesse, et partant en vacances complètement abruti par des kilomètres de notes, et par des heures de cours, et des chariots de livres scolaires mal digérés.

Je quittai Reims très tôt le matin, en ce début de

juillet, muni, en tout et pour tout de 25 000 fr et décidé à n'en consacrer que 20 000 à mes trente et un jours de vacances. Je me dirigeai tout d'abord vers Dinant en Belgique. Mais comme j'ai horreur des grandes routes, et pour chauffer un peu la machine, la traversée des Ardennes par l'Est, en passant par Carignan, me donna



Une vieille rue de Liège.

La citadelle de Dinant.

L'occasion de me geler sur les dures terres brunes et de lutter, à 6 heures du matin, contre des rafales humides qui donnaient aux forêts un aspect plus démoniaque encore. Grâce à mon unique cheval fiscal, cela fut heureusement vite fini, et je pus admirer dans un pâle rayon de soleil l'éblouissant panorama que l'on découvre de Givet. (L'on comprendra avec quelle joie je l'ai admiré, encore transi).

La Meuse enfoncée dans des collines avait des reflets laiteux. Je ne suis malheureusement pas poète, mais cette rivière dans une terre triste et dure, donne une impression de pureté inoubliable.

Et je passais la frontière, ce qui est un bien grand mot pour une si petite chose... Avec mon carnet de passages en douanes (papier délivré par tout club, dans l'espace de quelques jours, et sans formalités), franchir les symboliques barrières rouges ne prend que quelques secondes. C'est là qu'un douanier ironique, voyant ma monture, la remorque, le volume de l'équipement, couvertures, sac de couchage, etc., me demanda si j'avais l'intention de partir camper en Russie. Mais content de lui, il me fit signe de passer sans me faire détendre un seul sandow. Je goûtais alors aux délices du court trajet Givet-Dinant-Namur.

La propreté, la beauté des maisons, des jardins, des prés mêmes, est assez surprenante.

Comment se fait-il que la beauté française, sauvage et rude, se transforme après une ligne symbolique en beauté reposée et calme, que même l'herbe semble repeinte? Et une route excellente, blanche, lisse, serpentant tout au long de la rivière, interdit tout excès de vitesse, vous délivre de tous soucis, et permet d'admirer le paysage à l'aise.

Dinant : Visite de la Citadelle, promenades (et agrément d'un second petit déjeuner, excellent, pris dans une Auberge de jeunesse sympathique). Puis vérification du niveau d'huile, et plein d'essence. Tout d'abord l'essence est remarquable et très bon marché, en Belgique. Inutile d'ajouter de l'huile, malgré les Ardennes, le niveau est normal.

Entre Dinant et Namur, le paysage devient plus grandiose, la vallée s'assombrit. Malheureusement, cette petite étape est vite « avalée ». Namur est une ville très jolie, la citadelle, là aussi, domine. Mais le ciel commença à tomber en morceaux... et de plus, un clou manifesta une trop grande affection pour mon pneu avant. Réparation, heureusement à l'abri, très facile (il n'en eût pas été de même avec le pneu arrière.) Sur le D. 45 pas de roues à broches, ce qui est stupide malgré des raisons d'économie.

Départ plus ou moins mouillé, vers Bruxelles. Heureusement, après dix minutes, la pluie cesse, la route genre autostrade, et un paysage quelconque, m'autorisent à rouler (relativement) vite, c'est-à-dire que Namur-Bruxelles fut accompli à 55 km de moyenne horaire. Visite de Bruxelles, après déjeuner. Puis repos bien gagné à mon avis. Mais Bruxelles m'a laissé une impression de froideur.

Malgré une apparence animée, les curieuses enseignes lumineuses de la place de Broukère n'arrivent pas à secouer la torpeur de la rue. Les feux de la circulation sont lents. Les puissantes voitures belges, de fabrication américaine pour la plupart, attendent quelques secondes avant de se déplacer, quand les feux passent au vert. Quant aux motos il y a de quoi faire rêver le possesseur d'une simple 125 : Norton, Sunbeam, B.M.W.,



etc., se succèdent à 30 à l'heure dans un silence impressionnant. Car les prix sont abordables (ici!)...

Deuxième étape : Bruxelles, Anvers, Gand, Bruges, Ostende, et retour jusqu'à Liège.

Cette région d'un aspect si varié, d'un accès si facile, plate, suffirait à meubler les congés de bien des possesseurs de petites cylindrées, ou de cyclomoteurs! Et pourtant, si les voitures françaises sont nombreuses ici, je n'ai croisé dans toute la journée que cinq « deux roues », immatriculées chez nous dont une Harley, une Gnome et trois Mobylettes. Les routes sont extraordinaires, et nous n'en avons pas l'équivalent à ma connaissance. Surtout l'autostrade presque achevée Bruxelles-Anvers-Ostende. Les sites touristiques sont innombrables! (D'ailleurs pendant tout mon voyage je ne me suis laissé guider que par la beauté des paysages). Favorisé par un ciel lumineux, on peut prendre à Anvers des photos ressemblant à des tableaux de l'école hollandaise. Les ports, les cathédrales, se détachant sur de vieux quartiers, les maisons pittoresques, les petites places, les cafés enfouis dans les sous-sols frais et reposants, l'excellence de la nourriture, les traditions innombrables, Bruges enfin, inoubliable, qui me fera désirer retourner à Firenze, patrie du goût, tout cela donc fait de ce pays un séjour de vacances idéal à mon avis.

Liège n'est pas mal non plus mais c'est une ville dans tout ce que ce mot peut sous-entendre.

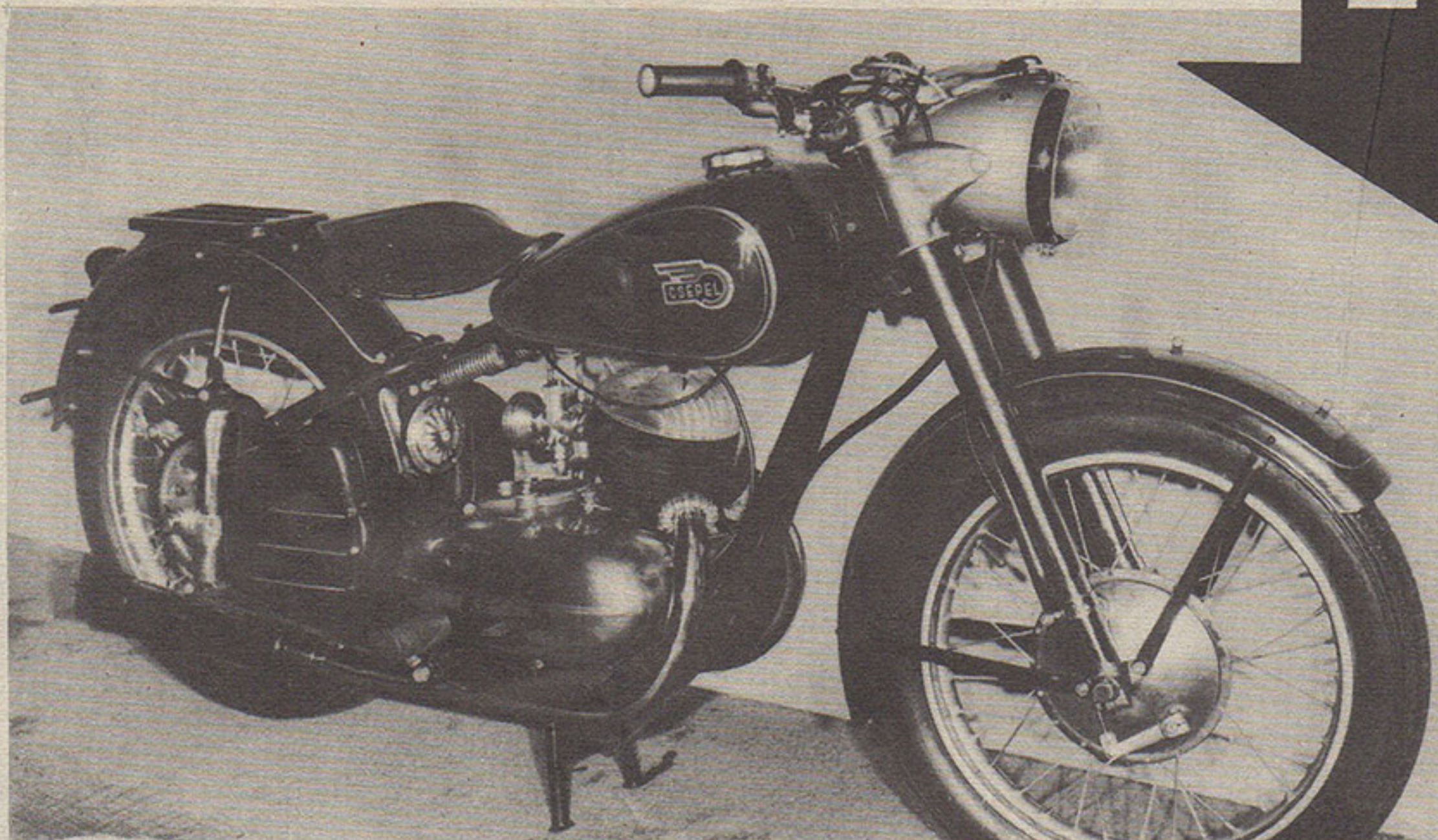
à suivre.

**La machine
vue par
le constructeur**

Cette 250 étant importée de Hongrie, il ne nous est guère possible de connaître l'étiquette sous laquelle le constructeur la présente. Cependant tout porte à croire qu'elle est classée dans le groupe « tourisme, utilitaire ».

Prix 201 000 fr. Vitesse maximum : 100 km/h.

**NOTRE
ESSAI**



LA 250^{CC}

PARTIE CYCLE

Le cadre est un classique double-berceau, réalisé en tubes de grosse section, donnant l'impression d'une excessive robustesse. Il comporte une suspension arrière à glissières et une fourche télescopique trapue avec amortisseurs hydrauliques. Le phare, supporté par deux flasques solitaires des éléments supérieurs, est équipé d'un compteur kilométrique incorporé, et d'un dispositif de contact à clef, commandant également l'éclairage normal et veilleuse. Le guidon de 700 mm de large groupe les commandes usuelles, frein, embrayage et poignée tournante. Sur la branche gauche, un petit boîtier centralise le bouton-poussoir d'avertisseur et l'inverseur codephare. Un bouton moleté règle la dureté du frein de direction.

Au réservoir de 15 l environ fait suite une selle suspendue par le bec, et dont le débattement est contrôlé par deux ressorts longitudinaux parallèles au tube supérieur. La tension de ces ressorts se règle en visant ou dévissant les écrous d'arrêt.

Deux coffres latéraux enferment l'un

l'outillage, et l'autre la batterie alimentée par le volant magnétique.

Les garde-boue gagneraient à être plus enveloppants, de même que le carter de chaîne secondaire. Le garde-boue arrière est articulé sur charnière pour permettre une extraction aisée de la roue.

Les roues sont équipées de pneus de 3,25 x 19, de freins de grand diamètre : 200 mm x 22 mm et de moyeux à broches. Il est à noter que la couronne d'entraînement de la roue arrière se trouve à côté du tambour, la commande de frein passant entre les deux.

Une béquille centrale maintenue en position relevée par une pince métallique, une béquille latérale et un porte-bagage complètent la partie cycle.

Les repose-pieds sont réglables, et des orifices sont prévus pour la fixation de ceux du passager.

Présentation générale : émail rouge, chromes discrets (guidon, jantes) et aluminium poli.

GRUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Le moteur est un deux-temps, également très classique, avec balayage type Schnürl, transferts latéraux et double échappement. Le cylindre est en fonte et la culasse en alliage léger. Avec un rapport volumétrique de 6,5 à 1, on obtient la puissance de 10 ch à 4 300 t/mn, ce qui est très normal.

Le vilebrequin tourne sur deux roulements à billes côté transmission, et un seul côté volant magnétique. Des joints en caoutchouc assurent l'étanchéité. La tête de bielle tourillonne sur un roulement à galets, le pied sur bague bronze. Le piston en alliage léger comporte trois segments. Un bou-

La 250 Csepel est réalisée par la firme Mogyurt, de Budapest. L'industrie motocycliste hongroise étant relativement jeune, la technique constructive reste très conventionnelle et s'inspire des lignes « Europe Centrale » popularisées par les Jawa et les Puch. Nous rappellerons pour mémoire la brillante tenue des 125 et 150 cm³ de la marque aux 6 jours 1952 et 1953.

La machine qui servit à notre essai était neuve et fut rodée par nos soins, durant la dure période d'hiver de janvier et février.

chon de vidange à la base du carter-moteur permet d'évacuer le trop plein d'essence lorsque le moteur est noyé. La boîte quatre vitesses, du type en cascade, avec engagement par clabots, forme bloc avec le moteur. Un sélecteur d'un système assez spécial commande chaque rapport. Il est situé à gauche, sur le même axe que le kick. Du fait du système en cascade de la boîte, la quatrième n'est donc pas en prise directe. L'embrayage est monté sur l'arbre primaire, et le pignon de sortie sur le secondaire.

La transmission primaire s'effectue par engrenages à taille droite. L'embrayage à disques multiples garnis de liège travaille dans l'huile du carter primaire.

Le volant magnétique Bosch est situé à droite; il assure l'allumage et alimente la batterie par l'intermédiaire d'un redresseur incorporé. La batterie fournit le courant à l'avertisseur et l'éclairage à l'arrêt. Des carters ovoïdes en alliage léger carèment le bloc moteur. Un regard, situé à gauche, permet de régler l'embrayage et de vérifier le niveau d'huile commun à la transmission primaire et à la boîte.

Le carburateur est un Jikov, de 24 mm de passage de gaz, équipé de série d'un gicleur de 100 pour le rodage. Un 90 est joint à l'outillage pour la période d'après rodage. Le filtre à air est muni d'un obturateur permettant de fermer l'admission d'air pour les départs à froid. Mentionnons une fois de plus une tubulure d'essence en nylon, d'une souplesse nulle et d'une étanchéité discutable.

PARTIE CYCLE

Cadre double-berceau en tubes soudés.
Suspension AR à glissières, avec ressorts à boudins.
Fourche télescopique, amortisseurs hydrauliques. Débattement : 100 mm.
Huile à utiliser pour les amortisseurs : SAE 10 hiver, SAE 30 été.
Réservoir : 15 l environ.
Pneus : 3,25 x 19 AV et AR.
Pression : En solo : AV, 1,25 kg; AR, 1,50 kg. En duo : AV, 1,5kg; AR, 2kg.
Freins : diamètre 200 mm; largeur 22 mm.
Moyeux à broches.
Selle : suspendue par le bec, ressorts réglables.
Poids à vide : 135 kg environ.

GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Moteur deux temps, balayage type Schnürle.
Course alésage : 68 x 68.
Rapport volumétrique : 6,5 à 1.
Puissance : 10 ch à 4 300 t/mn.
Allumage : par volant magnétique Bosch, avec redresseur incorporé, alimentant la batterie; puissance : 45 W, 6 V.
Bougie : Bosch 175 ou 225, suivant usage.
Avance : 5 mm avant P.M.H.
Transmission primaire : par engrenages.
Embrayage : à disques multiples, garniture liège, dans l'huile.
Boîte de vitesses : en cascade, pignons en prise.
Rapports totaux : 1^{re} : 17,9; 2^e : 10,8; 3^e : 8,16; 4^e : 6,2.
Pignon de sortie : 17 dents.
Couronne AR : 56 dents.
Contenance de la boîte : 1 l d'huile, SAE 30/40 (le niveau doit affleurer le bord inférieur du regard sur le carter gauche).
Carburateur : Jikov, diamètre 24 mm; gicleur rodage : 100; gicleur normal : 95.
Graissage : par mélange huile/essence, proportion : 1 à 20 soit 1/4 d'huile pour 5 l d'essence; viscosité à utiliser : SAE 30/40. En rodage : 1 à 15.
Consommation : 3 l 5 aux 100 km, à 70 km/h.

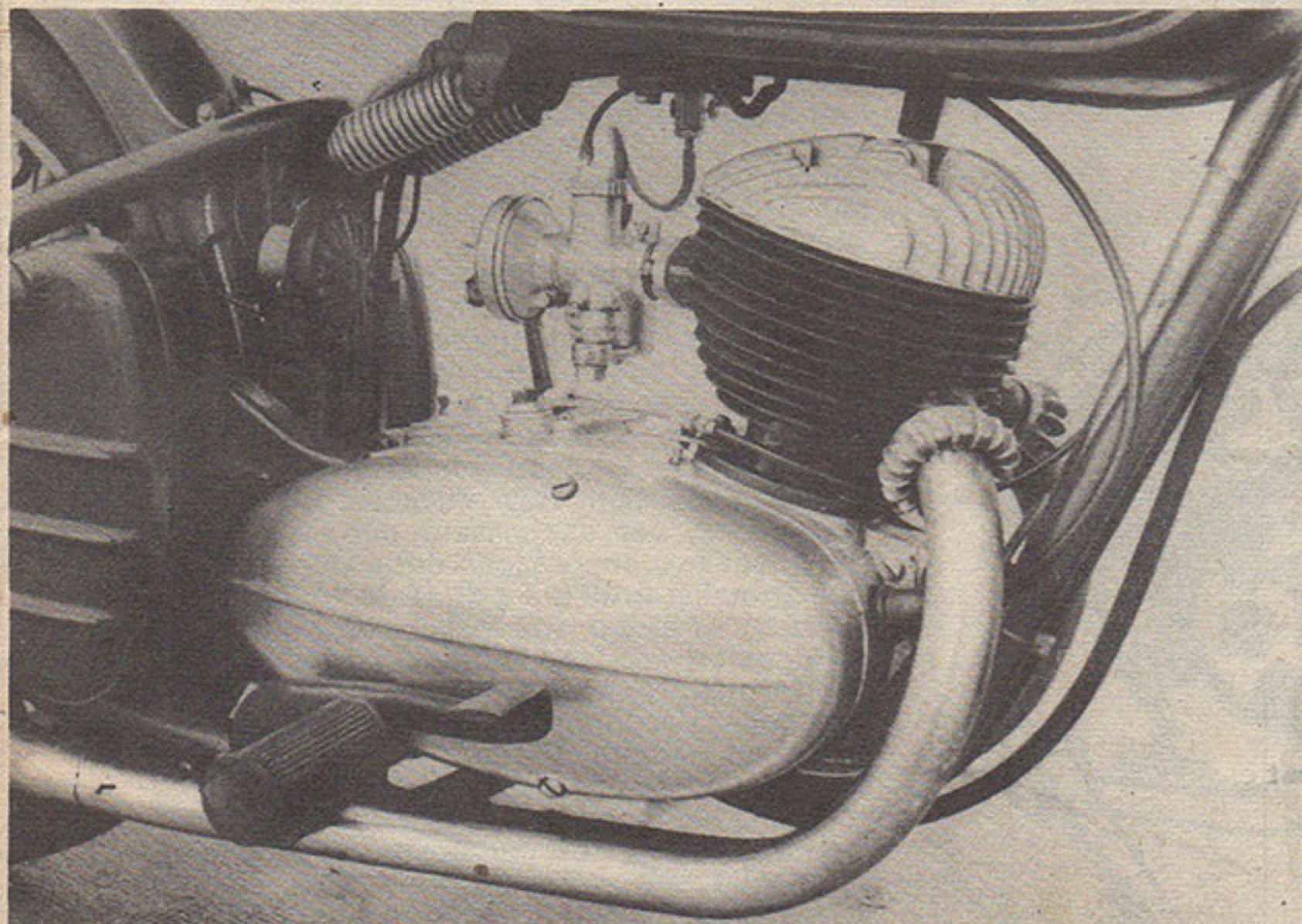
CSEPEL

De ce qui précède peut se déduire aisément la technique constructive de la 250 Csepel. Tout est à l'image de la machine : rustique et massif. La présentation sévère accentue encore ce caractère. Il est

difficile, techniquement parlant, de relever des points critiquables. Le poids apparaît excessif pour une machine de cette catégorie, mais constitue la rançon d'une robustesse volontairement recherchée. Les

organes moteurs apparaissent également largement dimensionnés, et leur inertie, ainsi que nous le verrons au chapitre essai, handicape les capacités d'accélération de la machine. Nous retiendrons seulement comme défauts, à l'issue de cette étude, le poids élevé, la présentation, qui pourrait être améliorée, et l'insuffisante protection du carter secondaire de chaîne.

Le moteur côté volant



AVANTAGES ET DÉFAUTS ★★★

AVANTAGES

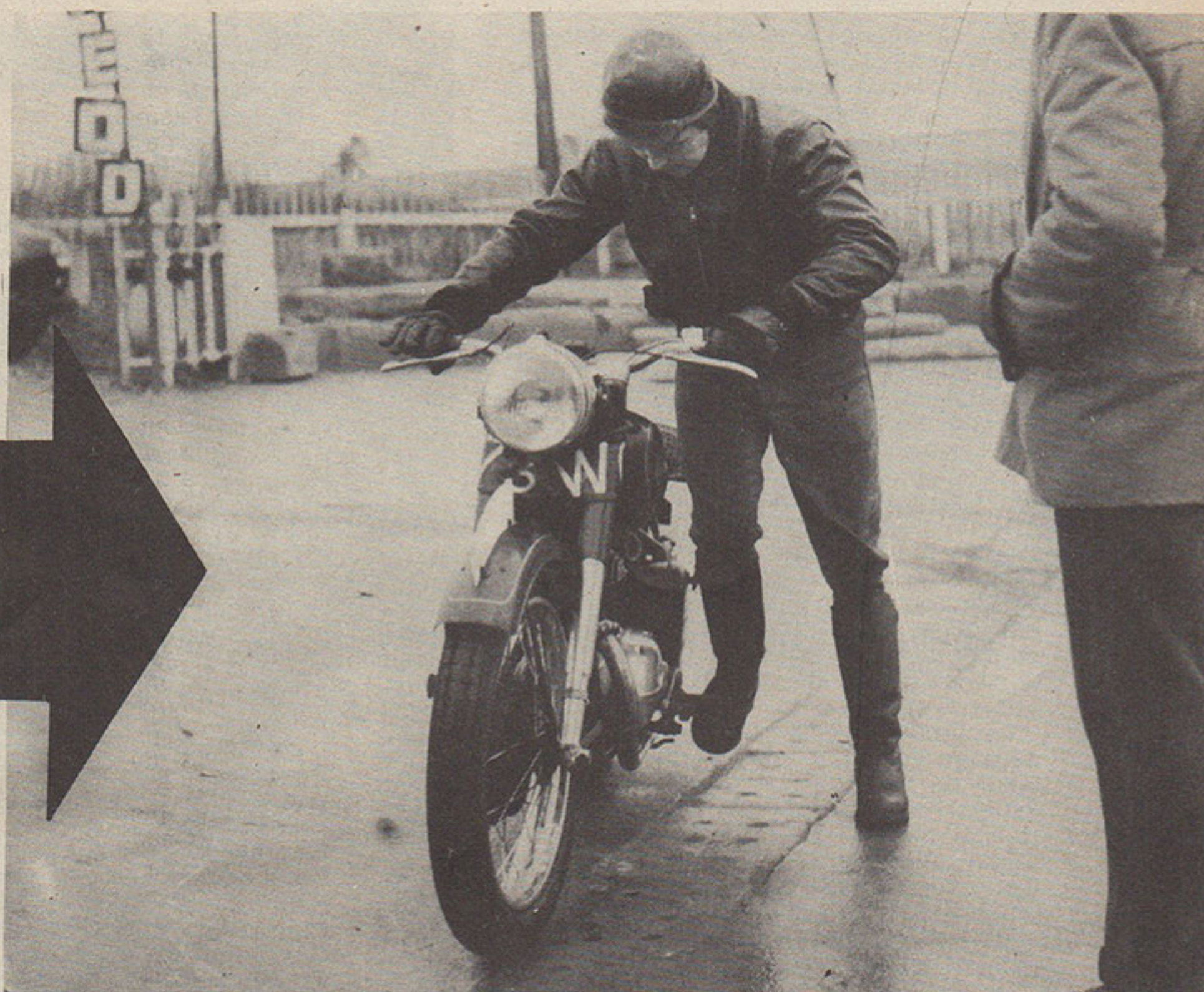
Partie cycle et moteur robuste.
Fourche avec amortisseurs hydrauliques.
Bloc moteur très net.
Allumage par volant magnétique.
Batterie bien protégée.
Freins de grand diamètre.
Moyeux à broche.
Prix raisonnable.

DÉFAUTS

Poids élevé.
Présentation et finition un peu rustiques.
Protection du carter de chaîne insuffisante.

NOTRE ESSAI LA 250^{CC} CSEPEL *suite*

ESSAI A MONTLHÉRY



La 250 Csepel lorsqu'elle nous fut aimablement confiée par les établissements Poch, importateurs, comptait 30 km. Elle avait auparavant fait un crochet au Niel-Garage, station-service Jawa et Csepel, afin de subir une première mise au point. Le rodage conseillé par le constructeur nous imposait 1 500 km environ avant que le moteur puisse fournir son maximum. Ce kilométrage peut paraître excessif, mais, à l'usage, ils'avèrent nécessaire la fonte du cylindre étant très dure, et les cotes du montage entre piston et chemise très faibles.

Le premier contact attira notre attention sur la poignée tournante, très douce, mais

d'une course beaucoup trop longue et présentant un jeu à l'attaque important.

De notre période de rodage, se détachèrent les conclusions suivantes : mise en route facile, par tous les temps, même par les températures de plusieurs degrés en dessous de zéro que nous eûmes à subir en janvier et février. Il convient par temps

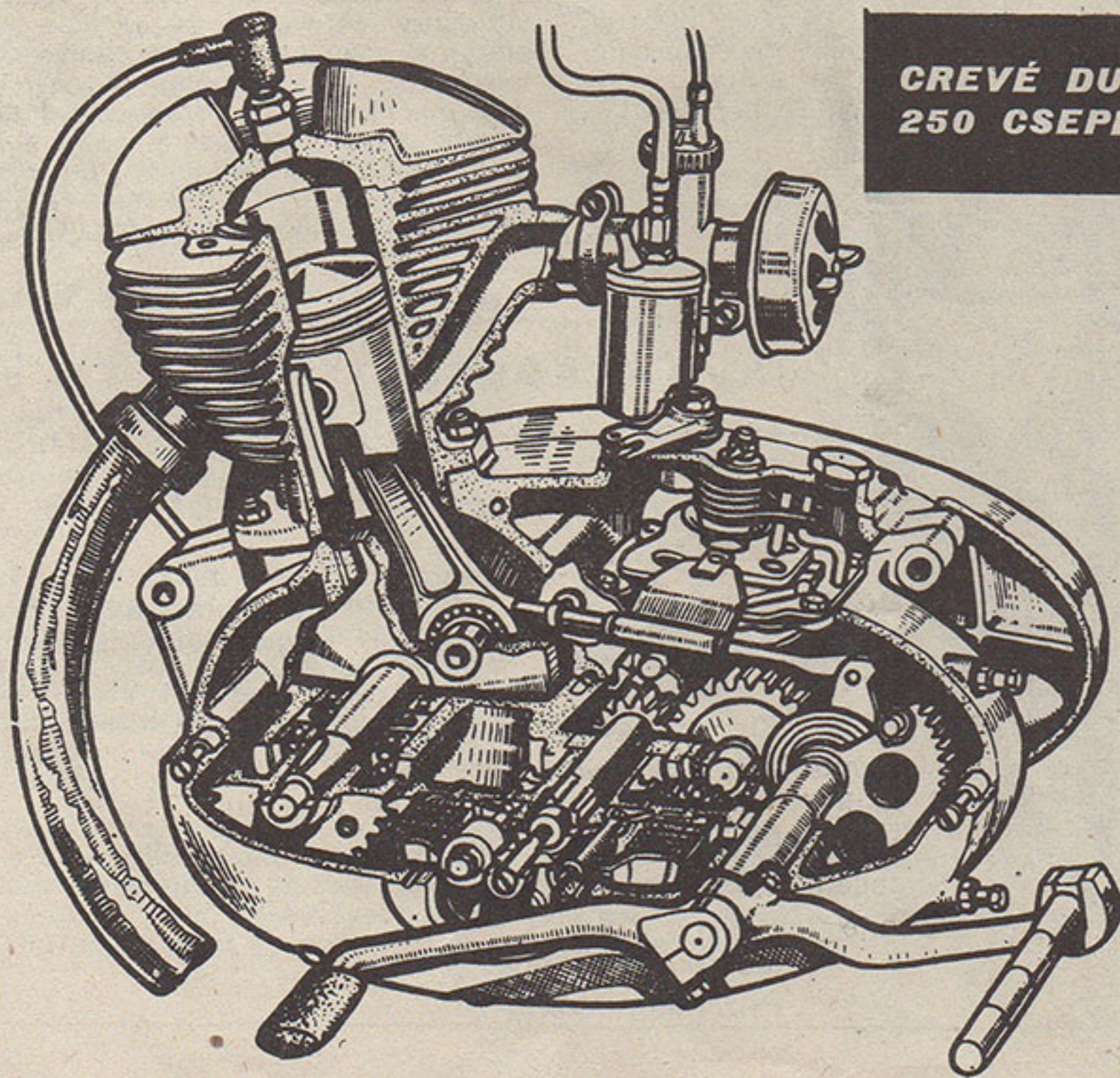
froid de noyer la cuve, et de fermer l'obturateur d'air. Il est rare qu'au second coup de kick le moteur ne parte pas, ce qui démontre la qualité du volant Bosch. Les commandes sont douces, notamment l'embrayage. Ce dernier a une forte tendance à entraîner à froid, ce qui est normal pour des disques travaillant dans l'huile. A chaud, ce défaut disparaît, dans la mesure où l'on a pris soin de régler la garde après quelques 100 km. En effet, câble et gaine, s'allongent et se tassent, augmentent sensiblement le jeu de la commande.

Le sélecteur surprend par sa course importante, et le passage rapide de 1^{re} et 2^e est délicat du fait de la différence entre ces deux rapports. Afin d'éviter tous grincements de pignons, il convient de prolonger un peu le temps de débrayage. Si l'on ne prend soin de manœuvrer franchement et bien à fond le sélecteur, l'on risque de tomber en faux point mort ou de mal engager les clabots, ce qui se traduit par une vitesse qui saute.

La puissance des freins, bien que suffisante en usage normale, ne paraît pas en rapport avec leurs dimensions. Ceci provient de la qualité des garnitures trop dures et qui se glacent ; on a intérêt à les remplacer par des garnitures françaises.

La machine est maniable et vire bien ; les silencieux sont très efficaces, un peu trop même, car ils laissent percevoir le sifflement des engrenages de la transmission primaire, bruit qui a du reste tendance à s'atténuer au fur et à mesure du rodage.

Le confort est acceptable, la suspension arrière, même en solo, amortit suffisamment les chocs. Par contre, la fourche télescopique est nettement trop dure. Même un changement d'huile n'apporte aucune amélioration ; cet inconvénient provient de ressorts trop raides. Il est certain que les routes hongroises ne s'apparentent pas aux



**CREVÉ DU
250 CSEPEL**

nôtres et que les caractéristiques des suspensions s'en trouvent modifiées d'autant.

Au point de vue conduite, la souplesse du moteur apparaît la qualité dominante ; les reprises sont moyennes, et il est nécessaire de laisser le moteur monter en régime. L'accélération est coulée, ceci provenant du poids de la machine, de l'inertie des organes en mouvement, largement calculés pour obtenir une robustesse à toute épreuve. Pour une conduite rapide, il est nécessaire de faire appel à la troisième afin de ne pas faire tomber le régime.

La consommation sur route, même en période de rôdage, apparaît des plus raisonnables, et ne dépasse pas 3 l aux 100 km à 70 compteur.

Au bout de 900 km, le moteur nous parut suffisamment rodé pour affronter le test de Montlhéry. Le plein fut effectué avec du super-carburant (ce qui ne s'impose pas étant donné le rapport volumétrique très moyen) et 10 % d'huile S.A.E.30. Le gicleur de rôdage (100) fut conservé et l'aiguille du carburateur remontée à fond, par précaution.

Le tour de l'anneau (2 548 m) en position touriste fut bouclé en 1 mn 41 s, soit une moyenne de 90 km/h 828. En position allongée, le chrono donna : 1 mn 31 s 3/5, soit 100 km/h 148. La carburation trop riche semblait freiner un peu les performances. Une tentative pour réduire le débit du

tirer le maximum de la machine, il est nécessaire de monter très loin les régimes et de se servir fréquemment de la boîte. Nous avons noté également une zone de vibration aux environs de 100 km/h, qui disparaissait vers 115/120 (vitesses compteur). Le freinage est bon, mais peut être nettement amélioré par un changement de garniture. A 50 km/h, la machine s'arrête en 8 m 50, en utilisant les deux freins.

Les performances et les notes ci-dessus font apparaître le caractère de la 250 Csepel.

Il ne s'agit pas d'un pur-sang, mais d'une honnête bête de somme, apte à toutes les besognes, et douée d'une résistance et d'une robustesse à toute épreuve. C'est la machine à tout faire, qui, si elle ne possède pas de qualités transcendantes, n'a par contre aucun défaut majeur. Elle s'accommodera des traitements les plus durs, avec un minimum d'entretien et un maximum d'économie. Il convient de souligner que durant le temps que cette 250 fut à notre disposition, nous n'eûmes pas à démonter une seule fois la bougie, sinon pour l'essai. L'étanchéité du bloc est absolue, ce qui confère à la mécanique un aspect des plus propres.

Compte tenu du prix de vente et du prix de revient kilométrique, il semble que la Csepel occupe une place avantageuse dans la catégorie des machines à tendance utilitaire.

Motocycles.

RÉSULTATS DE L'ESSAI

Temps froid ; vent faible.

Piste de Montlhéry (2 548 m).

Un tour lancé, position normale :

1 mn 41 s, moyenne : 90 km/h 828.

Un tour lancé, position allongée :

1 mn 31 s 3/5, moyenne : 100 km/h 148.

Circuit routier (9 181 m).

Un tour lancé : 6 mn 50 s, moyenne :

80 km 616.

Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet,

sol sec et adhérent : 8 m 50.

Vitesse maxima : 1^{re} : 30-35 km/h ; 2^e :

45-50 km/h ; 3^e 75-80 km/h ; 4^e : 90 km/h 828

(chrono).

En 4^e, la machine reprend à partir de

40 km h.

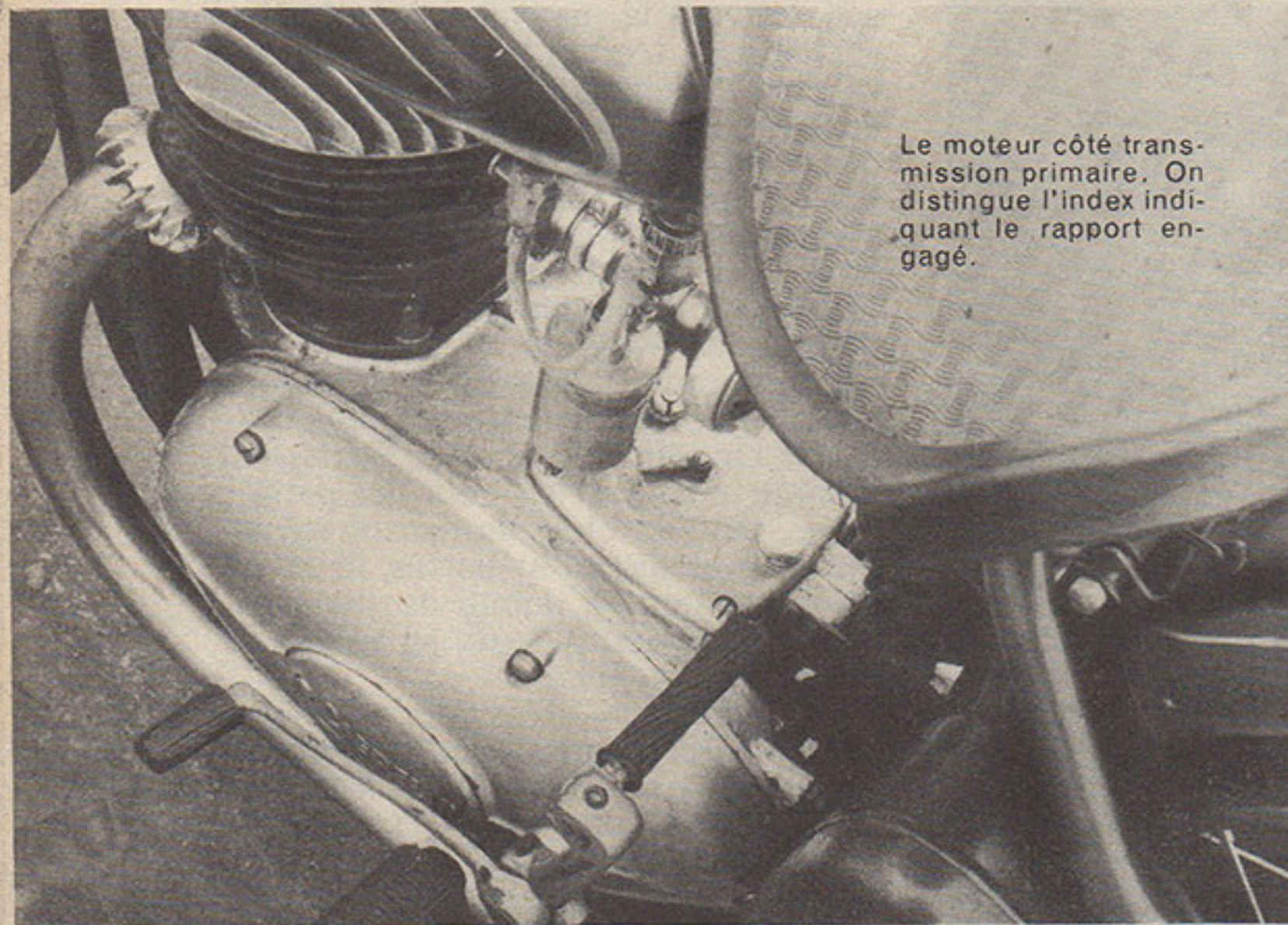
RÉGLAGES D'ESSAI

Gicleur : 100.

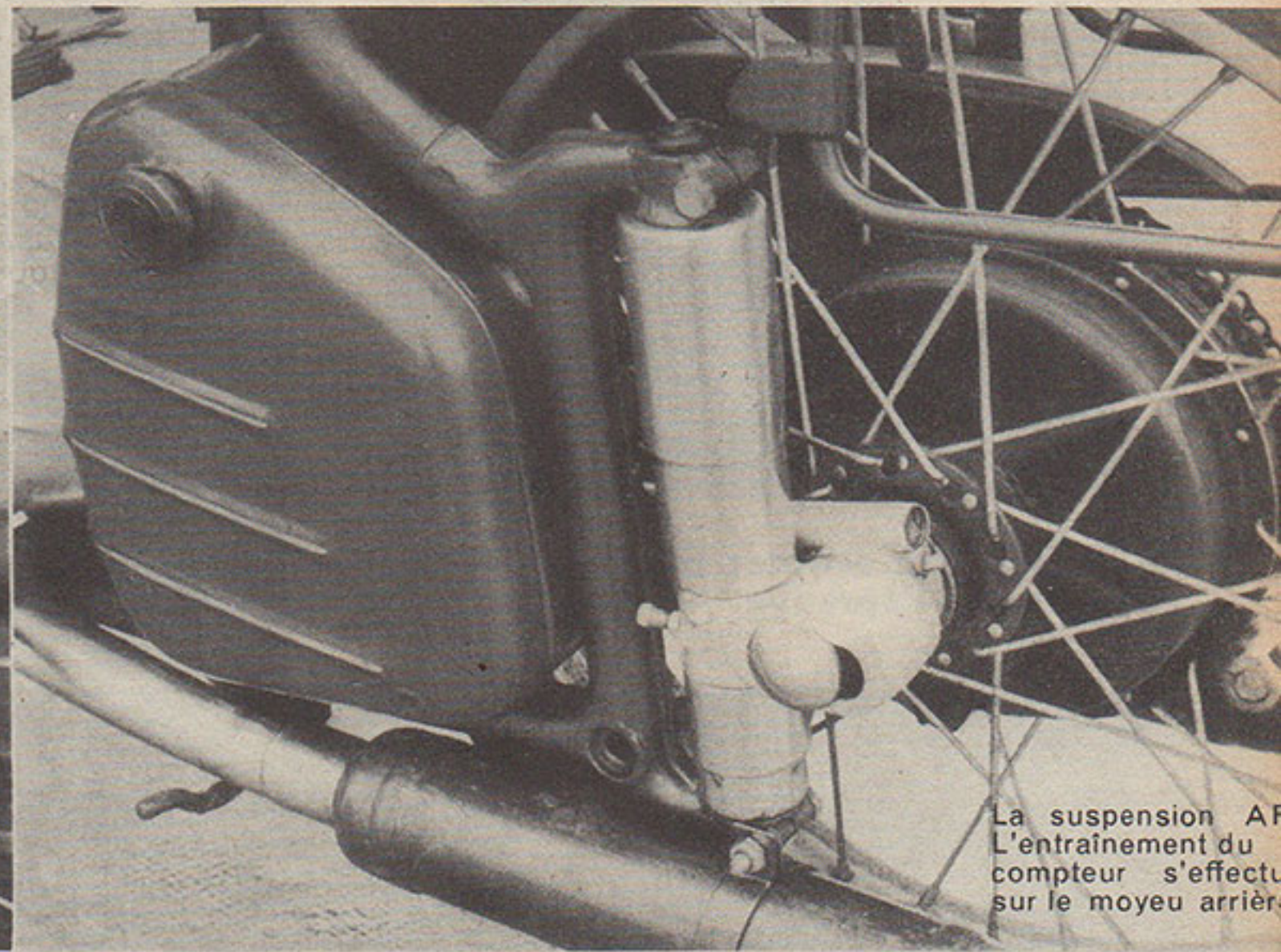
Aiguille : à fond en haut.

Bougie : Floquet G.1. (240°).

Super-carburant et 10 % de SAE 30.40.



Le moteur côté transmission primaire. On distingue l'index indiquant le rapport engagé.



La suspension AF. L'entraînement du compteur s'effectue sur le moyeu arrière.

gicleur se solda par une amorce de serrage, ce qui nous interdit de poursuivre l'expérience. En toute sincérité, il semble qu'un supplément de rôdage nous eût permis de réduire la carburation et de gagner 2 ou 3 km. Néanmoins, les performances enregistrées sont honorables pour une machine de ce type.

Sur le circuit routier, la meilleure moyenne ressortit à 80 km/h 616 au tour (9 181 m). Elle mit en relief l'excellente tenue de route et la maniabilité en virage. Le moteur, poussé à plein régime durant plusieurs tours, ne parut aucunement souffrir. Pour

CONCLUSIONS

Avantages

Mécanique robuste et sans aléas.
Bloc moteur étanche.
Excellent allumage.
Bonne tenue de route.

Défauts

Bruits mécaniques.
Fourche trop dure.
Manque de nervosité.



LE SECOND TRIAL DE CLAMART

Pour ceux qui aiment la boue et le tout terrain, le Trial de Clamart fut une véritable bénédiction. Le parcours de 8 km 300, comportait toute une gamme de difficultés, de quoi satisfaire l'appétit le plus féroce du trial man le plus coriace : sentiers rocaillieux, sablières, ravins, gués, rien ne manquait au programme. Que l'on ajoute par-dessus tout une pluie persistante ayant soigneusement détrempé le sol au point d'en faire un borbier spongieux qui aspirait littéralement machine et pilote, et l'on aura une idée du travail imposé aux concurrents.

Ceux-ci l'acceptèrent d'ailleurs de cœur gai, avec un entrain qui compensait souvent la mauvaise volonté des véhicules. L'effort physique pour vaincre l'enlèvement permanent était énorme, et ceux qui terminèrent sur des machines de série font figure de héros. Dans les passages « non-stop », pleuvaient les pénalisations, et seuls trois concurrents « cross » Godey, Scossa et Guerlach et un « side », Scossa, les évitèrent.

L'on comptait au total 141 engagés, dont 108 partants parmi lesquels 72 furent classés. Un scooter Bernardet termina et sauva l'honneur des petites roues, mais le plus ahurissant est de voir 12 cyclomoteurs classés, le 1^{er} ne comptant que 35 points de pénalisation, ce qui donne toute sa valeur au travail des mollets.

En catégorie 175 cm³ tourisme Delauné dut rompre avec la tradition et laisser la première place à Frantz, qui pilotait une 197 D.O.T. de « Scramble », équipée de pneus de série. Reste à savoir si les sculptures d'un pneu confèrent seules à une machine l'appellation « tourisme ». Nous pensons que d'autres facteurs interviennent pour une part aussi grande.

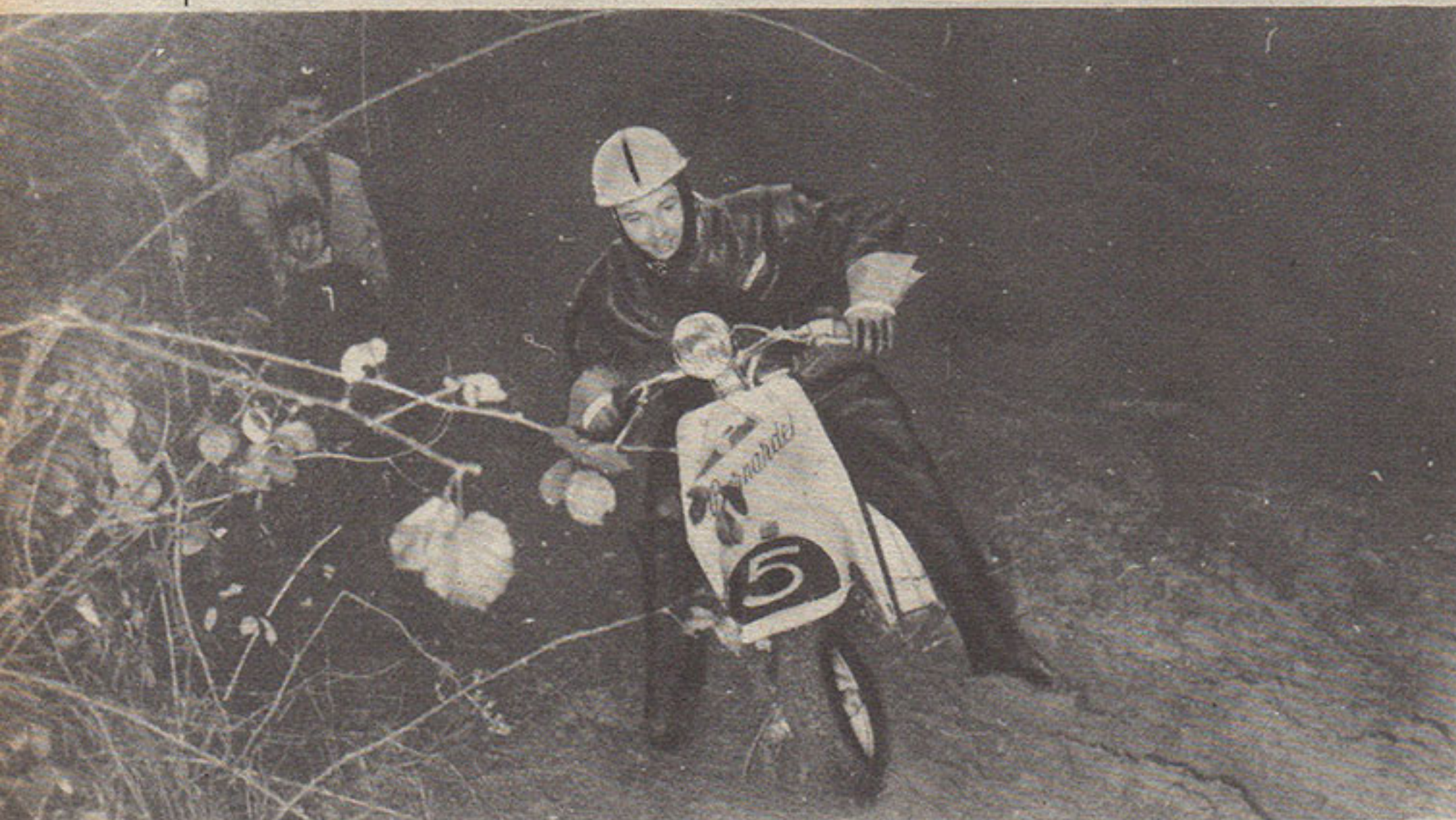
Frantz cumula puisqu'il remporta également la palme en catégorie cross « internationaux », sur Royal-Enfield 350 cm³, démontrant ainsi une forme de bon aloi pour le début de la saison 1954, où il doit défendre les couleurs de F.N. comme pilote officiel.

En « cross nationaux », nous retrouvons Godey en tête, non pénalisé, et qui devait remporter la **Coupe Motocycles**. Scossa le suivait de près, ainsi que Guerbach, seul le

Ces quelques photos illustrent bien la difficulté du Trial de Clamart, où la boue fut le principal adversaire des concurrents.



Ci-dessous, le scooter Bernardet 250 cm³ qui termina l'épreuve.





Ci-dessus, Mérel, vainqueur de la catégorie cyclomoteurs; ci-dessous Delauné, second des touristes (n° 6).

temps sur la zone chronométrée les ayant départagés. Scossa, spécialiste du sidecar remportait d'ailleurs une 1^{re} place dans cette catégorie.

P. Monneret, pour ses débuts en Trial, ne pouvait mieux choisir. Il termina néanmoins malgré son inexpérience, faisant preuve d'une bonne volonté manifeste et d'un grand courage. Il y a loin en effet d'une course sur circuit avec une 4 cylindres à un piétinement laborieux avec une 175 cm³ sur un terrain mouvant.

A l'issue de cette épreuve, de nombreuses Coupes étaient attribuées, dont la Coupe Motul à Mérel, vainqueur des cyclomoteurs sur V.L.T., la Coupe challenge inter-militaire G. Monneret au 602^e G.C.R. de Vincennes, le challenge interclubs de la ville de Clamart au M.-C. Châtillon, devant l'A.M.S. et l'A.M. de Saint-Cloud, la Coupe de notre confrère « La Revue Technique Motocycliste » à Frantz, la Coupe Floquet au sous-lieutenant Blois, premier des militaires, et la Coupe Motocycles à Godey.

RESULTATS

Cyclomoteurs. — 1. Mérel (Villejuif), sur V.L.T., 35 pts; 2. Pericaud (M.C. Châtillonnais), 40 pts; 3. Magnet (M.C. Châtillonnais), 50 pts; 4. Morphyre (M.C. Châtillonnais), 60 pts; 5. Nicolas (M.C. Montreuil), 120 pts; 6. Thillien (M.C. Châtillonnais), 125 pts; 7. Militello (M.C. Châtillonnais), 135 pts; 8. Primaux (M.C. Châtillonnais), 160 pts; 9. Gueguen (M.C. Châtillonnais), 180 pts; 10. Boutevin (M.C. Châtillonnais), 215 pts; 11. Brunet (M.C. Châtillonnais); 12. Praton (Villejuif), 510 pts.

Touristes. — 1. H. Frantz (A.M.S.), sur 197 cm³ Dot, 15 pts; 2. Delauné (M.C. Châtillonnais), 55 pts; 3. Greneau (M.C. Châtillonnais), 110 pts; 4. Masson (M.C. Châtillonnais), 145 pts; 5. Charrier (A.M. Saint-Cloud), 155 pts; 6. Dabat (U.S. Ivry), 155 pts; 7. Bonabaud (M.C. Clodoaldien), 160 pts; 8. Bordio (M.C. Maison), 220 pts; 9. Dubois (M.C. Châtillonnais), 230 pts; 10. Leguyader

(A.M.S.), 255 pts; 11. Loftis (A.M. Saint-Cloud); 12. Charny (M.C.B.), 290 pts; 13. P. Monneret (M.C. Châtillonnais), 300 pts; 14. Andraud (M.C. Châtillonnais), 355 pts; 15. Larivière (M.C. Orléans), 375 pts; 16. Seguinot (M.C. Châtillonnais), 375 pts; 17. Barrett (A.M. Saint-Cloud), 460 pts; 18. Villain (M.C.B.), 465 pts; 19. Delgobe (M.C. Maison), 530 pts; 20. Létang (A.M. Saint-Cloud), 555 pts, etc.

Cross nationaux. — 1. P. Godey (A.M. Saint-Cloud), sur 500 cm³ B.S.A., 0 pt; 2. Scossa (C.S. Meaux), 0 pt; 3. Guerlach (M.C. Châtillonnais), 0 pt; 4. Maréchal-des-Logis Brière (3^e Hussards), 10 pts; 5. Koefer (M.C.L.C.), 10 pts; 6. Diani (M.C. Châtillonnais), 15 pts; 7. Maréchal-des-Logis Bajau (3^e Hussards), 20 pts; 8. Sulista (A.M. Saint-Cloud), 20 pts; 9. Delaune (M.C. Châtillonnais), 25 pts; 10. Martin (U.S. Ivry), 25 pts; 11. Laffitte (U.S. Ivry), 25 pts; 12. Faret (U.S. Ivry), 35 pts; 13. Theret (M.C. Châtillonnais), 40 pts; 14. Filiatre (A.M.C.O.), 50 pts; 15. Sous-Lieutenant Ruffart (3^e Hussards), 50 pts; 16. Heuqueville (U.S. Ivry), 60 pts; 17. Camus (M.C. Châtillonnais), 65 pts; 18. Douis (U.S. Ivry), 90 pts; 19. Hallex (U.S. Ivry), 90 pts; 20. Antich (M.C. Châtillonnais), 95 pts, etc.

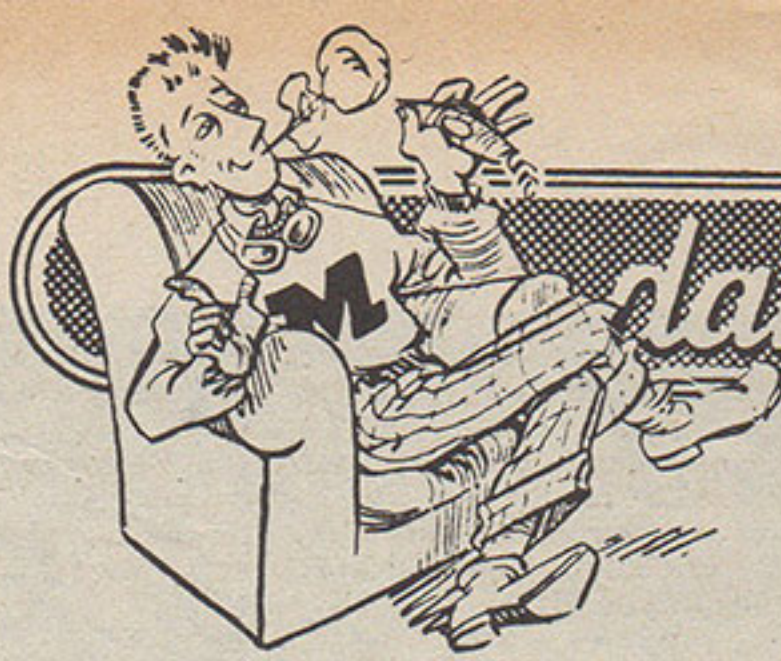
Cross internationaux. — 1. H. Frantz (A.M.S.), sur Royal-Enfield, 10 pts; 2. Brocherieux (A.M.S.), 10 pts; 3. Deshaies (A.S.P.P.), 15 pts; 4. Melioli (A.M.S.), 20 pts; 5. Thevenet (A.M.S.), 40 pts; 6. Charrier (A.M. Saint-Cloud) 40 pts.

Sidecars. — 1. Scossa (C.S. Meaux), sur Saroléa, 0 pt; 2. Cheminard (1^{er} E.R.T.), 10 pts; 3. Cambis (C.O.B.), 50 pts; 4. Moriot (M.C. Châtillonnais); 5. Charpentier (A.M. Saint-Cloud).

Militaires. — 1. Sous-Lieutenant Blois (1^{er} E.R.T.), 230 pts; 2. Sous-Lieutenant Bruniaux (G.C.R. 602), 385 pts; 3. Deldos (G.C.R. 602), 550 pts; 4. Amblard (G.C.R. 602), 610 pts; 5. Lieutenant Richebourg (1^{er} E.R.T.), 645 pts; 6. Anne (1^{er} E.R.T.); 7. Matton (G.C.R. 602); 8. Frefchin (G.C.R. 602).



Frantz, premier (n° 62).



dans les CLUBS

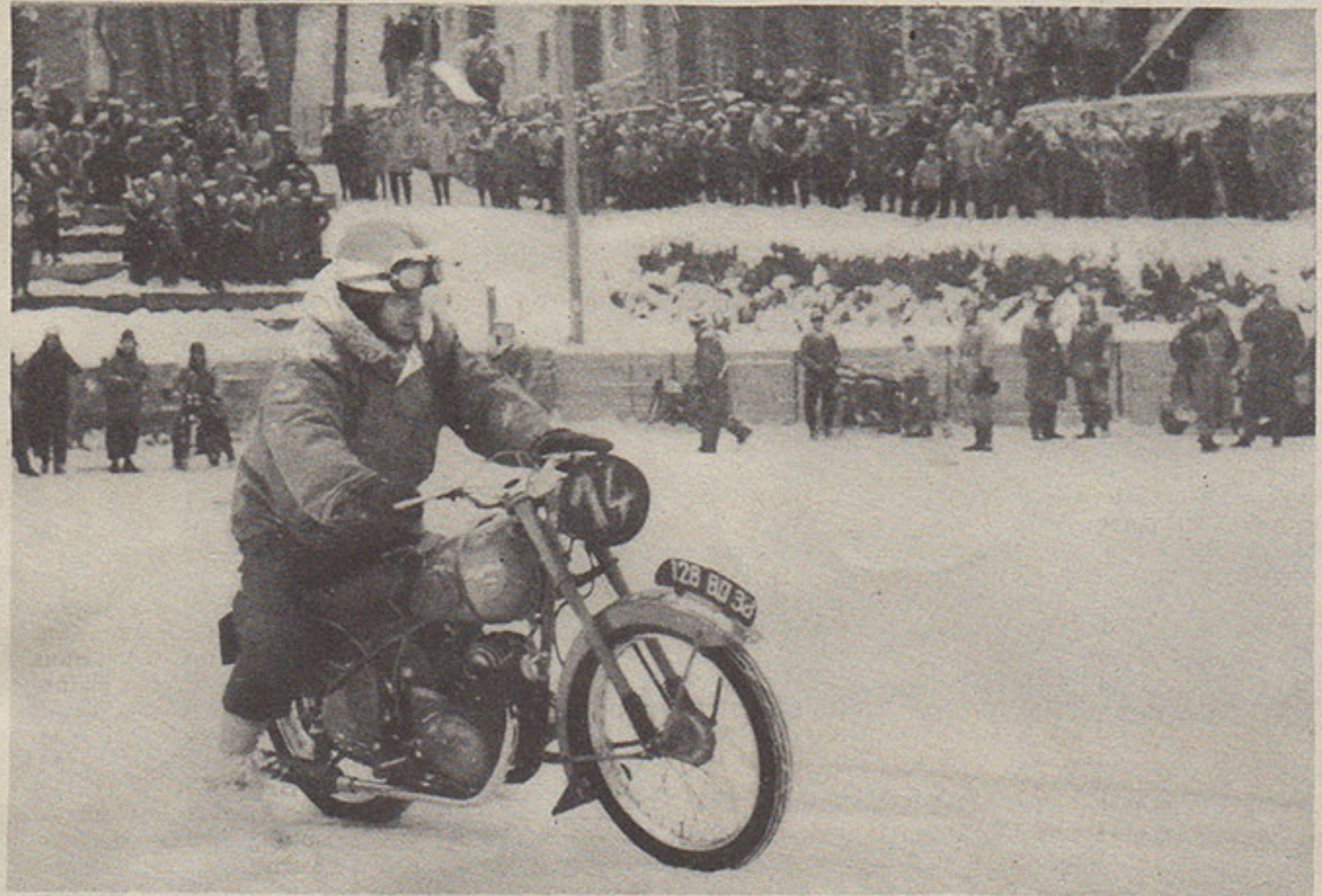
J. Lesage, vainqueur général de la compétition.

Une compétition originale : le « Moto-glace ».

Le Moto-Club Dauphinois s'il est le doyen des clubs motocyclistes français n'en est pas pour autant dépourvu d'idées originales. Il l'a encore prouvé récemment en organisant une compétition intime hivernale, le « Moto-glace » qui a eu lieu le 31 janvier. Par un froid intense, -12° , et au milieu des rafales d'un « vent de neige » à décourager les plus endurcis, il s'est trouvé vingt-six concurrents pour escalader à la moyenne idéale choisie la rude côte de 25 km qui conduit à la station d'hiver de Villard-de-Lans au cœur du Vercors. Les pénalisations furent nombreuses car la conduite sur la neige et sur le verglas qui recouvraient abondamment les routes nécessite un doigté habile. Chaque pilote avait, l'on s'en doute, étudié une protection contre le froid; néanmoins, la plupart présentaient à l'arrivée un aspect de stalactite ambulante du plus gracieux effet. Quant aux carburateurs, volants magnétiques et autres babioles, ils givrèrent à qui mieux mieux.

La sportive brigade motorisée de la Gendarmerie de l'Isère démontra son excellent entraînement aux intempéries en emportant les premières et troisièmes places de la première partie de l'épreuve.

Après un repas chaud bien gagné, et devant un nombreux public d'hivernants, les concurrents s'affrontèrent à nouveau en une série d'épreuves : slalom, vitesse, accélération-freinage, le tout ayant lieu... sur la glace vive de la patinoire de Vil-



lard. Alors qu'on aurait pu s'attendre à une hécatombe, les « motards » démontrèrent leur virtuosité et les chutes furent rares. Bien sûr certains pilotes n'arrivaient pas toujours dans le sens où on les attendaient... mais la glace a de ces traîtrises!

Le public hurlait d'enthousiasme devant la performance d'un sidecar qui, involontairement il est vrai, effectua tout un parcours en faisant la toupie!

Alors que Bertachi faisait la plus grande vitesse avec une 350 cm³ et Terle le meilleur temps au slalom sur son scooter, c'est finalement un habitué des circuits de vitesse, le Grenoblois Jack Lesage, qui ayant délaissé sa rapide M.V., l'emportait de haute lutte sur un modeste 125 cm³, s'étant le mieux classé

par sa régularité sur l'ensemble des trois épreuves.

Le Moto-Club Dauphinois a démontré qu'il était possible, même en hiver, de se servir d'une motocyclette à des fins inédites.

LES RESULTATS

Course de côte à moyenne idéale.

1^{er} Feraud (31 pts); 2^e J. Breyton (32 pts); 3^e Primard (67 pts); 4^e Terle (73 pts); 5^e Julien (91 pts); 6^e Delangue (94 pts); 7^e Guillet (112 pts); 8^e Ex-æquo : Ode et Novel (118 pts); 10^e Lance (127 pts), etc.

Compétition sur glace (3 épreuves).

Classement général : 1^{er} J. Lesage 1 h 41 mn 3 s; 2^e Terle 1 h 42 mn 2 s; 3^e Bertachi 1 h 43 mn; 4^e P. Bec 1 h 44 mn 2 s; 5^e Guillet 1 h 46 mn 4 s; 6^e ex-æquo Chautin et Lance 1 h 50 mn; 8^e Ode 1 h 50 mn 4 s; 9^e Julien 1 h 51 mn 2 s; 10^e ex-æquo Capello et Delangue 1 h 55 mn, etc.

Le pilotage sur glace est un sport plein d'imprévu, comportant de fréquents renversements de situation.



M. G. MUREAUX

Le 31 janvier dernier, le Moto-Club des Mureaux a tenu sa troisième Assemblée annuelle.

Après les divers comptes rendus, chacun passa au vote et le nouveau bureau pour 1954 se compose ainsi :

Président : docteur Weiss ;
Vice-Président : M. Daunou Pierre ;
Secrétaire : M. Lorain René ;
Secrétaire adjoint : M. Rabut Jean ;
Trésorier : M. Mechin Michel ;
Assesseurs : MM. Ribet Philippe, Créte Guérin Adolphe, et Grajewsky Eugène.

Le président rappelle que cette année, le Moto-Club organise le 4 avril un moto-cross et le 26 septembre un grand rallye.

Un lunch termina cette journée, où chacun leva son verre à la prospérité du club.

MOTO-CLUB DE MARSEILLE

Depuis un an déjà s'est créé au sein du Moto-Club de Marseille une écurie de course qui porte le nom d'**Escadron noir**.

Cette formation qui est dirigée par un Bureau complet bénéficie, en ce qui concerne sa participation aux courses, d'une autonomie totale. Elle groupe quarante des meilleurs coureurs régionaux pour la plupart marseillais ou toulonnais, dont beaucoup se sont particulièrement distingués pendant la saison 1953. Détail important : bien qu'étant une réalisation du Moto-Club de Marseille, les statuts furent conçus de façon à laisser la porte ouverte à tous les coureurs désireux d'en faire partie sans distinction d'appartenance clubiste. Notons que la municipalité marseillaise sur la demande de M. Lebert, conseiller municipal délégué aux sports, a autorisé les membres de cette écurie à s'entraîner périodiquement sur le circuit J.P.-Wimille.

Ne doutons pas qu'avec une telle organisation l'Escadron noir ne fasse encore parler de lui en 1954.

Le bureau a été élu pour cette année. En voici la composition :

Président : M. André Falque ;
Vice-Président : M. Fernand Fecci ;
Secrétaire : M. Jean Veran ;
Trésorier : M. Pierre Merger ;

Manager : M. Roger Tisserand ;
Délégué aux Clubs : M. Félix Coulange ;
Délégué au Service d'ordre : M. Louis Renaud ;
Conseillers : MM. Jean Deilpazzo et Jacques Gouin.

PROVENCE... ET MISS MOTO

Pour la première fois à Marseille, en 1953, le Moto-Club de Marseille décida « aussi » l'élection (pourquoi pas ?) d'une Miss Moto.

Désireux de donner plus d'éclat à cette manifestation en y faisant une large place au sport motocycliste, la Commission sportive se mit à l'ouvrage. C'est ainsi que le « Circuit de Provence » avec course annexe, épreuve de vitesse sur le boulevard Michélet, vint compléter cette grande journée de la moto. S'adresser au Secrétariat du Moto-Club de Marseille, 71, rue Paradis, Marseille (l'après-midi de 14 h 30 à 18 h 30).

**VÉLOMOTEUR CLUB PARISIEN
"LES PETITS CUBES"**

Le Club des petites cylindrées (125-175 cm³) adresse un pressant appel à tous les usagers de petites machines pour qu'ils adhèrent à son association amicale.

Un programme complet de sorties touristiques et sportives a été étudié spécialement à leur intention.

Réunions les premier et troisième mardis du mois à 21 heures, Tabac du Chatelet, 8, rue Saint-Denis, Paris (1^{er}).

Pour renseignements et adhésions, écrire au siège.

Challenge « Bré »

Les 3 et 4 avril 1954 le Motorcycle-Club de Lyon et du Rhône organise une épreuve d'endurance sur route, inscrite au calendrier international et dénommée Challenge Bré.

Ce challenge qui fut gagné en 1953 par le Moto-Club de Bourgogne est disputé par équipe de trois coureurs. Il est représenté par une magnifique coupe en argent massif d'une valeur de 90 000 fr. Il sera attribué définitivement au club qui aura remporté le challenge trois années, consécutives ou non.

Partant de Lyon dans la soirée du samedi 3 avril, les concurrents passeront successivement par : Montbrison, Ambert, Arlanc, Le Puy, Issingaux,

Valence, Dié, Le Col du Rousset, Villars-de-Lans, Grenoble, Le Col de Porte, le Col du Cucheron, le Col du Granier, Chambéry, Le Col de Lépine, Saint-Genix-sur-Guiers pour arriver à Bourgoin ; au total 622 km.

Pour tous renseignements s'adresser au siège du Motorcycle-Club de Lyon et du Rhône, 7, place des Terreaux, Lyon (1^{er}).

MOTO-CLUB MONTOIS

Le Moto-Club du Montois, dont le siège est à Donnemarie-en-Montois (Seine-et-Marne), est heureux de faire part de sa toute récente formation. Une cinquantaine de fervents motocyclistes sont déjà groupés.

Adresser la correspondance à M. André Vial, secrétaire, Café de l'Agriculture, à Donnemarie-en-Montois (Seine-et-Marne). Tél. 25.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

L'Assemblée générale du 31 janvier a permis à un très grand nombre de membres du Moto-Club Châtillonnais de se réunir, quoique la température ait été particulièrement défavorable.

Dans son allocution le Président résuma l'activité et le progrès du club depuis sa fondation, c'est-à-dire en 1932, et termina par le compte rendu de 1953.

MOTO-CLUB DE SÈVRES

(Renouvellement du Comité directeur (du Moto-Club de Sèvres pour l'année 1954.)

Au cours de son Assemblée générale annuelle le Moto-Club Sévrien, après avoir approuvé les comptes rendus financier et moral pour l'année 1953, a procédé au renouvellement de son Comité directeur.

Ont été élus ou réélus :
Président : M. Bouvet Roger ;
Vice-Président : M. Lattuati Armand ;
Secrétaire : M. Brugnard André ;
Secrétaire adjoint : M^{me} Peyry Paulette ;
Trésorier : M^{me} Macchi Germaine ;
Direction vitesse-moto-cross : M. Macchi Louis ;
Direction tourisme : M. Bouvet Robert.

LA

250cm³**MODÈLE STANDARD****196.000 fr**

(plus taxe locale)

MODÈLE LUXE**201.000 fr**

(plus taxe locale)

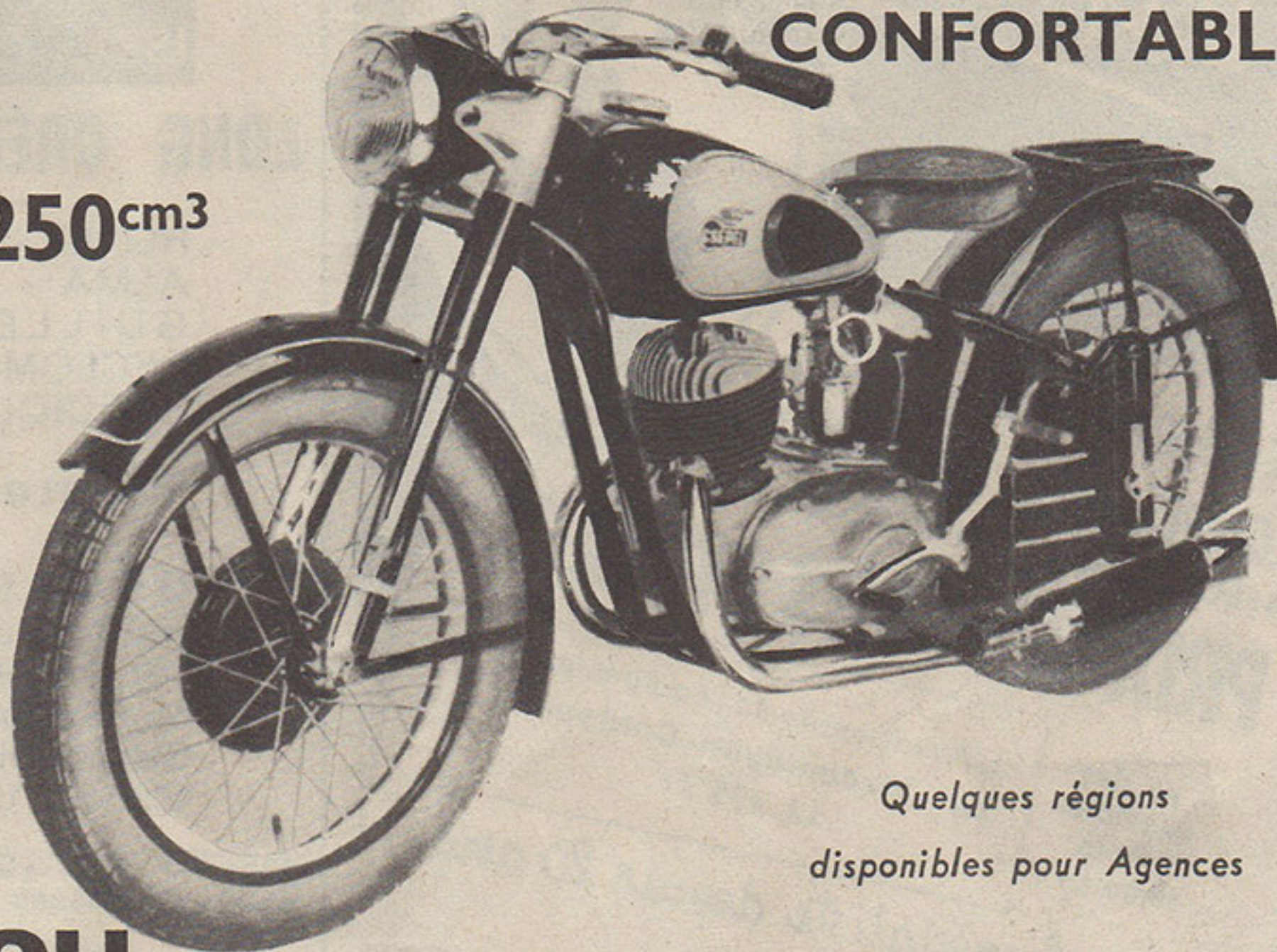
PRIX DÉPART PARIS

LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

Agent général
pour la France et l'Algérie :

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

**ROBUSTE
ÉCONOMIQUE
CONFORTABLE**



Quelques régions
disponibles pour Agences

POCKET CHARGER 6 V



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

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

Scooter-Assurances

SPÉCIALISTE DU SCOOTER
ET DE LA MOTO

Les meilleures polices.
Les tarifs les plus étudiés.
Les plus larges facilités de paiement.
30, rue FEYDEAU. (Métro : Bourse.)

EXIGEZ

le

GUIDON

AMAC

POUR TOUTES
MACHINES

(chrome garanti)

avec sa

NOUVELLE POIGNÉE TOURNANTE

à tirage rectiligne, course rapide,
et fixation du câble sans soudure

NOUVEAU MODÈLE "SPORT"
POUR VELOMOTEURS

Chez tous Motocistes

STATION-SERVICE AMAC

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

Certitude

REVIL

LE PLUS GRAND
CHOIX DE FRANCE
5.000 ARTICLES
DIFFÉRENTS POUR MOTOS
SCOOTERS CYCLOMOTEURS

ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

un des
exemples
de la
semaine :

L'Avant-garde de l'équipement :
La Macombynn-Cordoual :
14.975 fr.

le seul spécialiste depuis 20 ans.

Éts REVIL

82, Avenue des Ternes PARIS 225, Boulevard Pereire ÉTO 15-53

membres de club
faites-vous connaître !

BIANCO

92, Avenue Victor-Cresson
ISSY (SEINE) - MIC. 22-39

LONG CRÉDIT dans toute la FRANCE
sur le Neuf et l'Occasion

HOREX - GILLET-HERSTAL - B.S.A.
ALMA - M.R. - MONET-GOYON
GUILLER - SUNBEAM 5 ch.
CYCLOMOTEURS A.G.F. - SACHS
CUCCILO - ALMA - MOTOBLOC

Prime à tout acheteur

OCCASIONS : 750 cm³ B.M.W.
Harley-Davidson sport - René-Gillet
500 cm³ N.S.U. - Jap - 350 et 250 cm³,
Motobécane - Peugeot - Gillet-Herstal
Blackburn F.N. - Jap - Vélocycleurs
100 et 125 cc. - Scooters, etc...

PIÈCES DÉTACHÉES : Moteurs - Boîtes - Fourches
Roues - Culasses - Embellage - Magnétos - Dynamos, etc.

STATION SERVICE DELLORTO

Renseignements contre 2 timbres

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 - CUCCILO

MOTOS - CYCLES

BRUNEAU FRÈRES

194, avenue du Maine, PARIS - XIV^e
Téléphone : SUF. 50-12. C. C. P. 8619-90

SEGMENTS BOLLÉE TOUS PISTONS

TAND-SAD ET SELLES BIPLEX, MERAT, V W

REPOSE-PIEDS V W - MERAT

EMBIELLAGES

CASQUES GENO BAYARD

PARE-BRISE BIPLEX PAREFLEX

BOUGIES GURTNER KLG-BOSCH MARCHAL

CARBURATEURS GURTNER DELL ORTO A B G

RÉSERVOIRS MOTTAZ

SILENCIEUX WILMAN

RETRO-VISEURS V W - HURET

CYLINDRES

POIGNÉES TOURNANTES SAKER

PIGNONS

GUIDONS SAKER

TOUS LES ACCESSOIRES POUR MOTOS ETS YVARS
8, RUE DU GRAND-PRIEURE, PARIS-XI^e
PRÈS PLACE RÉPUBLIQUE - ROQ. 52-34
ACCESSOIRES - VESPA - LAMBRETTA
MOBYLETTE DÉPOSITAIRE VAP

OCERP

L'hiver est
K.O!...



je mets toujours un
SUPERLUBRIFIANT
dans l'essence

mais je choisis

Bretocyl
parce qu'il est
Graphité



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

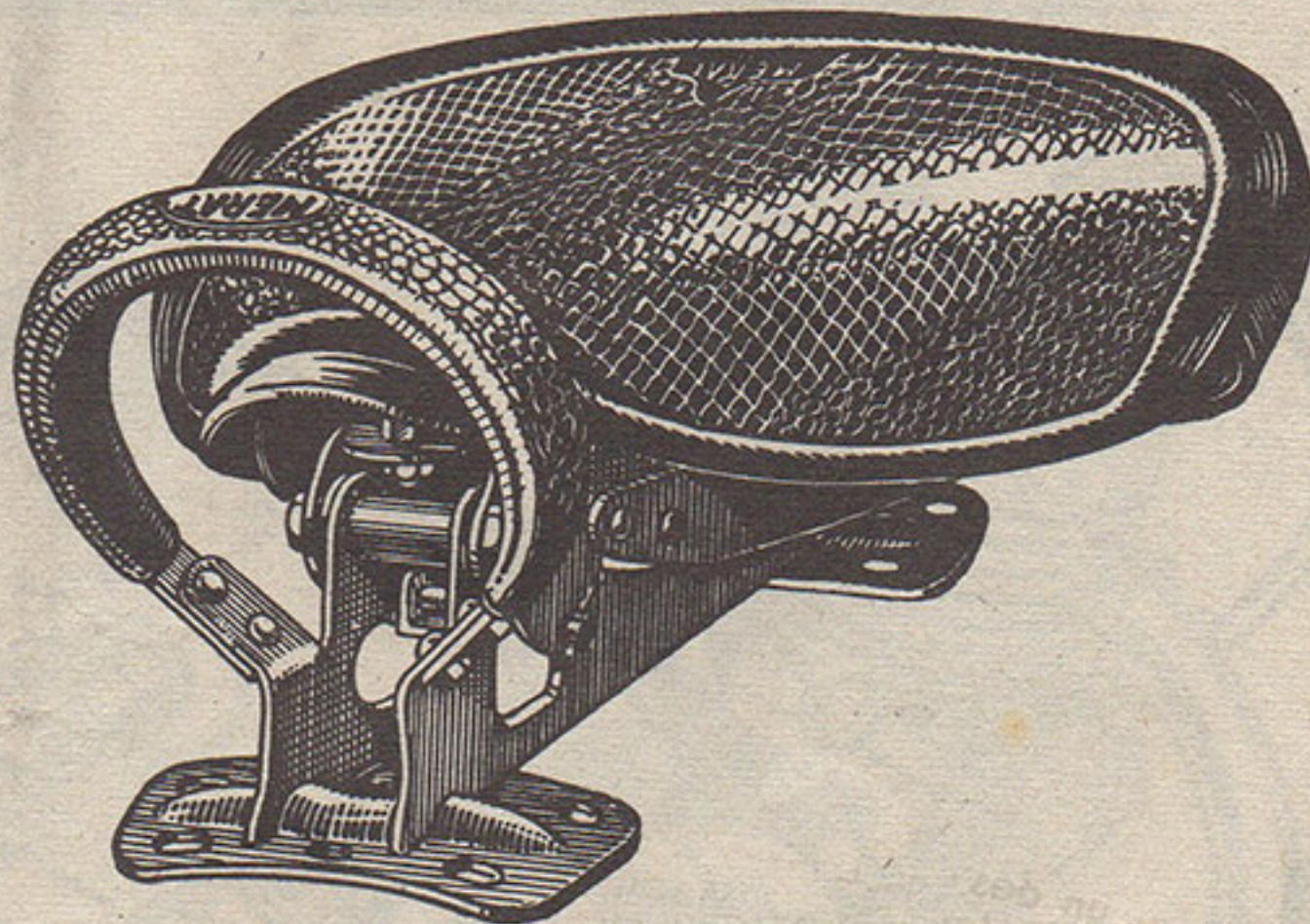
BRET-OIL

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

Dernières nouveautés

MERAT

SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE
A SUSPENSION SPÉCIALE



FIXATIONS POUR TOUTES MARQUES SUR
PORTE-BAGAGE OU GARDE-BOUE

MERAT - SURESNES-Seine MODÈLES BREVETÉS
FRANCE ET ÉTRANGER

TÉL. : LON 18-86

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

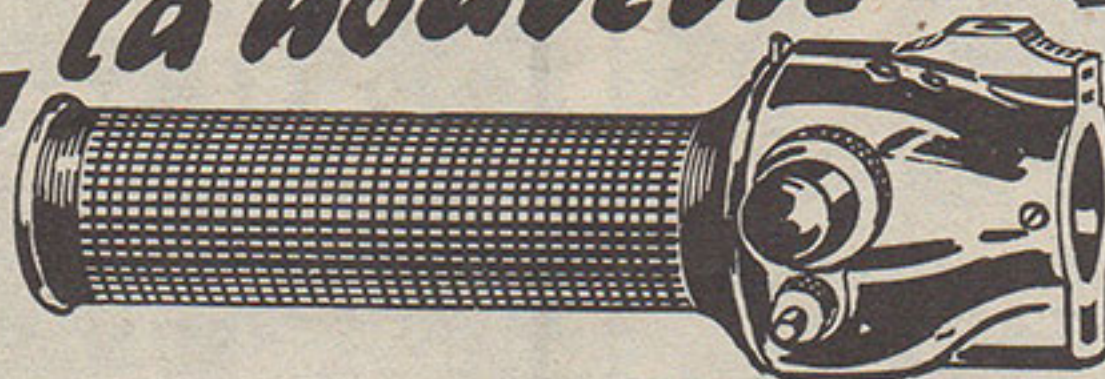
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER *Universelle*

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

DEPOSITAIRE OFFICIEL: Sté KERSA, 48, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

M
V
S

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^e

ACHETER UN CYCLOMOTEUR, SCOOTER, **C'EST BIEN**
— VELOMOTEUR, OU MOTO —

MAIS PENSER A L'ACHETER **C'EST MIEUX**
— CHEZ UN SPÉCIALISTE —

R. KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT MOL. 64-02

cuidera votre choix parmi ses marques

MAGNAT-DEBON — KÖHLER-ESCOFFIER

ALCYON — A.G.F. — ROYAL-CODRIX

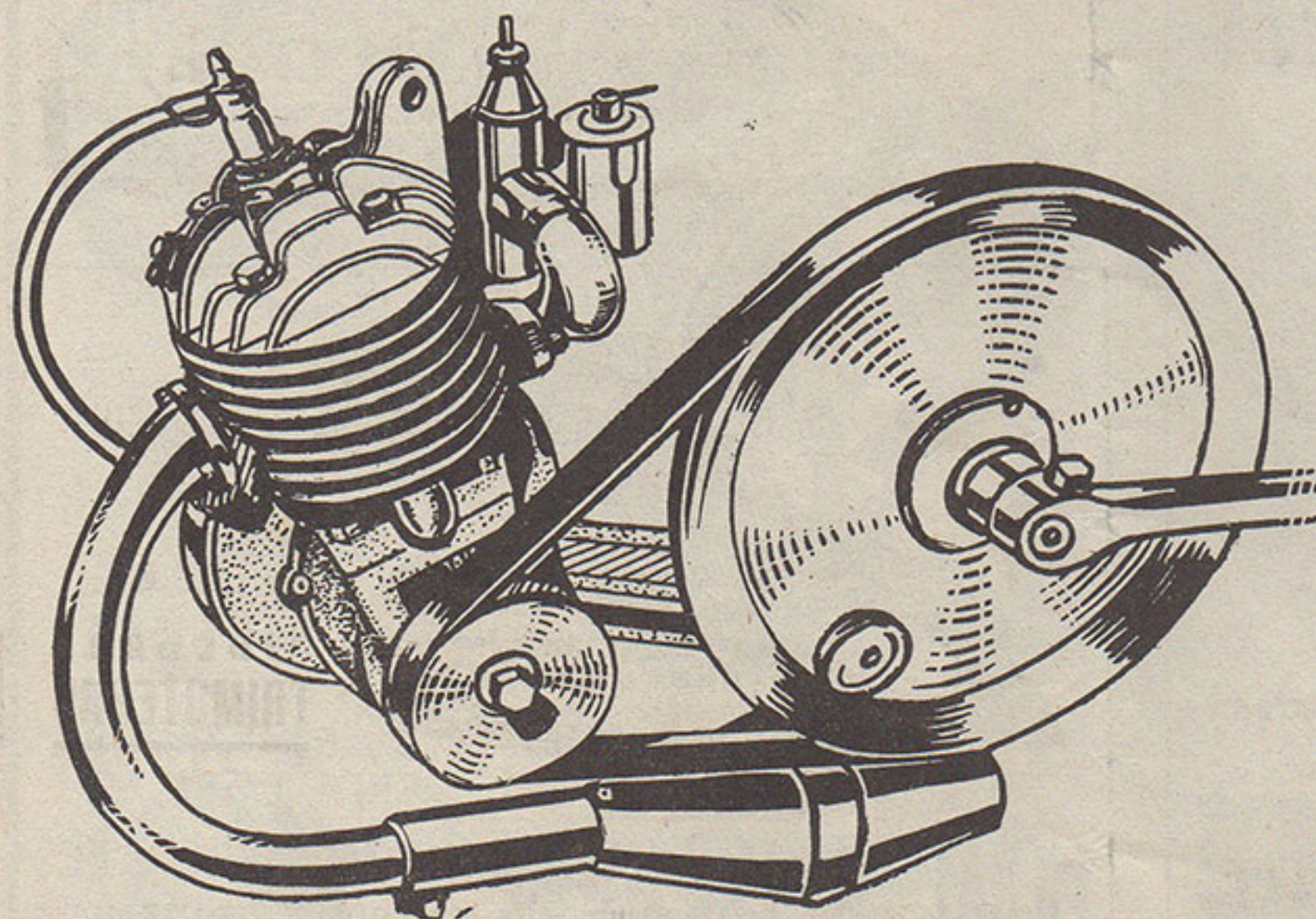
SIDE-CAR — PRÉCISION

PUCH — GILLET-HERSTAL — NORTON

ATELIER MODERNE DE RÉPARATION - TOUTES LES PIÈCES ASSURÉES

CRÉDIT : 6, 9, 12 MOIS

Précimax P48



UN MOTEUR
48 cm³

AVEC OU SANS
EMBRAYAGE

(commandé par cable)

qui a fait

ses preuves

SIMPLE
ROBUSTE
BON MARCHÉ

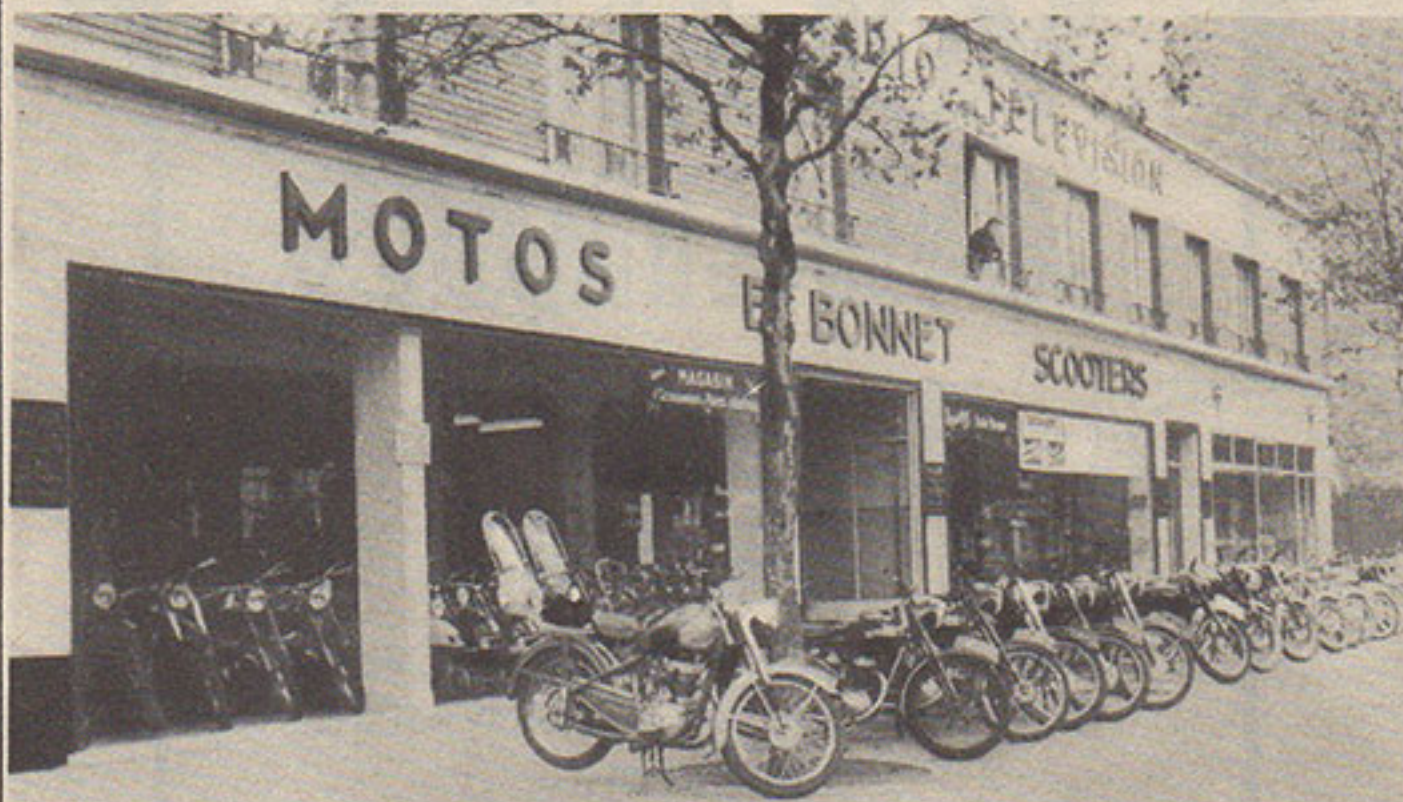
MONTÉ EN SÉRIE PAR LES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

43, RUE GEORGES CLÉMENCEAU - MONTBÉLIARD (DOUBS) - Téléphone 871

M. LECLERCQ

GÉRANT LIBRE DES ÉTS BONNET

80, av. du Général-LECLERC - BOULOGNE
(SEINE) - TÉL. : MOL. 15-46 - Métro : Billancourt



Les plus importants magasins DE MOTOS DE FRANCE

Choix considérable des derniers modèles de motos
et scooters de toutes les grandes
marques françaises et étrangères

MOTOS :

GUILLER - TERROT - D. S. MALTERRE - RADIOR
JONGHI - GNOME-&RHONÉ - RENÉ GILLET - D.K.W. - I.F.A.
E.M.W. - N.S.U. - GUZZI - ALCYON - AUTOMOTO

SCOOTERS :

BERNARDET - GUILLER - TERROT - AER. MAC-
CHI - AGUSTA - SPEED - GALLETTO-GUZZI

CYCLOMOTEURS :

CAZENAVE - HORSY - VELOSOLEX

IMPORTANTES MAGASINS D'ACCESSOIRES
pièces détachées pour toutes marques

STOCKISTES VAP ET A.M.C.

STATION SERVICE :

CARBURATEURS : DELLORTO - AMAC - GURTNER
VOLANTS : A.B.G. - SAFI - FRANCE - NOVI
RÉALÉSAGE - EMBIELLAGE

VENTE A CRÉDIT

de 3 à 12 MOIS

POUR TOUTES MARQUES

de 3 à 18 MOIS

SANS INTÉRÊTS

POUR MOTOS GUILLER - RENÉ GILLET - ALCYON
JONGHI - AUTOMOTO - RADIOR
et SCOOTERS GALLETTO-GUZZI - GUILLER - SPEED

Nos machines au comptant ou à crédit
SONT LIVRÉES IMMÉDIATEMENT

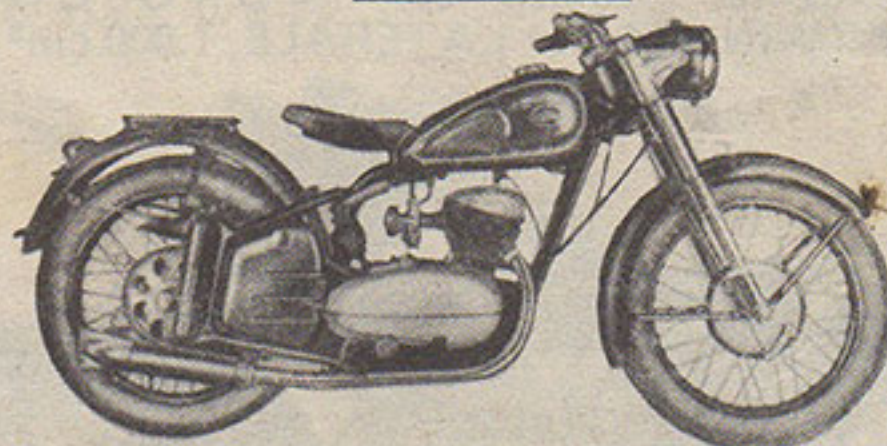
RÉPARATIONS - VENTES - OCCASIONS TOUS MODÈLES

IMBATTABLE! SAINT-PAUL-MOTOS

P. LISITA - 1, rue Rivoli - PARIS-4^e - Tél.: ARC 71-46
Métro : SAINT-PAUL

avec
SON CRÉDIT D'HIVER

250
C
S
E
P
E
L



42.000
C
O
M
P
T
A
N
T

SOLDE EN 12 MENSUALITÉS LIVRAISON IMMÉDIATE
(FORMALITÉS RÉDUITES)

Une visite s'impose parmi les modèles récents :

JAWA - - GILLET-HERSTAL - - VINCENT H.R.D.
ALCYON - - TRIUMPH - - TERROT - - AMBASSADOR
N.S.U. - - MONET-GOYON - - DOT - - GNOME-RHONE
RENÉ GILLET - - JONGHI - - RADIOR - - VELOSOLEX

Scooters :

BERNARDET - - A.G.F. - - SPEED - - TERROT

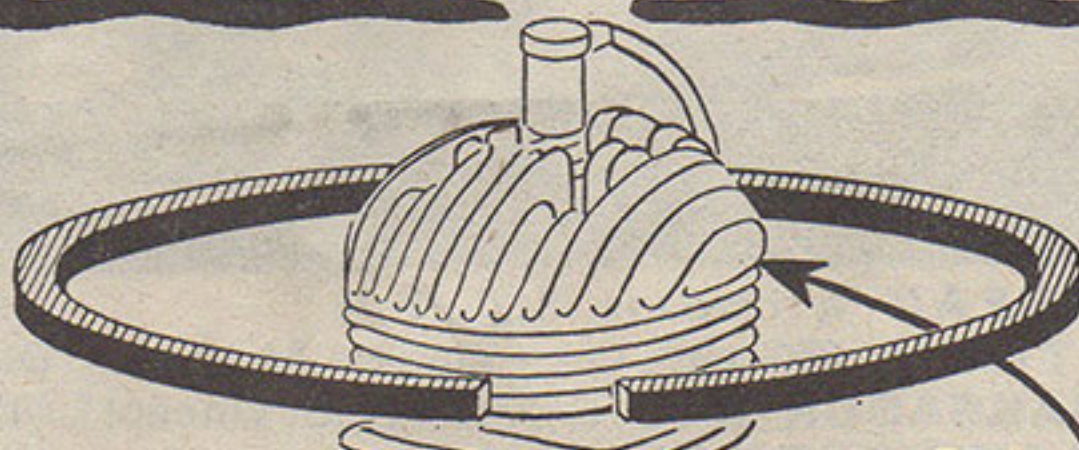
Pièces détachées - - Réparations par spécialistes et

CRÉDIT SUR TOUS ACCESSOIRES

DISTRIBUTEUR AGRÉÉ DES COMBINAISONS

"MACOMBYNN" 54

Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30
(Sauf dimanche) - Renseignements et catalogue contre 50 fr. en timbres



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

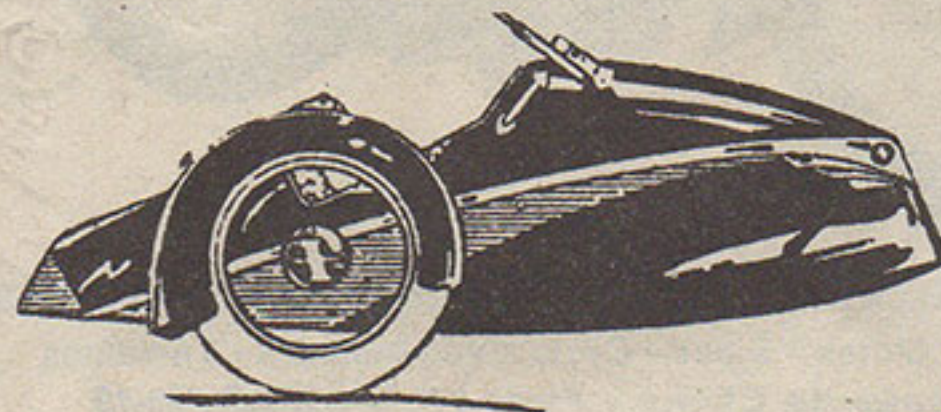
a refroidissement par air

152

"IMPÉRIAL"

"LES PLUS BEAUX SIDECARS DU MONDE"

La plus haute
qualité



**SIDECARS
TRIMOTEURS**

Les
meilleurs prix

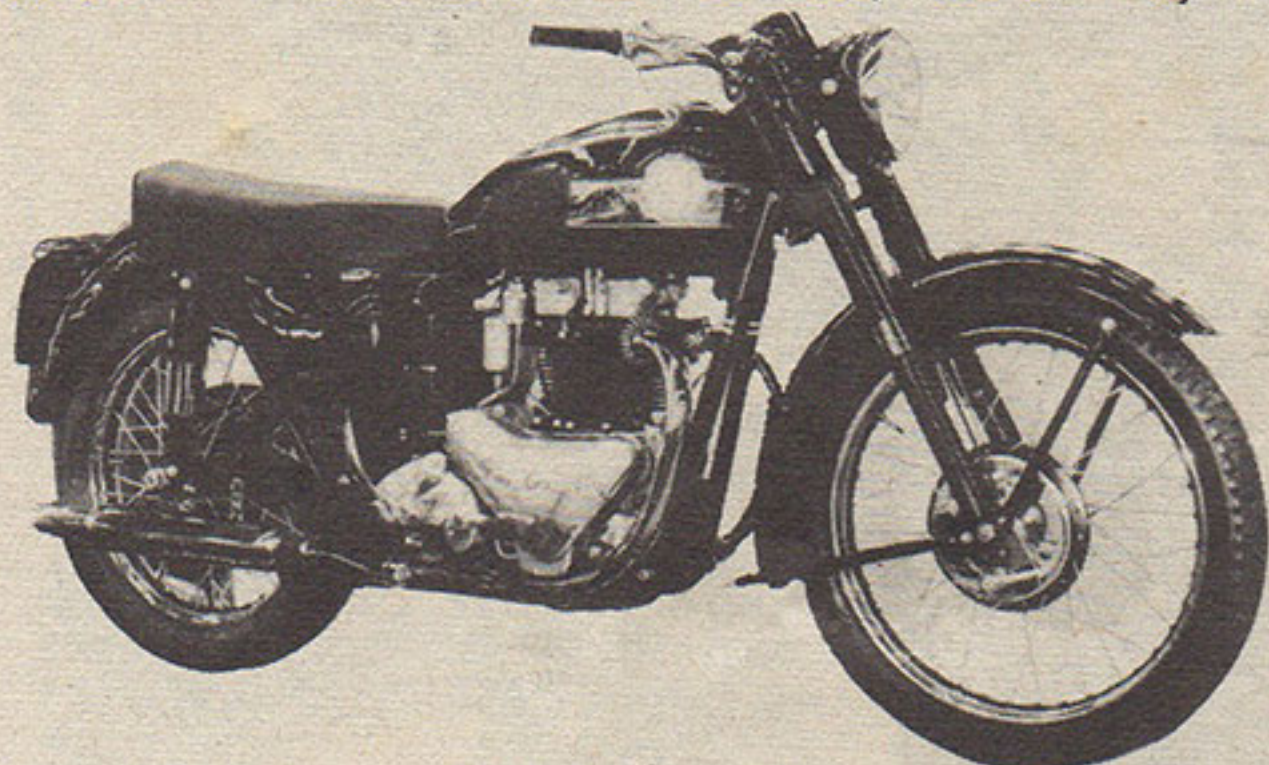
Éts MARMONNIER, Constructeurs - 6, impasse du Sablon, LYON-3^e

DISPONIBLE EN NEUF

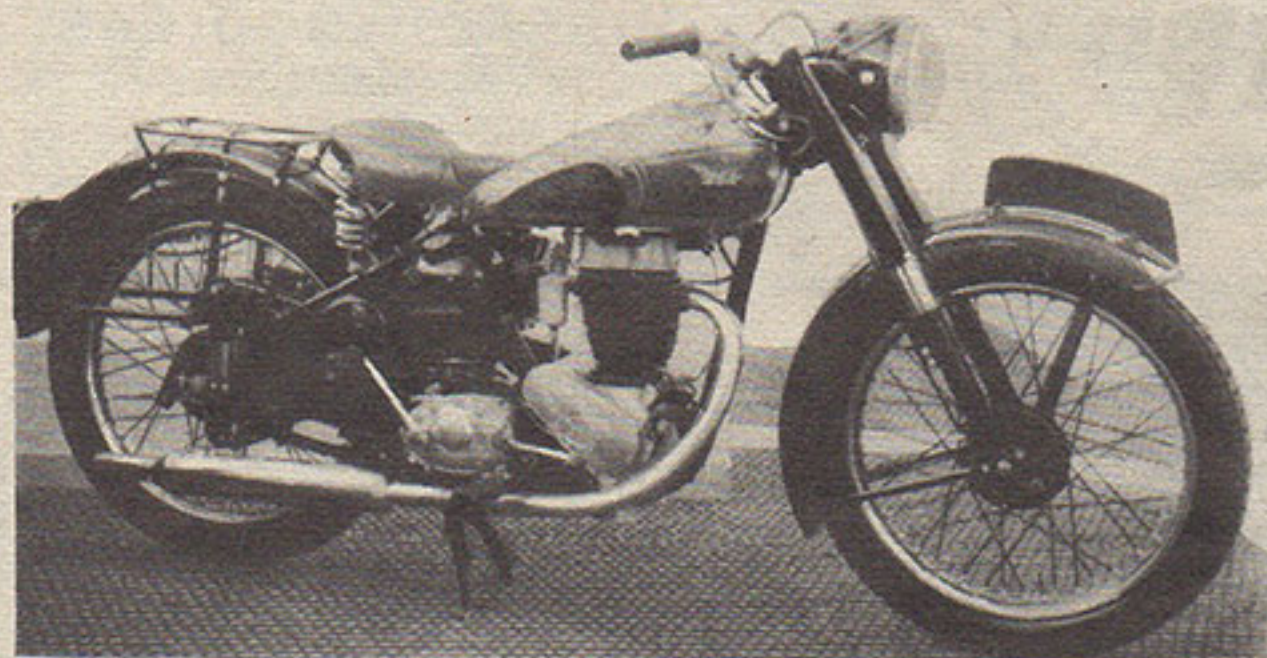
LA DEVEZE

Vous offre les nouveaux modèles

ARIEL 54 toute équipée, selle biplace, suspension arrière oscillante. 350-500 cm³ MONO CROSS. 500-650 cm³ TWIN. 600 cm³ LATÉRALE, 1.000 cm³ 4 cylin.



B.S.A. 250-500 cm³ MONO. 500-650 cm³ TWIN.
190.000 fr. et 215.000 fr.



SUNBEAM à cardans S. 7, S. 8.
VICTORIA 250 cm³ Luxe modèle 54, jantes Dural.
AMBASSADOR 200 cm³, DOT CROSS, Vincent 1.000 cm³
GILLET-HERSTAL 250 cm³, etc...
STARLETT 78.500 fr.



AGENCE OFFICIELLE de 41 Marques FRANÇAISES et ÉTRANGÈRES
500 occasions Motos - Sides - Cyclo - VéloMOTEURS - Tandems
165-170, Avenue de Clichy - Paris 17^e - MAR. 09-79

ATELIER : liquidation à bas prix de plusieurs centaines de motos-cyclomoteurs-sides-tandems-véloMOTEURS
34, Rue Lécuyer - SAINT-OUEN - (Porte - Montmartre).

Novi
DEP. VOLANTS MAGNETIQUES
DANTIN SEINE

PRODUCTION JOURNALIERE
MOIS de Juillet 1955

FABRICATION ANTERIEURE		1.506.370
Mercredi	1	052
Jeudi	2	074
Vendredi	3	830

VOLANTS MAGNETIQUES

Novi

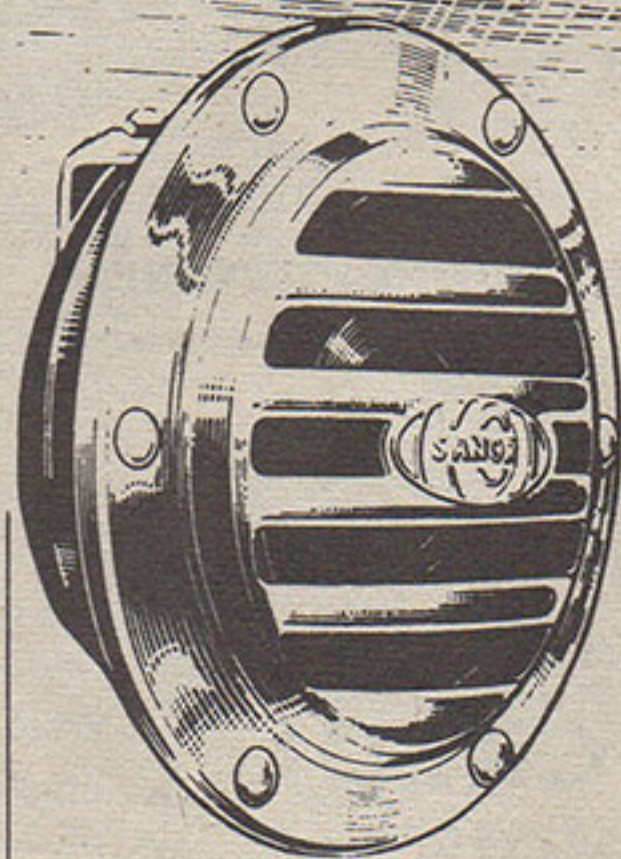
S.A. au CAPITAL de 150.000.000 de Frs
8-20 Chemin des Vignes DANTIN - SEINE
Nord 66-71

DOCUMENTATION GRATUITE S/DEMANDE

N 536

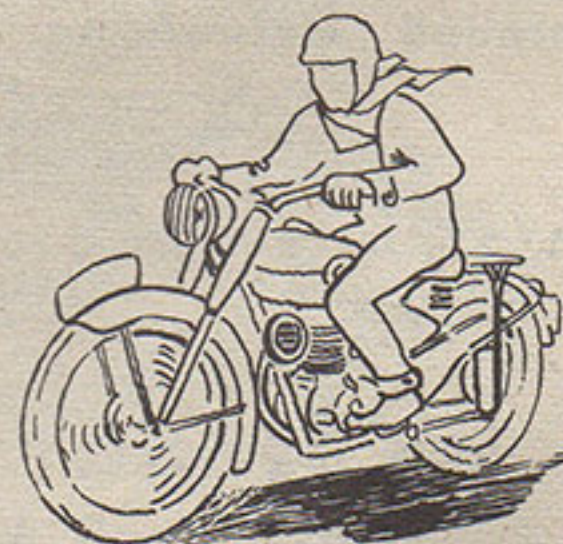
**QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE**

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNETIQUE
MODÈLE SPÉCIAL POUR



OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ

F8B

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE
STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
VÉLOMOTEURS

VENTES

Vends, 1200 INDIAN side. Prix int. Tr. bon. méc. Rouzier, 45, rue E.-Reclus, Kremlin-Bicêtre.

B.S.A. Gold Star Cross 350 et 500, dernier modèle 1953, avec pièces détachées. Renault 1 000 km entier. vitrée. Pau Godet, 8, rue René, Viroflay.

BERNARDET 250, BI 1951. B. état. Acc. Lambretta LD 1953. Acc. à débattre. Louis Lauzin, rue A.-Briand, Valence d'Agen (T.-et-G.).

350 JONGHI cul., très propre. 250 Motobécane bloc, parf. état. 6 ch Condor impeccable. Pascault, 20, rue Compans. BOT 69-20.

JAWA 350 fin 1952, 11 500 km. Lon 14-17. 190 000. Visible Dasset, 67, bd Sénard, Saint-Cloud.

Voiture MATHIS 7 ch, 4 pl., bn état, vis ts les jours, 7, rue, de l'Hôpital Saint-Louis (10^e). Si intéressant, ferai essai px 75 000.

250 PUCH TF 14 000 km, c. neuf, cse départ, compt. Gebauer, KLE 0-344.

125 diverses à partir de 45 000.
200 Zündapp, tt dern. mod., 130 000.
250 T.W.N., 140 000. Puch, 160 000.
350 B.S.A., 180 000. Jawa, 190 000.
500 Zündapp 145 000. B.M.W., 250 000.
600 Zündapp, 140 000. B.M.W., 160 000.
750 B.M.W. R12, 120, R.71, 180, R72, 220.
Zündapp 601, nves et occasion, plusieurs side-cars de ttes marques. Crédit même sans acompte.
Transact. Moto, 104, r. Haxo, MEN 99-86.

TERROT 125 ETD, tte équip., parf. ét., px 85 000 fr. Hiernard, 6, r. Panoyaux (20^e).

TRIUMPH T 100, parfait état. Amarre. Visiter samedi, 9, rue du Croissant, Paris (2^e), de 8 à 12 heures.

Bes. argt, vds scot. BERNARDET 125, parf. ét., nv. mod., nbx. acc., 90 000. KLE 04-26.

Dble empl., vds SCOOTER A.G.F. spécial, parf. ét., roue secours, dble selle Féridax, p. brise, sac, px int. Vis. 20, rue du Débarcadère, Paris (17^e). Tél. heures bureau. CHA 26-39.

MOTOCONFORT 175 cm³, état neuf 7 000 km, grandes sacoches cuir, tand sad, pare-chocs, avertisseur Cicca, couvresse mousse, porte-bagages. En plus nombreux accessoires dont 2 pneus 25 x 3 neufs et 2 chambres à air. Prix 125 000 fr. S'adresser M. Breton. TAI 91-80, poste 34, sauf samedi.

TRIUMPH 350, culb. sél. 40. F. tél. pns batt. nfs, mot. ref. T.-s. Merat, Cse ach. 650, 165 000. Jean Texier, Vaudrolles, Château-du-Loir (Sarthe).

350 A.J.S. course, état neuf. Maison de la moto, 2, rue Turennes, Grenoble.

PETITES ANNONCES

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

SCOOTER SPEED, roulé 2 000 km. px 85 000, état impeccable. S'adresser à M. Austruy, à Lapanouse-de-Sévère, (Aveyron).

HOREX présent. impec., carénée, selle bipl., n. acces., 1^{re} main, entier. rév., à roder. J. Cottez, 11, qu. Lamy, Morez (Jura).

A.J.S. twin, juillet-1952. Bernet, 56, av. des Etats-Unis, Versailles.

LIQUIDE, cse santé, mot. A.M.C., 3 vit., mod. renf. 125 et 175 nfs, s.-gar., quelq. 3 et 4 vit. occas. Marc, 54, rue Etienne-Dolet, Cachan (Seine). ALE 34-41.

Bougie
"LE PERLIER"
spéciale pour moteurs 2 temps
ne perle pas
Exigez-la de votre motocicliste ou à défaut 550 fr. franco.
Spécifier marque et type machine
SEBLEPER
85, rue du Bac, ASNIÈRES Seine
GRE 00-21
C.C.P. Paris 10 564-29
Représentants demandés

Vends 650 cm³ TRIUMPH, fin 1951, 13 800 km. Ecrire Picot, 36 bis, rue Jouffroy, Paris

PUCH 150 TL, ét. nf, porte sac., selle dble, outillage compl. Concierge, 2, rue Gervex, Paris (17^e). Ap. 19 h. 30.

Vds. moteur 350 cm³ 2 temps. SPORT 20.000 fr. Jap. 350 cm³, avec boîte : 20.000 fr., moteur auxiliaire Solex 50 cm³, neuf : 20.000 fr., Vds. Diesel industriel 7-10 cv, très bon état. Px : 30.000 fr. Vds. cours mécanicien, moteur neuf : 6.000 fr. F. GEAY, Bussières, (Loire).

LE ROBINET D'ESSENCE SANS FUITE NI USURE

TUBOSTOP

OTOM 5, RUE FRANKLIN — COURBEVOIE
DEF. 21-63 • 25-91

B.S.A. 500 C M33, neuve, mod. 1954, à immatr. Allély, 136, Grande-Rue, Villemonble.

MATCHLESS 350, f. tél., p.-chocs av., clignotants, peign. chauff., batt. 45 A, méc. impec., moteur Refait 2 000 km, px : 150 000 fr.
1 rem. Fulgur, tôle al. équ. élect., 18 000 f
1 batterie 6 V 120 A, nve, gar., 5 000 fr.
1 radio moto, ét. 5 1 4 g., 25 000 fr.
2 casques Géno, 5 000 fr.
1 pantalon caoutch., 3 000 fr.
Bobain, 4, rue Chalandie, Chaville (S.-et-O.). 2^e ét.

650 B.S.A., état excep. ou éch. c. 4 ch. Vis. sam, dim ou écr. Kodo, 41, Lepic (18^e).

1 000 René-Gillet et side 95
800 Gnôme-Rhône side 85
750 René-Gillet side 75
750 B.M.W. R12 135, 145, 155
750 B.M.W. R71 260

650 Triumph 1952	270
500 Sunbeam	295
600 Zündapp KS 600	175
500 Terrot R.G.S.T. side	195
500 Indian très belle	130
500 Gnôme 1952	80
500 Norton 16 H télescopique	130
500 B.S.A. W.M. 20	105
500 B.M.W. R 51 impec.	285
500 Motobécane 1947	105, 85, 75
500 Norton 16 H	105
350 A.J.S.	140
350 Matchless	135
350 B.S.A. culbutée	110
350 B.S.A. culbutée B 31	200
350 Jawa	170
200 Hoffman 1953, c. neuve	185
200 Zündapp 202 DB	165
200 Standard	95
175 Motobécane Z2C 1952	105
150 Peugeot t. équip.	75
150 Puch	135
125 Terrot c. neuf	105
125 Motobécane culbutée	75
125 J.L.O.	70
100 D.K.W.	50
Motos à rénover : 200 N.S.U., 45 ; 200 Zündapp, 45 ; 200 Ardie, 50 ; 250 D.K.W., 55 ; 350 N.S.U., 55 ; 200 Standard, 50, etc., etc. Sides-cars Précision, Bernardet, Simard, Caisses, etc. Voitures Simca 8 Sport et Simca 5, reprise. Moto-Crédit, Moto-Record, 151, rue Marcadet, Paris (18 ^e). MON 24-40.	

Part. cse achat voit. vd SCOOTER BERNARDET 250. Reprise cyclo ou vélom. pr rouler ville. Vanhove A., 4, av. Manouvrier, Guéret (Creuse).

SCOOTER parf. ét., 85 000 fr. LON32-63

175 MOTOBECANE, très bon état, 110 000 fr. Pierre Lutz, 66, av. du Raincy, Villemonble (Seine).

B.S.A. 500 B. 33. 12 000 km, px à débattre, mod. 1953. Alengri, Instituteur, Quarante (Hérault).

B.S.A. 500 twin AA7, état impec. Voir Couilloux, 120, Faubourg-Saint-Antoine, de 15 h à 17 h ou dimanche matin.

Vente pour achat cylindrée plus élevée moto PUCH 250 T.F. noire, état neuf, entièrement équipée. Prix 180 000 à débattre. Trémont, 19, r. Eug.-Sue, Auch (Gers).

Vds ou échg. NORTON 500 cross orig., alu, fche télesc., susp. AR. Philippe, 18, r. Guittard, Champigny

B.M.W. R12 s. Préc. acq. 1936 non réquis t. civil, 95 000 km. 1^e réal. pistons orig. : 3 000 km. 2 carb. Bing neufs. Outils orig. Vue ach. voit. Planson, 14, r. Romainville (19^e).

MOTOBECANE D 45 S avec selle double Féridax, nomb. accessoires, très bon état général. 75 000. S'adresser à Motocycles qui transmettra.

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 - PERReire 19-73

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

MOTOBÉCANE



Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

AGENT OFFICIEL

Lambretta**marcel perrin**

RECORDMAN DU MONDE

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

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

EXPEDITION

PROVINCE

CREDIT

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

En dépôt par part., vd motos 5 ch **TERROT**, mod. 1949, sup., cul., sél., 4 vit., ét. nf, av. ou ss side, px 90 000. Vélo. 125, ts mod., tr. bn ét., bs px. 30 motos, ts mod., depuis 15 000. Pièces détachées pr Zündapp 600, bte, fche, cadre, etc. Repr., échge, achat. Martineau, 43, r. Marmagne, Bourges (Cher). Tél. : 20-97.

Echange moteur **B.M.W.** T 75 contre pièces moteur **B.M.W.** R 66. Vds b. de vit. et magnéto R 75 phare et compteur **B.M.W.** et cadre Zündapp 2 cyl. nf. Trouillet Pierre, 54, Gde-Rue, Sablé (Sarthe).

Pr part., cse santé, échge 750 cm³ lat., bicyl. à cardan, **B.M.W.** type R 11, bn ét., ctre 125 cm³ réc. de préf., à susp. AR. Martineau, 43, rue Marmagne, Bourges (Cher). Tél. : 20-97.

DIVERS

ACHETE comptant : motos, vélomoteurs, scooters, récents. Alazard, 47 bis, av. de Clichy, Paris (17^e).

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

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

203 DECOUVRABLE, fin 1950, très belle. Urgent. Bouin, 103, rue des Murlins, Orléans.

Cessation de commerce. Liquidation. Motobécane 100, 3 vitesses, tan sad. Guiller 175, A.M.C., 4 vit., sél., four. tél. N.S.U. 350, culb., 4 vitesses, sélecteur. B.S.A. 500, 4 vit., sél., av. ou s. side Bernardet.

Remorque vélo neuve, vélos neufs et occas. Pneus et pièces diverses vélos et motos.

Moteur Mosquito 1500 km, état neuf. Bergeon, 61, r. Ch.-Schmidt, Saint-Ouen.

TRACTION 9 ch crémaillère, impec., échange contre moto récente. Darmont spécial 1 100 cm³ culbuteurs. Camionnette fourgon 201 T, bon état. Bianco, 92, av. de Verdun, Issy (Seine). MIC 22-39.

STUDIO complet, noyer vernis plus chambre enfants. Richard, 29, bd Hugo, Neuilly. MAI 75-84.

DRESCHPIÈCES
origine

Écrire :

Chamarande. Vente Garage.

16, rue Belles-Croix,
Étampes. (S. et O.)

200 motos, vélomoteurs et scooters d'occasion à solder depuis 20.000 fr.

REPRISES - ÉCHANGES

Stock : pièces détachées diverses

BIANCO

92, Avenue de Verdun
ISSY (Seine) - MIC 22-39

Cherche **SELECTEUR** N.S.U. 500, 3 et 4 vitesses, faire offre. Richardier Joseph, Saint-Symphorien-de-Lay (Loire).

Un **MOTEUR GNOME RHONE AX 2** boîte magnéto, carbu., cardan., roue. Selle double Ferridax. Bortoloso, Ribécourt (Oise).

Achète **VELOCETTE LE 200** cm³, bon état. L. Court, Saint-Saturnin-les-Apt (Vaucluse).

Achat **ROVINS** et **CYCLECARS** 4 et 3 roues Monoto et Commercial Solito. Avia, 30, bd Henri-Sellier, Suresnes (Seine). Tél. LON 30-55.

Dame 29 ans, très sér. réf, **COMPTABLE**, **STENO-DACTYLO**, cherche emploi maison motos ou voitures. Quartier Etoile ou Saint-Lazare. Ecrire au Journal qui transmettra.

SUPER EXACTA 4x6,5 entièrement révisé. Zeiss 2,8, obturateur au 1/1000^e et vitesses lentes. Echange contre Reflex 6x6 correct. Ecr. Motocycles qui transmettra.

SCOOTERS SPEED démonstration ou occasion, avec garantie de 3 mois, vendus tout équipés à des prix particulièrement intéressants. Reprises, réparations, entretien. P. Brissonnet et Cie, 22 ter, bd Général-Leclerc, Neuilly-sur-Seine. MAI 87-40. Ouvert le samedi matin.

5 ch **AMILCAR**, **SIMCA** 5, décap. Opel kapitan et super 6, reprise moto et crédit. 104, r. Haxo. MEN 99-86.

F.N. pièces M60, 67, 70, 90. spécialiste. Sabbe, 142, bd de la Villette, Paris. NORD 93-34.

Méfiez-vous des soi-disant régulateurs bon marché !...

qui ne sont que de simples résistances provoquant des échauffements nuisibles à la bonne tenue des volants magnétiques.

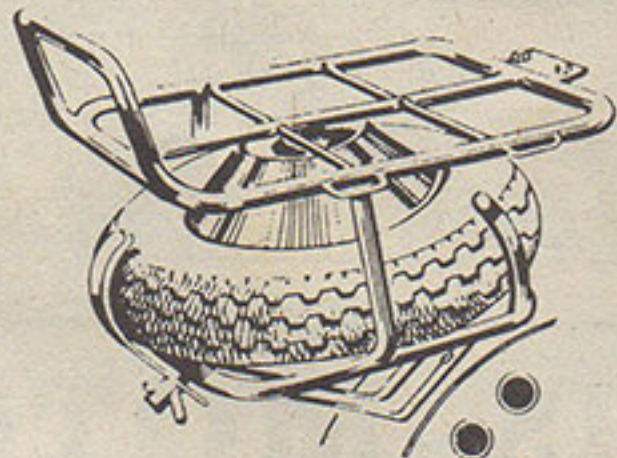
Exigez donc bien de votre fournisseur habituel la self-régulatrice **"INTERLUX"**

(Brevetée S.G.D.G. - Marque et modèle déposés)

Étudiée pour absorber **SANS ÉCHAUFFEMENT**, les excédents de tension et d'intensité variables en fonction de la vitesse de vos machines.

La self **"INTERLUX"** garantit vraiment le dispositif d'éclairage sans aucun risque de claquage ni de détérioration. TYPE UNIVERSEL 6 12 volts tous wattages. Documentation gratuite sur demande. Prix de vente au détail 910 fr (T. L.)

Gros : **A.F.C.O.** S.A., 181, rue La Fayette, PARIS-10^e Téléphone : NOR. 73-55.

Scootéristes**ARDOR**
ACCESSOIRES

Le Créateur de l'Accessoire pour Scooter
vous présente

Le Tridor

porte-bagages à trois usages
pour Vespa et Lambretta

Vente exclusive en gros

136, AVENUE MALAKOFF - PARIS (16^e)

Souvenez-vous que la marque

"LES BÉLIERS"



est un véritable Label de qualité
et d'élégance. Exigez-la sur tous
vos accessoires.

**STATION
SERVICE****YORAL***Stock
complet*

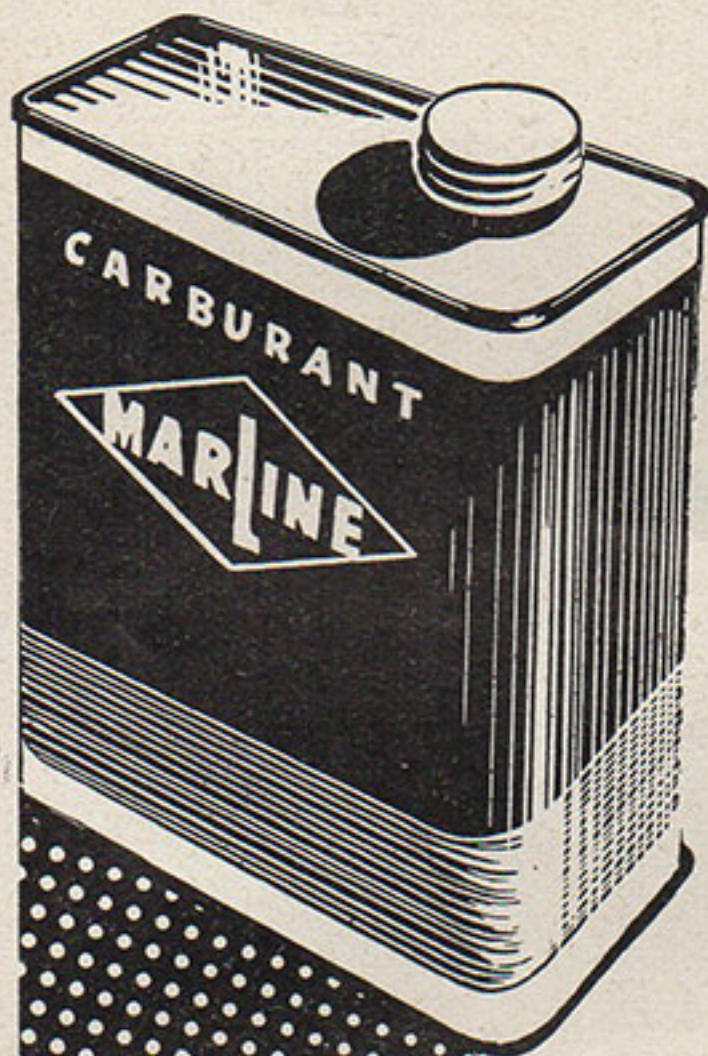
TOUS
CARBURATEURS
DEL LORTO

FOURCHES ET
AMORTISSEURS
GRAZZINI

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

Préconisez, vendez :

MARLINE



MÉLANGE 2 TEMPS A BASE D'HUILE VEEDOL

MARLINE est vendue en bidons de "2 Litres capsulés" chez les dépositaires VEEDOL

- ★ Anti-calamine
- ★ Anti-corrosif
- ★ Elimination des dépôts
- ★ Haut pouvoir lubrifiant

3 fois MOINS D'ENNUIS
PLUS DE KILOMÈTRES

STATIONS SERVICES DE TOUTES MARQUES
Pour vendre MARLINE adressez-vous à :

C.F.A. MARLINE
38, rue des Blancs-Manteaux — Paris (4^e). CEN. 41-72

*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^{UE} DE VERSAILLES PARIS 16^e MIR 74-58

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

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

UN AN. 800 fr.

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

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

NOM :

ADRESSE :

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

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

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

L'abonnement partira du numéro

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

Junior



Le meilleur moteur du monde!