

7^e ANNÉE N° 121

REVUE BIMENSUELLE

15 AVRIL 1954

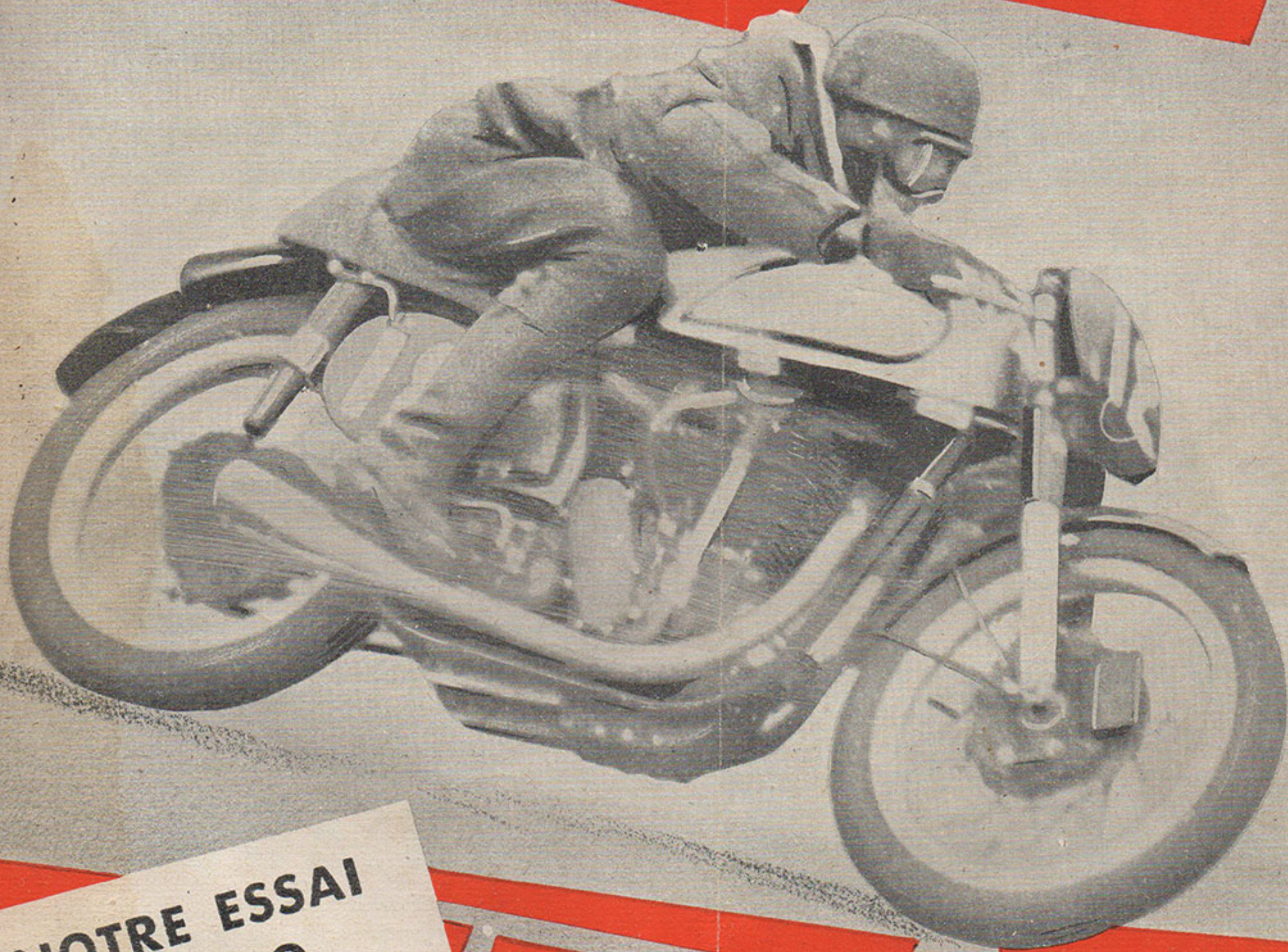
MOTOCYCLES

DIR^r MAX ENDERS

AD^r PH. LAJEUNESSE

14 RUE BRUNEL PARIS-17^e

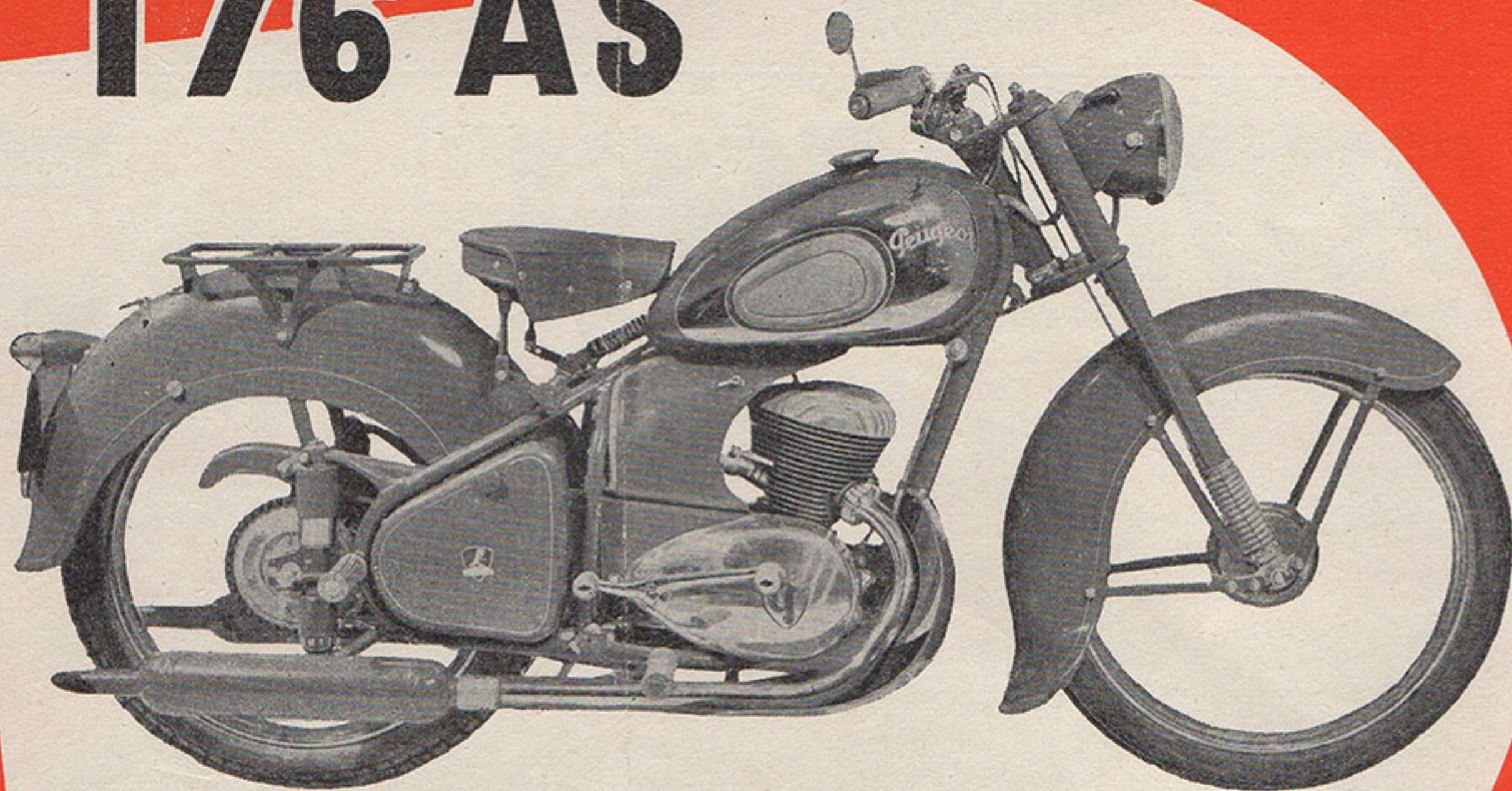
et Scooters



NOTRE ESSAI
LA 500
VELOCETTE M.S.S.

NUMÉRO SPÉCIAL 52 PAGES 40^F

176 AS



Nouvelle motocyclette légère

175 ^{cm³} - BLOC MOTEUR 2 TEMPS
4 VITESSES PAR SELECTEUR
FOURCHE TELESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIERE.

Performances

Moteur puissant et nerveux, dérivé du fameux "175" détenteur du record du Bol d'Or Culasse aluminium très refroidie par de grandes ailettes - Puissance 7,2 CV. à 4.000 t/mn. - Vitesse environ 90 km.

Présentation

Protection totale par de larges garde-boue à emboutis profonds - Cache carburateur - Cache volant dural poli - Sabots protégés - Jantes, silencieux, guidon, réservoir chromés - Email bleu R.A.F. et chrome.

Prix : Complet en ordre de marche

148.500 Frs

(Taxe locale en sus)

VENTE A CRÉDIT EN 6, 9, OU 12 VERSEMENTS

Catalogue sur demande à :
CYCLES PEUGEOT
Beulieu-Valentigney
(Doubs)

Peugeot

René
Ravo



comme G. BRASSINE, P. GODEY et C. MOLINARI

des départs étincelants

des accélérations foudroyantes

des reprises éblouissantes

des moyennes étonnantes

une consommation minime



La meilleure bougie du monde!

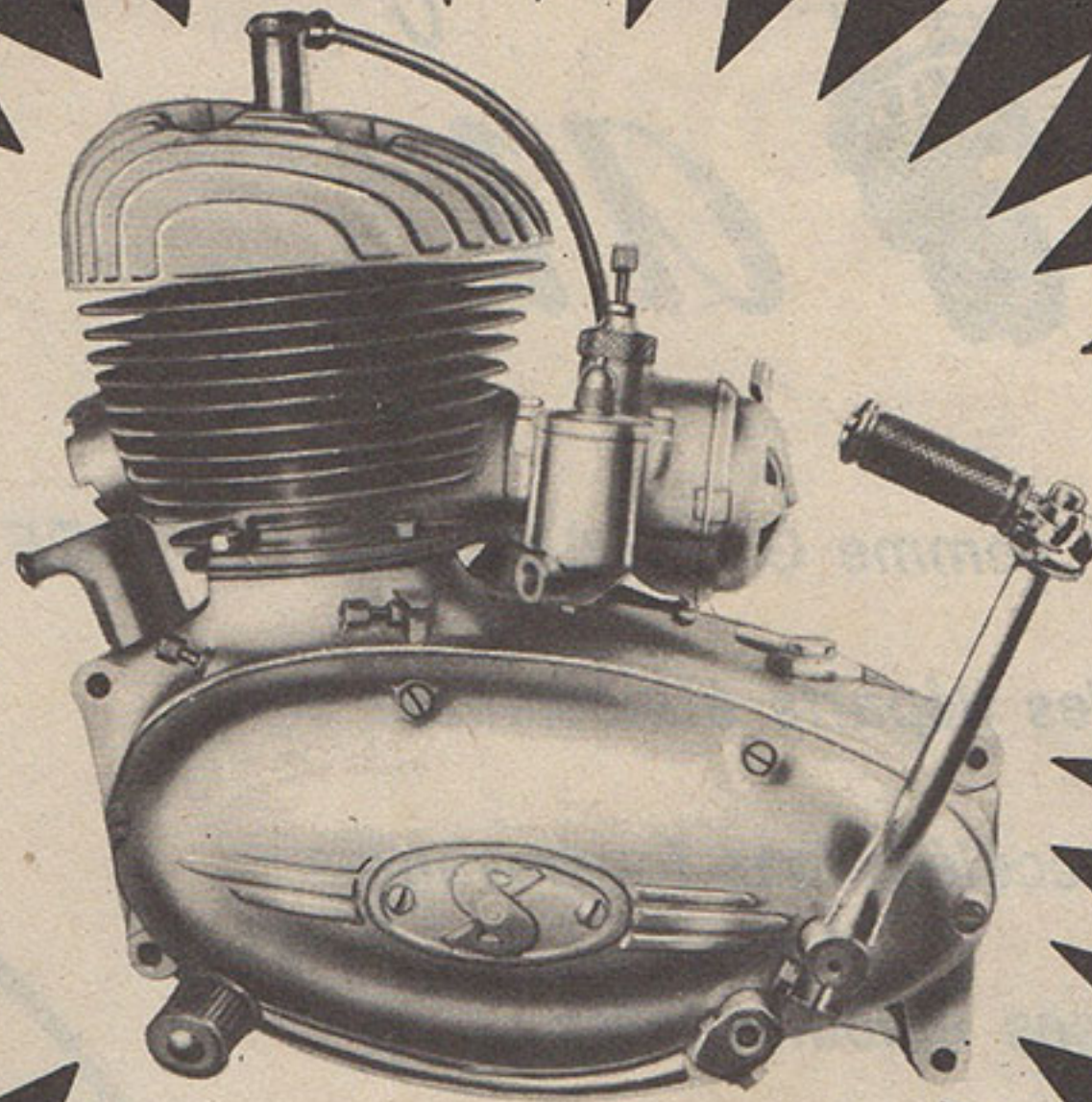
Demandez un extrait du Guided'Allumage à **KLG**, 177, Bd de la République à SAINT-CLOUD (S.-&-O.)

MOTEURS SACHS

MOTEURS SACHS

98 cm³
2 VITESSES

175 cm³
4 VITESSES



ETS W. DUMONT
DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS
11, RUE CHALGRIN, PARIS-XVI^e
KLE. 68-10



Demandez la liste des constructeurs ayant adopté le moteur SACHS

Préconisez, vendez :

MARLINE

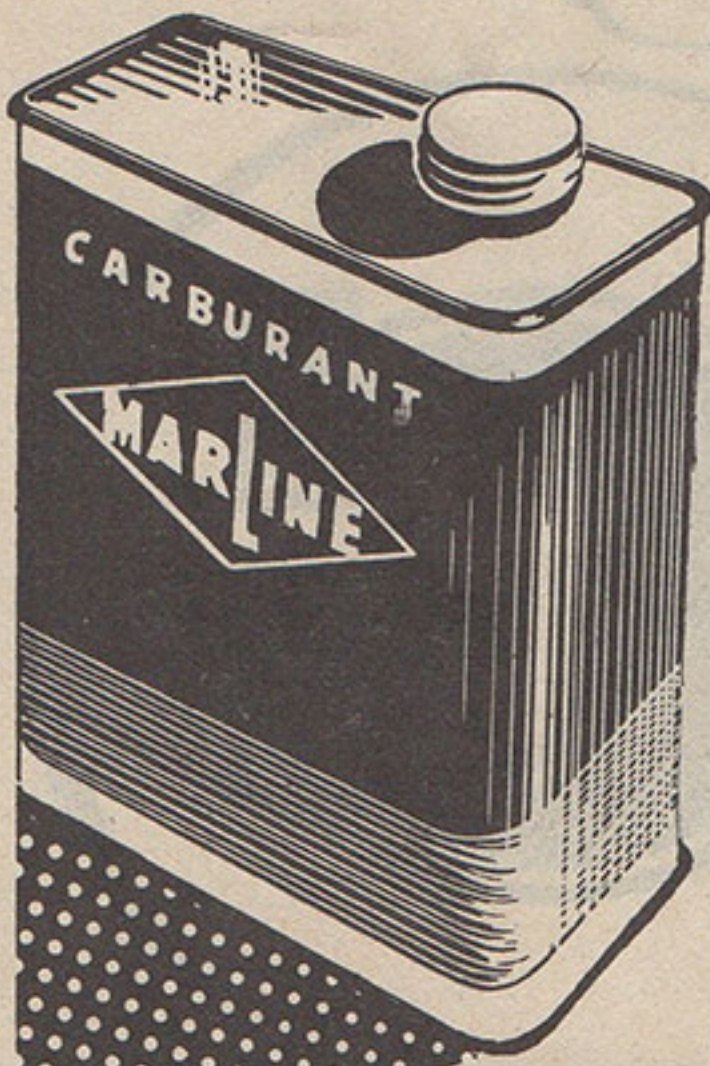


MÉLANGE 2 TEMPS A BASE D'HUILE VEEDOL

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



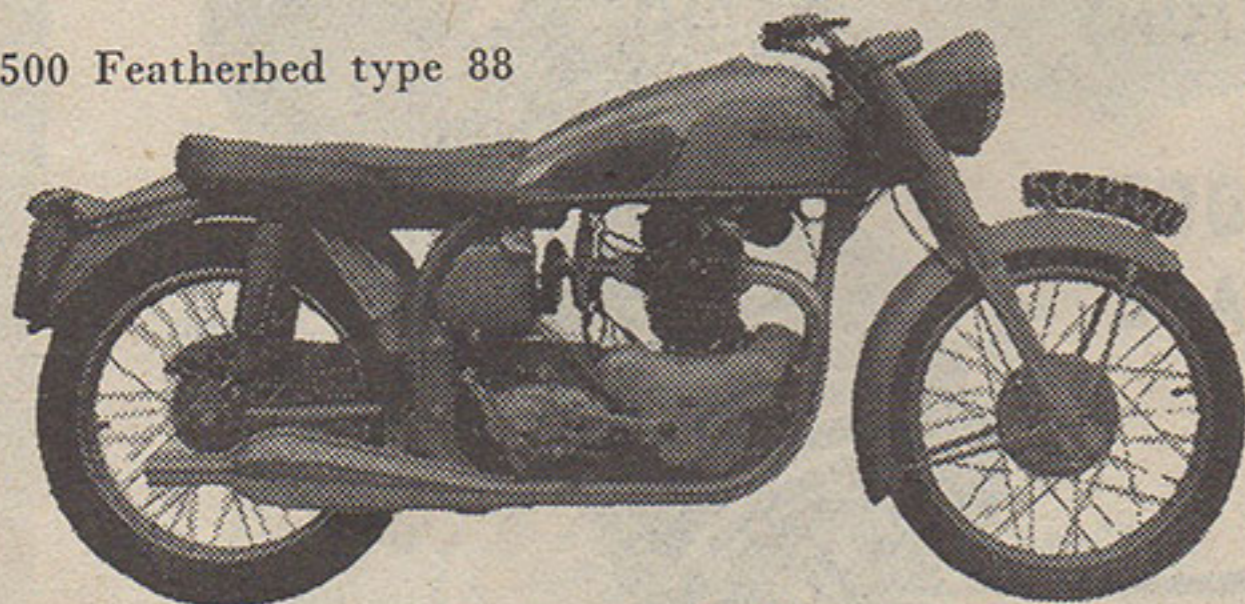
STATIONS SERVICES DE TOUTES MARQUES
Pour vendre **MARLINE** adressez-vous à :

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

Commandez maintenant votre nouvelle **Norton** 1954

Gagnante de 30 Tourist Trophy
5 Bol d'Or (24 h d'endurance) à 107 km/h de moyenne -
2 573 km. Record absolu autos-motos par G. LEFEVRE
et Championnat de France 1952 (catégorie 500 cm³)
par COLLOT
venant de battre 60 records du monde
et le record du monde à 215 km/h.

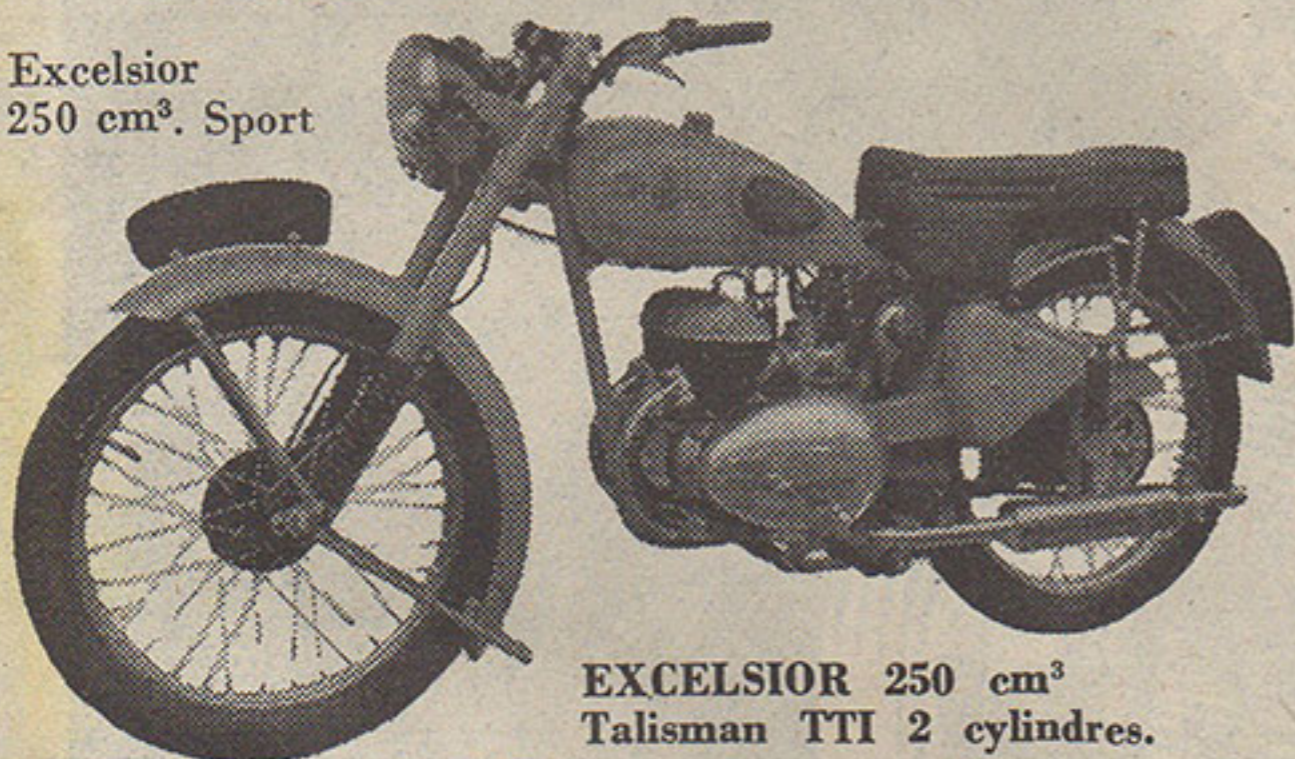
500 Featherbed type 88



500 DOMINATOR type 7, cadre Swinging arm.
500 DOMINATOR type 88, cadre Featherbed.
500 ES2 - Mono - nouveau cadre swinging arm.
DISPONIBLES

◆ CRÉDIT à 6, 9 et 12 MOIS ◆

Excelsior
250 cm³. Sport



EXCELSIOR 250 cm³
Talisman TTI 2 cylindres.

EXCELSIOR 250 cm³ Talisman Sport 2 cylindres.
2 carburateurs. La souplesse d'un 4 cylindres

Livrables immédiatement

VOIR NOS OCCASIONS

DANS NOS ATELIERS - (état absolument neuf)

NORTON Dominator - ES2 - 350 arbre à cames - 500 culbuté -
500 latéral - 600 BIG FOUR

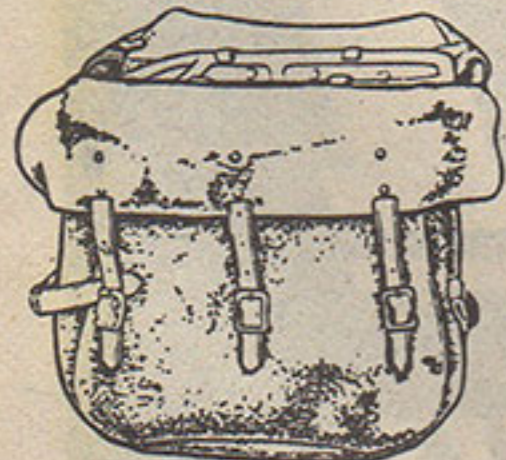
NORTON MAN X 500 - 165 km/h. Révisée : 250 000 fr.

PEUGEOT 175 fourche téles. susp. AR à 110 000 fr.

Toutes pièces : NORTON - EXCELSIOR

VINCENT - ARIEL - B.S.A. - TRIUMPH - INDIAN

Sacoques américaines spéciales
renforcées pour motos,
vélomoteurs. Grand modèle cuir
chromé de : 4 900 à 5 900 fr
LOT IMPORTANT
DE PNEUS ET ACCESSOIRES
toutes marques Selles doubles et
coussins de garde-boue



GARREAU

Distributeur pour la France de
Norton - Excelsior - Indian - Tornax
22, rue Robert-Lindet, PARIS (15^e). VAU 07-09

— Fermeture le lundi. —

Finie,

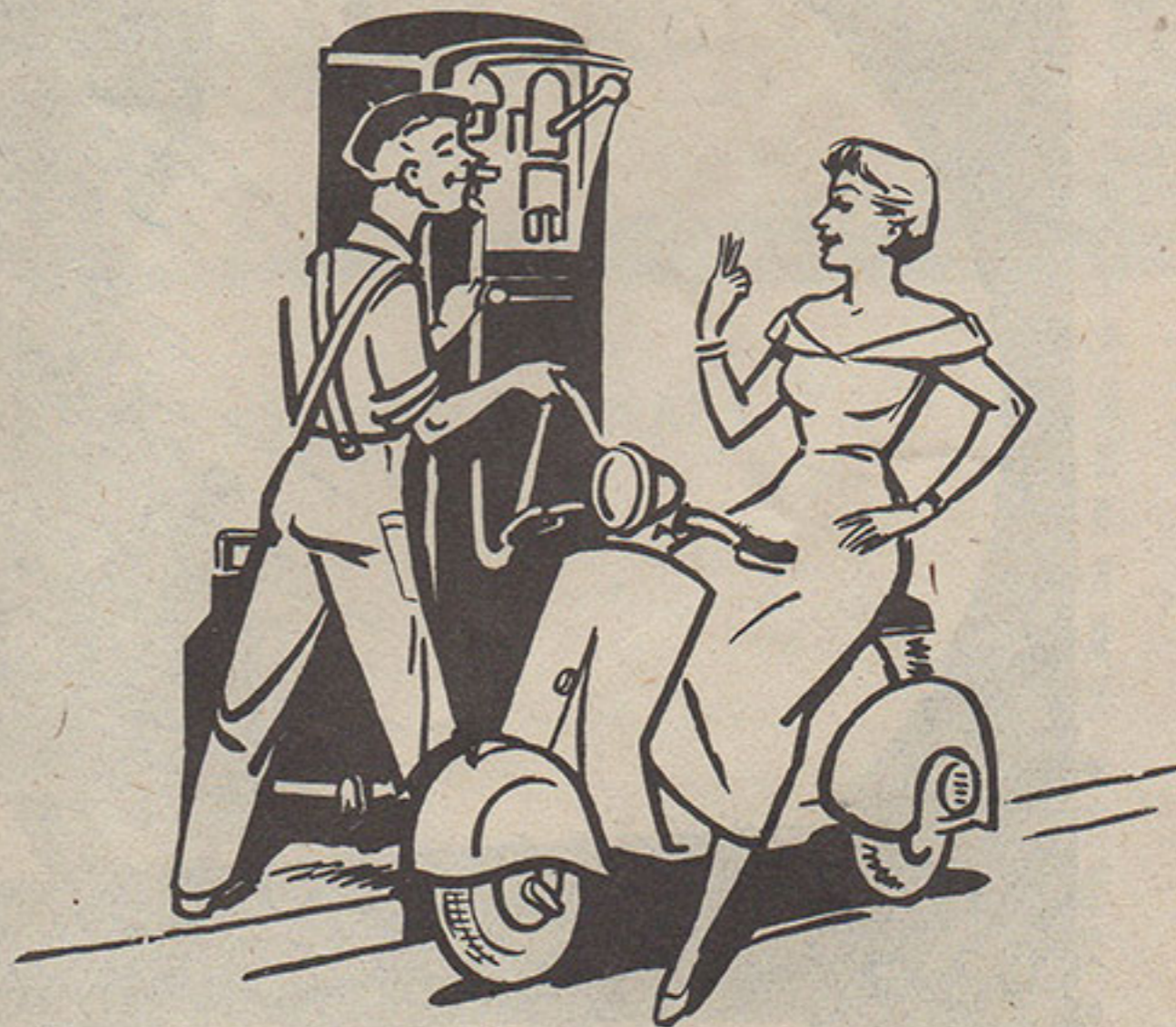
la fastidieuse et salissante

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

FLOQUET S.A.

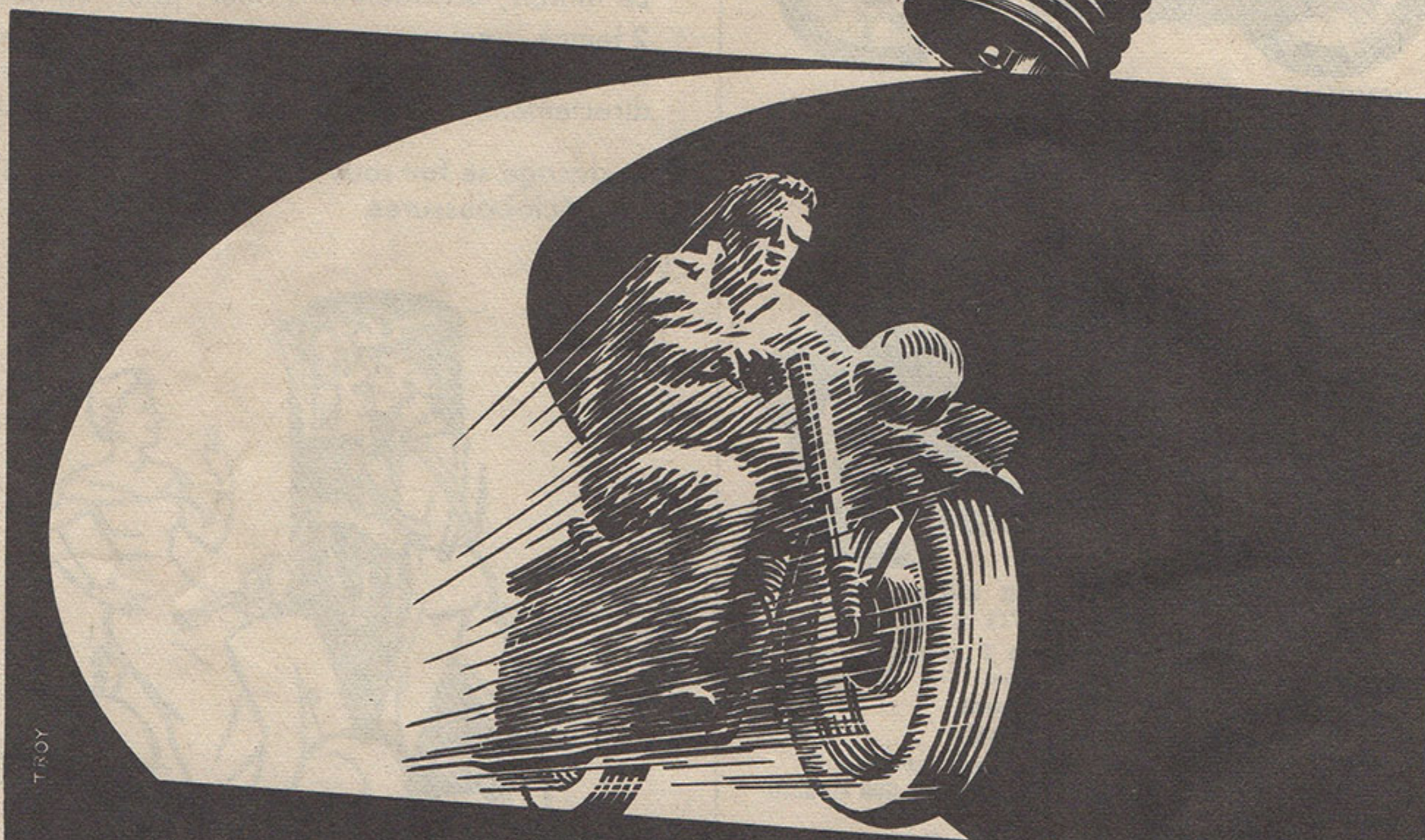
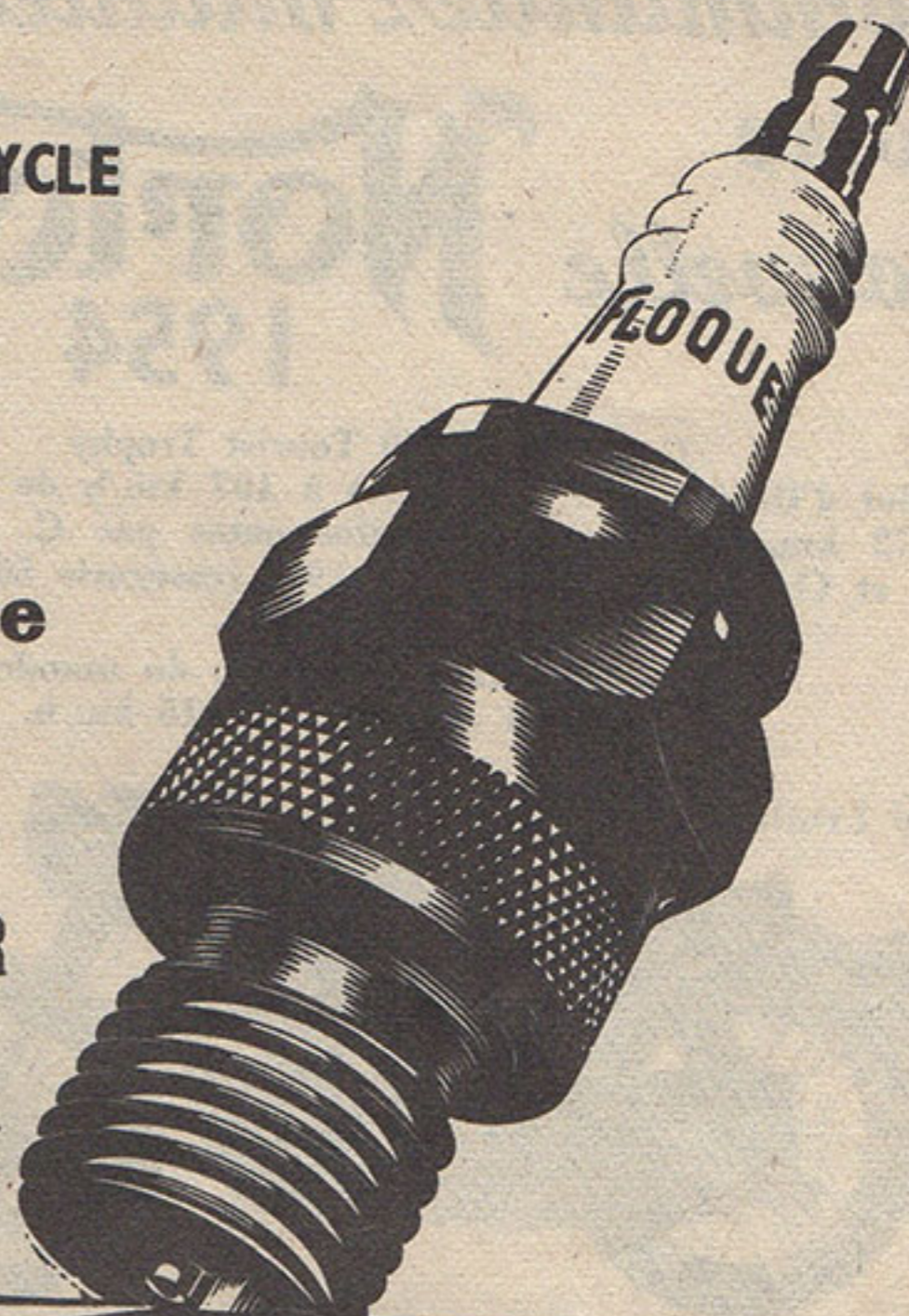
SPÉCIALISTE DE L'ÉQUIPEMENT MOTOCYCLE
A CONÇU ET RÉALISÉ POUR VOUS

La **SÉRIE " IOI "**

ET POUR TOUS LES CAS DIFFICILES
DE MOTEURS 2 TEMPS

La **SPÉCIALE 14E 6R anti-perle**

IL EXISTE DANS CES FABRICATIONS
LE TYPE CONVENANT A VOTRE
MOTO, CYCLOMOTEUR OU SCOOTER
CONSULTEZ LE GUIDE D'ALLUMAGE
FLOQUET



FLOQUET

la bougie dynamique

2 FORMULES, 2 SCOOTERS



1° LE PARIS-NICE

*Conçu comme
une automobile*

va sortir maintenant en série

PRIX _____ 134.000 Fr.

Au comptant seulement 15.000 Fr.

Toutes assurances comprises

Solde en 6-9-12-15 mensualités.

125 cm³ - 75 km/h. - 3 vitesses

COMMANDEZ-LE DÈS MAINTENANT

2° LE SPEED LÉGER

le moins cher des biplaces

dont les qualités de légèreté, d'endurance et de maniabilité se sont affirmées depuis 3 ans.

LIVRAISON IMMÉDIATE - PRIX _____ 102.500 Fr.
Mêmes conditions de paiement.

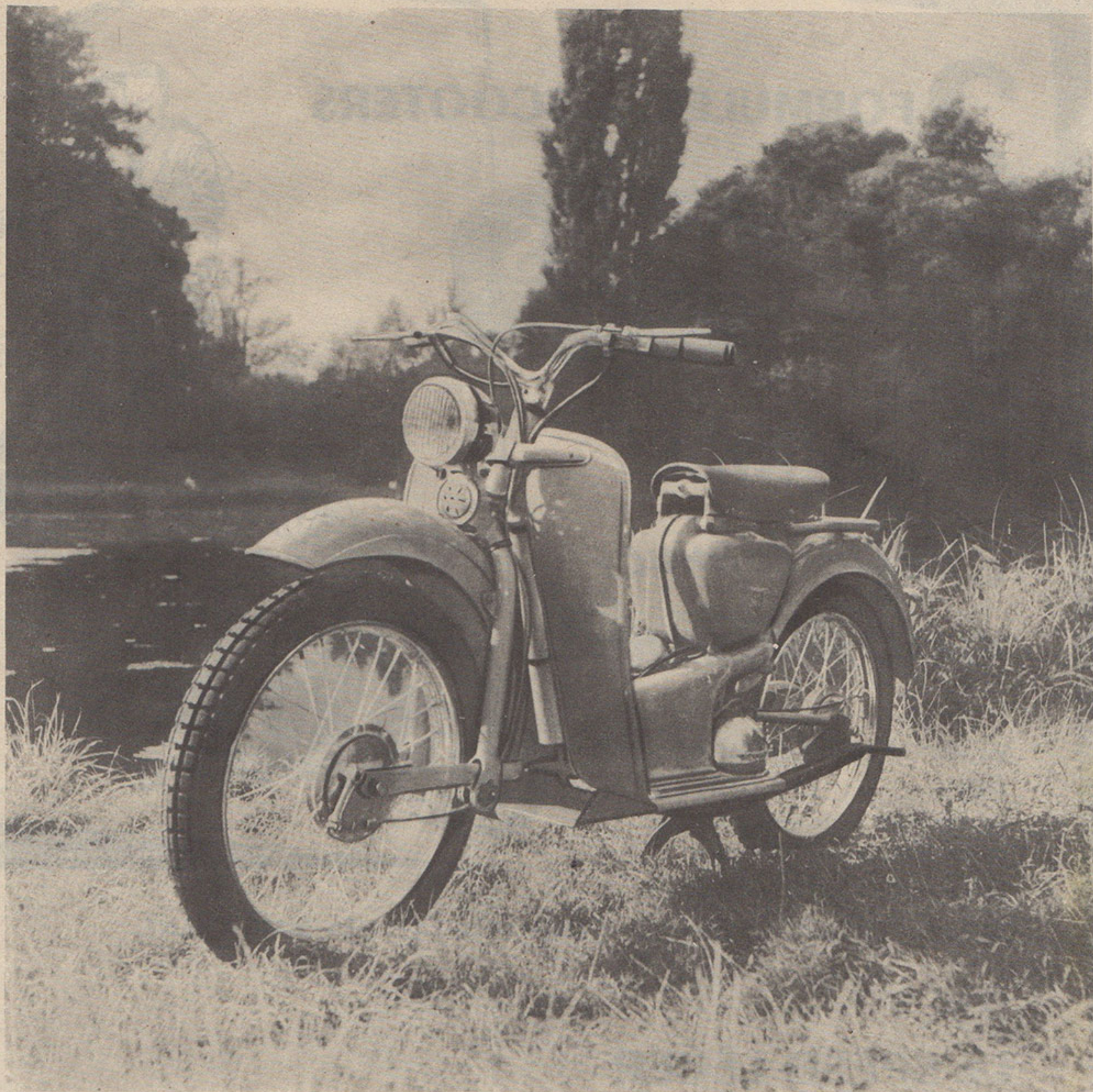
115 cm³ - 60 km/h. - 2 vitesses - 60 Kqs

S.I.C.V.A.M

Distributeur pour
le monde entier

37, rue des Acacias - Paris-17^e - ETO. 16-23, 16-24





aer **Macchi**

SCOOTER 125 cmc. A GRANDES ROUES
2 TEMPS — 3 VITESSES

IMPORTATEURS-DISTRIBUTEURS

Anc. **Ets P. MAURY**

1, Place d'Estienne d'Orves
PARIS-IX^e

Tél. TRI. 56-77

Adopter SOLEXINE

Mais exigez
LA CAPSULE
DE GARANTIE

Le Carburant-Lubrifiant **Anti-Calamine** pour
VELOSOLEX et autres MOTEURS 2 TEMPS.
RÉDUIT LA CONSOMMATION
AMÉLIORE LE RENDEMENT

La Solexine est vendue en bidons capsulés de 2 litres dans toutes les stations-Service VéloSoleX, les Postes Energic-Energol et de nombreux motoristes.



• Documentez-vous auprès de **VeloSoleX - COURBEVOIE (Seine)**

MOTOS

VELOMOTEURS CYCLOMOTEURS

Pour tous :

AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

COFFRET PIÈCES DE RECHANGE à l'usage des motocistes

STATION-SERVICE AMAC

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

*ASSIS...
comme dans un fauteuil*

AVEC LES FAMEUX
COUSSINS DE SELLES
EN CAOUTCHOUC SPONGIEUX

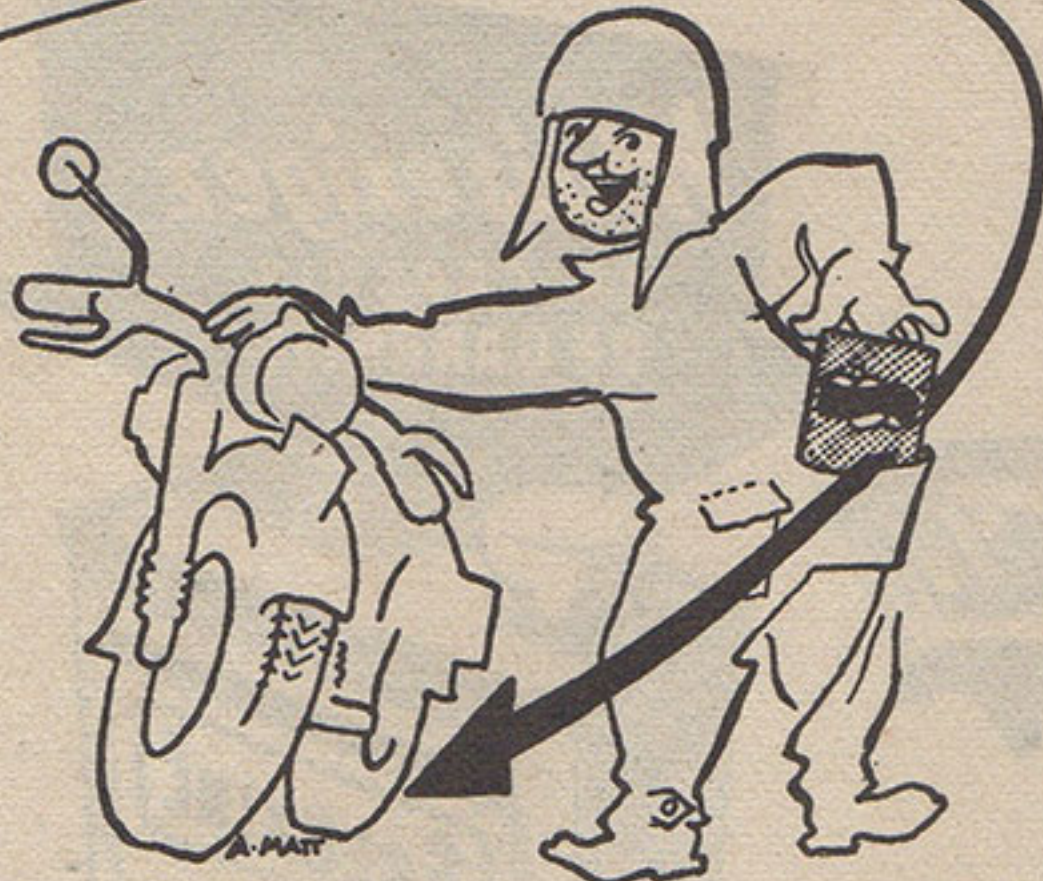
VÉLOS
MOTOS
SCOOTERS
CYCLOMOTEURS

polo

LE CAOUTCHOUC SPONGIEUX SA

160, AV^{UE} DE VERSAILLES PARIS 16^e MIR 74-58

et hop!...



...c'est réparé !

La réparation c'est l'affaire de **RUSTINES**.

Pour la Moto,

RUSTINES a créé un nécessaire spécial,
garni de 6 **RUSTINES à bord mince**
1 Tube de **DISSOLUTINE**
1 râpe.

Posées avec la **DISSOLUTINE** les
RUSTINES à bord mince réalisent une
véritable vulcanisation à froid par la
combinaison avec la couche collante.

(Procès Verbal n° 15 du Laboratoire de
Recherches et de Contrôle du Caoutchouc et
de l'Amiante).

... une vraie

RUSTINES

ne se décolle jamais

M. GAUBERTI B.



BON à adresser à **RUSTINES**,
8, rue Castères, Clichy (Seine) pour
recevoir f^{co} échantillons **RUSTINES**
et notice sur l'entretien des pneus.
Joindre 35 Frs en timbres. Spécifier :

AUTO **MOTO** **VÉLO**

Nom..... Adresse

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)



*Madame,
évitez les nettoyages*

MACOMBYNN 54



FABRIQUÉ EN
**CORDOUAL
SPORT**

se lave à
l'eau et au savon

*Conçu par un motard
pour des motards*

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

Elle est **SOUPLE
IMPERMÉABLE
INALTÉRABLE**

Montée avec véritable
FERMETURE ÉCLAIR

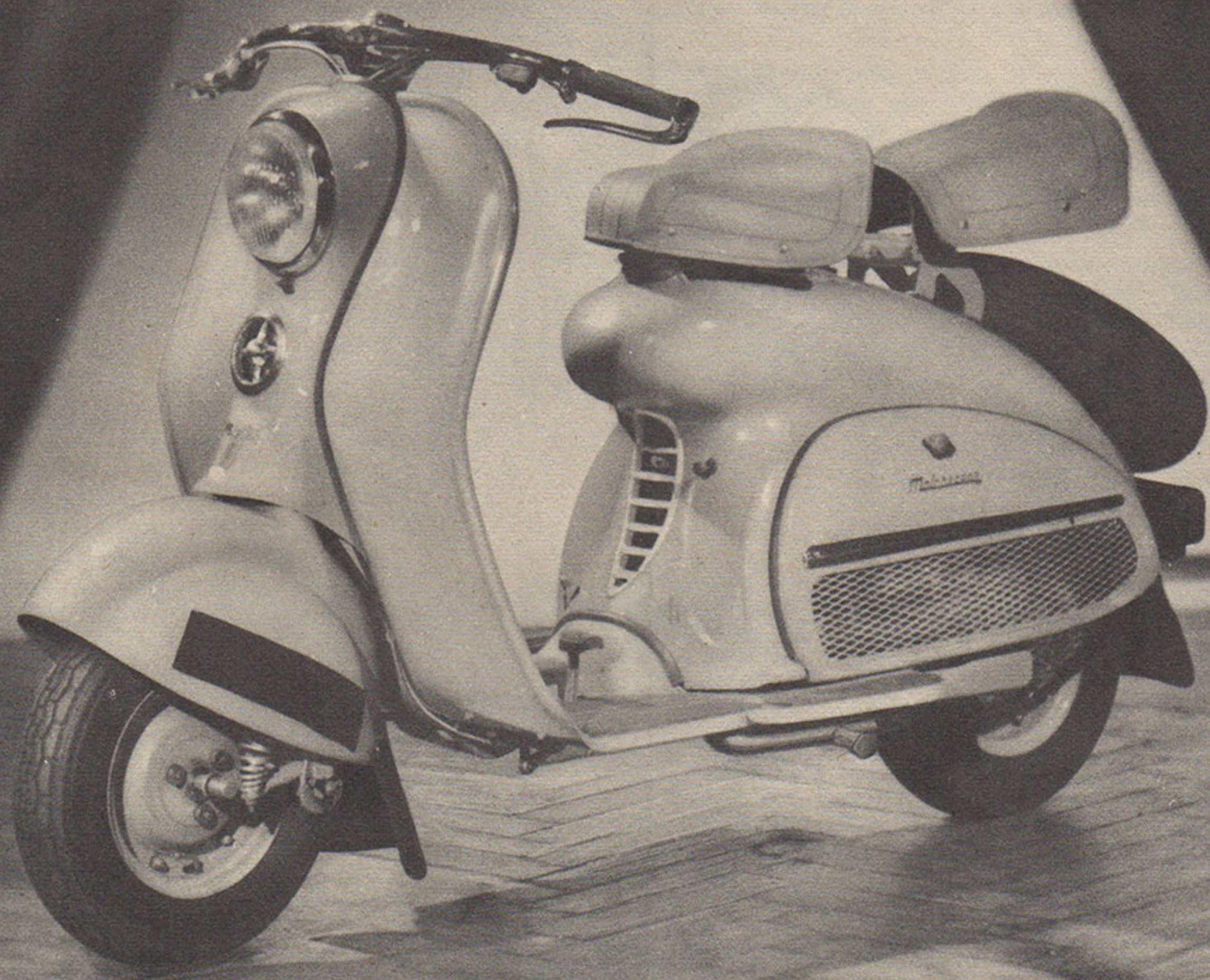
FURNISSEURS DES ESSAYEURS OFFICIELS
BERNARDET
MONNET-GOYON
D. S. MALTERRE
ALCYON
DUNLOP
AUBIER - DUNNE

LISTE DES DISTRIBUTEURS AGRÉÉS AU SEUL FABRICANT
CHANTRIEUX & LEFÈVRE, 2, RUE DE LA PLUMETTE, AMIENS

SCOOTER
MOTOBÉCANE

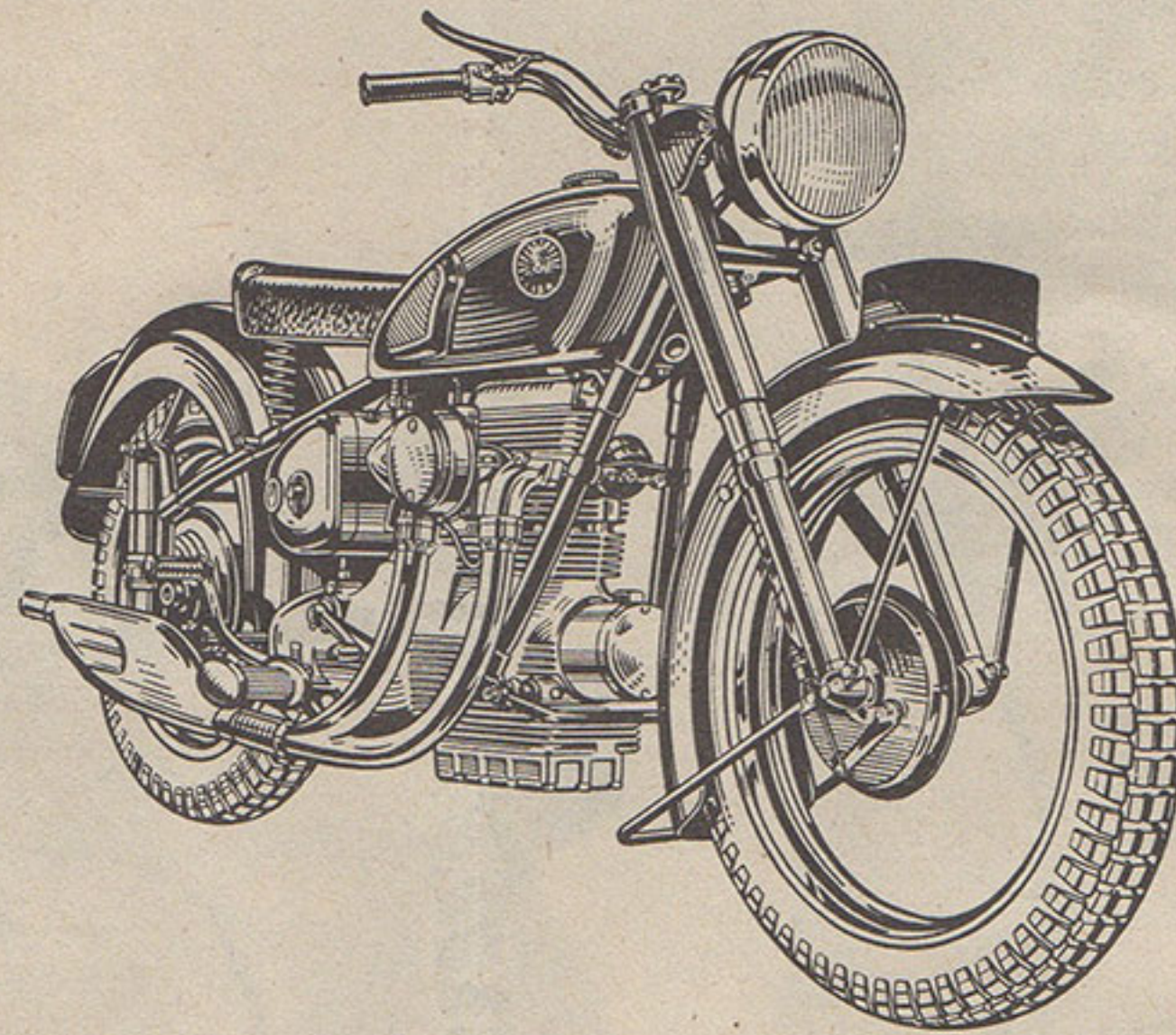


moteur 4 temps
PROPRE - ÉLÉGANT

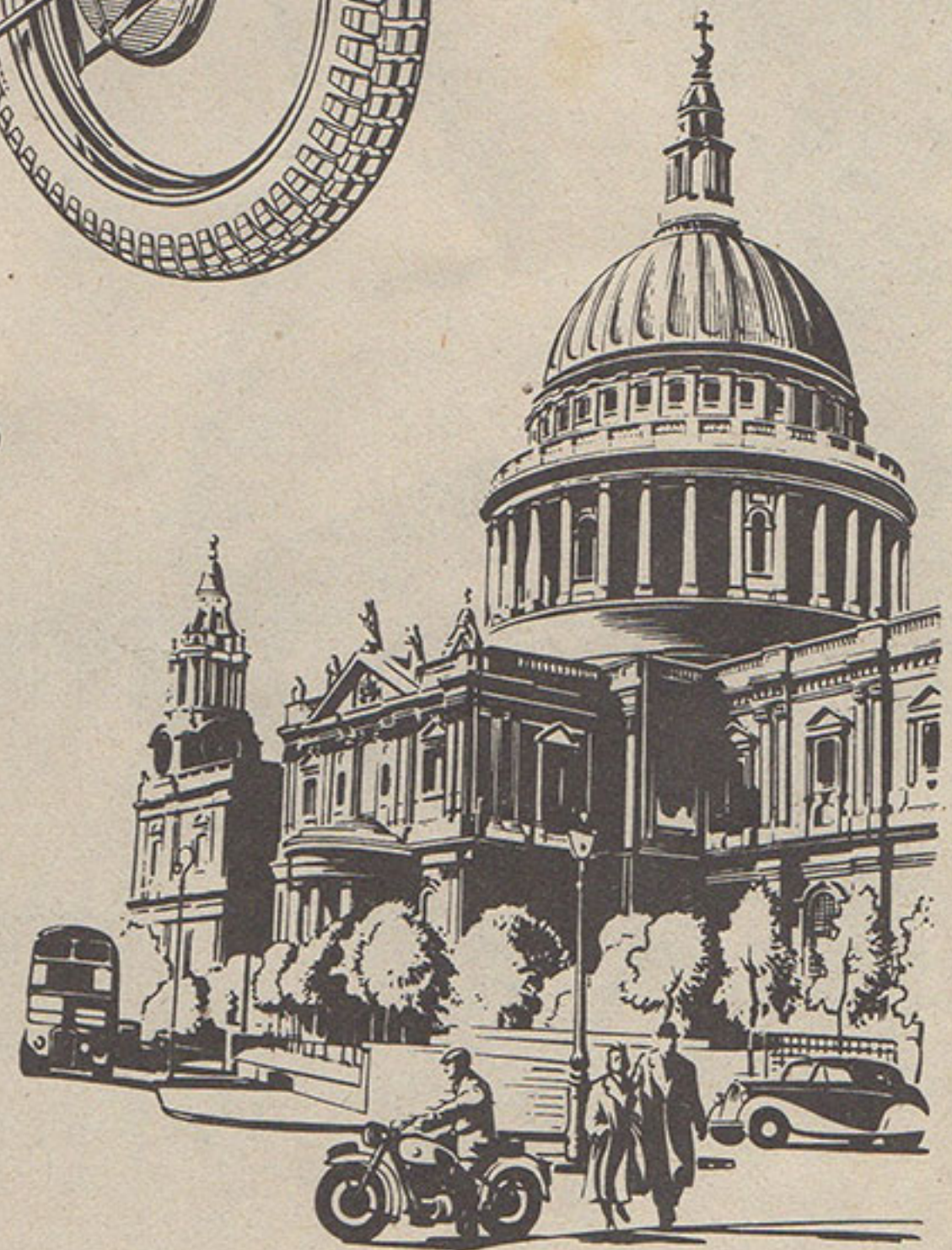


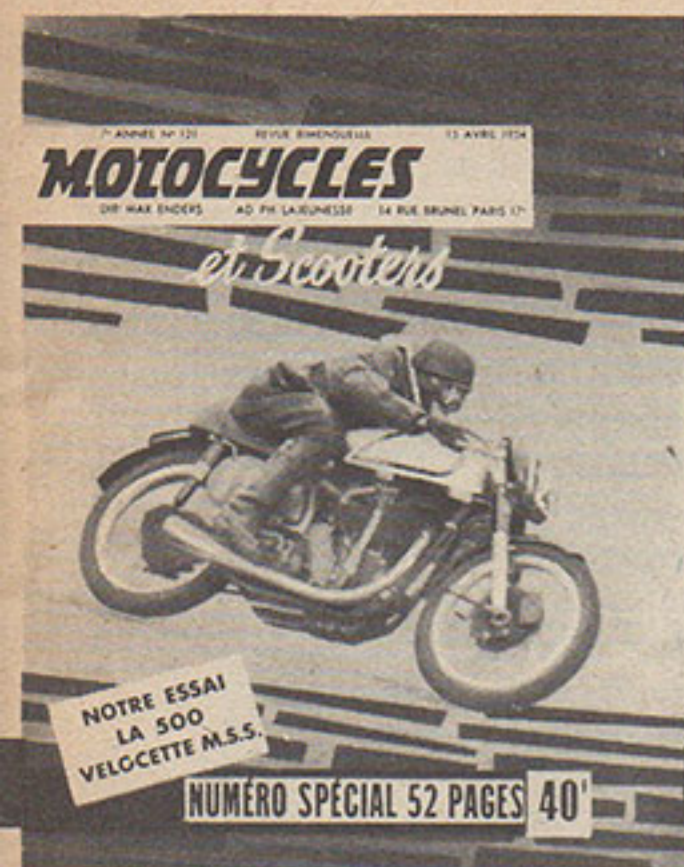


*A Paris comme
à Londres*



*La motocyclette
de l'élite*





A U S O M M A I R E :

LE JEUNE
BRAUN,
VAINQUEUR DES
ÉLIMINATOIRES
EN 500 cm³

- | | | | |
|---|----|--------------------------------------|----|
| ★ Échos | 15 | ★ Essai de la
Vélocette M.S.S.... | 22 |
| ★ Coupes Motocycles
au Bol d'Or..... | 17 | ★ En passant par
Fourchambault .. | 29 |
| ★ 5.000 km. sur un
D. 45..... | 18 | ★ Les éliminatoires
du Bol | 35 |
| ★ Salon de Genève ... | 20 | ★ Les Clubs..... | 38 |

7^e ANNÉE

N° 121

15 AVRIL 1954

MOTOCYCLES

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

Le réel retour

L'événement marquant de ce début de saison, c'est l'officielle rentrée en course, après une longue éclipse, de nos deux grandes marques, Alcyon et Magnat-Debon, au glorieux passé sportif, et qui viennent, sinon relever, tout au moins renforcer nos avant-gardes depuis plusieurs années sur la brèche.

Quand des maisons aussi notoires engagent délibérément leur renom, ce n'est pas à la légère, mais après mûre réflexion et avec la volonté de poursuivre la lutte et de forcer la victoire.

Pas plus que ne les enivre un succès immédiat, ne doivent les abattre les aléas d'un premier galop; les uns et les autres sont également des stimulants pour ceux qui, possédant la bonne technique, travaillent avec foi et persévérance.

Convaincus que c'est le cas ici même, et sans tenir compte des performances réalisées au cours de ces débuts, nous applaudissons avec la même chaleur ce double retour; il va corser nos programmes sportifs par l'apport de nouveaux éléments dont la valeur reste encore inconnue, et qui, de toute façon, donneront à la compétition un surcroît d'ampleur, d'émulation et, par suite, d'intérêt et d'attrait.

Max Enders



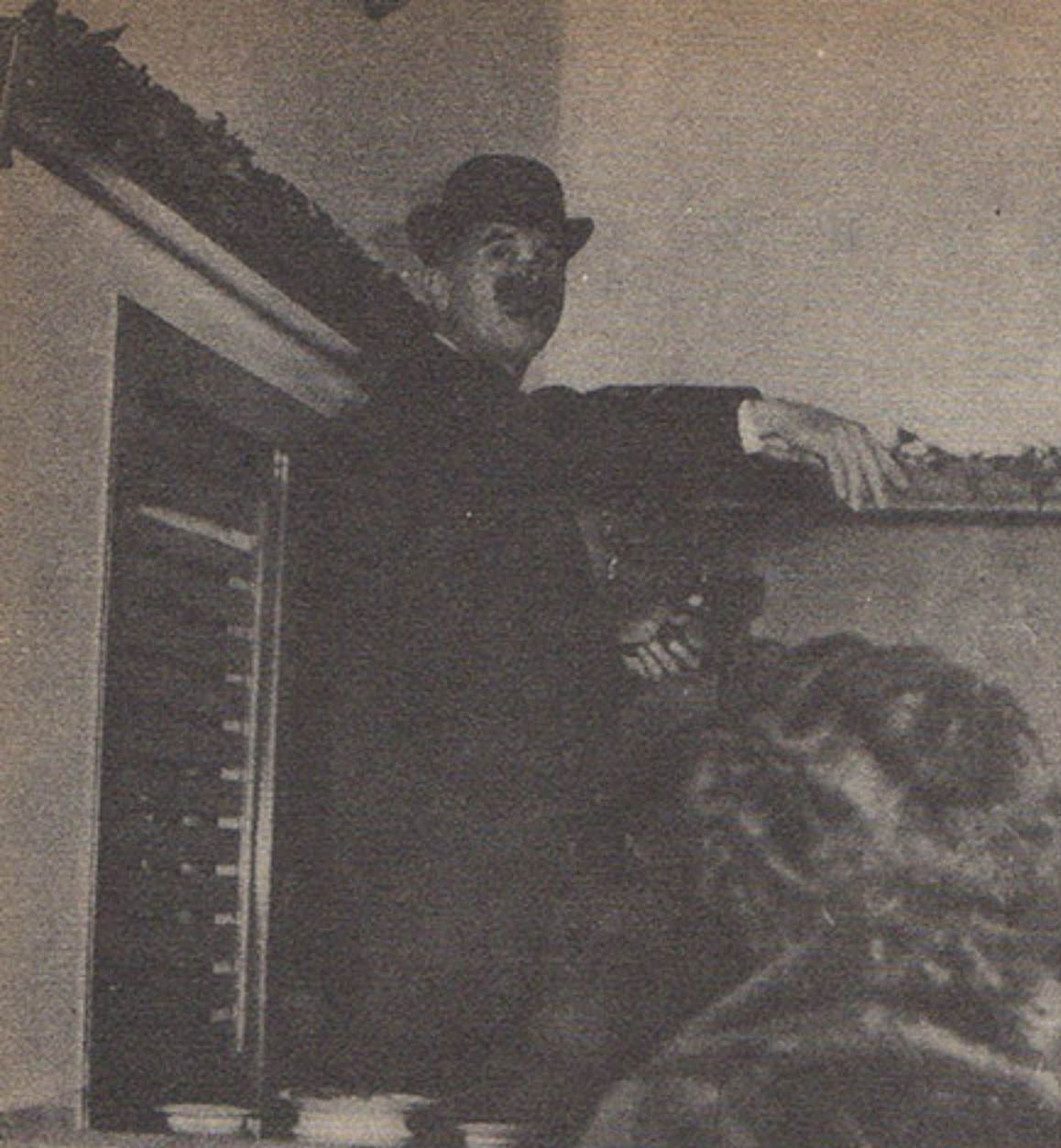
Stage B.S.A.

Des officiers de l'Armée française et des Douanes ainsi que des agents B.S.A. de toutes régions de la France, venus assister à des cours spéciaux à Birmingham, organisés par Movéa, Paris, font une amicale visite aux cygnes de la rivière Avon à Stratford, ville natale de William Shakespeare.

M.C. Maisonnais.

Le Moto-Club Maisonnais rappelle aux clubs sa 2^e concentration motocycliste sur Maisons-Alfort, qui a lieu le 25 avril prochain.

Date limite des engagements 20 avril.
Pour tous renseignements M.C.M. 220,
rue J.-Jaurès. Ent. 25-79 Maisons-Alfort.



M. Danvignes au cours d'une allocution très pittoresque.

Danvignes inaugure.

Le 15 mars, M. Remi Danvignes, directeur de *Moto-Bastille* inaugurerait le magasin qu'il vient d'ouvrir tout à côté et qui est exclusivement consacré à Motobécane. Un beau hall, de larges vitrines bien exposées sur le boulevard Richard-Lenoir, à l'ombre du génie, et, bon à savoir, une Station-Service Moby-lette parfaitement outillée. Mais ce soir-là l'essence, l'huile et l'outillage avaient cédé la place au champagne et aux petits fours.

A M. Danvignes qui a été un des pionniers du motocycle dans ce quartier et qui a connu le succès grâce à son opiniâtreté, tous nos compliments et tous nos vœux.

Le gant chauffant Bell.

Nous avons reçu d'Angleterre des gants Bell à chauffage électrique. Les poignées ont l'avantage d'être à demeure sur la machine, et de ne nécessiter qu'un interrupteur, par contre le chauffage de la paume de la main n'est pas tellement efficace par froid vif à vitesse élevée. Le gant nécessite une prise sur la moto, deux fils qui pénètrent par le bas du veston et qui sortent par les manches, puis deux prises aux gants. Le chauffage des doigts se fait par le dessus, ce qui est plus rationnel. Le gant Bell se présente sous forme de moufle, noir, fonctionne sur 6 ou 12 volts, la chaleur est douce sur les doigts. Consommation négligeable.

Il semble qu'une prise à décrochage instantané aurait quelque avantage en cas de chute ou d'oubli en quittant la moto.

Ajoutons malheureusement que le gant Bell n'est pas introduit actuellement en France.

Que verrons-nous en 1954?

Une 500 Guzzi mono, sur les bases des 250 et 350 si célèbres, ultra-rapide, paraît-il.

On parle également de 350 twin N.S.U., ce qui ferait de cette catégorie qui, il y a deux ans, ne comptait que Norton et A.J.S., une des plus fournies; avec M.V. et D.K.W. cela fait six marques.

Une rumeur (que nous ne garantissons pas!) annonce que les Norton auraient leur cylindre horizontal en 1954.

Miss Scooter.

L'élection de miss Scooter a eu lieu le 19 mars au dancing Robinson Moulin-Rouge, sous l'égide des Etablissements Terrot et du Comité « Miss Paris ».

C'est M^{lle} Claude Pierre qui, sur vingt concurrentes, triompha de cette compétition, ayant été élue à l'unanimité du jury. Parmi les personnalités présentes on remarquait M. S. Renaud directeur de Terrot assisté de ses collaborateurs MM. Dion et Filjean.

Les pannes en 1953.

Les services de dépannage routier du Royal Automobile Club britannique établissent chaque année des statistiques de pannes. Ils dépannèrent en 1953, 3 182 motos et sidecars.

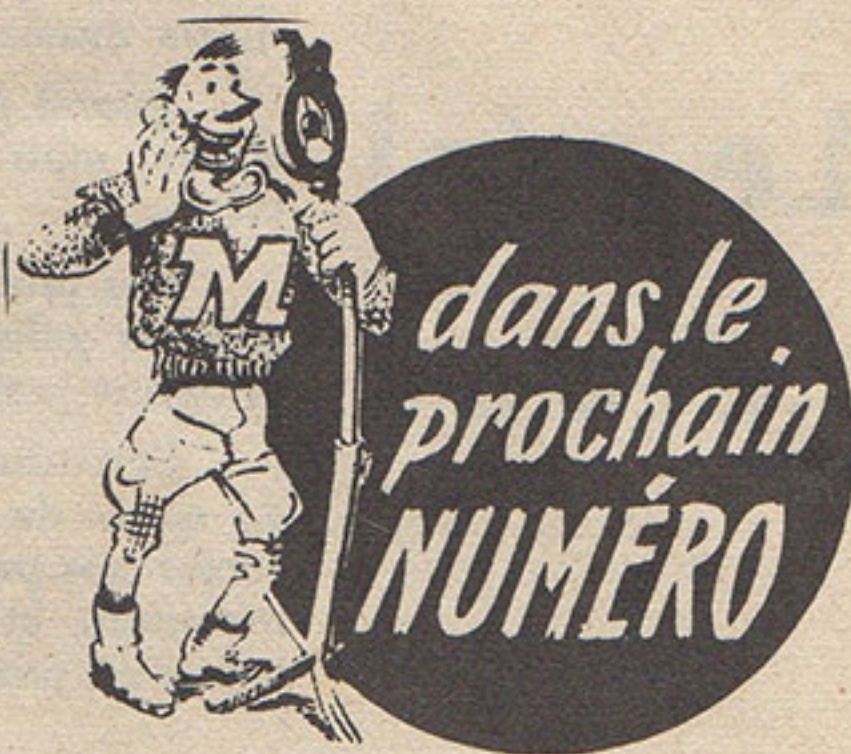
Voici en pourcentage les principales causes d'arrêt involontaire!

Accus, éclairage, allumage, bougies	21,76
Crevaisons	13,96
Moteur (pannes imprécisées).....	10,09
Embrayage.....	9,43
Chaînes	7,33
Boîtes de vitesses.....	7,11
Cylindres et pistons	6,50
Soupapes	4,15
Accidents.....	3,83
Carburant.....	3,71

Les pannes d'essence comptent encore pour 2,17 %! Ruptures de cadre ne comptent que pour 0,40 %.

On voit que l'allumage est toujours le grand fautif, par contre la carburation est sans histoires.

Si ces chiffres vous font peur, n'oubliez pas que des milliers de motocyclistes ont circulé sans utiliser involontairement les services de la R.A.C.



ESSAI DE LA 250 ADLER

M^{lle} Claude Pierre, élue triomphalement Miss Scooter 1954.



Foire de Lille.

La Foire internationale de Lille aura lieu, cette année, du 1^{er} au 16 mai. C'est une importante manifestation dans un cadre imposant. Cette exposition qui compte trois mille cinq cents exposants attire des visiteurs de tous pays.

La participation du motocycle sera particulièrement importante.

Triumph en Australie.

D'après un communiqué de presse anglais, les motos Triumph seraient appelées à remplacer en Australie, pour la police, les motos américaines jusqu'alors utilisées. Trente Speed Twins et quarante Thunderbirds auraient ainsi été commandées au distributeur Triumph à Sydney.

Scooter et Police.

Les militaires de la gendarmerie française sont autorisés à faire usage de leur vélomoteur personnel pour les besoins des services dans certaines conditions fixées par certaines circulaires administratives; mais les mêmes circulaires, ou d'autres de même origine, leur interdisent pour les mêmes besoins du Service, de se servir de leur scooter, s'ils en ont un.

Pourquoi?

Serait-ce que nonobstant le prestige de l'uniforme le véhicule incriminé serait incompatible avec la dignité de la fonction?

Ce serait en tout cas un point de vue administratif exclusivement français puisque dans les Pays-Bas et en Angleterre même où le scooter n'est pas encore tellement répandu, il a été adopté par certains services de police; d'après les photos publiées, on ne voit vraiment pas ce que cet équipage (cavalier et monture), peut avoir de choquant, bien au contraire.

Foire aux occasions.

La deuxième Foire aux occasions de Maubourguet, station climatique sise dans la plaine de Tarbes, sur la Nationale Pyrénées-Paris, aura lieu les 25, 26 et 27 avril.

Présentation N.S.U.

La diffusion industrielle française qui, sur notre territoire, distribue la marque N.S.U. nous a présenté le 19 mars un modèle de 98 cm³ dont le moteur fabriqué en France, sous licence, est installé dans un cadre également français. Cette machine dont les organes moteurs sont enclos sous un capot s'inscrit dans la catégorie intermédiaire entre le cyclomoteur et le vélomoteur. Nous allons en recevoir un exemplaire pour essai et présentation détaillée.

Grande usine pour petite machine.

On termine en ce moment à Châtillon-sous-Bagneux l'installation de vastes ateliers pour le montage du scooter Paloma que nous venons de présenter.

Dès que les travaux seront terminés et que la chaîne de montage sera en pleine action, nous en ferons ici un compte rendu de visite.

Remarquons en passant que Châtillon possède maintenant deux usines de scooters, Bernardet et Paloma, qui ne se font d'ailleurs pas concurrence n'étant pas de même cylindrée.

Cinquantenaire.

Profitant de la prochaine foire de Lyon, la marque Radior célébrera ses cinquante ans d'activité. Cette maison s'est très bien développée ces temps derniers ayant considérablement agrandi ses ateliers. La sortie définitive de la 250 cm³, deux cylindres deux temps, correspondant à ce cinquantenaire, démontre la vitalité de Radior. Nous aurons également à parler bientôt du vélomoteur Radior équipé du 98 cm³ N.S.U. fabriqué sous licence dans l'usine de Bourg.

Compliments aux animateurs et longue vie pour eux et leur firme active.

Une nouvelle béquille latérale.

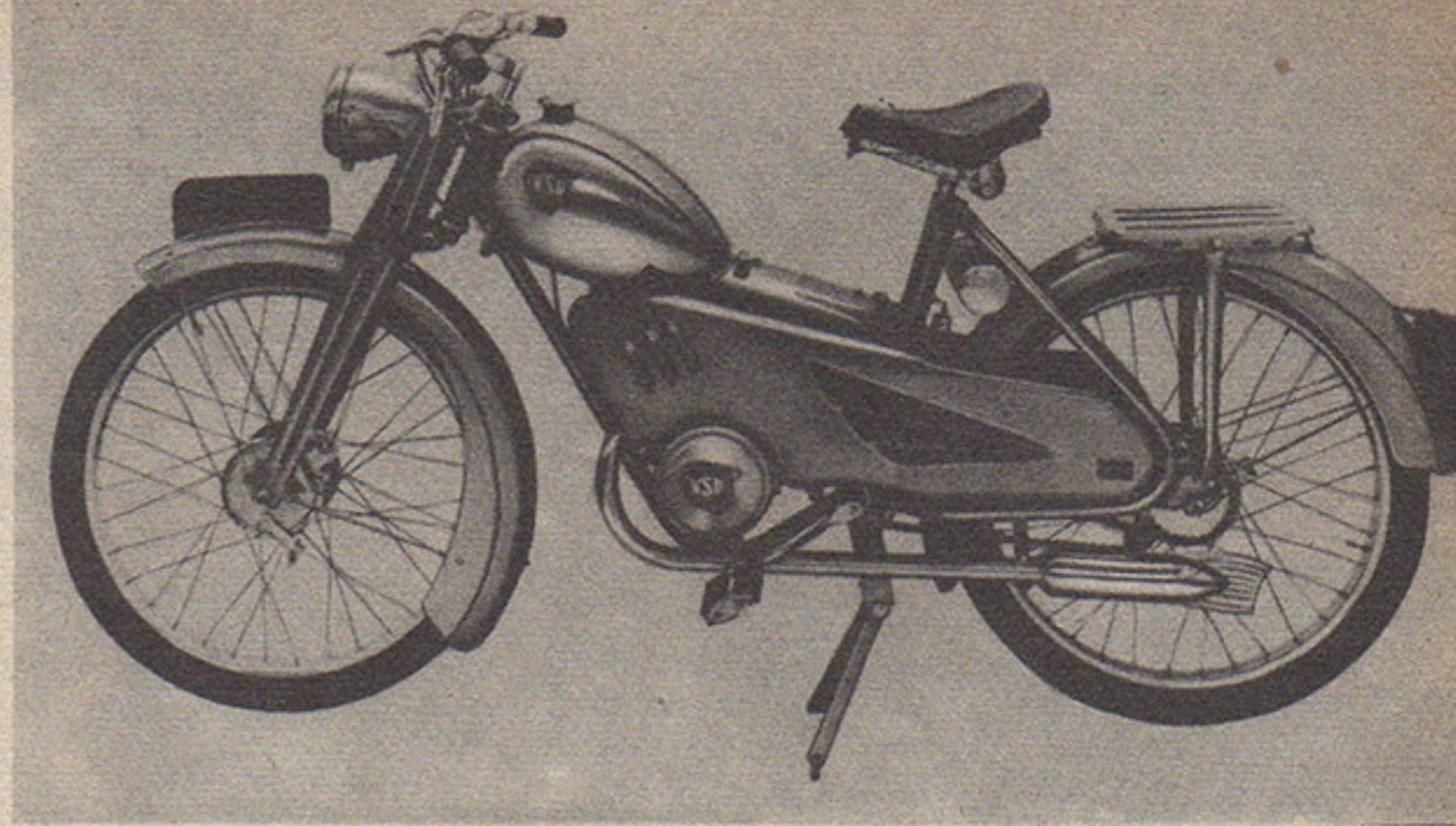
L'Accessoire motocycliste, déjà connu par ses poignées Magura, ses pare-chocs et ses béquilles latérales, va lancer prochainement un nouveau modèle, inspiré de ces dernières, mais qui aura la particularité d'être adaptable à tous les pare-chocs existants.

Naturellement, l'Eka-Duo qui constitue un pare-choc avec béquille latérale incorporée subsiste comme la béquille également latérale qui se monte sur les tubes de fourche arrière.

Tuyauterie souple pour Lambretta.

Le fabricant des tuyaux souples, bien connu du monde motocycliste, vient de réaliser un modèle en flexible tressé, spécialement étudié pour le Lambretta dont le carburateur et le robinet ne comportent pas d'embouts filetés.

Le 98 cm³ N.S.U. Quickly construit sous licence par les établissements Radior. Malgré la puissance du moteur deux vitesses, les pédales ont été conservées. Du compte rendu d'essai effectué par l'Organisme allemand spécialisé, il ressort que les performances du modèle français valent largement celles du modèle allemand.



Cette tubulure en caoutchouc synthétique gainé d'une tresse métallique comporte à chaque extrémité un raccord particulier qui s'emmanche sur les embouts du carburateur et du robinet et, par simple serrage à la main, assure à toute la canalisation une étanchéité absolue et constante. Ceux qui ont à se plaindre des tubes en synthétique dit nylon, apprécieront cette nouveauté pour sa propreté et son étanchéité durables, pour sa résistance à l'usure et sa sécurité.

Starlett se distingue.

Pour sa première apparition en public, la jeune et élégante Starlett s'est signalée à l'attention des sportifs. Participant au deuxième trial de Charleville, elle a remporté la dixième place au classement général, devançant des motos de plus forte cylindrée, malgré sa cylindrée de 100 cm³.

Cette machine était pilotée par un agent de Monet-Goyon, M. Malicet de Flize.

DEUXIÈME RALLYE PARIS-LA BERNERIE-PARIS

Ce grand rallye d'endurance et de régularité est organisé par la section Moto de l'U.S. Métro sous le patronage de *Motocycles*, la *Nouvelle République* et la *Résistance de Nantes*.

Son parcours tracé sur l'Ouest de la France avec Malakoff comme point de départ et d'arrivée comporte 1 019 km à courir à moyenne imposée en deux étapes. Motos, side-cars et cyclomoteurs sont admis.

Première étape. — Elle totalisera 515 km. Les départs commenceront le 30 avril à 21 heures pour les cyclomoteurs et le 1^{er} mai de 5 h 30 à 7 heures pour les motos et sides. Le parcours passe par Versailles, Dreux, Verneuil, Laigle, Alençon, Mayenne, où dans la forêt aura lieu, sur 17 km, la première épreuve de départage, à moyenne imposée, 45 km pour les motos, 25 km pour les cyclos; là, les coureurs de cross et trials seront favorisés par la mauvaise qualité du sol.

Après cette délicate traversée de la forêt, les concurrents rejoindront Vitry, Rennes, Nantes, Pornic et, enfin, La Bernerie où ils seront accueillis dans le grand Hôtel de l'Océan propriété du Comité d'Entreprise de la R.A.T.P. Ils pourront se reposer, un banquet offert par la société réunira municipalité, concurrents, organisateurs; c'est d'ailleurs la seule épreuve motocycliste en France où les participants soient pris en charge par un club.

Deuxième étape. — La deuxième étape totalisera 504 km. Le départ sera donné le dimanche 2 mai entre 6 heures et 8 heures du matin à La Bernerie, par Nantes-Cholet où aura lieu la deuxième épreuve de départage (place Travot), une épreuve d'accélération et maniabilité freinage.

Angers, Saumur, Tours puis Vouvray. Un nouvel arrêt avec neutralisation où aura lieu une épreuve d'accélération freinage. Nouvelle réception dans la cave du Syndicat de défense de Vins de Vouvray pour que les pilotes aient le temps de déguster le fameux Vouvray. Bravo la municipalité sportive!

Enfin, Blois, Orléans, Etampes et c'est l'arrivée à Malakoff, dimanche 2 mai vers 17 heures.

Il est à noter que le départ et l'arrivée auront lieu au cours de deux rencontres de moto-ball dont une nocturne, et un match de championnat de France.

Les trois épreuves de la forêt de Mayenne, Cholet et Vouvray, serviront aux départages des ex-aequo qui auront terminé à Malakoff sans pénalisation.

Les prix : Trente prix : de 15 000 fr au premier à 2 000 fr par groupe, soit au total 200 000 fr de prix en espèces, récompenseront des concurrents. A cela viennent s'ajouter, coupes, œuvres d'art, plaquettes, etc.

Les Clubs se disputeront cinq coupes offertes par *Motocycles*, la *Nouvelle République*, Bouillot Renault, etc.

Les groupes :

Groupe vert : side-cars jusqu'à 350 et moto jusqu'à 175 : 50 km de moyenne.

Groupe bleu : side-cars de 350 à 500 et motos de 176 à 250 : 55 km de moyenne.

Groupe blanc : side-cars de 501 à 750 et motos de 251 à 350 : 58 km de moyenne.

Groupe rouge : side-cars de 751 à 1 200 et motos de 351 à 1 000 : 60 km de moyenne.

Groupe jaune : cyclomoteurs égaux ou inférieurs à 50 cm³ : 30 km de moyenne.

Pour tous renseignements s'adresser à : Jean Havel, 160, avenue Victor-Hugo, Clamart (Seine).

Les engagements seront clos le 24 avril à minuit; ils sont reçus par M. Hérault, 11, rue Marcelin-Berthelot, Vanves.

..

Notons que l'U.S.M.T. organise le 25 avril le 2^e tour des Coupes de Paris de Moto-ball, avec les équipes de Drancy et Saint-Denis, sur le terrain de la Croix-de-Berny.

Le 30 avril en nocturne, rencontre U.S. Métro-M.B.C. Paris, et le 2 mai, match de Championnat U.S. Métro-Le Havre, sur le terrain de Malakoff, à l'occasion du départ et arrivée de Paris-La Bernerie.

Journalistes et techniciens se sont souvent trouvés d'accord pour déplorer les difficultés éprouvées par certaines écuries officielles pour renouveler leurs effectifs.

Il semble que cette question soit en voie de résolution prochaine, à la vue de ces quelques photos.

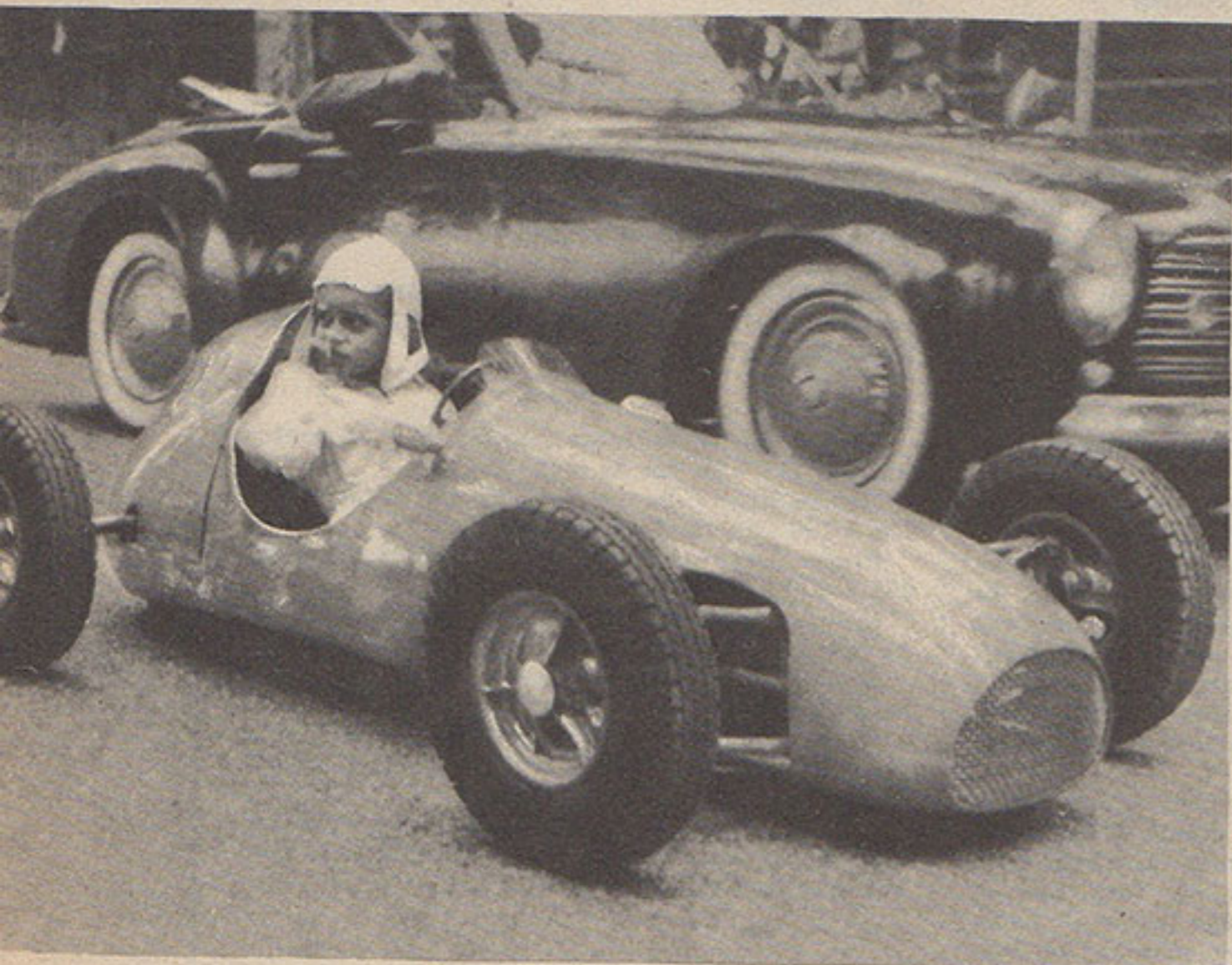
Place aux jeunes



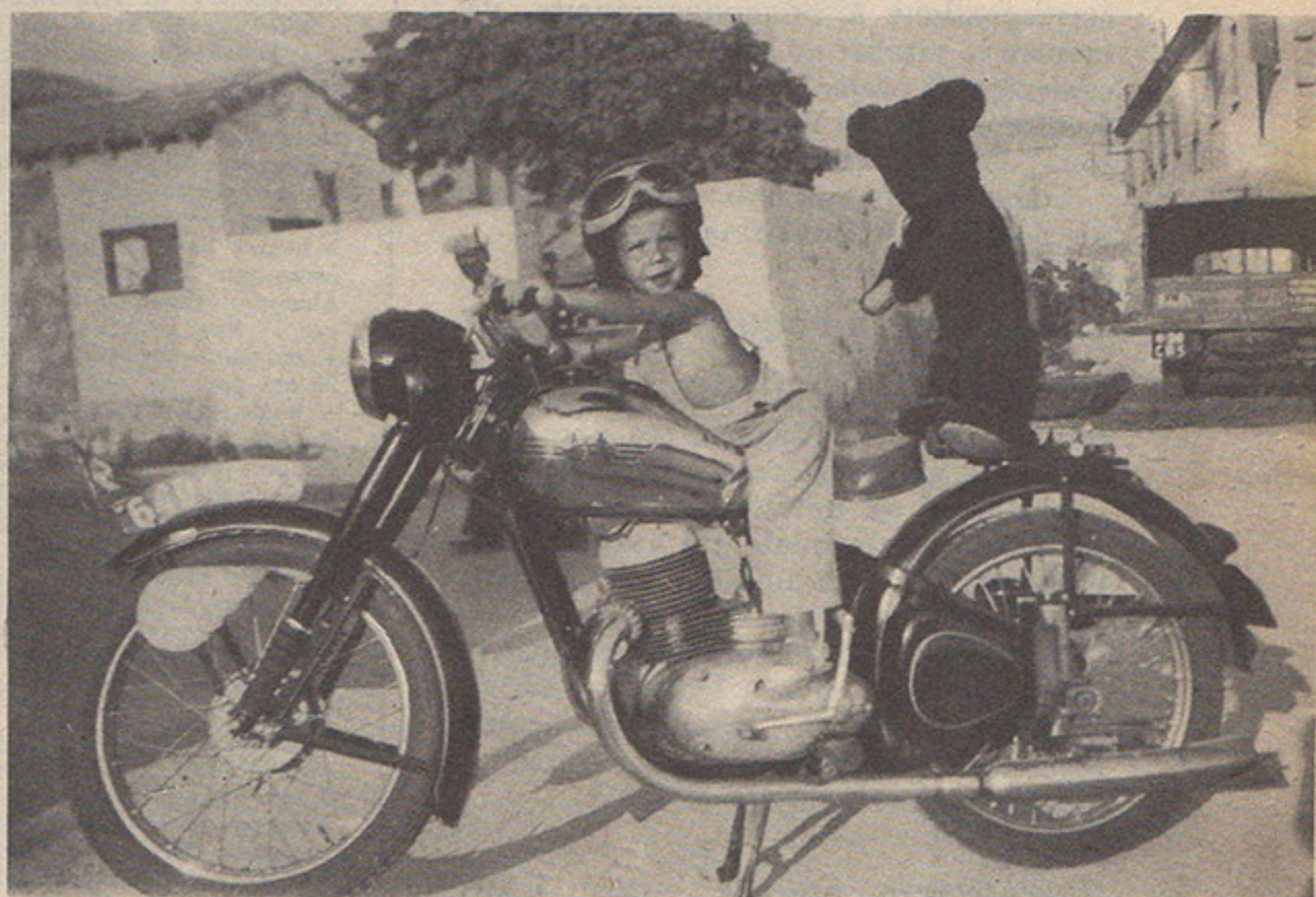
Max Dulouard, huit ans, fils du coureur agenais bien connu, vire comme un « inter ».



Viaene fils, dont le père est agent Motobécane à Montargis, pose gentiment pour notre reporter.



Le sexe faible n'est pas davantage en retard ! Marie-France Narbonne essaye sur le circuit d'Agen son racer 49 cm³. Elle n'a que deux ans et onze mois, mais déjà une assurance de champion.

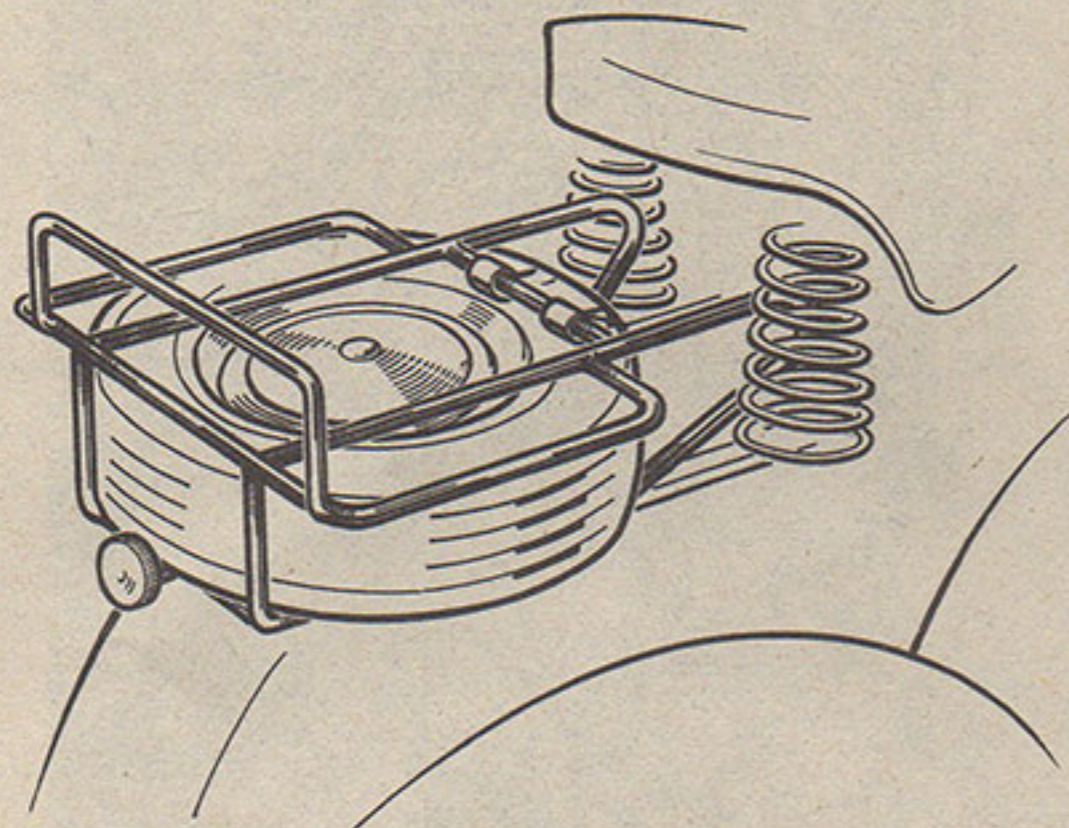


Quant à celui-ci, il préfère les joies du tourisme, en compagnie d'un débonnaire passager.

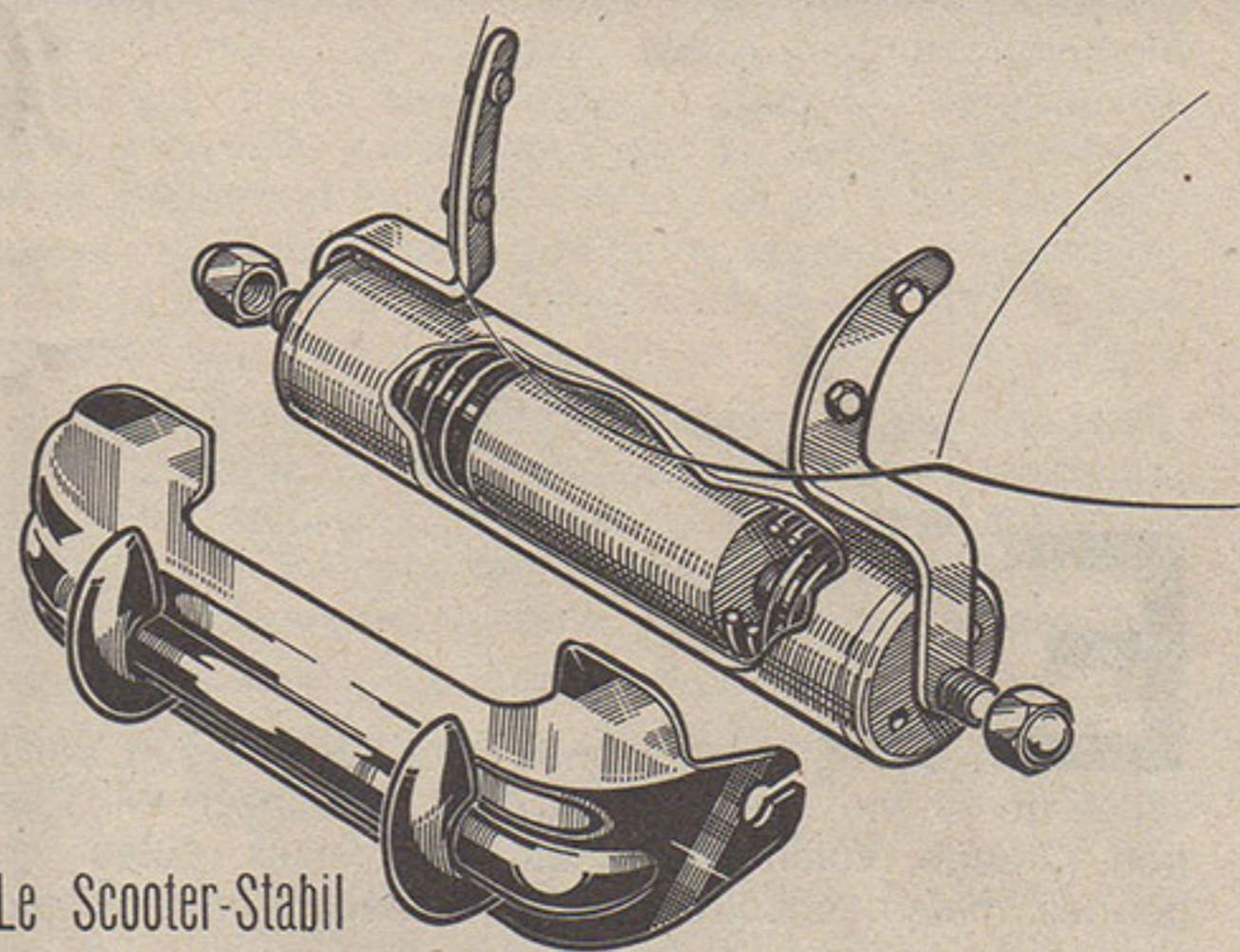
VU POUR VOUS

Porte-bagages Kiprim

Les Etablissements Heurtier ont prévu plusieurs types de porte-bagages avec emplacement de roue de secours pour les scooters. Le modèle ci-dessus est destiné à la Vespa.



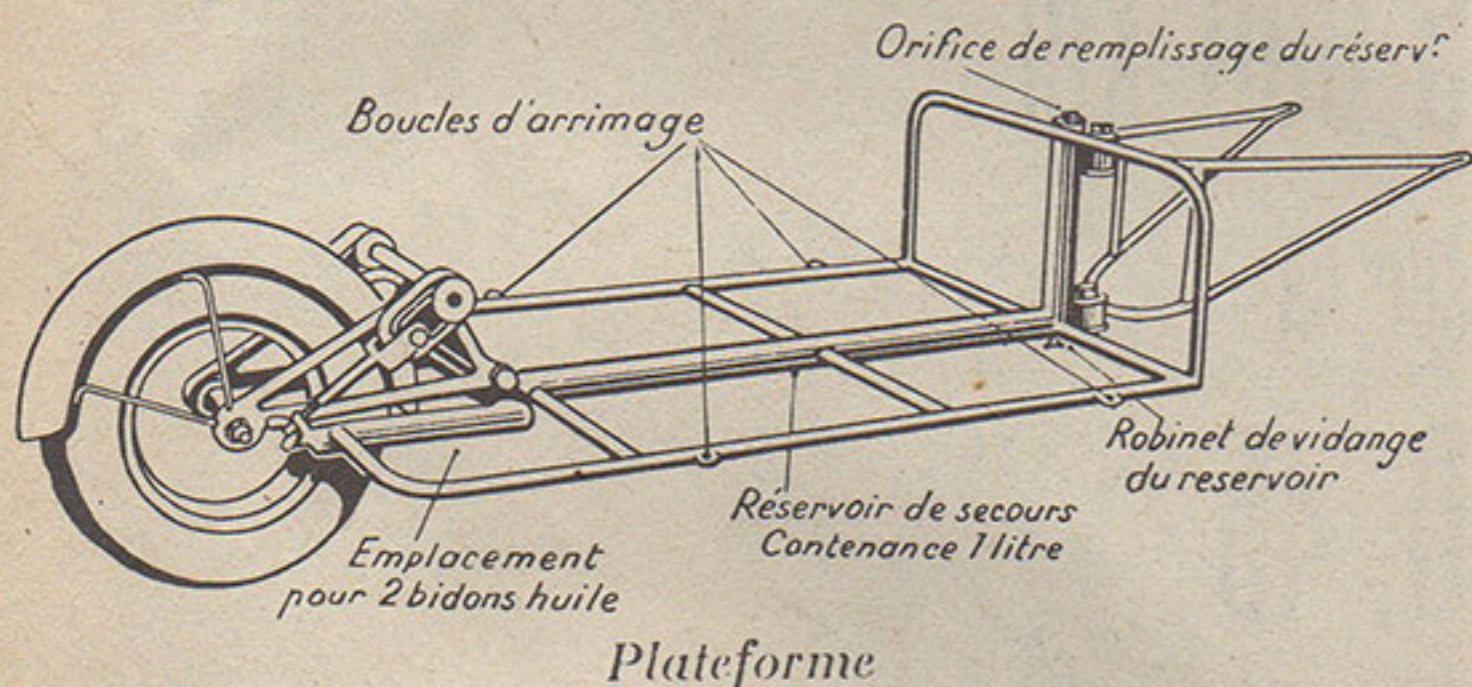
VU POUR VOUS



Le Scooter-Stabil

Réalisé par les Etablissements Stabilex, fabricants de stabilisateurs pour autos, celui-ci, prévu plus spécialement pour les scooters, est présenté comme un dispositif stabilisateur (son nom l'indique), et antidérapant.

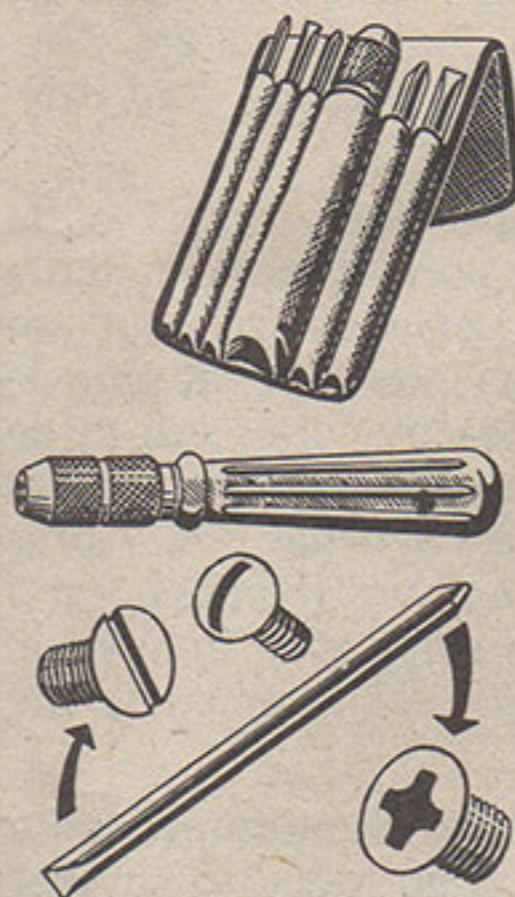
Il se compose d'un tube étanche dans lequel coulisse, sur un axe, une masse réactionnelle, combinée avec des ressorts amortisseurs, le tout largement lubrifié; on compte sur l'inertie des masses, pour maintenir en ligne la machine, dans les virages les brutaux coups de frein et le dérapage sur sol glissant. Nous avons demandé un essai.



Remorque Ruby

Voici schématiquement reproduit le châssis de la remorque Ruby. On remarquera que sur ce modèle sont prévus des emplacements pour deux bidons d'huile et un réservoir d'essence de 1 litre, avec robinet de vidange, sage précaution pour touristes et campeurs.

La trousse Multilam



Cette trousse comble une lacune dans l'outillage à main; la multiplicité des types de vis rend impossible un tournevis à lame standard et oblige à une trousse complète et coûteuse.

Le Multilam, fabriqué par la F.O.P. se compose d'un manche plastique, terminé par une pince à quatre mors, pouvant fixer solidement des lames cruciformes correspondant par leurs deux extrémités à toutes les têtes de vis, le tout contenu dans une trousse solide. Cette trousse existe en deux modèles, trois et cinq lames à double usage, qui donnent ainsi six ou dix combinaisons.

Le régulateur d'éclairage

Le LIMITVOLT est un régulateur d'éclairage qui, intercalé dans un circuit d'allumage, évite le claquage des ampoules soumises à de constantes variations de voltage. Le LIMITVOLT permet donc de lancer le moteur sans risque de griller les ampoules et de rouler, de nuit, à vive allure, sans craindre le « trou noir » subit.

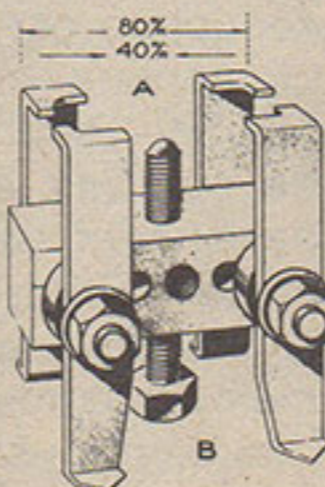


Arrache-volant R.I.G.

L'extraction des volants magnétiques est souvent difficile et oblige à des efforts longs et importants ou à l'emploi d'outils inadaptés qui ont toujours pour effet d'abîmer, voire même de détruire la pièce à extraire.

L'ARRACHE-VOLANTS R.I.G., dont toutes les pièces de traction ou de pression sont en acier traité spécialement, rend cette opération facile et rapide et permet l'extraction de tous les volants magnétiques usuels tels que : FRANCE, SAFI, NOVI, A.B.G., etc., ainsi que des moyeux, engrenages mécaniques, d'alésages coniques et clavets.

Il est livré avec un jeu de griffes et un jeu de goujons 8 x 100 et 8 x 125, ce qui permet toutes les combinaisons.

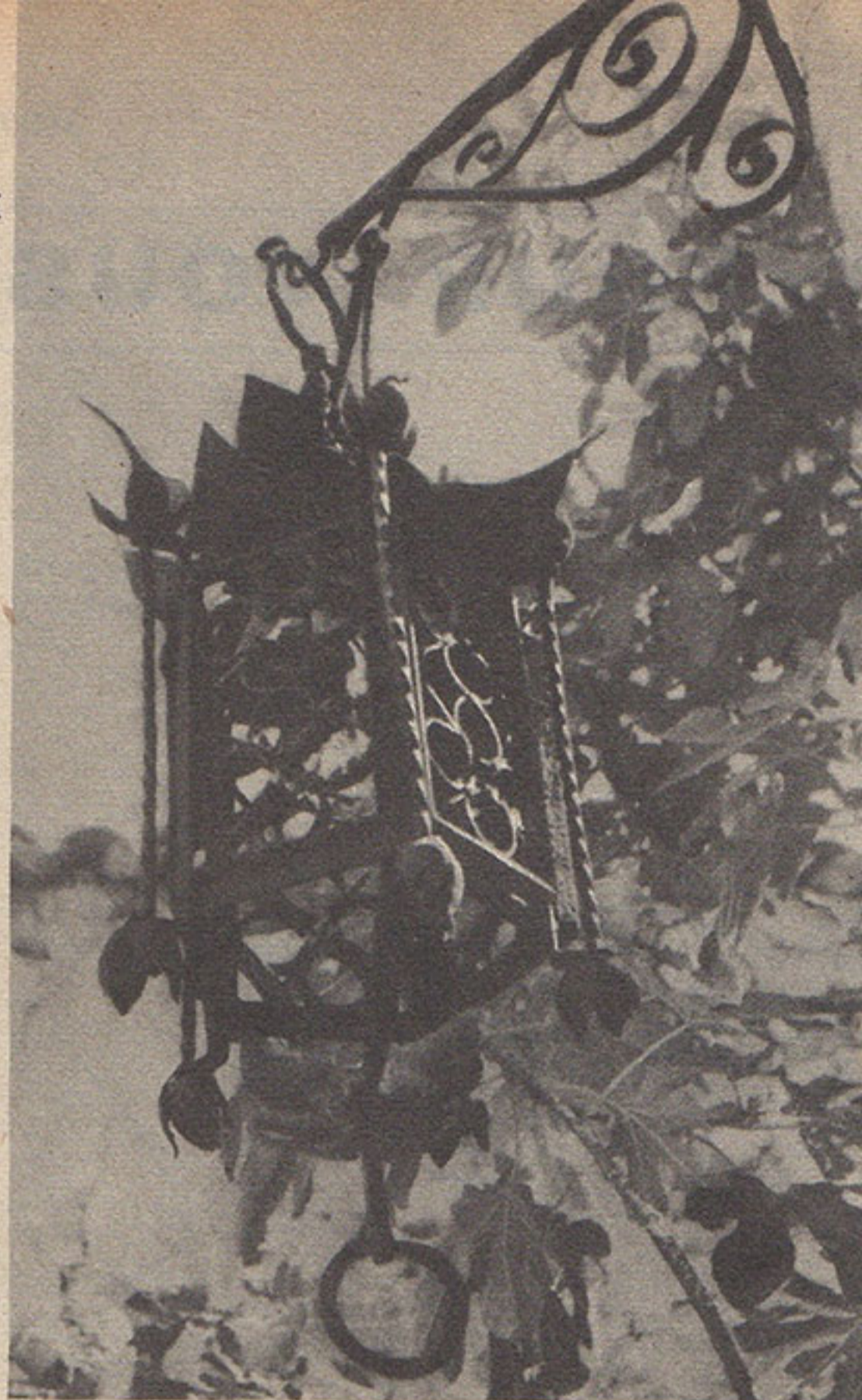


ENSUITE étape Lyon-la côte Saint-Aygulf, par la vallée du Rhône. Visite du barrage de Donzère-Mondragon, Orange, Valence, Aix, etc. Toutes les routes sont bonnes, mais beaucoup trop fréquentées à mon gré.

Et c'est le mirage de la côte. Quel changement... Le soleil brûlant incite à la paresse et à la baignade; le moteur assoiffé use pourtant un peu plus que d'habitude (3 l) mais continue ses bons services, me tirant toujours. Je passe par Sainte-Maxime, Fréjus, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice. Arrêt à l'auberge de Nice. Il y a incontestablement d'énormes différences entre les auberges étrangères et les nôtres. Pour 115 fr par nuit, ce qui est énorme pour moi, on a droit à Nice à une paille dans un immense dortoir sale. Pas de garage pour ma machine, mais on le paye. Le château où est l'Auberge de Jeunesse est en ruines. Les lavabos sont extérieurs, mixtes et crasseux... Enfin...

Mais c'est ensuite la promenade des Anglais et la route de la Corniche d'Or. La région échappe à toute description. C'est splendide, et cela aussi vaut un voyage! Arrêt à Cap-d'Ail. Un relais international pour la jeunesse y est aménagé. Des tentes blanches à 5 m de l'eau, une villa magnifique à notre disposition, comment ne pas en profiter malgré le prix de 150 fr par nuit. Après deux jours de promenades aux alentours (Monaco est à moins de 2 km), une seule solution s'impose : trouver un passager payant l'essence! Ce qui est, d'ailleurs, vite réglé.

Nous repartons donc à deux, bagages énormes, sac à dos du copain... la machine pesant au total 315 kg avec les passagers, mais nous avons renvoyé à Reims la remorque chargée de tout le linge sale (en port dû, bien entendu). Je vous assure que je n'étais pas rassuré quant à la longévité du moteur... Mais il est absolument incroyable, et monte toujours tout, mais en première vitesse cette fois. Et la côte est toujours aussi belle. Puis voilà Menton et la frontière. Mais pourquoi s'arrêter? Bien entendu j'ai dû « tirer » sur la nourriture pour continuer. Nous achetons des bons d'essence avec réduction car, l'essence est hors de prix en Italie. Encore avec une 125 cela n'a guère d'importance. Et voici San Remo après avoir dormi à Bordighern. Etant de nouveau à l'étranger, les Auberges de Jeunesse redeviennent de véritables hôtels. L'Ostello dei Flori surplombant Bordighern en est un exemple. Il semble que la Riviera jusqu'à Gênes, n'a pas en général le même charme que notre côté. Visite de Gênes. Le port immense est très particulier, mais surtout le marché aux poissons,



5.000 km

sur un

D. 45

Motobécane

sous les arcades de la vieille ville, le grouillement humain, et les contrastes nés des palais opulents et des rues miséreuses commencent à nous rappeler une Italie paraît-il traditionnelle.

Le vélomoteur semble s'habituer à son énorme charge mais ici cela n'appelle aucun commentaire. Il y a deux catégories de petits engins en Italie. Les véhicules de charge et les engins racés. Les premiers vont du « Mosquito camionnette » à la « moto carrossée en poids lourds » en passant par la « vespa-taxi et le Cucciolo 48 cm³ biplace ». Les seconds se composent d'engins brillants, de 125 cm³ marchant, paraît-il, à 115 km/h, de Motom et

autres, et d'énormes Guzzi, à cylindres horizontaux, tout cela roulant en échappement à peu près libre, à toute allure, se faufilant avec une adresse inouïe au milieu des piétons et des autobus. Mais cela aussi n'est que l'Italie traditionnelle, paraît-il. L'étape suivante, Gênes-La Spezzia-Pise (la Tour)-Florence fut assez dure. Mais la côte, de Gênes à Rappallo est féerique, et l'on est émerveillé en arrivant à Florence. Cette cité du goût nous semble unique. Les curiosités traditionnelles, palais vieux, etc., s'opposent aux petites boutiques d'art installées au bord de l'Arnault et aux orfèvreries des vieux ponts. C'est là que l'on regrette d'être « fauché »... Et ce fut Rome, et il est, je crois, inutile de revenir sur les beautés de la ville éternelle, et le lendemain, Naples.

A Naples nous retrouvons le pullulement humain entrevu à Gênes, mais au centuple. Mais si, chers amis, vous vous rendez un jour à Naples, attention... Une paire de chaussures arrimée au porte-bagages fut enlevée en quelques minutes d'absence, tout comme notre drapeau français (mais point n'est d'ailleurs besoin de s'absenter pour constater, l'âme désespérée, qu'une partie de votre

attirail a disparu... un appareil photographique pendu sur vous, à votre dos, s'envole en un éclair, et vous brandissez alors lamentablement les courroies qui ont été coupées, mais quant à vous, pas le moindre frôlement ne vous a mis en alerte, quant à vous, Mesdemoiselles, serrez bien votre sac sur vous, car les rasoirs sont experts en la matière, et vous vous retrouvez sans papiers, sans passeports et le sac coupé en deux). De plus, les camelots du pays sont vraiment curieux, et il est dur de s'en défaire.

L'excursion traditionnelle à Capri ne m'a pas enchanté. La grotte bleue semble artificielle, ainsi que les couleurs. Rien n'est naturel. L'industrie du pays est le tourisme. Au contraire, Pompeï dans la baie est saisissante, et la baie par elle-même, jusqu'à Sorrento est inoubliable.

Vint ensuite l'étape que je considère comme la plus dure. Presque sans s'arrêter, toujours à deux, nous avons accompli en un jour le trajet Naples-Rome-Rerni-Perugia-Florence. Et le plus gênant fut la présence des scooters. Tandis que chez nous, les conducteurs de ces sympathiques trottinettes ne sont pas mordus par le virus de la compétition, en Italie, ils n'acceptent que très rarement de se laisser doubler. Ce qui devient vite insupportable et dangereux. Notre vitesse de croisière approchant leur vitesse de pointe, on arrive vite à voir rouge et à être encadré de Lambretta, etc., qui vous frôlent, cornent, doublent, tournent, etc., encore bien heureux quand le possesseur d'une Parilla ou autre ne se met pas en tête, à la vue de vos numéros français, de vous faire admirer sa réelle virtuosité.

De Florence à Venise, trajet plutôt monotone. Machine au garage et visite de Venise, ville vraiment séduisante. Les châteaux se reflètent dans l'eau (sale), les petites ruelles, les fameuses gondoles et les « vaporetti » font oublier les quelques vedettes modernes et trop rapides qu'on a cru bon d'y introduire. La place Saint-Marc, la tour, le palais des Doges, le Lion, point n'est besoin d'y revenir. Mais quel décor splendide, le soir, pour l'orchestre excellent qui y donna un concert!

L'étape suivante nous amena à Milan, en passant par les lacs italiens, lac de Garde, Verona, Brescia, lac de Côme, Bergamo et Lugano. Ma petite machine a beaucoup souffert dans cette dure étape, et elle s'est même permis de « serrer ». Heureusement, après vingt minutes, elle est repartie, comme si de rien n'était! Première vitesse à chaque grimpe malheureusement. Il est heureux que mon passager s'arrête à Lugano, ville tout en pentes, avec de vieilles bâtisses originales. Milan, ville laborieuse, ne peut, à mon avis, rivaliser avec les villes du Sud. Seul, cette fois, j'avalais 139 km épouvantablement laids, pour me rendre à Turin, dont l'auberge accueillante me permit de « récupérer ».

Revanche le lendemain, avec une des plus jolies routes que je connaisse, de Turin à Nice. Jusqu'à Cunéo, rien de spécial. Cunéo elle-même est jolie avec ses arcades. Mais, passé cette ville, une route grimpe jusqu'au col de Tende, très dure, permet de découvrir des panoramas peu connus pourtant. Et, en haut du col, avant le tunnel, la frontière italienne. Ce fut la première et la seule frontière où je dus m'arrêter. Lisant sur mon C.P.D. une puissance de 1 ch, 123 cm³, le douanier italien était persuadé que j'avais fait modifier mon moteur en Italie. D'où vérifications des plaques, numéros, cartes, etc.

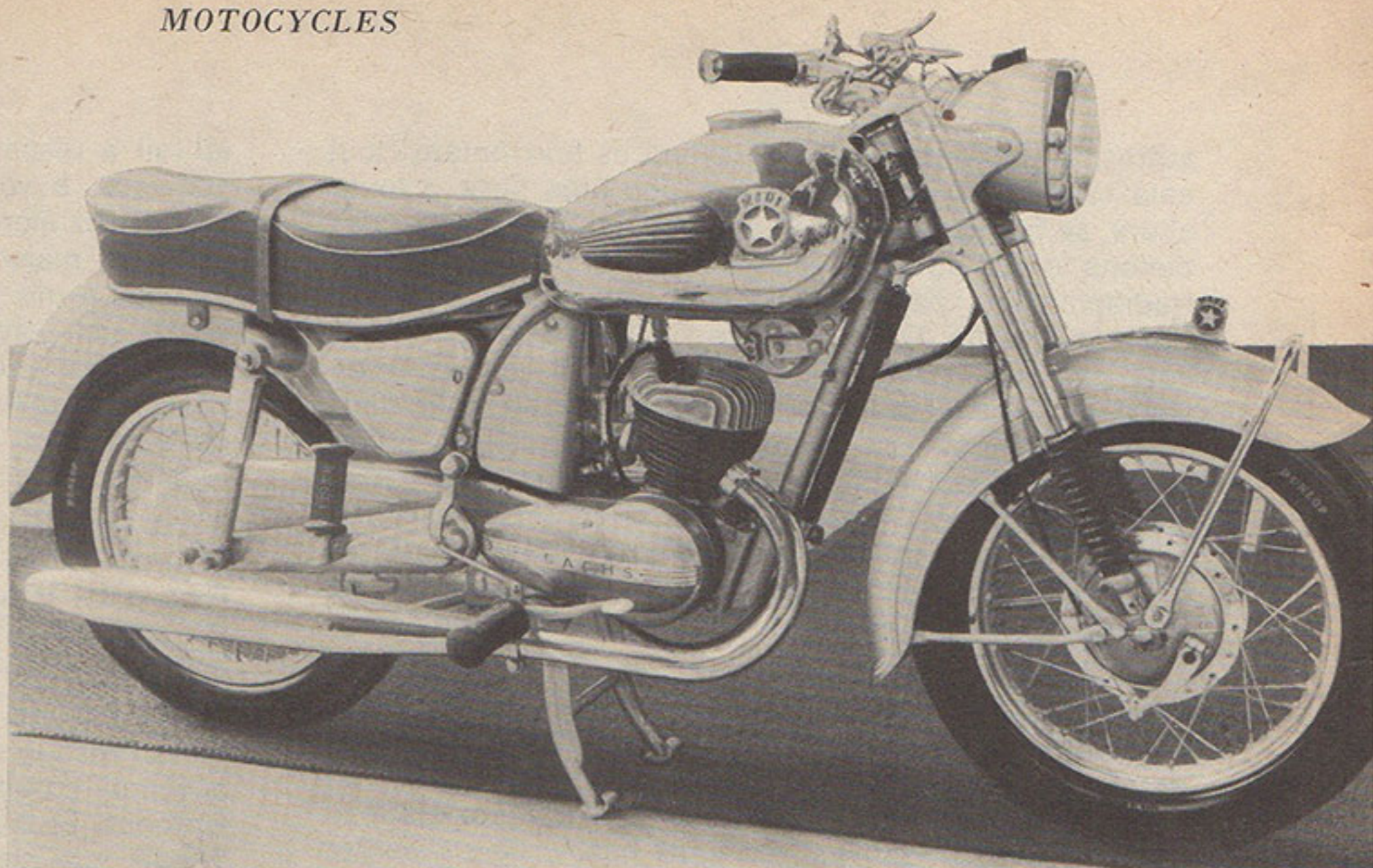
(A suivre.)

COL DE TENDE



SALON DE GENÈVE

La 175 « Mars Stella » équipée du Sachs deux temps :
Roues de 16 pouces,
suspension AR oscillante,
carter de chaîne étanche,
épurateur d'air.

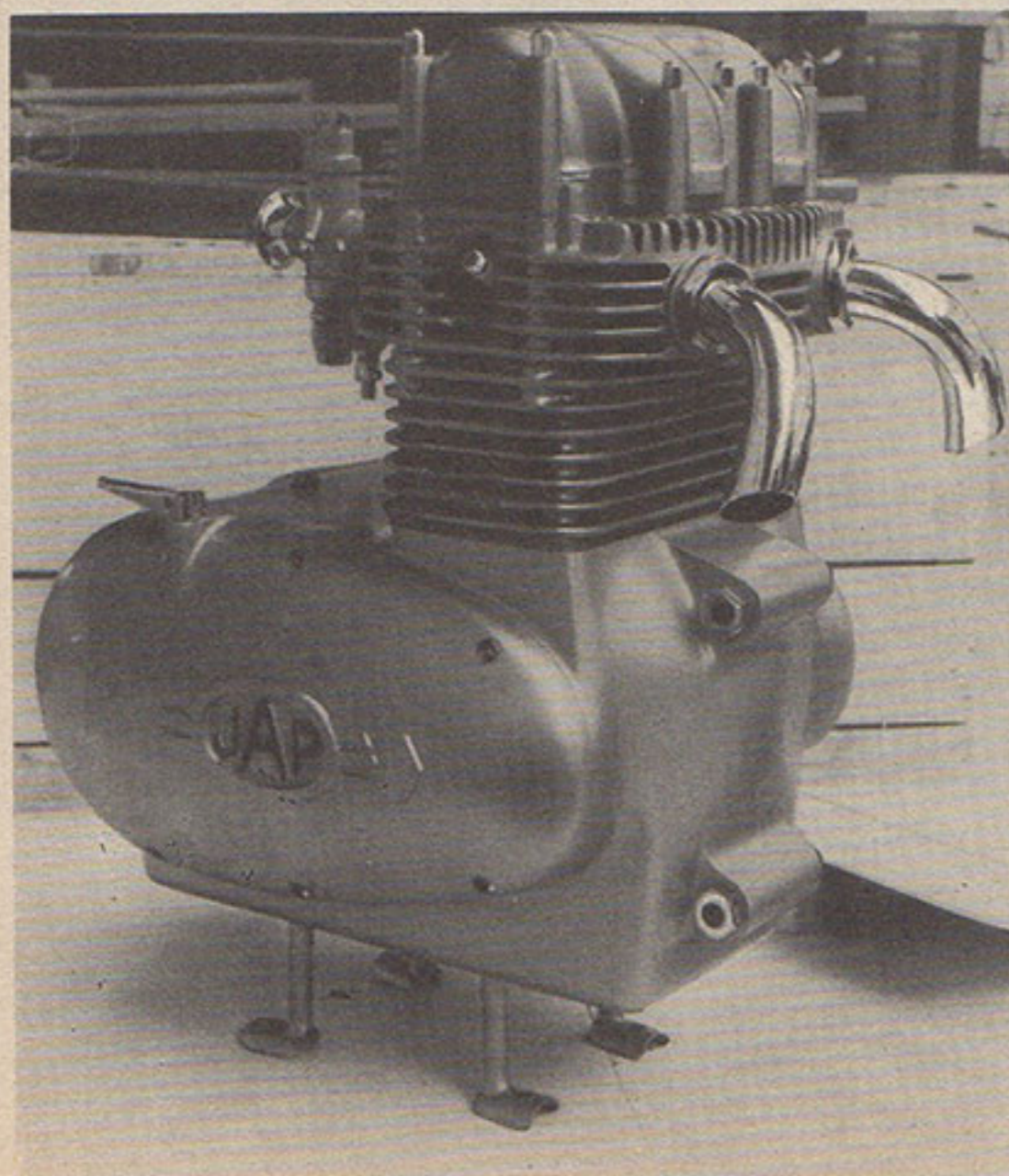
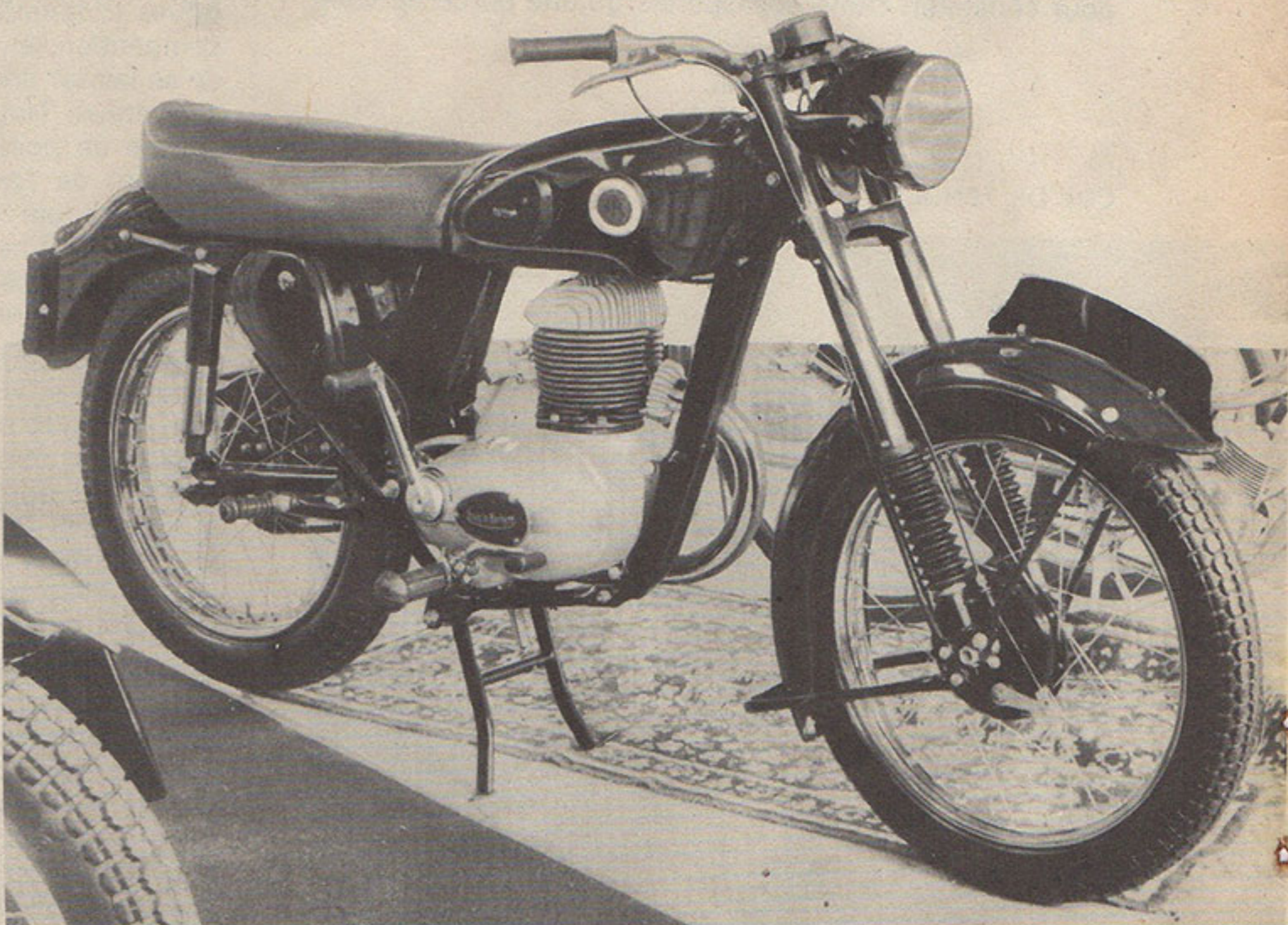


L'intérêt du Salon de Genève est davantage commercial que technique, la Suisse, dans le domaine motocycliste, important plus qu'elle ne construit.

A l'instar du Salon de Bruxelles, l'on assiste à une âpre rivalité entre les importateurs représentant les différentes marques étrangères.

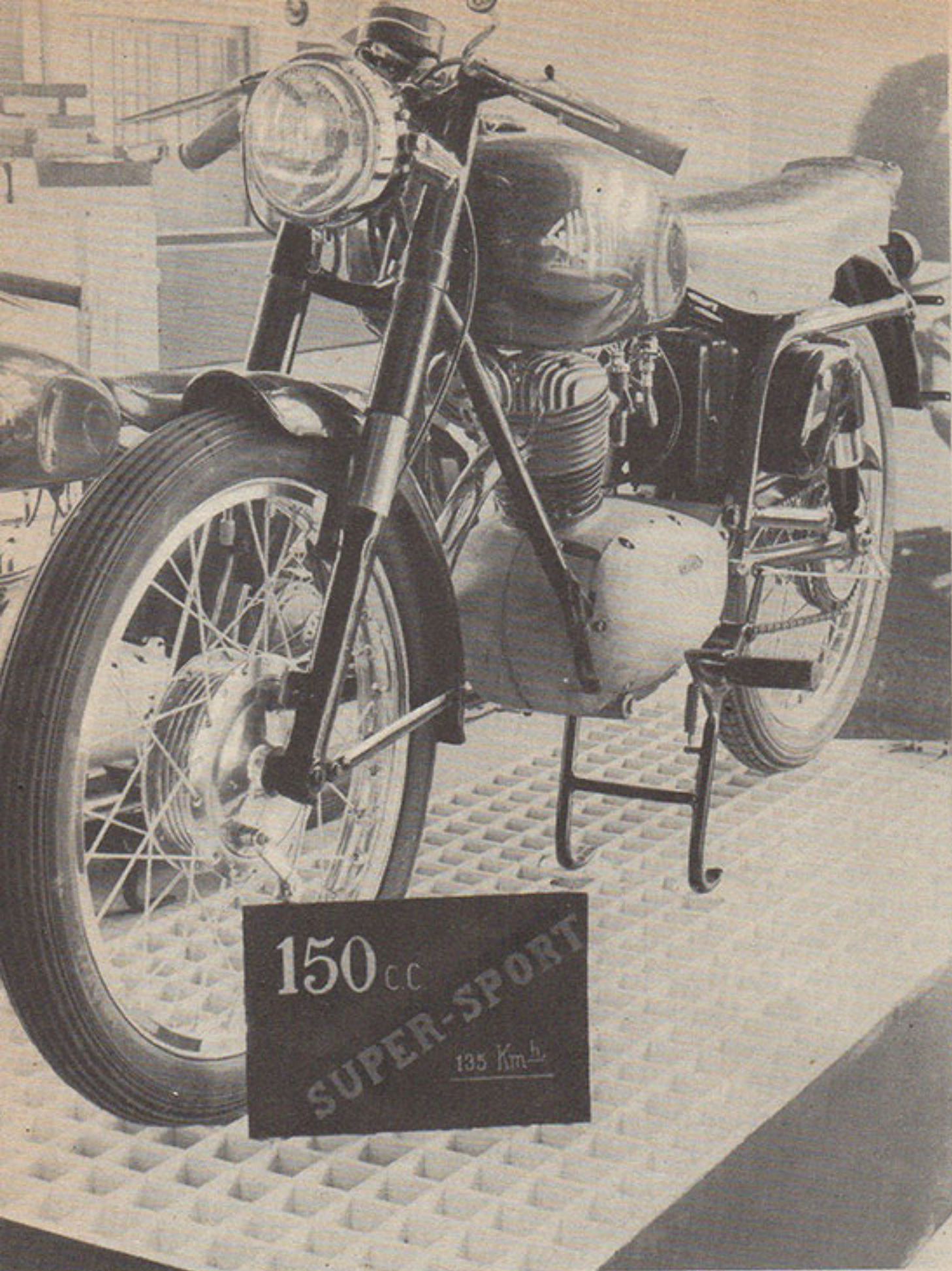
La participation française était effective, et l'on notait entre autre la présence de Motobécane, Terrot, Peugeot, Follis, Mors-Speed, etc.

Les industries allemande, anglaise, italienne, hongroise, tchèque et belge étaient largement représentées.

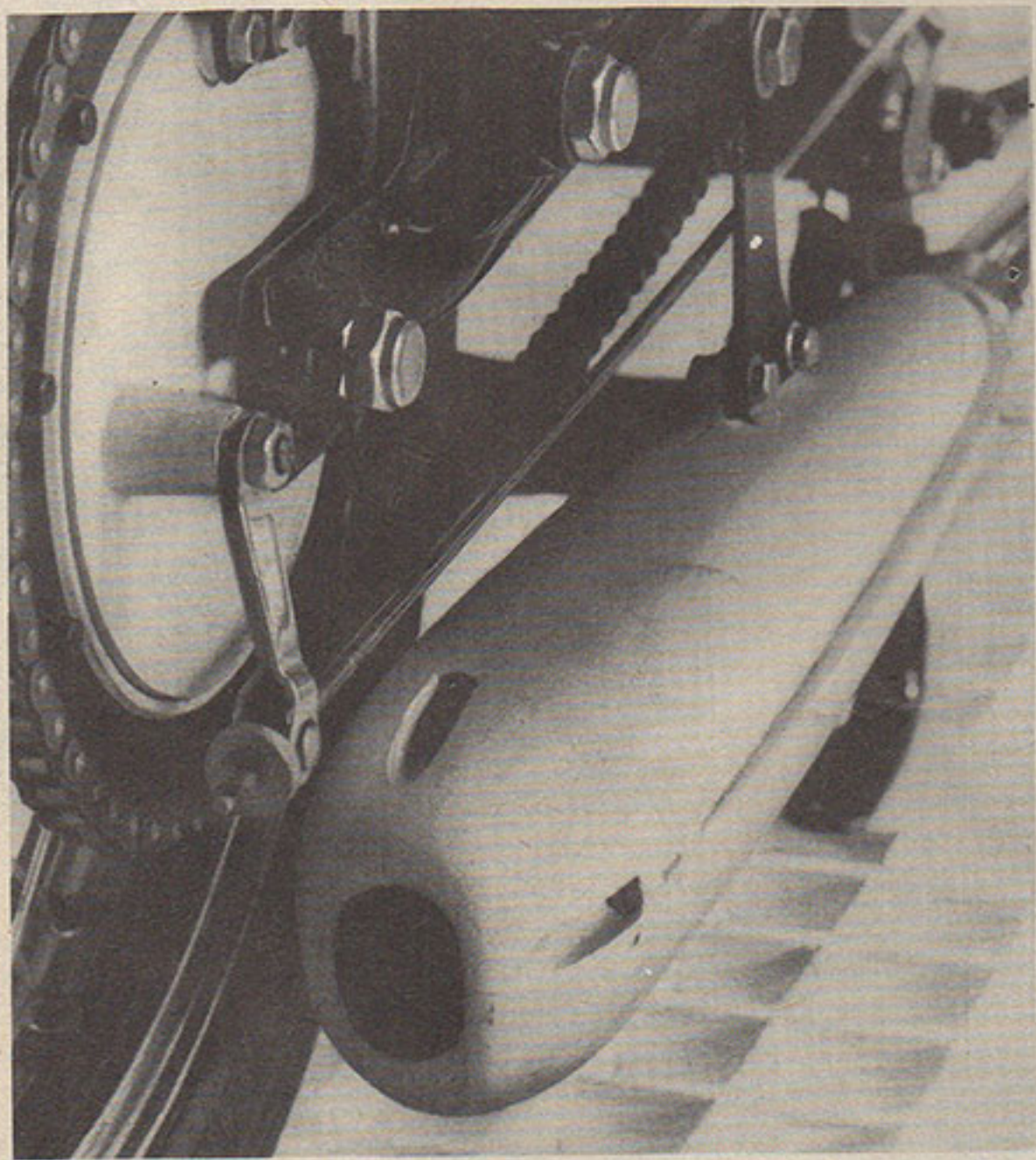


Le bloc moteur twin JAP, réalisé en 250 et 350 cm³.

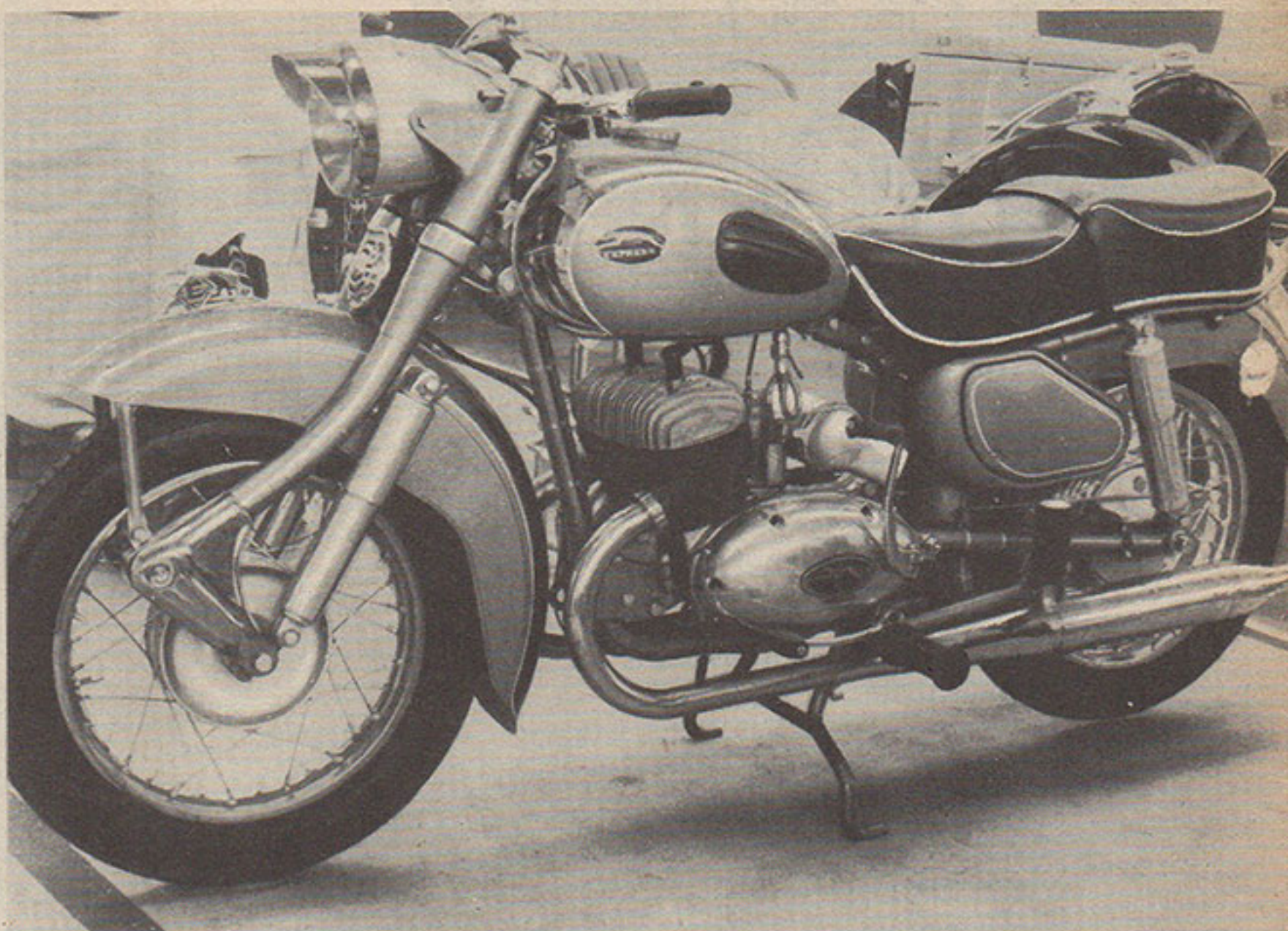
Le 225 Villiers quatre vitesses sur la Francis Barnett britannique. La ligne générale, d'inspiration moderne, change de l'esthétique étriquée à laquelle nous avions habitués les machines anglaises de cette catégorie.



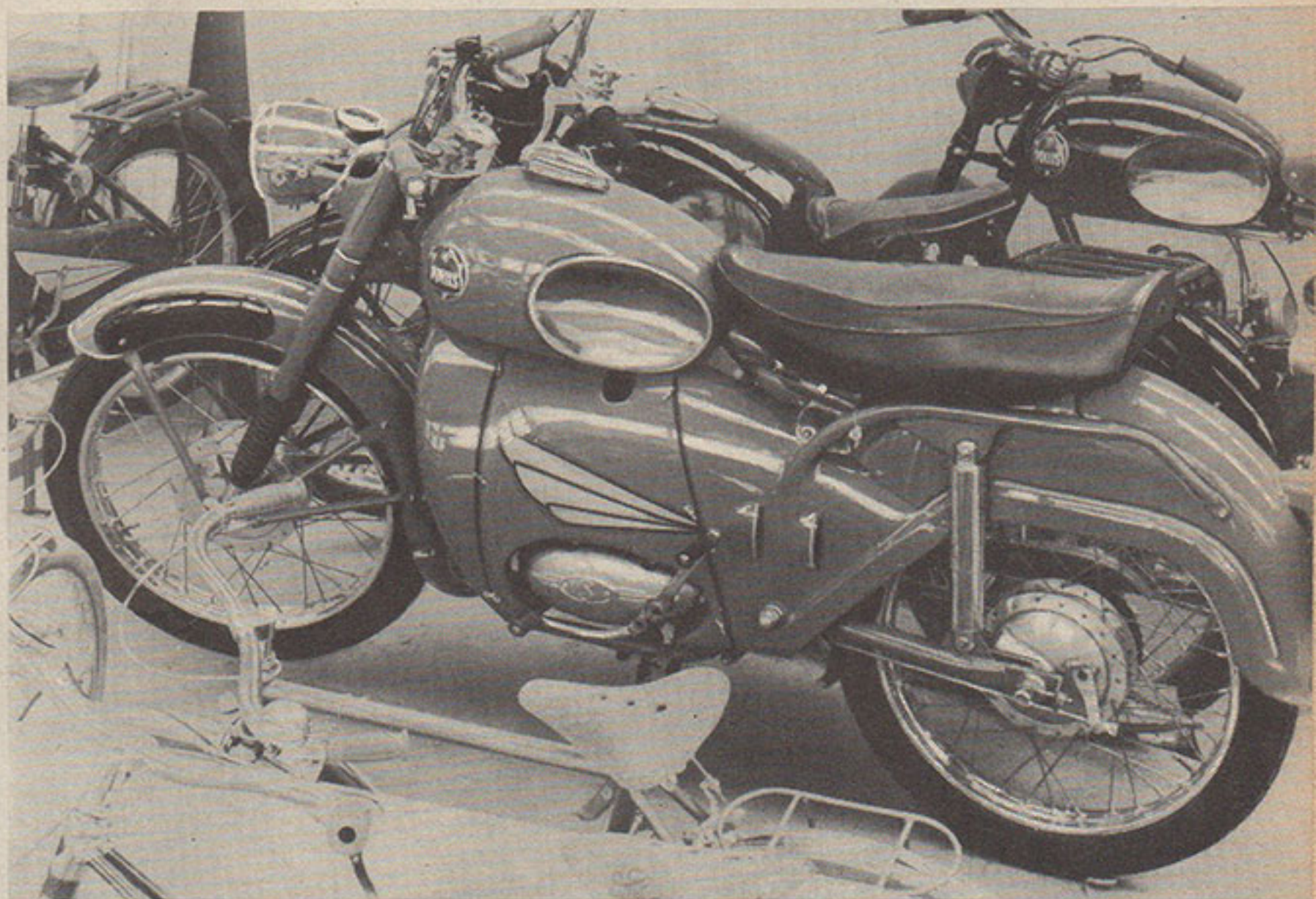
La 150 Gilera super-sport,
donnée pour 150 km/h.



L'efficace silencieux monté sur
les 150 cm³ et 300 cm³ Gilera.



La 250 Express germanique possède une curieuse
fourche à roue tirée. Le moteur est un bicylindre JLO.



Follis
exposait
sa 175 carénée,
déjà vue
au Salon
de Paris.



**AU
BANC
DES
100 KM**

la 500 Velocette M.S.S.



Avec cet essai nous inaugurons, non pas une nouvelle formule, mais plutôt l'extension de celle que nous avons adoptée depuis plus d'un an. En effet, nombreux étaient les lecteurs, qui, bien que satisfaits de nos tests à Montlhéry, nous manifestaient leur inquiétude quant aux possibilités routières de telle ou telle machine.

Par possibilités routières s'entendaient : confort et agrément de conduite sur de longues étapes, consommation à vitesse de croisière, sujétions mécaniques diverses, etc.

Donner satisfaction à des exigences aussi logiques s'imposait, mais le problème était assez complexe, du fait du temps nécessaire pour effectuer un long parcours, et des frais nécessités. Se posait également la question de pouvoir conserver les machines assez longtemps.

Nous devons à la sportivité de M. Sandford, importateur Velocette, d'avoir pu débiter dans cette voie. Une 500 Velocette neuve nous fut confiée le temps nécessaire, à charge de la roder et de la promener sur les routes de France.

Un parcours de 1 000 km fut tracé, dont mes lecteurs trouveront le schéma en page 33

Désormais, toutes les machines essayées subiront ce test de 1 000 km sur route, avant de connaître l'épreuve finale de Montlhéry. Pour les cylindrées inférieures à 250 cm³, un itinéraire réduit est à l'étude comportant autant de difficultés, mais réduisant les étapes de plat, toujours fastidieuses à avaler.

Ce nouveau test routier est effectué en duo, afin de se conformer le plus étroitement possible aux conditions d'utilisation courante.

Nous sommes certains que tous les motocyclistes accueilleront avec plaisir notre innovation, qui fait maintenant de la formule d'essai Motocycles un banc indiscutable, sans rival dans la presse motocycliste spécialisée.



Nous tenons cependant à mettre en garde ceux qui seraient tentés d'établir par la suite des comparaisons entre les moyennes réalisées par des machines de même type. Les moyennes que nous donnerons n'ont rien d'absolu. En effet la réalisation d'une moyenne routière dépend de tellement de facteurs imprévisibles (circonstances atmosphériques, circulation, topographie du terrain, croisements) qu'elle ne peut être calculée à l'avance, mais seulement déterminée à l'arrivée. D'autre part, il est dangereux de vouloir à tout prix rester dans un temps défini au départ, si l'on tient à respecter un tant soit peu le code de la route. De tout ceci il ressort que les moyennes réalisées par des machines de même type ne doivent être comparées qu'avec réserve, d'autant plus que la vitesse de route est laissée à la discrétion du pilote.

Notre banc des 1 000 km a surtout pour but de mettre en évidence la valeur routière d'une motocyclette et les impératifs inhérents à son emploi sous diverses conditions.

LA MACHINE

VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

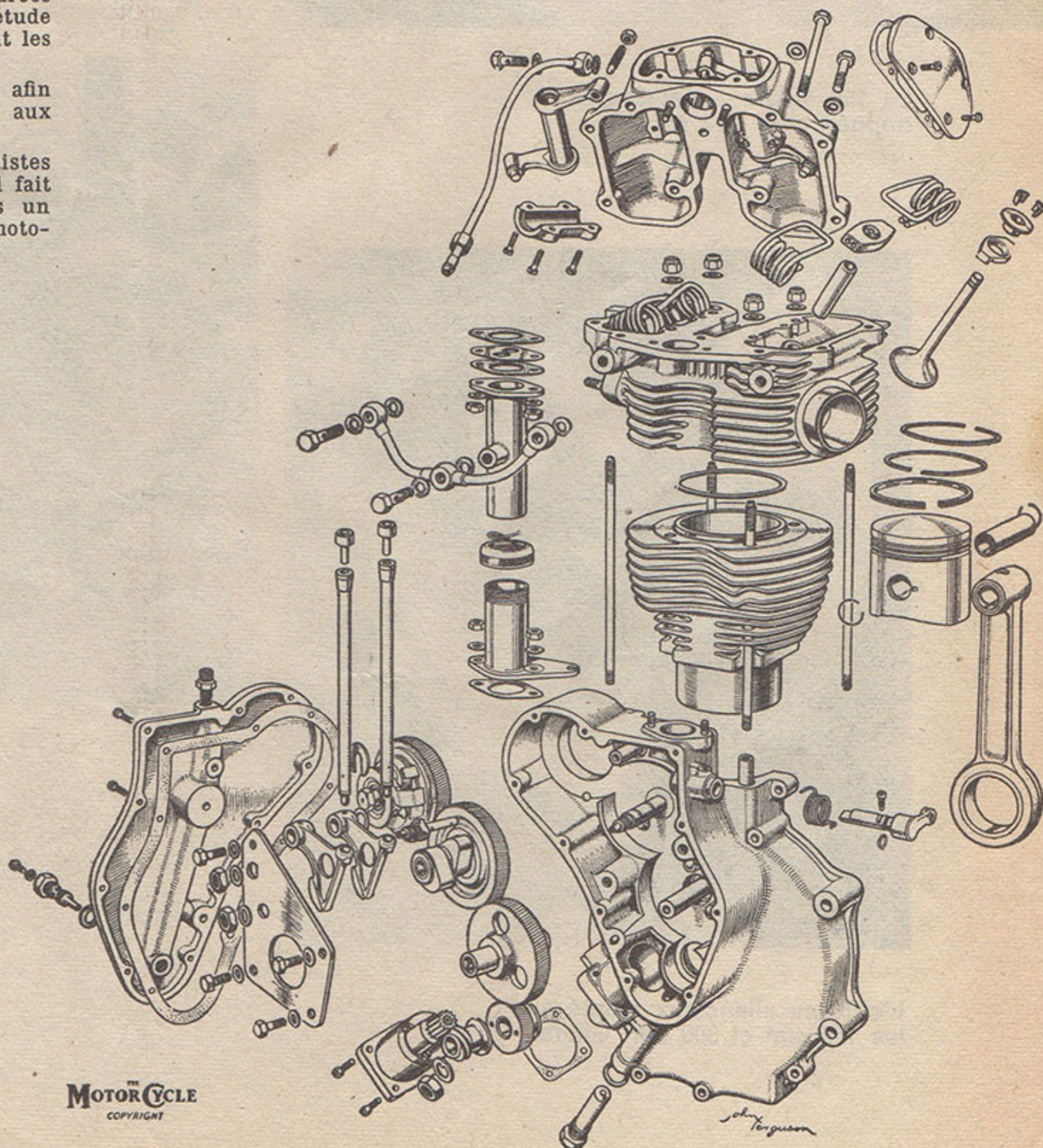
Machine de tourisme de haute valeur mécanique et d'une tenue de route irréprochable.

Vitesse : 128 km/h Prix : 310.000 fr. TAXES COMPRISES

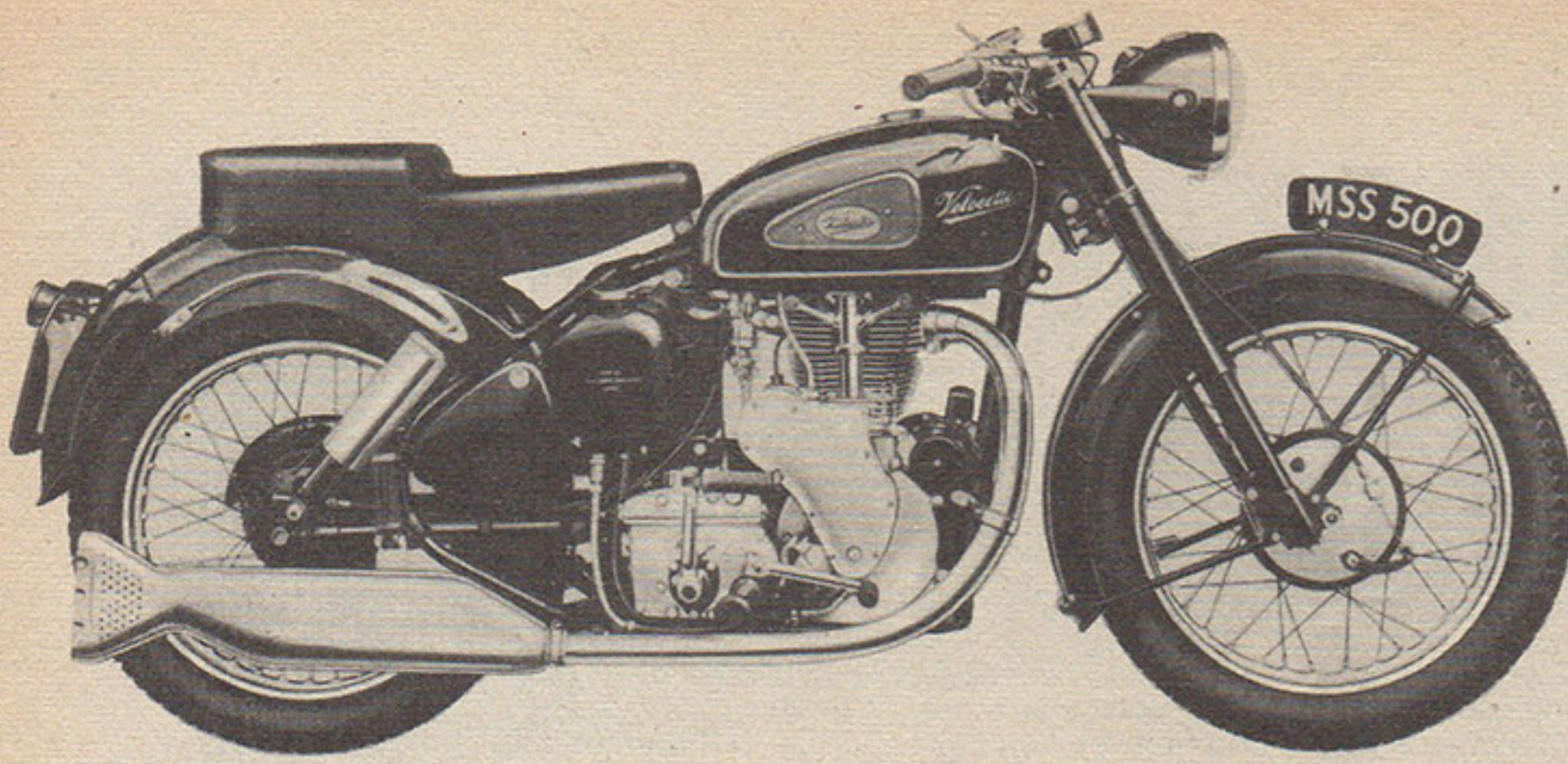
Nous avons déjà essayé la 350 Velocette (n° 103) et dit tout le bien que nous en pensions. Cette machine nous avait surpris par sa souplesse et sa rapidité.

La 500 M.S.S., présentée au dernier Salon de Londres, conserve l'excellente partie cycle et notamment la remarquable suspension arrière de la 350. Le moteur, de technique et de dessin identiques, a subi quelques modifications importantes, de même que la boîte de vitesses.

Cette machine lorsqu'elle nous fut confiée, totalisait 35 km au compteur, chiffre que nous portâmes aux environs de 700 avant d'exécuter nos 1 000 km.



MOTORCYCLE
COPYRIGHT



PARTIE CYCLE

Nous rappellerons brièvement les caractéristiques de la partie cycle, celle-ci ayant été détaillée précédemment lors de l'essai de la 350.

Le cadre est un simple berceau dont le dessin rappelle assez celui des K.T.T. Un tube vertical de forte section, à l'aplomb de la selle supporte l'axe d'articulation des bras oscillants, monté sur bagues bronze. Deux arceaux tubulaires se raccordant aux éléments supérieurs et inférieurs du cadre supportent les flasques à glissières, permettant le déplacement des amortisseurs. Grâce à ce déplacement, le ressort de l'amortisseur se trouve plus ou moins comprimé, ce qui modifie d'autant les caractéristiques de la suspension. La position en avant correspond au maximum

de souplesse. Un boulon et un écrou bloquent l'attache d'amortisseur dans la position voulue. Ces amortisseurs sont du type hydraulique, et leur action se caractérise par leur remarquable fonctionnement, leur progressivité et surtout l'absence de point mort dans la course ascendante.

La suspension avant est assurée par une fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques. Sa rigidité est absolue. La tête de fourche supporte le compteur kilométrique, doté d'un totalisateur journalier, avec remise à 0. Le phare comporte un ampèremètre et un contacteur donnant l'éclairage veilleuse et normal.

Au guidon nous trouvons : à droite la poignée tournante de faible diamètre à ouverture rapide, la manette d'air et le levier de frein; au centre le frein de direc-

tion, à gauche le levier d'embrayage, la commande de lève-soupapes, et l'inverseur phare-code.

Le réservoir contient 13 l 6; deux robinets alimentent la cuve de carburateur, ce qui permet de ménager une réserve d'environ 1 litre, en n'en ouvrant qu'un. La double-selle a été modifiée, et donne plus de confort au passager. Le garde-boue arrière, très enveloppant, est démontable à sa partie inférieure pour permettre une extraction facile de la roue. Il est maintenu par deux haubans curvilignes fixés aux glissières d'amortisseurs. Le garde-boue avant est insuffisamment profond, ce qui présente des inconvénients par temps de pluie.

Les roues sont équipées de pneus de 3,25 x 19 à pavés. Les freins ont un diamètre de 177 mm. Il n'y a pas de moyeux à broche, ce qui est regrettable. L'avertisseur est situé latéralement, à gauche, de même que la batterie. Il est souhaitable pour les pantalons que cette dernière soit rigoureusement étanche.

De série, la machine comporte une béquille latérale en sus de la béquille centrale, des repose-pieds pour le passager, et un « stop » actionné par la pédale de frein.

Les carters primaire, secondaire et de dynamo, conservent l'esthétique spécifiquement Velocette. On souhaiterait cependant une meilleure protection du carter secondaire. Le coffre à outillage est placé à gauche, à côté du réservoir d'huile. Il contient une trousse très complète.

La présentation est impeccable : émail noir, filets dorés et chrome discret. A l'examen, la finition s'avère également excellente.

GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Le moteur est le classique monocylindre de la marque, de cotes carrées, 86 x 86 avec soupapes en tête et arbre à cames surélevé, ce qui permet l'emploi de tiges de culbuteurs très courtes.

La culasse, en alliage léger est coiffée par un boîtier enfermant complètement la distribution. Deux couvercles maintenus par quatre vis permettent l'accès aux culbuteurs. Les soupapes sont rappelées par des ressorts en épingle, maintenus par un système particulier, permettant aux soupapes de tourner sur leur siège. Cette solution, déjà utilisée sur les fameuses K.T.T. empêche les déformations de la tête de soupape.

Les tiges attaquent les culbuteurs par l'intermédiaire de coupelles concaves en acier spécial, ceci afin de diminuer l'usure.

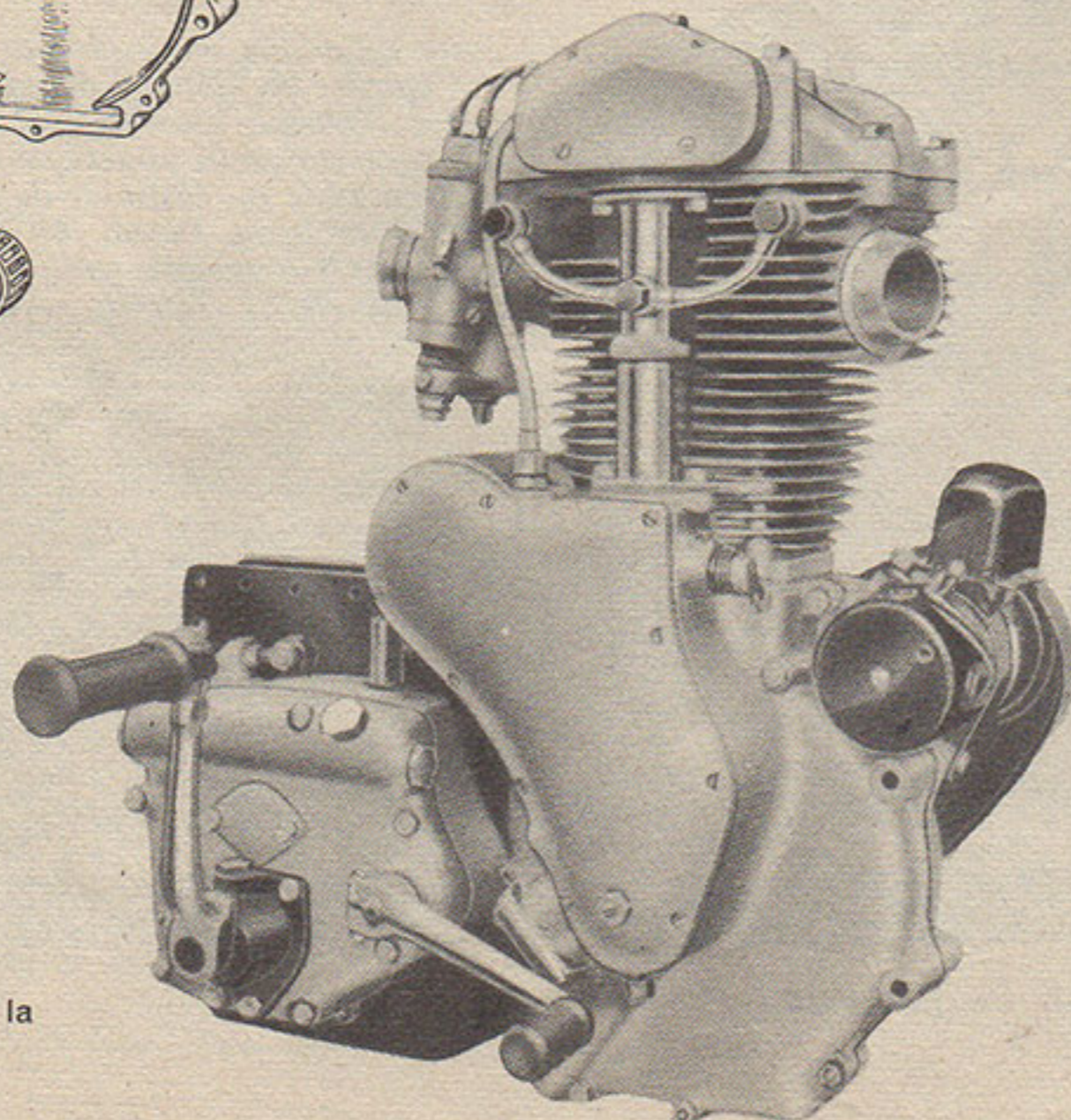
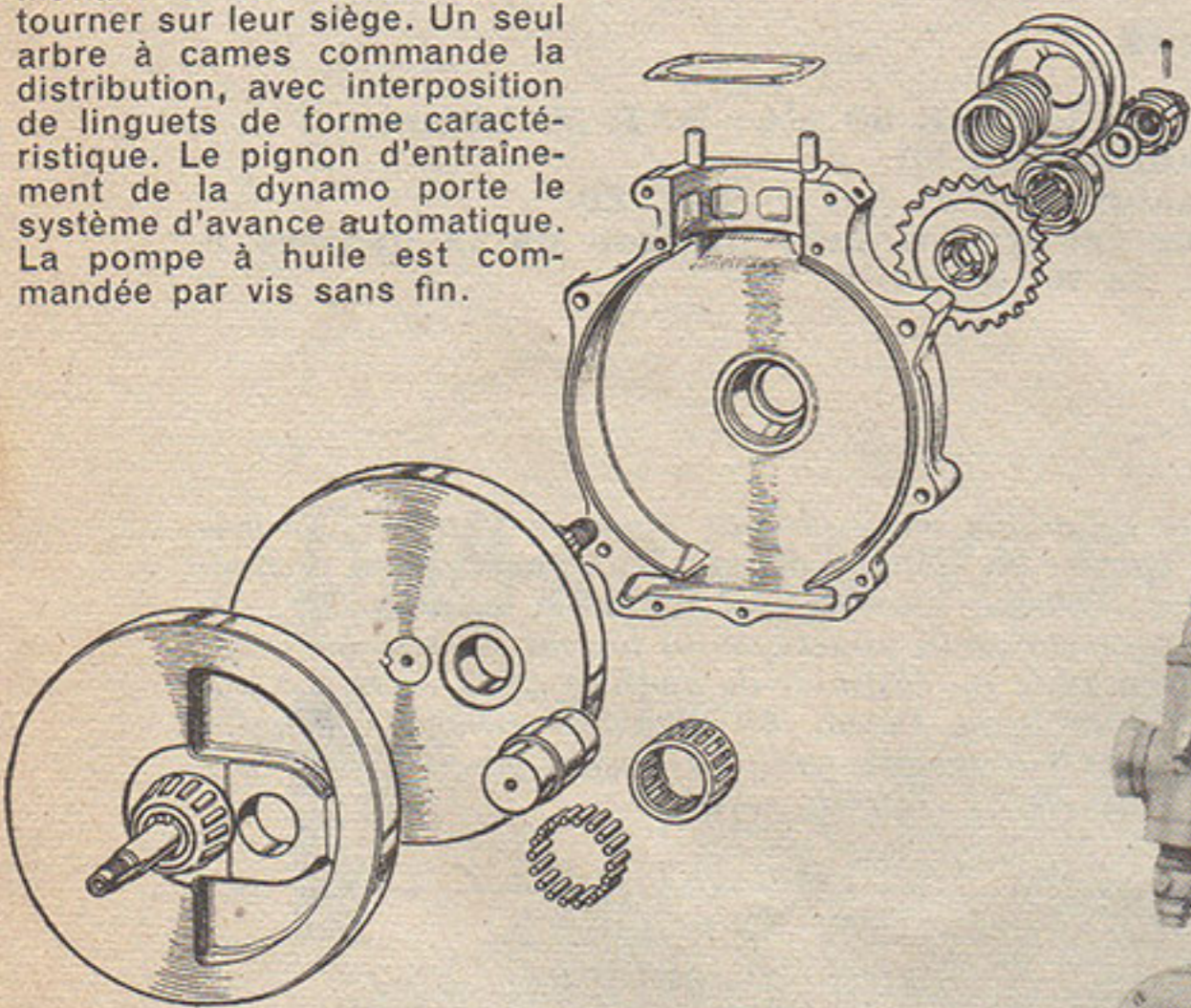
Le cylindre est chemisé suivant le procédé Al-Fin. La chemise s'enfonce profondément dans les carters. Cylindre et culasse sont fixés aux carters par quatre colonnettes.

Les carters, en alliage léger, sont très étroits, suivant la technique Velocette. Le boîtier renfermant la cascade de pignon commandant la distribution et la magnéto vient de fonderie avec le demi-carter droit. Le vilebrequin à volants tourne sur deux roulements coniques Timken. La tête de bielle tourbillonne sur un roulement engagé à une rangée de galets. Ces galets, très longs, donnent une grande surface de portée.

Le piston, légèrement bombé, ne possède pas d'encoques pour le passage des soupapes, les temps de distribution étant peu croisés et l'angle entre les soupapes de 70° seulement. Il n'y a un segment racleur et deux d'étanchéité.

L'intérieur de la culasse a la forme d'une hémisphère aplatie; le rapport volumétrique est de 6,8 à 1.

Eclaté du moteur. On distingue le système de fixation des ressorts de soupapes, permettant à ces dernières de tourner sur leur siège. Un seul arbre à cames commande la distribution, avec interposition de linguets de forme caractéristique. Le pignon d'entraînement de la dynamo porte le système d'avance automatique. La pompe à huile est commandée par vis sans fin.



Le moteur et la boîte de la 500 Velocette.

la 500 Velocette M.S.S.

En bout de vilebrequin, à droite, un pignon entraîne le pignon d'arbre à cames et celui commandant la pompe à huile. Le pignon de magnéto portant le système d'avance automatique, est entraîné par le pignon d'arbre à cames.

Ces engrenages possèdent des dents fines, taillées en oblique, afin de réduire au maximum le bruit de fonctionnement. Pour la même raison, le pignon de magnéto est en fibre.

Les cames attaquent des linguets à base bombée, qui commandent les tringles; celles-ci travaillent dans un tunnel accolé au cylindre. La pompe à huile à engrenages est entraînée par une vis sans fin en bronze. Un couvercle en alliage léger, fixé par dix vis, masque toute la pignonnerie.

Le graissage a fait l'objet d'une attention toute particulière; il est assuré par une pompe à engrenages, entraînée par une vis sans fin en bronze en bout d'arbre, côté distribution. Pour que le carter soit continuellement sec, la pompe de retour débite deux fois et demi plus que celle d'alimentation. En quittant la pompe, l'huile est forcée de passer dans une tubulure venue de fonderie avec le carter de distribution; de là, elle est dirigée sur quatre passages différents: le premier alimente l'embellage en passant l'arbre; le deuxième

graisse le roulement de l'arbre à cames; le troisième dirige l'huile sur les cames et le dernier alimente le boîtier de culbuterie. La quantité d'huile arrivant à chaque point est soigneusement répartie par des passages calibrés. Pour éviter que l'huile descende par gravité, lors d'un arrêt prolongé, une soupape à bille est montée dans le raccord d'alimentation qui est placé immédiatement en dessous du réservoir d'huile; l'aspiration de la pompe suffit pour soulever la bille de son siège et met l'huile en circulation.

Contrairement à ce qui se passe sur beaucoup de moteurs actuels, Velocette a préféré alimenter sa culbuterie avec de l'huile envoyée par la pompe d'alimentation, plutôt que par une dérivation branchée sur le retour. Ceci est un avantage car l'huile arrive dès le départ au moteur et suivant la quantité exacte déterminée par le calibrage des orifices.

Le retour d'huile de la culbuterie s'opère par le tunnel enfermant les tiges.

En bout de vilebrequin, à gauche, est monté le pignon de transmission primaire. Celle-ci étant très près du carter, le porte-à-faux est des plus réduits, ce qui permet de n'employer qu'un seul roulement pour soutenir l'arbre-moteur.

La transmission secondaire est déportée vers l'extérieur, le pignon de sortie de

boîte étant situé après l'embrayage. Celui-ci, du type à disques multiples (7) fonctionne à sec. La transmission primaire, assurée par chaîne, travaille sous carter étanche, en bain d'huile. La dynamo est entraînée par une courroie, ce qui donne un silence absolu, un accouplement très souple et un entretien nul. D'autre part, le remplacement est des plus facile et peu onéreux.

L'allumage est assuré par une magnéto avec avance automatique. La dynamo alimente la batterie, cette dernière assurant l'éclairage et le fonctionnement de l'avertisseur.

Le carburateur est un Amal classique, de 27 mm de passage.

La boîte de vitesses à quatre rapports et sélecteur, se déplace longitudinalement pour permettre le réglage de tension de la chaîne primaire.

Le tube d'échappement se termine par un silencieux volumineux, type Brookland.

Ce moteur développe environ 23 ch à 5 000 t/mn mesurés vraisemblablement à la roue arrière, si l'on tient compte des performances. La courbe de puissance atteint son maximum à 4 000 t/mn, mais varie peu de 3 000 à 4 500 t/mn.

A 2 500 t/mn, la puissance développée est des plus favorables, ce qui confère à la machine souplesse et accélération.

Caractéristiques Générales

PARTIE CYCLE

Cadre simple berceau; suspension AR oscillante avec amortisseurs hydrauliques réglables, fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques incorporés.

Réservoir : 13 l 6.

Pneus : 3,25 x 19 AV et AR.

Freins : diamètre 177 mm.

Selle biplace; béquilles centrale et latérale; feu stop; avertisseur.

Email noir, filets dorés et chrome.

Poids à vide : 171 kg.

GROUPE MOTEUR TRANSMISSION :

Monocylindre à soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs.

Alésage/course : 86 x 86.

Vilebrequin sur deux roulements Timken.

Tête de bielle sur roulement à galets.

Rapport volumétrique : 6,8 à 1.

Puissance : 23 ch à 5 000 t/mn (à la roue AR).

Allumage par magnéto.

Avance automatique; pleine avance : 36° avant P.M.H.

Carburateur Amal : diamètre 27 mm.

Gicleur : 150.

Aiguille : 3° cran à partir du haut.

Graissage par pompe à engrenages.

Réservoir d'huile : 2 l 27.

Transmission primaire par chaîne.

Embrayage à disques multiples (7) à sec.

Boîte quatre vitesses :

1 ^{re}	11,8
2 ^e	7,74
3 ^e	5,86
4 ^e	4,87

Dynamo 6 V; batterie 13 A.h.

Réglages

Jeu aux soupapes : 13/100.

Calage de la distribution : avec 8 100 de jeu aux soupapes.

Admission et échappement :

A.O.A. : 19° avant P.M.H.

R.F.A. : 49° après P.M.B.

A.O.E. : 49° avant P.M.B.

R.F.E. : 19° après P.M.H.

Graissages

Moteur : huile SAE 50 été; SAE 30 hiver.

Boîte : huile SAE 50.

Amortisseurs AV et AR : SAE 20.

Pour tous les graisseurs, utiliser de la graisse à l'exclusion de toute huile.



La Velocette étant une mécanique de classe mérite peu de critiques. Elle partage les défauts classiques de nombreuses productions anglaises : absence de moyeux à broches, garde-boue AV insuffisamment enveloppant, esthétique du moteur un peu torturée; par contre elle possède un ensemble de qualités assez rares sur une machine continentale. De l'étude du moteur, retenons également l'effort du constructeur pour obtenir un silence maximum, et une lubrification rationnelle.

Défauts

Absence de moyeux à broches.
Garde-boue AV insuffisamment enveloppant.
Netteté mécanique discutable.
Batterie mal placée.

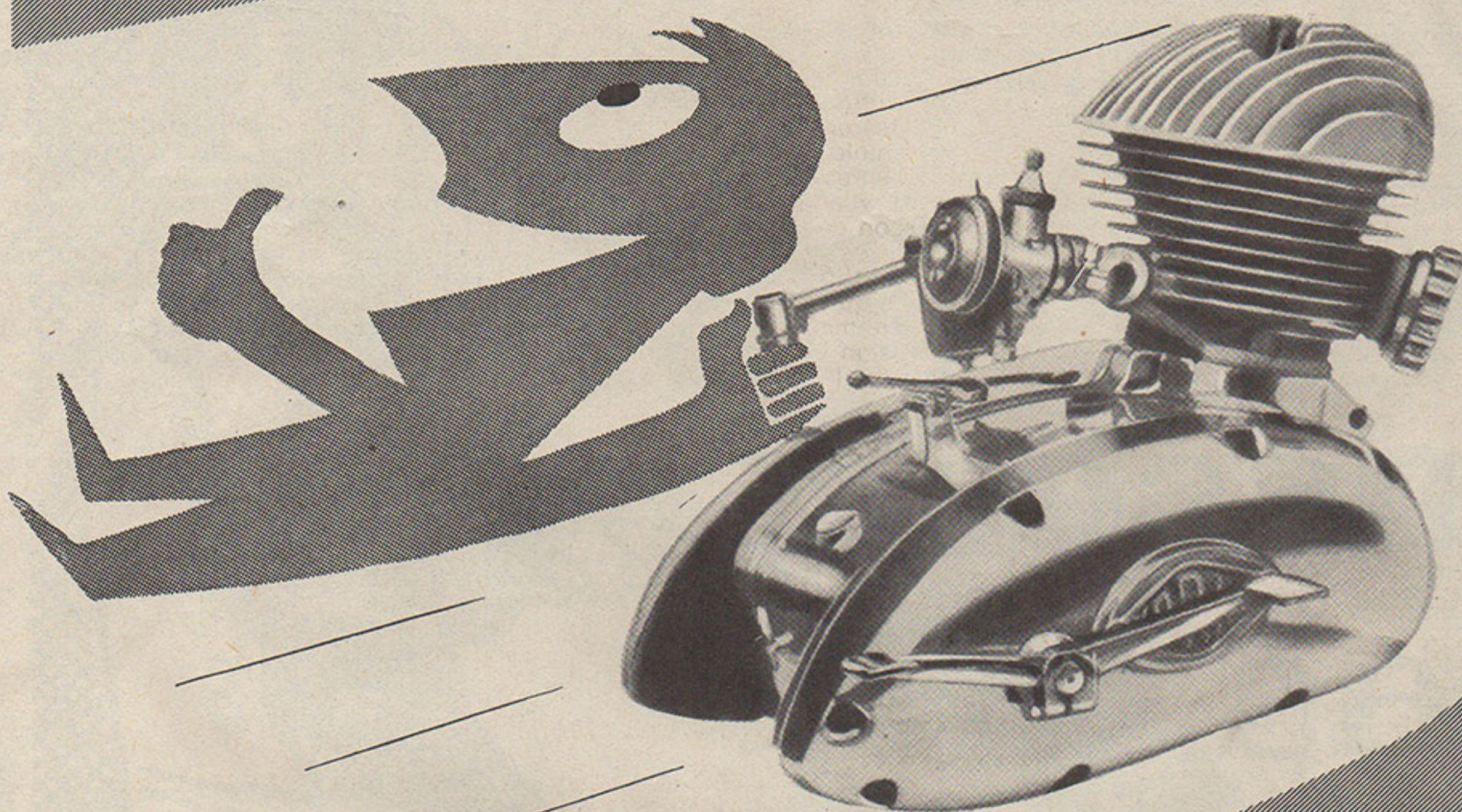
Avantages

Suspension totale; amortisseurs AR réglables.
Excellente conception du moteur.
Allumage par magnéto.
Graissage et silence très étudiés.
Equipement très complet.
Finition et présentation très soignées.
Prix raisonnable.

NOTA :

les 500 Velocette actuellement importées ne possèdent pas de filtre à air.

On n'a que le bon **2 temps**
 qu'on se donne!



Palmarès 1953

1^{er}

Côte Lapize
 Circuit vitesse Provins
 (et 2^e) BOL D'OR 1953
 Circuit vitesse Charleville
 Course de Côte d'Escalles

YDRAL

Liste alphabétique des constructeurs français et étrangers qui équipent leurs productions avec les blocs-moteurs YDRAL 125 et 175 cc. : A.G.F. - ALMA BERNARDET - BUYDENS - FOLLIS - GIMA - GITANE - GUILLER - HELYETT - LIBERIA - MACQUET - MALTERRE - MANUNORD et LOIRE - M.R. - MANUFRANCE - HIRONDELLE - MERCIER - MOCHET - NEW-MAP - POIRIER - MONOTO - ROLUX - SICRAF - PAUL VALLEE - SIMARD - STERLING - TALBOT

MOTEURS YDRAL, 83, rue Carnot, SURESNES (Seine) - LON. 31-50

Ne
laissez-
pas
échapper

La

Puloma

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

B.M.L. 705

3 vitesses présélectives, avec ou sans Kick



Le POINT de VUE du CONSTRUCTEUR

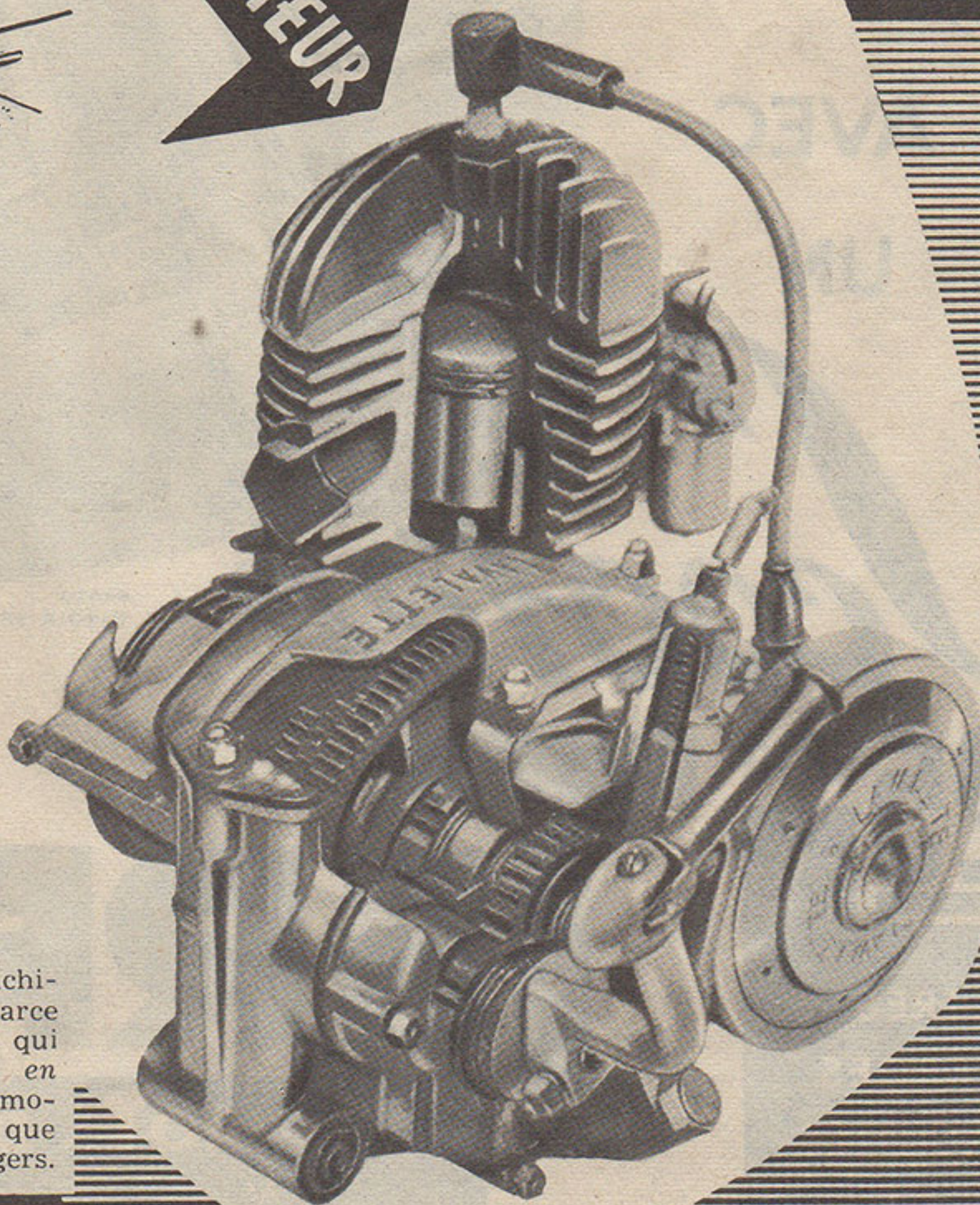
Nous **DÉVELOPPONS** le BML 705 dans nos fabrications parce que ce moteur sûr, rapide et économique bénéficie d'un remarquable service après vente et de la garantie d'une grande marque.

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.

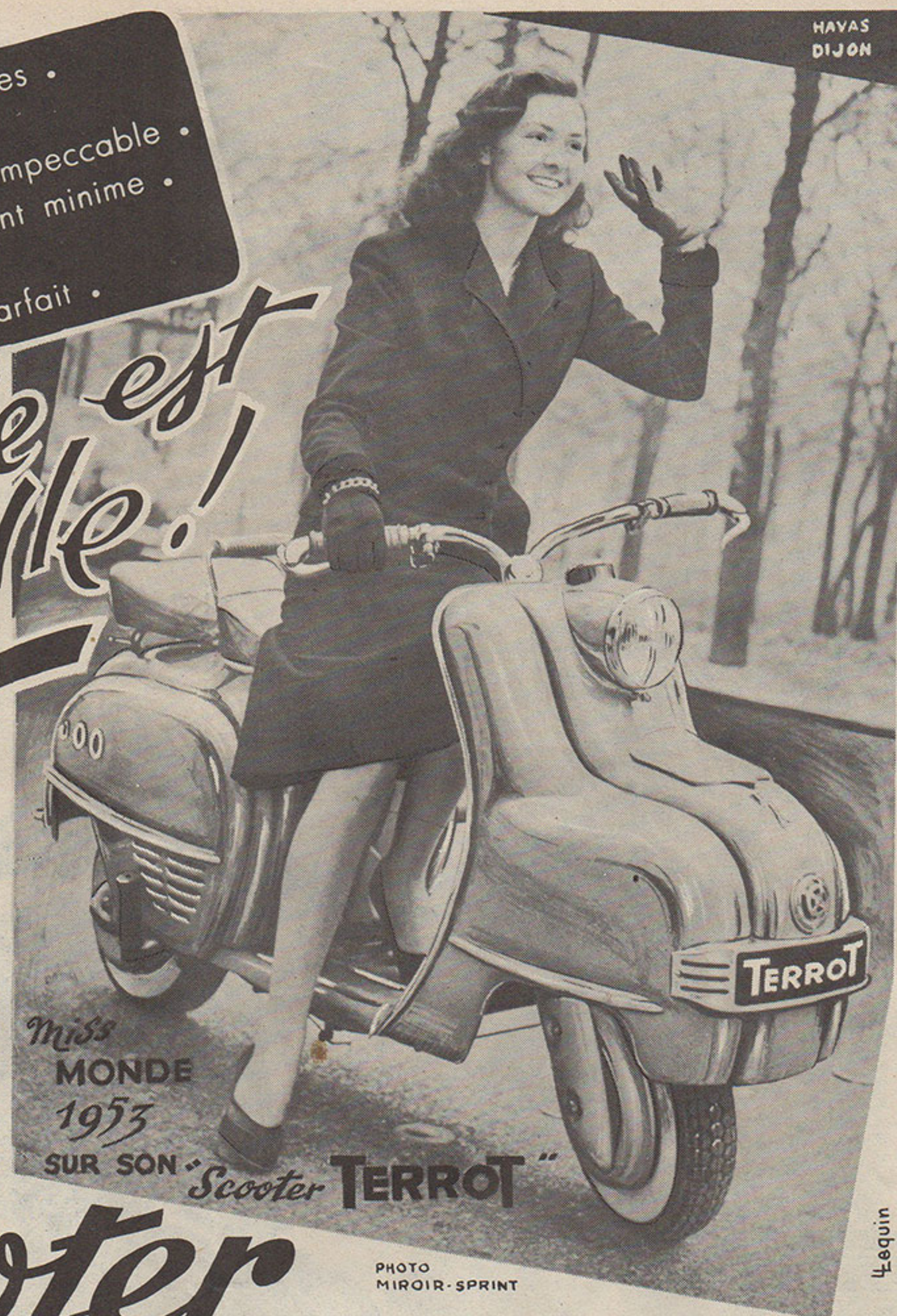


LAVALETTE 32, AVENUE MICHELET ST-OUEN (Seine)

MON. 99.60

- 2 places confortables •
- 215 aux 100 kms •
- Racé et d'un fini impeccable •
- D'un encombrement minime •
- Rapide et sûr •
- Un instrument parfait •

La vie est Belle!



Miss
MONDE
1953
SUR SON "Scooter TERROT"

PHOTO
MIROIR-SPRINT

Lequin

AVEC
UN

Scooter

125 ^{cm³}

TRÈS
LARGES
FACILITÉS
DE
PAIEMENT

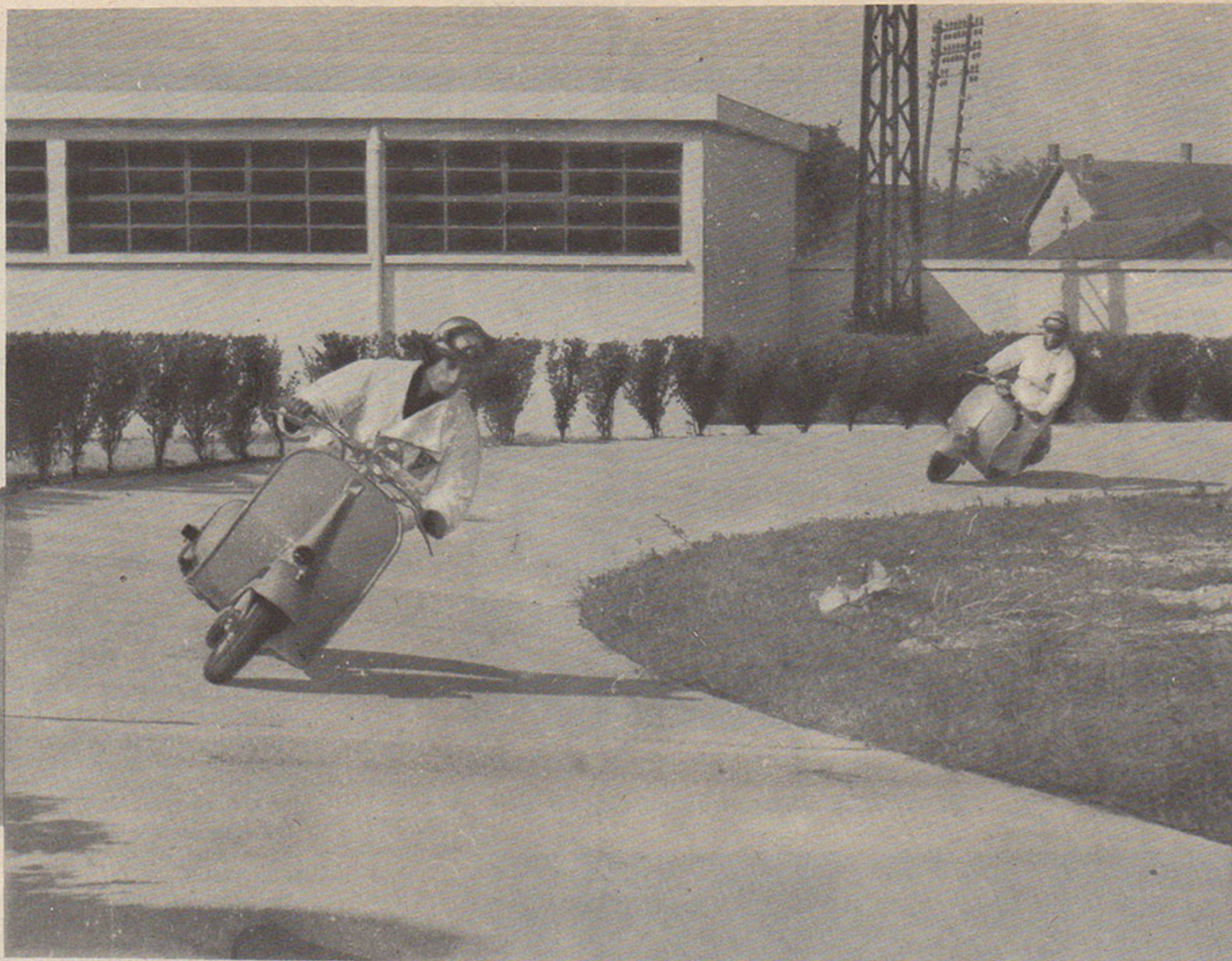
TERROT

TERROT . DIJON

Magasin d'Exposition:

72, Avenue de la Grande-Armée . PARIS

Une Splendide Réalisation 100% Française.



EN PASSANT PAR FOURCHAMBAULT

LA presse quotidienne ne tarit pas d'éloges en faveur des méthodes d'organisation et de rationalisation pratiquées à l'étranger. Les établissements Acma nous démontrent, grâce au puissant exemple de leur usine de Fourchambault, que l'industrie française ne néglige en rien le modernisme de son équipement.

En 1950, une vingtaine d'ouvriers constituaient le personnel de l'usine; aujourd'hui le nombre d'employés s'élève à mille quatre cents. Plus de quatre cents machines-outils automatiques ou semi-automatiques, à opérations multiples et « transfert », concourent à obtenir le maximum de rendement au prix d'un minimum d'efforts de la main-d'œuvre.

Parmi les stades divers de la fabrication, les installations qui assurent la finition et garantissent la qualité du produit sont particulièrement soignées (traitements thermiques, contrôles, peinture, etc.).

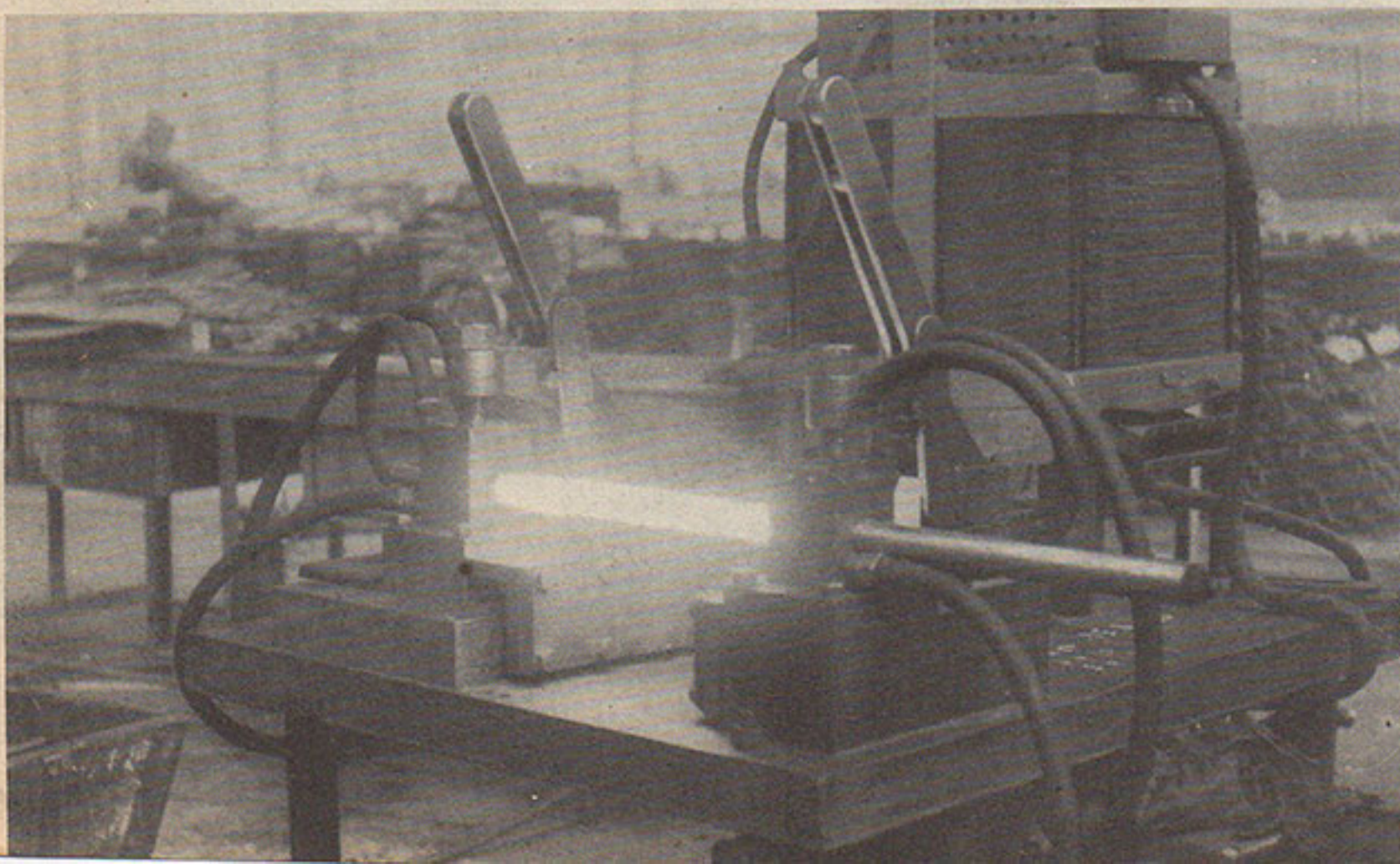
Afin de réduire les pertes de temps, des transporteurs aériens automatiques assurent l'acheminement des pièces en cours d'exécution. Des chaînes également automatiques augmentent la rapidité et la précision de montage des moteurs et des scooters. Même l'expédition des produits finis est réalisée grâce à des chargeurs automatiques. Un embranchement ferroviaire permet aux wagons de parvenir jusqu'à la chaîne de finition des scooters. Grâce à cet ensemble logiquement conçu, deux cents scooters partent journallement vers la clientèle française de la Métropole et des territoires d'outre-mer.

En 1951, la production Vespa débutait au mois de mars avec 200 unités mensuelles, vers la fin de l'année 1951, les chiffres approchaient les 1 500 unités mensuelles.

En juin 1952, les 3 000 unités mensuelles étaient atteintes, pour dépasser les 4 000 au cours de la saison 1953.

Actuellement plus de 100 000 Vespa sont sorties des usines de Fourchambault. Ce souci constant de l'augmentation de la production déployé par la Société Acma n'a pas empêché ses services techniques de réaliser de nouveaux programmes de fabrication. C'est ainsi que la Vespa 1954, dont la nouvelle version améliorée a déjà été présentée dans nos colonnes, est offerte à la clientèle parallèlement au Tri-Vespa.

Réalisant un mariage heureux entre la Vespa et la camionnette, ce tri représente

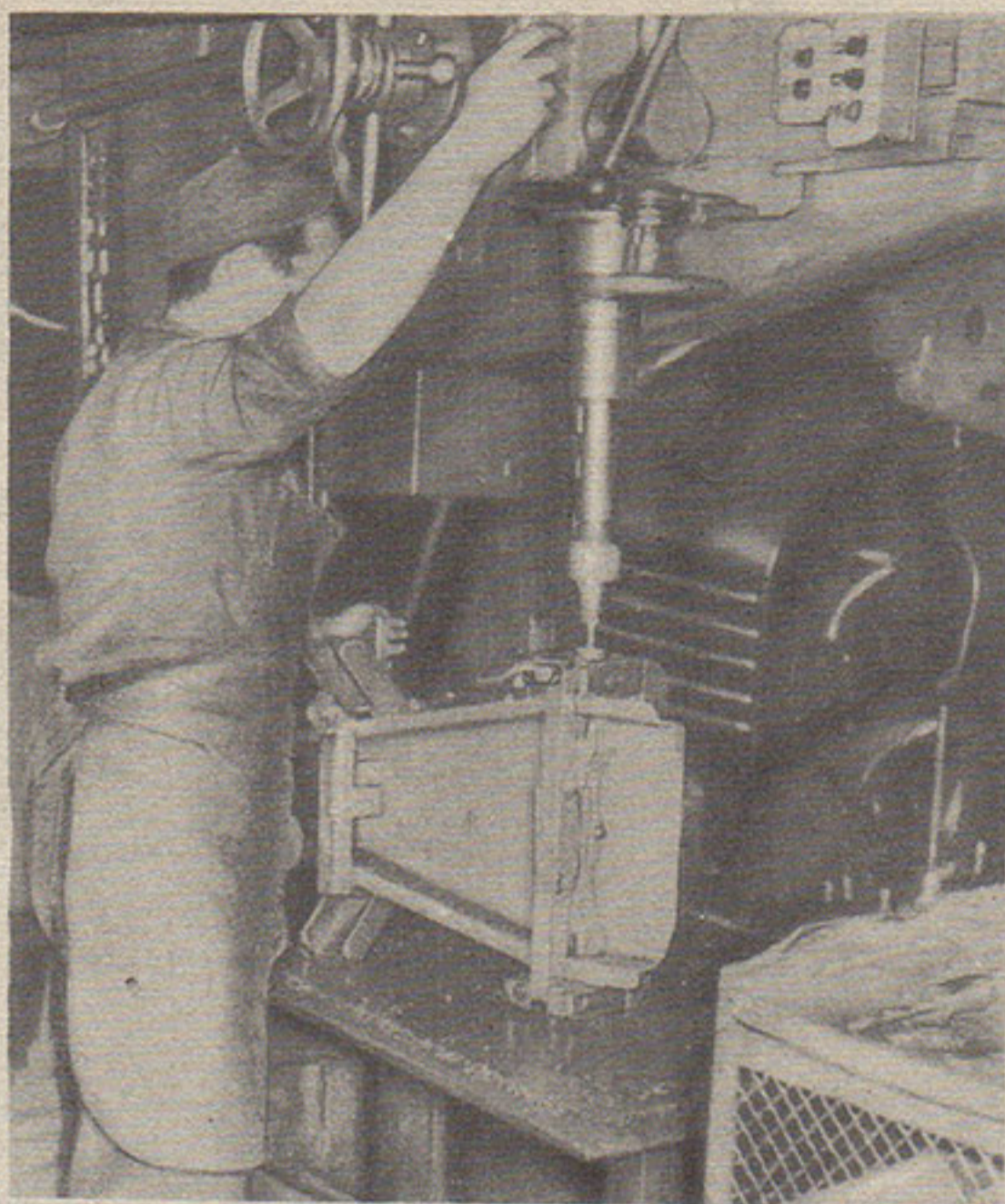


*Chauffage
à blanc
du tube
de fourche.*

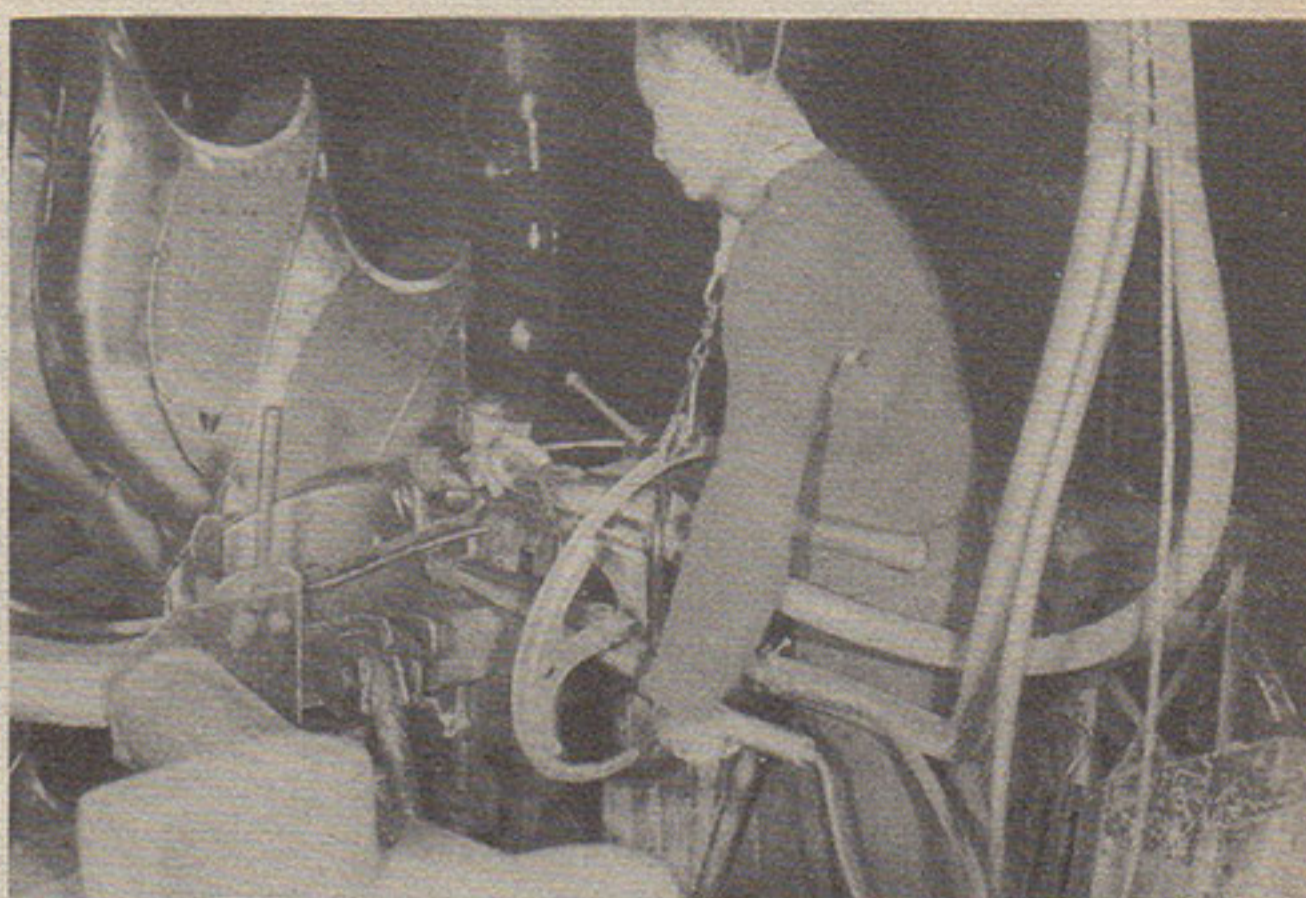
EN PASSANT PAR FOURCHAMBAULT

suite ★

*Usinage de
la charpente.*



★
Finition de l'assemblage des coques.



Assemblage de la coque par soudure électrique.

le type même du véhicule de transport de marchandises : économique, maniable, suffisamment rapide et d'un prix de revient insignifiant. Plus de mille exemplaires sont déjà en circulation.

La visite de l'usine est particulièrement attrayante parce qu'on peut suivre et détailler clairement les opérations diverses qui président à l'exécution d'un scooter.

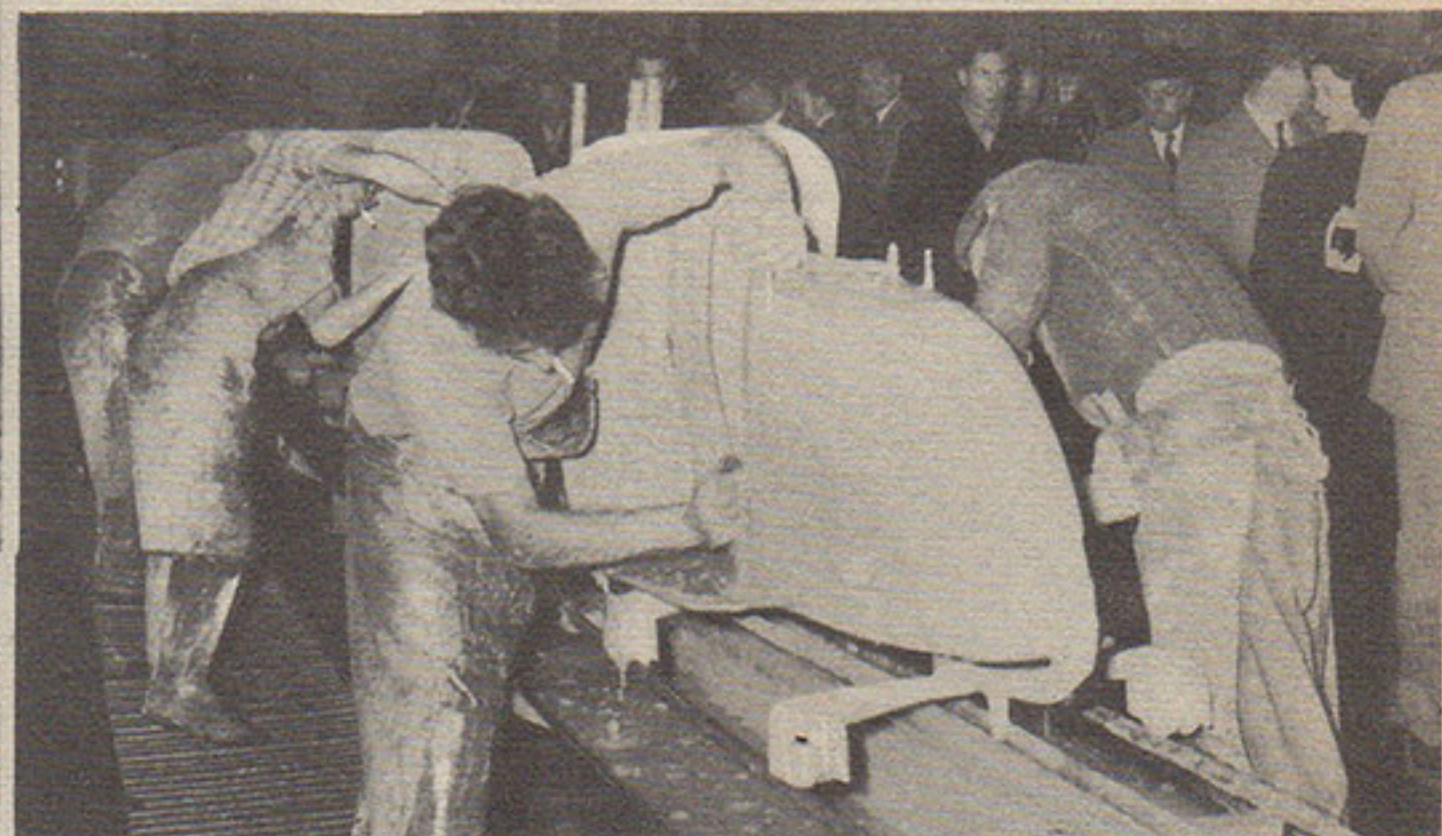
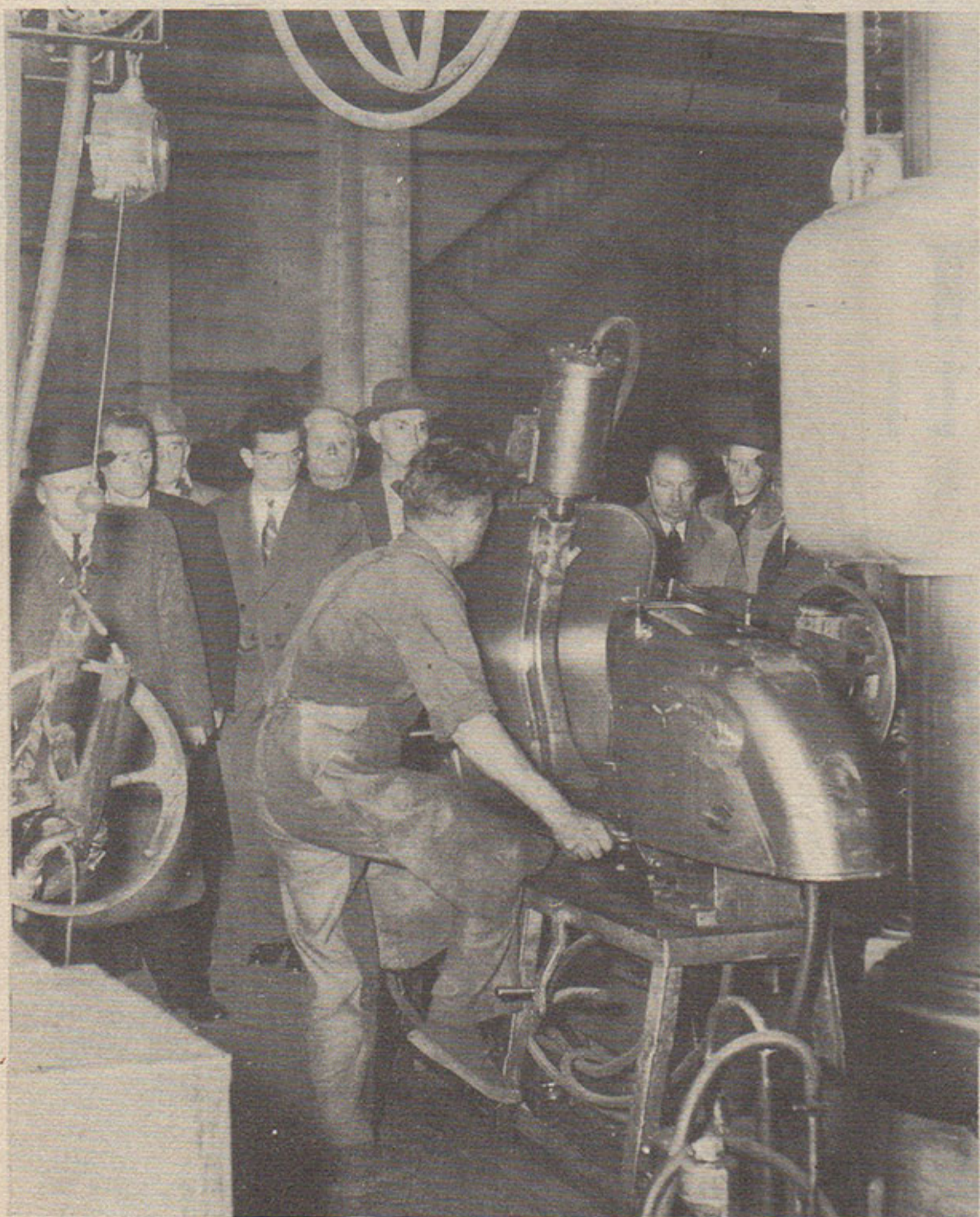
La naissance a lieu dans les ateliers de chaudronnerie qui exécutent la charpente de la Vespa.

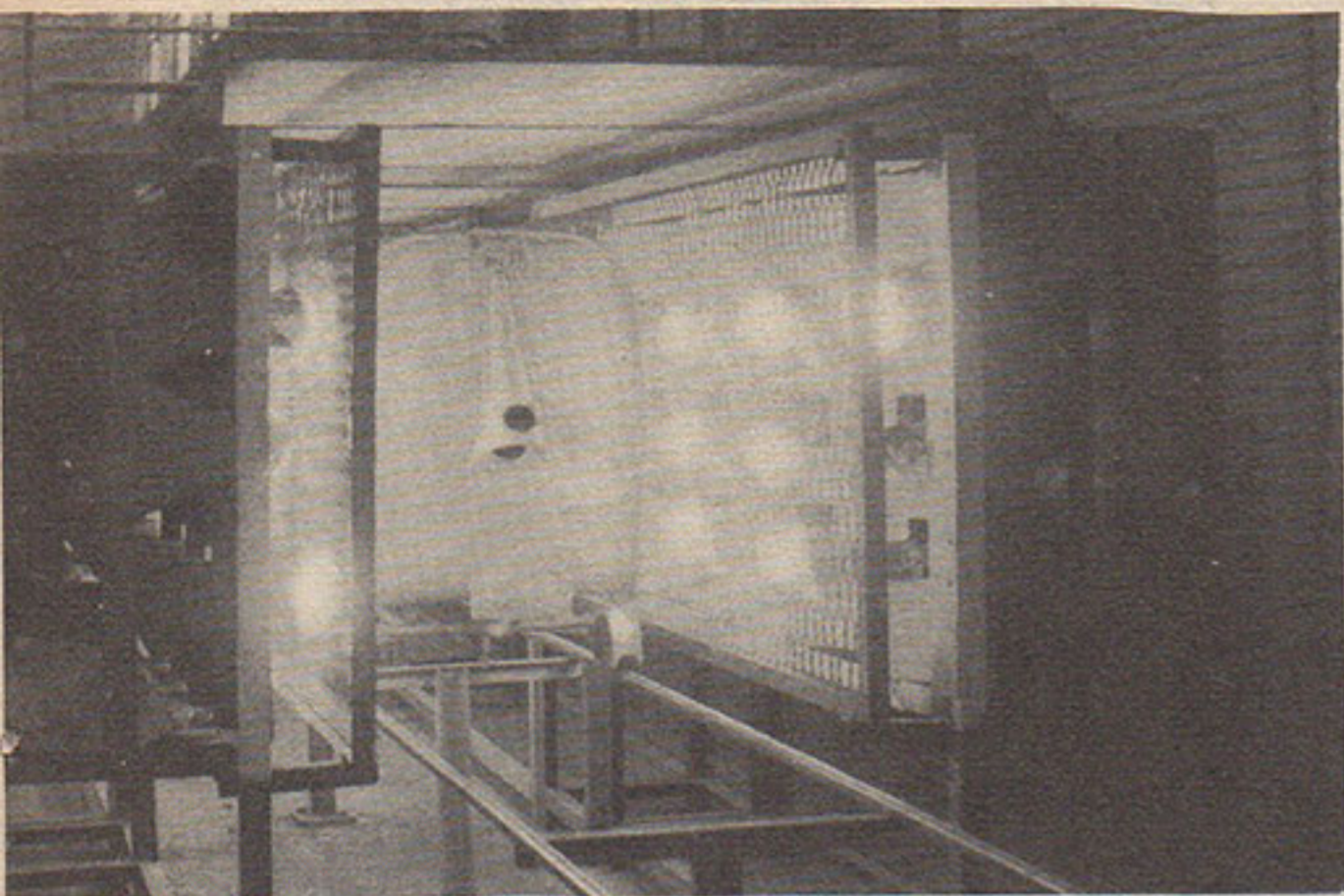
La première opération consiste à chauffer le tube de direction, rempli de sable, à une chaleur de 800° pour être mis en forme sous une presse hydraulique. Ce travail s'effectue par séries de 5 000 tubes.

La poutre centrale soudée électriquement vient s'assembler à la coque arrière. Grâce à une soudeuse d'une puissance de 200 kWh à régulateur électronique on renforce l'assemblage. Une coque terminée a supporté mille points de soudure, on conçoit la nécessité d'employer des machines effectuant un point à la seconde.

La carrosserie, ayant rapidement acquis sa forme définitive, est dirigée par chaînes vers les ateliers de peinture. Les coques revêtues de deux couches successives d'apprêt, passent au four de séchage, sont poncées, lavées, séchées, et reçoivent finalement deux couches d'émail vert dont le reflet bien connu est fixé par un séchage

Ponçage des carrosseries. ★





★ *Tunnel de séchage.*

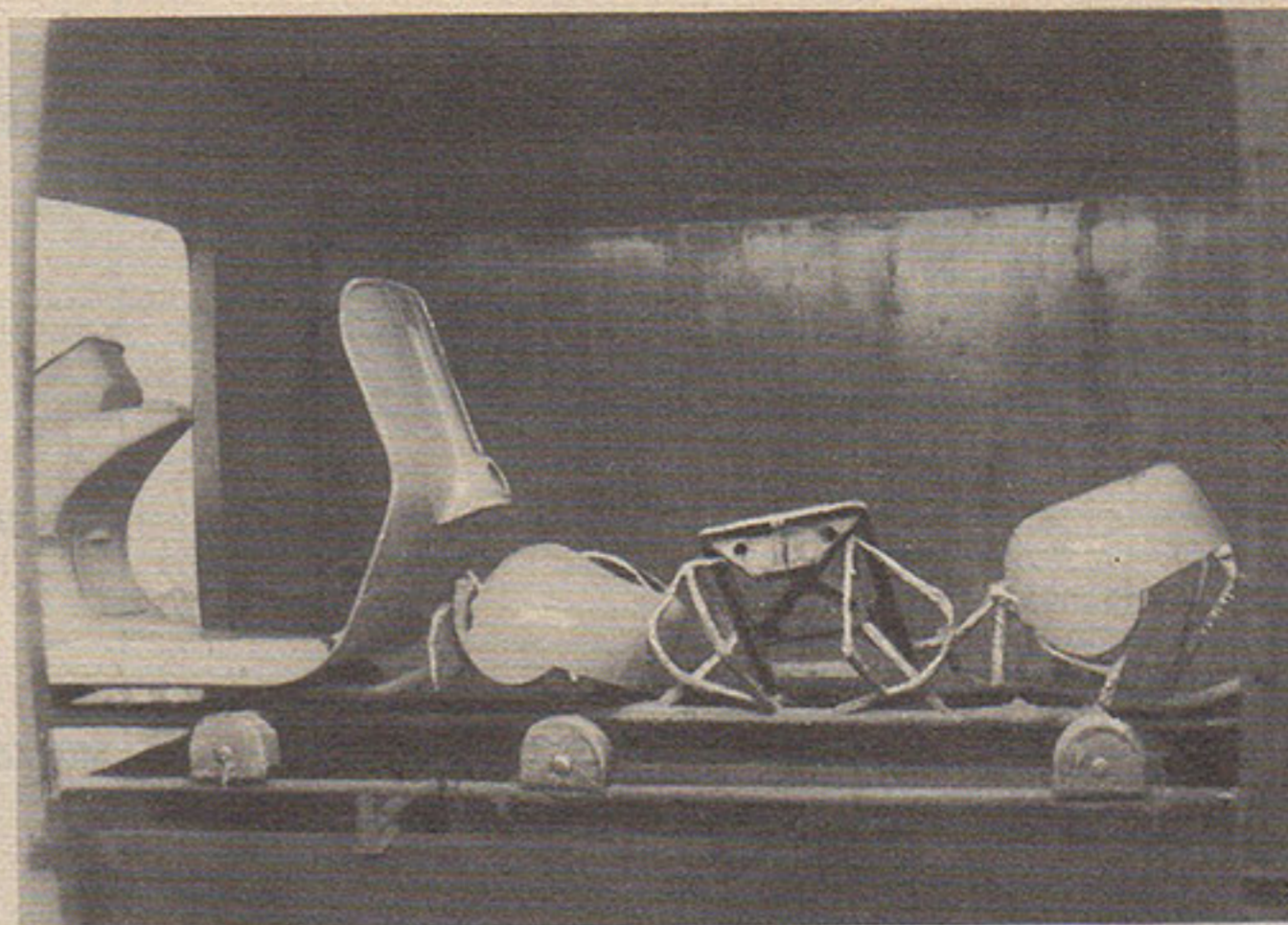
à une température moyenne de 150°. La cémentation et la trempe sont pratiquées à l'usine même avec du matériel ultra-moderne.

L'atelier de mécanique immense, impressionnant, groupe toutes les machines-outils, on y voit les machines « transfert » effectuant quatre opérations à la fois : deux surfacages, perçage, taraudage, ce qui permet de sortir un carter moteur, toutes les cinquante secondes. On peut admirer également : dernier cri de la technique, des tours, des rectifieuses, fraiseuses, etc. Au milieu de toute cette précision mécanique, des femmes traitent dans des autoclaves les pastilles de liège qui serviront à garnir les disques d'embrayage.

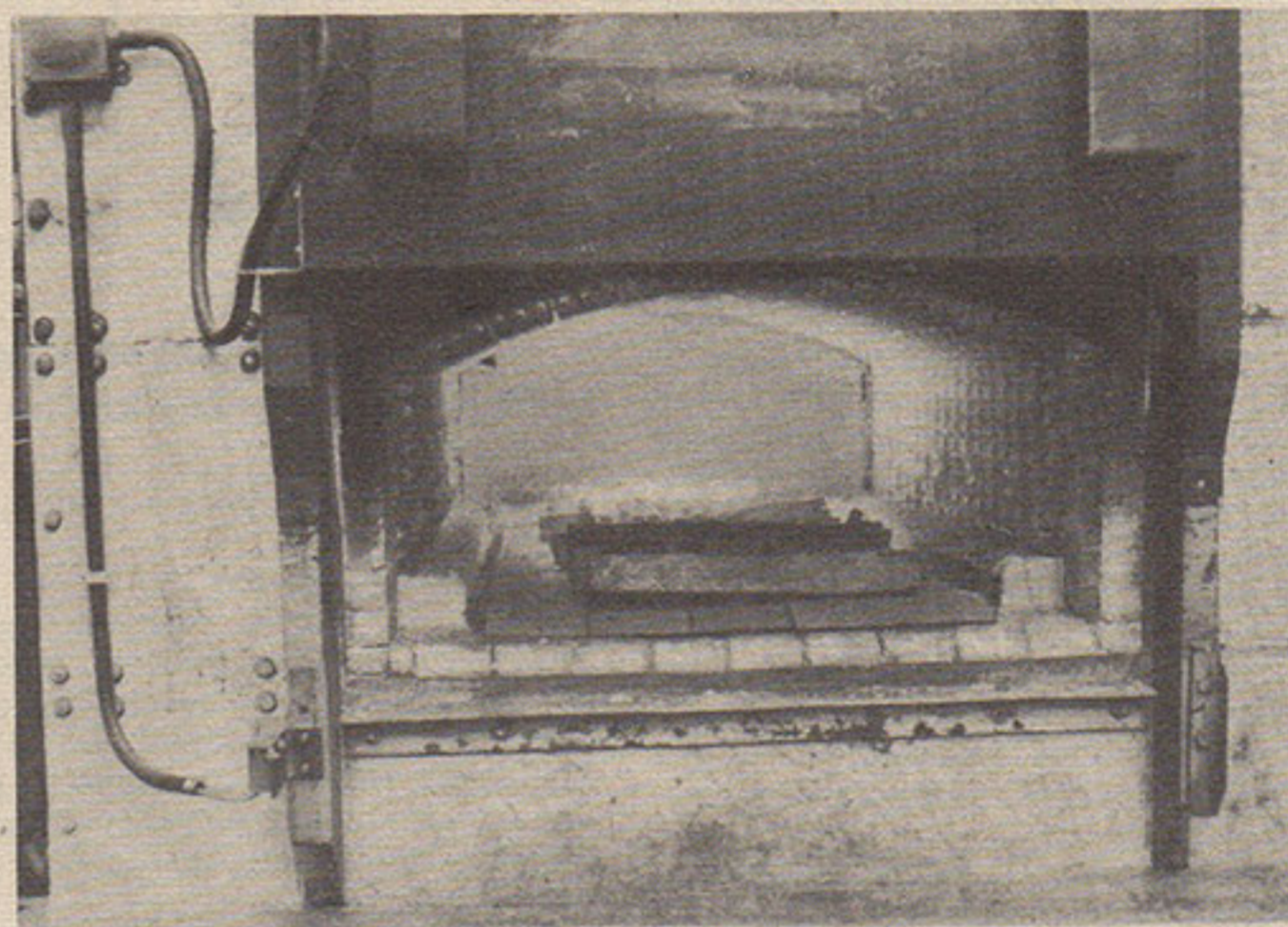
Les moteurs sont essayés au banc, dans une cabine spéciale parfaitement insonorisée. Toutes les semaines des moteurs sont pris dans la série et font un test de cent cinquante heures. Un contrôle rigoureux est appliqué dans tous les stades de la fabrication, il est prévu en moyenne un contrôleur pour dix hommes.

Les méthodes employées par la Société Acma donnent la garantie d'un produit d'une qualité technique indéniable, tout en permettant un prix de revient le plus bas. Il est donc inutile de chercher plus loin les causes du grand succès de la Vespa.

Garnissage des disques d'embrayage.



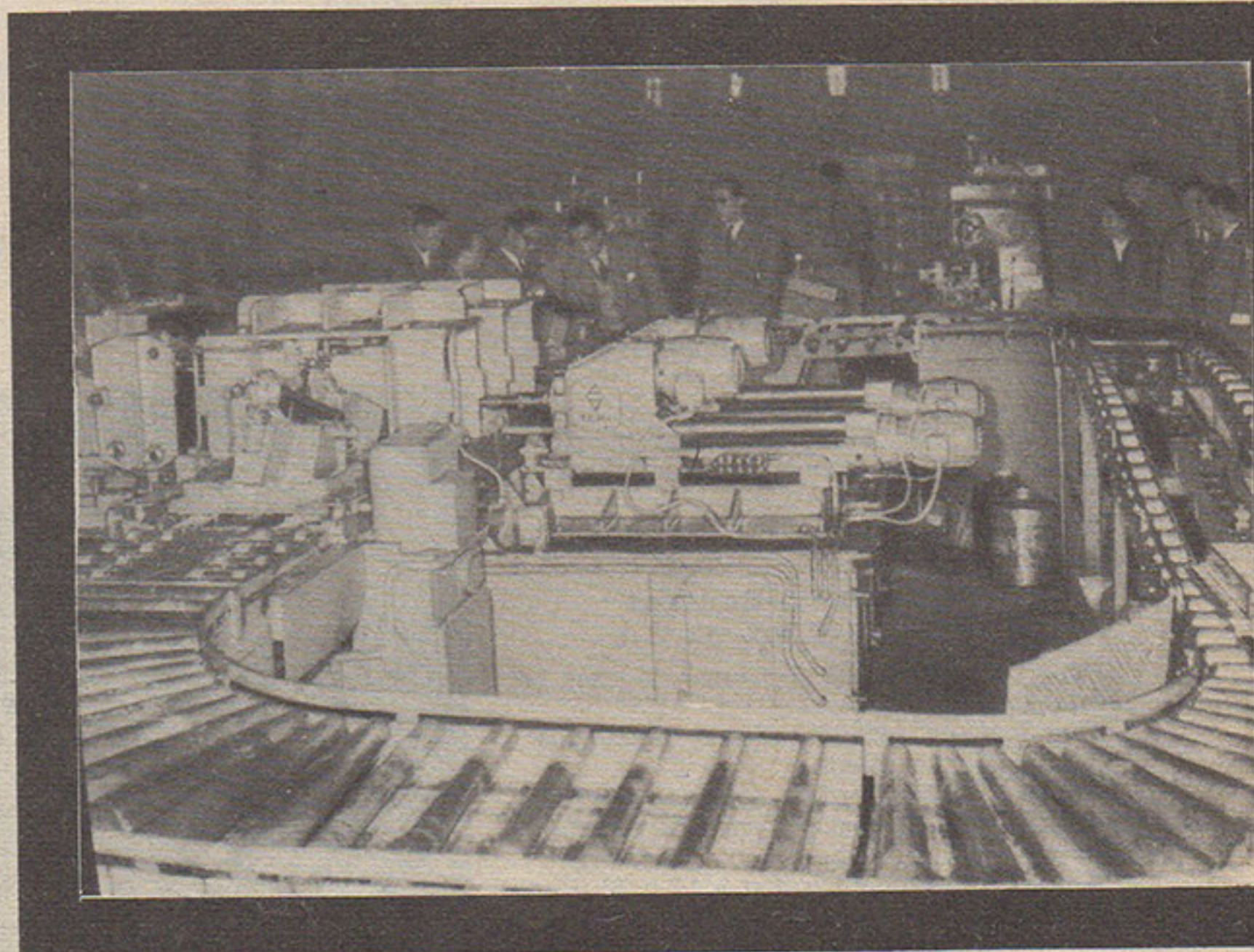
Chaîne de peinture.



Four à cémenter.



Machine « Transfert » pour l'usinage des carters.



La 500 Velocette M.S.S.

essai routier

Les premières centaines de kilomètres effectués avec la 500 Velocette mirent l'accent sur les qualités traditionnelles de la marque : tenue de route et aptitude à virer. Pour une machine non rodée, la souplesse due, pour une part, à l'avance automatique et la douceur de conduite nous étonnèrent; le frein avant est excessivement puissant, et il convient de la manier avec circonspection sur un terrain humide ou poussiéreux, la roue se bloquant avec facilité.

Par contre, la maniabilité à faible allure (jusqu'à 40 km/h) est assez réduite, ceci provenant du poids de la machine et vraisemblablement de l'angle de chasse de la fourche.

Le rodage s'effectua avec le gicleur d'origine, donnant une carburation acceptable et la bougie KLG. E80 montée également d'origine. Le silence de fonctionnement est réel et apparaît remarquable pour un moteur « tout alu ».

Les accélérations, assez coulées au début, deviennent de plus en plus vigoureuses à mesure que le rodage s'effectue, et ne trouvent leur pleine valeur qu'après 1 500 km. Elles sont d'ailleurs sensationnelles et le temps enregistré sur le 400 m départ arrêté nous a tellement surpris que nous devons rééditer l'essai.

Aux environs de 700 km, la machine nous parut suffisamment au point pour entamer notre périple de 1 000 km, durant lequel le rodage devait se terminer.

Le parcours choisi était le suivant :

Paris - Orléans - Bourges - Clermont-Ferrand : 400 km;

Clermont-Ferrand - Lyon - Mâcon - Nevers - Bourges : 499 km;

Bourges - Gien - Montargis - Fontainebleau - Paris : 220 km.

A l'origine, nous avons retenu l'itinéraire suivant pour le retour : Lyon - Lons-le-Saunier - Dôle - Dijon - Paris, mais l'oubli à Bourges du portefeuille contenant les fonds du voyage nous contraignit à repasser par cette localité.

Voici le tableau de marche de la 500 Velocette, montée par nos essayeurs Nebout et Court :

ÉTAPE PARIS-CLERMONT : 393 km.

Départ Porte d'Orléans le 11 mars 1954, à 8 h 30.

Temps frais, léger brouillard.

Vitesse observée : 90 km/h au compteur, de rares pointes à 100. Vent contraire assez sensible.

A 10 h 10, nous touchons Orléans et continuons sur Bourges. Peu avant cette ville, obligation d'ouvrir le second robinet, faisant office de réserve.

Arrivée à Bourges à 11 h 30; arrêt pour déjeuner.

**Moyenne Paris-Bourges :
70 km/h (210 km en 3 h)**

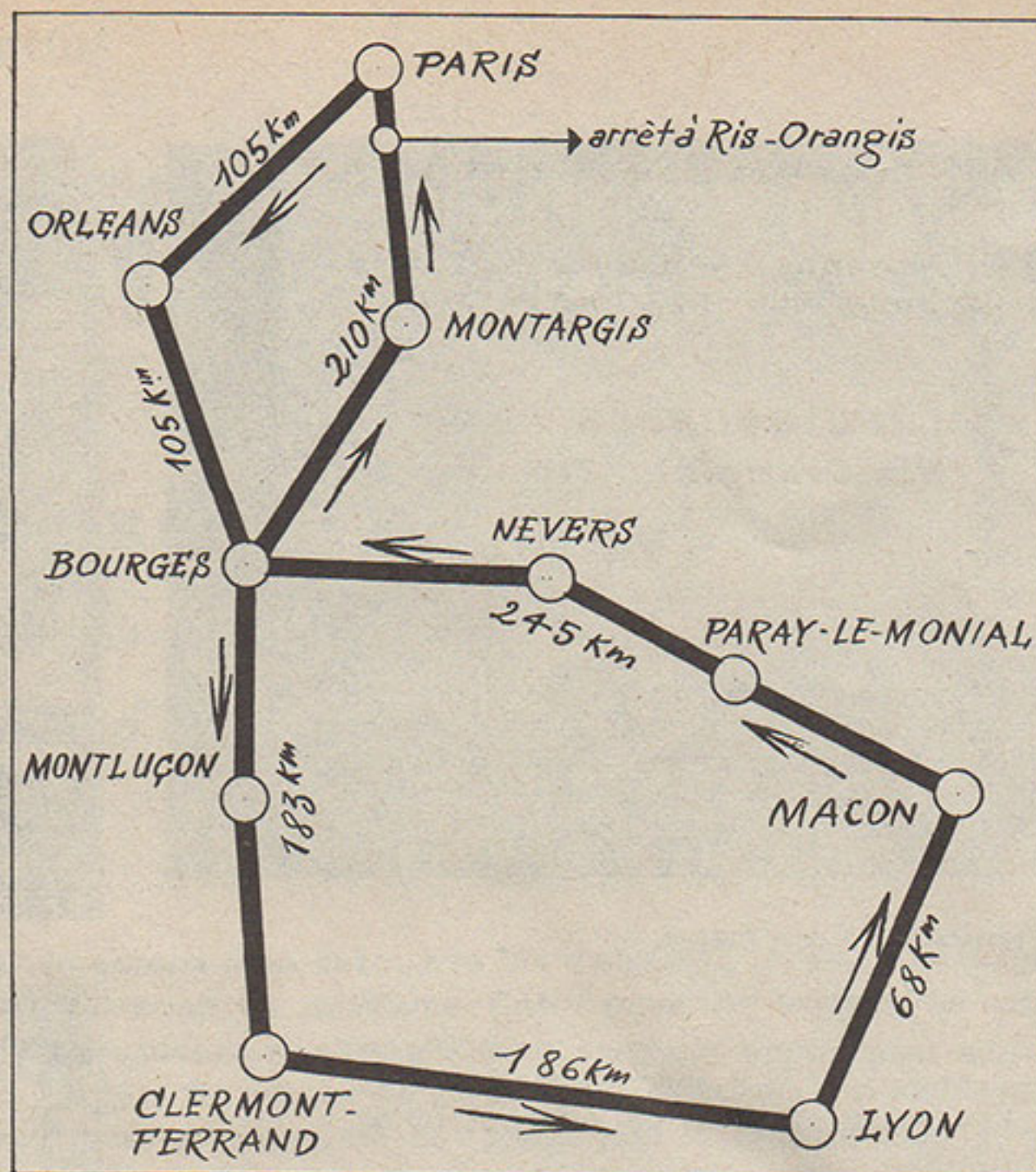
Départ de Bourges à 15 heures; le plein est fait au départ.

Vent toujours sensible; vitesse maintenue : 100-110 km/h compteur.

Aucun incident de route, sinon de nombreux ralentissements nécessités par des carrefours sans visibilité.

Arrivée à Clermont-Ferrand à 17 h 10. Halte jusqu'au lendemain.

Itinéraire
d'essai
de la
500 Velocette MSS
Kilométrage
total :
1 102 km.



**Moyenne Bourges-Clermont :
84 km/h 420 (183 km en 2 h 10)**

Départ de Clermont à 9 h 30 en direction de Lyon.

Temps frais et vent.

Route en lacets, montant pour atteindre Thiers. Un passage à niveau fermé nous permet de satisfaire un besoin naturel, fortement alimenté par le Chavignol, bu la veille. Arrêt peu après Thiers pour refaire le plein, devant une pompe solitaire en rase campagne. Essence ordinaire seulement, ce qui fera cliqueter le moteur aux reprises.

Compte tenu du kilométrage parcouru depuis Bourges, où nous avions fait le plein, l'autonomie nous paraît insuffisante. Le réservoir avec ses 13 l 6 est trop petit.

En ligne droite, le compteur indique 100-110 sans discontinuer, sans que la poignée soit à fond. La machine avale les pentes sans baisser de régime.

Avant Lyon, nous bifurquons pour passer par le petit col de Luères. Montée en lacets, rampe assez forte gravie en seronde. Arrêt au sommet et photos.

Arrivée à Lyon à 12 heures.

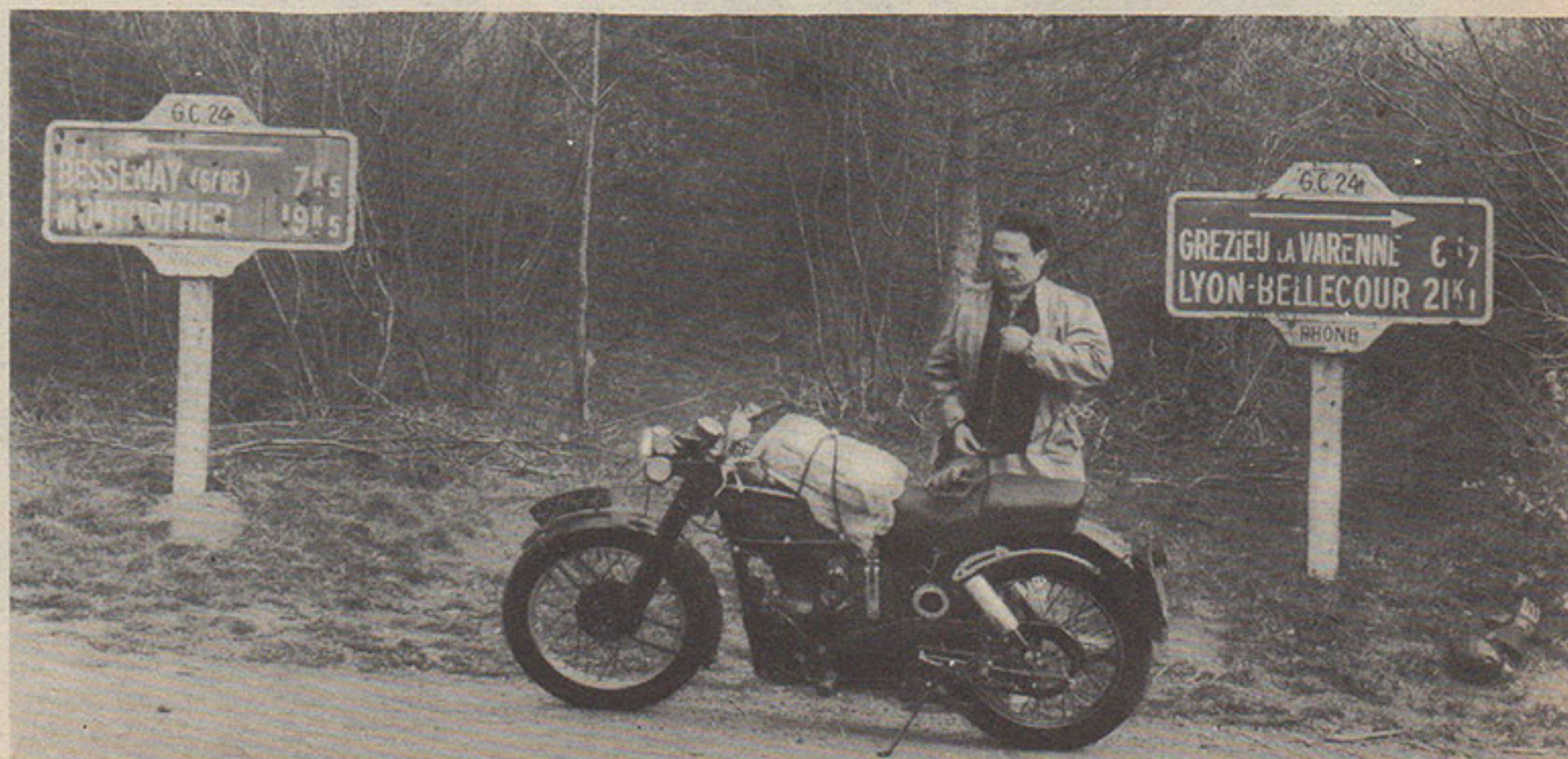
**Moyenne Clermont-Lyon :
74 km/h 400 (188 km en 2 h 30)**

ÉTAPE CLERMONT-LYON- NEVERS-BOURGES : 499 km.

Départ de Lyon à 14 h 30, pour Mâcon, Nevers et Bourges.

La pluie nous prend à Mâcon, pluie intermittente.

Après Mâcon, obligation de passer sur la réserve; le réservoir est décidément trop petit. Nous jouons le héron de la fable : un poste d'essence ordinaire nous apparaît incompatible avec la race de notre monture. Nous continuons et tombons en panne sèche un peu plus loin. Après plusieurs démarches, un paysan complaisant nous donne 1 l d'essence (pour moteur agricole!) et nous rejoignons Charolles où le plein est fait. La pluie recommence et ne nous lâchera plus avant Bourges, tantôt fine et tantôt diluvienne. Nous passons à Nevers à la nuit; jusqu'à Bourges, la puissance de l'éclairage nous permet de maintenir un 100 km/h au compteur. Par contre le frein avant, non étanche, perd son efficacité et impose une grande prudence. Il faut freiner fréquemment pour vaporiser l'eau contenue dans le tambour et redonner au frein une efficacité relative. Si l'on serre à fond le levier, la roue risque de bloquer, entraînant la chute. La roue avant arrose les jambes, mais l'équipement est rigoureusement imperméable.



Arrivée à Bourges à 19 h 30; repos bien gagné et Chavignol.

Moyenne Lyon-Bourges :
62 km/h 600 (313 km en 5 h)

ÉTAPE BOURGES-PARIS (Ris-Orangis) : 210 km.

Départ de Bourges à 8 heures, pour Gien, Montargis et Paris. Le plein d'essence est fait; et nous rajustons avec un quart d'huile le niveau.

Le temps est menaçant, la route humide. La machine commence à être rodée, et les longues lignes droites allant de Gien à Montargis et de Montargis à Fontainebleau sont avalées à 120 km/h au compteur.

Nous stoppons notre chronométrage à Ris-Orangis, les difficultés de circulation nous ralentissant excessivement. 210 km sont approximativement parcourus; il est 10 h 10.

La moyenne est remarquable : 96 km/h 960.

Moyenne générale :
74 km/h 280 (1102 km en 14 h 50)

Consommation sur 1 102 km

Quantité de carburant utilisé:

Départ de Paris	13 6
Plein à Bourges	13 6
Plein après Thiers	13 6
Plein à Charolles	13 6
Plein à Bourges	10
Total	64 4

La moyenne de consommation se monte à :

$$\frac{64,4 \times 100}{1102} = 5,84.$$

De ces 1 000 km se déduisent les conclusions suivantes : la 500 Velocette autorise des moyennes intéressantes, du fait de son aptitude à tenir une vitesse déterminée, sans que celle-ci soit modifiée par un palier montant ou un vent sensible. Nous retrouvons là le caractère accrocheur d'un moteur à courbe de puissance relativement plate. Les accélérations sont des plus brillantes, tandis que la souplesse à bas régime, même en 4°, est remarquable : là encore, avantage de la puissance à bas régime. On peut conduire « sport » en tirant sur les intermédiaires, ou « touriste », la 4° reprenant avec facilité à partir de 45 km/h.

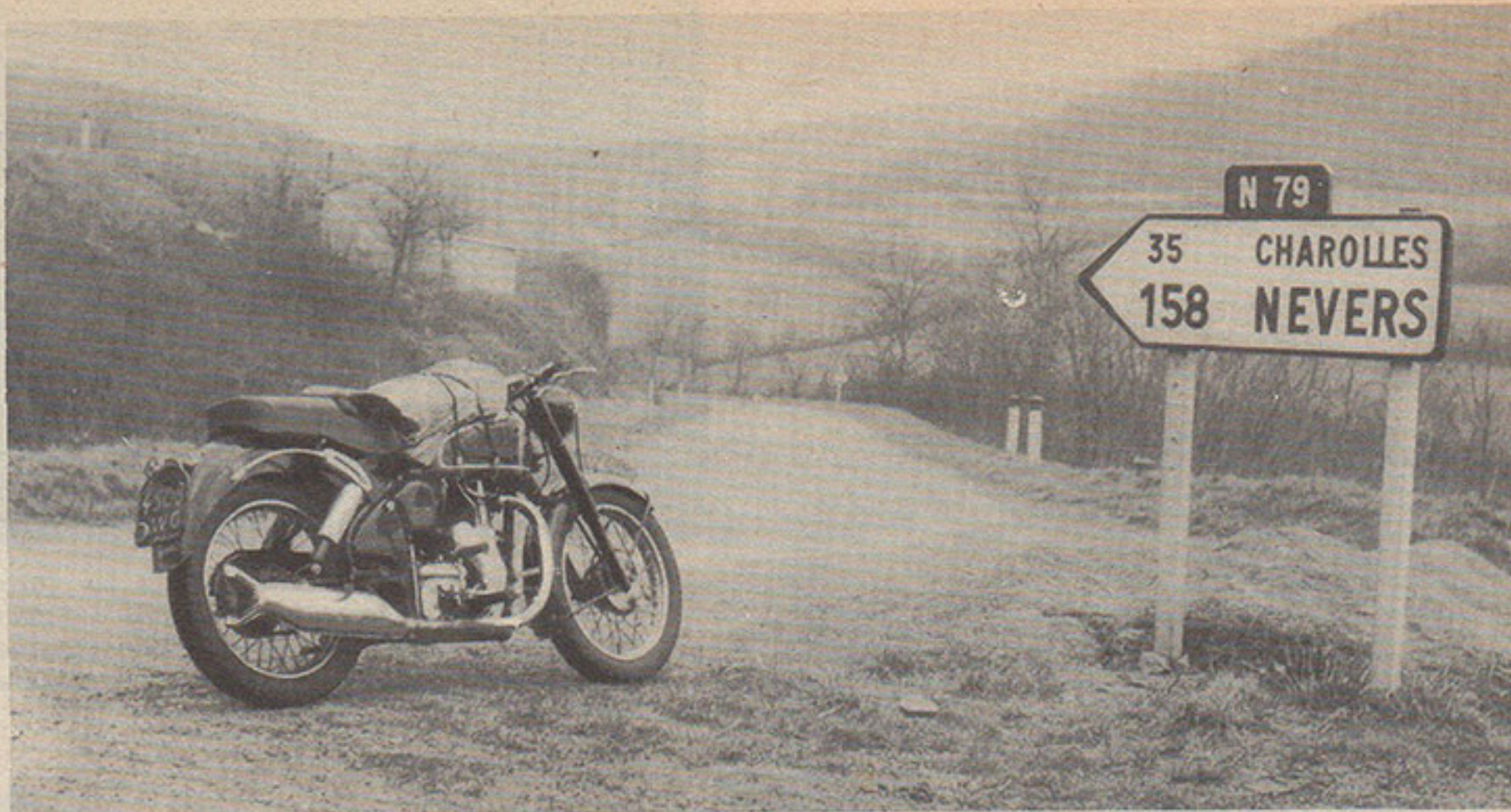
La tenue de route est sans reproche, et donne en courbe une sécurité totale. Aucune réaction, la roue avant passe exactement où l'on veut.

Le confort est vraiment surprenant, du fait de la valeur de la suspension arrière, dont la souplesse n'a guère d'équivalents (nous avions laissé les amortisseurs en position solo, donnant le maximum de débattement; poids des passagers : 70 + 75 kg). Aucun talonnement ni à l'avant ni à l'arrière. Fourche d'une rigidité absolue.

Freinage puissant, à la hauteur des performances.

Bonne position en selle, sans crispations; commandes douces; sélecteur précis; compteur juste.

Eclairage très bon, permettant de rouler très vite la nuit. Silence de fonctionnement assez rare; échappement discret. Par contre : réservoir de contenance insuffisante, réduisant l'autonomie. Frein avant non étanche, perdant toute efficacité par temps de pluie. Garde-boue avant n'arrêtant pas les projections de la roue. Obligation d'employer du supercarburant.



essai à Montlhéry

Essai à Montlhéry.

L'essai à Montlhéry confirma nos impressions ci-dessus; les réglages demeurèrent inchangés : gicleur de 150, supercarburant, bougie K.L.G. F.E. 80.

Sur l'anneau de vitesse (2 548 m) la M.S.S. boucla le tour en 1 mn 6 s 3/5, soit une moyenne de 138 km/h 157. Fait assez rare, à cette allure le compteur n'atteint pas 140 km/h. Il semble en conséquence qu'il soit très précis.

En position touriste, la moyenne fut de 126 km/h 011 soit 1 mn 12 s 4/5. Ces performances se passent de commentaires et situent le niveau de la machine d'autant plus qu'elles ne sont pas obtenues au détriment de la souplesse et du silence.

Sur le circuit routier (9 181 m) mouillé par les averses, le meilleur tour donna 5 mn 40 s, soit une moyenne de 97 km/h 214. Avec un revêtement sec, l'on pouvait faire un meilleur temps. Néanmoins, ce résultat met une fois de plus

l'accent sur la tenue de route de cette 500, et sur ses capacités d'accélération. La boîte de vitesses est d'ailleurs très bien étagée. L'essai d'accélération maximum, sur 400 m départ arrêté, nous donna 13 s 2/5, chiffre inférieur à celui réalisé par la 700 Royal-Enfield « Meteor », pourtant réputée pour sa puissance à bas régime. Aux 400 m, le compteur était à plus de 120 km/h, pilote couché. Ce chiffre nous surprenant un peu, nous rééditerons ultérieurement ce test, afin d'éliminer tous risques de doute quant à la véracité du chronométrage.

Est-il besoin de conclure ? Le lecteur le fera pour nous. Nous nous résumerons brièvement en disant que la 500 Velocette M.S.S. est une réussite et nous apparaît comme la meilleure machine de ce type essayée jusqu'à ce jour. Les quelques défauts signalés s'estompent rapidement devant les qualités de cette 500 de grande classe.

R. COURT,
A. NEBOUT.

Avantages.

Remarquable tenue de route.
Confort, silence et souplesse.
Accélérations puissantes.
Performances honorables.
Freinage puissant.
Consommation raisonnable.
Eclairage excellent.
Boîte bien étagée.
Compteur juste.

Défauts.

Réservoir de contenance insuffisante.
Frein avant non étanche.
Protection de la roue avant insuffisante.
Avertisseur un peu faible.

Résultats de l'essai à Montlhéry

Temps humide; vent faible.

Piste de vitesse :

Un tour, position touriste : 1 mn 12 s 4/5, moy. : 126 km/h 011.

Un tour, position allongée : 1 mn 6 s 2/5, moy. : 138 km/h 157.

Circuit routier :

Meilleur tour : 5 mn 40 s, moy. : 97 km/h 214

Accélération :

400 m, départ arrêté : 13 mn 2/5, moy. : 110 km/h.

Freinage :

De 50 km/h, à l'arrêt complet, action sur les deux freins (sol humide) : 8 m 50.

Vitesses maximum sur les intermédiaires :

Pilotage « Sport » ..	Touriste.
1 ^{re} : 45 km/h	30 km/h.
2 ^e : 70 km/h	40-45 km/h.
3 ^e : 105 km/h	55-60 km/h.

Le moteur reprend sans à-coups à partir de 40-45 km/h.

Réglages d'essai :

Supercarburant.
Huile S.A.E. 30/40.
Bougie K.L.G. F.E. 80.
Gicleur : 150.
Pas de filtre à air (non monté d'origine).

après les courses de SAO-PAULO

Notre correspondant en Italie a pu interviewer Milani à son retour du Brésil. La question importante était de connaître les possibilités des Norton 54 comparativement à la 4 cylindres Gilera et à la 350 Guzzi mono.



« La Norton a-t-elle gagné des chevaux ?
— Oui, la Norton 1954 500 cm³ est plus vite que l'an dernier, mais selon mon point de vue, de meilleurs résultats ont été obtenus en 350 cm³.
— La Norton 1954 représente-t-elle une menace pour la quatre cylindres Gilera, lors des épreuves internationales ?
— L'on ne peut avoir encore une idée exacte

car le circuit d'Interlagos étant en mauvais état, et le tracé trop tourmenté, ne permettent pas d'établir une comparaison. A mon idée, la quatre Gilera a encore une supériorité certaine en vitesse, ce qui devrait nous permettre de bien faire.

— Que penses-tu de la décision prise par Gilera de ne pas participer officiellement aux Championnats du Monde ?

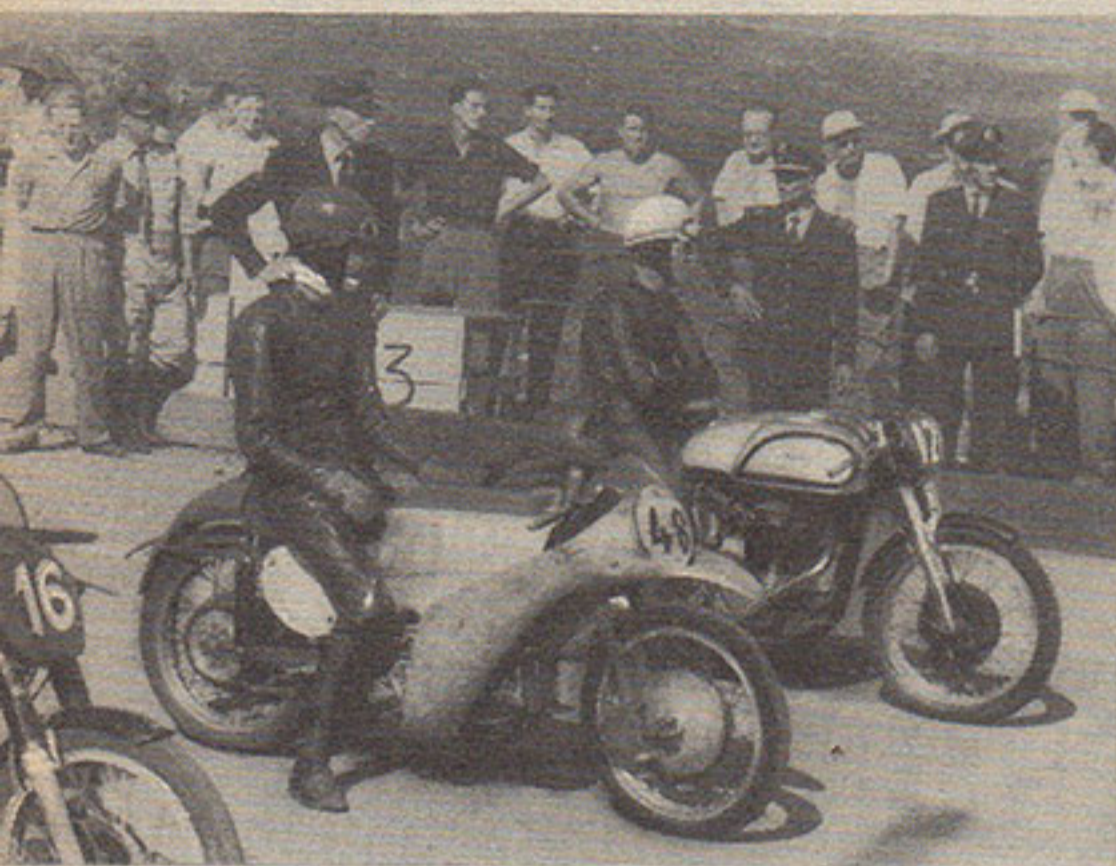
— J'ai appris cette nouvelle à Rome. Je pense que tout le monde est d'accord pour louer cette décision qui est la suite logique des prises de position précédentes. Quant à moi, je reste aux ordres de l'usine.

— Quelles sont tes impressions du Brésil ? As-tu eu des ennuis ? Et l'organisation ?

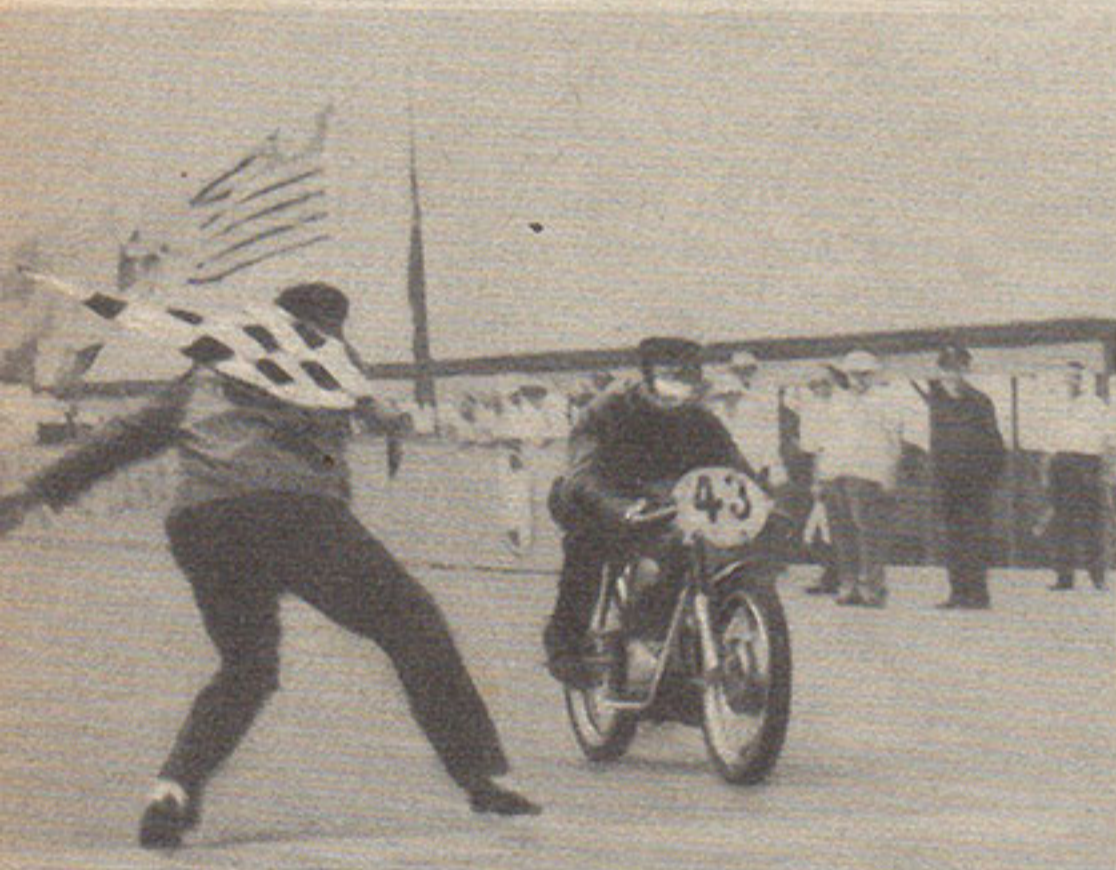
— La chaleur humide a rendu la tâche des coureurs difficile. J'ai eu des ennuis de carburation, mais je pense que sans le dérapage, non volontaire, de Amm, je pouvais remporter la seconde épreuve.

» L'organisation laissa largement à désirer. Les Brésiliens n'ont aucune expérience, tout fut de l'improvisation. Au cours de la seconde épreuve, Sironi prit la position en mains, sans cela je crois qu'il n'y aurait pas eu de course possible. Je dois ajouter que si tous les Italiens ont été, comme prévu, payés par les organisateurs, nous le devons au même Sironi, malheureusement il n'en fut pas de même pour les autres coureurs étrangers. »

Franco LINI.



Amm et Lorenzetti, au départ de la catégorie 350 à Interlagos.



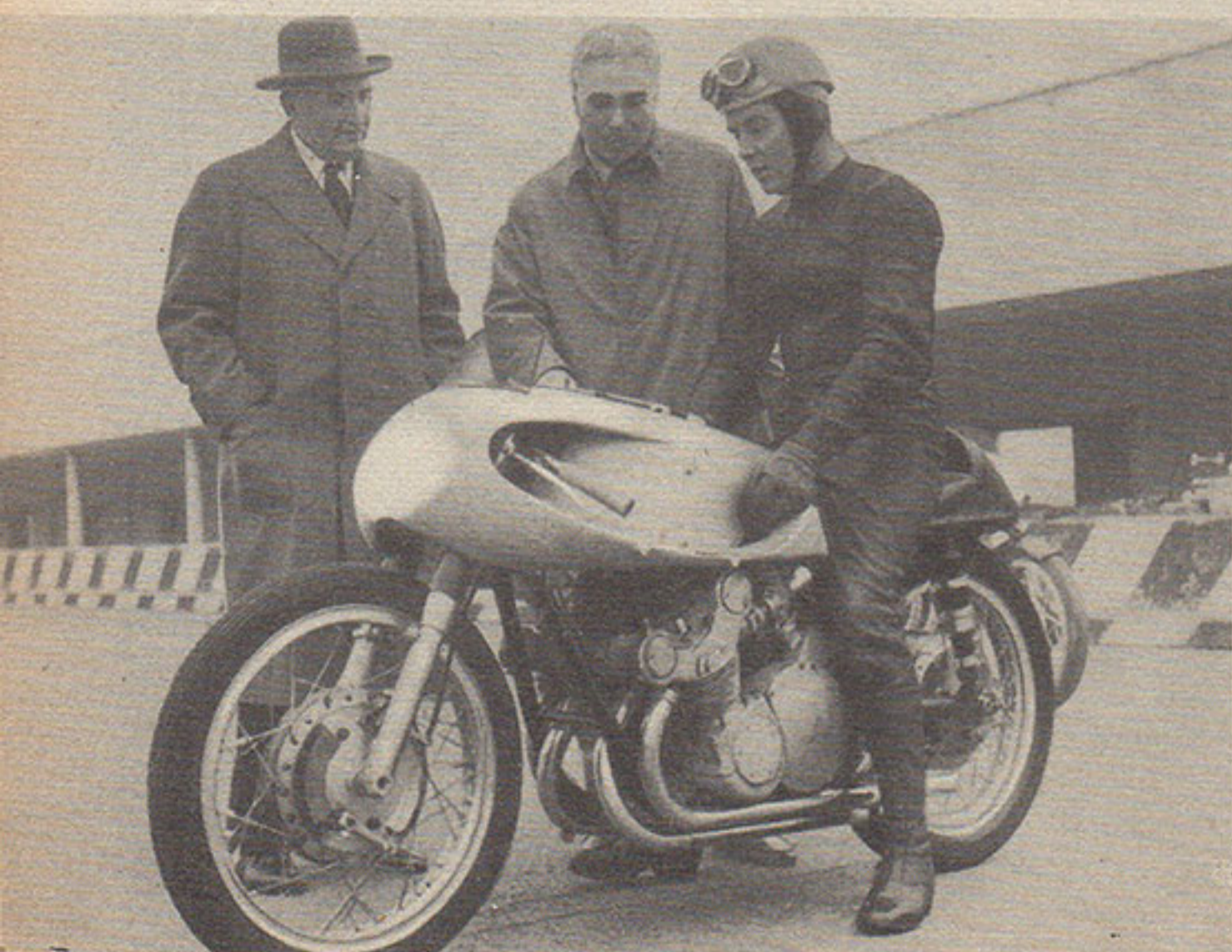
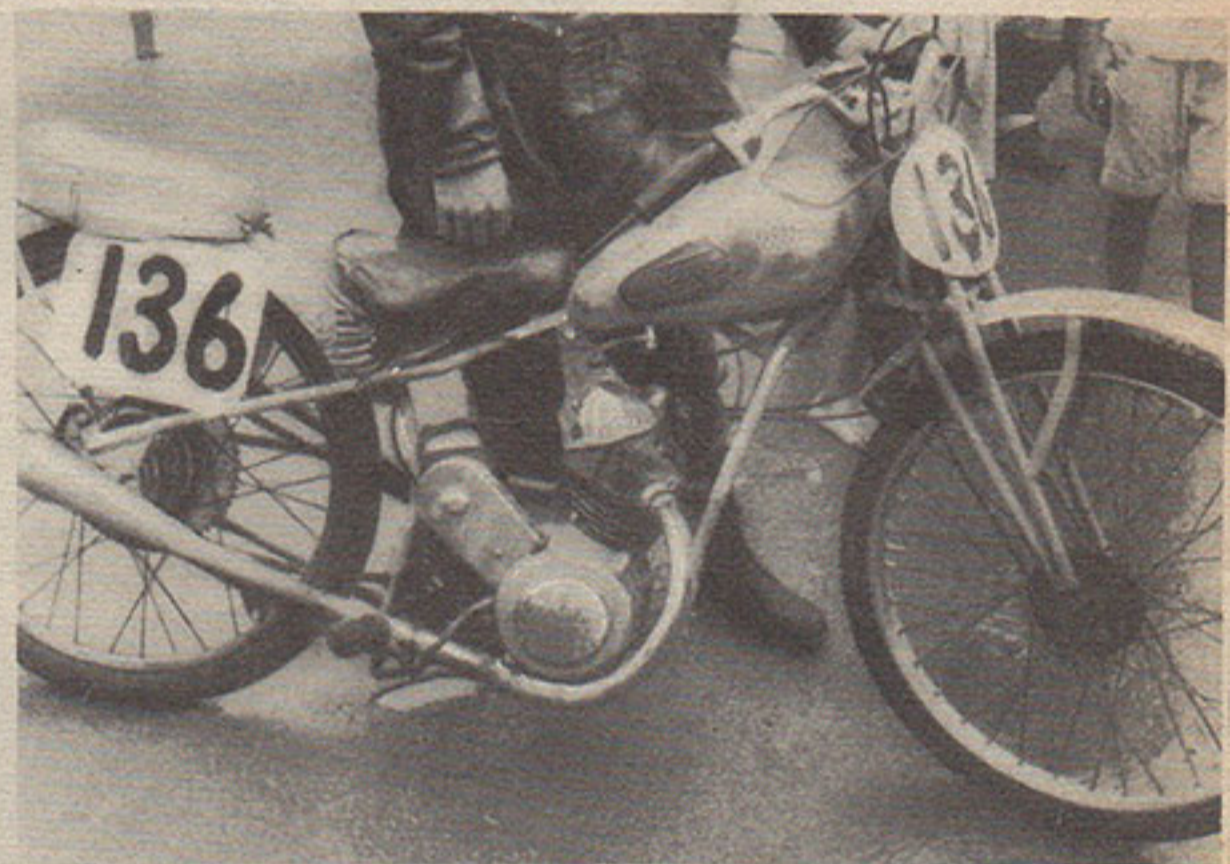
Pagani franchira par deux fois la ligne d'arrivée en vainqueur de la catégorie 125, sur Mondial.



Les deux pilotes japonais présents aux courses de Sao Paulo.

La curieuse 125 japonaise Hondale, équipée d'une boîte deux vitesses.

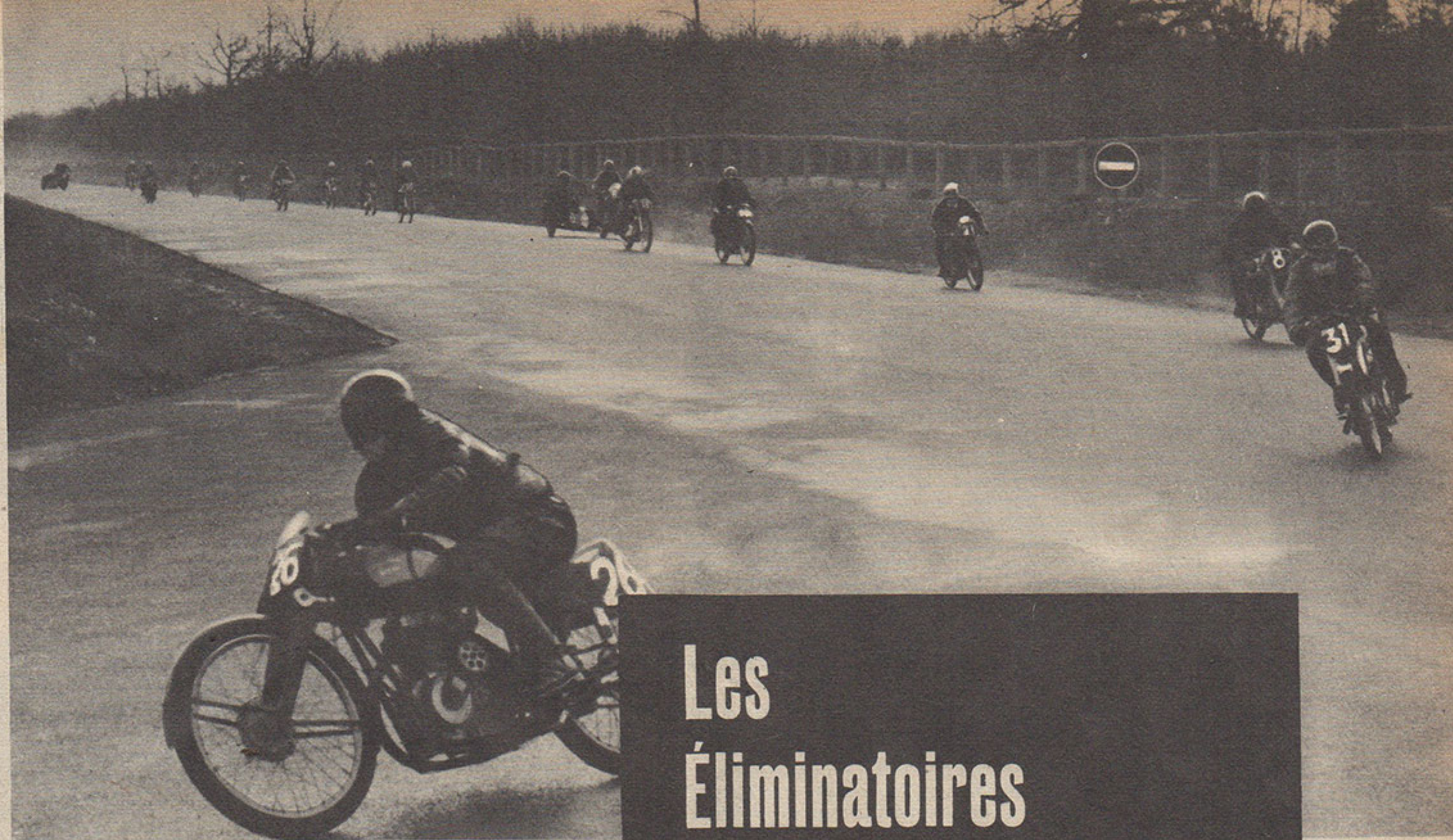
Nous sommes loin de la technique européenne.



LA GILERA 54



G. Duke a essayé à Monza la dernière Gilera, en présence de MM. Gilera et Taruffi, respectivement directeur de la firme et chef du service des courses.



Premier passage à la bretelle de Couard. On reconnaît Dagan (26), Daoust (31), Tano (8), suivis d'une file de concurrents.

Les Éliminatoires du Bol d'Or

CETTE épreuve, comptant pour les Championnats de France, catégorie nationale, connut son habituel succès. Faisant suite aux pluies de la semaine, un soleil printanier et intermittent réchauffait l'ardeur des concurrents. A 9 heures, M. Mauve lâchait les 175 cm³ et les side-cars, et une quarantaine de pilotes s'élançaient pour deux heures sur le circuit.

Immédiatement, le jeune Onda, sur Magnat-Debon double-A.C.T., prenait le commandement et devait d'ailleurs contrôler la course de bout en bout. Bouin suivait en seconde position, sans être autrement inquiété, son 175 Peugeot restant toujours le plus rapide des deux-temps. Malheureusement, un roulement grippé le forçait à s'arrêter à la fin de la première heure. Onda, qui avait ravitaillé en huile à la mi-course, finissait à sa main, réalisant l'excellente moyenne de 104 km/h 039, résultat laissant cependant intact le record établi par Bouin l'an passé, avec 106 km/h.

La troisième place fut occupée pendant quelque temps par Tano, sur une Alcyon à moteur A.M.C. double arbre, mais un piston crevé le contraignait à l'abandon. La même mésaventure arrivait à Mathieu, qui, handicapé peu après le départ par la perte de son tube d'échappement, remontait régulièrement, tournant à 111 de moyenne au tour.

Dans l'ensemble, on notait de nombreuses « casses », le circuit de Monthléry restant excessivement dur pour les mécaniques.

Après l'abandon de Bouin, et de Mathieu, la course perdait un peu d'intérêt. Sfacos et son M.V. simple arbre, très réguliers, se hissaient à la seconde place, tandis que Dagan, sur la « Michel spéciale » à moteur Jonghi mono arbre se maintenait en troisième position.

L'on remarqua également la bonne tenue mécanique des Peugeot « Sport », qui terminèrent tous sans incidents; de même l'Ydral de Ries, avec allumage magnéto, échappement en cigare et carburateur latéral, s'octroyait une remarquable quatrième place, réalisant une moyenne de 94 km/h.

La conclusion de tout ceci est que la marque Magnat-Debon,

bien servie par la classe du jeune Onda et la rapidité de sa 175 cm³ sera une dangereuse rivale pour le Championnat de France.

En side, 1 200 cm³, Duprat, sur Vincent, renouvelait son succès de l'an dernier, tandis qu'en 500 cm³, Claudon, sur Tiger 100, terminait en vainqueur.



L'après-midi était réservé aux 250, 350 et 500 cm³, qui partaient ensemble. En 250, Faucheraux sur Guzzi, mena de bout en bout, malgré une jolie cabriole en sortie du virage de la Ferme. Jacquier-Bret, sur 250 Terrot double arbre, se maintint régulièrement en seconde position, place à laquelle il termina, malgré une panne au dernier tour.

Mathieu, qui montait le 250 A.M.C. de Camus, connut des ennuis et abandonna. Pahin, également sur A.M.C., cassa sur la fin, mais conserva néanmoins la quatrième place, après avoir lutté durant une bonne partie de l'épreuve avec une vieille 500 Guzzi.

Deux machines strictement de série figuraient dans le lot et fournirent une excellente démonstration : Christophe, plein d'allant malgré ses cinquante ans, amène son Adler « Sport » en sixième position, bien que parti avec un moteur n'ayant que 200 km. Rougier, sur Alcyon A.M.C., vient derrière après une course très régulière.

Les 350 nous valurent un duel sans merci entre Deschamps et Wolf, sur Norton. Briand qui montait une Norton 350 1954 à petite course, prêtée par Garreau, prenait rapidement la tête servi par la vitesse supérieure de sa monture, et faisait ensuite une course très sage, ne pensant pas être inquiété. Mais l'empoignade violente entre Deschamps et Wolf les fit revenir sur le leader, et même le dépasser. Passé le moment de surprise, Briand rétablit rapidement la situation, et l'on put admirer la rapidité stupéfiante de la nouvelle Norton. Cependant, la lutte se poursuivait pour les places d'honneur, Deschamps ou Wolf

ayant tour a tour l'avantage. Ces deux pilotes viraient à la Ferme roue dans roue, se prenant alternativement quelques mètres au freinage ou à l'accélération. Ils ne devaient se départager que sur la ligne d'arrivée.

La moyenne du vainqueur, Briand, s'élevant à 128 km/h 611 et les deuxième et troisième terminant dans le même tour, on a de suite l'idée de l'allure à laquelle fut menée cette épreuve.

Quant aux 500 cm³, elles nous permirent d'assister à une sensationnelle victoire du jeune Braun, dont c'est la deuxième saison. Lefèvre, pilotant la 500 Norton 1954, avec moteur à petite course et frein avant à double came, faisait figure de favori. Mais connaissant la fougue de Braun, et la valeur de sa monture, une Norton 1953 (il était le seul à tirer un pignon moteur de 24 dents) l'on pouvait s'attendre à une surprise.

La course se joua uniquement entre ces deux pilotes. Elle pourrait se décomposer en trois phases : la phase observation, jusqu'au tiers de l'épreuve environ, durant laquelle les adversaires se firent quelques politesses, Lefèvre laissant passer au freinage Braun, plus fougueux, et le repassant à l'accélération ou en ligne droite; la seconde phase vit l'attaque de Braun, qui obligea Lefèvre à s'employer à fond. Ce dernier, distancé plusieurs fois, revint régulièrement jusqu'au moment où, mètre par mètre, il dut concéder du terrain. La troisième phase vit l'abandon de Lefèvre, souffrant, alors que son rival avait la victoire acquise, bien qu'effectuant la dernière demi-heure avec un amortisseur arrière cassé.

La moyenne du vainqueur, 137 km/h 742, situe la valeur de Braun, que nous avons remarqué l'an dernier alors qu'il débutait sur une Manx simple arbre, mise au point par Patural. Cette machine est maintenant la propriété de Proffit, un débutant également, qui termine second des 500, à six tours il est vrai. Malgré une certaine inexpérience, il fit preuve de courage et améliora nettement son style au fil des tours. C'est un pilote à revoir durant la saison. Souhaitons que la machine lui porte autant chance qu'à Braun!

Un outsider sérieux figurait également au départ : Guérin, sur Matchless G. 45. Regrettons simplement qu'un incident mécanique, alors qu'il était en troisième position, ne nous ait pas permis de lui voir donner sa pleine mesure.

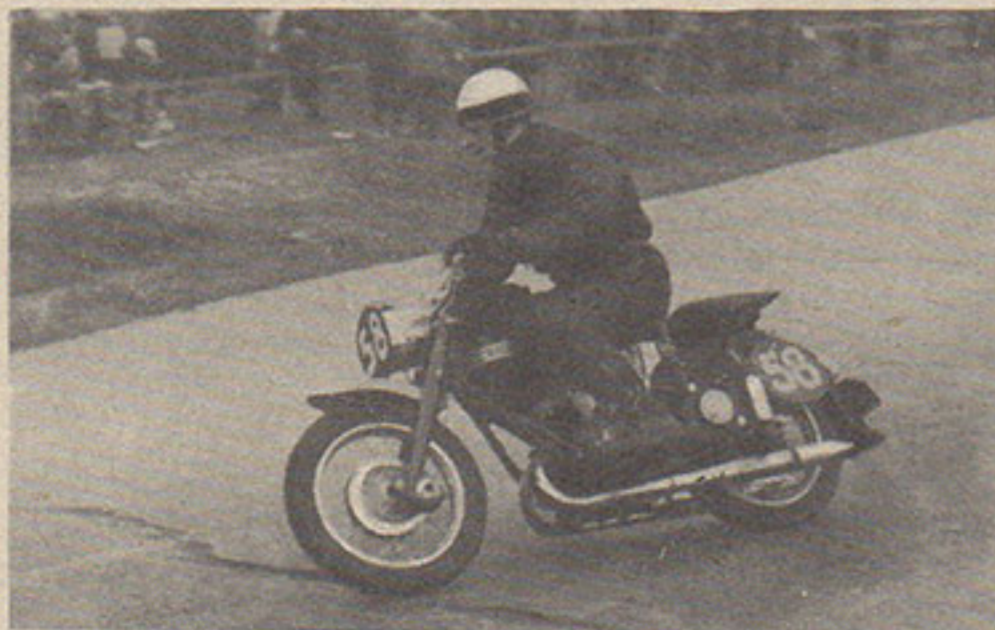


A l'exception de celui des 175 cm³, toujours détenu par Bouin tous les records des autres catégories furent largement battus

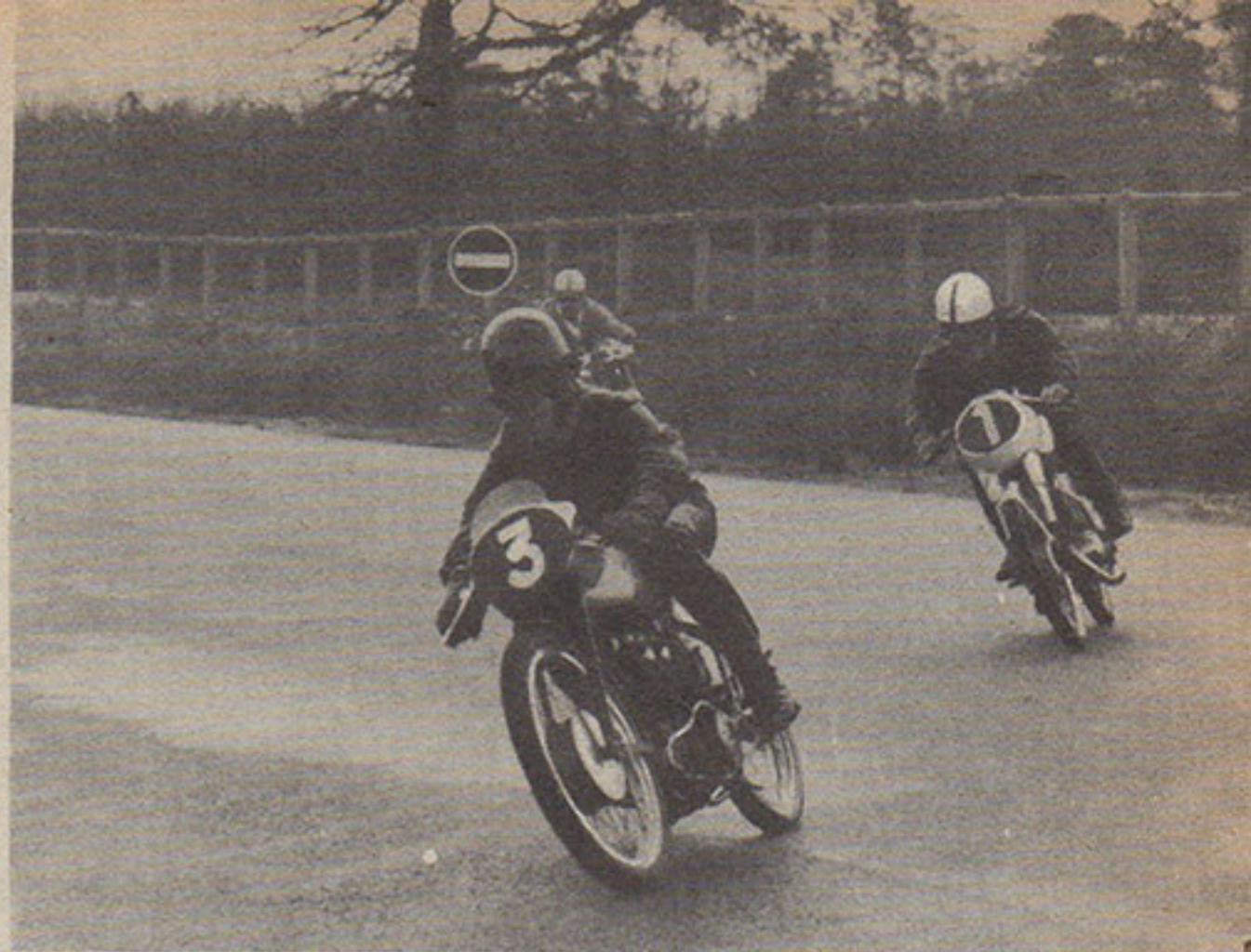
En 250 cm³, par Faucheraux (Guzzi), moyenne : 116 km/h 163; ancien record : 101 km/h 151.

En 350 cm³, par Briand (Norton), moyenne : 128 km/h 611; ancien record : 124 km/h 225.

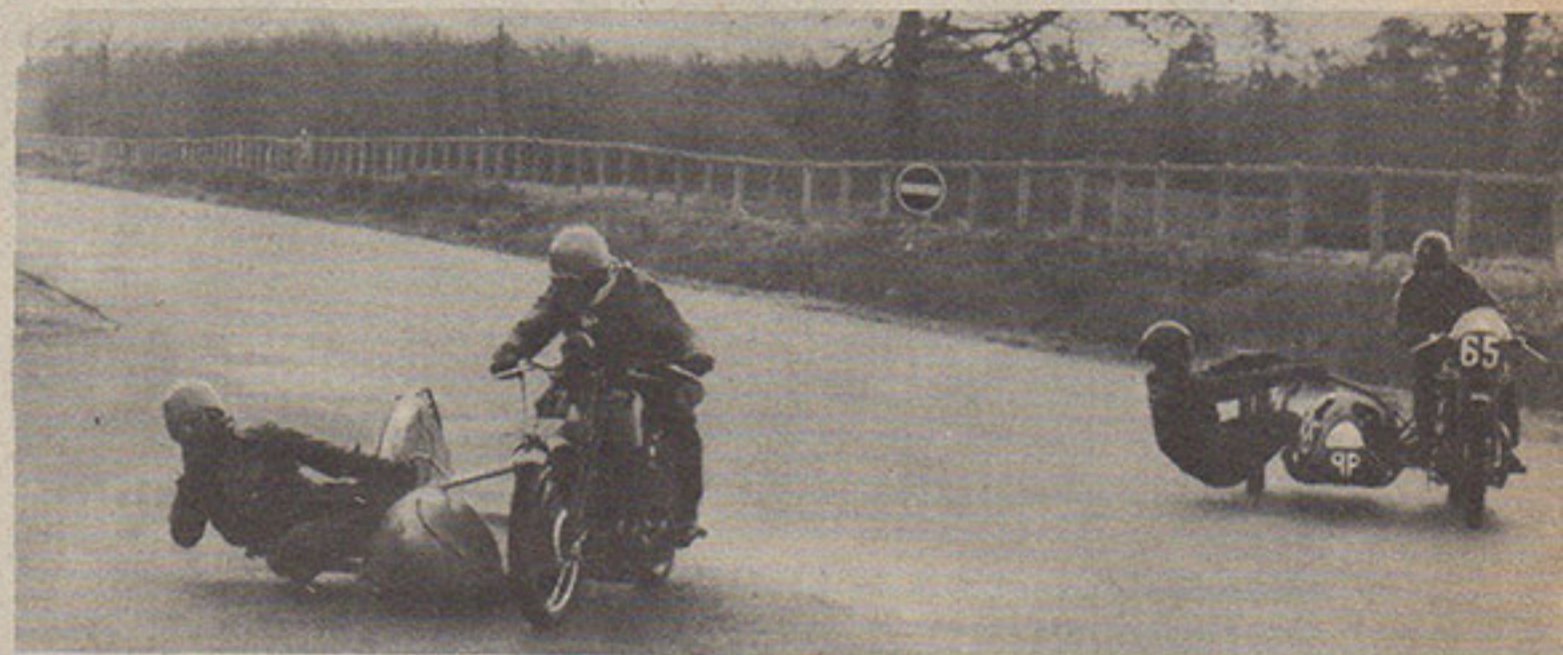
En 500 cm³, par Braun (Norton), moyenne : 137 km/h 742; ancien record : 129 km/h 391.



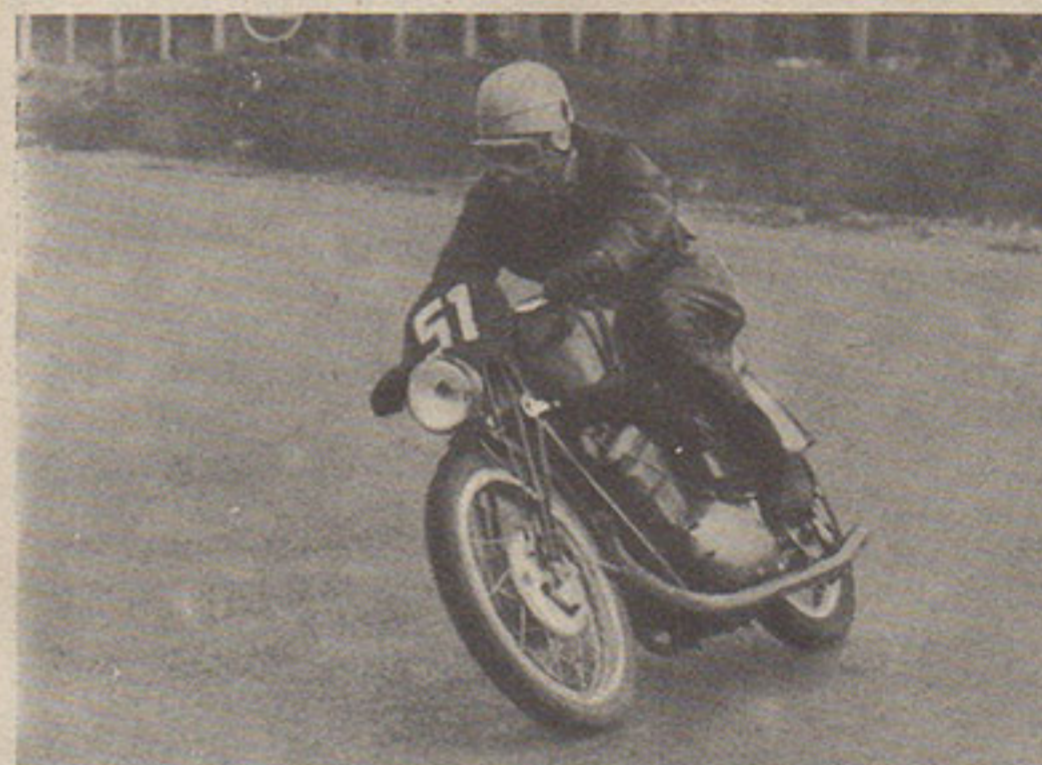
Christophe,
6^e en 250
sur une
Adler
« Sport ».



Onda et Bouin,
virent à l'épingle du Faye.



Les deux vainqueurs en side-car : Duprat (80), catégorie 1 200 cm³, et Claudon (65), catégorie 500 cm³.

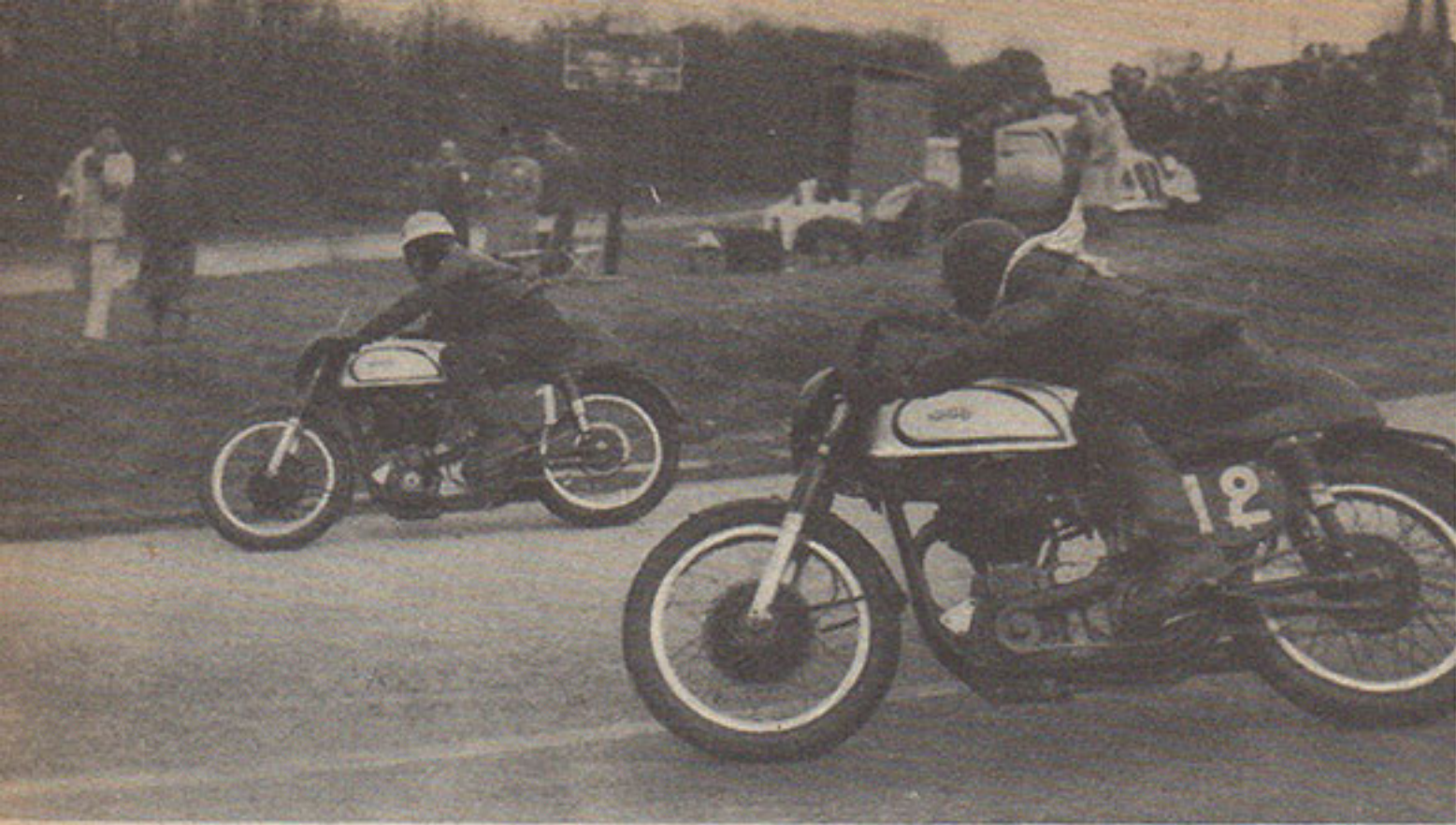


Marcel Pahin,
sur 250
Automoto
A.M.C.

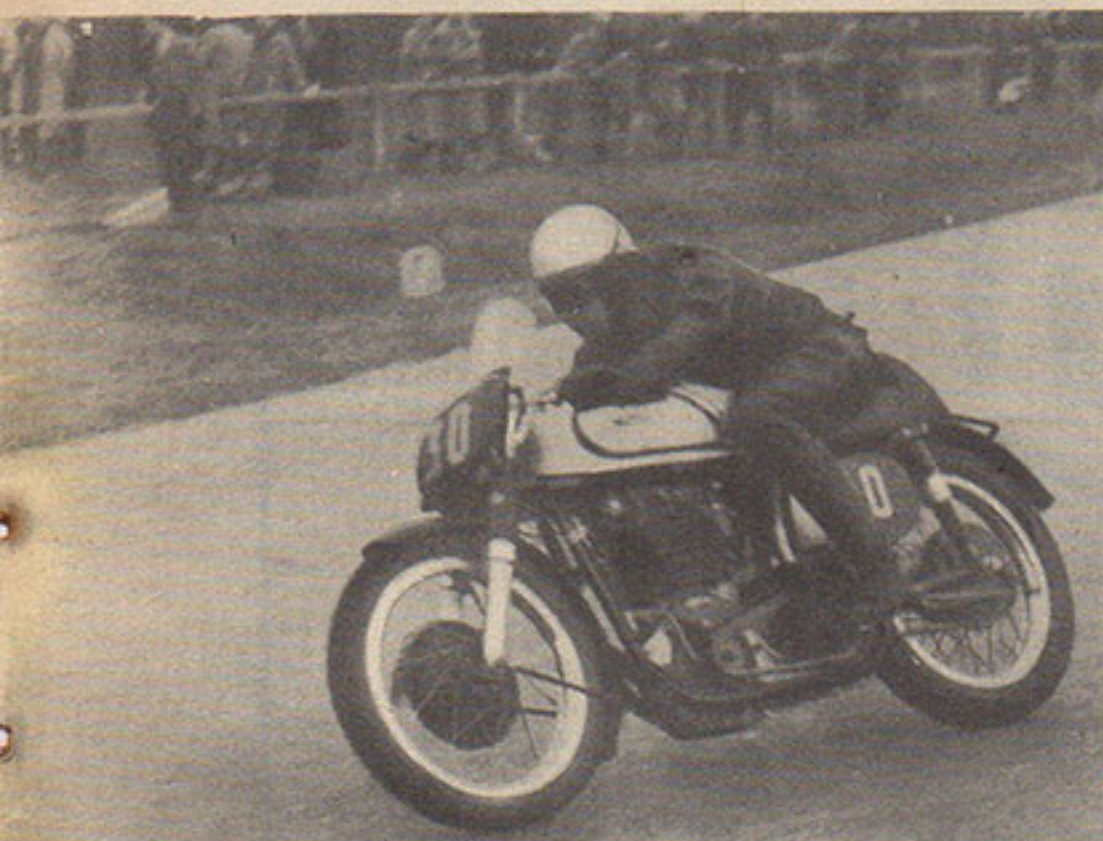
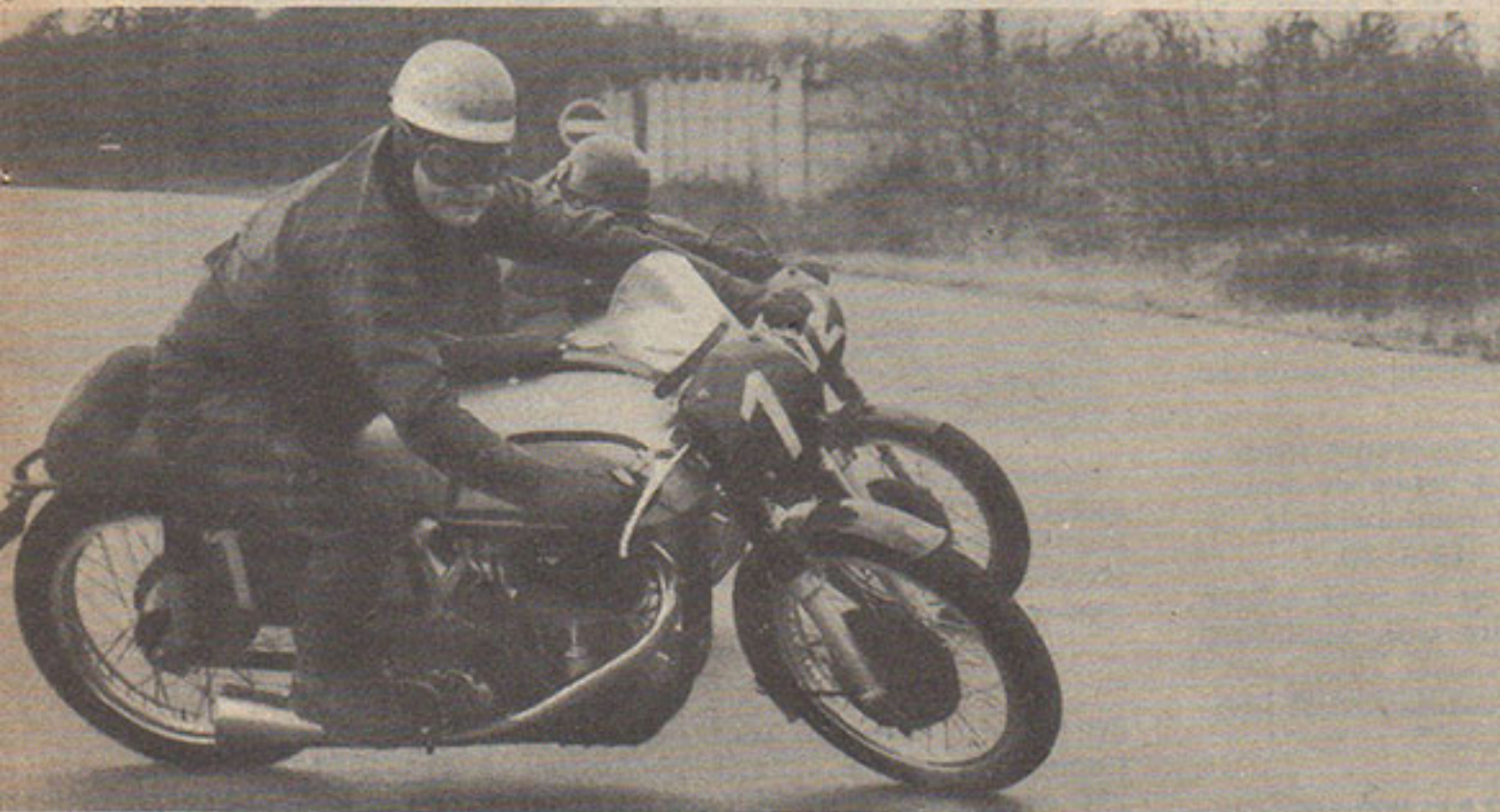
★ RÉSULTATS ★

175 cm³ : 1. J. Onda (MC Nice), sur Magnat-Debon, 38 t, soit 208 km 079 en 2 h, moy. hor. 104 km/h 039; 2. Sfacos (MC Dauphinois), 32 t.; 3. Dagan (RMC), 32 t.; 4. Riès (MC Berry), 30 t.; 5. Viaene (AMCO), 29 t.; 6. Pohn (AMP), 29 t.; 7. Martinat (MC Berry), 29 t.; 8. Rozé (Guiller), 29 t.; 9. Ribard (AMCF), 28 t.; 10. Sacareau (MC Clodoaldien), 27 t.; 11. Noël (Alcyon), 27 t.; 12. Mourguy (MC Auvergne), 27 t.; 13. Lombardy (MC Montargois), 26 t.; 14. Chartier (MC Clodo) 25 t.; 15. Pomiers (RMC), 25 t.; 16. Rittaud (MC Châtillonnais), 25 t.; 17. Fontès (Alcyon), 25 t.; 18. Brunel (MC Montmorency), 23 t.; 19. Salvatore (MC Saint-Germain), 23 t.; 20. Foglietta (AMS), 22 t.; 21. Gleizon (MC Montm.) 20 t.; 22. Daoust (AMS), 18 t.; 23. Serres (MC Maisonnais), 16 t.

Side-cars 1 200 cm³ : 1. Duprat (AMCF) sur Vincent, 32 t, soit 205 km 393 en 2 h, moy. : 102 km/h 696.



Deux phases
du duel Lefèvre-Braun.



Briand,
vainqueur
des 350 cm³.

500 cm³ : 1. Claudon (STPP), 30 t, soit 192 km 343, moy. : 96 km/h 171 ; 2. Borrel (AMP), 23 t.

250 cm³ : 1. Faucheraux (Guzzi), 36 t, soit 232 km 326 en 2 h, moy. : 116 km/h 163 ; 2. Jacquier-Bret (Terrot), 34 t ; 3. Costedoat (MC Saint Germain), 30 t ; 4. Pahin M. (Automoto), 30 t ; 5. Martine (MC Rambouillet), 30 t ; 6. Christophe (MC Chât.), 30 t, etc.

350 cm³ : 1. Briand (Norton), 40 t, soit 257 km 222 en 2 h, moy. : 128 km/h 611 ; 2. Wolff (AC Alsace), 40 t ; 3. Deschamps (AC Alsace), 40 t ; 4. Guignabodet (MC Chât.), 31 t ; 5. Rous (AMCO), 31 t ; 6. Jousier (MC Mureaux), 28 t.

500 cm³ : 1. Braun (USMT), sur Norton, 43 t, soit 275 km 485 en 2 h, moy. : 137 km/h 742 ; 2. Proffit (CS Meaux), 37 t ; 3. Lefèvre (Norton), 36 t ; 4. Gomès (MC Chât.), 31 t ; 5. Herbé (AMCF), 30 t.

Considérations sur la prochaine saison " nationale "

A l'issue de ces éliminatoires du Bol, il semble que le matériel, notamment en petite et moyenne cylindrée, ne se soit guère renouvelé, et que cette année encore les pilotes devront compter davantage sur leur ingéniosité que sur la bonne volonté des grandes marques. En 175 cm³, mis à part quelques M.V. et Mondial, très chers à l'achat et difficiles à importer, nous retrouvons le Peugeot de Bouin, toujours aussi rapide, mais seul du genre; les doubles-arbres A.M.C. ont gagné en vitesse (nous avons chronométré Rouger sur Alcyon à 131 km/h sur l'anneau de Monthéry, durant la mise au point de sa mécanique), mais demeurent fragiles. Ce furent cette fois-ci les pistons qui causèrent des déboires! Les A.M.C. à culbuteurs ne sont plus assez rapides et ne conservent quelques chances que sur les circuits courts et accidentés. La maison Alcyon avait fait un gros effort et présentait des machines remarquablement finies, d'un dessin moderne : cadre genre Featherbed, fourche type Earles, réservoir avec appui pour les coudes, petit carénage de tête de fourche. Elles furent unanimement admirées, et il faut espérer qu'elles recevront bientôt des moteurs dignes de leur conception. La surprise fut évidemment l'apparition de la 175 Magnat-Debon de compétition, marquant la rentrée officielle de la vieille firme dijonnaise en catégorie nationale, avec, comme but évident, le Championnat de France. A l'heure actuelle, l'on ne voit pas très bien quels adversaires pourraient lui être opposés.

La marque Ydral, bien qu'absente (la préparation des nouveaux moteurs n'étant pas terminée) reste dangereuse sur une épreuve de longue distance, type Bol d'Or, qu'elle prépare d'ailleurs tout spécialement et sur les circuits courts.

Il reste cependant évident que pour beaucoup de machines, les vitesses de pointe demeurent insuffisantes, ou obtenues au prix d'une certaine fragilité mécanique. L'entrée en lice de la 175 Magnat-Debon, qui vaut plus de 140 km/h, permet facilement de mesurer les progrès que les autres adversaires doivent accomplir.

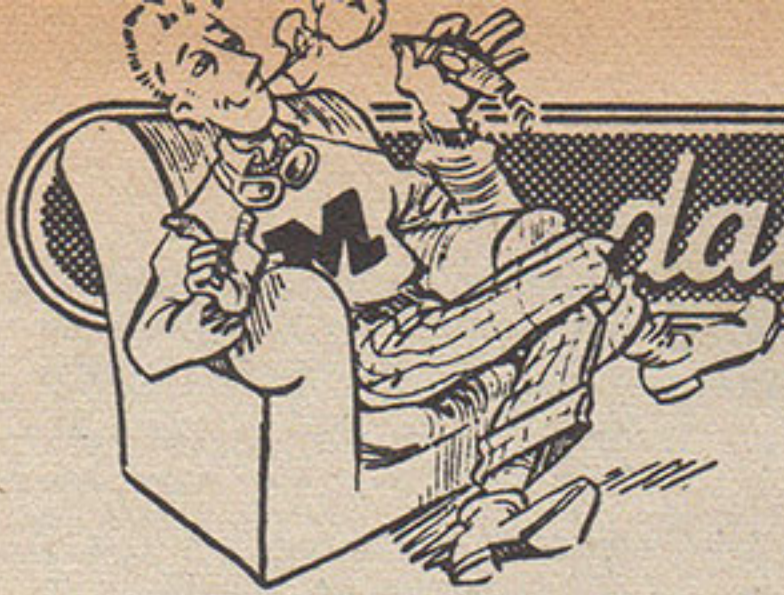
En 250, apparition des 250 A.M.C., dont celle préparée par Camus s'avère la plus rapide. Nous l'avons chronométrée à 132 km/h au tour de piste. Là encore, il subsiste un trou énorme avec les machines italiennes, notamment les Guzzi et avec la 250 Terrot double arbre que l'on vit aux mains de Jacquier-Bret. Il semble également que le Championnat de France soit l'objectif de la firme de Dijon.

En 350 et 500, l'on retrouve le lot des Norton 1953, qui, cette année encore, devront effectuer une nouvelle saison, les Norton 1954 à petite course n'étant importées qu'en quantité très restreinte, et attribuées de préférence aux pilotes internationaux.

Un fait assez significatif mérite d'être signalé : de nombreux coureurs internationaux ont pris cette année une licence « nationale ». Motif : le nombre trop élevé d'étrangers engagés dans les Grands Prix ou circuits internationaux français ne laisse pas assez de chance à nos pilotes. Ceci donne toute sa valeur aux suggestions de G. Houel, que nous avons interviewé il y a quelque temps (voir n° 117). La conséquence de tout ceci, est que les coureurs nationaux, notamment en catégorie 250, vont avoir à faire face à un matériel supérieur qui laissera peu de chance aux réalisations personnelles à partir de moteurs de série.

On comprend évidemment assez mal l'attitude de la Fédération, qui conseille « vivement » à un coureur ayant remporté de nombreux succès de passer dans la catégorie « International », sans tenir compte du matériel qu'il a à sa disposition, alors qu'elle se voit obligée par ailleurs d'admettre que des Internationaux redeviennent nationaux, du fait qu'ils ne peuvent défendre leurs chances dans une catégorie où la proportion d'étrangers au départ devient de plus en plus forte.

R. COURT



dans les CLUBS

XXI^e CIRCUIT INTERNATIONAL DE FLOREFFE

Dans six semaines se courra la XXI^e édition du Grand Prix international de Floreffe sur le célèbre circuit de la Marlagne. Sa date est aujourd'hui officielle : 2 mai 1954. Comme toujours, le programme, qui débutera à 11 heures, comprendra des compétitions réservées aux 250 cm³, 350 cm³, 500 cm³ et 500 cm³ side-cars.

AMICALE MOTOCYCLISTE HYEROISE

Nous organisons à Hyères, le 25 avril prochain, notre 7^e Grande Concentration motocycliste de la Côte d'Azur, qui sera suivie d'un Grand Gymkhana, manifestation identique à celles que nous avons organisées depuis 1948 et qui nous ont toujours valu un succès considérable.

MOTO-CLUB DE RENNES

Suite au départ de M. Cremet, vice-président, éloigné de la France pour obligations professionnelles, il a été procédé à son remplacement. M. Carré, vice-président, ex-trésorier adjoint; M. Lanvierge, trésorier adjoint.

MOTO-CLUB PROVINOIS

Le Moto-Club Provinois rappelle aux intéressés qu'il organise le dimanche 2 mai 1954, son deuxième Circuit de Vitesse national; quatre courses sont prévues au programme dans les cylindrées suivantes, 75 cm³, 250 cm³, 350 cm³, 500 cm³; celles de 175 cm³ et 350 cm³ comptant pour le championnat de France de vitesse, catégorie nationale. Pour tous renseignements concernant cette manifestation, prière d'adresser la correspondance à M. Gillot Roger, 17, rue de Changis, Provins (Seine-et-Marne).

MOTO-CLUB D'AUVERGNE

Le Moto-Club d'Auvergne organise le 25 avril prochain une manifestation sur piste au vélodrome de Clermont-Ferrand.

Au programme, courses de vitesse réservées aux pilotes de la catégorie 175 cm³, titulaires de la licence nationale et internationale.

Les engagements sont d'ores et déjà reçus au siège du Moto-Club d'Auvergne, Café de l'Univers, 77, boulevard Gergovia, Clermont-Ferrand. Clôture des engagements le 10 avril.

MOTO-CLUB DE PARIS

Le Moto-Club de Paris « Chaque dimanche une sortie » a prévu pour le mois d'avril les sorties suivantes :

Le 4 : *Villeneuve-s-A.* — Par la N. 20, Arpajon, Etrechy; après cette ville, la D. 148 à gauche en direction de la Ferté-Alais, jusqu'au croisement d'un V.O. après Villeneuve-s-A.

Départ : route d'Orléans : 13 h. 30.

Le 11 : *La Pierre Turquoise.* — Par la N. 1, arrivé aux abords de la forêt de Carnelle, après le passage à niveau, prendre à droite le premier chemin forestier jusqu'à la Pierre-Turquoise qui se trouve à droite.

Départ : Porte de la Chapelle : 13 h. 30.

Le 18 : Sortie en *Belgique* (renseignements au siège).

Le 25 : *Pontchartrain.* — Par l'autoroute jusqu'à Trappes. Puis à droite la N. 12 jusqu'au croisement de la N. 134 un peu avant Pontchartrain.

Départ : Porte de Saint-Cloud : 13 h. 30.

Les réunions auront lieu les 2 et 16 avril, à 21 h au siège : Café Tabac « Le Sully », 6, boulevard Henri-IV.

Les motocyclistes isolés sont cordialement invités.

MOTO-CLUB SAINT-CHAMONAIS

C'est le 9 mai 1954, que le Moto-Club Saint-Chamonais (Section Autonome du Moto-Club



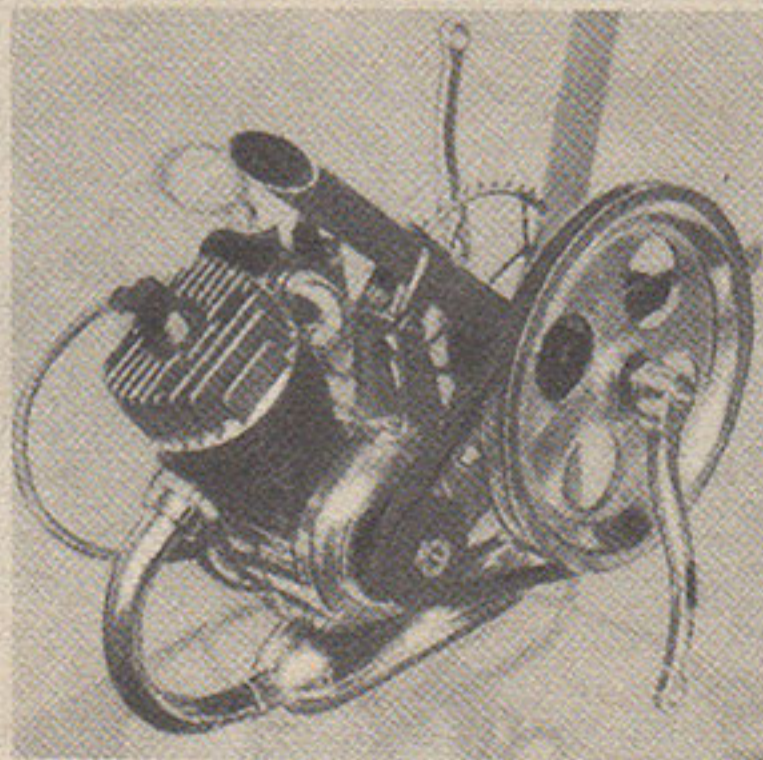
Notre ami Bouin a brillamment entamé la saison 54 en enlevant à Dakar, le 7 mars, une épreuve pour machines « sport » 250 cm³, au guidon d'une 175 Peugeot « Sport ». Avec la même machine, il terminait second de la catégorie 350-500 cm³.

du Furan), organise sont cinquième Circuit national de vitesse. Trois catégories : 175 cm³, 250 cm³ et side-cars 500 cm³.

Pour tous renseignements, écrire au secrétaire général : Gustave Myon, 4, rue de la Haute-Garenne, à Izieux (Loire).

MOTEURS POUR CYCLOMOTEURS

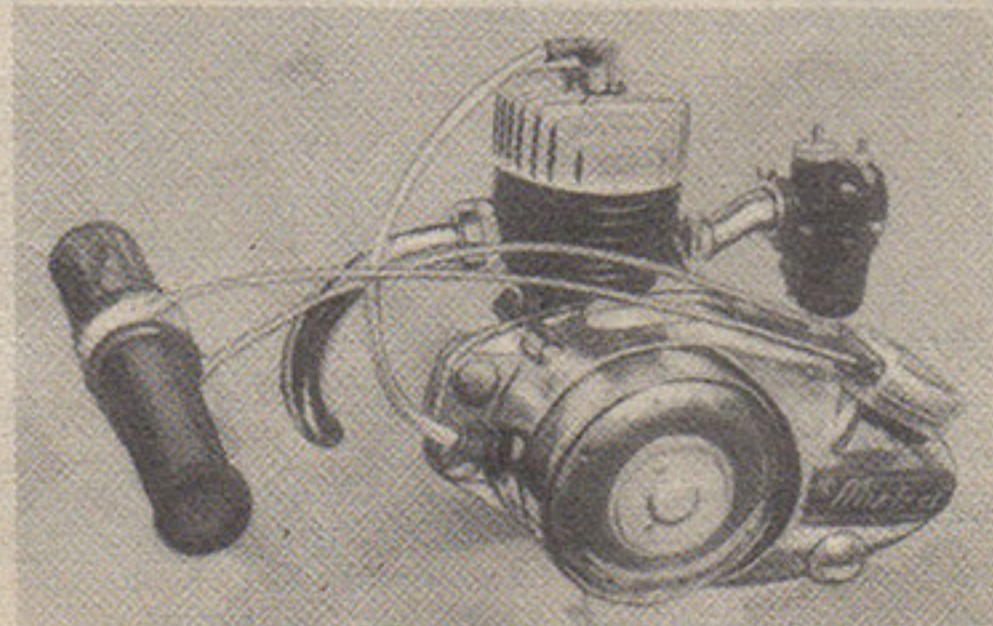
Monovitesse 48 cm³
avec débrayage



le Mistral

27, rue du Mont
SAINT-ÉTIENNE

Deux vitesses 48 cm³
Commande par poignée tournante



Deux modèles

Deux succès

Les meilleures performances

Sélectionné par les meilleurs constructeurs

NORTON DOMINATOR 1952, 12 000 km. Gillard, 47, r. Diaz, Boulogne-sur-Seine.

SIDE 1000 ARIEL bon état général. S'adresser à M. Bhawet R., Charzay, par Saint-Romans (Deux-Sèvres).

HARLEY-DAVIDSON 750, parf. état, origine, dble selle, ou échange contre ensemble Zündapp-Russie origine. L'enfant, 16, rue des Gobelins, Paris (13^e).

D.K.W. 350 NZ, side. Steib, 9, r. de la Neva, Galdemar.

A.J.S. 500, susp. ét. neuf, 325 000. Norton manx, 1950, 165 km/h, ét. neuf, 250 000. Ariel 350, bon état, 90 000. Norton 500, culb., ét. neuf, 120 000. Norton ES2, télesc., susp., 190 000. Peugeot 175, susp. AR, 100 000. Automoto 500, Sap culb., bon état, 45 000. Lot de pneus neufs toutes dimensions. Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Paris (15^e).



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

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

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

TERROT 1953, état neuf, 8 000 km, avec porte-bagages, sacoches, tand-sad. S'adresser Garage Côte-d'Azur, 15 bis, rue Trachel, Nice. Tél. 867-17.

VELOM. POULAIN 50 cm³, 3 vit., année 1953, nombr. acc., abs. neuf, cause malad., 39 000. Chiquet, 9 bis, av. Schoelcher, Houilles (S.-et-O.).

B.S.A. 125 « Bantam », bn ét., 100 000 fr. Brevet, av. H.-Adam, Pont-Rousseau (Loire-Inférieure).

Part., cse achat voit., vds Scooter **BERNARDET** 250 monocyl., gris bleu, très bon état, roue secours, p.-brise. Guenon A., Ligny-le-Ribault (Loiret).

MATCHLESS 350, mot. ref. à roder, fche télesc., 4 vit. Hurni, 38, r. Saussure.

Vds ou échang. contre vélomoteur, **AMPLI 15 W**, avec H.P. 28 cm, plus H.P. de 21 à 24 cm. Transfo mod. Transfo Alim., etc. S'adresser à Guerin Christian, Escadron 2/6 bis, à Stenay (Meuse).

HARLEY-DAVIDSON 750, accident., av. bn sidecar, px à débat. Vis. 14, bd Sout Paris (12^e).

AGENCE
F. N. MOTO
97, rue d'Alleray (15^e)
Mosquito
et son fameux
cyclo 2 vitesses
LA PERLE

DOMINATOR FEATHERBED de luxe, nve. Ecrire M. Mathis, 41, r. Porte-Dijeaux, Bordeaux.

TRIUMPH 750, début 1952, acces. Gendre, 91, r. Championnet (18^e).

1 000 culb. **HARLER**, type 37 EL, 4 vit., sélect., état neuf, garanti, 280 000. Reprend 200 LE, Vélocette ou petite cylindrée récente, même état, faire offre avec prix. R. Beaumont, à Monnaie (I.-et-L.).

PETITES ANNONCES

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

NATIONAL-MOTOS

66, rue National (XIII^e) - Gob. 29-83

SPÉCIALISTE MACHINES ANGLAISES MATCHLESS, A.J.S., ARIEL

Pièces détachées d'origine

Agence **GNOME ET RHONE**

Réparations sur devis pour spécialistes, toutes marques

NOMBREUSES OCCASIONS

MOTOBECANE 350 lat., bl. mot., 3 vit., équipée, b. état, 35; et 125 télescopique, équipée parf. état, 65. 16, rue Jules-Guesdes, Levallois. PER 09-27.

MALTERRE 175 A.M.C., bn ét., 80 000. Moreau, ROQ 44-04.

D.K.W.

350 NZ : 120; 350 NZ : 135; 350 NZ avec suspension AR : 145; 350 NZ avec suspension AR : 190; 125 RT neuf : 185; scooter Bernardet, équipé : 75. Toutes ces machines garanties. J. Di Vozzo, 116, bd Serrurier, Paris (19^e). BOL 77-62.

NORTON 16 H, bon état. Ecrire Destailleur, 15, place des Etats-Unis, Montrouge (Seine).

TRIUMPH 350 cm³, impec. culb., fche télesc. Bodin, 7, rue Marcel-Dubois, Paris (12^e).

SUPERBE TRIUMPH T 100, 1951, ph., capoté, susp. AR oscillante, parf. ét., px 290 000, ou échge ctre pte voiture récente. Fantuz, 15, r. Guilleminot (14^e).

MOTOBECANE 125, culb., bn ét., 15 000 km, acc. divers, 80 000. Morize, 66, av. N.-D.-Nazareth, Paris (13^e). ARC 58-31.

125 MAGNAT-DEBON, b. état, t.-sad, 18 000 km. Px 85 000. Velu, 51, r. M.-C.-Fouriaux, Reims.

MATCHLESS NORTON ARDIE EXCELSIOR

ROYAL-ENFIELD

Agence pour Paris

MOTOS NEUVES & OCCASIONS RÉPARATIONS, PIÈCES, CRÉDIT

PNEUS AVON toutes dimensions toutes quantités
RENOLD - BOSCH - LODGE

ARIS PARIS-17^e
11, rue Labie ETO 08-66

MOTOBECANE Z 46 c, 9.000 km. nbx. acc. valeur neuve 190.000. prix 115.000, LEC 00.35 après 20 h. urgent.

250 PUCH NOIRE 11.500 km. impec. équipée 160.000. Moltin 79, r. A. Tessier, Fontenay-sous-Bois.

DOUGLAS-MARKET V, ét. nf. S'adresser à Motocycles. Pironun, 9, pl. Duchasseint, Thiers (P.-de-D.).

SIDE HUMBLLOT, pour 250 ou 350 cm³, état impec., roulé 4 000 km, prix intéressant. Matret, 4, av. Cadéras, Bondy (Seine).

FN M 86, culb., fche télesc., état de neuf. Prix intérés., équipée. Rispal, 164, av. de Clichy, Paris. Voir soir après 19 h ou dimanche.

125 cm³ Puch, scooter Motobécane, 250 cm³ N.S.U., 250 cm³ René Gillet, 250 cm³ Jonghi, 125 cm³ Peugeot, 125 cm³ Terrot, 150 cm³ Follis, 175 cm³ Motobécane, 350 cm³ B.S.A., 500 cm³ Royal-Enfield, 750 cm³ B.M.W. R12. Occasions très bon état, vendues comptant ou à crédit. Saint-Paul-Motos, 1, rue de Rivoli, Paris.

HARLEY-DAVIDSON 750 cm³, W.L.C. Prix 240 000. Reconstituée c. neuve. Bleu métal., selle bi., 3 phares, 3 avertis. 3 béq., 2 sacs cloutés, pare-brise, etc. R. Huguenet, 5, rue d'Alise, Dijon (Côte-d'Or).

MOTOCONFORT 175, 1952, impec., px int. Marchand, 9, r. Bleue, Paris (9^e). Sam. et dim.

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

LES FABRICATIONS NEIMAN

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

PRINCIPALES RÉFÉRENCES FRANÇAISES

MOTOS

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

SCOOTERS

Bernardet
Lambretta
Magnat-Debon
Peugeot
Terrot
Speed

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

34, rue Louis-Blanc

SUSPENSIONS AR.

COURBEVOIE (Seine)

HYDRAULIQUES



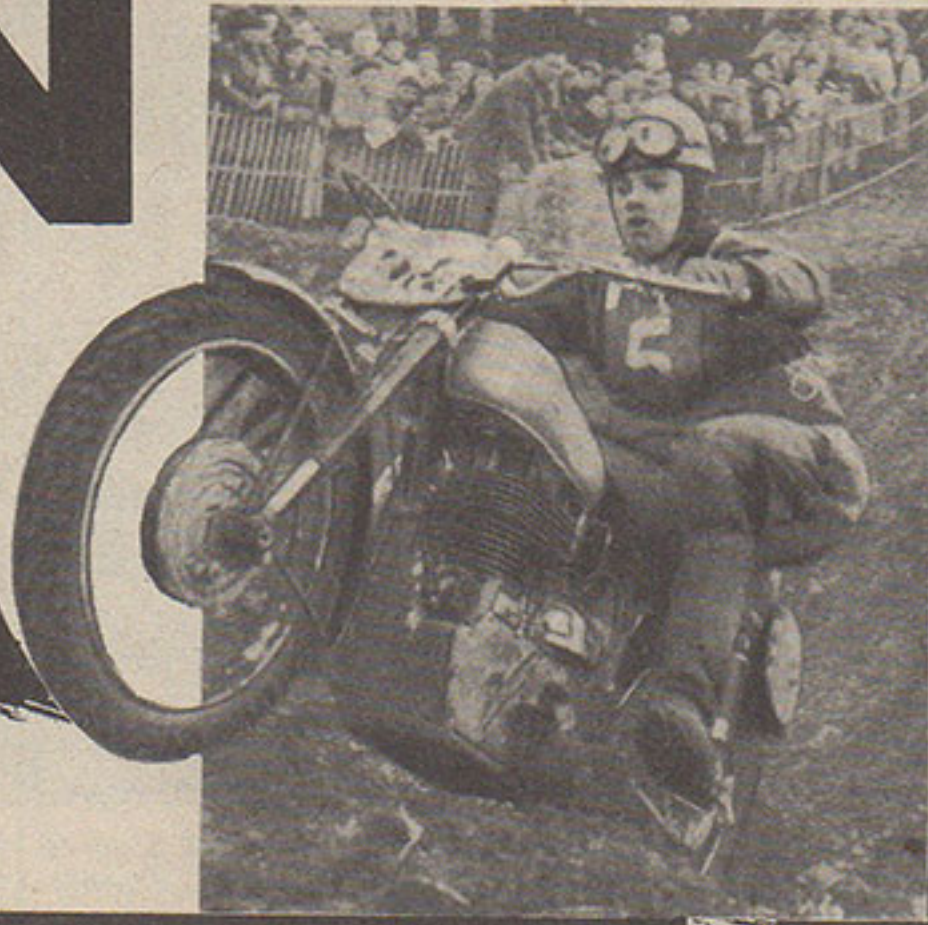
DEF 27-87

- 29-07

F.N.

LES MOTOS F.N.XIII

*sont livrables
immédiatement!*



DANS LES CYLINDRÉES :

250 - 350 et 450 cmc - SOUPAPES EN TÊTE
350 et 450 cmc - SOUPAPES LATÉRALES
BLOC - MOTEUR MONOCYLINDRIQUE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
FOURCHE OSCILLANTE A L'ARRIÈRE
MOYEU A BROCHES A L'ARRIÈRE
FREINS A TAMBOUR DE GRAND DIAMÈTRE
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR : 15 LITRES

MOTO-CROSS
*Championnats
d'Europe*
1951 - 1952 - 1953

FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL

4, RUE PIERRET, NEUILLY-SUR-SEINE - TÉL. : MAILLOT 94-27

UN SEUL
INSTRUMENT
POUR TOUTES
LES VIS ...

LE

MULTILAM

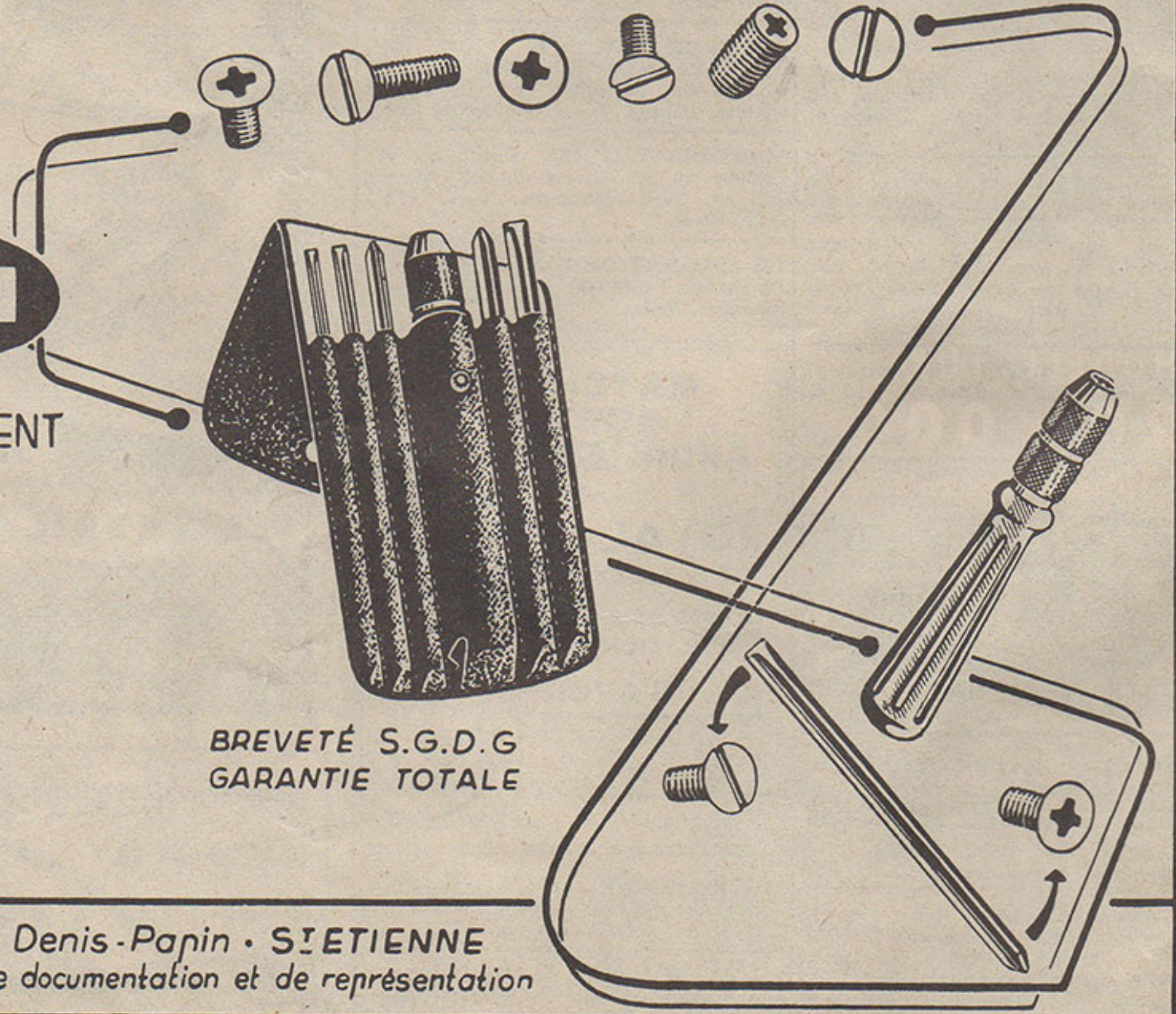
LE

TOURNEVIS POLYVALENT

1 MANCHE
+ 5 LAMES
= 10 TOURNEVIS

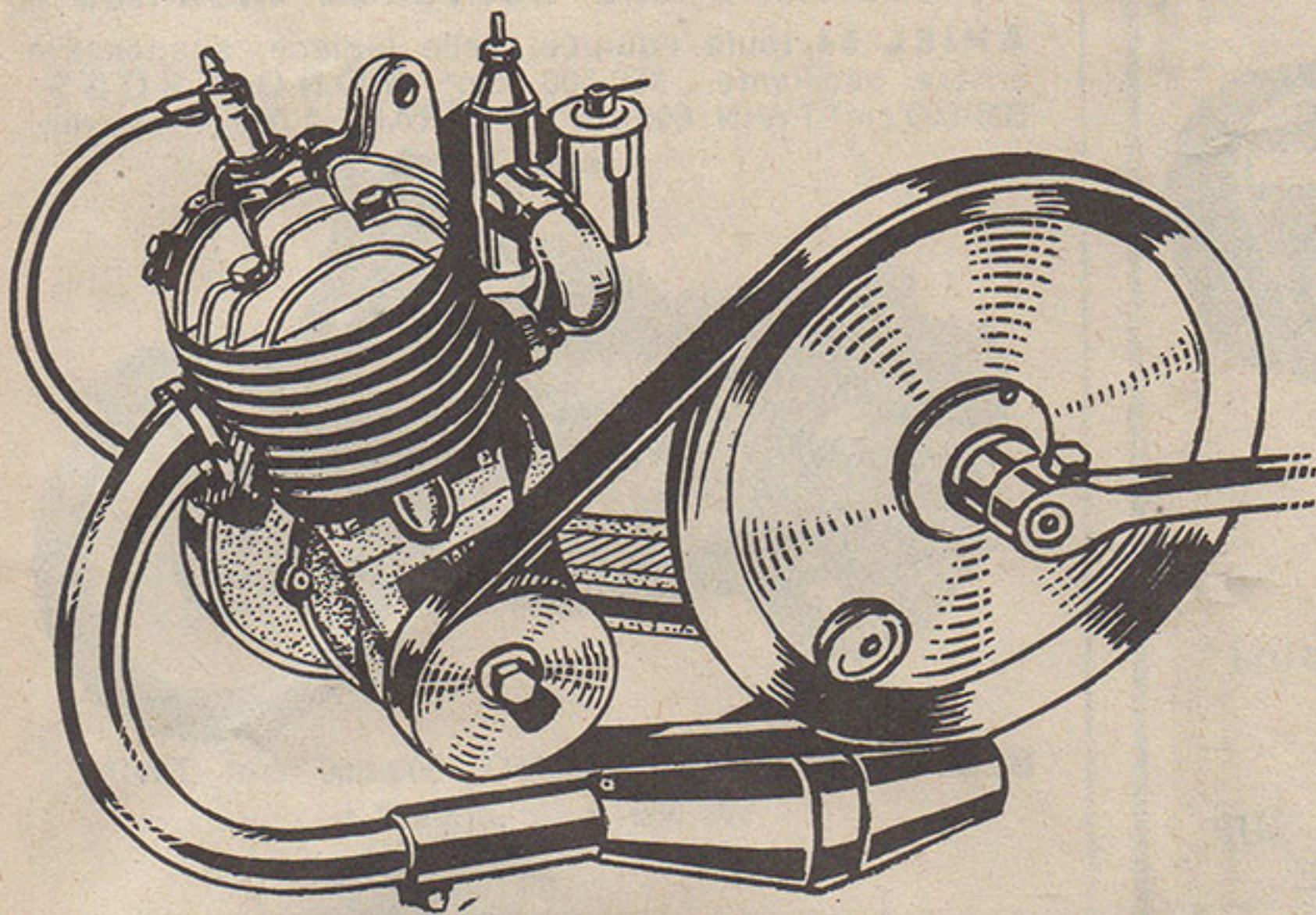
ACIERS AU
CHROME
MANGANÈSE
VANADIUM
TRAITÉS à 180 Kg

BREVETÉ S.G.D.G
GARANTIE TOTALE



Création F.O.P 19.rue Denis-Papin • SIETIENNE
qui répondra à toute demande de documentation et de représentation

Précimax P.48



UN MOTEUR 48 cm³

AVEC OU SANS
EMBAYAGE
(commandé par câble)

qui a fait

ses preuves

**SIMPLE
ROBUSTE
BON MARCHÉ**

MONTÉ EN SÉRIE PAR LES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

La Route est Belle...

avec

MODÈLE STANDARD :

196.000

(plus taxe locale)

MODÈLE LUXE :

201.000

(plus taxe locale)

PRIX DEPART PARIS

LIVRABLE

IMMEDIATEMENT

AGENT GENERAL

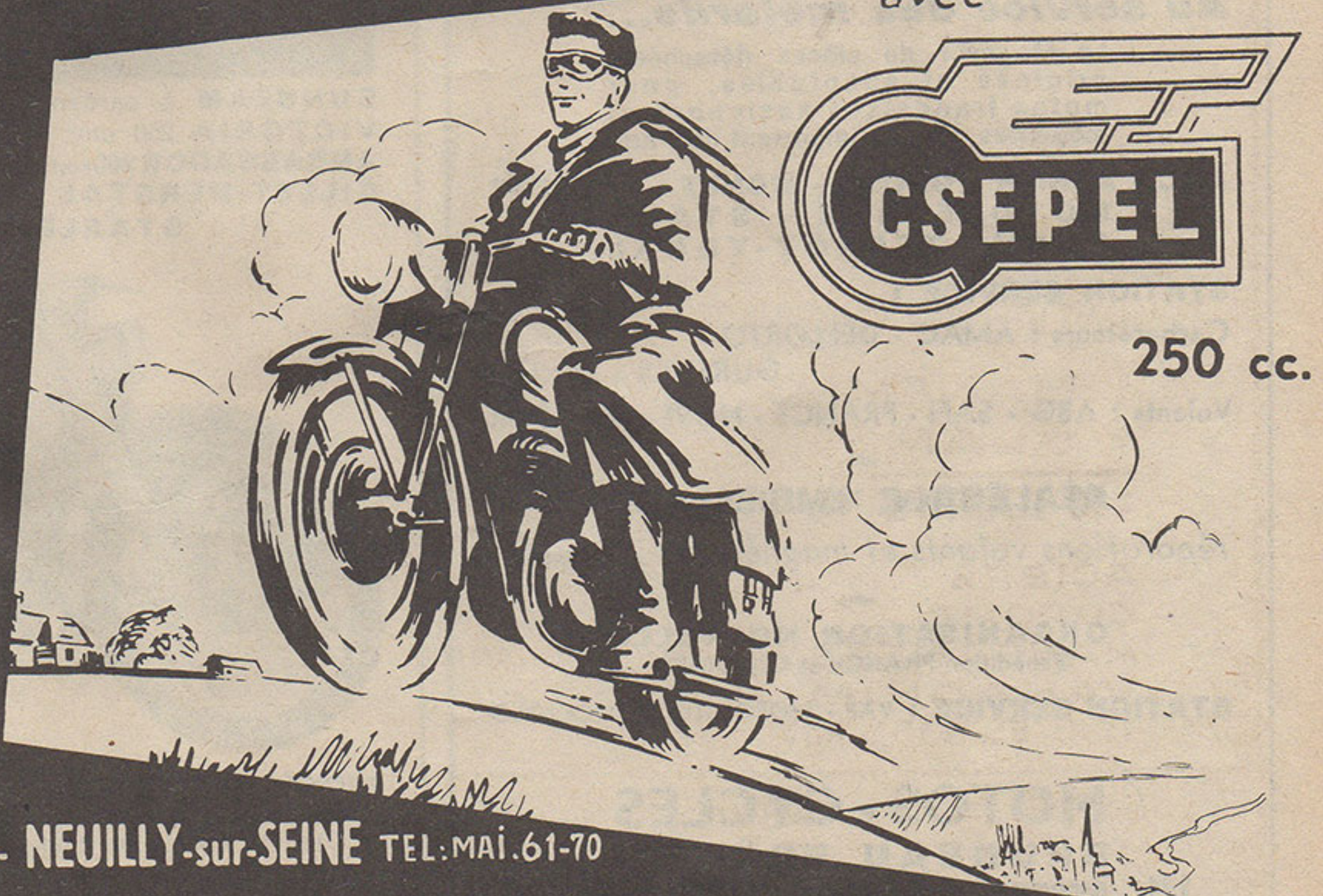
E^{TS} J. POCH

POUR LA FRANCE :

127, Av. de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE TEL: MAI. 61-70

POUR L'ALGERIE

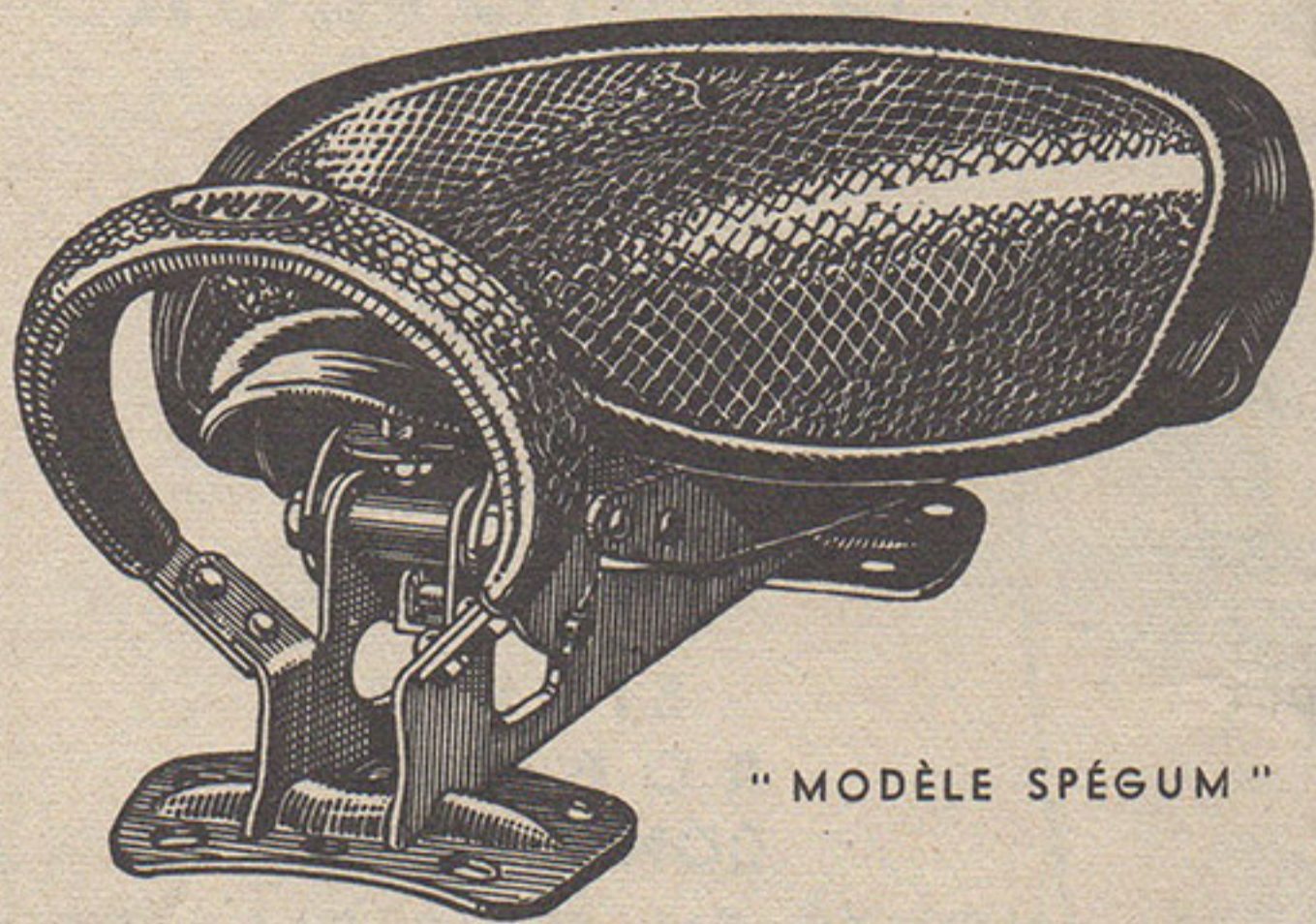
rue d'Assus (Angle 23, rue Claude Debussy) ALGER



250 cc.

Dernières nouveautés
MERAT

SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE
A SUSPENSION SPÉCIALE



" MODÈLE SPÉGUM "

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

MERAT - SURESNES-Seine MODÈLES BREVETÉS
FRANCE ET ÉTRANGER

Tél. : LON 18-86

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**

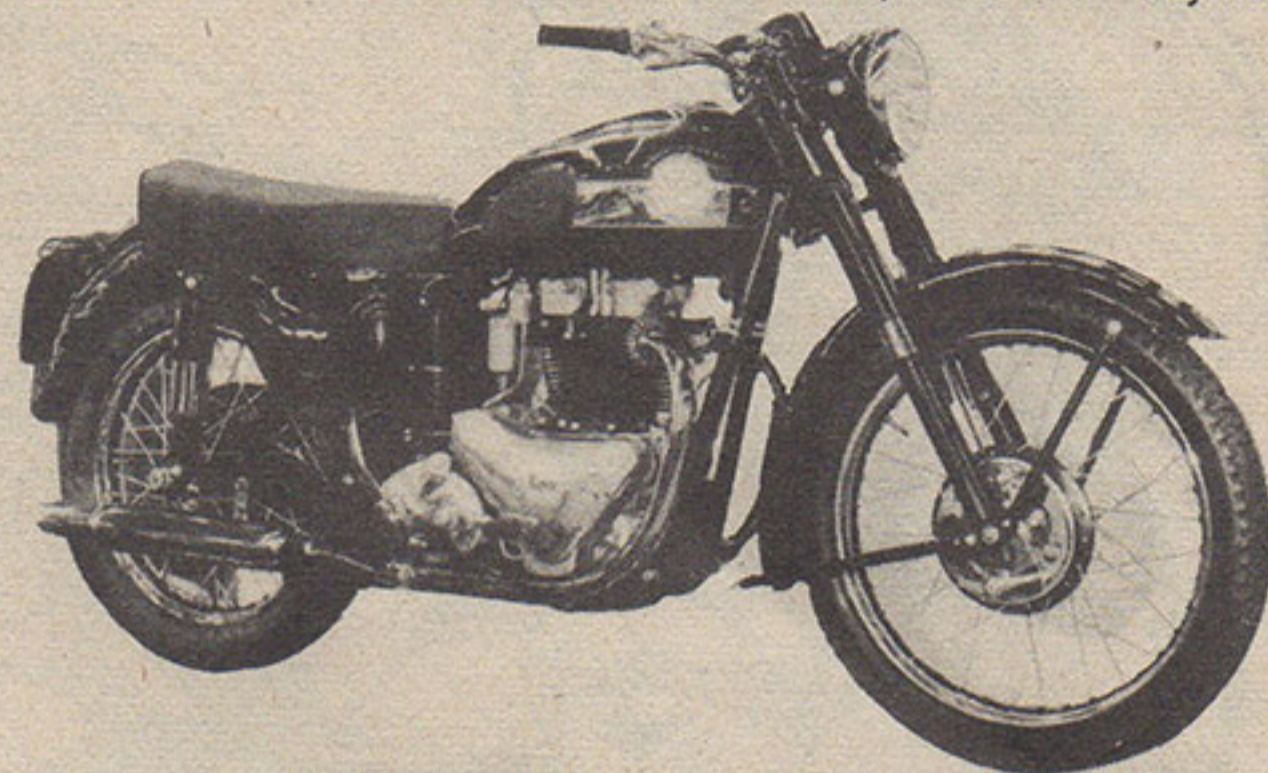
194, avenue du Maine, PARIS - XIV^e
Téléphone : SUF. 50-12. C. C. P. 8619-90

DISPONIBLE EN NEUF

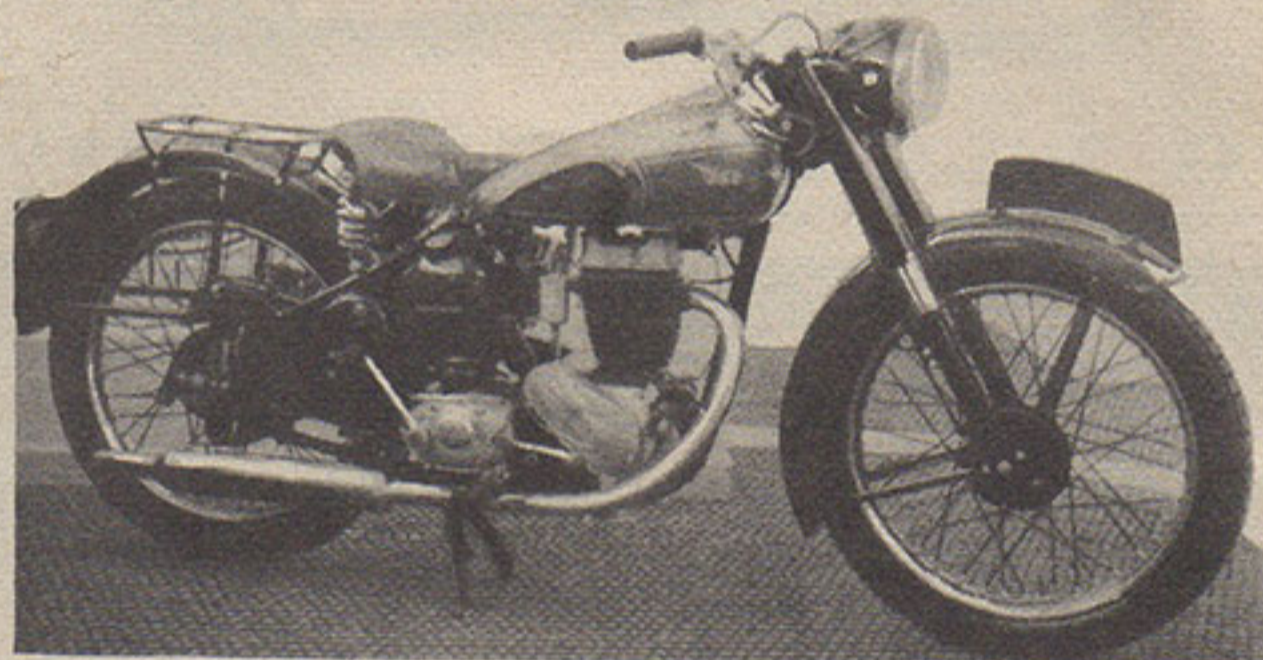
LADEVEZE

Vous offre les nouveaux modèles

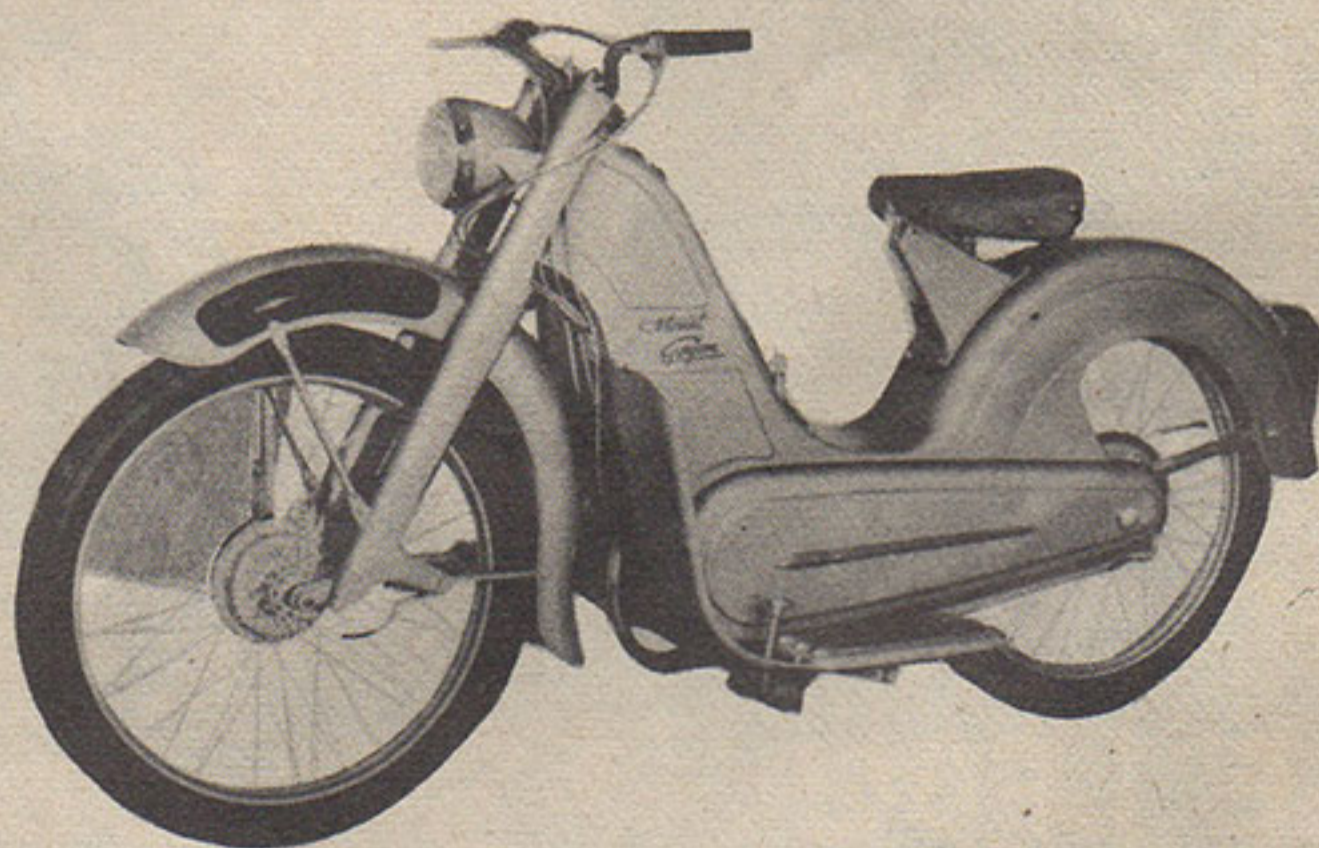
ARIEL 54 toute équipée, selle biplace, suspension
arrière oscillante. 350-500 cm³ **MONO CROSS**.
500-650 cm³ **TWIN**. 600 cm³ **LATÉRALE**, 1.000 cm³ 4 cylin.



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-cyclo:moteurs-sides-tandems-véloMOTEURS
34, Rue Lécuyer - SAINT-OUEN - (Porte - Montmartre)

Une maison à votre service!

DEUX ADRESSES

DIRECTION : P. LISITA

SAINT-PAUL-MOTOS

1, RUE DE RIVOLI - PARIS-4^e
ARC 71-46 - Métro : SAINT-PAUL

**AVEC
LEUR CRÉDIT**
3-6-9-12 mois

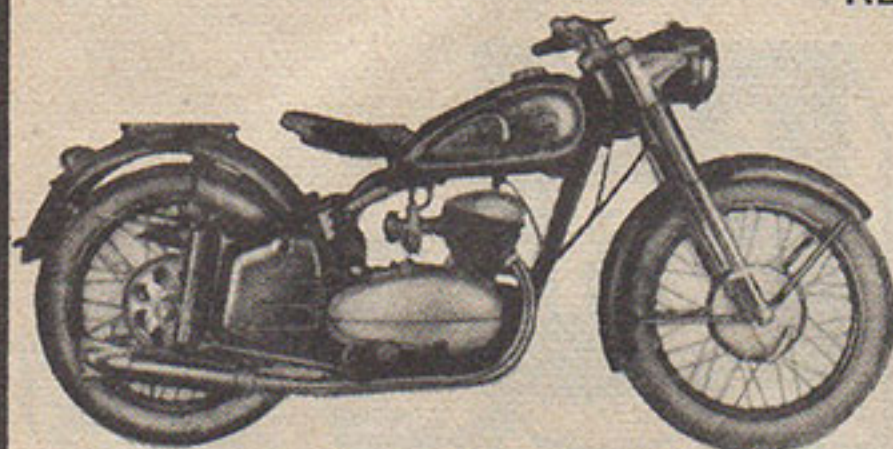
FRANCE-MOTOS

46, BD MAGENTA - PARIS-10^e
BOT 87-77 - Métro : J.-BONSERGENT

250 cm³

CSEPEL

42.000 francs comptant



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
PALOMA - - STARLETT

STARLETT

Monet Goyon

78.500 francs



SCOOTERS

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

Pièces détachées - - Réparations par spécialistes et

CRÉDIT SUR TOUS ACCESSOIRES

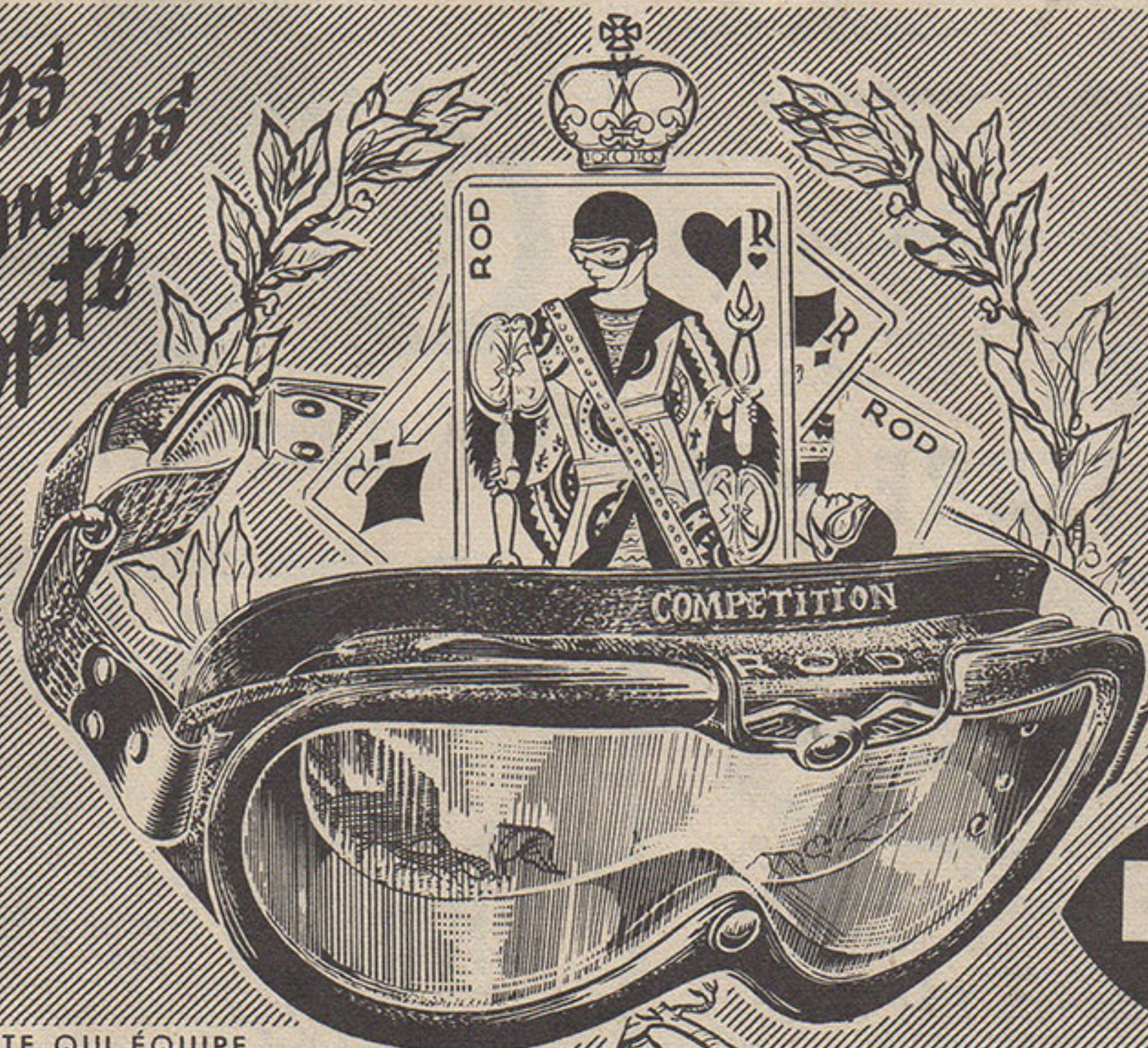
DISTRIBUTEUR AGRÉÉ DES COMBINAISONS

"MACOMBYNN" 54

NOS MAGASINS SONT OUVERTS TOUS LES JOURS DE 9 h A 12 h 30 ET DE 14 h A 19 h 30

CATALOGUE ET RENSEIGNEMENTS CONTRE 50 FRANCS EN TIMBRES

*les Têtes
Couronnées
ont adopté*



ROD

88

LA LUNETTE QUI ÉQUIPE
LES PILOTES DES AVIONS SUPERSONIQUES

CHA. 49-82 - COLOMBES - CHA. 49-09

LA SOLUTION QUE VOUS ATTENDEZ!...

RADIOR

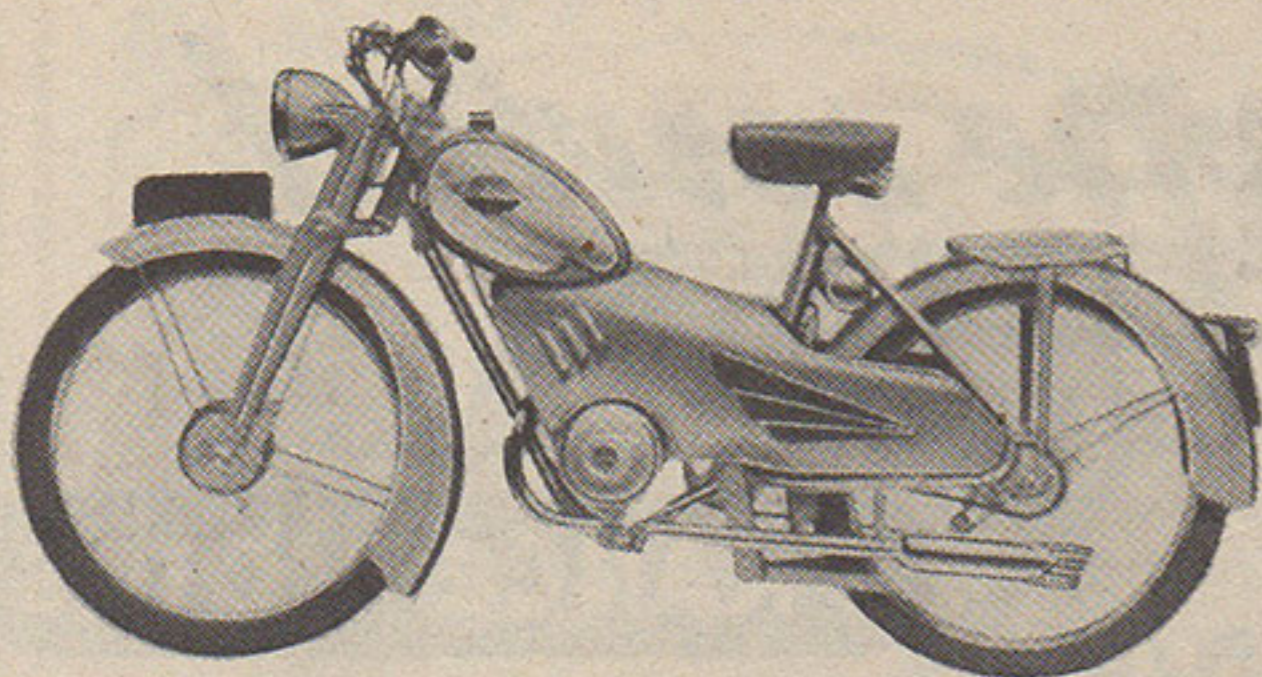
MOTEUR "N.S.U." 98 cm³
DEUX VITESSES - MODÈLE GRAND LUXE CARÉNÉ

300.000 utilisateurs satisfaits -- CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

AGENCES A PARIS

Rive droite, Saint-Paul-Motos, 1, rue de Rivoli, Tél. : ARC 71-46
France-Moto-Sport, 46, bd Magenta, Tél. : BOT 87-77
Rive gauche, M. Lala, 194, avenue du Maine, Tél. : SUF 50-12

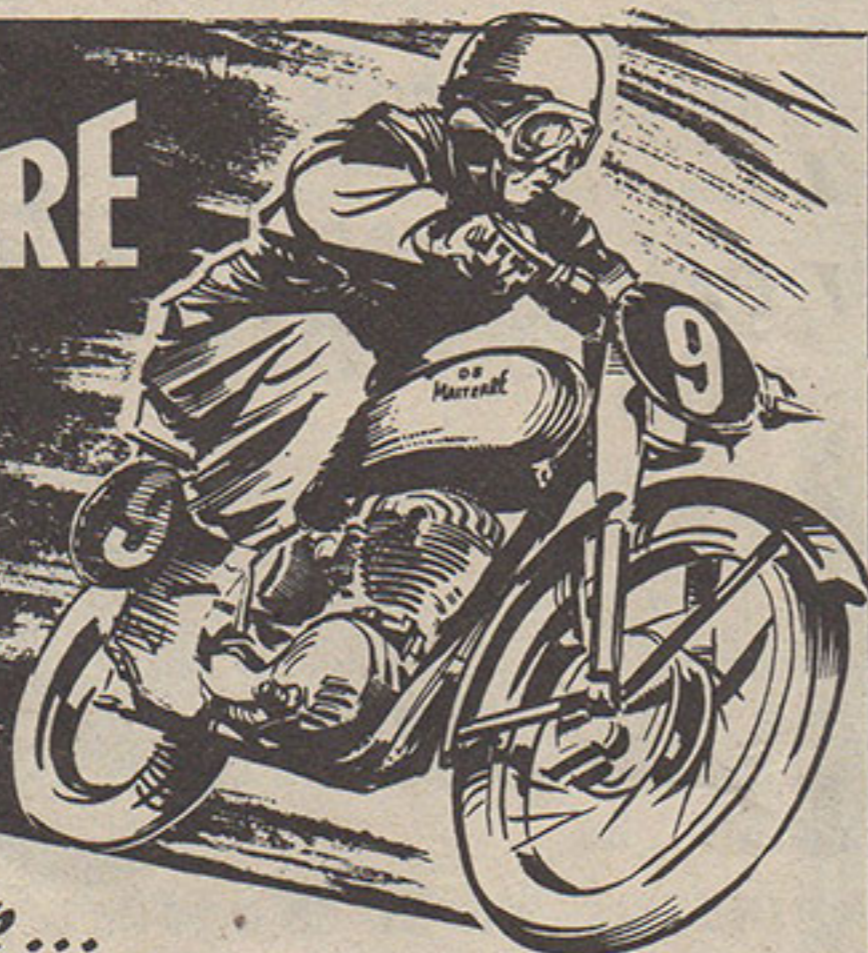
RADIOR - BOURG (Ain) CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO



DS MALTERRE

VAINQUEUR DES
" BOL - D'OR " 1950 1951

CHAMPION DE FRANCE
1950 1952 1953



Vous présente ...

LA 125 - TYPE M. 7

Bloc moteur A. M. C.
à culbuteurs - 4 temps
4 vitesses

LA 175 - TYPE M. 9

Moteur A.M.C. 4 temps
à culbuteurs - 4 vitesses

250 A. C. T. TYPE M. 13 « Grand luxe »

Bloc moteur A. M. C. 4 temps
Culbuteurs 4 vitesses

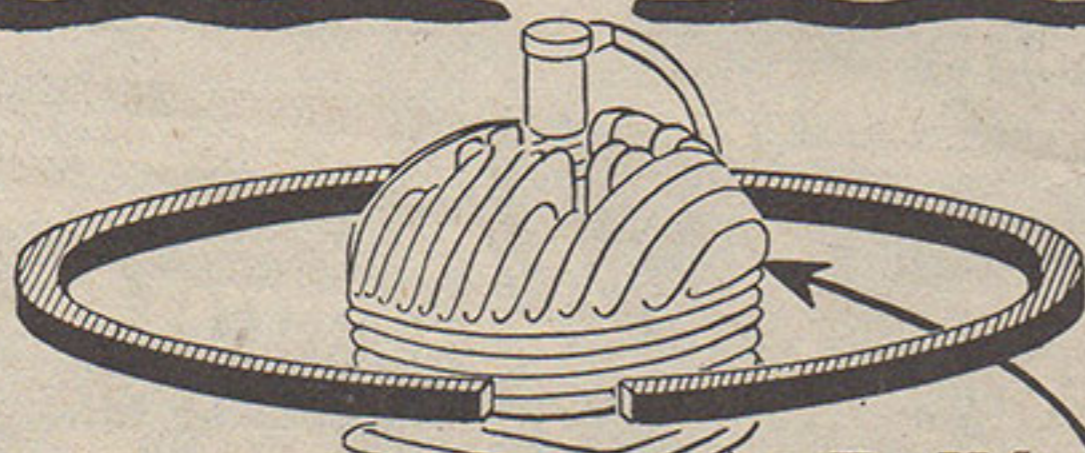
PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTEURS A.M.C.

VENTE A CRÉDIT
46, bd de la Bastille
PARIS-XII^e

DS

Agences disponibles
Tél. : DID. 55-38

MALTERRE



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

152

Dans la rue, au stade,
à l'usine ...

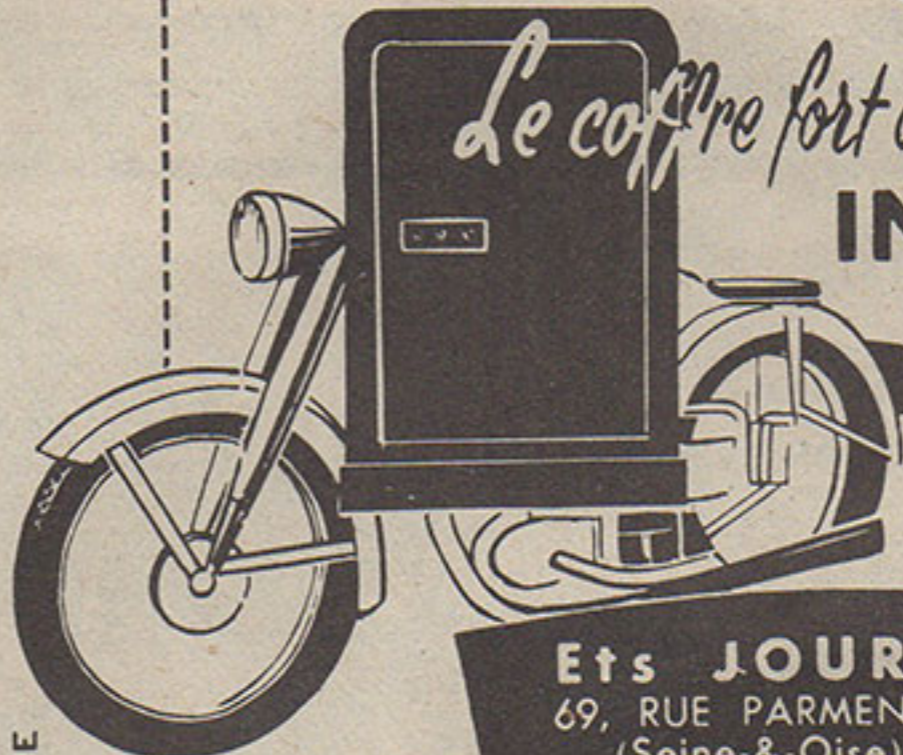
Le bouchon ANTI-VOL



Le coffre fort de votre essence

INTERDIT

VOL ET
SOUILURES
dans votre
réservoir



Ets JOURNÉE S.A.
69, RUE PARMENTIER - BEZONS
(Seine-&-Oise) - ARG 70-15

DESBIÉ

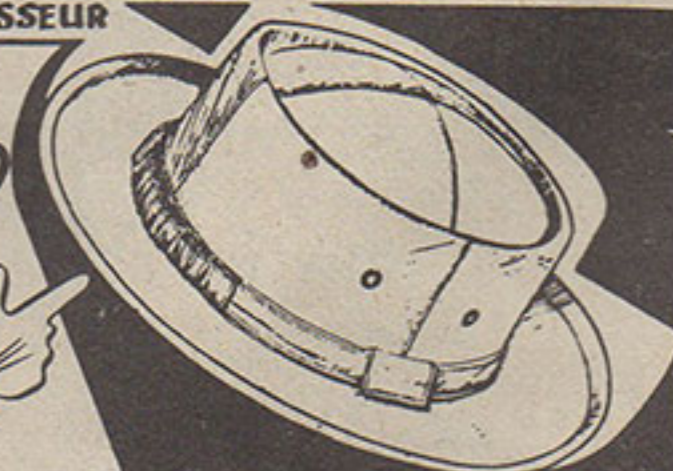
TOUS LES BOUCHONS POUR MOTOS ET CYCLOMOTEURS
Bouchons simples et bouchons Anti-vol

L'ULTIME AMORTISSEUR



Le casque
BAYARD

vous présente
SON FRÈRE CADET



le CHAPEAU FORT

calotte de protection intérieure
en liège naturel contreplaqué
Conçu pour le Cyclomoteur et le Scooter

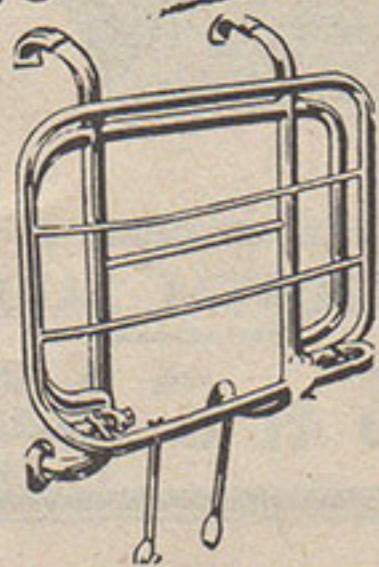
CONTRE LA PLUIE

CONTRE LE SOLEIL

CONTRE LES CHUTES

CASQUES BAYARD, 28, R. de CHATEAU-LANDON - PARIS (10^e)

Scootéristes



ARDOR ACCESSOIRES



Le Créateur de l'Accessoire pour Scooter
vous présente

Porte-bagages avant
VESPA type service, capa-
cité de charge 50 à 60 kg

Vente exclusive en gros

136, AVENUE MALAKOFF - PARIS (16^e)

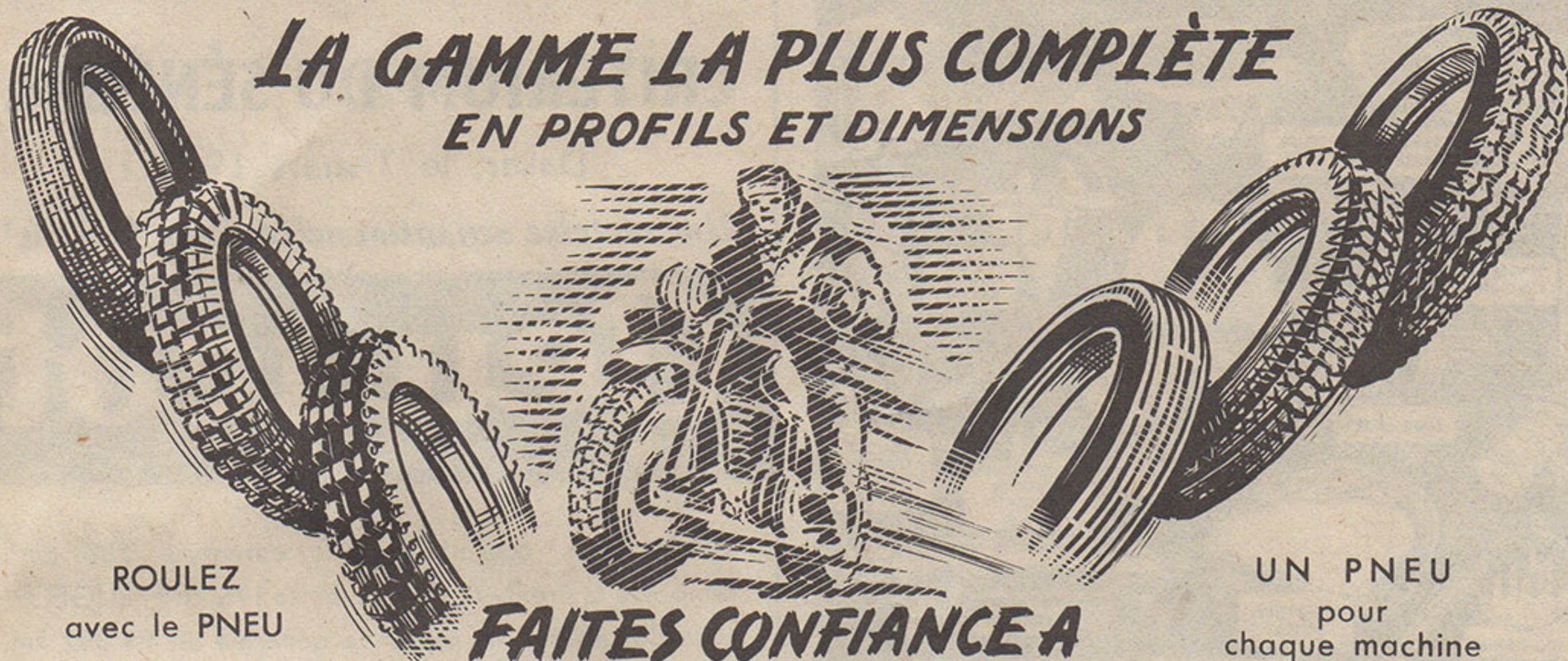
Souvenez-vous que la marque

" LES BÉLIERS "



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

LA GAMME LA PLUS COMPLÈTE EN PROFILS ET DIMENSIONS



ROULEZ
avec le PNEU

Détenteur des Records
du Monde de Vitesse
en Moto

FAITES CONFIANCE A

AVON

UN PNEU
pour
chaque machine
UN PROFIL
pour chaque usage

Le grand Spécialiste Anglais du pneu moto.

AGENT GÉNÉRAL "FRANCE ET UNION FRANÇAISE" VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT
DEMANDEZ-NOUS L'ADRESSE DES REVENDEURS DE VOTRE RÉGION

CRUNELLE - PNEUMATIQUE

65.71 - Rue de CHARENTON-ALFORTVILLE - Tel. ENTREPOT-34-95

D.I.P.R.

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

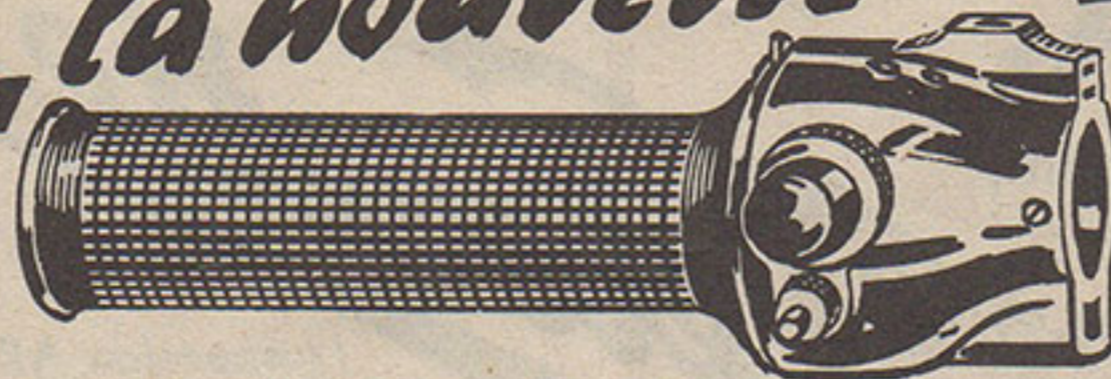
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

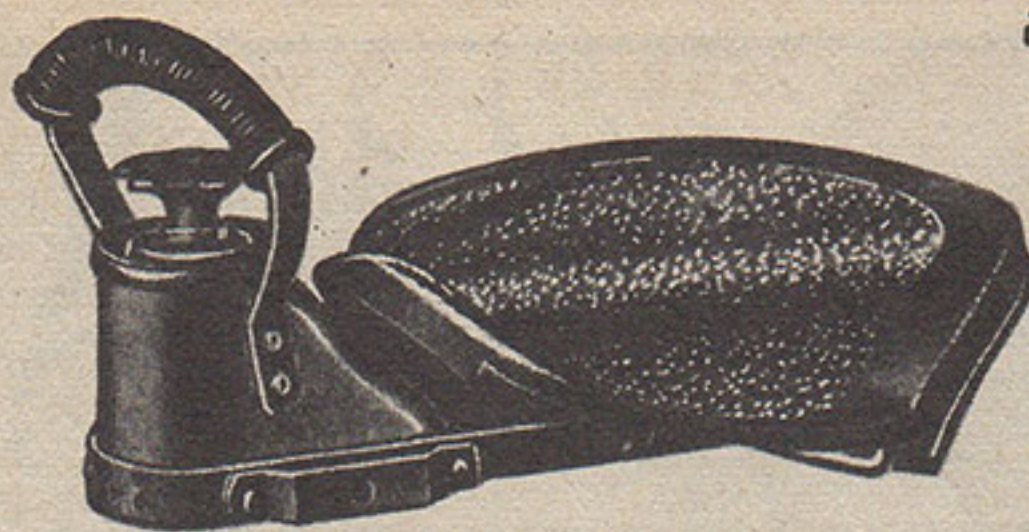
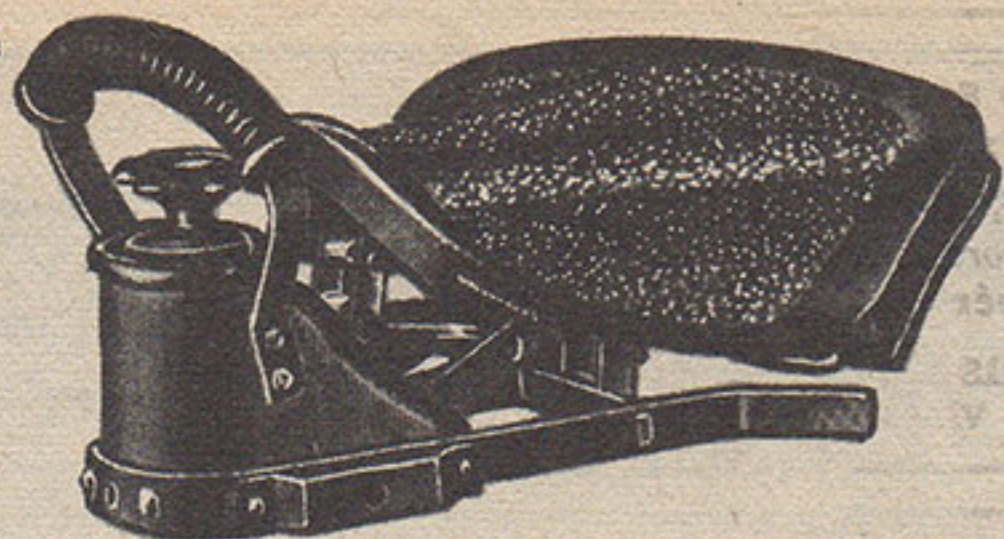
SAKER Universelle

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

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

**CONFORT
INÉGALÉ**



**MAXIMUM
DE
SÉCURITÉ**

À VIDE, SANS PASSAGER

**SIÈGE ARRIÈRE
RÉGLABLE EN MARCHÉ**

N° 305. — CAOUTCHOUC DOUBLE : largeur 38 cm.
N° 303. — PLASTIQUE VINYLEQUE : largeur 31 cm.

LEDA

BREVETÉ S. G. D. G.

EN CHARGE, À FIN DE COURSE
RESTE HORIZONTAL SANS BASCULER

LEDANOIS et C^{ie} 4, Rue Martin, 4
CLAMART (Seine)
— Tél. : MIC. 08-19 —

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

CRITÉRIUM DU SÉNÉGAL

Dakar, le 7 mars 1954

Une victoire sensationnelle de la 175 cm³

Peugeot

BOUIN, qui courait dans la catégorie 250 cm³, remporte la première place avec sa 175 cm³ PEUGEOT, type Bol d'Or, à la moyenne générale de 89,352 km, réalisant le meilleur temps des catégories 250 et 350 cm³

CYCLÉS
Peugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)

S. G. U. A.

268 bis, Boulevard Saint-Germain,
(200 m du Pont de la Concorde)

PARIS (VII^e) - Tél. INV 00-27

Ouvert tous les jours, sauf le Dimanche
de 9 h. 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

DEUX MACHINES DE CONNAISSEURS...

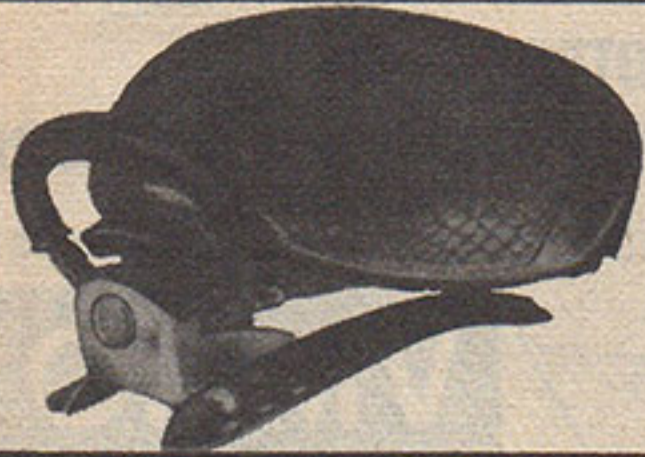
Velocette

M.A.C. 350 cm³ 300.264
et la nouvelle

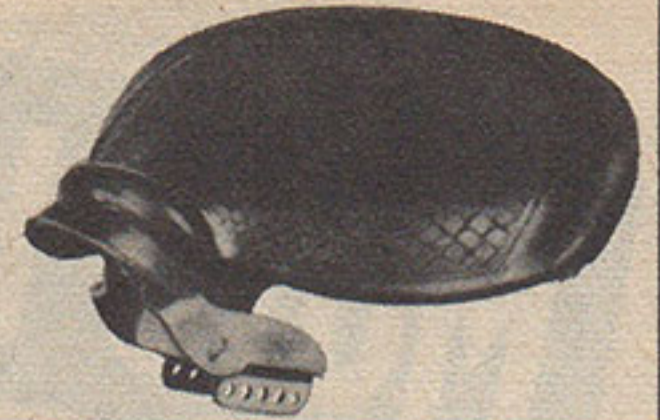
M.S.S. 500 cm³ 318.773

(suspension AR oscillante, selle double, béquille
repose-pieds passager etc., et toutes taxes comprises)

SERVICE APRÈS VENTE - PIÈCES DÉTACHÉES ORIGINE



MURCIA vous présente ses nouveaux modèles 1954
**DE SELLES ET SIÈGES DE MOTO
 VÉLOMOTEUR ET SCOOTER**
à suspension auto-amortisseur réglable
MODÈLES BREVETÉS Qualité supérieure, prix sans concurrence
MURCIA, 70, r. des Bienvenus, VILLEURBANNE (Rhône)
TÉLÉPHONE : VI. 68-87



POCKET CHARGER 6 V



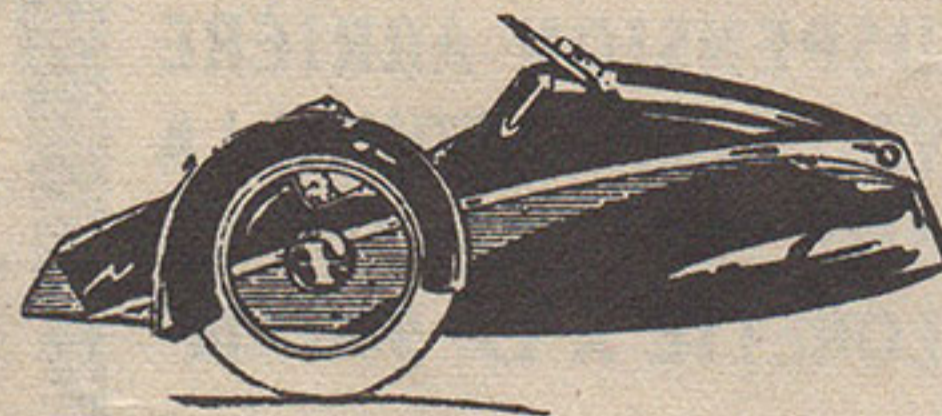
AVEC VOTRE
 TOURNEVIS
 DANS VOTRE
 SACOCHE A
 OUTILS, UN
 CHARGEUR DE
 — POCHE —
 DÉTAIL : 3.450 FR.

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

" IMPÉRIAL "

" LES PLUS BEAUX SIDECARS DU MONDE "

*La plus haute
 qualité*



**SIDECARS
 TRIMOTEURS**

*Les
 meilleurs prix*

VENTE A CRÉDIT

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

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.)

Toute la pièce de récupération MOTOS ET VÉLOMOTEURS

Peugeot - Terrot - Gnome-Rhône - Motosacoche - Train-
 Zurcher - Mag - Chaise - Jap - Motobécane - René Gillet
 F.N. - B.S.A. - Triumph - Norton - Ariel - A.J.S. - Royal-
 Enfield - B.M.W. - D.K.W. - Ardie - Standard - Zundapp
 Stainless - etc.

**CYLINDRES - FOURCHES - PIGNONS - CADRES
 BOITES - MOTEURS - RÉSERVOIRS - ETC.**

Importants lots pièces neuves origine **Harley, Indian**
150 motos et épaves; liste sur demande.

MOTO-SPORTS

66, rue du 11-Novembre - ST-ETIENNE (Loire) Tél. : 03-01
 Fermé lundi et samedi

A PARIS : 19, rue des Deux-Communes, Montreuil (S.).
 Ouvert samedi seulement.

MOTOCYCLISTES...

...DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir

L'ATELIER DE RÉPARATIONS

de votre vendeur, avant de passer votre commande

BON VENDEUR C'EST BIEN!

BON MÉCANICIEN C'EST MIEUX!

VÉLOMOTEUR, MOTO, SCOOTER

PIÈCES DÉTACHÉES

VENTE A CRÉDIT

RÉPARATIONS

LEVALLOIS - MOTOS

(A. DUBOIS)

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

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

MOTOBÉCANE



LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

LONG CRÉDIT

BIANCO, 92, avenue de Verdun, ISSY (Seine)
 Tél. : MIC. 22-39



STATION SERVICE SCOOTER - MOBYLETTE

Accessoires et pièces détachées

Renseignements contre deux timbres.

MOTO-HALL

vous présente
LA NOUVELLE 500 CM³

Velocette

A SUSPENSION ARRIÈRE
ET VOUS OFFRE TOUTE LA
GAMME TERROT, DE LA
CYCLOLETTE A LA 500 CM³

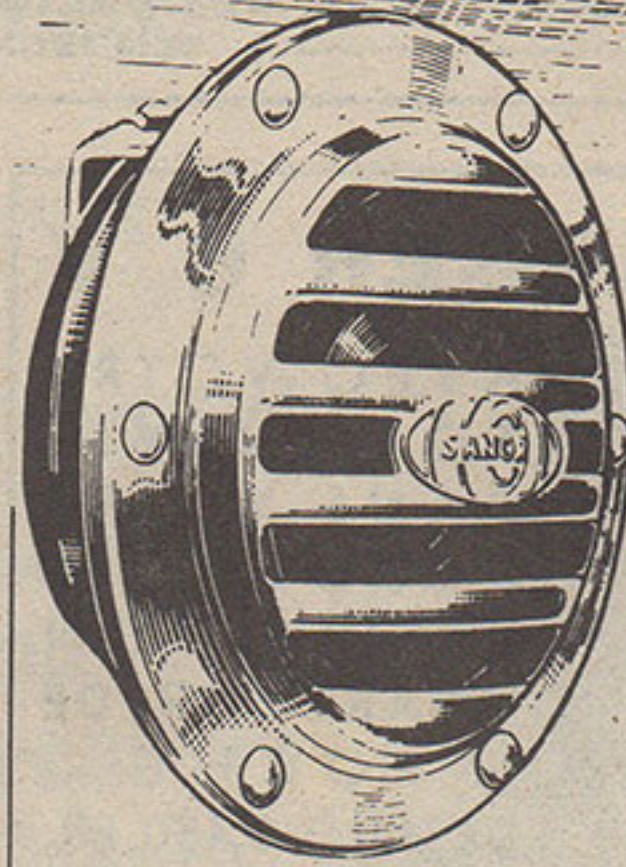
VOUS TROUVEREZ LA PIÈCE VELOCETTE
ANGLAISE D'ORIGINE ET TOUTES PIÈCES
DÉTACHÉES POUR TERROT ANCIENS ET
NOUVEAUX MODÈLES

MOTO-HALL
M. HABERT - 78, AV. DES TERNES
PARIS-17^e Tél. : GAL 78-85

TOUS LES ACCESSOIRES
RÉPARATIONS-VENTE A CRÉDIT

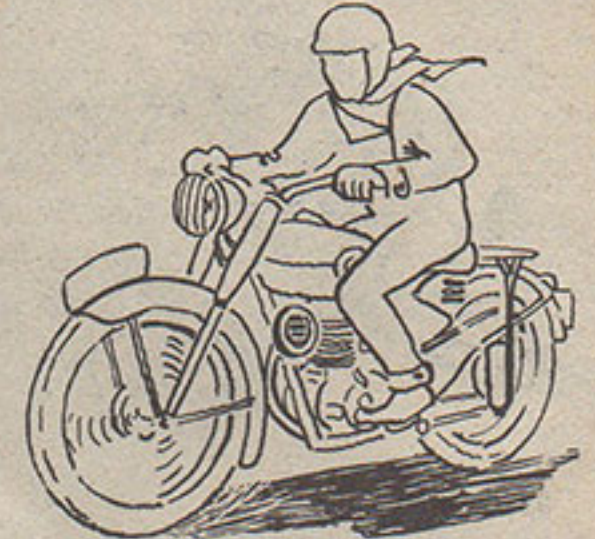
QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM 110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE
MODÈLE SPÉCIAL POUR
MOTOBÉCANE



OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ

F8 B

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE
STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
VÉLOMOTEURS

MVS

CONCESSIONNAIRE :

Mors Speed
Baby Moto
Gnome Rhône

AGENT :

Alcyon - Drevon - Sterwa

STATION SERVICE:
Vap -- Del Lorto

CRÉDIT

Facilité de paiement
Service assuré



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

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS

UN DES EXEMPLES DU MOIS
MONTRE POUR MOTO
FIXATION AU GUIDON
1.300 fr.
Expédition en province

MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE



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

CHANTELUNE-FOZ

A VENDRE séparément ou ensemble : 1 pneu 3,25 x 19 Continental comme neuf ; une paire de sacoches cuir Harley Davidson très bon état ; 1 embiellage Har. David, type M.P. neuf ; 1 tableau de bord même type ; disques d'embrayages, neufs, moitié prix de valeur. Nivelon, 265, rue St-Denis, Paris (2^e). Tél. CEN 76-59.

STOCK IMPORTANT de motos toutes marques d'occasion, et pièces détachées. Voiture à vendre : Adler 6 ch., parfait état ; Renault Nova 4 ; frein Looked ; Renault Celta 4, 8 ch. ; Peugeot 401 ; reprise de motos récentes. Renaudel Etienne, 40, rue Guy-Mocquet, Malakoff (Seine).

ACHETERAIS D'OCCASION 2 casques, 2 combines, sacoches, porte-bagages, pare-brise, pare-chutes pour moto. Ecrire à Mme Crimière, 123, rue des Teinturiers, Tunis.

Cherche : Mécanicien moto qualifié avec réf. Station Terrot, 42, av. Foch, Chatou (Seine-et-Oise). Tél. PRI 29-96.

Pour **B.S.A. B.34 G.S. 1951**, culasse, cyl., pist. et divers. Ecr. Ducroo, Agent B.S.A. et Ariel, rue Gombert, Lille.

MOTOS POHU spéc. Puch. Moto service Paloma, ttes pièces détachées, acces., livres, magasin, 175 SV, 250 TF, 250 carénée sport, 6 et 9 mois crédit. 52, avenue Foch, Saint-Maur.

Urgent demande **MECANICIENS** et **VENDEURS** qualifiés. Saint-Paul-Motos, 1, rue de Rivoli, Paris.

AGENTS TERROT : plusieurs MT1 à céder, franco, 5 000 fr au-dessous prix agent. Berthier, La Cote-St-André (Isère).

ECHANGE DARMONT spécial, 3 roues, 6 ch, culb., 2 vit., 2 places. Bon état général contre vélomoteur 100 cm³, 3 vit., boîte séparée, de 1947 à 1953, bon état, Monet ou similaire. Offre détaillée à F. Geay, Bussières (Loire).

Ach. **ZUNDAPP-RUSSIE** entièrement origine. Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine). Balzac 28-90, poste 58.

VOITURETTE ARDEX, 1,5 ch. 2 pl., bagages, s. permis, très bon état : 65 000. Samedi, dimanche 14 h, t.l.j. 20 h. Mallet, 12, rue Clairaut (17^e). MAR 32-23.

ROBOT 1,9 avec accessoires, très bon état, 65 000. Soumet, 15, avenue du Général-Leclerc, Rambouillet (Seine-et-Oise).

CAMERA 9,5 mm, erksam. H.S., tourné 600 m, télé objectif, visionneuse, etc. 30 % du neuf, soit 45 000. Vervins, 100, rue d'Herblay, Taverny (Seine-et-Oise). Tél. 483 Saint-Leu-la-Forêt.

POSEMETRE cellule photo-électr., marque Electro-Bewi, cse dble emploi. H. Paris, 131, r. 4-Sept. Fourchambault (Nièvre).

CERCHE MOTO complète ou moteur et boîte, 175 Terrot, compétition O.C.B. Ecrire Dellas Henri, 1, rue Amand-Dumeau, Langon (Gironde).

Recherchons j. h., libéré S.M., **MECANICIEN SPECIALISTE** réparations moto, emploi stable. Se présenter F.N., 4, rue Pierret, Neuilly-sur-Seine.

JEUNE HOMME 25 ans, actif, suscept. initiatives, connaissant magasin, montage, service vente, cherche situation en rapport Paris ou banlieue Ouest. Réf. : 8 ans dans maison freins et embrayages. Ecrire à Motocycles.

Vends 350 D.K.W., télescopique, 65 000. 250 Victoria, 4, vit., sélec. refait neuf, 110 000. 350 Triumph, 4 vit. sélec. refait à neuf, 90 000. 198 Puch, 35 000. 500 super-culasse Terrot, 4 vit., sélec., 65 000. 350 N.S.U., 4 vit., sélec., 65 000. 250 N.S.U. cross, 80 000. Side 750 Terrot, Gnome et René Gillet à 65 000. Indian 1 200 cm³ à 65 000, ainsi qu'un choix de 40 motos remises à neuf ou à remonter, bas prix. Crédit, reprise. Side à 12 000. Valdevit, 7, rue des Postes, à Essomes (S.-et-O.).

PUCH 250 TF, parf. état. Genty, 4, r. Ecoles. ODE 00-41, Paris (5^e).

SAROLEA 600 cm³ lat., 4 vit., sélect., origine av. side Poinard, susp. Neimann. Parfait état. Vends cause commerce. Px 120 000. H. Hodiesne, épicer, Trouville-sur-Mer (Calvados).

Vends **NORTON-DOMINATOR**, fin 1952, garantie, peu roulé, 280 000, équipée. Chauchix, Dinan (C.-du-N.). Cse achat voiture, vends 350 HCTI.

INDIAN 1 200 cm³, 500 cm³, réalésages, embiellages, pièces de rechange, moteurs complets, Taury, 20, rue Octave-Mirbeau, Paris (17^e).

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

20 SIDES et CHASSIS b. prix. Précision, Terrot, Bernardet, R. Gillet, Indian, Carpio-Simard, etc., Alazard, 47, avenue de Clichy (17^e).

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

Suis acheteur **HARLEY DAVIDSON**, type W.L.C., selle double, pneus 500 x 16. P. Marfort, B.P. 1018 Abidjan A.-O.F.

MOTO-PIECES OCCASION, vente, achat, échange toutes pièces moto : anglaise, allemande, belge, américaine, française. Epaves, cadres, fourches, moteurs, boîtes, grand choix de pneus et chambres occasion. Loubet J. Gréle, Castres (Tarn). Tél. : 2-89.

Recherche épave **SCOOTER VESPA** ou **LAMBRETTA**. Faire offre à Chantraine, 49, rue de Willems, a Baisieux (Nord).

Part. vds **175 PEUGEOT**, 8 000 km, équip. Gauthier, route de Sceaux, Ferreux (Maine-et-Loire) (13 km d'Angers).

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

GNOME-RHONE R4, équip., parf. ét. : 90 000 fr. Jaffré, 39, rue des Sorrières, Antony (Seine).

125 G et R, imp. R3. Lemarchand. KLE 48-00.

500 SUNBEAN, S.7, ét. nf, px très int., reprends scooter ou plus faible. Fendler, 226, rue Championnet.

TERROT 500 culb., der. mod., ét. parf. 160 000 fr. 130 km/h, 4 l., fché téles., susp. AR. LEC 84-20, matin et soir.

Départ colonies vends **TANDEM MOT. SERVA**. Bon état et 2 vélos homme. Lelong, 23, rue Ed.-Vaillant, Châtenay-Malabry (Seine).

AUTOMOTO 250 lat., parf. ét. 60 à déb. Vis. soir apr. 18 h et samedi. R. Ca-vaud, 152, av. de Saint-Ouen.

TRIUMPH 350 lat. anglaise. W.L.F., ét. impec., tt. équip. pr duo, px 75 000 fr. Charbonnel, 62, av. du Raincy, Villemonble (Seine), Raincy 610.

TRIUMPH 250 angl., culb., bn ét., 1^{re} main. 80 000 fr. Dante, 17, pl. des Carmes, Avignon.

**VOICI
UNE CHANCE
POUR DE
BELLES VACANCES**

N'oubliez pas !

**OUVERT :
UN DEMI-TOUR
DE DROITE A GAUCHE**

Cherche **SUNBEAM S7**, ou 350 B.S.A. récente. Guégen, 36, av. Painlevé, Nantes (Loire-Inférieure).

A RETAPER, pour bricoleurs. Liquide R. Marchand, 30 motos Zundapp 750 Russie, à partir : 55 000. N.S.U. 600 bloc, 4 vit., compl. : 45 000. Horex 600 latéral, sélecteur : 65 000. Peugeot 4 ch, lat. et culb. : 40 000. D.K.W., N.S.U., Victoria 200 cm³ : 40 000. Gnome 750 et 800 solo et side : 65 000. R. Gillet 750 ou 1000, solo : 65 000. Indian 1200, susp. AR, à part. : 65 000. Reprise Vélomoteur et Scooter. Alazard, 47, av. de Clichy (17^e). (Fond de la cour à coté cinéma).

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

CREDIT REPRISE
Motobécane 125, à partir : 60 000.
Peugeot 125, à partir : 50 000.
Jonghi 125 : 70 000.
Motobécane 175 : 90 000.
Plusieurs 175 : 50 000.
Standard 250 : 70 000.
B.S.A. 250, 4 vitesses : 160 000.
Vélocette 350 A.C.T. : 110 000.
Terrot 500, mot. nf : 100 000.
Indian Scout 500 : 160 000.
62, av. Choisy (13^e). GOB 87-87.

B.S.A. mod. B.33, 500 mono culb., sortie 1951, émail bordeaux et chrome, parf. état mécan. et général, roulé : 20 000. Prix : 220 000. E. Lafosse, 31, av. des Gobelins (13^e). Après 19 h et samedi.

SIDE LEGER, p.-brise, ét nf, bas prix. Lhotelier, 20, rue des Gravilliers, Paris (3^e). ARC 18-78.

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

Disponible :
125 cm³ à 175 cm³
PIÈCES DÉTACHÉES

6, Bd RICHARD-LENOIR
(Bastille)
ROQ. 43-43

MOTOBÉCANE

STATION BASTILLE

MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux
SA STATION
MOBYLETTE

ROYAL-ENFIELD-BULET 350, sél. bipl. av. ou ss rem. Tulgur-Godfroid, 28, r. Echiquier (10°).

GNOME RHONE 300 cm³, latéral, type M1. Détails à revoir, 44 000. Denizart, Quessy-Cité (Aisne).

Partic. vend. ensemb. ou sépar. attelage INDIAN Simard, parf. état, t. équipé, t.-sad, p.-brise, 2 sacs cuir, 2 klax. Sanor, 3 pn. neufs + 1 rech. + 2 ch., toute conf. Ch. j. apr. 18 h et sam. dim. Fleury, 20, av. H.-Foubert, Sartrouville (S.-et-O.) 170 000 fr.

B.S.A. B 31, 350 cm³, année 1951, impeccable, prix intéressant. Metayer Jean, 11, rue de la Tonnelle, Saumur (Maine-et-Loire).

B.M.W. 250 cm³ récente, b. état, recherchée, Caulliez, rue Marbrerie, Lille.

Vends ou échange contre voiture 1200 INDIAN, email bleu, 3 phares, 2 klaxons, selle biplace, side origine capoté. De Souter, 23, rue de la Cote, Montreuil, après 19 h.

ARIEL 1 000 cm³, 4 cylindres, s. f. télesc. ni susp. AR. Px int. Guillot, bd J.-Faurès, Andrézieux (Loire)

PUCH 125 T luxe, équipée impeccable, 85 000. 68, rue Groperrin, Drancy.

CARROSSERIE side Bernardet Gd Routier 1939 sans châssis, pare-br. escamotable. Siège, dossier, accoudoirs Dunlopillo. Coffre AR ouvrant, px 15 000 fr. A enlever. Gauchet, Le Nouvion (Aisne). Tél. 52.

D.K.W. 350 NZ sélecteur 4 vitesses, suspension AR, tand-sad, sacoches, prix 120 000. Couple conique R 12, roulements et arbre, 3 500. Soir 18 h et dimanche. André, 4, rue André-Coin. Malakoff.

D.K.W. SB 350, avec forte monoroue pouvant porter 100 kg acc. compl., cme nve, très joli ensemble, bas prix. Baron F., 29, r. Colonel-Faucher, Saintes (Char.-Maritime).

PANTHER 75 350 cm³ fin 1951, pare-choc, sacoches, stop : 11 000 km, état imp. Marchand René, 34, rue Lucien-Lampaix, Roanne (Loire).

VELOCAR MOCHET pédales et moteur 100 cm³. Equipé. Bon état. Bas prix. Boulard, 37 quater, av. Maurice, Gagny (S.-et-O.).

350 TERROT susp. AV et AR, état neuf 10 000 km Bond Jacques, Ecouenl. (S.-et-O.).

GILERA 500 lat., susp. AR, 85 000. Moulin, Les Pierrettes, route Tholonet, Aix-et-Provence.

B.S.A. 650, 170 000 km, exc. état, ph. cap. bip. 270. Morancé, 71, av. A.-Briand. Rennes.

D.K.W. 350 cm³ NZ, sélec., type Sahara, moteur et équipement électrique d'origine. 120 000. Derbrée coiffeur, Ernée (Mayenne).

NORTON M 18, 500 culbuté, bon état, affaire intéressante. Tous les jours à partir de 19 h samedi et dimanche matin ou écrire Richard, 13, rue du Clos, Paris (20°).

L. JEANNIN
Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932
VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATIONS
Représentant de toutes marques françaises et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)
11, avenue de la Porte-de-la-Plaine - PARIS (15°)
Métro : Porte-de-Versailles Tél. : LEC 80-62

Moto allemande IMME, 1 ch, parf. ét., 90 km/h, 12 000 km, compt. 50 000 fr. Boulangerie Pretot, 46, r. Massu, Saint-Mandé.

750 B.M.W. très belle : 200 000.
650 B.S.A. A 10, de 15 000 km : 270 000.
600 Zündapp KS 600, f. téles. : 150 000.
250 B.S.A. C 11 L : 160 000.
Guillemot, Champtoceaux (M.-et-L.).

JAWA 350, 1951, cse départ. ent. rév. fact. 165 000. CAR. 86-06.

HOREX 350, équip. rte, impec., cme nve, 260 000. Courtoy, 101, r. Sèvres, Paris (6°) de 18 à 20 h.

500 N.S.U. type PS 20, état mécanique impeccable. Venant d'être refaite à neuf avec ou sans side, 90 000. Lebouvier, 161, rte de Darnetal, Rouen (S.-Inf.).

GNOME RHONE 500, culb., type CV 2, tr. b. ét. Ravier, 28, r. Bagnolet, Les Lilas (Seine).

N.S.U. 350 cm³, susp. cul., 4 vitesses sélecteur. Bon état. Visible tous les midi et soir. Laizin, 45, rue du Fief, Argenteuil.

CUCCILO-FOUCAUX 1952, 3 500 km. Excellent état avec compteur, 48 000. Dernangel, Dertigny (Vosges).

VELOCETTE LE, 1953, 10 000 km, ét. nf, c. ach. voit. NOR 24-35.

GIMA 175 A.M.C., access., 7 500 km. Px int. Humain, ARC. 26-26.

B.M.W. R 51-3, 9 500 km, compteur plombé, 400 000. Le Luyer, 71, bd Châteaudun, Orléans (Loiret).

175 MOTOB., 2 500 km, 115 000 fr. Bussini, GUT. 84-60, poste 193.

Echge ou vd AMILCAR cond. int., 4 pl., bn ét. marche, px 40 000, ctre moto ou vélom. Salah, 26, av. L.-Roche, Gennevilliers, soir.

175 A.M.C. Malterre, b. ét., éq., f. tél., susp. AR, cause ach. voit., sam. 2 à 6 h. Gasperin, 7, r. Lemonnier, Paris (12°).

Urg. t. pratique PETIT VELOMOT. MONET 100 cm³, Villiers, 3 vit., b. prix. Dutreix, 74, R. Baudin, Levallois.

JAWA 350, 1952, exc. ét., éq. Jobert, 14, r. Blanchard, Fontenay-aux-Roses (Seine). Dim. matin et soir apr. 19 h.

VESPA, parf. état. Marcel Daublet. coiffeur, place de l'Eglise, Meudon (S.-et-O.).

ROYAL ENFIELD, 500 tCin, 13 000 km, 260 000. Gast, 23, r. Racine (6°). OPE 17-90 poste 57.

Vends ou échange 500 TERROT type RSSE sup., cul., 4 vit., sélect., état génér. impec., contre 125 parfait état. Ocquident, Sommevoire (Haute-Marne).

UNE NOUVEAUTÉ...
Pour rouler LA NUIT
EN TOUTE SÉCURITÉ...
Intercalez dans le circuit allant de la source aux lampes d'utilisation un régulateur de tension.
PLUS D'AMPOULES PRÉMATURÉMENT GRILLÉES !
La self auto régulatrice INTERLUX vous évitera l'ennui et le DANGER d'être brusquement privé de lumière.
En vente chez votre fournisseur habituel
INTERLUX
GROS : AFCO S.A.
181, RUE LA FAYETTE - PARIS - 10°

GNOME ET RHONE R 4, équi. complet. Ruffaut, Magnet (Allier).

MATCHLESS twin, 1950, tr. belle, b. px. Clément, 68, r. F.-Miron, Paris (4°).

175 MOTOBÉCANE, parf. état, porte-bagages, tand-sad, sacoches, 130 000 fr à débattre. Dion, 29, rue Blanqui, Choisy-le-Roi (Seine).

VELOM. PEUGEOT 100 cm³, mot. nf, 20 000 + 125 cm³ Peugeot nf. Jean DID 57-71, 4, pl. Ed.-Renard (12°).

MOTO-CEINTURES
MARQUE DÉPOSÉE
POUR VOTRE SANTÉ
FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant
20⁵ rue des Jumeaux - TOULOUSE

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

Quelques motos provenant de reprises :
350 Motosacoche spéciale, 4 vitesses, équipement électrique Bosch, 35 000.
175 Gillet Herstatt, équipement électrique Bosch, 38 000.
125 New-Map culbutée, 4 vitesses, neuve, valeur 160 000, 95 000.
Présentation du scooter Mors-Speed Paris-Nice conçu comme une automobile, P. Brissonnet et Cie, 22 ter, bd Gén.-Leclerc, Neuilly-sur-Seine. MAI 87-40. Ouvert le samedi.

DRESCH Pièces d'origine
Écrire à CHAMARANDE (S. & O.)
VENTE : Garage, 16, rue des Belles-Croix
ÉTAMPES (S.-et-O.)

MOTOBÉCANE 125 culb., fourche paral., bon état, tand-sad, compteur, porte-bagages, px 75 000 fr. M. Nayraquet. Visible chez Algy, 64, av. Delattre-de-Tassigny, Saint-Maurice (Seine).

GNOME RHONE 125, 600 km, type R. Pillon, 8, r. Ch.-Colomb, Paris (8°). B.S.A. 500 twin, 1952. MAI 75-84.

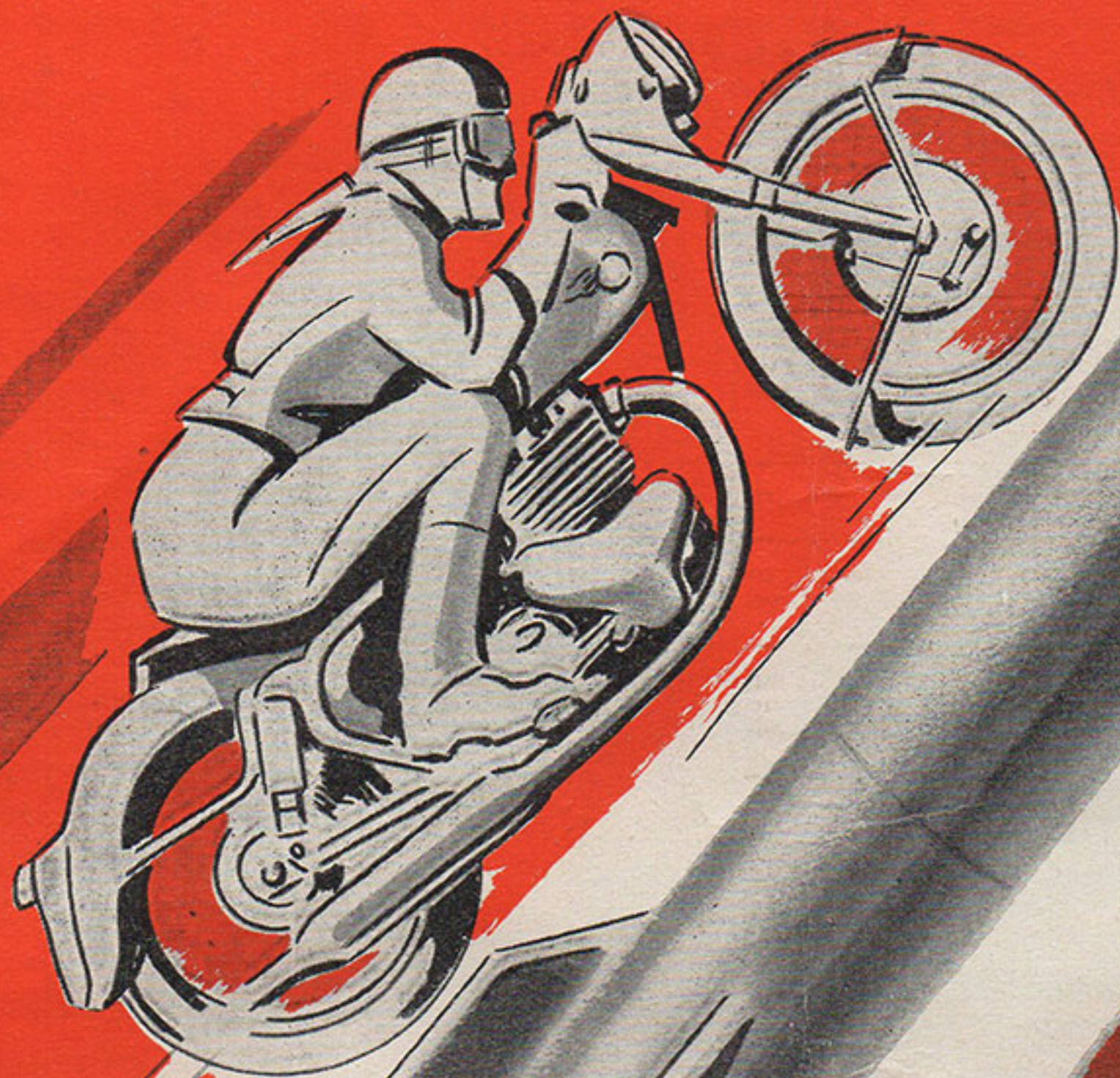
BELLE MOTO B.S.A. 500 cm³, Star twin A7, équipement état neuf, 4 500 km. Morchon, 32, place Saint-Ferdinand, Paris (17°).

Bougie
"LE PERLIER"
spéciale pour moteurs 2 temps
ne perle pas
Exigez-la de votre motociste 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



PORTE-SACOCHEs avec PORTE-VALISES amovible, ou non amovible.
BREVETÉS ET DÉPOSÉS
standard se montent sur toutes les motos en 3 modèles avec tirants et renforts
Modèles spéciaux du même principe pour G.S. Peugeot et Motobécane, équipés de selle biplace
LE TUBE MANUFACTURÉ P. LARDON à JONAGE (Isère) Tél. 19

BSA



Geo Ham

650^{C.C.}
TWIN

SUPER-SPORT
Spéciale

"Road Rocket"

AUTOMOTO



CML.

LES CYCLOMOTEURS

CMS. 2 temps, 48 cm³. Transmission courroie-chaîne.

CML. Bloc moteur 2 temps, 48 cm³ à embrayage. Transmis AR par chaîne. Fourche élastique

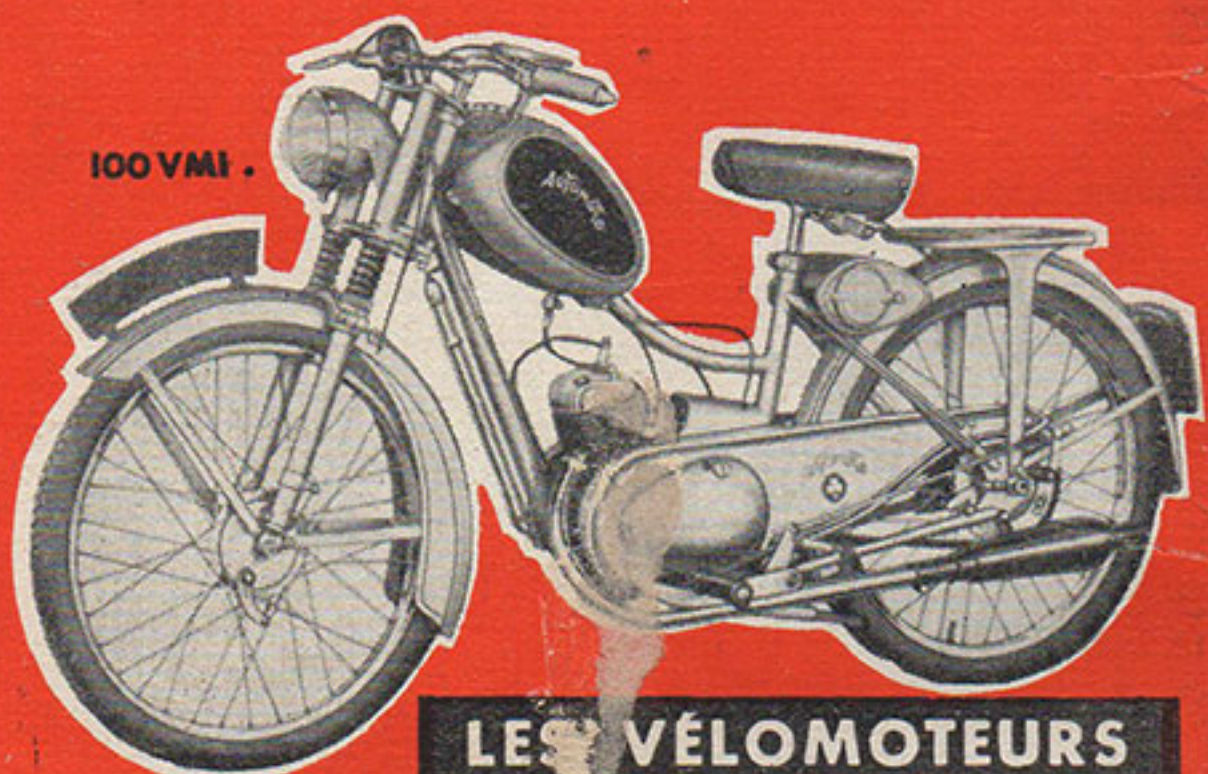
VBL. 2 temps, 49 cm³, moteur à double transfert. Transmission

par 2 chaînes. Fourche élastique.

VGL. Comme VBL en 2 vitesses.

MBS. 2 temps, 44 cm³, monovitesse Embrayage. Transmission courroie-chaîne.

MBL. Comme le précédent avec fourche élastique.



100VML.

LES VÉLOMOTEURS

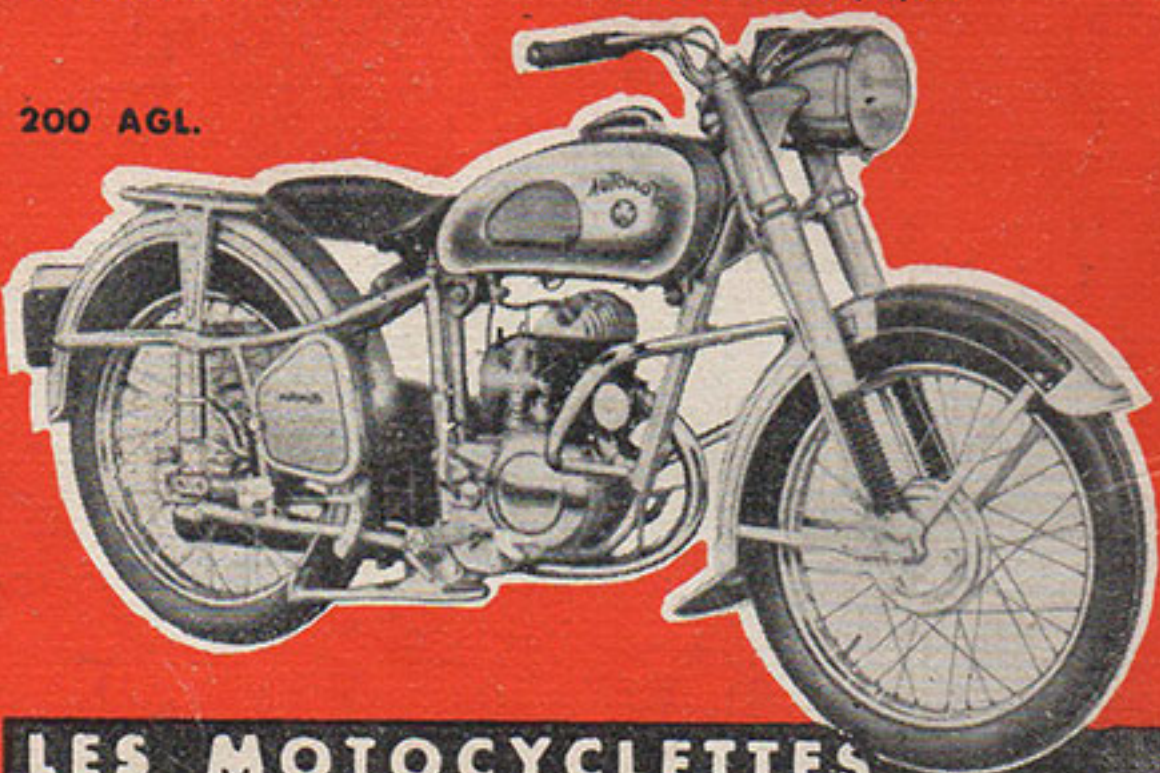
100VML. Moteur 98 cm³, licence Villiers, 2 vitesses. Commande au guidon. Fourche télescopique. Kick-starter.

125 AP. Moteur 125 cm³, 3 vitesses par sélecteur. Fourche télescop.

125 APL. Comme le précédent avec suspension AR

125 AV4. Moteur 125 cm³, licence Villiers 4 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR.

125 MCS. Moteur 125 cm³ culbuté, 3 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique.



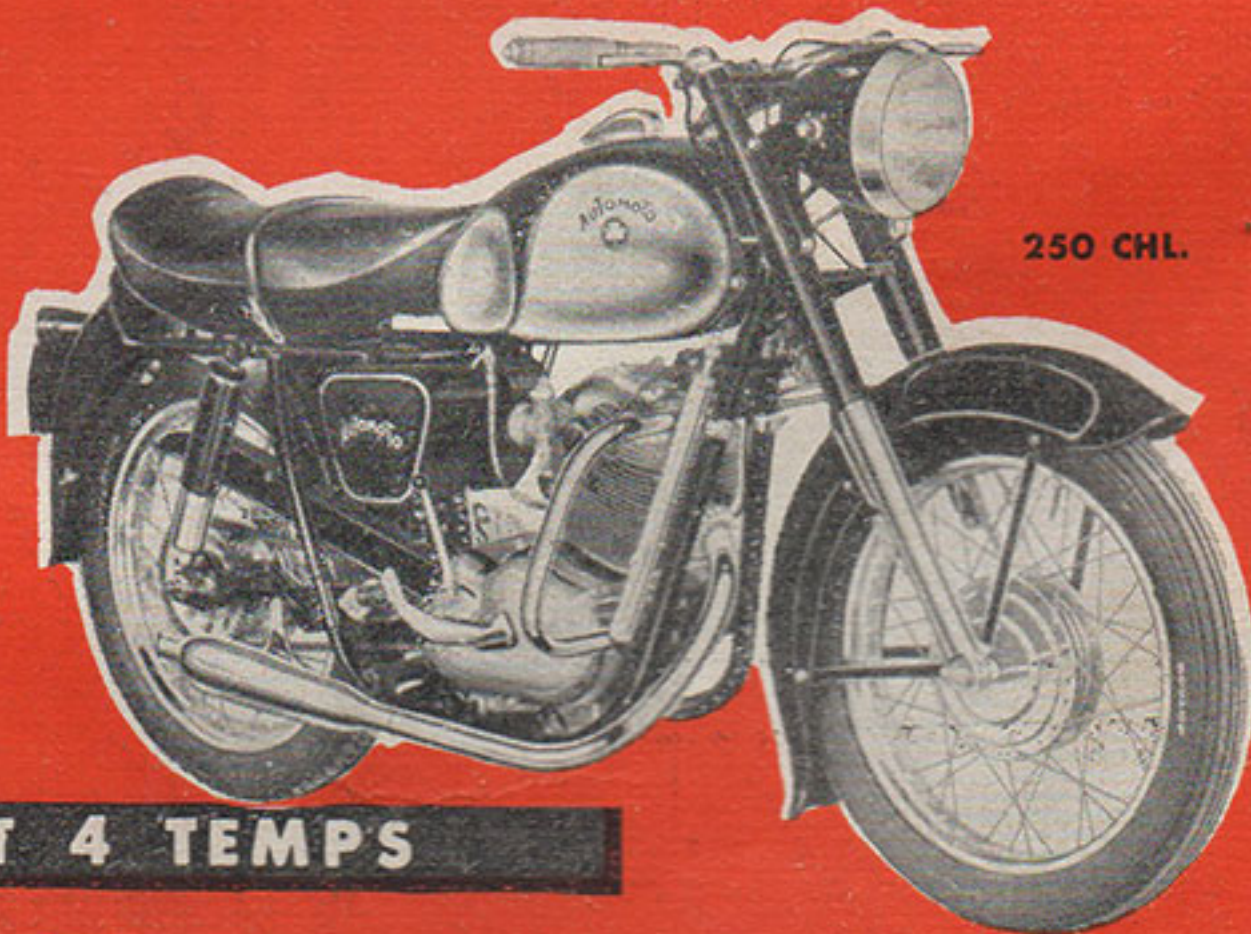
200 AGL.

LES MOTOCYCLETTES

2 ET 4 TEMPS

175 CH6. Moteur 175 cm³ culbuté 3 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR. Correcteur Grégoire

200 AGL. Moteur 200 cm³. Licence Villiers, 4 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR. Correcteurs Grégoire. Allumage et éclairage par dynamo volant Morel.



250 CHL.

250 CHL. Moteur 250 cm³, arbre à cames en tête. 4 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR par bras oscillants. Moyeux-freins à serrage central.

AUTOMOTO fabrique également toute une gamme de machines à coudre élégantes, robustes, pratiques. Documentation spéciale sur demande.

AUTOMOTO

CYCLES AUTOMOTO
61, Avenue de Rochetaillée
SAINT-ÉTIENNE (Loire)

Magasin d'exposition à PARIS - 62, Avenue de la Grande-Armée (17^e)