

7^e ANNÉE - N° 122

REVUE BIMENSUELLE

1^{er} MAI 1954

MOTOCYCLES

DIR. MAX ENDERS

AD. PH. LAJEUNESSE

14 RUE BRUNEL PARIS 17^e

et Scooters



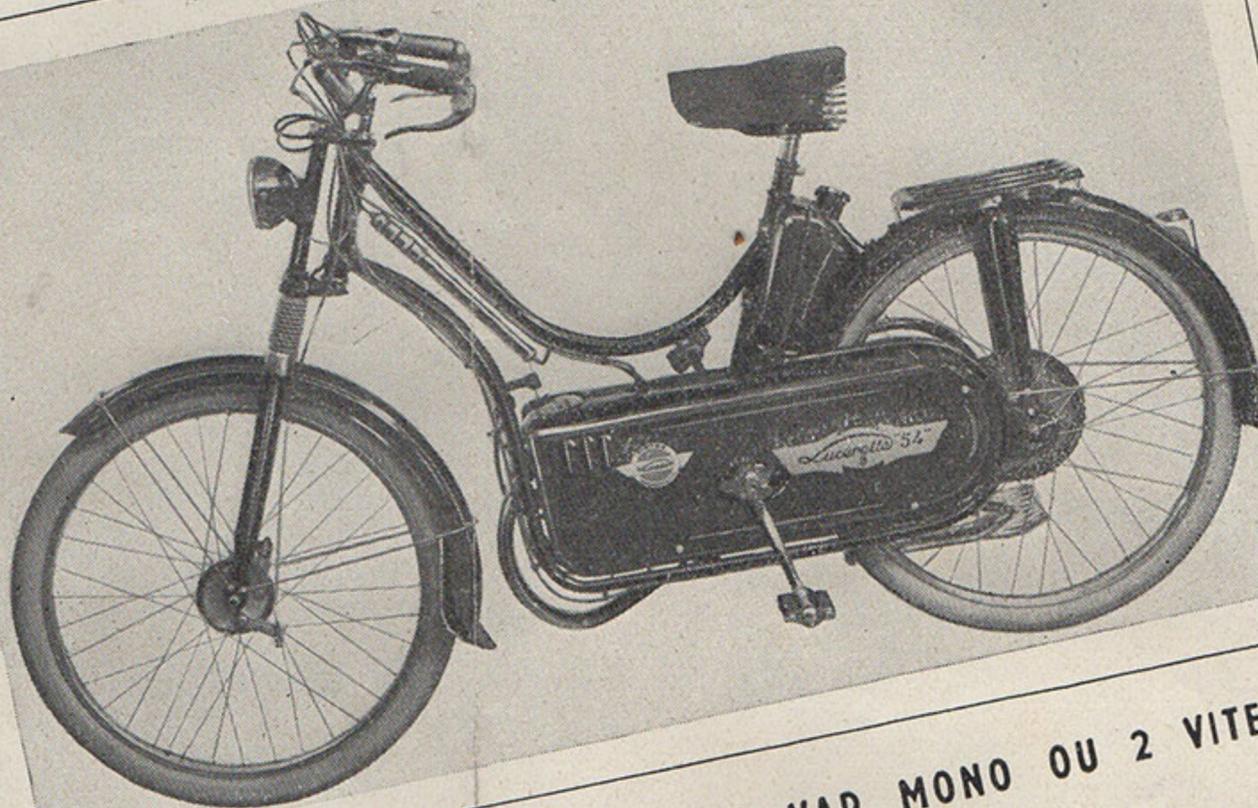
40 f.

NUMÉRO SPÉCIAL - 52 PAGES

la

Lucerette '54'

*c'est quand même
autre chose !..*



- * MOTEUR VAP MONO OU 2 VITESSES
- * CADRE DOUBLE BERCEAU
- * FORMULE MOTO

L'ÉCONOMIE D'UN CYCLOMOTEUR

LA PROTECTION D'UN SCOOTER

LA SOLIDITÉ D'UNE MOTO

GRAISSAGE RECOMMANDÉ:
HUILE



"MOTO 2 TEMPS"

CYCLES ET MOTOS



HAZEBROUCK (N.)

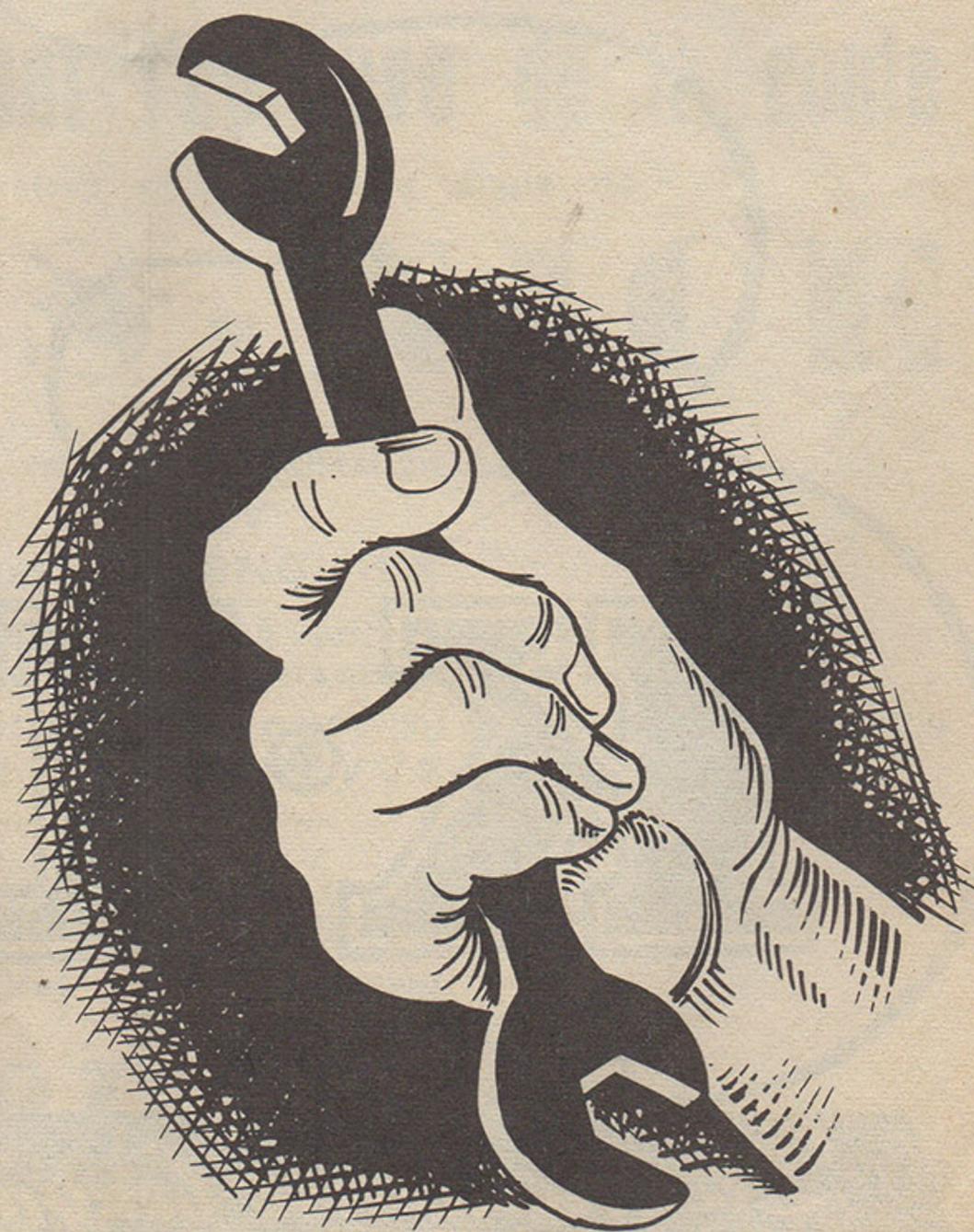
BSA

*Des milliers de mains
Et un siècle d'expérience*
... à votre service

Oui, c'est vrai... et aussi des mains qualifiées... parce que chaque année un groupe prélevé parmi les 250 agents B.S.A. en France va suivre un stage aux usines B.S.A. en Angleterre, afin de se tenir au courant des derniers perfectionnements.

Ceci est l'un des nombreux avantages dont jouit le propriétaire de la motocyclette la moins chère parmi toutes les machines importées.

Oui, vraiment! Heureux est celui qui possède une



BSA



ai

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

des départs étincelants

des accélérations foudroyantes

des reprises éblouissantes

des moyennes étonnantes

une consommation minime



K · L · G

La meilleure bougie du monde!

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

Pour sa première sortie en compétition
LA NOUVELLE 250 CM³ TYPE OSSD



subit victorieusement l'épreuve de la route

Sur les 985 kilomètres en une seule étape de

PARIS - NICE

grâce à sa puissance, sa maniabilité, sa souplesse, son confort qui en font une **grande réalisation française**

1^{ers} PESSEY
ex-æquo BERENGUIER

2 machines au départ, 2 à l'arrivée
terminant sans pénalisation

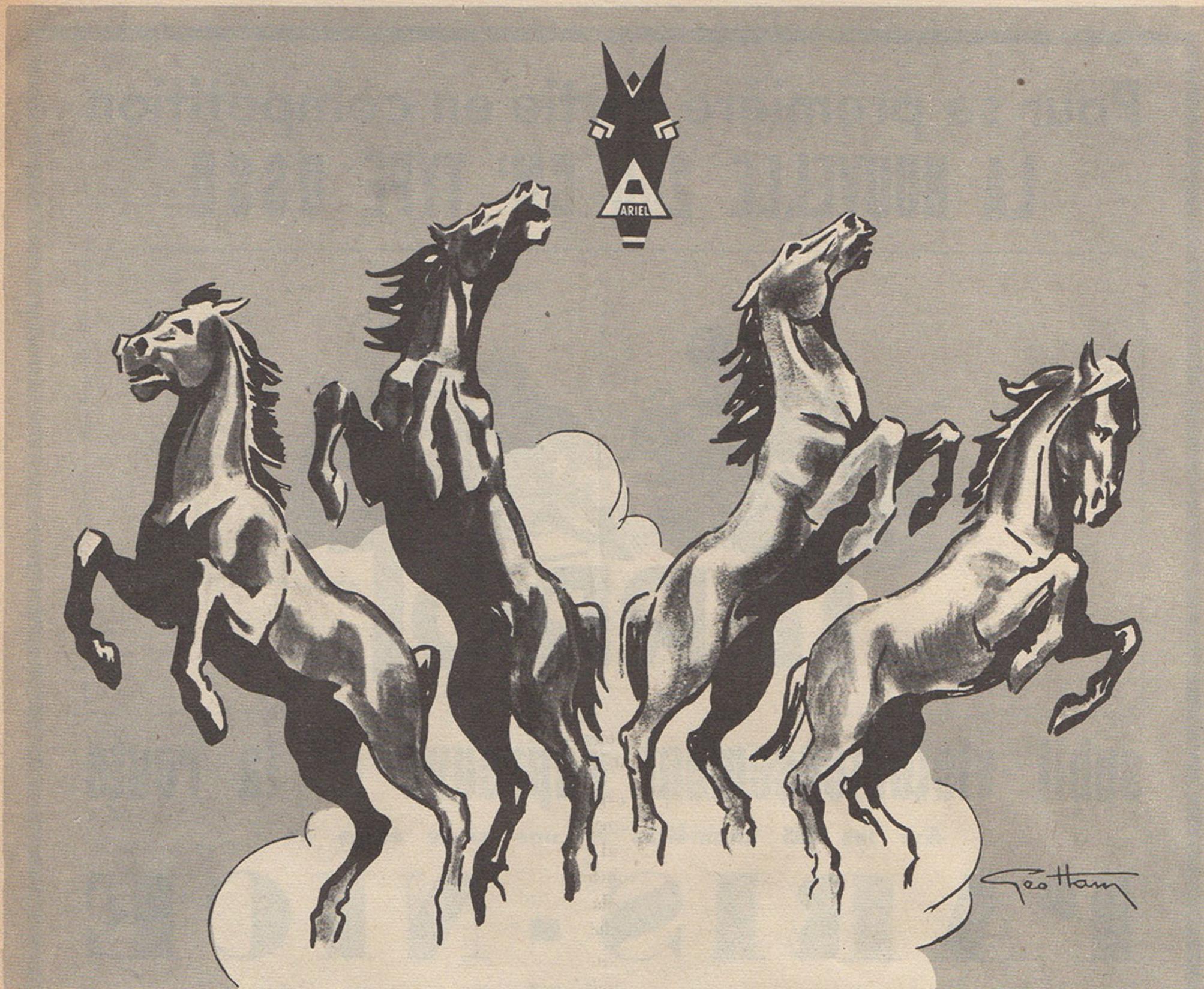
COUPE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE - COUPE DU MINISTRE DES SPORTS
COUPE MOTO-REVUE

En 500 cm³ la fameuse RGST, seule machine de cette cylindrée de classe internationale, confirme sa réputation

4 premières places ex-æquo

TERROT : DIJON

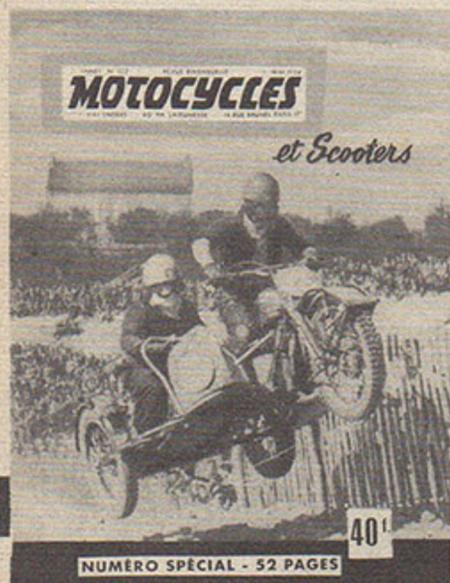
MAGASIN D'EXPOSITION : 72, avenue de la Grande-Armée - PARIS



ARIEL ... des Chevaux! 1954

DES CHEVAUX A VOTRE SERVICE ...
 POUR ROULER EN SOLO OU AVEC SIDECAR,
 EN VILLE OU A LA CAMPAGNE, POUR LE SPORT
 COMME POUR LE TOURISME, POUR MIEUX ROULER,
 FIEZ-VOUS AU SYMBOLE DU CHEVAL

G. G. N. IMPORTATEUR POUR LA FRANCE, 79, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS-16^e



A U S O M M A I R E :

★ Échos	8	★ Problèmes de la carburation..	22
★ Motos-Cross du mois	12	★ Mécaniques nouvelles	26
★ Vu pour vous	18	★ Rodage du moteur ..	28
★ Coupes Motocycles au Bol d'Or	19	★ Clubs	36

7^e ANNÉE

N° 122

1^{er} MAI 1954

MOTOCYCLES

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

Bataille autour du permis

A la veille de la parution du nouveau code de la route nos détracteurs discutent à perdre haleine sur la nécessité du permis de conduire pour les plus de 50 cm³.

Chacun d'eux développe ses arguments plus ou moins valables et plus ou moins appuyés sur des faits tangibles. Des statistiques officielles ont apporté la preuve que le motorcycle était parmi les engins motorisés, celui qui était au plus bas du pourcentage accidents. Qu'importe! avec les mêmes chiffres les motophobes ont prouvé que nous étions les grands responsables de la route dangereuse. Aux yeux du profane qui accepte le raisonnement et les déductions sans contrôle ni point de repère, celui-ci est valable.

Nous, nous devinons trop le parti-pris à travers l'interprétation tendancieuse des chiffres énoncés, puisés d'ailleurs à l'on ne sait quelle source.

Qu'il soit illogique d'exiger le permis pour une voiturette 2 ch qui ne dépasse pas le 70 et non pour un vélomoteur de même performance, nous en convenons bien volontiers. Mais pourquoi ne pas libérer celle-là d'une contrainte plutôt que de l'imposer à celui-ci.

A notre avis, un seul test est valable : dans les pays où ne sévit pas l'obligation du permis de conduire, ni pour les voitures ni pour les motos, quel est le pourcentage d'accidents par rapport à celui des autres pays où la nécessité d'un examen préalable, et pas toujours probant, donne à son titulaire le sentiment qu'il est un as du volant et du guidon? S'il est supérieur, d'accord pour le permis généralisé ; dans le cas contraire pourquoi le maintenir

L'autre soir quatre voitures se sont télescopées dans un passage souterrain, chaque pilote était titulaire de la carte rose, ça a fait quand même une huitaine d'humains à l'hôpital.

Avons-nous jamais, sur nos deux roues, réussi pareil carambolage?

Max Enders



Au centre, M^{lle} Lydie Pelletier du Vespa-Club de Lyon, élue Reine du Vespa-Club de France; à gauche, M^{lle} Josette Arno du Vespa-Club de l'Île-de-France; à droite, M^{lle} Maryse Laumanier du Vespa-Club de Montpellier.

Une jeune marque.

Simco de Fontenay-le-Comte, qui a débuté il y a quelques temps déjà, a depuis lors, largement étendu la gamme de ses modèles :

On note plusieurs modèles de cyclomoteurs populaires ou avec fourche télescopique et bloc à deux vitesses, quatre types de vélomoteurs 100 et 125 cm³ et deux motos légères avec bloc A.M.C. quatre temps.

Frein rétro pour cyclomoteurs.

Nous avons présenté dans le n° 120 du 1^{er} avril, à la page « Vu pour vous », un nouveau dispositif de frein à contre-pédalage, mais avons omis d'en signaler l'origine; précisons que ce frein est l'œuvre des Etablissements C.L.B., de Saint-Etienne.

Je suis un débutant.

Nous nous excusons de différer quelque peu notre rubrique « Je suis un Débutant » pour laisser plus de place, en raison de la saison, au sport et aux clubs; nous reprendrons d'ailleurs cette série d'articles dans un proche avenir.

Le relais de Linas.

C'est l'adresse d'un restaurant que nos lecteurs nous ont signalé pour la satisfaction qu'ils en ont eue; repas copieux bien cuisinés et vraiment pas cher. A proximité de l'autodrome de Montlhéry, il est situé, 12, avenue de la Division-Leclerc; une adresse à noter.

La Grande Nuit du Vespa-Club de France.

Le 10 avril de 10 heures à l'aube, dans les Salons de l'hôtel Lutétia, le Vespa-Club de France a célébré sa grande nuit annuelle. Après un brillant programme fut élue la Reine du Vespa-Club et ses deux Demoiselles d'honneur.

Section de Lyon.

Le Club a été officiellement constitué avec, à la tête, le pionnier majeur docteur Pierre Daligand, président du Moto-Club de Lyon. A la réunion de Lyon, le vice-président pour la France, M. Francis Dumont, et le vice-président international M. Thalmann, de Fribourg, présidaient.

Une proposition de résolution contre le bruit des motos.

Notre confrère l'Argus a publié l'écho suivant :

MM. Charpentier et Jean Cayeux, député de la Marne et député de la Seine, ont déposé sur le bureau de l'Assemblée Nationale une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à obliger les conducteurs de motocyclettes à munir leurs appareils d'un dispositif destiné à supprimer le bruit. La proposition de résolution qui a été renvoyée à la Commission de la Famille, de la Population et de la Santé Publique, est ainsi conçue :

« L'Assemblée Nationale invite le Gouvernement à introduire dans le nouveau code de la route actuellement en préparation des dispositions obligeant les conducteurs

de motocyclettes à munir leur appareil d'un dispositif destiné à supprimer les bruits du moteur. »

On veut espérer que le dépôt de cette proposition n'aboutira pas à retarder la sortie du nouveau code de la route qui, on le sait, est actuellement en Conseil d'Etat.

Rallye de la Madone de Chan-teux. Lyon 26-27 juin 1954.

Les travaux sont très avancés pour cette épreuve française.

25^e anniversaire de la fondation du Moto-Club Lemania de Lausanne.

Cette commémoration a eu lieu le 25 février dernier. Deux représentants du M.C.I.M.C. avaient été invités.

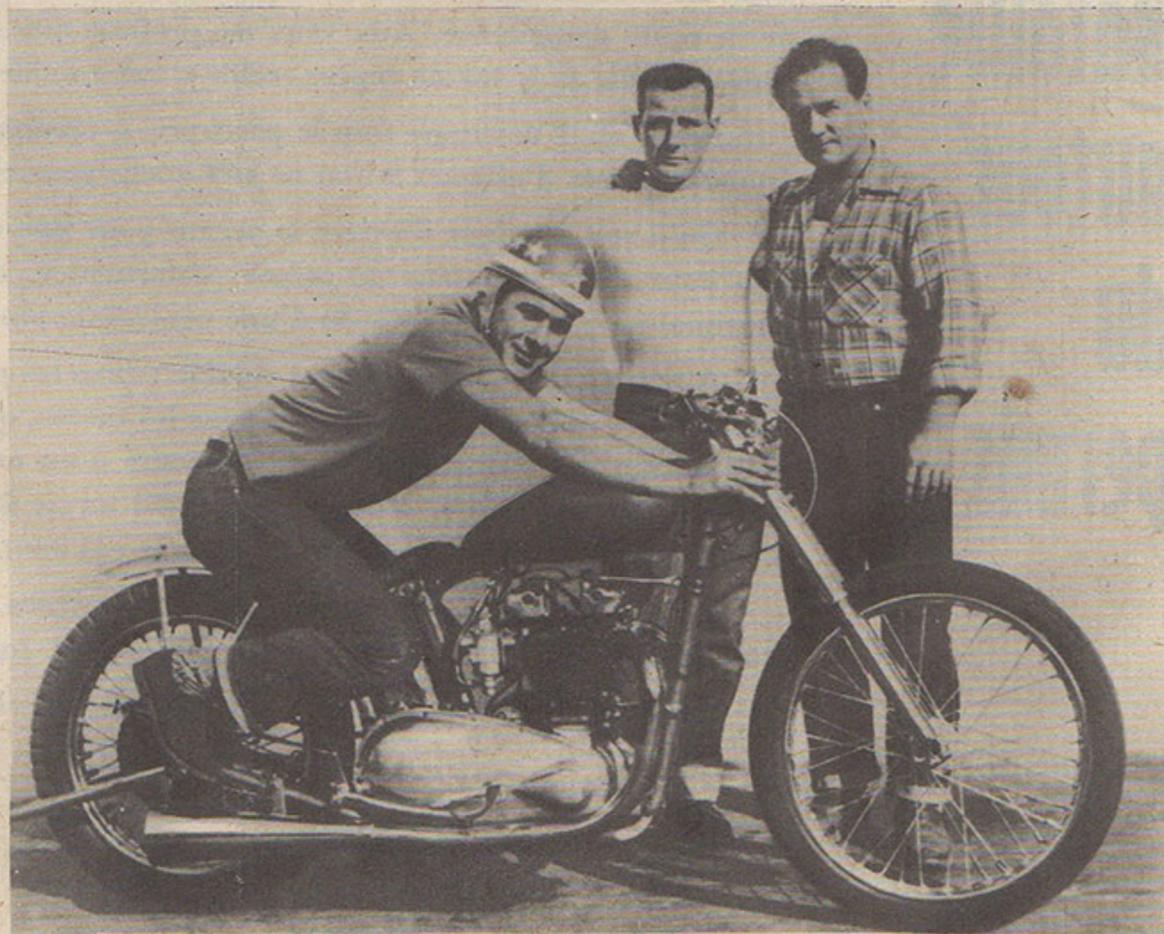
Un banquet de deux cents couverts réunissait les membres et autorités fédérales.

IX^e Rallye international Madonna dei Centauri-Alessandria-Castellazzo (17-18 juillet 1954).

Les travaux de l'organisation de ce rallye sont très avancés, et l'enthousiasme de l'étranger fort grand.

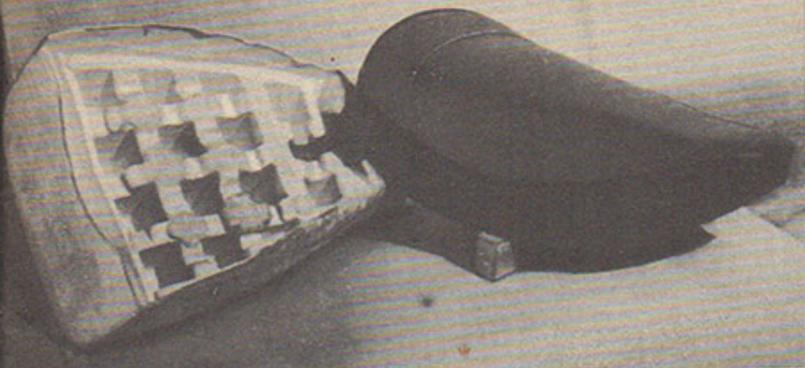
Réunion importante à Lausanne où MM. Attrovio et Pavese ont exposé l'organisation de ce IX^e Rallye. La participation de très nombreux clubs étrangers est assurée.

Lors de la dernière réunion du bureau de la F.I.M. le règlement a été accepté et traduit en plusieurs langues.

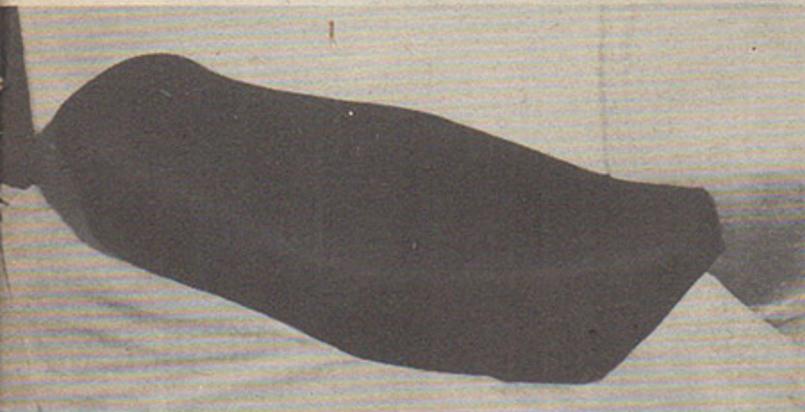


M. Bob Weir propriétaire de la 650 Triumph (à gauche) mise au point par S.J. Lewis (au centre) pilotée par Dewey Merritt, a remporté une série de succès dans les courses de vitesse en Californie. Sa plus belle performance a été les 440 yards (480 mètres) à 211,83 km/h de moyenne.

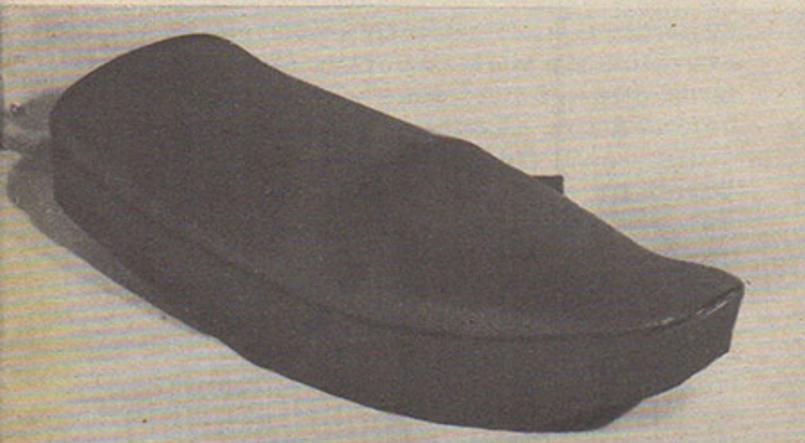
(Photo American Motorcyclist.)



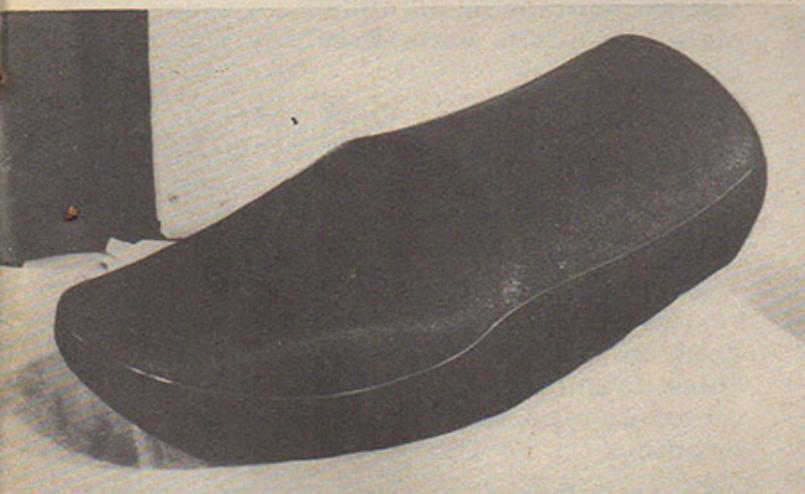
La nouvelle selle « mono 13 » pour cyclomoteur et scooters légers



Seconde nouveauté, le modèle sport pour 125 et 175 cm³.

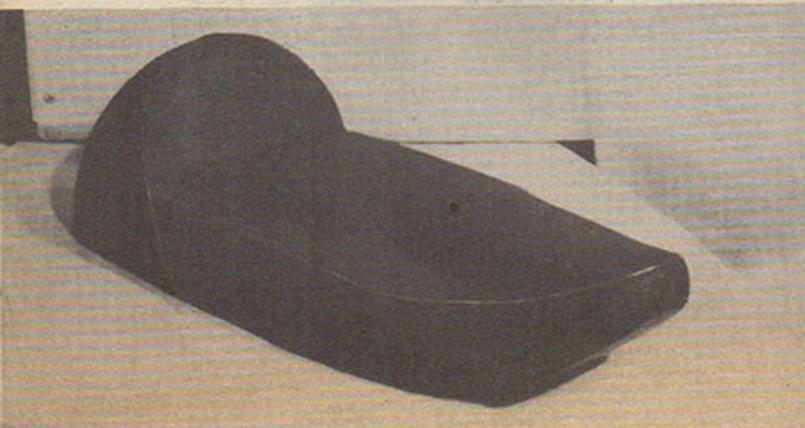


La Biplax profilée n° 3 modèle populaire.



Le modèle « Confort » n° 6.

Selle course, avec dossier.



LA PRODUCTION AURORA

Chacun reconnaît la place qu'a prise la selle double dans l'équipement motocycliste, et l'on imagine mal une machine moderne sans cet accessoire, d'autant plus que les suspensions oscillantes assurent maintenant un confort inconnu du temps où le tand-sad était roi.

En France, selle double est synonyme d'Aurora. Sous cette marque se cache la personnalité de M. Mollard, créateur et animateur tenace de la firme. En considérant le premier modèle sorti il y a quelques années, et les nombreux types offerts aujourd'hui à la clientèle, on mesure mieux le chemin parcouru, résultat d'améliorations et de recherches constantes.

Pourquoi six modèles de série? Cette question trouve une facile réponse si l'on considère que la selle double permet à chaque propriétaire de donner à sa machine une note un peu personnelle, et l'on sait que le Français prise assez l'originalité. Cependant, une question reste à résoudre : le transport des bagages. La selle biplace supprime en effet le classique porte-bagages, et il serait utile que des spécialistes de l'accessoire ou les constructeurs eux-mêmes prévoient un système de remplacement.

Sous forme de porte-bagages auxiliaire, ce problème a été résolu par Biplax (filiale d'Aurora) pour les Motobécane et Peugeot.

Aurora équipe la majeure partie des constructeurs français. Pour accroître la diffusion parmi la clientèle privée, une baisse de 7 % sur tous les modèles a récemment été consentie. D'autre part, toutes les selles sont garanties six mois, ainsi que les réparations. Disons tout de suite que cette garantie est très souple, et qu'elle excède souvent le délai.

Nous allons maintenant passer en revue les différents modèles proposés aux motocyclistes ou constructeurs : signalons que tous les types Aurora possèdent maintenant quatre goujons à l'avant, permettant la fixation — soit sur le bec de réservoir, soit aux points d'attache de l'ancienne selle — ce qui supprime toutes modifications

ou montages particuliers. Enfin, tous les coussins sont en latex pur alvéolé, et les garnitures en simili-cuir.

Tout d'abord les nouveautés :

— En premier lieu, une selle mono-place pour cyclomoteurs ou scooters légers, dénommée « Mono 13 ». Le coussin est en latex pur, et la garniture en simili-cuir; la fixation est étudiée pour chaque machine. Ce modèle est réservé aux constructeurs, et Motobloc le monte déjà en série sur le scooter « Sulky ».

— Seconde nouveauté, qui sera particulièrement bien accueillie des sportifs, le type « Sport n° 5 », destiné aux 125 et 175 cm³. Cette selle, très étroite, est légèrement surélevée à l'arrière. C'est une vraie biplace, avec armature en tôle emboutie, et cinq goujons de fixation. Son prix : 7.900 francs, reste très abordable.

Après les nouveautés, passons aux modèles connus :

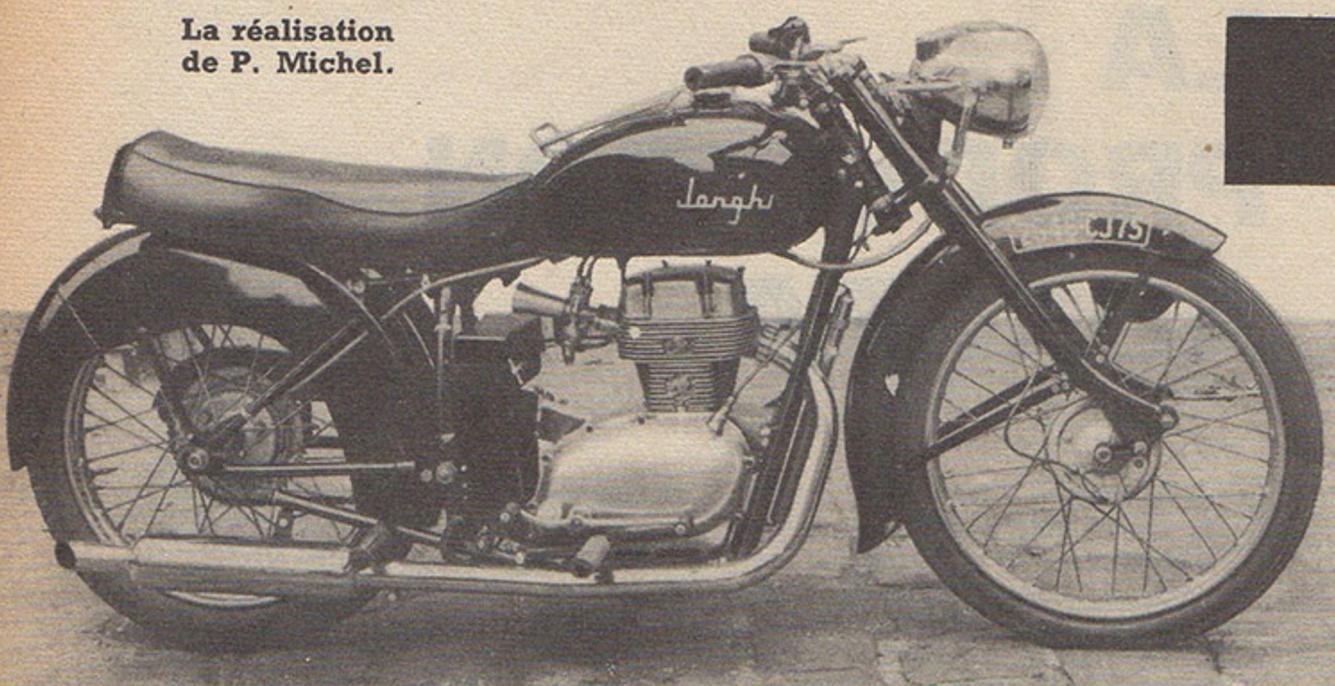
Nous avons la « Biplax profilée » n° 3, la moins chère des biplaces de tourisme, mais de même technique : armature tôle emboutie, latex et simili-cuir. Son prix est de 7.900 francs.

Le type « Confort » n° 6 représente l'aboutissement de recherches et modifications constantes. Les deux places sont nettement marquées, et l'arrière surélevée augmente le confort du passager. Un jonc de couleur décore le pourtour. Prix : 9.980 francs.

Signalons pour terminer le modèle compétition, MCD, destiné aux machines de course. L'arrière, réalisée avec une coquille en aluminium coulé, constitue un dossier profilé. La matière plastique remplacera bientôt l'aluminium. Cette selle équipait la machine de Lefèvre, victorieuse du dernier Bol d'Or. Prix : 11.330 francs.

Tous les prix indiqués sont des prix de détail.

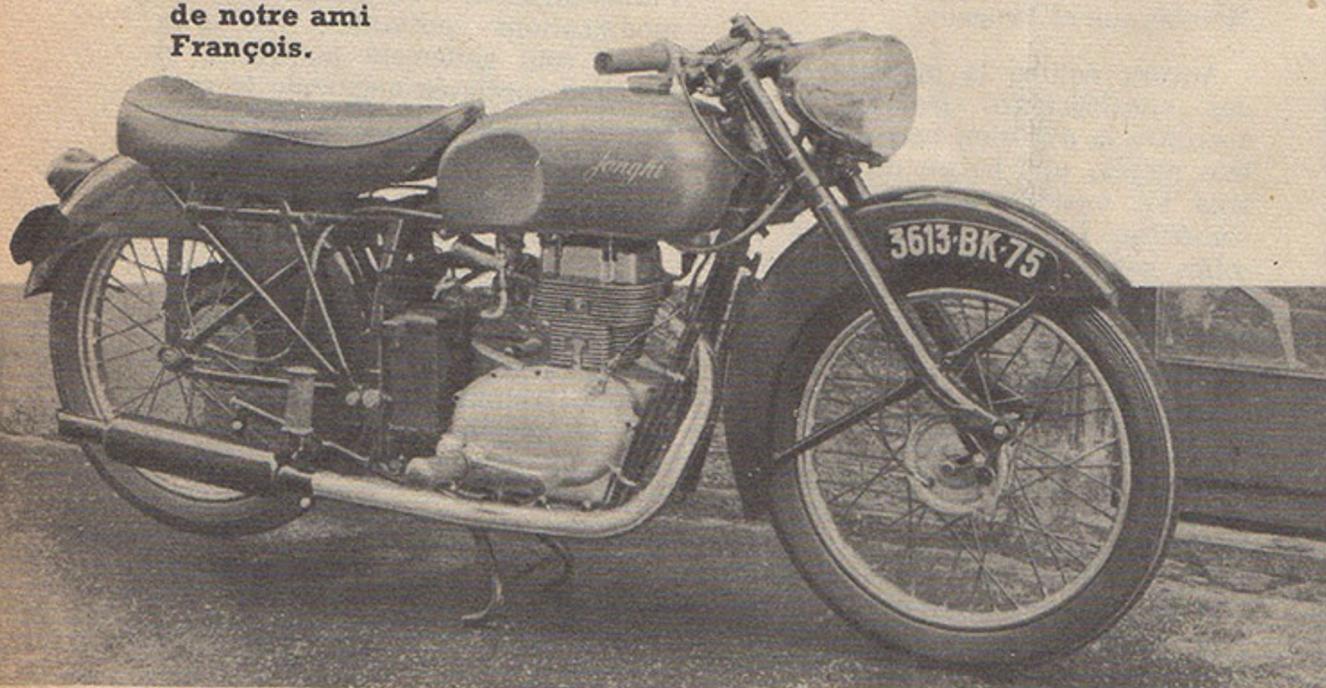
La réalisation
de P. Michel.



Vue
de 3/4 arrière.



La réalisation
de notre ami
François.



AUTOUR DU

125 JONGHI

ACT

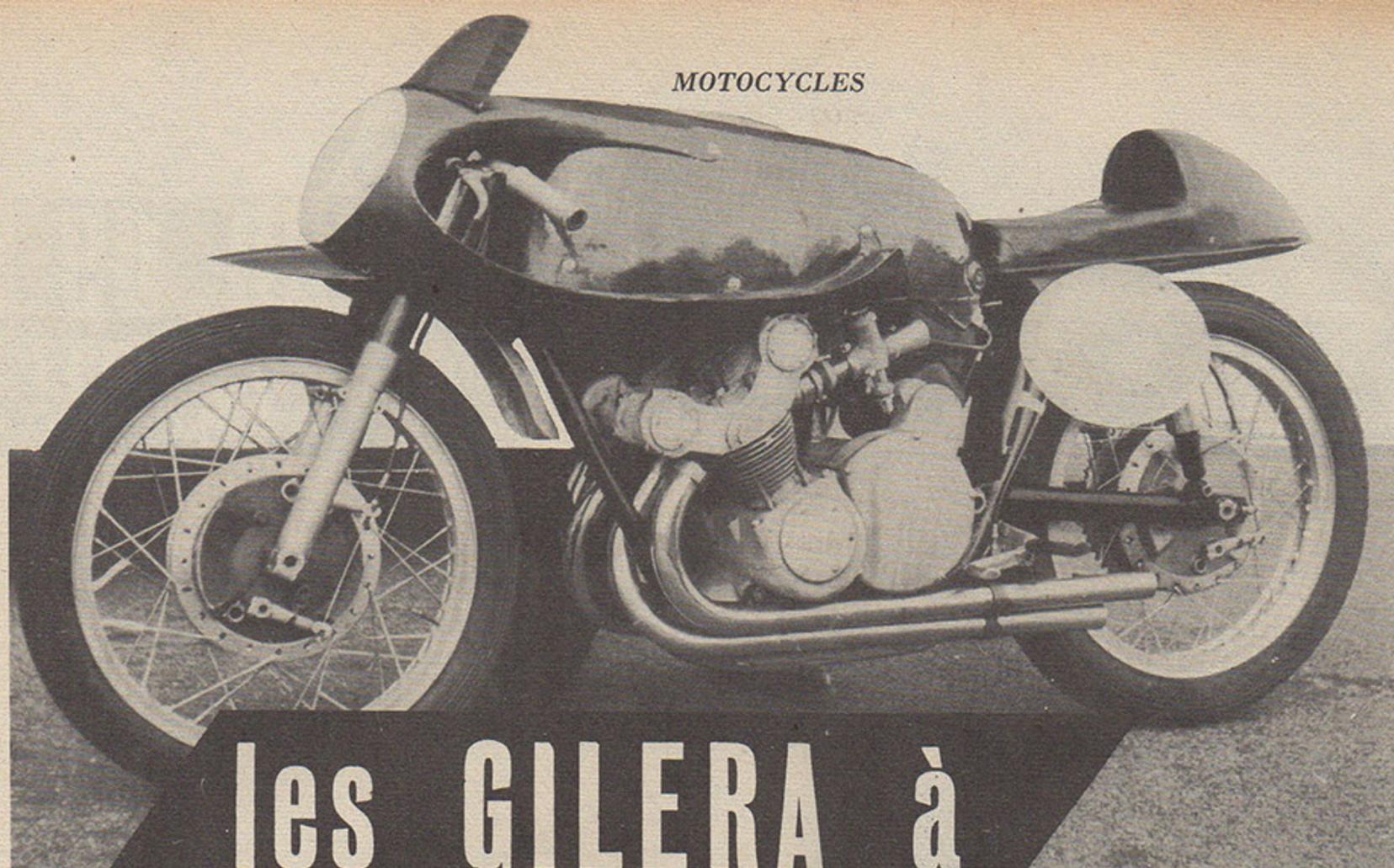
A son apparition, le moteur 125 Jonghi ACT, magistralement réalisé par l'ingénieur Rémondini, semblait promis à une brillante carrière sportive. Il était en effet à l'époque le seul du nom à pouvoir se prévaloir du titre « sport ». Son prix ainsi que ses performances le destinaient à une clientèle, peut-être réduite, mais fidèle, en somme à un noyau de connaisseurs. On ne peut que regretter, dans ces conditions, que l'usine n'ait pas songé à la présenter en version plus racée, et que le caractère de ce moteur ait été quelque peu atténué par un habillement « touriste ». Des freins centraux, un guidon étroit, une selle double et un coloris adéquat n'auraient pu que rehausser la classe de cette réalisation. Quant au prix, il ne fallait pas le considérer comme un obstacle, compte tenu de la clientèle bien spéciale à laquelle cette machine s'adressait.

Ce raisonnement, deux mécaniciens, MM. Michel et François se le sont tenu, et ont redonné au Jonghi la silhouette « sport » inséparable d'un moteur aussi brillant.

Nous présenterons tout d'abord la réalisation de notre ami Michel, dont on connaît déjà la petite machine de course, équipée d'un moteur du même type, mais de réglages différents.

La transformation a porté sur le réservoir, un Mottaz avec évidemment pour les genoux et sur les garde-boue, à emboutis profonds; une selle double Aurora complète le tout; sa fixation a nécessité une armature tubulaire spéciale, se raccordant au cadre, afin de ménager la place pour le débattement du garde-boue qui suit les mouvements de la roue. La ligne générale n'est

(Suite page 35.)



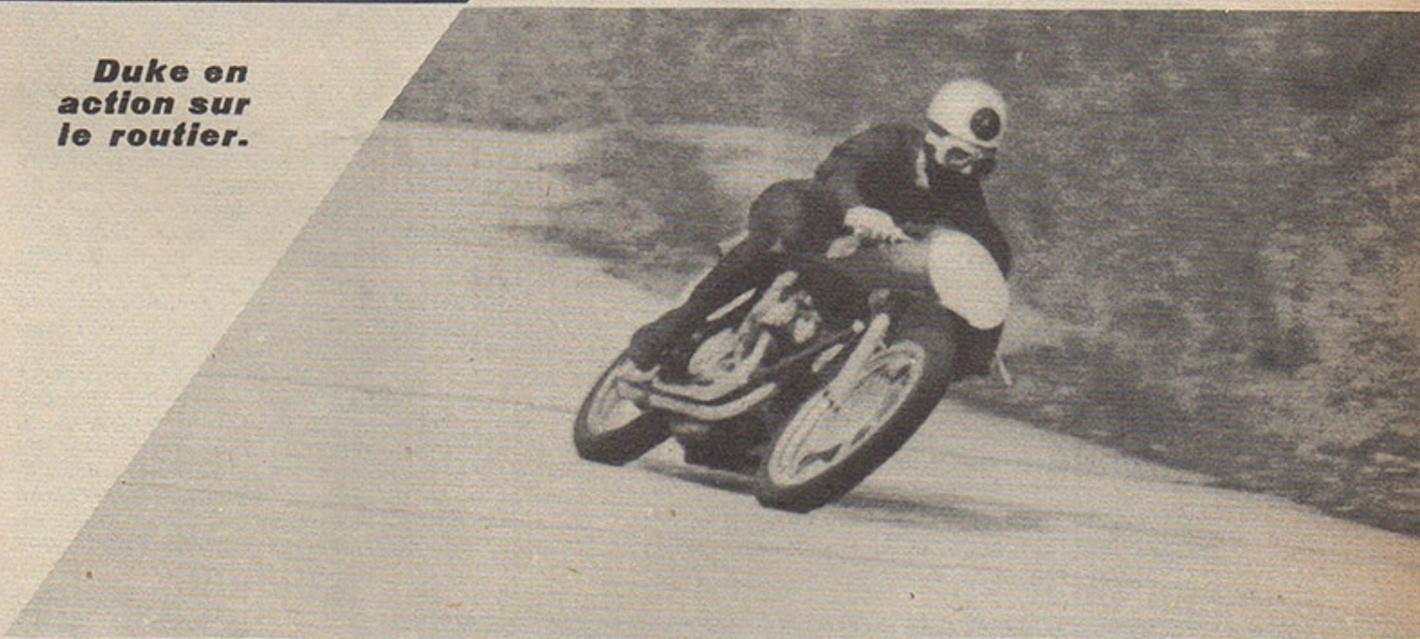
Les GILERA à Montlhéry

La nouvelle Gilera 4.

L'AUTODROME de Montlhéry est précieux, grâce au tracé de son circuit routier qui permet d'éprouver toutes les mécaniques. Les grandes marques viennent parfaire la mise au point de leur véhicule de course en vue de la saison sportive. Pour ne pas faillir à cette tradition Gilera vient de faire tourner deux quatre-cylindres nouveau modèle.

Ces machines pilotées par Duke et Pierre Monneret comportent un certain nombre d'améliorations qui les rendront redoutables pour les épreuves à venir. L'encombrement en largeur du bloc moteur a été réduit, les carburateurs sont inclinés et la magnéto entraînée de façon classique. Le réservoir est caréné, les deux freins sont à double cames. Le tambour arrière n'est plus solidaire du pignon de chaîne. On a prévu plusieurs dimensions de pneu pour équiper les machines suivant le genre du circuit afin de tirer un rendement maximum. Les suspensions ont été modifiées en vue d'améliorer la tenue de route. Au cours des essais les pilotes essayaient différents amortisseurs pour arriver à trouver la suspension idéale qui consiste à maintenir les roues en contact constant avec le sol. Les machines n'ayant pas été « tirées à fond » nous n'avons pas pu chronométrer de vitesses sensationnelles, néanmoins Duke a tourné à 203 km/h sur l'anneau, et P. Monneret a effectué quelques tours de routiers à 127 km/h de moyenne.

**Duke en
action sur
le routier.**



Les Gilera ont cinq vitesses et la manœuvre parfaite de cette boîte conjuguée, avec l'emploi de l'impressionnante cavalerie, que dose la poignée tournante, s'avère très délicate. Sur la piste, une des machines était un peu plus rapide que l'autre; arrivé sur le routier Duke fait quelques tours, s'arrête et raconte à M. Gilera son étonnement de voir la machine moins vite tourner à 10 500 tours impeccablement, malheureusement au rétrogradage il s'était aperçu qu'il avait omis de passer la cinquième vitesse. Inutile de dire si la vitesse en quatrième est plus qu'importante.

A notre demande au sujet du pilotage de la Norton et de la 4 Gilera, Duke répondit : « Une quatre-cylindres est comme une jolie femme, il faut la conduire avec doigté. Avec la Norton si l'on va vite la tenue de route reste, avec la « 4 » l'on va plus vite, mais elle est capricieuse ». Un peu comme le flegme anglais et la « furia » italienne!

★

Duke, à qui nous demandons si son jeune fils âgé de quatre mois

(Suite page 35.)

★

TROIS Moto-CROSS

ROUEN

4
AVRIL

ARGENTEUIL

4
AVRIL

MONTREUIL

11
AVRIL

Il y a, réparties un peu sur tout le territoire de notre douce France, de jolies fondrières qui permettent de bien beaux dimanches à nos motocrossmen.

En voici trois qui ont réuni la grande foule dans la boue, le sable et la poussière.

ROUEN

Le moto-cross France-Angleterre a ouvert la saison sur les Buttes Sainte-Catherine, le dimanche 4 avril par une homérique empoignade dans la boue entre français et anglais. La pluie se mit à tomber dru pendant la première manche nationale et le fameux gouffre devint une gigantesque trappe où disparaissaient quasi systématiquement hommes et machines... il en fut à peu près de même pour la course franco-anglaise.

La réunion commença par une course de régionaux en trois manches — gouffre non compris — animée par Sulista, les frères Vaisset et Malbecq. Le premier nommé qui est le poulain et le compagnon de cross de notre champion de France Paul Godey devait l'emporter, non sans être allé... au tapis : c'est certainement un jeune à suivre, surtout avec un pareil mentor.

La course nationale 350 cm³ et la Coupe Motul.

En fait de course nationale, elle était plutôt mitigée internationale et groupait au départ

une brochette de noms impressionnants : Godey, champion de France 350, Klym René, Chuchart, Lefevre, Drobec, Gervais, Humber-jean, Cathelin, Ne, etc., et un nouveau venu : Roussel du R.M.C. sur Ariel, qui amorce une étonnante saison.

Evidemment le public s'était concentré autour du fameux gouffre — il n'y en avait pas pour tout le monde — les nuages menaçaient de plus en plus et les coureurs regardaient en l'air de façon circonspecte : « quel sale temps! ».

Starting gate et tout de suite partis, Gervais en tête... d'abord l'ancien circuit avec le trou du diable qui est devenu un truc d'enfant de chœur depuis l'invention du gouffre, puis la grande descente, le raccordement au nouveau circuit, la ligne de vitesse, la banquette et tout de suite derrière le V profond : quelque chose dans le genre de « Roncevaux ». En bref, la meute saute dans le trou où chacun se débrouille; pour ma part je reste piqué sur le mur à moitié mélangé dans la moto de Godey, mélangée elle-même dans une autre mécanique qui s'était mise en travers... pendant que les commissaires nous

lancent « l'ascenseur ». Klym boucle en tête le premier tour suivi de Chuchart, Gervais, Roussel, Lefevre, Drobecq, Cathelin. Pour ceux qui sont dans la fosse c'est drôlement organisé, il y a des cordes qui tombent partout à croire que Savalle a recruté ses Commissaires sur les bords de la Volga, le public crie oh hisse et vite fait nous voilà remontés.

Au tour suivant, Klym est toujours en tête, Gervais a passé Roussel, Chuchart qui a dû avoir des ennuis est en sixième position, Godey a déjà remonté trois places et... il commence à pleuvoir, gare au trou! le voilà, il y a du dégât, à vrai dire ça ressemble un peu à un vestiaire, un genre de porte manteau pour motos, dans le bas il y a tous ceux qu'on a mal accrochés : des coureurs sans motos et des motos sans coureurs. A la queue leu leu on plonge dans le tas pour se jeter contre le mur : ça passe, ça s'accroche ou ça redégringole. Pour ma part, je suis gâté j'ai un pote là-haut qui doit avoir une corde exprès pour moi et un autre pote en bas pour récupérer ma mécanique et moi avec — à vrai dire j'en demandais pas tant!

Bref, la course se termine par le classement suivant : 1. Klym; 2. Chuchart; 3. Godey; 4. Gervais; 5. Drobecq.. les autres! pas classés tous en vrac dans le trou!

La course Internationale.

Au départ les Anglais Draper, Beamish, Pilling et Dawson, les français : Godey, Prieur, Vouillon, Chuchart, Lusseyran, Raulin, Theveney, Lefevre, Brocherieux et le courageux Desmoulins qui choisit bien mal son jour pour faire sa rentrée sur ce terrain où il se fractura une jambe il n'y a pas tout à fait un an.

La course (8 tours).

La pluie a cessé « on » s'écrase autour du gouffre Sainte-Catherine, il y a de nouvelles cordes et pas mal de brancards... le directeur de course est inquiet — nous aussi.

Me voilà à nouveau au fond du gouffre, en spectateur, appareil photo à la main... c'est entre deux manches un spectacle à vous donner un moral du tonnerre!

Premier passage : Lefevre arrive le premier en haut suivi par Vouillon, Lusseyran, Prieur, l'Anglais Pilling, le Rouennais Raulin, Chuchart, les Anglais Beamish et Draper, Godey, l'Anglais Dawson, Desmoulins. La série des chutes est ouverte par Brocherieux et Theveney.



Sortie tangente de l'abîme.



Lutte de l'homme et de la machine.

Deuxième passage : Vouillon qui a pris la tête passe avec une nette autorité, puis viennent Lefevre, Prieur, Chuchart, Beamish, Draper, chute de Raulin, chute de Dawson, puis de Pilling à côté de son compatriote.

Troisième passage : Vouillon passe très détaché puis en deuxième position Prieur, Chuchart, Beamish, Godey et Theveney qui se retourne en plein milieu du mur et déclenche une cascade de chutes : tour à tour : Lefevre, Lusseyran, Dawson. La piste cette fois est entièrement bouchée et la suite, puis la tête, doit attendre un bon moment avant de pouvoir descendre dans le trou, Vouillon perd ainsi de nombreuses secondes d'avance.

Quatrième passage : Chuchart reste en panne à côté de Lusseyran, Draper passe derrière Vouillon puis, Beamish puis Pilling et Dawson : les quatre Anglais ont l'air d'avoir trouvé le coup... Raulin lui, cisaille au raccordement et rentre dans les palissades.

Cinquième passage : il recommence à pleuvoir, Chuchart termine en bascule et plante son guidon sous le sommet.

Sixième passage : c'est de nouveau bouché, Vouillon doit encore attendre pour passer, il s'impatiente, descend quand même, dérape et s'emmêle dans la moto de Chuchart restée en travers. Pendant ce temps Draper puis Beamish puis Lefevre puis Prieur passent : pas de chance ce n'est plus une course, c'est une loterie.

Septième passage : on ne sait plus guère où en est le classement et les événements se précipitent. Godey cale en haut mais repart presque aussitôt, puis c'est Chuchart qui se retourne au milieu du mur entraînant Desmoulins et revoilà Draper puis Beamish puis Vouillon : c'est le huitième et dernier tour qui commence. Mais on va, malgré le crachin normand assister à un magnifique soleil : Pilling, Lefevre et Desmoulins reviennent et font la queue au bord du gouffre que les commissaires tentent de dégager. Pilling s'engage, pique, Lefevre suit

sans sa roue l'Anglais se lance contre le mur, cisaille, éclate et le Français rentre percutant sans sa moto qui déboile... quelle bûche! Desmoulins vient à son tour s'embusquer dans ce tas de ferraille. Heureusement c'est fini, le haut-parleur annonce que les autres manches se dérouleront sur l'ancien circuit... ouf!

Classement de cette première manche :

1. Draper; 2. Beamish; 3. Vouillon; 4. Godey; 5. Chuchart; 6. Pilling; 7. Dawson.

Deuxième manche (sur le petit circuit).

Draper part en tête suivi de Beamish, Vouillon, Pilling, Raulin, Chuchart, Prieur, Godey, Theveney, Desmoulins et Brocherieux.

Plusieurs tours sont effectués à peu près dans le même ordre (Raulin et Prieur se tiennent de très près), Vouillon se rapproche de plus en plus du deuxième, mais restera en troisième position.

1. Draper; 2. Beamish; 3. Vouillon; 4. Pilling; 5. Prieur; 6. Raulin; 7. Godey; 8. Lusseyran; 9. Chuchart; 10. Dawson; 11. Theveney; 12. Desmoulins.

Troisième manche, toujours sur le petit circuit.

Au virage du départ, chute de Beamish, Draper part en tête, suivi par Lusseyran, Pilling et Vouillon qui passent ensemble à la tribune, Theveney, Desmoulins, Brocherieux, Chuchart, Godey, Raulin, Dawson, Prieur, Beamish.

Au deuxième tour, Draper est toujours en tête, mais Vouillon se rapproche de Lusseyran, puis Pilling, Theveney, Chuchart, Godey, Raulin, Dawson, etc.

Au troisième tour, Draper tient toujours la tête, mais Vouillon passe Lusseyran, le reste est presque inchangé.

Aux tours suivants, Vouillon qui est vraiment l'homme du jour, se rapproche de plus en plus de Draper, les deux hommes passent presque ensemble au virage du départ, mais l'Anglais est plus rapide à l'accélération et reprend systématiquement quelques mètres... enfin, dans ce virage Vouillon coiffe Draper à la corde, mais arrive dans la roue de Theveney attardé et complètement surpris, Theveney comprend, veut se ranger, et coince malencontreusement Vouillon qui cale contre la botte de paille... évidemment pendant ce temps Draper a repris la tête et s'est échappé. Il n'y a plus qu'un tour, Vouillon remet en route avec un sourire navré et sans rouspéter : la course est finie : 1. Draper; 2. Vouillon; 3. Pilling; 4. Chuchart; 5. Lusseyran; 6. Godey; 7. Beamish; 8. Prieur; 9. Desmoulins; 10. Brocherieux; 11. Theveney.

CLASSEMENT GÉNÉRAL :

1. Draper (A) 3 pts; 2. Vouillon 8 pts; 3. Beamish (A) 11 pts; 4. Pilling (A) 13 pts; 5. Godey 17 pts; 6. Chuchart 18 pts; 7. Prieur 22 pts; 8. Lusseyran 27 pts; 9. Dawson (A) 29 pts; 10. Desmoulins, Raulin 30 pts; 12. Brocherieux 35 pts; 13. Theveney, Lefevre 36 pts.

Deuxième manche nationale sur le petit circuit.

Klym part en tête suivi de Godey et de Lefevre, puis Chuchart, Gervais, Roussel, Voreux, Bernot, Ne, Mouchet, Pineau, Cathelin, Leclerc.

Pendant plusieurs tours, Godey se rapproche de Klym et le passe au cinquième tour, au tour suivant il le précède d'une dizaine de mètres environ, mais à la fin l'écart a un peu augmenté.

Classement : 1. Godey; 2. Klym; 3. Lefevre; 4. Chuchart; 5. Roussel; 6. Leclerc; 7. Voreux; 8. Drobecq; 9. Mouchet; 10. Adnet, etc.

Troisième manche.

Au départ chute des trois hommes de tête : Klym, Gervais, Lefevre.

Premier passage : Godey, Cathelin, Ne, Chuchart, Voreux, Leclerc, Adnet, Drobecq, Mouchet, Klym, Pineau, Roussel, Lefevre, Gervais, Bernot.

Godey garde la tête et gagnera, suivi de Klym qui a fait une magnifique remontée et saute Chuchart sur la ligne d'arrivée ensuite dans l'ordre : Chuchart, Cathelin, Ne, Drobecq, Lefevre, Leclerc, Voreux, Adnet, Roussel (qui finit sans repose-pieds), Mouchet, Pineau, Gervais (qui s'est arrêté pendant plusieurs tours).

CLASSEMENT GÉNÉRAL :

1. Klym; 2. Godey; 3. Chuchart; 4. Lefevre; 5. Drobecq; 6. Voreux; 7. Cathelin; 8. Leclerc; 9. Roussel; 10. Ne; 11. Gervais; 12. Mouchet; 13. Adnet; 14. Pineau; 15. Bernot.

La superbe coupe Motul revient donc de haute lutte à Klym qui l'arracha d'un point à Godey en sautant Chuchart sur la ligne d'arrivée...

R. MOUCHET.



Klym, vainqueur de la course nationale, reçoit la coupe Motul; au premier plan Jacques Savalles, le dynamique organisateur du M. C. Normandie.

ARGENTEUIL

Très beau début de saison à Argenteuil le dimanche 4 mars où devant quelques vingt mille spectateurs avait lieu la « Coupe de Printemps » organisée par le Moto-Club de la banlieue Nord et patronnée par le « Parisien Libéré ».

Le temps n'était pas de la partie et c'est sous un ciel aux nuages bas que devait se dérouler la course; une légère, mais tenace, petite pluie rendit le terrain extrêmement glissant pour la finale des deux catégories engagées « Nationale » et « Inter ».

Du circuit nous ne dirons rien, il est bien connu des « mordus » qui l'apprécient pour son profil meurtrier et la fameuse grande descente de sable; il faut avoir vu Frantz « ouvrir en grand » et descendre comme un bolide en prenant les plus grands risques.

Mais venons-en à la course dont le départ va être donné dans quelques minutes. Epreuve nationale en trois manches de huit tours et une finale de dix tours, disons tout de suite que cette finale ne sera pas comptée pour le classement: la pluie ayant rendu le terrain dangereux le directeur de course dut interrompre l'épreuve. Sur la ligne de départ nous trouvons: Scossa (Meaux), Jacquemin (Meaux), Anides (A.M.S.), Daudet (M.C.B.N.), Schimd (C.M.P.), Martin (U.S. Ivry), Legrand (A.M.S.), Zaccari (C.S.M.), Bellefontaine (M.C.C.), Chartier (C.M.S.N.) et Gielewsky. Dès le départ trois hommes devaient se montrer en pleine forme et au premier tour nous avons dans l'ordre Amédéo, Scossa et Jacquemin. Dans les tours suivants nous allons assister à une « belle bagarre » aux alternatives mouvementées, ces trois coureurs devant se livrer un duel acharné pour la première place.

Durant les trois autres manches la lutte devait rester « chaude » et en fin de compte Scossa devait remporter la victoire sur son rival Jacquemin, une belle troisième place venant récompenser « Totor » Amédéo pour sa belle tenue. A signaler les accidents mécaniques de Smidt, bien parti, mais ayant « serré » et de ce fait n'ayant pas été classé en première manche, et de Zaccari, sur rupture de suspension lui ayant aussi fait perdre des places.

Belle tenue de Scossa « dans le gras » qui prit deux tours d'avance sur tous les concurrents.

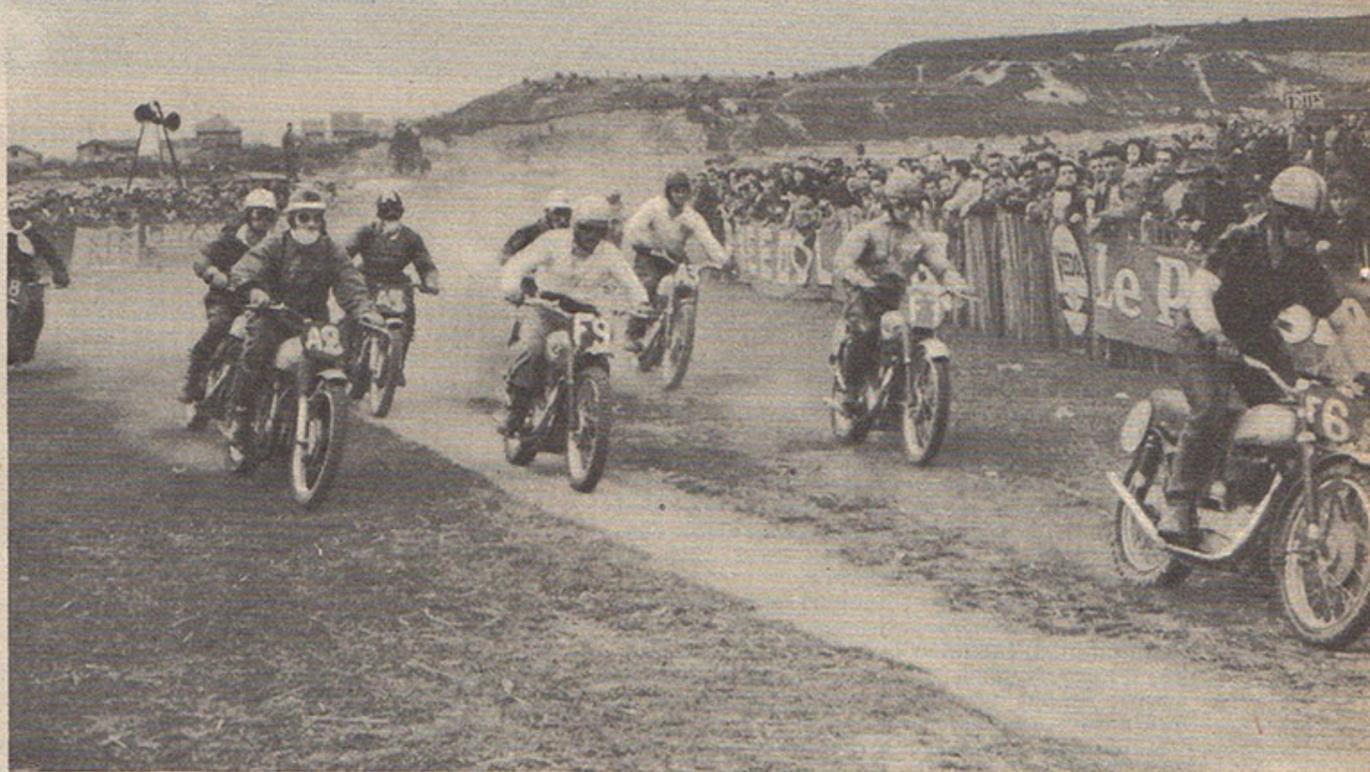
CLASSEMENT

ÉPREUVE NATIONALE

Première manche. — 1. Jacquemin (Meaux); 2. Amédéo (A.M.S.); 3. Scossa (Meaux); 4. Martin (U.S. Ivry); 5. Daudet (M.C.B.N.); 6. Legrand (A.M.S.); 7. Gielewsky; 8. Chartier (C.M.S.N.); 9. Bellefontaine (M.C.C.).

Deuxième manche. — 1. Scossa; 2. Jacquemin; 3. Schimd; 4. Amédéo; 5. Daudet; 6. Martin; 7. Legrand; 8. Bellefontaine; 9. Gielewsky; 10. Chartier.

Troisième manche. — 1. Scossa; 2. Jacquemin; 3. Amédéo; 4. Schimd; 5. Martin; 6. Daudet; 7. Zaccari; 8. Gielewsky; 9. Bellefontaine; 10. Chartier.



Départ des 500 inter; en tête Frantz,

Quatrième manche. — 1. Scossa; 2. Schimd; 3. Amédéo; 4. Martin; 5. Chartier; 6. Daudet; 7. Jacquemin; 8. Legrand; 9. Bellefontaine; 10. Gielewsky.

Classement général. — 1. Scossa; 2. Jacquemin; 3. Amédéo; 4. Martin; 5. Daudet; 6. Schimd; 7. Legrand; 8. Martin; 9. Bellefontaine; 10. Chartier; 11. Zaccari.

La course catégorie « Inter » devait, elle aussi, être fertile en émotions de toutes sortes avec des noms tels que Frantz (A.M.S.), Archer (Anglais), Cheney (Anglais), Nex (Anglais), Basil Hall (Anglais), Meert (Belge), Charrier (A.M.S.C.), Blat (C.M.S.N.), Barbarra (Nord) et Lejeune (Bobigny).

En première manche Frantz s'élance en tête suivi d'Archer, et de Hall qui semble en grande forme et le prouve en passant irrésistiblement son compatriote Archer. Mais Frantz sur incident mécanique doit s'arrêter au parc pour ne repartir qu'avec 400 mètres de retard sur Hall suivi à quelque distance d'Archer et de Nex. Frantz « déchaîné » passera successivement ces deux derniers, mais la fin de la course viendra arrêter ses efforts et le souriant Hall passera la ligne, enlevant cette manche dans son style magnifique.

1. Hall (Ang.); 2. Frantz (Fr.); 3. Archer (Ang.); 4. Nex (Ang.); 5. Cheney (Ang.); 6. Charrier (Fr.); 7. Barbarra (Fr.); 8. Blat (Fr.).

En deuxième manche Frantz devait prendre sa revanche et s'assurer une confortable avance dès le départ puisque au sixième tour il avait déjà vingt secondes d'avance sur Hall, Archer en deuxième position est à onze secondes de Frantz, Hall « met le paquet » et commence à tourner comme un forcené tant et si bien qu'il rattrape Archer le passe et se lance à la poursuite de Frantz qui a son tour « tire à tout va » ce qui lui vaut une chute dans la grande descente, au onzième tour, heureusement sans

gravité, et la perte de quelques secondes au bénéfice de Hall. Frantz repart et marche si fort pendant le dernier tour que Hall qui est à 40 mètres ne pourra le rattraper.

Deuxième manche. — 1. Frantz; 2. Hall; 3. Archer; 4. Nex; 5. Barbarra; 6. Charrier; 7. Cheney; 8. Blat; 9. Lejeune.

Une grande partie de l'intérêt de la troisième manche devait disparaître du fait de l'absence de Hall sur la ligne de départ. Le speaker ayant annoncé qu'il s'était foulé une cheville en terminant la deuxième manche.

De ce fait aucun homme ce jour-là ne pouvait plus inquiéter le leader et cette troisième manche fut un festival Henri Frantz.

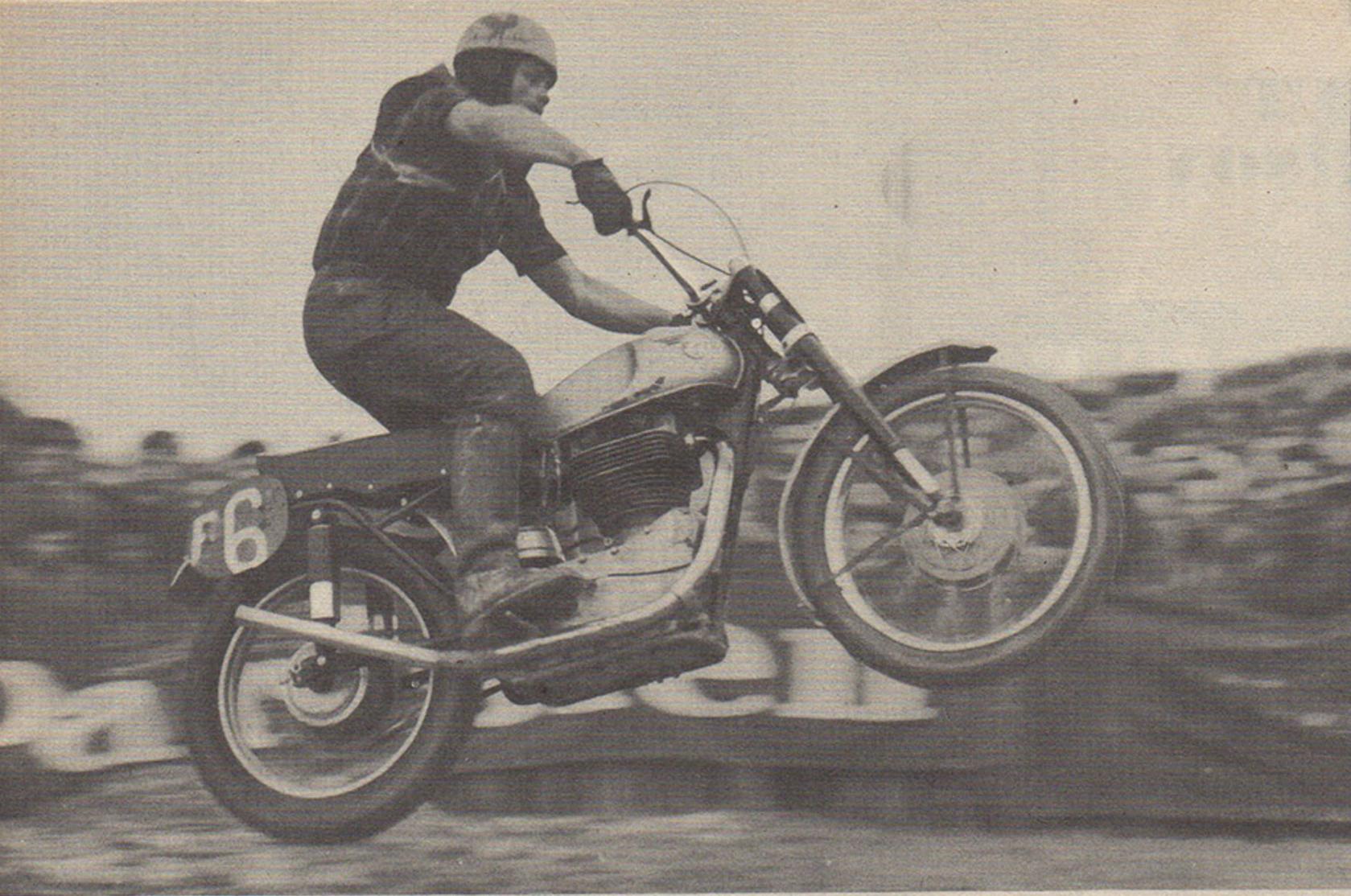
Troisième manche. — 1. Frantz; 2. Archer; 3. Charrier; 4. Nex; 5. Lejeune; 6. Cheney; 7. Barbarra; 8. Blat.

Mais comme toute médaille a son revers, l'Anglais Archer devait nous faire une démonstration de virtuosité sur terrain « gras » au cours de la quatrième manche (ne comptant pas pour le classement) et Frantz, mal parti, en quatrième position, après avoir doublé Nex puis Barbarra ne réussit pas à inquiéter Archer.

Quatrième manche. — 1. Archer; 2. Frantz; 3. Charrier; 4. Meert; 5. Cheney; 6. Barbarra.

Très belle tenue du Français Barbarra qui resta jusqu'à mi-course en vue du leader, après avoir été premier pendant les trois premiers tours; un incident ou un accident dont nous ne connaissons pas la cause l'ayant ensuite relégué en sixième place.

Classement général. — 1. Frantz; 2. Archer; 3. Nex; 4. Hall; 5. Charrier; 6. Cheney; 7. Barbarra; 8. Lejeune; 9. Blat; 10. Meert.



Frantz
grand vainqueur
de la réunion,
et fidèle habitué
de la victoire
à Argenteuil.



Archer
irrésistible
sur terrain gras,
remporte
la quatrième
manche.



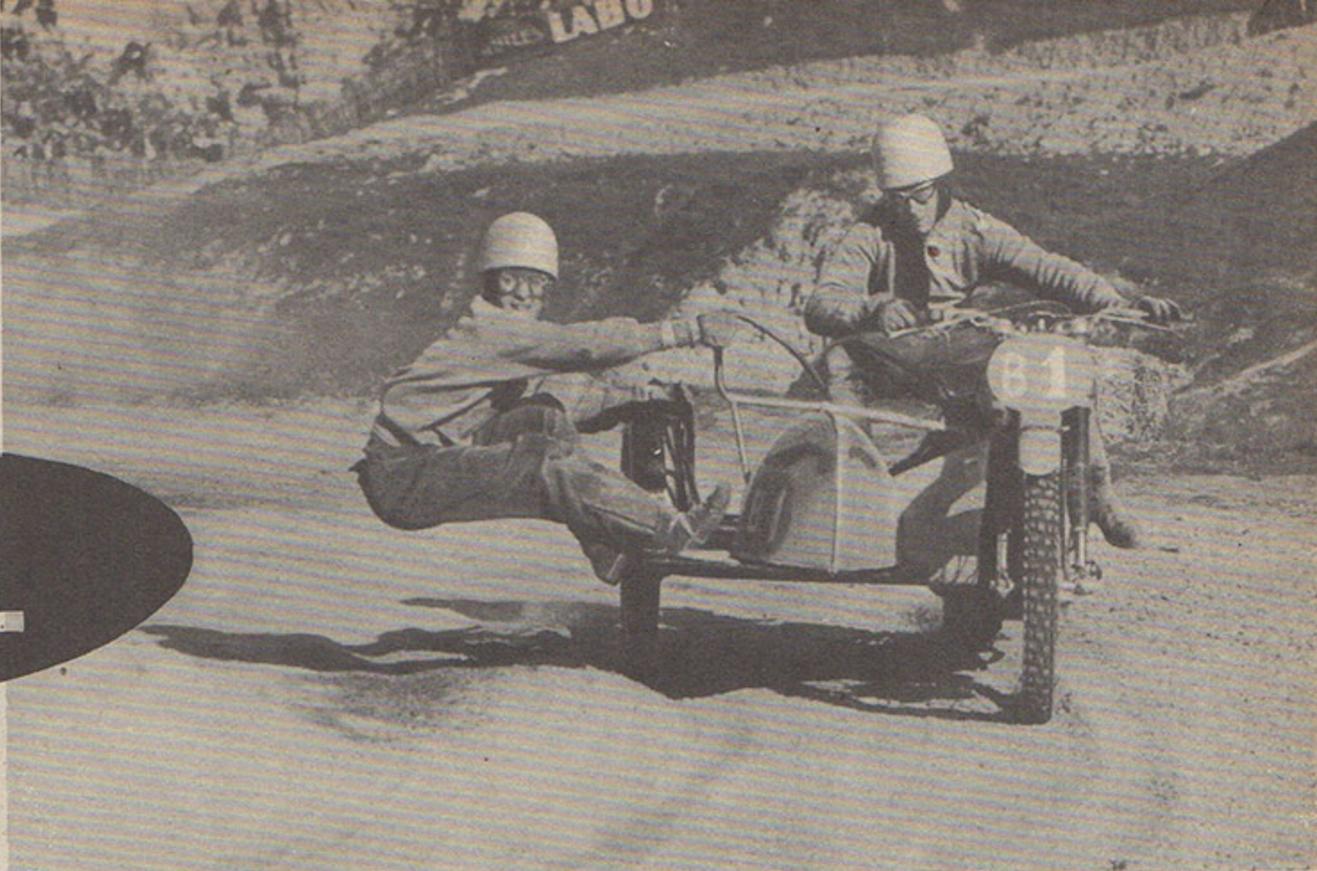
Basil Hall,
malchanceux.



DÉBUT DE SAISON A

MONTREUIL

pour la première fois en France SIDE-CAR-CROSS



P. Fresnay, vainqueur de l'épreuve de side-car-cross.

Que demande le peuple ? des jeux et... du soleil sur les buttes à Morel ! Et bien, il était servi.

L'A.M.S. ne fait pas les choses à moitié. N'ayant pas remis les pieds à Montreuil depuis la saison dernière, j'étais d'abord complètement dépaycé. Bien que le bas du circuit soit resté inchangé, il y a vraiment eu du travail de fait. La partie haute a été totalement retracée. Le nouveau circuit fait 2 000 mètres tout rond. Le parc des coureurs est maintenant situé en haut ; à quelque 80 ou 100 mètres à droite de la grande montée. Ceci facilite les choses pour les coureurs et mécaniciens qui peuvent ainsi ranger leurs voitures très près du circuit.

Autre innovation en France : le side-car-cross. Pratiqué depuis longtemps en Belgique, ce sport était inconnu pour les coureurs et le public de « chez nous ». L'arène étant prête, j'attends donc les jeux.

Après le traditionnel « quart d'heure académique » de rigueur à Montreuil on ne sait pour quelle raison, les concurrents de la première course, groupant les meilleurs internationaux, prennent le départ. Frantz partant favori, prend immédiatement la tête. Vouillon ayant déjà très bien marché à Rouen la semaine dernière le suit. Au premier passage je note derrière lui Lusseyran, Mélioli, Prieur et Besnard. Ce dernier tourne pour la première fois sur une 500 B.S.A. Il y est d'ailleurs moins à l'aise que sur sa N.S.U. MAX.

Au début de cette manche a lieu un accrochage entre Raulin et Charrier dans le nouveau raidillon débouchant devant la sortie du sous-terrain. Cette descente comporte dans le bas un virage à angle droit assez difficile à négocier. Frantz et Vouillon ont cependant pris assez d'avance pour ne pas être inquiétés. Derrière eux se déroule une petite bagarre entre Prieur et Lusseyran pour la troisième place. Cela se termine à l'avantage de Prieur. Cette première manche voit donc la victoire de Frantz vainqueur suivi de Vouillon, Prieur, Mélioli, Lusseyran, Lefèvre, etc.

La deuxième course de la journée est fournie par les side-cars. Avant le départ, j'ai pu jeter un petit coup d'œil sur les attelages. Tous les paniers sont à droite à l'exception de celui de Verrechia. Ils sont tous attelés de façon très rigide ; la roue du side est munie d'une suspension. Plusieurs des motos F.N. sont à roue avant tirée avec adjonction toutefois d'amortisseurs hydrauliques supplémentaires. Le circuit est légèrement modifié pour cette course, c'est-à-dire que les sides ne passeront pas dans la Fosse aux Loups, ceci à cause de la largeur insuffisante de la descente et du petit cassis qui risquerait de briser les attaches.

Après quelques instructions et recommandations du directeur de course les concurrents partent pour un tour de présentation.

Nous trouverons au départ les belges Fresnay (F.N.), Lickens (Saroléa), Van Lerberghe (F.N.), Dom (Matchless) et les Français Brassine (F.N.), Verrechia (F.N.). Théveney ne pouvait prendre le départ comme prévu, ayant chuté et cassé son panier à l'entraînement dans le rivage en bas de la nouvelle descente mentionnée ci-dessus.

Le départ est donné devant le parc des coureurs. Au premier passage Lickens est en tête suivi du champion de Belgique Fresnay, Van Lerberghe, Dom, Brassine et Verrechia. Les deux leaders, très près l'un de l'autre se livrent une bataille farouche. De véritables assauts ont lieu dans la ligne droite devant le chronométrage et dans la grande montée qui fait suite. Mais l'attention générale est fixée sur Gilbert Brassine. Quoique fortement handicapé par rapport aux pilotes belges, puisqu'il court pour la première fois en side, il enthousiasme le public par son savant pilotage. Il réussit à doubler les deux Belges qui le précédaient et arrive ainsi à la troisième place qu'il gardera jusqu'à la fin. Dom est obligé de s'arrêter et repart avec un tour de retard. Je n'ai pas pu savoir ce qui s'est passé exactement, mais à son dernier passage son passager avait un peu de sang sur la figure. D'ailleurs le rôle joué dans le side-car-cross par le passager est d'importance ! Il s'agit de haute voltige ou peu s'en faut ! Cette manche courue sur huit tours vit donc la victoire de Lickens devant Fresnay et notre « Gigi ». Je signale au passage que son passager L. Brulé était à la hauteur de sa tâche.

Ce fut ensuite la deuxième manche des internationaux français, sur douze tours. Cette course fut assez mouvementée du fait que Frantz avait pris un départ relativement mauvais. Au premier passage Prieur était en tête suivi de Mélioli, Vouillon, Charrier, etc. Frantz n'était que huitième. Au troisième tour il occupait la cinquième place et au tour suivant on le voit troisième.

Le trio de tête roule assez serré pendant quelque temps, ensuite Frantz saute Vouillon dans la Fosse aux Loups et au pied de la grande montée il passe irrésistiblement en tête. Derrière les leaders viennent assez loin, Mélioli, Charrier, Raulin et Lusseyrand. La course se termine dans cet ordre.

La deuxième et dernière manche des side-cars, courue en huit tours, voit encore une fois le départ fulgurant des deux Belges Fresnay et Lickens. Ce dernier mène au premier

passage devant Fresnay, Van Lerberghe, Dom, Brassine et Verrechia.

Au tour suivant Fresnay est tout seul en tête. On nous apprend quelques minutes plus tard que Lickens a heurté les barrières. Il est reparti aussitôt mais se trouve maintenant en dernière position. Cet incident a permis au champion belge de prendre une avance confortable. Mais maintenant nous assistons à une démonstration formidable. Lickens a réussi sans peine à sauter Verrechia et s'apprête à doubler Gilbert Brassine. Mais celui-ci tient bon jusqu'à la brutale dénivellation qui fait suite à la grande montée. Il ralentit se retourne, regarde vers son panier et repart, mais au pas. Il s'arrêtera définitivement devant le poste de chronométrage pour rupture d'une attache de side. Dommage, c'était un début magnifique dans cette catégorie ! Au tour suivant, Lickens se porte, dans un élan que rien ne semble pouvoir arrêter, à la troisième place. Dom sort du circuit dans un virage et abandonne. Lickens marche très fort, sa Saroléa semble avoir des chevaux à tous les régimes. Mais son retard sur le leader est trop important, il ne pourra plus le combler.

Fresnay est donc le vainqueur devant Lickens, Van Lerberghe, Dom et Brassine.

Au classement général les deux leaders seront départagés par le meilleur temps et c'est encore une fois le champion belge Fresnay qui l'emporte. Gilbert Brassine est quatrième — performance remarquable pour une « entrée en matière ».

Afin de situer le niveau de cette épreuve, je signale que Lickens effectua plusieurs tours à plus de 50 km-h de moyenne. A titre comparatif, et sans vouloir diminuer la classe et la valeur de Frantz, précisons que ce dernier bouclait les tours de la deuxième manche à la moyenne de 54 km-h.

On serait porté à croire qu'après de telles prouesses une manche consacrée aux coureurs nationaux serait dépourvue d'intérêt. Il n'en était rien... Amédéo et Perlin partent en tête, mais au premier passage, Schmid, un jeune qui marche très bien, a déjà pris la tête. Amédéo le suit. En troisième position nous trouvons Jacquemin et ensuite Perlin. Deux tours plus tard, Jacquemin est en tête. Son style n'est peut-être pas très spectaculaire mais s'avère efficace. Derrière lui, « Totor » Amédéo prend des risques et réussit effectivement à doubler Schmid dans la grande côte.

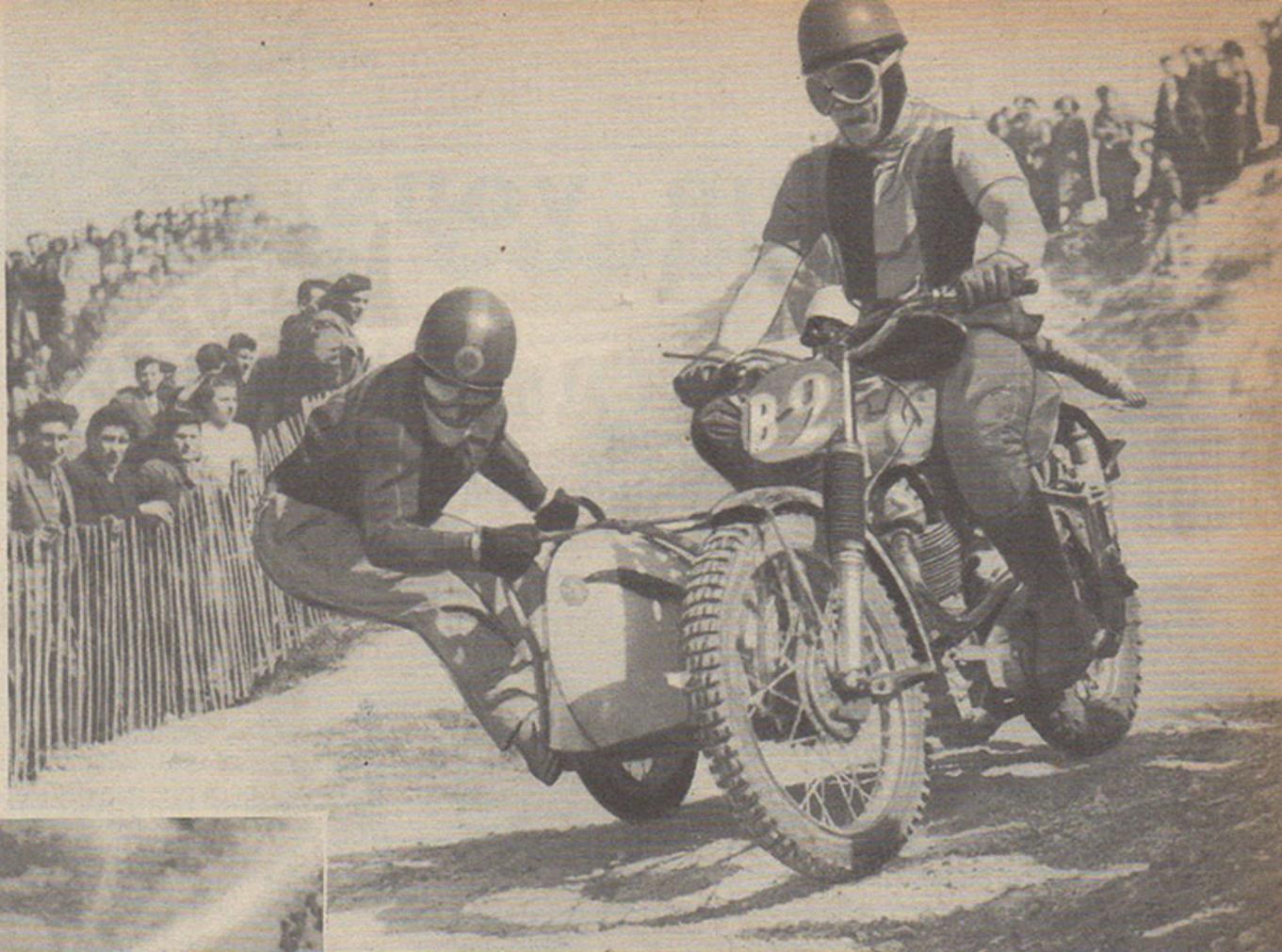
Mais au tour suivant Schmid ayant repris sa deuxième place est suivi de Perlin. Amédéo est légèrement distancé par le trio de tête. Perlin attaque Schmid et le saute en arrivant sur la

grande butte. Emporté par son élan il rentre dans la pallissade. Pas de dégats, il repart de suite. Nous avons donc Jacquemin en tête suivi de Schmid, Amédéo, Perlin, Roux dont la course très régulière est à signaler, Pineau, etc.

Pour clôturer cette réunion digne de la tradition des buttes à Morel, l'A.M.S. nous servait un plateau de choix. Une course inter-solo France-Belgique. Frantz et Brassine constituaient l'équipe française opposée au team belge Lickens-Dom. Tous les internationaux français prenaient évidemment le départ exception faite de Desmoulin qui avait cassé son embiellage.

Le départ de cette dernière course fut donné avec un retard considérable, Prieur ayant crevé sa roue en se rendant sur la ligne de départ. (Il peut finalement effectuer un tour avec ses camarades avant de recréver.) Je ne répéterai pas ce qu'il a dit...

Le premier tour voit Frantz en tête suivi de Lickens, Lefèvre, Brassine, Vouillon et autres Verrechia...



Lickens,
le plus
sérieux
rival
de Fresnay.



Le duel
Van Lerberghe-
Brassine (F. 5).



Une belle
attitude
de Vouillon.

Classement.

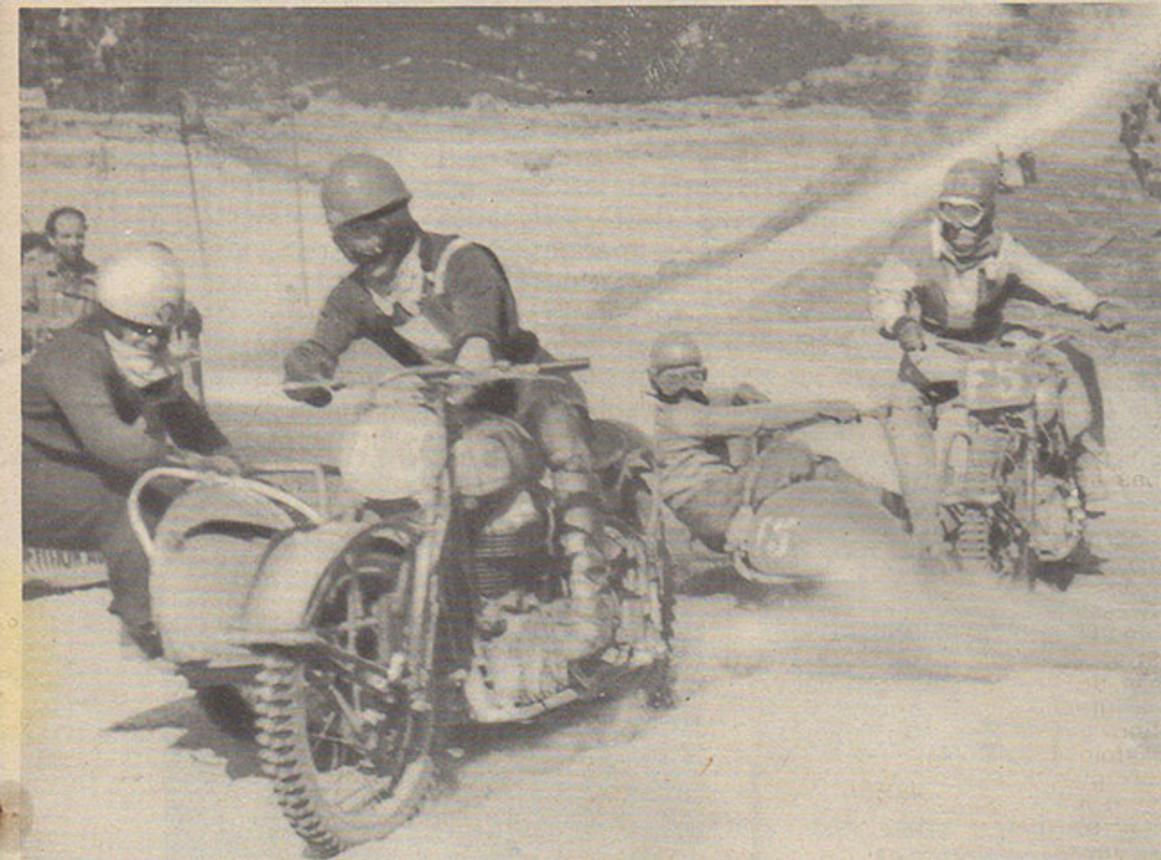
Side-cars : 1. Fresnay (Belge); 2. Lickens (Belge); 3. Van Lerberghe (Belge); 4. Dom (Belge); 5. Brassine (France)...



500 cm³ internationaux : 1. Frantz (E.N.); 2. Brassine (B.S.A.); 3. Vouillon (B.S.A.); 4. Lickens (Saroléa); 5. Verrechia.



500 cm³ nationaux. — 1. Jacquemin (Meaux); 2. Schmid (C.M.P.); 3. Amédéo (A.M.S.); 4. Perlin (A.M.S.).

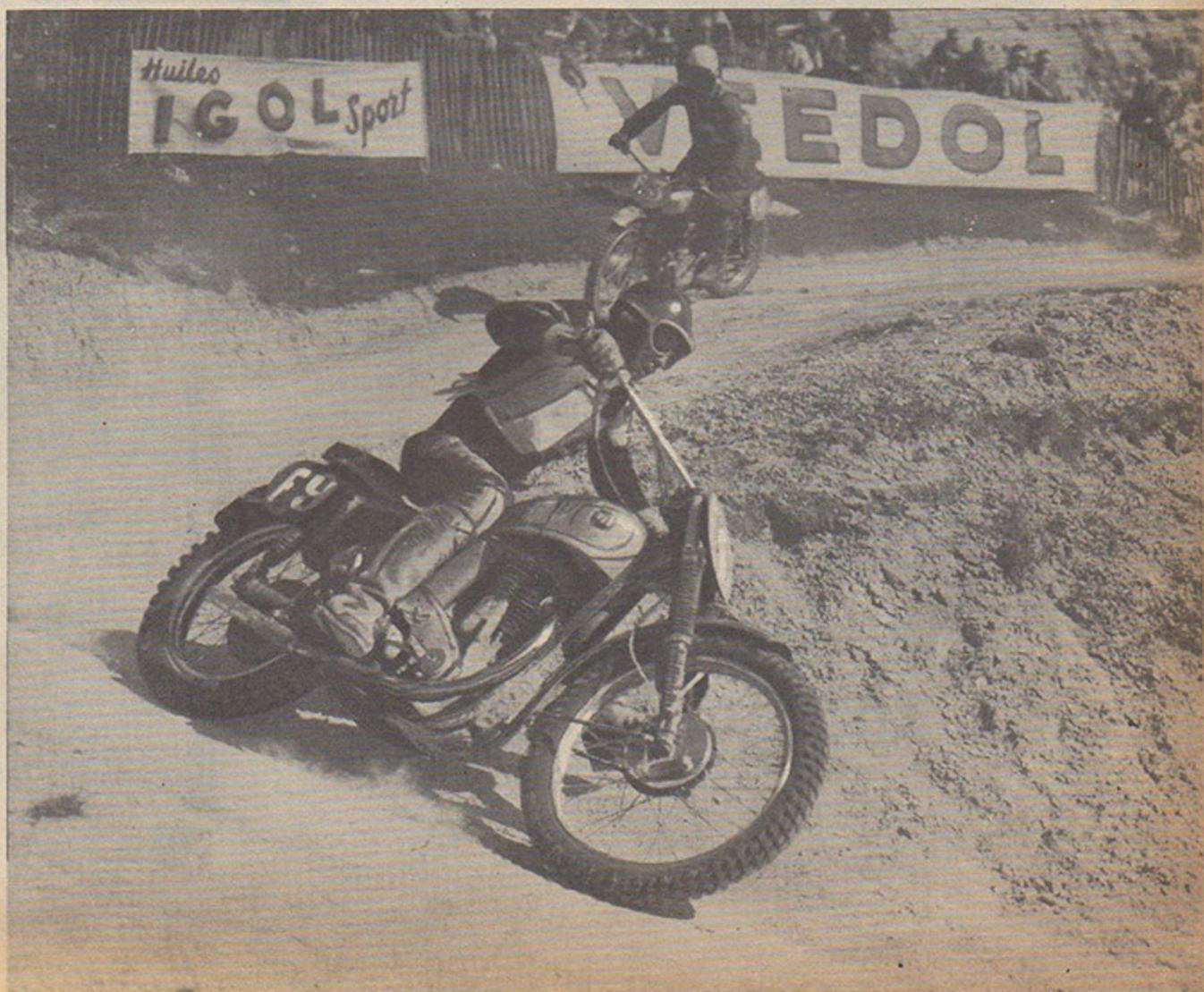


Pour le dire tout de suite, ce fut un « festival Frantz » d'un bout à l'autre. Il fonçait et virait dans un style très dirt-track. Derrière lui les positions se modifiaient lentement, mais sûrement. Cette manche se courant en vingt tours, le dernier mot n'était pas dit encore. Bientôt nous trouvons Brassine à la deuxième place suivi de Vouillon, Lickens, Verrechia et autres concurrents.

A signaler la belle lutte de Charrier et Verrechia à l'avantage final de ce dernier. Frantz loin de ralentir malgré sa confortable avance, double tous les concurrents sauf Brassine et Vouillon. Ils termineront dans cet ordre, le belge Lickens est quatrième à un tour.

Que dire de cette ouverture de la saison de Montreuil? Le nouveau tracé paraît très bien, rapide. Le service d'ordre, la protection du public et la sonorisation étaient parfaits. Le grand public veut du spectacle? Le side-car-cross est pour lui plaire...

HANNIBAL.



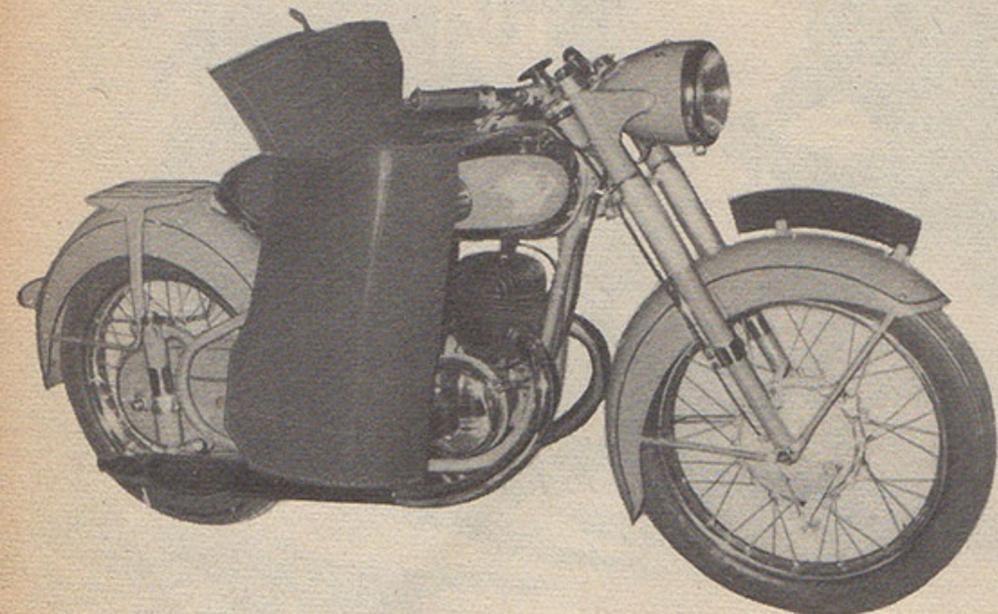
VU POUR VOUS

VU POUR VOUS

Un tablier indéformable

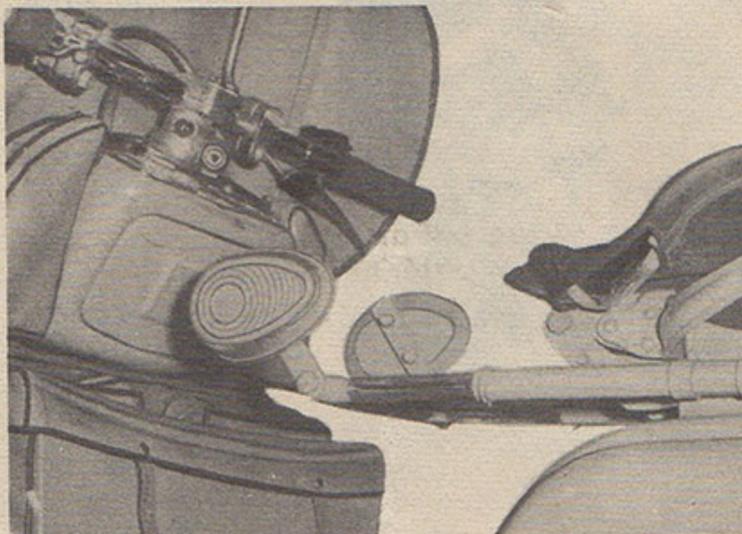


Le Plexicuir est une nouvelle matière adoptée par les Établissements Colorado, fabricant de housses, pour un tablier de moto. Le plexicuir étant assez épais conserve sa forme, même sous la pluie la plus dense, ses pans ne flottent ni ne se relèvent si bien que les jambes et les pieds du conducteur restent continuellement à l'abri.



Clignoteurs pour scooters

Scintex qui, entre autres équipements électriques, a produit différents appareils de signalisation pour voitures, vient de lancer un dispositif fort bien présenté de clignoteurs de direction pour les scooters, nous les commentons dans un prochain numéro, mais entre temps nous en donnons ci-contre deux images : commande au tableau de bord et appareil posé sur le garde-boue arrière d'un scooter.

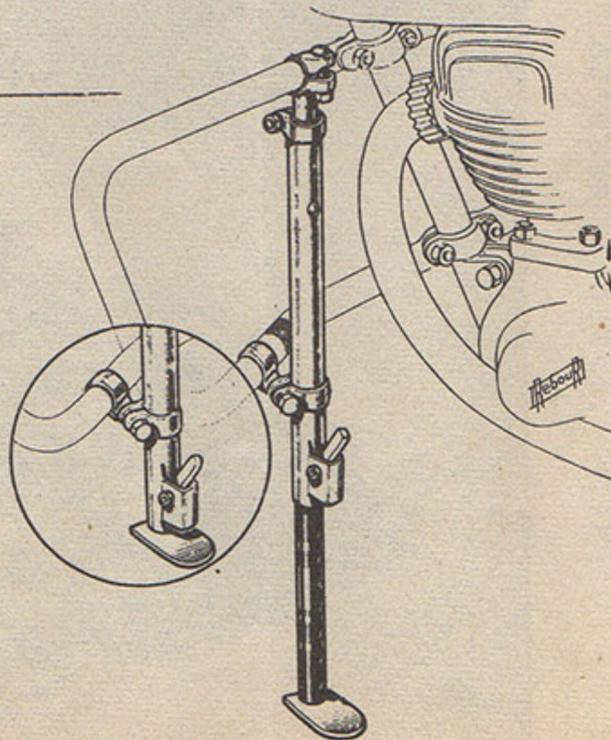


Présentés dernièrement ici, voici les grippe-genoux Léda en position sur un Lambretta. Un jeu de tubes télescopiques permet de les refouler sous la selle en cas de non-emploi.



Hermétic Hélios en Cordoual

Cette veste est faite dans ce tissu qui possède toutes les qualités du cuir, sans en avoir les inconvénients; il est souple, rigoureusement imperméable et très facile à entretenir. Chaudement doublé, sa fermeture à glissières est complétée par un rabat à boutons-pression. Un col montant et des poignets à élastiques mettent le pilote à l'abri des plus furieuses averses.



Béquille adaptable E. K. A.

Annoncée dans un précédent numéro voici la béquille EKA adaptable à tous les pare-chocs en tube de 22 ou 25 mm; elle est du même principe que la béquille télescopique de l'Eka-duo, solidaire du pare-choc de même marque.

BOLD'OR 1954

4 Coupes

offertes par **MOTOCYCLES**

aux machines de série françaises réalisant la meilleure performance dans leur catégorie.

Le Bol d'Or devenant d'année en année une épreuve de vitesse sur vingt-quatre heures, laissait peu de chances aux machines de série de se distinguer, confondues qu'elles étaient au classement avec les machines spéciales ou de compétition. Or, les performances d'une machine strictement de série demeurent extrêmement intéressantes, tant au point de vue constructeur que client.

Afin de ne plus laisser dans l'ombre certaines marques qui préfèrent asseoir leur réputation sur les possibilités de leur construction courante plutôt que sur les résultats de mécaniques spécialement préparées pour la circonstance, « Motocycles » prime au Bol d'Or 1954 la meilleure performance établie dans chaque catégorie par une machine française strictement de série. De plus, des prix en espèces récompenseront le pilote primé et les suivants jusqu'au troisième.

Nous pensons que ce geste constitue une excellente occasion pour de nombreuses marques de revenir à la compétition avec des chances de succès maxima, puisqu'il n'est plus question de construire un matériel de course d'un prix de revient onéreux, difficulté qui empêchait jusqu'alors de grandes firmes d'avoir une activité sportive.

Le prochain Bol d'Or prouvera, et nous en sommes persuadés, que l'esprit sportif n'est pas éteint chez nos constructeurs et ne demande qu'à se manifester sincèrement dès l'instant qu'on leur donne toutes chances de lutter à armes égales.

« Motocycles » a élaboré un additif au règlement du Bol d'Or, accepté avec enthousiasme par M. Mauve, créateur et animateur infatigable de l'épreuve, et entériné par la F.F.M.

Nous donnons ci-dessous ce règlement et restons à la disposition des firmes et des pilotes pour tous renseignements complémentaires.

MOTOCYCLES.



BOL D'OR — COUPES MOTOCYCLES

La revue **Motocycles** met en compétition quatre coupes et divers prix destinés à primer les machines françaises de série ayant accompli les meilleures performances dans leur catégorie.

Les concurrents désireux de participer à ce classement devront mentionner sur leur engagement « machine de série ».

Lors du pesage, ces machines seront vérifiées par MM. Nebout et Court, rédacteurs de la revue **Motocycles**. Le propriétaire du véhicule devra, en outre, signer une déclaration sur l'honneur par laquelle il reconnaît n'avoir apporté aucune modification à sa motocyclette (exception faite de celles tolérées par le règlement ci-dessous).

RÈGLEMENT

Les machines concourant pour les coupes Motocycles du Bol d'Or, devront être strictement de série (1).

Sont seules tolérées les modifications suivantes :

Suppression du silencieux :

interdiction de raccourcir le tube d'échappement et de monter un mégaphone;

Suppression du filtre à air :

le carburateur doit être de la marque et du type adopté dans la série;

Amélioration de la position du pilote :

par adoption d'un guidon sport, repose-pieds reculés et tous aménagements augmentant le confort, sélecteur et pédale de frein AR peuvent, également, être reculés.

(1) Les modèles SPORT effectivement commercialisés par certaines marques sont considérées comme machines de séries. Les prototypes sont interdits, à moins que dix exemplaires n'aient été effectivement commercialisés.

L'attention des futurs concurrents est particulièrement attirée sur les points suivants :

Les réglages et l'équipement devront rester d'origine (à l'exception du réglage de carburation); notamment : passage de gaz du carburateur, diamètre du tube d'échappement, avance à l'allumage ne pourront être modifiés. De même le ou les systèmes d'allumage et d'éclairage, les rapports de boîte, les freins, la contenance des réservoirs, le type et la marque des chaînes et pneus, etc., devront rester conformes à la série. Le carénage non prévu de série est interdit.

Les machines seront vérifiées à l'arrivée.

Le présent règlement étant accepté par la F.F.M., les concurrents ayant apporté des modifications non tolérées seront automatiquement éliminés pour l'attribution des coupes **Motocycles**. Suivant la gravité de la fraude, ils pourront, éventuellement, faire l'objet d'une demande de sanction auprès de la F.F.M.

NOTA. — **Motocycles** se réserve le droit de récuser une machine si elle paraît ne pas correspondre étroitement à l'esprit du présent règlement.

PRIX DÉCERNÉS PAR « MOTOCYCLES »

	Premier	Deuxième	Troisième
175 cm ³	1 coupe + 5 000 fr	3 000 fr	2 000 fr
250 cm ³	1 coupe + 5 000 fr	3 000 fr	2 000 fr
350 cm ³	1 coupe + 5 000 fr	3 000 fr	2 000 fr
500 cm ³	1 coupe + 5 000 fr	3 000 fr	2 000 fr

Les prix non attribués dans une catégorie seront reportés dans les autres.

ELLE se continua, à cause de sa déception, par une visite en règle de mes affaires. Avec l'argent que j'avais, je ne pouvais naturellement rien ramener ! Il en fut pour ses frais, et me laissa à contrecœur m'engager dans le tunnel conduisant en France.

Ce tunnel d'environ 2 km est glacial, en pente, incurvé et glissant, sans aucun éclairage électrique et j'ai bien failli y avoir un accident, avec mes deux phares non nettoyés, et portant des lunettes noires que je n'avais pas songé à retirer ; le trajet me parut interminable. Douane française conciliante de l'autre côté et descente en France par une route taillée à

*Bâle.
style
caractéristique
d'architecture.*

5.000 KM

**sur D 45
MOTOBÉCANE**

Suite et fin.

flanc de montagne, dangereuse et mal signalisée. Des précipices, torrents, rochers, etc., vous font trouver la région magnifique... après être rentré chez soi ! Puis une suite de jolies vallées reconduisent de nouveau en Italie. Arrivée à Vintimille vers 6 heures, et après un trajet sans histoire et une douane placide à Menton, repos bien mérité à Nice !

Une bonne partie de mes vacances était déjà passée et je ne résignai à toucher à mon moteur, pour le vidanger. C'était la première fois depuis mon départ ! L'huile n'était pas belle. Je remis de la Shell X 100 S.A.E. 50 et donnais à graisser les suspensions, moyeux, etc. Un rayon était cassé à l'arrière, ainsi que le câble de débrayage que je n'avais pas remplacé. Une bonne surprise m'attendait : pour toute cette remise au point, un mécanicien niçois, M. Massiera, 32, avenue de Californie, ne me prit que 250 fr. Qu'il trouve ici l'expression de ma reconnaissance. Et ce fut la lente remontée. Je voulais chercher les difficultés, faisant absolument confiance à ma petite machine, jusqu'alors

épatante. Je suis donc passé à Grasse et tout en admirant le paysage, à Digne, Barcelonnette Château-Queyras, col de l'Izoard (en 1^{re}) Briançon. Essayant de trouver la limite de ma 125 j'ai continué par le col du Lautaret, le col du Galibier, et après un arrêt à l'auberge-châlet de Valloires, dont la mère aubergiste est presque trop gentille, par le col du Télégraphe et Saint-Michel-de-Maurienne ; toute cette région de montagnes fraîche est jolie à souhait. Je retournai aux grands cols : Modane, Lanslebourg, Bonneval et le col de l'Iseran me permet d'admirer ma mécanique. Il est en effet curieux de constater les arrêts répétés des puissantes voitures, capots levés (seau à eau indispensable !) aux cols, tandis qu'un simple vélomoteur, chargé, refroidi par l'air, passe lentement mais sûrement.

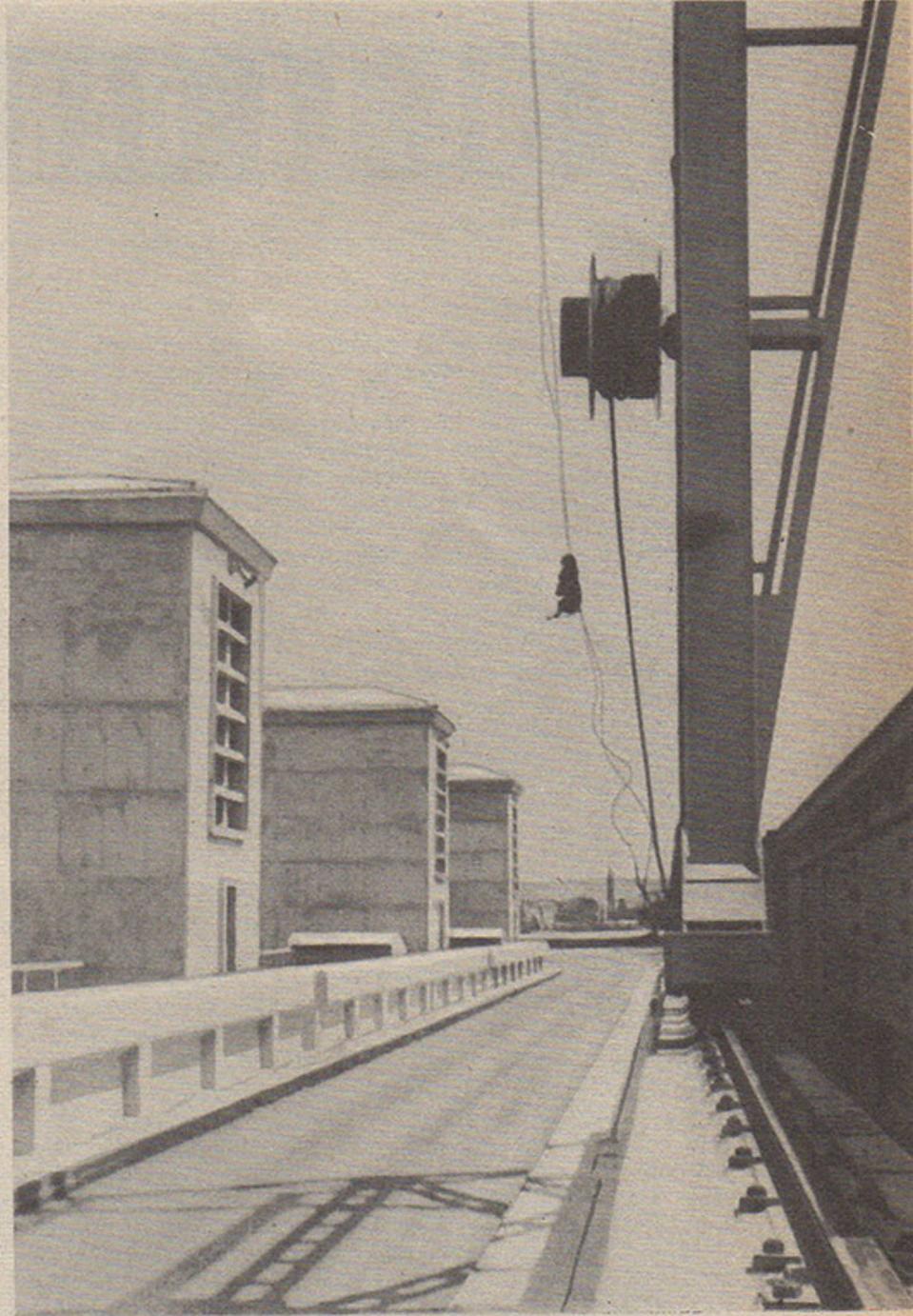
Du Val d'Isère, une route assez facile me mena à Bourg-Saint-Maurice, Albertville, Chambéry et ce fut la splendide série des lacs français, puis suisses, de Chambéry,

Aix-les-Bains, Annecy tout d'abord, puis Léman, etc.

Mais attention pour passer la frontière suisse ! Le permis de conduire est obligatoire, même pour une 125, et faute de posséder un certificat d'assurances, on doit payer à chaque passage la somme de 3 fr. (suisses). Passant la nuit à Nyon, à 20 km de Genève, je me dirigeai ensuite vers Lausanne, puis vers Yverdon, Neuchâtel et Berne. J'assistais là aux manifestations de la fête nationale suisse, fête sérieuse et digne s'il en est ! J'ai passé la nuit à Biel et un moteur toujours intact me poussa jusqu'à Bâle, puis en Allemagne jusqu'à Freiburg. Ce fut enfin la frontière française, à Brisach, puis Colmar, Nancy et Reims. Mon circuit était terminé. Un mois s'était écoulé, et avec mon simple vélomoteur, j'avais visité la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie, la Suisse enfin. Ceci n'est que mon emploi du temps. Mais ces vacances seront inoubliables, et je ne peux que devoir une reconnaissance pleine et entière aux réalisateurs de la remarquable



*Route
dans les Alpes françaises.*



*Barrage
de Donzère-Mondragon.*

petite moto que je possède. Tirant toujours et partout, ne recevant que le minimum de soins, elle n'a consommé en moyenne que 2,75 l d'essence aux 100 km, et 1 l d'huile aux 1 000 km, surchargée comme elle était. (Je connais des exemplaires de ces motos qui ont atteint 50 000 km et se portent encore bien.) Il ne faut pas bien entendu être trop pressé, mais la robustesse de ce modèle méritait d'être signalée. Pourtant je me demande pourquoi l'on rencontre en proportion si peu de motocyclistes français à l'étranger. Partout, bien que ne parlant ni l'Allemand, ni l'Italien, j'ai été reçu en ami. Chacun s'est toujours efforcé de m'être agréable. Et je pense que les Français bénéficient toujours du même accueil, dès qu'ils essayent de comprendre leurs hôtes, qu'ils ne se déplacent pas uniquement pour des raisons de change favorable et qu'ils ne se contentent plus d'exiger, à priori, une amitié qui doit être spontanée, et non imposée.

C. HARRARI.



*Oursons
du Zoo
de Berne.*



les problèmes

DE LA CARBURATION

par

OTTO E. TUTZAUER

Le problème de la carburation est un problème commun à tous les moteurs à explosion. Pour les motocyclettes des ennuis ne se manifestent pratiquement plus; nous parlerons donc du problème dans sa généralité pour donner à nos lecteurs une idée des difficultés qui ont été résolues ou qui sont encore à résoudre. Ces problèmes sont encore actuels pour des moteurs très poussés, tels des moteurs de course ou des moteurs d'aviation (qui d'ailleurs travaillent dans des conditions d'utilisation tout à fait différentes). Nous ne parlerons pas des moteurs prévus pour des carburants autres que l'essence, comme l'alcool ou le gaz pauvre; de tels moteurs ne sont que rarement employés sur nos motos et leur étude nous mènerait trop loin.

Le rôle du carburateur est multiple; au premier abord il s'agit d'assurer le mélange de l'essence avec l'air de combustion dans toutes les situations différentes qui peuvent se présenter lors de la conduite. Le carburateur doit donc fixer la composition du mélange, le rapport air-essence devant pour ainsi dire être constant dans les conditions normales de marche. En plus il doit réaliser ce mélange sous une forme physique bien adaptée à la combustion, et finalement assurer une répartition aussi égale que possible de ce mélange entre les différents cylindres du moteur s'il y a lieu.

Ces trois conditions ne peuvent être parfaitement remplies par un carburateur aussi perfectionné soit-il, que dans des limites très restreintes. Reprenons donc les différents points énoncés plus haut et voyons les difficultés qui se posent. Ces difficultés peuvent être d'ordre constructif (il y aurait donc une possibilité de les améliorer par une étude plus approfondie de la construction) ou inhérentes au système de carburation.

Par le jeu des soupapes la colonne d'air passant par le carburateur a une vitesse toujours variable. Il faudrait donc considérer les problèmes posés par l'inertie des gaz. Mais on arrive à y remédier dans une grande mesure en « accordant » l'admission et l'échappement (tuning). Les petites variations sont ainsi absorbées par compression des gaz avoisinant la soupape d'admission (par l'inertie de la colonne gazeuse). Par contre une admission déréglée donne un très mauvais rendement. Il faudra donc particulièrement étudier les longueurs des tubulures.

Pour ne pas trop compliquer un problème qui l'est déjà assez, nous supposons que les gaz passent par le carburateur avec une vitesse constante.

Nous ne nous occuperons que des carburateurs connus de tout le monde, à cuve, gicleur et papillon de commande des gaz. Depuis longtemps les carburateurs à barbotage ou à vaporisation ont été supprimés et l'étude des carburateurs récents d'automobile ou d'aviation nous entraînerait trop loin.

DIFFICULTÉS DE DOSAGE

Ces problèmes sont résolus pour la plus grande partie et n'apparaissent plus que quelquefois dans des conditions spéciales. Tout le monde a déjà entendu parler des trous de carburation — phénomène qui fait que à un certain régime du moteur la puissance tombe brusquement. Ces trous sont causés par un mélange trop pauvre en carburant. L'inverse est vrai aussi, lorsque plusieurs gicleurs fonctionnent en même temps, dans un régime de transition. A ce moment il y a chute de puissance par mélange trop riche. Pour une carburation bien mise au point de tels troubles ne devraient plus se manifester; d'ailleurs le moteur n'est pas extrêmement sensible à des variations de mélange relativement petites.

Un autre ennui peut être dû aux cuves dites à niveau constant. Ces cuves sont assez encombrantes, ennui facile à éviter en séparant la cuve du carburateur, ce qui est actuellement fait sur la plupart des

motos récentes. Autre ennui beaucoup plus grave, la sensibilité du niveau, qui comme son nom l'indique, devrait être de hauteur constante, aux accélérations et aux variations d'inclinaison. Uniquement pour ce fait elles ont été complètement prohibées en aviation; elles refuseraient tout service en marche verticale ou sur le dos. Sur la moto, cette cuve est pratiquement située au centre de gravité du véhicule, les ennuis ne sont donc pas très graves.

Le dernier ennui — certainement le plus grave — est dû à l'imprécision des venturi. En effet le débit d'air varie de 1 à 16 entre 500 t/mn à vide et 4 000 t/mn en pleine charge. Or la dépression correspondant à ces deux valeurs est proportionnelle aux carrés, et varie donc entre 1 et 256. Cette loi parabolique est difficilement traduite par un venturi qui ne devrait fonctionner que dans une mesure de 4 à 5. Toutefois cette imprécision de dosage ne comporte pas trop d'ennuis. Théoriquement il faudrait que le rapport air/essence soit constant. Mais des conditions spéciales, telles que le démarrage ou le régime de surpuissance — sans parler du départ du moteur par temps froid — demandent un rapport beaucoup plus élevé. On a donc recours à des gicleurs auxiliaires. Pour donner une idée, le rapport de marche est d'environ 1 à 16, le rapport de ralenti de 1 à 18 et le départ (starter tiré) de 1 à 3. Pour le rapport de marche une courbe légèrement ascendante vers les hauts régimes ne fera pas de mal. On a ainsi conçu des carburateurs pour toutes les utilisations.

DIFFICULTÉS D'OBTENIR L'ÉMULSION IDÉALE

Il faut que les gouttelettes de carburant soient aussi finement dispersées que possible pour assurer un mélange bien homogène. La formation d'un tel mélange est régie par des lois physiques assez compliquées. Nous éviterons donc d'entrer dans les détails.

Si nous étudions le comportement d'un liquide sortant d'un orifice et entraîné par un courant d'air, nous trouvons trois états de gouttes tout à fait différents. Jusqu'à une certaine vitesse d'air il y a formation de gouttes dont le diamètre dépend du diamètre de l'orifice, si la buse est dirigée dans le sens du courant. Si D est le diamètre de la goutte et d le diamètre de l'orifice, nous avons :

$$D = 1,89 d \text{ (formule du compte-gouttes)}$$

Lorsque la vitesse de l'air augmente jusqu'à ce qu'une certaine valeur V appelée seuil de vaporisation, soit atteinte :

$$V = v_1 - v_2$$

v_1 étant la vitesse de la colonne de carburant, limitée par le gicleur, et v_2 la vitesse de la colonne de l'air, la colonne de carburant entre en oscillation et finalement se divise en fines gouttelettes par effet de sillage (cela veut dire que les tourbillons de l'air contournant la goutte la font vibrer et finalement la déchirent en rompant la tension superficielle). La dimension des gouttelettes du brouillard ainsi obtenu dépend évidemment de la grosseur de la goutte initiale, donc du diamètre de l'orifice.

Si la vitesse relative V augmente jusqu'à la valeur $V = \frac{k}{\sqrt{d}}$ k étant une constante, il y a atomisation des gouttelettes, et leur diamètre maximum sera inversement proportionnel au carré de la vitesse relative.

Malheureusement dans le moteur automobile on n'arrive pas au seuil d'atomisation — qui est de 130 m/s pour l'eau (afin de donner une idée). Sur une 15 Six Citroën on a trouvé comme valeur maximum 100 m/s pour un coefficient de remplissage de 80 % à pleine charge, un régime de 4 000 t/mn et un diffuseur de 26 mm de diamètre. Si on essayait d'augmenter cette vitesse, le coefficient de remplissage tomberait à des valeurs désastreuses, à moins d'em

ployer un compresseur qui assure le remplissage à grande vitesse, mais dont l'emploi pose d'autres problèmes sur lesquels nous reviendrons dans un prochain article.

Nous voyons que le carburateur travaille au-dessus du seuil de pulvérisation, sans jamais atteindre le seuil d'atomisation. Assez souvent même le seuil de vaporisation ne sera pas atteint, si par exemple le moteur tourne à un régime inférieur à un tiers du régime maximum à pleine charge, ou à plein régime pour une admission réduite d'un tiers. La vitesse de l'air peut aussi varier si la vitesse relative de l'air extérieur par rapport à la machine varie (exemple : vent contraire). On a réussi à éliminer cette possibilité, d'abord en orientant l'entonnoir d'admission vers l'arrière, et dernièrement en plaçant l'admission dans une zone d'air calme (solution adoptée sur pratiquement tous les modèles présentés au dernier salon de Francfort).

Aux moyennes ouvertures nous verrons donc un brouillard de grosses gouttes, qui auront tendance à se condenser sur le papillon ; une amélioration évidente serait de placer le papillon avant la buse, ou de le supprimer en employant un boisseau rotatif ou un autre dispositif à diamètre variable.

D'ailleurs il y aura toujours une certaine dissymétrie lorsqu'un seul carburateur devra alimenter plusieurs cylindres. Il en résultera des vibrations, les cylindres les plus éloignés étant mal alimentés, ou alors un gaspillage de carburant permettant de bien alimenter les cylindres les plus défavorisés. Ceci explique que les moteurs de course très poussés, où on ne regarde pas à la dépense, ont un carburateur par paire de cylindres ou même par cylindre.

Voici en gros les défauts pouvant être éliminés par le perfectionnement de la conception. Une telle perfection sera évidemment coûteuse ; il faudra donc voir si elle est vraiment nécessaire. A notre avis le carburateur classique (à boisseau) se maintiendra encore longtemps ; par contre, en automobile et surtout en aviation, où les problèmes de carburation sont autrement difficiles à résoudre, nous voyons déjà de nombreuses trouvailles ingénieuses. Il faut dire qu'un seul carburateur très perfectionné alimentant tous les cylindres, réalise une sérieuse économie.

DÉFAUTS INHÉRENTS AU MÉLANGE CARBURÉ

Le premier problème est très complexe. Lorsque l'étincelle allume le mélange, il faut veiller à ce que le mur de flamme se propage d'une façon progressive, sans explosion. On est ainsi amené à limiter le taux de compression à 7 à 8 ce qui abaisse fortement le rendement thermique (24 à 26 % et 32 à 37 % pour le moteur Diesel ayant un taux de compression de 15 à 17). D'ailleurs dans nos prochains articles nous reviendrons sur ce problème.

D'autre part, il faut réduire au maximum le temps de contact air-essence ; l'essence si finement divisée présente une très grande surface de contact à l'air ambiant et s'oxyde extrêmement vite en donnant naissance à des peroxydes qui avantagent la détonation. Leur formation est partiellement évitée par l'addition d'un antidétonant à base de plomb tétraéthyle ou de tricrésylphosphate.

Un autre danger de la carburation prématurée est le retour de flammes. Peu dangereux sur une motocyclette où le passage est pratiquement direct, par contre sur un moteur suralimenté par compresseur volumétrique, un tel retour de flammes peut causer de grands dégâts.

En dernier lieu citons le givrage, phénomène inconnu sur nos motos usuelles, mais qui est le fléau de moteurs travaillant avec des vitesses d'admission élevées, tels les moteurs de course tournant à très haut régime (N.S.U. 125 Rennfox : 10 000 t/mn, D.K.W. 350 jusqu'à 13 000 t/mn). Ce phénomène est provoqué par le refroidissement intense du carburateur, provoquant la congélation du carburant ou d'impuretés. Remarquons que sur les moteurs à alcool ce phénomène est courant si on n'a pas prévu un réchauffement de l'admission.

D'après ce qui précède, les problèmes de la carburation sont nombreux et compliqués ; pour la plupart ils sont résolus d'une façon très suffisante, la plupart des ennuis mentionnés sont pratiquement inconnus des motocyclistes.

Nous avons pensé qu'il serait intéressant de connaître ces difficultés, afin de mieux pouvoir apprécier la réussite de nos techniciens. D'ailleurs le bricoleur voulant améliorer sa machine ne pourra les ignorer.

" Training " Guzzi à Monza

Les marques italiennes préparent fébrilement la saison 1954. Et Monza a vu l'équipe Guzzi au grand complet essayer la 350, la 500 mono (dont nous n'avons pu malheureusement avoir de photo) et la 500 quatre cylindres.



KAVANAGH
A MONZA
AVEC LA
500 CM³ QUATRE CYLINDRES 'GUZZI



AUTOUR DE LA 350 CM³ GUZZI L'ON RECONNAIT
KAVANAGH, LORENZETTI, L'ACTRICE MARIE TOREN,
RUFFO, AGOSTINI, MONTANARI (EN SELLE),
ET ENTRE LORENZETTI ET MARIE TOREN, L'ŒIL D'ANDERSON

1^{er}

MOTO - CROSS DE BORDEAUX

Enfin Bordeaux nous offre son premier moto-cross. Le mérite en revient à un jeune club qui a une année d'existence seulement : le « Girondin M.-C. ». Le fait est d'autant plus marquant que ce sport est totalement inconnu dans la région. Un club d'Agen a présenté son premier moto-cross l'an dernier et il faut remonter jusqu'à Saintes pour trouver une semblable manifestation.

Nous sommes ici dans le fief des belles manifestations de grass-track (voir calendrier sportif paru dans *Motocycles* du 1^{er} mars 1954).

Circuit relativement court et très accidenté : domaine de Montesquieu dans la côte des « 4 Pavillons ».

Victoires de Sauca Godey et Frantz



Le programme comprend les catégories 250, 350 et 500 cm³. Chaque cylindrée se court en deux manches et une finale avec classement général par addition de points. Le directeur des courses est M. Fragnand, président de la ligue de Guyenne.

CATÉGORIE 250 CM³

Résultats identiques dans les trois manches où Sauca du M.C. Sainte-Affrique fournit un excellent vainqueur devant Darrouy Robert jeune cross-

man de dix-huit ans, un autre jeune, Marchegay de Bordeaux, nous a paru particulièrement à l'aise sur ce terrain. Course régulière de Jalabert.

CATÉGORIE 350 CM³

Sont sur la ligne, le champion de France de la catégorie Godey, Humbertjean, Darrouy Auguste, Cross, Mateos, Sulista, Bonnetaud et Pierre.

1^{re} manche.

Humbertjean est au départ bien



Godey, poursuivi par Cross (n° 16). Mateos (n° 14), Darrouy (n° 18) et Humbertjean (n° 12) dans une manche de la catégorie 350 cm³.



Le départ des 500 cm³ vient d'être donné. Au fond en première position (chemise quadrillée) : Frantz, puis dans l'ordre de gauche à droite : Boiserie, Vinetty et Godey. Au premier plan (n° 26) Cross.



qu'accidenté lors des essais ; il devra s'arrêter au sixième tour. Godey prend la tête devant Cross, Darrouy et Mateos. L'arrivée se fait dans cet ordre. Les écarts sont faibles.

2^e manche.

Godey toujours en tête est suivi de près par Darrouy qui fait une belle course. En troisième position Mateos. Cross, quatrième, saute Mateos à mi-course et Darrouy qui réussit à conserver la deuxième place pendant toute la course rétrograde au dernier tour et se fait passer par Cross et Mateos.

3^e manche.

Nouvelle victoire de Godey devant Cross, Darrouy et Mateos.

En résumé, aisance habituelle de Godey devant un lot homogène et de valeur sensiblement égale.

CATÉGORIE 500 CM³

Nous voyons au départ : Frantz, Godey, Cross, Boisserie, Guit, Vinetty, Denis et Parpaillon.

1^{re} manche.

Course très régulière de Frantz, Godey et Vinetty qui terminent dans l'ordre. Derrière, chassé-croisé entre Cross, Boisserie et Denis.

Belle remontée de Guit qui très attardé au premier tour termine en cinquième position à un tour seulement de Frantz.

2^e manche.

Comme dans la manche précédente, Frantz fait la course en tête, Godey deuxième, chute à mi-course et perd sa place au profit de Boisserie. Guit bien parti chute dans le même tour que Godey et termine sixième, la fourche arrière sectionnée. Il ne partira pas à la manche suivante. Duel Cross-Vinetty.

3^e manche.

Frantz se laisse enfermer dans le peloton et Godey prend la tête. Tandis que Godey s'est enfui, Frantz passe troisième au premier tour, deuxième au deuxième tour, essaie de refaire le terrain perdu mais chute au troisième tour.

Pour le spectateur, le véritable animateur de cette manche est Frantz

qui remonte un par un tous les concurrents. En cinquième position au cinquième tour, il passe quatrième au tour suivant, troisième au huitième tour et deuxième au dixième tour.

Godey d'un calme parfait nous montre sa grande classe. Conservera-t-il son avance? Il lutte magnifiquement mais le retard de Frantz se réduit; sera-t-il entièrement résorbé dans le nombre de tours restant à couvrir?

A l'avant-dernier tour, Godey est toujours en tête. Nous ne pensons pas que Frantz puisse combler son retard sur ce seul tour.

Or Godey est attardé. Pour quel motif? Nous l'ignorons; toujours est-il que Frantz franchit une nouvelle fois la ligne en vainqueur.

Frantz s'est incontestablement montré le plus rapide, mais quelle belle résistance de la part de Godey.

Qu'ils soient ici remerciés au nom du sport qui leur est cher, et qu'ils avaient mission de présenter à un public profane.

Le mérite des autres concurrents n'en est pas moins grand. Nous citerons Boisserie, Cross, Guit et Vinetty en 500 cm³, Darrouy, Cross et Mateos en 350 cm³.

G. LACOMBE.

RÉSULTATS CATÉGORIE 250 CM³

1^{re} manche. — 1^{er} Sauca; 2^e Darrouy; 3^e Jalabert; 4^e Marchegay; 5^e Bertin.

2^e Manche. — 1^{er} Sauca; 2^e Darrouy; 3^e Marchegay; 4^e Jalabert; 5^e Bertin.

3^e Manche. — 1^{er} Sauca; 2^e Darrouy; 3^e Jalabert; 4^e Plisson; 5^e Boisserie Jean.

CLASSEMENT GENERAL

1^{er} Sauca; 2^e Darrouy; 3^e Jalabert; 4^e Marchegay; 5^e Plisson.

RÉSULTATS CATÉGORIE 350 CM³

1^{re} Manche. — 1^{er} Godey; 2^e Cross; 3^e Darrouy; 4^e Mateos; 5^e Bonnetaud.

2^e Manche. — 1^{er} Godey; 2^e Cross; 3^e Mateos; 4^e Darrouy; 5^e Sulista.

3^e Manche. — 1^{er} Godey; 2^e Cross; 3^e Darrouy; 4^e Mateos; 5^e Bonnetaud.

CLASSEMENT GENERAL

1^{er} Godey; 2^e Cross; 3^e Darrouy; 4^e Mateos; 5^e Bonnetaud.

RÉSULTATS CATÉGORIE 500 CM³

1^{re} Manche. — 1^{er} Frantz; 2^e Godey; 3^e Vinetty; 4^e Boisserie; 5^e Guit.

2^e Manche. — 1^{er} Frantz; 2^e Boisserie; 3^e Godey; 4^e Cross; 5^e Vinetty.

3^e Manche. — 1^{er} Frantz; 2^e Godey; 3^e Boisserie; 4^e Vinetty; 5^e Cross.

CLASSEMENT GENERAL

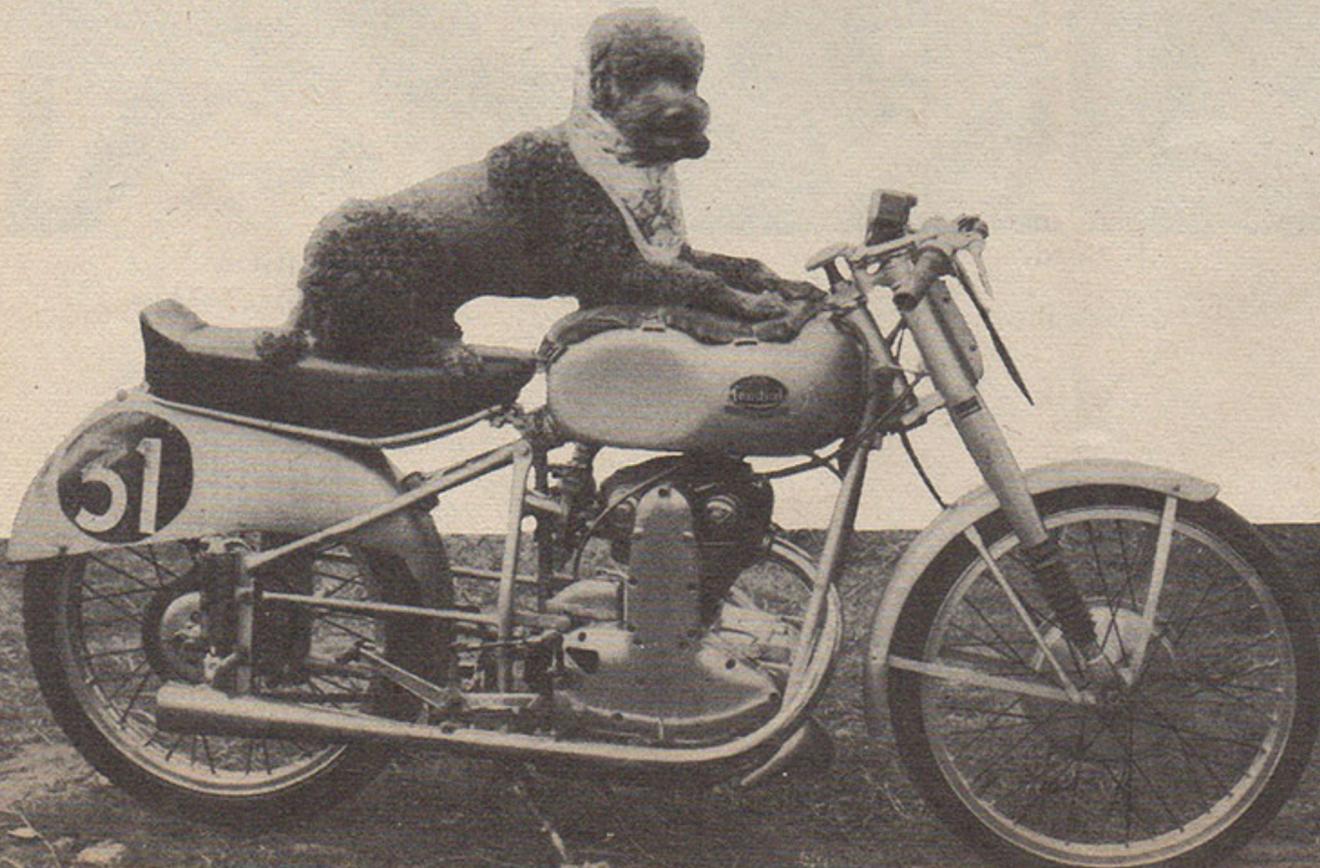
1^{er} Frantz; 2^e Godey; 3^e Boisserie; 4^e Vinetty; 5^e Cross.

Une course supplémentaire faite sur parcours particulièrement difficile tracé à cet effet a donné les résultats suivants :

1^{er} Frantz; 2^e Boisserie; 3^e Vinetty; 4^e Cross (sur 350 cm³); 5^e Mateos (sur 350 cm³).

★ vu aux "Éliminatoires du Bol" ★

Nouvelle machine, nouveau pilote ! Il est évident qu'en position allongée, le maître-couple est des plus réduits. Cette mise en scène est due au joyeux Daoust, propriétaire de cette 125 Mondial qui parut souffrir durant la course d'un excès de mise au point (!).



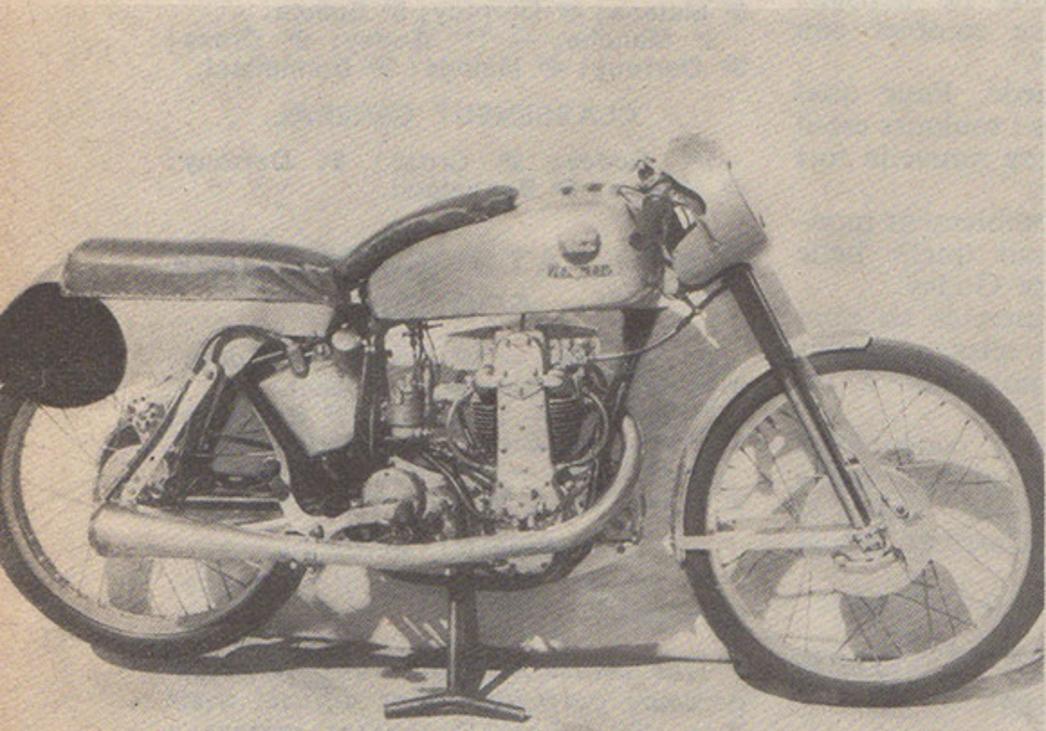
Le bottillon porte-bougie, utilisé par le jeune Onda. Il fallait y penser...

La maison Magnat-Debon rentre officiellement en compétition et enlève la première épreuve du Championnat de France national, catégorie 175 cm³.

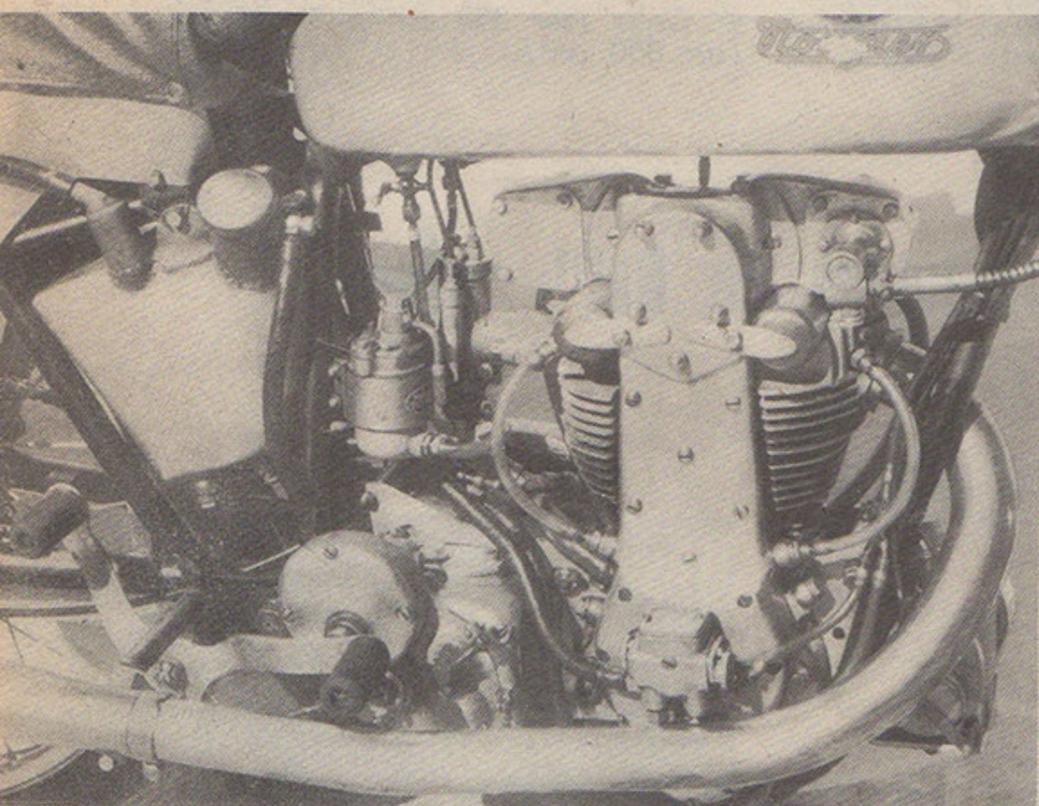
Cette machine est dérivée de l'ancienne 175 à culbuteurs.

La distribution est assurée par double A.C.T. entraîné par chaîne.

La vitesse atteinte 140 km/h.



mécaniques nouvelles

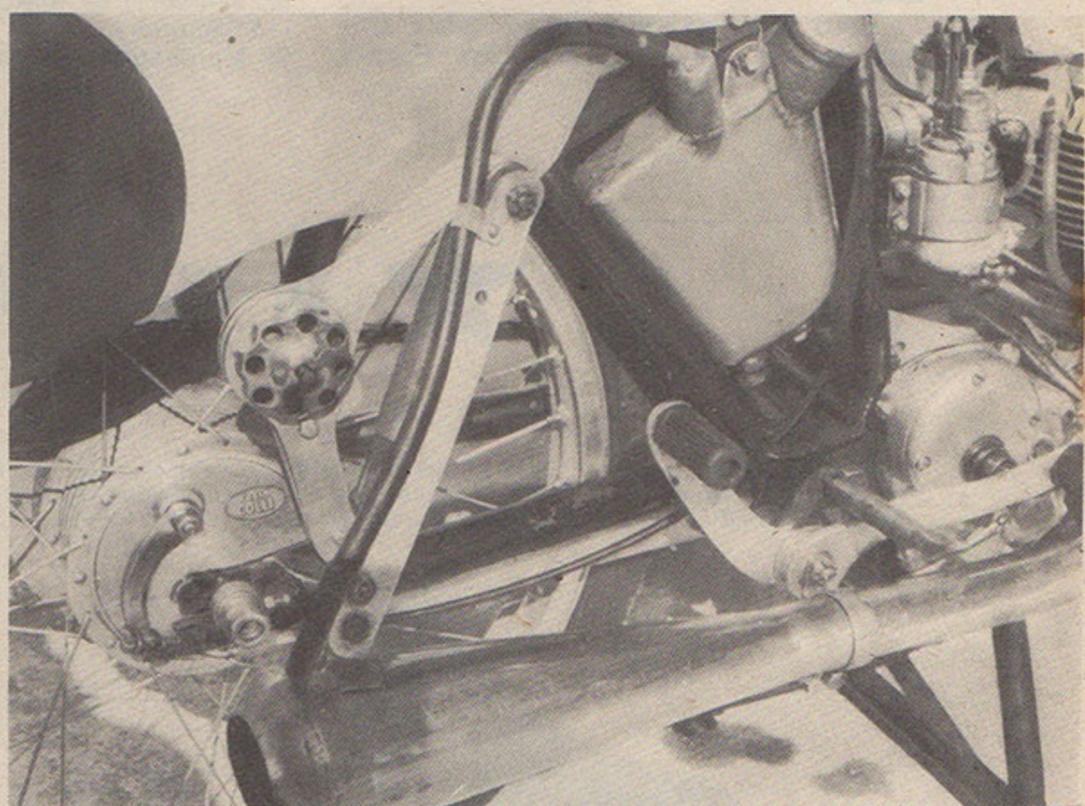


Vue du moteur.

La distribution est totalement enclose, et des carters cylindriques enferment les ressorts de soupapes.

Une magnéto placée à l'avant et entraînée par chaîne assure l'allumage.

La boîte séparée comporte cinq rapports.

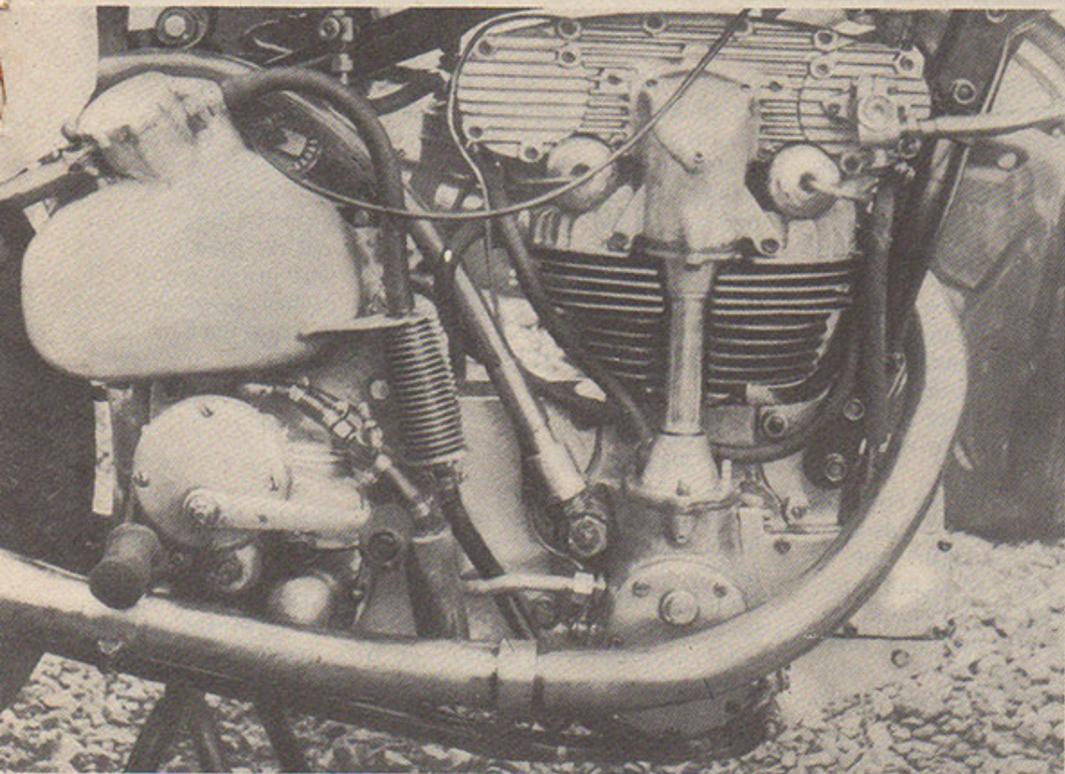


La suspension arrière oscillante de la 175 Magnat-Debon.

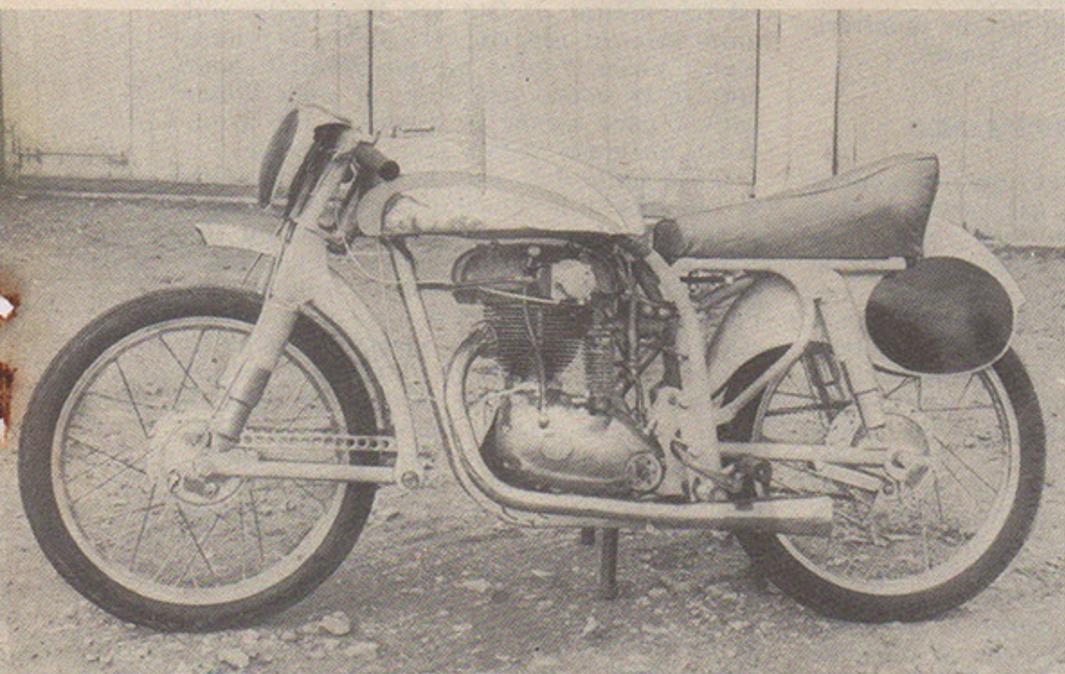
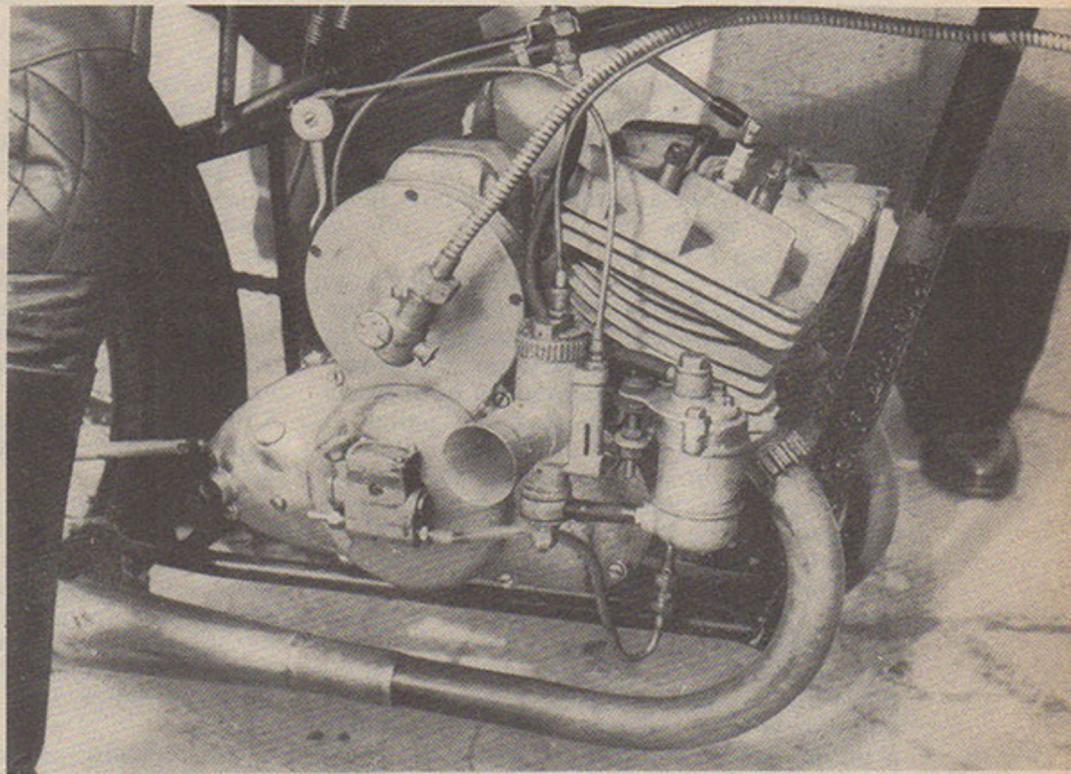
Un amortisseur à friction épaule

l'amortisseur hydraulique.

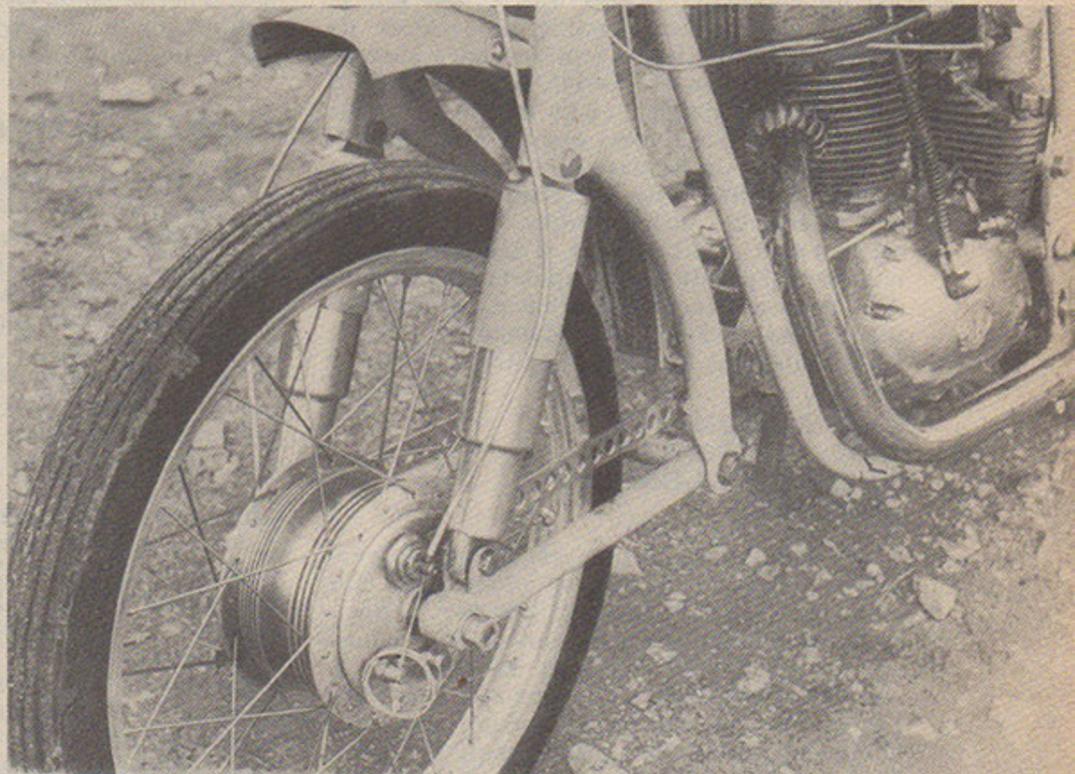
Le moteur de la 250 Terrot qui termine en seconde position aux « 2 heures ». Là encore, nous sommes en présence d'une extrapolation de l'ancien 250 à culbuteurs. Un arbre vertical et des pignons d'angle entraînent le double A.C.T. On remarquera le volumineux boîtier de distribution et le refroidisseur annulaire sur la tubulure de retour d'huile



Le 175 Ydral de Ries, préparé par M. Rabot, de Bourges : allumage par magnéto, culasse maison, carburateur Del Lorto à grand pavillon. La pompe à huile, entraînée par le réducteur, était débranchée.



La 175 Alcyon, équipée de l'A.M.C. double-arbre. Fourche Earles, cadre type « Lit de plumes ». Le réservoir possède des accoudoirs pour les bras. Ces machines étaient remarquablement présentées.



La fourche et le frein à double tambour de l'Alcyon. On remarquera l'ancrage du frein. Les jantes en dural sont d'origine française.

QUELQUES IDÉES NOUVELLES

sur le rodage du moteur

NOUS donnons ici une méthode de rodage nouvelle, comme il semblera à certains lecteurs, mais cette méthode est connue — et appliquée — depuis longtemps en Allemagne; elle a donc fait ses preuves.

Mettons que la moto soit toute neuve — 40 km environ depuis l'usine. **En premier lieu on essaiera de déterminer la vitesse maxima que l'on peut atteindre après trente à quarante secondes de marche à pleins gaz**, en palier et si possible sans vent. Ensuite, avec un crayon gras, on marquera une position de la poignée des gaz correspondant environ aux deux tiers de la course. En palier on tiendra cette position tout le temps, en descente on réduira les gaz de façon à rester à la même vitesse. Tous les 15 km on essaiera de marcher à pleins gaz et on notera le temps nécessaire pour accélérer de 10 km/h. Dans une montée, on peut laisser les gaz; toutefois le moteur pourra prendre la montée à pleins gaz à condition de rester de 20 % en-dessous de la vitesse maxima donnée par le catalogue. Après 100 à 150 km le moteur devra être capable d'accélérer de 10 km/h en quatre à sept secondes suivant le modèle. Si on est arrivé à ce résultat, il n'y a plus de danger, si on marche à pleins gaz pendant des durées assez considérables.

Au début on remarquera une vibration à une certaine vitesse critique, l'aiguille du compteur kilométrique sera floue; ceci est tout à fait normal, d'ailleurs le phénomène disparaît assez rapidement. On sent d'ailleurs nettement au guidon et aux marchepieds dans quel état de rodage on se trouve, mais seulement à une vitesse très précise.

LES ACCIDENTS QUI PEUVENT ÉVENTUELLEMENT ARRIVER

Les risques ne sont plus très grands aujourd'hui, parce qu'en général nous avons des moteurs poussés et bien étudiés par le constructeur. Alors que sur un moteur deux temps un serrage répété pendant la période de rodage était de règle il y a deux ans, il devient l'exception aujourd'hui, même sur des moteurs équipés d'un piston neuf. Il faudra donc rechercher la cause d'un tel serrage, cachant peut-être un vice de fabrication.

Je recommande au lecteur de relire attentivement ce dernier alinéa; au fond il n'a aucun rapport avec le rodage proprement dit. Même après un rodage suivant l'ancienne règle — rodage à vitesse très limitée pendant 3 000 à 4 000 km — de tels serrages se produisent si on roule à pleins gaz pendant quelque temps. Dans de tels cas il s'agit de vices de fabrication.

D'ABORD TROUVER LA PUISSANCE

Il peut arriver que le moteur ne donne

pas encore sa pleine puissance après 150 ou même 300 km; il reste à une vitesse de pointe inférieure à celle indiquée par le catalogue de 10 % ou plus, et pour l'essai d'accélération de 10 km/h il lui faut un temps anormalement long. On fera donc sagement ses courses avec la machine, et le premier dimanche de beau temps on la mènera sur l'autoroute où on pourra vraiment se concentrer sur son comportement. Pendant 100 à 200 km on conduira avec trois quarts de gaz, en faisant des essais d'accélération tous les 15 à 20 km. Si la situation ne s'est toujours pas améliorée, il y a un défaut de cylindre certainement.

En effet, il peut arriver que lors du coulage du cylindre les lumières ne soient pas tout à fait à leur place, ce qui explique que le moteur n'arrive pas à la puissance maxima. Il faut que le piston libère entièrement les ouvertures; sinon il sera assez facile de faire fraiser les ouvertures — ce qui est une solution meilleure que la transformation du piston.

On vérifiera en même temps l'état des joints et des autres pièces qui pourraient perturber la bonne arrivée des gaz.

Après cette opération le moteur montrera une nette amélioration de puissance.

SERRAGES ET GRIPPAGES

Si le moteur est déjà assez libre, on essaiera de maintenir les pleins gaz pendant plus de soixante secondes (sur une route peu fréquentée, et la main gauche prête sur le débrayage). En tournant un peu la tête une oreille entendra le bruit du moteur. On laisse les pleins gaz jusqu'à ce que le son du moteur devienne plus aigu et un peu « enrôlé ». En même temps la vitesse diminue. Du moteur individuel dépendra maintenant le temps qui s'écoulera avant le serrage. En général on peut l'éviter en diminuant les gaz. Il peut arriver à des débutants (ou sur quelques moteurs) que le serrage se produise instantanément, on a juste le temps de débrayer et de couper les gaz. En attendant quelques minutes — en général trente à quarante secondes suffiront — le moteur se refroidit assez pour faire disparaître la cause de serrage. Il partira au premier coup de kick et marche exactement comme avant.

Si le serrage s'est manifesté sur un moteur neuf, il faut absolument enlever le cylindre. Surtout si le moteur s'est bloqué avec un terrible hurlement, et dans ce cas on ne pourra généralement pas le faire tourner au kick même après plusieurs secondes. Mais même si en embrayant après cent mètres le moteur serré repart, on aura intérêt à enlever le cylindre puisqu'un tel moteur continuera toujours à serrer.

CHERCHER LA CAUSE DU SERRAGE

On séparera d'abord piston et bielle. D'abord on sortira les circlips (avec une

pince spéciale, s'il vous plaît) et l'axe de piston doit pouvoir être sorti à la main. Aujourd'hui on ne monte plus les axes de piston sur le piston à chaud. Il y a quelque temps, les moteurs deux temps ne tenaient pas à pleins gaz, je crois qu'aujourd'hui les constructeurs savent bien ce qu'ils font. Si par malchance on est tombé sur un axe trop serré, il faut chauffer le piston pour démonter. Sortir l'axe avec un marteau est bon pour les tracteurs agricoles.

L'AXE DE PISTON

Les extrémités de l'axe qui étaient dans le piston sont encore bien polies, mais sur la partie centrale il peut y avoir des anneaux bleus — ou seulement des taches régulièrement réparties. Ceci veut dire que la bielle était montée trop serrée, ce qui provoquait un serrage et par conséquent un échauffement local. Un axe présentant de petits « bleus » peut encore être utilisé.

Nous prendrons un alésoir et nous agrandirons le coussinet de la bielle. Ce travail est très délicat, il faut que la pression soit uniformément répartie. D'ailleurs il faudra régler l'alésoir aussi fin que possible pour obtenir la bonne précision. Il suffit d'être patient pour mener ce travail à bon bout. Voici quelques règles pour l'ajustage :

L'axe huilé doit pouvoir être glissé dans le coussinet huilé et on doit pouvoir le tourner avec deux doigts, sans qu'il y ait du jeu. Encore mieux : le coussinet reste sec, l'axe est suifé régulièrement. Si on peut monter l'axe avec les doigts et si une fois monté il est difficile de le faire tourner avec deux doigts, il y a un jeu de 0,002 mm, ce qui est la limite de serrage. Un jeu de 0,005 à 0,007 mm paraît la meilleure solution; dans ces conditions on peut tourner l'axe suifé. Un axe huilé avec ce jeu tourne facilement, mais il n'y a pas de jeu. Un jeu de 0,01 mm donne un jeu latéral sensible à une main nerveuse; ce n'est pas très grave.

A SAVOIR EN CAS DE RÉPARATION

Il arrive souvent qu'un coussinet de réparation — après réalésage en général — ayant au début le jeu nécessaire, se bloque après 200 à 300 km de marche normale. Les bronzes des coussinets de réparation ont tendance à se dilater en service. Des spécialistes conseillent de chauffer le bronze à une température de 170° ou même 220° C dans un bain d'huile pendant plusieurs heures et de les aléser ensuite. Mais quel réparateur serait assez consciencieux de faire un tel travail inutile? Il faut donc pousser le moteur et attendre un serrage pour vérifier l'axe, et éventuellement réaléser.

Le serrage de l'axe de piston peut être la première cause du serrage. Mais il y en a encore d'autres.

LA POSITION DE L'AXE DANS LE PISTON

La deuxième chose à voir est la position et le jeu de l'axe dans le piston. Il est absolument faux de monter l'axe sur le piston chaud; il faut au minimum un jeu de 0,001 mm. Voici encore une règle pour apprécier le jeu: un axe peut être glissé en place avec les doigts, mais une fois arrêté il ne bouge plus; il y a un jeu de 0,001 mm. Si l'axe entre facilement et tourne sans trop de difficulté, il y a un jeu de 0,007 mm. Un tel axe ne montre aucun jeu transversal si on le met dans une portée du piston seulement.

J'ajouterai une autre chose qui fera bondir d'horreur les constructeurs de pistons. Si l'axe de piston n'a pas le jeu suffisant, je prends froidement l'après-midi et j'attaque cette belle surface si parfaite. J'ai remarqué que l'axe tient impeccablement si le jeu est suffisant; par contre le poli superficiel des trous ne sert à rien si ces derniers sont trop petits. Ceci arrive surtout quand on veut changer le piston d'un modèle même récent.

COMMENT ENLEVER LES TRACES DU SERRAGE

Dans la plupart des cas le serrage est dû aux axes de piston trop serrés. Après avoir remédié à cela il faut encore enlever les traces de serrage.

S'il n'y a pas de rayures proprement dites, le piston guérira tout seul. S'il y a des rayures dépassant la surface d'un ongle de petit doigt, et pouvant même descendre des segments jusqu'au bord inférieur du piston, il faudra les enlever avec une pierre au carborundum (pas une pierre à l'huile qui est trop douce) ou avec une lime triangulaire neuve. Je dis bien neuve, parce que les deux premiers coups seulement enlèveront le métal attaqué, les autres mordront sur le métal sain de l'entourage. Et il faut une lime triangulaire, parce qu'une lime plate suit trop facilement le contour bombé.

S'il y a eu vrai grippage — si par exemple après une minute d'arrêt il était encore impossible de faire tourner le moteur au kick — il faudra aussi examiner le cylindre. On y trouvera un endroit plus clair que les autres, là où le métal du piston est entré dans le métal du cylindre; ces endroits doivent être enlevés avec une toile émeri très fine jusqu'à ce que le métal ait retrouvé sa couleur primitive. D'ailleurs il faudra beaucoup de patience pour ce travail. (Certaines gens appellent cette opération « réalésage » pour épater les autres? Mais ce n'est certainement pas ça.)

UNE AUTRE CAUSE DE SERRAGE

Voici une autre cause qui provoque surtout le serrage sur des moteurs remis à neuf. La bielle peut avoir été tordue, ceci se verra tout de suite au piston qui est usé en haut sur un côté et en bas sur le côté opposé. On peut redresser la bielle avec deux clés anglaises sur lesquelles on a glissé des morceaux de tube pour mieux sentir la déformation. Ensuite on contrôlera le résultat de la façon suivante: le cylindre monté on fait tourner deux ou trois fois au kick et on resserre les vis qui tiennent le cylindre. Ensuite on met le piston à demi-hauteur du cylindre, et on le fait monter après avoir mis de l'huile dans le cylindre. Arrivé au point mort haut, on essuie l'huile en excès; si on appuie avec le pouce pour déplacer le piston dans le sens de l'axe,

l'huile jaillira, et après avoir cessé la pression le piston restera collé, très peu d'huile sera aspirée. Sur l'autre côté le même phénomène se montrera. Si l'huile est aspirée énergiquement d'un côté et si le piston reprend immédiatement sa place, la bielle est tordue de l'autre côté. Il faudra recommencer l'opération.

Sur des moteurs remis « à neuf » il peut y avoir une autre cause de serrage. C'est lorsque le maneton a été monté obliquement. Dans ce cas on ne verra rien du tout aux points morts, mais dans la position 90° la bielle sera tordue et cette torsion ne peut être vérifiée avec des outils ordinaires.

Un moteur ainsi révisé après rodage devrait parfaitement tenir à pleins gaz. C'est bien le cas du moteur quatre temps, mais sur le « tuyau de poêle » à deux temps il y a un autre ennui grave.

RÉGLAGE TROP MAIGRE

Les moteurs deux temps actuels manifestent un appétit assez robuste; les constructeurs essayent de le limiter par un réglage « pauvre ». Si après notre révision mécanique le moteur ne tient pas encore le plein gaz, malgré une bougie un peu plus chaude, je conseille de prendre un gicleur principal immédiatement supérieur. En général le moteur se serre plus à ce moment.

Quelquefois un moteur marche merveilleusement bien à pleins gaz pendant des heures, et quand on réduit les gaz à deux tiers environ, on serre quelques minutes après. Un débutant pourra douter de son intelligence si ce même fait se reproduit une vingtaine de fois de suite dans un après-midi. C'est dû à l'aiguille qui est un cran trop bas (toujours réglage trop pauvre).

C'est souvent causé par un réglage de marche à vide mal fait.

RÉGLAGE DU RALENTI

On chauffe le moteur par une marche normale de dix à quinze minutes. Ensuite on le met sur cale de façon à ce qu'il soit bien droit, et maintenant, la poignée des gaz complètement fermée, on règle la butée de boisseau de façon à avoir un ralenti pas trop faible et ensuite on essaye la vis de réglage d'air de ralenti. Si le moteur accélère, on continue jusqu'au régime maximum. Si ce régime semble trop élevé on règle la butée de boisseau. A l'usine on règle le carburateur d'après les numéros donnés, et des réglages insuffisants sont souvent dus à l'individualité du carburateur.

Et nous voici arrivés à la question que tout le monde avait sur les lèvres depuis quelque temps :

UN TEL RODAGE RAPIDE EST-IL NÉCESSAIRE?

Evidemment il n'est pas indispensable. Si on n'a pas l'intention d'utiliser la vitesse maximum, évidemment. Sinon on ne pourra s'en passer. Même après 2 000 ou 4 000 km de marche ces contrôles devront être faits. Si une bielle est tordue ou un axe monté trop serré, le moteur ne marchera pas à pleins gaz sans serrer même après 20 000 km. Ce qui arrive aux Parisiens qui conduisent très doucement en ville; en vacances leur moteur, jusqu'ici tellement fidèle, serrera joyeusement.

D'ailleurs il revient au même après tout si on mène le moteur durement dès le début, ou si on fait d'abord des promenades. Le

moteur sera rodé, mais ne tiendra pas à pleins gaz. D'ailleurs pour consoler nos lecteurs, disons que 90 % des moteurs sont parfaits dès leur sortie d'usine.

On dit souvent que la conduite douce donne un meilleur finish au piston. Ça fait très bien, la première fois qu'on entend cette idée qui paraît même plausible. Cette question est sur mon « papier noir ». Ce sont des questions que je pose systématiquement à tous les techniciens. Il y a des réponses fantastiques. Mais demandez à un tel spécialiste s'il a déjà comparé des pistons après ces deux rodages différents. Evidemment ça leur paraissait tellement évident qu'une vérification semblait inutile. Et pourtant c'était le piston qui avait été mené dur, qui présentait le meilleur fini.

UNE FAUTE A ÉVITER

Si on achète un moteur sport parce que ça fait bien, et si on n'a pas la possibilité (ou le courage) de le conduire à la limite au moins pendant 50 % de sa marche, on se risque dans une position ennuyeuse. Un piston ne remplit le cylindre complètement que s'il est à la température prévue par le constructeur.

Si cette température n'est pas atteinte, il y aura un certain jeu, et le piston se couvrira d'abord de laque jaune et brune, et ensuite de carbone qui s'écaille facilement. Tant que le moteur ne marche pas à pleins gaz, tout le monde sera satisfait. Mais du moment où on met les pleins gaz, on risque de serrer. Et cela va si vite que plus d'un conducteur s'est déjà retrouvé par terre devant sa monture (pour sauver la vie de ces pauvres, on a même prévu un dispositif de roue libre sur les Maïco « Taifun »).

On a donc intérêt de réviser le moteur avant de partir en vacances.

LE SERRAGE DEVANT LE MÉCANICIEN

En général le pauvre conducteur viendra pleurer chez le concessionnaire. Evidemment, comme le moteur est encore sous garantie, on échangera piston et cylindre. Et ainsi de suite. Si le défaut vient de l'embiellage ou de la bielle, on verra le client revenir assez souvent.

DURÉE DE SERVICE DU PISTON

Un cylindre de moto n'aura pas besoin de réalésage avant 30 000 km mais on pourra lui faire cadeau de segments neufs après 10 000 km, ce qui le rajeunira.

EN RÉSUMÉ

Pour les gens qui n'ont pas le temps de lire tout l'article, nous retiendrons ceci (pour des renseignements plus détaillés lire le texte).

1. — Seul le moteur a besoin d'être rodé, pas les pièces mécaniques.
2. — On rodéra le moteur en l'amenant progressivement à sa puissance maximum en faisant bien attention d'éviter les serrages.
3. — Sur un moteur quatre temps on changera l'huile après 100 km parce qu'elle contient tous les restes du rodage.
4. — Un moteur poussé ayant marché lentement devra être révisé avant de faire de grandes étapes à pleins gaz. Ceci ne semble pas être indispensable sur les quatre-temps.

LES

BICYLINDRES

2 temps chez GARREAU

PARALLÈLEMENT aux Norton dont le palmarès est particulièrement chargé, la maison Garreau expose des machines à tendances utilitaires. Les amateurs de deux-temps pourront admirer les productions anglaises et allemandes en cylindrée 250.

La nouvelle Tornax, magnifiquement présentée, est équipée du moteur 250 cm³ Jlo, bloc moteur deux cylindres parallèles, deux temps, quatre vitesses, sélecteur. Course 58 mm. Alésage 52 mm. Le taux de compression est de 6,86 à 1. Le régime maximum est de 6 000 t/mn. La puissance donnée par le constructeur dépasse 15 ch pour une vitesse maximum de 119 km/h. Le carburateur unique est un Bing avec passage de 24 mm. L'allumage et l'éclairage sont fournis par une dynamo Noris.

Le cadre est un double berceau à suspension intégrale. La fourche avant du type oscillante confère à la machine une tenue de route impeccable sans aucune réaction au freinage. Le réservoir d'essence contient 15 litres de mélange, la consommation étant de 3 l/25 aux cent kilomètres, l'autonomie routière est largement suffisante. Les pneus de 3,50 x 16 assurent un maximum de confort. Freins centraux, carter de chaîne secondaire étanche, selle biplace; complètement équipée, cette machine pèse 154 kg. D'une robustesse exemplaire, la Tornax plaira aux amateurs de grandes randonnées par sa sûreté, son endurance et son confort.

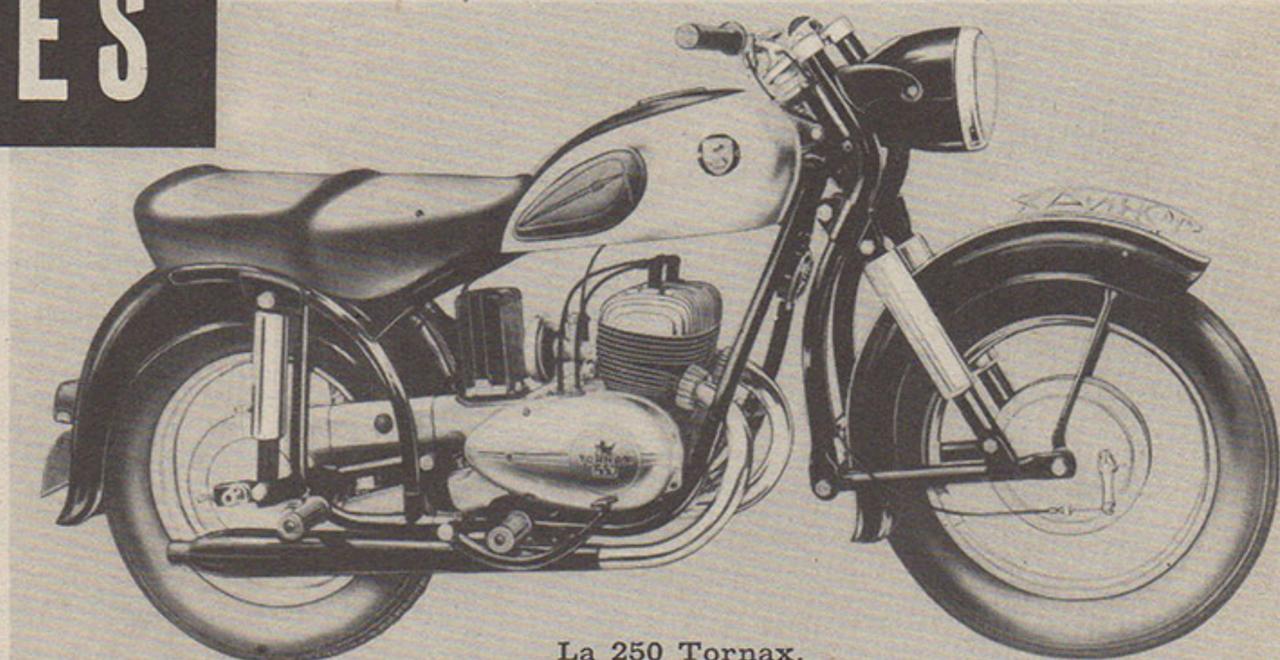
Les twins Excelsior se distinguent par leur maniabilité et leurs accélérations nerveuses.

Le moteur deux temps, deux cylindres verticaux, 50 mm d'alésage pour 62 mm de course est un semi-bloc. La boîte à quatre vitesses commandées par sélecteur au pied est accolée aux carters moteur, la transmission s'effectuant par chaîne primaire sous carter étanche. Les modèles sports S.T.T.I. sont équipés de deux carburateurs Amal. Un volant magnétique assure l'allumage et charge la batterie par l'intermédiaire d'un redresseur.

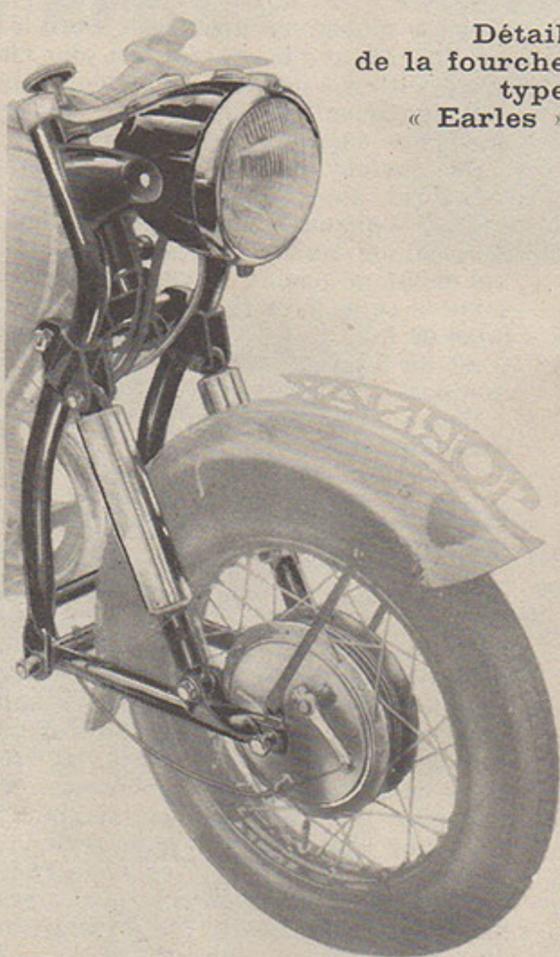
Le cadre simple berceau est muni d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière à plongeurs.

Les modèles normaux sont violine avec décors de réservoir de couleur blanche. La sport est émaillée beige, une selle biplace de forme caractéristique distingue également ce modèle. Un réservoir de 15 litres équipe tous les modèles.

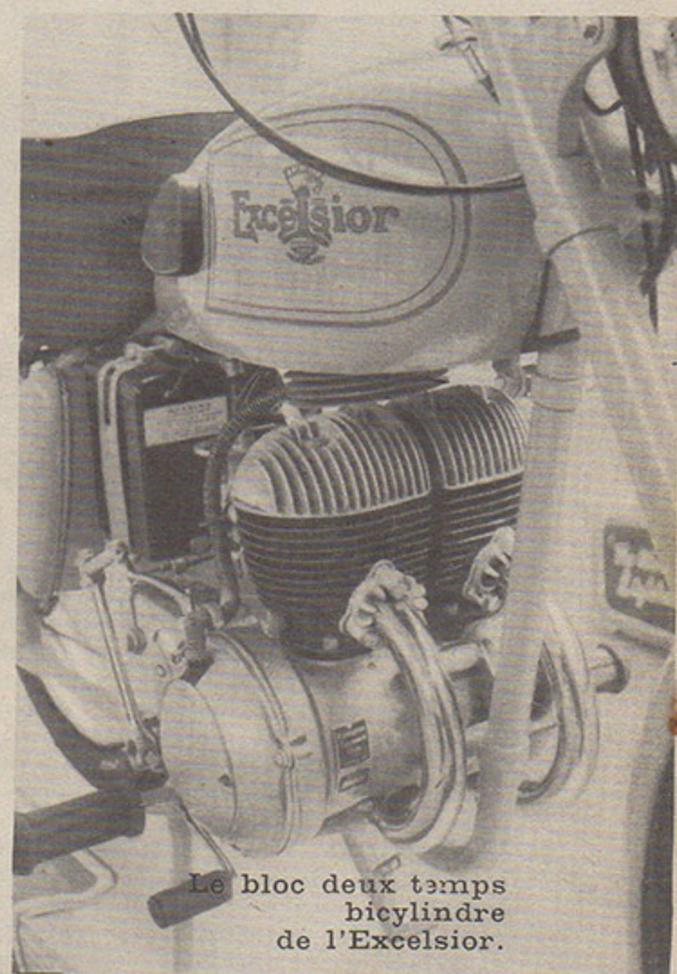
Rustiques et économiques les « Talisman » sont des machines utilitaires qui joignent la maniabilité à l'accélération. Un prochain essai nous permettra de parler des performances.



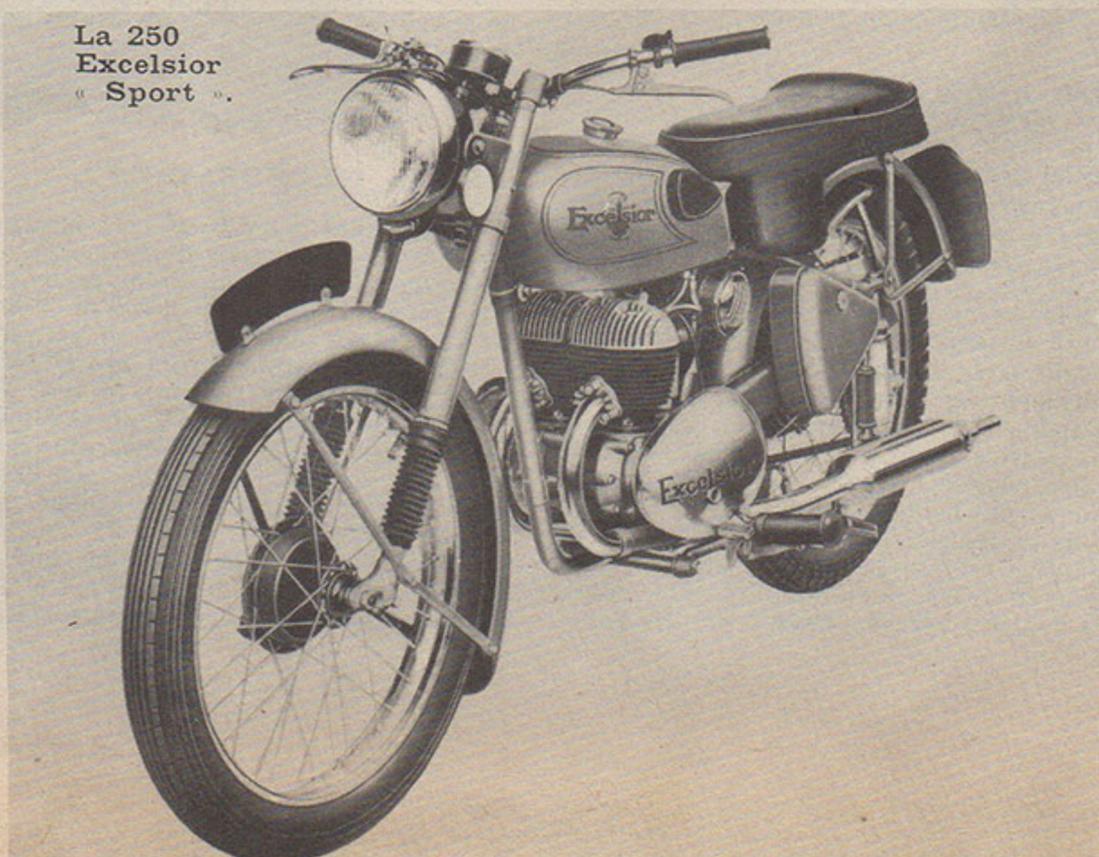
La 250 Tornax.



Détail
de la fourche
type
« Earles »



Le bloc deux temps
bicylindre
de l'Excelsior.



La 250
Excelsior
« Sport ».

Le T. T. à 160 ?

100 milles (160 km 932) est, pour les Anglais, un chiffre fatidique. Duke vient d'affirmer que cette année le record du tour pourrait être, circonstances atmosphériques aidant, porté à 100 milles de moyenne. Cela sera rendu possible par le resurfaçage de certaines routes au revêtement, soit ondulé, soit lisse. De nombreux virages sont en cours d'élargissement ou de dégagement. Ceci, allié aux performances espérées des 500 de 1954, doit permettre le 160.

On ne comprend plus.

Dès octobre 1953 une violente campagne de certaine presse avait pour but de modifier la formule de course actuelle, épaulant ainsi ou approuvant une Commission sportive internationale qui fait de son mieux pour résoudre un problème difficile. Première victime était la catégorie 500, la catégorie reine. Le reproche que l'on fait à la catégorie 500 est de fournir des monstres ultrarapides, dont quelques coureurs seulement peuvent tirer parti.

Notons que les 350 et les 250 n'ont pas été soumises aux mêmes attaques alors que ces motos ne sont guère inférieures aux 500 et deviendront aussi rapides en peu d'années. Or, ces 500 sont devenues ce qu'elles sont par les circuits « améliorés » qui ne laissent qu'un coefficient-pilote réduit dans la combinaison homme-machine.

La presse a donc critiqué, et c'est justice, ces circuits qui n'avaient qu'un but, être celui de la plus forte moyenne.

Où nous ne comprenons plus, c'est lorsque la même presse est éperdue d'admiration devant le circuit de Reims (parce qu'il est nôtre).

Certes, du point de vue technique et organisation, ce circuit est, de très grande classe, mais sur le plan sportif ce sera un circuit plus rapide encore que Monza, d'après ces augures. Ce qui les remplit de joie ; le rapport

homme-machine diminuera encore et nous n'aurons en fin de compte qu'un circuit de machines, aux rares virages, aux lignes droites fastidieuses pour les spectateurs. Nous irons néanmoins à Reims, mais avec une certaine inquiétude.

Logique ?

Plus de la moitié des motocyclistes ont la fâcheuse habitude de n'utiliser que le frein arrière. Pour notre part, nous utilisons le frein avant seul pour ralentir, même fortement et n'ajoutons l'action du frein arrière qu'en urgence ou pour un arrêt complet, encore que dans ce dernier cas cela soit plus une habitude qu'une nécessité.

Les distances d'arrêt par freinage à l'avant sont en moyenne 30 % plus courtes qu'en utilisant le frein arrière, freins conjugués la distance n'est réduite que de 10 % par rapport au frein avant seul. Ces chiffres sont évidemment variables selon les machines, mais nous ne comprendrons jamais, lorsque l'on voit l'importance du freinage avant, pourquoi des constructeurs montent des freins avant de diamètre inférieur à celui de l'arrière, alors que le contraire serait souhaitable.

Dans ces conditions, pourquoi le stop est-il couplé au frein arrière, c'est une solution de paresse (et de commodité) vraisemblablement. Ceux qui utilisent principalement le frein avant ont ainsi un stop inutile.

Daytona.

Afin de sauvegarder le prestige d'une industrie menacée par les productions britanniques, les Américains avaient modifié l'an dernier leur formule de course et les Featherbed Norton étaient « prohibées ». L'ancienne Manx était encore tolérée. Si les machines britanniques gagnèrent les 50 milles et les 100 milles, une Harley gagnait le plat de résistance, les 200 milles, devant cinq machines britanniques. Ce ne fut qu'un sursis car cette année, pour les

200 milles principalement, ce fut du « ratissage ».

Le 100 milles amateur dut être réduit à 50 milles, ayant été reporté en lever de rideau de la grande course à cause de la pluie la veille. Bobby Stilwell sur Triumph, triompha de Richards (Harley-Davidson), précédant une Triumph, une B.S.A. et deux Triumph. Dans le 200 milles, festival B.S.A. qui remporte les cinq premières places, avec, entre autres, Hill, Klamfoth, déjà deux fois vainqueur, McDermott que nous vîmes scrambler en Europe il y a deux ans. Les machines de Hill et Klamfoth étaient des Star Twin. Puis nous trouvons deux Triumph, une B.S.A. et une Triumph. La première machine américaine est classée dixième, c'est une Harley-Davidson. Eclatante revanche, on le voit.

Décès d'Ernie Nott.

Les motocyclistes d'avant-guerre se souviennent de cet excellent coureur de chez Rudge-Whitworth. Il est décédé après une courte maladie le 13 mars, à l'âge de cinquante-deux ans.

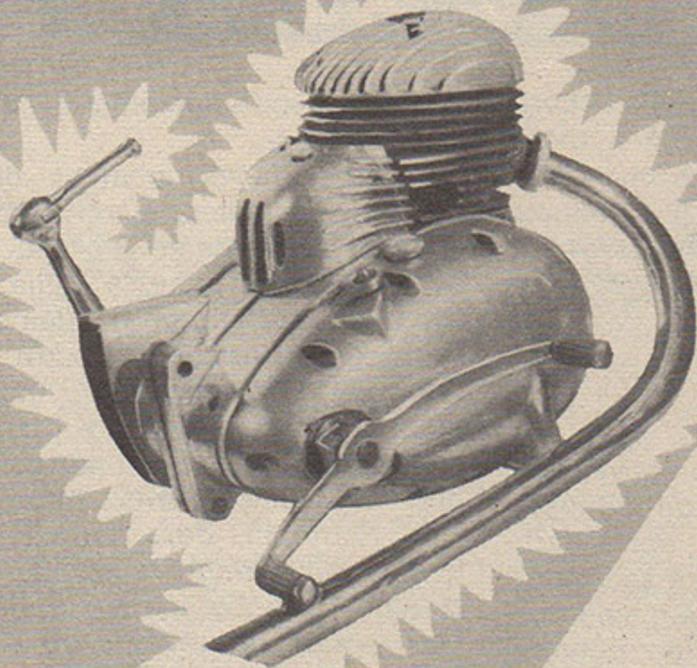
Son nom apparaît aux places d'honneur du T.T. dès 1930, il est deuxième du Junior et fait le meilleur tour, en 1931 il est troisième du Junior et bat le record du tour du Lightweight; en 1934, il est deuxième de cette course et troisième du Junior, cette fois sur Husqvarna suédoise; en 1935, il est troisième du Lightweight, à nouveau sur Rudge. Ses succès continentaux sont aussi brillants et il eut plus de chance qu'au T.T. car il remporta plusieurs grands Prix.

A l'honneur.

L'ancien coureur belge Yvan Goor, qui, en 1939, représenta la Belgique au T.T., sur Benelli dont il fut un spécialiste, vient de se voir décerner la médaille commémorative de la guerre 1939-1945 et la médaille de la Résistance par la presse clandestine pour sa belle conduite pendant la guerre. Nos vives et sincères félicitations.

W. PERA

Rendement incomparable



ROBUSTE
SOUPLE
SIMPLE - SUR

Type 125 cm³ - Course 58 - Alésage 52 - Puissance 5,7 cv.
Type 175 cm³ - Course 58 - Alésage 62 - Puissance 8,1 cv.
qui offrent les avantages suivants :

D'une construction extrêmement soignée ces blocs-moteurs ont la culasse hémisphérique en alpac, le cylindre en fonte perlitique, le piston bombé en alliage hyper-silicié, muni de 3 segments d'étanchéité, la bielle est en acier nickel-chrome traité et montée sur 2 roulements à billes à gorge profonde.

Le volant magnétique et le carburateur sont protégés par des carters et facilement démontables.

La puissance d'éclairage du volant magnétique est de 40 watts. Le carter Alpax sans aspérités est d'un démontage facile.

Embrayage : très doux et pratiquement inusable.

Transmission primaire par engrenages. La boîte à 4 vitesses silencieuses et point mort est à pignons toujours en prise. Rapport 1 - 1,4 - 2 - 2,7. Pignon de sortie 14 dents pour chaîne 12,7 x 8,51 x 7,75.

Sélecteur extrêmement robuste et indé réglable incorporé dans la boîte.

Un indicateur de vitesse très visible permet le contrôle des manœuvres du sélecteur. Prise de compteur de vitesse incorporée.

Consommation aux 100 Kms : 125 cm³ : 2,6 litres de mélange à 4 % d'huile. 175 cm³ : 3,3 litres même mélange.

Graissage de l'ensemble embrayage, boîte kick de lancement et sélecteur assuré par 0,7 litre d'huile demi-fluide.

S.O.T.E.C.M.A

SERVICE COMMERCIAL : 31, RUE DE STALINGRAD — LE PRÉ SAINT-GERVAIS — VILLETTE 19-99
USINE : 67, RUE LAMARTINE — DRANCY (SEINE) — TÉL. : AVIATION 12-20

SUR PUISSANCE!

PISTONS BORGIO

Les meilleurs
pour tous moteurs

S.A.F. capital de 72.000.000 de francs.

TURIN (Italie) NEUILLY (Paris) BILBAO (Espagne)

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

*Les Ets
Grazzini offrent, par
leur grande expérience
la meilleure garantie.*

NOUVELLE
ADRESSE
5-7 RUE
NEUVE POPINCOURT
TEL. : 800 12-03

POCKET CHARGER 6 V

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

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

MISTRAL MOTOS

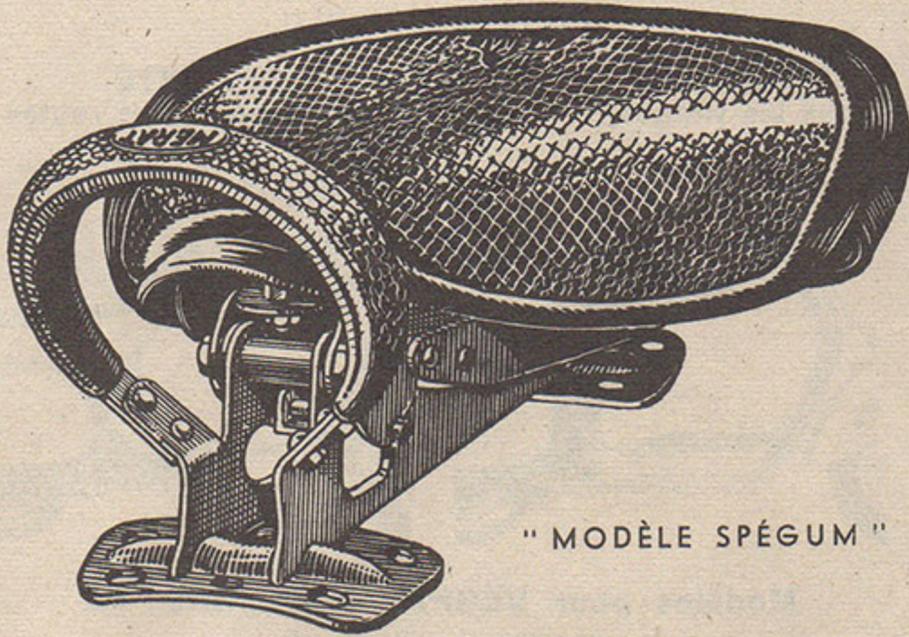
LA MEILLEURE POMPE POUR
MOTOS TOUT EN LAITON
CHROMÉ POLI AVEC POIGNÉE
AMOVIBLE ET ÉTRIER PLIANT

Montée en série sur les grosses motos

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

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.

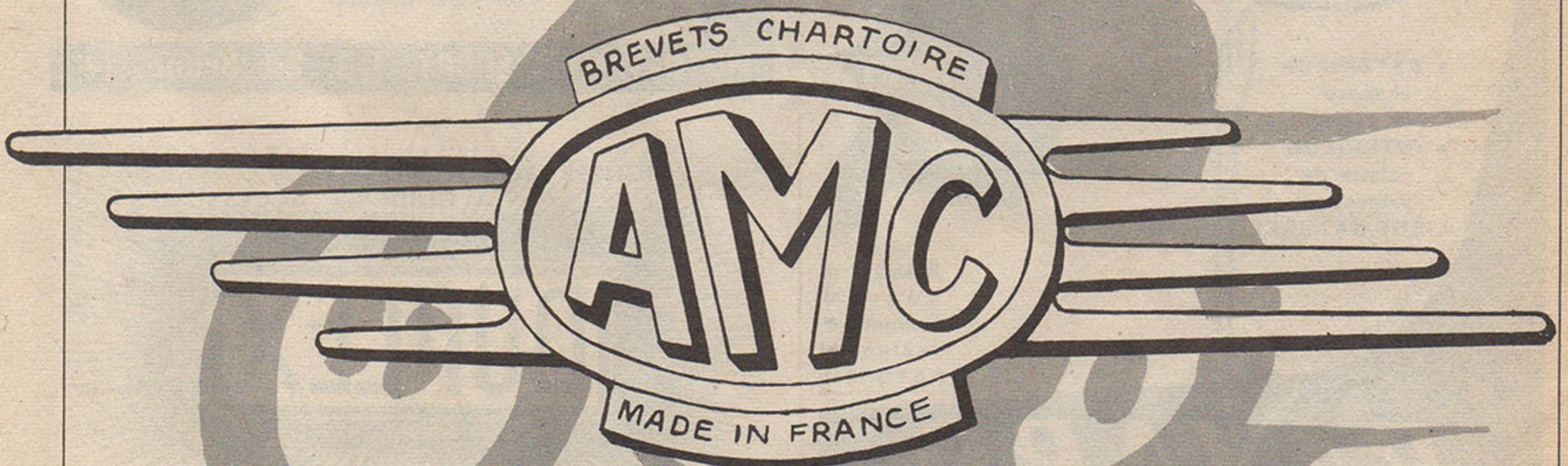
BRET-OIL

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

LES MOTEURS FRANÇAIS DE GRANDE CLASSE

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIED



Équipent les grandes marques...

ALCYON - AUTOMOTO - FAVOR - FOLLIS - GIMA - GUILLER - MALTERRE - MOTOBLOC - NEW-MAP - RADIOR - SICRAF - SIPHAX

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

TOUTE LA

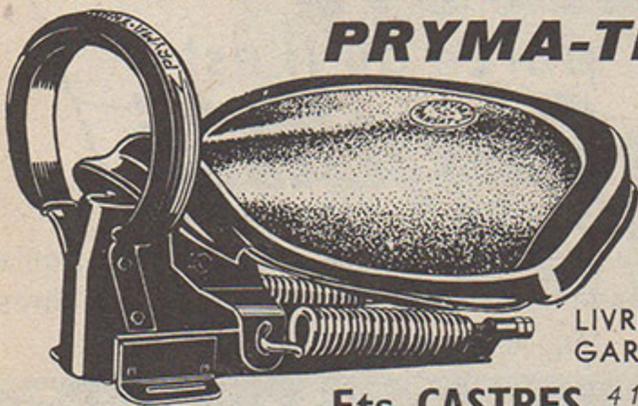
MOTOBÉCANE

Mobylette

Scooters

La nouvelle 175 cm³ (105 km/h)

CRÉDIT 6 - 9 - 12 MOIS. TOUTE LA PIÈCE ET L'ACCESSOIRE

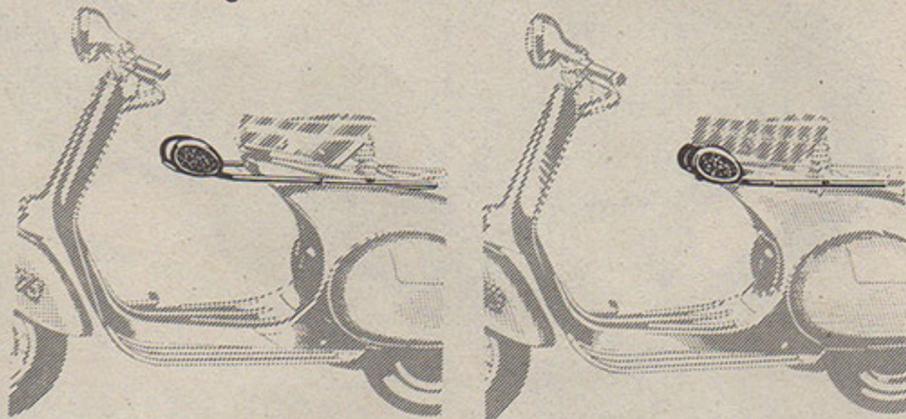
J. Lala 146, avenue du Maine, PARIS (14^e)
Tél. SÉG. 11-19SIÈGES ARRIÈRE
S'ADAPTANT SUR TOUS LES PORTE-BAGAGES**PRYMA-TRANSAT**pour
VÉLOMOTEURS
MOTOS
SCOOTERS(modèle spécial
pour VESPA)LIVRÉS AVEC BON DE
GARANTIE : UN ANEts CASTRES 41-45, rue BARBÈS
IVRY (Seine)CONDUISEZ votre SCOOTER
COMME une MOTO!

AVEC LES

GRIPPE - GENOUX ESCAMOTABLES

LEDA

BREVETÉ S. G. D. G.

STABILITÉ
dans les viragesSÉCURITÉ
sur les mauvaises routes

Modèles pour VESPA et LAMBRETTA

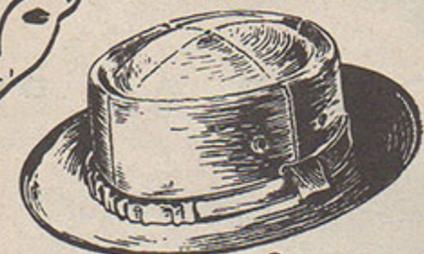
MONTAGE IMMÉDIAT
sans aucune modification à la machineLEDANOIS & C^{ie} (Selles et sièges LEDA)
4, rue Martin, CLAMART (Seine) MIC. 08-19

Double succès !...

CHAPEAU FORT

ET

CASQUE



- EXTÉRIEUR
chapeau
de toile
- INTÉRIEUR
calotte de
protection en
LIÈGE NATUREL

B. Chagnon

- Élégant
 - Léger
 - Robuste
 - Isolant
- LIÈGE NATUREL

BAYARD28, R. de Château-Landon - PARIS-10^e**MVS**

CONCESSIONNAIRE :

Mors Speed
Baby Moto
Gnome Rhône

AGENT :

Alcyon - Devon - Sterwa

STATION SERVICE :

Vap -- Del Lorto

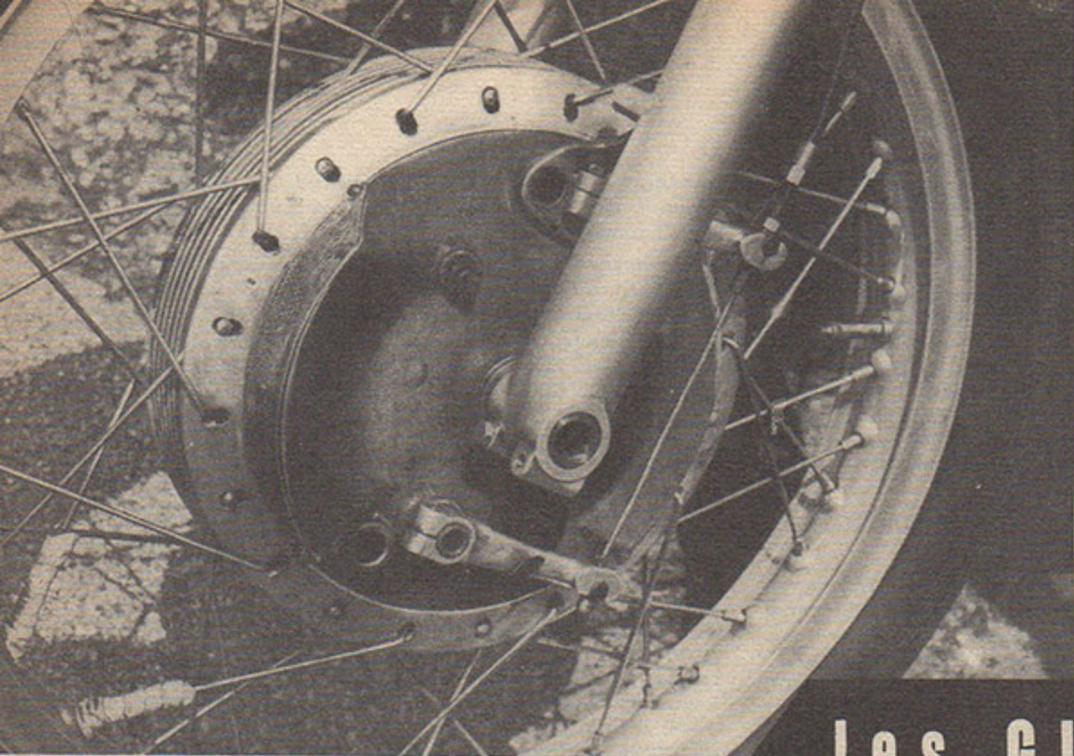
CRÉDIT

Facilité de paiement

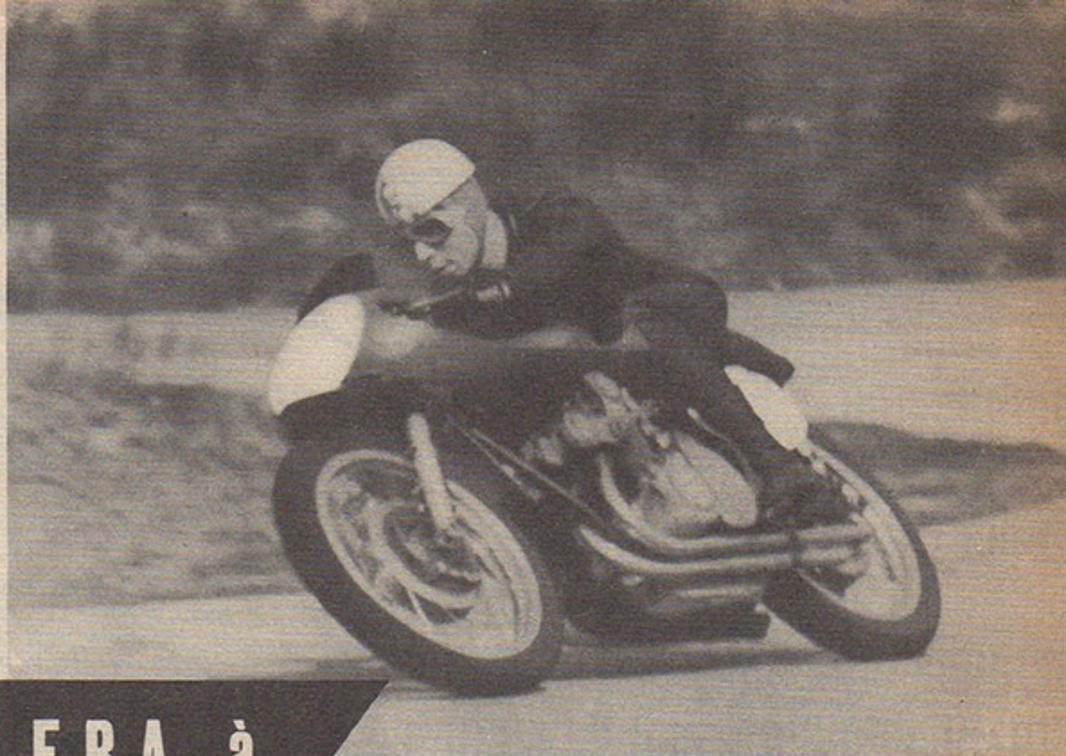
Service assuré

MOTO-VANVES-SPORT, 1-3, Bd Brune, 14^ePOIGNEES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES**DUPLIX**37, RUE DU D^r F. MORUCCI - MARSEILLE (6^e)

chez tous les Grossistes



Le frein avant à double cames.



P. Monneret aux Deux-Ponts.

Les GILERA à Montlhéry

(Suite de la page 11.)

sera coureur, répond malicieusement : « Je pense ne pas lui avoir transmis le virus; si cela était, tant pis, alors il connaîtra ce que cela signifie d'être marié et pendant des mois devoir se transformer en moine! » On dit que les Anglais sont froids?

★

L'ingénieur Colombo a quitté Gilera, et semble avoir dirigé ses pas chez Bianchi. Cela nous vaudra-t-il une nouvelle « 4 ».

Il a été remplacé par Ferruccio Gilera, frais émoulu de la Faculté.

Augmentera-t-il le nombre des cylindres ou en enlèvera-t-il? « That is the question! »

★

Mise au point très difficile pour les suspensions de la machine de Duke pour Silverstone. Ferodo devra étudier de nouvelles garnitures plus minces pour le freinage arrière.

★

Duke nous confirme une meilleure tenue de route, mais, après trois tours sur les bosses du routier, Pierre Monneret déclare : « Terrible! si je continue à piloter des « 4 » je n'attendrai pas

quarante-quatre ans pour raccrocher ».

★

Avez-vous remarqué que tous les mécanos de course italiens portent un petit béret de Basque bleu marine, perché sur le haut du crâne?

En voyant le mécano monter et remonter inlassablement la suspension arrière, je lui ai demandé si ce n'était pas trop monotone : « Oh! vous savez moi j'ai tout le temps, il y aura bien un ressort qui ira ». Magnifique philosophie faite de patience et de dévouement de cet homme dont l'on ne parle jamais et qui est cependant l'un des plus sûrs artisans de la victoire.

AUTOUR DU

125 JONGHI

ACT

(Suite de la page 10.)

pas rompue, et la photo le prouve d'une façon suffisante.

M. François, motociste bien connu de la rue Le Bua, également fervent du Jonghi, préféra faire dessiner un réservoir spécial, de goût italien; les garde-boue carèment les roues, et la selle double, une Aurora bien entendu, repose sur un berceau constitué par plusieurs tubes. L'ensemble a également fort belle allure.

Des machines de ce genre évoquant la performance, et l'idée de performance contrôlée étant inséparable de Montlhéry, nous nous retrouvâmes finalement sur ce terrain, en compagnie de Michel qui avait amené une 125 de série en cours de rodage, et un moteur spécialement

mis au point pour un client sportif de Draguignan, désireux de faire des rallies. Ce moteur était monté dans le cadre de la machine de course. Les réglages demeuraient de série, mais les doigts du spécialiste avaient passé par là. Michel nous confia d'ailleurs que le 125 ACT demande une mise au point très précise pour donner toutes ses possibilités.

Le 125 de série fut essayé par nos soins sur le circuit routier; la moyenne enregistrée fut de 78,880 km/h, ce qui ne représente pas le maximum, le moteur ayant tendance à serrer dans les hauts régimes, ce qui ne nous permit pas de faire l'essai sur l'anneau de vitesse. Néanmoins, la performance est symptomatique et peut être avantageusement comparée avec celles réalisées par les 125 essayées à ce jour.

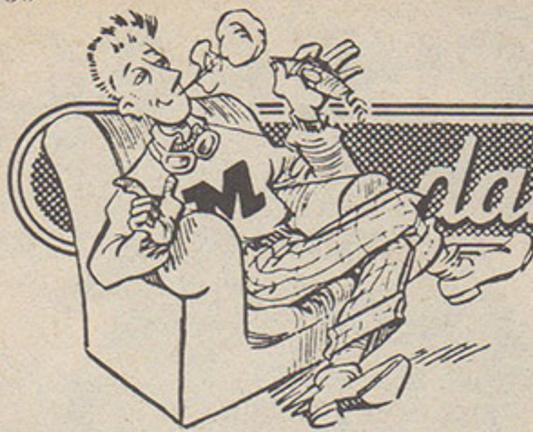
La tenue de route est excellente; l'aptitude en courbe, remarquable, est limitée par un tube d'échappement et une béquille trop bas. Une remarque: il faut carresser le sélec-

teur si l'on tient à enclencher correctement les rapports.

Le moteur destiné au client de Draguignan, fut essayé sur l'anneau de vitesse, afin d'obtenir du chef de piste un certificat authentifiant la performance. Les réglages, répétions-le, étaient de série, et l'échappement avec mégaphone du moteur de course avait été conservé pour raison de commodité, le tube de série ne s'adaptant pas au cadre spécial de circuit. Le meilleur tour était bouclé à 114 km/h; avec silencieux et monté dans le cadre normal, ce moteur permettra encore une vitesse supérieure à 105 km/h, ce qui, pour un 125, s'avère remarquable.

Rappelons, avant de terminer, que le 125 de course de Michel après la saison 1953, bouclait encore des tours sur l'anneau de vitesse à 134 km/h. Cette année, des modifications importantes ont été apportées à la machine et nous pensons les présenter sous peu. Pour l'instant, le silence est de rigueur...

R. COURT.



MOTO-CROSS NATIONAL DU PRINTEMPS, ALBI, 1^{er} MAI

Albi. — La section moto du Moto-Camping-Club Albigeois sur un tracé tout nouveau et fort spectaculaire du parc Dario-Ambrosini au lieu dit La Renaudie, fera disputer sa seconde épreuve de moto-cross sous l'étiquette « nationale » le 1^{er} mai, et non le 27 juin comme fixé au calendrier de la F.F.M. De nombreux as régionaux et nationaux seront aux prises en catégories 250 et 350 cm³ avec les motocrossmen de la section albigeoise.

MOTO-CLUB CASTRAIS

Le Moto-Club Castrais, fondé en février 1930 — qui met toujours en exergue son slogan : « Camaraderie d'abord » — vient d'élire son bureau pour 1954.

Présidents d'honneur : MM. Varis, Roumieu, Barthès ;

Président actif : M. Voyeux ;

Vice-présidents : MM. Azemar, Pilles ;

Secrétaires : MM. Arnaud, Pitié, Astrie ;

Trésoriers : MM. Azema, Jacques Albert.

La grande journée du Moto-Club Castrais aura lieu le 23 mai. Grande concentration motocycliste dans la matinée et l'après-midi, dans un cadre magnifique, se disputera le moto-cross annuel avec la participation de nombreux as régionaux et nationaux.

UNION MOTOCYCLISTE DE L'AIN

Nous organisons le 2 mai prochain un circuit de vitesse motocycliste dénommé *Deuxième Circuit International de Vitesse de Bourg-en-Bresse*. Cette épreuve compte pour le championnat de France toutes catégories.

MOTO-CLUB SAINT-CHAMONAIS

Nous avons ajouté, cette année, la catégorie side-cars 500 cm³ à notre *Cinquième Circuit National de Vitesse*, tandis que les quatre premiers étaient réservés aux petites cylindrées. Aussi nous comptons sur l'hospitalité de vos colonnes pour nous aider à recruter dix à huit pilotes de side-cars.

LE GRAND CIRCUIT DES VOSGES AURA LIEU CETTE ANNÉE LES 5 ET 6 JUIN

Organisé par l'Automobile-Club d'Alsace et l'Association Sportive Automobile de l'A.C.A. (A.S.C.A.C.) le Grand Circuit des Vosges aura lieu cette année les 5 et 6 juin.

Il sera le vingt-deuxième du nom.

Conformément à la tradition, il jumellera deux concours internationaux d'endurance et de régularité, l'un automobile et l'autre motocycliste.

Pour les motocyclistes, le concours a été conçu d'après la même formule que l'an dernier.

Il se déroulera le 6 juin.

Son parcours mesurera 563 km. Partant de Strasbourg, les concurrents gagneront Haguenau, piqueront sur Saverne, ricocheront des abords de cette ville sur les faubourgs de Strasbourg puis, par la N. 68 Neuf-Brisach, l'île Napoléon et Mulhouse, rejoindront à Willer l'itinéraire des automobilistes qu'ils suivront ensuite jusqu'à l'arrivée.

Une épreuve chonométrée leur sera imposée en cours de route sur une base de 2 km environ, située entre Willer et Goldbach.

En outre, une épreuve annexe d'accélération-maniabilité, destinée à départager les ex-æquo aura lieu après l'arrivée à Strasbourg au même endroit que l'année dernière : Allée des Poilus et Boulevard de la Victoire.

De ce côté aussi les prix en espèces ont été rendus également plus substantiels.

Si l'on ajoute que les deux parcours patronés par l'Action-Automobile, les *Dernières Nouvelles d'Alsace* et par l'Equipe comportent de nombreux prix, tels que challenges, coupes, médailles d'or ou

plaquettes-souvenirs, tout permet d'espérer que le XXII^e Grand Circuit des Vosges, compétition sévère et susceptible par là même d'éveiller l'intérêt des vrais sportifs, obtiendra en 1954 un succès plus vif que celui d'aucun de ses prédécesseurs.

XXI^e GRAND PRIX INTERNATIONAL DE FLOREFFE

Comme nous l'avons déjà annoncé précédemment le XXI^e Grand Prix International de Floreffe se déroulera le 2 mai prochain.

L'an dernier, la participation de Norton, Guzzi, N.S.U. et A.J.S., Matchless a eu un retentissement sans pareil dans la presse sportive mondiale.

Cette année, le Royal Motor Union Namurois a de nouveau contacté les industries anglaises, allemandes et italiennes, et l'on nous apprend que les pourparlers en cours sont en bonne voie de réalisation, deux des plus importantes usines étant déjà engagées.

Jusqu'à présent le nombre des vedettes engagées permet d'affirmer sans bluff que le Grand Prix International de Floreffe 1954 sera digne de rivaliser avec n'importe quelle épreuve comptant pour les championnats du monde, et ceci malgré la forte concurrence.

Banc d'essai pour machines prototypes et champions, première confrontation mondiale des ténors, classique d'importance capitale disputée sur le plus beau circuit de pilotage en Belgique dans un cadre splendide, le Grand Prix International de Floreffe est vraiment digne d'être la réplique du fameux T.T. de l'île du Man.

Voilà pourquoi des milliers de sportifs belges et étrangers, qui se côtoient, depuis des ans, à Floreffe, se donneront une fois encore rendez-vous au circuit de la Marlagne, le 2 mai 1954.

RALLYE VESPA

Les 22 et 23 mai, Epreuve internationale de régularité « Vespa », Coupe challenge de Lyon-Charbonnières, organisée par le Vespa-Club du Lyonnais sous les auspices du Vespa-Club de France.

Pour tous renseignements s'adresser à M. Pasquet, 11, rue du Commandant-Faurax, Lyon.

MOTO-CLUB DE DAKAR

Le Moto-Club de Dakar, réuni en Assemblée générale dimanche 28 mars, a procédé à l'élection de son nouveau bureau.

Ont été élus :

MM. Monerger Joseph, *président* ;

Martz Eugène, *vice-président* ;

Coppex P., *trésorier* ;

Philippe Lucien, *secrétaire* ;

Garnier Théodore, *assesseur* ;

Morlot J., *assesseur* ;

Le Goff J. Robert, *assesseur* ;

Jacob Jean-Marie, *assesseur*.

Ce bureau a pris fonction à l'issue de l'Assemblée générale.

MOTO-CLUB DU MONTOIS

Le Moto-Club du Montois porte à la connaissance des clubs motocyclistes qu'il organise le 23 mai prochain, son Premier Rallye-Concentration. Il sera suivi d'un vin d'honneur, et l'après-midi d'un gymkhana. De nombreux prix récompenseront les participants, et une coupe de valeur sera remise au club totalisant le maximum de points.

Tous renseignements concernant cette manifestation sont à demander à M. Vial André, Donnemarien-Montois (Seine-et-Marne). Tél. : 25.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Réunions les premier et troisième jeudis de chaque mois à 21 heures, au Siège, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux.

Pour les cyclomoteurs, premier et troisième vendredis à la Permanence, 21 heures, bar « Le Zama », 32, avenue des Gobelins.

Calendrier de mai.

Samedi 1^{er} et dimanche 2. — Nous rappelons que la sortie est sur Provins afin d'aider nos amis

du Moto-Club Provinois à l'organisation de leur épreuve de vitesse, nos coureurs y participeront, venez nombreux.

Dimanche 9. — Sortie sur Orléans pour assister au circuit de vitesse. Départ du siège à 7 heures. Regroupement et casse-croûte à Monnerville.

Dimanche 16. — Sortie promenade et pique-nique sur Pontcarré. Départ du siège à 8 heures. Rassemblement général à la Belle-Epine à 8 h 30. Nous attirons tout spécialement l'attention des membres du Moto-Club Châtillonnais et des isolés désirant faire partie d'un club actif sur le *dimanche 23 et les samedi 29 et dimanche 30*. Nous demandons un effort particulier pour ces dates. En effet le 23 verra la Fête annuelle du Moto-Club Châtillonnais. Le matin épreuve de régularité réservée aux membres du club, parcours projeté 113 km. Départ Bièvres, arrivée à Neauphle-le-Château avec boucle dans cette région. L'après-midi fête motorisée au stade de Neauphle avec nos coureurs spécialisés. Enfin nos amis belges de la Royale Ligue Motoriste d'Ourthe-Amblève nous rendront visite à l'occasion de cette fête. Certains de leurs membres participeront à l'épreuve de régularité, Présence indispensable de tous nos membres, pour honorer nos amis belges. Les 2 et 30 nous participerons au Grand Rallye international de la F.I.M. sur Reims, qui concorde avec le Grand Prix de France.

Nombreux avantages aux participants, inscriptions à la réunion du jeudi 20. Trois départs prévus : 1^o Le samedi matin 8 heures ; 2^o L'après-midi 14 heures ; 3^o Le dimanche matin 6 heures. Tous départs Porte de Pantin. Itinéraire : Meaux, La Ferté-sous-Jouarre, Charly-sur-Marne, Châteaui-Thierry, Dormans, Reims (300 km aller et retour).

SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN TOURISME-CAMPING

Pour son dix-neuvième anniversaire le Sporting Moto-Club Parisien a tenu son Assemblée générale pour élire son nouveau bureau. Celui-ci est ainsi composé :

Président : Richard ; *Vice-président* : Morin ; *Secrétaire général* : Perreaux ; *Secrétaire-adjoint* : Paris ; *Trésorier général* : Dardanne ; *Trésorier-adjoint* : Passemart ; *Directeurs de camping* : Guyot et Bourel ; *Directeur touristique* : Monpin.

Le Sporting Moto-Club Parisien consacre son activité au tourisme et au camping motorisés, nous tenons à la disposition de ces derniers, les licences camping 1954.

A l'intention des motards du 20^e arrondissement, une permanence vient d'être ouverte, chez notre ami Jean, 27, rue du Clos (20^e), où ils pourront obtenir tous renseignements ainsi qu'à nos réunions qui ont lieu les premier et troisième mercredis à 21 heures à notre siège social, 1, place de la Bastille, brasserie Henri-IV.

LIGUE MOTOCYCLISTE DU LYONNAIS

La Ligue Motocycliste du Lyonnais s'est réunie le 27 mars dernier à son siège, place des Terreaux, à Lyon, les délégués des clubs, après approbation à l'unanimité du compte rendu moral et financier de l'exercice 1953, ont procédé aux élections pour le renouvellement des membres du bureau pour 1954. Le bureau élu est ainsi composé :

Président d'honneur : M. Bouvard ;

Président : M. Merle ;

Vice-présidents : MM. Meaudre, Haon et Olivier ;

Secrétaire : M. Lenoble ;

Trésorier : M. Lenon.

MOTO-CLUB PICARD

Le Circuit de vitesse international d'Amiens du 20 juin prochain n'aura pas lieu.

Cette épreuve était une organisation Moto-Club Picard et Automobile-Club de Picardie qui après de nombreuses années de sommeil avait repris en 1952 et 1953, elle sera reportée en 1955 pour des raisons strictement financières.

MOTO-CLUB DE GIROMAGNY

Circuit national de vitesse motocycliste de Giromagny.

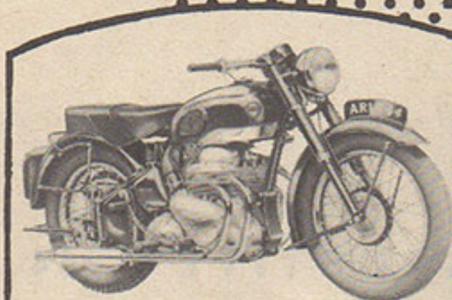
Le Moto-Club de Giromagny rappelle aux intéressés qu'il organise le dimanche 20 juin 1954, son premier circuit de vitesse. Trois courses sont prévues au programme : 175, 350, 500 cm³.

Pour tous renseignements concernant cette manifestation, s'adresser au Moto-Club de Giromagny, 1, rue Thiers, Giromagny (Territoire-de-Belfort).

DISPONIBLE EN NEUF

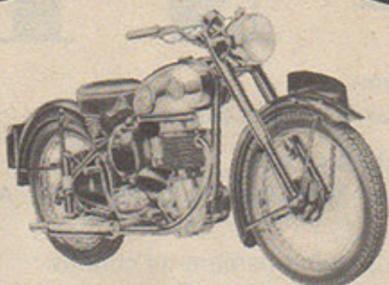
LADEVÈZE

VOUS OFFRE



ARIEL 1000 cm³
460 000 fr. - Reprise
Crédit 12 mois

B.S.A. 250 cm³
C.10 L. Susp. AR.
190 000 francs
Crédit 12 mois



SUNBEAM à cardan
S7-S8. VICTORIA 250 cm³
Luxe modèle 1954, jantes
dural. VINCENT 1000 cm³
GILLET-HERSTAL
250 cm³ - MOTO-UNION
125 cm³.

400 occasions.
Bas prix provenant
de reprise, ven-
dus à l'atelier
34, rue Lécuyer,
Saint-Ouen.

Starlett

78 500 francs
Crédit 12 mois



Vespa

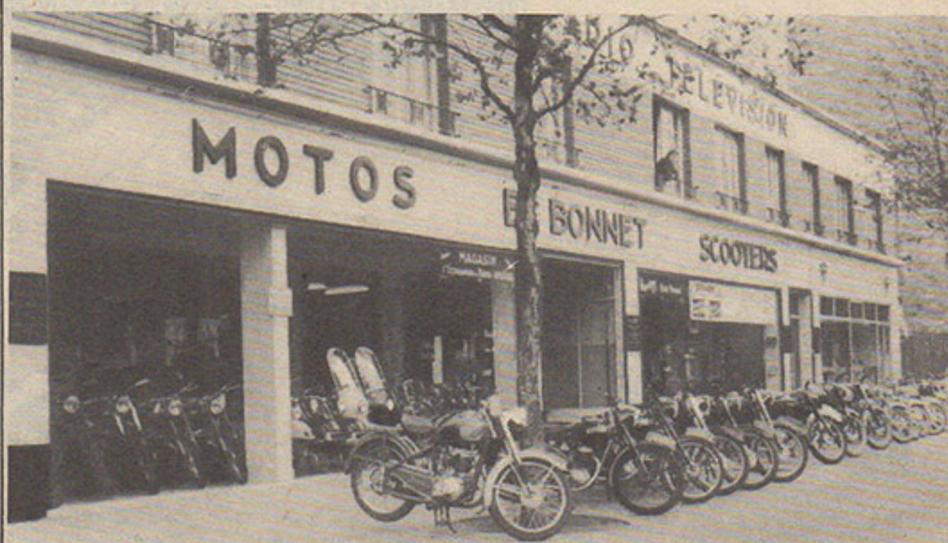
Vous l'emportez avec
15 000 francs et 18 mensua-
lités de 8 210 francs.

LADEVÈZE, 165-170 avenue de Clichy
PARIS MAR 09-79
Expéditions France et Colonies

M. LECLERCQ

GÉRANT LIBRE DES ÉTS BONNET

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



Les plus importants magasins DE MOTOS DE FRANCE

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

MOTOS :

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

SCOOTERS :

BERNARDET - GULLER - TERROT - AER, MAC-
CHI - AGUSTA - SPEED - GALLETTO-GUZZI

CYCLOMOTEURS :

CAZENAVE - HORSY - VELOSOLEX

IMPORTANTES MAGASINS D'ACCESSOIRES
pièces détachées pour toutes marques

STOCKISTES VAP ET A.M.C.

STATION SERVICE :

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

VENTE A CRÉDIT

de 3 à 12 MOIS

POUR TOUTES MARQUES

de 3 à 18 MOIS

SANS INTÉRÊTS

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

Nos machines au comptant ou à crédit
SONT LIVRÉES IMMÉDIATEMENT

RÉPARATIONS - VENTES - OCCASIONS TOUS MODÈLES



INAUGURE MAGNIFIQUEMENT LA SAISON SPORTIVE 1954

PARIS - NICE

(Une seule étape : 985 km)

5 machines au départ, 5 machines à l'arrivée classées.

1^{ers} EX-ÆQUO SANS PÉNALISATION

250 cm³ Jacky ONDA - MUAUX avec la nouvelle MOD

500 cm³ MAISONNEUVE RALPH ALLO avec la fameuse C4 TS

Les équipes **MAGNAT-DEBON** enlèvent le plus grand nombre de coupes :

Coupe Zincano - Coupe Floquet - Coupe du Syndicat d'Initiative - Coupe Imberti - Coupe de la Chambre syndicale automobile

MAGNAT-DEBON, 51 bis, bd Thiers - DIJON - R. C. 13 051 - Magasin de vente à PARIS, 30, av. de la Grande-Armée

N'attendez pas le printemps!

Si vous désirez un

SIDE-CAR OU UNE MOTO

AGENCE DE
SIDE-CAR

**IMPÉRIAL
PRÉCISION
BUFFLIER**

Side-car pour VESPA et LAMBRETTA

VISIBLE A LA
MAISON DU SIDE-CAR
MOTO-DANTON

14, rue Danton
LEVALLOIS-PERRET (Seine) -- PER 19-11

SPÉCIALITÉ DE MOTOS
HARLEY - DAVIDSON

PIÈCES DÉTACHÉES

AGENCE DE

MOTOS

MONET - GOYON

MAGNAT-DEBON

RENÉ-GILLET

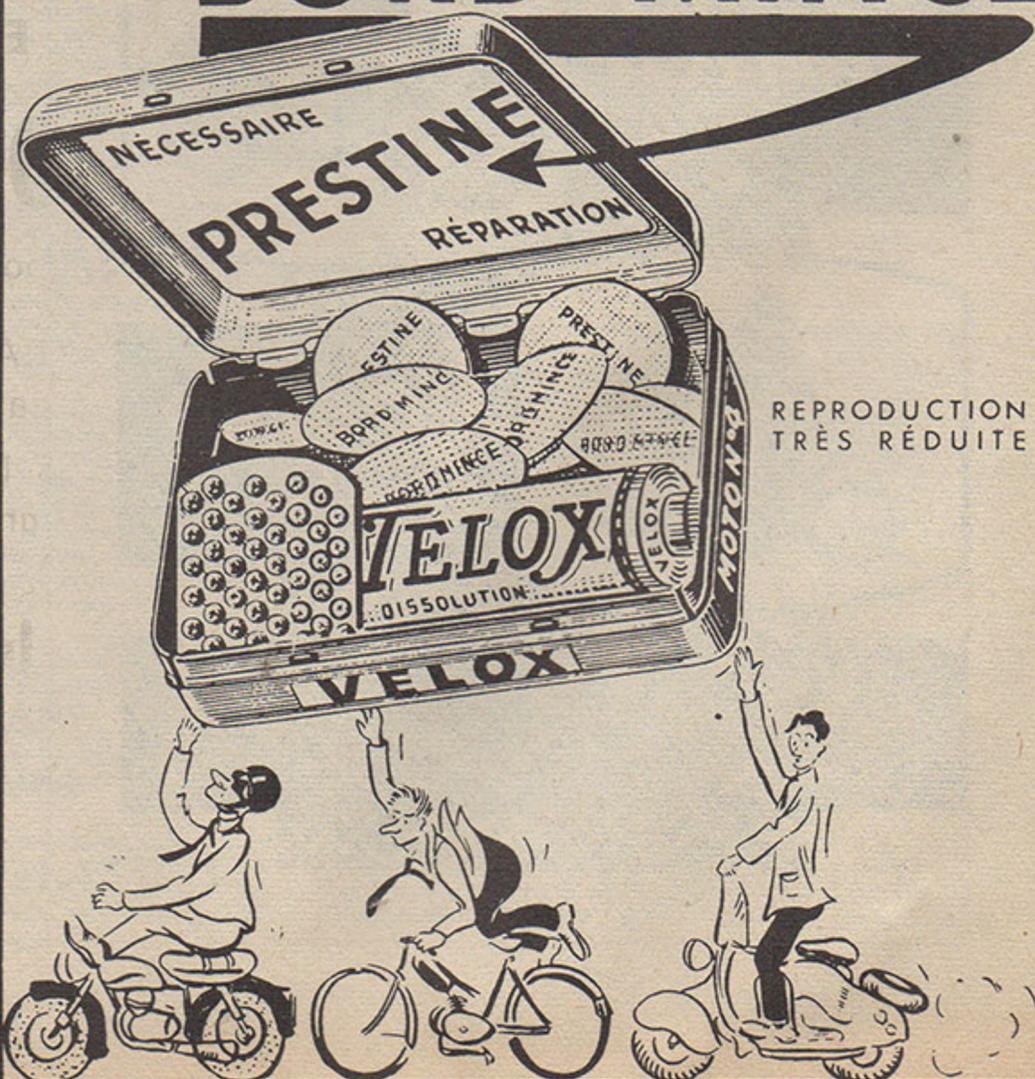
SCOOTERS

Conditions de CRÉDIT : 3, 6, 9, 12 mois

**Ils réparent
TOUS**

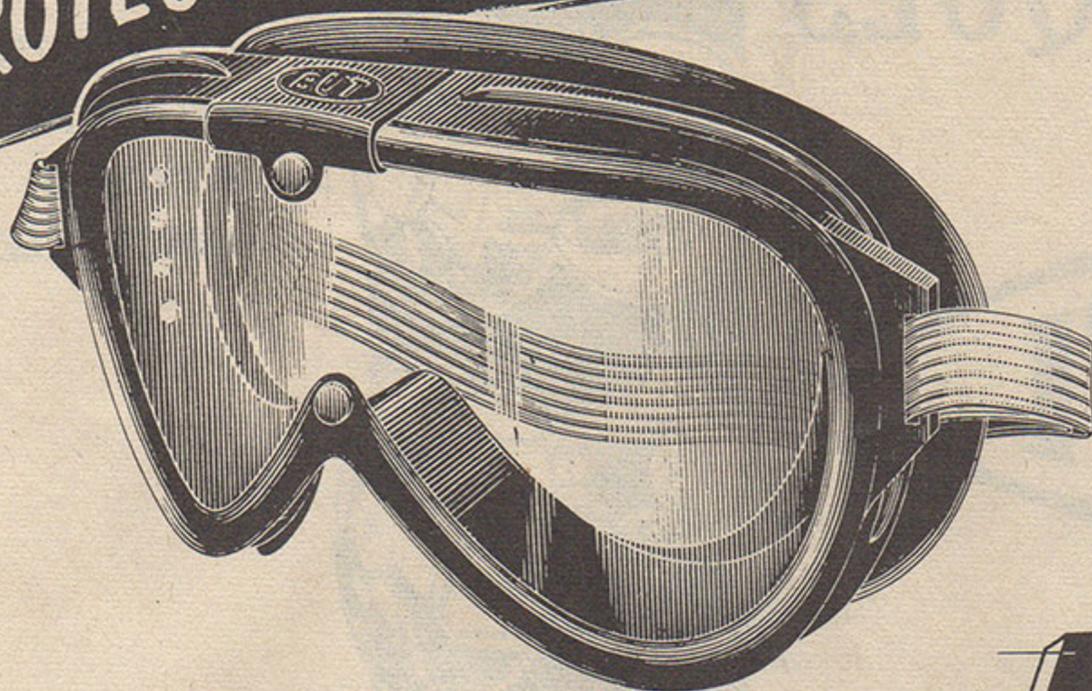
LEURS CHAMBRES
AVEC DES PIÈCES

BORD MINCE



S. P. P.

PROTECTION ET SÉCURITÉ TOTALES



BUT 602
moyenne lunette SPORT

BUT 603
grande lunette COMPÉTITION

... avec les lunettes

BUT

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

CONTINENTALE DES PLASTIQUES ET DU CAOUTCHOUC

17, Impasse Truillot - PARIS (XI^e) - ROQ. 28-17 et 81-14

28^e PARIS-NICE

RENOUVELANT LEUR PERFORMANCE DU RALLYE DE LA FOIRE DE NICE

HEERTMANS ET PELLEGRIN

SUR 250 JONGHI

remportent

LA COUPE DE LA VILLE DE NICE
(réservée à la catégorie 250 cm³)

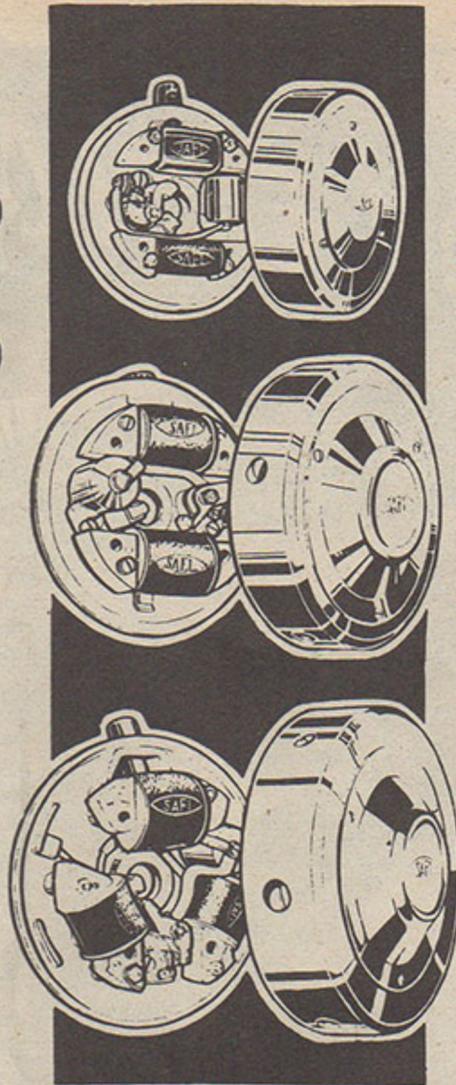
LA COUPE CYCLES ET MOTOS DU LITTORAL
(meilleure performance sur le parcours chronométré)

250 Jonghi

*La plus régulière sur la route
La plus brillante à l'arrivée*

USINE : 86, RUE SAINT-DENIS A LA COURNEUVE (SEINE)

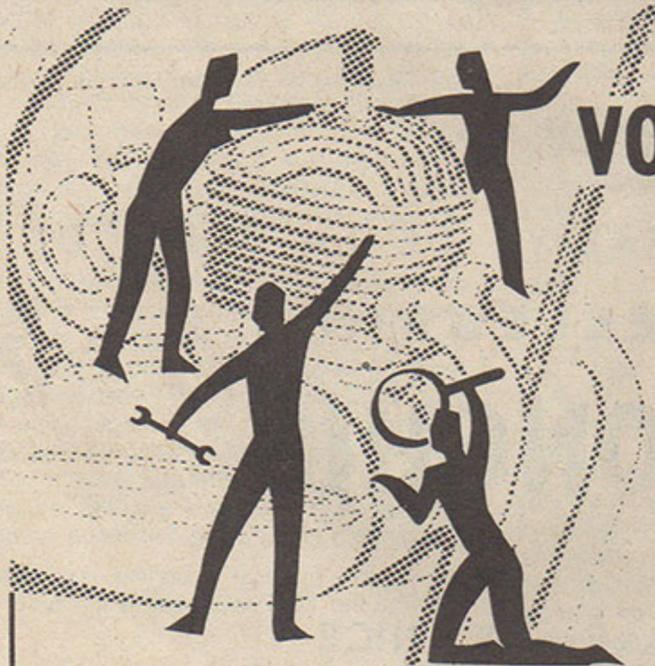
VOLANTS MAGNETIQUES



ECLAIRAGE ET
ALLUMAGE DES

- CYCLOMOTEURS
- VELOMOTEURS
- SCOOTERS
- MOTOCYCLETTES

SOCIÉTÉ D'APPLICATIONS ET DE FABRICATIONS INDUSTRIELLES
21-23, Rue Parmentier — PUTEAUX — Tél. : LON. 09-10



VOUS QUI AIMEZ SOIGNER VOTRE MOTEUR...

tirez-en le rendement maximum en limitant considérablement son usure.

Dans votre moteur 2 temps, utilisez l'huile GRAPHOÏL 2 TEMPS, prête à l'emploi, la première huile graphitée, qui vous assurera : silence, protection et rendement maximum. Au premier démontage de votre moteur, vous serez stupéfait de constater l'absence totale de calamines dures et de gommage des segments. Le graphite s'incorporant au métal empêche l'adhérence des résidus de combustion, il facilite le glissement et évite le grippage.

GRAPHOÏL
2 TEMPS

SE MÉLANGE INSTANTANÉMENT
A L'ESSENCE

2 présentations

bidon
d'un litre

boîte dose de
1/4 de litre



Notice explicative sur demande
GRAPHOÏL Co, 34 Avenue de l'Opéra
PARIS - Tél. OPERA 58-82

UN PROBLEME
*Enfin résolue**

LA BROIS SPECIALE

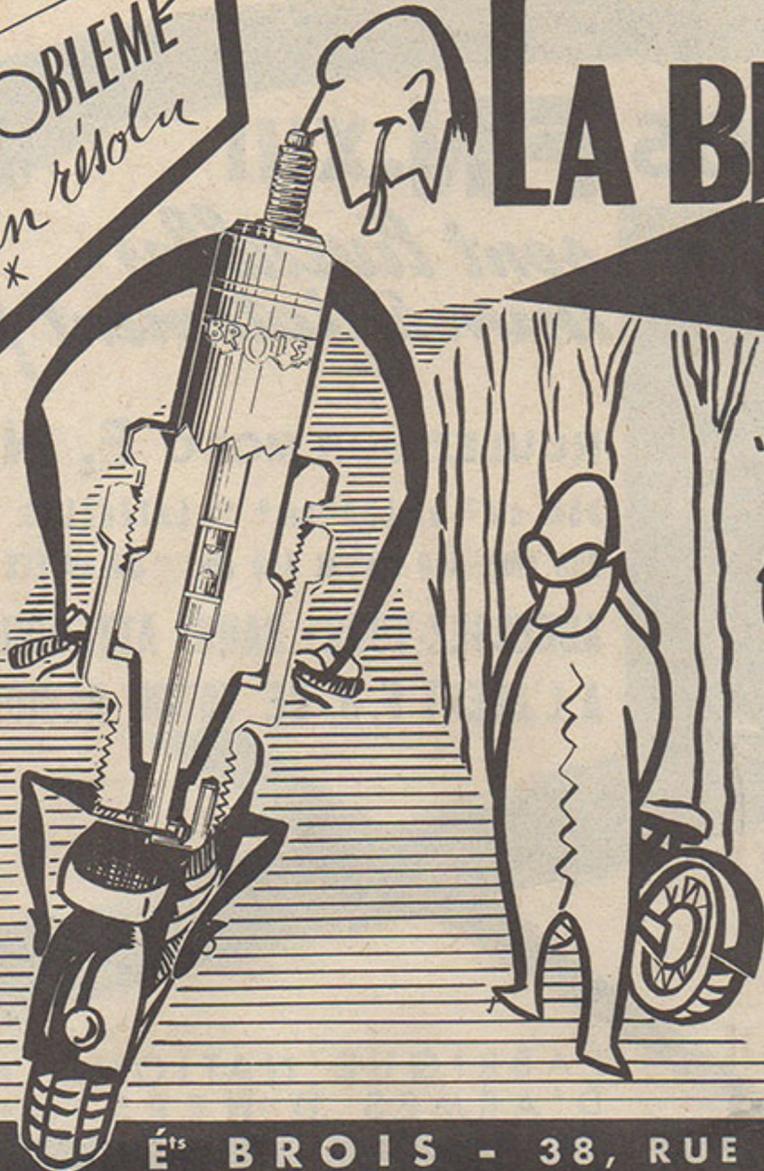
2 TEMPS

A DISRUPTEUR
INCORPORÉ

“la bougie qui défie la panne”

BROIS

DÉMONTABLE BREVETÉE S.G.D.G.
**UN RENDEMENT
ET UNE DURÉE
INCONNUS A CE JOUR**
EN VENTE CHEZ TOUS LES
MOTOCYSTES QUALIFIÉS



É^{ts} BROIS - 38, RUE CLUSERET - SURESNES (Seine)

La Route est Belle...

avec

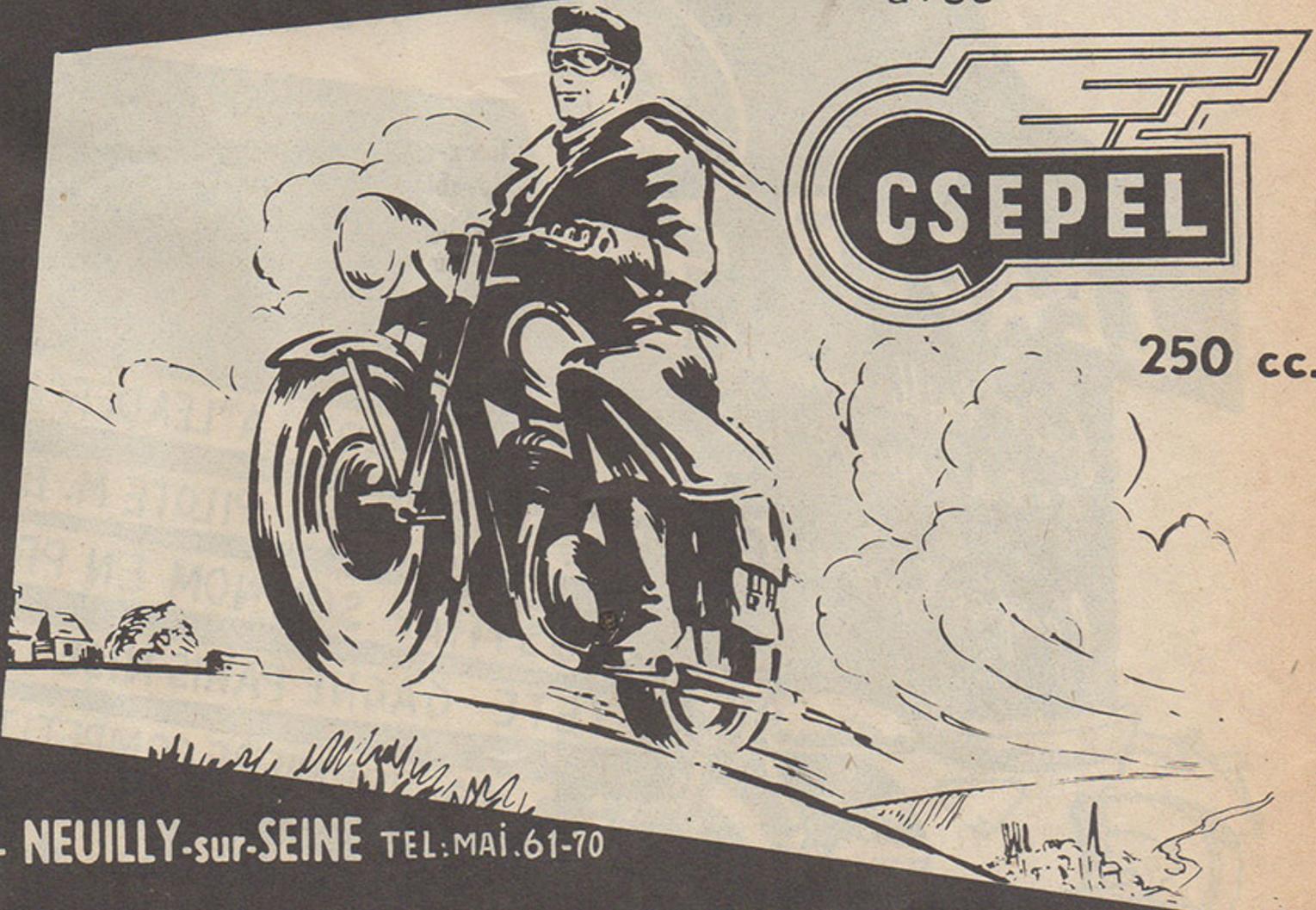
MODÈLE STANDARD :
196.000
(plus taxe locale)
MODÈLE LUXE :
201.000
(plus taxe locale)
PRIX DEPART PARIS

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.

F.N.

LES MOTOS F.N.XIII

*sont livrables
immédiatement!*



ROULEZ SUR MOTO F. N.
350 cm³ et 450 cm³ " LATÉRALES "
250 cm³, 350 cm³ et 450 cm³ " GULBUTÉES "
**ADRESSEZ-VOUS SANS ATTENDRE
A L'AGENT F. N. DE VOTRE RÉGION**

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

FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL

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

PARIS-NICE 1954

La
LEADER

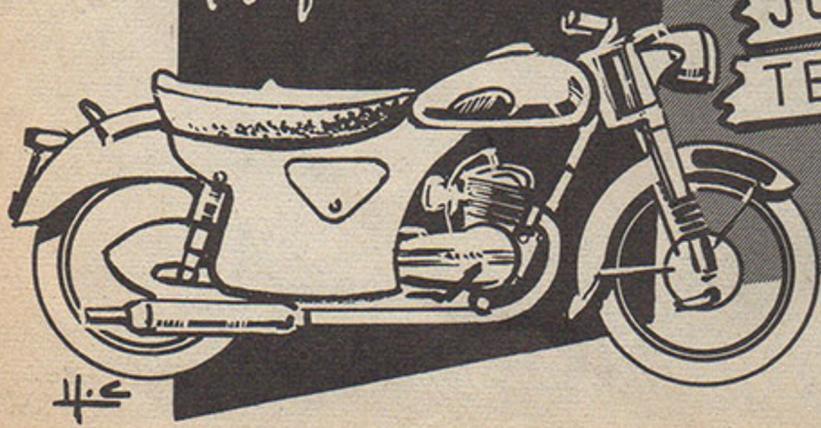
*fait brillamment
ses premiers pas
l'enfant promet!*



DÈS SON DEPART LA "LEADER" NEW-MAP
MOTEUR SACHS-PILOTE M. BAILLET-

JUSTIFIE SON NOM EN PRENANT LA
TÊTE - GAGNE PARIS-NICE CAT 175 CC.

SA PREMIERE COMPETITION!

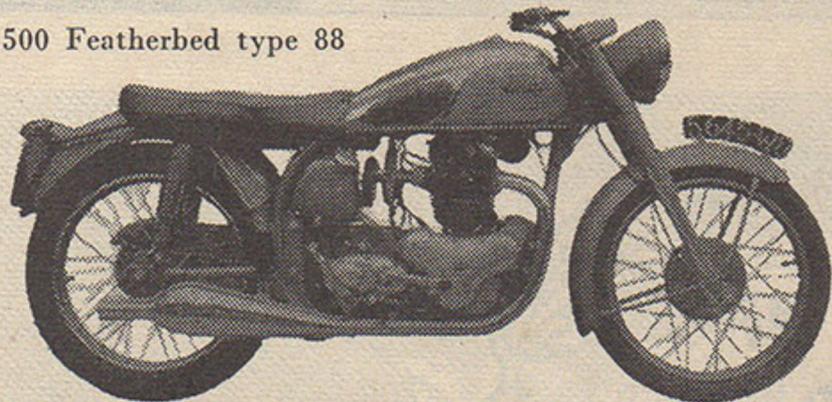


NEW-MAP

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.

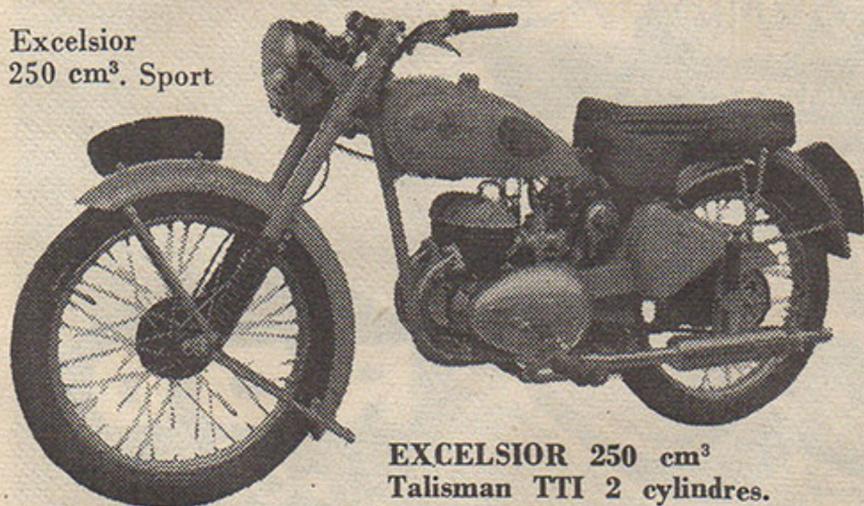
500 Featherbed type 88



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 - ES 2 - 350 arbre à cames - 500 culbuté -
500 latéral - 600-BIG FOUR

NORTON MAN X 500 - 165 km/h. Revisée : 250 000 fr.
PEUGEOT 175 fourche téles. susp. AR à 110 000 fr.

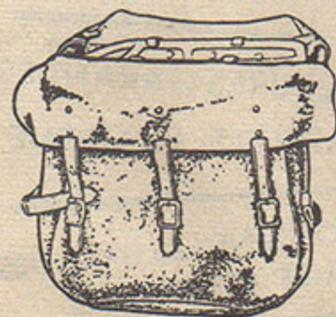
Toutes pièces : NORTON - EXCELSIOR

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. —

Une nouveauté !
l'équipement
Fulmen

INDÉPENDANT DU CIRCUIT D'ORIGINE

assure

L'ÉCLAIRAGE A L'ARRÊT

et permet l'installation d'accessoires électriques
complémentaires (avertisseur puissant - projecteur de
croisement - feux de signalisation...) pour scooters :

Lambretta

Vespa

Un important
facteur de
Sécurité



L'ÉQUIPEMENT
se monte avec le
modèle F. 73 de la
gamme des batteries

Fulmen-moto

Renseignements auprès de votre fournisseur habituel ou de la
SOCIÉTÉ DE L'ACCUMULATEUR FULMEN
18 Quai de Clichy à CLICHY (Seine)

MOTOBÉCANE

LIVRAISON IMMÉDIATE
DE TOUS MODÈLES

STATION-SERVICE

"MOBYLETTE"

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

GARE
DU
NORD

HUILE
CASTROL

P. LISITA

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

STOCK COMPLET
PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES - RÉPARATIONS

DÉPOSITAIRE DES COMBINAISONS
"MACOMBYNN" - "SAN-REMO"
"DALLE"

GARE
DE
L'EST

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

*les Têtes
Couronnées
ont adopté*

ROD
88

LA LUNETTE QUI ÉQUIPE LES MOTARDS
ET LES PILOTES DES AVIONS SUPERSONIQUES

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

Garantie de Qualité

TIRAGE RECTILIGNE
GRANDE SÉCURITÉ

SOLIDITÉ et CHROMAGE
INÉGALABLES

IMITATIONS NOMBREUSES
PRIX LES PLUS BAS

DES NOUVEAUTÉS CRÉÉES
AVEC L'EXPÉRIENCE

LES MEILLEURES GARANTIES
D'UN ARTICLE PRATIQUE

ÉQUIPE D'ORIGINE LES GRANDES
MARQUES RENOMMÉES

POIGNÉE 602 RD
"GAZ ET COMMUTEUR"

SAKER

DÉPOT OFFICIEL... **SAKER** : "KERSA" LEVALLOIS

EXIGEZ BIEN NOS ARTICLES en BOITES CACHETÉES D'ORIGINE et "SAKER" GRAVÉ SUR CHAQUE ARTICLE

Scootéristes

ARDOR ACCESSOIRES



Le Créateur de l'Accessoire pour Scooter

vous présente

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.



JANTES et GARDE-BOUE ACIER

Vélocoteurs
et Motos

JANTES ALLIAGE LÉGER

Éts REINHARD & CHAPUISET

207, Avenue Pasteur - BAGNOLET (Seine)

AVRon 31-94

JANTES A TRINGLES ET A TALON

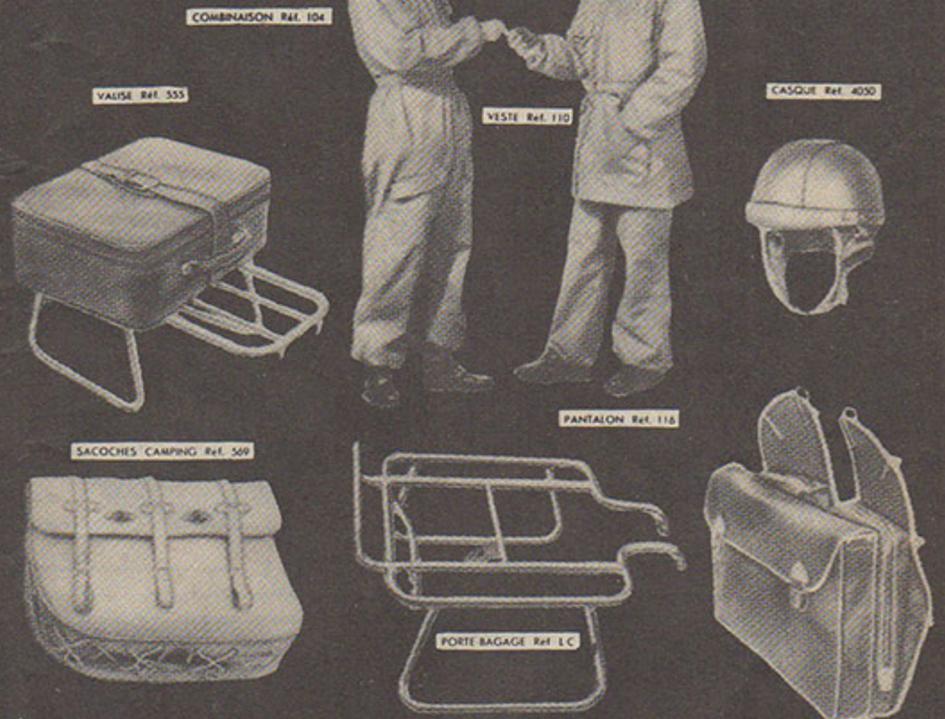


VENTE EXCLUSIVE EN GROS

SACOCES SOUPLES ET CUIR - VALISES - ARTICLES DE VOYAGE ADAPTABLES - PORTE-BAGAGES

SACOCES SPECIALES POUR
CYCLO-TOURISME
TOUS EQUIPEMENTS POUR
CYCLES, MOTOS & SCOOTERS

DOCUMENTATION
SUR DEMANDE



LA MARQUE



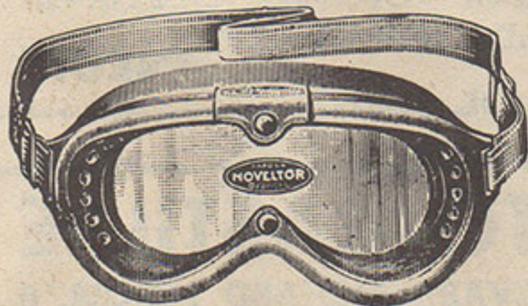
EST UNE GARANTIE DE
QUALITÉ

Ets SABLÉ FRÈRES,

PANTIN (Seine) 20-22, Rue du Pré Saint-Gervais,

TÉL : NORD 84-93

VENTE EXCLUSIVE EN GROS



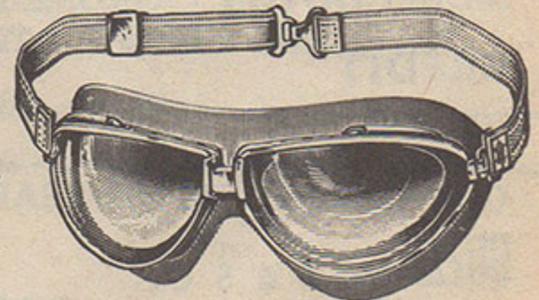
NOVELTOR grande lunette
JUNIOR modèle réduit

Caoutchouc moulé: gris, noir, vert, ivoire

TOUTES LES LUNETTES SPORTS



MOREZ JURA



OTO 366 et 370
lunettes luxe à grand champ de
vision

LE RÉGULATEUR DE TENSION

"LIMITVOLT"

pour cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters

SUPPRIME RADICALEMENT
LE CLAQUAGE DES AMPOULES

INUSABLE - PEU COUTEUX - FACILE A POSER



VENTE EN GROS

ETS L. GAMBIER ET C^{IE}

VENTE EN GROS

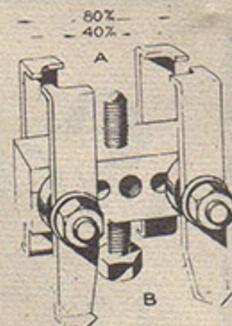
COMPTOIR EUROPÉEN DE FABRIQUES - 6, RUE DE MONTENOTTE - PARIS-17^e - TÉL. : ÉTOILE 71-10

L'ARRACHE-VOLANTS R.I.G.

PERMET LE DÉMONTAGE
FACILE ET IMMÉDIAT

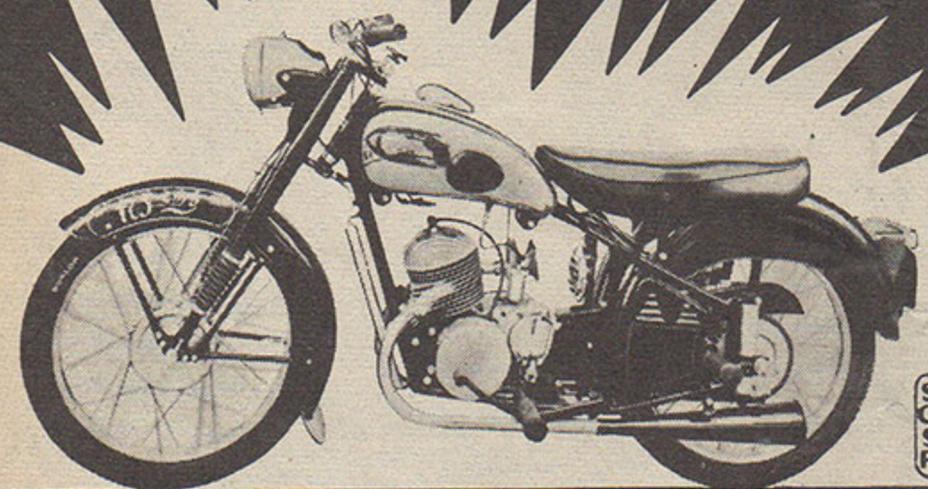
des volants magnétiques usuels tels que :
FRANCE-SAFI, NOVI, ABG, etc. ainsi que
les engrenages mécaniques et les moyeux.

IL EST SIMPLE ET INDISPENSABLE



Moto de grande classe

Suspension oscillante
175 c c. YDRAL



GYL Grand sport 175 c c.

S.O.S.P.

GITANE

 MACHECOUL
Loire Inf.
Tél. : 39

UN
SEUL
INSTRUMENT
POUR

TOUTES

LES
VIS
LE

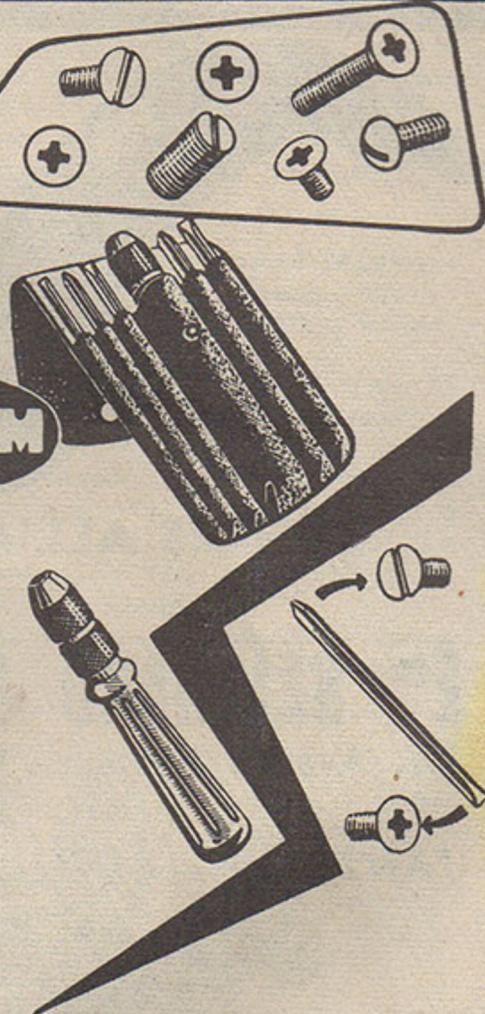
MULTILAM

LE
TOURNEVIS
POLYVALENT

1 MANCHE
+ 5 LAMES
= 10 TOURNEVIS

BREVETÉ S.G.D.G.
GARANTIE TOTALE

ACIERS AU
CHROME
MANGANÈSE
VANADIUM
TRAITÉS à 180Kg



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

AGENT OFFICIEL

Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - BERNARDET - Cyclomot. CAZENAVE-
VAP - DERNY - TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX - F.N.

CREDIT

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

EXPEDITION
PROVINCE

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

UNE GAMME INCOMPARABLE DE BELLES MOTOS
ET SCOOTERS

GUZZI de 2 à 5 CV.
F.N. — BERNARDET
HOREX — ARDIE

CRÉDIT 12 MOIS

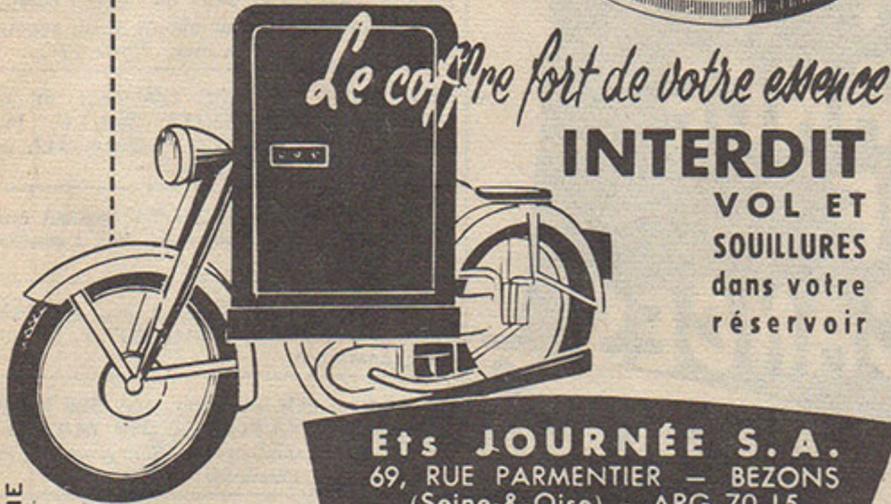
ECHANGE — PIÈCES GARANTIES — REMORQUES — TOUS ACCESSOIRES

MOTO-BASTILLE

6, BOULEVARD RICHARD LENOIR, 6
PARIS - 11^e

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

DESBIE

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

MOTOBÉCANE

AGENCE EXCLUSIVE

48, RUE DE VOILLÉ, XV^e

TÉLÉPHONE : LECourbe 56-32

MOTOS - SCOOTERS - VÉLOMOTEURS

PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

STATION - SERVICE

Mise au point par personnel spécialisé

CRÉDIT - CRÉDIT

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE
PAR

"Le Casque GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE - IMPERFORABLE AU CHOC

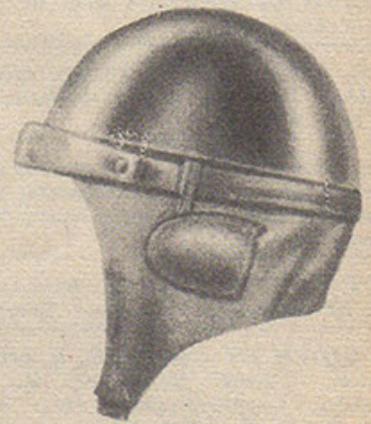
Vente exclusive aux grossistes

MÉFIEZ-VOUS DES CONTREFAÇONS

Ets GUENEAU-GENO

6, FAUB. SAINT-HONORÉ - PARIS (8^e)

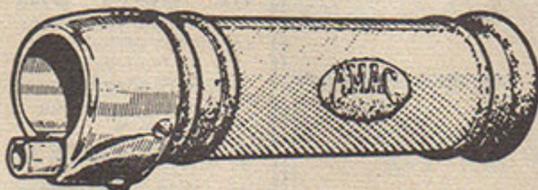
TÉL. : ANJ 12-38



La Nouvelle Poignée Tournante

AMAC
pour guidon de 22

se monte sur tous guidons sans
aucun usinage ou modification



Tirage rectiligne du câble - Grande course utile (32 mm)
Faible rotation du poignet (1/4 de tour)

Le câble étant extérieur, son rempla-
cement peut être effectué en quelques
secondes sans nécessiter aucune soudure

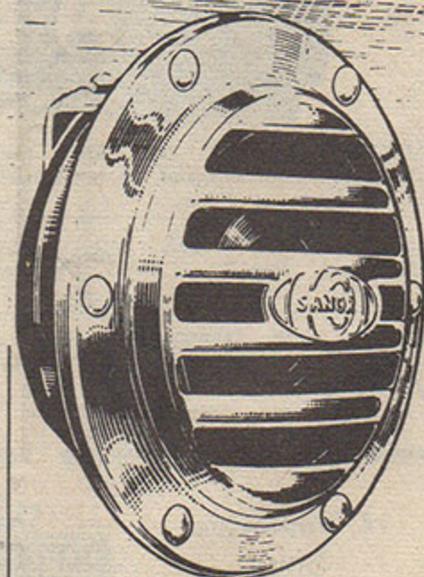
CHEZ TOUS MOTOCISTES

STATION-SERVICE AMAC

21, RUE COLLANGE, LEVALLOIS - PER. 06-02

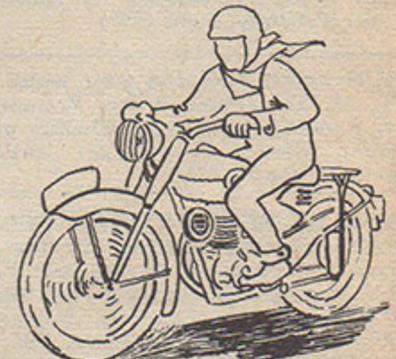
**QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE**

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ



VM110

SANS ACCUS DIRECTEMENT
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE
MODÈLE SPÉCIAL POUR
MOTOBÉCANE



OU L'AVERTISSEUR
HAUTE FRÉQUENCE
A SON DIRIGÉ

F8B

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE
STANDARD
POUR TOUS
TYPES DE
VÉLOMOTEURS

DIVERS

CRÉDIT REPRISE

125 et 175 Motobécane garanti.
200 Monet-Goyon.
250 B.S.A., suspension arrière.
350 B.S.A., B 31, état neuf.
350 Motobécane, dernier modèle.
650 Triumph, garantie 3 mois.
Hurni, 38, r. Saussure.

MOTOS ÉTRANGÈRES

av. Bon de garantie
réglem. total 12 mois

10 bis, rue Haxo. MEN 99-86.

Très bon **DESSINATEUR** études essais, préférence Ingénieur spécialiste Moteurs petite cylindrée genre motos, pour Usine grand ville de l'Ouest. Stable. Ecr. n° 12.830 Publicité Sweets, 36 ter, r. Tour-d'Auvergne, Paris, q. transm.

DOUGLAS-MARKET V, ét. nf. S'adresser à Motocycles.

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

INDIAN 1 200 cm³, 500 cm³, réalésages, embellages, pièces de rechange, moteurs complets. Taury, 50, rue Octave-Mirbeau, Paris (17^e).

SPÉCIALISTE Dresch. Molisse-Motos, 80, bd. 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).

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

22 ter, bd du Général-Leclerc, Tél. MAI 87-40, à 200 m du Pont de Neuilly, avec leur expérience unique, P. BRISSONNET et C^{ie} ont créé un centre commercial et technique du 2 roues : achat, dépôt, vente, comptant ou crédit, mise au point, réparation de toute moto. Présentation, essais, du scooter **MORS-SPEED**, l'automobile à deux roues. Solde de reprises bas prix.

BON A PRÉSENTER pour une remise de 5 % pour motos F.N., René Gillet, Triumph, Norton, Excelsior, Tornax, B.M.W., sans oublier les cyclomoteurs toute marques et un grand choix d'occasions. D. Motos, 97, rue d'Alleray, Paris (15^e).

PNEUS Avon, Firestone pour jantes de 8, 19, 20, 21. Toutes chaînes Brampton, Perry, Renold, Yellow, etc. Chaînes pour Darmont. Motos, 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e).

FONDS DE SERRURERIE-CYCLES (Agence Peugeot), voitures d'enfant, à Beaugency (Loiret). A vendre avec l'immeuble, 2 magasins, logt 4 p., px total : 1 400 000 plus marchandises. S'adresser M^e Hurisse, notaire à Beaugency. Tél. 16.

VENTES

B.M.W. 250 cm³, f. télesc., impec., 120 000 fr. Drissen, Crux-la-Ville (Nièvre).



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

VOICI
VOTRE CHANCE
POUR DE
BELLES VACANCES

N'oubliez pas!

FERMÉ
DE GAUCHE
A DROITE...

SCOOTER SPEED, état imp., tout équip., payé compt. Lassalas, 52, r. Georges-Sorel, Boulogne-sur-Seine.

MAGNAT-DEBON 125, culb., 1951, 85 000. Acc. Robidet, 179, r. Ordener, Paris (18^e).

Part. vds 350 **JONGHI** equip. et 125 **MOTOB.**, p. état. L. Matin, SUF 48-59.

125 cm³ **PEUGEOT**, bon état, équipée, prix intéressant. Morin, 3, rue Parchappe, Bois-Colombes (Seine).

175 **MOTOBÉCANÉ**, état impec., 15 000 km, avec tablier, tan-sad, sacoches, etc. Visible le samedi. Prix intér. Clément, 5, rue des Courommes, Paris.

ZUNDAPP KS 600, impec., 130 000. Bigaud, cité H.L.M., La Roche-sur-Yon.

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embellage - Réalésage - Échange standard moteurs

PEUGEOT 176 TC4, juin 1952, av. side Carpio, Nobx access., 140 000. J. B. 26, allée Béranger, Pavillons-sous-Bois (Seine).

500 **B.S.A.** twin AA7, parf. ét., peu roulé, sel. dble., sac., p.-brise, housse, pneus, chaînes, bat. neufs, cse dble emploi, bas prix. Sirvin, 15, av. Prés.-Wilson, Paris, PAS 86-89.

B.M.W. R5, équip., vis. sam. ap.-midi et dim. mat. Journieux, 12, rte du Bourget, Dugny.

ACH. 350 D.K.W. N.Z. DIS 70 ou **MATCH.**, tél., acc. G. Leserre, Villermain (L.-et-Ch.).

RENÉ GILLET 750, av. side, mécan. en tr. bn ét., 2 pns nfs et roue secours Dondaine, 42, r. Varenne, Paris (7^e).

PEUGEOT 175 TPE 176 TC4, ét. nf, 100 000 fr. **PEUGEOT** 350, P. 112, parf. ét. gén., 70 000 fr. Laloux, 342, av. G.-Clémenceau, Nanterre.

MOTOBÉCANÉ 175, 1951, parfait état. Tonnelier, 60, rue Louise-Michel, Levallois. PER 09-41.

B.S.A. 600, culb. E10, 4 vt., robroch., tan-s. Px 115 000. Tabuto, 137, r. J.-Faurès, Champigny.

Part. vd ou éch. ctr. voit. réc. 500 **NORTON-DOMINATOR** et 350 **MATCHLESS** spéc. trial-cross. Bourgeon, 52, rue Sidi-Brahim, Grenoble (Isère).

RENÉ-GILLET 759 cm³ B.E., av. side et. acc. P. 70 000. Ad. Monnier, 48, r. Laennec, Lyon (Rhône).

ZUNDAPP KS 601, side Steib, gd luxe, 10 500 km. Glatigny, 5d, rue de la République, Maromme (Seine-Inférieure).

ROYAL-ENFIELD 500 culb., tr. bn ét., acces., 120 000. Raymond Gille, 35, r. M.-Berthelot, Montrouge.

JAWA 250, impec. A.E.E., 12, rue de Dijon, Chalon-sur-Saône (S.-et-L.).

HARLEY 750 M45, p. état, s. Bernardet. Minart, 3, av. A.-France, Choisy-le-Roi.

250 **N.S.U.**, sup. cul., bon état, px 90 000. Marie, 3, rue Papegaux, Argentan (Orne).

Bougie

"LE PERLIER"

spéciale pour
moteurs 2 temps

ne perle pas

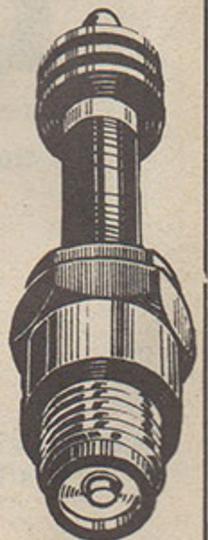
Exigez-la de votre motocriste ou à défaut 550 fr franco.

Spécifier marque et type machine

SEBLEPER

85, rue du Bac, ASNIÈRES Seine GRE 00-21 C.C.P. Paris 10 564-29

Représentants demandés



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

GNOME ET RHONE 500 culb., side-car 1 pl. et demie, moteur à roder. Bas prix. J. Risse, 31, av. J.-Faurès, Suresnes.

125 RAD. télesc. bien 50 plus 1 mot. neuf. V. ou e. Eyrygne, 40, r. du Bois, Perreux.

ARIEL 350, 1^{re} main, peu roulé, état nf. Px à déb. Wood, 5, r. Pasteur, Viroflay.

GUILLER SPORTS 175 cm³, 4 vit., 3 000 km, ét. neuf. Prix int. M. Ledrut, 15 bis, bd du Nord, Raincy (S.-et-O.).

175 PEUGEOT, 8 000 km, exc. état, tand sad, sac cuir, px 90 000. J. M. Petetin, 50, av. Pt.-Wilson, Paris (16^e). PAS 50-50.

ROVIN D3, bon état méc., acces., 150 000. Roux, 73, Gde Rue, Enghien.

SCOOTER BERNARDET, 1952, mot. Ydral, nv., 125 cm³, imp. s. t. rap. S'ad. Suzette et Jean, Saint-Julien-du-Sault (Yonne).

VESPA 53 cse dble emploi, ét. nf, tous acces., 3 000 km, 130 000. TUR 43-50.

VÉLOMOTEUR TERROT ETP, 125 cm³, 4 vit., fche télesc., sélect. au pied, tr. bn état., pns nfs. Vis 33, r. Wurtz (13^e). Tél. : GOB 03-92.

VÉLOCETTE 350 KTT, prête pour course, mécan. impec., tr. rapide. A.J.S. twin 500 cm³, cme nve. Vélocette 350, nve. Motobécane, Terrot, ts mod dispon. Cherrier, 21, bd H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

SCOOTER GUZZI-GALETTO, 160 cm³ état impec. Perin, 27, rue Durantin (18^e). MAC 25-11.

Pensez aux vacances dès maintenant, venez faire votre choix à Moto-Record. Motos à partir de 15 000 fr.

- 1 000 René-Gillet, side, 85 000.
 - 750 René-Gillet, side, 75 000.
 - 800 Gnome-Rhône, side, 80 000.
 - 750 B.M.W. R 12, 105 000, 135 000, 145 000.
 - 750 B.M.W. R71, 245 000, 240 000.
 - 600 Zundapp, KS 600, 175 000.
 - 650 Triumph, 1952, 275 000.
 - 500 B.S.A., A7, t. équip., très belle, 265 000.
 - 500 B.M.W. R51/3, 350 000.
 - 500 B.M.W. R51, 260 000.
 - 500 Terrot R.G.S.T., c. neuve, 1953, 165 000.
 - 500 Norton 16H, télesco., 135 000.
 - 500 Terrot R.G.S.T., side, 180 000.
 - 500 Sunbeam, c. neuve, 290 000.
 - 500 Indian Scout, t. équip., 135 000.
 - 500 Motobécane, sélect., 75 000, 85 000.
 - 350 Jawa, 165 000, 170 000.
 - 350 Sunbeam, 4 vit., sélect., 75 000.
 - 250 B.S.A., télescop., 145 000.
 - 250 Puch, b. équip., 155 000.
 - 200 Zundapp 202 DB, 1.0 000.
 - 200 Standard, ref. à neuf, 95 000.
 - 175 Motobécane Z2C, 100 000.
 - 159 Puch, T.F., 135 000.
 - 150 Peugeot, batterie, équip., 70 000.
 - 125 Puch, 105 000.
 - 125 Terrot, 1953, 3 000 km, 105 000.
 - 125 Ilo, allemand., 70 000.
 - 125 Peugeot, télesc., 70 000.
 - 125 Scooter Vespa Italien, 75 000.
- Egalement Motos de reprise à liquider au prix marchand :
- 250 Terrot, bon état, 30 000.
 - 250 Sans soupape, 20 000.
 - 198 N.S.U. allemande, 35 000.
 - 350 Dollars, tr. bon ét., 40 000.
 - 350 Utilia, équip., 25 000.
 - 198 Zundapp allem., 35 000.
 - 198 Ardie allem., 40 000.
 - 250 D.K.W. SB, 45 000.
 - 250 Terrot, 15 000.
 - 500 Monet-Goyon L5A1, 50 000.
 - 350 N.S.U. culbutée, 45 000.
 - 175 Monet-Villiers, 20 000.
- Nx side-cars à tous les prix, depuis 10 000 fr : Roy, Bernardet, Simard, Précision, etc.
- Voitures reprises Motos, Mercédès 4 Pl., décap., 190 000. Simca 8 sport, 490 000. Moto-Record, 151, rue Marcadet, Paris (18^e) MON 24-40.

VINCENT BLACK-SHADOW, ét. nf, px à déb. Garage, 118 bis, rue des Pyrénées (20^e).

E. 125 R GILLET, 1951, r vit., sel., nomb. acces., moteur à roder ctre 500 culb. flat-twin, 4 vit., même méc. à revoir ou à déf. 350. Lecomte Robert, Monthou-sur-Cher (L.-et-C.).

GNOME RHONE 125 cm³ R4B, 8 000 km, ét. impec. Quet, Saint-Hilaire-du-Touvet (Isère).

D. empl. **VÉLOCETTE MAC 350** cm³, dern. mod. 1953, neuve. Milon, 92, rue Lamarck.

HARLEY-DAVIDSON 750 cm³, selle biplace, chromée, 2 avertisseurs, sacoches, 180 000 fr. Pireyre, 11, rue Sorbier, Paris (20^e).

MOTOBÉCANE R46C, 1950, superculasse 350 cm³, pneus neufs, chaîne neuve, état impeccable, nombreux accessoires. Georges Pingault, 9, av. de la République, Igny (Seine-et-Oise).

V 100. **MONET GOYON Shooting**, Star, moteur Villiers, tél., susp. AR, impeccable, tout équipée. Recherche moto 250 à 350, récente, impeccable, écr. Px. Moucheron J., coiffeur, Solre-le-Château (Nord).

GNOME-RHONE sport 125 cm³, parf. état, selle bipl., compt. incorp. Meyer, 6, place Charost, Versailles. Tél. 37-05, avant 19 h.

ZUNDAPP K 500, avec side, parfait état de marche. Prix : 160 000. Paris, 10, rue du Stand, Pontarlier (Doubs).

Cause santé, 500 cm³ culbutée **MAGNAT-DEBON**, C.A.T.S., fourche tél., susp. AR, compteur, 1^{re} main, juin 1952, 9 000 km, 200 000 fr. Visible tous les jours, 5, rue J.-B.-Bru, Cusset (Allier). Edouard Malligand.

GUILLER A.M.C. 2 ch, pft ét., pns nfs., px 85 000. 18 h, Reversat, 62, r. Jonquière (17^e).

VAP 4, type compétition, avec roue à broche 650, complét. neuf. Colibet, chef de piste, Monthéry (Autodrome).

6 motos **PEUGEOT 125** cm³. Parfait état. Tél. Puifferrat, 13, au Plessis-Trévisse ou Legrand, MIR 81-77.

TRIUMPH 650 cm³, 1953, 10 000 km. Matchless 350 cm³, télescop., moyeux coniques. B.S.A. 500 cm³, M20 équipée. Caisse side Bernardet sport, bon état, bas prix. Le Treste, 64, rue Deguingand, Levallois. Tél. à PER 73-77.

Urgent part. vd **TERROT 350** cm³, lat., tr. bn ét. gal, mot. ent. ref. nf y compris embiel., 700 km, pns et chambres nfs, t. sad, 2 sacs cuir, batterie nve, poignée tourn. saker. Vis. Druan, 6, r. du Maine, Asnières, 50 000.

HARLEY 750 bleue, selle bipl., acces., bon état, 120 000. Simca, 47, avenue de la Grande-Armée.

Vd ou échge c. voit. réc. 4 ou 7 ch. moto **PUCH 250 TF**, rouge, 1950, acces., parf. ét. Bringuier, 38, al. Charmilles (Orly).

A.V. **125 GNOME RHONE**, état neuf, 5 500 km, accessoires. Tandem Peugeot bon état, 6, rue du Tondu, Bordeaux.

175 MOTOBÉC., impec., acces., prix intérés. Lesimple, 90, av. H.-Barbusse, Asnières.

350 MATCHLESS, f. tél., moyeux spéciaux, s. biplace, 9 000 km, état imp., 180 000. Schobert, 20, rue Racine, Neuilly-sur-Marne (S.-et-O.).

D.K.W. 1 ch, moteur neuf, px 55. Robbes, 52, bd G.-Péri, Malakoff.

B.M.W. 67-2, R25. 11, r. Doct.-Lanceraux.

500 A.J.S. type 18-s, année 1951, 20 000 km, impeccable, prix 230 000. Bourdon Georges, 4, rue Terre-Neuve, Meudon (S.-et-O.).

TRIUMPH 350, culb., sél. 4 vit., F. tél. pns batt. nfs, mot. ref. T.-s. Merat, Cse ach. 650, 165 000. Jean Texier, Vaudrolles, Château-du-Loir (Sarthe).

VÉLOCAR, 2 places, 175 cm³, B.E., 4 pneus, bon état, vol. 90 000 fr. M. Tassart, 13, avenue Albert-I^{er}, Eaubonne (S.-et-O.).

TRIUMPH anglaise 350 twin, fourche télesc., moyeu susp., équipement complet, 235 000. Montagne, Sécurité sociale, Tarare (Rhône).

NORTON type 18 ES2, 500 culb., excel. état, selle bip., pneus neufs, moteur neuf, bas prix. G. Maxence, 45, bd Jean-Moulin, à Brest (Finistère).

MOTO AIGLON, 175 cm³, suspension arrière, fourche télescopique, état parfait, 17 000 km. G. Sourdois, 11, rue Hancy, Nice.

TRIUMPH TIGER 100, side Précision, état mécanique parfait, présentation impec. + nombreuses pièces détachées Triumph (ensemble ou séparé), très bas prix. Dancieu Maurice, 15, rue Mal-Joffre, La Roche-sur-Yon (Vendée).

NORTON, mod. 18, 500 cm³ culbutée, méc. et présent. impec., 150 000 fr. A. Kirchner, à Cumières (Marne).

Jeunes! voici votre chance

Vous, qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un spécialiste qualifié en MECANIQUE et ELECTRICITE AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer. Industrie et Commerce Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc.

Préparation C.A.P. - Instruction requise : niveau C.E.P. - Cours selon temps disponible. - Placement gratuit. - Attestation de scolarité et facilités de paiement.

Tous renseignements sur demande :
COURS TECHNIQUES AUTO (Serv. : 14), rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne) ; 2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord). Av. V.-Hugo, square Thiers, n° 3, PARIS ; 205, rue Américaine, BRUXELLES.

Urgent 95 000 B.S.A. 350, tél., méc., pneus impec. Bondy 216.

Peugeot 175 Luxe 1953, c. neuf, f. tél., susp. AR, sél. 4 vit. Equipé, 120 000. N.S.U. 350 culb., 1952, ét. parf., f. tél., susp. AR, 220 000.

Royal-Enfield 500 culb., 1953, équipée, f. tél., 4 vit., sél., état de neuf, 230 000. Royal-Enfield 500 culb., 10 000 km, parf. état, avec side-car complet, 240 000. Royal-Enfield, twin 1953, c. neuve, 275 000. Royal-Enfield 700 Meteor, 1953, 340 000. Aris. 11, r. Labie, Paris (17^e). ETO 08-66.

150 PUCH 1953, 14.000 km, prix 140.000. Haze, 11, avenue Marguerite, Viroflay (S.-et-O.).

B.S.A. twin ent. eq., petit kilométrage, 230 000. Guiral, 42, bd Maiesherbes. ANJ 62-04.

T.W.N. 250, Victoria 250, ét. impec. Schmitt, 17, r. du Progrès, Romainville (Seine).

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

REPRISES - ÉCHANGES

Stock : pièces détachées diverses

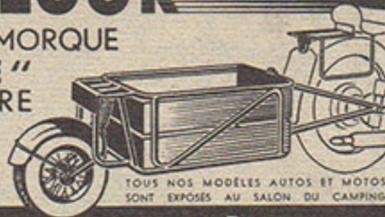
BIANCO

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

Ens. SIDE-CAR précision, MARC, 1 000 cm³, Jap, racing. Fouzeau radio, 128, bd de Charonne, h. travail, ROQ 75-17.

FULGUR

LA REMORQUE
"VITE"
et SURE



Écrire

Et TAILLANDIER 61 r. de la Prévoyance
VINCENNES - DAU 51-77

125 PEUGEOT P56, 1949, exc. ét., 4 vit., sélect. compt. avert. avec 1 pn neuf, chamb., tablier, casque Géno : 65 000. Terrier, 8, r. Alice, Eaubonne (S.-et-O.).

B.S.A. B.24 350 culb. parf. état, bien équipée. S'adresser à M.-C. qui transmettra.

ZUNDAPP Russie, side Tracte, 2 pneus neufs, moteur impeccable. Prix imbattable : 100 000 fr. André Juraux, Tartas (Landes). Tél. 3.

PUCH 250, rouge, 1953, équipée, dernier modèle, carter de chaîne (photos sur demande). S'adresser à M. Journou Jean, 6, rue Jeanne-d'Arc, Montauban (Tarn-et-Garonne).

Boîte BURMAN, type C.U.B., 4 vitesses, état neuf, diverses pièces Norton 16 h. Roussel, bd Torrance, Pau (B.-P.).

CUCCILO DUCATI (45 cm³), sup., culasse soupapes en tête, F. téles., susp. AR oscillante, f. centrale, sélecteur 3 vit., selle biplace, vitesse chrono 92 km/h, état neuf, 300 km, ss garantie, poss. de crédit. S'adresser à M. Cornil, 100, bd Magenta, Paris (10^e).

2 CYCLOMOTEURS - Bernay - Cuccio- lo, 2 vitesses entièrement neufs. Tél. LAM 96-82 pour rendez-vous.

ZUNDAPP K 500, bn ét., px 120 000. Lacroix, 12, r. de la République, Ecouen (S.-et-O.).

500 DOMINATOR, état neuf, visible tous les jours sauf dimanche. Defaix, 16, bd Kellermann, Paris (13^e).

PEUGEOT P.110, bon état, 30 000 fr. S'adresser à Guerin Christian, Escadron 2/6 bis à Stenay (Meuse).



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.

BOUCICAUT - MOTO

119, rue de la Convention Vau. 24-91 8 et 10, rue Serret-15^e

Agences : Terrot, Alcyon, G.R., Scooters Steriva, Dilecta, Bernard

VENTE - RÉPARATIONS - CRÉDIT

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)
Métro Bourse - RIC. 75-28

CRÉDIT :

1/4 comptant et 15 mois

(dans toute la France)

Location de scooter et moto

Service après vente

Occasions garanties. Reprises

MOTOBECANE

GULLER (AMC)

DS MALTERRE (AMC)

TERROT - JONGHI

GNOME-RHONE - B.S.A.

LAMBRETTA - N.S.U.

AER MACCHI

MORS-SPEED - GUZZI

MOTO TERROT 5 ch, état neuf, type R.G.S.T., 12 000 km. S'adresser M. Bobière, Café, Saint-Michel-Mont-Mercure (Vendée).

TRIUMPH 650, début 1952, acces. Gendre, 91, r. Championnet (18^e).

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

DRESCH Pièces d'origine

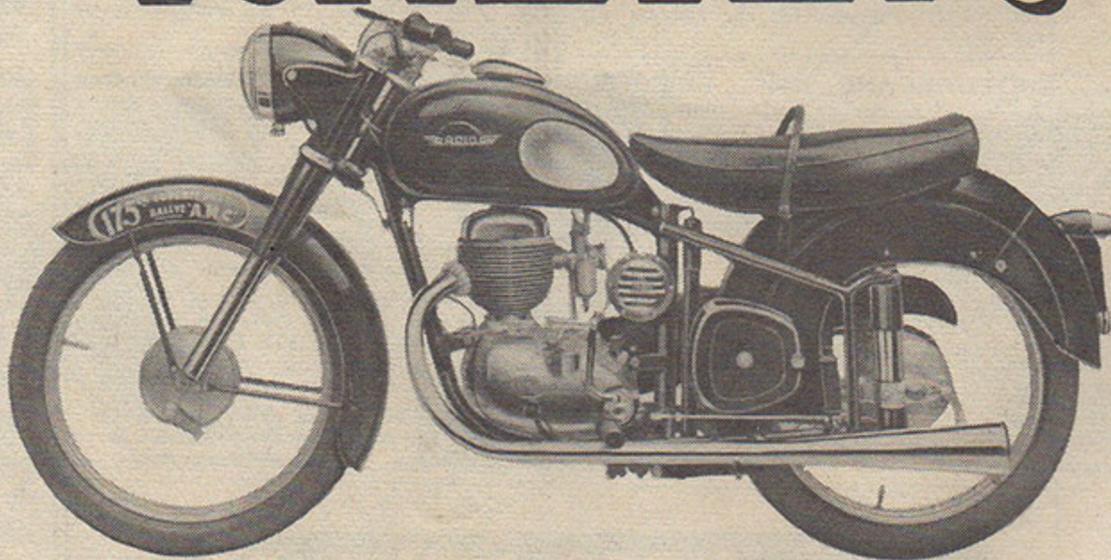
Écrire à CHAMARANDE (S. & O.)

VENTE : Garage, 16, rue des Belles-Croix
ÉTAMPES (S.-et-O.)

PARIS-NICE

EX-ÆQUO - CATÉGORIE 175 cm³

RADIOR



MOTEUR
SPORT A. M. C.

CARBURATEUR
A.M.A.C.

PNEUS
HUTCHINSON

CHAINE
BRAMPTON

2 MACHINES AU DÉPART - 2 MACHINES A L'ARRIVÉE - SANS PÉNALISATION

AGENCES PARIS : SAINT-PAUL-MOTOS, 1, rue de Rivoli, ARC. 71-46.
FRANCE-MOTOS-SPORT, 46, boulevard Magenta, BOT. 87-77.
LALA ET SES FILS, 194, avenue du Maine, SUF. 50-12.

AGENCE NICE :
M. FRIDERICH, 21, rue de Rivoli
Tél. : 820-06.

Pour votre **VESPA** - votre **STARLETT**
 votre motocyclette - votre cyclomoteur - votre vélomoteur
 de marque française - anglaise - italienne - allemande - autrichienne

dans votre intérêt
Consultez d'abord

Les **MONNERET**



- * 202 fois recordman du monde,
- * 12 fois champion de France,
- * 439 victoires.

4 MAGASINS - 4 ATELIERS DE RÉPARATIONS :

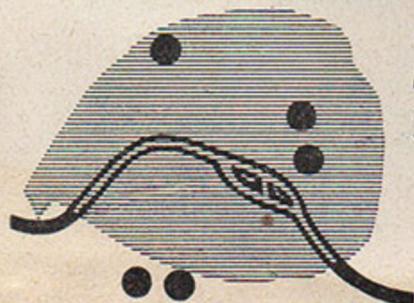
PARIS-SUD : 106, AV. ARISTIDE-BRIAND, MONTROUGE

PARIS-CENTRE : 7 ET 9, B° BEAUMARCHAIS, PARIS (3°)

PARIS-NORD : 138, RUE DE TOCQUEVILLE, PARIS (17°)

VOLTAIRE : 53, R. RICHARD-LENOIR (Place Voltaire)

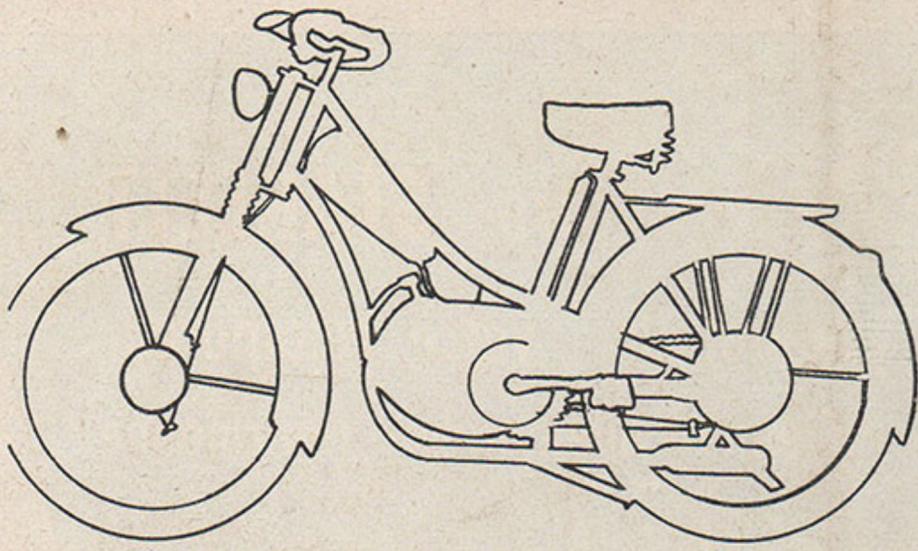
et l'atelier unique en France que les
MONNERET ont installé à **VANVES** :
 3, RUE ARISTIDE-BRIAND



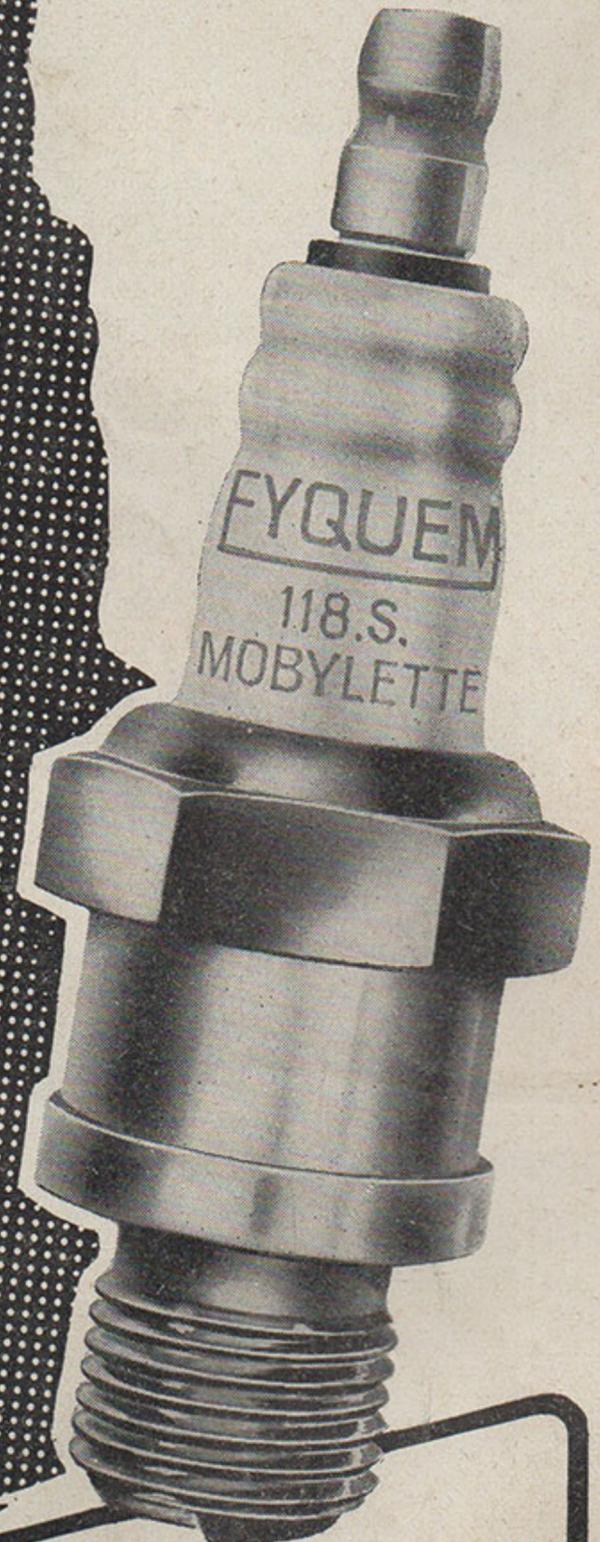
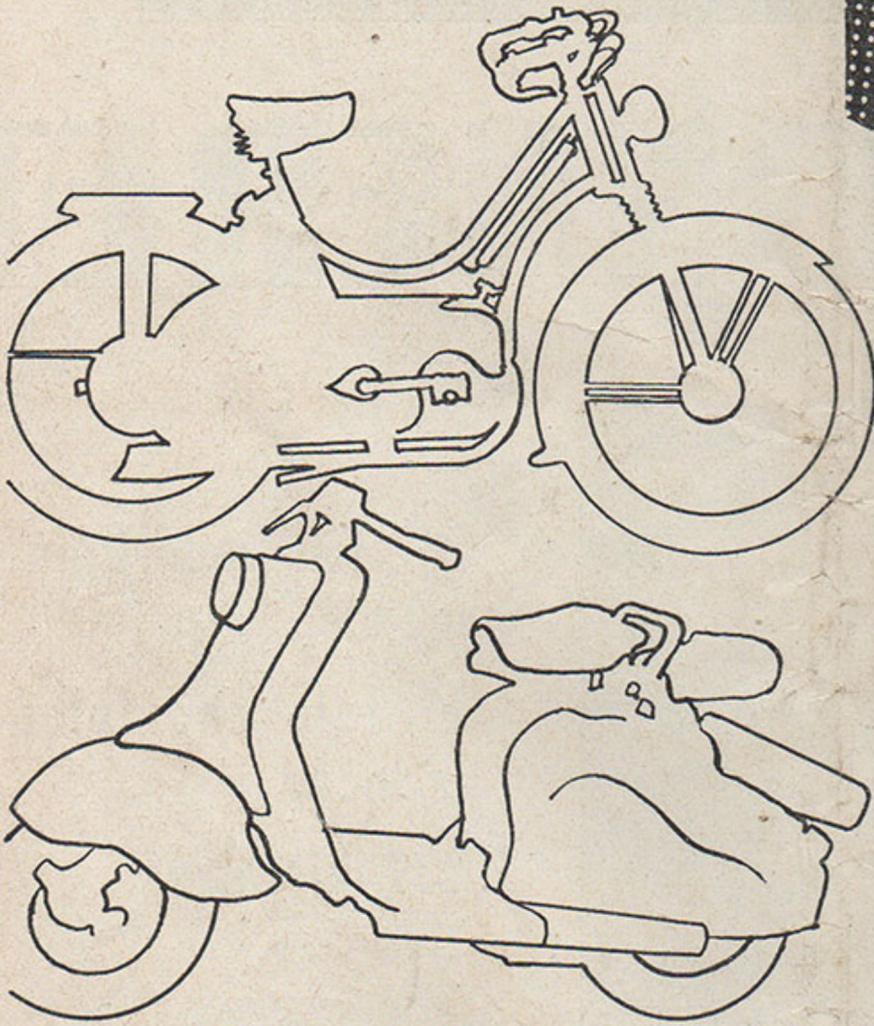
**OCCASIONS
 ÉCHANGES
 REPRISES**

toutes pièces déta-
 chées - accessoires

CRÉDIT
 jusqu'à
18 MOIS



**A CHAQUE TYPE
DE CYCLOMOTEUR
OU SCOOTER...**



	pour cyclomoteurs :	
MOBYLETTE	N°	118-S
ALCYONNETTE	N°	112
Avec moteur POULAIN	N°	112
Avec moteur VAP	N°	112
	Pour vélomoteurs :	
MONET-GOYON	N°	112
AUTOMOTO	N°	112
	Avec moteur SACHS ..	N° 112

...UN TYPE DE BOUGIE

FYQUEM

**MONTÉE EN 1^{er} ÉQUIPEMENT
PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS**