

# MOTOCYCLES

DIR: MAX ENDERS  
AD: PH. LAJEUNESSE  
14 RUE BRUNEL, PARIS

7<sup>e</sup> ANNÉE - N° 124 REVUE BIMENSUELLE 1<sup>er</sup> JUIN 1954

*et Scooters*



NUMÉRO SPÉCIAL 52 PAGES

40<sup>F</sup>



La stabilité de la moto  
La protection du scooter



MOTOSCOOTER  
"Startlett"

Tout est conçu dans cette machine pour faire oublier la mécanique :-  
Un moteur 2 temps, licence Villiers 100 cm<sup>3</sup>, 2 vitesses, nerveux et silencieux, d'une robustesse à toute épreuve. Une fourche télescopique Grégoire à flexibilité variable qui absorbe tous les chocs de la route. Une protection totale du passager par une véritable carrosserie. Une conduite d'une extrême facilité : lancement du moteur à la main (fig. 1), changement de vitesses et débrayage synchronisés à main gauche (fig. 2), commande des gaz à main droite par poignée tournante.

**78.500 F.**  
VENTE A CRÉDIT  
JUSQU'À 12 MOIS.



Fig. 1

**Monnet Goyon**

**KOEHLER ESCOFFIER**

MACON

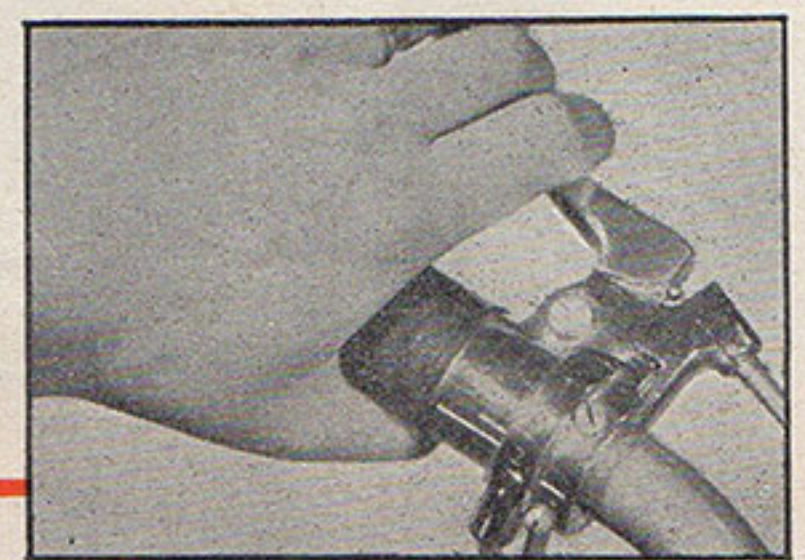


Fig. 2

Consultez les Agents de votre région

**Succursale à PARIS : 49, rue des Renaudes (17<sup>e</sup>)**



# LES MOTEURS FRANÇAIS DE GRANDE CLASSE

125 - 175 - 250

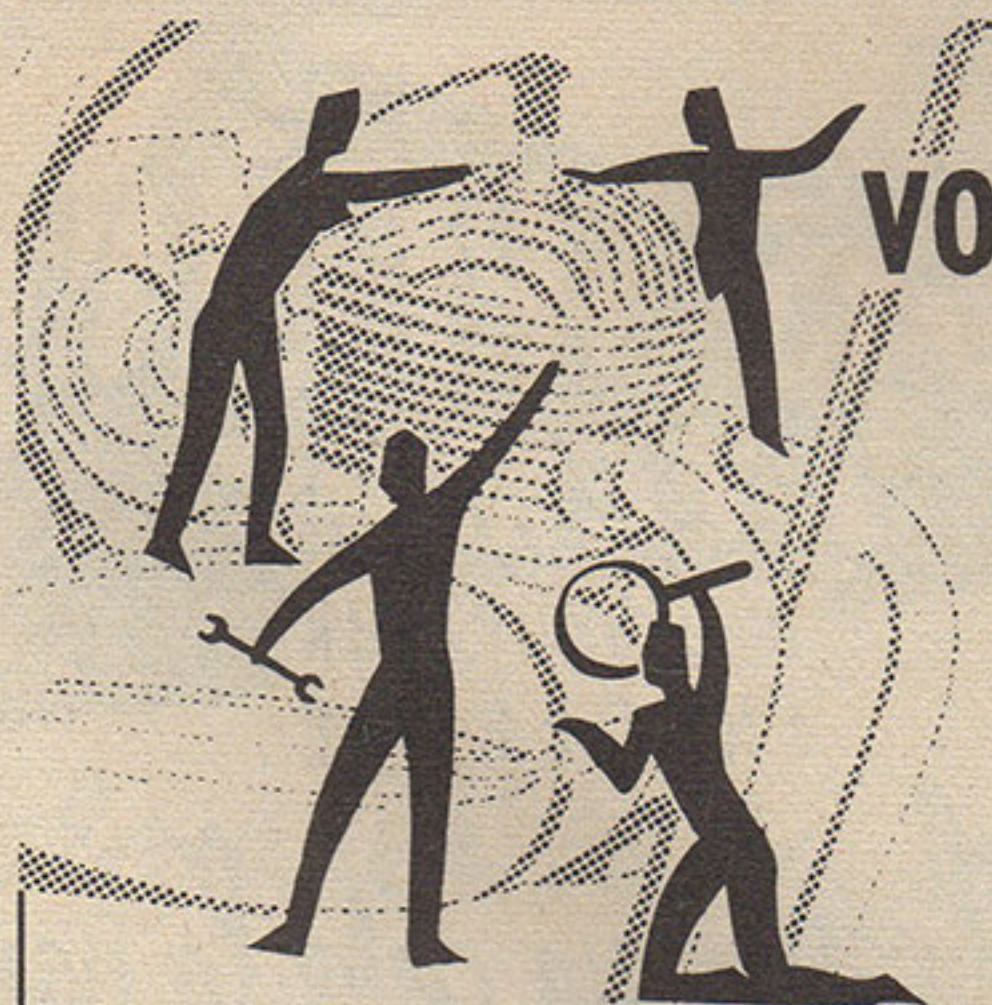
4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIED



Équipent les grandes marques...

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

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND



## 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.



SE MÉLANGE INSTANTANÉMENT  
A L'ESSENCE

2 présentations

bidon  
d'un litre

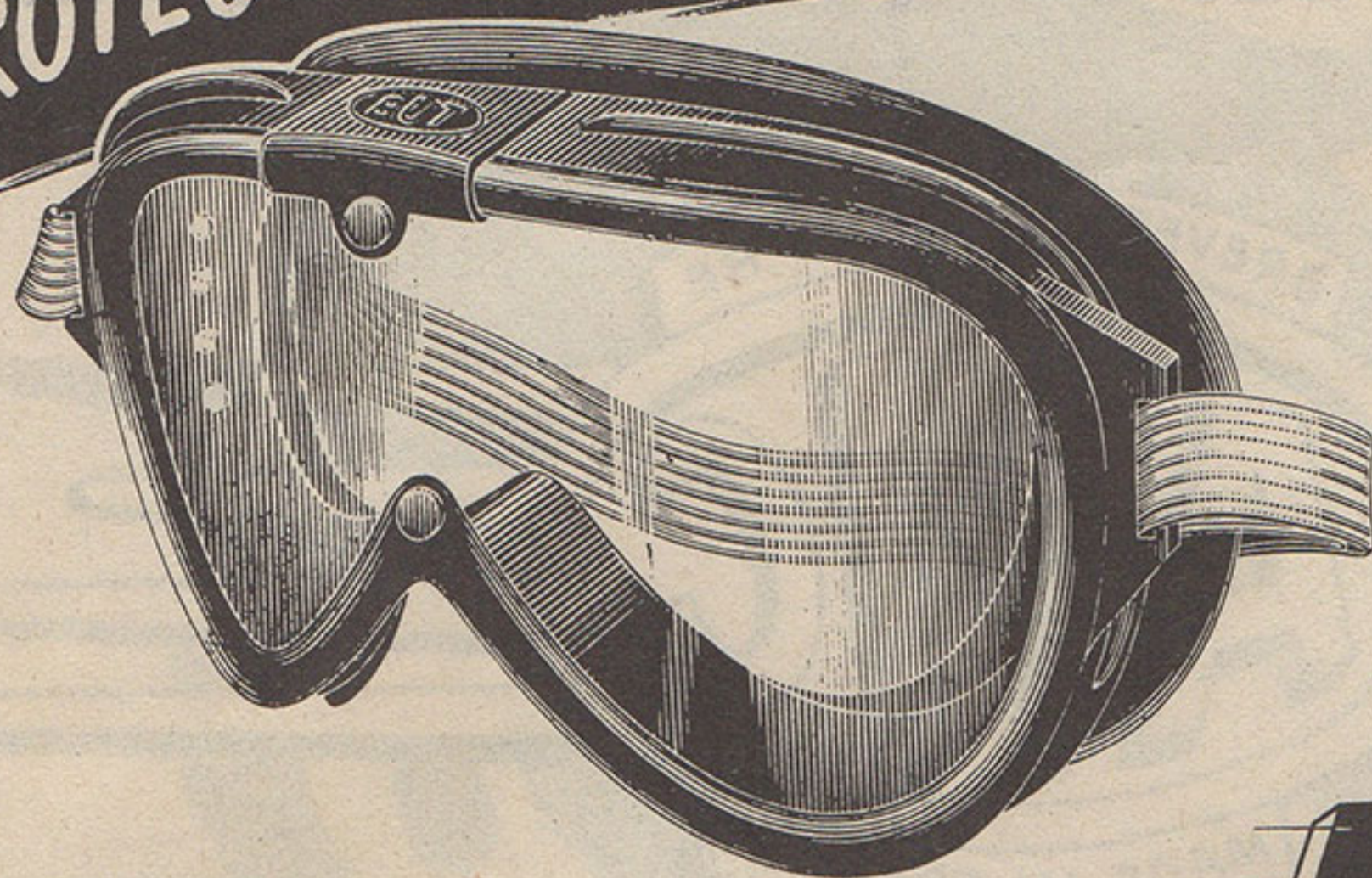
boîte dose de  
1/4 de litre



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



# 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<sup>e</sup>) - ROQ. 28-17 et 81-14

UN PROBLEME  
Enfin résolu\*

# LA BROIS SPECIALE 2 TEMPS

A DISRUPTEUR  
INCORPORÉ

“la bougie qui défie la panne”

# BROIS

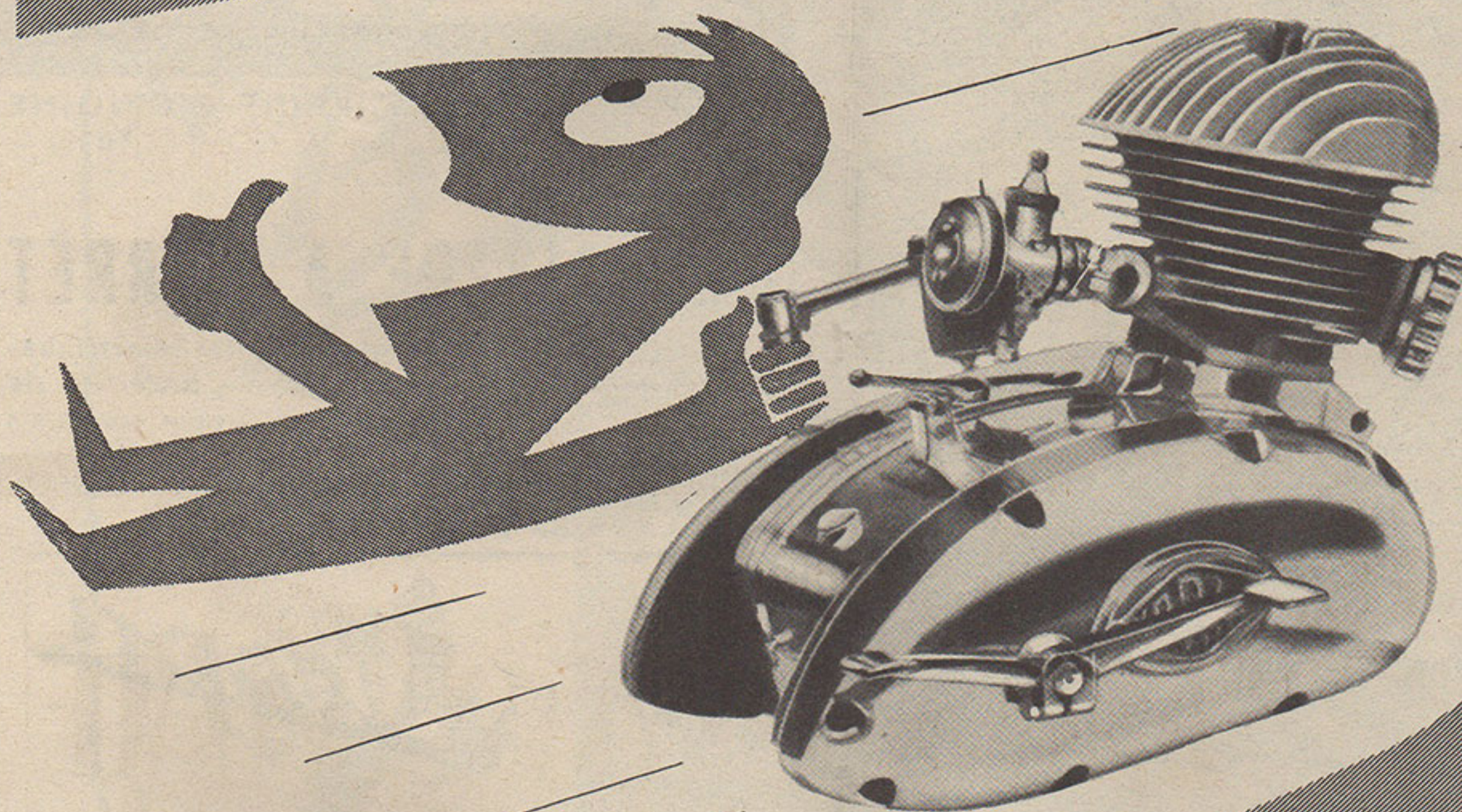
DÉMONTABLE BREVETÉE S.G.D.G.  
UN RENDEMENT  
ET UNE DURÉE  
INCONNUS A CE JOUR  
EN VENTE CHEZ TOUS LES  
MOTOCYSTES QUALIFIÉS

É<sup>S</sup> BROIS - 38, RUE CLUSERET - SURESNES (Seine)



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

2 temps



Palmarès 1953

1<sup>er</sup>

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

YDRAL

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

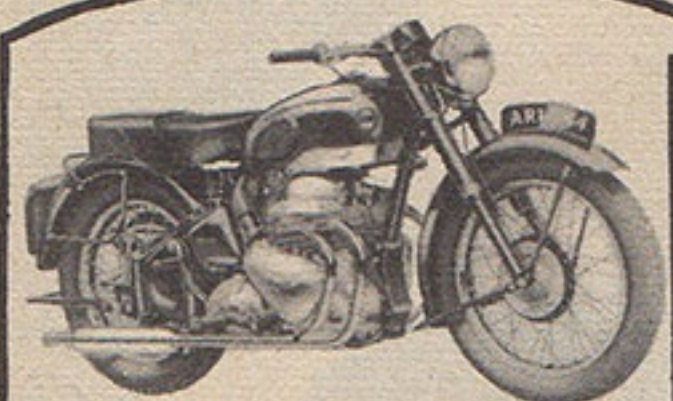
MOTEURS YDRAL, 83, rue Carnot, SURESNES (Seine) - LON. 31-50



DISPONIBLE EN NEUF

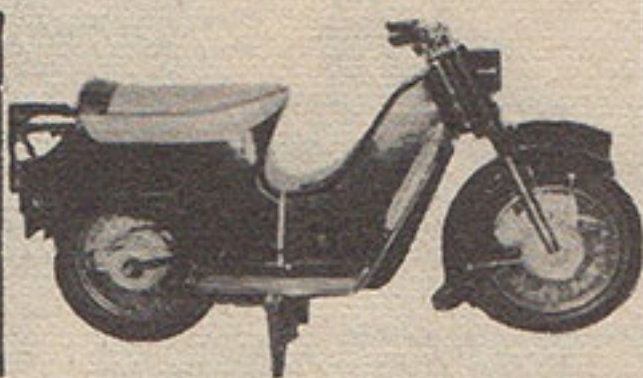
# LADEVÈZE

VOUS OFFRE



ARIEL 1000 cm<sup>3</sup>  
460 000 fr. - Reprise  
Crédit 15 mois  
30 % comptant.

STERVA 125 cm<sup>3</sup>  
166 000 francs.  
STERVA 175 cm<sup>3</sup>  
185 000 francs.



Crédit, neuf et occasion :  
MOTOS :  
20 à 30 % comptant,  
12 à 15 mois de crédit.  
REPRISES : la reprise  
est considérée comme  
versement comptant.

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

## AMBASSADOR

200 cm<sup>3</sup>  
188 000 francs.



**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

# Une nouveauté ! l'équipement Fulmen

INDÉPENDANT DU CIRCUIT D'ORIGINE

assure

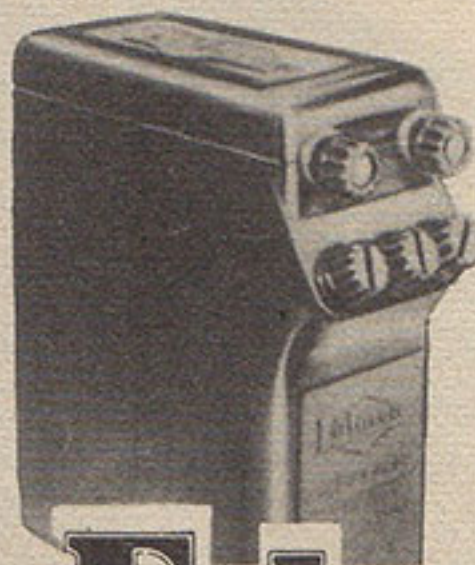
## L'ÉCLAIRAGE A L'ARRÊT

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)



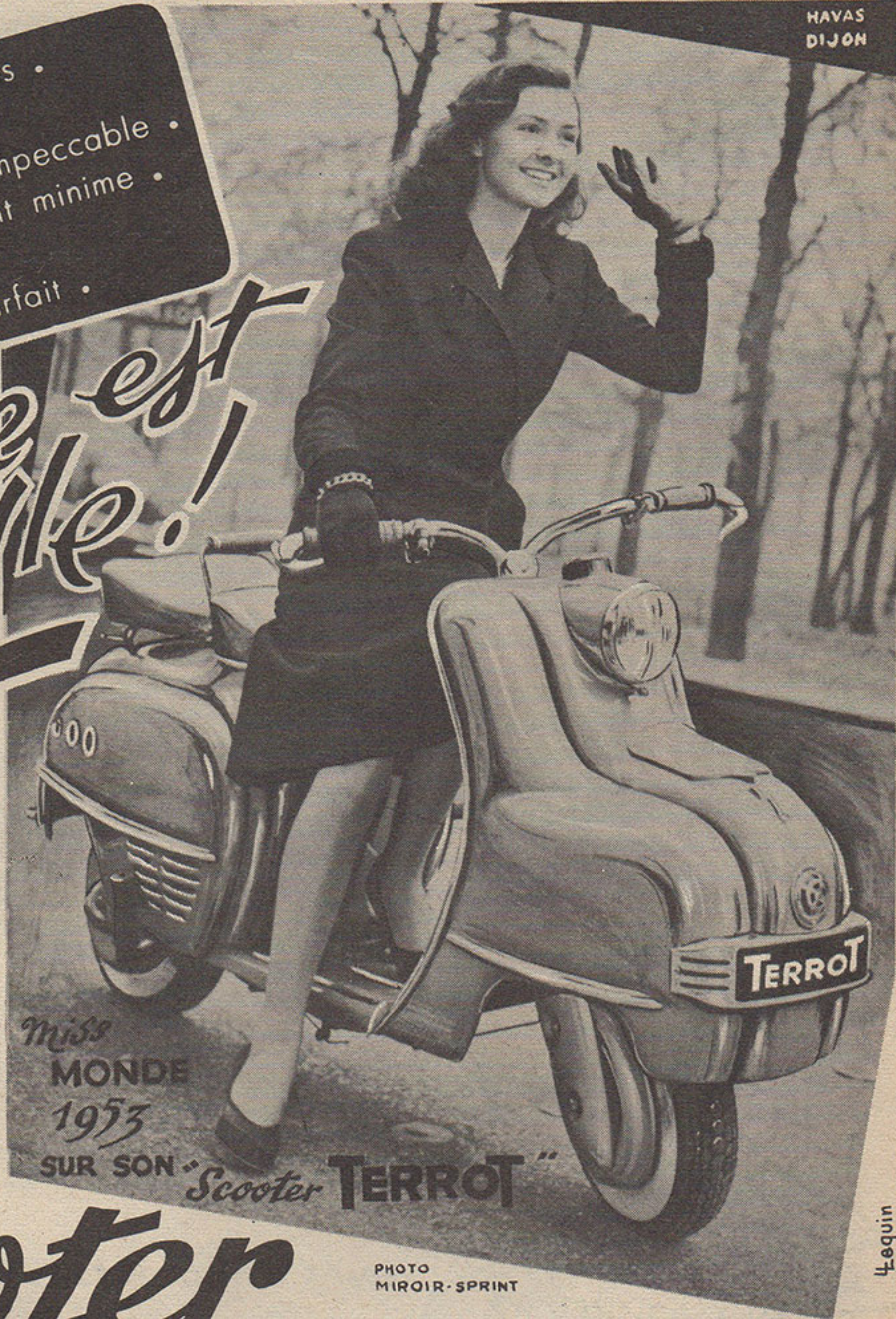
HAVAS  
DIJON

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

*La vie est Belle!*

AVEC  
UN

*Scouter*



Miss  
MONDE  
1953  
SUR SON "Scouter TERROT"

PHOTO  
MIROIR-SPRINT

Lequin

**125** cm<sup>3</sup>

TRÈS  
LARGES  
FACILITÉS  
DE  
PAIEMENT

**TERROT**

**TERROT . DIJON**  
Magasin d'Exposition:  
72, Avenue de la Grande-Armée . PARIS

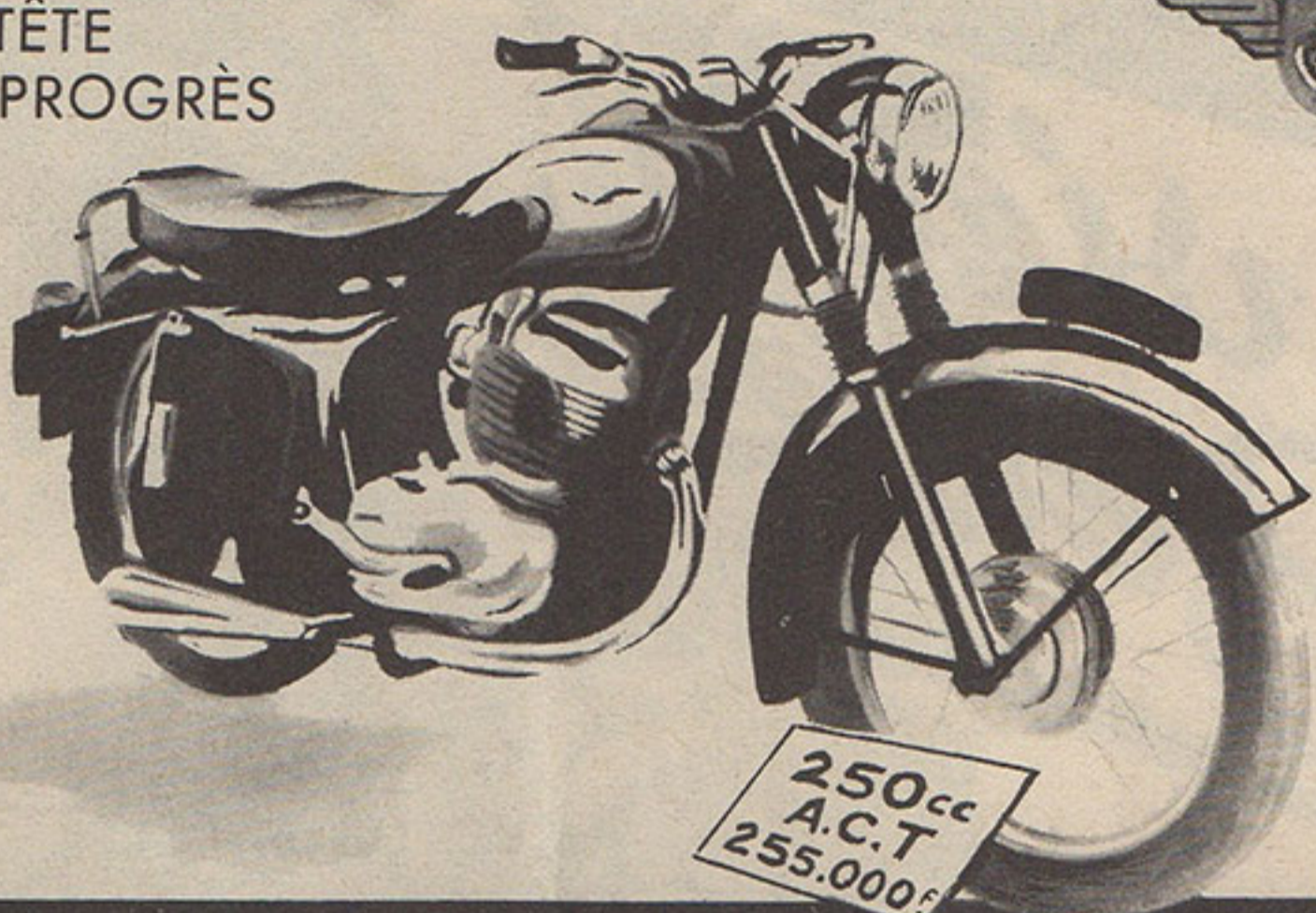
*Une Splendide Réalisation 100% Française.*





QUELLE  
BELLE  
MACHINE !  
IL N'Y A  
PAS A DIRE...  
**GIMA**  
EST TOUJOURS  
EN TÊTE  
DU PROGRÈS

# GIMA

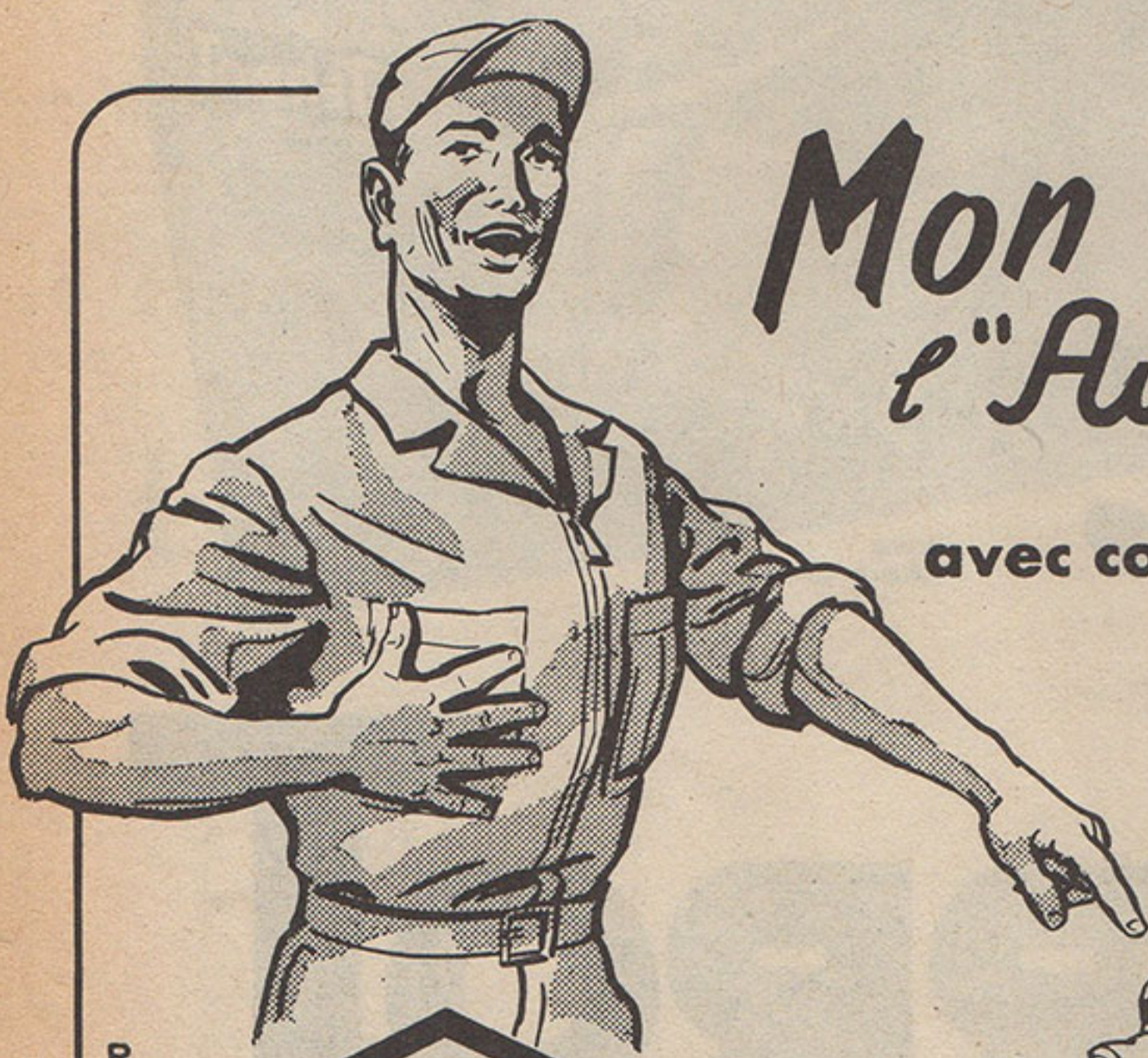


250cc  
A.C.T  
255.000f

## GIMA

24 AV. PASTEUR - CHAMALIÈRES

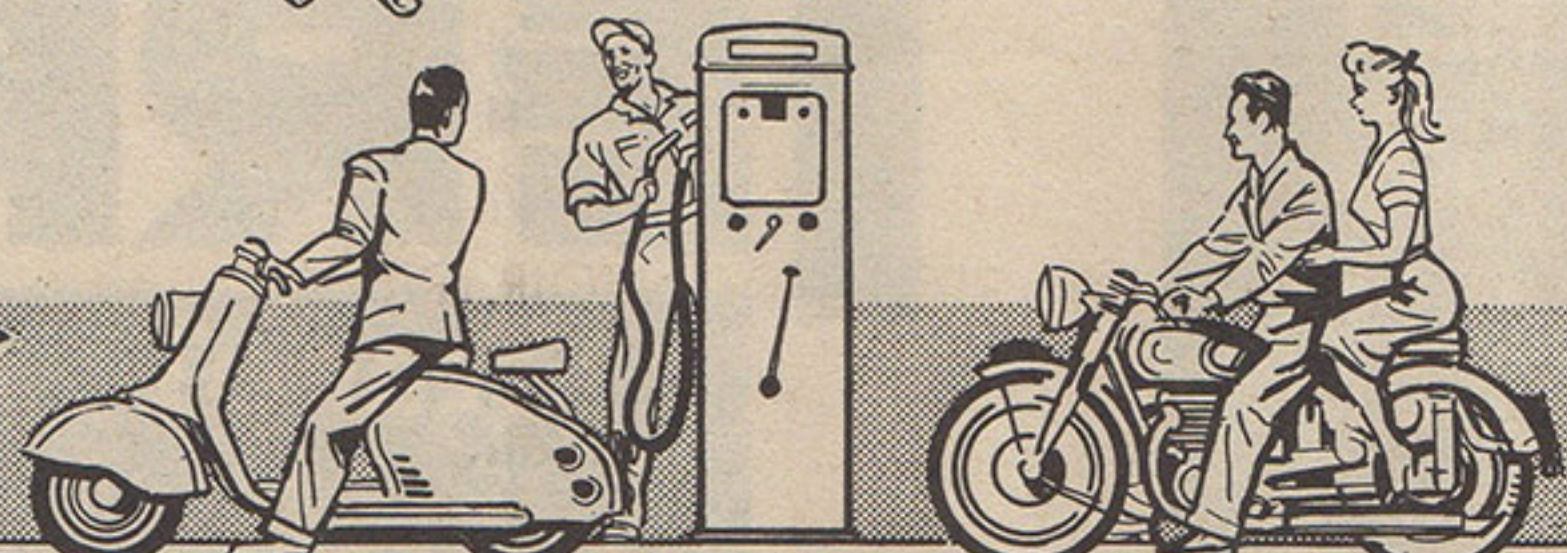
(P.-de-D.)



*Mon choix est fait !  
l' "Auto Mélangeur"*

**avec compteurs, partiel et totalisateur**  
Distribution par 1/2 litre  
d'une ou deux qualités d'huile de  
4 à 10 %, ou éventuellement  
d'essence pure.

**MODÈLE FIXE OU MOBILE**



99, Avenue du G<sup>o</sup>l Leclerc - LA COURNEUVE (Seine) - FLAndre 10-80, FLAndre 11-91



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 :**

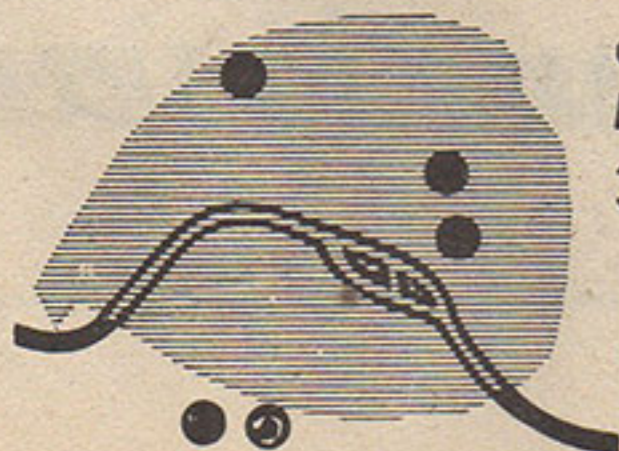
**PARIS-SUD :** 106, AV. ARISTIDE-BRIAND, MONTRouGE

**PARIS-CENTRE :** 7 ET 9, B<sup>e</sup> BEAUMARCHAIS, PARIS (3<sup>e</sup>)

**PARIS-NORD :** 138, RUE DE TOCQUEVILLE, PARIS (17<sup>e</sup>)

**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**



Que vous préféreriez la sérénité de

Allez-y



On goûte tous les plaisirs

250 cm <sup>3</sup> C. 11 G.....	215.000 fr.
350 cm <sup>3</sup> B. 31.....	260.000 fr.
500 cm <sup>3</sup> B. 33.....	280.000 fr.
500 cm <sup>3</sup> A. 7 Twin.....	320.000 fr.

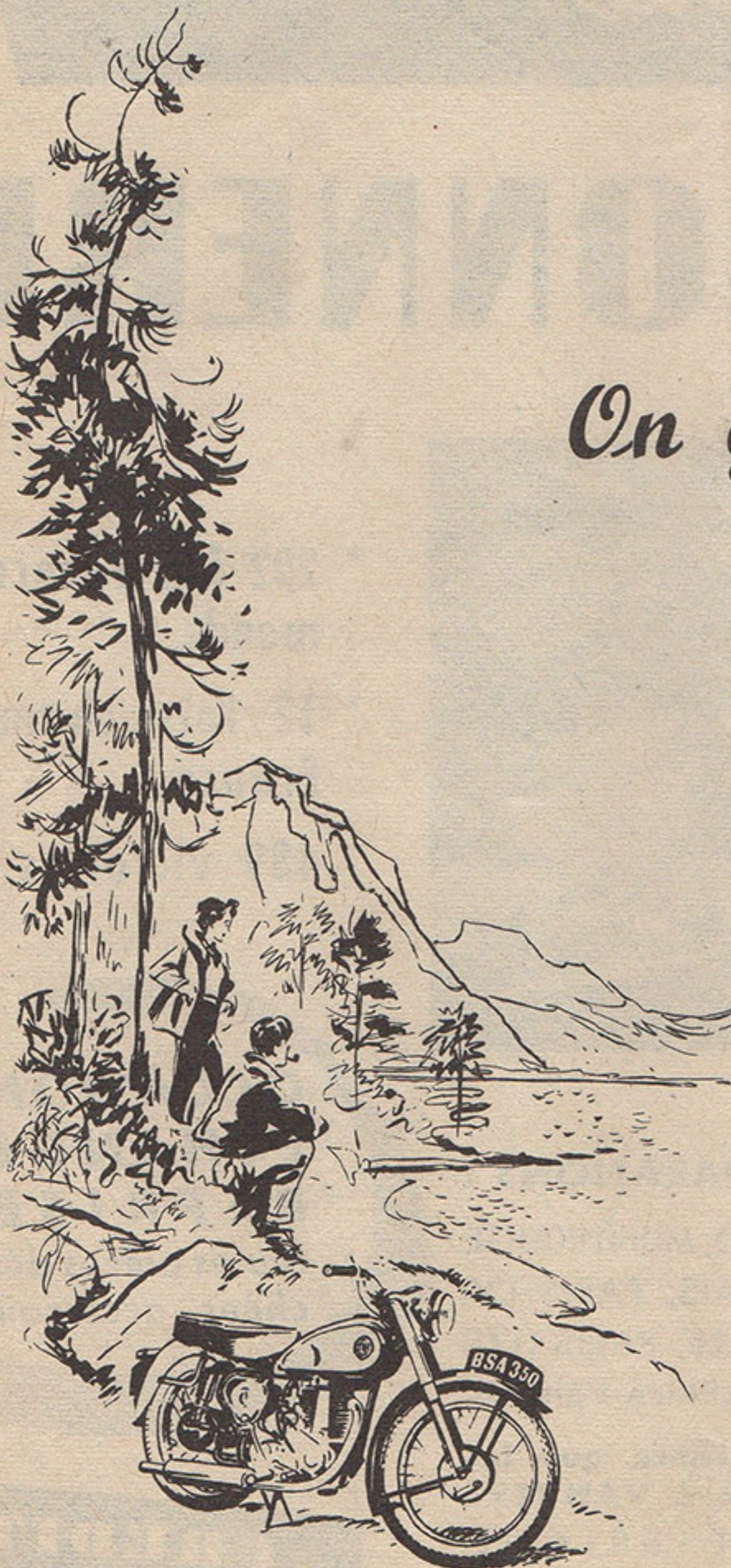
*Supplément pour selle*

.... et les

**“GOLD**

350 cm <sup>3</sup> B. 32.....	
500 cm <sup>3</sup> B. 34.....	

*Supplément éclairage*



les connaisseurs



la montagne à la gaieté de la plage

sur une

# SA

d'un voyage meilleur marché

660 cm<sup>3</sup> A. 10 Golden Flash ..... 340.000 fr

MODÈLES SPORT

500 cm<sup>3</sup> A. 7 Shooting Star ..... 335.000 fr.

650 cm<sup>3</sup> A. 10 Road Rocket ..... 370.000 fr

double : ... 7.500 fr.

fameuses

## STARS''

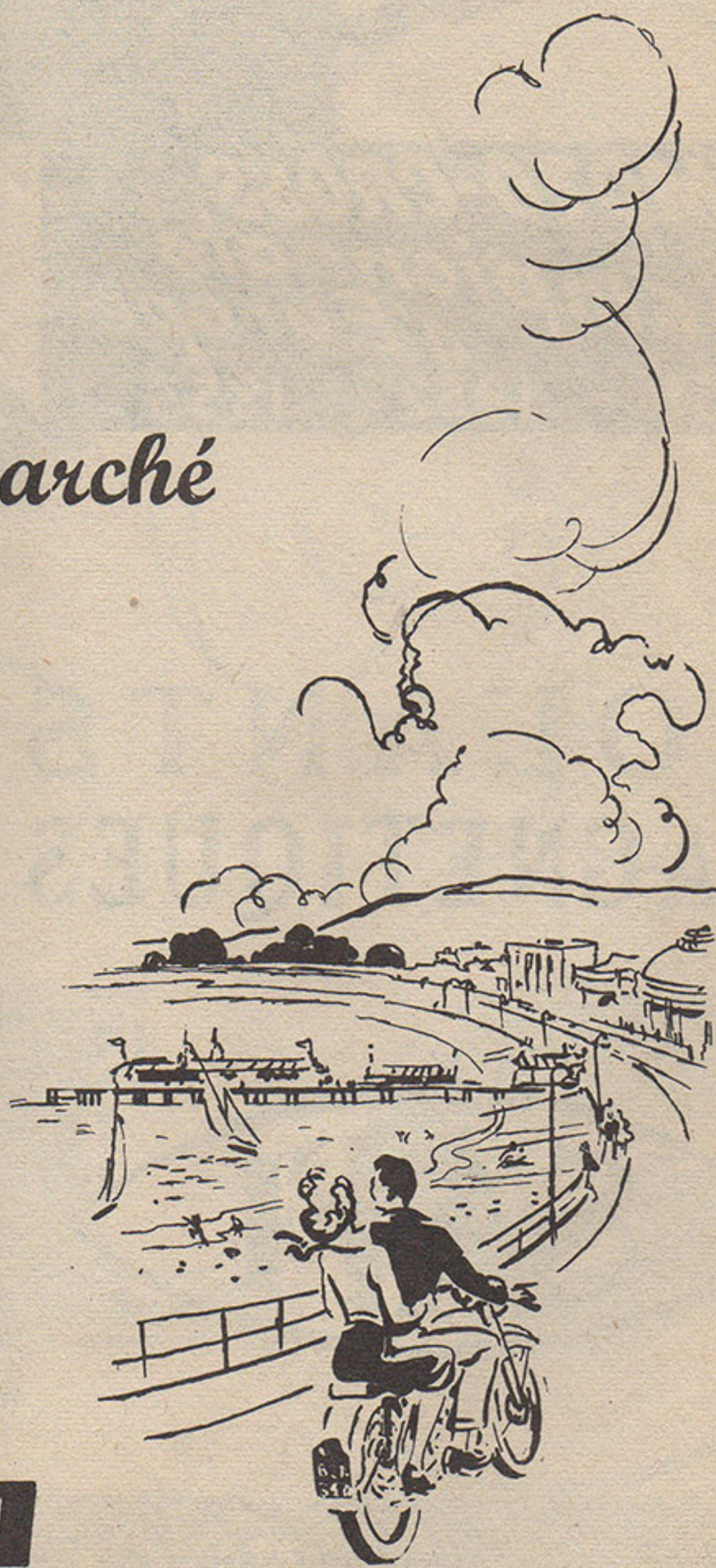
..... 345.000 fr.

..... 360.000 fr.

électrique : 14.500 fr.

choisissent

**BSA**





# F.N.

## LES MOTOS F.N.XIII

*sont livrables  
immédiatement!*



**ROULEZ SUR MOTO F. N.**

350 cm<sup>3</sup> et 450 cm<sup>3</sup> " LATÉRALES "

250 cm<sup>3</sup>, 350 cm<sup>3</sup> et 450 cm<sup>3</sup> " GULBUTÉES "

**ADRESSEZ-VOUS SANS ATTENDRE**

**A L'AGENT F. N. DE VOTRE RÉGION**

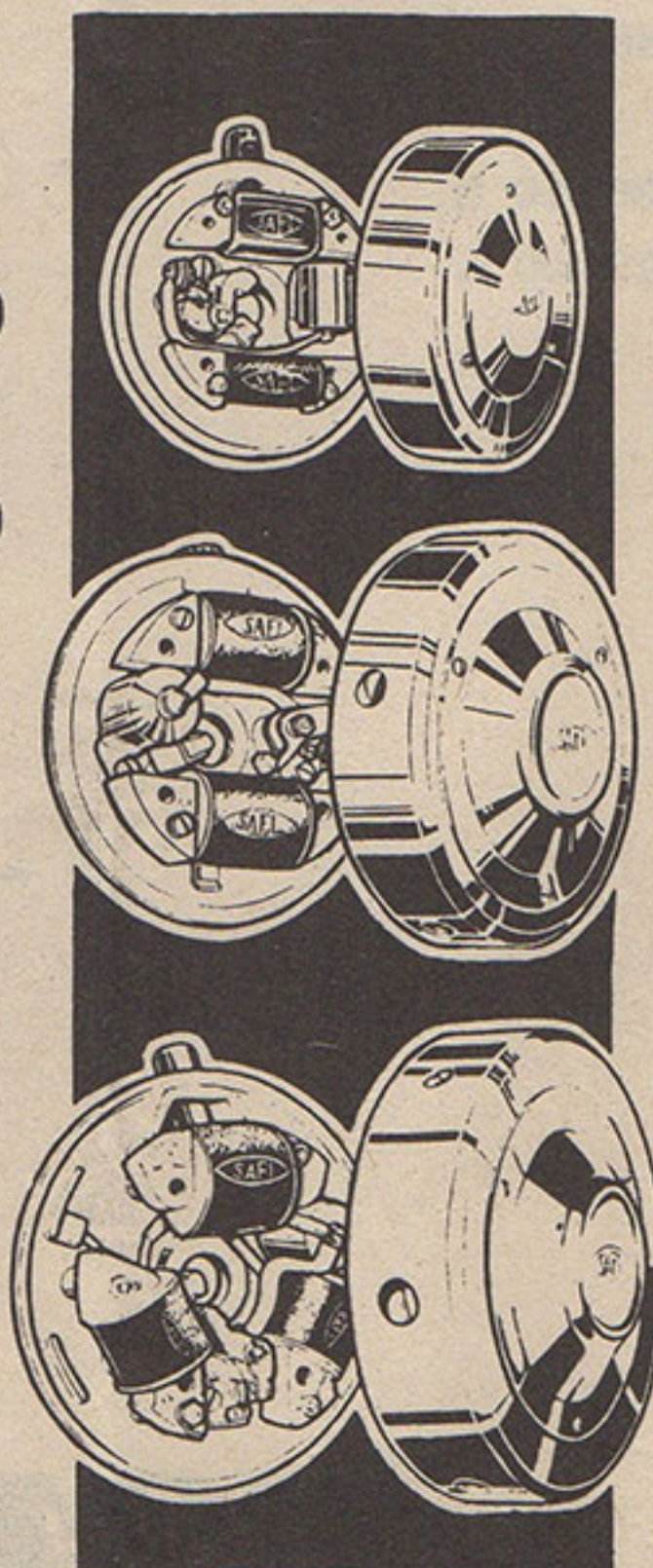
**MOTO-CROSS**  
*Championnats*  
*d'Europe*  
1951 - 1952 - 1953

FABRIQUE NATIONALE  
D'ARMES D'HERSTAL

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

# VOLANTS MAGNETIQUES

# SAFI



**ECLAIRAGE ET  
ALLUMAGE DES**

- CYCLOMOTEURS
- VELOMOTEURS
- SCOOTERS
- MOTOCYCLETTES

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





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

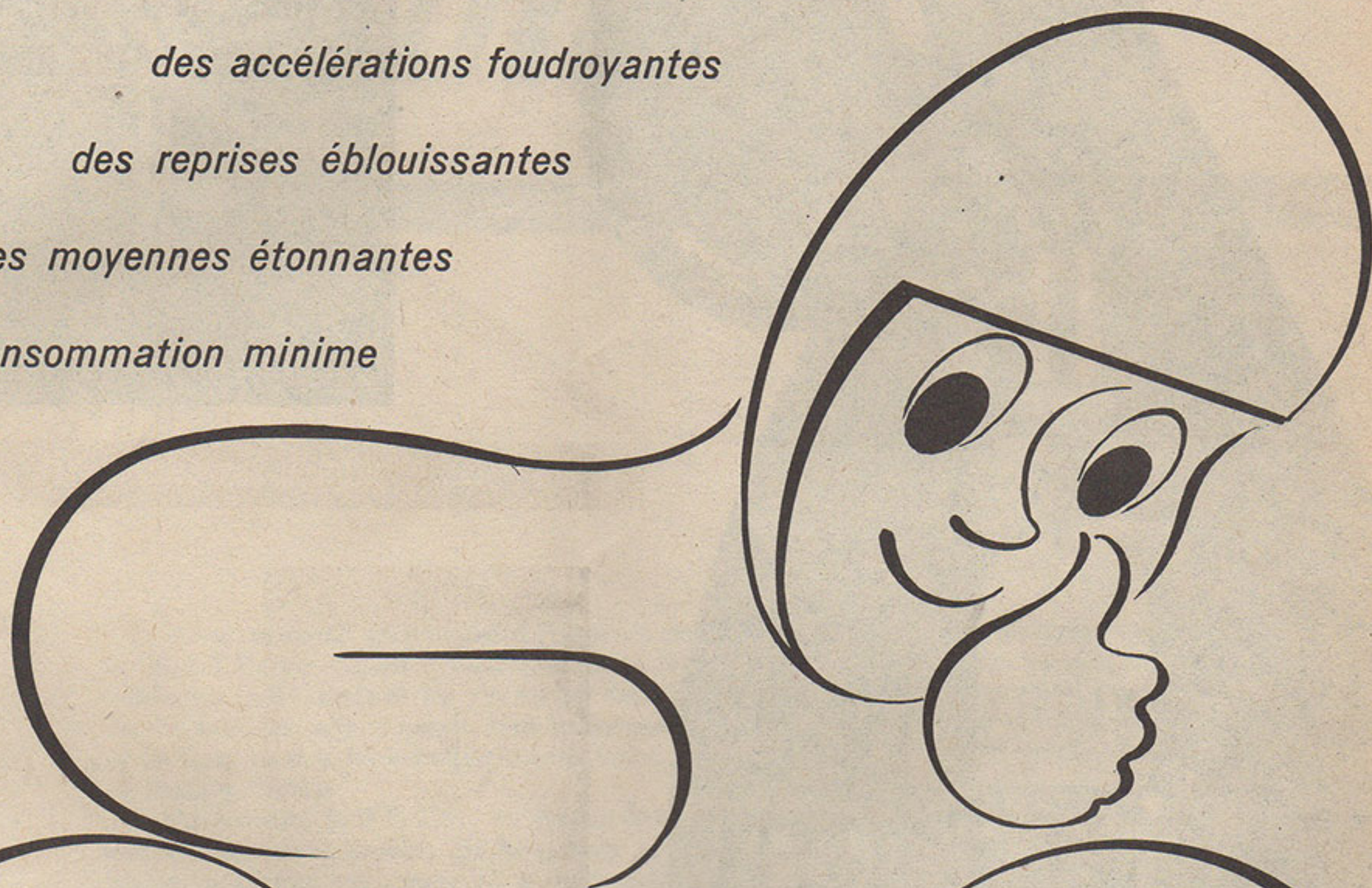
*des départs étincelants*

*des accélérations foudroyantes*

*des reprises éblouissantes*

*des moyennes étonnantes*

*une consommation minime*

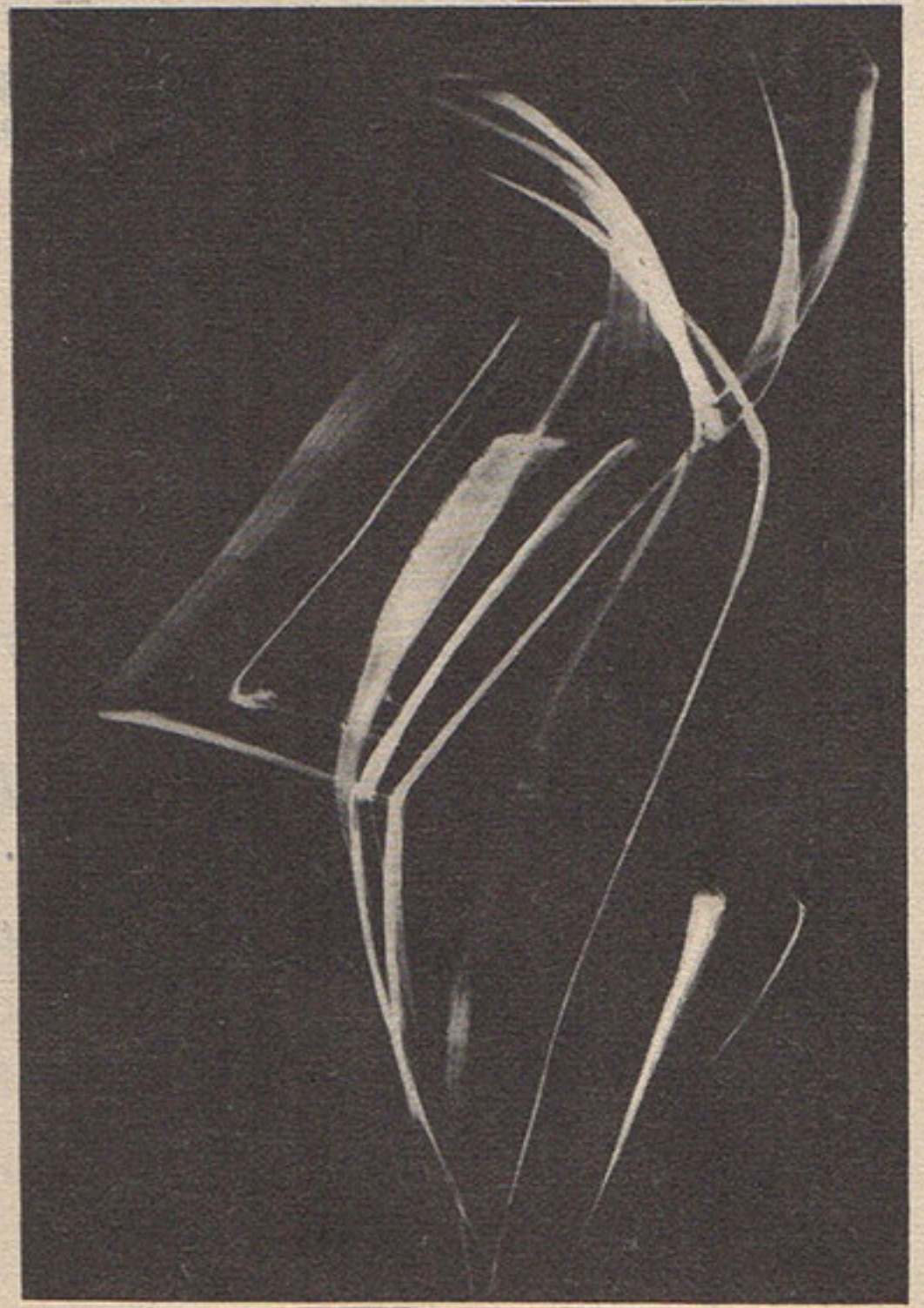


**K · L · G**

*La meilleure bougie du monde!*

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





**GURTNER**  
36 BIS, RUE GUERSANT, PARIS 17<sup>e</sup>



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

★ Échos . . . . .	16	★ Cross de marche en Famenne . . . . .	28
★ Le scooter Piatti . . .	19	★ Nouvelles d'Italie . .	30
★ Camping . . . . .	22	★ Sides aérodynami- ques . . . . .	32
★ Les moteurs 250 B.S.A. . . . .	26	★ Sport et Clubs . . . . .	35



LA REINE  
DU  
VESPA CLUB  
D'EUROPE

7<sup>e</sup> ANNÉE

N° 124

1<sup>er</sup> JUIN 1954

# MOTOCYCLES

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

**R.A.T.P.  
contre  
nous  
mais S.N.C.F.  
avec  
nous**

Avec un esprit un peu lourd (on n'est pas à une tonne près dans les transports en commun), la R.A.T.P. prétendait récemment nous démontrer les inconvénients, risques et périls des véhicules individuels et les avantages des siens propres. Comme preuve évidente de la sécurité de ses services, elle stoppait dans le même temps tout son trafic au point de paralyser la cité et de faire user leurs semelles à tous ceux qui ne disposaient d'autre mode de locomotion que de leurs godasses.

Par contre, la S.N.C.F., au risque de perdre à la fois ceux qui prennent ses trains et ceux qui les regardent passer, est beaucoup plus franc jeu : par des panneaux bien en vue, elle incite tous ceux qui voyagent à donner la préférence au scooter.

Pour l'instant, elle ne recommande qu'une marque, la plus répandue, mais méthodique, logique et sportive comme elle l'est — bravo pour son record sur rails à plus de 240 — la S.N.C.F. va sans doute, par la suite, et les uns après les autres, recommander tous les deux-roues à moteur de quelque valeur.

Ce geste, qui rend un public hommage au motocycle, appelle de nous une réponse également spontanée :

Promettons donc de ne pas laisser échapper, quand elle se présentera, l'occasion d'utiliser le grand réseau S.N.C.F.

Certains parcours méritent d'ailleurs le voyage tel ce Mistral électrique qui, rapide, souple, silencieux, confortable, relie Paris à Lyon et (vice versa) en quatre heures.

Performance de grand style que nous avons, tout dernièrement, eu le plaisir d'apprécier grandement.

*Max Enders*



# MILLE MILES Echos

## La Reine du Vespa-Club d'Europe élue et couronnée à Paris.

Le Vespa-Club de France a reçu à Paris les 8 et 9 mai les représentants des Vespa-Club étrangers pour procéder à l'élection de la Reine du Vespa-Club d'Europe. Le 8 au soir un grand bal fut, en cette occasion, donné au Moulin de la Galette, le lendemain un défilé en costumes régionaux eut lieu entre la Place de la République et les Arènes de Lutèce, beau cadre pour une fête folklorique. Cette manifestation grandiose qui groupa plusieurs centaines de vespistes se termina par un grand banquet au Palais du Congrès, parc des Expositions.

## Une assurance en matière d'assurance.

En cas d'accident le meilleur constat, le moins discutable, celui qui prime la déclaration de tous les témoins, c'est une bonne photo, prise sur la place même où les véhicules se sont rencontrés. Un spécialiste ès-photo de Lyon recommande en manière de témoin constant et dont l'impartialité ne peut être mise en doute, un appareil 6x6 utilisable de jour ou de nuit grâce à un dispositif flash solidaire, sans mise au point ni manœuvre compliquée, complet, pour moins de 8 000 fr. ; c'est le constaphot, dont il s'est assuré l'exclusivité et qui porte la garantie des productions internationales Philips.

## Satisfait de Notamy.

C'est M. Rigaudière de Paris qui nous demande de signaler la complaisance de M. Notamy agent de marque avenue d'Italie qui, en moins d'une semaine, a pu lui procurer des pièces de rechange pour une vieille moto datant de 1935 et dont la fabrication a été abandonnée.

## Le cinquantenaire Radior.

Le cinquantenaire de la marque Radior fondée par le regretté M. Chapolard a coïncidé avec la Foire de Lyon. En cette occasion, les agents et la presse ont été invités à visiter les nouvelles installations de l'usine de Bourg.

A noter que cette date dans l'histoire de Radior, ne marque pas un vieillissement, mais une évidente et constante jeunesse qui s'est manifestée par au moins quatre faits d'importance : la modernisation et l'extension des ateliers et bureaux, la sortie en série de la 250 cm<sup>3</sup> bicylindre, la fabrication, sous licence, du 98 cm<sup>3</sup> N.S.U., de réputation mondiale et le lancement de la machine équipée de ce moteur.

## Le cabri.

Le Cabri, une des révélations de la Foire de Lyon est un petit scooter monoplace de la catégorie 50 cm<sup>3</sup>, que vient de lancer Bernardet. Comme toutes les productions de cette marque, il est, malgré son prix abordable, extrêmement soigné dans sa présentation et son fini. Le confort n'a pas, non plus, été négligé : suspension avant, naturellement, et suspension arrière, par bras oscillants, formant carter de chaîne étanche, solidaire du groupe moteur avec cylindre horizontal et boîte à deux rapports. La protection est assurée par un tablier avant et un plancher qui, en se rétrécissant, pour le passage des pédales (verrouillables) se prolonge jusqu'au garde-boue arrière. Ce scooter, qui se classe administrativement dans la catégorie des cyclomoteurs, doit avoir son succès assuré.

## Bougie universelle !

Un accessoiriste vient de présenter une bougie nouvelle qui, dit la notice, économise le carburant, assure un ralenti impeccable, une réelle surpuissance, supprime la perle, et fonctionne sans défaillance sur les moteurs usés ayant de fortes remontées d'huile. Nous allons nous procurer cette bougie révolutionnaire, et si nos essais confirment les qualités et avantages annoncés, nous lui ferons, à l'œil, une large publicité.

## Cyclecar... à l'étranger.

L'épreuve automobile internationale des « Mille Miles » (1 600 km d'une traite) vient de nous révéler une voiturette italienne de 236 cm<sup>3</sup>, équipée d'un deux-cylindres deux temps ; c'est l'autoscooter Isetta à moteur Iso. Surprenant tous les spécialistes elle a, en cinq exemplaires,

accompli de rigoureux parcours, avec deux personnes à bord, à la moyenne générale de 72 km/h. De quoi faire rêver tous les fanatiques du cyclecar ; prévenons-les toutefois qu'il n'est pas question pour l'instant de son importation en France et que, d'autre part, son prix atteint, sinon dépasse celui de la 2 CV Citroën.

## Baguettes réfléchissantes.

La Société OTAC, accessoires pour scooter, vient de lancer un nouvel article, digne de mention parce qu'il assure, dans les croisements de nuit, une excellente protection en rendant visibles les flancs du véhicule. Il s'agit de baguettes métalliques, facilement ajustables recouvertes d'une application de scotchlight produit réfléchissant comme les catadioptrés.

Lorsqu'on circule en veilleuse dans l'obscurité, on est rarement visible par le travers, d'où risque de rencontres plus ou moins brutales ; les baguettes réfléchissantes OTAC vous signalent à l'attention de ceux avec qui vous croisez ; elles peuvent également se fixer à l'avant et à l'arrière des scooters, motos et même voitures.

## Voiturettes Mochet.

Cette voiturette, dernière réalisation d'un constructeur bien connu des motocyclistes, commence à sortir en trois versions :

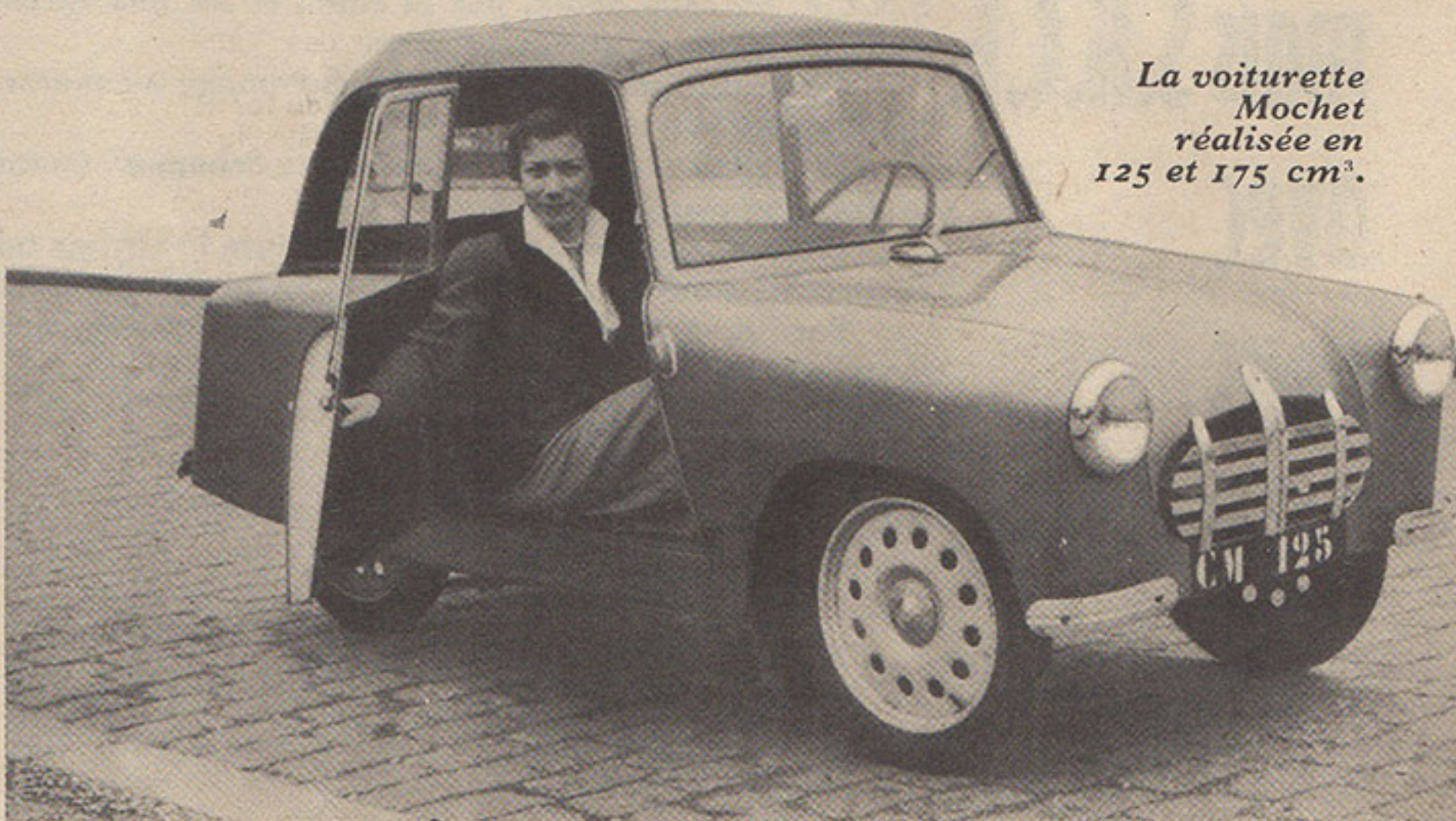
Un modèle 125 cm<sup>3</sup> : 3 vitesses ;

Un modèle 125 cm<sup>3</sup> : 3 vitesses et marche AR ;

Un modèle 175 cm<sup>3</sup> : 3 vitesses et marche AR.

Les deux derniers modèles sont équipés d'un démarrage électrique.

La fabrication en série est prévue pour un avenir assez rapproché.



La voiturette Mochet réalisée en 125 et 175 cm<sup>3</sup>.

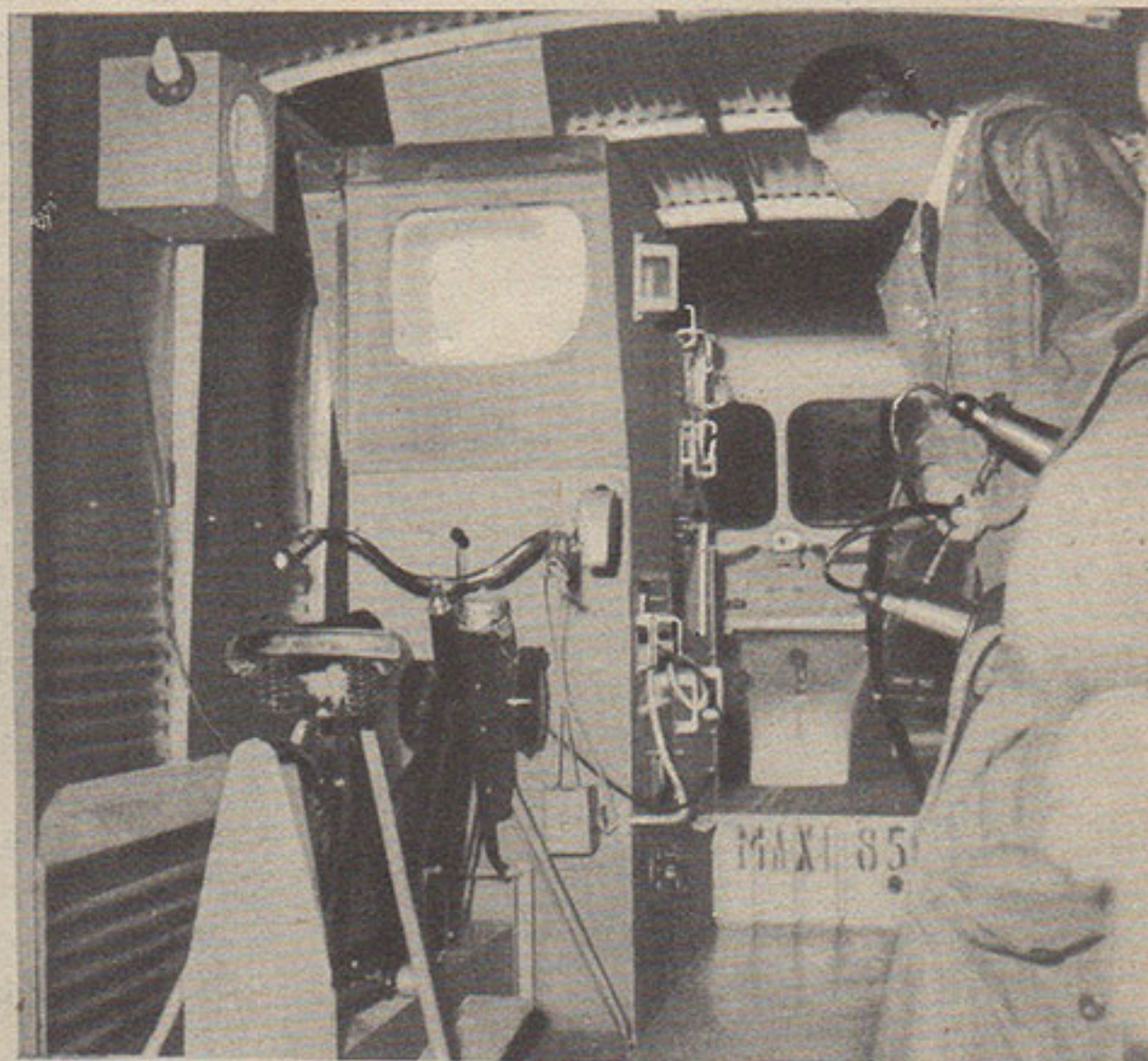


## Le Code de la route y a-t-il pensé ?

D'autres que nous s'en sont déjà aperçus : les signalisateurs de changement de direction se généralisent et c'est grand bien. Malheureusement, la plus aimable fantaisie préside à leur emplacement sur le véhicule. La constatation nous en est venue ces jours derniers où, circulant en voiture, nous avons failli nous froisser avec une camionnette déboîtant du trottoir. Le conducteur avait bien indiqué sa manœuvre en actionnant sa flèche de direction. Mais celle-ci placée au faite de son haut fourgon n'était pas à portée de vue. Il faudrait adopter un emplacement normalisé pour ces dispositifs de signalisation, placé plutôt plus bas que trop haut.



*Vue intérieure de la cabine du Cyclotest offert récemment par Vélosolex à la Prévention Routière.*



## Bottin du cycle et moto.

Au cours de ces dernières années, le motorcycle et le scooter ont connu une popularité sans cesse grandissante que s'est proposé de décrire la récente édition du *Bottin du Cycle et de la Moto*.

Le *Bottin du Cycle* a toujours été considéré comme le dictionnaire de la profession : liste des constructeurs, fabricants, grossistes, détaillants, réparateurs ; répertoire des marques de fabrique ; exposé complet sur les organisations professionnelles, fédérations, clubs, etc. Soigneusement tenu à jour et rédigé avec grand soin, le *Bottin du Cycle* constitue pour les professionnels un instrument de travail sans équivalent.

## Démonstration du rétro-frein C.L.B.

Les animateurs des Etablissements C.L.B. avaient convié les industriels et techniciens du cyclomoteur, et les représentants de la presse à une présentation de leur Rétro-Frein. Des cyclomoteurs équipés de cette nouveauté, n'attendaient que le bon vouloir des invités. Ces essais concluants sont réconfortants au moment où le freinage devient un des problèmes du cyclomoteur. Cet appareil que nous avons récemment décrit fonctionne par commande rétro-pédalage agissant sur un palonnier compensateur actionnant, simultanément ou avec un léger décalage, les deux freins.

La commande au pied libère les mains, ce qui est appréciable sur un cyclomoteur.

Lorsque le rétro-frein n'est pas monté d'origine son adaptation est facile.

## CACHE-TONNELET POUR CARBURANT 2 TEMPS

La distribution du carburant essence huile pour moteurs deux temps a fait l'objet, depuis un certain temps, des soins particuliers des fabricants d'équipements.

La Compagnie des Pompes et Distributeurs vient de réaliser un cache-tonnelet en partant du tonnelet du commerce fourni aux pétroliers.

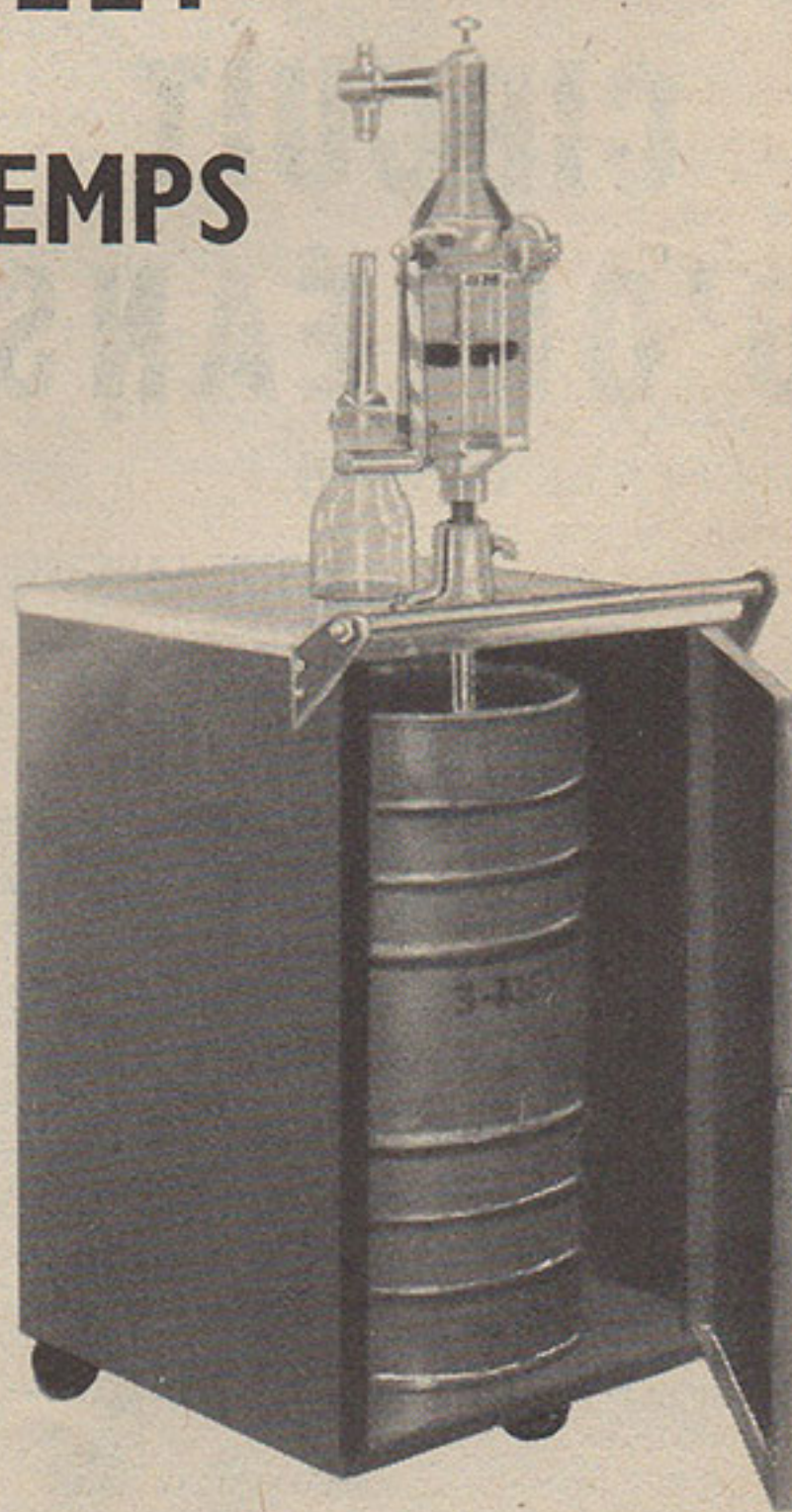
Ce cache-tonnelet comprend :

Une armoire en tôle d'acier dans laquelle prend place un tonnelet de 55-60 l avec poignée de manœuvre.

L'ensemble est monté sur trois roulettes, deux fixes sur les côtés et une à l'arrière en vue d'un déplacement facile, même si le sol n'est pas uni.

Une pompe monolitre avec cylindre métal, tube plongeur et fausse bonde conique de fixation sur le tonnelet pouvant être montée à la demande avec cylindre en verre et compteur totalisateur.

Une bouteille poinçonnée de 1 l avec verseur reposant dans une cuvette, elle-même encastrée dans le dessus de la citerne.





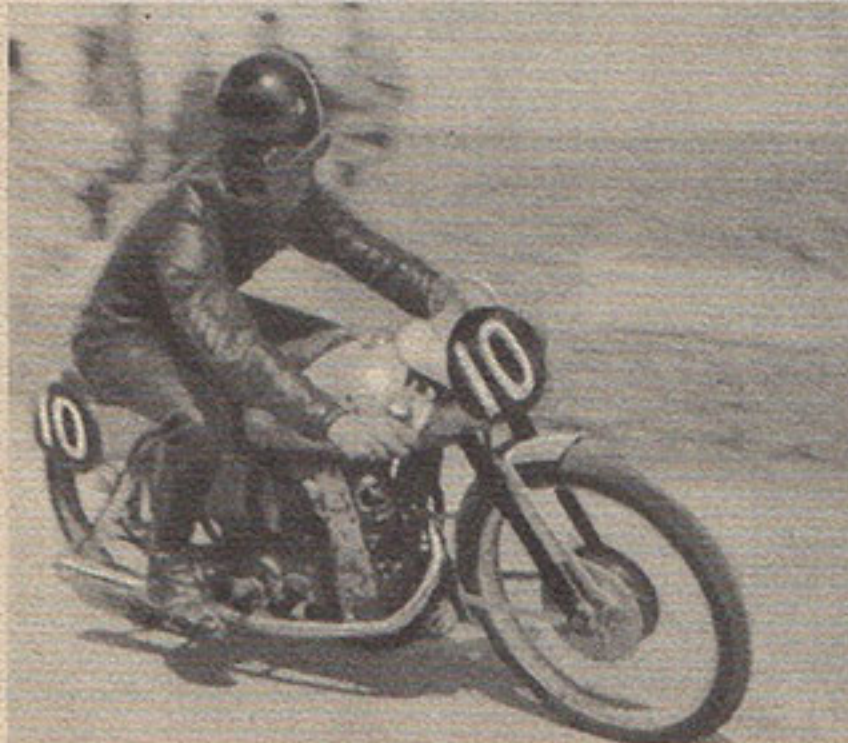
# CIRCUIT DE PROVINS

(2 MAI)

PHOTOS LANGERON

## CLASSEMENT

175 cm<sup>3</sup>. — 1. Onda (Magnat-Debon) 18'17" 2/5; 2. Pahin (Mondial), 18'44" 3/5;



Onda, vainqueur des 175 cm<sup>3</sup>, en tête du Championnat de France

3. Agache (Ydral), 19'39" 2/5; 4. Daoust (Mondial); 5. Bouin (Peugeot), à 1 t; 6. Viaène; 7. Burggraf.

Meilleur tour : Onda : 1'45", moy. : 86 km/h 330.

250 cm<sup>3</sup>. — 1. Fauchereaux (Guzzi), 27'45" 3/5; 2. Moser, 28'58"; 3. Martine, 29'34" 3/5; 4. Robbes, à 1 t.

Meilleur tour : Fauchereaux : 1'46" 2/5, moy. : 81 km/h 635.

350 cm<sup>3</sup>. — 1. Guérin (Velocette), 33'59" 4/5; 2. Deschamps (Norton) 34'20" 2/5;



Guérin, 1<sup>er</sup> en 350 cm<sup>3</sup>.

3. Belkechout, à 1 t; 4. Parisot; 5. Guignabodet; 6. Dautel.

Meilleur tour : Guérin : 1'37" 4/5, moy. : 89 km/h 097.

500 cm<sup>3</sup>. — 1. Fauchereaux (Gilera), 36'06" 2/5; 2. Dagan (Norton), à 1 t; 3. Piffaut, à 2 t; 7. Vigoureux, à 2 t; 5. Gomes, à 4t.

Meilleur tour : Fauchereaux, 1'37" 2/5.



Fauchereaux, gagnant des 500 cm<sup>3</sup>.

# CIRCUIT D'ORLÉANS

(9 MAI)

PHOTOS LANGERON

## CLASSEMENT

175 cm<sup>3</sup>. — 1. Onda (Magnat-Debon), 36'57" 3/5, moy. : 81 km/h 461; 2. Burggraf (M.V.) 36'58"; 3. Bouin (Peugeot), 37'13"; 4. Pahin (Mondial) à 1 t; 5. Mathieu (D.S. Malterre), à 1 t; 6. Verchère (Peugeot), à 1 t; 7. Lacour (Peugeot), à 1 t; etc.

Meilleur tour : Burggraf en 1'22" 4/5, moy. : 82 km/h 910.

350 cm<sup>3</sup>. — 1. Insermini (Norton), 34'11" 3/5; 2. Hug (Norton), 34'23" 4/5; 3. Guérin (Velocette), 34'27" 2/5; 4. Deschamps



Insermini, 1<sup>er</sup> en 350 cm<sup>3</sup>, sur Norton « raccourcie » par ses soins.

(Norton), 34'37" 2/5; 5. Chapelle (Norton), 34'42" 3/5; 6. Perrotin; 7. Prous; 8. Belkechout.

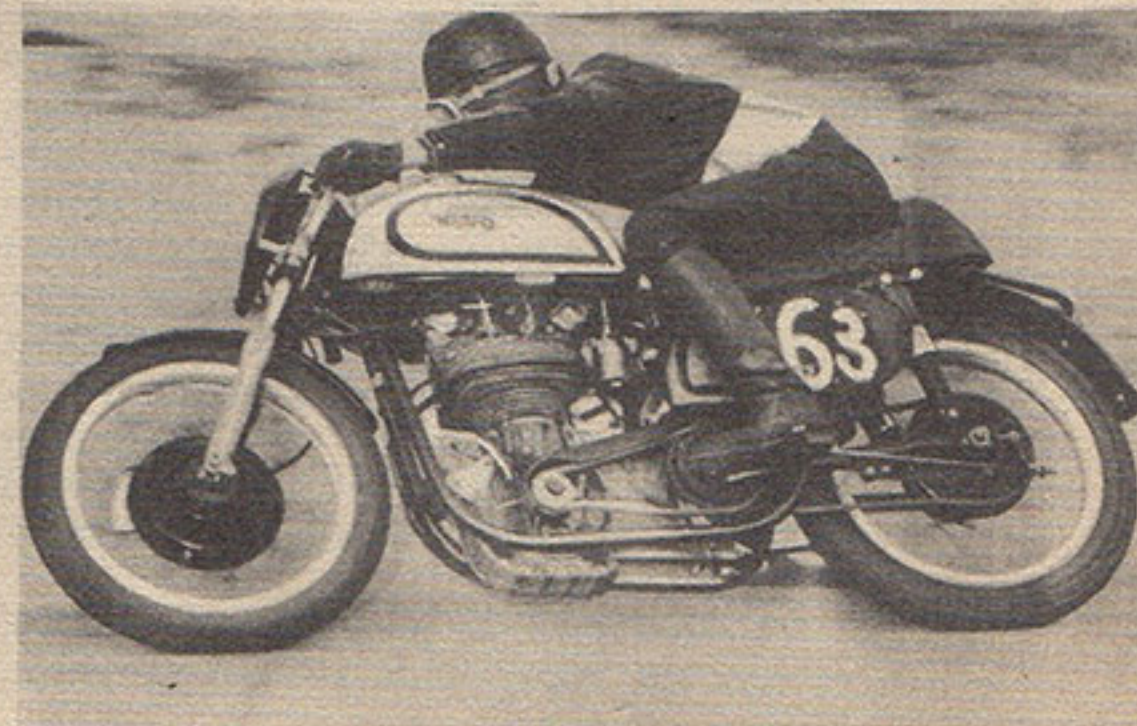
Meilleur tour : Hug, 1'16" 2/5, moy. : 90 km/h 940.

500 cm<sup>3</sup>. — 1. Kibler (Norton), 33'18" 2/5, moy. : 90 km/h 405; 2. Hug (Norton), 33'27" 1/5; 3. Crouzet (Norton), 34'36" 1/5; 4. Braun (Norton), à 1 t; 5. Biegel (Horex), à 2 t; 6. Guérin (Velocette), à 2 t; 7. Belkechout (Velocette), à 3 t.

Meilleur tour : Kibler, 1'14" 2/5, moy. : 93 km/h 390.



Kibler, vainqueur en 500 cm<sup>3</sup>.



Hug, brillant second en 500 cm<sup>3</sup> avec une 350 cm<sup>3</sup>.



# LE SCOOTER PIATTI S 125

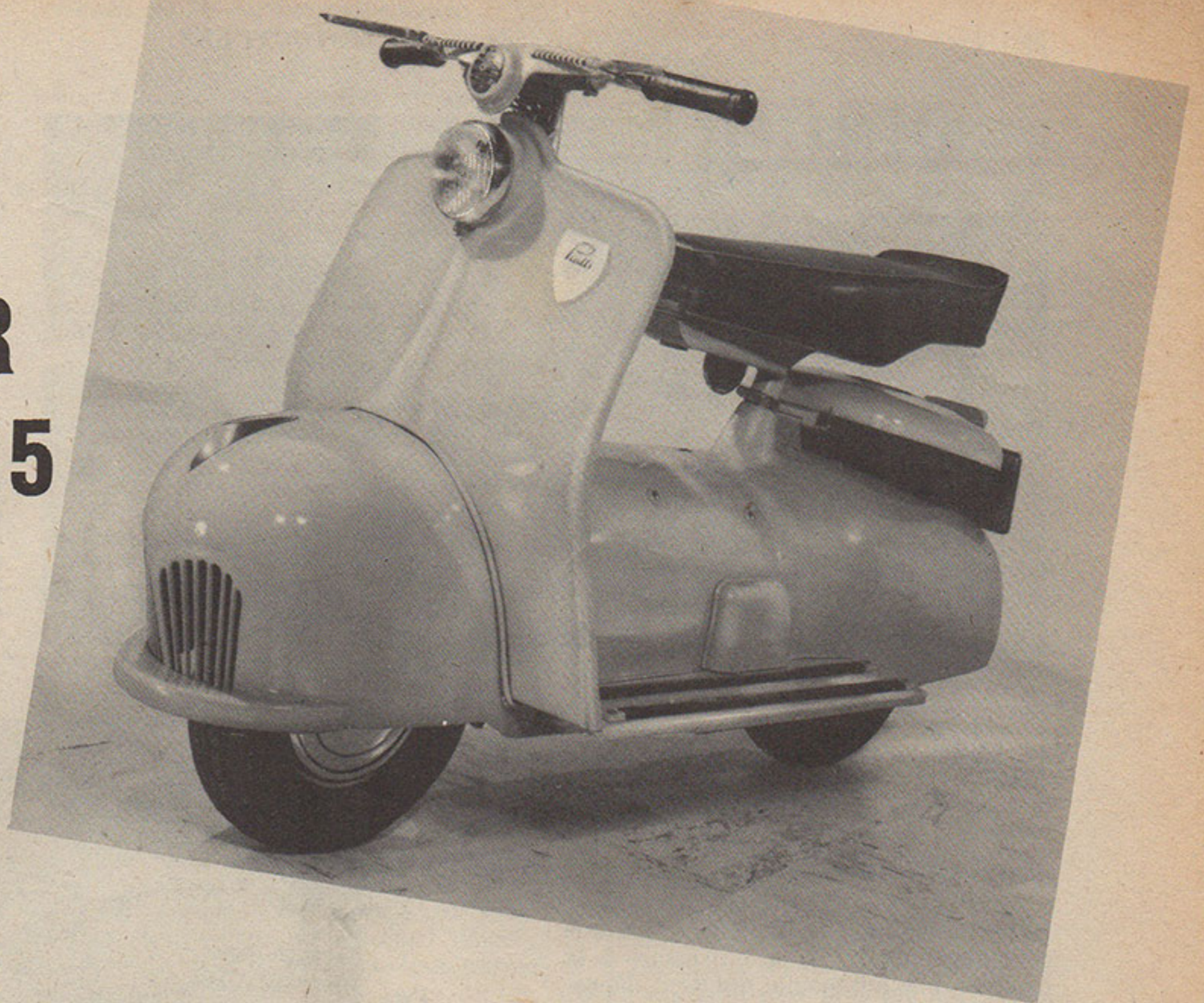
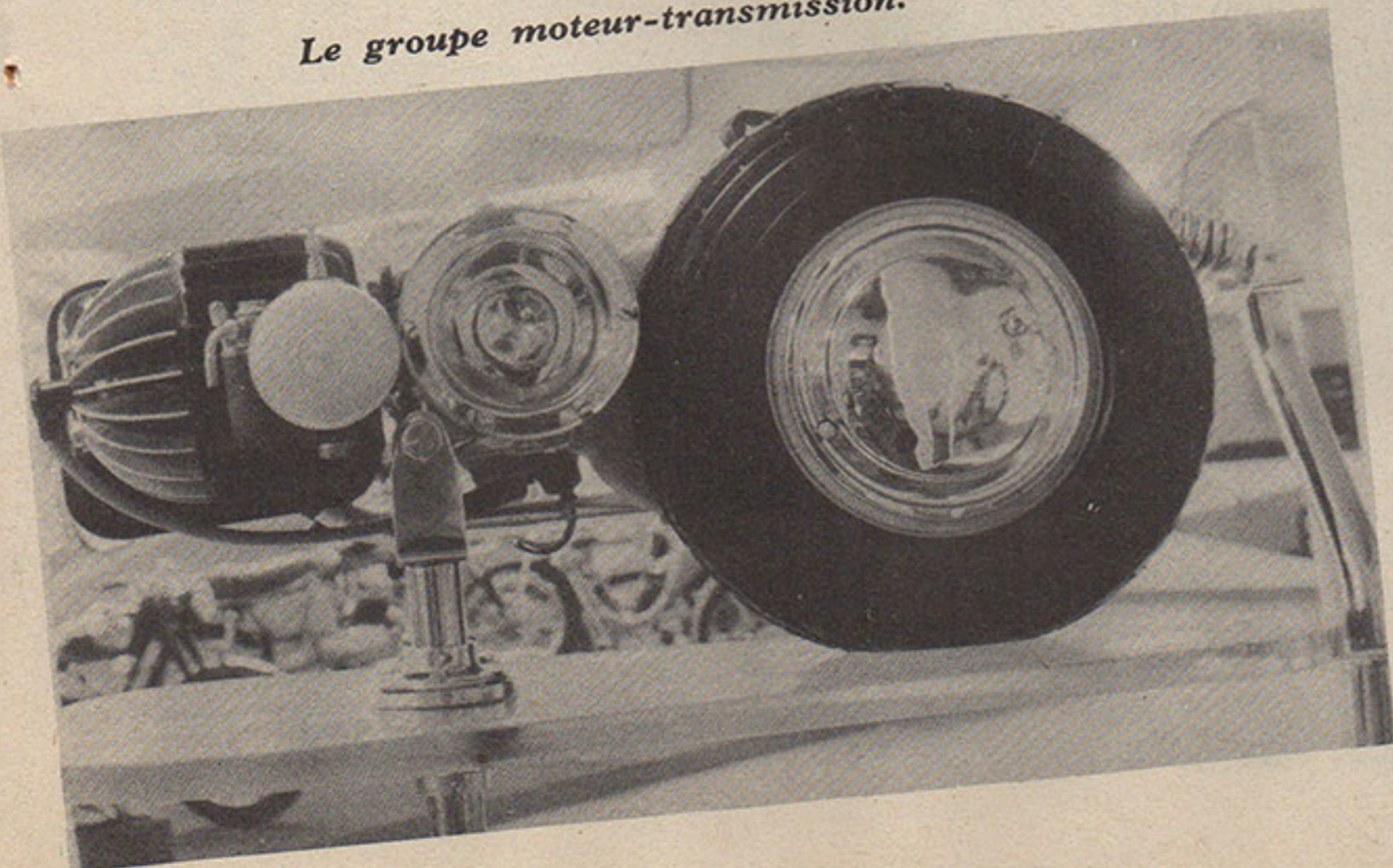
*Le Scooter Piatti est une création italienne, construite sous licence par les Anciens Etablissements d'Ieteren Frères, S.A., importateurs des automobiles V.W., Studebaker et Porsche, en Belgique. Il est conçu pour le transport économique d'une ou deux personnes, en leur assurant le maximum de confort et de sécurité.*

*On a visé à obtenir un degré élevé de « confort en marche » par l'étude poussée de l'habitabilité, de la suspension et de la protection, tout en sauvegardant le « confort à l'arrêt ». L'abaissement du centre de gravité, dû au moteur horizontal, et la répartition symétrique du poids, rendue possible grâce à la coque portante, assurent au Piatti un équilibre et une tenue de route excellents.*

*La forme de la coque permet, entre autres, un refroidissement par courant d'air direct et intensif du moteur, et résout avec simplicité les problèmes mécaniques dont découle une réduction appréciable d'encombrement et de poids.*

*Le moteur deux temps qui l'équipe possède un rendement élevé car il est doté d'un système de balayage spécial, déjà éprouvé sur plus de cent mille moteurs destinés à d'autres applications, mais dessinés par le même ingénieur.*

*Le groupe moteur-transmission.*



## Quelques détails techniques

Longueur : 1 m 400.  
Largeur : 0 m 600.  
Hauteur : 0 m 900.  
Poids : 78 kg (complet avec selle double, roue de rechange, compteur...).

La pièce maîtresse de la machine est constituée par sa coque portante.

A celle-ci viennent se fixer :

- des éléments de carrosserie, tels que bouclier de protection, marchepieds, selle.
- le bloc « moteur-transmission-suspension arrière ».
- le bloc « direction-suspension avant ».

### LA COQUE

Elle se compose d'une grande pièce emboutie sur laquelle sont soudés les raidisseurs qui joignent les points de concentration d'effort.

Cette coque d'une grande rigidité offre une protection efficace de tous les organes mécaniques.

### LE TABLIER

En tôle d'acier emboutie ; il porte le phare et constitue, avec les marchepieds, un écran.

### LES MARCHEPIEDS

Sont de grandes dimensions pour que deux personnes puissent y prendre appui sans être astreintes à maintenir toujours la même position.

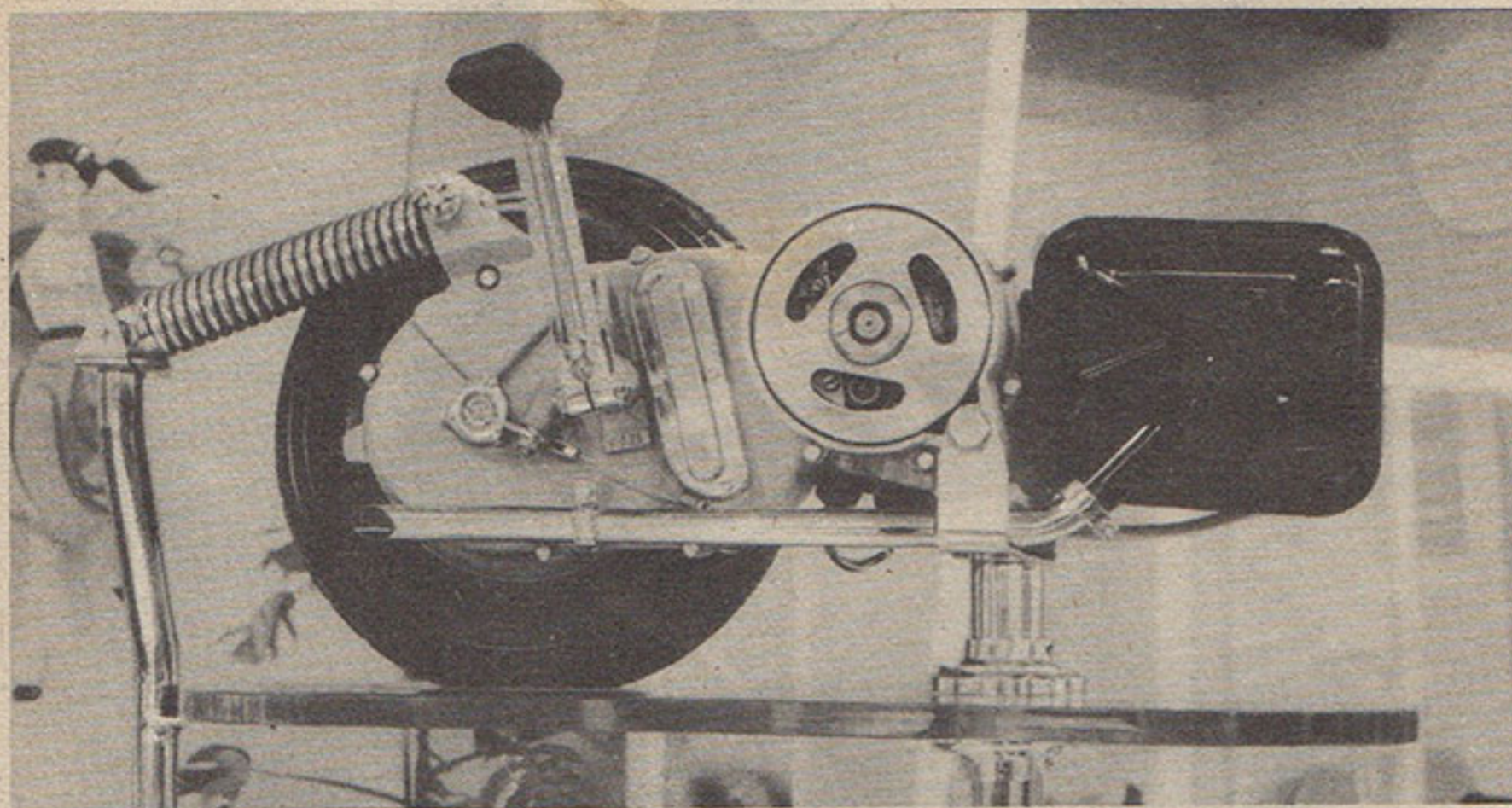
### LA SELLE

Celle-ci, biplace, est constituée par un gros tube soutenant une plate-forme en tôle d'acier, et par un coussin en écume de latex particulièrement étudié pour offrir le maximum de confort à deux occupants. Le tout est recouvert d'une housse en plastique lavable.

Une boîte à outils de grand format est fixée sous la plate-forme.

Une caractéristique fort intéressante de cette selle est son réglage en hauteur (sur environ 20 cm) ; on peut donc lui faire prendre une position élevée (ce mouvement s'accompagne d'un recul, ce qui favorise le confort du conducteur





Vue côté volant; on remarquera la volumineuse boîte de détente, le carter étanche et le ressort assurant une suspension à flexibilité variable et dont le second point d'attache se trouve à l'arrière de la coque.

de haute taille), ou très basse, cette dernière possibilité étant permise par la position horizontale du cylindre moteur.

#### LE RÉSERVOIR

Invisible et protégé, il se trouve dans la partie centrale de la coque. Il a une contenance de 7 l 5, ce qui assure à la machine une autonomie qui peut dépasser 350 km.

Le robinet est muni d'une position de « réserve ».

Le bouchon est facilement accessible et le ravitaillement en essence se fait sans déranger les passagers.

A l'arrière de la machine, sous la selle, se trouve la roue de rechange, dont le couvercle forme petit coffre.

Plusieurs modèles de porte-bagages ou paniers peuvent être fixés devant le tablier en prenant appui sur la partie avant de la coque, sans pour cela influencer la direction puisque ces accessoires ne tournent pas avec la roue.

#### LE MONOBLOC « MOTEUR-TRANSMISSION-SUSPENSION ARRIERE »

L'élément principal de ce groupe est constitué par trois carters en Alpac contenant tous les organes moteurs et la transmission.

Sur ces carters viennent se fixer notamment le cylindre, la roue arrière, et le ressort de suspension.

#### LE MOTEUR

Cylindrée : 125 cm<sup>3</sup>.

Alésage : 51 mm.

Course : 61 mm.

Taux de compression : 7,65 à 1.

Puissance maximum : 4,9 ch à 4 600 t (mesurée à la roue).

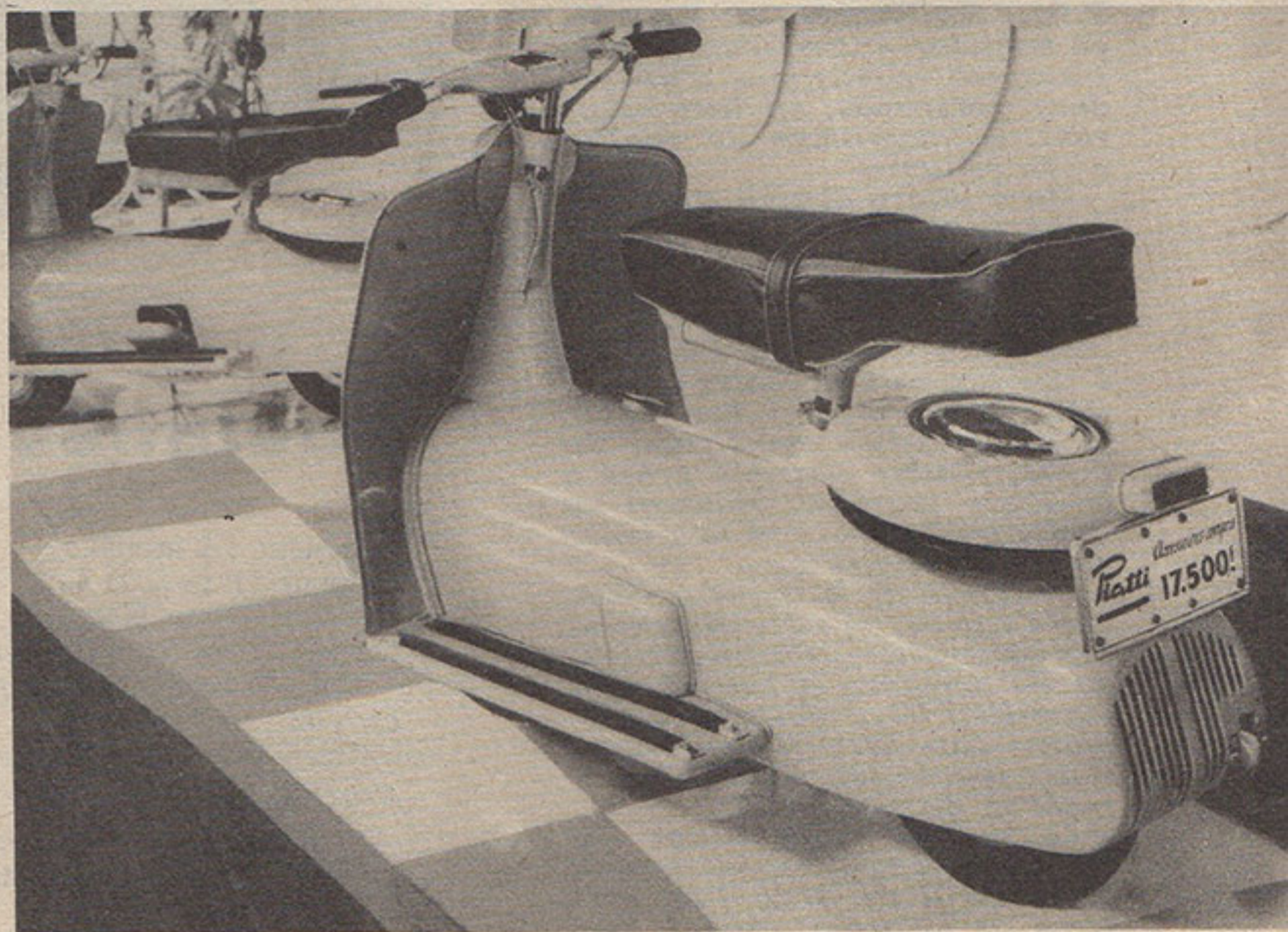
Régime normal : 3 900 t/mn.

Carburateur : à boisseau cylindrique et diffuseur de 16 mm avec filtre à air.

Le cylindre en fonte spéciale est disposé horizontalement. La culasse est en alliage « Y » traité, le piston en alliage d'aluminium hypersilicié et porte trois segments. Le segment supérieur est chromé, les deux autres zingués.

La culasse et le cylindre sont refroidis

Vue arrière du scooter Piatti.



par l'air qui frappe directement ces organes axés horizontalement dans une zone de pression élevée.

La bielle est montée sur aiguilles aux deux extrémités.

Le vilebrequin est de construction monobloc très robuste. Il tourne sur un roulement à billes de 25 x 62 x 12 et sur un roulement à aiguilles de 16 x 21 x 13. Les portées de ce vilebrequin sont traitées par induction à radio-fréquence, comme du reste toutes les pièces maîtresses en acier de la machine.

Tournant concentriquement au vilebrequin on trouve l'embrayage à disque unique à bain d'huile, le pignon de transmission, le volant magnétique « Filso » assurant l'allumage et l'alimentation du système d'éclairage (30 W).

#### TRANSMISSION

Elle s'effectue par chaîne à rouleaux 3/8 x 7/32, fonctionnant à bain d'huile

dans le monobloc transmission-moteur. Elle est munie d'un tendeur à pignon.

Au pignon arrière est incorporé un amortisseur à torsion.

Le rapport de transmission est de 4,1.

#### BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses est incorporée dans le moyeu arrière. Elle est du type à prise directe avec crabotage intérieur.

#### LES RAPPORTS DE VITESSE SONT :

Première : 2,63 à 1 ; deuxième : 1,56 à 1 ; troisième : 1 à 1.

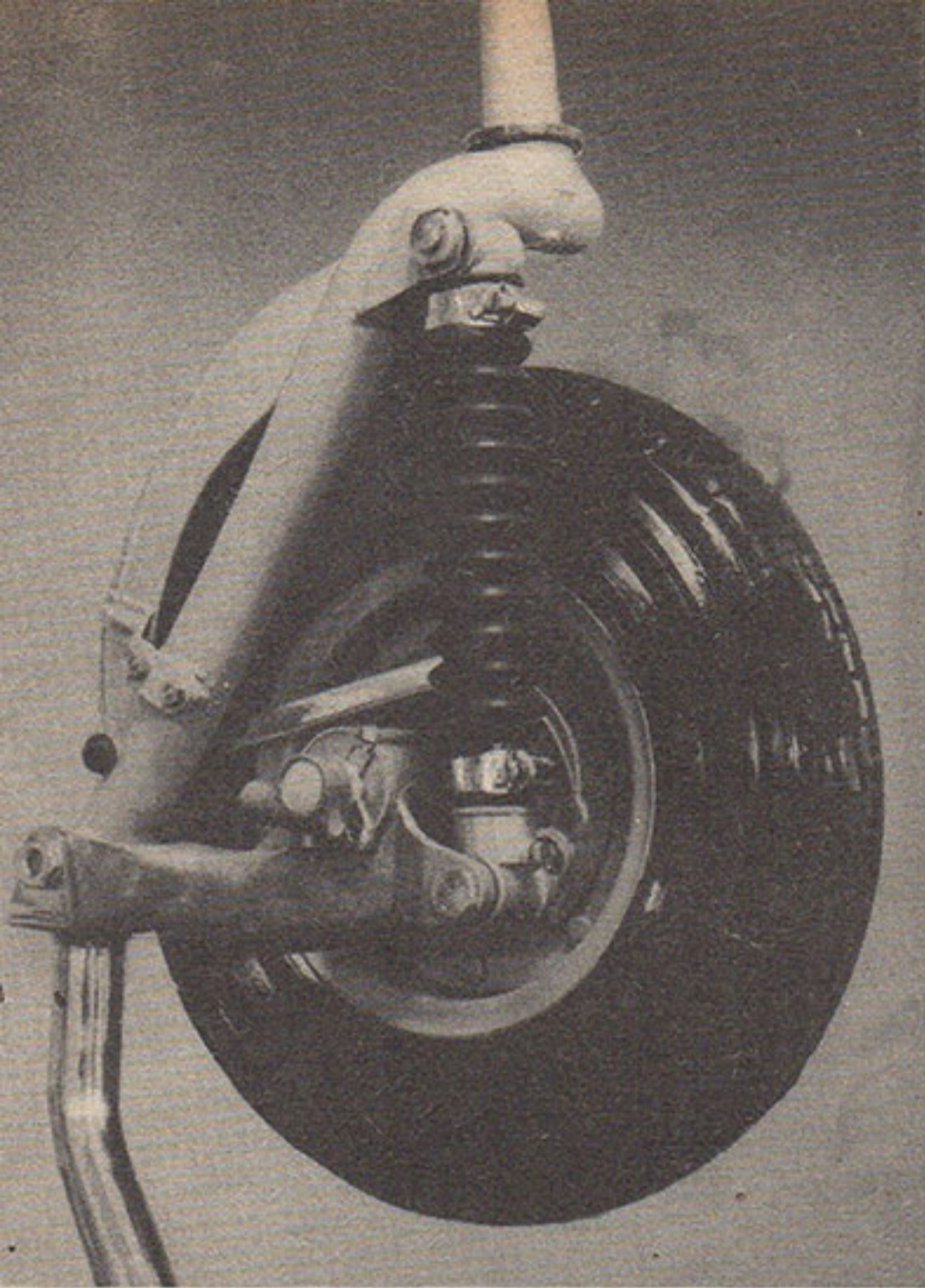
Ils sont obtenus par des pignons à denture spéciale corrigée.

L'arbre de sortie de la boîte se termine par une section cannelée sur laquelle se cale le moyeu du tambour de frein.

#### LA ROUE ARRIERE

Elle est fixée sur le tambour à la manière d'une roue d'automobile et se démonte en desserrant quatre écrous.





*Détail de la suspension avant.*

trois positions différentes. Ce réglage est obtenu par le desserrage de deux vis et permet le choix de trois flexibilités différentes.

**BLOC « DIRECTION-SUSPENSION AVANT »**

*Il se compose :*

D'un *guidon*, dans lequel sont incorporés :

*Les commandes* : de changement de vitesses, d'embrayage, de gaz, de frein avant et l'interrupteur. Celui-ci commande les différentes positions d'éclairage (route, code, ville) l'avertisseur et le contact ;

*Le tableau de bord* : comportant le compteur kilométrique et l'avertisseur.

Ce guidon, à sa partie inférieure, est fixé dans un *tube* coudé qui dirige la roue avant et la soutient par l'intermédiaire de la suspension. Celle-ci est du type à roue poussée par *balancier*.

Ce dernier pivote sur une double rangée d'aiguilles et est construit en Alpac gamma traité.

Ce balancier présente une grande sécurité (chaque pièce est inspectée individuellement aux rayons X pour déceler d'éventuelles criques ou soufflures) et une rigidité torsionnelle élevée de par sa structure tubulaire à parois épaissies.

Le balancier soutient en son milieu

la *roue* dont l'axe tourne sur un roulement à aiguilles et sur un roulement à billes, et également le stator de frein, dont la réaction est absorbée par une bielle en acier attachée au bras de la suspension.

Ce système permet le fonctionnement de la suspension au cours du freinage sur roue avant, ce qui augmente le confort et la sécurité.

A l'avant du balancier se trouvent deux *tubes télescopiques*, dont les extrémités se terminent par des « silent-blocs ». Ces tubes contiennent un *ressort* à flexibilité variable, et sont protégés par un *soufflet* en caoutchouc synthétique.

Les *deux freins* à éléments interchangeables sont du type classique à expansion intérieure.

Ils sont commandés simultanément par une pédale située sur le côté droit de la machine, les efforts exercés sur les deux commandes étant équilibrés. Par un levier au guidon on commande le seul frein avant.

Les *pneus*, de 3, 5 x 7 sont fixés sur jantes démontables en acier.

**PERFORMANCES**

Vitesse maximum : 75 km/h.

Consommation : 2 l aux 100 km.

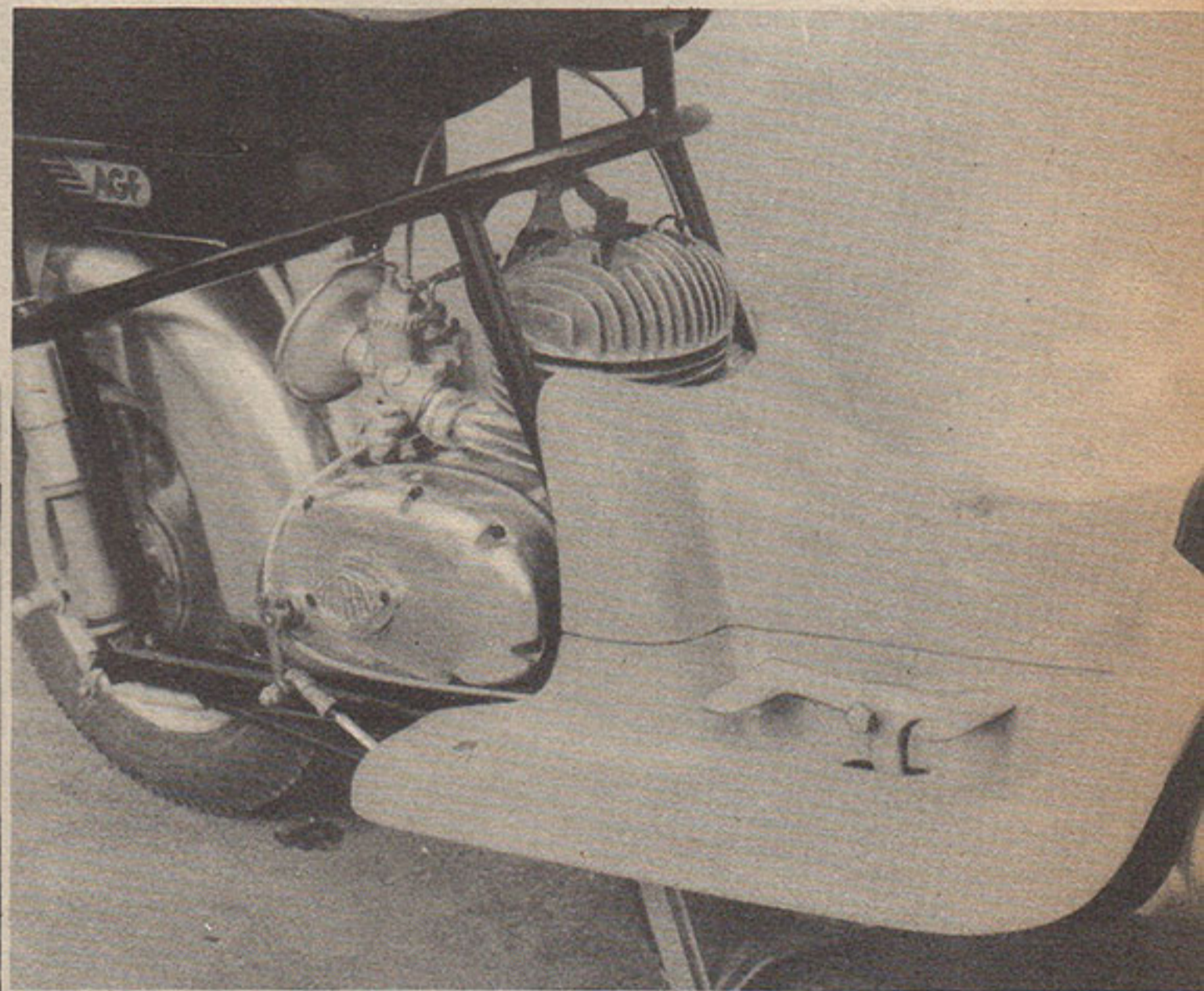
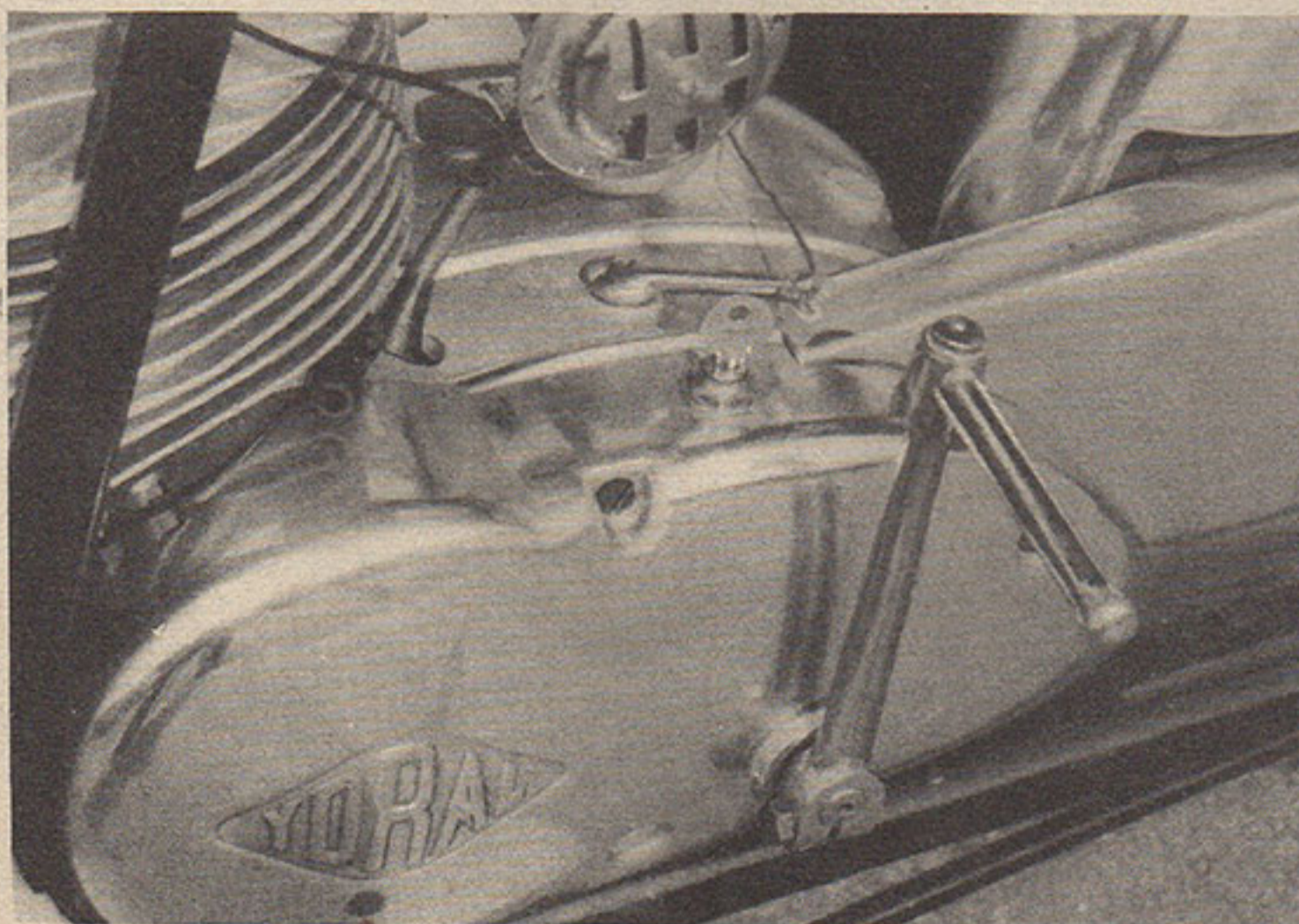
L'ensemble, et plusieurs détails de cette machine sont protégés par brevets et modèles déposés dans tous les pays.

**LE RESSORT DE SUSPENSION**

Est fixé à la partie supérieure des carter. Son mouvement confère à la suspension des caractéristiques de flexibilité décroissante avec la course. De plus son attache à la coque peut se faire en

**MODIFICATIONS SUR LE SCOOTER A.G.F. 175**

*Un nouveau capotage a permis d'améliorer la protection du pilote et le refroidissement du moteur. Ce dernier, un Ydral 175 cm<sup>3</sup>, comporte maintenant une chaîne de transmission primaire, assurant un fonctionnement plus silencieux. Le carburateur Del Lorto est maintenant monté en série par A.G.F.; par souci de propreté, celui-ci est monté légèrement en oblique, de façon que les projections n'atteignent pas les jambes du passager.*



*Le système de contact à clef, réalisé également par A.G.F.*



# Camping

Manger (beaucoup), boire (davantage) et dormir (énormément). En plus, voir des tas de paysages et respirer des airs aussi variés et aussi nourrissants que possible.

C'est avec cette ligne de conduite, ce plan, souple et précis à la fois, que nous voyons chaque année revenir les beaux jours.

Présentement, notons toutefois qu'il pleut à verse lorsque nous écrivons. C'est d'ailleurs à cause de ce temps que nous avons entrepris aujourd'hui de vous raconter des histoires sur les voyages, la moto, le grand air et le pâté en boîte. Nous serons certains de ne rien oublier et de compter avec les déluges si ennuyeux qui ne manquent jamais de tremper les plus beaux jours.

Nous avons chacun notre vélomoteur ; engin délicat, fantasque, d'un caractère trop fier pour se plier entièrement à une volonté humaine même cartésienne. Robuste cependant. Nous pouvons jurer sur n'importe quoi que l'aventure brève et suivante est véridique. Elle survint à l'un de nous deux environ 50 km avant Nantes sur la petite route serpentine et charmante qu'est la Nationale 751.

Un grand bruit très insolite dans le cœur du 125 latéral.

Arrêt complet.

Fumée.

Perplexité, angoisse, et le désespoir nous fait remettre de l'huile dans le carter pour bien nous persuader que la fumée venait de là. La mort dans les âmes, nous actionnons le kick et... miracle, le piston coulisse et l'engin pétarade joyeusement. Dès les premiers mètres nous l'avons bien senti un peu las, mou, sans enthousiasme, mais on sent qu'il peut tenir jusqu'à Nantes.

Ce fut dans un petit patelin des environs de Brive qu'il s'arrêta. Sans compression et sans fumée. Le charron qui le démonta nous fit voir l'adorable piston (nous l'avons gardé pour les incrédules) et notre douleur fut grande de voir son allure toute chiffonnée.

Le segment râcleur s'était cassé en plusieurs morceaux et s'était promené, durant 2 000 km, dans la chambre de combustion. Nous devons frémir en pensant que nous avons traversé les marais ven-



déens avec une totale insouciance. L'arrêt complet s'est produit lorsqu'un fragment de segment ne jugeant sans doute pas la situation assez claire décida de se loger sous la tête de la soupape d'échappement pour l'empêcher de se fermer. Ceci vous donne une idée des éclats de rire que nous ménagent des randonnées de plusieurs milliers de kilomètres. Les engins mécaniques de ces dernières années mettent les raids routiers à la portée des premiers idiots venus.

Il est bien évident que c'est l'inconscience même qui entraîne dans de telles péripéties, mais du moins nous imaginons ainsi avoir quelque compétence autorisée sur une foule de sujets futiles.

## I. - CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LE CAMPING

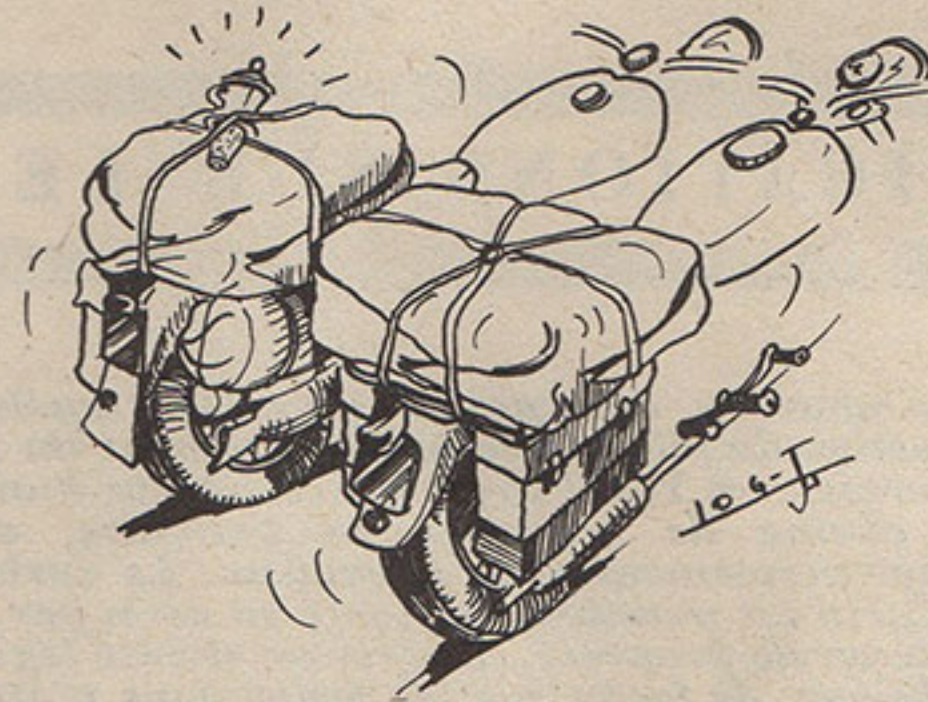
Nous tentons d'organiser, lorsque nous randonnons, une vie de sauvages assez civilisés. Sans être partisans du réfrigérateur (que nous serions bien en peine d'emporter) ou de l'encombrant réchaud à gaz, nous sommes d'avis qu'il y a une foule d'objets dont les êtres modernes ne savent plus se passer.

Cependant, une expérience aussi saine que désagréable nous a rappelé bien vite la valeur de deux lieux communs ridicules :

« Il ne faut pas se charger de choses inutiles » ;

« Deux précautions valent mieux qu'une. »

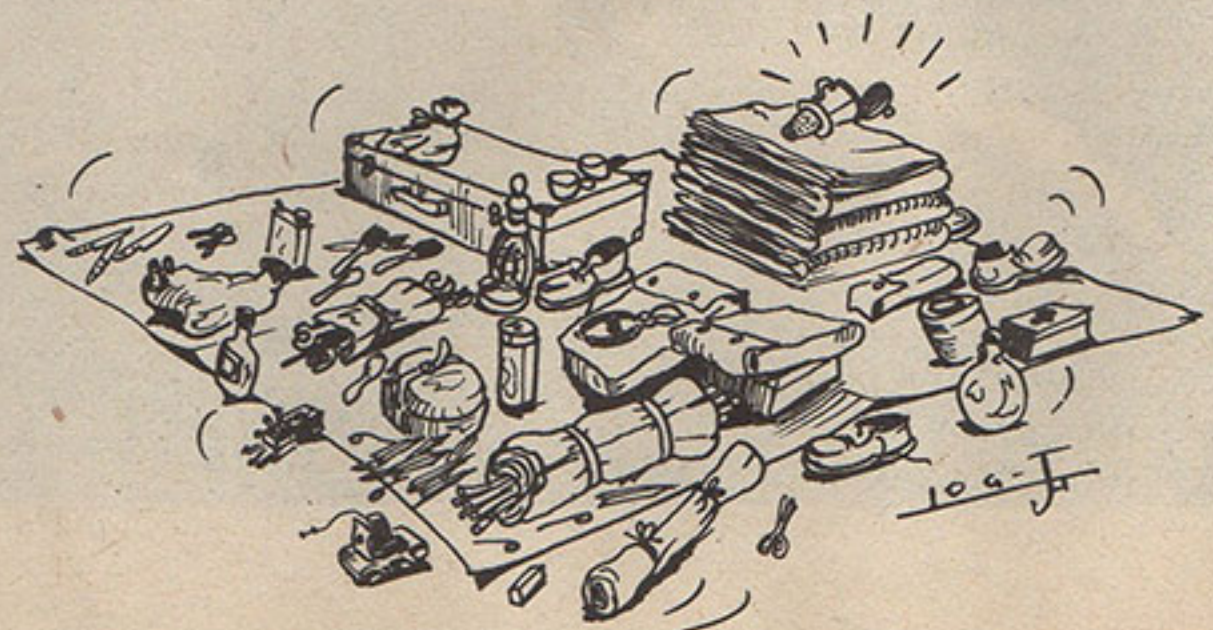
A ce propos, nous vous signalons que, la première année où nous avons campé, nous avons emmené un gigantesque filtre à café dont la forme évasée d'entonnoir nous avait séduits à l'achat. Il fut un perpétuel sujet d'encombrement. Nous avons essayé de le perdre comme le Petit Poucet mais une âme obligeante s'est hâtée



de le mettre sous un de nos matelas, pensant agir selon sa conscience. Nous n'avons fait du café qu'une fois avec cet appareil et il nous servait à y entasser des bonbons, du sucre, du coton... Nous avons dû le placer sur la pile de nos bagages, et les campagnards l'ont pris sans doute pour un carburateur de rechange. Consolons-nous en pensant que l'équipement que l'on choisit n'est inutile que pour ceux qui le critiquent.

L'organisation d'un voyage doit, si l'on veut avoir le moins de contact possible avec ses semblables, être guidée par un choix judicieux et un tri conscient du matériel à véhiculer. Tout d'abord

### IL FAUT FAIRE UN TAS





Vous prenez une grande bâche ou vous choisissez un espace plat, et vous y mettez, dans un ordre approximatif, les objets dont nous vous parlerons dans les chapitres suivants.

Ceci doit avoir pour but :

1° De ne rien oublier ;

2° D'avoir une vue d'ensemble avant la répartition.

Trois sacoches et deux porte-bagages sont, bien sûr, assez restreints mais TOUT peut y entrer, même le superflu.

C'est ainsi qu'« il » prend son rasoir électrique pour se faire une beauté (grande) au hasard des cafés. Cela donne l'occasion de prendre une consommation et de sourire à des remarques dans le genre de :

« Faites pas attention au désordre de la cuisine, vous savez, dans le commerce... »

« Cela doit vous gratter la peau... »

« C'est curieux, on dirait un œuf... » (Nous n'avons d'ailleurs jamais bien compris le sens exact de cette réflexion.)

« Moi, j'aurais peur de m'électriser... »

« Faites pas sauter mes plombs... »

C'est en se considérant comme des pionniers que l'on arrive à saisir les sentiments profonds des peuples inconnus.

Il faut aussi penser à LA CHOSE. La chose est cet objet qui varie suivant les individus mais dont chacun ne peut se séparer, tous la jugeant indispensable.

Pour notre part, c'est, pour elle, la lime à ongles, et pour lui, l'agenda de l'année avec des cartes qu'il ne regarde jamais, des barèmes qu'il n'utilise pas, des renseignements qu'il ne peut jamais retrouver...

On nous a laissé entendre, au cours de conversations techniques, que pour d'autres c'est un porte-manteau, un appareil à repasser les cravates, un portrait en 6 x 9 de Washington, etc.

Pour en revenir au sujet qui nous occupe, précisons que le camping à moto peut se décomposer en quatre parties :

— dormir ;

— manger et boire ;

— randonner ;

— réparer.

Quatre rubriques noires.

## II. - DORMIR

On dort sous la tente.

C'est une canadienne double toit, tapis de sol cousu, vaste abside, second tapis de sol (pour éviter de se mouiller les pieds) ; à ceci est adjoint un lot de ficelle, de piquets, de mâts, de rondelles, etc.

Le tapis de sol supplémentaire est peut-être la partie la plus intéressante de la tente. Il permet de s'étendre au-dehors, à la fraîche, même lorsqu'il y a des ronces et des insectes rampants. Il sert également de salle à manger d'été.

L'abside offre son gouffré pour entasser pêle-mêle les sacoches, les cartes, les outils, les vêtements, les allumettes, le cendrier, les chaussures, etc. De toute façon elle doit être suffisamment large pour permettre à un esprit embué et à des bras limités dans leurs mouvements de fouiller dans la pile pour trouver la lime à ongles ou l'agenda.

N'omettez pas de vous munir d'albuplast ; cette forme de pansement convient tout particulièrement lorsqu'il s'agit de « stopper » un accroc de la tente... ou du pantalon.

Lorsque le pinceau de la nuit d'été barbouille tout en noir et que l'on est las de voir danser les moustiques autour de la lampe à pétrole, l'esprit vient à penser à la mollesse du matelas pneumatique qui, élastique, se plait à épouser les formes du corps.

Faire le lit dans une maison n'est rien, mais, sous une tente, il faut se pénétrer de l'idée que c'est une opération délicate.

Tout doit se tasser dans le fond de la tente, il ne doit plus traîner aucun objet et, comme il est 11 heures du soir, la lampe est le seul petit soleil qui reste à la disposition des dormeurs en puissance. En puissance, car il n'est pas sûr qu'ils vont mener à bien la suite du débat.

Dans un rectangle de 2 m sur 1 m 70 :

Deux matelas à gonfler.

Deux lits à faire.

Deux personnes à placer sur les lits.

Le matelas pneumatique n° 1 est posé à plat. Le gonfleur à la main

il faut alors y introduire une certaine quantité de cet air enfumé et méphitique que l'on trouve sous une tente, même en pleine montagne.

Pour commencer, le premier marche sur le paquet de cigarettes et l'écrase sous les douces et fermes paroles, pleines d'un tendre reproche du congénère. L'incident se clôt naturellement dans le juron poussé par le second qui se trouve brusquement coincé à plat-dos et les pieds dans un des draps, pour avoir cherché un étui rigide pour les cigarettes complètes qui ont eu le bonheur d'échapper au premier.

Le « gonfleur » poursuit pendant ce temps son travail et donne l'impression qu'il a avalé une valve. Il transpire, ahanne et glapit enfin :

— Ce n'est pas étonnant, imbécile, tu es juste sur la partie que je gonfle :

— Je paierais cher effectivement pour être ailleurs, réplique l'interpellé en essayant de sortir de sa chaussette une cuillère à laquelle est attaché le réchaud.

Le « gonfleur » se précipite derechef, préférant sauver son époux que de poursuivre une besogne qui devient inutile s'il décède.

Le matelas en profite alors pour faire un demi-tour sur lui-même et il faut soulever tout pour retrouver la pompe.

Le gonflage achevé, le « gonfleur » rouge et crispé, met en demeure celui qui, par définition, « ne fait rien », de l'aider. Tout d'abord, sur un ton aimable :

— Hé ! Il ne reste plus qu'à le boucher. Tu ne voudrais pas me donner le bouchon de valve ?

Il n'y a pas de réponse car la lampe à pétrole a failli tomber et il est en train de chercher les allumettes pour...

— Dis ! Je ne vais pas tenir ça entre le pouce et l'index pendant cent sept ans ? Donne le truc et tu t'occuperas de la lampe après :

Il n'y a cette fois-ci qu'une réponse évasive.

— Il faut pourtant que je trouve les allumettes.

Puis indigné :

— C'est dégoûtant ! nous n'achèterons plus de miel en pot de carton car j'en ai plein les pieds !

— C'est le bouchon qu'il faut. Tant pis, je lâche tout.

Le premier matelas gonflé, il faut se gondoler dessus pour préparer le second.

L'opération terminée doit donner ceci :

Le rectangle de 1 m 70 sur 2 m est occupé par deux matelas qui le recouvrent entièrement. Au fond avec les bagages, il y a les deux occupants. Avec d'infinies précautions, il faut alors étendre les sacs de couchage et la couverture, de telle façon que la nuit soit paisible.

Après, il ne reste plus qu'à s'allonger, comme des masses, rouges et transpirants.

La lampe est éteinte, la porte ouverte.

Les cigarettes font deux points rouges et par le triangle de l'entrée, les étoiles miment de curieux dessins sur la ligne noire et déchiquetée des arbres.

C'est le moment de repos absolu. La douceur profonde et saine, la grande quiétude où les hommes méchants sont effacés par la gomme caressante du calme infini et...

— Je boirais bien un café avant de m'endormir.

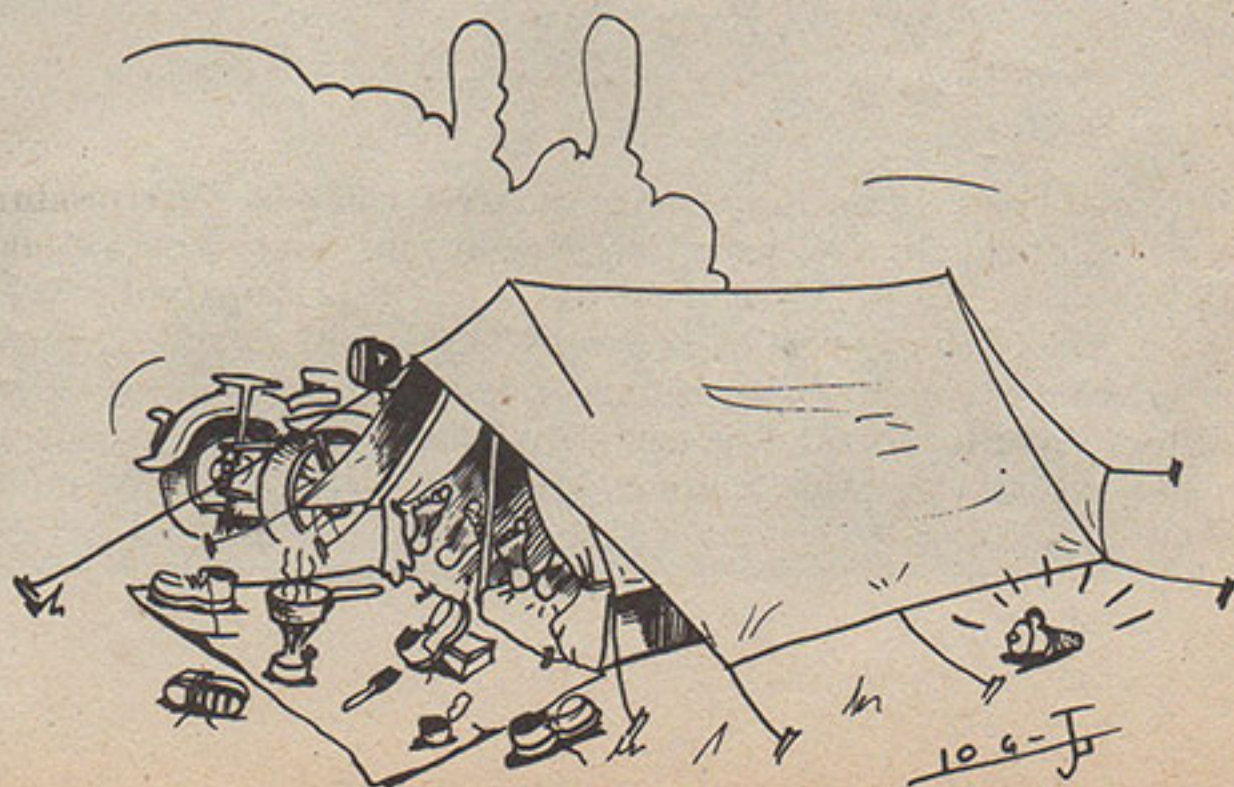
— L'ennuyeux, c'est que le réchaud est derrière, l'essence dans la moto et le café...

— Tiens, oui ! où diable peut bien être le café ?...

Ceci nous amène tout naturellement à la rubrique suivante :

## III. — MANGER ET BOIRE.

(A suivre.)

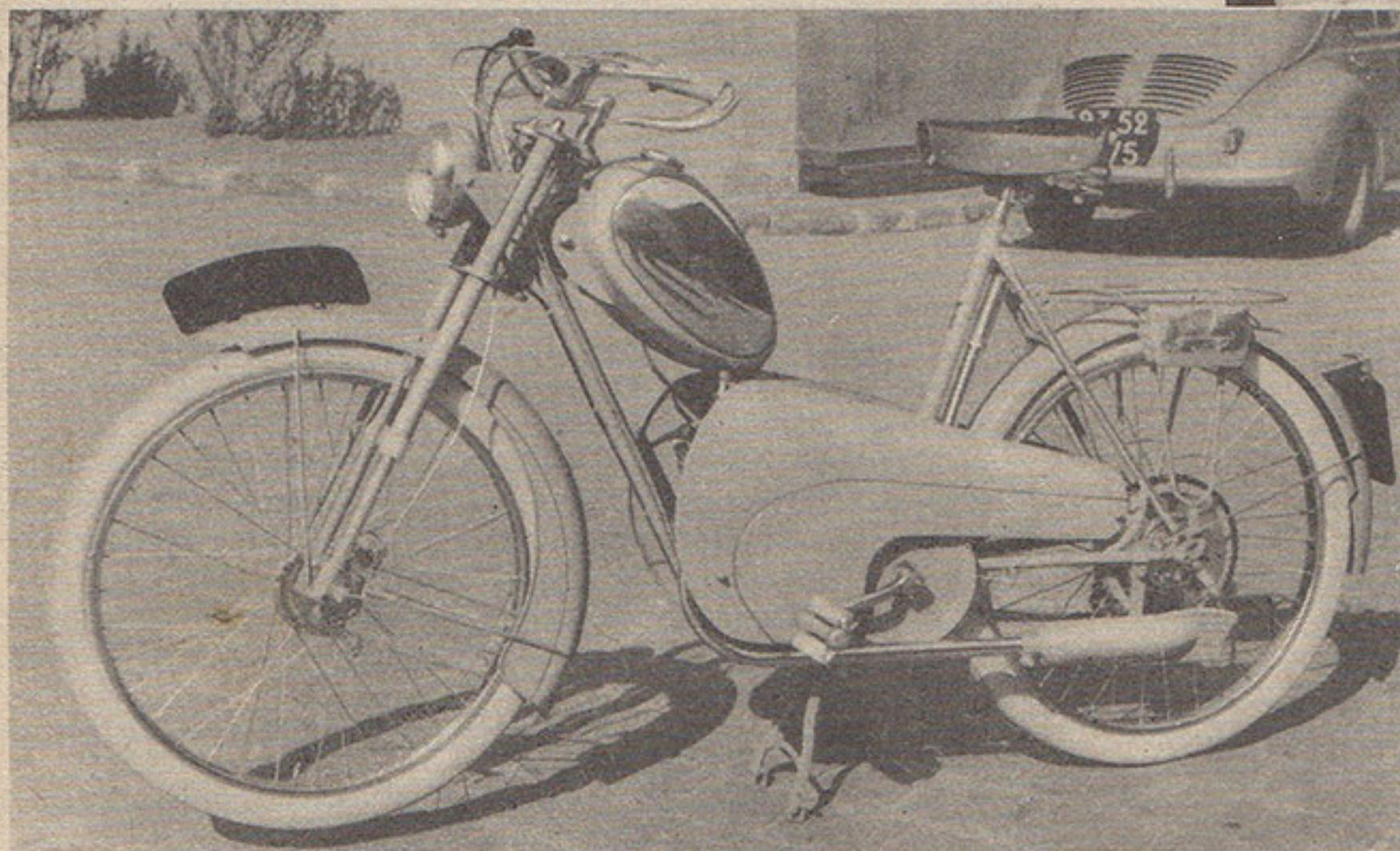




CHEZ

# ALCYON ★★★★★★★★

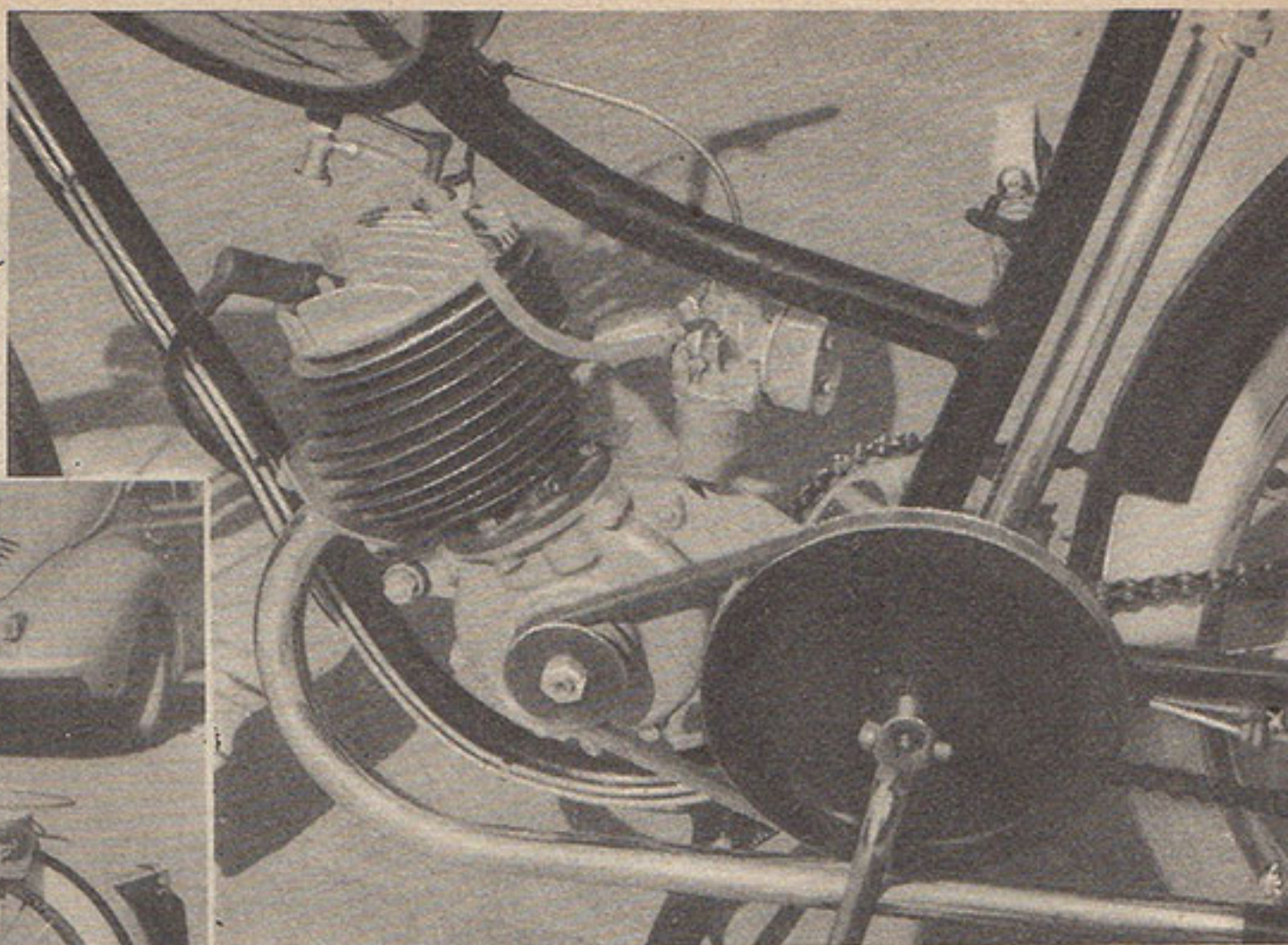
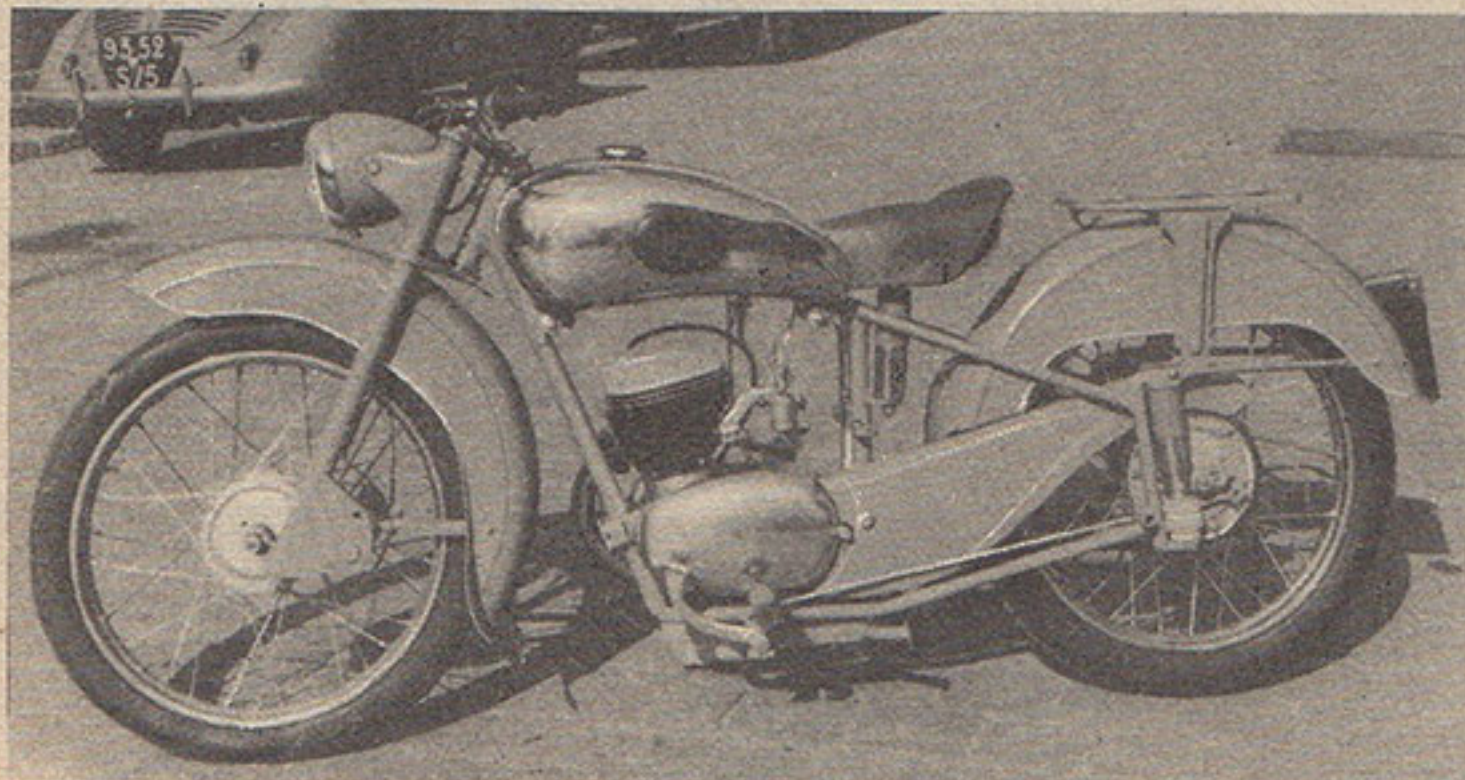
*Vélocycle Alcyon type 650.*



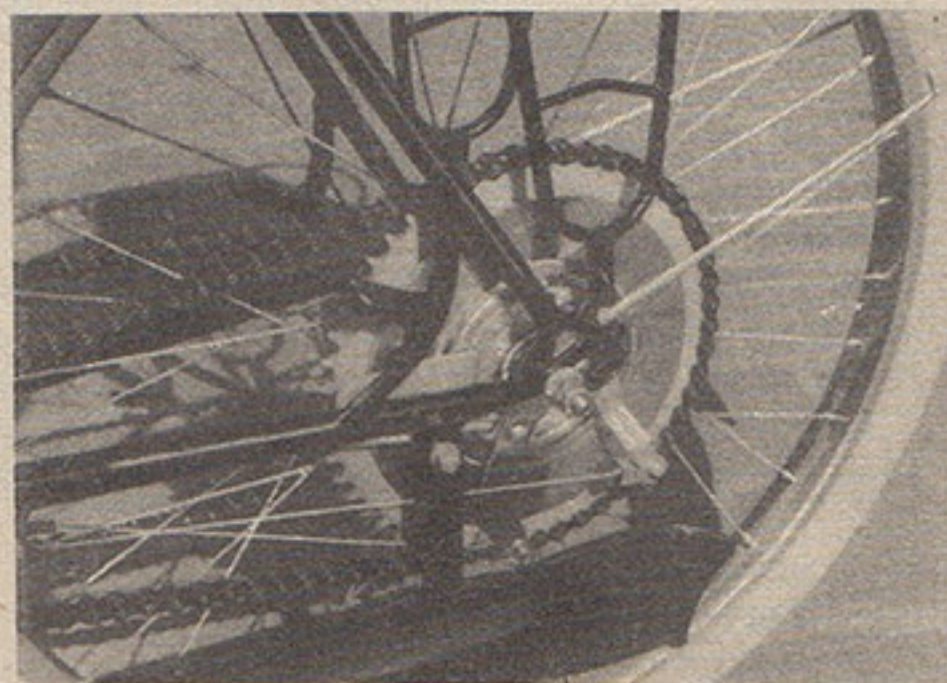
*La nouvelle fourche à balanciers.*



*Vélocycle 125 «deux temps» moteur Zürcher type 47.*



*Le 100 cm<sup>3</sup> Zürcher qui équipe le type 650.*



*Moyeu arrière comportant : frein et embrayage.*

La firme de Courbevoie commercialise actuellement trois nouveaux modèles, avantageux par leur prix et leurs caractéristiques.

Tout d'abord un cyclomoteur surprenant, qui en fait, est un vélocycle de 100 cm<sup>3</sup> de cylindrée, présenté dans une partie cycle très légère.

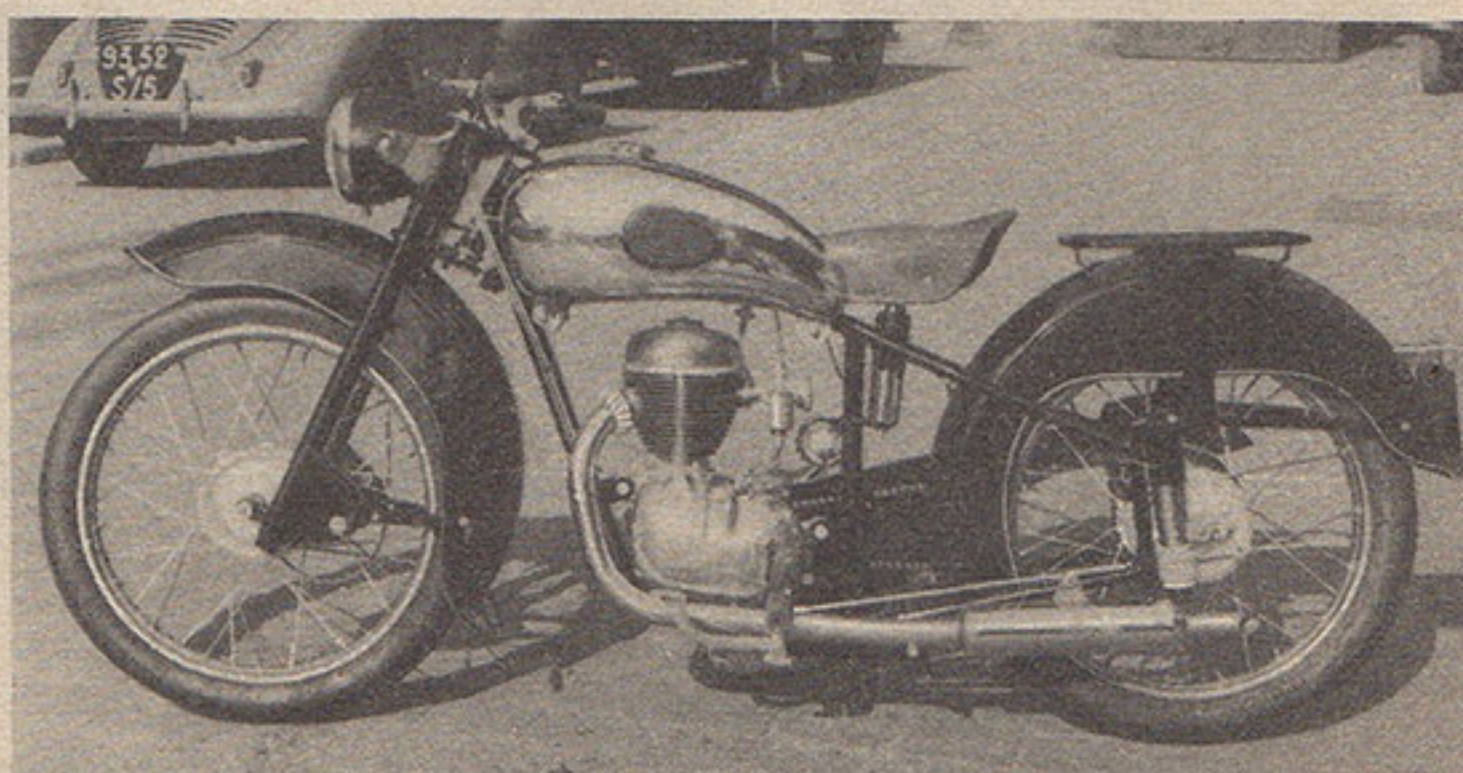
Le moteur est un Zürcher deux temps monovitesse à piston plat, l'embrayage est monté dans le moyeu arrière. Le réservoir contient six litres de mélange. Freins à tambour, garde-boue enveloppants, carénage efficace. Le confort est assuré par une fourche télescopique.

Dans la catégorie 125 cm<sup>3</sup> nous trouvons deux modèles : un « deux-temps » trois vitesses à moteur Zürcher, et un « quatre-temps » équipés du moteur A.M.C. à culbuteurs. Ces deux machines sont livrées avec une fourche avant à balancier et une suspension arrière coulissante. Les prix varient suivant l'équipement entre 126 000 et 145 000 fr.



*Guidon très net sur les nouvelles Alcyon.*

*Vélocycle 125 «quatre temps» AMC type 57.*





# DE TOUT UN PEU

## Évitez des ennuis

### SACHEZ RÉPARER VOS CHAMBRES À AIR

Certains ne répareront pas une chambre à air crevée eux-mêmes, mais la donneront, par principe, à vulcaniser. Il est vrai que parfois une pièce, une « rustine », peut se décoller lors des grandes chaleurs, en roulant à vive allure. La cause en est le plus souvent le travail plus ou moins bien effectué. Une réparation faite avec soin ne causera pas de déboires. Pour des déchirures importantes, la vulcanisation s'impose évidemment.

Avant tout il faut avoir un nécessaire de réparation sans reproche. Généralement il est casé dans une petite boîte en tôle car le carton ou autres matières similaires ne résisteraient pas longtemps au voisinage des « clous » dans le coffre à outils. Le nécessaire doit comprendre en premier lieu un petit rouleau de caoutchouc préparé dans lequel on découpe les pièces à la grandeur voulue, ou, mieux encore, des pièces toutes prêtes de grandeurs différentes avec bord aminci, si possible. Ensuite il nous faut un morceau de gros papier de verre ou une petite râpe en tôle pour nettoyer et rendre rugueuse la surface à encoller. Il est indiqué d'envelopper cette râpe dans un morceau de papier afin d'éviter des dégâts, surtout en ce qui concerne le tube de dissolution de caoutchouc. Inutile de préciser que celle-ci doit être de bonne qualité. Il est préférable d'acheter des petits tubes et de les remplacer d'office au bout de quelques mois car il est important d'avoir une dissolution toujours fraîche et la dépense est minime.

Quoi de plus embêtant qu'un tube de dissolution séchée duquel on ne sort avec la meilleure volonté que de l'air ? Il vaut donc mieux prendre des précautions : en mettant un petit chiffon dans le fond de notre boîte, sous le tube enveloppé de papier et en le calant avec un autre chiffon par-dessus, nous avons le maximum de chances de garder le tube intact.

En cas de crevaison il s'agit d'abord de trouver l'endroit troué ! Le meilleur moyen consiste à plonger la chambre à air gonflée dans l'eau. Les bulles d'air dénoncent immédiatement le trou. Mais en général il suffit de passer la chambre à air devant la figure pour percevoir le courant d'air s'échappant du petit trou. Nous nettoierons facilement la surface autour du trou avec un peu d'essence et ensuite il faut passer la petite râpe et rendre le caoutchouc le plus rugueux possible. Nous veillerons à ne plus toucher l'endroit travaillé avec les doigts toujours plus ou moins gras. On peut ôter les poussières de caoutchouc en soufflant dessus, mais ceci sans « douche » si possible ! Maintenant nous appliquerons la dissolution : la partie enduite doit en tout cas être plus grande que notre « rustine ». La couche de dissolution peut être épaisse mais il vaut mieux éviter les grosses traînées. IL FAUT ABSOLUMENT LAISSER SÉCHER LA DISSOLUTION À L'AIR ! Ceci est très important, car sans cela la pièce ne tiendra en aucun cas.

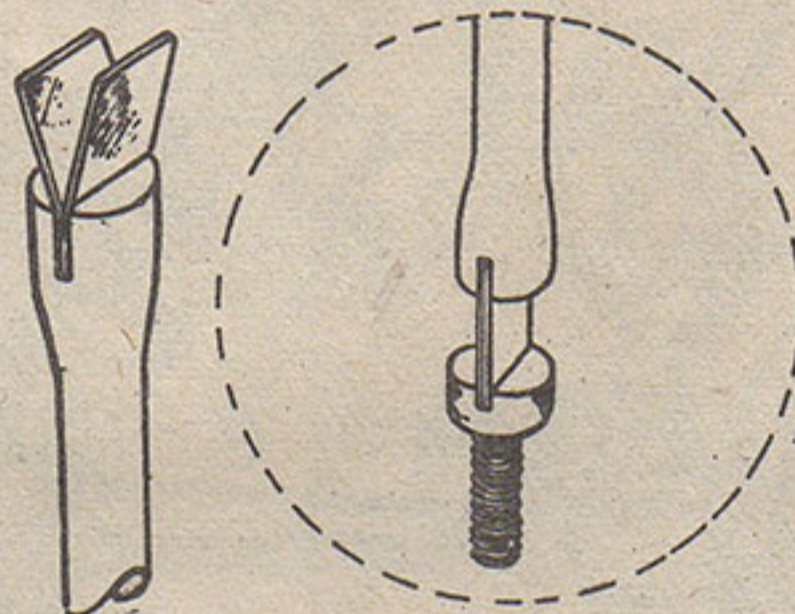
Si nous découpons la pièce nous-mêmes, nous tiendrons les ciseaux

de façon à obtenir un angle pointu avec la surface de la chambre. Nous aurons ainsi évité le bord droit, endroit où commence tout décollage d'une « rustine » ! De même il faut éviter les pièces à coins. Nous les découperons donc rondes ou ovales. En enlevant la bande de protection, nous ne toucherons en aucun cas la surface préparée. Nous collerons la pièce en commençant par un côté afin d'empêcher la formation de bulles d'air. Il y a intérêt à placer la pièce au bon endroit, car une fois appliquée il est impossible de la bouger à moins de l'arracher et de recommencer le tout avec une nouvelle pièce. L'opération terminée, il faut talquer l'endroit réparé. Sans cette précaution la chambre à air aurait tendance à coller à l'enveloppe. Une réparation effectuée dans ces conditions a peu de chances de créer des ennuis

## LE COIN DU BRICOLEUR

Il est toujours difficile de replacer une vis dans un endroit peu accessible de notre machine. Pour éviter une perte de temps, construisez-vous donc ce petit outil :

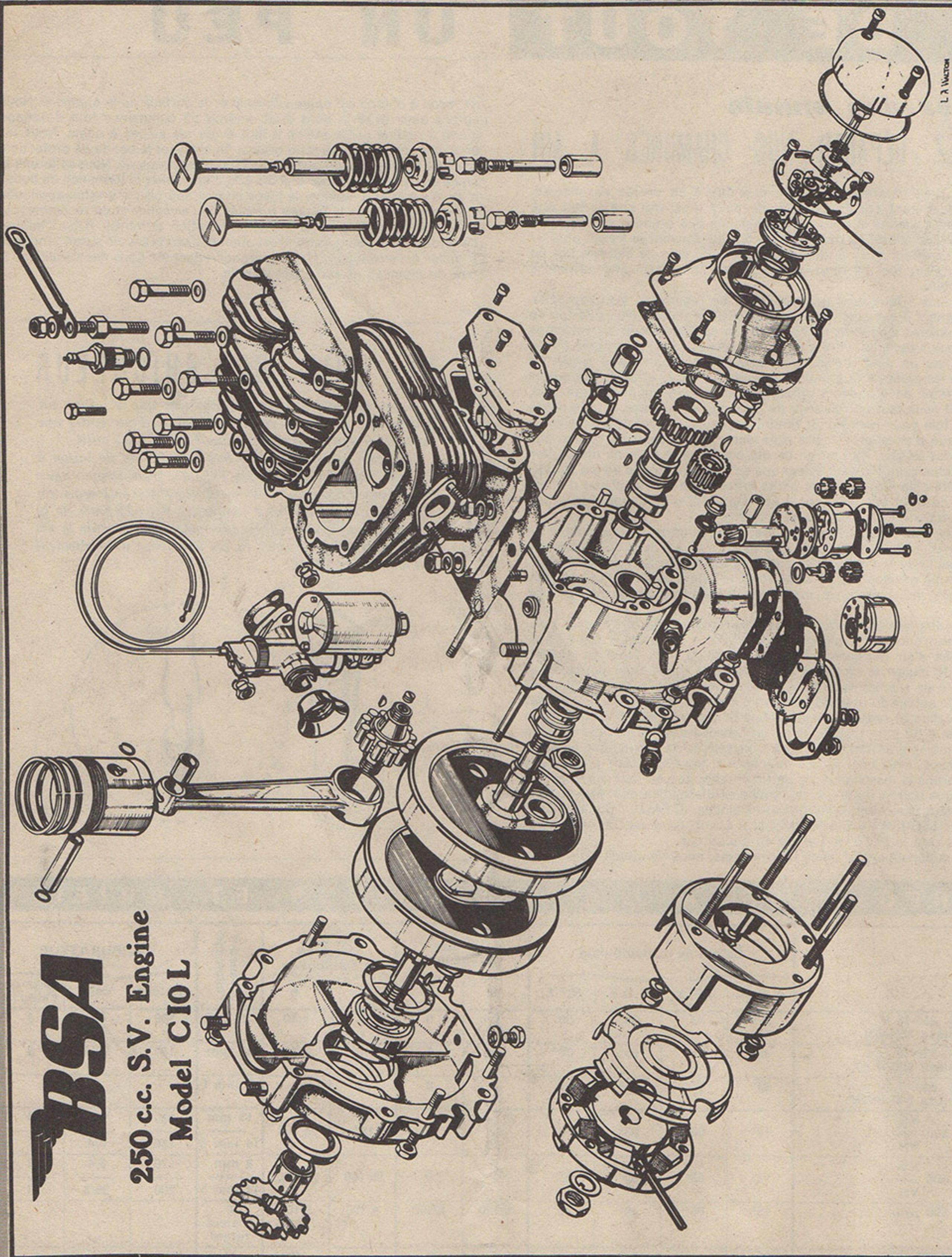
Coupez l'extrémité d'une barre de fer ou de laiton à la scie. Dans la fente ainsi obtenue, vous soudez deux plaquettes d'acier aux extrémités légèrement divergentes. En introduisant les deux plaquettes dans la fente de la vis on obtient ainsi la force nécessaire pour retenir la vis sur l'outil. Pour bloquer la vis on utilise naturellement un tournevis ad hoc.



## RÉGLAGES A. J. S. MATCHLESS ET ARIEL

	Calage de la distribution				Jeu aux soupapes		Jeu pour calage de la distribution		Avance à l'allumage	CARBURATEUR		
	A.O.A.	R.F.A.	A.O.E.	R.F.E.	A	E	A	E		Gicleur	Volet	Cran de l'aiguille
A.J.S. 350-16 M Matchless 350-G3L.	32°	63°	65°	30°	0	0	4/10	4/10	13 mm	150	6/4	3
A.J.S. 500-18 Matchless 500-G.80.	32°	63°	65°	30°	0	0	4/10	4/10	13 mm	180	29/4	3
A.J.S. 500-49/20 twin Matchless 500-49/G9.	35°	65°	65°	35°	0	0	0	0	9 mm 5			
Ariel 350 NG	18°	68°	63°	23°	0	0	25/100	25/100	13 mm	120	5/4	3
NH									14 mm 5	150	6/4	3
Ariel 500 VG	18°	68°	63°	23°	0	0	25/100	25/100	8 mm	170	6/4	3
VH									14 mm 5	200	29/3	3
Ariel 500 twin	15°	55°	46°	20°	5/100	5/100	5/100	5/100	0 à plein retard			
Ariel 1 000 alu Modèle 1949 à 1952	25°	55°	60°	20°	0	0	0	0	0 à plein retard			
Ariel 1 000 fonte	25°	55°	60°	20°	15/100	20/100	15/100	20/100	8 mm			





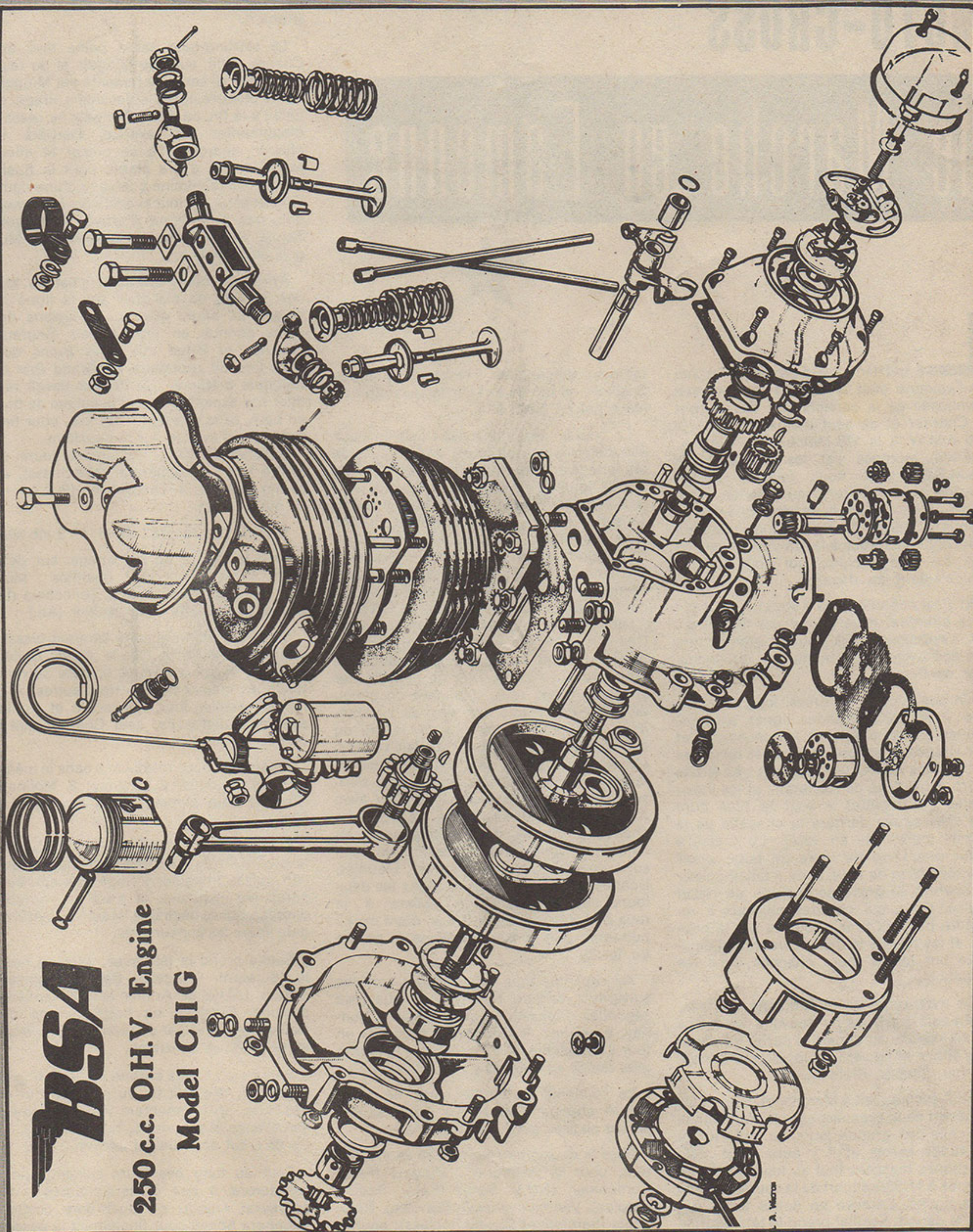
L. A. Victor

**BSA**

**250 c.c. S.V. Engine  
Model C10 L**

Le 250 cm<sup>3</sup> latéral C.10 L. Course-alésage : 80 × 63. Cylindrée : 249 cm<sup>3</sup>. Puissance : 10 ch à 5 000 t/mn. Cylindre fonte; culasse alliage léger; distribution par simple arbre à came et soupapes latérales; lubrification par pompe double à engrenages; allumage par alternateur en bout d'arbre; batterie et bobine; rupteurs et avance automatique en bout d'arbre.





**BSA**

**250 c.c. O.H.V. Engine**

**Model C11 G**

Le 250 cm<sup>3</sup> culbuté C.11 G. Course alésage : 80 × 63.  
 Cylindrée : 249 cm<sup>3</sup>. Puissance : 12 ch à 5 400 t/mn. Distribution par soupapes en têtes, culbuteurs, tiges et simple arbre à came; autres spécifications identiques à celles du modèle C.10 L.



# MOTO-CROSS

## de Marche en Famenne



**L**E treizième moto-cross de Marche-en-Famenne était le but de la caravane composée de la camionnette du coureur J. Charrier et de sept motos allant de la 750 B.M.W. à la 175 Motobécane (un peu gonflée), montées par les membres de l'A.M.S.C., dont nous faisons partie. Voyage sans histoire jusqu'à Sedan, d'où, après un bon repas, nous repartons vers la frontière belge toute proche; passage sans difficulté grâce à la grande obligeance des douaniers belges, qui nous saluent amicalement au départ.

Et c'est enfin l'arrivée à Marche, où, sans plus attendre, nous allons voir les pilotes qui s'entraînent déjà pour le grand cross qui doit avoir lieu le lendemain dimanche, jour de Pâques.

Un beau terrain de cross, long de quelque 2 km 800. Grandes lignes presque droites sur la prairie et les sous-bois, et des virages, et encore des virages de toutes sortes sans oublier les passages très étroits entre deux blocs de rochers!... et les inévitables « grimpettes » dont la plus dure est celle située derrière la chapelle de la Trinité (construite en 1305). Le « clou » étant une sorte de mare de boue ayant environ 200 m de long, et où il fallait passer en ouvrant en grand sous peine de rester enlisé. Ceux qui ont des chevaux à revendre peuvent tirer à tout va sur la prairie, et les rois de la manœuvre et de l'équilibre ont toutes leurs chances dans les sous-bois.

Ce moto-cross de la Famenne est tellement coté que nous ne trouvons pas moins de six nations au départ et parmi les engagés citons Mingels, Leloup, Brassine, Hall, Archer, Draper, Rietman, etc.

Tout est bien fait à Marche, et, bien avant le départ de la première course, l'ambiance est celle des grands jours. La foule arrive en rangs serrés et il y aura vingt mille personnes massées tout au long du circuit lorsque à 1 h 30 le départ de la course Juniors sera donné. Epreuve en douze tours, où, dès le départ, Scaillet prend la tête pour ne plus la quitter, avec, comme poursuivant acharné, Maréchal qui terminera deuxième. Notre représentant Casola (A.M.C. Longwy) jouera de malheur et devra abandonner sur

incident mécanique. Temps du premier, Scaillet : 49 mn 35 s. Tour le plus rapide : Maréchal en 3 mn 59 s.

La course des Inters avait lieu en deux éliminatoires de huit tours, une épreuve de repêchage en 2 tours et la finale en 12 tours. Sur la ligne de départ nous trouvons pour la Belgique : Leloup (F.N.), Donnay (F.N.), Jansen (Sarolea), Fige (Sarolea), Collée (Sarolea), Meert (Sarolea), Meunier (Sarolea), Eeckhout (B.S.A.); pour la France : Brassine (B.S.A.), Charrier (B.S.A.); pour l'Angleterre : Hall (B.S.A.), Archer (Norton); pour la Hollande : Rietman (B.S.A.), et pour l'Italie : Fenocchio (Gilera). Dès le départ Donnay prend la tête, suivi de Leloup, Archer, Hall, et, au deuxième virage, Collée chute devant Charrier qui ne peut l'éviter et tombe à son tour, s'abîmant un genou déjà accidenté lors du week-end précédent. Collée est transporté en dehors du circuit avec une jambe qui le fait souffrir. L'accident ayant eu lieu à un endroit où la piste se resserre, une bousculade s'ensuit et Donnay en profita pour filer avec Archer et Hall sur ses talons. La lutte sera chaude entre les deux premiers et, au cinquième tour, Archer passera en tête, suivi de Hall, Jansen, Rietman, Meunier, Donnay, Leloup et Brassine. Dans les deux tours suivants, Brassine collera à la roue de Leloup, mais sa B.S.A. étant moins puissante que la F.N. du Belge, il perdra du terrain.

Au septième tour, les passages sont les suivants : Archer, Hall, puis à quelques secondes : Jansen, Meunier, Leloup, Donnay, Brassine; Archer et Hall prennent un tour à Fenocchio, et V. Leloup fait le tour le plus rapide en 3 mn 42 s.

Le huitième et dernier tour ne verra aucun changement, et les dix premiers seront classés pour courir la finale.

Pour la deuxième éliminatoire se présentent, pour la Belgique : Mingels (F.N.), Cordonnier (F.N.), Somja (F.N.), Baeten Sarolea, Van Heuergwijn (Sarolea), Rombouts (Sarolea) et Cox (Matchless); pour la France : Molinari (Gilera); pour l'Angleterre : Draper (B.S.A.) et Cheney (Norton); pour la Hollande : Baudoin (Matchless), Koning (Matchless); pour l'Italie : Galbiati

(B.S.A.) et pour l'Allemagne : Kohler (Kohler).

Le starting-gate est à peine levé que Cheney jaillit, suivi de Mingels et du reste du paquet; il sera vite remonté par Mingels, qui le passera après le deuxième virage, et, jusqu'à la fin, ce même Mingels ne cessera d'augmenter son avance. Derrière lui chacun cherchera à se placer le mieux possible afin d'être classé pour la finale. Molinari sera éliminé à la suite d'une chute dans la boue, un tour avant la fin. Nettement détachés à la ligne d'arrivée : Mingels, Somja, Baeten. Tour le plus rapide, Mingels en 3 mn 41 s.

Après un court entracte, c'est au tour des Seniors de s'aligner sur la ligne de départ, et parmi eux nous relevons des noms connus en France, tels Degraux, Libouton et Kinet que nous avons déjà cités lors du reportage du Grand Prix de Belgique à Namur. Ce dernier devait rééditer son exploit et mener la course de bout en bout, sans incident cette fois, pour finir avec 15 s d'avance sur le deuxième.

1. Kinet (B.S.A.), les quinze tours en 59 mn 19 s; 2. Demarchie (Matchless), en 59 mn 34 s 2/5; 3. Theuwissen (B.S.A.), en 59 mn 34 s 4/5.

Tour le plus rapide : Kinet, en 3 mn 50 s.

Pour la course de repêchage, sur deux tours, six coureurs sont qualifiés : Molinari (F.), et Charrier (F.), Fenocchio (I.), Collée (B.), Cheney (A.), Kohler (All.).

Seuls les trois premiers seraient classés pour courir la finale. Dès le départ, Collée, Cheney, Molinari partent en tête suivis à quelques mètres par les trois autres. A la fin du premier tour, Fenocchio et Kohler sont déjà distancés; seul Charrier suit à 60 m environ.

A l'arrivée, nous retrouvons dans le même ordre : 1. Collée; 2. Cheney; 3. Molinari. Charrier sera éliminé, étant quatrième à 50 m.

Pour le départ de la finale, nous trouvons la plus belle brochette de champions que l'on puisse imaginer : vingt-trois coureurs parmi les meilleurs, et c'est un véritable ouragan qui se déchaîne lorsque le starting-gate libère les concurrents.

Somja prend la tête avec, dans sa roue, le puissant Mingels, Baeten, Jansen, Leloup. L'Anglais Archer est en septième position, Brassine en huitième position; Hall se fait enfermer dans le premier virage et se retrouve treizième.

Personne ne sera surpris de voir Mingels passer en tête à la fin du premier tour et, dès lors, il augmentera irrésistiblement son avance et prendra 5, 7, 9, 10, 11, 13, 17, 20, 23 s sur son suivant Jansen.

Tout au long des tours suivants, nous assisterons à des duels acharnés entre coureurs; Leloup en quatrième position talonnera Somja pour finalement le passer. Archer remontera à la cinquième place pour y rester jusqu'à la fin. Hall en quinzième position ne pourra faire mieux que treizième. Brassine fera une belle course



mais malgré tout son courage, il passera la ligne dixième. Baeten, qui semblait devoir menacer Mingels, sera victime d'une panne au troisième tour. A partir de ce moment plus rien ne pouvait empêcher Mingels de s'envoler vers la victoire, et c'est avec aisance qu'il passera la ligne avec une confortable avance de 20 s sur Jansen deuxième.

#### Classement général :

1. Mingels en 44 mn; 2. Jansen à 20 s; 3. Leloup à 21 s; 4. Somja à 46 s; 5. Archer à 1 mn 13 s; 6. Rietman à 1 mn 52 s; 7. Van Heuvergwijn à 2 mn 4 s; 8. Donnay à 2 mn 7 s; 9. Spiroux à 2 mn 8 s; 10. Brassine à 2 mn 28 s; 11. Molinari à 2 mn 29 s; 12. Draper à 2 mn 47 s; 13. Hall à 2 mn 49 s.

Les cinq derniers à plus de 3 mn, le reste ayant abandonné à différents moments de la course pour accidents mécaniques. Tour le plus rapide par Mingels en 3 mn 35 s.

A signaler l'exploit remarquable de Draper (A.) qui, parti avec plusieurs secondes de retards dues à incident mécanique, réussit à remonter huit concurrents, tels que Hall, Cox, Meunier, Fige, Cheney, etc., pour se classer douzième. Ce fut la plus belle bagarre de toute la course; il fallait le voir, tel un diable, prendre tous les risques et passer ses concurrents dans la mare de boue où personne ne lui résistait.

Le lendemain à Herenthals, au motocross de Kempen, Mingels devait remporter une victoire plus belle encore en battant un Baeten déchaîné sur son terrain favori (le sable) et devant son public, ceci avec la bagatelle de 13 s d'avance...

Pour finir, une anecdote se situant pendant la course de Marche. Le terrain est dominé par une voie de chemin de fer en remblai, et nous avons vu cette chose extraordinaire : un train ralentir et passer au pas, avec tous les voyageurs aux fenêtres, y compris le mécanicien et le chauffeur « Allez, allez, on est sportif ou on ne l'est pas, savez-vous! »

Merci encore au Royal Auto-Moto Club Marchois, et à son dynamique président, M. Prestat, qui nous ont donné toutes facilités pour effectuer notre reportage. Merci aussi à tous les amis inconnus qui pendant notre séjour nous ont témoigné, ainsi qu'aux membres de l'A.M.S.C., les marques de la plus grande amitié.

Nous ne saurions en dire autant d'es commissaires sportifs d'Herenthals qui, comme le temps, nous réservèrent un accueil plutôt froid.

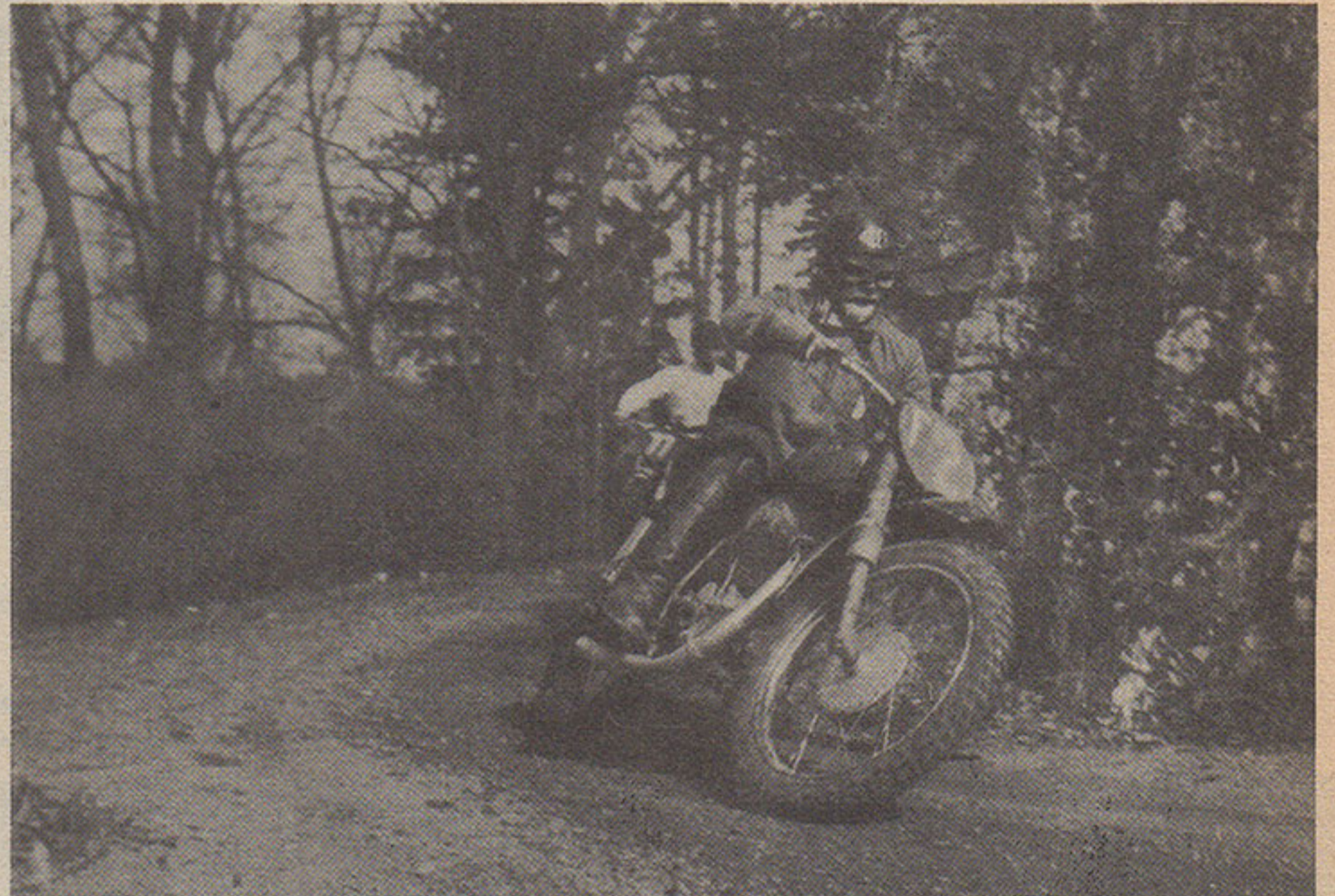
P. et B.



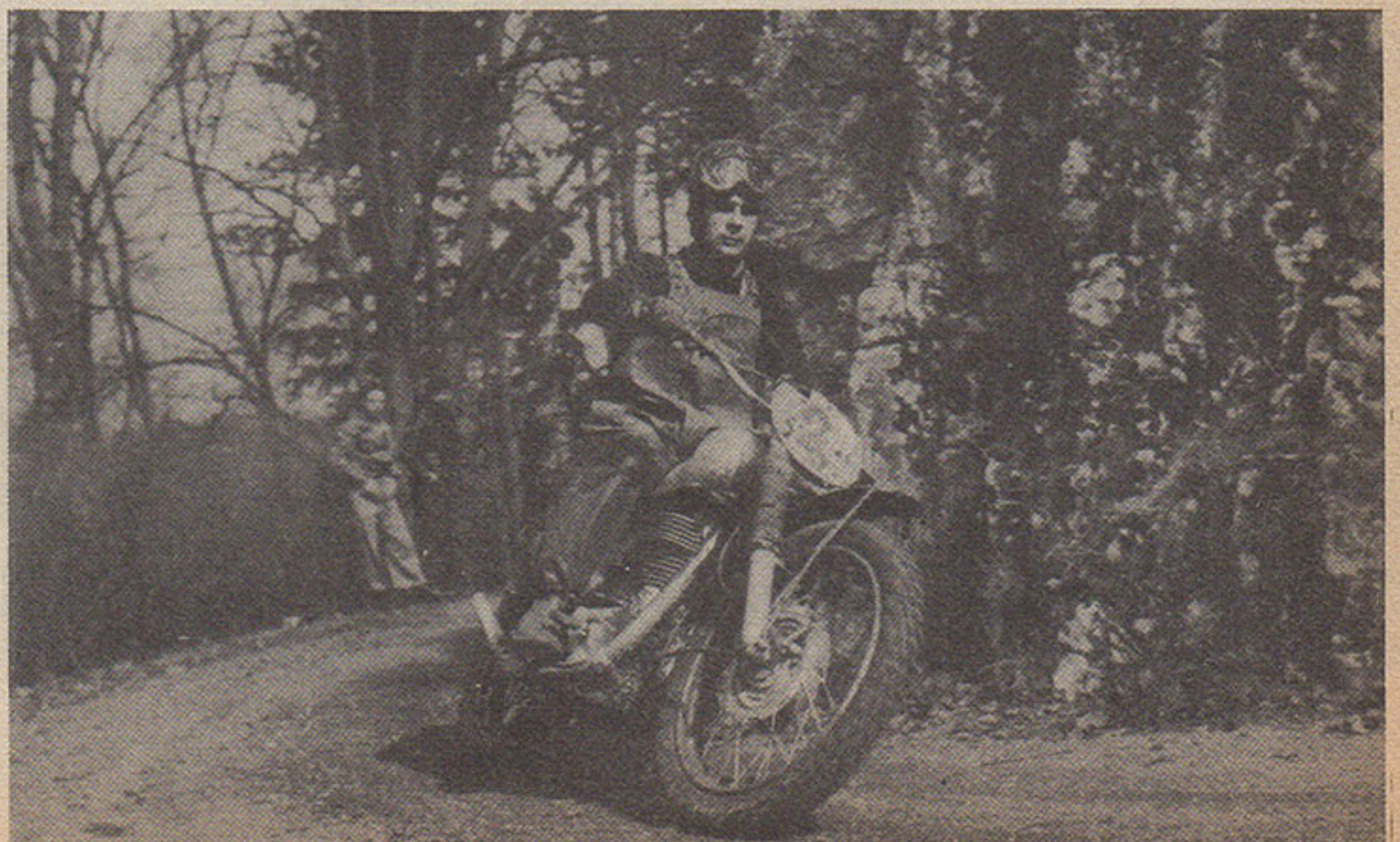
**V. Leloup,  
sur F. N.**



**Départ des inters.**



**Molinari, sur Gilera.**





# NOUVELLES D'ITALIE

## LES NOUVEAUTES DE LA FOIRE DE MILAN

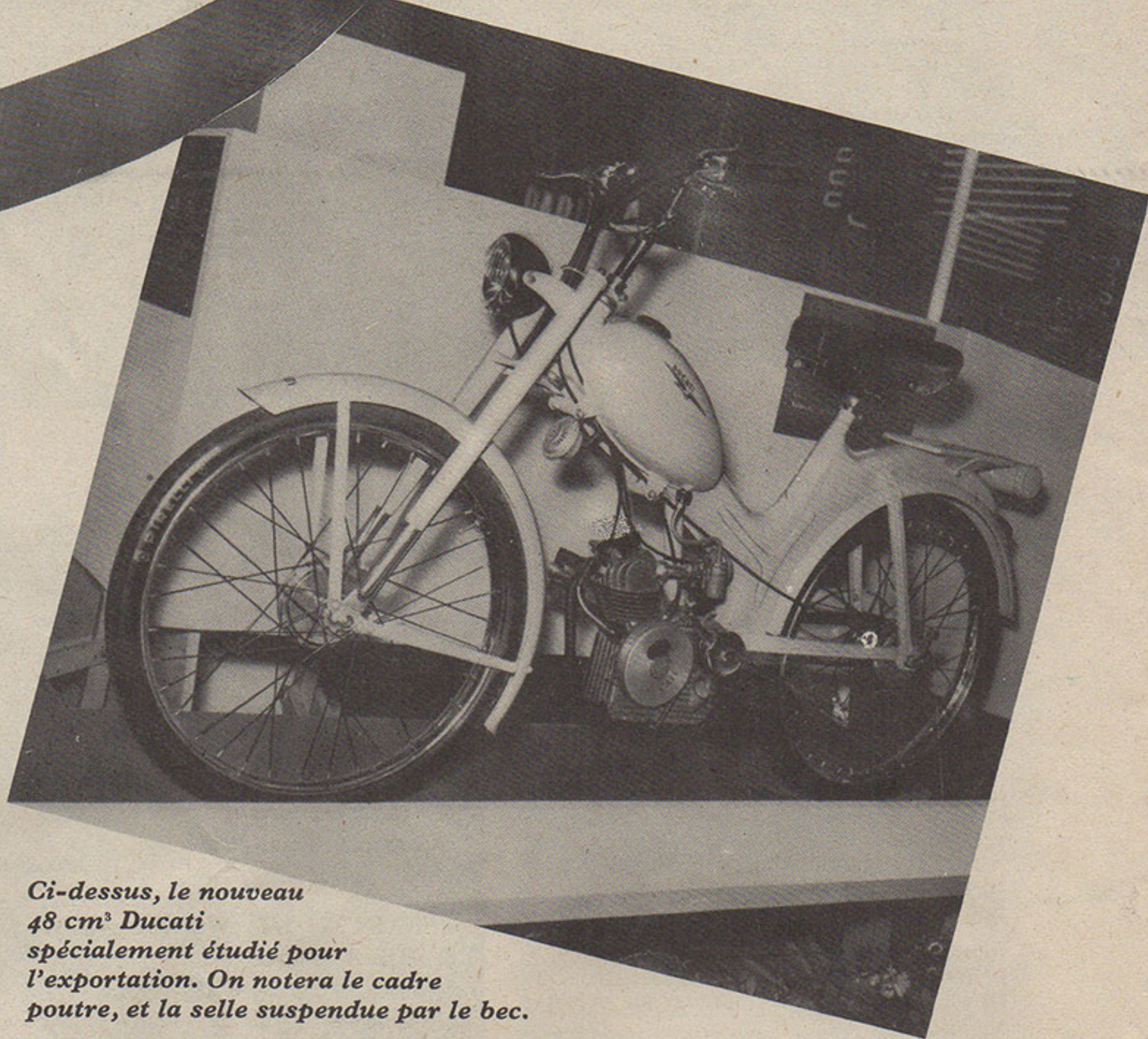
Depuis notre visite au Salon de la moto en novembre dernier peu de changements, si ce n'est une légère augmentation des constructeurs de motos et cyclomoteurs.

Voici quelles sont les nouveautés que nous avons remarquées.

Ducati, depuis sa nouvelle réorganisation et un tour d'Italie excellent, a conçu un modèle réservé à l'exportation, ce qui, pour l'industrie italienne, est un nouvel exemple. C'est un cyclomoteur équipé d'un moteur Cucciolo 48 cm<sup>3</sup> qui n'est plus à présenter. La fourche télescopique à l'avant, le réservoir le long du cadre, un système d'échappement d'un modèle ingénieux, une finition soignée font de cette machine vendue à un prix assez bas un excellent moyen de communication que nous verrons peut-être en France.

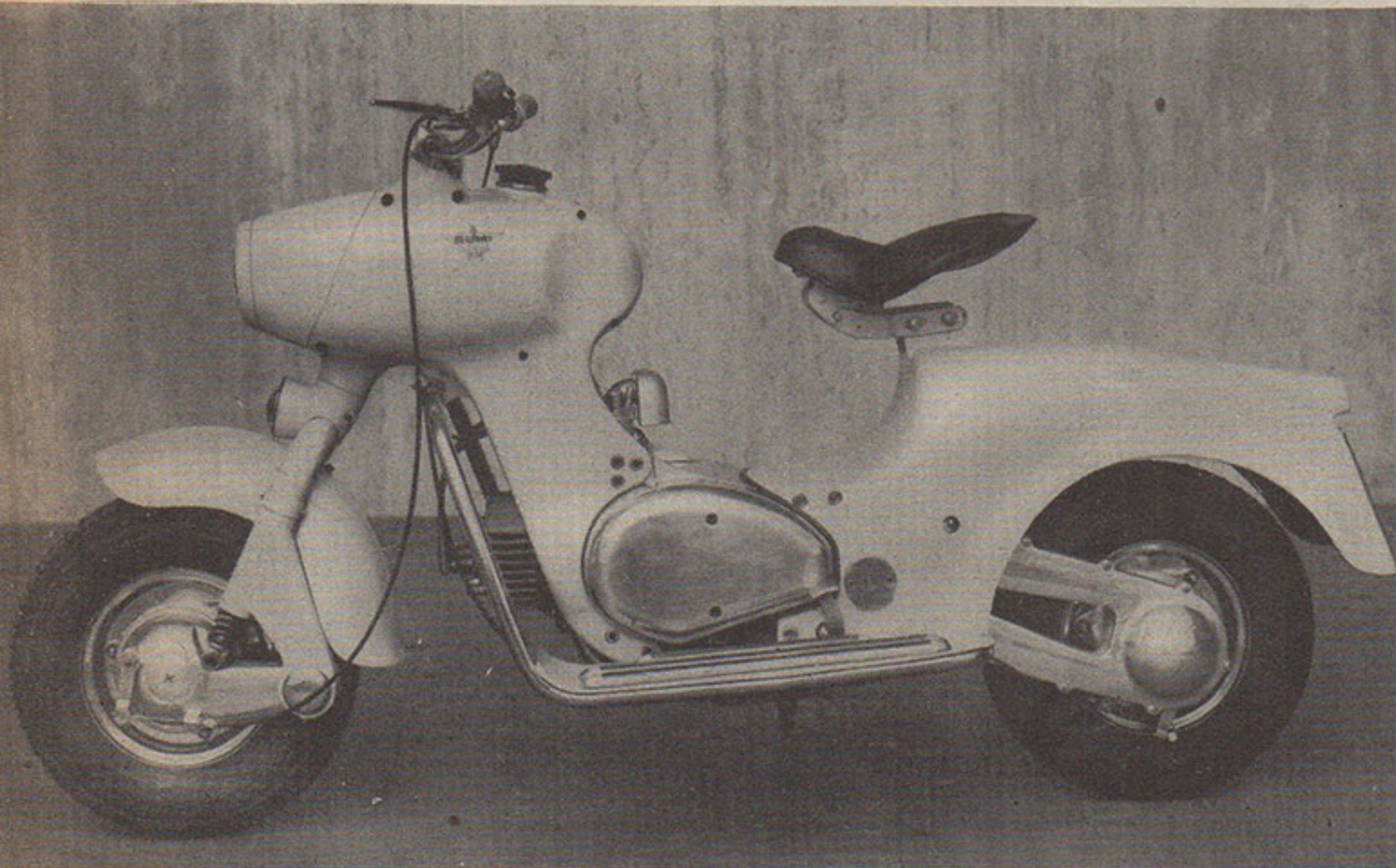
Rumi a voulu offrir aux motocyclistes ennemis du scooter un modèle qui devrait les satisfaire. Le réservoir a deux encoches sur les côtés qui permettent d'appuyer les genoux. La carrosserie est en alliage spécial fondu d'une très forte épaisseur.

Le moteur est celui qui équipe les 125 cm<sup>3</sup>, deux cylindres horizontaux côte à côte, 42 x 45, 6,5 ch, quatre vitesses; suspension avant : bras oscillant (roue poussée) et amortisseurs; carter chaîne secondaire oscillant avec anneaux auto-amortisseurs et régleur de chaîne incorporé. Roues de 400 x 18. Vitesse horaire 80 km/h.



*Ci-dessus, le nouveau 48 cm<sup>3</sup> Ducati spécialement étudié pour l'exportation. On notera le cadre poutre, et la selle suspendue par le bec.*

*Ci-dessous, le motoscooter Rumi, de ligne assez inattendue. Comme tous les modèles de la marque, fini et mécanique sont remarquables.*



## PAGANI ET LA M.V.

Après une impossibilité d'accord avec la Gilera qui demande « des troupes fraîches » Nello Pagani a pris contact avec la M.V.

Un galop d'essai à Monza avec la quatre cylindres a convaincu le comte Augusta, et à Ferrara l'ancien champion du monde a piloté un quatre cylindres M.V.

Bien qu'ayant légèrement dépassé la quarantaine Pagani demeure une des plus belles figures du sport motocycliste international.

## SECONDE ÉPREUVE DU CHAMPIONNAT D'ITALIE A FERRARA

Sur cette piste très difficile, les conditions atmosphériques semblèrent vouloir se venger du bruit des moteurs. Rien ne manqua : vent, froid, pluie, tout était là. Les « centaures » ne furent nullement impressionnés, mais le public fut comblé d'émotions fortes.



**250 cm<sup>3</sup>.** — Les plus rapides à prendre le départ furent Paciocca et Ferri alors que Lorenzetti fut assez lent.

Au deuxième tour, le champion du monde passe en troisième position, alors que Montanari porte le record du tour à 1 mn 53 s, 133 km/h 128, mais au cinquième tour Lorenzetti réalise 1 mn 48 s 2/10, 135 km/h 830. Au septième tour l'on note : Agostini, Lorenzetti, détaché Ferri.

Au quatorzième tour, la moyenne atteint 130 km/h seulement. Agostini, Lorenzetti et Ferri sont dans le même tour.

Au seizième tour Lorenzetti prend le commandement et porte le record du tour à 1 mn 7 s 3/10, 136 km/h 840.

Au vingt-troisième tour Agostini reprend la tête et Ferri est doublé.

Au dernier tour Lorenzetti passe la ligne en vainqueur battant de 8/10 de seconde Agostini.

**125 cm<sup>3</sup>.** — La pluie est très gênante. Ubbiali prend un départ très rapide. Le duo M.V. formé de Ubbiali, Copeta, et celui de Mondial avec Ferri et Venturi prennent tour à tour le commandement.

Au dixième tour l'on note Ubbiali, Ferri à environ 50 s, Colombo, Genevini.

Au douzième tour Marelli passe Genevini, et après une chasse effrénée Copeta rejoint Colombo.

Au quinzième tour : Ubbiali, Ferri, Copeta, Colombo. Le rythme de la course est très rapide malgré la pluie et le vent.

Au vingtième tour, seulement Ferri et Copeta sont dans le même tour qu'Ubbiali.

La course se termine par la victoire du pilote de la M.V.

La pluie persistante nécessite le changement des pneus pour les 500 cm<sup>3</sup>.

Au premier tour Pagani (4 M.V.) passe en tête suivi de Montanari (Guzzi mono) Bandirola (4 M.V.), Milani (4 Gilera).

Troisième tour : Bandirola est en tête, suivi très près par Pagani.

Bandirola lutte avec acharnement, et, en le voyant il nous rappelle un peu le Collot de Turin.

Au huitième tour, Bandirola est toujours au commandement suivi de Milani et Colnago qui s'approchent dangereusement, et de Montanari.

Au douzième tour Bandirola boucle le tour en 1 mn 45 s 3/10, 139 km/h 431.

Milani qui est toujours le grand pilote que nous avons connu à Spa, est en pleine attaque et au seizième tour il est dans la roue de Bandirola. Au tour suivant il mène devant le pilote de M.V.

Seuls Colnago, Masetti, Montanari, Pagani sont dans le même tour que les leaders.

La lutte entre Gilera et M.V. est intense mais la pluie ne cesse.

Au dix-huitième tour, Milani améliore le record du tour en 1 mn 44 s 2/10, 141 km/h 034 et double Pagani, qui sera obligé de s'arrêter sur incidents mécaniques. Au vingt-cinquième tour Bandirola sur une chute abandonne tout comme Lorenzetti. Au vingt-neuvième tour nous notons : Milani, Colnago, Montanari à trois quarts de tour, Masetti à un tour. Au tour suivant Colnago fait une mauvaise chute.

Milani poursuit son train d'enfer, à deux tours de la fin Montanari s'arrête, et le pilote de Gilera remportera cette épreuve en ayant doublé une ou plusieurs fois tous les coureurs placés.

Que dire des machines et des pilotes. Les premières se sont avérées plus rapides que l'an dernier, mais la monocylindre

Guzzi s'est montré un très sérieux rival pour les « 4 », surtout lorsque l'ingénieur Carcano lui aura donné plus de reprise aux bas régimes.

Les pilotes ont dû lutter contre le froid, le vent, la pluie, atmosphère nullement favorable aux réflexes et aux muscles.

Et maintenant rendez-vous à Imola.

F.L. H.C.

#### Classement.

**250 cm<sup>3</sup> :** 37 tours, 151 km/h 350.  
Lorenzetti (Guzzi), 1 h 08' 33", moy. : 132 km/h 435; Agostini (Guzzi), 1 h 08' 34"; Ferri, à un tour.

Tour plus vite : Lorenzetti, 1' 47" 3/5, 136 km/h 840.

**125 cm<sup>3</sup> :** 25 tours, 102 km/h 530.  
Ubbiali (M.V.), 54' 48", moy. : 111 km/h 925; Ferri (Mondial), 55' 58"; Copeta (M.V.) à 1 tour.

Tour plus rapide : Ubbiali, 2' 3" 4/5, 118 km/h 932.

**500 cm<sup>3</sup> :** 37 tours, 151 km/h 330.  
1. Milani (Gilera 4), 1 h 7' 20", moy. : 134 km/h 848; 2. Masetti (Gilera 4); Liberati (Gilera 4) à 1 tour; Franzosi (Gilera 4); Francisci (M.V.) à 2 tours; Pagani (M.V. 4), à 3 tours.

#### Classement du Championnat d'Italie.

**500 cm<sup>3</sup> :** Milani.

**250 cm<sup>3</sup> :** Lorenzetti.

**125 cm<sup>3</sup> :** Copeta.

#### LORENZETTI ET WOOD VAINQUEURS A TURIN

Le trophée de la ville de Turin a permis à Collot de faire plus ample connaissance avec le public italien qui ne lui a d'ailleurs pas ménagé ses applaudissements.

Deux catégories étaient admises : 350 et 500 cm<sup>3</sup>. Si la première fit apparaître bien vite le vainqueur, il en fut tout autre en 500 cm<sup>3</sup>.

Sept partants en 350 cm<sup>3</sup> : en première file Wood, Collot, Haldemann, Spadoni, Baviera, en seconde file Taveri, Lorenzetti. La course se jouait sur 30 tours.

Au premier passage Lorenzetti est en tête suivi de Wood et Collot.

Au troisième tour le champion du monde prend délibérément la tête, et au neuvième tour il double Baviera, alors que Collot, Wood, Taveri sont à environ 500 m.

Au seizième tour Lorenzetti a 30 s d'avance sur ses poursuivants, Haldemann est doublé.

Au vingtième tour les positions restent inchangées, la moyenne est de 112 km/h 609

Au vingt-cinquième tour Lorenzetti porte le record du tour à 116 km/h 044, 1 mn 49 s 1/50. Seulement 4 pilotes sont dans le même tour.

Au vingt-neuvième tour Lorenzetti améliore son record en 1 mn 48 s 3/10, 116 km/h 685.

Collot dans sa lutte pour la seconde place perd son casque mais devra laisser passer Wood sur la ligne d'arrivée.

En 500 cm<sup>3</sup>, onze partants.  
Collot prend le commandement immé-

diatement suivi de Guglielminetti, Pagani, Campanelli.

Au troisième tour Wood remonte et passe en troisième position.

Au neuvième tour Collot toujours en tête suivi de Wood, Forconi, Campanelli, à 100 m.

L'on tourne à 115 km/h 166 de moyenne.

Au treizième tour seulement quatre pilotes sont dans le même tour que Collot.

Au vingtième tour, Collot a pris une bonne avance sur Wood, et le public l'acclame.

Au vingt-quatrième tour, Taveri porte le record du tour à 1 mn 44 s 4/10, 120 km/h 916.

Au vingt-huitième tour, alors qu'il n'y a plus que deux tours, Collot sort d'un virage, tombe, se relève aussitôt mais permet à Wood de passer. L'Anglais passera le premier la ligne d'arrivée, Collot prend la seconde place, mais pour tous il reste le vainqueur moral de cette épreuve.

H.C.

#### Résultats.

**350 cm<sup>3</sup> :** Lorenzetti (Guzzi), 30 tours, 55' 53" 2/10, moy. : 113 km/h 365; Wood (Norton), 57' 15"; Collot (Norton), 57' 18" 4/10; Taveri (A.J.S.), 57' 19" 1/10;

Tour plus vite : Lorenzetti, 1' 48" 3/10, 116 km/h 685.

**500 cm<sup>3</sup> :** Wood (Norton), 30 tours, 54' 34" 2/10; 116 km/h 100; Collot (Norton), 55' 11" 1/10; Campanelli (Gilera), 55' 22" 1/10; Forconi (Gilera), 56' 18".

Tour plus vite : Taveri, 1' 44" 4/10, 120 km/h 916.

#### BULLETIN DE SANTE DE COLNAGO

Immédiatement transporté à l'hôpital, alors qu'il était sans connaissance, Colnago souffre de fractures multiples à la jambe droite, fracture ouverte de l'humérus gauche, et choc traumatique. Bon rétablissement au jeune pilote de Gilera.

#### NOUVEAU GALETTO

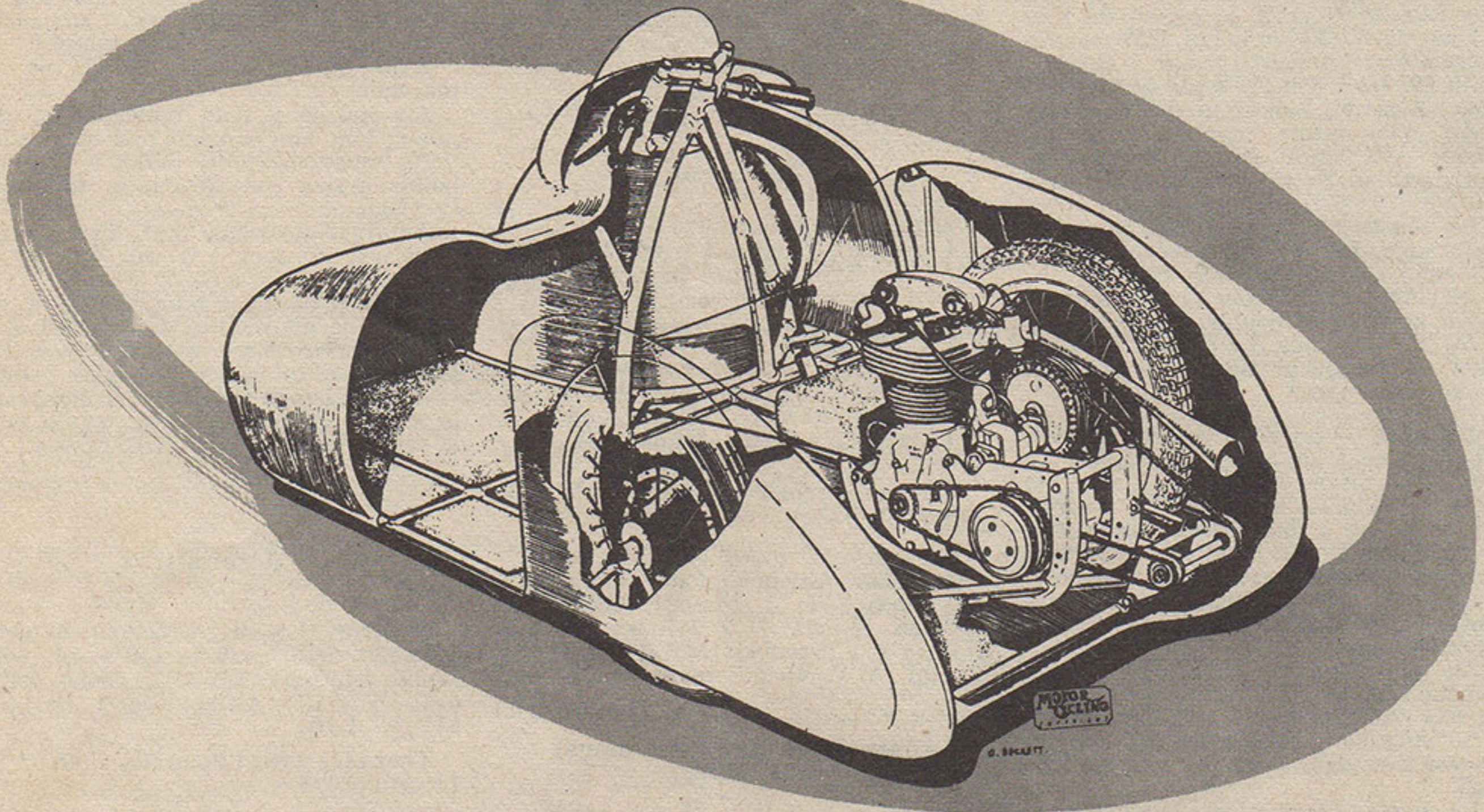
La Moto Guzzi a porté son scooter « Le Galletto » de 175 à 192 cm<sup>3</sup>. Alésage 65 mm × course 58 mm. La suspension arrière est formée d'un bras oscillant unique, amortisseur à friction d'un type nouveau. Puissance 7,5 ch. Régime 5 200 t/mn. Meilleure accélération et augmentation des possibilités du couple moteur.

#### PROVINI CHEZ M.V.

Après Pagani, voilà Provini, vainqueur du Tour d'Italie en 175 cm<sup>3</sup> M.V., qui rentre dans l'équipe officielle de la M.V. Il défendra les chances de cette marque au Championnat du monde en 125 cm<sup>3</sup>, et à titre provisoire en 500 cm<sup>3</sup> quatre



# LE EARLES SPÉCIAL DE BODDICE



Le dernier en date des sides aérodynamiques vient d'être réalisé par E.R.G. Earles dans les Ateliers de Elms Metals, à Birmingham.

L'ensemble a fort belle allure. Vu de l'avant, il apparaît symétrique et l'arrière, grâce aux profilages de la roue arrière et de la roue du side à peu près identiques, apparaît également bien équilibré.

Il n'y a pas, à proprement parler, de châssis de side-car ou de cadre de moto, mais un châssis unique composé d'éléments en tubes Reynolds 531 (alliage d'acier au manganèse, chrome, molybdène) soudés entre eux. Ce châssis affecte, en gros, une forme rectangulaire et les entretoises lui assurent une certaine rigidité.

Le tube de direction a un diamètre de 5 cm 70. Il est maintenu par des tubes courbes et supporte la fourche Earles spécialement renforcée. Cette fourche a des tubes dont la courbe va vers l'arrière au lieu d'aller vers l'avant, comme sur les modèles ordinaires. Ces tubes ont un diamètre de 5 cm 08 qui se réduit à 3 cm 17 à leur extrémité.

Le bras pivotant qui supporte la roue avant est contrôlé par des amortisseurs hydrauliques. La roue arrière et celle du side-car sont supportées par des entretoises triangulaires et ne sont pas suspendues. Le diamètre des pneus est de

300 x 18 pour l'avant et 3,50 x 19 pour l'arrière et la roue du side-car.

Des freins de Norton Manx sont employés.

La garde au sol est de 10 cm 16. La voie est de 95 cm et l'empattement de 138 cm 43.

Le pilote est assis dans un siège-baquet boulonné sur le plancher de l'ensemble. Dans les puits prévus pour les pieds, on a placé la pédale de frein arrière à gauche et le sélecteur à droite. Ces deux contrôles opèrent par l'intermédiaire de câbles. Le débrayage, les gaz et le frein avant sont contrôlés normalement sur le guidon.

Le moteur est un Norton Manx de 1948, ainsi que la boîte de vitesses montée sur un double berceau. La transmission primaire est effectuée par une boîte de renvoi placée immédiatement à l'arrière du berceau support-moteur. Elle est supportée par deux roulements à billes et une chaîne partant vers l'avant entraîne le pignon de la roue arrière.

Un réservoir de 10 l est placé dans le carénage, épousant la forme de la roue arrière. L'essence est alimentée au carburateur par gravité.

Le carénage, en alliage de magnésium, est divisé en deux portions : une pour l'avant et l'autre pour l'arrière. La partie avant, bien que faite de plusieurs sections,

forme un double nez comme sur les voitures de sport modernes. Les bordures du carénage sont enveloppées autour des tubes du châssis et soudées aux endroits nécessaires.

La prise d'air en forme d'ellipse a une surface de 183 cm<sup>2</sup>. Deux autres ouvertures de 40 cm<sup>2</sup> 6 dirigent l'air sur le frein avant. De plus, côté side-car, une ouverture permet au passager de voir la route lorsqu'il est en position allongée.

Les panneaux arrière recouvrent la roue arrière, le moteur et la roue du side. Ils sont maintenus en place par deux attaches type aviation qui permettent de les détacher rapidement.

Pendant les essais, le refroidissement du moteur s'avéra déficient. On espère trouver un remède en pratiquant une ouverture pour l'échappement de l'air à l'arrière et, si nécessaire, en enlevant le panneau recouvrant la culasse.

Également pendant les essais, on s'aperçut que, pour les virages à grande vitesse, il n'était pas nécessaire que le passager se penche au dehors et il y avait beaucoup moins de tendance, pour la roue du side, de se lever sur les virages à gauche qu'avec un side classique. Sur les virages à droite, rapides, la partie arrière déraperait, tandis que la roue avant se cramponnerait à la ligne choisie et cela, d'une façon fort satisfaisante.



# L'ENSEMBLE D'OLIVER

En coopération avec les Établissements Watsonian, Eric Oliver a réalisé un ensemble aérodynamique intéressant par ses caractéristiques nouvelles.

Le moteur utilisé jusqu'ici est un Manx 1954, standard. Le cadre est semblable à celui de la Norton Fish des records, ainsi que la suspension arrière. La position presque allongée fait qu'une grande partie du poids du pilote est supportée par ses genoux. Des gouttières garnies de caoutchouc mousse atténuent l'inconfort d'une telle position.

Le règlement concernant les dimensions des roues de side-car de course ayant été modifiés, Oliver a adopté, après maints

essais, une roue d'un diamètre de 25 cm 4 équipée d'un pneu de 3,50 x 10. Jusqu'à maintenant, la roue n'est pas suspendue, mais il est probable qu'une suspension sera adaptée par la suite.

Le réservoir d'essence est incorporé dans le garde-boue enveloppant de la roue du side-car. Une pompe électrique, fixée sur les flasques de boîte de vitesses, alimente le carburateur.

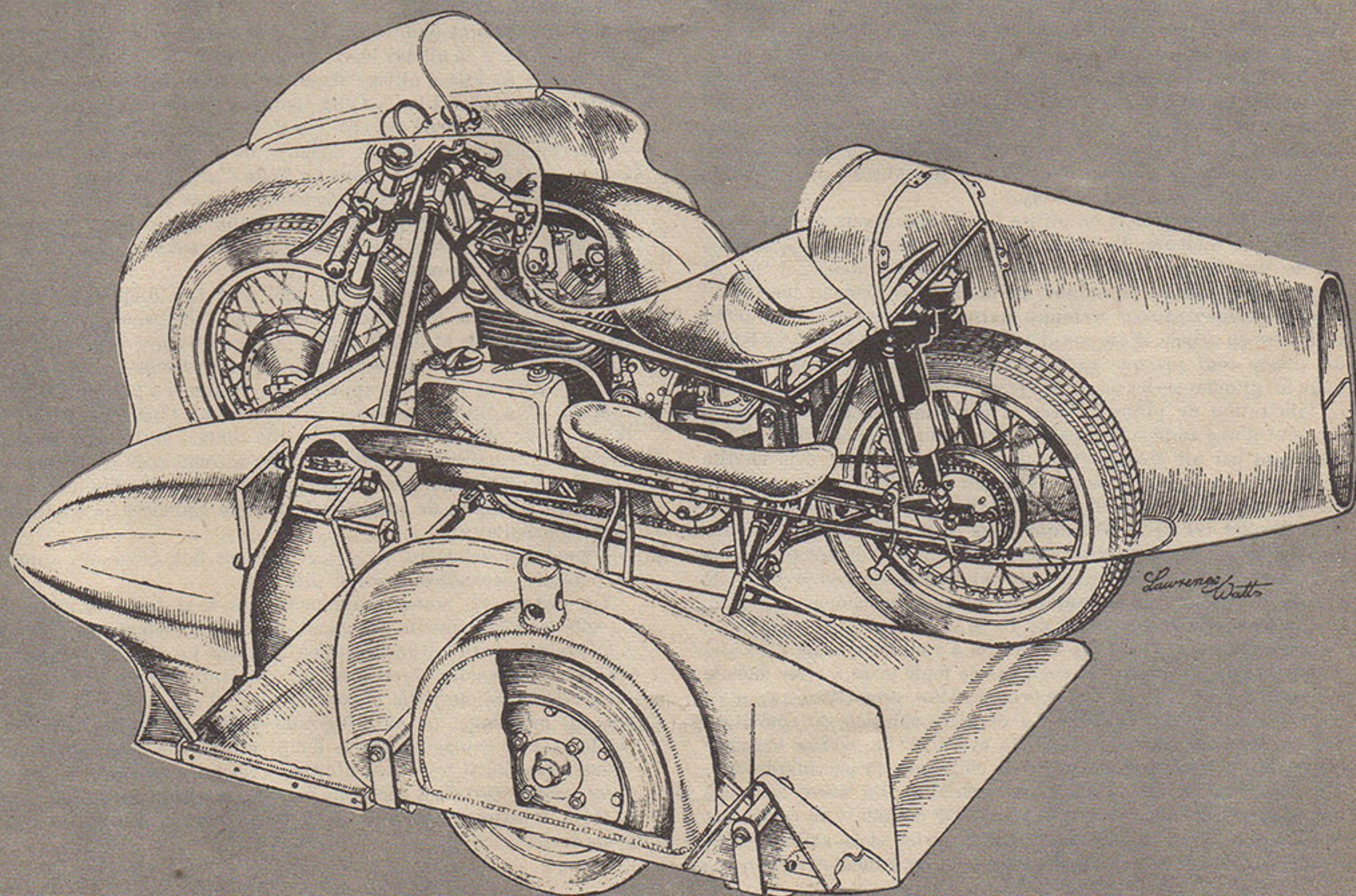
Le carénage a été modifié par rapport à celui de l'année dernière. Le profil adopté pour l'avant et les côtés est dessiné de façon à éviter tout remous dans les filets d'air. La pointe arrière est plus affinée que l'ancienne. La prise d'air

de refroidissement est pratiquée dans le raccordement entre la moto et le side. Une tubulure de large dimension, munie d'un raccord souple, amène l'air sur la culasse.

Le châssis du side-car est muni d'un dessous lisse. Sa partie la plus basse est à 10 cm 16 du sol.

Le garde-roue du side est monté sur caoutchouc, ainsi que toutes les fixations de la coque sur le cadre et le châssis du side-car.

Un pare-brise profilé est prévu pour dévier l'air sur les côtés de la tête du pilote.





# alliages

## légers★

## une exigence dominante!



**D**ANS le domaine de la construction motocycliste, comme pour tous les autres véhicules, il faut satisfaire les exigences de rendement, confort et solidité avec un poids minimum. Toute suppression de poids mort se traduit par une économie de carburant, une augmentation de rendement. La valeur kg/ch désigne généralement les rapports poids/puissance.

Les constructions en alliages légers sont rendues possibles par une étude poussée des formes et la haute qualité des matériaux modernes. Une application judicieuse de ces deux possibilités est de rigueur.

Les différents alliages d'aluminium, n'ayant qu'un poids spécifique de 2,7, donc un tiers de l'acier, jouent un rôle important, mais cet alliage possède d'autres avantages non moins importants tel que sa bonne conductibilité thermique, résistance à la corrosion, son allure impeccable une fois poli et — *last no least* — son usinage très facile.

Les pièces matriquées offrent, par une combinaison de matériau léger et d'un rapport poids/solidité intéressant, des possibilités extrêmement avantageuses. Les alliages légers offrant la possibilité d'un traitement thermique tels que les Al-Cu-Mg et Al-Zn-Mg permettent, à chaud et avant traitement, un usinage nécessitant le minimum d'effort autorisant des usages multiples. D'autre part, ledit traitement thermique confère à ses alliages une solidité définitive importante. Pour un alliage Al-Cu-Mg nous aurons une valeur minimum de 42 kg/mm<sup>2</sup> et pour l'Al-Zn-Mg plus de 50 kg/mm<sup>2</sup> de résistance à la traction dans le sens des fibres avec un coefficient de dilatation d'environ 8 %.

Depuis longtemps déjà on utilise les alliages légers dans la construction des moteurs. Le piston en métal léger d'un poids minime permet une diminution de la force d'inertie des masses et, par sa bonne conductibilité thermique, un meilleur rendement spécifique. Pour ces mêmes raisons certaines maisons utilisent déjà des bielles matriquées en alliage d'aluminium. Les carters-moteurs et les boîtes de vitesse sont presque exclusivement réalisés en alliage léger. Pour les grandes séries on utilise le moulage en coquille qui permet la fabrication de pièces minces et compliquées. Les culasses en alu sont d'une importance particulière pour les moteurs à refroidissement par air et surtout les deux-temps car grâce à la facilité de fonte de ce métal on peut couler des ailettes minces, serrées, ce qui permet d'améliorer encore l'évacuation de la chaleur.

Le dernier cri de la technique dans ce domaine est le cylindre alu. La bonne conductibilité thermique mène à des températures très basses. Ceci permet une augmentation de la compression de l'ordre de 10 % ce qui se traduit par un gain de rendement de 7 % et une économie de carburant de 10 %. Le grand inconvénient du cylindre alu est la très forte usure. On a contourné cette difficulté d'abord en emmanchant des chemises de fonte grise à force dans le cylindre. Le pas suivant fut le procédé Alfin, permettant une meilleure évacuation des calories. La dernière solution est constituée par le chromage dur des parois du cylindre. La surface chromée est rendue poreuse par des procédés chimiques et mécaniques afin d'y maintenir le film d'huile indispensable. Un autre avantage important du cylindre alu est la possibilité d'obtenir un coefficient de dilatation approximativement égal du piston et du cylindre d'où résulte encore une fois une amélioration du rendement et de la régularité de marche.

Telle maison allemande a déjà fabriqué plus de 100 000 cylindres de ce genre qui sont montés de série sur ses motos.

Les vitesses atteintes par nos machines modernes, les exigences de sécurité, réclament des soins spéciaux dans la construction des freins. Il y a quelque temps apparaissaient les moyeux-freins de grand diamètre, munis d'ailettes de refroidissement. Les matériaux utilisés sont des alliages spéciaux ne se déformant pas, même à des températures élevées.

On trouve maintenant de plus en plus de jantes en alliage léger, « masse non suspendue » profitant également du faible poids de l'alu. Ces jantes ont en outre l'avantage de ne pas rouiller. Les différents profils sont obtenus facilement à l'emboutissage. Les deux bords sont soudés électriquement. Après polissage, la soudure demeure invisible. Si pour la moto on conserve la traditionnelle roue avec moyeu, rayons et jante, les roues pleines en alliage léger sont d'un emploi courant dans le domaine du scooter. En général ces roues sont coulées en fonderie mais on a déjà vu des constructions embouties à chaud (Al-Zn-Mg).

Les carénages et habillages, très à la mode en ce moment, sont souvent réalisés en alliage léger, toujours pour des raisons de poids. Une feuille de tôle d'alliage léger, de 1 m<sup>2</sup> et d'une épaisseur de 1 mm, ne pèse que 2 kg 7. Cette épaisseur donne une rigidité suffisante, dans la majorité des cas. Les tôles sont formées en les étirant — expériences faites dans le domaine de la construction aéronautique — sur des formes en bois ou fonte d'alu de la forme désirée. L'usinage est ensuite extrêmement réduit et comme les formes sont peu coûteuses, ce procédé est rentable même pour des séries moyennes. La résistance des pièces ainsi formées (alliage Al-Mg 3) serait de 26-28 kg/mm<sup>2</sup>.

La résistance aux chocs d'une tôle de 1 mm d'épaisseur serait équivalente à une tôle d'acier de 0 mm 8 d'épaisseur mais qui pèserait deux fois et demie autant. Les enjoliveurs de toutes sortes sont également fabriqués en métal léger et si ce sont des pièces profilées, le gain de poids est appréciable. Quand il s'agit de l'emploi combiné d'un alliage léger avec un autre métal, l'acier par exemple, il faut avoir soin d'éviter les points de contact de métal à métal à cause de la corrosion. A cette fin il est recommandé d'utiliser des vernis, feuilles de matière plastique, etc. Quant aux vis, écrous et rondelles, l'emploi de pièces chromées ou cadmiées se comprend sans commentaires.

L'émaillage des pièces en alliage léger ne fait, grâce aux apprêts et peintures actuelles, aucune difficulté.

Les cadres des motos proprement dits sont toujours en tubes ou tôle emboutie tandis que nombre de constructeurs de scooters font preuve d'esprit d'initiative en utilisant les alliages légers sur une grande échelle. Nous pensons particulièrement aux cadres, bras oscillants, supports d'axes en fonte d'alu, etc., réalisations souvent heureuses. Le prix légèrement plus élevé des matériaux est largement compensé par le temps récupéré à l'usinage. Nombreuses sont aussi les pièces d'ordre secondaire exécutées en métal léger comme certaines pièces de fourches télescopiques, carters de chaînes, tringles de garde-boue, porte-bagages ainsi que les différents leviers.

(A suivre.)



# LE 18<sup>E</sup> CIRCUIT DE RÉGULARITÉ DE HAUTE-NORMANDIE

Ce 18<sup>e</sup> circuit de régularité et d'endurance, organisé par le M. C. Normandie, connut un beau succès.

Plus de cent concurrents se présentaient au départ pour couvrir les 432 km du parcours, passant par Elbeuf, Gournay, Forges-les-Eaux, Le Tréport, Dieppe, Fécamp, Le Havre, et retour vers Rouen en suivant la pittoresque vallée de la Seine.

Peu d'abandons, mise à part une chute de Bonal, qui pilotait le seul scooter engagé, un Isaria 150 cm<sup>3</sup>.

La Garde Républicaine avait aligné trois René-Gillet, qui firent toute l'épreuve ensemble.

Sûreté Nationale, 3<sup>e</sup> Hussard d'Alençon, Ecole de Saumur et Gendarmerie Nationale fournissaient les grosses cylindrées.

L'épreuve était dotée d'un grand nombre de coupes et accessoires motocyclistes.

J. JAFFRÉ.

## CLASSEMENT PAR CATÉGORIE

175 cm<sup>3</sup> : 1. Buchant (M.C.B.);  
250 cm<sup>3</sup> : 1. Clatot (M.C.N.);  
350 cm<sup>3</sup> : 1. Croutelle (R.M.C.);  
500 cm<sup>3</sup> : 1. Rouat (M.C.H.);  
650 cm<sup>3</sup> : 1. Dupré (M.C.N.) et Dumont (M.C.N.).

## CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. (ex-æquo) Clatot (M.C.N.); Rouat (M.C.H.); Dupré (M.C.N.); Croutelle (R.M.C.); Dumont (M.C.N.); 6. Denicourt (M.C.N.); Zède (Monet-Goyon), etc.

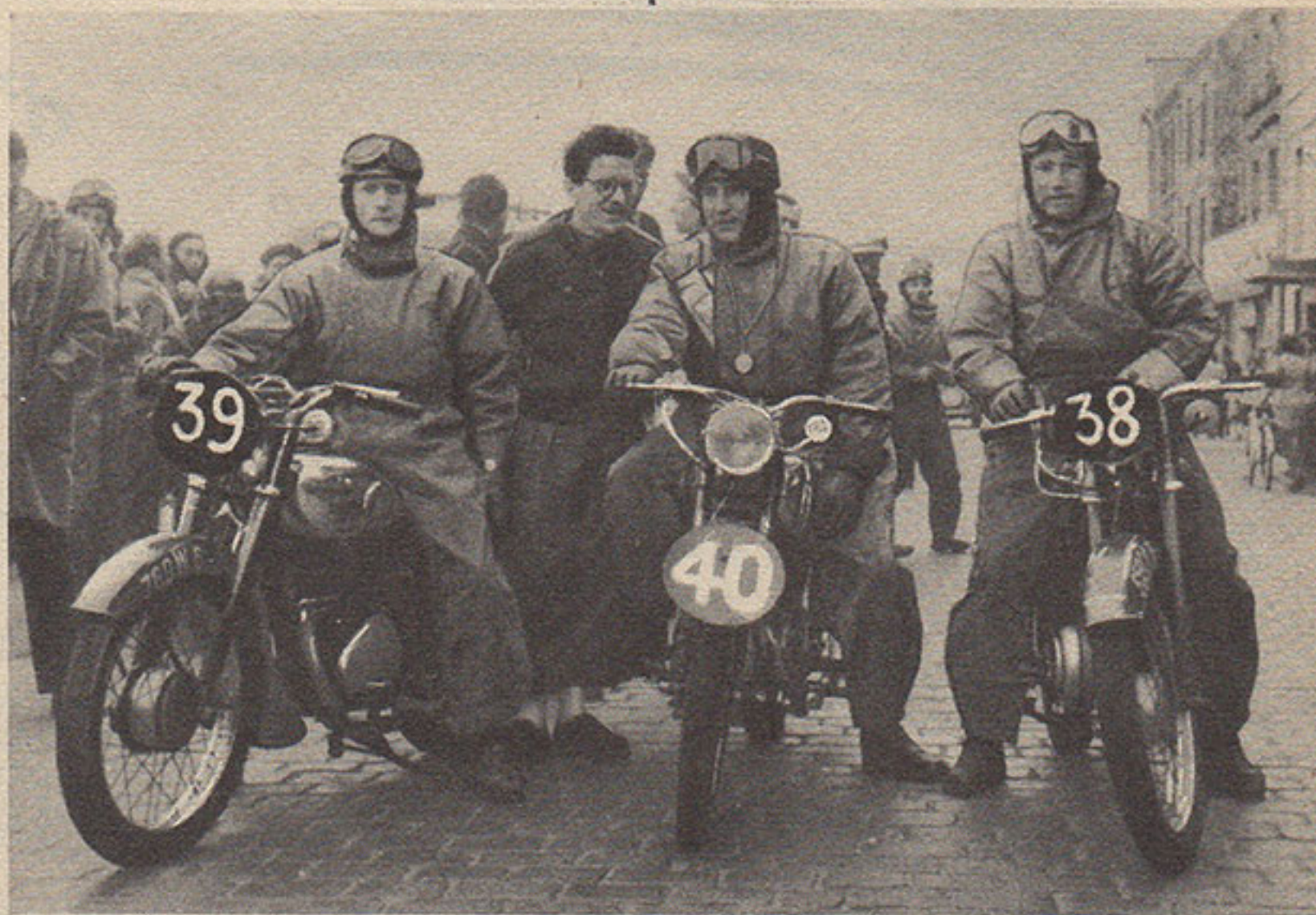
## CLASSEMENT D'ÉQUIPES DE CLUBS

1. M.C. Normandie : Clatot, Dessalines, Goudard; 2. M.C. du Havre : Paumelle, Percepieds, Dumolard; 3. M.C. Normandie : Franqueville, Dupré, Dubingen; 4. M.C. du Havre : Thomas, Pointel, Rouat; 5. Rouen M.C. : Croutelle, Lebouvier, Delaruelle.

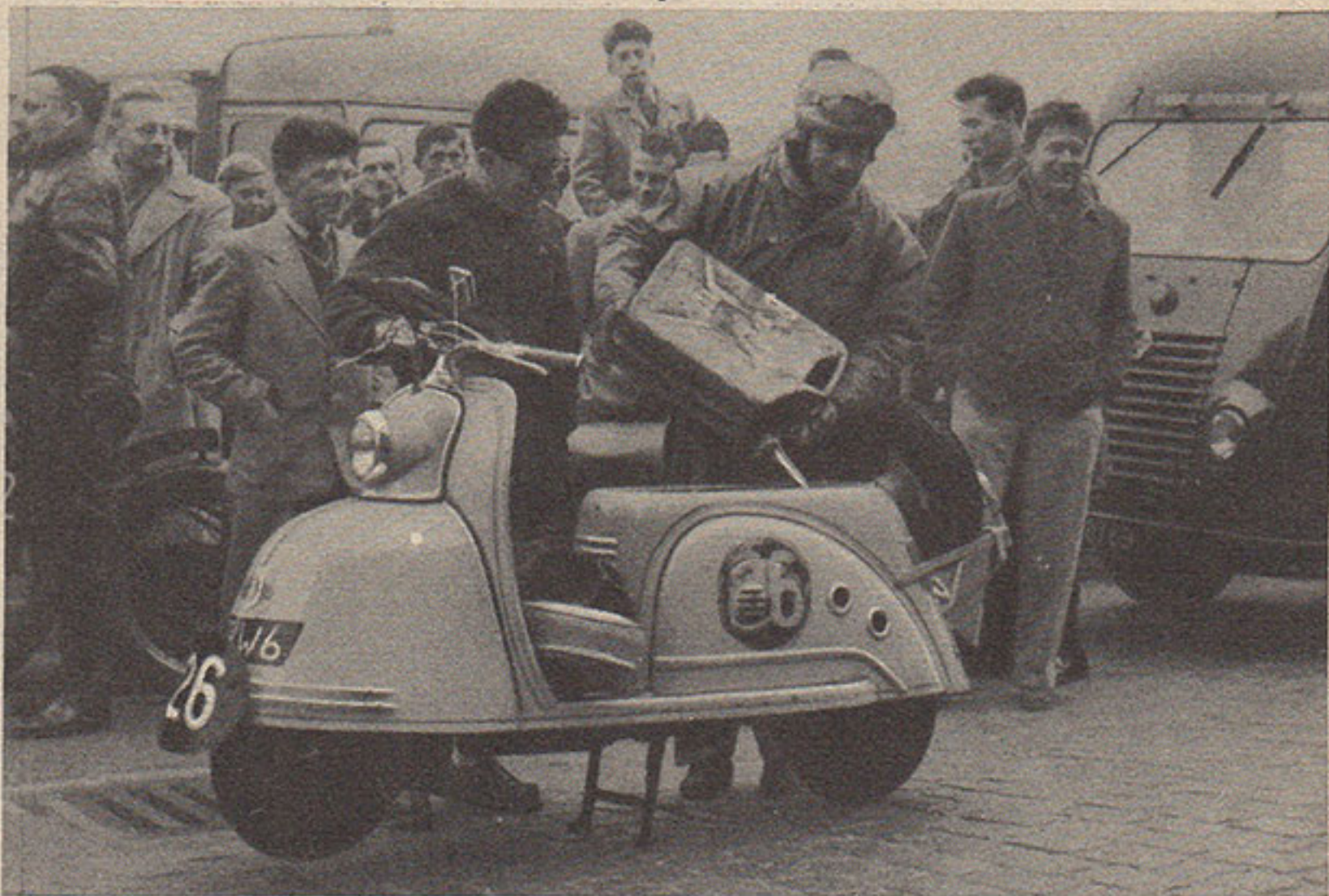
## CLASSEMENT D'ÉQUIPES DE MARQUES

1. Monet-Goyon : Zède, Gilbert, Masura;  
2. Terrot : Chemier, Drouin, Miens.

L'Équipe Monet-Goyon.



Le seul scooter engagé, l'Isaria, au contrôle de Dieppe.



Un groupe de concurrents en 175 cm<sup>3</sup> : le n° 2 est Brichard, vainqueur de la catégorie.







### STANLEY WOODS ET LE T.T.

Pour ceux qui ont suivi les courses d'avant-guerre, Stanley Woods est un des maîtres de la compétition motocycliste. Certains ont eu l'imprudence de faire des comparaisons entre lui, Frith (vedette des années qui ont précédé et suivi la guerre) et Duke, champion incontesté depuis 1951. Ils n'ont réussi qu'à créer une polémique qui, comme toute autre, a été stérile. Le matériel et les circuits utilisés par ces trois pilotes ont été assez différents pour limiter les comparaisons, Woods et Frith ont été quatre ans concurrents, mais Woods grâce à une expérience de plus de quinze ans a pris le meilleur sur Frith alors jeune, ce dernier passant maître de 1946 à 1949, année qui le vit quitter la course. Si l'on considère le palmarès de Stanley Woods, il est des plus enviable, même en ne considérant que le T.T. Son premier T.T., en 1922, le voit cinquième du Junior; première victoire le Junior de 1923. Il remporta dix T.T., trois secondes places, une troisième place, deux quatrièmes places et réalisa dix fois le meilleur tour. Quitta la course en 1939.

Nous nous sommes attardés à présenter Stanley afin de justifier auprès de la génération motocycliste d'après-guerre le cas que nous faisons de l'opinion de Woods et qui concorde sur ce que nous avons déjà dit au sujet des circuits « améliorés ».

Il est inquiet sur l'avenir du T.T. Vouloir en faire une copie (avec un nouveau circuit court) du « sprint » Grand Prix continental serait lui retirer toute individualité et caractère.

Dans la plupart des courses continentales afin de réduire certains frais et d'assurer aux spectateurs un intérêt constant les épreuves ont lieu sur des circuits courts et comme les organisateurs savent (ceux de Reims ne nous contrediront pas) que les moyennes fantastiques sont garanties de nombreuses entrées payantes, mais pas obligatoirement averties, les circuits sont rendus plus simples en configuration, virages facilités, relevés ou (mieux?) encore éliminés.

Les spectateurs du T.T. ont une mentalité autre et sont presque obligatoirement des enthousiastes : une semaine en juin à disposer, une traversée de la mer d'Irlande de plusieurs heures qui sont souvent pénibles (pour l'estomac!), sont un filtre suffisant pour arrêter les amateurs du dimanche ou les profanes qui ne voient dans les sports mécaniques qu'une source de sensations fortes. Woods admet la nécessité de reconnaître le type de circuit continental mais déplore toute tendance de remodeler le T.T. sur ces lignes.

Pour lui le T.T. est le « nec plus ultra » du sport motocycliste. Reconnaissons qu'aucune autre épreuve au monde ne déplace tant de coureurs de pays éloignés, Amérique, Canada, Ceylan, Afrique du Sud, Australie, Nouvelle-Zélande. Le nombre

de pages dans les journaux spécialisés consacrées avant, pendant et encore longtemps après les courses est quelque chose sans équivalent dans notre sport.

Afin de conserver au T.T. son caractère voici les suggestions de Stanley Woods. (Il demande à tous de les étudier et de lui faire part de leurs réactions.)

#### 1. Augmentation de la distance.

Il fait valoir qu'il y a trente ans on estimait bonne la distance de 425 km pour des machines très dures à tenir et inconfortables. 600 km ne devraient pas être de trop pour des machines comparées à « des lits bourrés de plumes ».

Le T.T. cycliste ayant lieu sur trois tours du circuit, des courses motocyclistes sur une distance identique ne prouvent pas la résistance des machines ni des hommes. Il propose dix tours pour le Senior (au lieu de sept) neuf le Junior, huit le Lightweight et sept pour les 125.

#### 2. Réduire les partants.

Ceci éviterait évidemment trop de monde sur le circuit et par sélection les « lapins » (terme britannique indiquant un coureur peu rapide) seraient éliminés. Pour Stanley les courses sur aérodrome ou petit circuit ne constituent pas une introduction suffisante pour l'engagement au T.T.

#### 3. Augmenter le nombre de séances d'entraînement.

C'est une précaution élémentaire avec les vitesses réalisées de nos jours. Vers 1920 il y avait quatorze séances matinales, en 1954 il n'y en aura que sept. Woods demande une diminution du temps alloué pour la qualification, ce qui sera une garantie de plus pour l'élimination des « lapins ».

#### 4. Abandonner le T.T. des Clubmen.

Ceci accorderait les séances supplémentaires d'entraînement réclamées plus haut.

Il y a plusieurs années que nous avons dit que la place du Clubman's T.T. était avec les Manx Grand Prix de septembre (d'autant plus que les Manx Grand Prix n'ont lieu qu'en 500 et 350 maintenant), or l'A.C.U. britannique vient enfin de reconnaître que les Clubman's T.T. n'étaient pas à leur place dans la semaine du T.T. International. Les idées émises par Stanley Woods étant publiées par « Motor-Cycling », on peut s'attendre à des réponses passionnées d'Angleterre et à des attaques plus violentes de journaux continentaux défendant les intérêts de leurs productions nationales et leur conception de la course. Il y aura aussi ceux qui estiment que le plus mauvais point du T.T. est son danger,

quoique celui-ci ait été fort amplifié par les adversaires du T.T.

Nous avons estimé, devant l'autorité reconnue de Stanley Woods, que nous devons faire part à nos lecteurs de ses suggestions, faites objectivement et en toute indépendance.

#### Début de saison chargé (en Angleterre).

La saison britannique a débuté par l'important meeting de Silverstone, le 10 avril, organisé par **Motor Cycling**. D'une journée chargée retenons la victoire en 125 de Lomas sur M. V. à fourche Earles et dont le carénage avant n'est pas sans analogie avec celui des Guzzi 1953, 250 et 350. Derrière lui trois M. V. client et cinquième une E.M.C. Puch.

En 250, Cann et sa célèbre Guzzi double arbre maison bat Sandford (Earles-Velocette) et Rood (Velocette). Surtees, sur l'unique E.R.G. fut victime d'un serrage, alors qu'il était prêt à prendre la deuxième place.

En 350, victoire de Amm (Norton) devant McIntyre (A.J.S.) Surtees, Sandford, le Sud-Africain Allison, tous trois sur Norton.

En 500, le duel attendu Duke-Amm eut lieu, Amm victime d'un départ encombré, réussit à rejoindre Duke, le passer en battant le record du tour, mais pilotant au maximum, il est présumé qu'une soupape toucha le piston, car il dut laisser filer Duke et termina deuxième, assez distancé. Duke pilotait une Gilera 1954, Amm une Norton 1953. Derrière on trouve Farrant (A.J.S.), Clark (Matchless), Keeler (Norton), McIntyre (A.J.S.).

Les deux courses de sidecars virent Oliver et Smith se faire des politesses, terminant chacun premier et deuxième, Pip Harris étant deux fois troisième.

Après ce hors-d'œuvre important, le week-end de Pâques permettait bien des hésitations, il y eut en effet quatre réunions importantes et trois de caractère régional.

A Blandford, en 125, Webb et sa M.V. gagnent devant deux E.M.C.-Puch.

En 250, Wheeler (Guzzi) bat Petty (Norton) et Petch (Velocette).

La course des 350 vit les deux pilotes officiels d'A.J.S., Farrant et McIntyre, régler Sandford (Velocette). Répétition en 500, sur Matchless, de McIntyre et Farrant, places inversées toutefois, devant Quincey (d'Australie).

La course par invitation vit Quincey prendre sa revanche, Farrant chuta, McIntyre eut des ennuis mécaniques, Carter (Norton) et Sandford (Velocette) prenant les places d'honneur.

A Cadwell Park, en 250, victoire du compatriote d'Amm, Rudy Allison (Velocette).

En 350, 500 et cylindrée illimitée (catégorie



# LA NOUVELLE 250 N.S.U.

chère aux Anglais mais qui est en général une réédition de la course 500), victoires de Freestone (Norton), dans ces deux dernières épreuves, Allison (Norton), fut second. En sidecars victoire d'Harris. Harris avait gagné deux jours avant les deux épreuves sidecars de Brough, et Freestone les 350 et 500.

A Brands Hatch, Surtees (R.E.G.) gagne en 250, en 350, et deux courses 1 000, sur des Norton.

Au Crystal Palace, Surtees bat les records avec son R.E.G. et Cann (Guzzi). Il réédite son succès en 350 et 500 sur Norton, comme à Brands Hatch il bat Storr (Norton).

Un peu plus de huit jours après son cumul de Brands Hatch, Surtees récidive sur le même circuit et gagne les quatre épreuves dans lesquelles il était engagé en battant ses propres records. Il gagne en 250 sur la R.E.G., en 350, en 1 000 et la course par invitation 1 000 cm<sup>3</sup>, ces trois courses sur Norton.

Nous avons l'habitude de vous présenter chaque année la situation du début de saison britannique. Nous n'avons pas failli à la tradition, retenons la grande classe de Surtees signalée l'an dernier d'ailleurs, une montée rapide, Freestone. Geeson a eu la sagesse de confier son R.E.G. à un coureur de classe qui en tire toutes les possibilités, cette 250 twin à deux A.C.T. n'existe qu'à un seul exemplaire et souffrit plusieurs années de difficultés de mise au point. En 1954 c'est chose faite, et bien faite, c'est une consécration qui nous fait plaisir tout en récompensant un travail acharné.

Evidemment, elle ne peut lutter contre les machines d'usine, mais celles qu'elle a battues étaient des machines honorables.

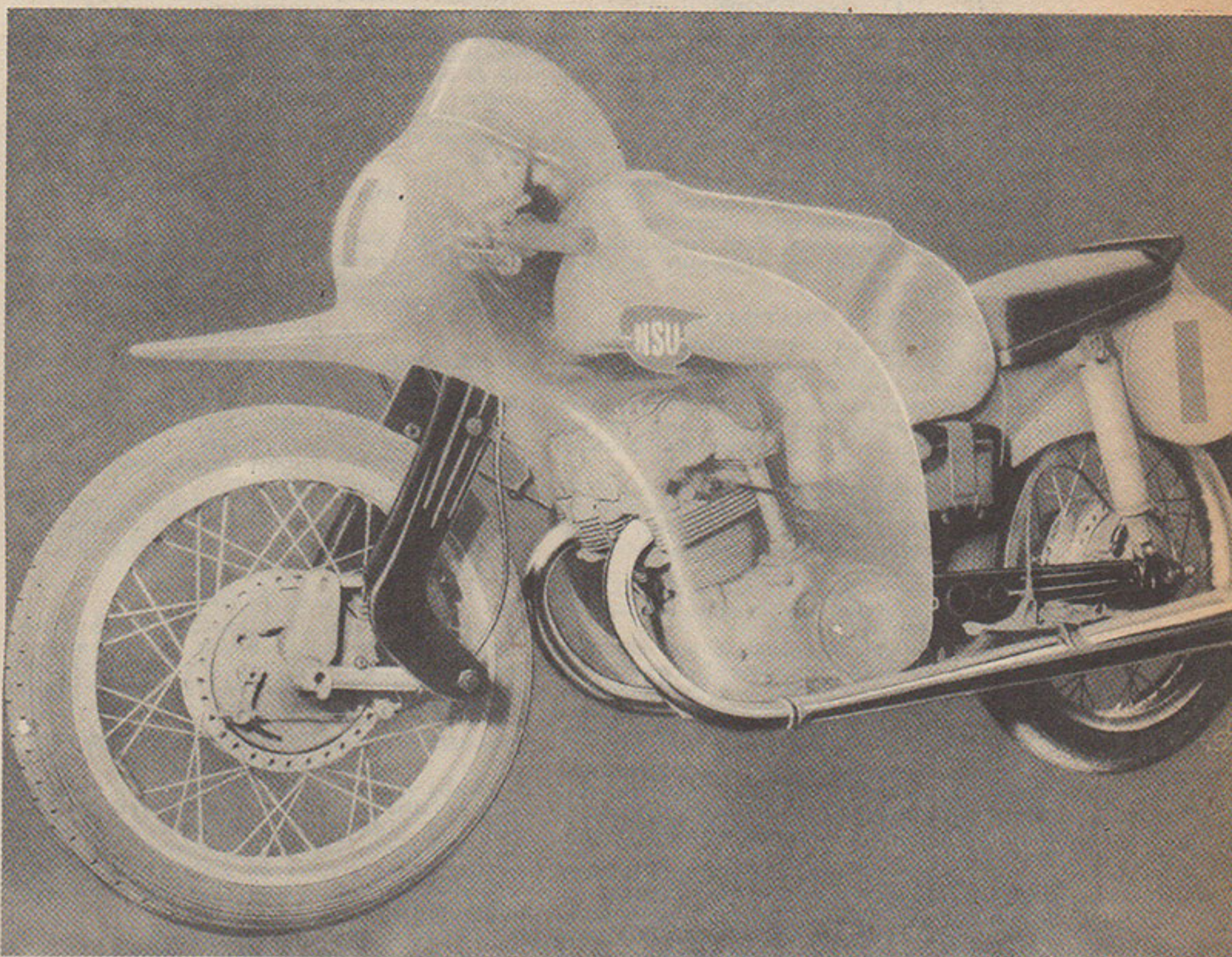
Le sidecar de Boddice dont nous avons publié un croquis fut éliminé sur ennui de moteur, après deux tours de Silverstone, attendons. Quant à Quincey, malgré une victoire, celui qui est surnommé le Duke des Antipodes nous a déçu quelque peu.

Un coureur qui n'est pas arrivé en Europe et qui tient la forme est Coleman, après une collection de doublés, en 350 sur A.J.S., en 500 sur Norton, il vient de s'octroyer les Junior et Senior T.T. australiens, avec les mêmes montures. L'officiel d'A.J.S. nous réserve cette saison encore de belles performances.

## Le crépuscule du Clubman's T.T.

Nous avons toujours maintenu, malgré l'intérêt de ces épreuves, qu'elles seraient plus à leur place au cours des Manx Grands Prix de septembre que durant la semaine du T.T. en juin. Une nouvelle preuve est la diminution de engagements en 1954, 64 en 350, 46 en 500, alors que ces dernières années, le maximum de 100 était atteint, principalement en 350. Au moment où certains veulent créer des catégories sport-compétition, il y a de quoi faire réfléchir, et pourtant les Anglais ne sont pas limités comme nous pour obtenir des supersports de classe.

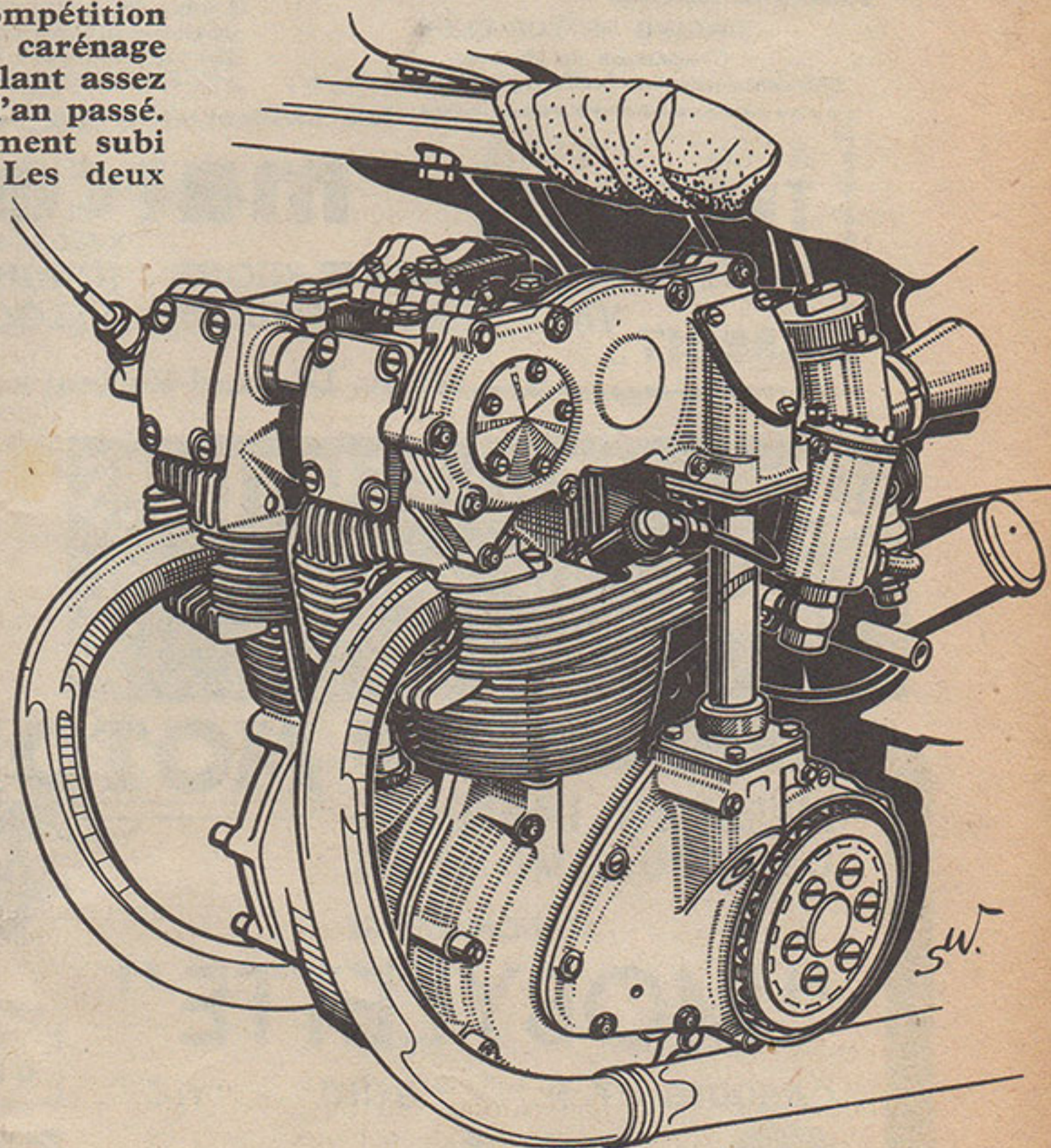
Pendant que nous parlons du T.T., signalons qu'un Comité de constructeurs britanniques a déposé une motion « regrettant que l'A.C.U. ait donné suite à son projet de sidecar T.T. Le Comité considérant qu'une telle épreuve est contraire aux intérêts de l'industrie motocycliste ». (?) Ce comité comprend quatre représentants des constructeurs et quatre des agents de vente. On aurait aimé des éclaircissements.



**La N.S.U. de compétition 1954 dispose d'un carénage en plexiglass, rappelant assez celui des Guzzi de l'an passé. Le moteur a également subi des modifications. Les deux cylindres sont maintenant séparés afin de faciliter le refroidissement et les A.C.T. sont commandés par un arbre unique situé vers l'arrière du carter. L'allumage s'effectue toujours par batterie, bobine et rupteurs.**

**La puissance atteindrait maintenant 32 ch 7, ce qui permet à cette machine de remporter le Grand Prix d'Hockenheim devant les Guzzi officielles.**

**La 125 a également été pourvue d'un carénage et sa puissance est passée de 15 ch 5 à 16 ch 8. Elle remporta également sa catégorie à Hockenheim.**







### AMICALE SCOOTERS CLUB NICE-COTE D'AZUR

Ce club organise le 27 juin 1954, à Nice, sous le patronage de la ville de Nice et du Comité des Fêtes, notre première Concentration scootériste et motocycliste, suivie d'un Gymkana. Tous les clubs qui n'auraient pas reçus d'invitation seront les bienvenus parmi nous. Tous renseignements et règlements peuvent être demandés au siège, 10, rue Defly, à Nice.

### MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Réunions les premier et troisième jeudis de chaque mois au Siège social à 21 h, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Réunions de la section Cyclomoteurs les premier et troisième vendredis de chaque mois au bar « le Zama » à 21 h, 32, avenue des Gobelins Paris (13<sup>e</sup>).

Fêtes de la Pentecôte, 3, 6, et 7 juin. — Sortie sur Etrétat. Itinéraire : autoroute de l'Ouest, Mantes, Vernon, Gaillon, Pont-de-l'Arche, Rouen, Duclair, Caudebec, Lillebonne, Bolbec, Beuzeville, Goderville, Etrétat. 230 km aller.

12 et 13 juin. — Nous organisons pour la quatrième fois les Audax motocyclistes avec brevets de 400, 600, 800 et 1 000 km.

20 juin. — Sortie-promenade sur Chantilly (Etang de la Reine Blanche). Rassemblement général Porte de la Chapelle 8 h 15. Itinéraire : Ecouen, Luzarches, regroupement et casse-croûte. Chaumontel, Coye, Etang de la Reine Blanche.

27 juin. — Sortie-promenade sur Rosny-sur-Seine. Itinéraire : Versailles, Rocquencourt, Saint-Nom-la-Bretèche, Maule, regroupement et casse-croûte. Epône, Mézières, Mantes, Rosny-sur-Seine.

3 et 4 juillet. — Nous avons projeté la sortie désormais classique sur Spa pour assister au Grand Prix de Belgique, nos amis belges de la Royale Ligue Motoriste d'Ourthe-Amblève nous assureront cette année encore le logement et une remarquable réception.

### RACING MOTOR-CLUB

Composition du Bureau.

Président d'honneur : Steffen ; président : M. Voyer ;

vice-présidents : Boisserie, Detivelle, Adnet ; secrétaire : Baule ; trésorier : Massiot ; trésorier-adjoint : Minette ; responsable du matériel : Garcin ; responsable du moto-cross : Huc ; responsables du tourisme : Tchiblakian, Duplessier ; responsables de la vitesse : Beauvais, Bernard ; délégués à la Ligue : Voyer et Beauvais.

Réunions tous les vendredis soir au siège brasserie « le Savoie », 15, place de la République, Paris.

### M.-C. EURE-ET-LOIR

Bureau :

Président : Yves Baston ; vice-président : Georges Lemonnier ; secrétaire : André Lafite ; secrétaire-adjoint : Bernard Fezard ; trésorier : Maurice Billotte ; trésorier-adjoint : Alphonse Barbier.

### M.-C. CANNES

6 juin 1954 : CIRCUIT NATIONAL DE VITESSE (175 cm<sup>3</sup>).

8 août 1954 : GRAND-PRIX MOTOCYCLISTE DE LA VILLE DE CANNES (175 cm<sup>3</sup>, 500 cm<sup>3</sup> sport, side-car course).

28-29 août 1954 : Trophée International : CANNES-GENEVE-CANNES

Tout concurrent intéressé par ce Trophée, peut en obtenir le règlement officiel sur simple demande adressée au M.-C. Cannes « Bar du Cental » 31, rue de Mimont, Cannes (Alpes-Maritimes).

### M.-C. AIXOIS

Création au sein du Moto-Club Aixois d'une Section Scooter ouverte à tous les scootéristes ; pour tous renseignements ou pour la correspondance, écrire : Section Scooter du M.C.A., « Sport Bar », Cours Sextius, Aix (B.-du-R.).

### RACER MOTOR CLUB DE CARPENTRAS

Moto-Cross National.

Malgré que cette compétition ne soit pas inscrite au calendrier de la F.F.M., le Racer de Carpentras fera disputer son Deuxième Moto-Cross sous l'étiquette Nationale, le mercredi 14 juillet prochain dans le cadre des grandes fêtes locales.

Les catégories admises en 1954 sont les 350 cm<sup>3</sup> et les 500 cm<sup>3</sup>.

### M.-C. BAS VIVARAIS

Le Moto-Club du Bas-Vivarais organise le 6 juin 1954 à Vals-les-Bains son deuxième circuit de vitesse national en catégorie 175 cm<sup>3</sup> ; 250 cm<sup>3</sup> ; 350 cm<sup>3</sup> ; 500 cm<sup>3</sup> ; 500 cm<sup>3</sup> side-cars ainsi que sa troisième concentration internationale.

Pour tous renseignements s'adresser à M. René Violleau, président à Vals-les-Bains, téléphone 222.

### SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN

5, 6 et 7 Pentecôte. — Meung-sur-Loire : N. 20, Orléans. Suivre la Loire à droite jusqu'à Meung ; fléchage jusqu'au terrain privé du S.M.C.P. en bordure de la Loire.

12 et 13. — Lagny : N. 54 jusqu'à Lagny, derrière la gare, tourner à gauche, direction Annet, faire environ 4 km et prendre à droite le premier chemin après la maison rose.

19-20. — Moret-sur-Loing : par Fontainebleau, N. 5 bis, Moret, traverser la ville et prendre à droite la route située avant la deuxième porte, N. 104 pendant 3 km et tourner à gauche jusqu'au terrain de camping en bordure du Loing.

26-27. — La Chapelle-sur-Crécy : par Joinville, Villiers-sur-Morin, Crécy-en-Brie et La Chapelle-sur-Crécy, prendre le premier chemin à droite après l'église, camping dans la première prairie à droite. Siège social, 1, place de la Bastille, brasserie « Henri IV », les premier et troisième mercredis du mois à 21 h. et tous les jours à notre permanence, 27, rue du Clos (20<sup>e</sup>) ou écrire à M. Jean Perreaux, 111, rue Théodore-Honoré, à Nogent-sur-Marne.

### MOTO-CLUB DE PARIS

Le 5 et 6. — Sortie camping en bord de mer. Tous renseignements au Siège.

Le 13. — Armentières. Bord de Marne, par la N. 3 jusqu'à Trilport. Prendre ensuite sur la gauche le D. 17 jusqu'à Armentières et remonter la Marne par le viaduc (110 km). Départ Porte de Pantin (8 h 30). Camping possible.

Le 20. — Vernon. Juste avant cette ville, prendre la N 13, puis après le pont du chemin de fer, prendre un petit chemin à droite jusqu'à la Seine (160 km). Départ Porte de Saint-Cloud (8 h 30). Sortie sur le Circuit de l'Oise si nous avons des engagés et si la date est confirmée.

Le 27. — Saint-Cyr-sur-Morin. Par la N. 3 jusqu'à la Ferté. 3 km après cette ville, prendre à droite, sur la N. 33, la D. 68. (140 km). Départ Porte de Pantin (8 h 30). Camping possible.

Les réunions du mois de juin auront lieu au siège Café « Le Sully », 6, boulevard Henri-IV, les 4 et 18 à 21 h.

### M.-C. MONTOIS

Le jeune Moto-Club du Montois s'excuse de changer la date de son Rallye, reporté du 23 mai au 20 juin, pour être agréable à un club motocycliste qui doit y participer. Pour tous renseignements adressez-vous à M. Vial André. Tél. : 25 à Donnemarie-en-Montois.

AGENT OFFICIEL

**Lambretta**

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

**marcel perrin**

RECORDMAN DU MONDE

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

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

CREDIT

CREDIT

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

EXPEDITION

PROVINCE



**MOTO-CEINTURES**

MARQUE DÉPOSÉE

**POUR VOTRE SANTÉ**

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant

20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE.

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard  
Soult  
Tél. DOR 49-42



PARIS  
XII<sup>e</sup>

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

**MOTOBÉCANE**

LIVRAISON IMMÉDIATE  
DE TOUS MODÈLES

STATION-SERVICE

**"MOBYLETTE"**

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

HUILE  
CASTROL

**P. LISITA**

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

STOCK COMPLET

PIÈCES DÉTACHÉES  
ET ACCESSOIRES - RÉPARATIONS

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

"DALLE"

GARE  
DU  
NORD

GARE  
DE  
L'EST

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



EXIGEZ  
le  
**GUIDON  
AMAC**

POUR TOUTES  
MACHINES

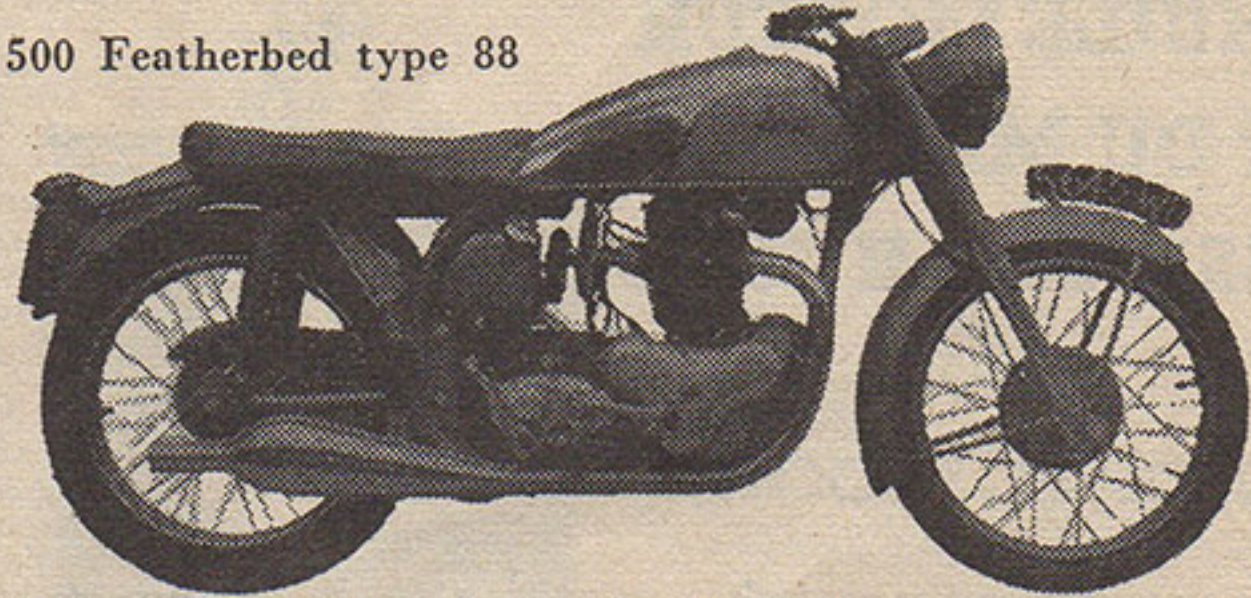
(chrome garanti)  
avec sa  
**NOUVELLE POIGNÉE TOURNANTE**  
à tirage rectiligne, course rapide,  
et fixation du câble sans soudure  
**NOUVEAU MODÈLE "SPORT"**  
POUR VELOMOTEURS  
Chez tous Motocistes

**STATION-SERVICE AMAC** 21, rue Collange, 21  
LEVALLOIS (Seine)  
Tél. : PER. 06-02

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 cm<sup>3</sup>)  
par COLLOT  
venant de battre 60 records du monde  
et le record du monde à 215 km/h.

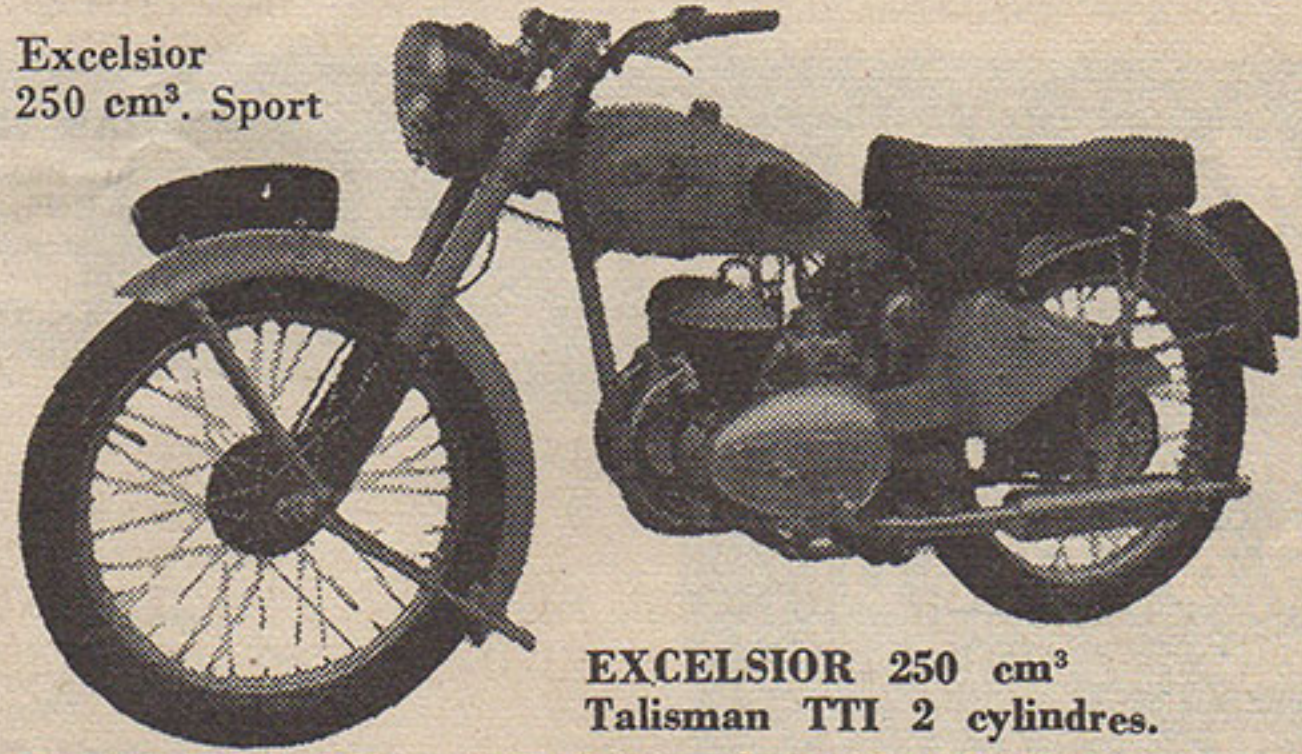
500 Featherbed type 88



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 cm<sup>3</sup>. Sport



EXCELSIOR 250 cm<sup>3</sup>  
Talisman TTI 2 cylindres.

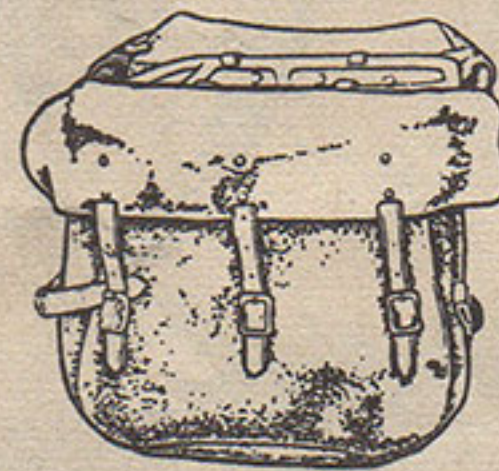
EXCELSIOR 250 cm<sup>3</sup> Talisman Sport 2 cylindres.  
2 carburateurs. La souplesse d'un 4 cylindres  
Livrables immédiatement

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.

Toutes pièces : NORTON - EXCELSIOR  
VINCENT - ARIEL - B.S.A. - TRIUMPH - INDIAN

Sacoques américaines spéciales  
renforcées pour motos,  
vélocycleurs. 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<sup>e</sup>). VAU 07-09

— Fermeture le lundi. —

BIPLEX

enjoliveurs  
de pare-chocs

porte-bagages - pare-brise - pare-chocs

11 ensemble Startett

12

1

3

6

5

12 nouveaux modèles 54, nouveaux prix

LES SELLES  
**AURORA**  
an équipement  
de qualité

BIPLEX - 36, rue de BAGNOLET, PARIS 20<sup>e</sup>



## Cie des POMPES et DISTRIBUTEURS

### SON CACHE-TONNELET type CT 51

AVEC POMPE

ET BOUTEILLE DE 1 LITRE POINÇONNÉE

POUR LA DISTRIBUTION

DE

L'HUILE MOTEUR

ET DU MÉLANGE

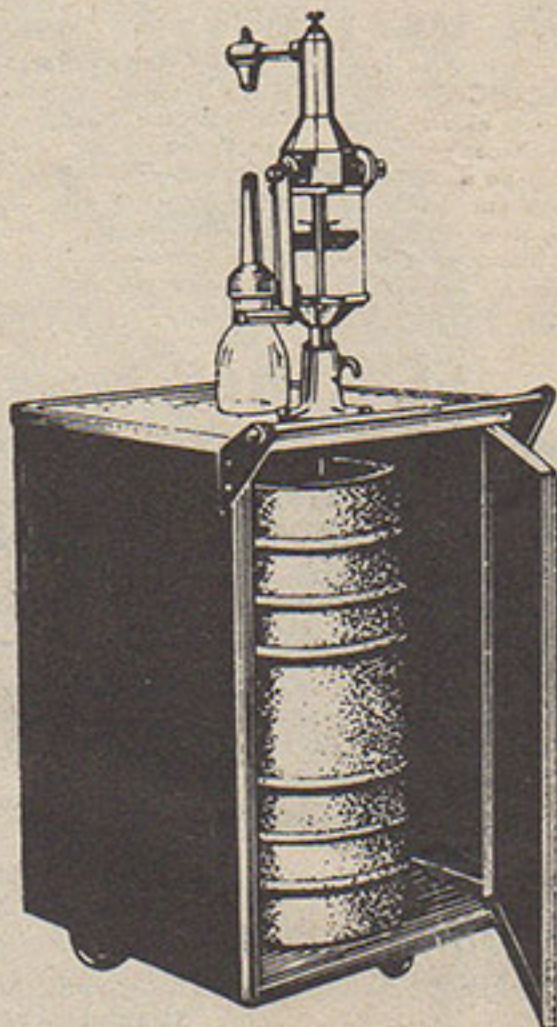
ESSENCE-HUILE

POUR

MOTOS ET SCOOTERS

7, rue JEAN-MACÉ, 7  
SURESNES (Seine)

Tél : LONGCHAMP 23-95



## LE CASQUE GENO

A CALOTTE  
MÉTAL LÉGER  
A HAUTE  
RÉSISTANCE  
IMPERFORABLE  
AUX CHOCS



*Méfiez-  
vous des  
Contrefaçons*

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

É<sup>TS</sup> GUENEAU-GENO

6, FAUBOURG SAINT-HONORÉ - PARIS (8<sup>e</sup>)  
TÉLÉPHONE : ANJ. 12-38

# La Route est Belle...

MODÈLE STANDARD :

**196.000**

(plus taxe locale)

MODÈLE LUXE :

**201.000**

(plus taxe locale)

PRIX DEPART PARIS

LIVRABLE

IMMEDIATEMENT

AGENT GENERAL

**E<sup>TS</sup> J. POCH**

POUR LA FRANCE :

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

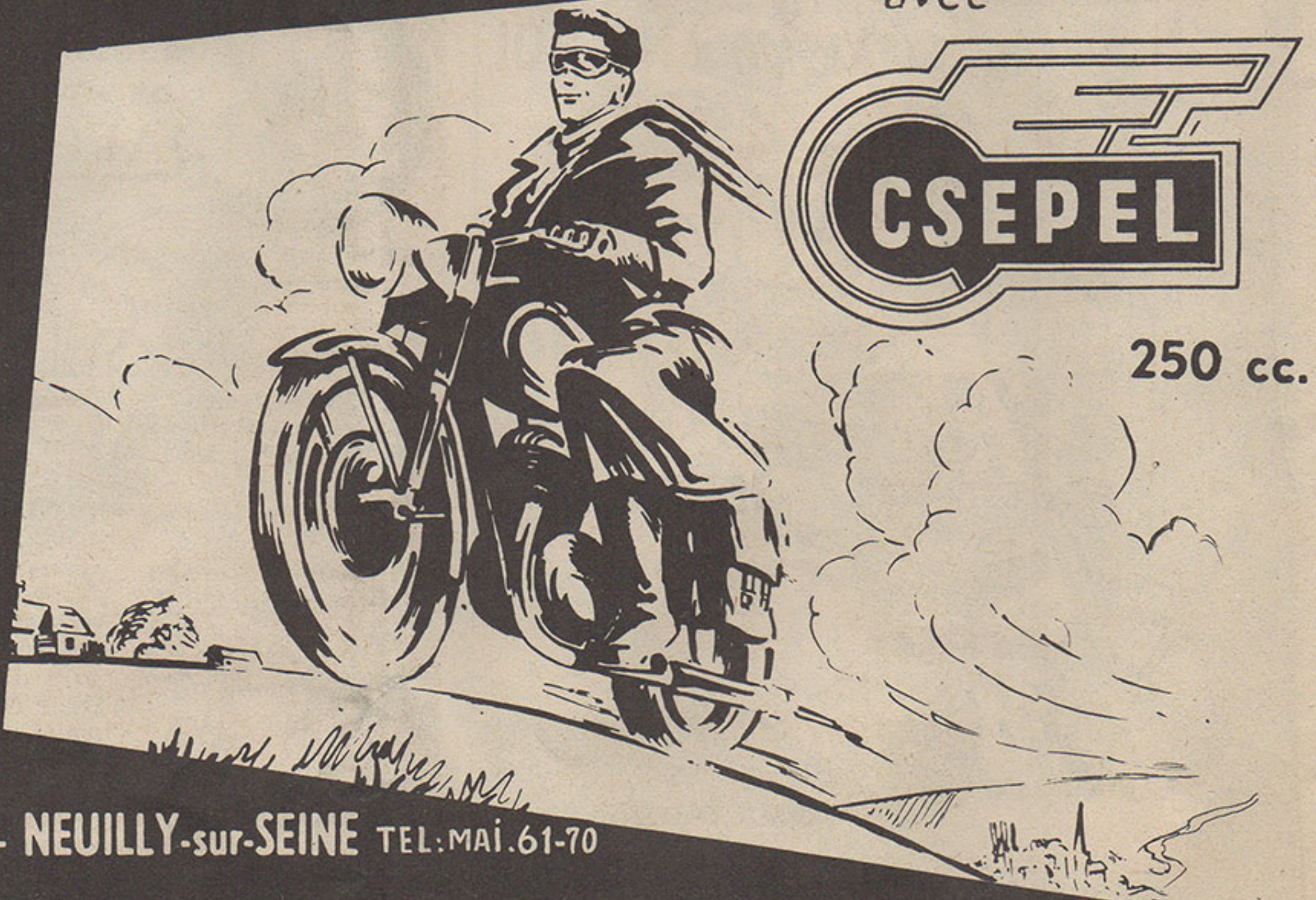
POUR L'ALGERIE

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

avec

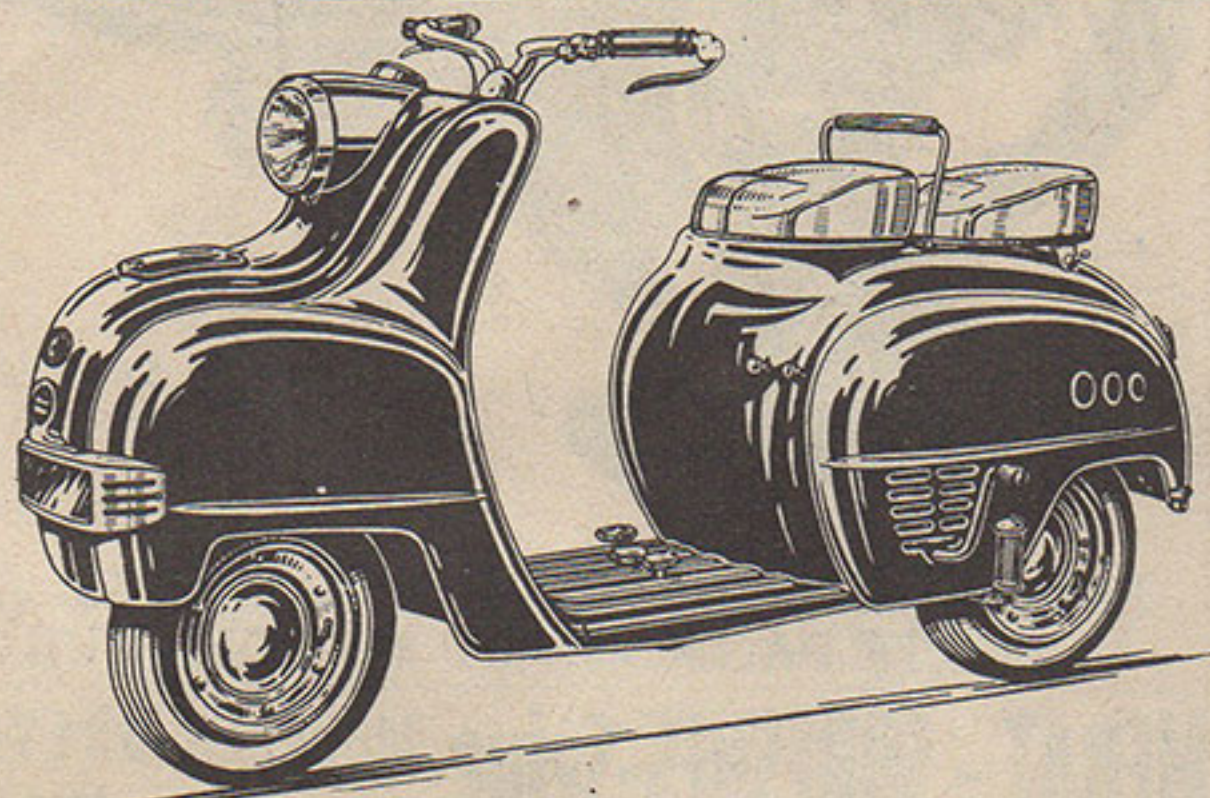
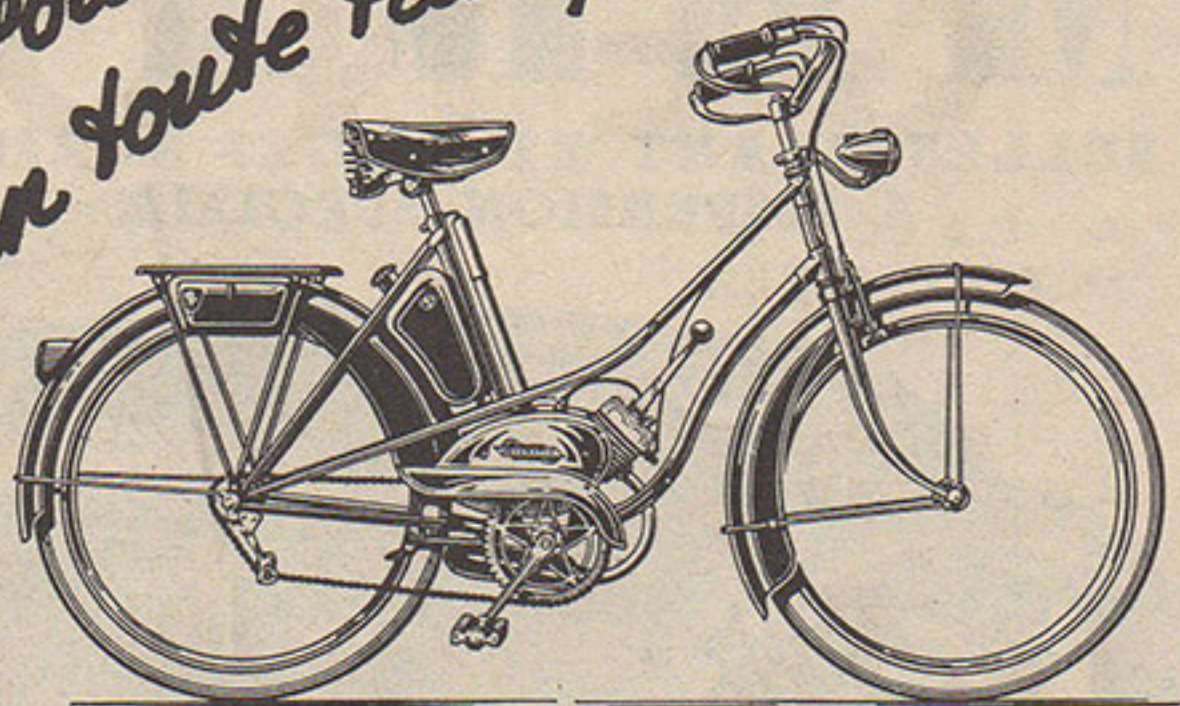


250 cc.





*Pour vous évader  
en toute tranquillité?...*



LA MARQUE  
**MAGNAT-DEBON**  
DE QUALITE

*S'impose par la perfection  
de sa fabrication*

### VELOLETTE type VR1 - 50 cm<sup>3</sup>

SPÉCIFICATIONS : Moteur 2 temps - Alésage 40 - Course 38 - Cylindrée 48 cm<sup>3</sup> - Culasse alliage léger - Carbur. avec start. - Allum. par volant magnét. - Echapp. par silenc. très efficace - Transmission primaire par chaîne - Entraîn. de la roue par galet oscillant - Rapp. de démultiplic. : 16,5 à 1 - Cadre berceau renf. - Roues de 600x50 - Freins : AR et AV sur jantes - G.-boue à bavolets - Porte-bag. avec sacoches et outill. - Béquille - Guidon avec poignée tourn. double effet gaz et décompr. - Réserv. d'essence sous la selle, conten. 2,5 litres env. - Selle souple - Pompe à air - Eclair. par volant magnét. - Timbre avertisseur - Poids 30 kgs - Vitesse 30 kms-h. environ.

### SCOOTER type S 25 - 125 cm<sup>3</sup>

SPÉCIFICATIONS : Moteur 125 cm<sup>3</sup>, 2 temps à piston étoilé, distribution à 2 transferts - culasse hémisphérique en alliage léger, alésage 53,5, course 55 - Allumage et éclairage par volant magnétique - Refroidissement par turbine à air canalisé et circulation forcée - Carburateur : starter automatique, commande des gaz par poignée tournante - Boîte : 2 vitesses commandées par deux pédales, rapports de démultiplication : 1<sup>er</sup> : 9,45 à 1, 2<sup>nd</sup> : 4,83 à 1 - Débrayage à disques multiples - Freins : à tambour : AV diam. 100, commande au guidon, AR diam. 130 à commande au pied - Roues : sur roulements annulaires indéformables - Pneus de 8x3,5. Changement rapide de la chambre à air par flasque amovible - Suspension : AV tube articulé sur biellettes et anneaux caoutchouc - Siège AR, tube pivotant sur articulation du châssis et suspension par bloc caoutchouc comprimé, siège galbé Dunlopillo - Divers : Réservoir essence 7 litres - Coffre à outils amovible, sous le siège, permettant un accès facile du moteur - Pare-chocs AR et AV - Panneaux latéraux arrière amovibles - Feu rouge catadioptrique - Avertisseur électrique - Vitesse : 70 kms-h. - Consommation : 2 l. 5 aux 100 kms.

**MAGNAT-DEBON, 51 bis, Boulevard Thiers, DIJON**  
MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION :  
30, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS

CATALOGUE ADRESSÉ GRATUITEMENT SUR DEMANDE

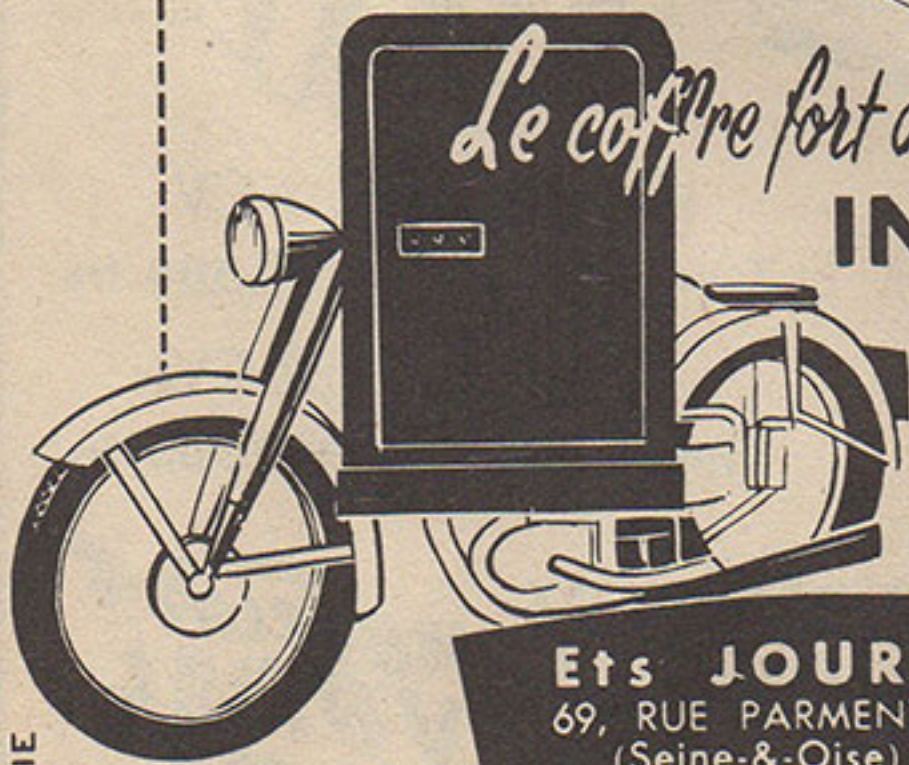
Dans la rue, au stade,  
à l'usine...

*Le bouchon* **ANTI-VOL**



*Le coffre fort de votre essence*

**INTERDIT**  
VOL ET  
SOUILURES  
dans votre  
réservoir



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

DESBIÉ

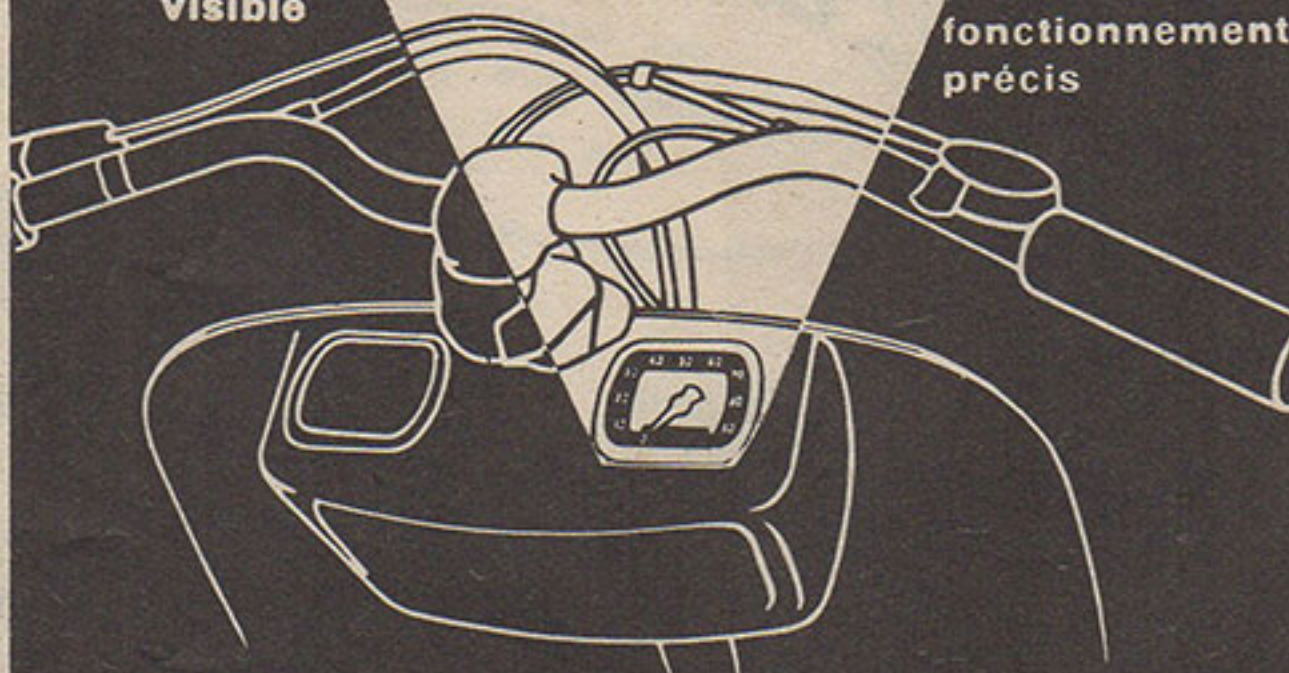
**TOUS LES BOUCHONS POUR MOTOS ET CYCLOMOTEURS**  
Bouchons simples et bouchons Anti-vol

**LA ROUTE  
EST BELLE...**

UTILISEZ  
UN INDICATEUR  
DE VITESSE  
**JAEGER**

bien  
visible

fonctionnement  
précis



Modèles spéciaux pour : Bernardet - Follis - Gillet  
Lambretta 1953-54 - Mors-Speed - Motobécane - Motoconfort  
New-Map - Peugeot - Radior - Velo-Solex - Vespa 1952.

**JAEGER**

Horlogerie et instruments de précision



Double succès !...

**CHAPEAU FORT**  
ET  
**CASQUE**

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

Élégant ●  
Léger ●  
Robuste ●  
Isolant ●  
LIÈGE NATUREL

B. Chagnon

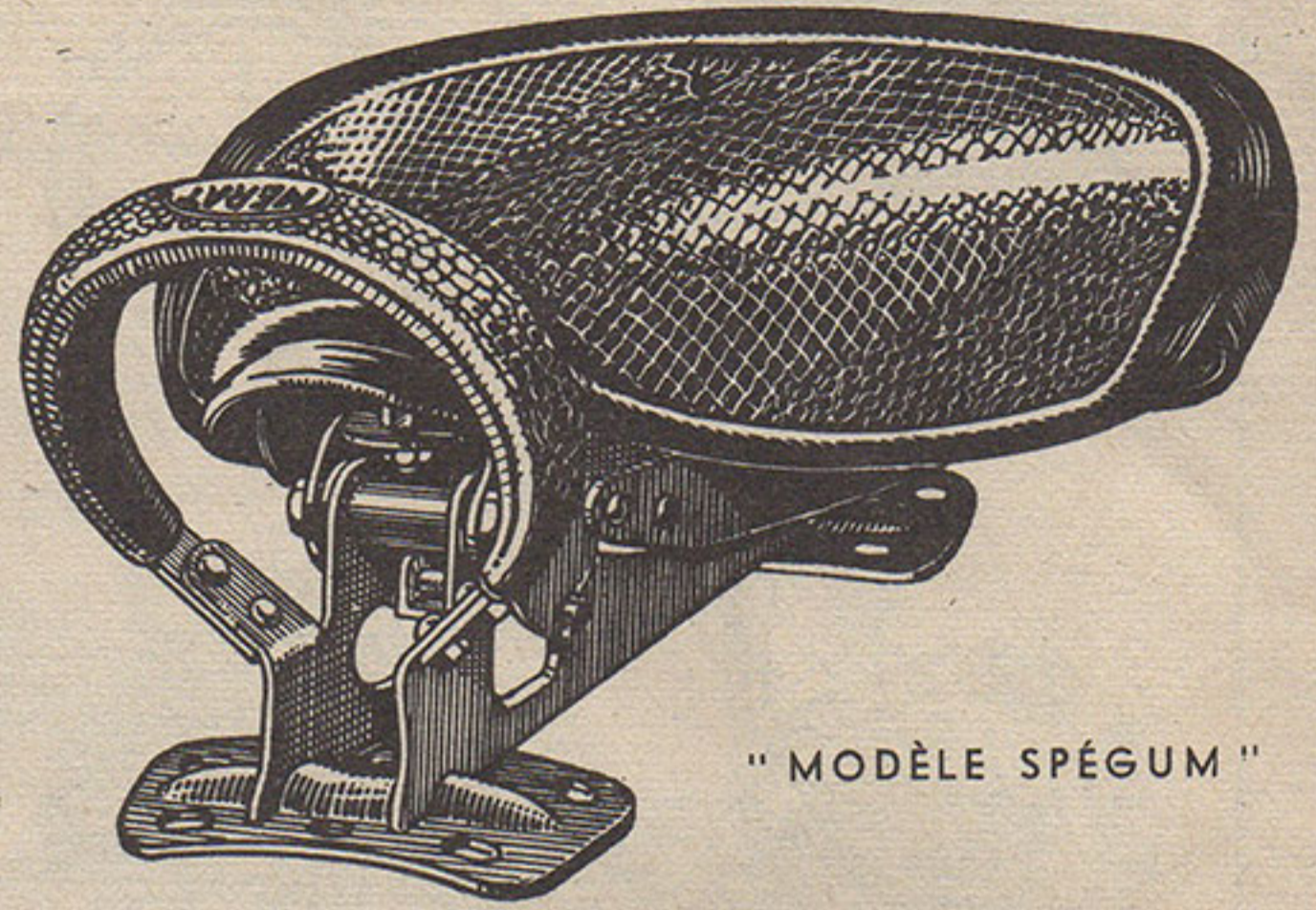
**BAYARD**

28, R. de Château-Landon - PARIS-10<sup>e</sup>

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

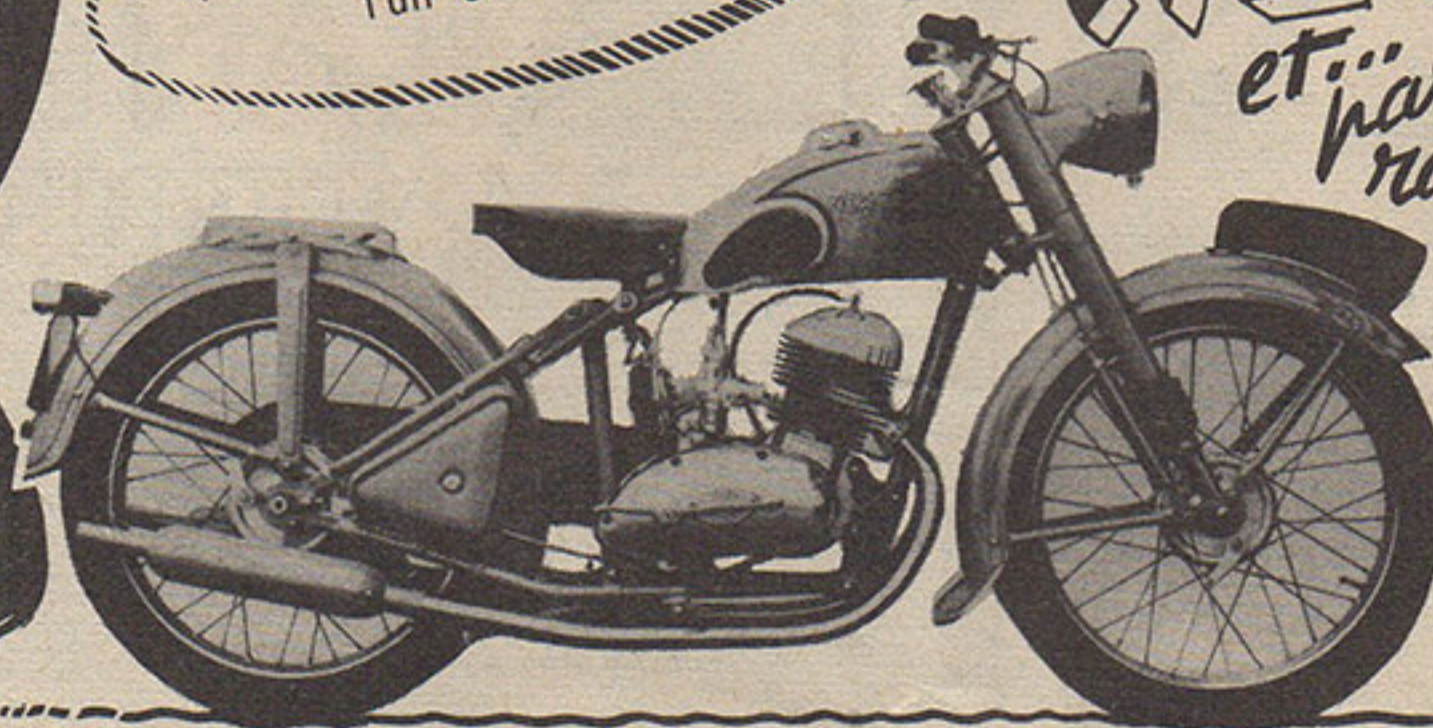
Tél. : LON 18-86

**YDRAL** Vous dit... on n'a que le bon 2 temps qu'on se donne  
**NEW-MAP** Vous dit... en moto, VOTRE VIE ne tient qu'à UN CADRE



choisissez donc une  
des constructeurs  
qui savent faire parfaitement  
l'un et l'autre

**NEW-MAP**  
et... partez  
rassurés!  
**YDRAL**



En 125 cmc. 1 CV.  
Type LK 129 - 119.500 frs  
En 175 cmc. 2 CV.  
Type LK 177 - 139.500 frs

CATALOGUE et RENSEIGNEMENTS PARIS : M. LEFÈVRE, 30, rue de Charenton-BASTILLE

**NEW-MAP**

124, AVENUE LACASSAGNE  
LYON (Rhône)

NANCY : M. LEFÈVRE, 3, rue Léopold-Lallement

BORDEAUX : M. SOLOMIAC, 63, rue de Bègles

TOULOUSE : MM. GINESTET, 8, place Dupuy et  
8, place Lafourcade, Saint-Michel

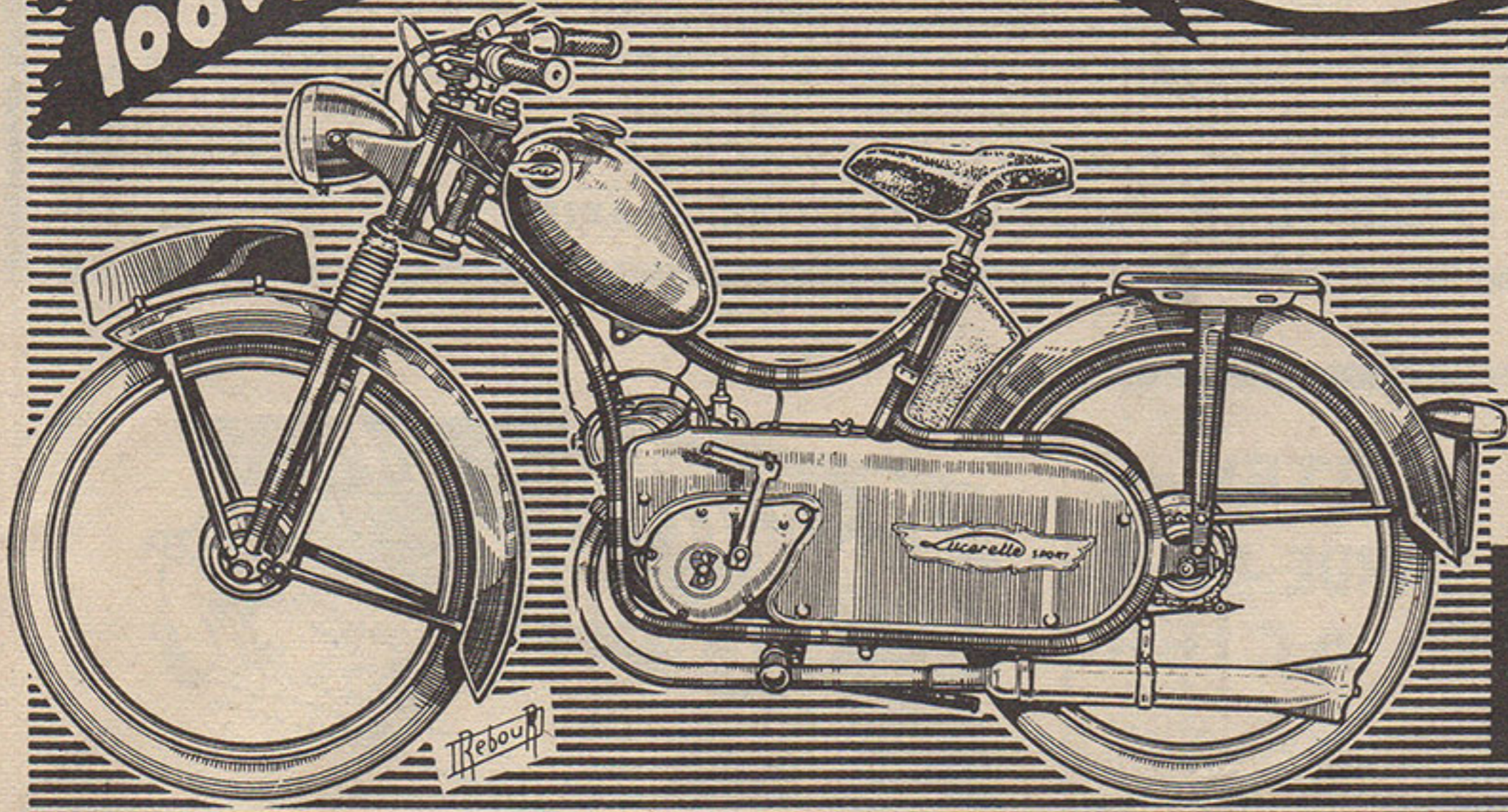
MARSEILLE : M. GANIER, 156, cours Lieutaud

moteurs  
**YDRAL**  
1954



avec un SACHS  
vous ferez  
100.000 KMS...

# Lucerette SPORT



MOTEUR SACHS  
98 CC  
2 VITESSES  
1 L 5 aux 100 Kms  
PNEUS : 600 X 55 C  
RESERVOIR : 8 L

PRIX :  
AVEC KICK : 89.000 Fr.  
A PEDALE : 84.000 Fr.

GRAISSAGE RECOMMANDÉ:  
HUILE



"MOTO 2 TEMPS"

## Lucer CYCLES et MOTOS - HAZEBROUCK (N)

★ *Voici 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**

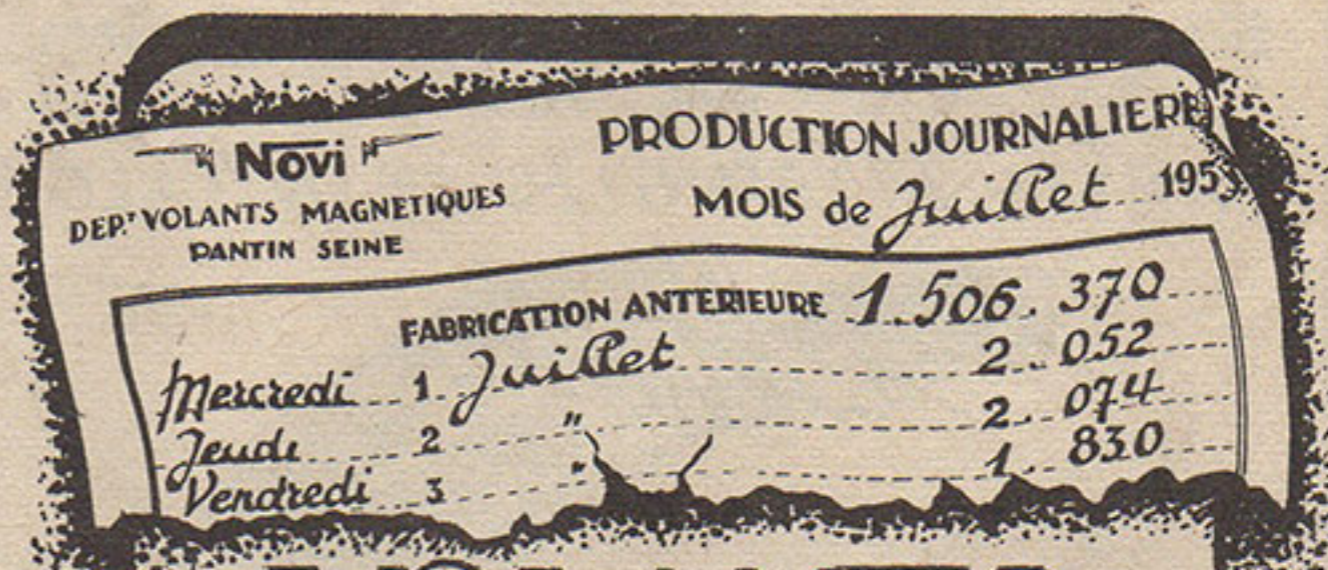
14, rue Danton  
LEVALLOIS-PERRET (Seine) - PER 19-11

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



## VOLANTS MAGNETIQUES

# NOVI

S.A. au CAPITAL de 50.000.000 de Frs  
8-20 Chemin des Vignes DANTIN - SEINE  
Nord 66-71

DOCUMENTATION GRATUITE S/DEMANDE



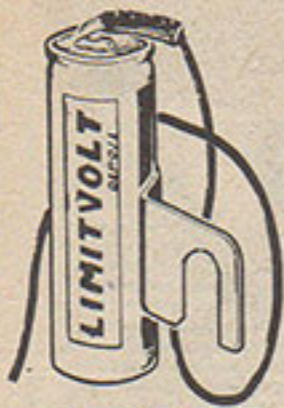
LE RÉGULATEUR DE TENSION

# "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<sup>IE</sup>

VENTE EN GROS

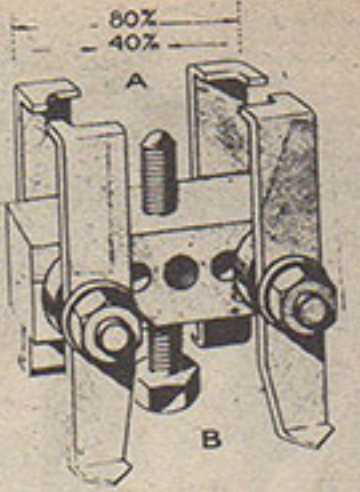
COMPTOIR EUROPÉEN DE FABRIQUES - 6, RUE DE MONTENOTTE - PARIS-17<sup>e</sup> - TÉL. : ÉTOILE 71-10

## 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



### JANTES et GARDE-BOUE ACIER

Vélomoteurs  
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

# Embellissez votre Scooter

en  
le dotant d'un



## équipement clignotant SCINTEX

qui vous assurera des virages sans accrochages

2 clignoteurs R5 - PSC  
que commande un  
Thermo-relais avec  
Commutateur séparé ou  
un Combiné, et que peut  
compléter

un Damier (stop, feu AR,  
catadioptré, éclairé  
de plaque).

Notice sur  
demande

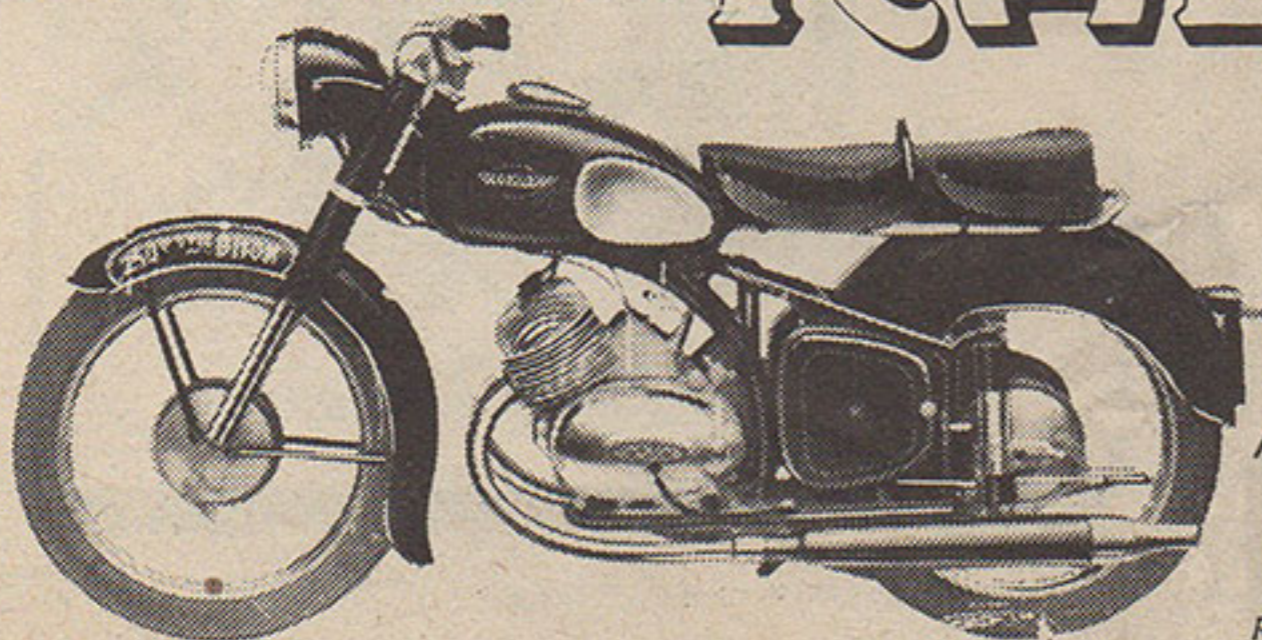


SCINTEX - COURBEVOIE - SEINE

250 cm<sup>3</sup> BI-CYLINDRE

# RADIOR

MODÈLES SPORT  
ET SUPER-SPORT



MOTOS 175 cm<sup>3</sup> et 250 cm<sup>3</sup>

4 VITESSES - MOTEURS 2 ET 4 TEMPS  
BLOC "NERVOR & A.M.C." - SÉLECTEUR  
FOURCHE HYDRAULIQUE - SUSPENSION

VENTE A CRÉDIT

AGENCE DE PARIS :

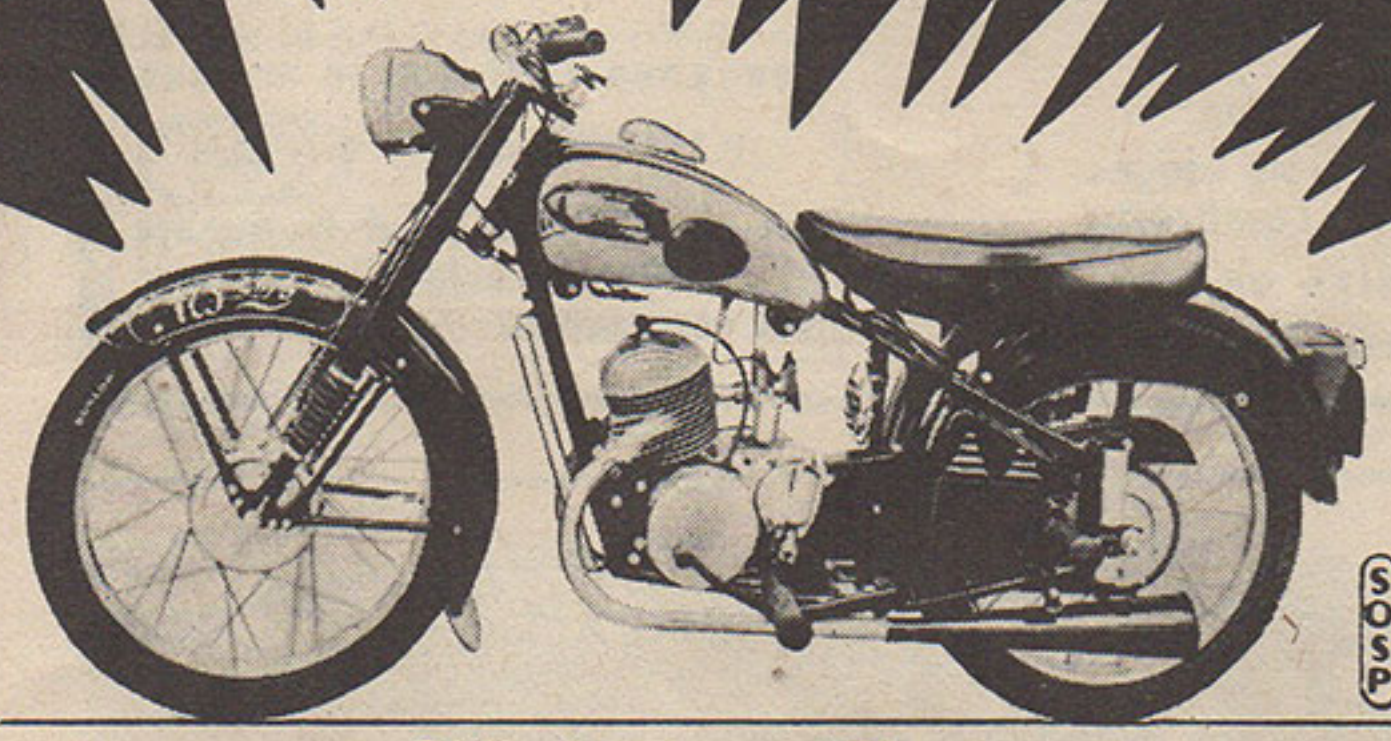
Rive droite : Saint-Paul-Motos, 1, rue de Rivoli - Tél. : ARC 71-46  
France-Moto-Sport, 46, bd Magenta - Tél. : BOT 87-77  
Rive gauche : M. Lala, 174, avenue du Maine - Tél. : SUF 50-12

RADIOR - BOURG (Ain) - CATALOGUE ILLUSTRÉ - (Franco)



# Moto de grande classe

Suspension oscillante  
175 c c. YDRAL



GYL Grand sport 175 c c.

# GITANE

MACHECOUL  
Loire Inf.  
Tél. : 39

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)

## CONDUISEZ votre SCOOTER COMME une MOTO!

AVEC LES

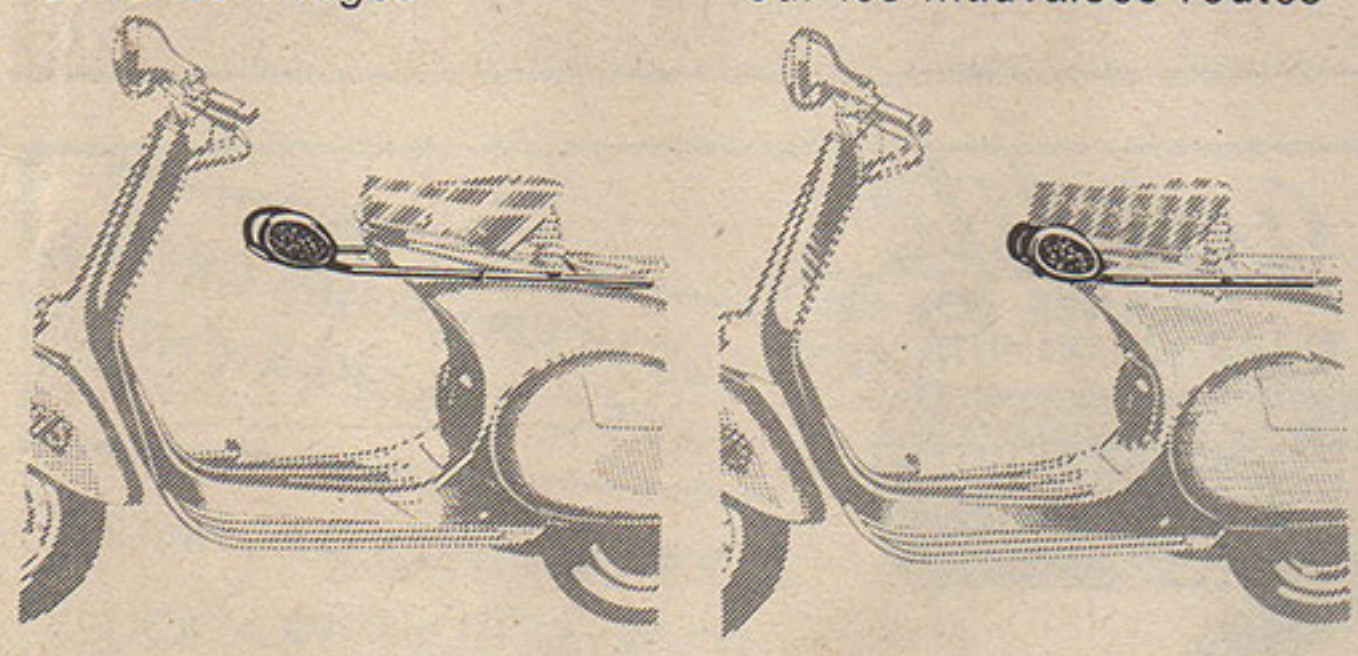
### GRIPPE - GENOUX ESCAMOTABLES

# LEDA

BREVETÉ S. G. D. G.

STABILITÉ  
dans les virages

SÉCURITÉ  
sur les mauvaises routes



Modèles pour VESPA et LAMBRETTA

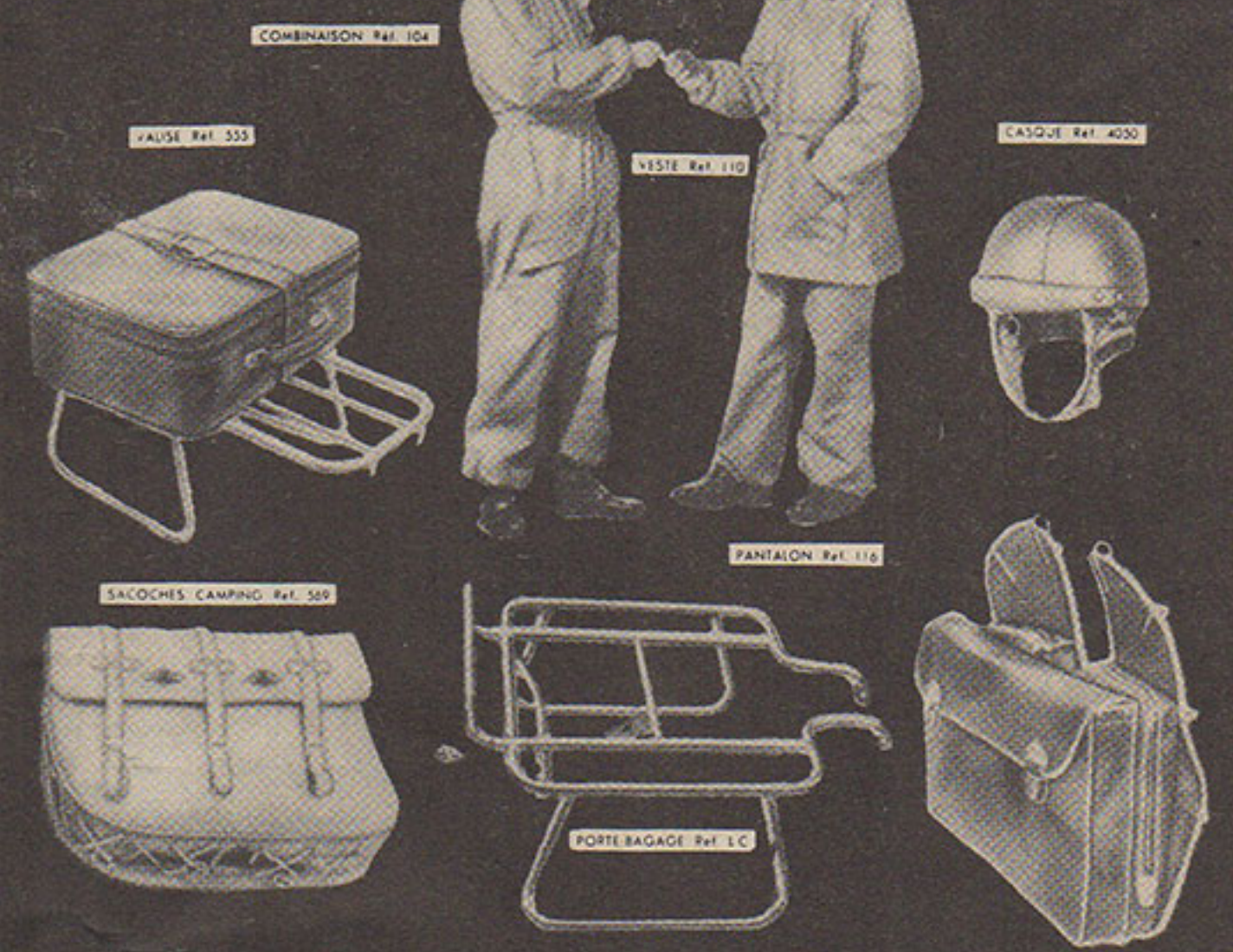
MONTAGE IMMÉDIAT  
sans aucune modification à la machine

LEDANOIS & C<sup>ie</sup> (Selles et sièges LEDA)  
4. rue Martin, CLAMART (Seine) MIC. 08-19

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

SACOCES SPÉCIALES POUR  
CYCLO - TOURISME  
TOUS ÉQUIPEMENTS 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

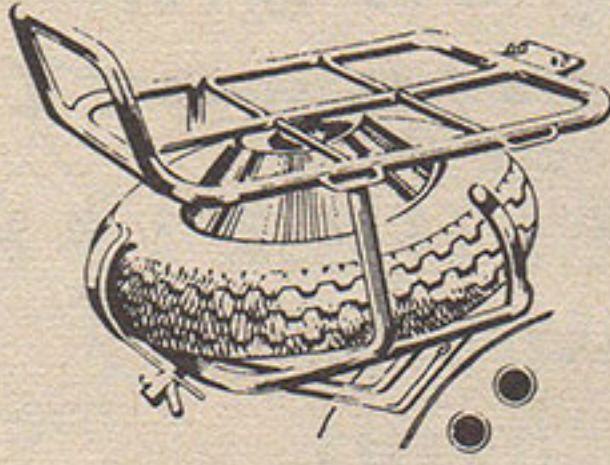


# Scootéristes

# ARDOR ACCESSOIRES



Le Créateur de l'Accessoire pour Scooter  
vous présente



*Le Cridor*

porte-bagages à trois usages  
pour Vespa et Lambretta

Vente exclusive en gros

136, AVENUE MALAKOFF - PARIS (16<sup>e</sup>)

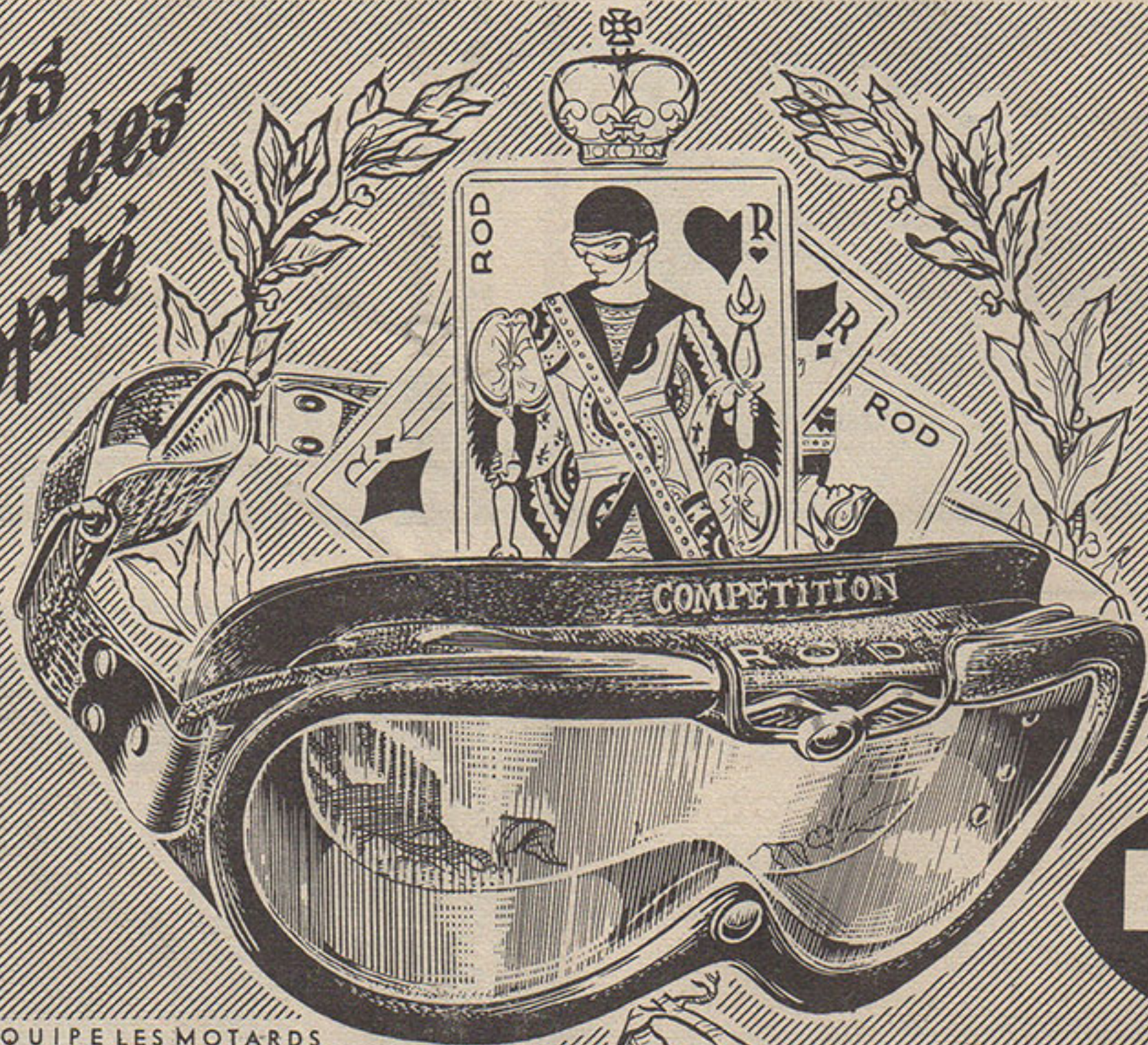
Souvenez-vous que la marque

"LES BÉLIERS"



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

*les Têtes  
Couronnées  
ont adopté*



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

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

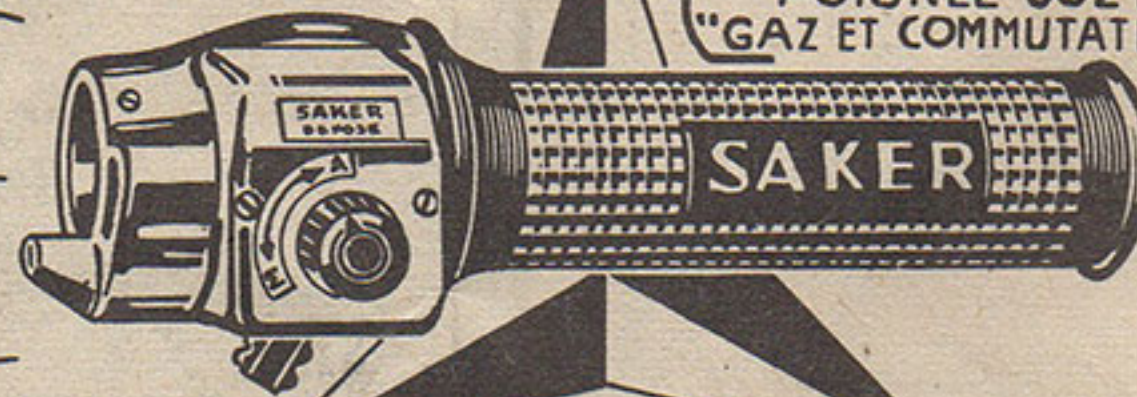
TIRAGE RECTILIGNE  
GRANDE SÉCURITÉ

SOLIDITÉ et CHROMAGE  
INÉGALABLES

IMITATIONS NOMBREUSES  
PRIX LES PLUS BAS

*Garantie de Qualité*

POIGNÉE 602 RD  
"GAZ ET COMMUTATEUR"



DES NOUVEAUTÉS CRÉÉES  
AVEC L'EXPÉRIENCE

LES MEILLEURES GARANTIES  
D'UN ARTICLE PRATIQUE

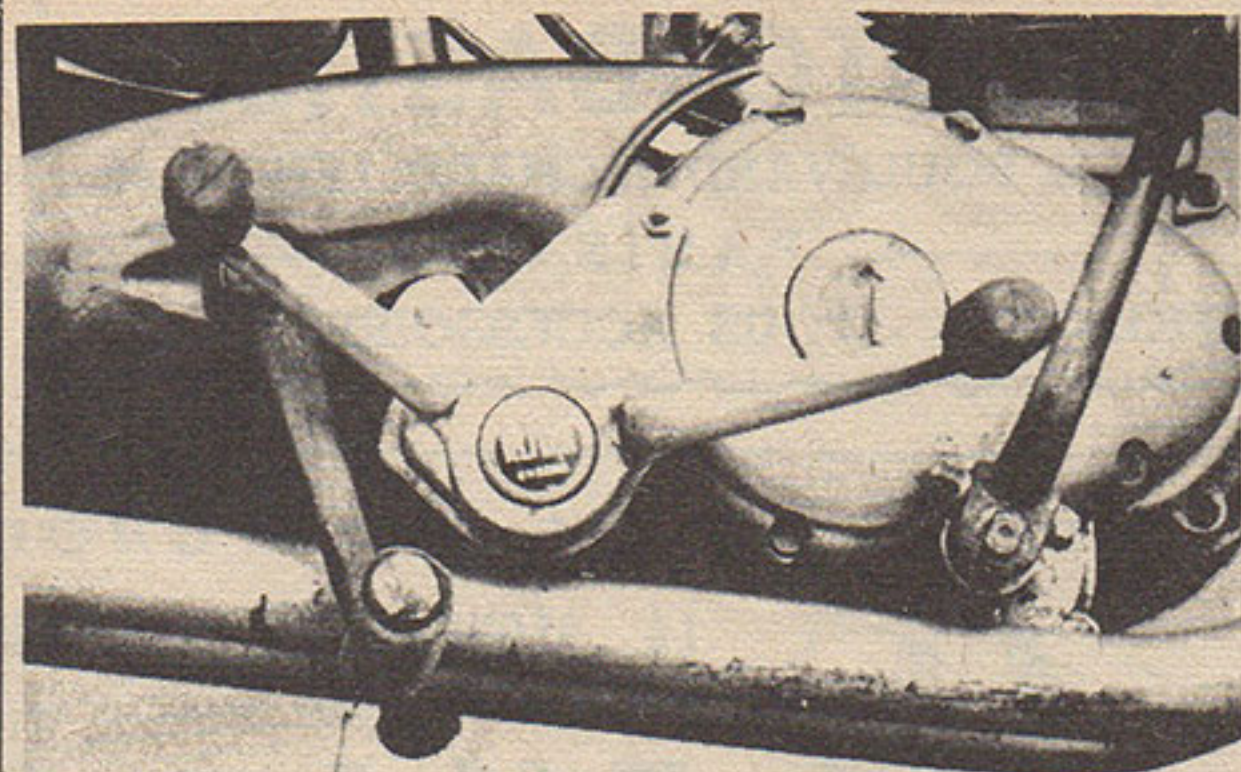
ÉQUIPE D'ORIGINE LES GRANDES  
MARQUES RENOMMÉES

# SAKER

DÉPOT OFFICIEL... "KERSA" LEVALLOIS

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





Modernisez votre vélomoteur

MOTOBÉCANE, TERROT, MAGNAT-DEBON,  
PEUGEOT, MONET-GOYON, RAVAT, (boîte  
STAUB), A. M. C., ALCYON, ULTIMA

en y adaptant notre

## SÉLECTEUR REFLEX

Modèles simple et double-branche - Prix de 2.753 fr. à 3.356 fr.

ÉTS E. VAGNER

5, rue J.-B. Morlot - DIJON

SUR-PUISSANCE!



PISTONS

# BORGO

« Les meilleurs  
pour tous moteurs »

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

TURIN  
(Italie)

NEUILLY  
(Paris)

BILBAO  
(Espagne)

M  
V  
S

CONCESSIONNAIRE :

Mors Speed  
Baby Moto  
Gnome Rhône

AGENT :

Alcyon - Drevon - Sterwa

STATION SERVICE:

Vap -- Del Lorto

CRÉDIT

Facilité de paiement

Service assuré



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

# 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

POIGNEES TOURNANTES  
GUIDONS ACCESSOIRES

# DUPLEX

37, RUE DU D<sup>r</sup> F. MORUCCI - MARSEILLE (6<sup>e</sup>)

chez tous les Grossistes

SANS ÉLECTRICITÉ...

CHEZ SOI  
EN VOYAGE  
EN CAMPING

LE RASOIR MÉCANIQUE  
A SEC

"LE RIVIERA"

RASE EN CARESSANT

EN VENTE PARTOUT



Peynet

SPECIALITEZ POUR MOTOCYCLISTES  
V&W

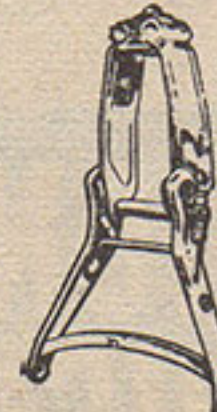
ACCESSOIRES  
POUR MOTOS

ETS V. & W., 5, r. Franklin

Le Pré-St-Gervais (Seine)



SIÈGES ARRIÈRE  
RÉGLABLES  
REPOSE-PIEDS  
PORTE - BIDONS  
PORTE-BAGAGES  
AUXILIAIRE  
RÉTROVISEURS  
BÉQUILLES  
POUR CYCLO-  
MOTEURS





UNE GAMME INCOMPARABLE DE BELLES MOTOS  
ET SCOOTERS

**GUZZI** de 2 à 5 CV.

F.N. — BERNARDET

HOREX — ARDIE

ECHANGE — PIÈCES GARANTIES

**CRÉDIT 12 MOIS**

— REMORQUES — TOUS ACCESSOIRES

**MOTO-BASTILLE**

6, BOULEVARD RICHARD LENOIR, 6

PARIS - 11<sup>e</sup>

**SIÈGES ARRIÈRE  
PRYMA-TRANSAT**

S'adaptant sur tous les bagages

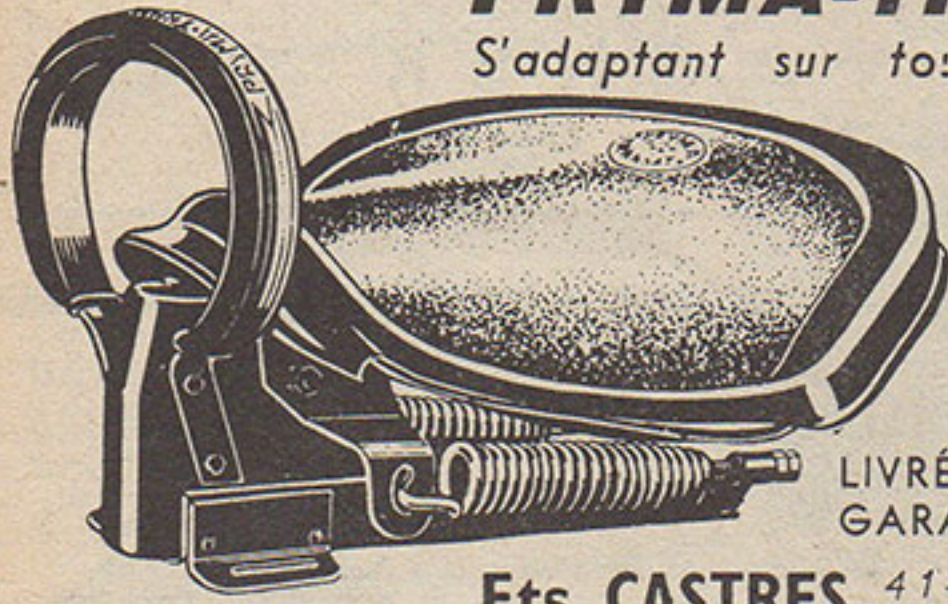
pour

**VÉLOMOTEURS  
MOTOS  
SCOOTERS**

(modèle spécial  
pour VESPA)

LIVRÉS AVEC BON DE  
GARANTIE : **UN AN**

Ets **CASTRES** 41-45, rue BARBÈS  
IVRY (Seine)



ADAPTEZ A VOTRE PARE-CHOC

**LA BÉQUILLE TÉLESCOPIQUE**

Merveilleuse facilité de pose avec

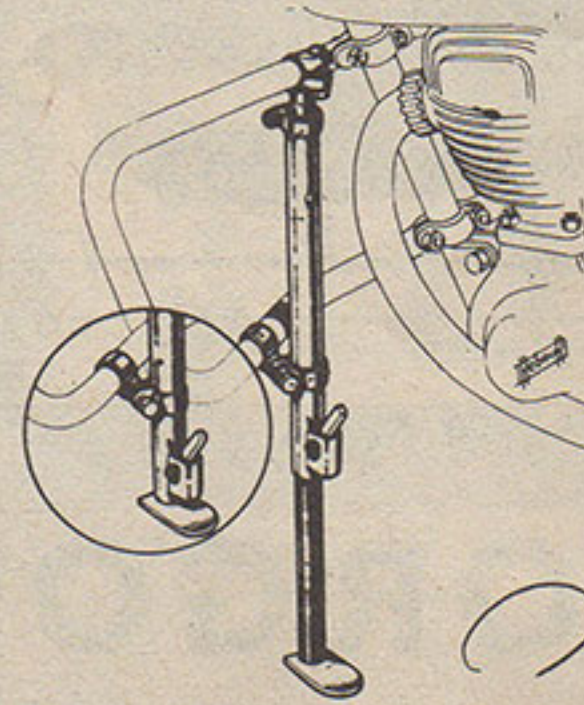
**EKA-13**

(Breveté S.G.D.G.)

Plus d'efforts - Plus de fatigue  
Toujours l'inclinaison idéale

Notice franco sur demande

**L'ACCESSOIRE MOTO-CYCLISTE**  
9, rue Belidor - PARIS-17<sup>e</sup>

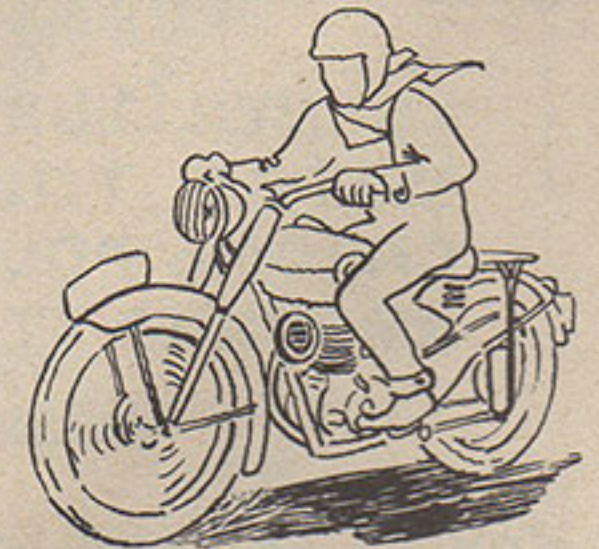
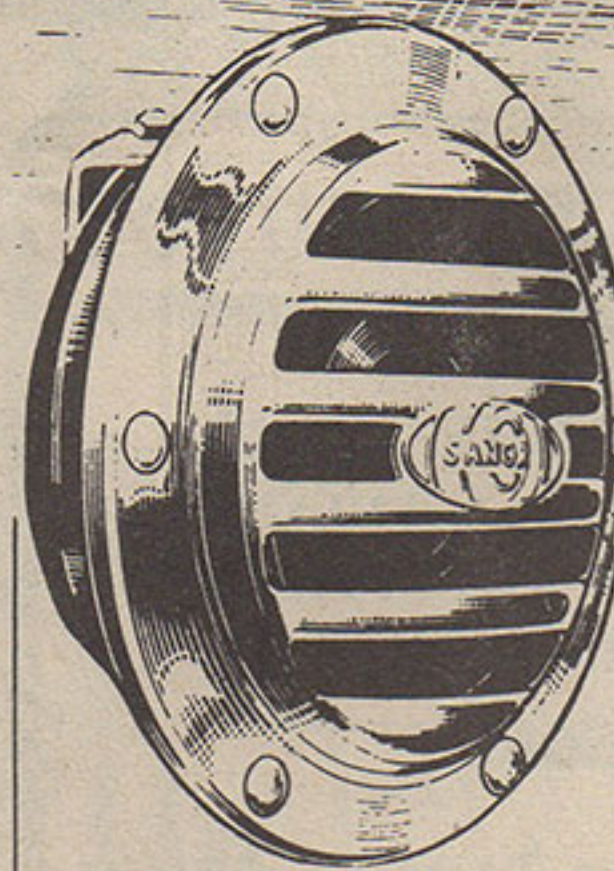


**QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...  
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE**

ADOPTÉZ L'AVERTISSEUR D'AUTO A REDRESSEUR INCORPORÉ

**VM 110**

SANS ACCUS DIRECTEMENT  
SUR LE VOLANT MAGNÉTIQUE  
MODÈLE SPÉCIAL POUR  
**MOTOBÉCANE**



OU L'AVERTISSEUR  
HAUTE FRÉQUENCE  
A SON DIRIGÉ

**F8 B**

**SANOR**

LE PROJECTEUR DE SON

MODÈLE  
STANDARD  
POUR TOUS  
TYPES DE  
VÉLOMOTEURS

**La Maison  
du  
RÉSERVOIR**

**ÉDOUARD  
MOTTAZ**

40 ANNÉES  
D'EXPÉRIENCE

ÉTABLISSEMENTS  
**ÉD. MOTTAZ**  
SOCIÉTÉ ANONYME  
307-311, rue de la Garenne, NANTERRE (Seine)  
Tél. : MAL. 29-77

**TOUS LES  
RÉSERVOIRS  
POUR MOTOS  
VÉLOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS**

**BOUCHONS  
B<sup>tes</sup> "MOTTAZ"**

Spécialités en  
tôle emboutie

**STATION  
SERVICE**

**YORAL**

*Stock  
complet*

TOUS  
CARBURATEURS  
**DEL LORTO**

FOURCHES ET  
AMORTISSEURS  
**GRAZZINI**

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



## DIVERS

**AVANT FERMETURE** liquidation d'un stock considérable de pièces détachées et accessoires pour toutes motos. Renseignements sur demande.

**FOCA PF.3**, dernier modèle, f. 3.5, vitesses lentes, synchro-flash et électron; sac luxe peau de porc tout prêt, avec compartiment pour filtres; pare-soleil pliant caoutchouc. Sorti fin X II-53, sous garantie. Etat de neuf absolu. Cause changement matériel. Rabais important. S'adresser *Motocycles*.

**ON RECHERCHE TRES BONS MONTEURS** moteurs deux temps, Bon salaire, avant. sociaux, cantine. Sér. référ. exig. F.M.L., 74, rue Danton, Levallois.

**A. V. SILENC-TROMBLON WILMAN**, ét. nf, 2 300. Tansad Murcia, adapt. sur p.-bagages, 3 000. Appareil photo Kaftax, impec., prix, flash, P.I., étui cuir, 3 500. Navette A., Bussières (Loire).

## VENTES

**PUCH**: 250 T.F., crème, 1950, équipée, carter de chaîne. Vis. sam. ap.-midi et dim. mat. Sasmayoux, 12, rue Jean-Veber, Villeneuve-le-Roi (S.-et-O.).

**LOT DE MOTOS** état divers. Crédit de 6 mois sans premier versement.

250 S.S.P. 2 temps	35 000
350 Utilia lat.	45 000
500 Impéria mot. Mag.	45 000
250 Monet-Goyon	30 000
350 Terrot	25 000
200 Zundapp	35 000
200 Ardie	55 000
200 N.S.U.	30 000
Avec 15 000 comptant et 6 mois de crédit :	
1000 René Gillet side	95 000
750 René Gillet side	70 000
800 Gnome-Rhône side, roue sec. spéciale camping	75 000, 90 000, 95 000, 95 000 et 105 000 fr.
500 Monet-Goyon L.5 A.1	60 000
500 Gnome-Rhône D.5	45 000
350 Peugeot B.112	55 000
250 D.K.W. S.B.	55 000
350 N.S.U. culbutée	55 000

Avec un tiers comptant, le reste en 6 ou 9 mois :

B.M.W. R.12	145 000	135 000
750 B.M.W. R.73		230 000
650 Triumph		240 000
B.M.W. R.67 c. neuve		385 000
Zundapp K.S.600		175 000
Sunbeam 500 S.8, c. neuve		275 000
500 Norton 16 H., t. b. état		95 000
500 Indian impec.		135 000
500 A.7 B.S.A., équipée		265 000
750 B.M.W. R.71		230 000
500 Terrot R.G.S.T., t. équipée		165 000
500 Motobécane culb.	75 000	80 000
500 B.M.W. R.51		260 000
350 B.S.A. culbutée		110 000
350 Terrot, télescope	1951	115 000
350 Jawa, t. belle		170 000
350 Sunbeam 4 vit., sélec.		75 000
150 Puch		135 000
150 Peugeot		70 000
125 Terrot E.T.D.		70 000
125 Peugeot sélecteur		45 000
200 Standard rév. à neuf		95 000
Nombreux sides Précision, Simard léger, etc...		

Voitures avec reprises motos, Austin 10 ch, Licorne 1949, 8 CV, Simca-5, 10 CV Mercedes Starlett disponibles de suite, etc. Moto-Record, 151, rue Marcadet, Paris (18<sup>e</sup>). MON. 24-40.

## CRÉDIT IMMÉDIAT

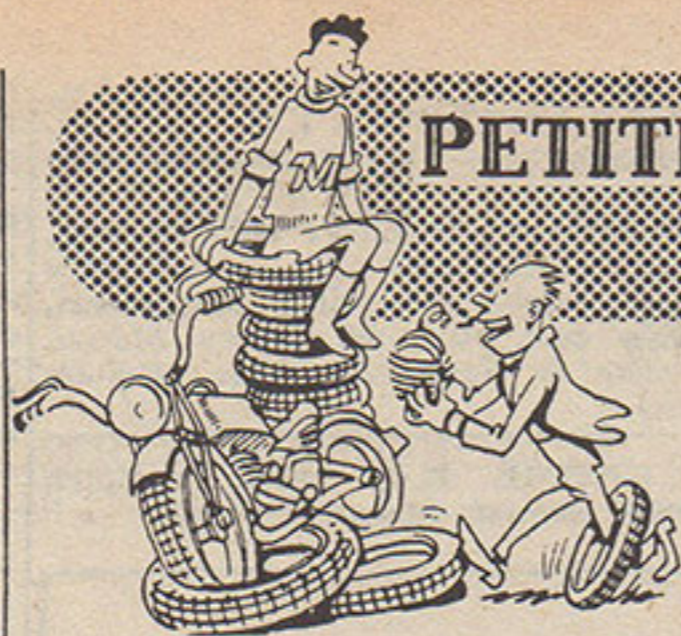
**V. MOTO TERROT**, 5 ch, R.G.S.T., 11 000 km, tand-sad, sacoches cuir, porte-bagages. P. intéressant. Poulain, 34, rue Miraumont. Tél. 49-94, Amiens.

**GNOME-RHÔNE**, 3 ch, b. ét., b. px. 1, r. Tolstoï, Issy-les-Moulineaux. MIC 40-61.

**125 R. GILLET**, cse ach. voit., équip. compl., 10 000 km. Ecrire p. rendez-vous, Doray, Ecole Horticulture, Vouzillac (Corrèze) ou Doray, Loubigné, par Chef-Boutonne (Deux-Sèvres).

**ROYAL-ENFIELD 350 cm<sup>3</sup>**, Bullet, 150 000 km, impec., acces., 18 000, f. rep. 125 000. Berrard, 28, r. Guy-Moquet.

Départ colonies, **500 GR. V2**, p. état, px int. Tournois, 19, rue Mazagran. PRO 38-16. Paris (10<sup>e</sup>).



# PETITES

# ANNONCES

La ligne de 39 lettres,  
signes ou espaces :

200 francs

## BOUCICAUT - MOTO

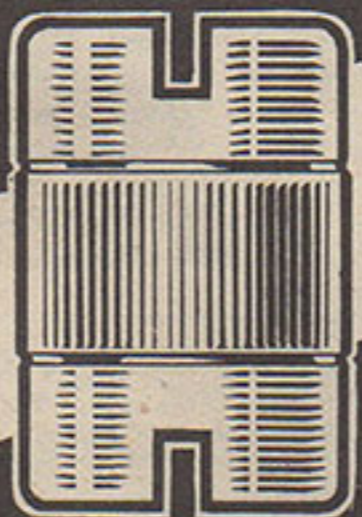
119, rue de la Convention Vau. 24-91 8 et 10, rue Serret-15<sup>e</sup>

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

VENTE - RÉPARATIONS - CRÉDIT

**AUQUEL  
DE VOUS LES 10  
JOURS DE VACANCES...  
RÉFLÉCHISSEZ...!**

fermé



ouvert

**DE QUEL ACCESSOIRE  
DEJA PRÉSENTE**

**DANS  
"MOTOCYCLES"  
DÉPEND CETTE  
PIÈCE?**

Bulletin-réponse  
dans le prochain numéro

**B.S.A. 250 culb.**, 22 000 km, Fm 1951, impec., sacoches cuir, siège AR, 140 000. Verbeke, 83, r. de Passy (16<sup>e</sup>), après 19 h.

**MOTOBÉCANÉ 175**, et impec., nbx acces., px à débattre, vis. samedi et dimanche. S'adr. Baujard, 10, avenue de la Liberté, Chevilly-Larue (Seine).

**VDS 130 M**, ou échange but à but, impec. **350 MOTOBÉC.**, sup. cul. bze, gd Apart 1939, 4 vit. sél. parf. ét. méc. (compteur, pneus, chamb., batt. neufs), chaîne, pign. exc. et acc. (photo sur dem.) contre **PUCH 125 S.L.** même ét. Ecr. à Castella J., Villemur (Haute-Garonne).

**250 MONET GOYON**, culbuteurs 1950, type R.4.L., 4 vitesses, sélect., 80 000. 88, rue Emile-Zola, Bezons (S.-et-O.). (Samedi et dimanche matin.)

**VÉLOCETTE TYPE M.A.C.**, fin 1952, b. ét. Kappeler, 28, rue des Ouches, Argenteuil (S.-et-O.).

**INDIAN 500**, équip. luxe, c. neuve 150 000. Louviot, 69, av. P.-Dupont, Cligny-sous-Bois. Tél. : Livry 323.

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

**F.N. pièces M60, 67, 70, 90**, spécialiste. Sabbe, 152, bd de la Villette, Paris. NORD 93-34.

Cse départ colonie **NORTON DOMINATOR, 1952**, selle bipl., 30 000 km. nomb. acc., sacoches, pneus rechange, combinaisons homme et dame, imperm., pn. nf arrière, bougies neuves, rodage soupape février, machine impec. Bizard, 3, rue de la République, Suresnes (Seine).

**MONET GOYON 1938**, moteur M.A.G. 500, culbute, side léger Roy, 30 000 fr. Le Maître, 10, r. Richard-Lenoir (11<sup>e</sup>).

## DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2<sup>e</sup>)  
Métro Bourse - RIC. 75-28

CRÉDIT

15.000 fr. comptant et 15 mois

Service après vente  
Reprises. Occasions garanties.  
Location mobylette, scooter, moto

MOTOBÉCANÉ

GULLER (AMC)

DS MALTERRE (AMC)

TERROT-AER MACCHI

GNOME-RHÔNE - B.S.A.

LAMBRETTA - ARIEL

JONGHI - N.S.U. QUICK

MORS-SPEED - GUZZI

STARLETT MONET-GOYON

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

Cause décès **B.S.A. AR. 500**, 1951, nomb. acces. Laporte, 28, r. Montrosier, Neuilly.

**SIDE LÉGER** à vendre, état neuf, pneu neuf. S'adresser : Brocal Antoine, Roquefort-de-Sault (Aude).

**500 SAROLÉA**, culb., fche télesc., sel., 4 vit., av. side léger, et. parf. Morel, café-garage Doyen, 13, r. Thorigny, Paris (3<sup>e</sup>).



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.

**V. 200 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).

Remorques



**"RUBY"** Pour CYCLES et  
MOTOCYCLES

avec Suspension Neiman  
Remorques RUBY à ANGAÏS (Bos.Pyr.)

Disponible chez **LAUGIER-MOTOS**, bd Elémir-Bourges, 22, Manosque (B.-H.), tél. 126, les nouvelles :

350 Motobécane bicylindre type L4C;  
175 Motobécane Mobysuper - type Z22C;  
250 Terrot, type OSSD;

La Starlett et tous les modèles Motobécane, Terrot et Monet, crédit 12 mois.



AGENCE

**F. N. MOTO**  
97, rue d'Alleray (15<sup>e</sup>)

**René GILLET**

et son fameux

cyclo 2 vitesses

**LA PERLE**

**GNOME-RHÔNE 125**, 1952, R.4B., tr. bon ét., px 95 000 fr. Alaplantif, 29, av. des Maronniers, Aulnay-sous-Bois (S.-et-O.).

**500 R.G.S.T. TERROT**, très bon état, avec ou sans sid. Fourneyron, rue Claude-Soulary, Saint-Etienne.

**B.S.A. 500 B.33**, neuve 220 000. Becker 81 av. de Paris, Saint-Mandé (Seine).

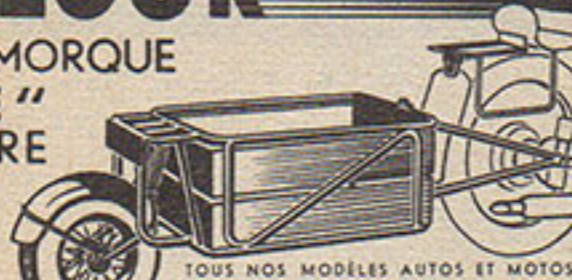


**JE LIQUIDE. Crédit 6 et 9 mois. Tout doit être vendu.**

Prix imbattables, 100 motos :	
Terrot 250, bien .....	35 000
Terrot 350, bon état.....	35 000
Peugeot 350, bloc.....	35 000
Motobécane 125, 4 temps.....	30 000
Monet 125, 1951 sélect.....	40 000
Gnome-Rhône 350 Major.....	55 000
Terrot 500, lat. 48 .....	60 000
Monet Goyon 500, c. neuve.....	70 000
Gnome-Rhône 750, side.....	80 000
Indian 500, scout.....	75 000
Indian 1 200 side .....	80 000
René Gillet 1 000 cm <sup>3</sup> .....	75 000
Terrot 500 cul., 4 vit.....	80 000
Norton, Triumph 500, dep.....	85 000
Puch 250, Matchless 350, B.S.A. 500, 500 B.M.W. R. 6, R. 73, etc.	
10 sidecars divers, cadres, roues, fourches épaves, etc. Faurie, 8, av. de Saint-Ouen, Paris. Métro La Fourche (dans la cour) Tél. : LAB. 45-07.	

## FULGUR

LA REMORQUE  
"VITE"  
et SURE



Écrire  
Tous nos modèles autos et motos sont exposés au salon du camping  
**Ets TAILLANDIER** 61 r. de la Prévoyance  
VINCENNES-DAU 51-77

Norton taterbeed, 1954 .....	350 000
B.S.A. Golden side .....	250 000
Gillet 3 ch, culbut., 1952.....	175 000
B.S.A. 3 ch, culbut., 1952.....	140 000
René Gillet, 3 ch, 1953.....	150 000
Vélocette A.C.T. alu.....	150 000
Vélocette 3 ch, culbut. ....	110 000
Motobécane D.45 S., 1952.....	78 000
Crédit reprise, 17, rue Pajol.	

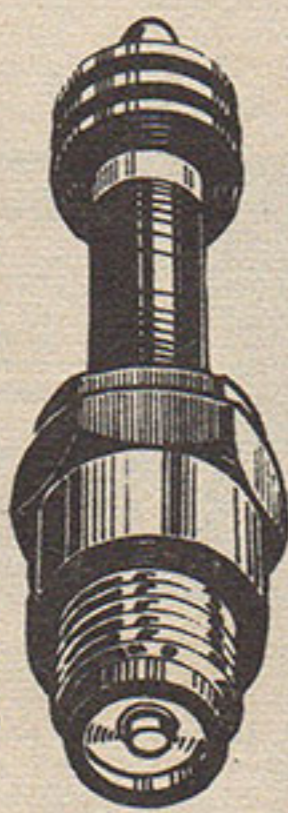
**ENSEMBLE VINCENT - WATSONIAN**, 3 réserv., 2 guidons, 2 selles, tous les câbles en triple. Garreau, 22, rue R.-Lindet, Paris.

Toujours **40 VOIT. TOURISME ET SPORT**. Reprise ttes motos et crédit. Roger Sceaux, 4, rue Beaufort, Pantin. NOR. 15-18.

Bougie  
"LE PERLIER"  
spéciale pour  
moteurs 2 temps

ne perle pas  
Exigez-la de votre motociste ou à défaut 550 fr. franco.  
Spécifier marque et type machine

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



**MOTO PIÈCES OCCASION.** Vente, achat, échange ttes pièces moto : anglaise, allemande, belge, américaine, française, épaves, cadres, fourches, moteurs, boîtes, sides, grand choix de pneus et chambres occasion. Loubet, J. Grêle-Castres (Tarn). Tél. : 2-89.

**500 TERROT**, sel., 4 vit., sup. cul., tte équip. mécaniq. parf. état, 130 000. Mayer, 4, av. Pt-Wilson, Pavillons-sous-Bois (Seine).

**GILERA SATURNO SPORT 1952.** Gattesco, 22, r. de l'Annonciation, Paris (6<sup>e</sup>).

**B.M.W. R.67**, 10 000 km, c. neuve, 370 000 fr. Chérié, 27, bd Stalingrad, Vanves (Seine). PRO 62-85.

**175 A.M.C. MALTERRE**, b. ét., éq., f. tél., susp. AR, cause ach. voit. Sam. 2 à 6 h. Gasperin, 6, r. Lemonnier, Paris (12<sup>e</sup>).

**F.N. M86**, 500 cul., 4 vit., sel. imp., av rem. Michel, 19, av. Faidherbe, Asnières, Prix inter.

**EXPOS. PERMAN.** de 150 vélom., motos et sides d'occas., sélect. à partir de 40 000 fr., cyclecars et voit sport. Vélotot. récents à 50 % du prix catal. Jusqu'à 80 000 fr. crédit sans premier versement. Abonnement grat. à Moto-Cycles à tout acheteur. Roger Sceaux, 4, rue Beaufort, Pantin. NOR. 15-18.

Epave D.K.W. 125, 350; Triumph 500, 350; Norton 16H; Matchless 350; Zundapp 600. Hofecker, 17, rue de l'Yser, Saint-Cloud (S.-et-O.).

**200 MONET GOYON**, 10 000 km, 125 000. LAMBRETTA L.C., réf. neuf, éq., 98 000. Savary, 111, Saint-Antoine (4<sup>e</sup>)

**A.J.S. 350 cm<sup>3</sup>**, décembre 1952, impecc., suspension téledraulic AV et AR, selle biplace, nomb. accessoires (clignotants, sacoques cuir, etc.). M. Thierry Marcel, 52, route de Saint-Pol, Arras (Pas-de-Calais).

**125 GNOME R.4**, équipé complet, 105 000. Ruffaut, Magnet (Allier).

TOUTE LA

## MOTOBÉCANE



Mobylette

Scoters

La nouvelle 175 cm<sup>3</sup> (105 km/h)

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

**J. Lala** 146, avenue du Maine, PARIS (14<sup>e</sup>)  
Tél. SÉG. 11-19

## CAMÉE, 13, rue Fontaine-au-Roi, PARIS-XI<sup>e</sup>

DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS

des motos ARDIE, DURKOPP, MATCHLESS

effectue toutes RÉPARATIONS pour ces 3 marques, dans ses ateliers par mécaniciens spécialisés.

**K.S. 600**, ent. orig., tr. bon ét., mécan. Vis. Bonneau, 80, rue Fleury, Clamart.

Cède contrat **PUCH 250 S.G.S.** Modèle caréné. Livrable juillet. Ecrire M. S. Gardy, 32, r. du Moutier, Thiers (Puy-de-Dôme).

**TERROT E.T.D.**, parf. t., 80 000. Bersier, 30, avenue Grande-Armée.

**GULLER 175 cm<sup>3</sup>**, parf. ét., pn. neufs, acces., 85 000, 18 h. Reversat, 62, rue Jonquièrre (17<sup>e</sup>).

**500 MOTOBÉCANE**, culb., bon état, 40 000. Schaeffer, 5, r. d'Annam (20<sup>e</sup>). Esc. E-6<sup>e</sup>.

**DRESCH** Pièces d'origine

Écrire à CHAMARANDE (S. & O.)

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

V. moteur **GILLET D'HERST. 500 cm<sup>3</sup>**, culb., 3 vit., 35 000. 100 Terrot à péd. à révis., 18 000. G. Boulanger, Petit-Mesnil (Aube).

**MOTOB. 500**, culb., sélec. Prix 85 000 fr. 200, bd Félix-Faure, Aubervilliers.

Voiturette **ROLUX 125 cm<sup>3</sup>**, 4 vitesses, capote, accus, peu roulé, 160 000 fr., reprend en compte vélomoteur. Moncet, 47, avenue Wilson, Béziers.

**NORTON DOMINATOR**, impeccable, modèle 1952, 18 000 km. Vends cause double naissance. S'adresser : Lopez, 17, rue A.-Mimerel, Vitry-sur-Seine (Seine), le soir après 18 h. ou dimanche.

**PUCH 250 TF**, 23 000 km, nomb. acc., 150 000. Lemort, 32, rue Dauphine (6<sup>e</sup>). DAN 15-29, av. 9 h., ap. 19 h. 30 et samedi, dimanche.

22 ter, boul. du Général-Leclerc. Tél. MAI 98-40, à 200 m du Pont de Neuilly, avec leur expérience unique, P. BRISSONNET et C<sup>ie</sup>, 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.

**HARLEY CIVILE 750** peu roulé, impecc., 200 000. 19 h. Foret, 94, rue Desfert-Rochereau, Boulogne-sur-Seine.

**A.J.S., 500 TWIN**, impecc. Taverne, 39, av. Gambetta, Montrouge, tél. : ALE 44-86.

## TRANSACT MOTOS

104, rue Haxo — MÉN 99-86

MOTOS ÉTRANGÈRES

GARANTIES

TRÈS LARGE CRÉDIT

VENTE ET ACHAT

**D.K.W. 500 cm<sup>3</sup>**, S.B. sélecteur, avec ou sans side Précision, excellent état, email noir. Visible après 19 h. ou dimanche matin. Pelletan, 33, r. de Meaux, Paris (19<sup>e</sup>)

**N.S.U. CONSUL 350 cm<sup>3</sup>** O.S.T., dernier modèle, susp. AV, tél. et AR, état de neuf, 5 000 km, équipé p. choc, tand-sad, p.-bag., vendu en confiance. 2 caq., 2 macombynn T. de France, moitié prix. R. Hourez, 2, rue de Vervins, Hirson (Aisne). Tél. : 56.

**GNOME-RHÔNE TYPE C.M.2**, 350 culb., parfait état, batt., tand-sad, 90 000. Peugeot P.112, bon état, 45 000. Honoré Marcel, Bonneuil-les-Eaux (Oise).

Vds ou échange **VESPA 1953**, acces., neuve, contre 175 à 750 cm<sup>3</sup>, 2 ou 4 tps. Guéré Martial, 11, r. Gare, Bannalec (Finistère).

**100 MONET GOYON**, très bon état, 29 000. Gaillar, imp. Bey, Briançon (H.-A.)

**PEUGEOT**, 2 ch, 156, 1949. **ARIEL**, 4 ch, type X6. Fraudin, 114, av. République, Courbevoie. DEF 33-89.

**HOREX REGINA 350**, 1951, état neuf, 10 000 km plus accessoires, prix intéressant, urgent. M. Taupin Georges, Mon-dragon (Vaucluse).

**B.M.W. R.12**, mécanique et présentation impeccables, pneus neufs, side grand tourisme, châssis origine avec frein. Dumez, 19, av. Pinel, Asnières (Seine).

**MOTOCONFORT 3 ch**, lat. complète ..... 20 000  
**MOTOBÉCANE 4 ch**, sup. cul. 65 000  
**G.R. R.4B**, compteur tr. b. état. 80 000  
**TERROT 100 cm<sup>3</sup>**, 2 V..... 25 000  
**CYCLO VAP**, très bon état.. 30 000  
**MOTOBÉCANE 125 D.45**.... 45 000  
Baudrillard, Grand'place, Arras.

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

**MATCHLESS 500**, bicycl. G.9, 1952, dern. mod., susp. oscil., gr. cul., impecc., 300 000. Dhinaut, 6, rue du 11-Novembre, Sartrouville, ap. 19 h. TRI. 76-00, poste 40, heures bur.

Part. vd **VESPA FIN 1952**, 7 500 km, p. état, nx acc., 125 000 fr. D. Bourgoin, Jeu de Paume, Crépy-en-Valois (Oise).

**ZUNDAPP K.S.601**, 1952, parf. ét., av. ou sans side porteur (précision). Facilités. Genty, R., 5, rue A.-Guyot, Bois-Colombes (Seine).

## 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.

A.V. ensemble ou séparé, **MOTOBÉCANE 350 R.46 C**, 1950, gd sport, super culasse, side-car, parf. ét. Lambert J., Noyant-la-Gère (M.-et-L.).

Cse achat voit., vds **SCOOT BERNARDET**, 250 cm<sup>3</sup>, transmiss., mot. neuf, 90 000 fr. M. Coté, Bois-Arnault (Eure)

**250 PUCH**, noire, exc. état, moteur refait, porte-bagages, sac. cuir, 160 000. Jacques Tastavin, 143, rue de la Pompe, Paris (16<sup>e</sup>). KLE 96-09.



# Un VéloMOTEUR DE "GRAND LUXE"

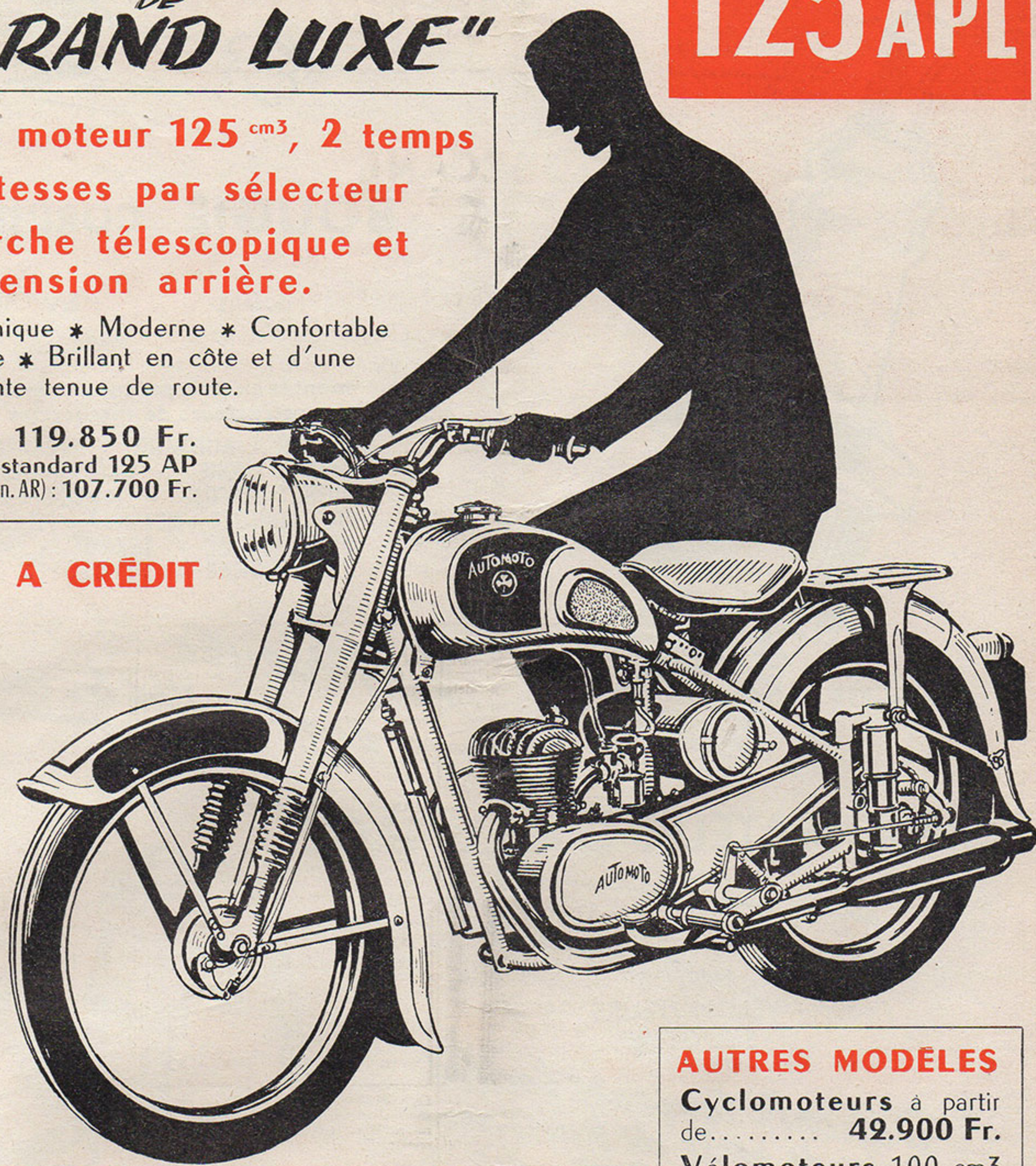
# 125 APL

- Bloc moteur 125 cm<sup>3</sup>, 2 temps
- 3 vitesses par sélecteur
- Fourche télescopique et suspension arrière.

Économique \* Moderne \* Confortable  
Robuste \* Brillant en côte et d'une  
excellente tenue de route.

Prix : 119.850 Fr.  
Modèle standard 125 AP  
(sans suspen. AR) : 107.700 Fr.

**VENTE A CRÉDIT**



## AUTRES MODÈLES

Cyclomoteurs à partir  
de..... 42.900 Fr.

VéloMOTEURS 100 cm<sup>3</sup>  
2 temps, 2 vitesses à partir  
de..... 69.250 Fr.

Motocyclettes 175 cm<sup>3</sup>  
200 cm<sup>3</sup> - 250 cm<sup>3</sup>

**Bicyclettes et  
machines à coudre**

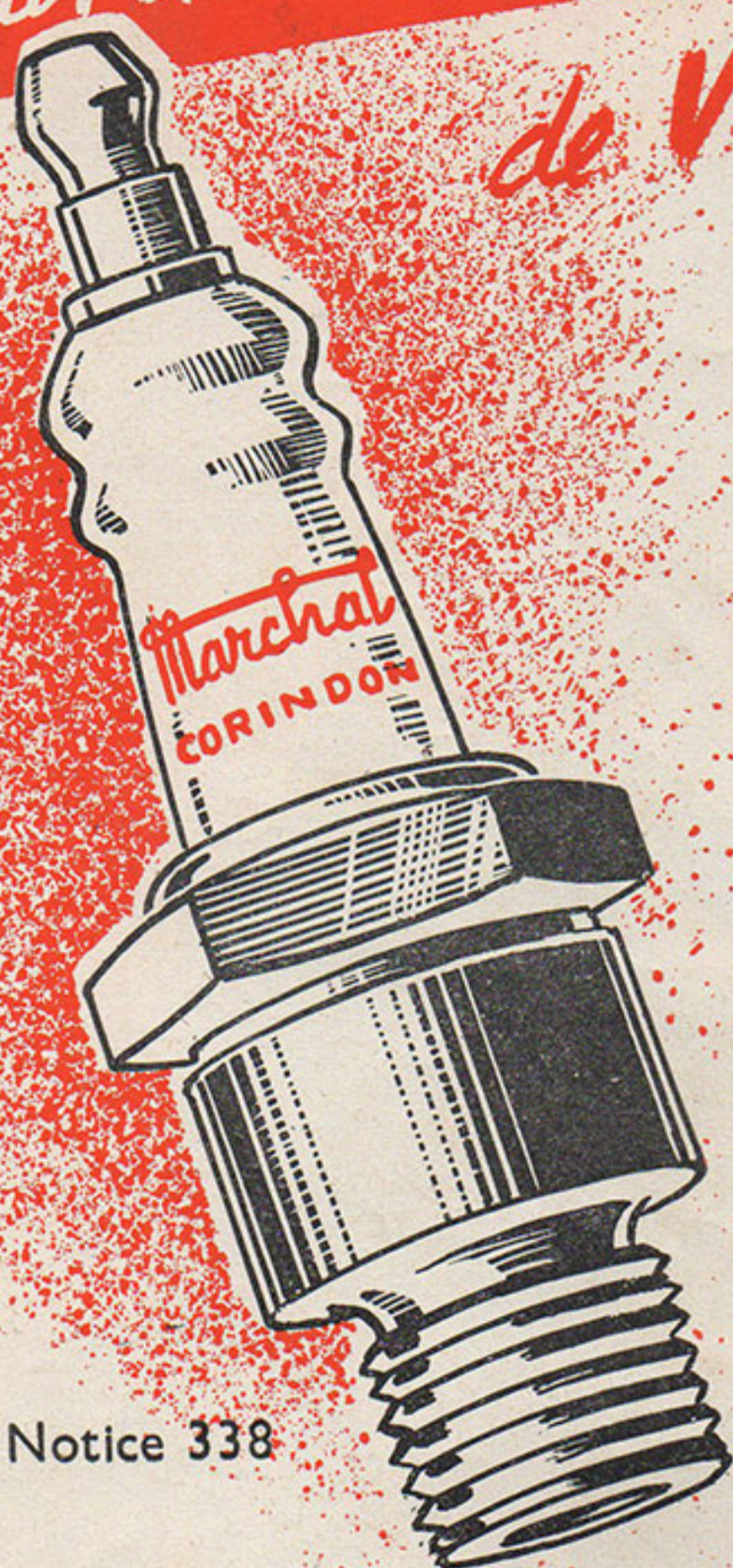


# AUTOMOTO

61, Avenue de Rochetaillée - SAINT-ÉTIENNE (Loire)  
Catalogue sur demande - Consultez un de nos 2.200 agents



**Pour le rendement OPTIMUM**  
**de VOTRE MOTEUR**



Notice 338

## BOUGIE CORINDON

isolant



"SAVOIE"

montée en série par tous les grands  
constructeurs de motos :

ALCYON - AUTOMOTO - BERNARDET  
GNOME - RHONE - MAGNAT - DEBON  
MONET-GOYON - MOTOBECANE  
MOTOCONFORT - NEW-MAP - PEUGEOT  
RENE-GILLET - TERROT - VAP  
VÉLOCAR - VÉLOSOLEX

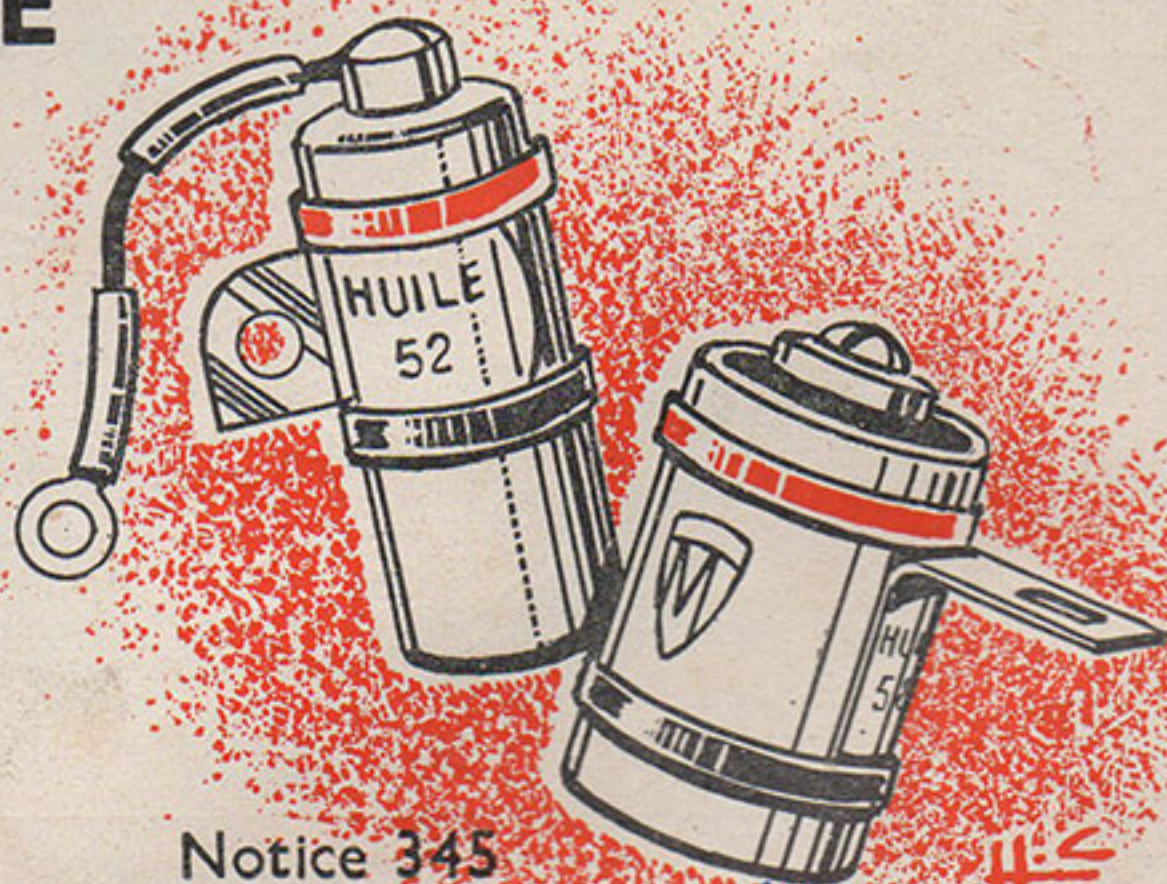
*Victorieuse  
dans toutes les compétitions*

## CONDENSATEUR D'ALLUMAGE

**à bain d'huile**

MOTOS  
pour VÉLOMOTEURS  
SCOOTERS

*Départs toujours faciles  
pas de perte de puissance  
absolument étanche*



Notice 345

# MARCHAL