

MOTOCYCLES

7^e ANNÉE N°125 15 JUIN 1954
REVUE BIMENSUELLE
AD' PH. LAJEUNESSE - D' MAX ENDERS

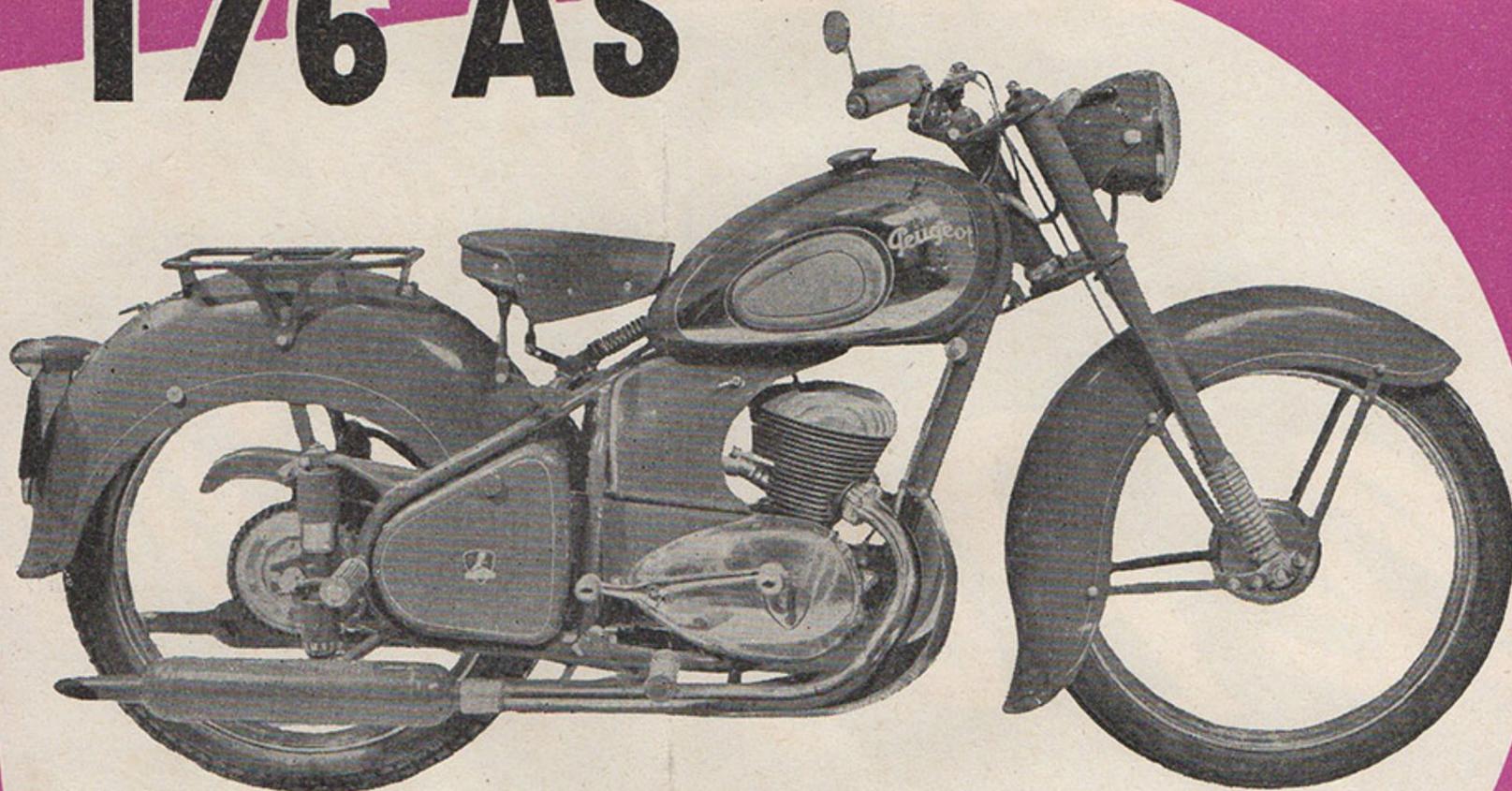
et Scooters

Le Bol d'Or



40^F

176 AS



Nouvelle motocyclette légère

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

Performances

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

Présentation

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

Prix : Complet en ordre de marche

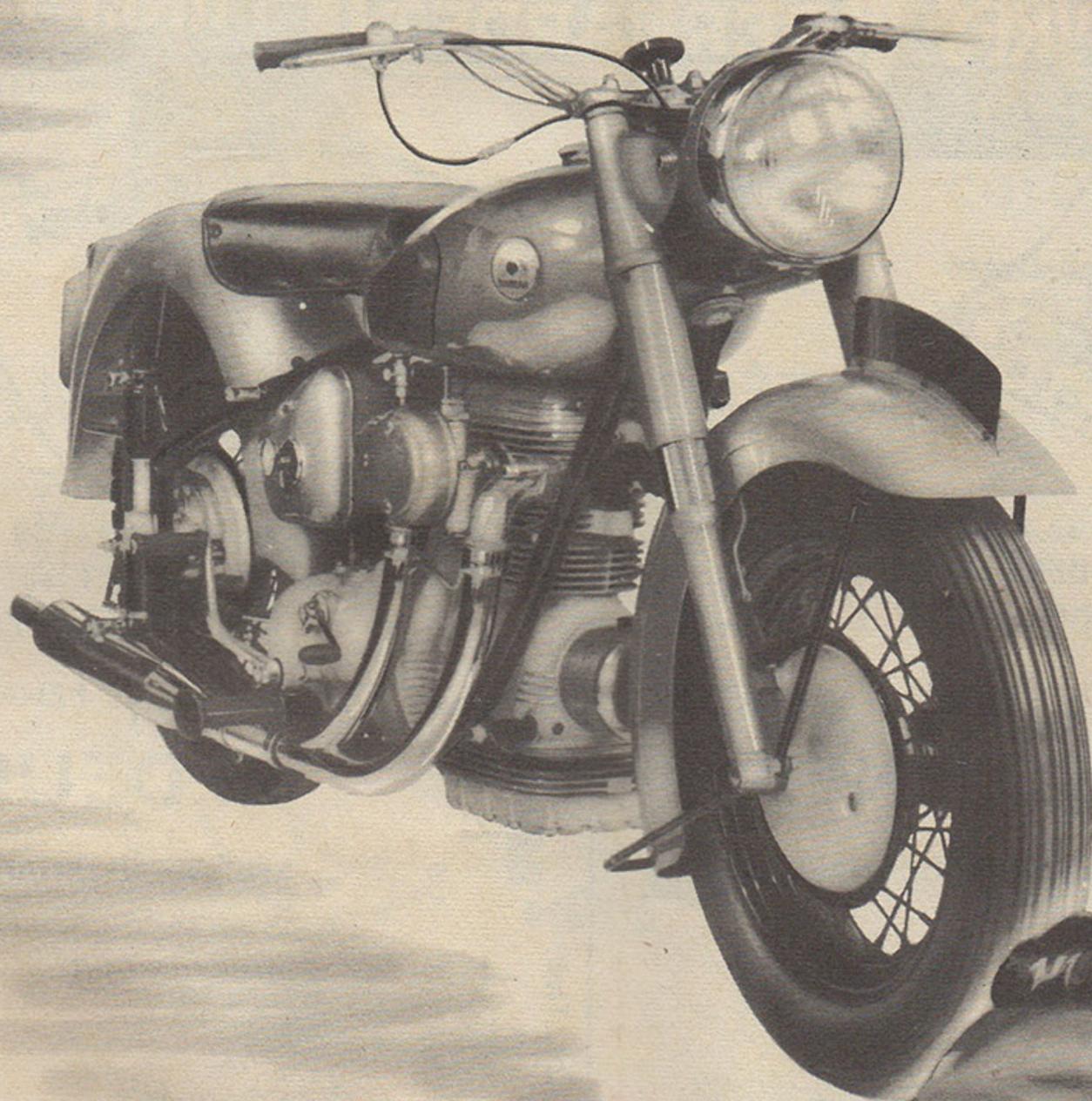
148.500 Frs

(Taxe locale en sus)

VENTE A CRÉDIT EN 6, 9, OU 12 VERSEMENTS

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

Peugeot



*Cette année...
Réalisez votre rêve*

Roulez sur Sunbeam qui comporte tous les raffinements
du confort et de la perfection mécanique

La motocyclette de l'élite



de Birmingham - Grande-Bretagne.

RALLYE DES DEUX SEVRES

scooters



PARIS-NICE



CATÉGORIE 250 cm³



64 concurrents au départ — 40 à l'arrivée
1 scooter BERNARDET au départ
1 scooter BERNARDET à l'arrivée

1^{er}

EX-ÆQUO SANS PENALISATION

BOUTINEAU

SUR 250 BERNARDET

59 concurrents au départ — 39 à l'arrivée
1 scooter BERNARDET au départ
1 scooter BERNARDET à l'arrivée

1^{er}

EX-ÆQUO SANS PENALISATION

LEDEUIL

SUR 250 BERNARDET



Boutineau dans l'épreuve du gymkana

REMPORTE LA COUPE NICE-MATIN



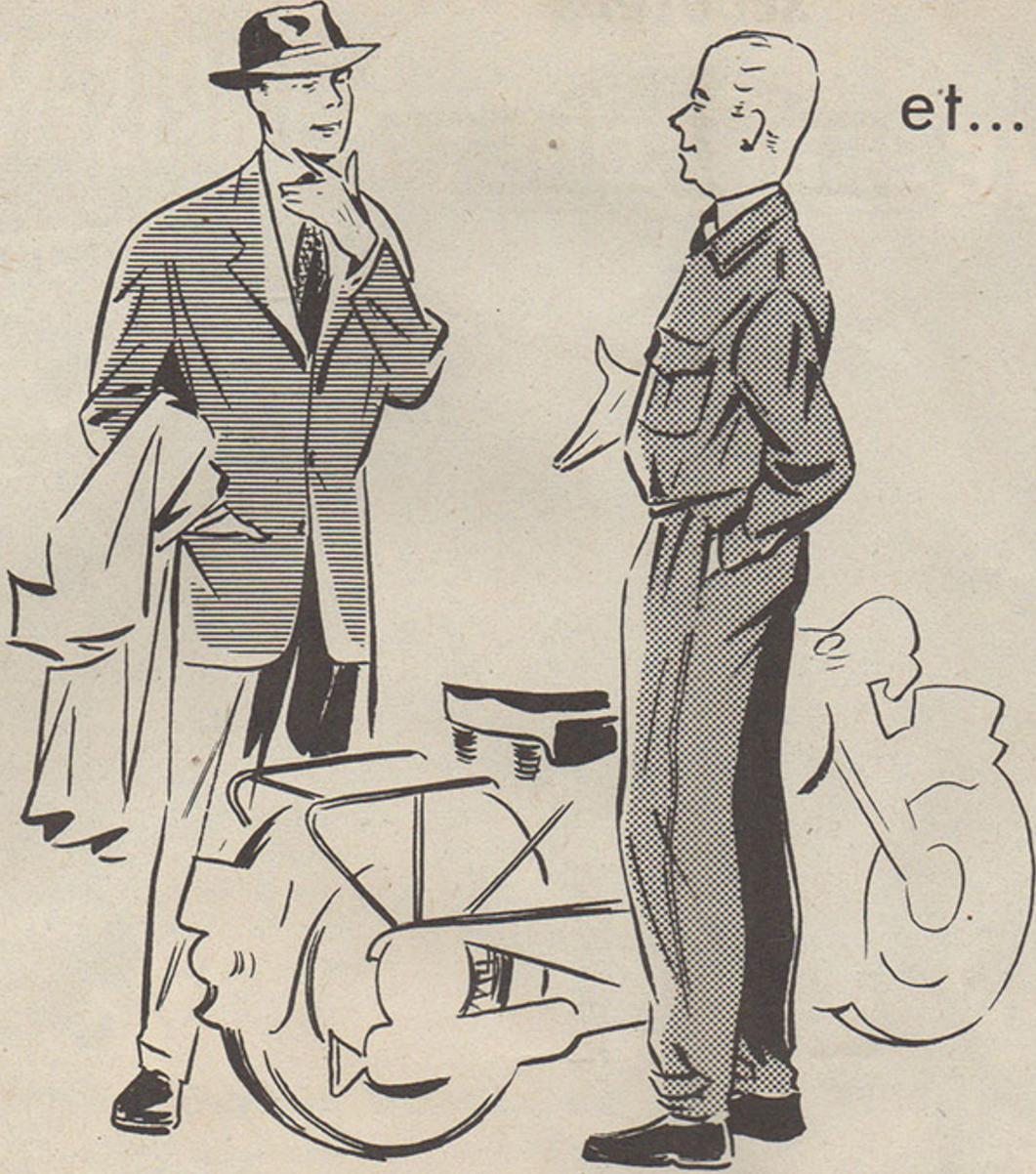
Ledeuil après son arrivée

scooters



TOUS LES CONCURRENTS
BERNARDET UTILISAIENT

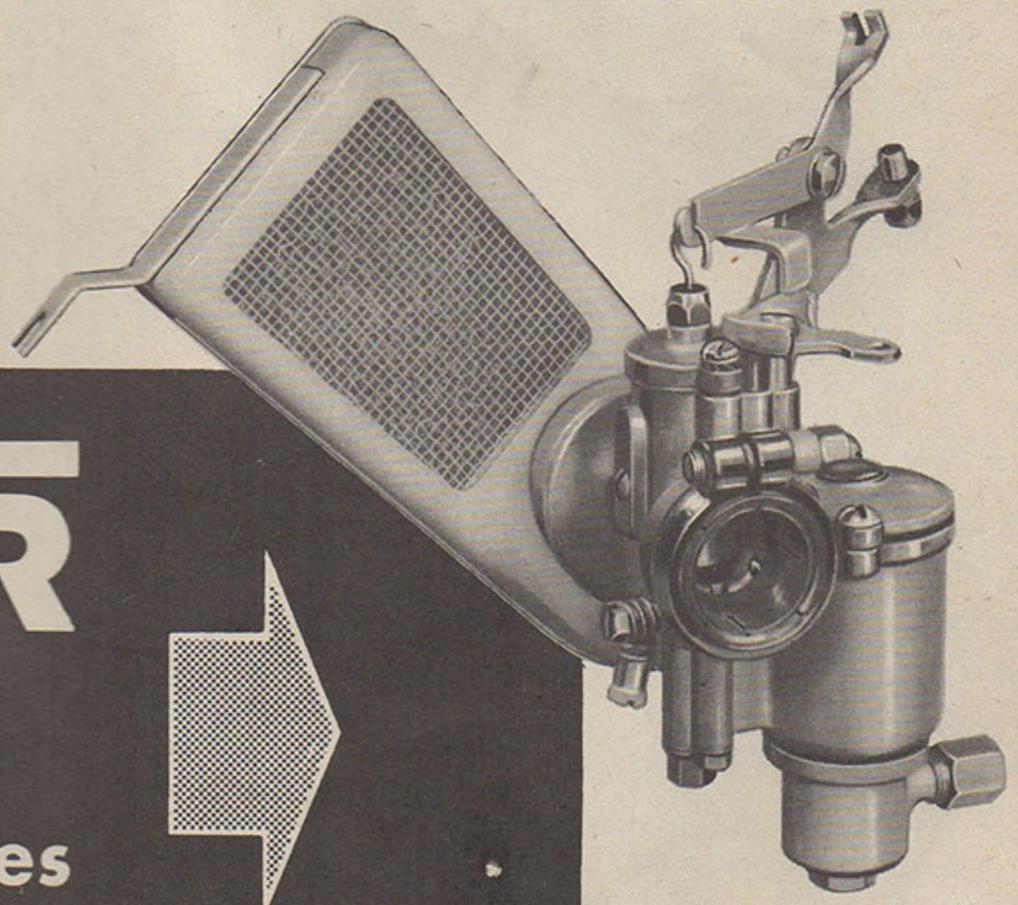
L'HUILE SHELL 2T



et... elle a
son
 carburateur

GURTNER

MAUBEN-LEOAY



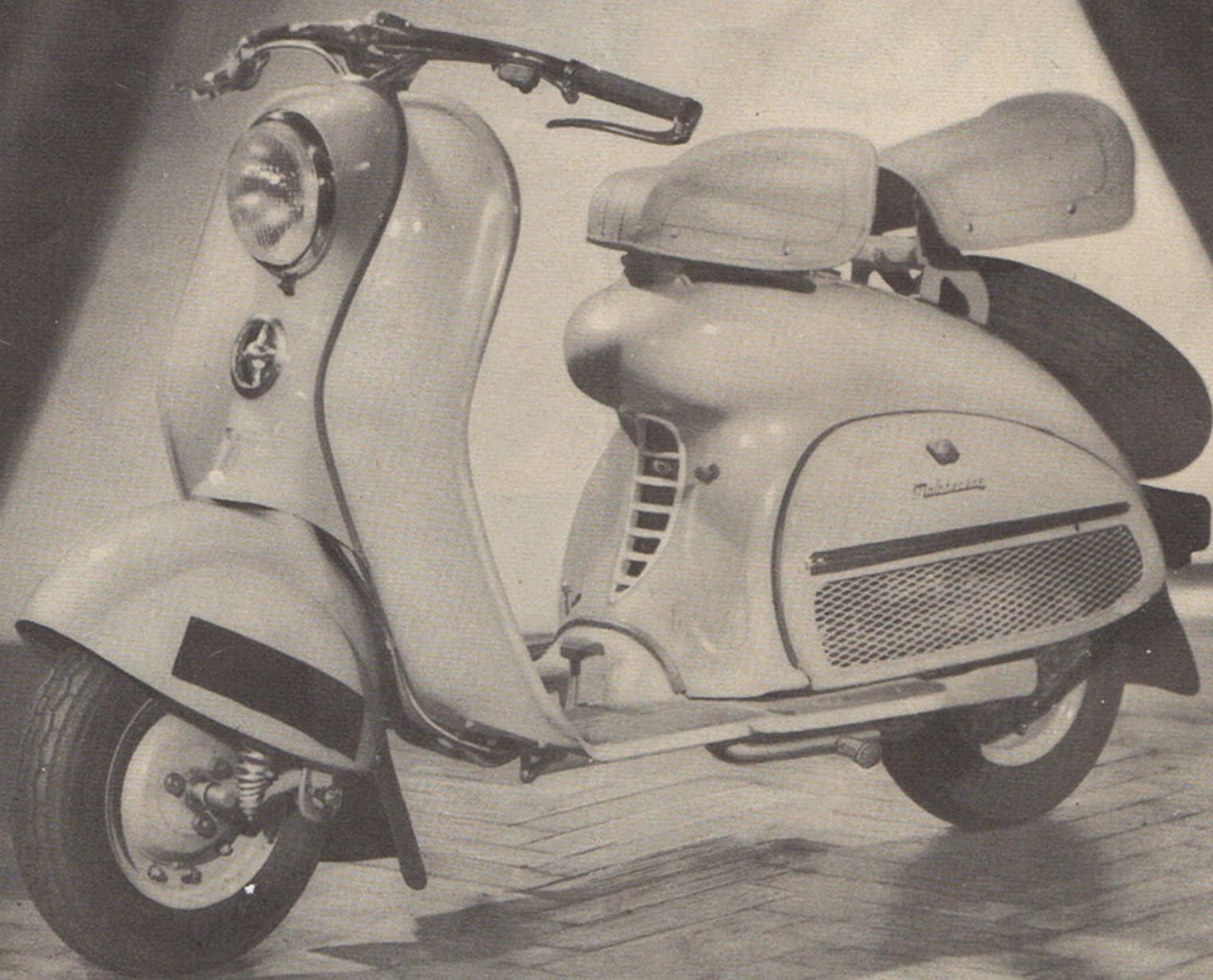
GURTNER
 équipe *Toutes*
 les grandes marques

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS

SCOOTER
MOTOBÉCANE



moteur 4 temps
PROPRE - ÉLÉGANT



Adopter SOLEXINE

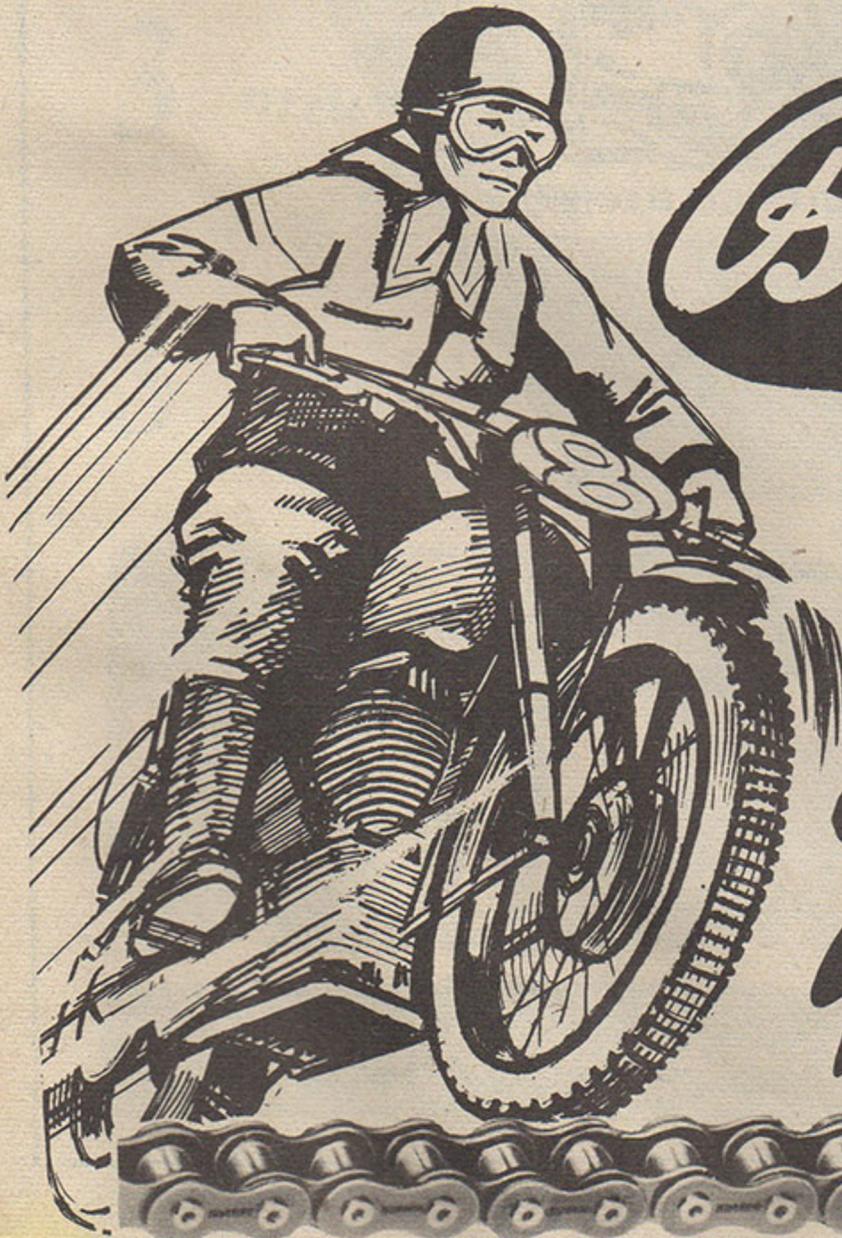
Mais exigez
LA CAPSULE
DE GARANTIE

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

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



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



Brampton

&
RENOLD

Les chaines de
qualité supérieure

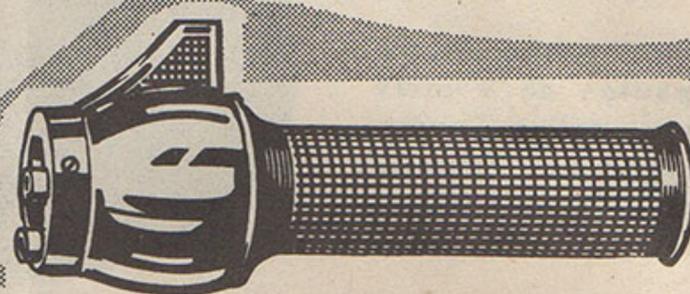


8
ACCESSOIRES POUR MOTOS
VELOMOTEURS SCOOTERS
CYCLOMOTEURS

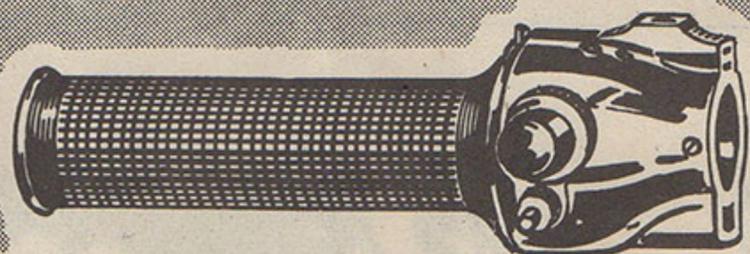
GAMME LA PLUS COMPLÈTE
ET LA MIEUX ÉTUDIÉE DES :

- POIGNÉES TOURNANTES A TIRAGE RECTILIGNE
- POIGNÉES COMMUTATRICES ÉLECTRIQUES
- LEVIERS, MANETTES
- ACCESSOIRES
- GUIDONS...

*...et les
créations 1954*



POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE AIR ET GAZ



NOUVELLE POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE



BOUTON AVERTISSEUR



GUIDON SPORT

Société
André PORTERIE
COURBEVOIE

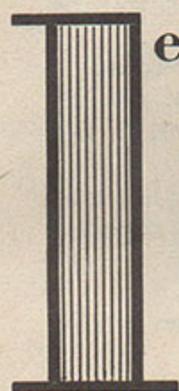
Les accessoires de qualité "SAKER" équipent tous les constructeurs et donnent une PLUS-VALUE aux machines qu'ils équipent.

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

2 temps

BOL D'OR MOTOS 1954

(CATÉGORIE 175 cm³.)



ers

DAGAN-GODIN

2^{es} AGACHE-TIERS

Sur 175^{cm3} d'usine :

YDRAL

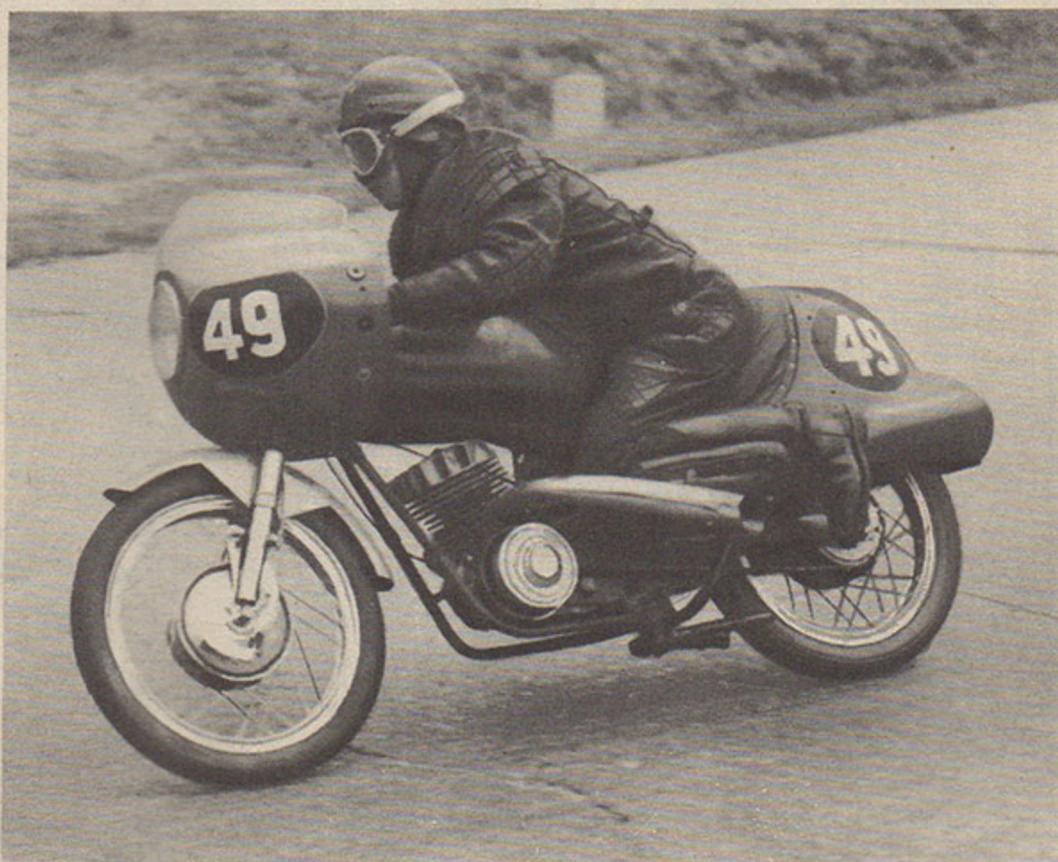
5^{es} RIES-BONNAFÉ sur DS-MALTERRE de client

3 machines au
départ

★

3 machines à
l'arrivée

YDRAL



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

DYNAMO « DR 1 »

DYNAMO EN BOUT DE VILEBREQUIN, DESTINÉE A ASSURER L'ALLUMAGE ET L'ECLAIRAGE DES MOTEURS MONOCYLINDRIQUES 4 TEMPS DE 125 A 1.000 CM³

Caractéristiques. — Dynamo 6 v., 60 w., - Batterie 6 v., 7 A.-h. - Lampe phare code 6 v., 25 w. - Lampe Arr. 6 v., 3 w. - Ecartement contacts : 0,35 à 0,45 mm. - Capacité condensateur 0,3 mf - Régulateur-conjoncteur 6 v. DR1.

Vérification — Si en position contact la lampe témoin reste éteinte, où le filament est coupé, où la batterie est déchargée. Dans ce cas, débrancher la borne (+) de la batterie, donner un coup de kick violent ou pousser le véhicule, le moteur doit partir.

Tout en le laissant tourner, rebrancher la borne de la batterie : si le moteur s'arrête immédiatement, la batterie est défectueuse et à changer.

Entretien-Réglage. — Tous les 5.000 kms, vérifier le fonctionnement des masselottes d'avance automatique, en entraînant à la main la came dans le sens inverse de rotation. Le retour en position indique un fonctionnement normal.

Vérifier l'écartement des rivets contacts qui doit être de 0,35 à 0,45 mm., des dépôts de métal ou cratères indiquent que le condensateur est défectueux.

Huiler légèrement le feutre graisseur de came. Graisser l'axe de came.

Tous les 10.000 km., vérifier et resserrer toutes les connexions.

Vérifier la longueur des balais qui ne doit pas être inférieure à 15 mm.

Vérifier la pression des ressorts de balais. Vérifier l'état du collecteur et le nettoyer avec un chiffon imbibé d'essence.

Au démontage. — Relever les balais. Prendre soin de dégager le toucheau au passage de l'écrou de fixation.

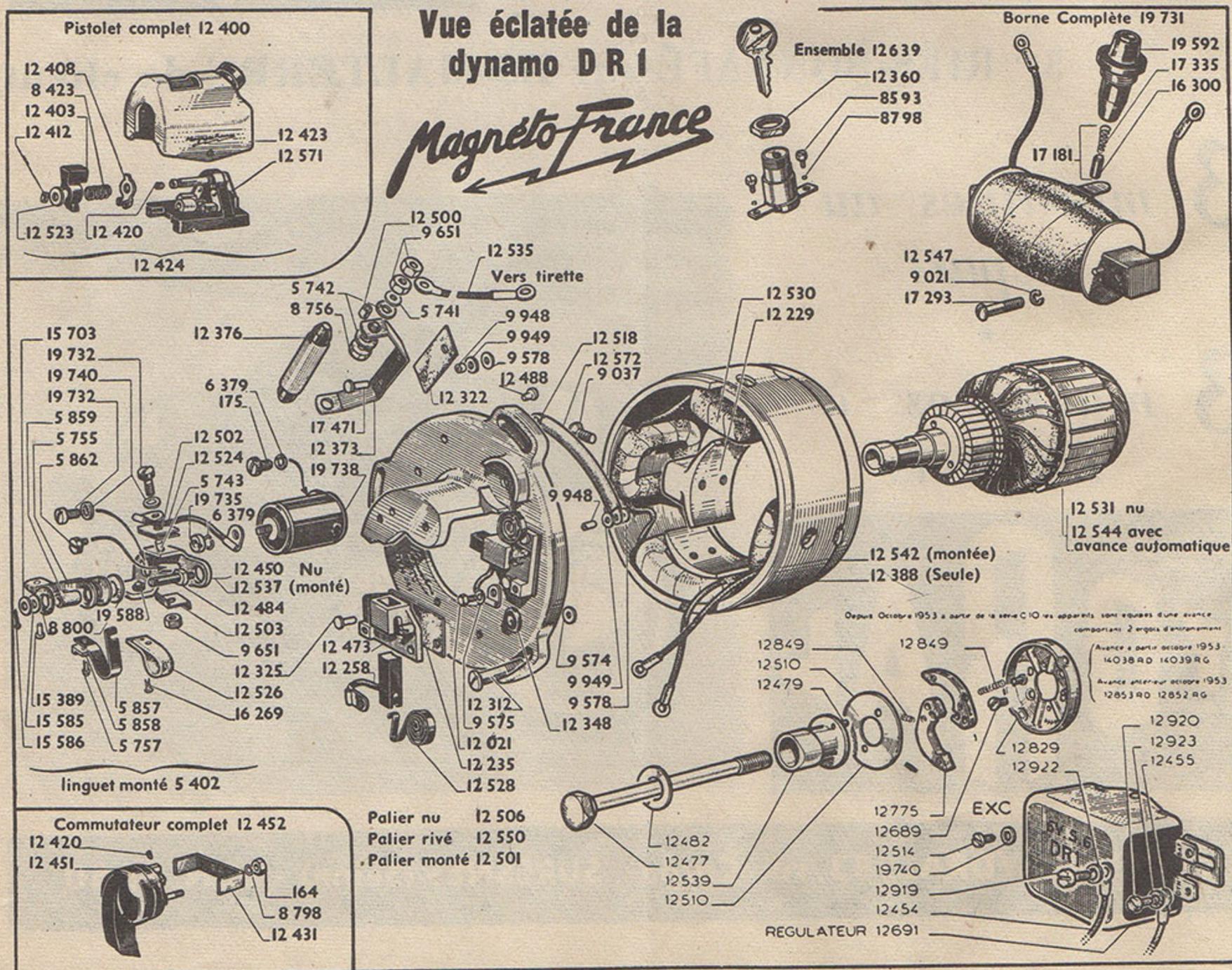
Relever le frein d'arrêt de la vis de blocage d'induit, démonter cette vis, introduire à sa place un jet de laiton de 80 mm. de longueur et de 6 à 7 mm. de diamètre. Rebloquer la vis, elle agira comme extracteur et décollera l'induit du cône de vilebrequin.

Au remontage. — 1° Emmancher l'induit sur le cône en s'assurant que le clavetage est bien en place. Vérifier que le bossage de came soit bien orienté selon le fraisage en bout d'arbre. Bloquer la vis de fixation et rabattre la rondelle frein.

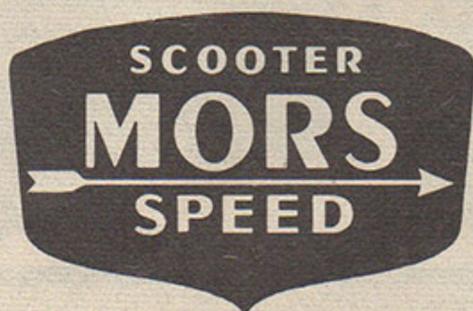
2° Monter la carcasse porte-inducteur dans le carter moteur.

3° Monter le palier, en s'assurant que le téton d'orientation soit bien en place dans le fraisage prévu sur la carcasse.

Serrer légèrement les 3 vis de fixation pour permettre de régler l'écartement des contacts et de caler l'allumage.



134.000f

134.000f
134.000f
134.000f
134.000f

le PARIS-NICE

• Ce **SCOOTER** de classe internationale qui a été la révélation du dernier Salon, **sort maintenant en grande série des Usines MORS.**

• **Conçu comme une Automobile**, il assure à ses **deux passagers** sur les plus longs trajets et par tous les temps, un usage **propre, commode, économique et agréable.**

• 125 cm³ - 75 km/h - 3 vitesses • 15.000 Fr. seulement au comptant - Toutes assurances comprises - Solde en 6-9-12-15 mensualités.

• Commandez-le sans tarder, livraison rapide.

Les Usines MORS fabriquent également en série le moins cher des biplaces (102.500 Francs, mêmes conditions de crédit) le scooter léger SPEED dont les remarquables qualités d'endurance et de maniabilité se sont affirmées depuis 3 ans.

S.I.C.V.A.M

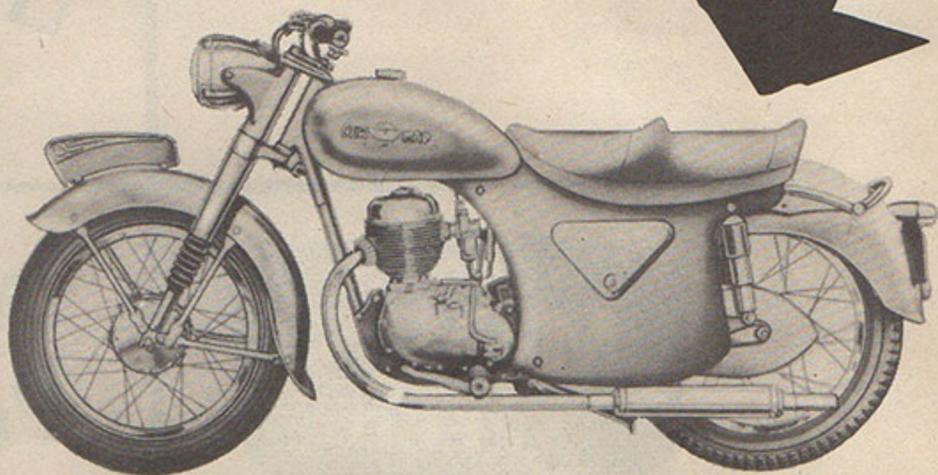
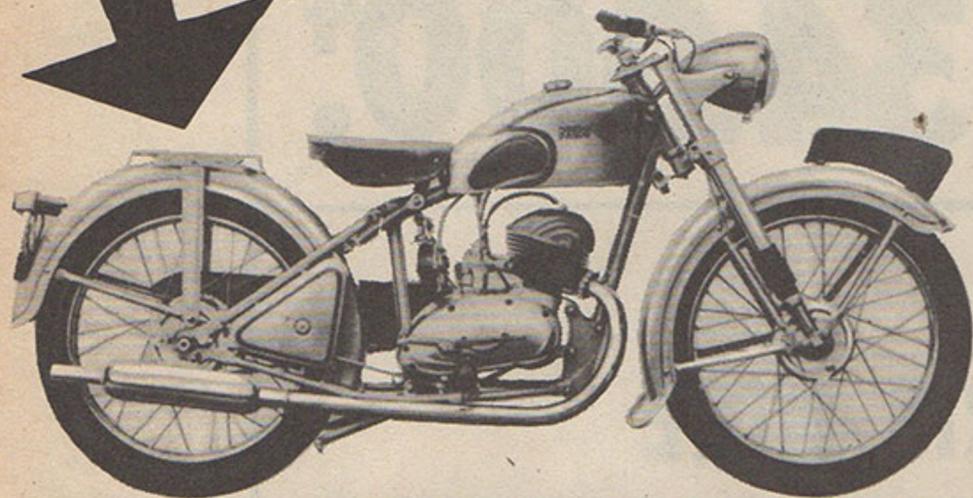
Distributeur pour
le monde entier

37, r. des Acacias, Paris-17^e - Tél. : ET0.16-23,16-24

De la plus simple des 125 c.c...
à la plus moderne des 175 c.c carénée

Quelle qualité...
Quel confort...
Quelle présentation...
Quelles performances!

Quel que soit
le modèle NEW-MAP
QUALITÉ TOTALE!



Type LK 129 - Bloc-moteur YDRAL 125 cc. 4 vit.
Sélecteur au pied. Fourche télesc. ou emboutie.
Selle susp. Pneus 600x65. PRIX 119.500 frs

Type LK 177 - Même modèle. Bloc-moteur YDRAL
175 cc. 4 vit. - Sél. au pied. PRIX 139.500 frs

Série "LEADER" - Cadre spécial "New-Map" à
fourche télesc. et suspension AR oscillante et té-
lesc. régl. Type super-protégée. Bloc-moteur
AMC ou SACHS 125 et 175 cc. 2 temps et 4 temps
4 vit. Sél. au pied. PRIX depuis 179.500 frs

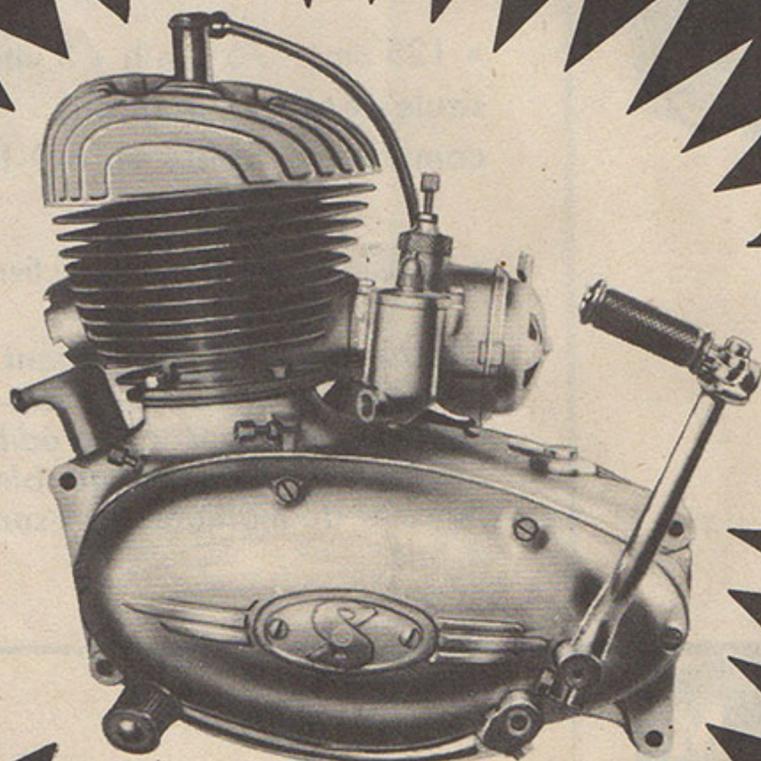
Motocyclettes NEW-MAP, 124, Avenue Lacassagne - LYON et tous ses agents

MOTEURS SACHS

MOTEURS SACHS

98 cm³
2 VITESSES

175 cm³
4 VITESSES



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



Demandez la liste des constructeurs ayant adopté le moteur SACHS

René Ravo



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

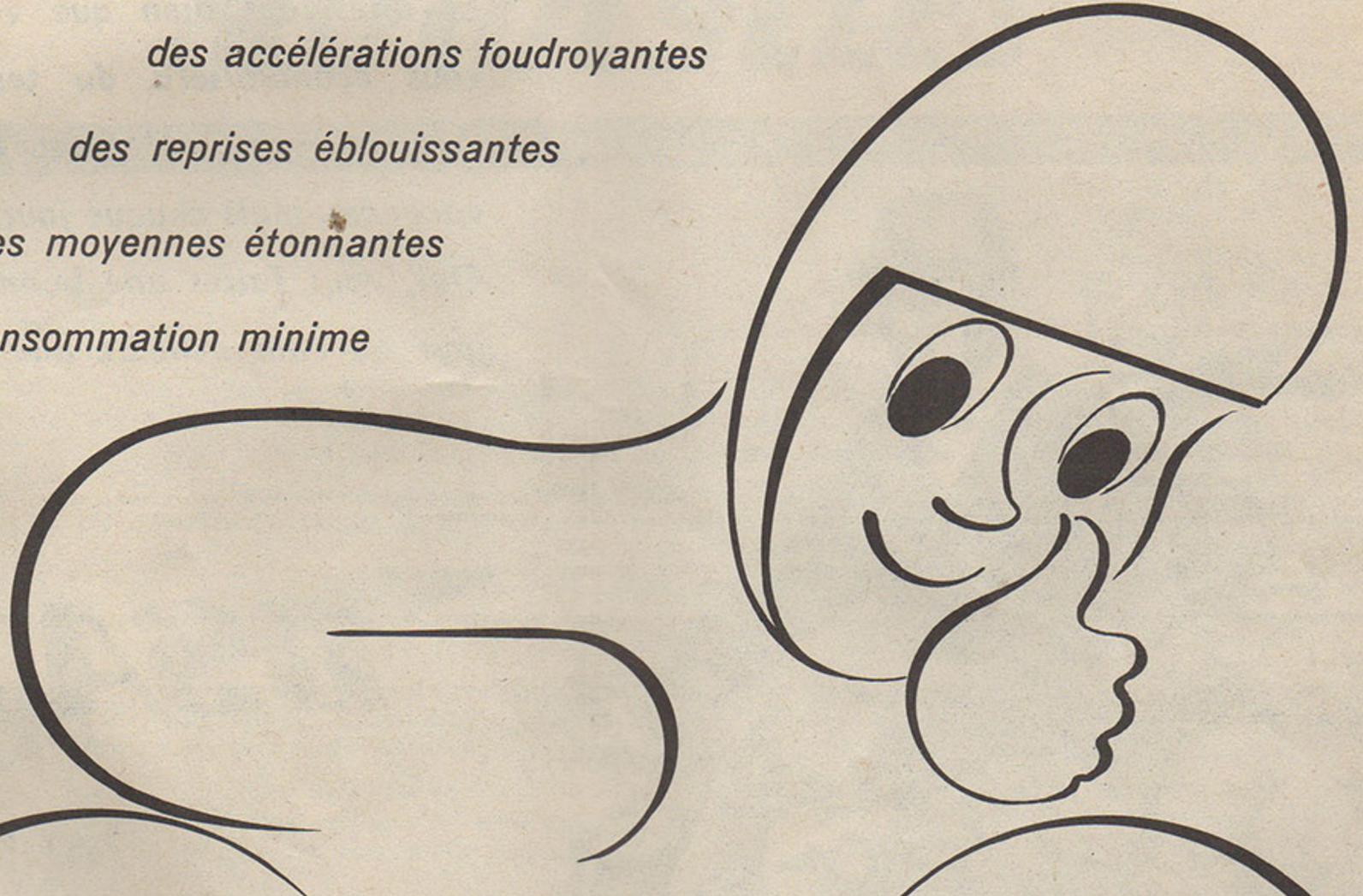
des départs étincelants

des accélérations foudroyantes

des reprises éblouissantes

des moyennes étonnantes

une consommation minime



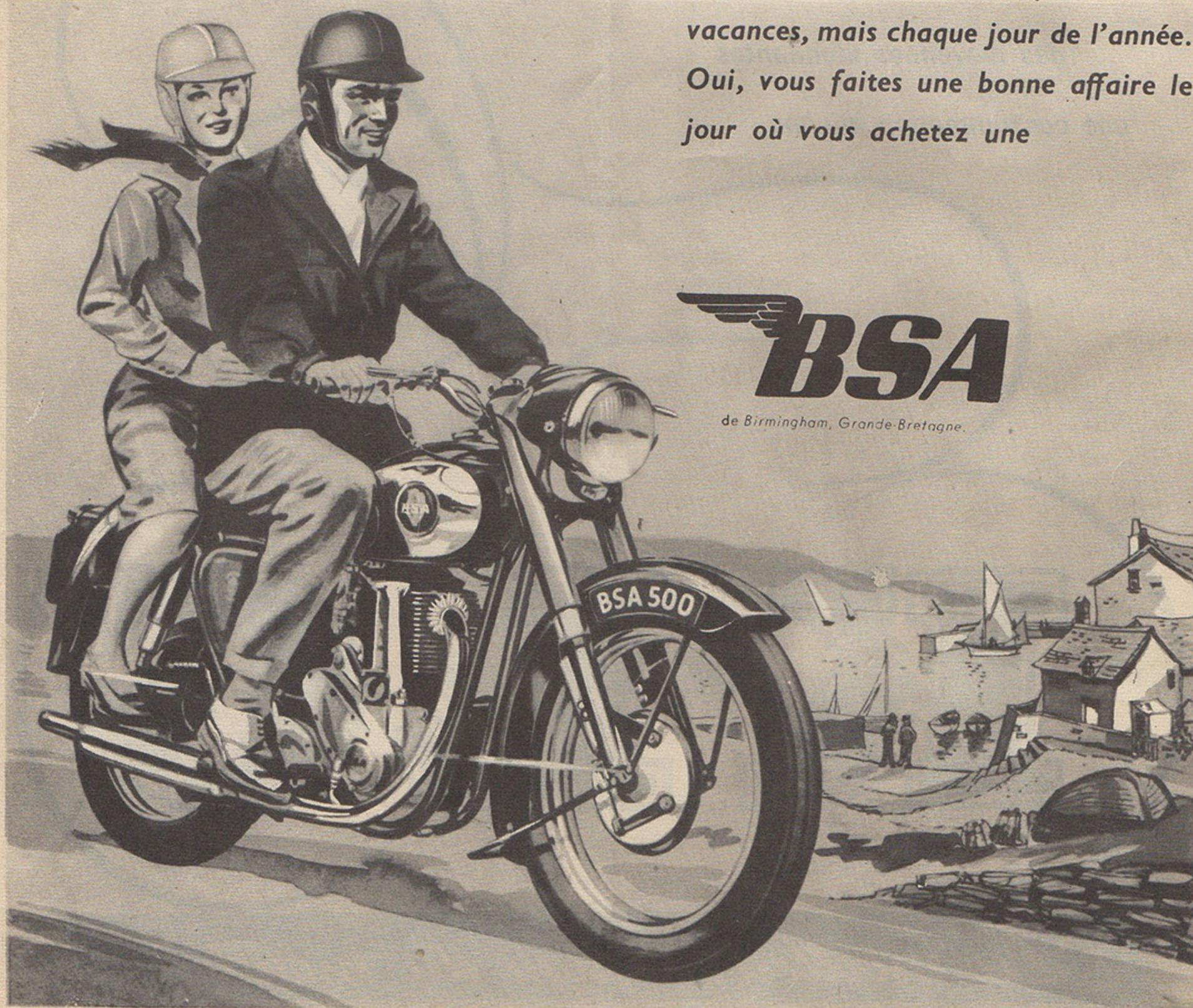
La meilleure bougie du monde!

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

Irez-vous en Bretagne cette année?

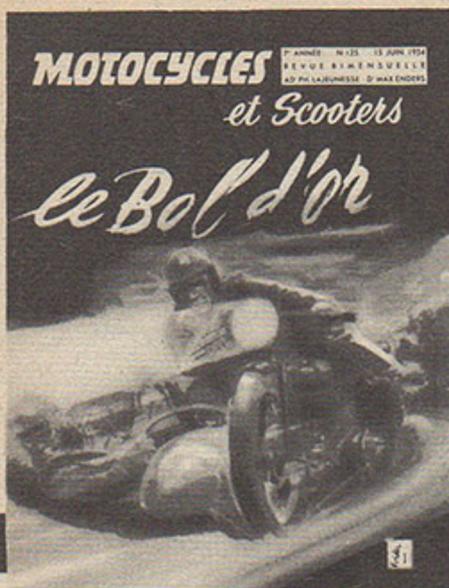
En Bretagne, dans le Midi, sur la Côte d'Azur, à Nice, en Suisse, en Espagne, en Hollande, en Belgique ou en Angleterre, peu importe où vous passerez vos vacances, vous éprouverez toujours le maximum d'agrément si vous vous y rendez sur une B.S.A.

Et dites-vous bien que votre B.S.A. vous économisera du temps et de l'argent, non seulement pendant les vacances, mais chaque jour de l'année. Oui, vous faites une bonne affaire le jour où vous achetez une



BSA

de Birmingham, Grande-Bretagne.



A U S O M M A I R E :

★ Échos	16	★ Le Bol d'Or	37
★ Le Crusier-Ducati ..	19	★ Le Tour d'Italie ...	41
★ Vespa-Clubs d'Europe	22	★ Point de vue	45
★ Hockenheim	26	★ Sport et Clubs	47

7^e ANNÉE

N° 125

15 JUIN 1954

MOTOCYCLES

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

Les plastiques ne sont pas universels

Les plastiques, que la plupart des profanes confondent entre eux, en les baptisant tous « nylon » forment une innombrable famille aux noms « à charnières » imprononcables ; la seule parenté existant entre eux est leur origine synthétique.

Toute cette génération, quasi spontanée a été accueillie, dès le berceau, par des parrains sérieux, hommes de laboratoire et producteurs, avec une spontanéité peu commune de leur part.

Des usines ont soudain jailli partout pour transformer en de multiples articles ces matières proclamées aptes à remplacer dans presque tous les domaines, celles que nous utilisions depuis des siècles.

Or si certains de ces produits se sont révélés bien à leur place, voire supérieurs, pour des utilisations déterminées, par contre d'autres, adoptés prématurément, et pour le seul avantage d'un prix moindre, n'ont apporté que déboires à l'utilisateur.

Notre industrie motocycliste n'a encore été qu'effleurée par cette marée montante, mais on souhaiterait que les expériences ultérieures ne se fassent pas avec le concours involontaire des usagers, donc à leur détriment.

Nous ne sommes pas contre le progrès et l'évolution ; au contraire nous croyons sincèrement en l'avenir des plastiques à la condition qu'ils soient minutieusement éprouvés avant de nous être imposés.

Notre réticence est d'ailleurs partagée par des spécialistes en la matière, ingénieurs et chimistes, qui n'hésitent pas à utiliser leurs organes professionnels pour mettre en garde producteurs et fabricants contre les risques qu'ils feraient courir à toute cette industrie en la compromettant par l'utilisation inconsidérée de matériaux dont les réactions chimiques et physiques peuvent, à l'usage, se révéler déplorables.

Ces conseils de techniciens éclairés et impartiaux, souhaitons qu'étant entendus et écoutés, ils nous dispensent (nous et nos machines), de servir une fois de plus de cobayes.

Max Enders

Hurrah! Aurora!

C'est M. Jamesse de Nantes qui nous charge de témoigner publiquement sa satisfaction à cette maison. Possédant une selle de cette marque, mais d'un ancien modèle et une couture ayant lâché en provoquant une déchirure, une remise à neuf a été faite par le fabricant et gracieusement, frais de retour compris.

Hermetic-Hélios Sanglar.

Il surgit tant de produits de remplacements dans tous les domaines que nous avouons nous y perdre parfois quelque peu : c'est ainsi qu'en présentant le vêtement Hermétique-Hélios nous avons annoncé qu'il était coupé dans du tissu Cordoual alors que cette maison a fait appel à Sanglar pour ses fabrications de vestes et blousons imperméables. Ces produits qui ont toute l'apparence du cuir ne sont pas hydrophiles et s'entretiennent très aisément.

Production d'avril.

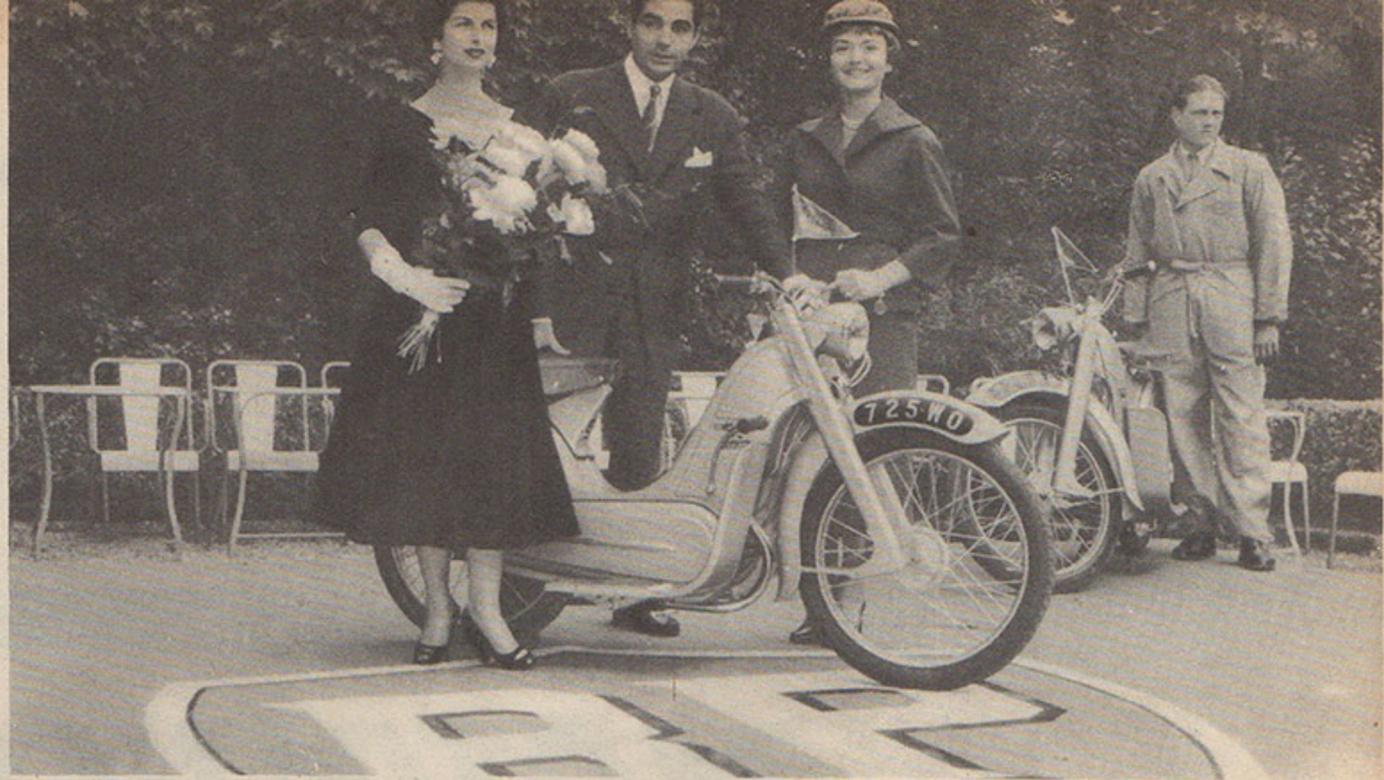
En avril, la production s'est accrue sur celle de mars dans toutes les catégories sauf dans celle des trimoteurs qui a faibli d'une centaine. On dénombre au total 93 631 motocycles contre 90 890 le mois précédent. En voici la répartition :

Cyclomoteurs, 62 564; vélomoteurs, 17 325; scooters, 10 084; motos de plus de 125 cm³, 3 255; trimoteurs, 369; véhicules spéciaux, 34. Une petite remonte du sidecar : 28 cette fois-ci contre 19 en mars.

Mariage.

M. Pierre Psalty est non seulement l'importateur en France de la grande marque anglaise Royal-Enfield, il est également l'heureux père de M^{lle} Yolande dont il vient de nous annoncer le mariage avec M. Michel-René Marchand.

Avec nos compliments à M. et M^{me} Pierre Psalty et nos plus sincères vœux au jeune couple.



Au cours d'une réception organisée par la B. P. et les Établissements Monet et Goyon, la Starlett fut baptisée, de droite à gauche la marraine M^{lle} Brigitte Auber, M. Roger Pierre le parrain et "Miss Starlett".

Fermetures à glissières.

Ceci nous intéresse car on utilise beaucoup les fermetures à glissières pour nos divers vêtements de motars : blousons, combinaisons, doublures mobiles, etc.

Sous la marque Flexico, une maison spécialisée dans les plastiques vient de lancer une fermeture entièrement en plastique et sans crémaillère. Elle peut s'appliquer partout où ce genre de fermeture est indiqué. Livrée en rouleau la fermeture Flexo peut être coupée à la longueur désirée, puis collée ou cousue sur le costume.

Grand raid.

Une jeune Anglaise, Miss Jean Paulsen qui a déjà effectué, seule à moto, un périple à travers onze pays européens nous a fait part de ses projets pour une nouvelle randonnée de grande envergure : l'Australie via les Indes.

Nous lui souhaitons bonne route et

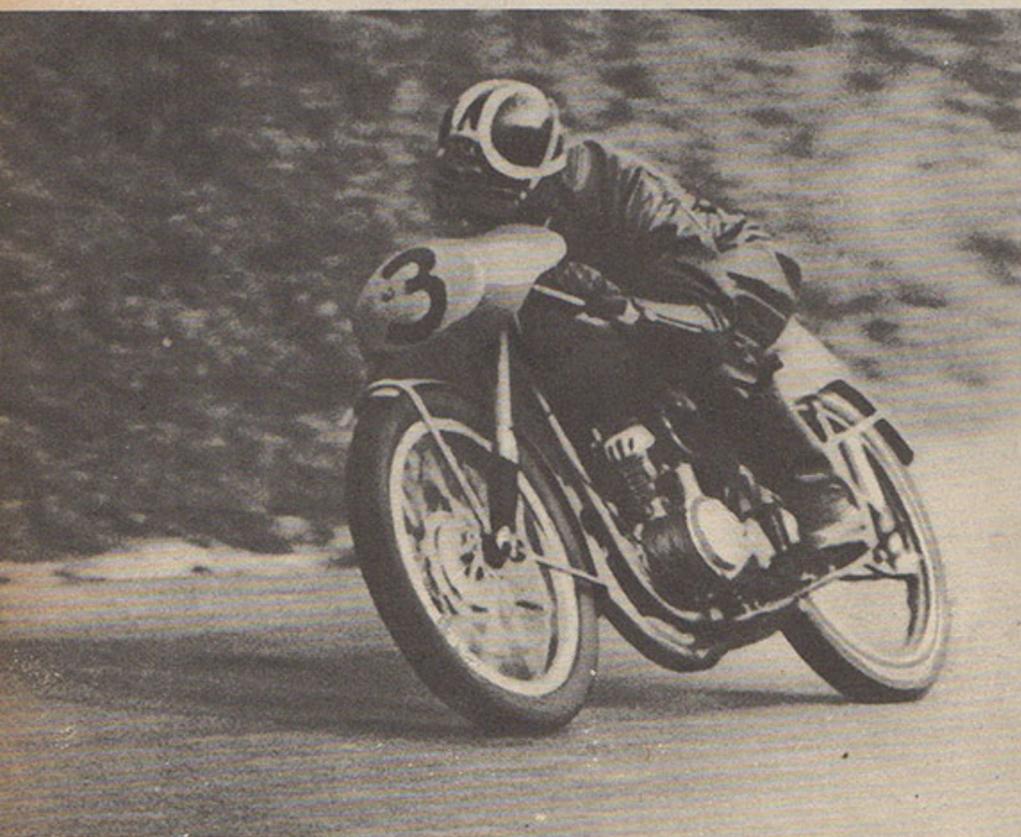
espérons qu'elle rapportera à *Motocycles* un intéressant papier et de magnifiques photos.

A propos de motards ?

Il ressort de notre référendum pour trouver un terme autre que le péjoratif motard pour désigner les motocyclistes que le nom de motar (sans d) a recueilli le plus de suffrages.

On nous avait, en dernière heure proposé « motosportif » ce qui est aussi long à prononcer ou à écrire que motocycliste et ne désigne qu'une catégorie de notre famille.

Va donc pour « motar ». L'ennui c'est que cette trouvaille, si trouvaille il y a, c'est nous qui, l'ayant faite, gagnons l'abonnement promis. Comme nous trouvons la chose anormale, nous trouverons un moyen d'en faire équitablement profiter quelqu'un de ceux qui se sont, comme on dit, penchés sur la question.



Le champion australien Ken Rumble, vainqueur du T.T. australien en 125 cm³, sur 125 B.S.A. "Bantam".

Pour la première fois à Marseille, une Miss Moto a été élue pour 1954; c'est M^{lle} Colette Fecci que l'on voit ici en compagnie de ses deux demoiselles d'honneur, à sa gauche M^{lle} Janine Faveau, à sa droite M^{lle} Baiclol.



Records

B. M. W.

Une équipe composée de Georges Meier, Hans Meier et Walter Zeller, de plusieurs mécaniciens et de techniciens de la firme de pneumatiques Metzeler, prenait possession, le 10 mai, de la piste de Montlhéry. L'objectif était l'établissement d'un nouveau record sur 24 h, avec une 500 B.M.W. « course-client » carénée.

Durant la mise au point et l'entraînement, la machine tourna à 200 km/h environ, avec du carburant à 80 d'octane.

Le 11 mai, l'équipe se mettait en piste, favorisée par un temps idéal. Les tours étaient bouclés entre 190 et 195 km/h, et tout semblait aller pour le mieux, bien que la présence du carénage imposât le remplacement du pneu avant qui chauffait, à tous les relais, lorsque subitement, à l'issue de la cinquième heure, alors que G. Meier relayait Zeller, le moteur refusa de partir et émit des bruits mécaniques assez alarmants. Après plusieurs tentatives de mise en route, il fallut stopper la tentative. « Kupplung, kupplung » (l'embrayage) se lamentait G. Meier, mais il semblait bien que cet organe n'était pas seul en cause.

Après réparations, la machine repartait à 18 h, mais à vitesse plus réduite, les tours étant effectués entre 170 et 175 km/h.

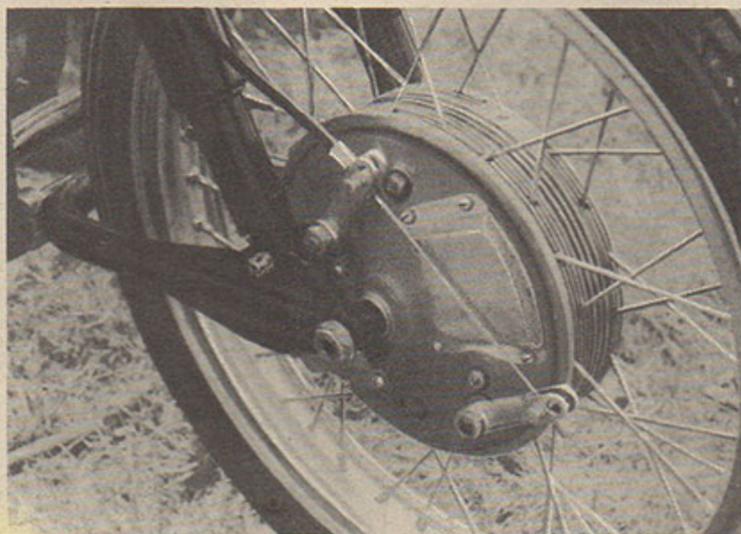
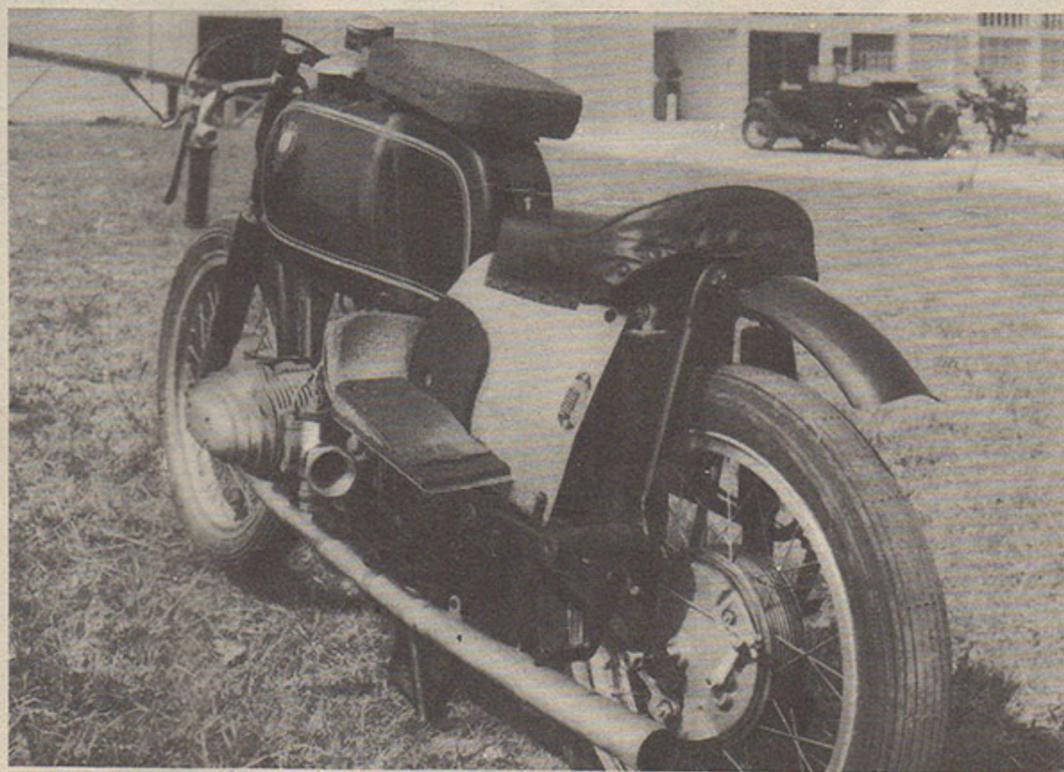
Après 9 h de ronde, la « Rénnsport » s'arrêtait, et deux records étaient battus, celui des 8 et des 9 h, valables également pour les catégories supérieures des 750 cm³ et des 1 000 cm³.

A signaler que les Allemands avaient amené un poste de chronométrage électronique, qui doublait celui de la F.F.M.

Un relai de
Walter Zeller.



La 500 BMW « compétition client »,
aménagée pour les records.



Détail du frein avant
et de la fourche
type « Earles ».

RECORDS BATTUS :

Catégorie 500 cm³ :

8 heures, moyenne : 166 km/h 640. Ancien record : G. Monneret, sur Monet-Goyon, moyenne : 141 km/h 300.

9 heures, moyenne : 165 km/h 400. Ancien record : Ruffo, sur Moto Guzzi, moyenne : 144 km/h 500.

Catégorie 750 cm³ :

8 heures, moyenne : 166 km/h 640. Ancien record : Bourguin, sur Gnome et Rhône, moyenne : 145 km/h 900.

9 heures, moyenne : 165 km/h 400. Ancien record : Bourguin, sur Gnome et Rhône, moyenne : 147 km/h 600.

Catégorie 1 000 cm³ :

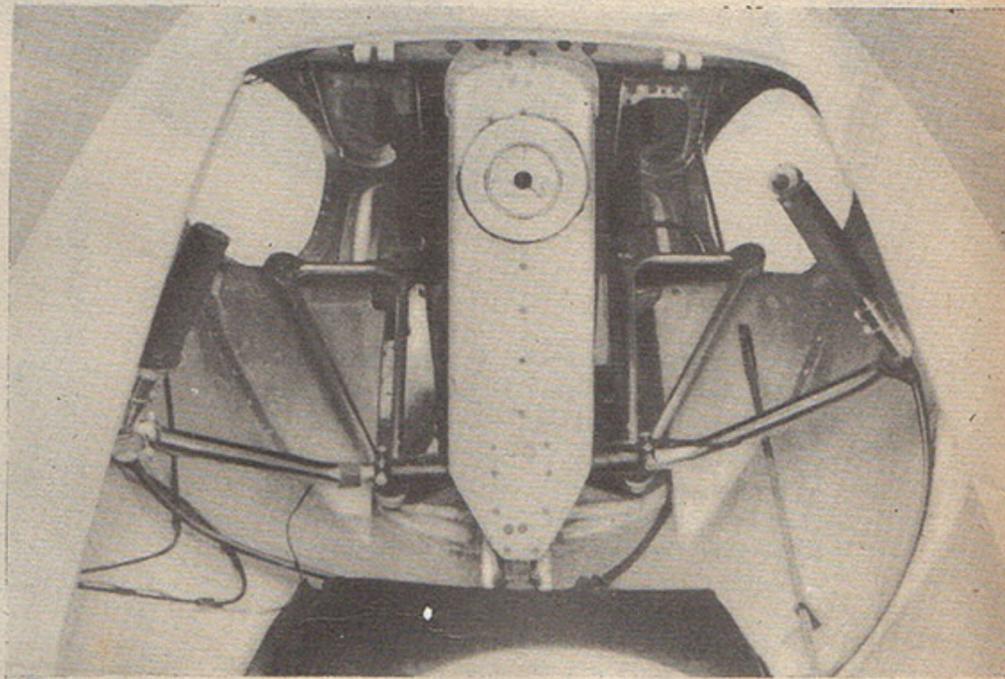
8 heures, moyenne : 166 km/h 640. Ancien record : Heath, sur Vincent, moyenne : 160 km/h 100.

9 heures, moyenne : 165 km/h 400. Ancien record : Heath, sur Vincent, moyenne : 160 km/h.

APRÈS LES RECORDS N. S. U.



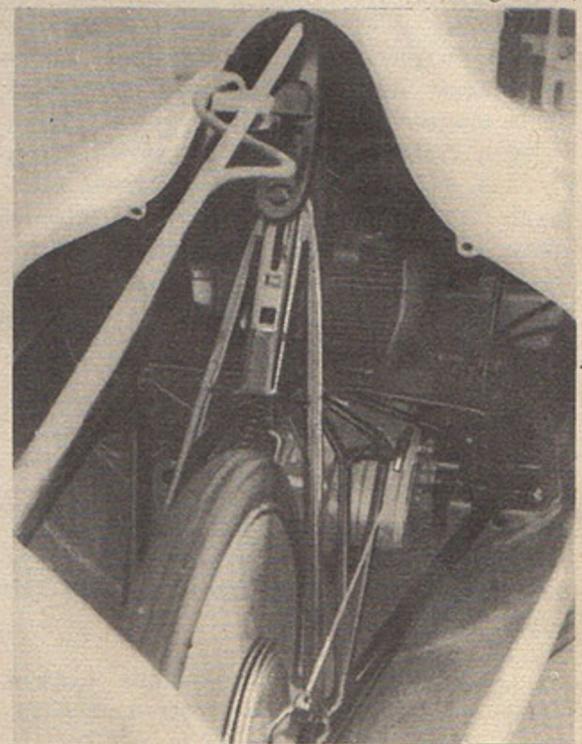
G. Baum, dessinateur et pilote des véhicules de record.



Le poste de pilotage
Le palonnier commandant la roue avant, et fixé sur le plancher, se prolonge par deux branches latérales faisant office de guidon.



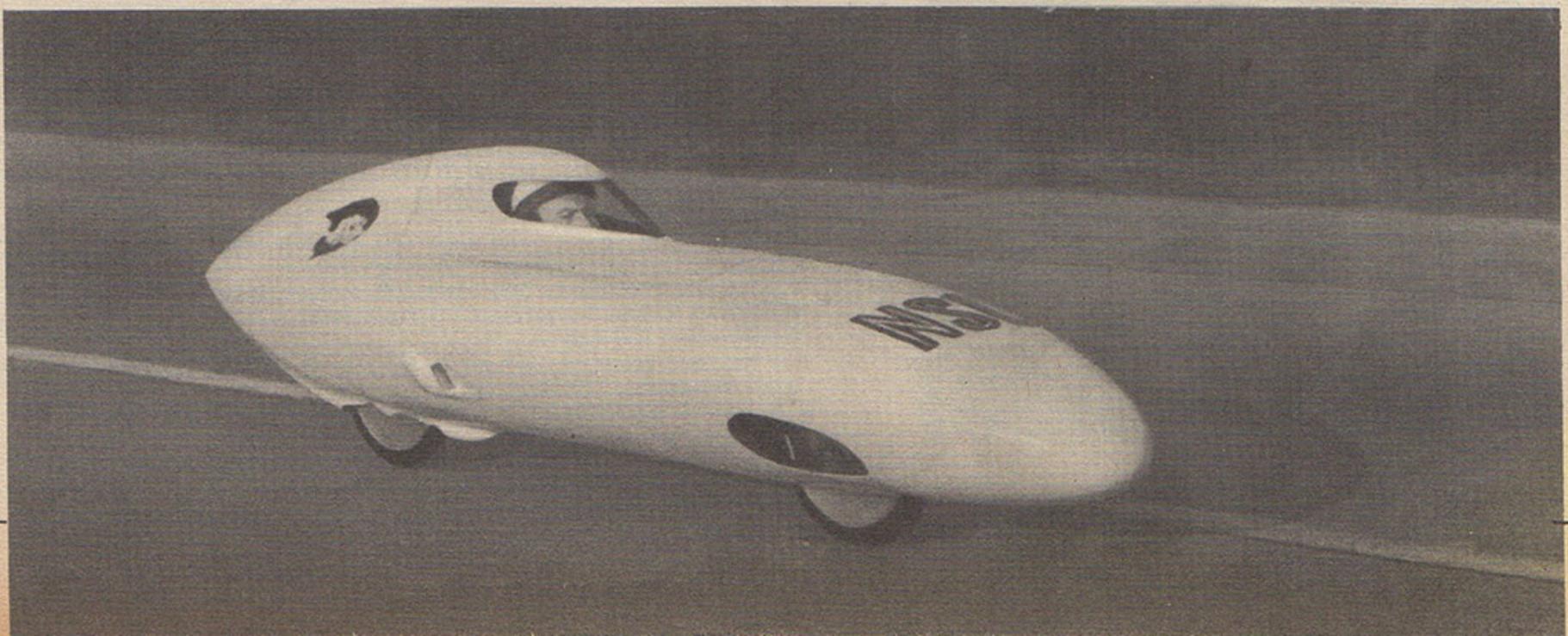
G. Baum s'allonge à l'intérieur de la nacelle.



La suspension arrière du véhicule.

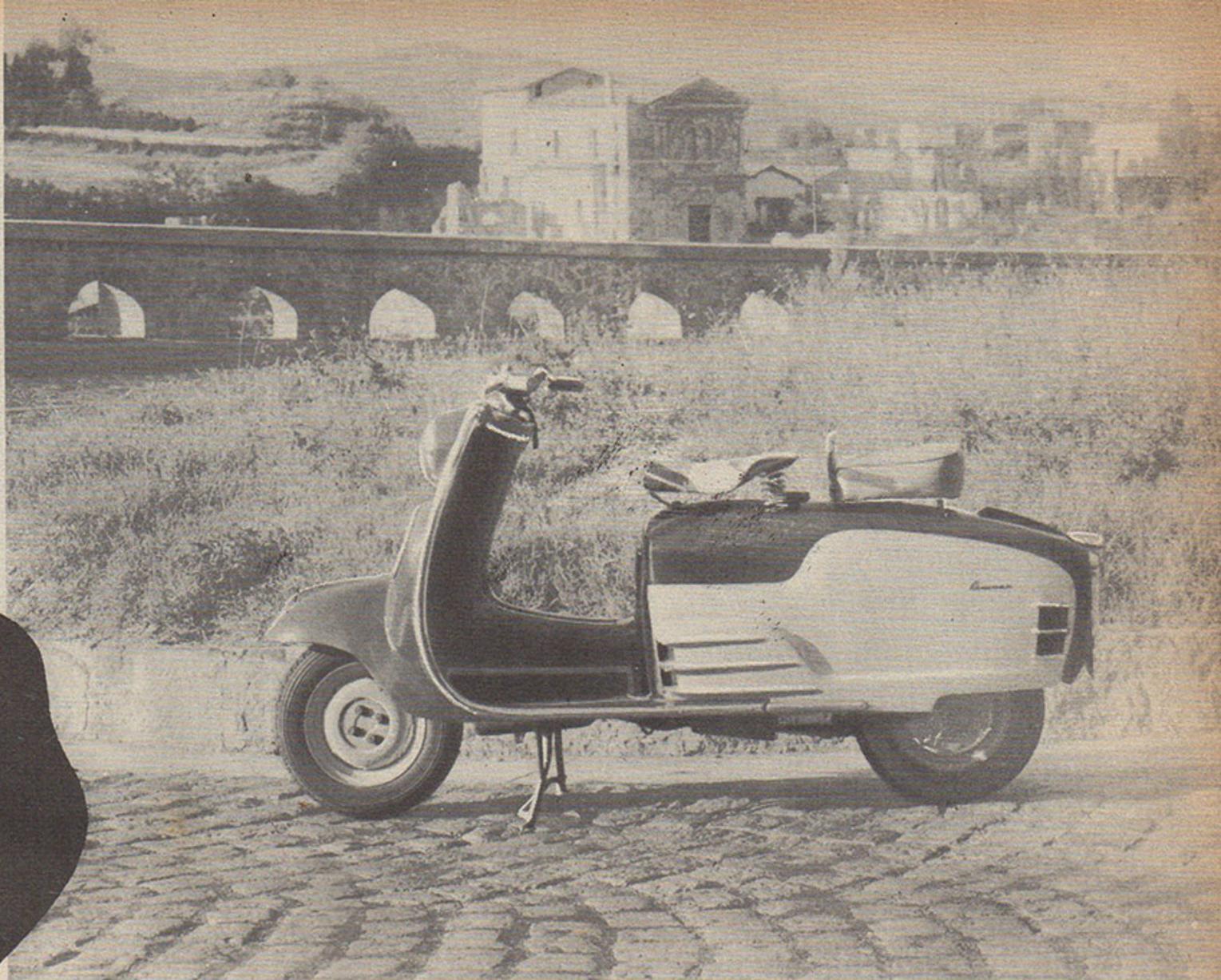


Cette vue de la coque montre l'exceptionnelle pureté des lignes.



UN SCOOTER D'AVANT-GARDE

LE CRUISER DUCATI



Le Cruiser Ducati. Le tunnel central amène l'air de refroidissement au moteur.

CE nouveau véhicule a été longuement étudié par la Société Ducati, de Bologne, à qui nous devons déjà le fameux Cucciolo. Le Cruiser est un exemple de technique d'avant-garde : démarreur électrique et changement de vitesses automatique en font le « nec plus ultra » des engins à deux roues.

Comme toutes les nouveautés, le convertisseur de couple hydraulique appliqué à un scooter peut susciter des doutes de la part du public, surtout que l'on est tenté d'établir une comparaison avec les boîtes automatiques très complexes des voitures américaines.

Il convient donc de spécifier que l'application à un véhicule à deux roues du convertisseur hydraulique est plus simple que sur une voiture. En effet :

1° Le « deux-roues » n'exige pas de marche arrière;

2° Le rendement du convertisseur hydraulique (non acceptable lorsqu'il doit couvrir seul une gamme de vitesse de 0 à 160 km/h) nécessite, sur une voiture, un ensemble d'engrenages auxiliaires. Pour un scooter, évoluant de 0 à 90 km/h, le seul convertisseur suffit sans pignonnerie supplémentaire;

3° De même pour le parquage, manœuvre s'effectuant à la main, aucun dispositif mécanique annexe n'est nécessaire.

Il est donc logique de déduire que la simplicité d'utilisation du convertisseur hydraulique, sur un « deux-roues » en facilite largement l'emploi.

Pendant trois ans, Ducati a minutieusement étudié le

problème, et dans un prochain article, nous étudierons le fonctionnement du convertisseur et le système permettant de bénéficier du frein-moteur.

CARACTÉRISTIQUES DU CRUISER

Moteur monocylindre quatre temps à culbuteurs, cylindre horizontal placé transversalement, à gauche.

Alésage/course : 62 x 58.

Cylindrée : 175 cm³.

Rapport volumétrique : 7,5 à 1.

Puissance effective : 8 ch.

Régime maximum : 6 000 tr/mn.

Diagramme de distribution A.O.A. : 9°, R.F.A. : 49°, A.O.E. : 49°, R.F.E. : 9°.

Jeu aux culbuteurs : 10 à 15/100 de millimètre.

Jeu pour le calage : 34/100 de millimètre.

Carburateur Del Lorto MA 18 BS 1 avec filtre.

Graissage par pompe double noyée, en bout de l'arbre commandant les rupteurs; réserve d'huile dans le carter.

Allumage par dynamo 30 W en bout d'arbre moteur, batterie 30 A, bobine 6 V. et rupteurs.

Avance automatique.

Démarreur électrique attaquant la denture du volant moteur, actionné par poussoir au plancher; démarreur mécanique de secours en cas de batterie déchargée.

Changement de vitesses progressif et automatique par convertisseur hydraulique (turbine à deux étages); enclenchement automatique de la prise directe. Liaison moteur-changement de vitesses par joint élastique.

Transmission finale par engrenages.

Suspension AV par roue tirée, avec amortisseurs hydrauliques; articulations sur silentblocs.

Suspension air oscillante, le carter de transmission fait fonction de bras oscillant.

Carrosserie dessinée et construite par Ghia, de Turin.

Réservoir 9 l, 1,5 l de réserve; le bouchon est situé derrière le siège du pilote.

Guidon monté sur caoutchouc, avec commandes encastrées.

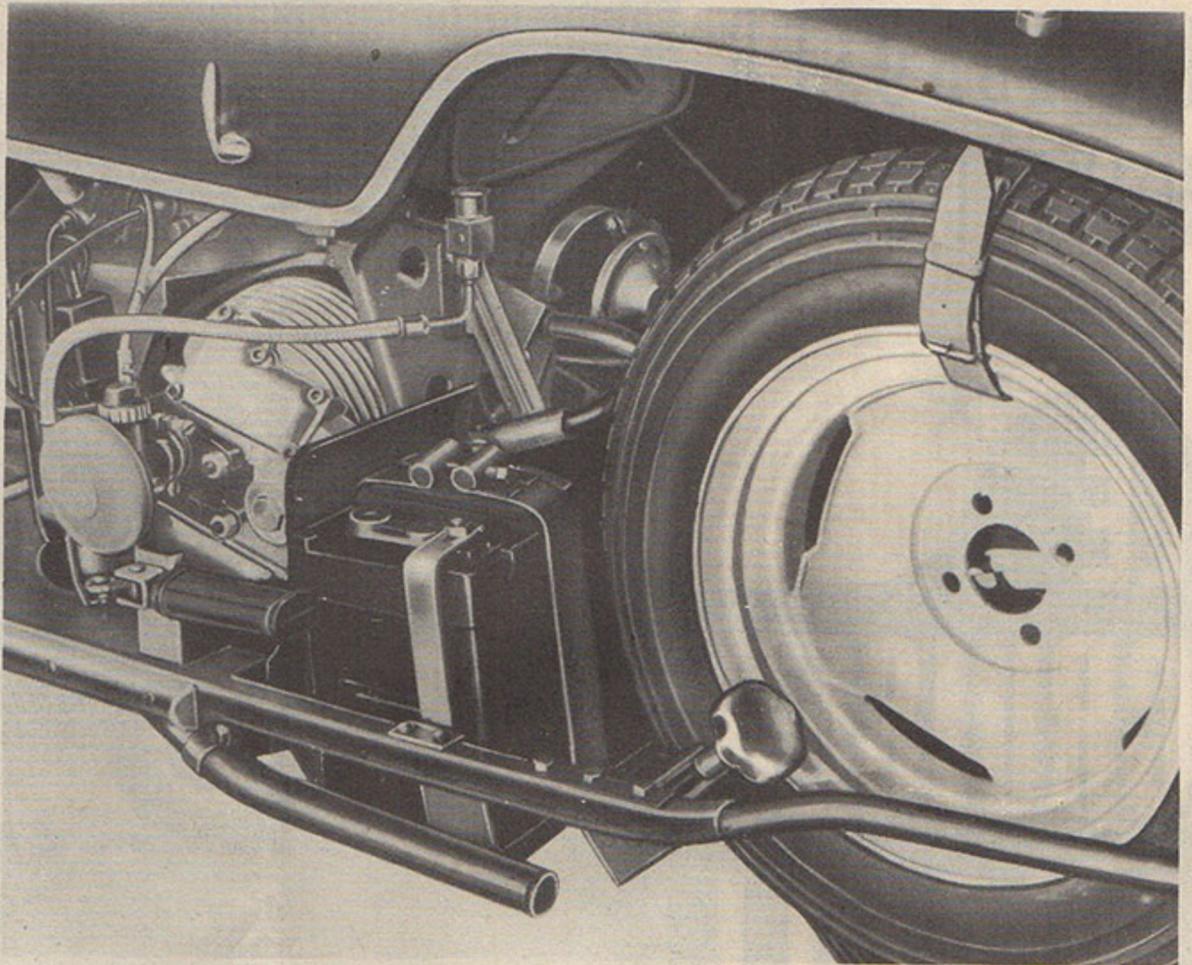
Roues de 3,50 x 10.

Freins de grand diamètre, avec ailettes de refroidissement.

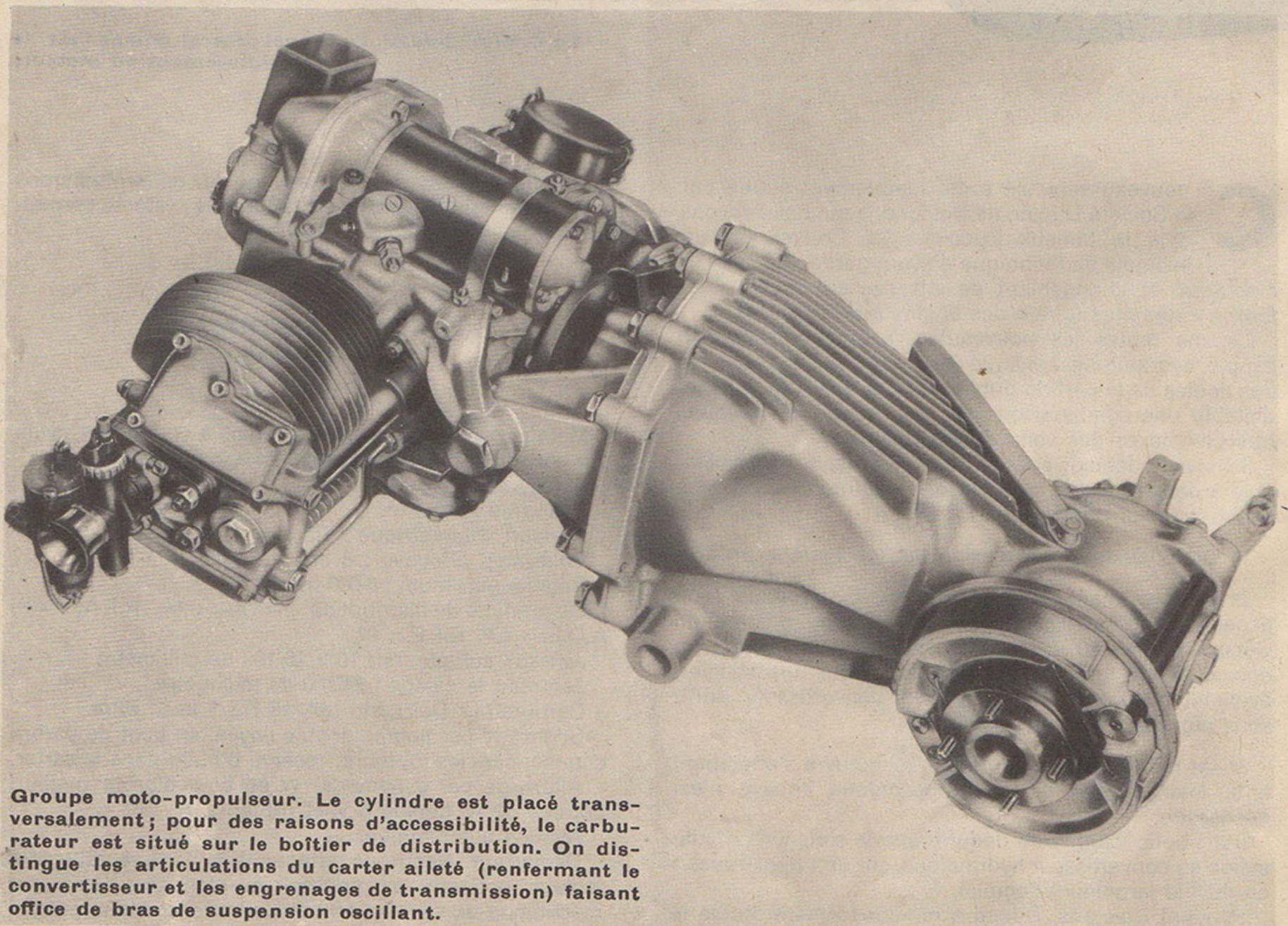
Vitesse : 90 km/h maxi.

Consommation : 3 l aux 100 km.

FRANCÒ LINI.

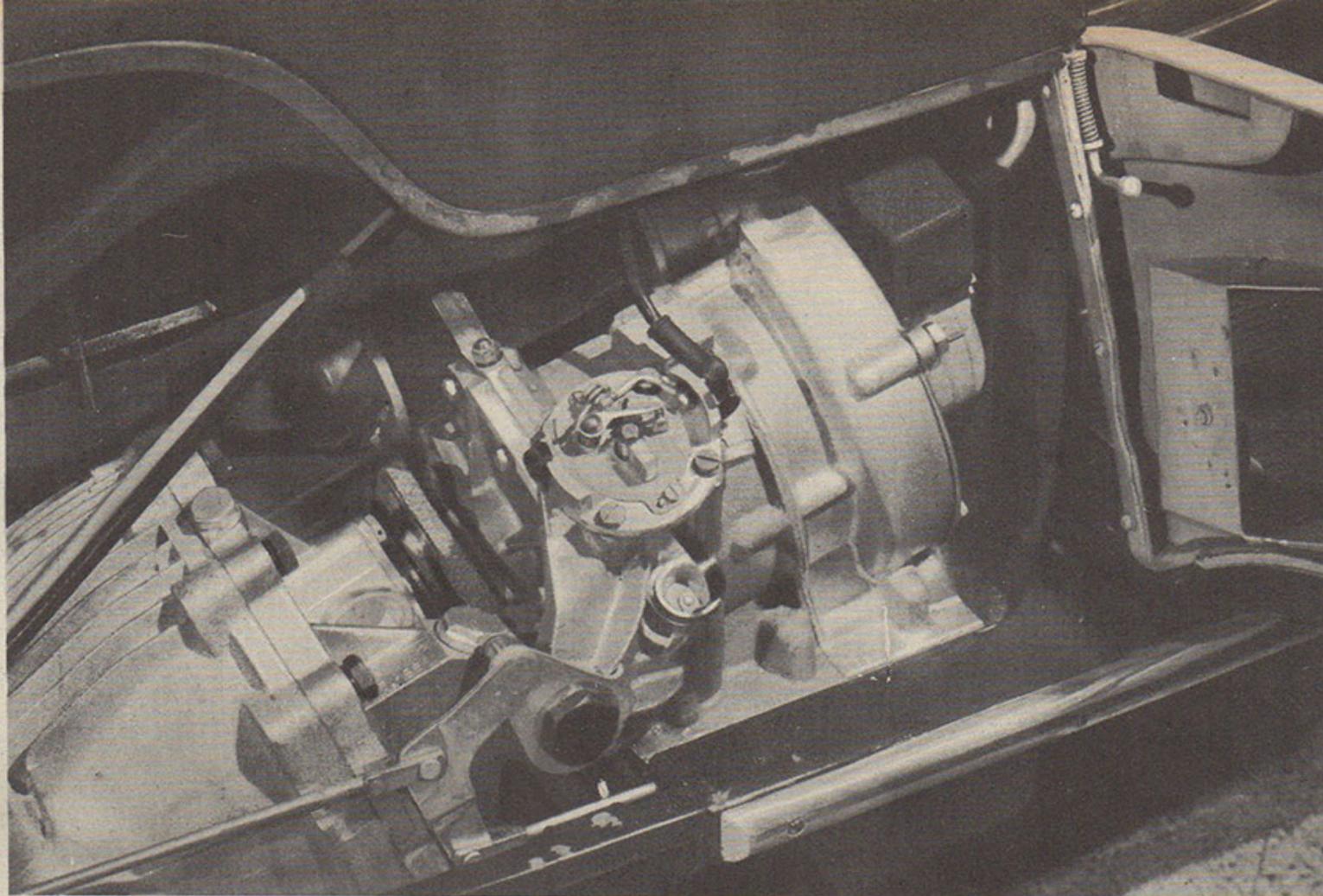


Dispositions de la roue de secours et de la batterie.

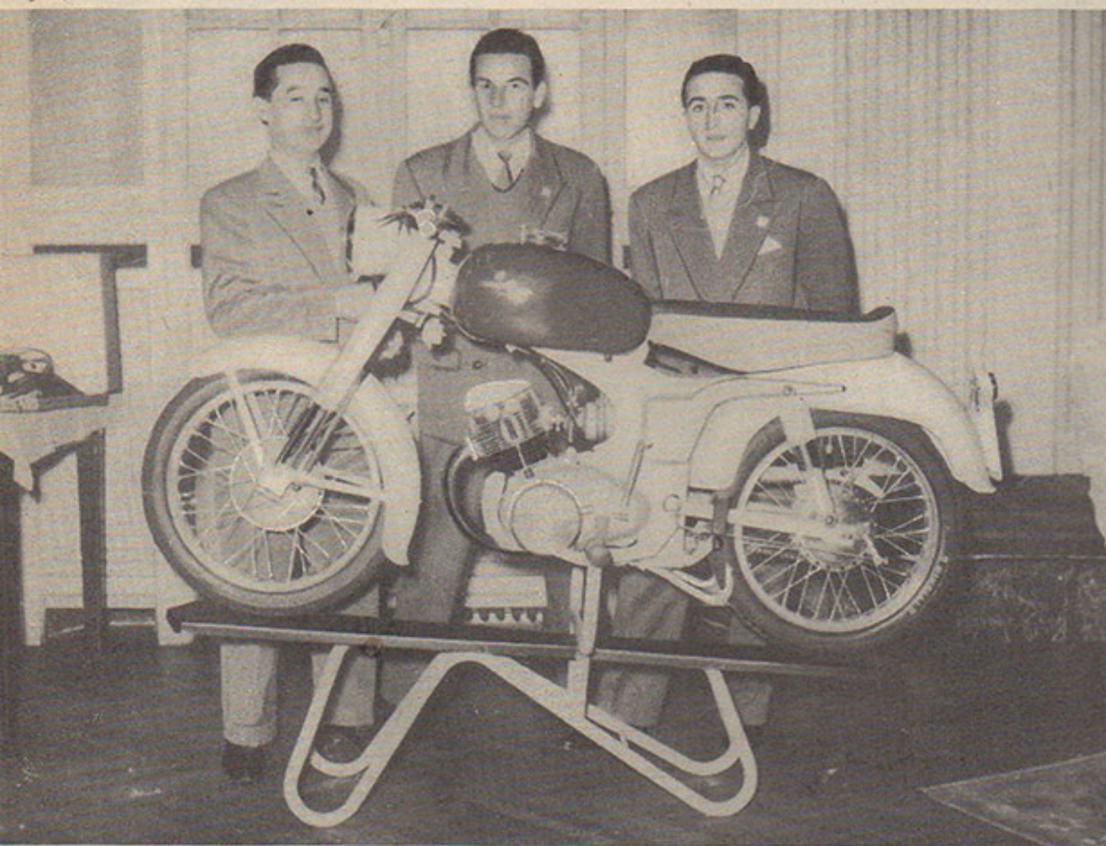


Groupe moto-propulseur. Le cylindre est placé transversalement; pour des raisons d'accessibilité, le carburateur est situé sur le boîtier de distribution. On distingue les articulations du carter aileté (renfermant le convertisseur et les engrenages de transmission) faisant office de bras de suspension oscillant.

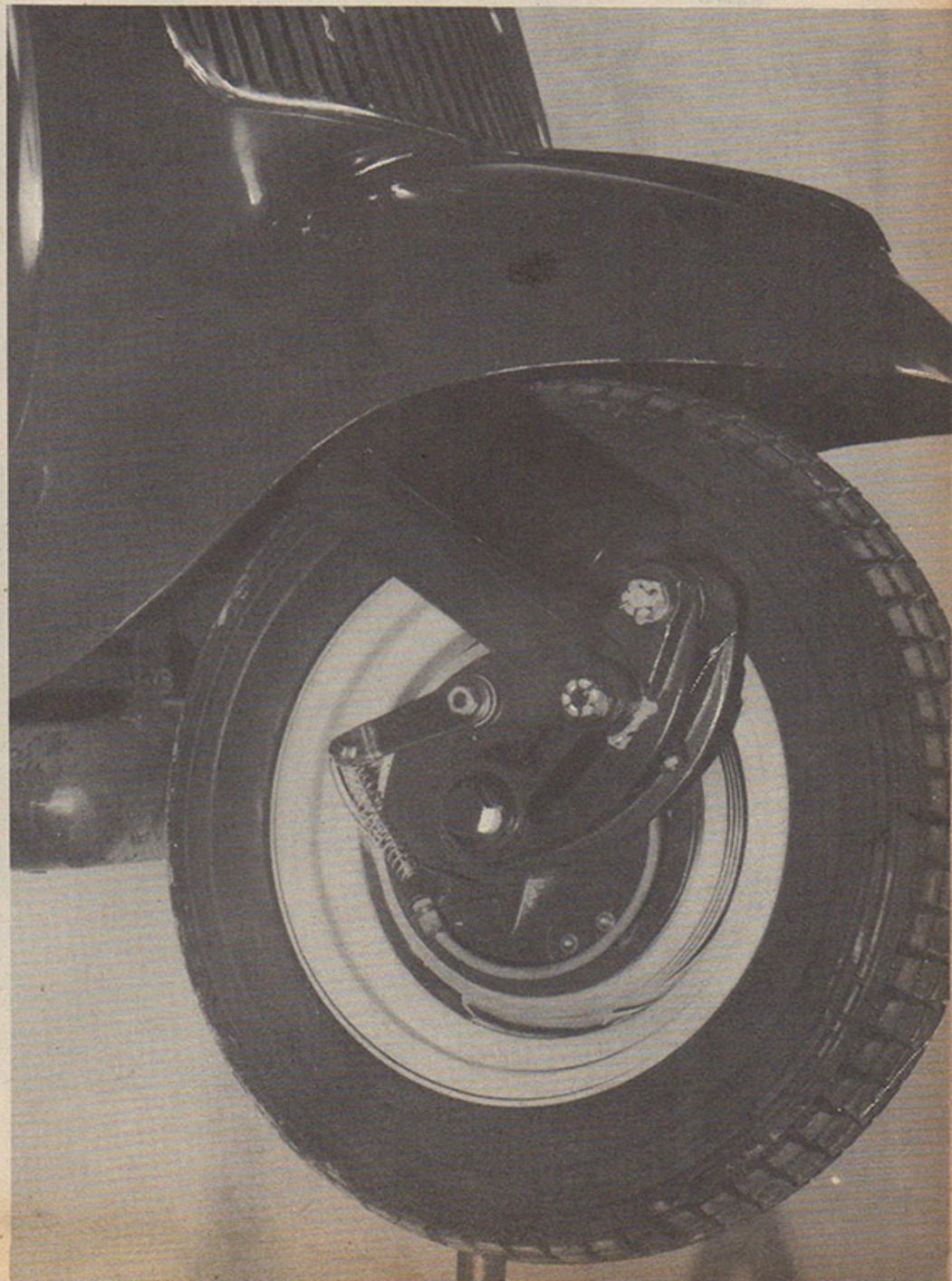
Les rupteurs
sont très
accessibles



La dernière réalisation Ducati :
le 98 cm³ « sport »
à soupapes en tête et 4 vitesses.
A l'avant du carter moteur
se trouve un radiateur permettant
de refroidir l'huile.
Derrière la machine
les pilotes Recchia, Farné, Miani,
composant l'équipe Ducati
au Tour d'Italie.



La suspension avant ;
la grille supérieure masque
la prise d'air pour le refroidissement
du moteur.



PARIS A REÇU



*Le
dimanche
9
mai*

QUATRE CENTS vespistes rassemblés place de la République défilaient dans Paris par les grands boulevards, l'avenue de l'Opéra, les jardins du Louvre, le Châtelet, le pont Notre-Dame, pour aboutir aux arènes de Lutèce... Quatre cents Vespa, la plupart montées en duo! un cortège d'environ un kilomètre précédé par l'harmonie d'Aubervilliers, confortablement installée sur quelques trimoteurs aménagés tout exprès... Pittoresque défilé, en excellente formation, entre deux haies de spectateurs agréablement surpris de ce spectacle gratuit et d'autant plus coloré qu'exceptionnellement le soleil avait bien voulu prêter son concours sans réserve.

Ce qui fit l'attrait et l'intérêt de cette manifestation imposante c'est qu'elle groupait les délégués des Vespa-clubs de France autour des délégués des Vespa-clubs d'Europe, venus par la route, des quatre points cardinaux, pour élire leur reine et que chaque nation participait à la fête en costume national. Les pays représentés étaient, dans l'ordre alphabétique : Angleterre, Autriche, Belgique, Espagne, Grèce, Hollande, Italie, Sarre et Suisse; les habits, souvent magnifiques, ajoutaient à l'éclat du mouvant spectacle; un char imposant, celui de la reine, et la gondole vénitienne étaient constitués par deux trimoteurs Vespa, comme aussi cette imprévue soucoupe roulante envoyée de la Lune avec une

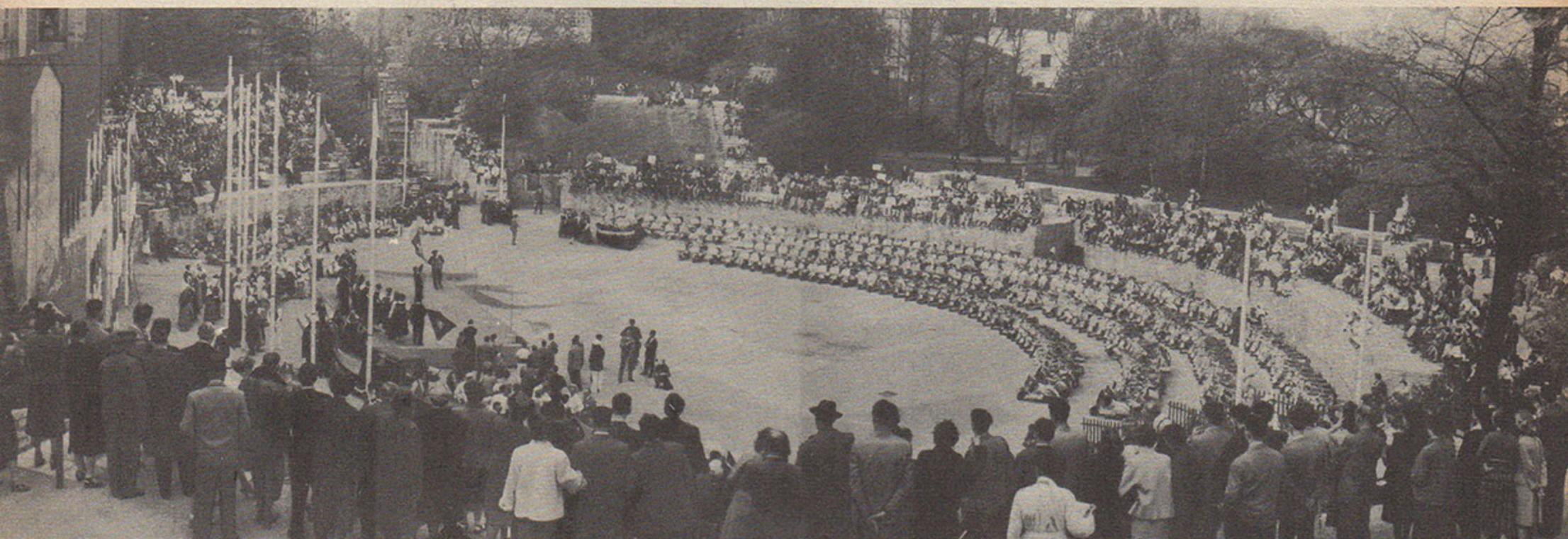
équipe d'étranges scooters planétaire et de non moins étranges pilotes.

L'intérêt résidait en ce fait que chaque groupe était venu, comme déjà dit, par la route, même les Grecs, malgré la distance, et que tous étaient exacts au rendez-vous.

La veille, les vespistes parisiens avaient accueilli chaque délégation aux diverses portes de Paris pour les piloter vers leur résidence respective avant la soirée prévue au Moulin de la Galette choisi pour l'élection de la reine. Au cours d'un brillant programme de music-hall, ce fut une vespiste autrichienne, M^{lle} Ottsinger, qui fut couronnée et qui présida la fête donnée le dimanche après-midi, aux arènes de Lutèce, chants



LES VESPA-CLUBS D'EUROPE



et danses locales ou régionales exécutés par les membres eux-mêmes des divers clubs, avec beaucoup d'entrain et même de talent.

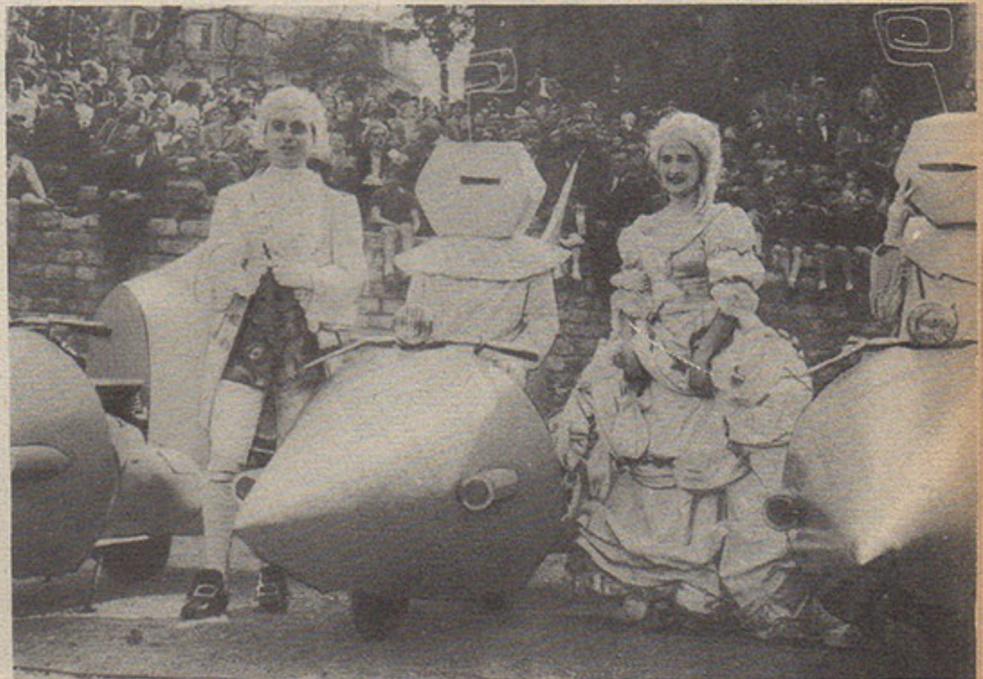
Sous le soleil, les quatre cents machines étincelantes, impeccablement alignées face à la scène, la foule bariolée des invitées, leurs dentelles, leurs robes aux vives couleurs en perpétuel mouvement, donnaient à cette vénérable arène un aspect féérique de jeunesse et de fraîcheur; les gradins étaient d'ailleurs envahis d'une foule de spectateurs charmés et qui ne quittèrent la place qu'à regret.

Le spectacle terminé, chaque délégation se regroupa sous la conduite d'un vespiste parisien et la cérémonie se ter-

mina tard dans la nuit après un grand banquet au restaurant du Parc des Expositions.

En dehors du spectacle lui-même, cette imposante manifestation appelle d'autres commentaires; tout s'étant déroulé en ordre, avec méthode et sans heurts, elle démontre la parfaite discipline de chaque club et le sens de l'organisation d'Acma-Vespa et du Vespas-club de France: recevoir quinze cents visiteurs, les loger, les guider, réussir un cortège aussi bien ordonné et des réceptions aussi brillantes et aussi cordiales a dû être une rude tâche; elle mérite des compliments pour la façon dont elle a été accomplie et réussie.

Soulignons aussi tout spécialement la





PARIS A REÇU LES VESPA-CLUBS D'EUROPE (Suite)

sagesse de ceux qui ont participé au défilé ; aucun d'eux n'avait une machine bruyante : quatre cents Vespa, roulant ensemble à travers la ville, dans un ronronnement assourdi et qui ne choqua nulle oreille, ont prouvé aux profanes et aux motophobes qu'un motorcycle

n'était pas forcément bruyant ; si cela pouvait servir de leçon, ce serait un bienfait pour tout le monde.

Il y a encore une constatation de plus haute portée à retirer de cet événement, unique dans nos annales motocyclistes (car nous n'avions jamais vu ici si im-

portante concentration internationale réalisée par une seule marque), c'est le désir d'union qui rapproche tous les vespistes d'Europe. Leur scooter commun est à l'origine de la sympathie qu'ils se portent mutuellement par-delà les frontières.

Nous savions déjà que les clubs Vespa du monde entretiennent tous entre eux des rapports fréquents et réguliers et non seulement sur les plans purement techniques ou pratiques, mais qu'ils échangent des idées, des impressions et qu'ils cherchent tous les moyens de provoquer entre leurs membres les occasions de rapprochements, de mutuelle compréhension et de franche estime.

Cette fête nous a démontré que les efforts accomplis dans ce sens avaient eu les heureux effets escomptés ; tous semblaient satisfaits de se rencontrer, de faire plus ample connaissance et paraissaient souhaiter que d'autres occasions leur soient données de se revoir périodiquement.

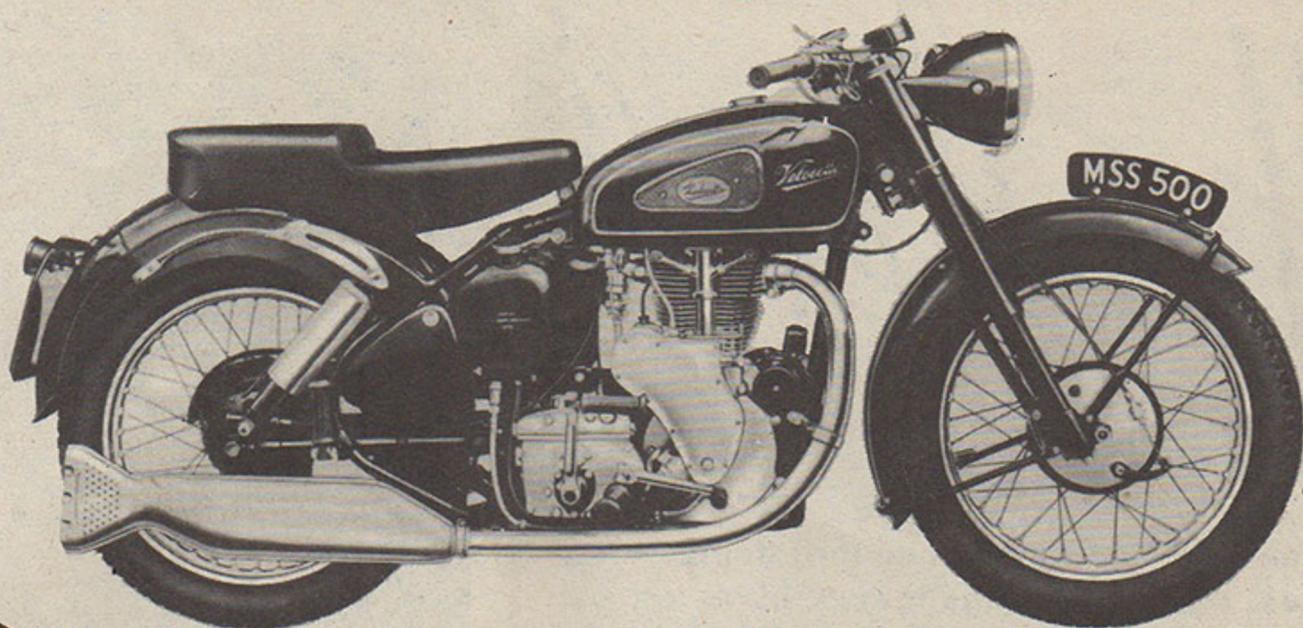
Sans vouloir, en manière de conclusion, extraire de tout ceci de hautes pensées philosophiques et morales, pensons avec Vespa, comme nous l'avons fait avec Marco Ré, cet apôtre des centaures motocyclistes, que... :

*Si tous les gars du monde
Voulaient se donner la main...*

il suffirait, au départ, du moindre idéal commun pour réaliser une universelle camaraderie.

M. E.





APRÈS L'ESSAI DE LA 500 VELOCETTE

CET essai, paru dans le n° 121, recélaît quelques erreurs. Tout d'abord, nous avons noté parmi les défauts, l'absence de moyeux à broche. Or, nous nous sommes lourdement trompés, du fait que la Velocette 500, de même que la 350, possède effectivement des broches à l'avant et à l'arrière.

N'ayant pas enregistré de crevaisons au cours de nos essais, nous nous étions contentés d'un examen visuel, et la tête de broche ayant la forme d'un écrou six pans, nous en avons déduit que l'axe de roue était maintenu par deux écrous.

D'autre part, nous avons annoncé,

sous réserve il est vrai, 13''²/₅ pour parcourir les 400 m départ arrêté. Après un nouvel essai, qui démontra une erreur de distance, le temps exact se situa à 17'', ce qui reste néanmoins remarquable pour une 500 de tourisme.

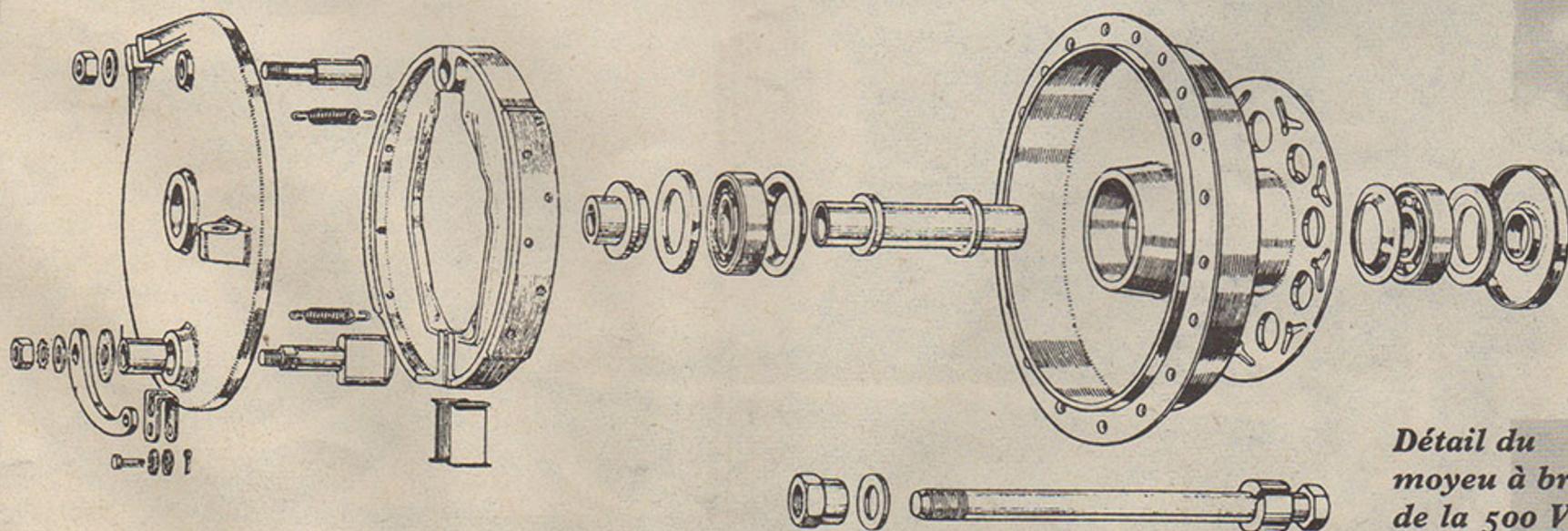
Nous pratiquons ce test d'accélération sur 400 m de la façon suivante : au départ du circuit routier de Montlhéry, est placé un chronométrateur, en face de la première borne hectométrique. Le second chronométrateur prend position à la borne des 400 m. Les deux chronos sont mis en route en même temps. Le premier chronométrateur arrête son chrono lorsque la machine démarre, et le second lors-

qu'elle franchit la limite des 400 m. La différence donne le temps exact.

L'erreur du premier essai provenait du fait que la personne chargée de se poster aux 400 m s'était placée à la quatrième borne, au lieu de la cinquième.

Signalons également un détail, pour les conducteurs aimant la vitesse. A grande allure, il faut placer le contacteur situé sur le phare en position « off », ce qui évite la surcharge de la batterie, et le débordement éventuel de l'électrolyte.

Enfin, un filtre à air, du même type que sur la 350, est maintenant monté de série.

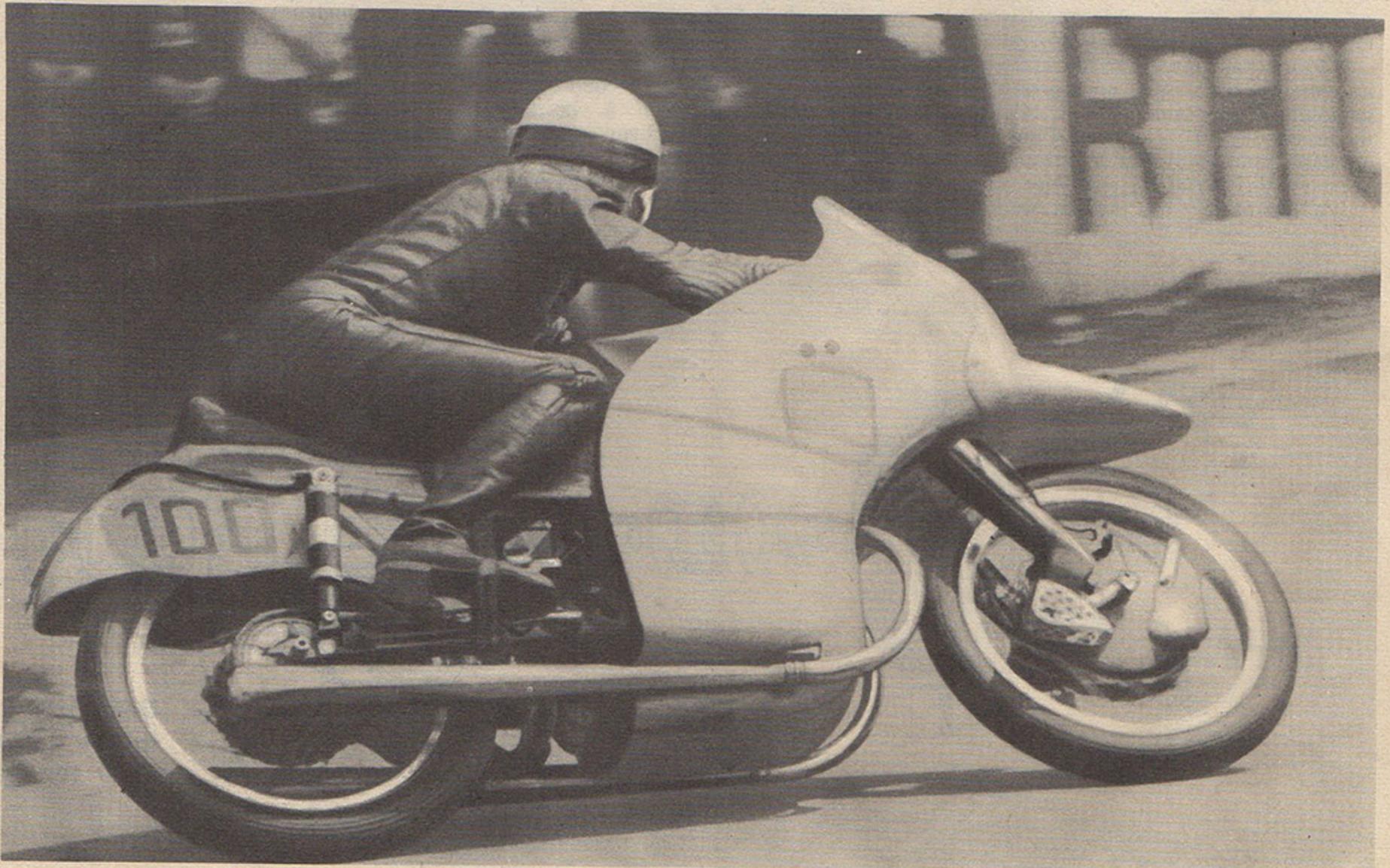


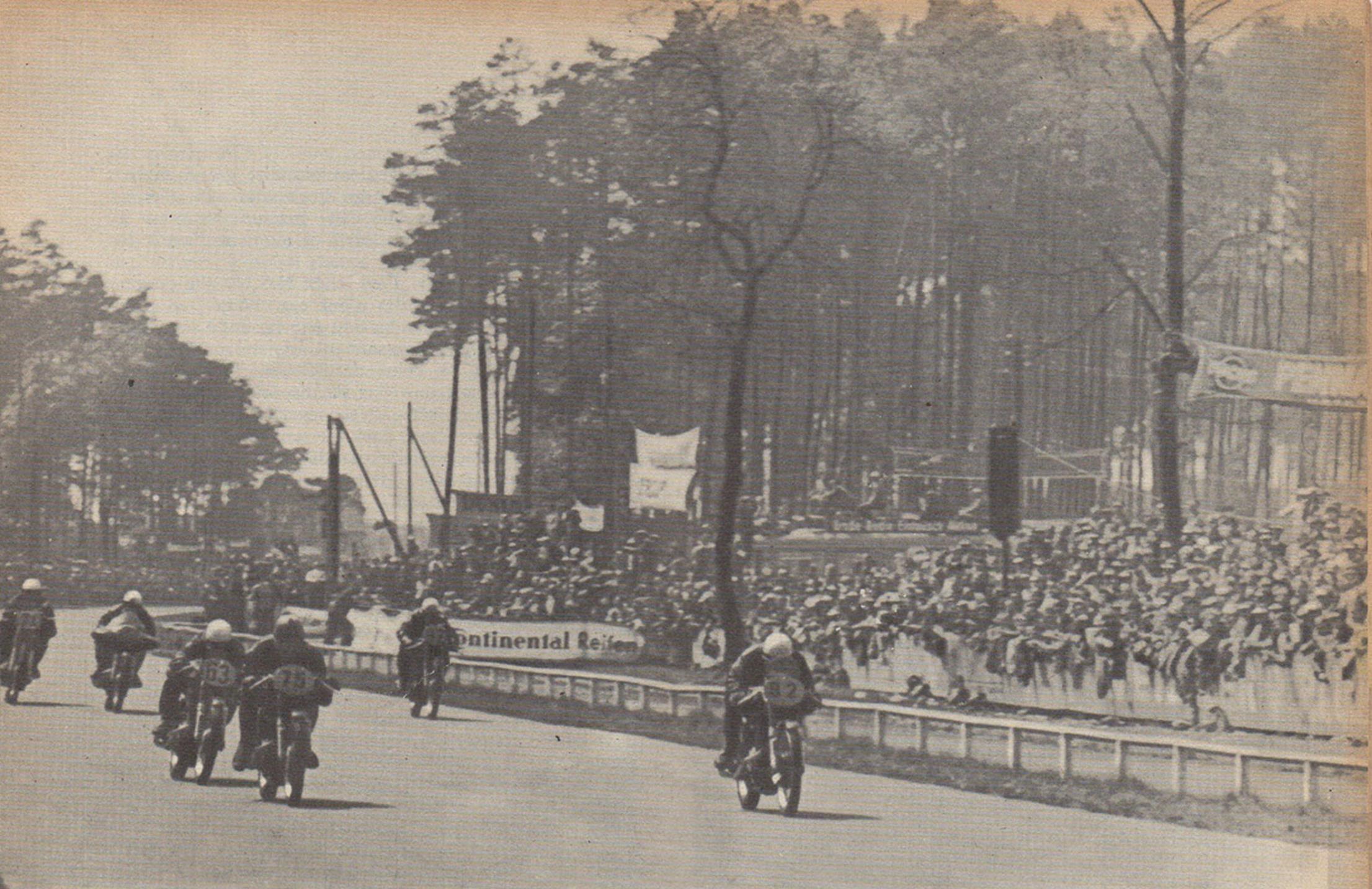
*Détail du
moyeu à broche
de la 500 Velocette.*

Hockenheim

Hockenheim ! Outre-Rhin ce mot déplace les foules. Après les longs mois d'hiver les constructeurs sortent pour la première fois leurs enfants chéris. Cette course du Hockenheim-Ring, comptant d'ailleurs pour le Championnat d'Allemagne, devait opposer principalement les derniers-nés de chez N.S.U. et ceux de Guzzi. Et il y avait bien d'autres choses à voir encore...

H.-P. Müller, sur la 250 N.S.U. d'usine carénée.





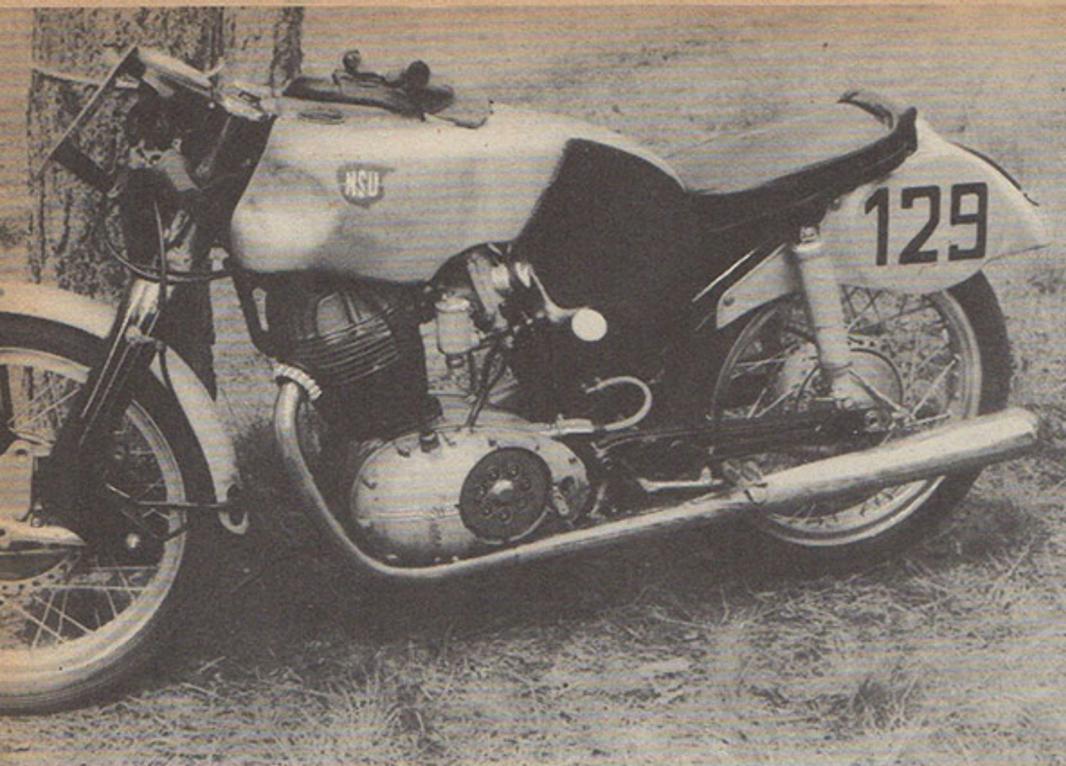
Le peloton des A.J.S. durant la course des 350 cm³.

PARIS, la Champagne, la Lorraine, l'Alsace, toute cette route fut avalée rapidement et sans histoires. Frontière, formalités d'usage et ensuite les interminables kilomètres de l'autoroute. Peu avant la ville de Mannheim (vallée du Rhin) je me sens bientôt en famille : que de motards convergent tous vers un même point ! La région est plate, consacrée en majeure partie à la culture d'asperges réputées à juste titre. La route est jalonnée de drapeaux et flèches aux couleurs du club organisateur et des grandes marques de moto. J'arrive à Hockenheim le samedi à midi et je me rends au circuit pour assister à l'entraînement ; circuit de quelques 7 kilomètres, situé en pleine forêt. A gauche et à droite des tribunes s'étend une ligne droite se terminant d'un côté par le « virage est » et de l'autre par le « virage de la ville ». Tout le deuxième côté est une immense courbe permettant des vitesses très élevées. Le revêtement est en très bon état ; d'ailleurs le « Badischer Motor Club » vient de terminer des travaux améliorant encore les virages. J'avais l'impression, dès mon arrivée, que nos voisins avaient organisé cette réunion avec l'ordre et la méthode qui les caractérisent en toute chose...

En premier lieu je me rends au quartier des coureurs. A l'entrée, deux commissaires exercent un contrôle vigilant : pas de resquillage possible, tout le monde doit montrer patte blanche. Au bout de quelques pas on hume cette petite odeur d'huile de ricin qui fait battre plus vite

le cœur du motard... Tout au long de l'allée principale sont alignés des camions-laboratoires et ateliers frettés par les grandes marques de carburant, pneus, équipements électriques, etc. Ces ateliers ambulants sont mis gracieusement à la disposition des coureurs.

Il y a là de quoi voir pour qui sait ouvrir ses yeux. Automatiquement je me mets à la recherche des machines d'usine. La première que je rencontre est la B.M.W. de W. Zeller à injection directe. Elle est évidemment munie de la fourche Earles et de la suspension arrière oscillante. Le pilote, qui est en train de chauffer son moulin, est entouré d'une meute de mécanos qui n'ont pas l'air de plaisanter. Étant informé de la présence des Guzzi, je cherche... et qui cherche, trouve. En effet bientôt je découvre sous les arbres le camion rouge de « Moto Guzzi ». Quatre mécaniciens en combinaisons d'un bleu éclatant s'affairent autour des bolides appuyés de-ci de-là contre les troncs d'arbres. Elles n'ont pas l'air méchantes, ces bécanes, posées ainsi dans la verdure ! Aussi m'approchè-je. D'abord coup d'œil noir des mécanos à la vue de mon appareil photo. Quand je leur explique que je suis Français et que je voudrais seulement jeter un petit coup d'œil, la glace est rompue et Signor Casadio, qui me semble être le chef de l'équipe, me répond volontiers à quelques questions. Tout le monde a écrit et parlé des 250 et 350 cm³ Guzzi avec leur carénage en « bec de pingouin » et il est inutile de revenir là-dessus. Par contre je voyais pour la première fois « de visu » la Quattro à

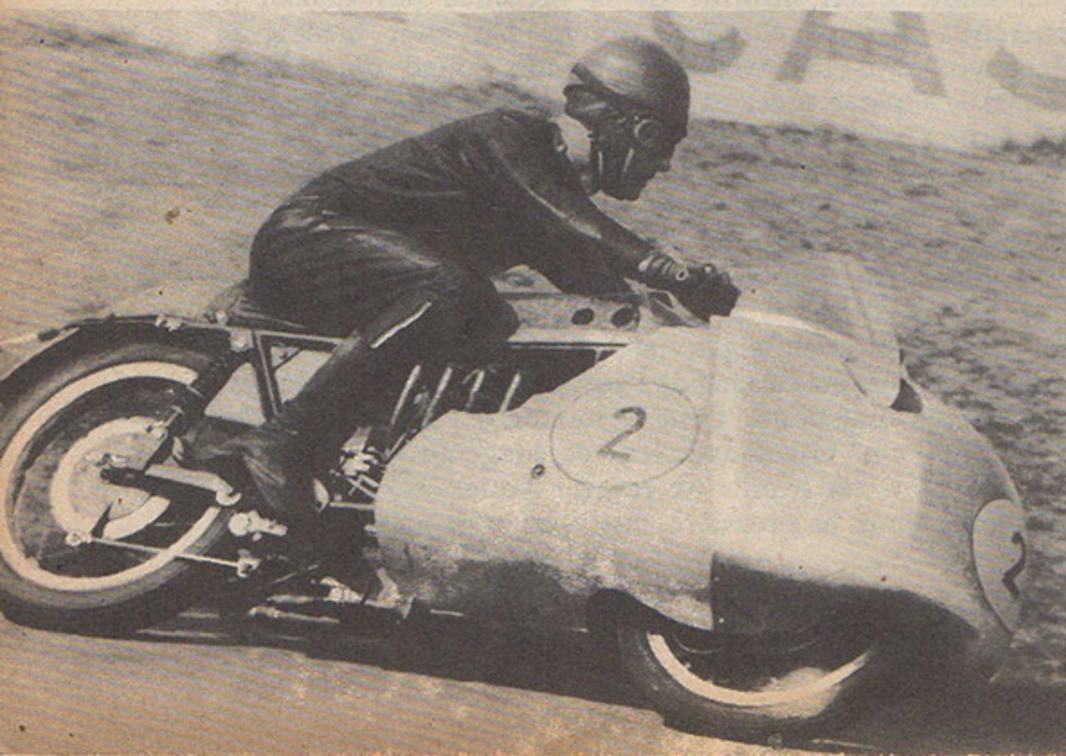


**La 250 N.S.U. « client »,
dérivée de la « Max » de série ;
une petite série est en construction.**

refroidissement liquide et injection directe. Ah! parlez moi de... mécanique! Au premier abord cela fait un peu fouillis, mais on s'y retrouve rapidement. C'est donc un quatre-cylindres double A.C.T disposé en long dans le cadre. La boîte est à quatre rapports. A l'endroit où l'on a l'habitude de voir un réservoir, il n'y a qu'une ridicule petite tôle garnie de caoutchouc mousse. Le réservoir est intégré au carénage de la machine. Un petit mot encore sur ce carénage. D'aspect plutôt lourd il semble néanmoins donner satisfaction puisque les techniciens de Mandello Lario le reprennent sur les machines nouvelles. Quant à son esthétique, un mot de Fergus Anderson prouve qu'il y a des goûts très différents de par le monde. Deux commissaires sportifs regardaient et comparaient sur la ligne de départ la « Quattro » à la B.M.W. de Zeller au dessin très net et pur. Et l'un de dire à l'autre en désignant la Guzzi : « Quel truc affreux! » Anderson qui comprend et parle parfaitement l'allemand, rétorque avec un flegme tout britannique : Je la préfère laide et rapide plutôt que jolie et lente. »

Et maintenant quelques lignes sur le dernier rejeton de la maison transalpine : la nouvelle 500 cm³ mono, double arbre qui doit, paraît-il, mener la vie dure aux Norton. Elle est équipée, comme la 350, d'un allumage par batterie. Le carénage m'empêche de voir bien des

**Anderson, au guidon
de la quatre-cylindres Guzzi.
On distingue latéralement
les prises d'air de l'admission.**



détails et les mécanos ne veulent pas dire grand-chose. Il s'agit toujours d'un cylindre horizontal aux ailettes longitudinales. Je pense que cette machine tournera à Reims ; il sera peut-être possible à ce moment d'avoir de plus amples détails.

Après Guzzi un coup d'œil chez N.S.U. s'imposait. Les hommes de Neckarsulm n'ont pas chômé non plus pendant l'hiver. Deux grandes nouveautés sont à signaler : les Renn-Fox et Renn-Max sont maintenant munies d'un carénage apparenté à celui des Guzzi. D'autre part N.S.U. vient de sortir une Max Rennsport dérivée directement du modèle de série et ne développant pas moins de 28 ch! Cette machine, dont un seul exemplaire était terminé pour Hockenheim tandis que cinq autres sont encore au montage, était aux mains de Reichert, un coureur privé allemand.

Outre les B.M.W. déjà mentionnées j'ai repéré deux M.V.-Agusta : la quatre-cylindres ne semble pas avoir subi de modifications importantes. Par contre la maison était représentée en 125 cm³ par une nouvelle double-arbre. Malgré les regards féroces de Carlo Ubbiali et de ses mécanos j'ai pu jeter un coup d'œil (photographique) sur cette nouvelle venue. La fourche Earles est à bras droits, tandis que sur la quatre-cylindres ils sont toujours cintrés. J'ai également remarqué le réservoir d'huile caché à demi sous la selle ainsi que deux paires de repose-pieds autorisant des positions différentes.

Que dire maintenant de tous les coureurs privés ou semi-officiels ? Il y avait des Norton, A.J.S., Velocette, B.M.W., Adler et autres Guzzi plus ou moins modernes ainsi que plusieurs exemplaires des machines intéressantes de Schnell réalisées en collaboration avec Horex. Vu aussi toute une équipe de D.K.W.-Ifa ainsi qu'une A.W.O. (250 cm², culbutée à transmission acatène) venues de la zone russe. Ce fut aussi la deuxième apparition des Adler compétition. Enfin, il serait fastidieux d'énumérer la pléiade des réalisations personnelles plus ou moins au point.

Pendant l'entraînement du vendredi et du samedi les temps réalisés en 1953 ont déjà été améliorés. Anderson, sur la Guzzi « Quattro », tournait le plus rapidement, réalisant une moyenne de 189 km/h. Dans les petites catégories Haas était de loin en tête, avec 150,4 km/h en 125 cm³ et 172,4 km/h en 250. En catégorie side-car on notait également des vitesses élevées, Olivier tournant à 158,2 km/h avec l'ensemble caréné selon ses indications par Watsonian.

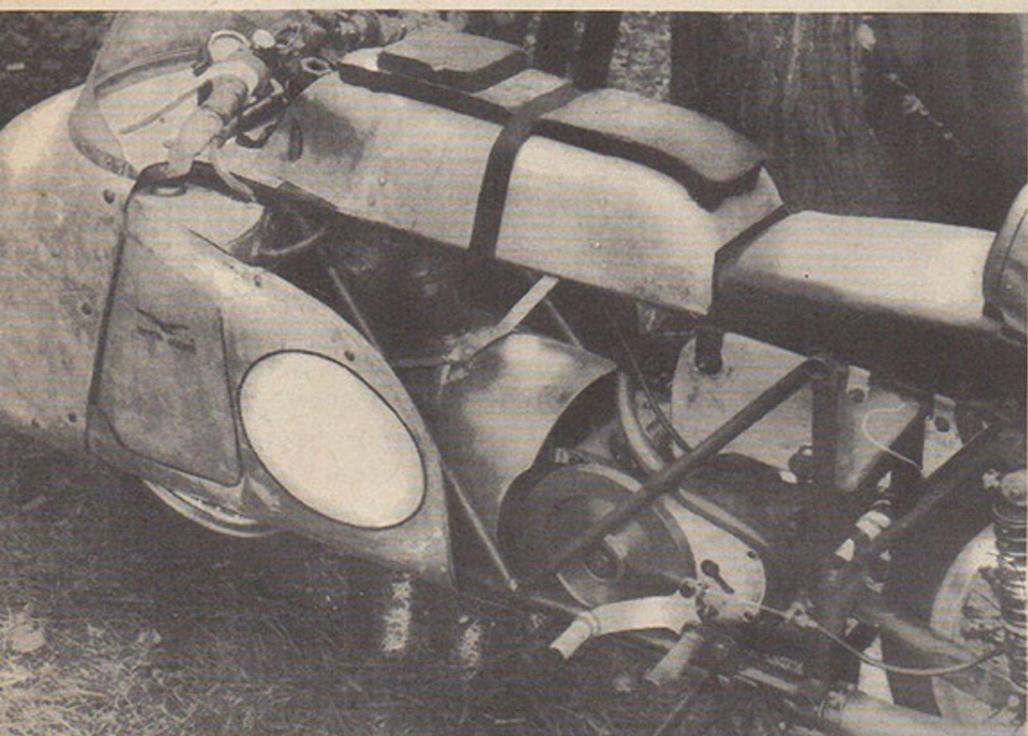
Le dimanche matin, dès cinq heures, la petite agglomération de Hockenheim se transforme en grande ville grouillant de monde. Des dizaines de milliers de personnes arrivaient soit par trains spéciaux, soit par leurs propres moyens. Grâce à un déploiement considérable de forces de police tout ce trafic put être canalisé sans accrocs. Le début de la première course, les 125, était fixé à 9 h 30 mn. Depuis longtemps une immense foule était installée tout autour du circuit et attendait impatiemment le départ. A 9 h 30 pile le directeur de course, le champion du monde de vitesse absolue sur deux roues, W. Herz baisse son drapeau, lâchant ainsi les vingt-six coureurs de la catégorie 125 cm³ sur le circuit. Dès le départ les quatre N.S.U. à savoir, Haas, Baltisberger, Müller et le champion autrichien Hollaus s'installent irrésistiblement en tête, suivis à quelque distance d'Ubbiali sur la double-arbre M.V. et de Luttenberger et Lottes, deux privés allemands, tous deux sur simple-arbre M.V. Au deuxième tour Lottes rate un virage et chute. Mais il n'y a pas de mal et il repart aussitôt. Pendant ce temps

les quatre N.S.U. ont encore augmenté leur avance. Au cinquième tour Haas a déjà porté la moyenne à 147,9 km/h contre 137,5 km/h en 1953. Les D.K.W.-Ifa ne sont, par contre, pas dans le coup du tout. Elles tournent, mais à une vitesse bien en-dessous de celle des leaders. Ubbiali donne l'impression d'être complètement écoeuré, sa M.V. ne pouvant pas emboîter le pas aux N.S.U. Sur les quinze tours de cette course Haas, toujours en tête, réalise l'excellente moyenne de 150,2 km/h suivi de son camarade d'écurie Baltisberger à 5/10. Müller et Hollaus occupent les places suivantes devant Carlo Ubbiali (142,9 km/h). Le premier privé, à un tour, est Lottes suivi de Luttenberger. Tous les autres concurrents sont à deux tours.

Pour le départ des 250 cm³ je me rends au « virage de la ville ». Là, comme partout ailleurs, les abords du circuit sont noirs de monde. L'amour de la moto va loin en Allemagne : les propriétaires de quelques maisons bordant le circuit ont tout simplement enlevé les tuiles

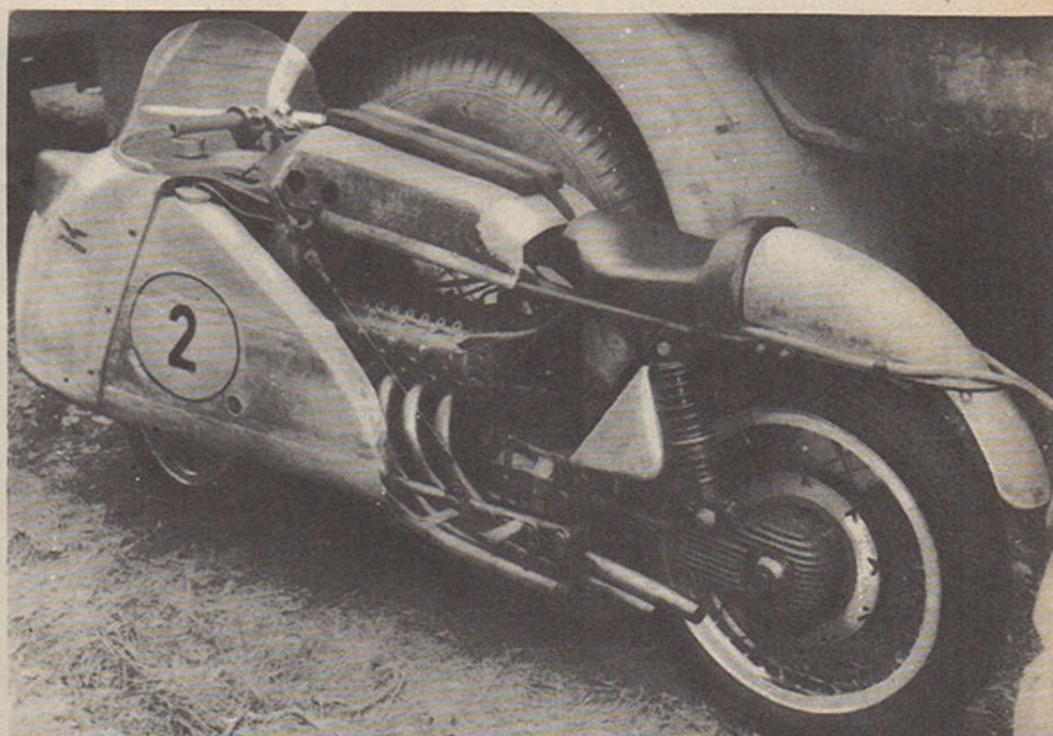
170,4 km/h devant Muller, Lorenzetti, Kavanagh et Baltisberger. Le premier privé est Reichert, sur la nouvelle N.S.U., à un tour, suivi de Vogel, à deux tours, sur Adler.

Avant le départ des 350 cm³, le directeur de course annonce le forfait des machines officielles D.K.W. l'usine ne les estimant pas au point. Au départ, trente-deux (*sic*) coureurs! Bien entendu les deux Guzzi de Lorenzetti et d'Anderson s'installent en tête et prennent de suite une confortable avance. La véritable lutte est livrée derrière eux. Le premier privé est Storr (Angleterre) sur une des nouvelles Norton « Client ». Ensuite viennent : Kläger, sur Horex; Schnell et Quincey (Australie), sur Norton. Ces deux coureurs se battent avec acharnement pendant toute la course, déchaînant l'enthousiasme des spectateurs. Finalement l'Allemand l'emportera avec à peine une roue d'avance. A quelque distance d'eux tourne un groupe compact de sept A.J.S. de privés allemands, se livrant à des véritables acrobaties. Au dix-huitième



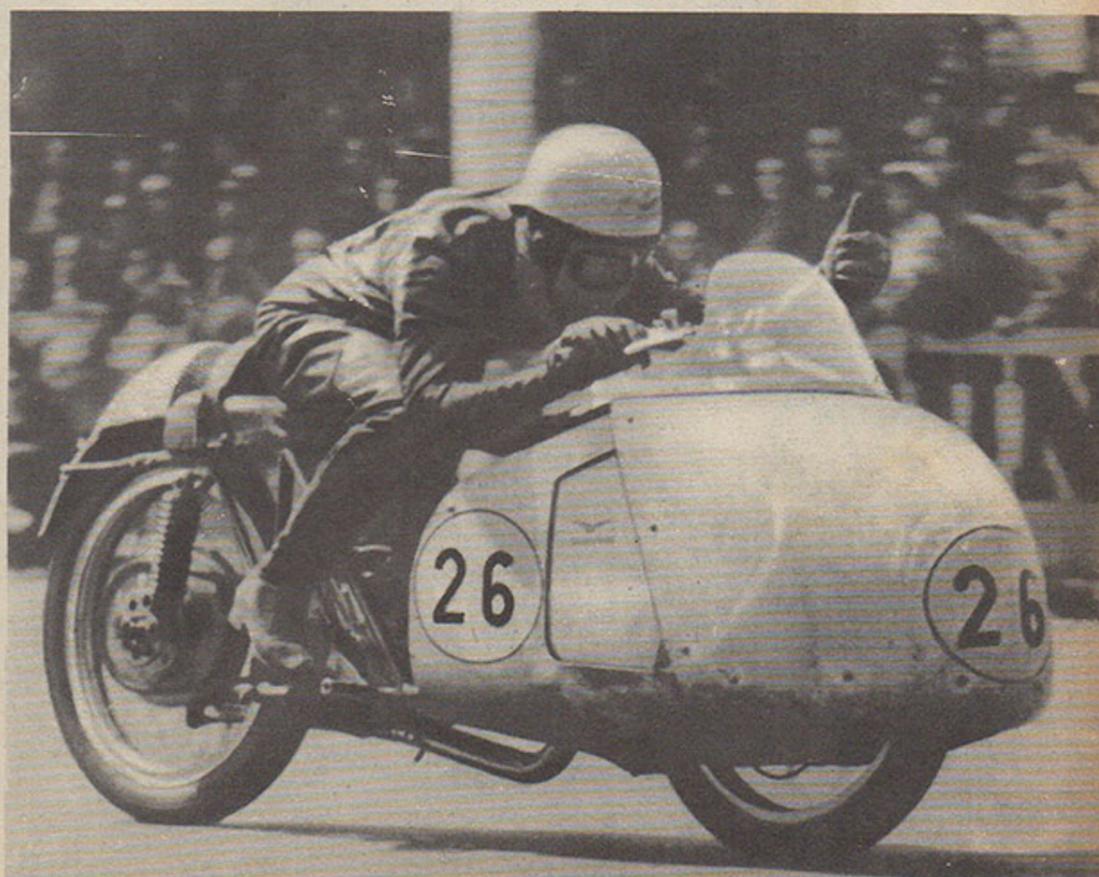
Détail de la 500 Guzzi mono.
Les réservoirs latéraux alimentent le carburateur grâce à une pompe électrique.
Un capotage en tôle, masquant le cylindre, canalise l'air de refroidissement.

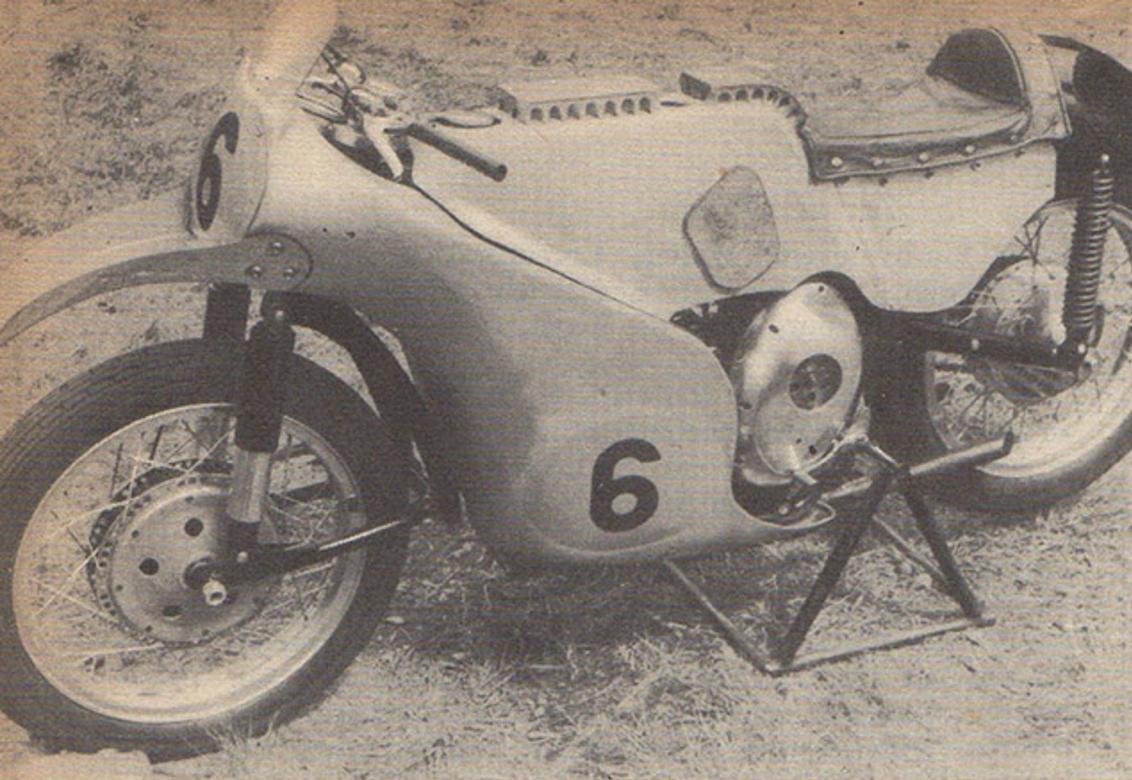
de leurs toits et loués les places ainsi obtenues. Tout le monde s'attend à une sérieuse empoignade Guzzi-N.S.U. Et tout le monde en sera pour ses frais! Au premier tour déjà Haas, Müller et Hollaus sont nettement en tête. Ensuite viennent Lorenzetti et Kavanagh, l'Australien pilotant la Guzzi de Fergus Anderson. Baltisberger (N.S.U.) s'arrête au deuxième tour. Il repart en dernière position mais s'installe bientôt à la cinquième place devant Reichert, pilotant la première N.S.U. Rennsport. Lottes sur D.K.W. est obligé de s'arrêter à son tour et ne repart qu'au tour suivant. Je vois pour la première fois en action les Adler Compétition qui, dans un bruit infernal de scie circulaire, se défendent de leur mieux sans toutefois pouvoir inquiéter les machines d'usine. La Puch « spéciale » d'un privé allemand dont la presse a déjà publié des photos (deux moteurs 125 accouplés, quatre carburateurs) est également arrêtée. Cela peut sembler rosse, mais je m'en félicite car son bruit d'échappement devenait insupportable. Cette course est encore remportée par Haas à la moyenne impressionnante de



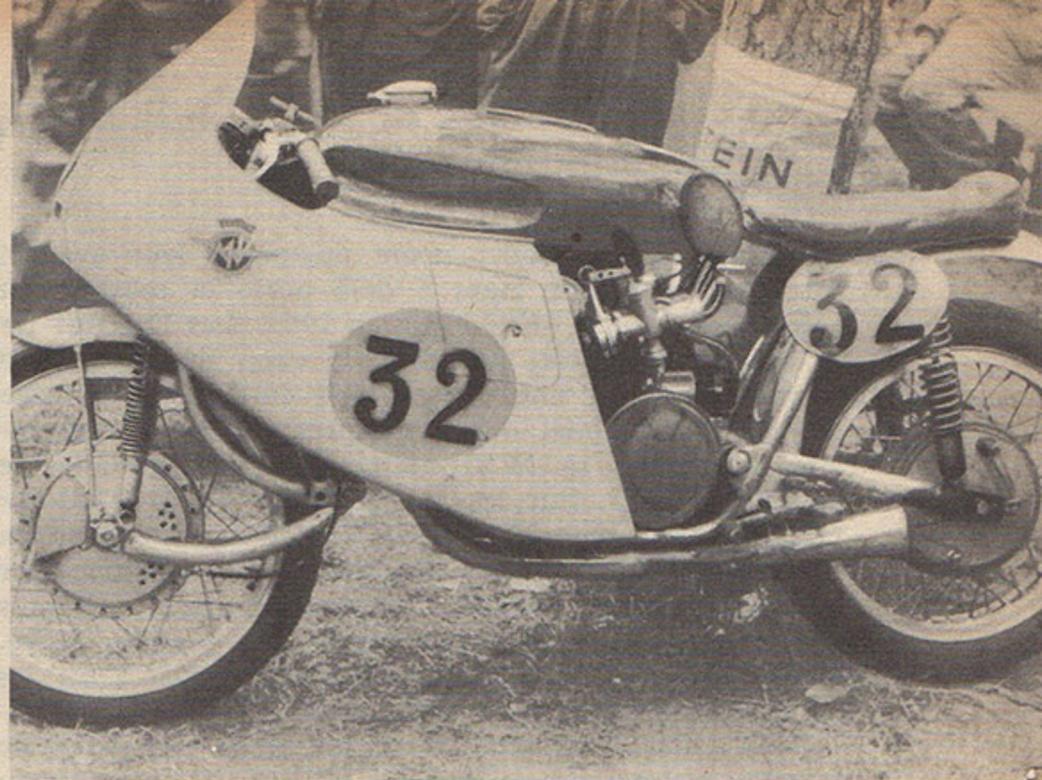
Détail de la Guzzi quatre cylindres.

Kavanagh, sur la 500 Guzzi mono.

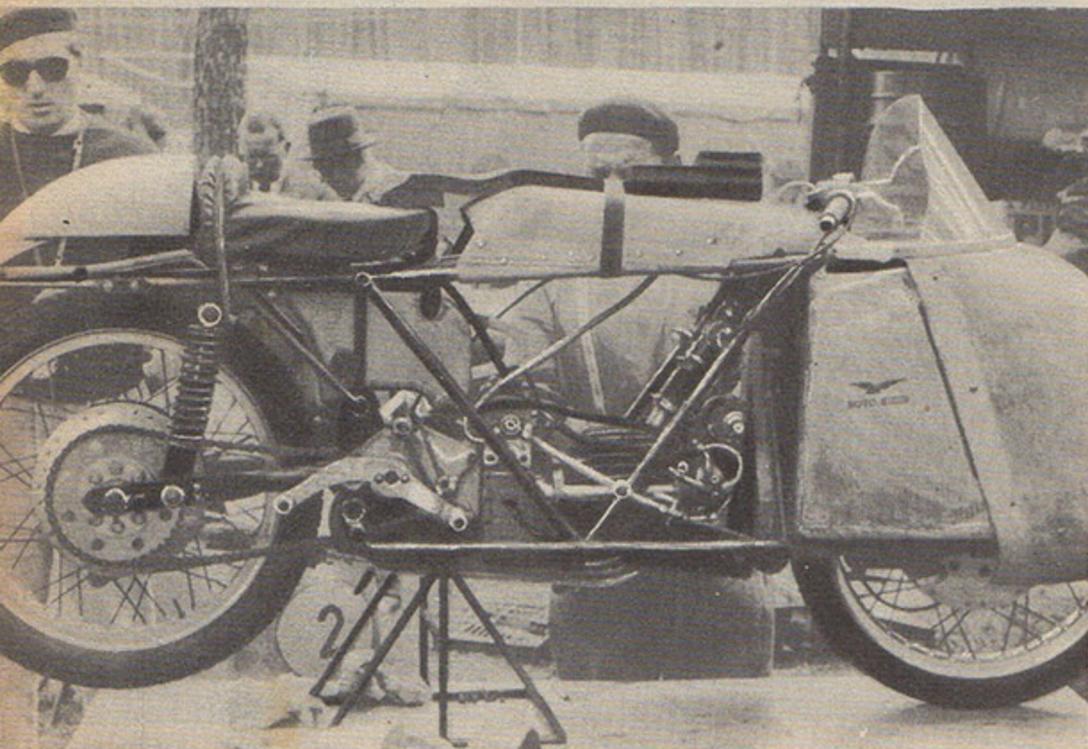




La 500 Horex Schnell a aussi adopté le carénage type Guzzi. On remarquera la hauteur de l'articulation de la suspension arrière.

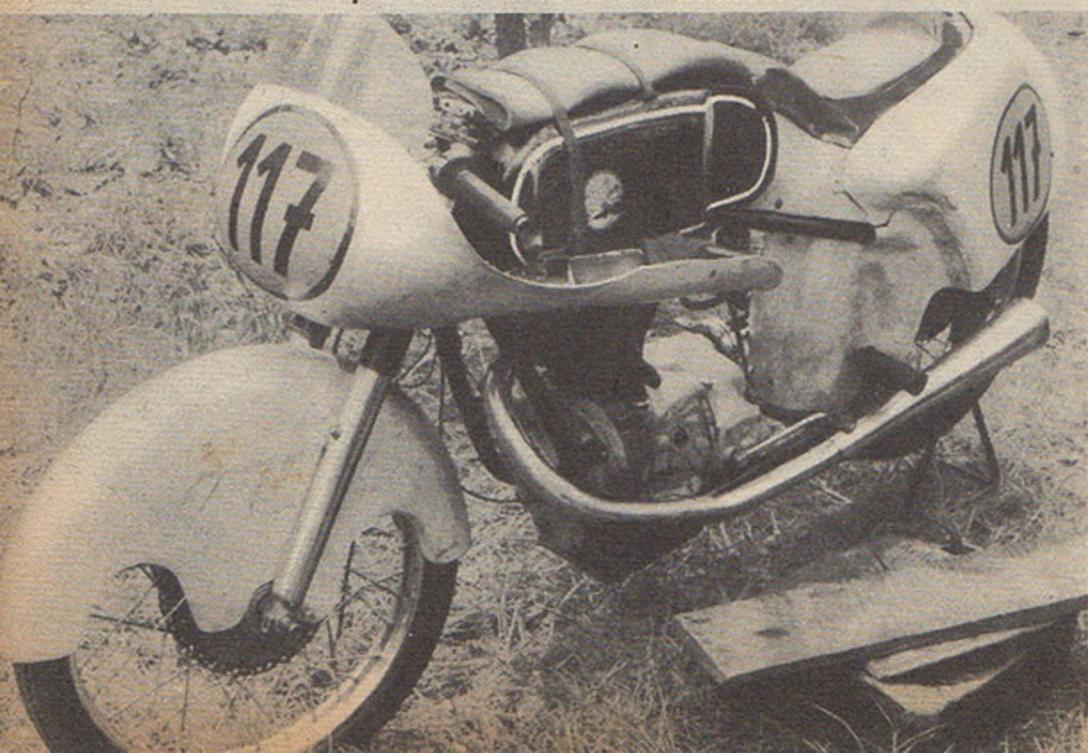


Le carénage de la M.V. 4.



Motocyclette 1954 ! L'aspect de la 250 Guzzi n'est guère séduisant, et la marque qui n'avait jamais réalisé de machines particulièrement esthétiques, semble s'être surpassée... Mais les résultats sont là, et ceci seul compte en définitive.

La 250 A.W.O. de zone russe, mécanique dérivée de la 250 B.M.W.



tour, coup de théâtre : Lorenzetti tombe en panne (moteur), laissant ainsi la première place à Anderson qui termine à la moyenne de 169,5 km/h. Deuxième, à un tour, Storr devant Kläger et Quincey et le groupe de privés sur A.J.S. A noter que le vainqueur en 250, Haas, était de quatorze secondes plus rapide que Anderson en 350.

La course de side-cars fut passionnante d'un bout à l'autre. Outre les champions Oliver et Smith prenaient le départ l'officiel B.M.W. Noll, Deronne (Belgique), Mitchel (Australie), Hillebrand sur B.M.W., etc. J'étais particulièrement intéressé par le comportement des nouvelles Rennsport vues au salon de Francfort 1953. Eh bien, j'étais servi ! Oliver et Smith ayant pris un mauvais départ, on s'attendait à voir les B.M.W. en tête. Des nêfles ! A la fin du premier tour Oliver est en tête. Son attelage a une drôle d'allure. En ligne droite on ne voit plus le pilote : il disparaît complètement derrière son capot de plexiglas. Le champion du monde est talonné par Noll et Hillebrand. Smith est au milieu du gros paquet. Il n'arrivera d'ailleurs pas à se dégager comme il l'aurait voulu. Plusieurs fois j'assiste, depuis mon poste d'observation du virage de la ville, à une démonstration du savoir de Noll sautant Oliver en plein virage, ce dernier ne pouvant déployer toute sa maîtrise à cause du carénage. Sur la ligne droite par contre, l'Anglais passe irrésistiblement en tête. Mais toute l'assistance est épatée par Hillebrand, privé sur B.M.W. RS, qui arrive à emboîter le pas aux deux cracks. Derrière eux Schneider (B.M.W.), Smith (Norton) et Deronne (Norton) se livrent une âpre bataille pour la quatrième place. A l'avant-dernier tour Noll est en tête devant Oliver. J'attends le dernier passage avec impatience. Mais Oliver passe au virage avec 3/10 d'avance sur la B.M.W. et réussit à conserver cet avantage sur les 500 m qui le séparent de l'arrivée. Il gagne donc cette course à 157 km/h de moyenne devant Noll et Hillebrand. Schneider et Smith, tous deux à un tour, s'adjugent les places suivantes.

Dernière course de la journée : les 500 solo. Dès le départ des vingt-six coureurs, Anderson sur la quatre-cylindres Guzzi passe en tête. Au premier passage devant les tribunes il est à 100 m devant tout le monde. Il est suivi de son camarade d'écurie Kavanagh, montant la nouvelle mono Guzzi destinée primitivement à Umberto Masetti. Ce dernier étant alité, ce fut l'Australien qui le remplaça. Kavanagh remonte rapidement sur Anderson

et se fait aspirer pendant une bonne partie de la course avant de passer en tête. Au dixième tour, Pagani, sur la quatre-cylindres M.V. est déjà à vingt secondes des leaders. Zeller sur la B.M.W. d'usine à injection directe, sans carénage, suit à vingt-quatre secondes. Derrière les hommes de tête se livrait une farouche bataille pour la cinquième place entre cinq coureurs privés : Bartl (B.M.W.), Godwin (Norton), Storr (Norton), Ruhrschneck (Norton) et Hans Meier (B.M.W.). Il est à signaler que les Nortons des coureurs anglais étaient équipées des nouveaux moteurs à petite course et que les B.M.W. RS sont maintenant toutes montées avec les fourches Earles. Au dix-huitième tour le moteur de la M.V. de Nello Pagani ne semblait plus tourner rond et au tour suivant Zeller l'avait doublé. A un tour de la fin se produisait un autre coup de théâtre : Anderson ne repassait plus devant les tribunes ! On saura plus tard qu'il était resté sur le circuit avec un pneu arrière endommagé. Il paraît que le pneu passait trop près du garde-boue, ce qui aurait provoqué une déchirure. En fait, Zeller se trouvait maintenant en deuxième position derrière Kavanagh. Il terminait d'ailleurs la course à cette place de justesse, passant sur la ligne d'arrivée moteur arrêté pour une raison inconnue ! Pagani termine troisième devant Bartl (Allemagne) qui est donc le premier privé devant Godwin (Canada), et Storr (Angleterre). La moyenne de

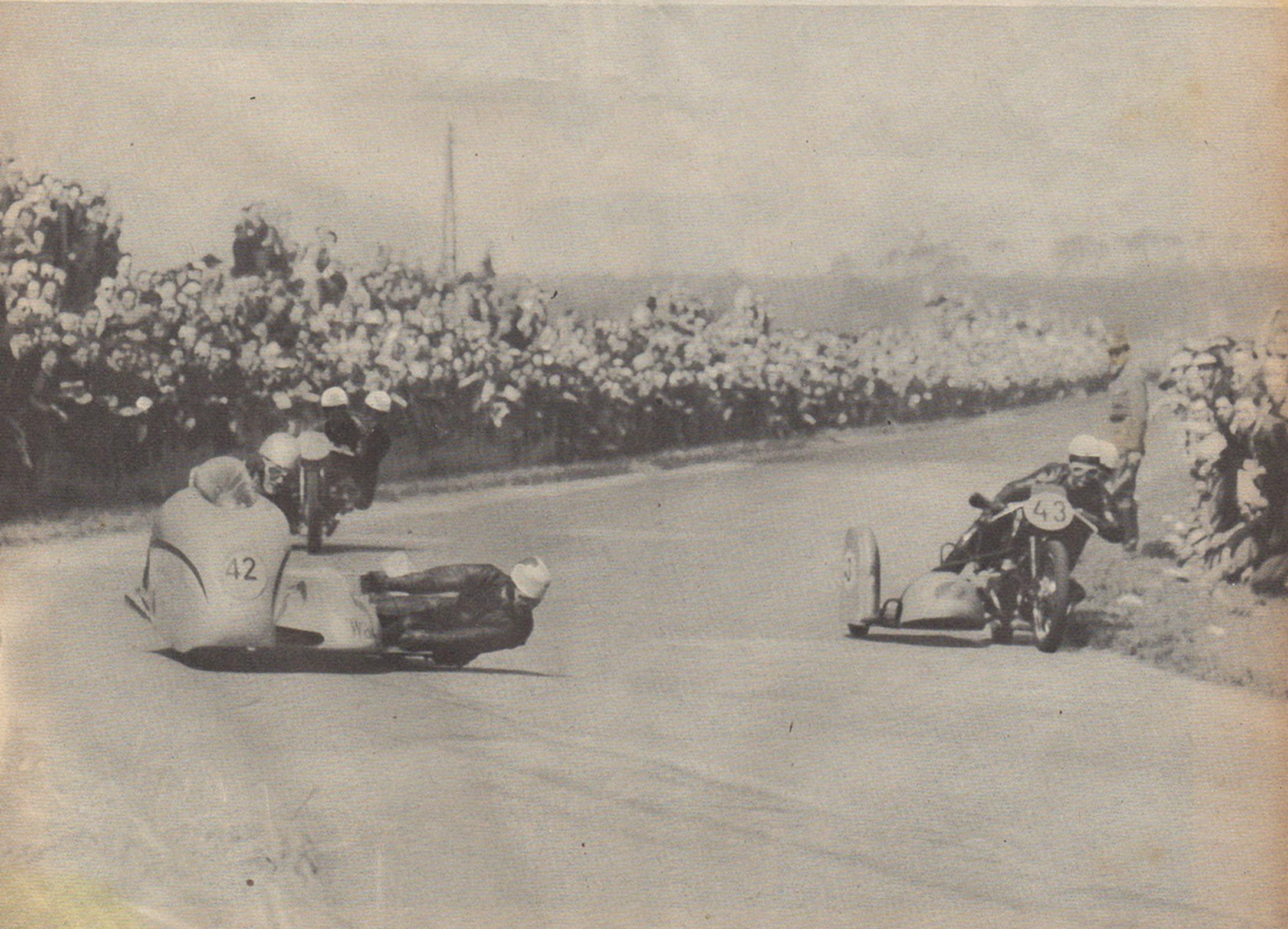
Kavanagh était de 188,2 [km/h ce qui permettra au lecteur de se faire une idée des vitesses atteintes.

Que l'on me permette quelques mots sur l'organisation générale de cette manifestation motocycliste. Malgré les quelque 200 000 (!) spectateurs cette réunion se déroulait sans incident. Tout un chacun sait que nos voisins d'Outre-Rhin sont des gens très disciplinés, mais néanmoins aucune mesure d'ordre et d'organisation n'avait été négligée. Un nombre impressionnant d'agents de police et de commissaires de course étaient placés tout au long du circuit. A tous les endroits tant soit peu exposés étaient disposées des bottes de paille et barrières. Un grand bravo également à la sonorisation qui fonctionnait impeccablement. Signalons que le micro était tenu par notre confrère E.K. Schwarz, un homme qui connaît son métier ! La tâche des journalistes fut facilitée dans toute la mesure du possible. Outre la tribune de presse nous disposions d'un bureau de poste spécial avec téléphone, télégraphe, ainsi que quatre télétypes !

Malgré l'énorme quantité de spectateurs, la police put régler les départs en évitant tout embouteillage, ce qui constituait un véritable tour de force. Que les organisateurs trouvent ici nos remerciements pour l'accueil qui nous fut réservé. Il ne nous reste qu'à attendre Reims pour voir la suite de cette pacifique explication internationale.

HANNIBAL.

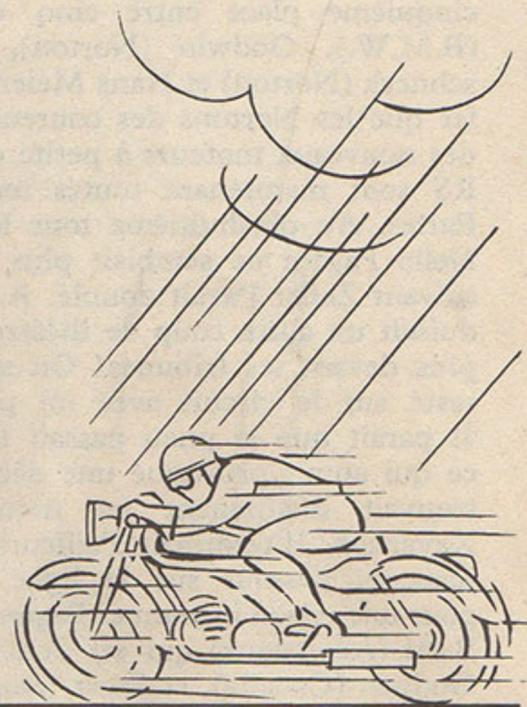
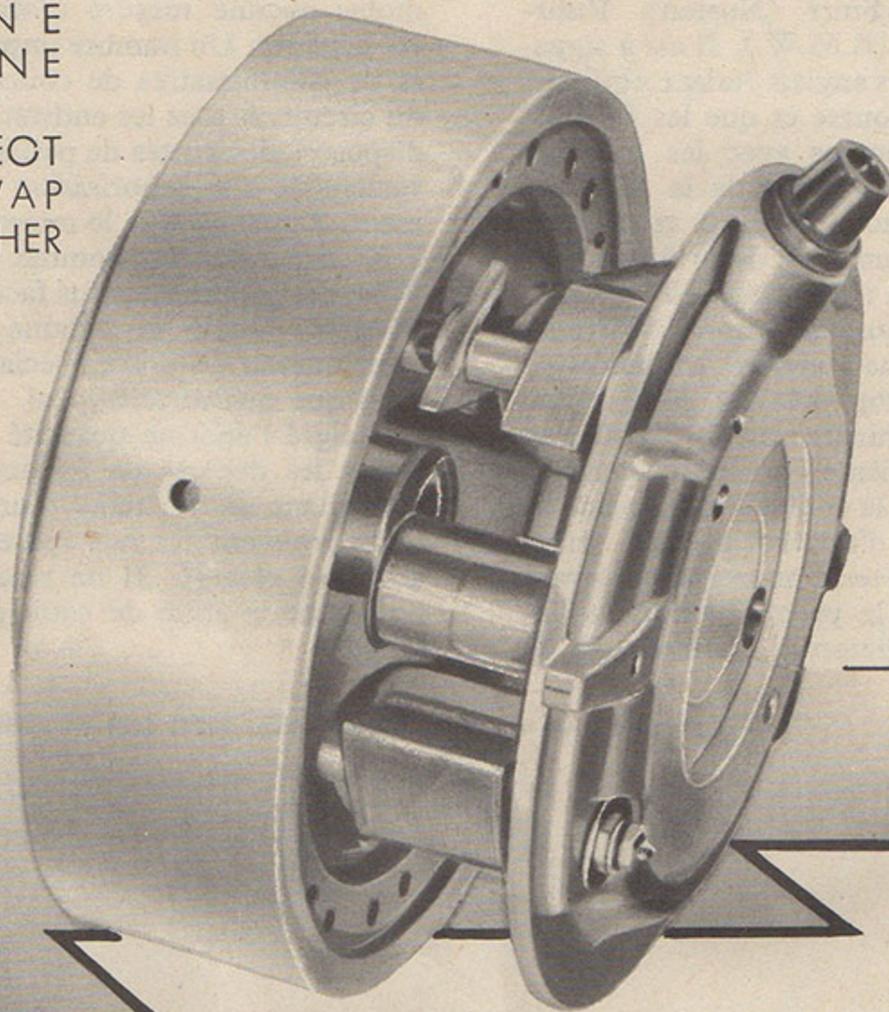
L'épreuve des sides : Oliver (42), Noll (43) et Hillebrand en seconde position.



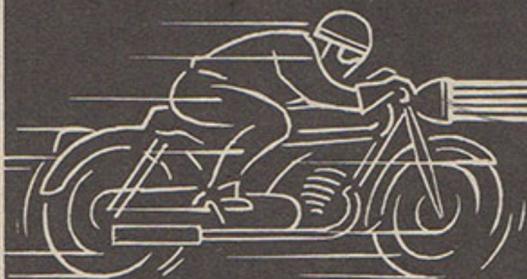
LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

Sélectionnés par l'Elite des Grandes Marques.

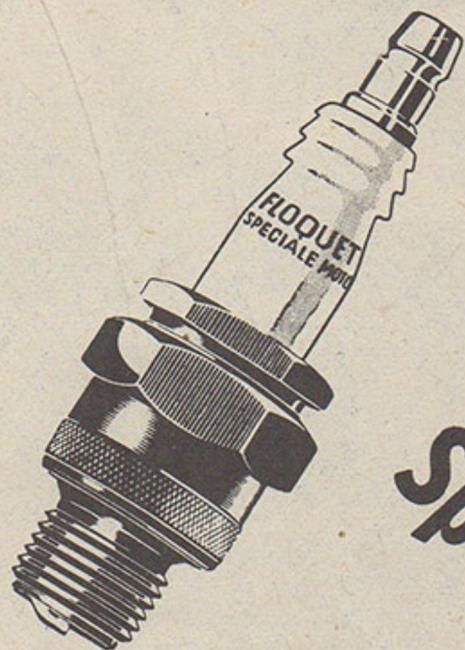
ALCYON, AMC
 AUBIER-DUNNE
 GNOME-ET-RHONE
 LAMBRETTA
 MONET-GOYON, PEUGEOT
 SOTECMA, ULTIMA, VAP
 VELOCAR, YDRAL, ZURCHER



ABG

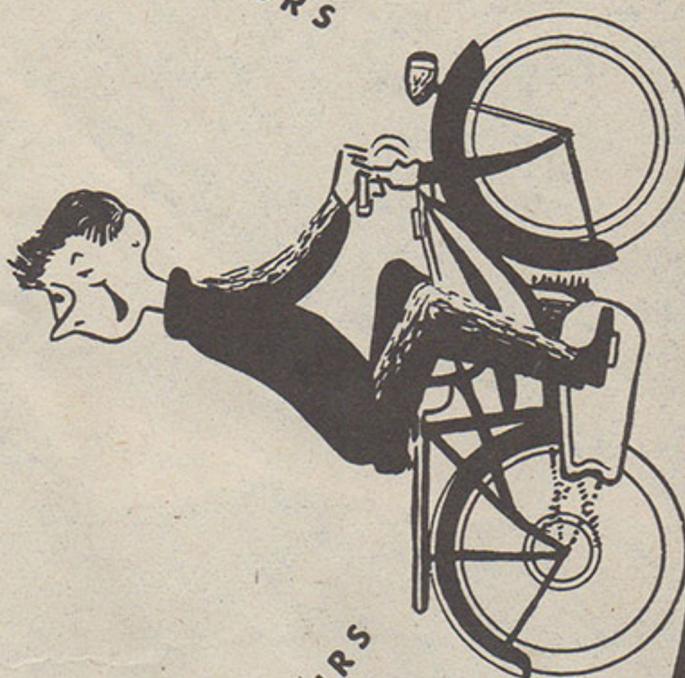


SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 300.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
 3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40



MOTOS

CYCLOMOTEURS



SCOOTERS

VÉLOMOTEURS

Spécialement faite pour lui

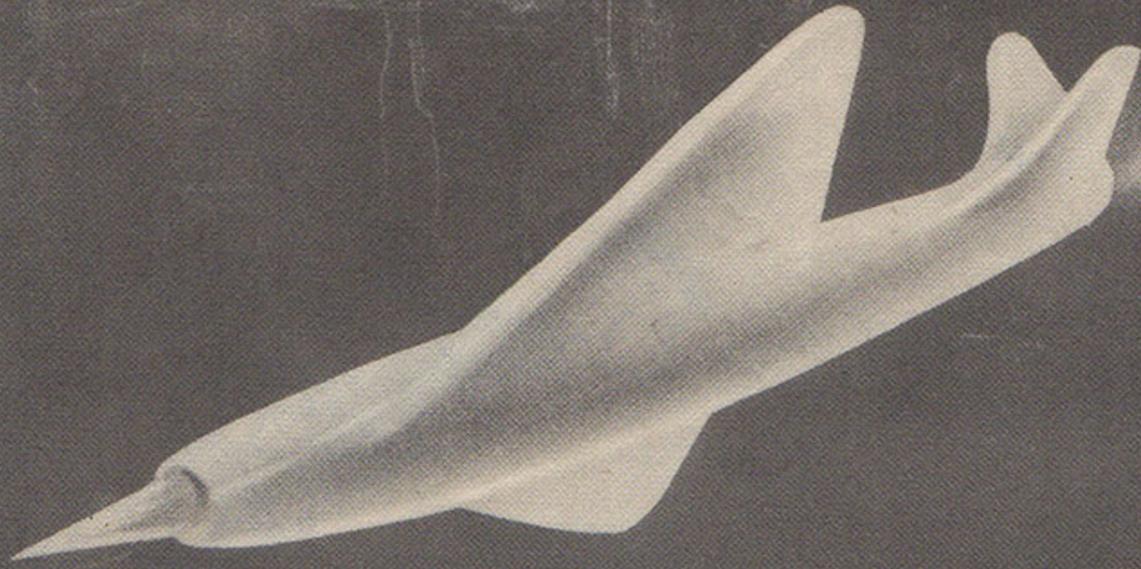


ÉQUIPEZ VOTRE MOTEUR
avec la bougie spéciale moto

Série 101
FLOQUET
la bougie dynamique

- C 101** — MOBYLETTE, MONET-GOYON, MOTOBECANE (soupape latérale, BIMA, PEUGEOT, Moteurs VILLIERS.
D 101 — CUCCILO, JONGHI, LAMBRETTA, B.M.L.-LAVALETTE, MISTRAL, TERROT, VAP.
E 101 — A.M.C., AUBIER-DUNNE, JUNIOR, POULAIN, PUCH, V.L.T.
F 101 — BERNARDET, GNOME-ET-RHONE, PEUGEOT, VESPA, YDRAL.
G 101 — Moteurs poussés.

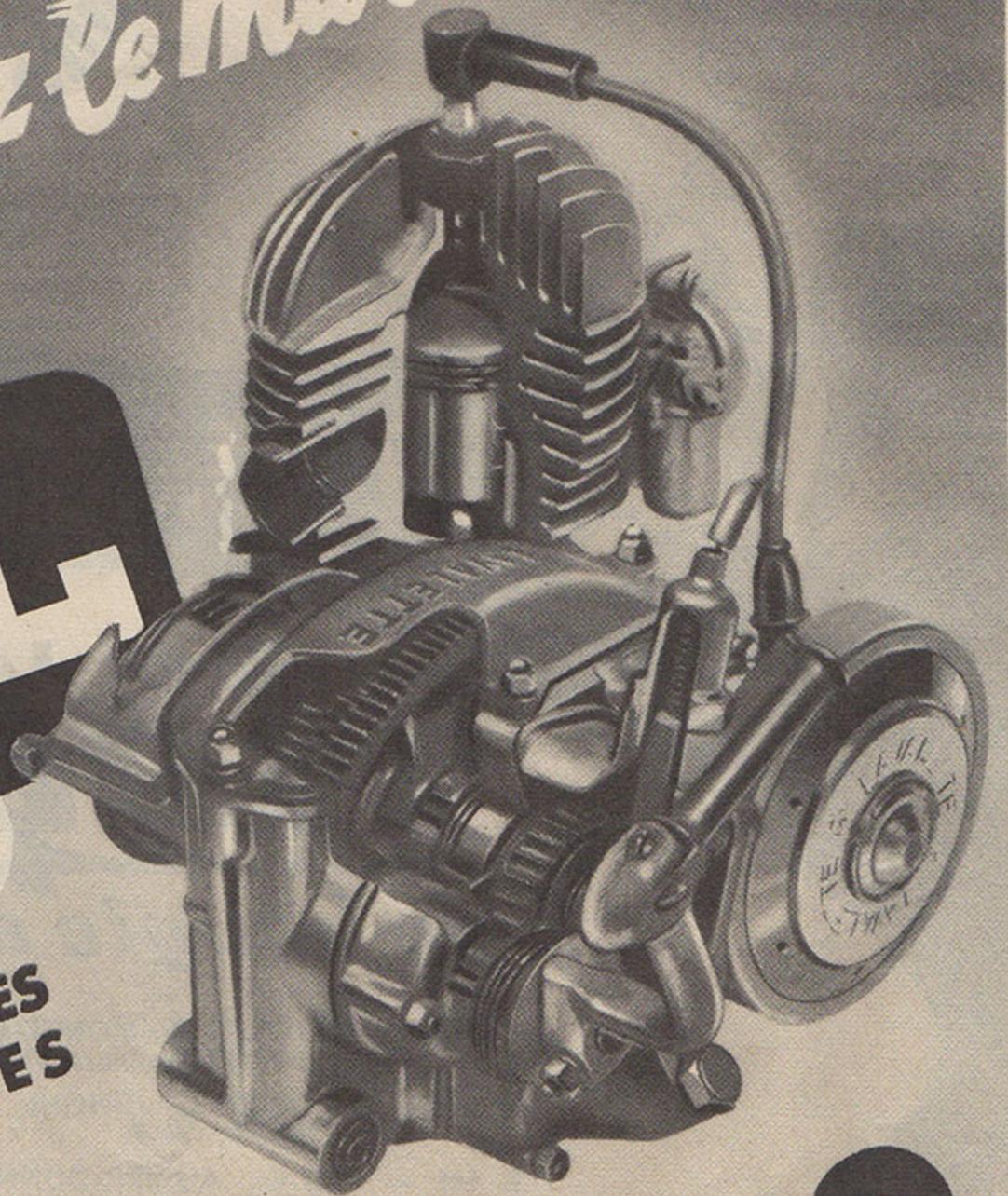
et la 14 E 6 R pour tous Moteurs deux temps.



Franchissez le Mur du Succès
avec...

BMAT
705

**3 CV. - 3 VITESSES
PRESELECTIVES**



LAVLETTE - 32, AV^E MICHELET - ST-OUEN - MON. 99-60





I. DENYEN

**IL
FAUT
COMPARER
LA**

Baloma

ÉTABLISSEMENTS MICHEL HUMBLLOT

SIÈGE SOCIAL ET USINE : 40, boulevard Félix-Faure, CHATILLON-SOUS-BAGNEUX (Seine) - ALÉ. 10-39 - R.C. Seine 370-804 B.

DIRECTION COMMERCIALE : 1, rue Leclerc, PARIS-14^e

Une Huile extraordinaire

POUR SCOOTERS
CYCLOMOTEURS, VÉLOMOTEURS



LA TECHNIQUE LA PLUS MODERNE
L'EMBALLAGE LE PLUS PRATIQUE

CE PETIT BIDON A BOUCHON VISSE
PERMETTRA AU MOTOCYCLISTE DE L'EMPORTER DANS SA SACOCHE
ET D'AVOIR TOUJOURS AINSI A LA PORTEE DE LA MAIN
LA PETITE RESERVE D'HUILE DANS LAQUELLE IL PUTSERA
CHAQUE FOIS QU'IL FERA SON PLEIN D'ESSENCE.

*les Têtes
Couronnées
ont adopté*



ROD
88

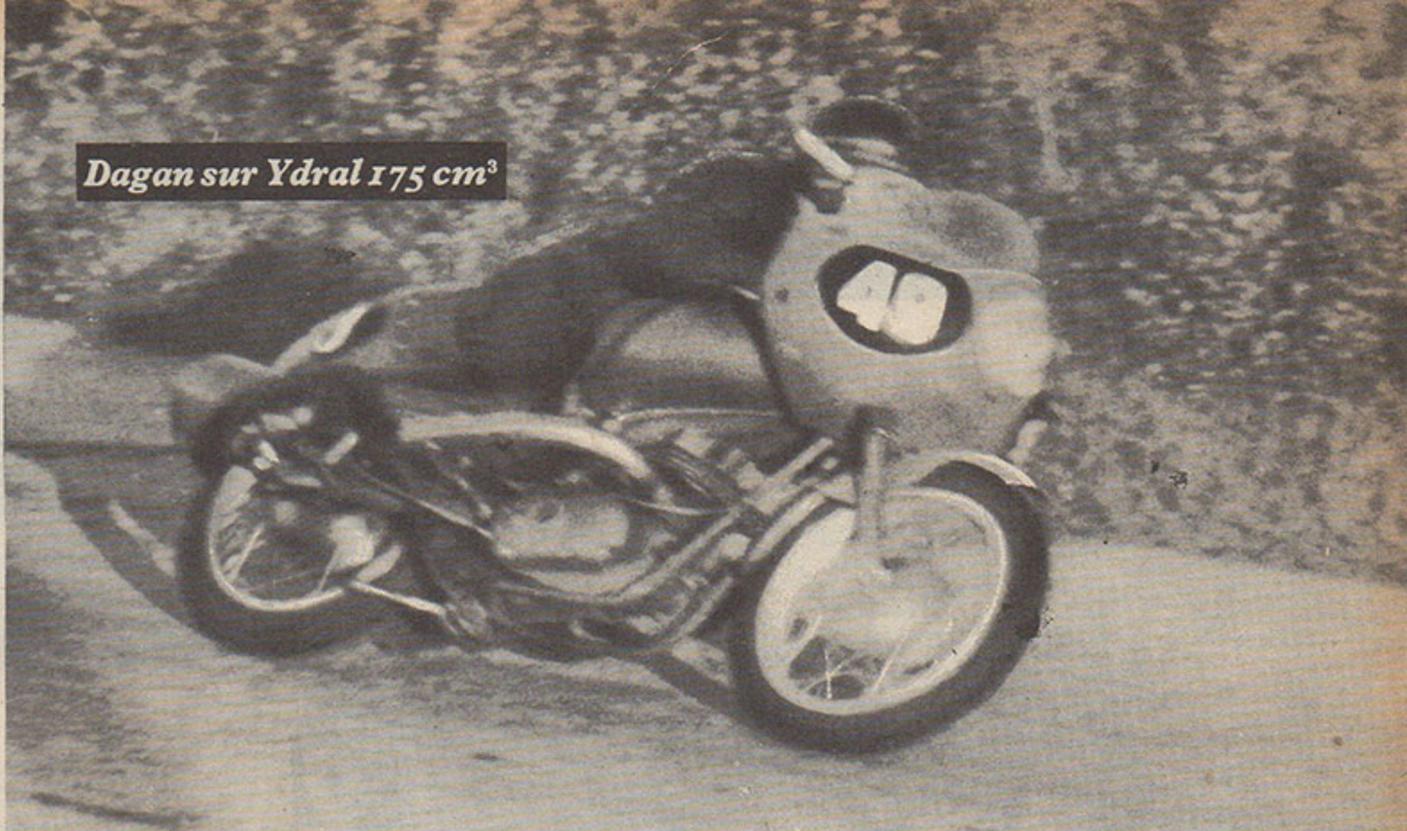
LA LUNETTE QUI ÉQUIPE LES MOTARDS
ET LES PILOTES DES AVIONS SUPERSONIQUES

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

LE VINGT-SIXIÈME BOL D'OR

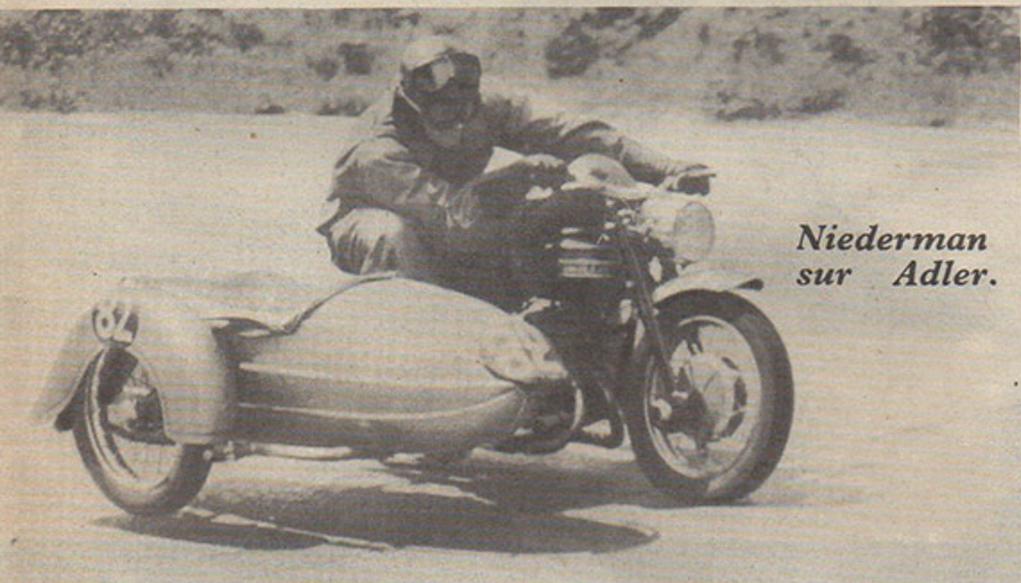
La vieille épreuve vient de se dérouler avec ses péripéties diverses, qui vont du drame à la plaisanterie. Malgré les années, l'absence de public, due en partie à des dates incompatibles avec l'affluence, le Bol d'Or conserve une atmosphère, une ambiance spéciales, chères à tous les « mordus » de la motocyclette. Chose curieuse, les animateurs vibrent plus que le public, coureurs, mécaniciens, supporters, tout ce monde s'agite avec passion. De quatre heures à huit heures, l'espoir est dans tous les yeux; la nuit avec ses bûches, ses pannes, ses marches à pied, creuse les traits, plisse les fronts. Le petit jour et son cortège de brumes glacées et humides, diffuse le « coup de pompe », le circuit se vide, les passages se raréfient. Puis le soleil ramène l'espoir, la lutte reprend de plus belle. Cette lutte n'est pas toujours pour la première place, la bagarre entre le septième et le huitième,

Dagan sur Ydral 175 cm³



entre le douzième et le treizième est absolument sans merci. Il faut savoir ouvrir les yeux et admirer ces gars qui disputent une place uniquement pour l'amour du sport. Il manque un kilomètre? Qu'à cela ne tienne, on se profile le menton sur le bouchon de réservoir les pieds vers la plaque de numéro arrière, et l'on grignote tour par tour pour arriver à « prendre la roue tant désirée ». Ce que le copain vous prend à la reprise, il faut le lui « repiquer » au freinage. Pour compenser les secondes accumulées par le plus rapide, on diminue le temps des ravitaillements, ce qui fait que tous les acteurs de cette savoureuse partie, s'en vont sur une impression d'inachevé, avec la sensation que l'année prochaine apportera toutes les améliorations désirées.

D'année en année, on côtoie les mêmes personnalités, les mêmes visages, et c'est pourquoi, malgré les difficultés les plus diverses, malgré l'indifférence de nombreux constructeurs, il y aura toujours des Bols d'Or!!!



Niederman
sur Adler.

★
Piel sur Cemec 500 cm³, suivi de Lefèvre Norton.



UNE 250 CM³ PUCH PREMIERE AU CLASSEMENT GENERAL

La nouvelle formule deux pilotes a modifié l'aspect de la course, mais seulement dans une certaine mesure.

Les premières heures ont toujours été fertiles en incidents mais la fin, en général, s'étirait assez lentement. Grâce à l'apport du deuxième pilote, on vit dans les dernières heures des remontrées qui firent trembler les leaders.

Il faut avant tout saluer l'exploit de la Puch de Weitgartmann, qui a déjà inscrit son nom plusieurs fois au palmarès de l'épreuve. Dès le départ le train fut sévère: malgré les attaques de l'Adler de Tano, la Puch finit victorieusement à la moyenne de 105 km/h.

Dans la catégorie 175 cm³ l'équipe Agache-Tiers menait jusqu'à la sixième heure puis leurs coéquipiers Dagan-Godin s'installaient à la première place pour la conserver jusqu'à la fin. Ces deux machines firent une course régulière et dépourvue d'incidents. Un bon point pour les moteurs et pour la partie cycle dont l'exécution avait été confiée aux Etablissements A.G.F.

A la troisième place nous trouvons Viane-Lombardy qui remportent la Coupe « Motocycles », leur Motobécane de série s'est comportée d'une façon impeccable. L'équipage Ramade-Martin sur D.S. Malterre défendit âprement sa chance. A la cinquième heure: changement de magnéto, puis, rattrapant méthodiquement son retard, notre tandem s'approchait des leaders mais une panne de distribution stoppait leur élan à la fin de la vingt-troisième heure.

La cinquième place revint à Riès-Bonnafé sur D.S. Malterre, équipé d'un Ydral mis au point par Rabot de Bourges. Pendant la troisième et quatrième heure cette machine prit le commandement devant Agache-Tiers, puis divers incidents, la perte d'un pot d'échappement réduisirent l'allure.

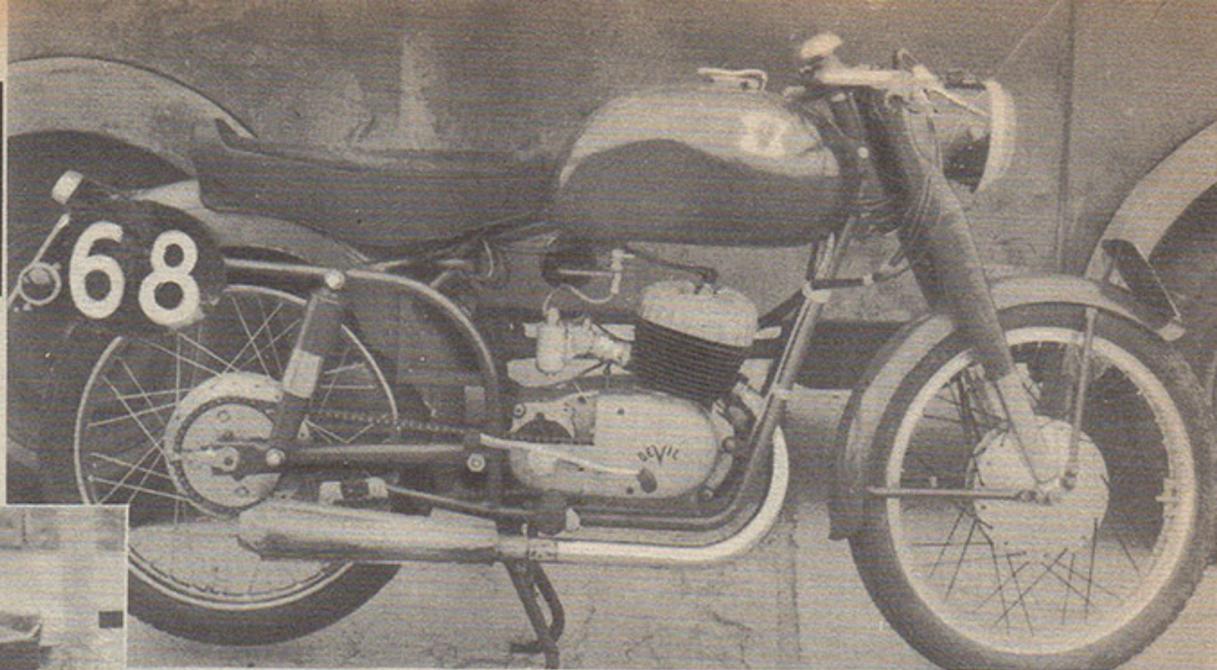
Sacareau-Chartier sur Peugeot Sport firent une course très régulière. Pahin qui pilotait tout seul connut la malchance, des ennuis moteur le retardèrent longuement, il termina néanmoins très courageusement.

Brunel-Glazon eurent quelques ennuis d'allumage. Quant à l'équipe Court-Braun, un réservoir crevé à la douzième heure, un encrassement à la dix-neuvième heure, ne permirent pas à la 175 cm³ Devil de montrer ses capacités. Le scooter Sterva à moteur Sachs fit preuve d'une parfaite régularité. Entièrement de série il remporte la Coupe Macombyn.

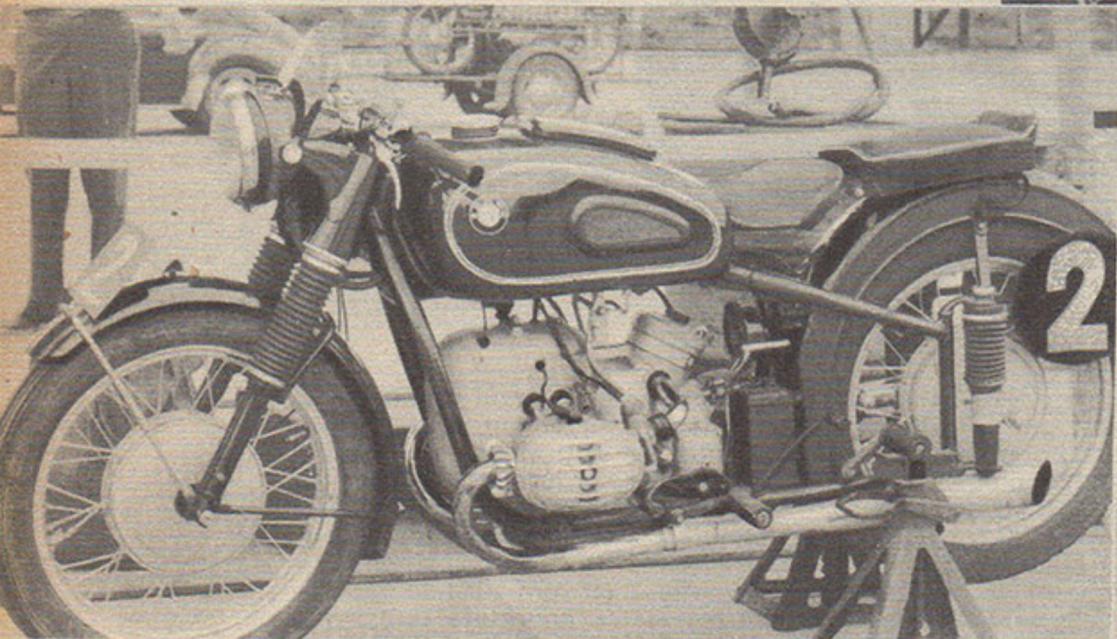
Parmi les arrivants nous féliciterons le jeune Beauvais: malgré une mécanique un peu lente, il démontra qu'il possédait toutes les

LE VINGT-SIXIÈME BOL D'OR

suite



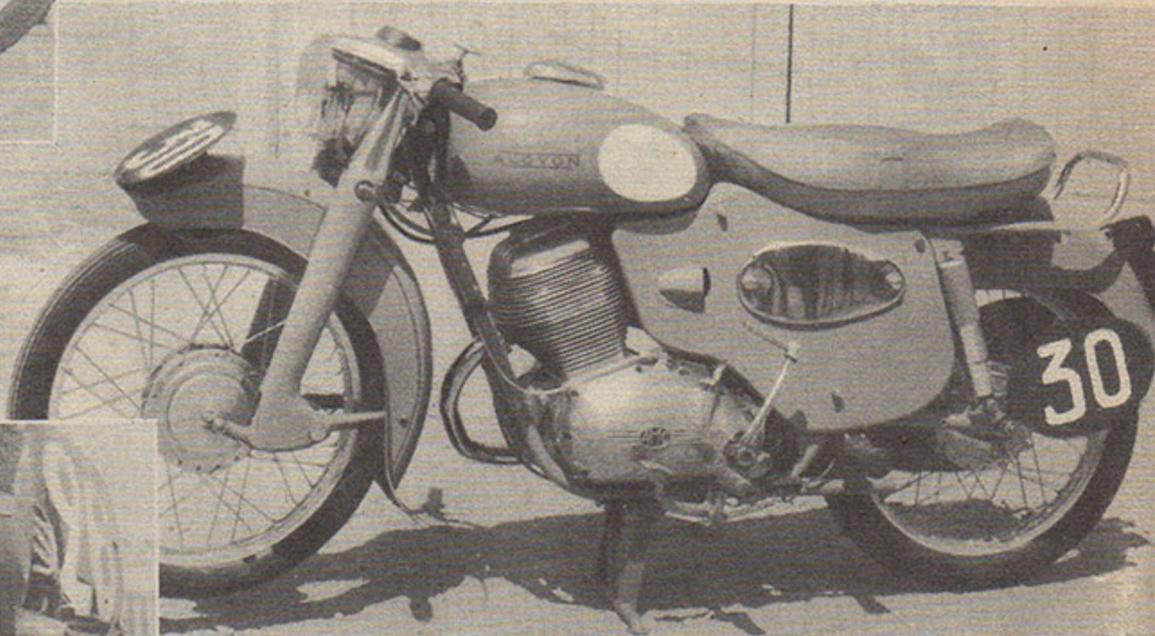
Nouvelle venue en France
la 175 cm³ Devil, de fabrication italienne,
fit preuve d'une
parfaite tenue de route.



La 500 cm³ B.M.W. de Ubinger-Morisset
équipée du réservoir Meier était
d'une présentation impeccable.

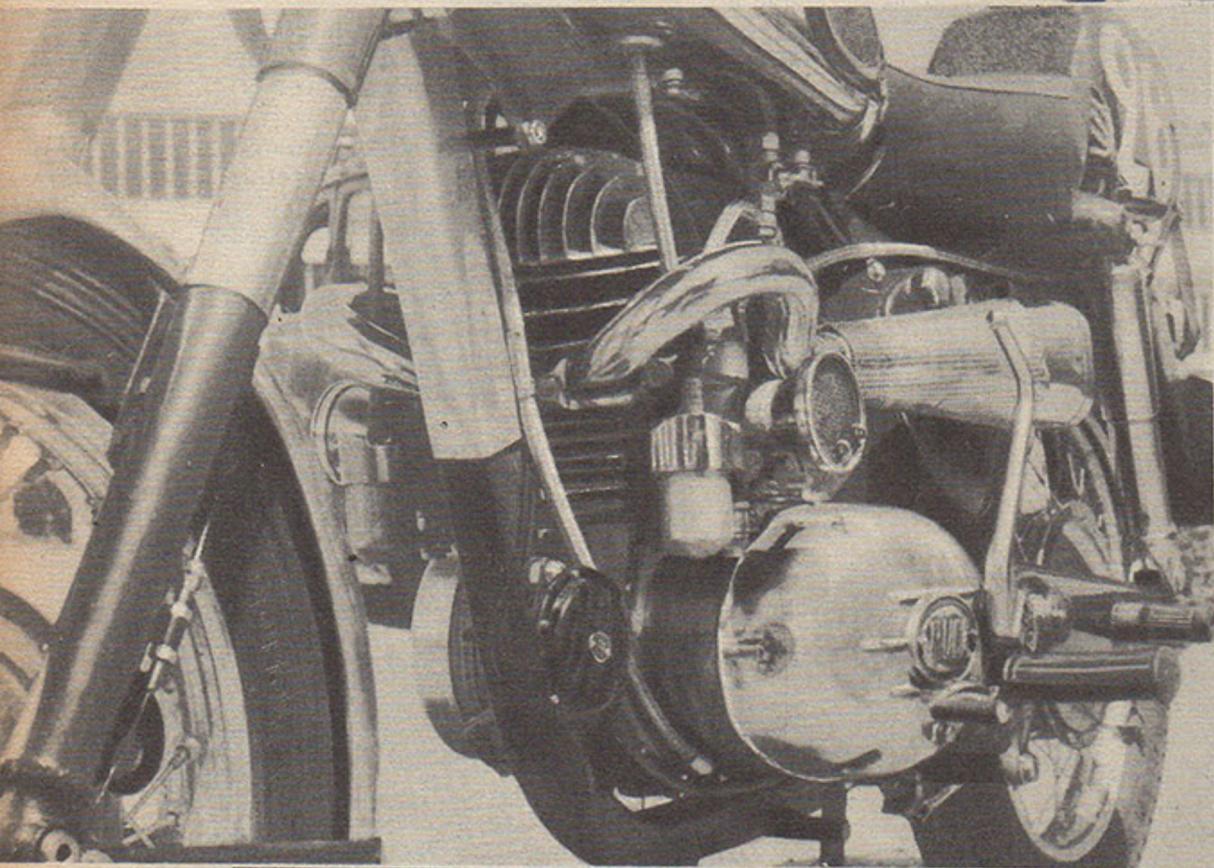


Sur les Puch, les échappements ont
une forme bien caractéristique.

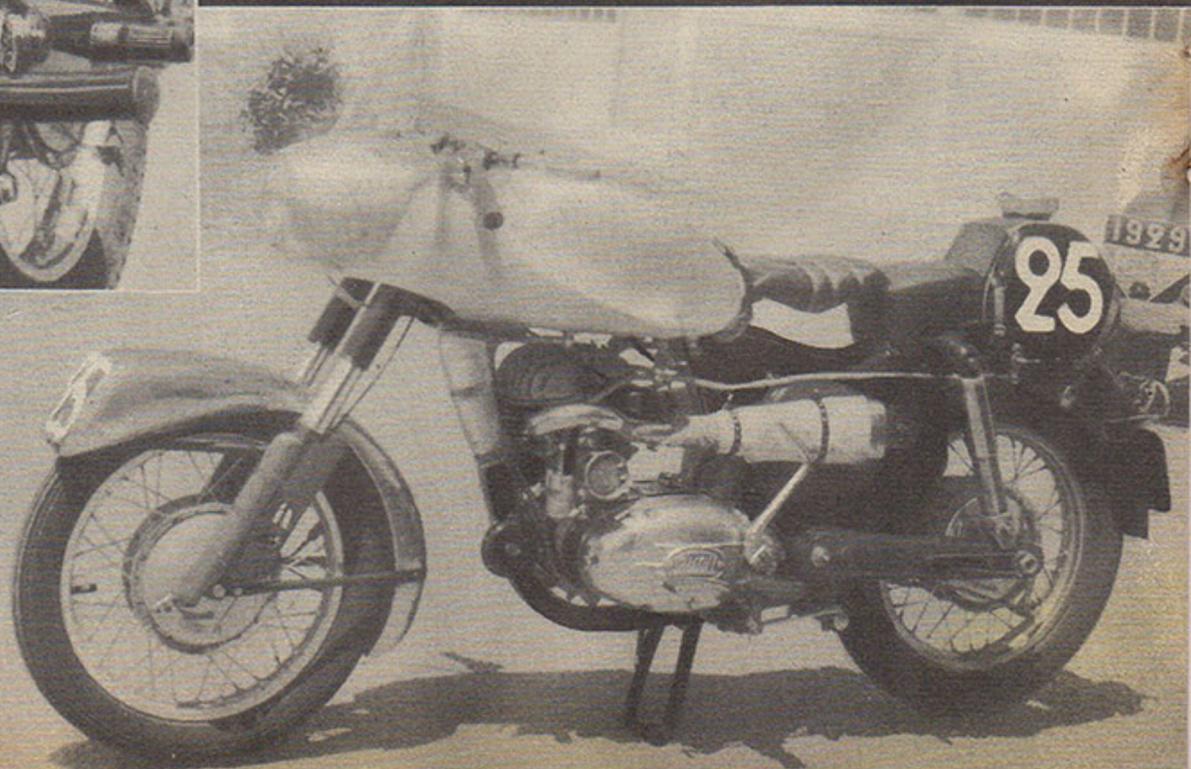


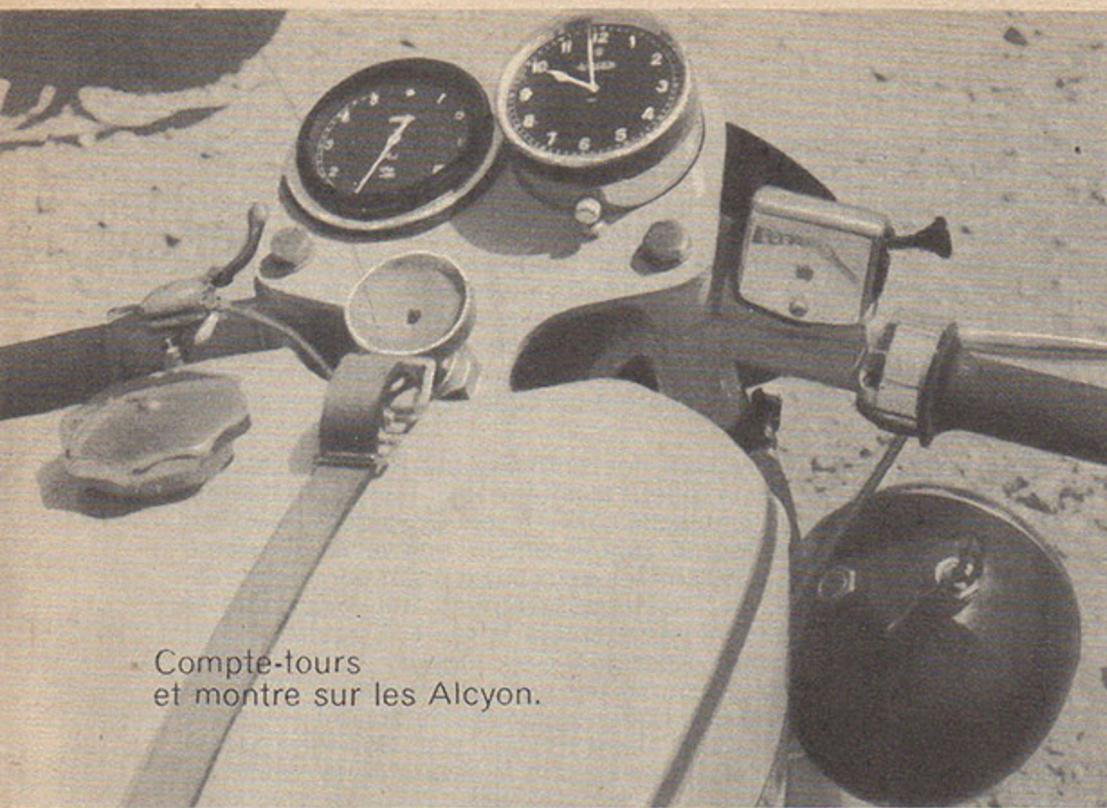
La maison Alcyon avait tenu à faire
figurer au départ cette 250 cm³
prise dans la première série
des nouvelles machines carénées.
Noter la fourche avant à balanciers.

Réservoir supplémentaire sur les Puch

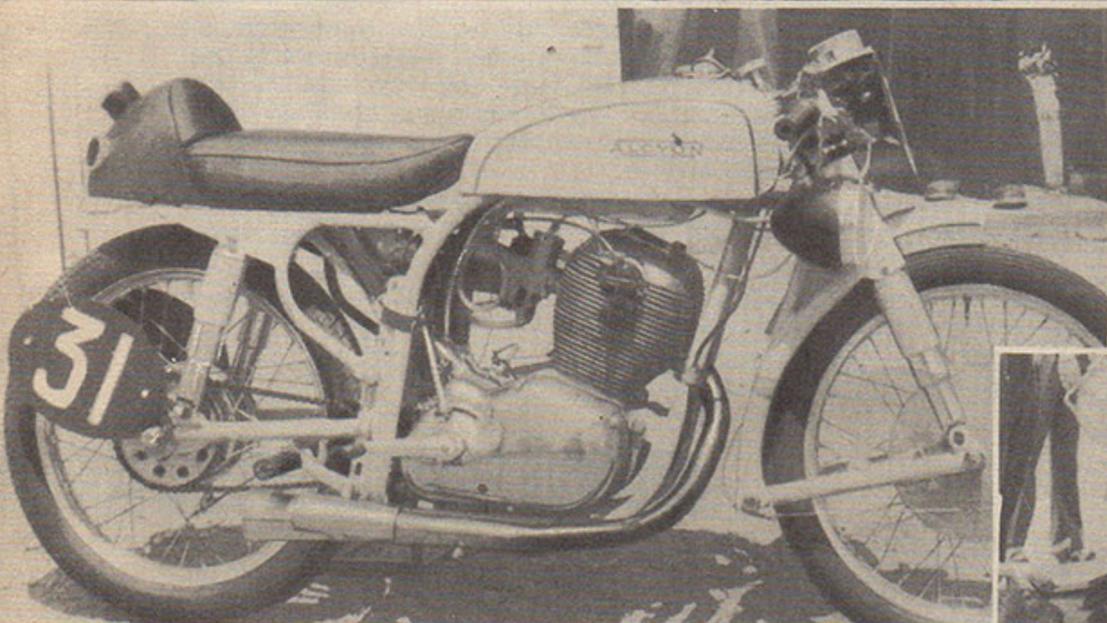


La 250 Puch victorieuse
montée par
Weingartman et Wolzwinkler.





Compte-tours
et montre sur les Alcyon.



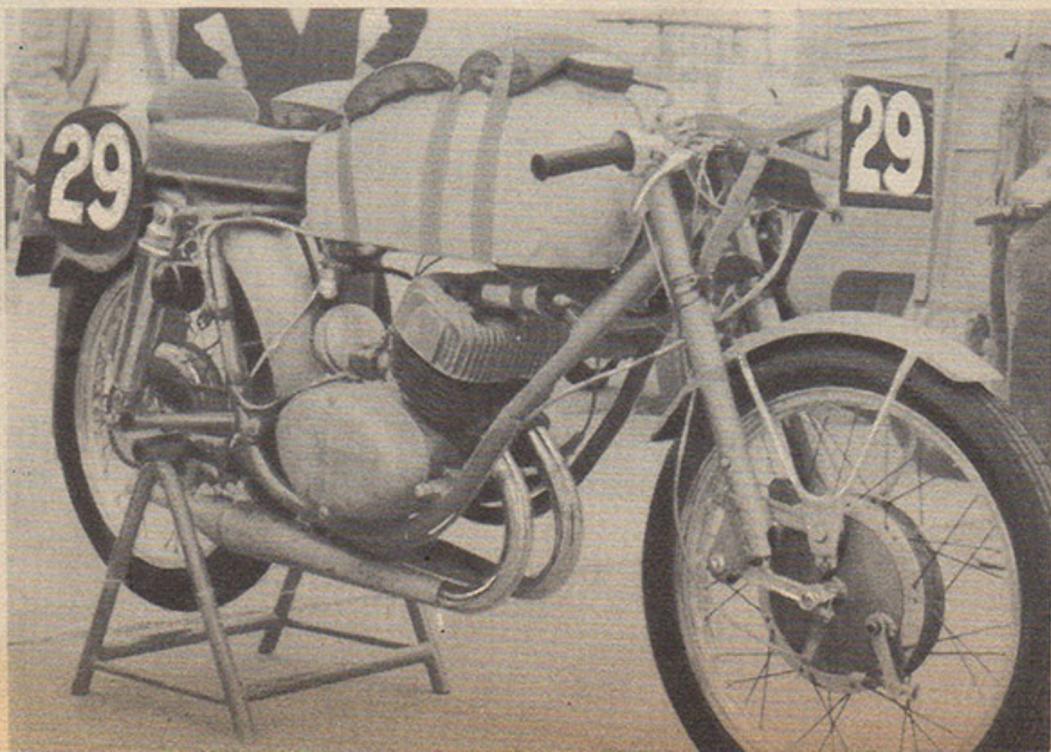
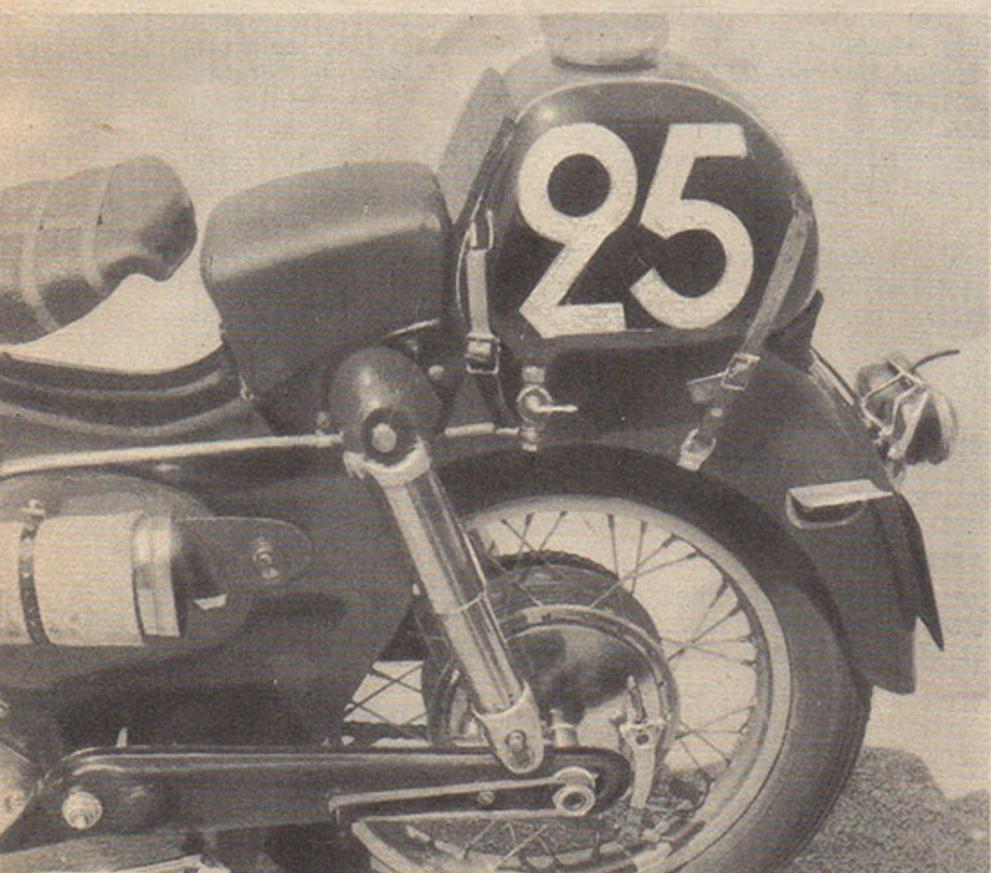
Un cadre
double berceau
à fourche
oscillante
utilisé pour
les 175 double
arbre et deux
phares
équipaient
la 250 Alcyon à
moteur A.M.C.



La nouvelle 350 cm³ Jawa, remarquable par
son silence et sa parfaite tenue de route.

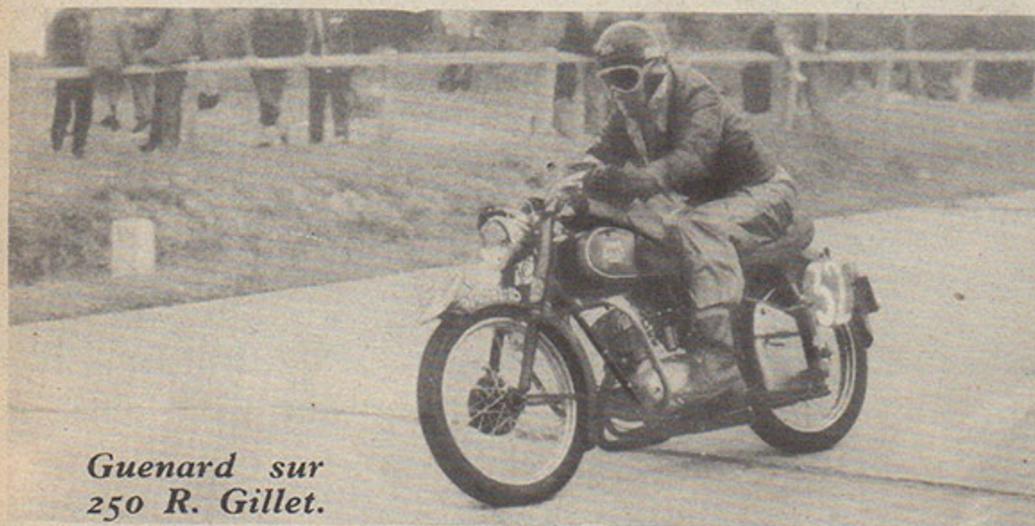


La 250 cm³ Adler, qui se fit remarquer
par sa vitesse de pointe, était montée avec
des cylindres fonte et un seul carburateur.

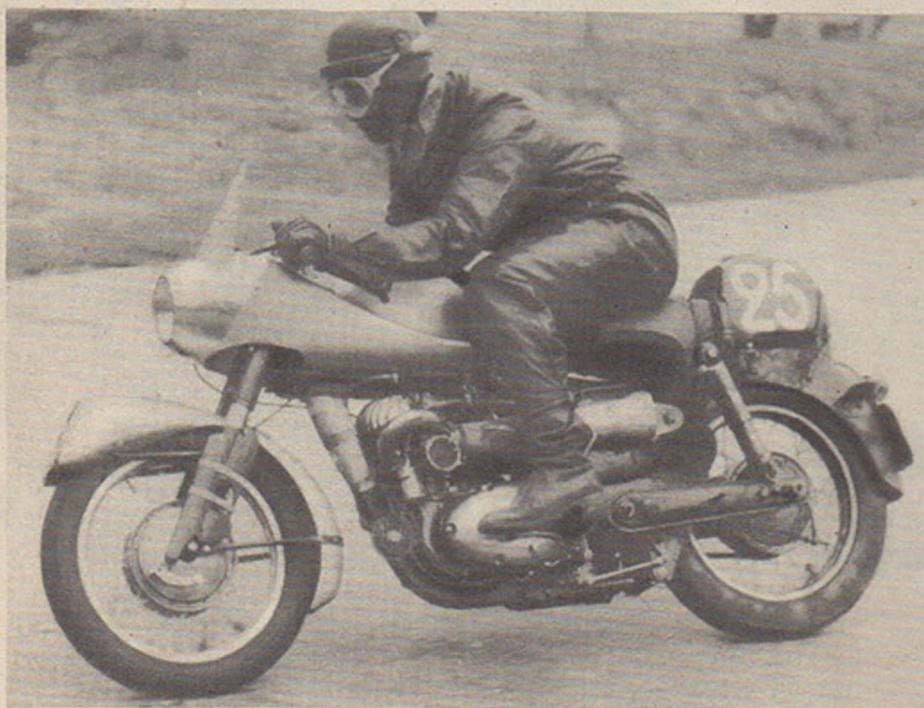




Wallet
sur Serva.



Guenard sur
250 R. Gillet.



Weitgartmann sur Puch.



Rossignol
sur 350 B.S.A.

qualités d'un bon pilote. Tillet fit une chute dans la courbe Ascari par suite d'une panne d'éclairage.

Dans la catégorie 250 cm³ dès le départ trois machines émergent les Puch de Weitgartmann et Krammer, l'Adler de Tano, ce dernier parti avec un léger retard, remontait progressivement de 114 km/h, la moyenne montait à 122 km/h ; à cette allure la Puch de Krammer crevait un piston et l'Adler ne tarda pas à suivre l'exemple tandis que Weitgartmann poursuivait sa ronde triomphante. Camus fut en difficulté à la première heure et arrêta définitivement à la huitième. Rouger-Santucci réparent un cadre et une bûche stoppa leur effort.

Pour la Coupe « Motocycles », duel entre Rouger-Robin sur Alcyon et Guinard-Peron sur René Gillet, l'avantage revint aux deux-temps, un ressort de soupape ayant lâché sur l'Alcyon. Costedoat-Perrodou sur Puch Sport ayant tourné régulièrement enlève la deuxième place avec 315 tours. En 350 cm³ les deux Jawa firent bonne impression ; très silencieuses, ces machines, avec leur nouveau cadre et leurs petites roues, tiennent parfaitement la route. L'équipe Cizek-Rykr qui menait devant Rossignol-Goll, depuis la cinquième heure, dut se retirer de la course par suite d'une réclamation, un coéquipier ayant apporté une batterie alors qu'ils étaient en panne sur le circuit. Accélération leur allure Rossignol et Goll terminèrent l'épreuve à 101 km/h de moyenne battant le record de la catégorie.

Jusqu'à la vingtième heure, Lefèvre et Briand menaient la catégorie 500 cm³, une malencontreuse panne de distribution réduisit la Norton à l'inaction et Piel-Doré sur Cemec s'assurèrent la première place remportant également la Coupe « Motocycles ». Hersant eut des irrégularités d'allumage, Pecetto cassa ses chaînes, Ubinger-Morisset qui étaient bien partis cassèrent, à la treizième heure, une bague de leur moyeu arrière.

En side, gros déchet, seuls Christophe et Niederman sur Adler terminèrent, battant le record de leur catégorie, malgré deux arrêts pour refaire un joint et ressouder une attache de side.

La Triumph de Claudon accomplit néanmoins le kilométrage nécessaire pour leur classement.

Le 26^e Bol d'Or fut meurtrier pour les mécaniques, mais les survivants témoignent d'une qualité indiscutable.

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. Weitgartmann-Volzwickler (Puch 250 cm³, pn. Continental), 400 t., soit 2 521,286 km, moy. 105,053 km/h ; 2. Rossignol-Goll (B.S.A. 350 cm³), 387 t. ; 3. Piel-Doré (Cemec 500 cm³), 355 t. ; 4. Godin-Dagan (Ydral 175 cm³), 337 t. ; 5. Agache-Tiers (Ydral 175 cm³), 334 t. ; 6. Hervé-Leninger (Jawa 350 cm³), 326 t. ; 7. Hersant (Triumph 500 cm³), 323 t.

CLASSEMENTS PAR CATÉGORIES

175 cm³ : 1. Godin-Dagan (Ydral, pn. Pirelli), 337 t., soit 2 120,160 km, moy. 88,340 km/h ; 2. Agache-Tiers (Ydral), 334 t. ; 3. Viane-Lombardy (Motobécane), 321 t. ; 4. Ramade-Martin (D.S. Malterre), 321 t. ; 5. Ries-Bonnafe (D.S. Malterre), 312 t. ; 6. Sacareau-Chartier (Peugeot), 297 t. ; 7. Pahin (Automoto), 291 t. ; 8. Brunel-Gleizon (Peugeot), 265 t. ; 9. Court-Braun (Devil), 264 t. ; 10. Wallet-Bertin (Sterva), 253 t. ; 11. Rivard-Tirlet (Tirlet Sp.), 250 t. ; 12. Salvatore-R. Perrodou (Motobécane), 247 t. ; 13. R. et M. Beauvais (Sotecma), 246 t.

250 cm³ : 1. Weitgartmann-Volzwickler (Puch, pn. Continental), 400 t., soit 2 521,286 km, moy. 105,053 km/h, record battu, anc. rec. 2 332,080 km, moy. 97,166 km/h, par Collignon (Guzzi) ; 2. Costedoat-Perrodou (Puch), 315 t. ; 3. Guenard-Peron (René Gillet), 291 t. ; 4. Rouger-Robin (Alcyon), 288 t. ; 5. Venin (René Gillet), 261 t. ; 6. C. et E. Gross (Guiller), 259 t.

350 cm³ : 1. Rossignol-Goll (B.S.A., pn. Dunlop), 387 t., soit 2 438,229 km, moy. 101,592 km/h, record battu, ancien record : 2 163,685 km, moy. 90,166 km/h, par Hervé (Jawa) ; 2. Hervé-Leninger (Jawa), 326 t. ; 3. Cizek-Rykr (Jawa), 294 t. ; 4. Van Roosebck-Jionni (Jawa), 287 t.

500 cm³ : 1. Piel-Doré (Cemec, pn. Dunlop), 355 t., soit 2 233,132 km, moy. 93,047 km/h ; 2. Hersant (Triumph), 323 t. ; 3. Lefèvre-Briand (Norton), 288 t. ; 4. Ubinger-Morisset (B.M.W.), 280 t.

SIDE-CARS

350 cm³ : 1. Christophe-Niedermann (Adler, pn. Continental), 271 t., soit 1 709,400 km, moy. 71,225 km/h.

500 cm³ : 1. Claudon-Venant (Triumph), 210 t.

ASPECTS TECHNIQUES ET ATHLÉTIQUES D'UN...

TOUR D'ITALIE RÉVOLUTIONNAIRE



Basso, Romano, Riva, sur Rumi 125, foncent vers Rome.

LES innovations apportées au règlement du second Tour d'Italie avec l'institution d'un parc fermé qui n'a pas permis de grandes libertés aux concurrents animés d'un esprit d'évasions illicites, et l'obligation d'avoir les tuyaux d'échappement munis de silencieux, ont permises, encore une fois, de donner une idée de la génialité des constructeurs italiens ayant eu à résoudre les problèmes posés par ce nouveau règlement.

Les interrogatifs formulés à la veille de la course, avec plus ou moins de malice, reposaient sur des questions relativement simples : les machines du Tour soumises à un travail intensif et de longue haleine tiendraient-elles ? Les moyennes atteintes au cours du premier Tour ne seraient-elles pas diminuées par les silencieux ? Pourraient-elles être atteintes ?

La réponse a été donnée par les résultats.

Ils ont démontré clairement comment on a obtenu les puissances maxima des moteurs étudiés pour un

emploi normal, sans pouvoir compter sur l'échappement libre, mais seulement en tenant compte des contre-pressions des gaz d'échappement.

Les hypothèses catastrophiques préconisées par certains techniciens, peut-être non désintéressés, qui annonçaient un réel naufrage de la course, ne croyant pas à une résistance effective des machines, s'avérèrent fausses.

Quels ont donc été les résultats de ce long galop à travers l'Italie ? De la part des organisateurs les prévisions ont été largement dépassées. L'objectif technique a été atteint ainsi que vous pourrez en juger par le classement que nous donnons ci-après. Les machines de série ont fait leurs preuves, et aucune manifestation n'a jamais, aussi pleinement, contribué au développement motocycliste en attirant des foules énormes. L'enthousiasme des spectateurs des villes traversées a été tel qu'il a largement récompensé les efforts des coureurs et l'organisation de cette épreuve unique.

CLASSEMENT PAR ÉTAPE ET CLASSEMENT GÉNÉRAL

ÉTAPES	75 cm ³		100 cm ³		125 cm ³		175 cm ³		CLASSEMENT GÉNÉRAL	
	Temps h mn s	Moyenne km/h	Temps h mn s	Moyenne km/h	Temps h mn s	Moyenne km/h	Temps h mn s	Moyenne km/h	Temps h mn s	Moyenne km/h
BOLOGNA- PERUGIA 484 km	Mariani (Laverda) 6 14 59 Rippa (Laverda) 6 15 42 Pastorelli (Laverda) 6 17 45	77,443	Marchi (Laverda) 5 52 35 Furore (Laverda) 5 53 44 Zanzani (Laverda) 5 58 28	82,363	Tartarini (Benelli) 5 28 37 Ridenti (Mondial) 5 30 09 Francisci (M.V.) 5 33 46	88,280	Venturi (Mondial) 5 04 40 Pinza (M.V.) 5 17 37 Speziali (Morini) 5 18 33	95,317	Venturi 5 04 40 Pinza 5 17 37 Speziali 5 18 33	95,317
PERUGIA-NAPOLI 460 km	Galliani (Laverda) 5 38 22 Apolloni (Laverda) 5 40 07 Rippa (Laverda) 5 40 07	85,114	Zanzani (Laverda) 5 17 16 Maoggi (Laverda) 5 29 11 Marchi (Laverda) 5 27 34	90,775	Tartarini (Benelli) 4 48 05 Preta (Benelli) 4 52 26 Ritelli (M.V.) 4 56 34	99,960	Venturi (Mondial) 4 25 29 Provini (Mondial) 4 34 37 Speziali (Morini) 4 34 44	108,480	Venturi 4 25 29 Provini 4 34 37 Speziali 4 34 44 Torriani 9 56	101,449
NAPOLI-PESCARA 382 km	Facchinelli (Capriolo) 4 43 16 Rippa (Laverda) 4 44 12 Mariani (Laverda) 4 44 46	80,911	Zanzani (Laverda) 4 33 Maoggi (Laverda) 4 34 26 Gandossi (Ducati) 4 35 55	83,955	Tartarini (Benelli) 4 07 27 Troisi (Rumi) 4 16 24 Preta (Benelli) 4 16 50	92,623	Venturi (Mondial) 3 53 28 Campagna (Morini) 3 53 59 Provini (Mondial) 3 55 13	98,170	Venturi 13 23 37 Speziali 13 50 22 Provini 13 53 38	99,086
PESCARA- RICCIONE 458 km	Mariani (Laverda) 5 42 35 Mencaglia (Laverda) 5 45 16 Apolloni (Laverda) 5 46 13	80,214	Zanzani (Laverda) 5 25 15 Maoggi (Laverda) 5 27 48 Gandossi (Ducati) 5 31 38	84,487	Tartarini (Benelli) 4 54 43 Ciai (Rumi) 5 09 20 Pionava (Benelli) 5 09 51	93,244	Speziali (Morini) 4 42 43 Manganelli (Morini) 4 45 09 Ascari (Morini) 4 46 21	97,196	Venturi 18 12 23 Speziali 18 33 05 Campagna 18 45 12	99,086
RICCIONE-MESTRE 479 km	Rippa (Laverda) 5 15 32 Pasini (Laverda) 5 16 02 Stringhetto (Capriolo) 5 19 43	89,372	Zanzani (Laverda) 4 59 22 Zitelli (Ducati) 5 03 16 Zin (Laverda) 5 05 22	94,188	Vigorito (Rumi) 4 40 31 Basso (Rumi) 4 45 16 Ciai (Rumi) 4 45 46	100,486	Venturi (Mondial) 3 59 10 Maselli (Morini) 4 00 Provini (Mondial) 4 03 08	117,908	Venturi 22 11 13 Manganelli 23 12 09 Campagna 23 12 37	102,460
MESTRE-BOLZANO 296 km	Stringhetto (Capriolo) 3 33 03 Mariani (Laverda) 3 35 42 Rippa (Laverda) 3 35 51	80,825	Gandossi (Ducati) 3 25 05 Maoggi (Laverda) 3 25 35 Zanzani (Laverda) 3 29 59	83,950	Ciai (Rumi) 3 14 05 Daminelli (Mi-Val) 3 19 54 Vigorito (Rumi) 3 22 47	88,240	Provini (Mondial) 3 01 59 Speziali (Morini) 3 09 44 Carrano (Milval) 3 11 17	94,669	Venturi 25 26 39 Provini 26 21 10 Campagna 26 29 21	100,651
BOLZANO- VERBANIA 412 km	Rippa (Laverda) 4 34 38 Ghiro (Ceccato) 4 36 25 Pasini (Laverda) 4 37 52	90,010	Carboncini (Laverda) 4 28 20 Recchia (Ducati) 4 28 22 Zitelli (Ducati) 4 29 20	92,115	Colombo (Alpino) 4 07 Ciai (Rumi) 4 08 20 Vigorito (Rumi) 4 10 19	100,078	Manganelli (Morini) 3 41 35 Provini (Mondial) 3 45 19 Campagna (Morini) 3 52 46	111,557	Venturi 29 27 27 Provini 30 06 29 Manganelli 30 17 36	100,925
VERBANIA- BOLOGNA 443 km	Rippa (Laverda) 5 02 33 Pasini (Laverda) 5 03 02 Ghiro (Ceccato) 5 05 01	87,853	Gandossi (Ducati) 4 50 57 Scamandri (Ducati) 4 52 52 Miani (Ducati) 4 53 08	91,355	Fonti (Mondial) 4 34 58 Tartarini (Benelli) 4 35 18 Riva (Rumi) 4 35 18	97,732	Provini (Mondial) 3 47 20 Campagna (Morini) 3 58 18 Masetti (Morini) 3 58 44	116,920	Provini 33 53 49 Manganelli 34 19 22 Campagna 34 20 25	100,700

(Suite)

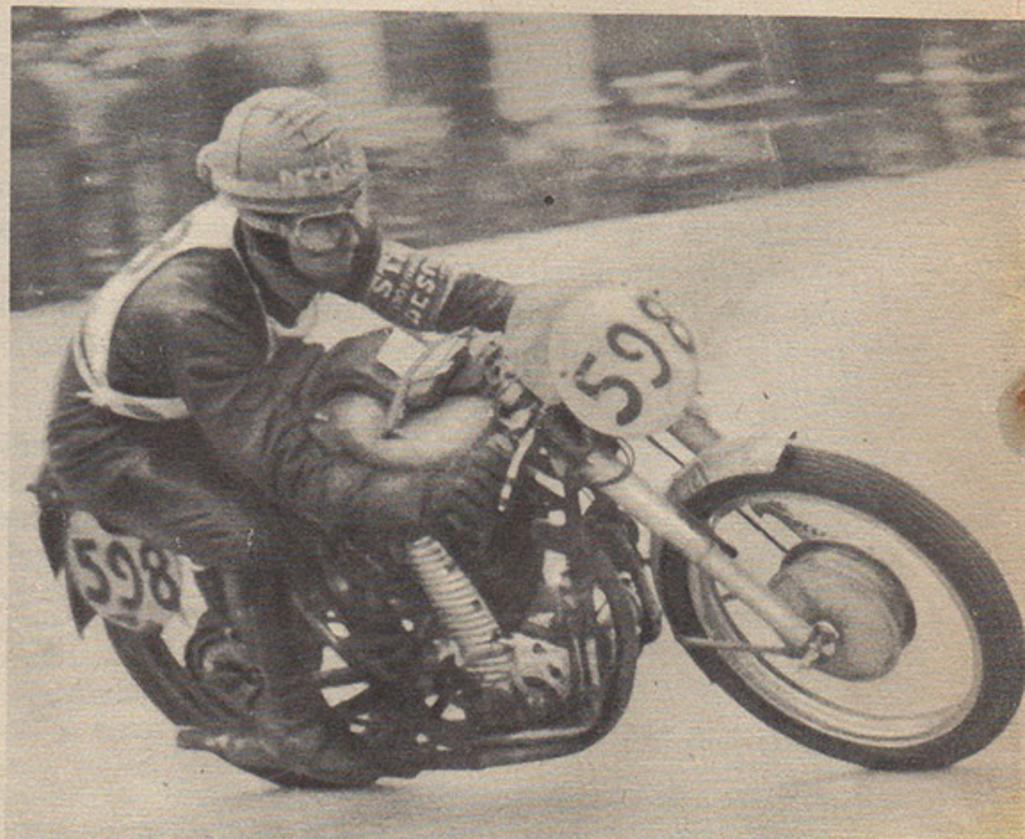
ASPECTS TECHNIQUES ET ATHLÉTIQUES D'UN TOUR D'ITALIE RÉVOLUTIONNAIRE

Très importante a été la révélation des jeunes pilotes de la troisième catégorie, certains complètement inconnus, qui, dans le Tour d'Italie, ont trouvé leur consécration officielle en faisant preuve de réelles qualités athlétiques et d'un courage énorme. En effet, parmi les tout premiers se trouvaient nombreux des jeunes qui en étaient à leurs premières armes.

A ceci nous devons ajouter la très grande compréhension de l'industrie italienne, ce qui permit de voir quarante-deux marques au départ. Cette affirmation dans le Tour représente pour elles un tremplin formidable, comme ce fut en 1953 le cas de Benelli qui, à la suite de sa victoire, ne put fournir à une cadence accélérée les « Leoncino » qui lui furent demandés par dizaines de milliers.

Le fait nouveau de cette seconde édition du Tour fut la victoire finale d'un quatre temps avec distribution à

Venturi, sur 175 Mondial,
vainqueur moral du Giro.



arbre à cames en tête. C'est la première fois que dans une course de fond ce type de machine a pu s'imposer. En effet, derrière la Mondial de Provini, au classement général, nous trouvons trois Morini, type « Settebello », avec distribution à tiges et balanciers qui, bien que n'étant pas aussi puissantes que la première, ont démontré pouvoir atteindre des moyennes sensiblement identiques du fait d'une meilleure tenue de route.

La sélection des hommes et des machines qui ont pris le départ a été très sévère. Cinq cent cinquante pilotes partants, mais beaucoup d'entre eux n'étaient dotés seulement que d'une... bonne dose de volonté. En possession de machines plus ou moins bien préparées peut-être, il leur manquait un entraînement physique indispensable pour supporter une lutte sans merci.

Au cours des deux premières étapes les abandons furent fort nombreux. Parmi ceux-ci l'on doit noter ceux des équipes officielles Parilla et M.V. en signe de protestation contre la présumée violation, par certains concurrents, de l'efficacité du silencieux.

Quelque trouble-fête a voulu rompre l'harmonie du Tour, mais une organisation parfaite et des résultats qui ont servi la cause du motocyclisme peuvent rendre nos collègues de Stadio fiers de leur création.

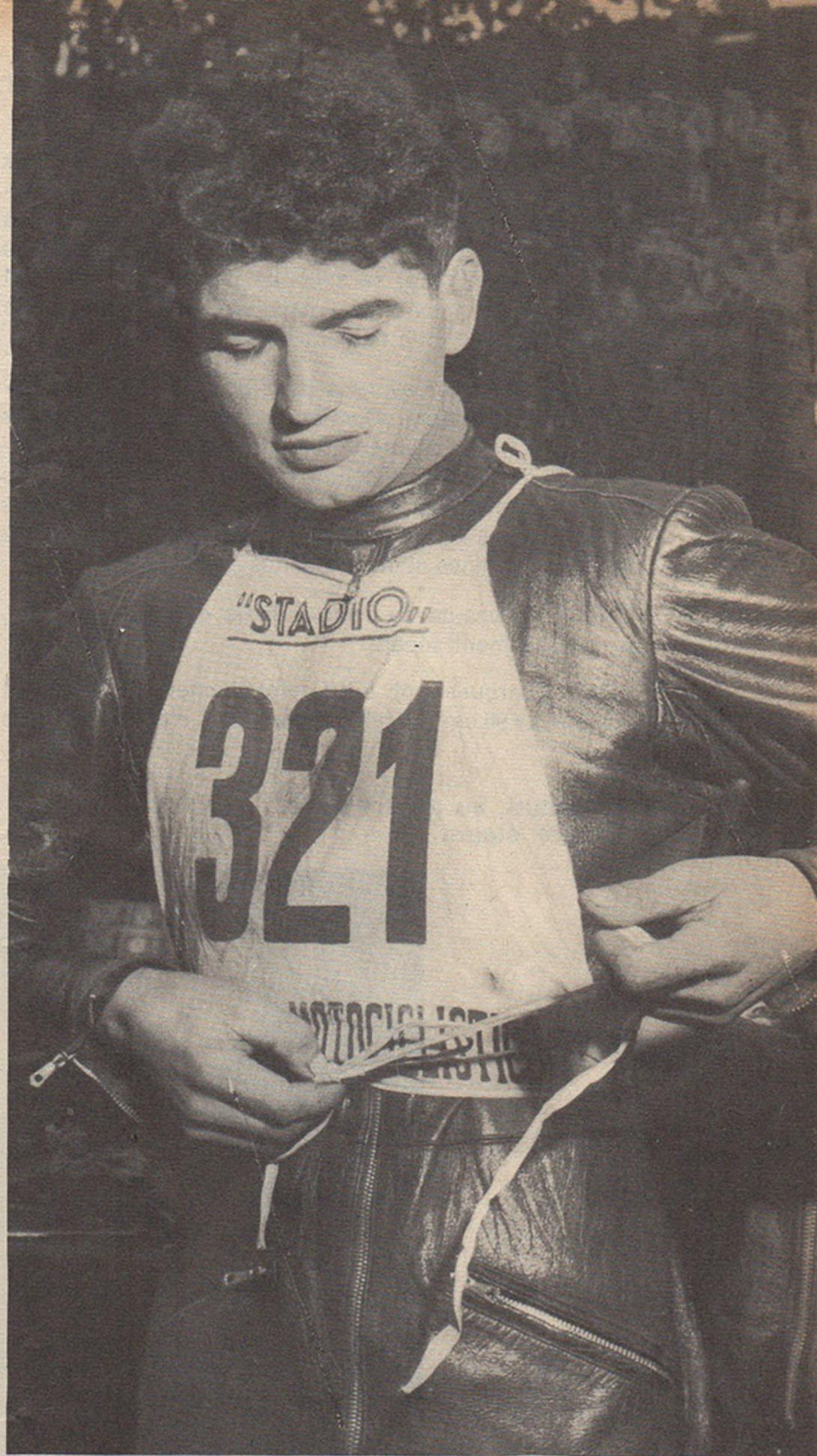
Le second Tour pourrait être défini par celui de « silencieux ». De fort nombreuses discussions naquirent à la suite de la décision de la F.M.I. qui imposait, pour 1954, le tuyau d'échappement muni d'un silencieux, afin de satisfaire à des exigences ministérielles. Les pour ou contre ont lutté avec acharnement et finalement le droit est resté au... plus fort, puisque l'on dût respecter les règlements de la F.M.I. Cette obligation a amené l'abandon de deux marques en signe de protestation contre certaines irrégularités dont se seraient rendues coupables quelques équipes. Il s'ensuivit une violente polémique entre le journal organisateur de Bologne et un autre de Milan. Une autre complication se greffa à celle-ci : la qualité du fil de plomb fourni par la Fédération étant par trop médiocre, l'on vit des concurrents arrivés après les deux premières étapes, tous plombs sautés. A Riccione les machines furent à nouveau plombées et les quatre dernières étapes furent régulières.

Malgré cela le Tour a été un triomphe.

La Laverda a démontré une supériorité écrasante en 75 cm³ et en 100 cm³. Le Leoncino de Benelli en 125 cm³ s'est avéré la machine la plus rapide et la plus résistante parmi les deux temps; mentionnons également la bicylindre Rumi qui a étonné par sa tenue impeccable. L'on a assisté à la nette supériorité des moteurs à quatre temps, la Mondial 175 cm³ et la Morini ont atteint des moyennes réellement surprenantes.

La Mondial a pris, cette année, une éclatante revanche en remportant six étapes sur huit et en dominant le Tour avec ses pilotes Venturi et Provini.

Remo Venturi, champion d'Italie seconde catégorie



T. Provini, vainqueur du Giro.

en 1953, a été à la hauteur des espoirs placés en lui avec quatre victoires d'étapes et la première place du classement général pendant sept étapes. Il fut dans l'obligation d'abandonner à quelques kilomètres de l'arrivée, alors qu'il allait cueillir la juste récompense de son audace, de sa préparation et de son enthousiasme.

Venturi disparu, la victoire est allée à Tarquinio Provini, de la même équipe. A ce jeune pilote de Piacenza tous les espoirs sont permis, il a démontré une ténacité et un courage à toute épreuve et une réelle science du pilotage.

En 175 cm³, aux places d'honneur, nous trouvons trois pilotes de la Morini qui ont su tirer le maximum du Settebello. Manganelli, le plus jeune de l'équipe, en était à ses premières armes. Il a débuté sa carrière motocycliste avec le Tour d'Italie; sa seconde place au classement général et sa victoire de l'étape Bolzano-Verbania à la moyenne de 112 km/h démontrent ses qualités.

En 125 cm³ nous avons assisté au walk-over du vainqueur 1953 : Tartarini. Alors que durant les quatre étapes il a foncé et s'est assuré un certain avantage sur ses suivants, il termina la seconde moitié de la course avec sagesse et intelligence. Ses adversaires furent les pilotes de la Rumi qui ne luttèrent que grâce à la tenue de route de leurs machines et leurs qualités de pilotage.

Autre nouveauté du Tour a été la catégorie 100 cm³, avec classement séparé.

Deux marques ont lutté farouchement : Ducati et Laverda. La 98 cm³ Ducati, mise au banc d'essai lors de ce

Tour, fut une révélation : dix-neuf machines au départ, seize machines à l'arrivée. La 75 cm³ Laverda avait été portée à 100 cm³. Elle a démontré des qualités indéniables.

Zanzani, un coureur confirmé, donna à la Laverda cette suprématie. Après lui nous notons Maoggi et Gandossi (Ducati), premier des pilotes de troisième catégorie.

Il ne faut pas oublier dans ce bref tableau des vainqueurs Guido Mariani qui, avec sa Laverda, remporta une des plus dures étapes du Tour, Pescara-Riccione.

La lutte, en 75 cm³, fut essentiellement circonscrite entre les pilotes de la Laverda qui ne se firent aucune politesse. Au classement général, au second poste, nous trouvons Ripa suivi de Pasini.

Franco LINI.

R. Venturi, au départ de la dernière étape.



POINT DE VUE

Après l'interview de Georges Houel (parue dans notre numéro 117), président d'un des plus grands clubs parisiens, l'A.M.S., nous avons interrogé, par l'inter-

médiaire de notre correspondant, le président d'un des clubs les plus importants de Provence, le M.C. d'Avignon et du Vaucluse. M. Fumet nous a volontiers donné

son avis sur la situation actuelle du sport motocycliste et esquissé l'avenir qu'il entrevoyait pour ce sport.



Poursuivant les interviews de « Motocycles » auprès des dirigeants de clubs motocyclistes nous nous sommes rendus auprès de l'animateur d'un des plus importants clubs de Provence, M. Fumet, qui préside aux destinées du Moto-Club d'Avignon et du Vaucluse.

Sans vouloir minimiser le moins du monde l'importance des nombreux Clubs qui émaillent le Vaucluse et la Provence, organisant dans la mesure de leurs moyens des épreuves motocyclistes, il faut reconnaître que le M.C.A. détient certainement le record de longévité et d'importance. Avant 1940 et 1914 puis après la libération il a été, noblesse oblige, l'organisateur de Motocross, de l'Annuel Grand Prix de Vitesse International dont les derniers « plateaux » furent vraiment de classe Inter. Sans oublier la regrettée et légendaire course de côte du Ventoux, les rallyes, concentrations, etc.

De par ses importantes fonctions « civiles » M. Fumet est un homme dynamique, compréhensif, sachant commander mais également concilier les extrêmes en un juste milieu. De plus, ce qui ne gêne rien le président du M.C.A. est un authentique motard qui manie volontiers sa 500 cm³ avec side.

C'est donc à cœur ouvert que M. Fumet nous a entretenu de ces questions qui soulèvent toujours la controverse.

« Quels sont, nous dit-il, les sportifs ou dirigeants de clubs qui n'ont pas eu de récriminations à faire vis à vis de leur Fédération? Aucun je le crois, même les pêcheurs à la ligne, et c'est tellement naturel car même le plus comblé n'est jamais content et c'est humain... »

« Quant à moi j'estime et je pense qu'une Fédération est indispensable et doit faire respecter les règlements. N'oubliez pas

EN BAVARDANT AVEC M. FUMET

Président du M. C. d'Avignon et du Vaucluse.

qu'en théorie les clubs ont formé les ligues et que ce sont les ligues qui ont le devoir de former et désigner les membres de la Fédération. Je pense que tout cela s'arrangera et que les Sections Autos et Motos de la Fédération des Sports « Mécaniques » auront un jour proche leur autonomie propre succédant à la période transitoire que nous traversons. »

Passant à la question des activités du M.C.A. le président poursuit :

« Nous organiserons cette année en dehors de notre Grand Prix de Vitesse quelques petites épreuves inter-club car il ne faut pas oublier que les membres du Club, non coureurs, ont eux aussi droit à se mesurer amicalement sur leurs propres machines ; je pense aussi, et c'est un de nos plus chers désirs, organiser un Trial, car avec un terrain approprié que nous cherchons, c'est la compétition idéale pour ceux qui veulent pratiquer la moto sans dépenser 800 000 fr ou plus pour acheter une machine de course-client, c'est la compétition populaire-type.

« Nous sommes obligés d'abandonner pour l'instant notre chère vieille course de côte du mont Ventoux qui n'a jamais été rentable à cause des frais énormes d'organisation (21 km de longueur) et de « plateau ». Quant au Moto-Cross nous n'avons pas pour l'instant de terrain convenable. »

Ici en légère contradiction avec d'autres dirigeants sur les circuits eux-mêmes M. Fumet nous spécifie :

« En ce qui concerne la longueur des circuits, sans aller jusqu'aux « tourniquets » de nos défuntés et regrettées courses de petites cylindrées, j'estime que le public peut mieux juger de la virtuosité d'un pilote sur un circuit moyen que dans des lignes droites de 2 km qui avantagent les coureurs nantis de machines course-maison mais qui n'ont rien à voir avec la virtuosité du pilote. A ce sujet d'ailleurs, il serait curieux d'aligner tous les coureurs sur des machines Sport-Commerciales n'ayant entre elles que quelques kilomètres d'écart, au lieu de celui entre les machines courses-maison, demi-maison, client ou gonflées par des amateurs à bourse plate! C'est d'ailleurs une solution qui aurait son

utilité en ce qui concerne la recherche de nouveaux pilotes.

« Remarquez sur un circuit comme le nôtre, aux allées de l'Oulle dont le développement n'excède pas 2 km 200 environ, des moyennes de 99, 473 km/h au tour ce qui n'est pas vilain!

« Puisque nous sommes sur la question coureurs, continue M. Fumet, la Fédération nous autorise un certain pourcentage de coureurs étrangers. Ceux-ci ont un matériel le plus souvent supérieur en vitesse et modernisme à celui de nos Nationaux, ce qui en fait automatiquement des champions. Et alors les pauvres organisateurs se trouvent devant ce dilemme :
« Ou bien aligner beaucoup de Nationaux valeureux certes mais souvent pas très bien équipés et alors public restreint et recette déficiente.

« Ou bien aligner des coureurs étrangers aux palmarès flamboyants qui attirent le monde d'où recette qui couvre les frais, car cela il ne faut pas l'oublier, le public paie, mais il paie pour voir du spectacle et en veut pour son argent, ce qui est très naturel. Et c'est en définitive la recette qui permet de payer les coureurs et couvrir les frais d'organisation ; quant à la classification des coureurs c'est assez naturel mais ce travail n'incombe pas aux clubs ou ligues c'est aux coureurs eux-mêmes à en discuter et à s'arranger comme ils l'entendent. »

Quoique le moto-club et moto-ball-club soient deux choses, M. Fumet nous parle de ce jeu, relativement méridional, dont il est grand amateur et nous sentons qu'il en est un « mordu ». Il nous rappelle également que les frères Nougier sont de très vieux membres du M.C.A. et que Schaad notre champion de France 1953 est également sociétaire fidèle.

Nous caissons à bâtons rompus encore quelques instants et laissons le sympathique président Fumet à ses occupations en lui souhaitant de la part de « Motocycles » à lui et à son équipe la réussite la plus complète pour leurs entreprises sportives de 1954.

Interview recueillie
par G. Porte.

4 pas en

HOLLANDE

TOUT le monde parle maintenant de la robuste Csepel, c'est donc sans appréhension que je suis parti sur cette 250, avec un copain et des bagages, passer quatre jours de vacances au pays des tulipes.

Départ de Reims vers Bruxelles à 11 h du matin après les cours. J'avais fait une partie de ce parcours l'été dernier en D 45 Motobécane. Mais là les étapes sont vraiment avalées... en force et c'est bientôt Rotterdam. Arrivée à 18 h 30 après des arrêts aux deux douanes et à Bruxelles chez un ami. La moyenne est donc honorable. Étant à pied d'œuvre nous décidons dès lors de flâner pour visiter le pays.

La nuit passée à Rotterdam, départ en touristes et la route droite, droite, devient curieuse. C'est vraiment le royaume de l'eau. Elle jaillit de partout. Enfoncez votre doigt dans la terre et le trou ainsi formé s'emplit d'eau. C'était la raison d'être des fameux moulins qui pompaient, pour rejeter une partie de cette eau à la mer. Les croisements genre autoroute américaine occupent quelques centaines de mètres carrés avec leurs courbes savantes, mais l'impression de sécurité est réelle. Le temps passe. Les gens ne comprennent déjà plus un mot de français et on se sent « à l'étranger » à la vue de multiples « gros cubes » rencontrés sur la route,

machines souvent anglaises, ou bien allemandes. Les conducteurs, d'ailleurs très sages, ne tirent pas.

Mais une curiosité du pays semble être les innombrables vélos; ces engins antiques, curieux, hauts et lourds sont souvent montés par deux personnes. La police de l'endroit le permet et l'absence de la moindre côte rend ainsi plus aisée la tâche du dévoué pédaleur. Les cyclo-moteurs aussi abondent; certains règnent en maîtres dans ce domaine, c'est-à-dire la Mobyette française construite sous licence. Mais là aussi notre cycle est vraiment adapté au goût de l'endroit avec son guidon type Harley 1920 surélevé et les selles à multiples ressorts. Les garde-boue sont plus enveloppants et les sonnettes et accessoires impressionnants.

C'est enfin Amsterdam. Rotterdam nous avait frappé avec son port. Pour le reste consultez votre guide Michelin habituel. De même Amsterdam est une pure merveille, et autant vous dire tout de suite que nous avons ensuite traversé la digue de Zuiderzee puis Harlingen pour revenir sur Haarlem et ses champs de fleurs. La description de tout ceci relève des brochures gratuites distribuées par les offices de tourisme. Mais je voudrais essayer de vous donner l'ambiance typique d'un petit village inconnu, Borck in Vaterland pour vous dépeindre ensuite Volendan, village traditionnel hollandais.

Borck in Vaterland qui rencontre une grande nationale est relié à la ville par un gros ferry-boat. Tout le village est groupé autour du lac qui sert de cour à une église blanche et claire en dedans. Les routes minuscules se croisent dans les bosquets, mais les petits labyrinthes à sens unique, larges de 1 m, sont réservés exclusivement aux vélos. Les boutiques sur pilotis « montés sur péniches » se déplacent et tournent pour rester au soleil tamisé par de grands arbres et les fameuses habitations sont vraiment nettoyées

et lavées. Les femmes frottent leur perron au savon de Marseille et les hommes avec leur pipe se rendent aux prés en bateau; les voies d'eau étant plus nombreuses et pratiques que les chemins surélevés pour être à l'abri de ce souci constant « l'eau ».

Un exemple tout différent de village hollandais nous est donné par Volendan.

Il semble qu'un décret gouvernemental ait imposé aux villageois de garder leurs costumes traditionnels. D'autre part, le village est en deux parties et au travers des rues sont tendues de grandes perches portant le linge blanc qui sèche. Tout cela claque avec les sabots des costumes déjà typiques des marmots de quatre ou cinq ans.

On monte pour atteindre le port, car bien sûr, là comme partout la digue protège le village contre la mer qui est à un niveau supérieur et en grimpant nous avons l'impression de bateaux volants. En effet, le regard surprend des voiles ocre qui passent loin au dessus des murs. Tout ici est symphonie d'ocre et de rouge poudrée du blanc des lignes qui blanchissent et c'est vraiment splendide. Mais pourquoi, là aussi, voit-on tant de réclames jaunes qui crient la valeur du Kodak? C'est un sacrilège.

Et nous sommes rentrés, toujours sur notre 250. C'est une moto que l'on n'entend pas, qui tire sans histoires et on arrive vite à trouver normal d'oublier tous les soucis normaux d'un motard pour daigner simplement de loin en loin s'occuper du niveau de carburant. Je crois que c'est le plus beau compliment que l'on puisse faire à une machine.

Bientôt, je l'espère, je pourrai, grâce à elle, effectuer une liaison moto plus importante. On chuchote déjà, les échos passent. J'espère donc vous retrouver dans deux mois au départ d'un raid plus important et inédit.

J.-C. HARRARI.

**ESSAI
D'UN ANCÊTRE**

LA SOYER 175 2 TEMPS ★

ON discute et rediscute, la X 500 de tourisme roule à 128, la Z 350 normale à 132, telle 125 sport roule à 135, tandis que telle autre 175 dépasse 140.

Tout cela est bien beau, mais pour donner leurs justes valeurs aux performances de nos machines ultra-modernes, il importe de mesurer le chemin parcouru en quelque vingt-cinq années. C'est pourquoi j'ai essayé une 175 Soyer type B7 n° 124 de la série de la marque, sortie aux environs des années 1930.

Départ le 29 avril par temps beau et sec : **Essai routier** sur une fraction de la « nouvelle » route de Champagne. Itinéraire

Reims-Epernay. Départ à 10 h du matin... Première tirée, deuxième en ville en côte, puis on profite d'une toute petite descente pour passer la troisième (tout cela à la main) et il ressort que la distance Reims-Epernay soit 27 km, a été couverte en 51 mn. Le parcours étant assez accidenté, la moyenne de 31 km est honorable.

Le retour Epernay, Châlons, Reims est effectué à 43 km/h de moyenne, avec une consommation générale de 4,5 l aux 100.

Essai de vitesse sur le circuit de vitesse de Reims.

1 km lancé à 53 km/h (allongé sur la machine) dans la ligne droite des tribunes. Un tour position touriste à 49 km/h.

La première monte à 11 km/h, la deuxième à 27 km/h.

Il ressort donc des essais que, puisqu'il n'y a aucun ennui mécanique, ni aucun perlage, rouler sur cet ancêtre n'est pas si désagréable. Cet engin a fait 60 000 km avant cet essai aux mains d'un ami et auparavant, on perd la trace de ses nombreux propriétaires successifs.

La date de première mise en circulation, elle-même, est inconnue et tout laisse à penser qu'elle a couvert une distance représentant plusieurs tours du monde.

Conçue robuste, mais lourde et inconfortable bien sûr, on peut ici lui rendre hommage. Combien de machines d'aujourd'hui, pourtant si brillantes, rouleront-elles encore honnêtement en mai 1975?

J.-C. HARRARI.

QUE penser de cette première épreuve du Championnat du Monde, où seulement deux équipes officielles prirent le départ ? Il semble en l'occurrence que la F.I.M. et par ricochet la F.F.M. aient pleinement recueilli le fruit de leurs efforts de cet hiver, aux termes desquels on déclara avec fierté que la F.I.M. était au service des sportifs et non des constructeurs. Or ces derniers semblent avoir fait clairement comprendre que quant à eux, ils dirigeaient leur écurie, et se réservaient de l'engager où bon leur semblait. Etant donné que l'on imagine mal un Grand Prix de championnat sans équipes de marque, il ne reste plus qu'à conclure !

Ce Grand Prix de Reims a également démontré que l'on pouvait

s'inspirer de raisonnements absolument opposés, suivant que l'on s'érigeait en législateur voire en censeur, ou en organisateur. On peut parfaitement crier haro sur les 350 et 500, dénoncer leur vitesse excessive, leur éloignement technique par rapport à la machine de série, en un mot, les vouer à une disparition certaine, au cours d'une réunion de la F.F.M., alors qu'il s'agit de statuer sur les nouvelles formules de course, ce qui n'empêche nullement, lorsqu'on organise, de choisir le circuit le plus rapide possible, avantagant au maximum les machines puissantes, et de faire un gros battage autour des moyennes fantastiques et des 200 km/h dépassés en ligne droite.

On ne pouvait ignorer plus systématiquement le facteur pilotage, inséparable d'une compétition digne de ce nom. Il n'en fallait pas plus pour éloigner les Norton, A.J.S., Guzzi, et autres M.V. de cette épreuve.

DOUBLÉ DE P. MONNERET au G.P. de REIMS.

VOICI ce qu'est le circuit de Gueux, se développant sur 8 347 m. Une courbe de 690 m, une ligne droite de 700 m, une courbe de 380 m, nouvelle ligne droite de 530 m (3 % de descente) autre courbe sur 290 m, ligne droite de 320 m. Virage très dur, 1 190 m de ligne droite, courte courbe de 120 m, ligne droite de 2 130 m, virage en épingle à cheveux, ligne droite de 2 000 m. Pourquoi ce schéma ? Tout simplement pour nous aider à démontrer que ce circuit demandait des chevaux et est tracé pour les grandes vitesses.

Les essais laissèrent entrevoir des moyennes élevées :

250 cm³ : Haas (N.S.U.), 3' 03" 2/10, moyenne 164,029 km/h ;

350 cm³ : Pierre Monneret (A.S.S.), 3' 12" 8/10, moyenne 155,862 km/h ;

500 cm³ : Pierre Monneret (Gilera 4), 2' 46", moyenne 181,025 km/h.

Trois catégories prirent tour à tour possession de la piste.

A 14 h, dix-neuf pilotes se présentent sur la ligne de départ, parmi lesquels : Haas, Muller, Baltisberger, Hollaus, sur N.S.U. d'usine, six Guzzi, deux Adler, un N.S.U., deux Parilla, deux Velocette, un Rudge, un Norton.

Au premier passage, Haas est au commandement suivi de Hollaus, Muller, Baltisberger, Wood, Luttenberger.

Au deuxième passage, Haas est toujours en tête mais Muller est en seconde position suivi de Hollaus et Baltisberger. La course est déjà jouée, le trou est fait.

Au quatrième tour Muller établit le record du tour en 3' 01" 5/10, à la moyenne de 164,662 km/h.

Ces positions resteront inchangées jusqu'au septième tour.

Le Français Collignon est, au cinquième tour, à un tour de retard.

Au huitième tour, Muller prend la tête

suivi, dans sa roue, par Haas, à 10" Hollaus et légèrement détaché Baltisberger.

Quatorze coureurs restent en course, seules les N.S.U. sont dans le même tour.

L'Italien Baviera lutte avec Wood pour les cinquième et sixième places.

Au dix-huitième et dernier tour Haas gagne avec 3/10 de seconde d'avance sur Muller, ce même Muller qui, en 1939, remporta le Grand Prix de l'A.C.F. avec Auto-Union.

Onze pilotes termineront cette épreuve avec deux à quatre tours de retard sur l'équipe officielle allemande.

La catégorie 350 cm³ avec vingt-trois coureurs indépendants fut la plus régulière. Cinq A.J.S., douze Norton, un B.S.A., un Horex, deux Velocette, un Parilla.

Au premier passage Matthews est en tête, suivi de Goffin, Pierre Monneret, Taveri, Collot, Wood, mais au tour suivant Pierre Monneret passe au commandement, pour le conserver jusqu'à la fin. En seconde position Goffin, suivi de Matthews, Collot, Taveri s'étant arrêté au stand pour abandonner au neuvième tour, alors que Monneret établit le record du tour en 3'.10" 5/10, à la moyenne de 156,883 km/h.

Si à chaque tour Monneret prend une légère avance sur ses suivants directs, ceux-ci ne s'endorment pas ; la lutte à trois entre Goffin, Matthews et Collot, avec une machine moins rapide, est des plus acharnée. Le Belge et l'Anglais prendront tour à tour la seconde position, alors que Collot gardera la quatrième place du deuxième au dernier tour.

Au vingtième tour, Monneret a 30" d'avance sur Matthews et Goffin, et 40" sur Collot.

Seulement quatorze pilotes termineront, et quatre dans le même tour que le vainqueur Monneret.

En 500 cm³ sur la première ligne Duke,

Monneret, Milani avec les Gilera 4 puis, s'étalant sur neuf lignes. Vingt coureurs, dont Armstrong (Gilera 4) Collot, Insermini, Cherrier, Matthews, Goffin tous sur Norton, Milani prend un départ rapide suivi de Duke, Taveri, Collot, Gauch, Godwin, alors que Monneret attardé par une bougie part avec 50" de retard.

Au deuxième tour : Milani et Duke détachés, puis Taveri, Collot, Godwin et Monneret qui se lance à tombeau ouvert dans la lutte.

Au troisième tour, Monneret établit le record du tour en 2' 45" 2/10 (180,255 km/h), au quatrième tour il l'abaisse à 2' 44" 6/10 (181,585 km/h), et au cinquième il réalise 2' 42" 7/10 à la moyenne de 183,689 km/h. Malchanceux, Armstrong a dû abandonner au troisième tour, ainsi que Bayle.

Au septième tour Duke prend la tête suivi dans sa roue par Milani, et à 16" Monneret. Six coureurs seulement sont dans le tour du leader, alors qu'au onzième seulement les trois pilotes de Gilera courent dans le même tour.

Duke prend un léger avantage alors que Monneret se rapproche sensiblement de Milani.

Au seizième tour le Français passe l'Italien et attaque l'Anglais qui, sentant la menace, accélère son allure, alors que Collot, faisant une course magnifique, a pris la quatrième place suivi de Taveri.

Au vingt-quatrième tour, Duke ayant trop demandé à sa machine revient au box en la poussant et Pierre Monneret passe en tête ; Milani en seconde position fait signe aux mécanos que son pare-brise s'est brisé. Cela vous donnera une idée de la vitesse à laquelle le train est mené. Ces deux pilotes ont deux tours d'avance sur Collot qui ne peut faire mieux manquant incontestablement de chevaux.

Pour la seconde fois de la journée Monneret passe la ligne en vainqueur, suivi de Milani en difficulté avec ses changements de vitesse, Collot et Taveri.

Douze coureurs sont classés.

Aucun enseignement à tirer de cette première épreuve du championnat du monde. Attendons le Tourist Trophy pour juger de la valeur des N.S.U., Guzzi, Gilera et M.V.

CLASSEMENT ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

250 cm³ : 18 tours, 150,246 km.

1. Haas (N.S.U.), 55' 06" 7/10, 162,685 km/h ; 2. Muller (N.S.U.), 55' 07", 162,671 km/h ; 3. Hollaus (N.S.U.), 55' 41" 5/10, 160,909 km/h ; 4. Baltisberger, 57' 04" 2/10, 157,103 km/h ; 5. Wood (Guzzi) à 2 tours ; 6. Baviera (Guzzi) à 3 tours ; 7. Collignon (Guzzi) à 3 tours.

Record du tour : Muller, 3' 01" 5/10, 164,662 km/h.

350 cm³ : 24 tours, 199,242 km.

1. Monneret (A.J.S.), 1 h 17' 40" 7/10, 153,897 km/h ; 2. Goffin (Norton), 1 h 18' 03" 2/10, 153,158 km/h ; 3. Matthews (Norton), 1 h 18' 04" 2/10, 153,125 km/h ;

4. Collot (Norton), 1 h 20' 12" 5/10, 149,043 km/h ;

5. Stormont (B.S.A.), 1 h 20' 58" 5/10, 147,632 km/h.

Record du tour : Monneret, 3' 10" 5/10, 156,883 km/h.

500 cm³ : 30 tours, 250,410 km.

1. Monneret (Gilera 4 cyl.), 1 h 25' 29" 5/10, 174,790 km/h ; 2. Milani (Gilera 4 cyl.), 1 h 25' 46" 1/10, 174,226 km/h ; 3. Collot (Norton), 1 h 27' 14" 8/10 à 2 tours ; 4. Taveri (Norton), 1 h 25' 32" 2/10, à 3 tours ; 5. Matthews (Norton), 1 h 28' 13" 4/10, à 3 tours ; 6. Julian (Norton), 1 h 28' 13" 7/10, à 3 tours.

Record du tour : Monneret, 2' 42" 7/10, 183,689 km/h.

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE « PILOTES »

250 cm³ : Haas, 8 points ; Muller, 6 pts ; Hollaus, 4 pts ; Baltisberger, 3 pts ; Wood, 2 pts ; Baviera, 1 pt.

350 cm³ : Monneret, 8 pts ; Goffin, 6 pts ; Matthews, 4 pts ; Collot, 3 pts ; Stormont, 2 pts ; Dauwe, 1 pt.

500 cm³ : Monneret, 8 pts ; Milani, 6 pts ; Collot, 4 pts ; Taveri, 3 pts ; Matthews, 2 pts ; Julian, 1 pt.

SPORTS

Détails de la Norton 1954.

Il s'agit évidemment du modèle destiné à la course. On s'attendait généralement à un modèle complètement remanié, (on avait parlé d'un cylindre horizontal « à la Guzzi »), mais il n'y a que des modifications de détail qui n'ont certainement pas été sans en améliorer les performances.

Depuis quelques années le procédé de M. Craig pour améliorer le rendement de ses Manx a été de réduire la course et d'augmenter l'alésage, ce qui a permis d'augmenter le régime en conservant une vitesse linéaire de piston acceptable. L'an dernier 88×82 et $75,9 \times 77$ pour, respectivement, la 500 et la 350 pouvaient sembler les cotes définitives de l'alésage et de la course, mais Craig a été encore plus loin et cette année nous avons des moteurs nettement super-carrés, $90 \times 78,4$ pour la 500 et 78×73 pour la 350!

En corollaire les bielles ont été considérablement raccourcies, le vilebrequin ayant aussi diminué de diamètre mais ayant été renforcé, un volant extérieur a été monté entre le carter et le pignon moteur, tandis que le roulement de vilebrequin de ce côté a été renforcé. De nouvelles cames et un nouveau reniflard qui a été monté à l'avant du carter complètent les modifications internes. Le moteur n'a vraisemblablement pas gagné en souplesse, car une boîte à cinq rapports transmet la puissance. Les ressorts de suspension arrière ne sont plus sous tube.

Le graissage de la chaîne primaire est assuré par une réserve d'huile qui est située dans le tube supérieur gauche du cadre.

Maintenant, l'axe de la pédale de frein est concentrique au pivot de suspension arrière. (Pédale à gauche, tambour de frein à droite.)

Le frein avant a vu son refroidissement amélioré par un aspirateur d'air à aubes. Le tuyau d'échappement est plus court et le carburateur à cuve à trop plein et pompe a été remplacé par un carburateur à cuve classique.

Modifications de la G-45 Matchless.

Ce modèle client, très rapide mais jusqu'à présent assez fragile, a eu quelques modifications.

Les culbuteurs possèdent une dérivation d'huile de l'axe à la rotule de tige de culbuteur, les supports d'axe de culbuteur sont renforcés. Les soupapes d'échappement sont désormais bombées, ce qui a nécessité une forme correspondante concave sur les pistons. Les soupapes d'admission sont légèrement concaves. Les ressorts de soupapes sont plus puissants. Le pignon intermédiaire de distribution tourne sur un axe plus fort de 3 mm 17. Les roulements de vilebrequin sont emmanchés à force comme

précédemment mais deux vis de sécurité portant sur deux plats du roulement les maintiennent. Le vilebrequin est maintenant forgé au lieu d'être tourné dans la masse. Des rondelles en caoutchouc dans le tunnel des tiges de culbuteurs au droit du joint de culasse évitent les fuites d'huile.

48 ch au banc est le minimum exigé avant montage dans les cadres.

Les nouveaux moteurs Gold Star B.S.A.

Ayant fait leur apparition à Daytona, ces moteurs seront nombreux au Clubman's T.T. et il est normal de prévoir à nouveau leur victoire en 350; en 500 cela est moins certain mais ne serait pas pour nous étonner malgré la présence des T-100 Triumph et des Inter Norton. Culasse et cylindres en alliage léger sont entièrement redessinés et ont une forme carrée et de nombreuses ailettes rapprochées.

Une bielle plus courte, un reniflard commandé et un vilebrequin (pour la 500 seulement) dégagé pour permettre le passage du piston au point mort bas sont les modifications internes les plus apparentes. Les jeux aux soupapes sont désormais réglés par excentrage de l'axe des culbuteurs au lieu de vis et écrou précédemment.

Le reniflard est un distributeur monté en bout d'arbre de magnéto, l'ouverture a lieu 20° avant le P.M.B. et reste ouvert pendant 60° .

Une course gagnée à 70 km de moyenne!

En Irlande, la deuxième version d'An Tostal eu lieu par temps déplorable. Le grand vainqueur fut M. Carter (Norton), qui pilota il y a quelques années une Norton d'usine dans l'Ulster Grand Prix. Moyenne 114 km/h 500. En 350 Fox (Norton) vainqueur du Junior Manx de 1953, gagnait à 101 km/h 500.

En 250 il y avait cinq partants qui tous eurent des ennuis mécaniques, ce qui explique la victoire à 70 de moyenne de Mc Cutcheon (Velocette), devant Ennis sur une vieille Rudge.

Les marques en présence au Clubman's T.T.

En 350, une A.J.S., cinquante-cinq B.S.A., deux Douglas et six Norton. En 500 une Ariel, quatorze B.S.A., quinze Norton Inter, deux Norton Dominator et quatorze Triumph. En 350 supériorité numérique des B.S.A., en 500 la situation est équilibrée mais le nombre des partants est en nette régression pour les deux épreuves.

Circuits italiens.

A Mestre, sous la pluie, Ubbiali gagne en 125 cm³, suivi de Colombo et Sandford; tous sur M. V.

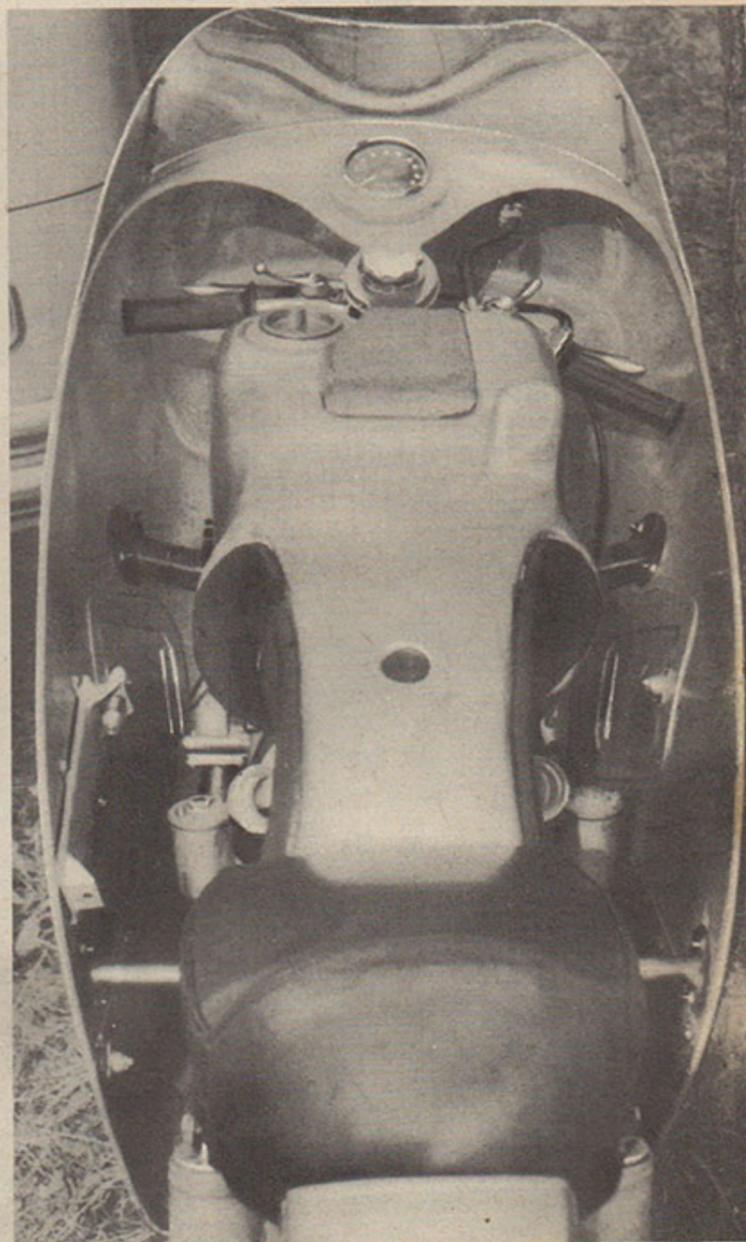
En 500 cm³, victoire de Masetti, malgré une remontée désespérée de Amm, qui s'était arrêté pour changer de bougie. Derrière Masetti, sur Gilera 4, et Amm, sur Norton, terminaient Campbell et Laing (Norton) précédant Valdinocci (Gilera 4).

A San Remo, nouvelle victoire de Bandirola, sur M.V. 4, devant Forconi (Gilera Saturno), Guglielminetti (Norton) et Valdinocci (Gilera 4). Ce dernier, après avoir établi un nouveau record absolu du tour, dérapa sur une tache d'huile, et perdit le bénéfice de ses efforts.

En 125 cm³, Ubbiali l'emporte une fois de plus, devant son coéquipier Copeta. Mais à la 3^e place, à une minute, arrive Venturi, sur le nouveau Mondial double-arbre, qui peut s'avérer dangereux.

A Faenza, victoire de Copeta, devant Sala, Genevini et Spadoni, tous sur M.V., et en 500 cm³ victoire de Milani, sur Gilera 4, devant Dale (M.V. 4), Montanari (Guzzi mono) et Lomas (M.V. 4) ces deux derniers à un tour.

Vue supérieure du nouveau carénage de la 250 N.S.U. Cette machine s'affirme comme la plus rapide de la catégorie.



CIRCUIT DE ROCHEFORT

Le beau temps n'est pas venu récompenser les efforts des organisateurs du M.C.R. qui avaient encore une fois un plateau de classe à présenter à leur fidèle public. Il fallut en effet beaucoup de courage aux spectateurs et aux coureurs pour subir une pluie qui ne cessa de tomber toute la soirée, transformant le circuit en véritable patinoire. Ce fut une occasion imprévue d'admirer la virtuosité des pilotes et la tenue de route vraiment exceptionnelle des machines.

La journée fut malheureusement endeuillée par un accident mortel survenu au coureur Uzé qui percuta pendant les essais en pleine ligne droite (sans causes apparentes) un pylône en fonte. Le passager fut également sérieusement blessé. Uzé pilotait l'ex-attelage surbaissé de Haldemann que Murit avait en possession la saison dernière. Cet ensemble était assez délicat à emmener du fait de sa légèreté.

Les courses nous permirent d'assister à des luttes sans merci dans toutes les catégories. Collot et Monneret, aux styles si différents, mais non moins efficaces, tinrent le public en haleine jusqu'à la fin des épreuves: Un véritable festival sidecariste avec Haldemann, Drion, Murit, Michel, Beauvais, etc... rehaussait encore le programme d'une des plus belles épreuves motocyclistes de la saison.

LANGERON.

★ 250 ★

Remarquable course d'un outsider Perdoux qui tint tête pendant six tours à la cohorte des Guzzi avec Wood, Collignon, Jacquier Bret, Guérin, avec une machine moins rapide et sur un circuit rendu difficile par la pluie.

Belle lutte entre Jacquier Bret et Collignon qui se doublèrent plusieurs fois pour finir très près l'un de l'autre. Guérin retardé au départ ne put faire le troisième larron.

Wood parut gêné par le terrain glissant.

★ 350 ★

Magnifique lutte entre Collot et Monneret P. Celui-ci, très décidé, remonta Collot petit à petit et finit incontestable vainqueur.

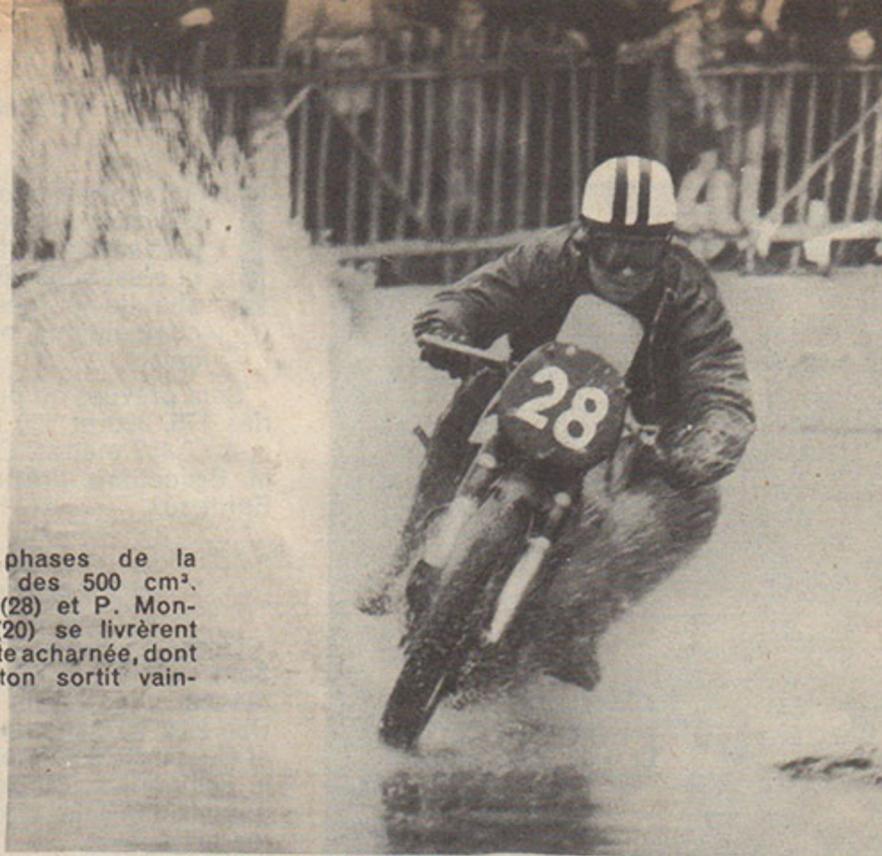
★ 500 ★

Le duel se dessine immédiatement entre les deux rivaux, mais Collot fonce, fonce malgré la pluie et la quatre cylindres Gilera de Monneret doit s'arrêter. C'est Taveri qui prend la chasse et une belle deuxième place. Bruguière et Wood se bagarrent pour la troisième place et finissent dans l'ordre.

★ SIDES ★

La classe de Haldemann parle mais Drion est là aussi... et Murit... et Michel. C'est un remarquable chassé-croisé pendant les deux manches où le dernier n'est jamais loin du premier. Michel cassa dans les derniers tours, et perdit de ce fait une excellente place. Quant à Haldemann, il noya sa magnéto.

Deux phases de la course des 500 cm³. Collot (28) et P. Monneret (20) se livrèrent une lutte acharnée, dont la Norton sortit vainqueur.



Au premier plan Haldemann, dont on remarque la conduite très souple, et derrière lui Michel.



Le 16 mai 1954 à Rochefort-sur-Mer

★ 250 ★

1. Jacquier Bret, Guzzi; 2. Collignon, Guzzi; 3. Perdoux, Excelsior; 4. R. Guérin, Guzzi; 5. Rossi-gno; 6. Noël.

★ 350 ★

1. P. Monneret, sur A.J.S.; 2. Wood (Angleterre); 3. Collot; 4. Insermini; 5. Chapelle; 6. Taveri (Suisse).

★ 500 ★

1. Collot, sur Norton; 2. Taveri (Suisse); 3. Bruguière (Angleterre); 4. Wood (Angleterre); 5. Florès (Espagne); 6. Gauch; 7. Insermini.

★ SIDE-CARS ★ 1^{re} SÉRIE ★

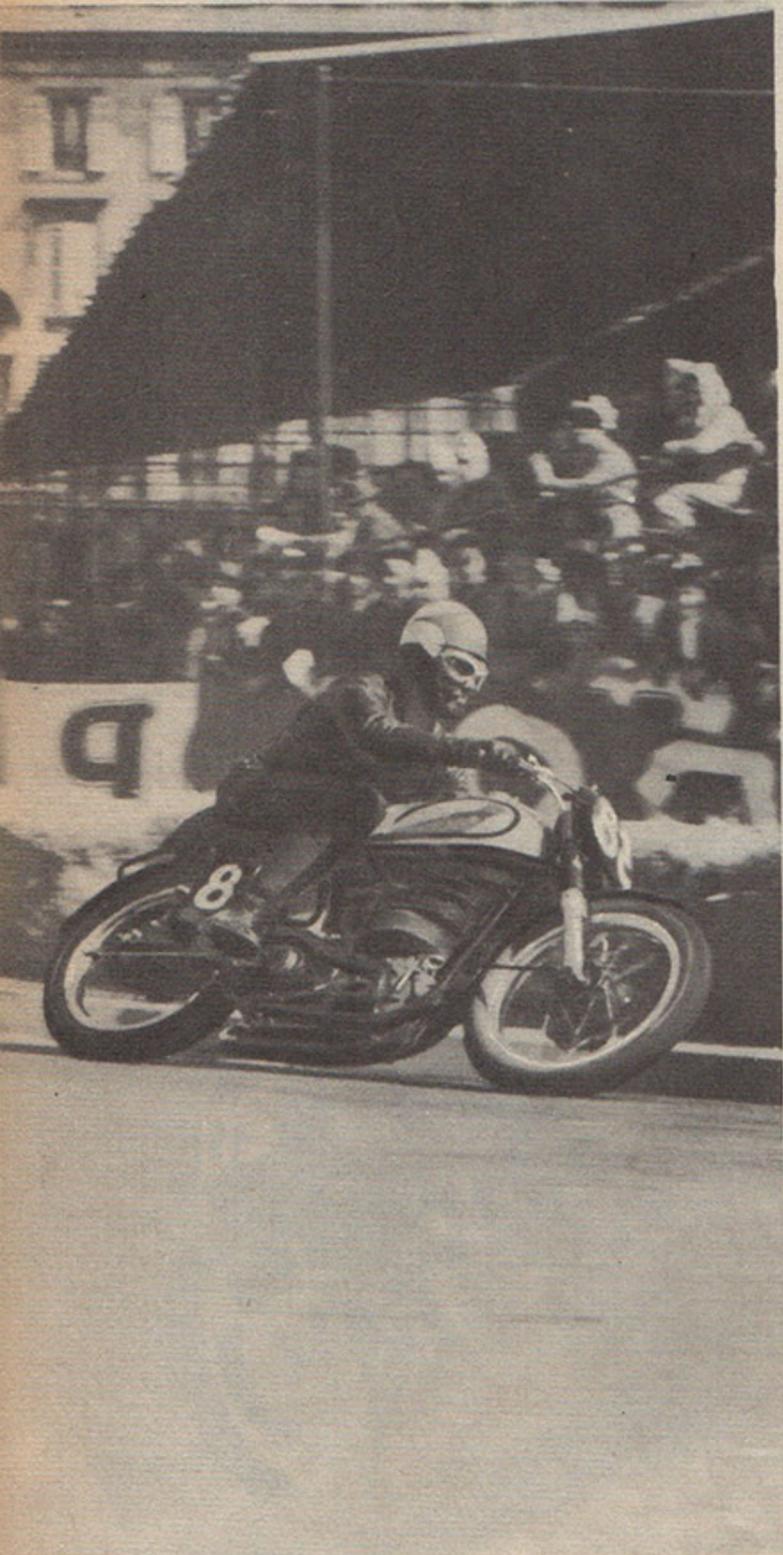
1. Drion; 2. Michel; 3. Beauvais; 4. Haldemann; 5. Léchelon.

★ SIDE-CARS ★ 2^e SÉRIE ★

1. Murit; 2. Drion; 3. Beauvais; 4. Léchelon.

★ CLASSEMENT FINAL ★

1. Drion; 2. Murit; 3. Beauvais; 4. Léchelon.



L'Australien HAERNE, remarquable vainqueur de la dure course des 350 cm³.

★
DE NOTRE CORRESPONDANT R. LACOMBE
★

L est heureux que le temps exécrable qui sévissait ait cédé la place à un ciel plus serein depuis quelques 48 heures, et c'est sous un franc soleil et par une chaude journée que se déroulent les compétitions motos du meeting bordelais.

Sont prévues au programme : les catégories 175, 350 et 500 cm³. Longueur du circuit : 2 457 mètres. Directeur des courses : M. Brunetière, président du Moto-Club de Bordeaux.

CATÉGORIE 175 CM³

Dix-sept concurrents sont au départ. Sont sur la première ligne : Bayle qui a réalisé aux essais 1'57", Fontes 2'02", Uze 2'02"4, Baurens 2'02"5, Bonnet 2'03"6 et Cuin 2'05"6. Dubois qui fut vainqueur de la catégorie à Bergerac et Dulouard vainqueur du dernier circuit d'Agen sont parmi les engagés.

Mauvais départ du Tarbais Soulet et de Dulouard. Chassé-croisé pour la première place entre le Bordelais Bayle sur une très rapide M.V. et Cuin de Carcassonne (A.M.C.). Dubois en troisième position s'arrête au troisième tour ainsi que Soulet et Noël. Suivent dans l'ordre : Bonnet, Baurens, Fontes, Dulouard, Médant, Jean-Henry, Delpech, Lagrèze, Pohu et Vidal. Soulet et Dubois sont repartis. Arrêt de Dulouard et Fontes au cinquième tour, de Jean-Henry au neuvième tour.

Au dixième tour : en tête Bayle, à 21" Cuin puis Bonnet, Baurens, Delpech, Soulet (qui a remonté de la dix-septième à la sixième place après avoir battu le record du tour au huitième passage en 1'52"3 (78 km/h 790), Midant, Vidal, Lagrèze, Pohu, Dubois. Abandon de Soulet, au tour suivant.

Au dix-neuvième tour, positions inchangées sauf pour Dubois qui remonte très fort. Arrêt de Vidal au vingtième tour et chute de Médant au vingt-troisième...

Les « Alcyon » A.M.C. double-arbre sont bien présentées et très rapides (deuxième meilleur temps aux essais), mais celles-ci manquent de mise au point.

Résultats. — 1. Bayle, M.V., 48'0"2 (moy. 76,801); 2. Cuin, Arcizet A.M.C., 50'01"8; 3. Dubois (Puch), à 4 tours; 4. Lagrèze (Puch), à 4 tours; 5. Pohu (Puch), à 4 tours; 6. Médant (Jonghi), à 4 tours; 7. Bonnet (New-Map), à 6 tours; 8. Baurens (Griffon), à 7 tours; 9. Vidal (X), à 8 tours.

Record du tour : Uzé, en 1'51"9 (79 km/h 671) au dix-neuvième tour.

CATÉGORIE 350 CM³ — 30 TOURS

Le plateau réuni par les organisateurs bordelais est absolument remarquable et il en fut présenté peu de semblables en France depuis la guerre (à l'exclusion bien entendu des manifestations comptant pour les championnats du monde avec participation des montes et machines d'usines).

Parmi le lot des partants nous remarquons le jeune et redoutable Australien

Campbell, ses compatriotes Laing et Haerne, les Belges Goffin et Dauwe, le vainqueur du récent prix de Pau, l'Anglais Wood. Nous sommes curieux de voir le comportement de l'Anglais Bruguère et de l'Espagnol Ortueta que nous connaissons bagarreur en diable. Pour défendre nos couleurs, face à cette redoutable coalition étrangère, citons parmi le lot français Pierre Monneret, Collot et Burgraff.

Les meilleurs temps furent réalisés aux essais par Lainez, 1'39"5; Monneret, 1'40"; Haerne, 1'42"7; Dauwe, 1'42"9; Wood, 1'44"2; Goffin, 1'44"4. Ces six coureurs ont donc gagné leur place sur la première ligne. Le starter libère dix-huit concurrents.

Rapide départ de Wood et d'Haerne. Après les inévitables changements du premier tour nous pointons au deuxième passage : Haerne, Wood, Laing, Collot, Monneret, Dauwe, Goffin, Gauch, Bruguère, Thompson (Australien), Ortueta, Haynes (Anglais), Flores, Bonnin, l'Irlandais Matthews, Campbell et Burgraff. Au troisième tour Monneret saute Collot. Au tour suivant Ortueta et Flores passent Haynes et Thompson. Bruguère dépasse Gauch au cinquième tour et Dauwe ravit la cinquième place à Collot au neuvième tour, tandis que Thompson abandonne.

Au dixième tour nous pointons : En tête Haerne, à 9" Wood, puis Laing, Monneret, Dauwe, Collot, Goffin, etc. Au quatorzième tour, Wood se fait sauter par Laing. Goffin, un instant menacé par Bruguère, conserve la septième position. Wood perd une nouvelle place au profit de Monneret au seizième tour.

Au vingtième tour, ordre des passages : Haerne, Laing à 3", Monneret à 9", Wood à 13", Dauwe à 30", Collot, Goffin, Bruguère, Bonnin, Ortueta, Haynes, Matthews et Burgraff. Ces positions restent inchangées pour les hommes de tête. Haynes et Matthews précèdent à l'arrivée Bonnin, Bruguère et Ortueta.

En bref : course magnifique, à remarquer les faibles écarts à l'arrivée.

Classement des 350 cm³.

1. Haerne (Australie, Norton), 48'02" (92 km/h 104); 2. Laing (Australie, Norton), 48'05"; 3. Monneret Pierre (France, A.J.S.), 48'28"1; 4. Wood (Angleterre, Norton), 48'34"3; 5. Dauwe (Belgique, Norton), 48'39"5; 6. Collot (France, Norton), 49'18"8; 7. Goffin (Belgique, Norton), à 1 tour; 8. Haynes (Angleterre, A.J.S.), à 2 tours; 9. Matthews (Irlande, Vélocette), à 3 tours; 10. Bonnin (France, Norton), à 3 tours; 11. Bruguère (Angleterre, Norton), à 4 tours; 12. Ortueta (Espagne, Norton), à 6 tours; 13. Burgraff (France, Norton), à 9 tours.

Record du tour établi au vingt-quatrième tour par Haerne : 1'32"9, 95 km/h 243. (Ancien record : Gerber, 1'34"2, 93 km/h 960.)

Leur position durant l'épreuve :

1. Haerne : 2^e au premier tour, 1^{er} du deuxième tour à la fin; 2. Laing : 3^e du deuxième au treizième tour; 2^e à partir du quatorzième tour; 3. Monneret : 5^e au

4^e CIRCUIT INTERNATIONAL D

deuxième tour; 4^e du troisième au quinzième tour; 3^e à partir du seizième tour; 4. Wood : 1^{er} au premier tour; 2^e du deuxième au treizième tour; 3^e les quatorzième et quinzième tours, 4^e après le seizième tour; 5. Dauwe : 6^e du deuxième au cinquième tour, 5^e à partir du sixième tour.

CATÉGORIE 500 CM³ — 40 TOURS

Seize partants sont lâchés par le directeur de la course. Nous voyons sur la première ligne grâce à leur chrono de la veille : Laing et Wood, 1'36" 8; Dauwe, 1'38"; Collot, 1'39" 1/10; Bonnini, 1'41" 3; Goffin, 1'41" 7.

Prendent la tête : Wood, Collot, Goffin, Bayle (qui avait réalisé 1'41" 8) et Dauwe. Au deuxième tour les passages sont les suivants : Wood, Collot, Dauwe, Goffin, Laing, Gauch, Campbell, Brugnière, Bonnini, Ortueta, Matthews, Burgraff, Flores et Monneret qui s'arrête. Bayle et Haynes ont abandonné. Fort retard de Laing au troisième tour qui occupe la dernière position et abandonne au tour suivant, tandis que Campbell saute Gauch et que Burgraff saute Ortueta. Collot passe Wood au septième tour. Au huitième tour abandons d'Ortueta et de Monneret qui était reparti. Nouvel abandon : Goffin, chaîne cassée. Situation au neuvième tour : Wood, Collot, Dauwe, Campbell, Gauch, Brugnière, Bonnini, Burgraff, Flore, Matthews. La belle lutte Wood-Collot est toujours passionnante mais ce dernier doit rentrer au onzième tour ainsi que Campbell et Matthews. Nouvel arrêt : Wood. Dauwe qui suivait à 10" prend la première place. La suite de la course se déroule sans histoire sauf pour le Toulousain Gauch qui avait suivi le train sévère imposé par ses rivaux mais, en difficulté, ralentit et rétrograde au trente-quatrième et trente-cinquième tours de la troisième à la cinquième place.

S'il est juste de louer les concurrents pour leur sportivité dans la catégorie précédente, par contre, cette course est la grande déception de la journée.

Nous notons six coureurs seulement passant la banderolle d'arrivée sur seize partants, et surtout neuf abandons avant le douzième tour (sur 40, même pas le tiers de la course). Il nous est impossible d'accorder le bénéfice du doute.

Il est vrai que demain dimanche : Grenoble, Madrid...

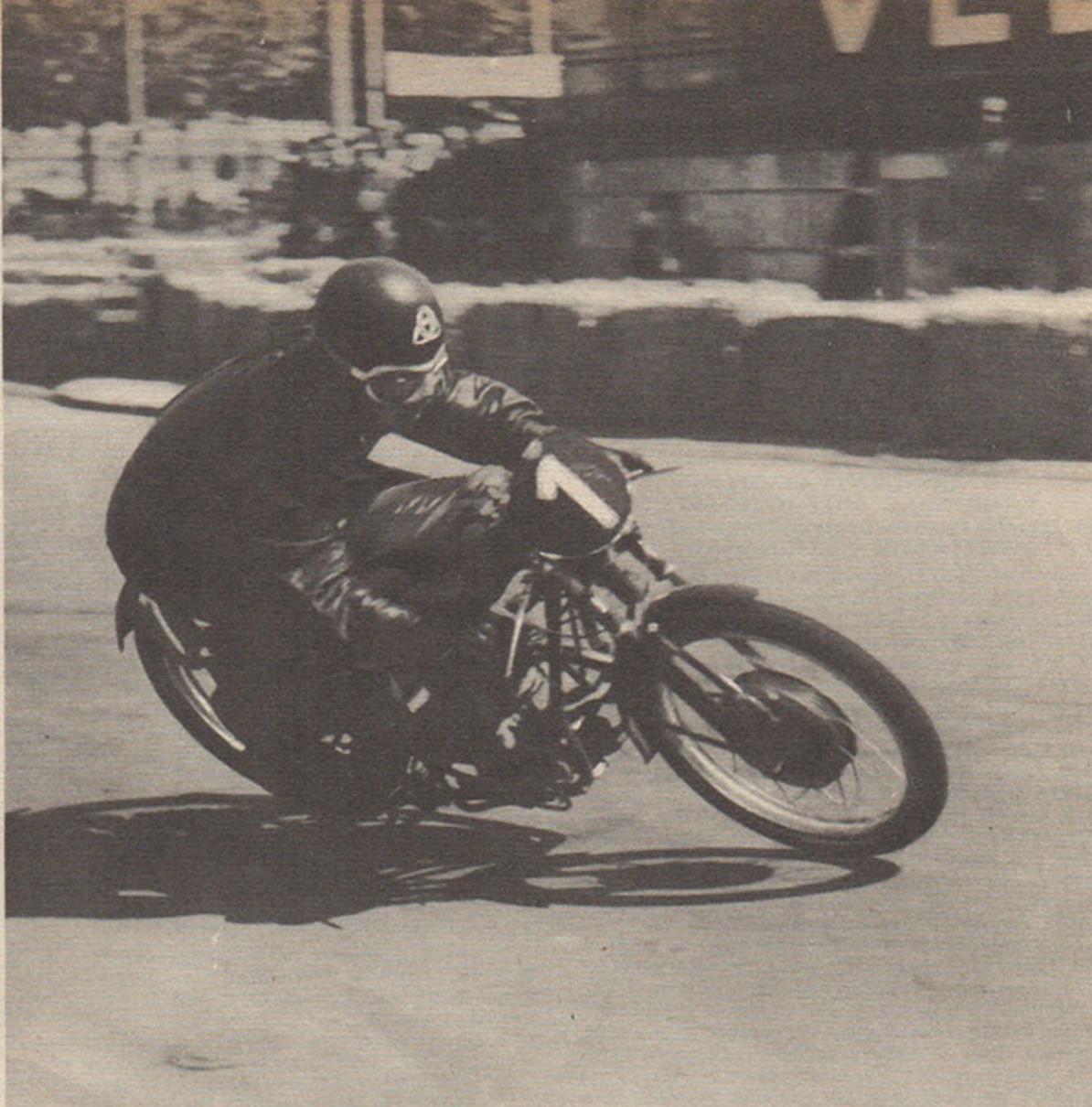
Après les défections de Pau, celles de Bordeaux... et la saison ne fait que commencer.

Classement de la catégorie 500 cm³ :

1. Dauwe (Belgique, Norton), 1 h 03'28" 8 (92 km/h 923); 2. Brugnière, (Angleterre, Norton), 1 h 04'54" 8; 3. Bonnini (France, Norton), 1 h 05'05" 6, à 1 tour; 4. Burgraff (France, Norton), à 2 tours; 5. Gauch (France, Norton), à 2 tours; 6. Flores (Espagne, Norton), à 3 tours.

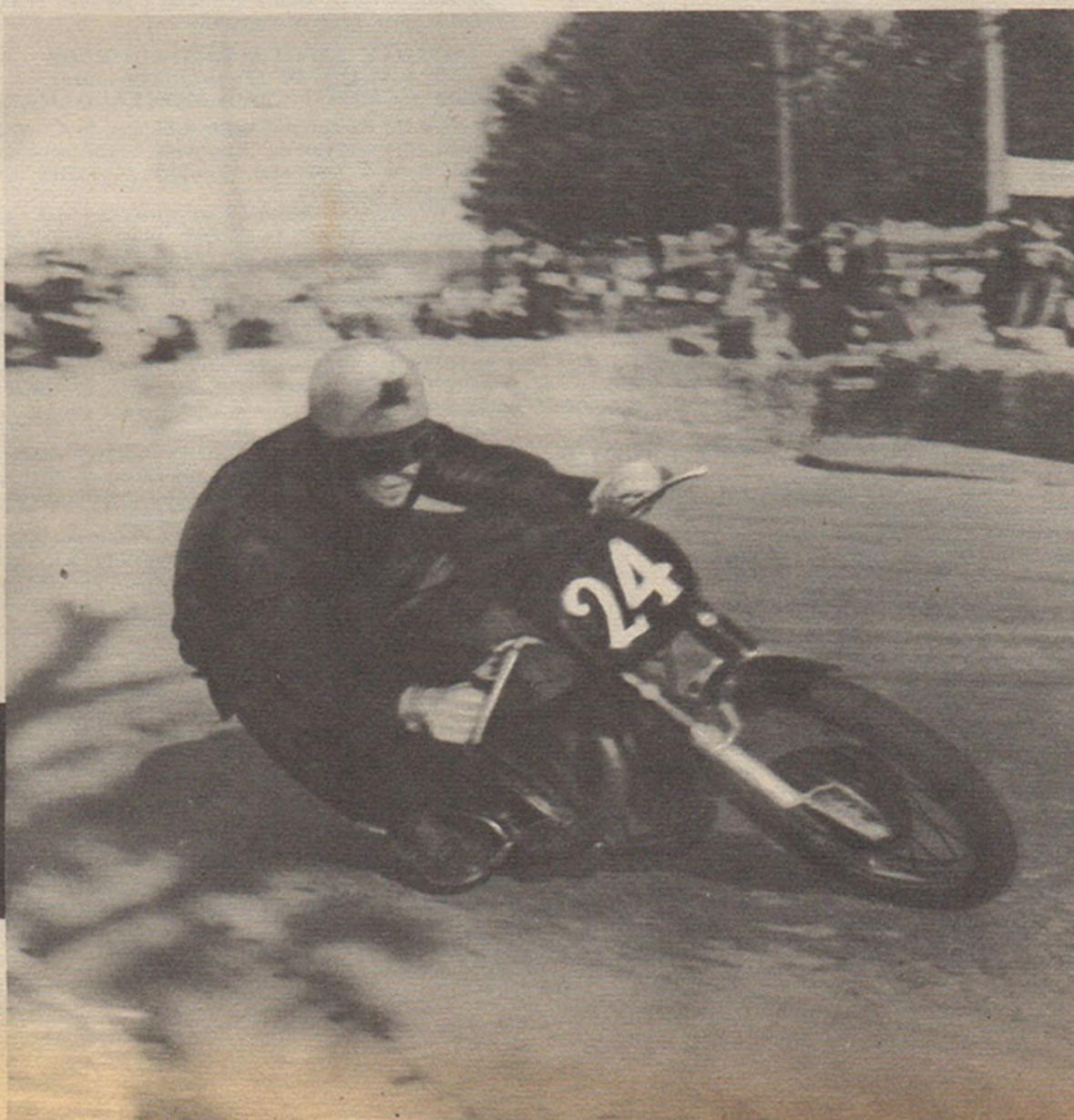
Meilleur tour : 1'31" 5/10, 96 km/h 701.

R. LACOMBE.

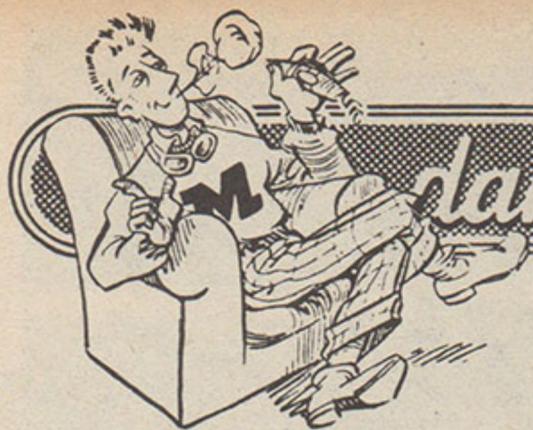


Le Bordelais Bayle, vainqueur en 175 cm³ sur MV "simple arbre".

Un bel instantané du belge Dauwe, 1^{er} en 500 cm³.



E BORDEAUX



dan les CLUBS

CONCENTRATION RÉGIONALE MOTOCYCLISTE des grandes fêtes de Lézignan organisée par le MOTO-CLUB LÉZIGNANAIS

Le Moto-Club Lézignanais organise le dimanche 8 août 1954 une concentration motocycliste ouverte aux catégories suivantes : cyclomoteurs, scooters, vélomoteurs, motocyclettes et side-car.

Cette concentration touristique et récréative est une épreuve libre, cependant les concurrents devront être en règle et se conformer au Code de la route.

Les clubs désirant y participer devront envoyer la liste des engagés au secrétaire général du Moto-Club Lézignanais : café Gaston Amila, place du marché (téléphone du secrétaire : 219 à Lézignan, de 9 h à 12 h), avant le 2 août 1954. La feuille d'engagement devra mentionner les noms et prénoms des concurrents et des passagers, marque et numéro des véhicules et nom du chef de file qui, dans tous les cas, sera le seul membre accrédité auprès du Moto-Club Lézignanais.

Le montant du droit d'engagement est fixé à 100 francs par véhicule, les fonds devront parvenir au Moto-Club Lézignanais en même temps que la feuille d'engagement. En contre-partie il sera délivré à chaque conducteur et passager un macaron donnant droit à l'entrée gratuite aux concerts et bals donnés par le grand orchestre de Raymond Legrand de Paris avec sa pléiade d'étoiles et à l'entrée à moitié tarif au grand gala de boxe international organisé par le Boxing-Club Lézignanais avec la participation de l'équipe de France de boxe, ainsi qu'à la réunion de basket-ball. Un programme détaillé vous sera adressé en temps utile.

Le kilométrage sera calculé suivant l'itinéraire le plus direct du point de départ à l'arrivée et sera obligatoirement désigné à l'avance sur la feuille d'engagement, d'après la carte Michelin (routes nationales seulement). Il sera alloué 1 point par kilomètre et par personne, en cas d'ex-æquo les prix seront attribués par tirage au sort.

Les prix (diverses coupes, breloques, lots en nature) seront attribués à tous les clubs participants ; un diplôme d'honneur-souvenir sera décerné à chaque conducteur arrivant dans les délais.

Les parkings réservés aux participants de la concentration seront à leur disposition sous la surveillance de la police et gendarmerie. Cette concentration motocycliste étant régie par les règlements et prescriptions du Code de la route, le Moto-Club Lézignanais décline toute responsabilité pour tous accidents de quelque nature qu'ils soient et qui pourraient arriver du fait de cette concentration, tout participant devant être assuré aux tiers. Le port du casque est obligatoire.

Le contrôle d'arrivée sera ouvert à partir de 9 h 30 devant le Cercle du Moto-Club Lézignanais, place du Marché à Lézignan et sera irrévocablement fermé à 10 h 30. (L'heure observée étant celle de la Radiodiffusion française.)

V^e TROPHÉE INTERNATIONALE MOTOCYCLISTE DE MONACO

La cinquième édition de la grande épreuve internationale de régularité et de grand tourisme organisée par le Moto-Club de Monaco s'annonce sous d'heureux auspices.

Les divers points de départ sont inchangés et offerts au choix des concurrents depuis Amsterdam, Barcelone, Biarritz, Bruxelles, Genève, Milan, Monaco, Oxford, Paris et Rheydt. Cette année encore, ces dix itinéraires d'environ 1 600 km effectuent leur jonction définitive à Lyon pour rejoindre la Principauté par Grenoble, Briançon, Entraunes, Saint-Jean-la-Rivière, Sospel et Peille. Dans cette dernière partie du parcours, les concurrents auront à franchir les cols de Lautaret, de Vars, de La Cayolle, de Turini et du Braus.

L'épreuve se court par étapes. Seul le retard uax contrôle horaires est pénalisé. En aucun cas, le retard ne peut être rattrapé au cours des étapes suivantes. Les moyennes imposées sont :

Motos Solos (catégorie A) :	
Groupe I : jusqu'à 175 cm ³	49 km/h.
Groupe II : de 176 cm ³ à 250 cm ³	53 km/h.
Groupe III : de 251 cm ³ à 350 cm ³	56 km/h.
Groupe IV : au-dessus de 350 cm ³	58 km/h.

Motos avec Sidecar (catégorie B) :
Groupe V : jusqu'à 350 cm³ 49 km/h.
Groupe VI : au-dessus de 350 cm³ 53 km/h.
Il est précisé en ce qui concerne les motocycles avec side, que le règlement n'autorise le transport dans le side que d'une passagère exclusivement ou à défaut un lest de 60 kg.

Les départs seront donnés dans les premières heures du 2 juillet pour permettre l'arrivée à Monaco dans l'après-midi du samedi 3. Les concurrents qui termineront à Monaco sans aucune pénalisation seront départagés par une épreuve finale de classement. Une modification a été apportée à cette preuve, qui se déroulera sur un parcours montagneux au Mont-Agel, entre le col de Guerre et le Golf, selon une nouvelle formule de régularité-vitesse sur trois secteurs égaux de 900 m.

La rubrique des récompenses comprend de nombreuses coupes, plaquettes et diplômes qui viennent s'ajouter aux prix en espèces attribués comme suit :

Classement général. — 100 000 fr au premier ; 60 000 fr au second ; 40 000 fr au troisième ; 30 000 fr au quatrième ; 20 000 fr au cinquième et 10 000 fr au sixième.

Classement particulier pour chaque groupe. — Au premier : 30 000 fr ; au second : 20 000 fr et au troisième : 10 000 fr.

Soit au total 620 000 fr de prix en espèces.

CIRCUIT DES COMMINGES

Le Moto-Club du Comminges organise à la date du 11 juillet 1954 son XVI^e Circuit international de vitesse motocycliste, sur le circuit routier de 4 km 407.

Trois épreuves sont prévues au programme :
350 cm³ : 28 tours, soit 123 km 400 ;
500 cm³ : 30 tours, soit 132 km 200 ;
Side-cars : 20 tours, soit 88 km 100.

L'épreuve des side-cars sera intercalée entre les deux marches et la finale de la course réservée aux Monomill.

M.-C. SPINALIEN

Bureau :

Président : M. Maurice Rouillon ;
Secrétaire : M. Pierre Vatrej ;
Secrétaire-adjoint : M. Jacques Hatt ;
Trésorier : M. Roger Thouvenot ;
Trésorier-adjoint : M. Emile Kutteler ;
Commission sportive : MM. Raymond Beck, Fernand Yung ;
Suppléants : MM. Vacanza, Jean Schneider.
Commission touristique : MM. Roger Pierron, Joseph Steib.
Suppléants : MM. Emile Kutteler ; Jacques Hatt.
Matériel : M. René Mougénot.

COMITÉ AUTO-MOTO-COURSES DE LAGUEPIE (Tarn-et-Garonne). Section du MOTO-CLUB MONTALBANAIS

Section du Moto-Club Montalbanais, le Comité Auto-Moto-Courses de Laguëpie (Tarn-et-Garonne) vient à son tour de faire connaître ses projets pour la saison.

Le Cinquième Moto-Cross international de Laguëpie se disputera le 15 août 1954, c'est d'ailleurs la seule épreuve internationale inscrite à cette date au calendrier de moto-cross.

Deux épreuves sont prévues au programme de cette importante manifestation, et dans la catégorie 500 cm³ seulement :

La première est ouverte aux coureurs internationaux français, la deuxième aux meilleurs internationaux français et aux internationaux étrangers.

Les organisateurs ont éliminé la catégorie 350 de leur programme, ceci afin d'équilibrer parfaitement leurs « plateaux ». Ne prendront en effet le départ dans chaque épreuve que des coureurs ayant sensiblement la même classe.

A ce jour, les engagements sont pratiquement clos et les actifs animateurs guépiens sont heureux d'avoir obtenu la participation de tous les grands champions français sans exception (c'est certainement une des premières fois pour les moto-cross se déroulant dans la zone Sud de la France), ainsi que de grands champions étrangers.

Autrement dit, le C.A.M.C. de Laguëpie entend rester fidèle à sa devise : « Toujours mieux » et c'est pourquoi il n'est nullement exagéré de déclarer, dès à présent que le Cinquième Moto-Cross international de Laguëpie constituera vraisemblablement une des plus importantes manifestations de la saison.

Précisons que cette épreuve se déroulera toujours sur le réputé circuit « Viaur-Aveyron », le circuit de moto-cross le plus rapide de France et pour reprendre les paroles du grand champion anglais

Archers, vainqueur à Laguëpie en 1953 : « Un circuit unique, qui autorise toutes les ambitions. »

Composition du Bureau pour 1954 :

Président : M. André Philippe.
Vices-présidents : MM. Gaston Eche, Marcel Mercadier ;
Secrétaire général : M. Gilbert Regourd ;
Secrétaire adjoint : M. Jean Desbouchage ;
Trésorier général : M. Marius Siffray ;
Trésorier adjoint : M. Philippe Krouto ;
Administrateurs : MM. René Allègre, Docteur Louis Barthe, Raoul Garrigues, Gells, Henri Grandit, Lucien Lacroix, Marty, Docteur Pierre Vern.

MOTO-CROSS DE TARARE (Rhône) (du 16 mai 1954).

Sous la pluie des milliers de spectateurs suivirent avec intérêt ce moto-cross.

Sur une piste qui était dès les premiers tours transformé en bourbier, les chutes furent nombreuses.

RÉSULTATS

Catégorie individuelle, série A :

1. Archer (Angl.) ; 2. Rietman (Hol.) ; 3. Molinari (Fr.) ; 4. Coy (Fr.).

Série B :

1. Spiroux (Belg.) ; 2. Chenay (Angl.) ; 3. Frantz (Fr.) ; 4. Boisserie (Fr.).

Finale sur 10 tours :

1. Archer ; 2. Rietman ; 3. Spiroux ; 4. Frantz ; 5. Molinari.

Match Inter Nations :

(En une seule manche de 10 tours) :

1. Archer ; 2. Cheney ; 3. Spiroux ; 4. Rietman ; 5. Coy.

Classement par nation :

1. Angleterre ; 2. Belgique ; 3. Hollande ; 4. France.

A.M.R. PANISSIÉROISE

L'A.M.R. Pannisiéroise, organise le 4 juillet prochain, une grande manifestation motocycliste, comprenant, le matin, une concentration nationale motocycliste (primée en coupes de réelles valeurs), l'après-midi gymkana (primé indépendamment).

Le meilleur accueil est réservé à tous. Terrain de camping de la ville mis à notre disposition, repas à bas prix.

Renseignements et engagements, au siège, café Bataillon, ou à Trottet Armand, Panissières (Loire).

LE 1^{er} AOUT

2^e MOTO-CROSS TRIVALLOIS

Organisé par le Moto-Club Trivallois (Mons-la-Trivalle, Hérault), ce deuxième moto-cross sera disputé sur le terrain de La Plaine, le 1^{er} août, sur un circuit varié de 800 m.

Le M.C.T., présidé par M. Jouglu avec MM. Cayrol frères, Boyer, Lauze, et Tarbouriech comme cheffes ouvrières, veut encourager les petites cylindrées en 175 où s'illustrèrent les Arvieu, Belmonte, Escrouzailles de Mons, Nadal, Maubarey de Béziers, Carreras et Font de Perpignan, Passaquin et Bonnet de Montpelier, Delmas et Alvaro de Carcassonne ; tout en conservant les épreuves en 250 et 350 cm³.

Ces épreuves seront qualificatives pour le championnat régional de la Ligue du Languedoc-Roussillon de la F.F.M.

LE TOULOUSAIN GUIT LE PLUS RAPIDE A NOGARO

Nogaro (Gers). Après les épreuves du 1^{er} Rallye Automobile de l'Armagnac, gagnées par l'Orléanais Blanchard et le Condomois Lauga, la compétition de vitesse motocycliste eut lieu. Elle était réservée aux pilotes de la catégorie 500 et side-car.

Le Toulousain Guit gagna nettement avec 1' 21" d'avance sur le second, Fourcade. Il fit cavalier seul, néanmoins Lamarque, troisième, réalisa le record du tour en 1' 32" moyenne 94,621 km/h.

En side-car Guit a nouveau inscrit son nom au palmarès battant l'Allemand Koch sur Horex à 77,138 km/h de moyenne avec 35" d'avance, devant Biegel et Loupiac.

Classement 500 cm³. — 1. Guit (M.C. Toulousain) sur Gilera en 47 km 380 (20 tours de circuit) en 31'05" moyenne 91,380 km/h ; 2. Fourcade sur Guzzi ; 3. Lamarque sur Norton ; 4. Lamouzy sur Norton ; 5. Bouyssou sur Triumph.

MOTO-CLUB DE MARTIGUES

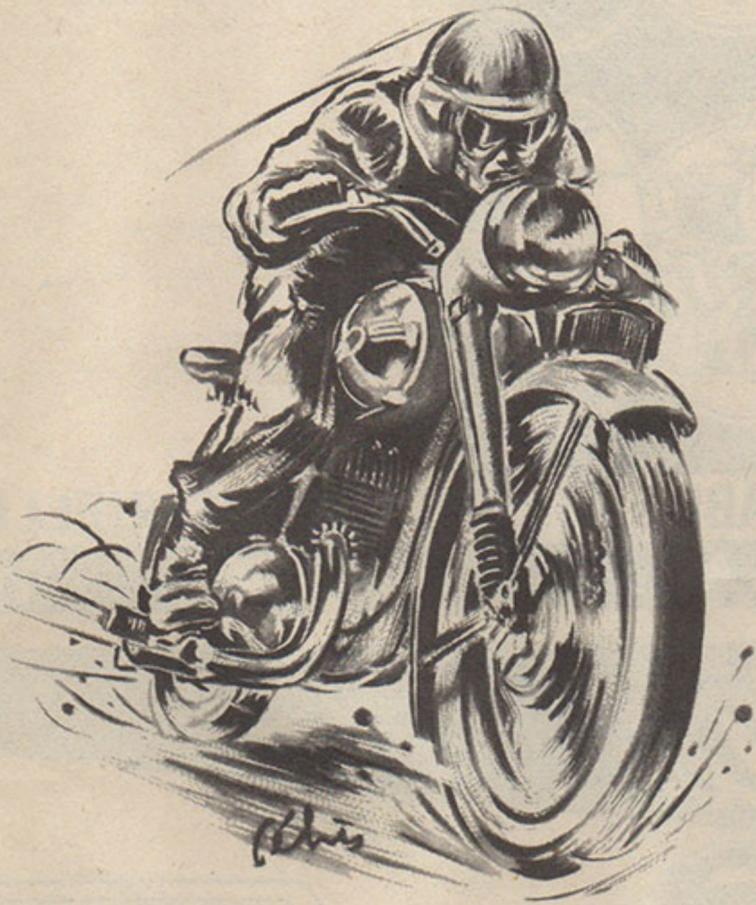
Dans le cadre des fêtes de la Saint-Pierre, le Moto-Club de Martigues organise, le dimanche 4 juillet, une concentration suivie d'un gymkana.

Prix : cinq coupes pour la concentration. Lots divers pour le gymkana. Pour tous renseignements, s'adresser au siège, Bar Glacier, cours du 4-Septembre, Martigues (Bouches-du-Rhône).

CHOISISSEZ UNE

JAWA 350 cc.

CHEZ UN DES
200 AGENTS DE LA MARQUE



SA BRILLANTE RENOMMÉE
GRANDIT AVEC LES ANNÉES!

LIVRAISON RAPIDE AU COMPTANT
ou à 6, 12 ou 15 Mois

PIÈCES DÉTACHÉES LIVRABLES
A LETTRE LUE
ET SERVICE ASSURÉ PAR
TOUS NOS AGENTS SPÉCIALISTES

Agent général pour la France et l'Algérie



Ets J. POCH

127, avenue de Neuilly
NEUILLY-sur-SEINE
MAI. 61-70

Le moteur

Le Mistral

confirme ses succès de

PARIS-BRUXELLES et retour

— Coupe du Salon —

Raid PARIS-NICE à moyenne accélérée

en triomphant au

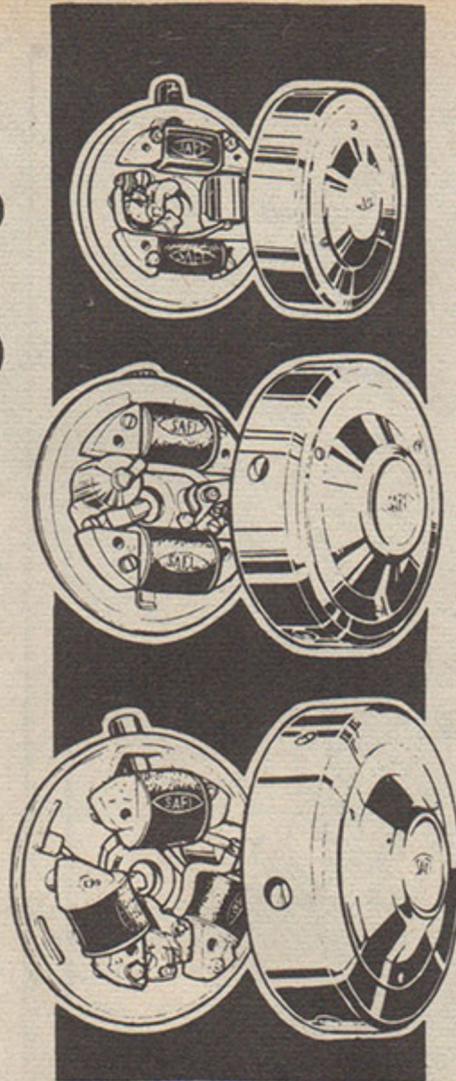
Rallye Lyon-Charbonnières
(1.300 km.)

1 er JACQUELIN sur Mistral
2^e MARTELET » »
3^e THOMAS » »



Le Mistral - 27, rue du Mont - Saint-Étienne

VOLANTS MAGNETIQUES



ECLAIRAGE ET
ALLUMAGE DES

- CYCLOMOTEURS
- VELOMOTEURS
- SCOOTERS
- MOTOCYCLETTE

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

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

ETS 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



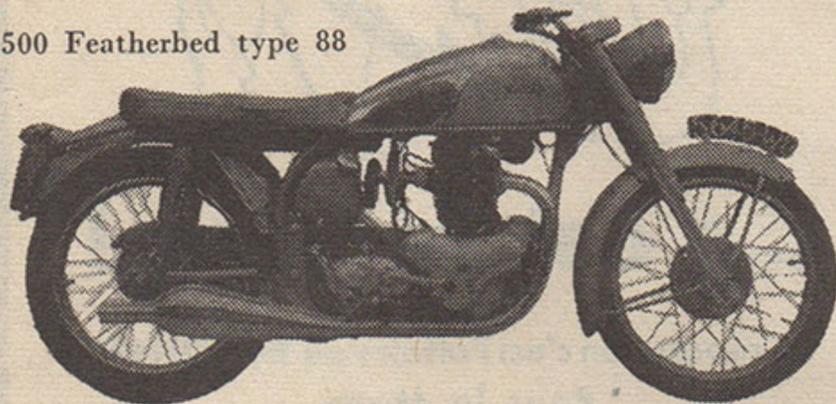
250 cc.



Commandez maintenant votre nouvelle **Norton** 1954

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

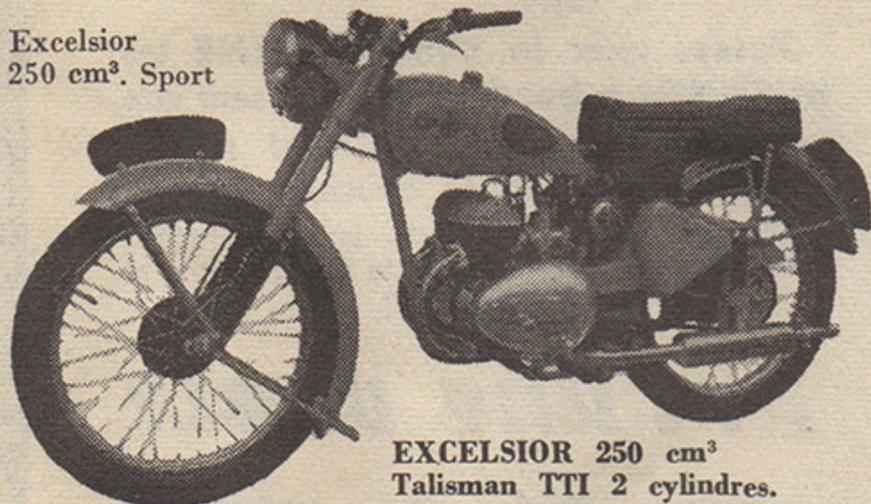
500 Featherbed type 88



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

◆ CRÉDIT à 6, 9 et 12 MOIS ◆

Excelsior
250 cm³. Sport



EXCELSIOR 250 cm³
Talisman TTI 2 cylindres.

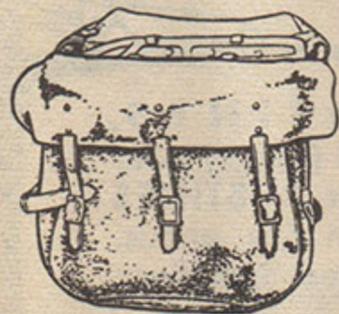
EXCELSIOR 250 cm³ Talisman Sport 2 cylindres.
2 carburateurs. La souplesse d'un 4 cylindres
Livrables immédiatement

VOIR NOS OCCASIONS

DANS NOS ATELIERS - (état absolument neuf)
NORTON Dominator - ES 2 - 350 arbre à cames - 500 culbuté -
500 latéral - 600 BIG FOUR
NORTON MAN X 500 - 165 km/h. Revisée : 250 000 fr.

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

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



GARREAU

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

Finie,

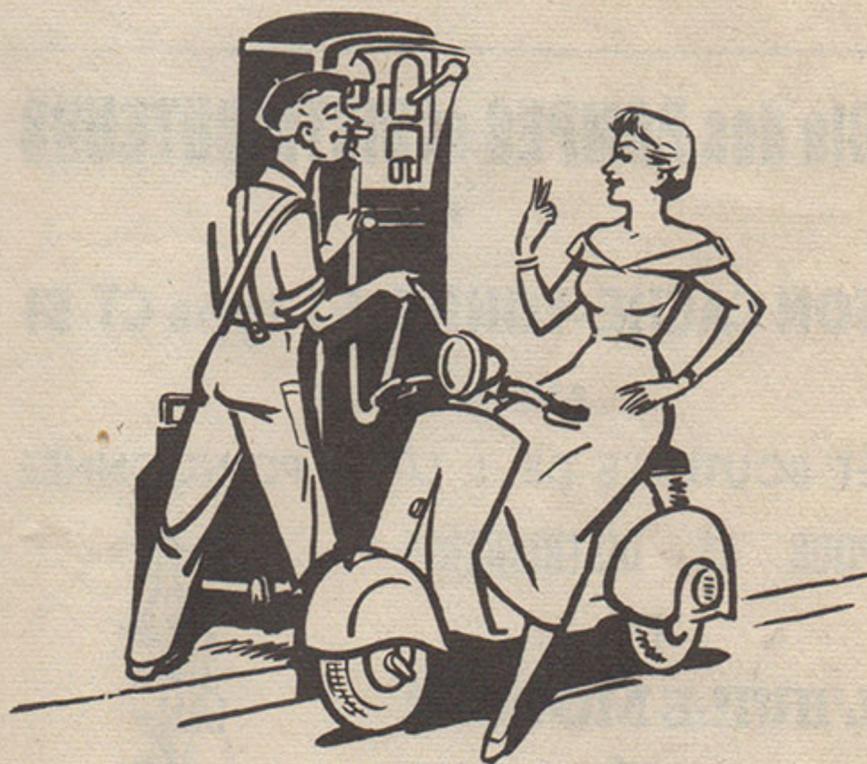
la fastidieuse et salissante

ÉTAPE-BIDON



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

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

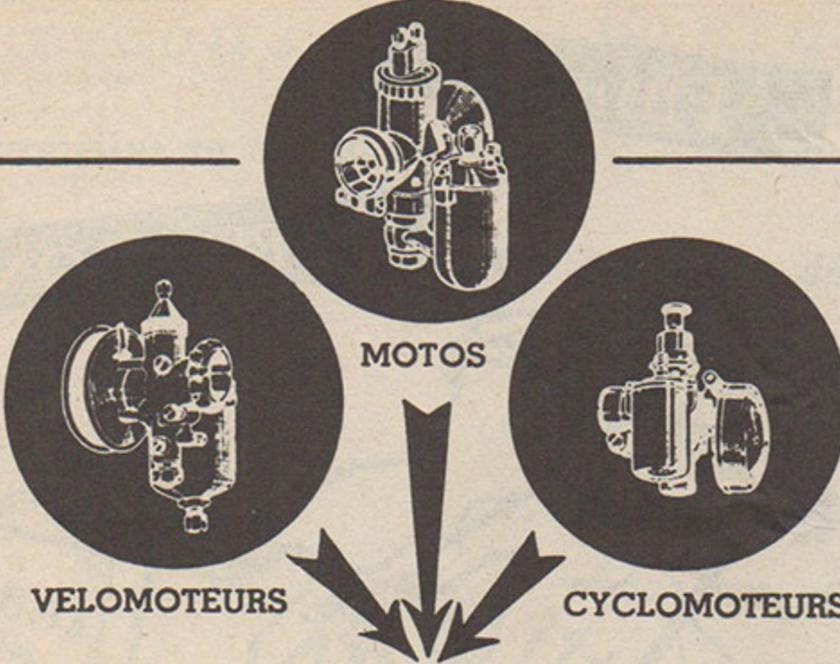


ARRÊTEZ-VOUS AU PROCHAIN

Mixer

ASTER

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



MOTOS

VELOMOTEURS

CYCLOMOTEURS

Pour tous :

AMAC
LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

CARBURATEURS

COFFRET PIÈCES DE RECHANGE à l'usage des motocistes

STATION-SERVICE AMAC

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

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

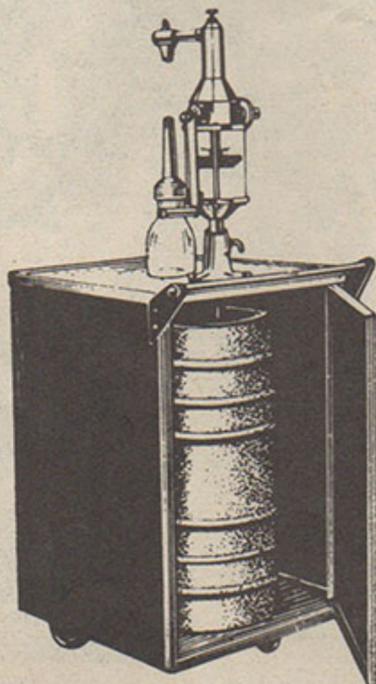
ESSENCE-HUILE

POUR

MOTOS ET SCOOTERS

7, rue JEAN-MACÉ, 7
SURESNES (Seine)

Tél : LONGCHAMP 23-95



et hop!...



...c'est réparé !

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

Pour la Moto,

RUSTINES a créé un nécessaire spécial,
garni de 6 **RUSTINES à bord mince**

1 Tube de **DISSOLUTINE**

1 râpe.

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

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

... une vraie

RUSTINES

ne se décolle jamais

M. GAUBERTI 84.

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

AUTO **MOTO** **VELO**

Nom..... Adresse

Au service des motards...

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

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

STATION SERVICE :

Carburateurs : AMAC - DELLORTO
GURTNER - ZENITH
Volants : ABG - SAFI - FRANCE - NOVI - WAGEOR

RÉALÉSAGE EMBIELLAGE

réparations volants et magnéto en 24 heures

ORGANISATION NOUVELLE
Expédition FRANCE et COLONIES

STATION SERVICE : VAP - MOSQUITO - CUCCILO

MOTOS - CYCLES

BRUNEAU FRÈRES

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

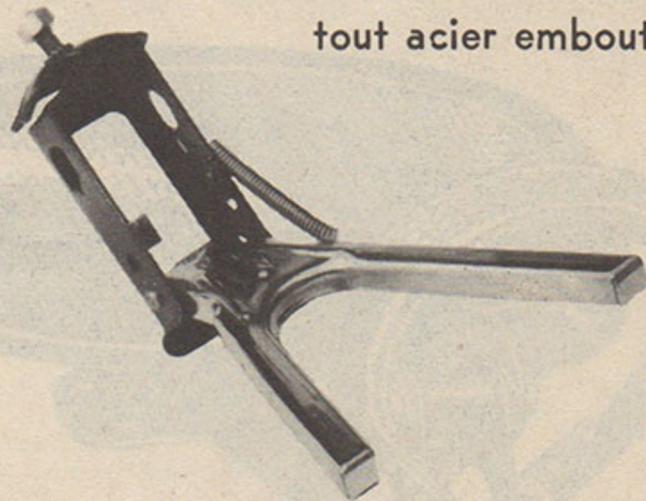
BÉQUILLE POUR CYCLOMOTEURS

SIMPLE

ROBUSTE

LÉGÈRE

tout acier embouti



LA SEULE BÉQUILLE A HAUTEUR VARIABLE

présentation impeccable

TOUS MODÈLES POUR CONSTRUCTEURS

Société GAMA - R. J. B. BRU

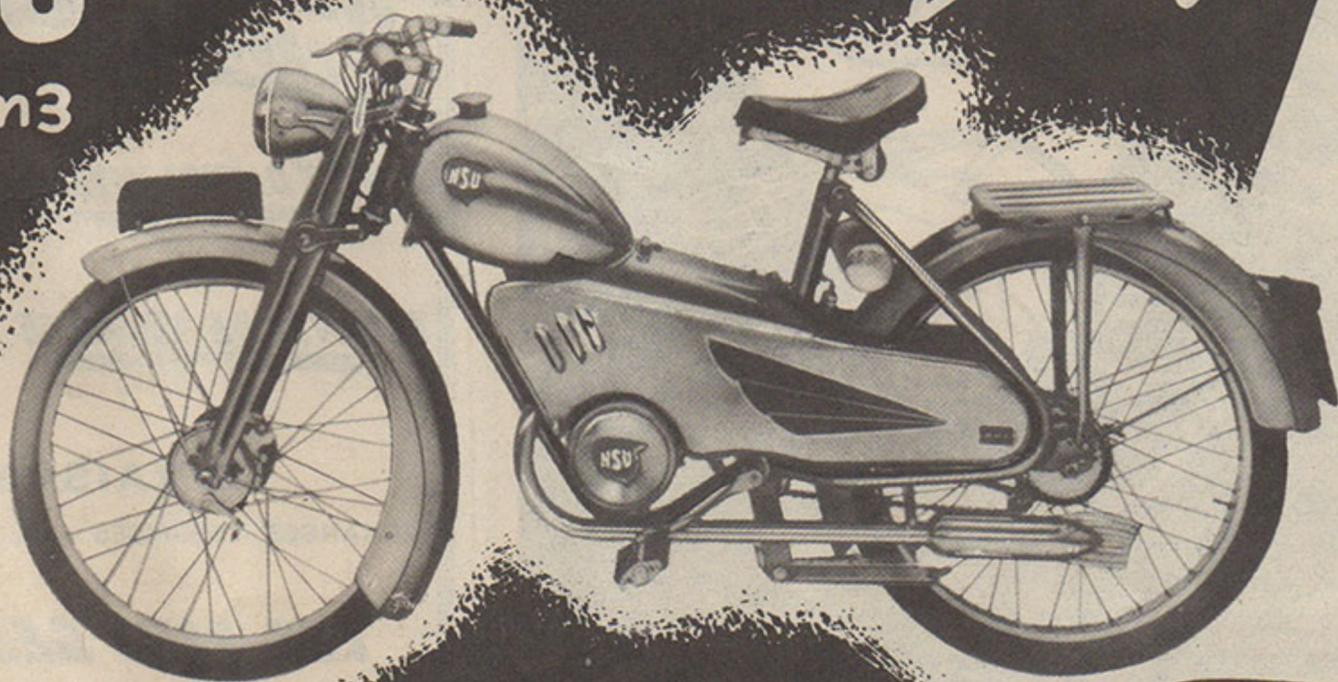
CUSSET (ALLIER)

La QUICK
NSU
98cm³

*300.000 utilisateurs
satisfaits*

**MOTEUR
NSU 98cm³
2 vitesses
vitesse: 60 km.h.**

**MODÈLE :
GRAND LUXE
CARÉNÉ**



**DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL
DIFFUSION INDUSTRIELLE FRANÇAISE**

18, rue de Paradis, PARIS (10^e)

Tél. : TAltbout 58-50

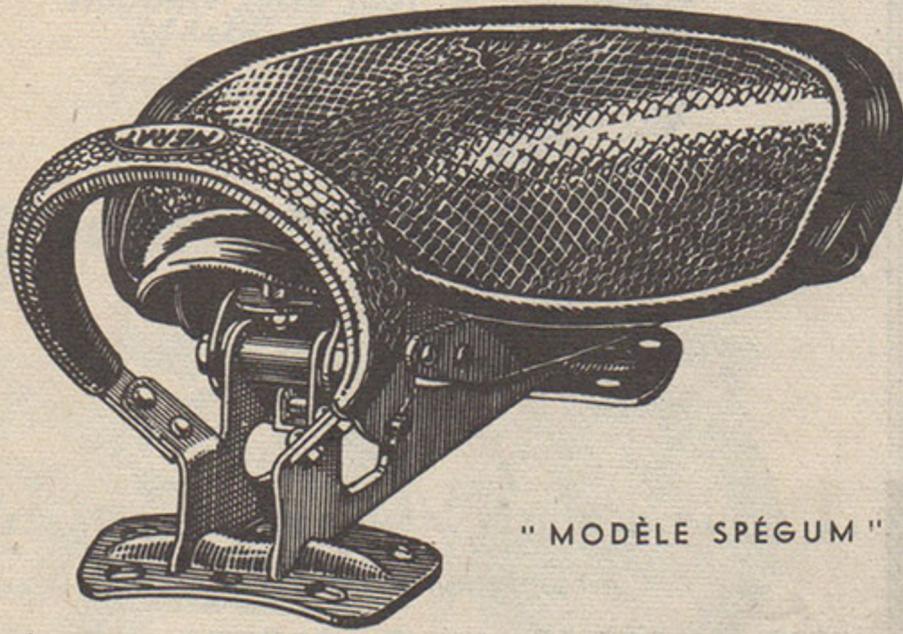


VENTE A CRÉDIT

CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO

Dernières nouveautés
MERAT

SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE
A SUSPENSION SPÉCIALE



" MODÈLE SPÉGUM "

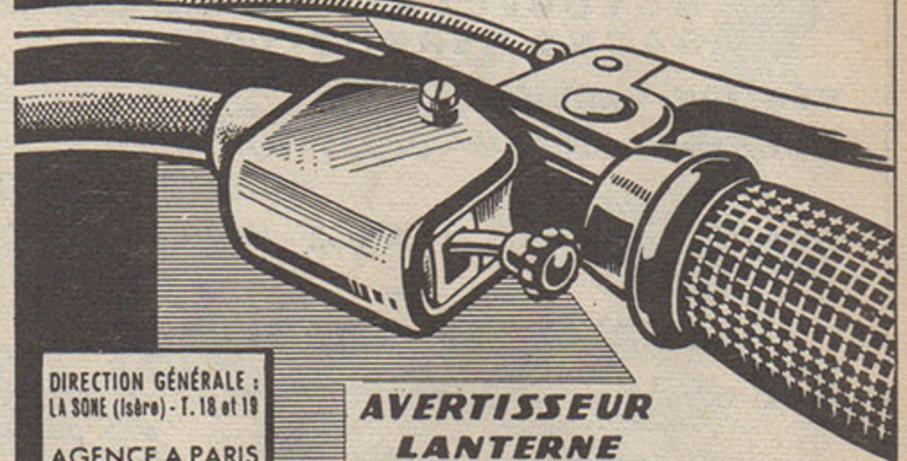
FIXATIONS POUR TOUTES MARQUES SUR
PORTE-BAGAGE OU GARDE-BOUE

MERAT - SURESNES-Seine MODÈLES BREVETÉS
FRANCE ET ÉTRANGER

Tél. : LON 18-86

**UNE SIMPLE PRESSION
DU POUCE**

ET VOUS AUREZ
A VOLONTÉ...



DIRECTION GÉNÉRALE :
LA SONE (Isère) - T. 18 et 19

AGENCE A PARIS
93, Rue Ampère (17^e)
Tél. WAGram 78-45

Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)

**AVERTISSEUR
LANTERNE
PHARE CODE** avec

le **COMMUTATEUR**

CM.45



MOREL

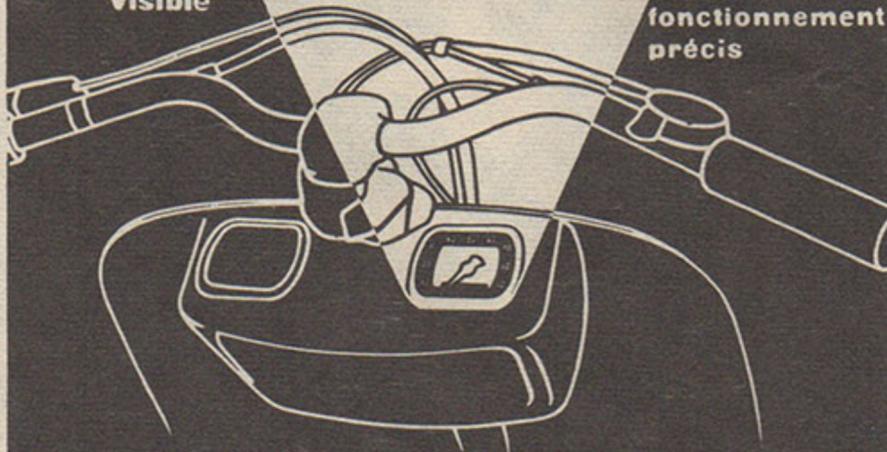
HAYAS

**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

CATALOGUE SUR DEMANDE
CONTRE 50 FR EN TIMBRES

LA Sté MOTOCYCLE
VOUS OFFRE
UN CRÉDIT DE **6-9-12-15-18 MOIS**

AVEC SEULEMENT **5.000 FR** A LA COMMANDE
ET **10.000 FR** A LA LIVRAISON

AGENT DISTRIBUTEUR : VESPA - TERROT - VÉLOCETTE - MONET-BOYON
D-S MALTERRE - GNOME-RHONE - JONGHI-N.S.U.

CLIENTS DE PROVINCE : en cas de commande la Sté MOTOCYCLE
vous rembourse vos frais de voyage

LIVRAISON IMMÉDIATE

ÉCHANGES - REPRISES - PIÈCES DÉTACHÉES - RÉPARATIONS

*
**LES PLUS BELLES MACHINES
DANS UN CADRE LUXUEUX**

*
EXPÉDITION PROVINCE FRANCO DE PORT ET D'EMBALLAGE

166, R. LA FAYETTE-PARIS-Tél. : NOR 07-59-Métro Gare: du Nord

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

**pour vous...
pour votre machine...**

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS

PRIX LES PLUS BAS

ANORACK IMPER-SCOOT
Fabrication **MACOMBYNN**
toutes tailles : 3.730 fr.
Expéditions en Province

MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE

REVIL

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

CHANTELUNE-FOZ

PRATIQUE
tellement plus pratique

MACOMBYNN 54
BREVETÉ S.G.D.G.

FABRIQUÉ EN
**CORDOUAL
SPORT**

*pour les route toujours
par tous les temps*

SOUPLE, IMPERMÉABLE, INALTÉRABLE

TOUJOURS PROPRE
Se lave à l'eau et au savon

fabriquée en **IMPER-SCOOT**

Elle est ultra-légère et se
porte agréablement par
les plus fortes chaleurs.

Montée avec véritable FERMETURE ÉCLAIR

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

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

Dans la rue, au stade,
à l'usine...

Le bouchon ANTI-VOL

PT SUPER

Le coffre fort de votre essence

INTERDIT
VOL ET
SOUILLURES
dans votre
réservoir

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

DESBIÉ

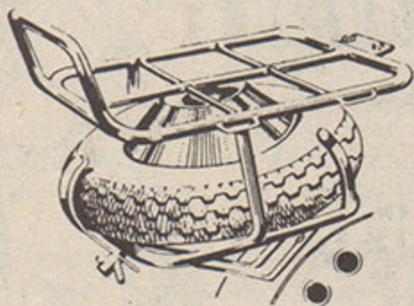
TOUS LES BOUCHONS POUR MOTOS ET CYCLOMOTEURS
Bouchons simples et bouchons Anti-vol

BRILLANT
Rüberg
LA CHAÎNE DE QUALITÉ

...a prouvé sa
supériorité
depuis 30 ans
dans mille
compétitions

ARTHUR HÉROLD PÈRE - VILLEMOMBLE (SEINE)
DISTRIBUTEUR EXCLUSIF
POUR LA FRANCE, SARRE ET UNION FRANÇAISE

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 DE MALAKOFF - PARIS (16^e)

Souvenez-vous que la marque

" LES BÉLIERS "



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

MOTO-HALL

vous présente

LA NOUVELLE 500 CM³

Velocette

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

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

MOTO-HALL

M. HABERT - 78, AV. DES TERNES
PARIS-17^e Tél. : GAL 78-95

TOUS LES ACCESSOIRES
RÉPARATIONS-VENTE A CRÉDIT

POUR VOTRE ÉQUIPEMENT MOTO, SCOOTER, VELO

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

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

MOD'PLASTIA

fabrique 2 rue du Buisson-S'-Louis, Paris-10^e BOL. 75.98

expose
et vend
en gros 30 r. de Sambre-et-Meuse, Paris-10^e NOR.76.94

un matériel rationnel et
confortable

Documentation gratuite sur demande

OLIVIER 131

Pour le choix de votre Moto, Scooter ou VéloMOTEUR

UNE MAISON ...
... A VOTRE SERVICE

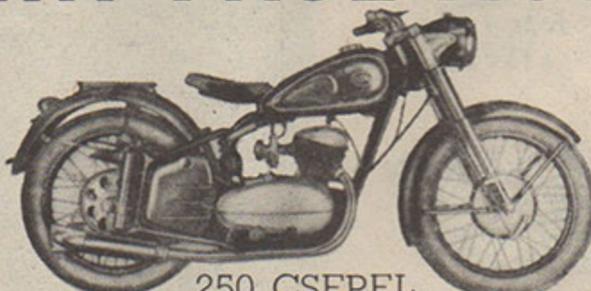
SAINT-PAUL-MOTOS

1, rue de Rivoli, 1
PARIS-4^e

Métro : Saint-Paul

JAWA — CSEPEL — TRIUMPH
GILLET HERSTAL — N.S.U.
VINCENT — AMBASSADOR
DOT

Scooters BERNARDET - SPEED
TERROT — A.G.F. — PALOMA



250 CSEPEL

avec 42.000 fr. comptant. Le solde en 12 mois.

Distributeur agréé « MACOMBYNN »

Tél. : ARC. 71-46

TERROT — MONET-GOYON
GNOME-RHONE — ALCYON
RENÉ GILLET — JONGHI
RADIOR

1 a STARLETT
et 1 e VÉLOSOLEX

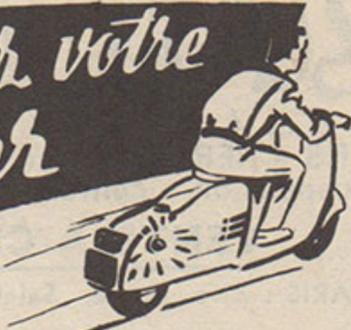
Magasin ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30 (sauf dimanche)

Renseignements contre 50 fr. en timbres-poste



OCERP

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

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.

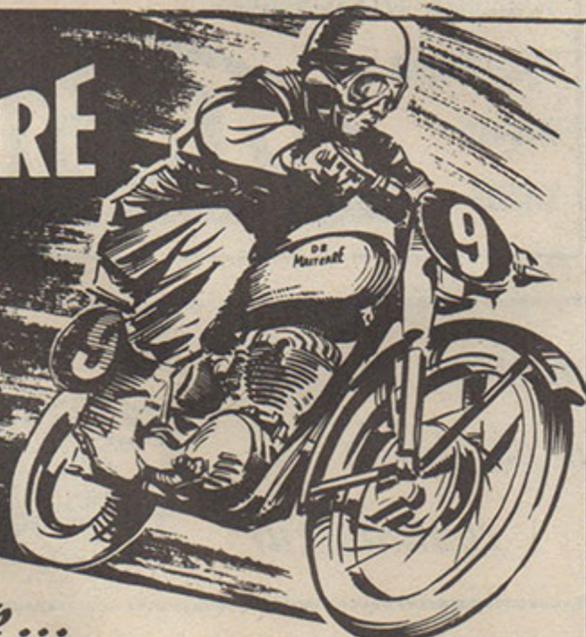
BRET-OIL

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

DS MALTERRE

VAINQUEUR DES "BOL - D'OR" 1950 1951

CHAMPION DE FRANCE 1950 1952 1953



Vous présente...

LA 125 - TYPE M. 7

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

LA 175 - TYPE M. 9

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

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

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

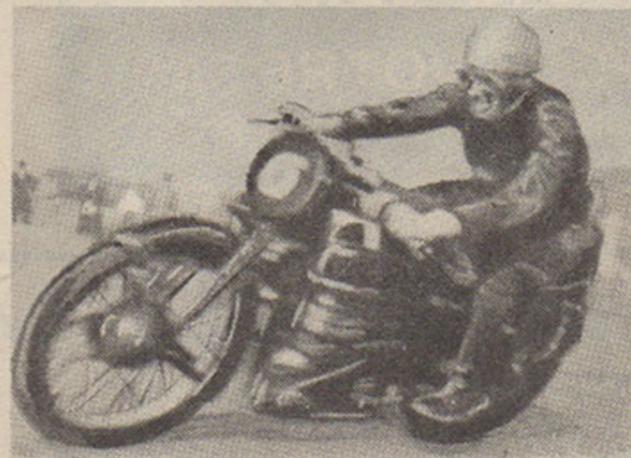
PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTEURS A.M.C.

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

DS

Agences disponibles
 Tél. : DID. 55-38

MALTERRE



Vous cherchez des pièces de rechange pour votre moto allemande?

Vous pouvez les trouver toutes au plus grand magasin de la Sarre, spécialiste des pièces pour motos allemandes d'ancien et nouveau types :

NSU - DKW - SACHS - ZÜNDAPP - etc.

Fourches télescopiques TIGER, embiellages, pistons, cadres, carters, etc.

PRIX AVANTAGEUX

Livraison par retour du courrier par poste ou express

TOUTES RÉPARATIONS, RÉFECTIONS

Correspondance en langue française

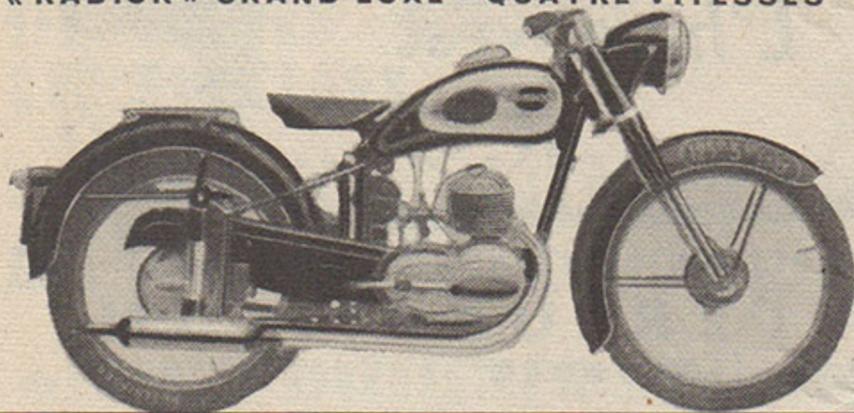
GRAND GARAGE DKW - BLUG HÜTTERS DORF (Sarre)

Tél. : SCHMELZ 151

Gare : PRIMSWELER

VÉLOMOTEURS

« RADIOR » GRAND LUXE - QUATRE VITESSES



RADIOR

2 et 4 temps - 3 et 4 vitesses

MOTEURS « NERVOR » - « A.M.C. » - « N.S.U. »

Sélecteur - suspension - confort - tenue de route - équipement

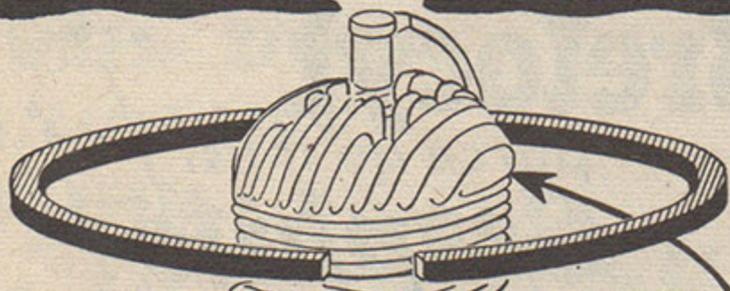
VENTE A CRÉDIT

AGENCES 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. La'a, 194, avenue du Maine,
Tél. : SUF 50-12.

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



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite

épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

a refroidissement par air

152

SANS ÉLECTRICITÉ...

CHEZ SOI
EN VOYAGE
EN CAMPING

LE RASOIR MÉCANIQUE
A SEC

"LE RIVIERA"

RASE EN CARESSANT

EN VENTE PARTOUT



Peynet



MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant

20^{bis} rue des Jumeaux - TOULOUSE

Sur demande indication
de nos dépositaires

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

SUSPENSIONS AR.

HYDRAU-

LIQUES

34, rue Louis-Blanc

COURBEVOIE (Seine)

DEF 27-87

- 29-09



Royal Enfield

La machine

(TOUTES PIÈCES NEUVES ET D'ORIGINE)

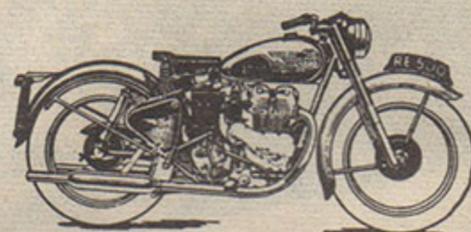
AGENCE GÉNÉRALE EXCLUSIVE

ÉTS PIERRE PSALTY

20, av. des Ternes - PARIS-17^e - Tél. : ETO 55-52.

du véritable

connaisseur



MOTOCYCLISTES...

...DANS VOTRE INTÉRÊT :

demandez à voir

L'ATELIER DE RÉPARATIONS

de votre vendeur, avant de passer votre commande

BON VENDEUR C'EST BIEN !

BON MÉCANICIEN C'EST MIEUX !

VÉLOMOTEUR, MOTO, SCOOTER

PIÈCES DÉTACHÉES

VENTE A CRÉDIT

RÉPARATIONS

LEVALLOIS - MOTOS

(A. DUBOIS)

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

VOUS LIVRERA IMMÉDIATEMENT

MOTOBÉCANE



Une gamme incomparable!..

CRÉDIT

à FRANCE-MOTOS-SPORT

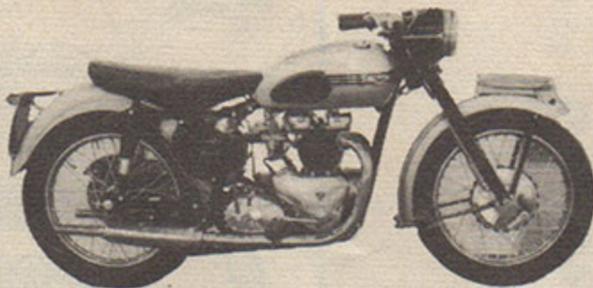
CRÉDIT

46, Boul. Magenta - PARIS-10^e
BOT. 87-77 — M^o Bonsergent

JAWA - CSEPEL - TRIUMPH
GILLET HERSTAL — N. S. U.
VINCENT — AMBASSADOR
— DOT —

Scooters BERNARDET - SPEED
TERROT — A.G.F. — PALOMA

Direction : P. LISITA. — Magasin



Distributeur agréé « MACOMBYNN »

ouvert tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30 et le dimanche matin
Renseignements contre 50 fr. en timbres-poste.

où vous trouverez la machine de votre choix

TERROT — MONET-GOYON
GNOME-RHONE — ALCYON
RENÉ GILLET — JONGHI

RADIOR

et la

STARLETT

1 PASTILLE (POUR 5 LITRES) DANS VOTRE ESSENCE



CARBOHYD
L'ADDITIF QUI A DES
ANNÉES D'AVANCE

UTILE DANS UN 4 TEMPS
INDISPENSABLE
DANS UN 2 TEMPS

PRATIQUE, EFFICACE
DÉPARTS À FROID
INSTANTANÉS
ÉCONOMIE ET PUISSANCE
INCOMPARABLES

LES PASTILLES "ROSES"
carbohyd
30 ANNÉES D'EXISTENCE

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF
FRANCE - UNION FRANÇAISE - ÉTRANGER

E^t RESTORMOTOR, 227, B^e PÉREIRE PARIS-17^e - TÉL. GAL 70-48. ÉTO 04-48

M
V
S

CONCESSIONNAIRE :

Mors Speed
Baby Moto
Gnome Rhône

AGENT :

Alcyon - Drevon - Sterwa

STATION SERVICE:

Vap -- Del Lorto

CRÉDIT

Facilité de paiement

Service assuré



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

L'ULTIME AMORTISSEUR



Le casque
BAYARD

vous présente
SON FRÈRE CADET

le
CHAPEAU FORT

calotte de protection intérieure
BREVETÉ S.G.D.G.
en liège naturel contreplaqué

Conçu pour le Cyclomoteur et le Scooter

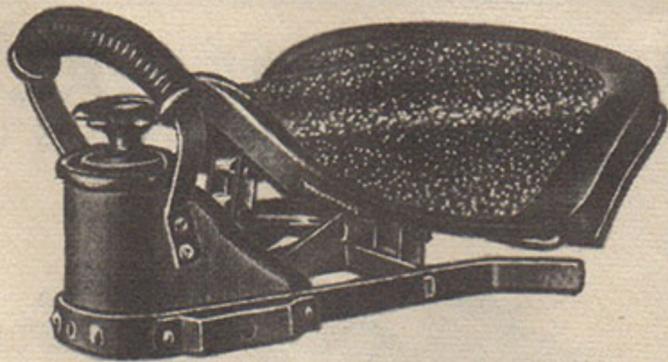
CONTRE LA PLUIE

CONTRE LE SOLEIL

CONTRE LES CHUTES

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

CONFORT
INÉGALÉ



À VIDE, SANS PASSAGER

SIÈGE ARRIÈRE
RÉGLABLE EN MARCHÉ

N^o 305. — CAOUTCHOUC DOUBLE : largeur 38 cm.
N^o 303. — PLASTIQUE VINYLIQUE : largeur 31 cm.

LEDA

BREVETÉ S. G. D. G.



EN CHARGE, À FIN DE COURSE
RESTE HORIZONTAL SANS BASCULER

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

MAXIMUM
DE
SÉCURITÉ

LA VIE PRATIQUE

La Revue Moderne des Travaux Familiaux

VOUS DONNE
**100 CONSEILS
PRATIQUES**
= PAR MOIS =

EN PLUS DE SES
RUBRIQUES HABITUELLES !

Pour vous, chaque mois

LA VIE PRATIQUE

RENDRA LA VIE PLUS BELLE ET PLUS FACILE ★ **100 Fr**

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

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

UN AN. 800 fr.

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

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

NOM :

ADRESSE :

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

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

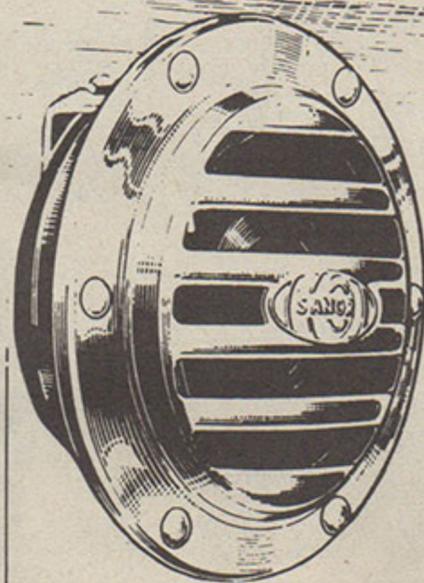
Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Frs : 1.100
Changement d'adresse... Frs : 20

L'abonnement partira du numéro

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

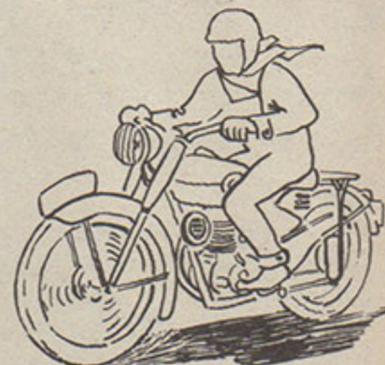
QUELLE QUE SOIT VOTRE VITESSE...
POUR ÊTRE ASSURÉ DE VOUS FAIRE ENTENDRE

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

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

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

R. KIÉNÉ

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

guidera votre choix parmi ses marques

MAGNAT-DEBON — KÖHLER-ESCOFFIER

ALCYON — A.G.F. — ROYAL-CODRIX

SIDE-CAR — PRÉCISION

PUCH — GILLET-HERSTAL — NORTON

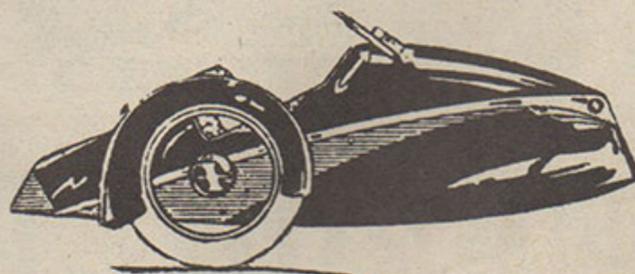
ATELIER MODERNE DE RÉPARATION - TOUTES LES PIÈCES ASSURÉES

CRÉDIT : 6, 9, 12 MOIS

“ IMPÉRIAL ”

“ LES PLUS BEAUX SIDECARS DU MONDE ”

La plus haute
qualité



**SIDECARS
TRIMOTEURS**

Les
meilleurs prix

VENTE A CRÉDIT

É^{ts} MARMONNIER, Constructeurs - 6, impasse du Sablon, LYON-3^e

Bougie
"LE PERLIER"

spéciale pour
moteurs 2 temps

ne perle pas

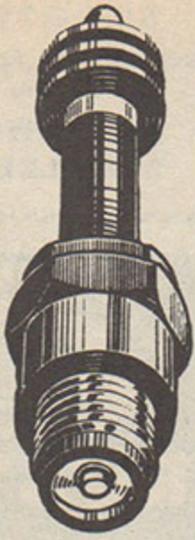
Exigez-la de votre moto-
ciste ou à défaut 550 fr.
franco.

Spécifier marque
et type machine

SEBLEPER

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

Représentants
demandés



DIVERS

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

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

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

A MOTO RECORD, 100 motos sélection-
nées, reprise crédit-voitures. 151, rue
Marcadet, Paris (18°). MON 24-40.

MOTOS PIECES OCCASION. Vente-
achat, échange ttes pièces moto : anglaises,
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.

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

EXACTA-REFLEX 4x6,5. Tessar 2,8.
Obturateur au 1 000° sec. Entièrement
révisé, vente ou échange contre Reflex 6x6
à double object. S'adresser à Motocycles
qui transmettra.

VENTES

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

EXPOS. PERMAN. de 150 vélom.,
motos et sides d'occas., sélect. à partir de
40 000 fr, cyclecars et voit sport. Vélomot.
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 Beaure-
paire, Pantin. NOR. 15-18.

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

PEUGEOT P.56, 125 cm³, fche telese.,
4 vit., selec., siège AR. Mérat, 12000 km
bn ét., 75 000. Vis. Charbonnel, 62, av.
du Raincy, Villemomle. Tél. : Raincy 610.

DOT. SPÉC. CROSS, susp. AR,
imp., peu roulé, 150 000, repr., échge,
facil. paiement. Brocherieux, 32, r. des
Jardins, Cachan.

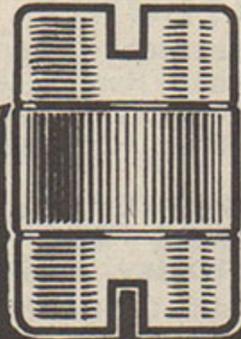


PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs



20.000 frs
POUR DE BELLES
VACANCES...

A LA RÉPONSE LA PLUS EXACTE

QUESTIONNAIRE :

- 1) DE QUEL ACCESSOIRE DÉPEND
CETTE PIECE ?
- 2) MARQUE DE L'ACCESSOIRE ?
- 3) QUELLE EST SA QUALITÉ ESSEN-
TIELLE ?
- 4) QUEL EN EST LE PRIX DE DÉTAIL ?
- 5) NOMBRE TOTAL DE RÉPONSES
REÇUES ?

ATTENTION : Réponse obligatoire sur carte
postale sans enveloppe avant le 1^{er} juillet
date de la poste.

BELLES VACANCES

Boîte postale n° 2. Courbevoie (Seine).

ADAPTEZ A VOTRE PARE-CHOC

LA BÉQUILLE TÉLESCOPIQUE

Merveilleuse facilité de pose avec

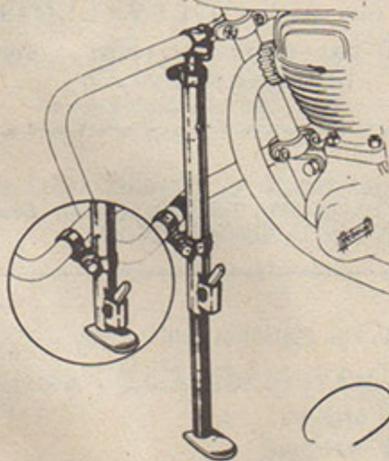
EKA-13

(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°



Disponible chez LAUGIER-MOTOS.,
bd Elémir-Bourges, 22, Manosque (B.-A.),
tél. 126, les nouvelles :
350 Motobécane bicylindre type L4C;
175 Motobécane « Mobysuper » type Z22C;
250 Terrot, type OSSD;
La Starlett et tous les modèles Motobé-
cane, Terrot et Monet, crédit 12 mois.

B.S.A. 500, star twin, parf. ét. Vis.
Gallais, 8, rue Ing.-R.-Keller, Paris (15°).

A.V. 500 TERROT, side Bernardet, bon
état, bel aspect, pneus neufs, prix int.
Bertin, 121, r. République, Etampes
(S.-et-O.).

SAROLEA 350, parfait état, cse double
emploi, 55 000. Joncheroy, instituteur, Cer-
queux-de-Maulévrier. (M.-et-L.).

ARIEL 1 000 cm³, 4 cyl., 1951, parfait
état, 27 000 km, occasion unique, cause
double emploi. Finore, caserne Faucher,
Bordeaux.

B.S.A. 500, type M20, fourche télesco-
pique, parfait état de marche. H. Paris,
131, rue 4-Sept., Fourchambault (Nièvre).

C. achat moto, vend 50 000 cpt, CYCLO-
MOTEUR A.G.F. CUCCILOLO 2 v.
4 temps, en rodage. Visible samedi après-
midi, 59, rue des Sources, Antony.

200 cm³ MONET-GOYON « SHO-
KING STAR », état neuf, très urgent,
prix intéressant. S'adresser M. Raveau,
place de la Halle, Nangis (S.-et-M.).

DERNY, nouv. mod. 53, ét. nf, px 65 000.
Ségar, 7, r. Brunel.

SIDE PRÉCISION, droite luxe alu neuf,
access. 90 000 Vis ts les soirs Sam. tte
la journée. Bertin, 32, av. de Stalingrad,
Romainville (Seine).

500 B.S.A., twin AA7, 1952, parf. ét.,
pneus bat. neufs, 250 000, Cordeau,
Chartèves (Aisne).

SPL. B.M.W., bicyl., réc. Dauny, 31 bis,
av. République, Paris (11°).

Ens. HARLEY DAVIDSON et side
Sémar 1 pl. 1/2, super luxe 1952, sacrifié
180 000. Thébois, 14, r. Trébois, Levallois-
Perret.

PEUGEOT 125, 4 v., gr. luxe, neuve,
prix int. Paul Poitou, 41, rue du Commerce,
Saint-Macaire-en-Mauges. (M.-et-L.).

FN. XIII 350 cm³, culb. état neuf,
8 000 km, roue tirée. M^e Flohimont,
CAR 82-00, 8 à 12 et 14 à 18 h, sauf
samedi.

SCOOTER BERNARDET 250, 10 000
km. Marcouf, 29, r. Argenteuil, Paris.
RIC. 61-66.

GNOME ET RHONE 350 cm³ cul-
butée, 4 vitesses, sélecteur, bon état mé-
canique. S'adresser 16 r. Aumaire,
Paris (3°), à partir de 19 h.

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

STATION
SERVICE

YORAL

Stock
complet

TOUS
CARBURATEURS
DEL LORTO

FOURCHES ET
AMORTISSEURS
GRAZZINI

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

Disponible :
125 cm³ à 175 cm³
PIÈCES DÉTACHÉES

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

MOTOBÉCANE

STATION BASTILLE

MOBYLETTE
SCOOTER
Accessoires spéciaux
■■■■■■■■■■
SA STATION
MOBYLETTE

PUCH 250 T.F., état parfait, nbreux accessoires. LIT 42-41.

NORTON A.C.T., int. 30, t. alu, très rap., eq. route. S. H., 143, r. G.-Péri, Carrières-s.-Seine (S.-et-O.).

B.S.A. 500, B. 33, 6 000 km, px int. 25, r. Daligre, Paris (12^e).

Vends 350-A.J.S., course et pièces. Prix 340 000. Ecrire Bailly, 1, rue d'Essling, Lyon (3^e).

750 HARLEY, ét. nf, acc., selle bi., px 130 000. 32, q. Argenteuil, Villeneuve-la-Garenne (Seine).

T.W.N. 343 cm³, 2 tps, 4 vit., sél. parf. état, équipée tromblons Willman, 80 000. Tiennot Yves, Ourville-en-Caux (S.-I.).

HOREX 500, lat., avec side « Carpio », mot. 6 000 km, pneus neufs, 2 sacoches, tansad, porte-bagages, tablier, moto, pare-brise moto, 2 casques, veste nylon. 60 000. Malatray, 240, rue des Pyrénées (20^e).

NORTON H16, très bon état. ROQ. 82-02.

1 000 ARIEL à vendre, moteur alu, susp. AV et AR télesc., side-car Simard, roue suspendue, équip. grd tourisme, parf. état, occas. except. Vend le tout, 250 000. Moine, Crépieux-la-Pape (Ain).

MOTOBEC. 125 cm³ sport, mot. nf, px 100 000. Bucchieri, 23, r. Nanterre, Asnières.

B.S.A. M. 20, f. tél., b. état, pneus neufs, 100.000, 120, rue Gessard, Rouen.

PUCH 250 TF, 11 000 km, tr. bn ét. acces. compl. Gluzze, 22, quai Boissier-Sauvage, Alès (Gard).

MOTOBÉCANE 350, 1950, fche téles., susp. AR, sélec., 4 vit., 9 000 km, ét. nf, nbx acces., b px, cse dble emploi. Fortin, 30, r. Saint-Maur, Paris.

Echge ctre moto ou vélom. réc. CABRIOLET 301 PEUGEOT, bn ét., cabriolet Pyma 4, tte beauté, Licorne 1949. Robert, 17, r. Bateliers, Clichy (Seine). PER 35-53. Crédit.

JANTES ITALIENNES (type championnat du Monde) en alliage léger pour machines sport et course. FREINS-MOYEURS « COLLI » compétition. P. Collignon, A.F.A.C., Fontaine (Isère).

Echge 175 GUILLER sport, nve, ctre plus forte anglaise. Ecr. Hulin, Ancise, par Châteaudun (E.-et-L.).

MOTOBÉCANE, 1 ch, moteur neuf, double emploi, bas prix. Visible, 83, av. de Paris, Bonneuil (Seine).

Cause santé, B.S.A. 350 cm³ B. 31, 1951, susp. AV et AR, nbx acces. et pièces détach., 18 000 km, garantie en très bon état, prix à débattre. Rondy Marcel, 6, r. St-Esprit, Brioude (H.-L.).

Cause santé, PUCH 150 T.L., 6 000 km, c. nve, équip. complet, casque, pr. intéres. Bruno, 115, av. Thiers, Le Raincy (S.-et-O.).

TAND-SAD LUX, Bot. 69-04.

Toute la pièce de récupération MOTOS ET VÉLOMOTEURS

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

**CYLINDRES - FOURCHES - PIGNONS - CADRES
BOITES - MOTEURS - RÉSERVOIRS - ETC.**
Importants lots pièces neuves origine **Harley, Indian**
150 motos et épaves; liste sur demande.
MOTO-SPORTS

66, rue du 11-Novembre - ST-ETIENNE (Loire) Tél. : 03-01
Fermé lundi et samedi
A PARIS : 19, rue des Deux-Communes, Montreuil (S.).
Ouvert samedi seulement.

DRESCH Pièces d'origine

Écrire à CHAMARANDE (S. & O.)

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

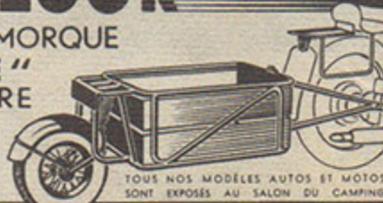
Superbe **SIDE 500 TERROT R.G.S.T.**, der. mod., état neuf, 200 000. Repr. 125 000. Delaunay, 37, bd National, La Garenne. CHA 27-14.

INDIAN 500, scoot, trs peu roulé, pneus rechange. Suignard, 84, av. Gal-de-Gaulle, Courbevoie.

B.S.A. 500 M33, 1952, impec. 170 000. Berthe, 47, rue Deguingand, Levallois.

FULGUR

LA REMORQUE
"VITE"
et SURE



Écrire
Ets **TAILLANDIER** 61 r. de la Prévoyance
VINCENNES - DAU 51-77

ROYAL ENFIELD, 350, O.H.V., tt équip., px 100 000. J.-J. Laurent, 7, r. Vesale, Paris (5^e). POR 11-16, le soir.

TRIUMPH 500, bicycl. 150 000. Patte, 13, rue des Parisiens, Asnières (Seine).

NATIONAL-MOTOS

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

SPÉCIALISTE MACHINES ANGLAISES MATCHLESS A.J.S., ARIEL
Pièces détachées d'origine

Agence **GNOME ET RHONE**

Réparations sur devis pour spécialistes, toutes marques

NOMBREUSES OCCASIONS

TRANSACT MOTOS

104, rue Haxo - MÉN 99-86

MOTOS ÉTRANGÈRES

GARANTIES

TRÈS LARGE CRÉDIT

VENTE ET ACHAT

350 MOTOB, 1951, f. tél., susp. arrière, peu roulé, repr. vélom. PER 60-98.

VELOCETTE LE 200, parf. état, prix intér. Sandford, 31, rue Greffulhe, Levallois, PER 67-53.

125 TERROT, dernier modèle, impec., pos. crédit. 40, av. Pte-d'Asnières (17^e).

Pour amateur **500 TERROT**, culb. 4 vit., sélect., à roder, très belle. Estève, 11, rue Magnol, Montpellier.



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.

250 cm³ B.S.A. C. 11 culb., 1951, état neuf, 10 000 km, 140 000. Duval, Beaudignies, par Le Quesnoy (Nord).

Remorques



"RUBY" Pour CYCLES et
MOTOCYCLES
avec Suspension Neiman

Remorques RUBY à ANGAIS (Bas-Pyr.)

MOTOBÉCANE 125, culb., fourche paral., compteur, tand-sad, porte-bagage, bon état, 75 000. Visible chez Algy, 64, av. De-Lattre-de-Tassigny, Saint-Maurice, M. Nayraguet.

MONET-GOYON 500, cul., 4 vit., sél., mot. gar., prix 120 000. Beba-Abreal, 81, r. Raspail, St-Etienne (Loire), ap. 19 h. ou écrire.

Agent régional des cyclos : **MERVEILLEUSE**; motos : **JONGHI, NEW-MAP**; scooters : **LAMBRETTA**. Léo Bigerelle, 2, rue Bra, Douai.

GNOME-RHONE 125, ét. nf, px int. Pillon, 8, r. Christophe-Colomb, Paris (8^e).

B.S.A. A7, bicylindre, très bon état. H. Vivière, pl. Montant, Bayonne (B.-P.).

SANS PRÉCÉDENT

Au comptant av. 5 % ou av. facilit. Parmi un choix de 100 motcs.

B.S.A. Golden, c. neuve, 285 000.

R. Gillet 250, side, payé 300 000 à solder.

B.S.A. 250, 4 vitesses, neuve, 175 000.

B.M.W. R-12, bien origine, 125 000.

Triumph Hérisson, impeccable, 120 000.

Norton 16 H 1948, b. état, 110 000.

D.K.W. 350 NZ, origine récente, 110 000.

Indian 5 ch, avec garantie, 110 000.

R. Gillet et Gnome, 7 ch side, 95 000.

Et 50 autres occasions à partir 50 000.

Crédit rapide. Reprise. Echange. Alazard, 47, avenue de Clichy (17^e). (Fond de la cour, coté cinéma.)

B.S.A., étoile bleue av. ou ss side, px avantageux. Pascaud, 20, rue Compans. Tél. BOT 69-20.

Vds vélom. **PEUGEOT 125 cm³**, nf, fche téles., b. px, dble empl. André, 19, r. Herbillon, Saint-Mandé. DID 67-71.

PEUGEOT 176 TC4, 10 000 km, ét. nf, mai 1952, four. tél., sus. AR, tand., sacs cuir, porte-bagages suppl., 130 000. A part. de 19 h. Boutantin, 63, r. de Paris, Pantin (Seine).

GUILLER 175, sport, ét. nf, 145 000. Collet Daniel, 54, rue Raymond-Lefèvre, Montreuil (Seine). Ap. 19 h 30.

350 MOTOBÉCANE R46C, 1950, excellent état, 15 000 km, pneus neufs, selle Aurora, compteur, stop AR. R. Reisse, chemin Bayard-Limas, Villefranche (Rh.).

B. M. W. R 12, et. impec., 160 000. Sédascho, 6, villa St-Michel (18^e).

JAWA 250, 16 000 km, très bon état 150 000. Claerr, 35, rue de l'Avenir, Vanves (Seine).

Splendide **175 PEUGEOT**. F. tel, nb acces. OBE 47-12.



MURCIA

 vous présente ses nouveaux modèles 1954

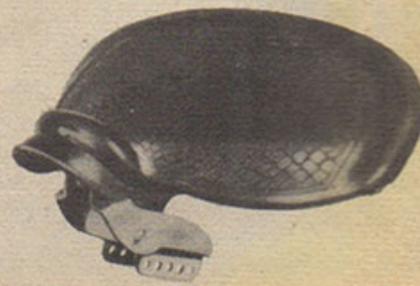
DE SELLES ET SIÈGES DE MOTO
VÉLOMOTEUR ET SCOOTER

à suspension auto-amortisseur réglable

MODÈLES BREVETÉS Qualité supérieure, prix sans concurrence

MURCIA, 70, r. des Bienvenus, VILLEURBANNE (Rhône)

TÉLÉPHONE : VI. 68-87



Motocistes, attention!

Voici la dernière nouveauté
créée par

SEDIS

*pour encore
mieux
vous servir:*

le distributeur
portatif
de chaînes

YELLOW

Le distributeur portatif **SEDIS** est l'élément indispensable à toute manipulation de chaînes en rouleaux. Il facilitera votre travail et le rendra plus agréable.

En tôle épaisse finement décorée, le distributeur portatif **SEDIS** et son support publicitaire trouveront leur place chez tous les motocistes "à la page". Propre, pratique, facile à transporter, le distributeur **SEDIS** a enfin résolu le problème de la conservation et de la manipulation des chaînes.

COMPAGNIE
DES TRANSMISSIONS MÉCANIQUES

SEDIS

19, Av. du Général-Mangin
PARIS (16^e)

Tél. : AUTeuil 95-55 et 95-56

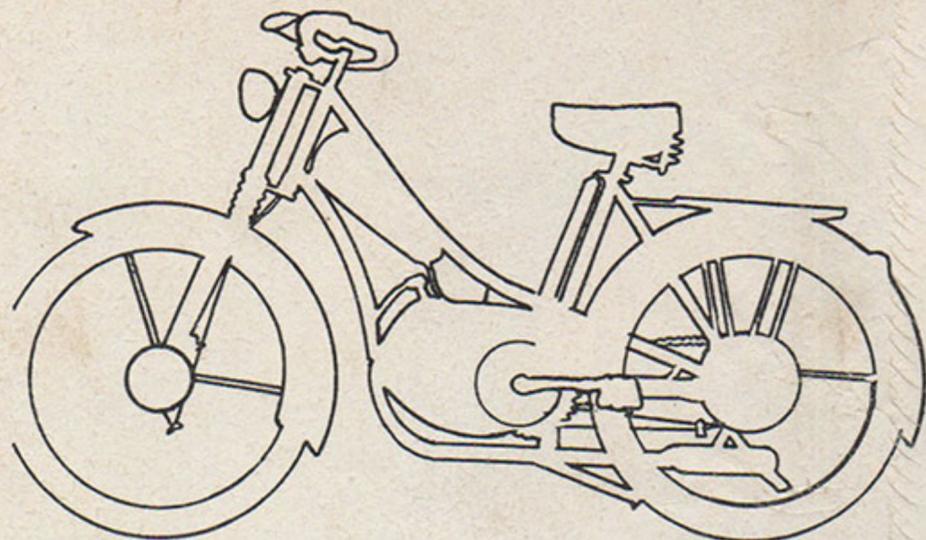


Le support des distributeurs permet le classement méthodique des pièces détachées. Le dérive-chaîne est toujours à portée de la main.

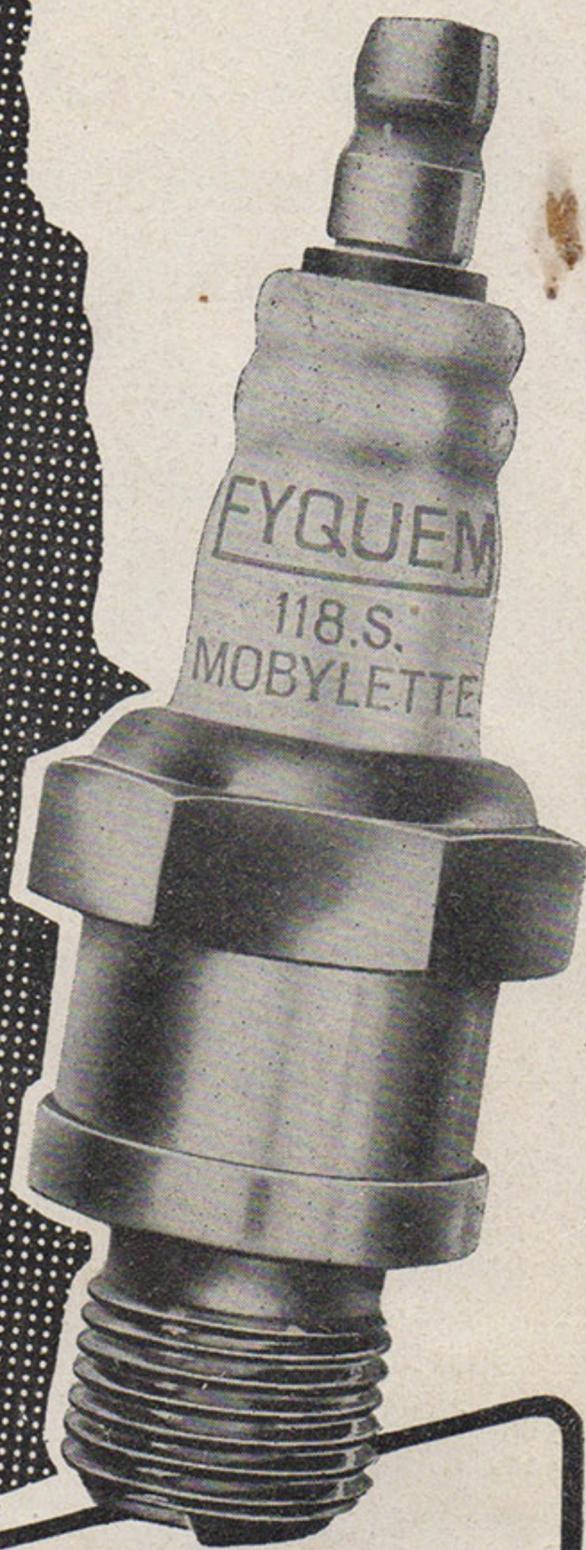
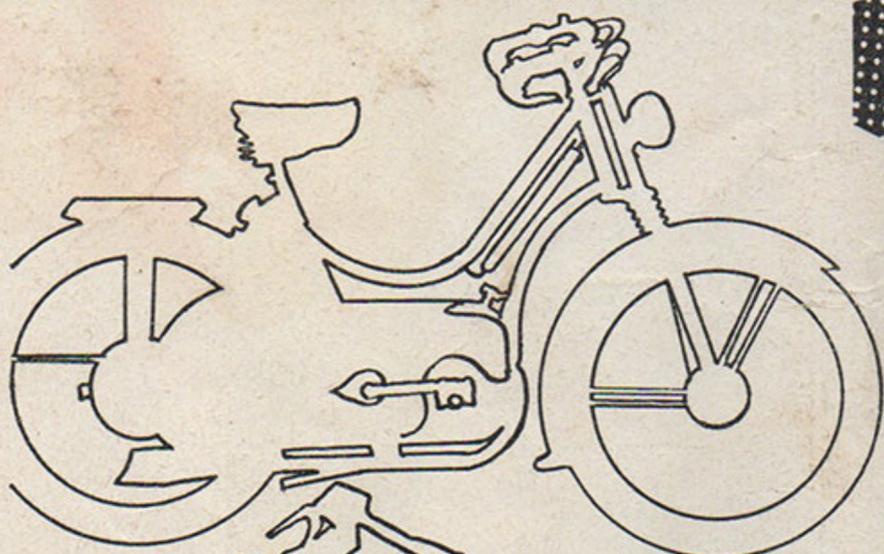
Grâce à son système de stabilisation, le distributeur peut toujours être placé à l'endroit le plus favorable pour un meilleur rendement.

La chaîne est accessible par simple soulèvement du couvercle de protection





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



	Pour cyclomoteurs :	
MOBYLETTE.....	N°	118
BIMA	N°	112
VELOSOLEX.....	N°	112
	Pour vélomoteurs :	
PEUGEOT 125.....	N°	112-115
TERROT 125	N°	112
MOTOBÉCANE 125 later	N°	112

...UN TYPE DE BOUGIE

EYQUEM

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