

MOTOCYCLES *et Scooters*

8^e ANNÉE

N° 130

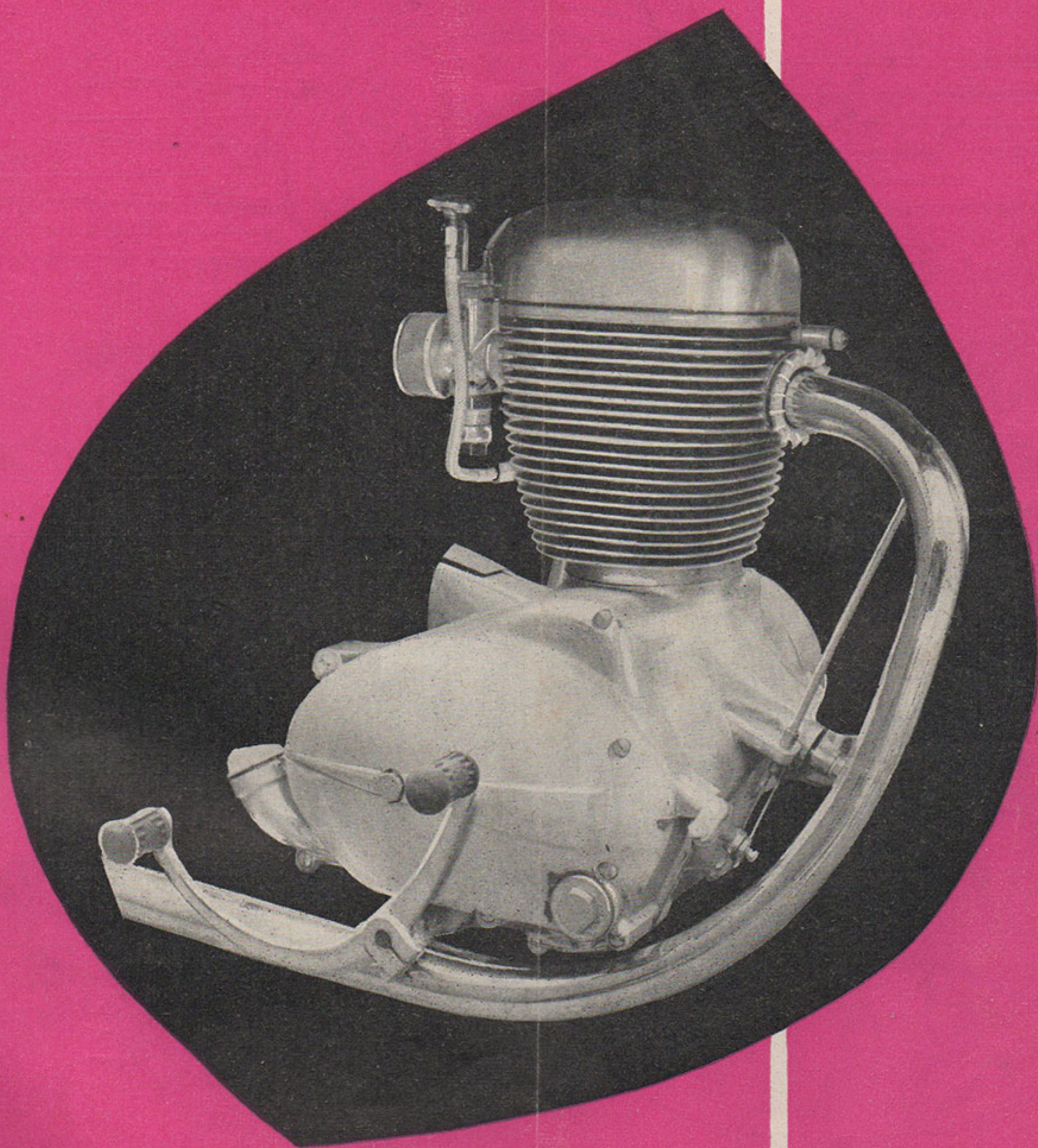
REVUE BIMENSUELLE

1^{er} SEPTEMBRE 1954

DIR. MAX ENDERS

AD. PH. LAJEUNESSE

14, R. BRUNEL, PARIS



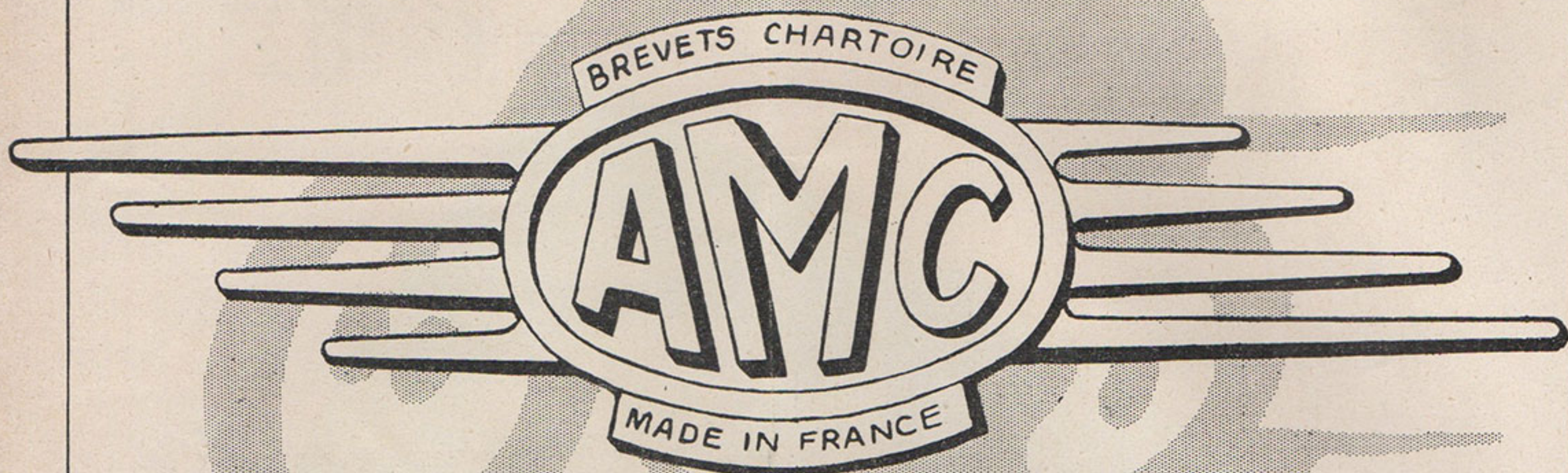
ESSAI DE LA 175 MOTOBÉCANE Z. 22. C.

40^F

LES MOTEURS FRANÇAIS DE GRANDE CLASSE

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SÉLECTEUR AU PIED



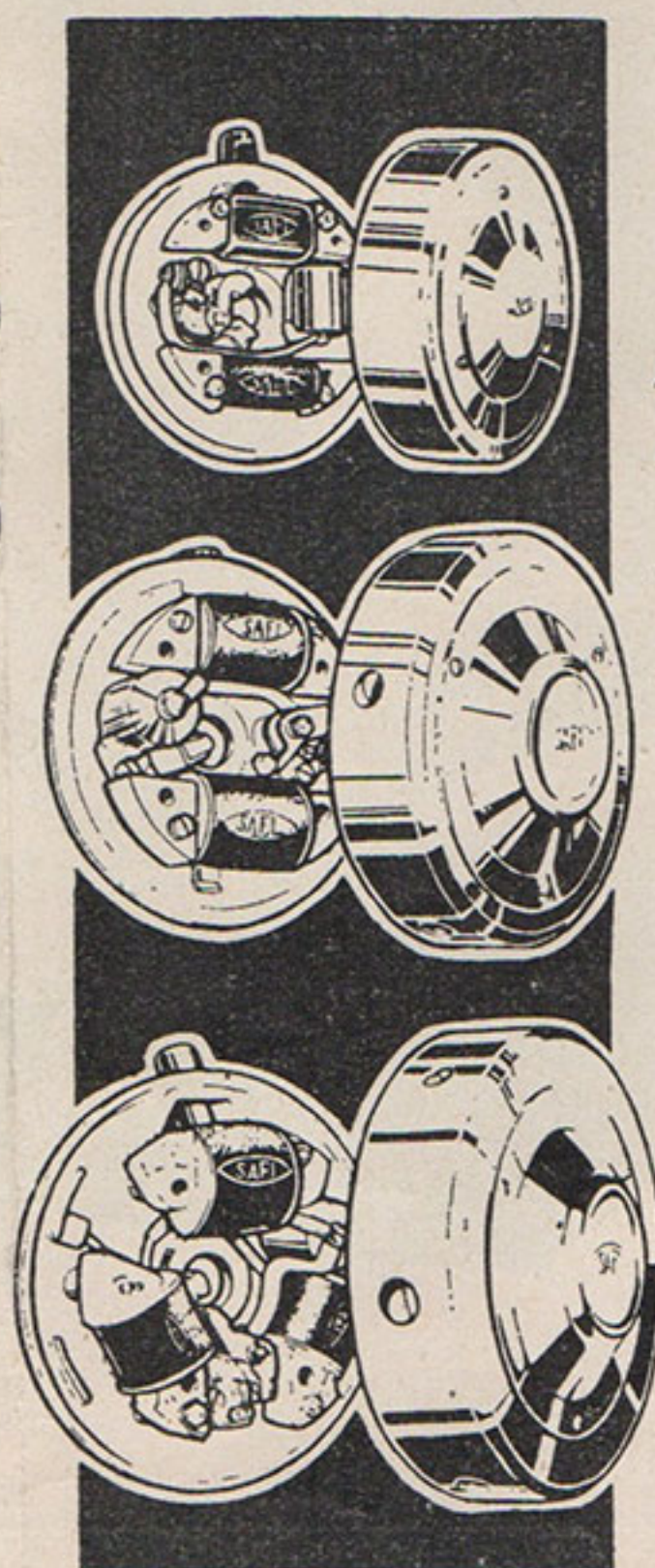
Équipent les grandes marques...

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

ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

54

VOLANTS MAGNETIQUES



ECLAIRAGE ET
ALLUMAGE DES

- CYCLOMOTEURS
- VELOMOTEURS
- SCOOTERS
- MOTOCYCLETTES

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

BIPLEX

enjoliveurs

porte-bagages - pare-brise - pare-chocs

ensemble Startett

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

LES SELLES
AURORA

un équipement de qualité

SOREL

nouveau modèle 54 - nouveau prix

BIPLEX - 36, rue de BAGNOLET, PARIS 20^e

**MON "2 TEMPS"
ROULE
"LE TONNERRE"**

Avec la
" SPÉCIALE 2 TEMPS "

Bret - Oil

" L'huile de Compétition
au service du Tourisme "

Se mélange instantanément
et reste parfaitement diluée dans l'essence.

Evite la calamine et la perle aux bougies,
augmente la puissance.

La « spéciale 2 temps » BRET-OIL
est GRAPHITEE sur demande

BRET-OIL
ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine)
4 R. Jeanne-d'Arc - TÉL. MIC. 18-30

YORAL Vous dit... on n'a que le bon **2** temps qu'on se donne

NEW-MAP Vous dit... en moto, VOTRE VIE ne tient qu'à UN CADRE

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

NEW-MAP
et... partez
rassurés!

YORAL

En 125 cmc. 1 CV.
Type LK 129 - 119.500 frs

En 175 cmc. 2 CV.
Type LK 177 - 139.500 frs

CATALOGUE et RENSEIGNEMENTS **PARIS** : M. LEFÈVRE, 30, rue de Charenton-BASTILLE
NEW-MAP **NANCY** : M. LEFÈVRE, 3, rue Léopold-Lallement
BORDEAUX : M. SOLOMIAC, 63, rue de Bègles
TOULOUSE : MM. GINESTET, 8, place Dupuy et
8, place Lafourcade, Saint-Michel
MARSEILLE : M. GANIER, 156, cours Lieutaud

**moteurs
YORAL
1954**

4

de la classe ?

l'original est toujours supérieur à la copie..

LE MEILLEUR RENDÉMENT
DE VOTRE APPAREIL **Novi**
S'OBTIENT TOUJOURS AVEC
LA PIÈCE DÉTACHÉE D'ORIGINE

Novi

REPARATIONS AVEC GARANTIE
CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

Novi 8-20 CHEMIN DES VIGNES - PANTIN SEINE - NORD 66-71

SAKER
522-525

300

400

610

121

391

86

"P"

263

270

251

722-723

600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^{RE} ANDRÉ PORTERIE

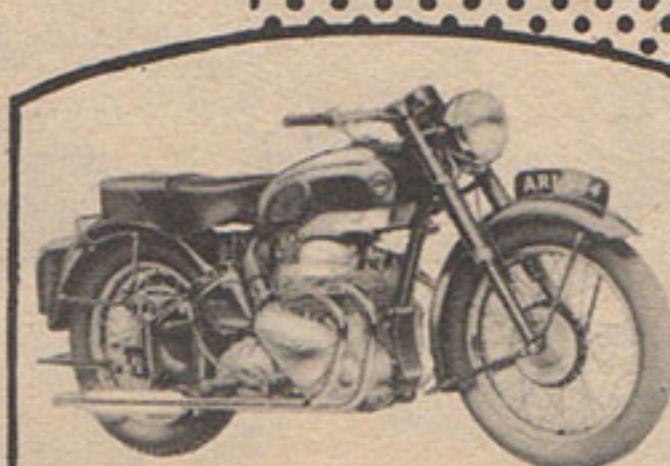
SAKER LEVALLOIS **SAKER LEVALLOIS**

DISTRIBUTEUR OFFICIEL :
SOCIÉTÉ KERSA, 43, rue Voltaire, LEVALLOIS
— Métro : ANATOLE-FRANCE —

DISPONIBLE EN NEUF

LADEVÈZE

VOUS OFFRE



La représentation la plus formidable : le CREDIT « LADEVÈZE » en 6, 9, 12 et 15 mois, sur le neuf et l'occasion, avec 20 % comptant et le solde à votre choix.

Exposition et vente de la nouvelle VICTORIA 54. et essais de la BERGMEISTER. 350, 2 cylindres en V face à l'avant, à culbuteurs et cardan : 385.000 F (135 km/h). 250 sport, selle biplace : 275.000 et 285.000 F (125 km/h). **CRÉDIT** : 15 mois. Livrables de suite.

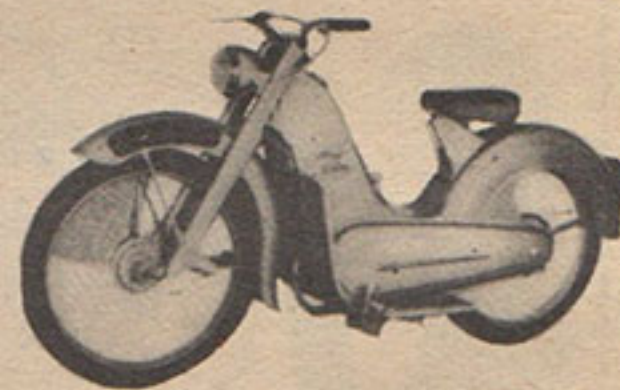


N.S.U., Vincent, Sterva, Ambassador, B.S.A., Ariel, Sunbeam, Douglas, Panther, Monnet-Goyon, Gnôme-Rhône, Follis, Alcyon, Paloma, Jonghi, René Gillet, Guiller, M.R., I.F.A., etc.

400 occasions
Cyclo, tandem, scooter, moto, sid, françaises et étrangères, B.S.A., Sunbeam, Ariel, Norton, Vespa, etc.

Starlett

78.500 F. Disponible de suite. Vous l'emportez avec 10.000 F, le solde en 12 mois de 6.800 F.



Vespa

142.335 F. Disponible de suite. Vous l'emportez avec 15.000 F le solde en 18 mois de 8.210 F.

LADEVÈZE, 5 magasins principaux.
165, 170, avenue de Clichy, PARIS-17^e, tél. : MAR 09-79
Station-Service VESPA et TRI-VESPA

SPECIALISTE POUR MOTOCYCLISTES
V&W ACCESSOIRES
 POUR MOTOS

ET'S V. & W., 5, r. Franklin
 Le Pré-St-Gervais (Seine)



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

SUR-PUISSANCE!



PISTONS
BORGO

« Les meilleurs
 pour tous moteurs »

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

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

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. Tél. : GAL 78-85

TOUS LES ACCESSOIRES
 RÉPARATIONS-VENTE A CRÉDIT

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE
 PAR

“Le Casque GENO”
 en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE - IMPERFORABLE AU CHOC

Vente exclusive aux grossistes
 MÉFIEZ-VOUS DES CONTREFAÇONS

Ets GUENEAU-GENO
 6, FAUB. SAINT-HONORÉ - PARIS (8^e)
 TÉL. : ANJ 12-38



Établissements MOTTAZ
 307 à 311 r. de la Garenne, NANTERRE (Seine)
 Téléphone : MAL. 29-77

SPÉCIALITÉ DE
RÉSERVOIRS et Accessoires
 :: de Tôlerie ::
 pour Cyclomoteurs, Vélocettes, Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES
 Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



MODÈLES DÉPOSÉS

QUELQUES MOIS D'ÉTUDES
 suffisent pour apprendre la
MÉCANIQUE ET L'ÉLECTRICITÉ AUTOMOBILE
 (Niveau d'instruction C.E.P.)

Le Métier de Mécanicien est maintenant un métier
 bien payé; c'est également une profession agréable.
 Ce métier est à votre portée, y avez-vous songé?
 En 8 mois d'études, vous pouvez apprendre la
 technique automobile par correspondance, chez vous,
 sans quitter votre emploi actuel, grâce à
 notre méthode qui a fait ses preuves.

DEMANDEZ LA DOCUMENTATION GRATUITE N° 14

COURS TECHNIQUES AUTO Rue du Docteur - Cordier
 — SAINT-QUENTIN —

Bureau de PARIS : Av. Victor-Hugo - Square Thiers, n° 3
 Bureau de LILLE : 2, Rue Jean-Bart

CONCESSIONNAIRE PRINCIPAL
STERVA

FACILITÉS de PAIEMENT
SUR 4 MOIS
CRÉDIT
6-9-12 et 15 MOIS

★
 CONCESSIONNAIRE

ALCYON - BABY MOTO - BERNARDET
 DREVON - CAZENAVE - FOLLIS - GUZZI
 GNOME-RHONE - PALOMA - PUCH
 SPEED

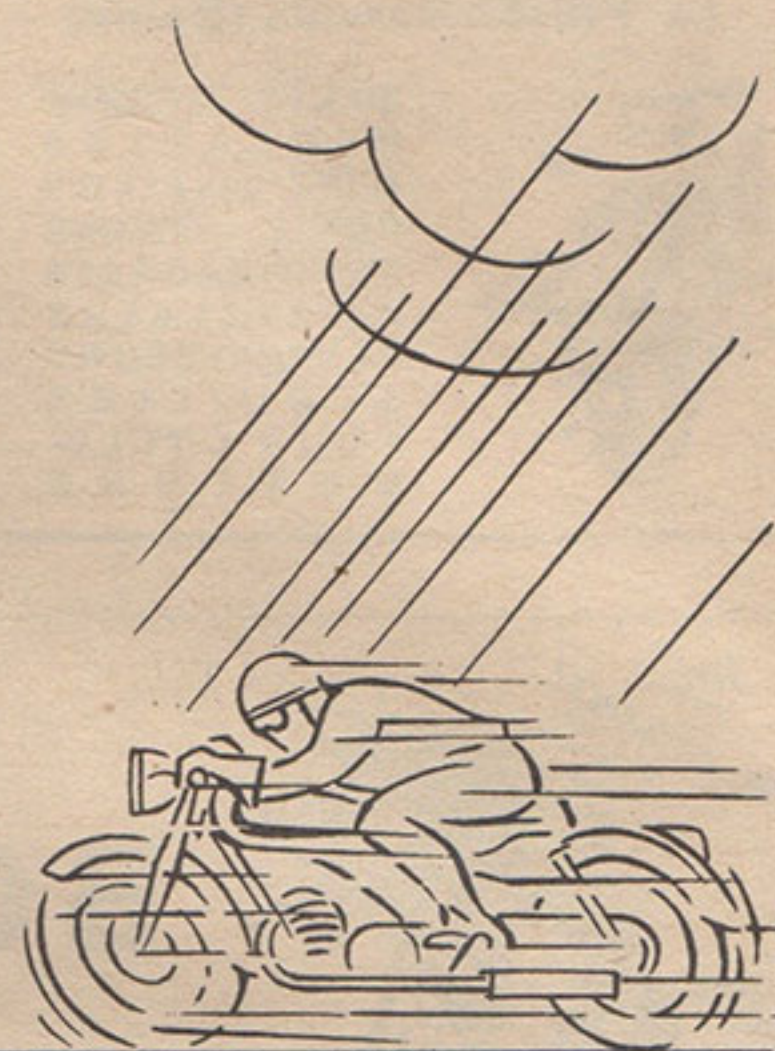
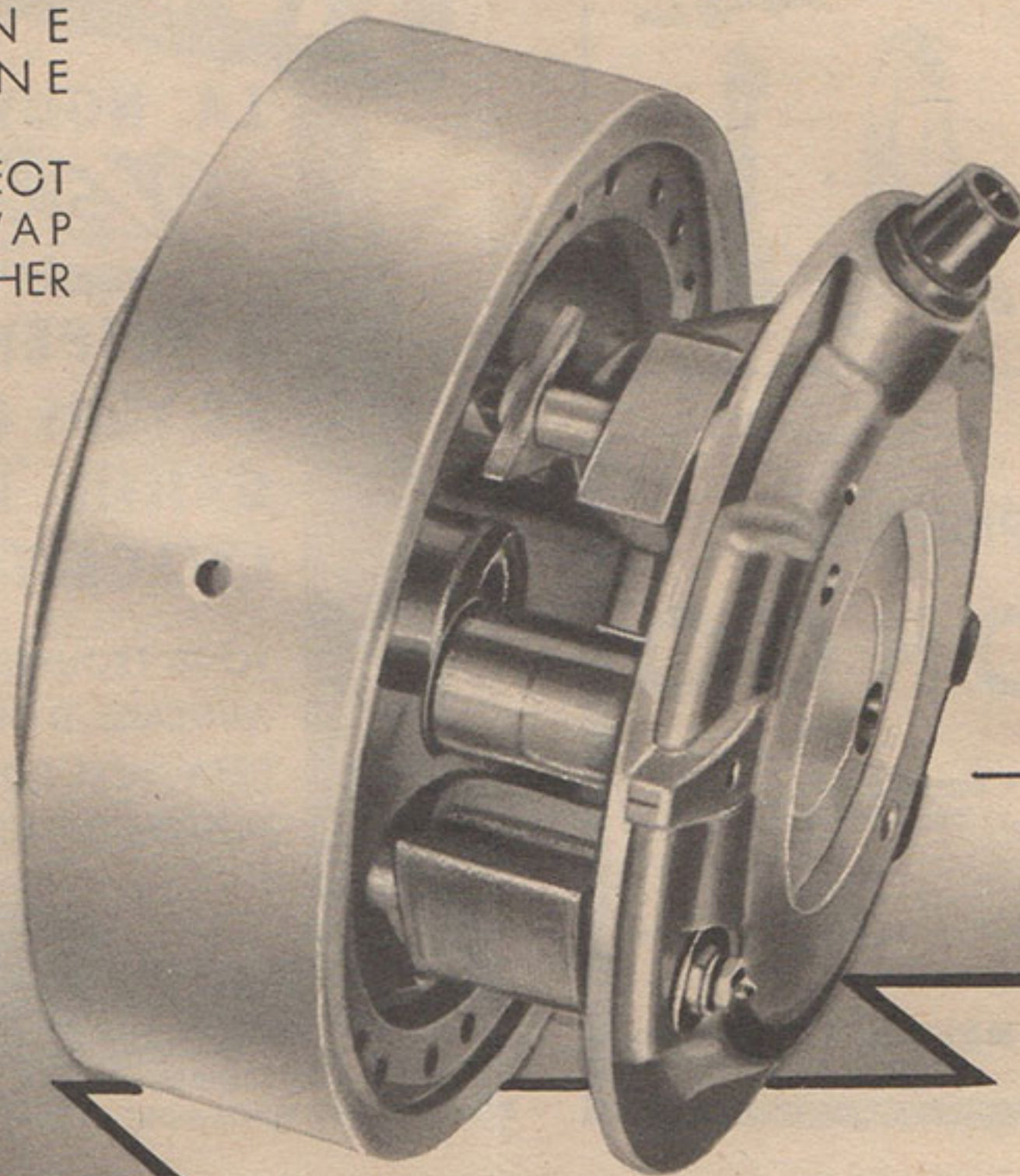


MOTO-VANVES-SPORT 1-3, Bd Brune, 14^e
 TÉL. : LEC 50-95

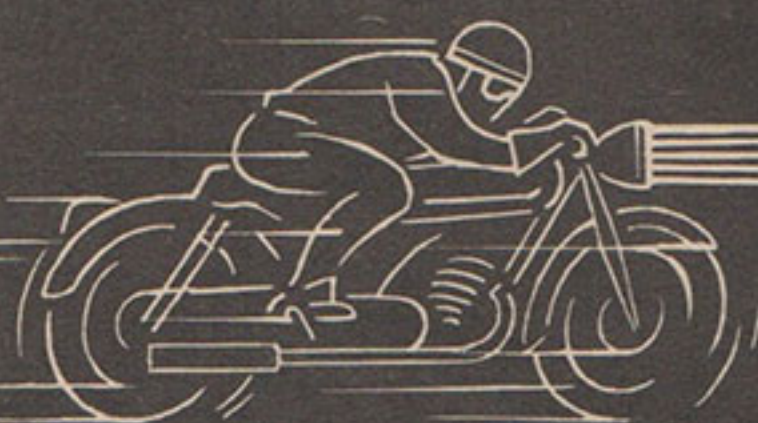
6
LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

Sélectionnés par l'Elite des Grandes Marques

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



ABCG



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



La 175
Motobécane
Z. 22 C.

40 f

8^e ANNÉE

★

N° 130

★

1^{er} SEPTEMBRE 1954

A U S O M M A I R E :

- | | | | |
|------------------------|----|---------------------------------|----|
| ★ Échos | 8 | ★ Essai Motobécane.. | 17 |
| ★ Route et prudence .. | 10 | ★ Visions d'Espagne . | 23 |
| ★ Le moteur Comet .. | 12 | ★ Le Zündapp
" Bella " | 26 |
| ★ Technique | 14 | ★ Sports et Clubs | 28 |

MOTOCYCLES

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

Et
la Presse?

Pour la plupart, les Salons étrangers, à la veille d'ouvrir leurs portes au grand public, réservent, en avant-première, une journée entière à la presse seule.

Cette méthode est excellente pour tout le monde; les constructeurs sont les premiers intéressés: Souhaitant voir leurs nouveautés largement commentées, n'étant pas obsédés par la recherche, dans la foule, d'éventuels clients, ils accueillent avec empressement rédacteurs et photographes, documentent largement les uns et facilitent aux autres la prise de leurs clichés.

A son tour, le public est, dès l'ouverture, informé par les quotidiens; les revues et périodiques ont pu également recueillir de quoi satisfaire pleinement leurs lecteurs toujours avides de précisions et de détails.

Il n'est pas facile, en effet, les jours suivants, quand les stands sont envahis, d'interviewer les exposants, ni de prendre sous l'angle convenable les photos mettant bien en évidence ce qui mérite d'être souligné.

Ce jour de la Presse, malheureusement, n'existe pas chez nous. et nous sommes contraints à un travail hâtif, heurté, décousu qui ne nous permet pas de donner, comme nous le voudrions, notre pleine mesure.

On nous objectera que nous pourrions mettre à profit la journée dite des « techniciens », mais elle est prévue après clôture, quand la pièce est jouée et que les exposants harassés par ces dix jours d'épreuves sont plus pressés de remballer leur matériel que de nous ressortir pour la millième fois des arguments qui leur semblent usés à force d'avoir servis.

Chaque année, au cours d'une conférence de presse, les organisateurs nous demandent, pour leur salon, un appui, acquis d'avance, mais qui aurait une autre ampleur s'il nous était donné de faire notre travail, comme il se doit; à temps et sans contraintes.

Max Enders



Ci-contre, M. L. Bouillot tire le numéro gagnant de la 125 cm³ Terrot attribuée à un membre du personnel.

Le cent millième 125 Terrot.

C'est l'année des 100 000. Terrot, à son tour, a sorti, fin juillet, dans la catégorie vélomoteur, son cent millième 125 cm³.

Cet événement fut l'occasion d'une fête dans la maison au cours de laquelle la machine fut attribuée, par tirage au sort, à un membre du personnel de l'usine comptant au moins trois mois de service dans l'usine.

En présence des membres de la Direction, du Comité d'entreprise et des agents de maîtrise c'est M. L. Bouillot, comptant cinquante ans de présence chez Terrot qui tira le numéro gagnant et la machine revint à M. Seger, ouvrier depuis sept ans au service « Mécanique ».

Qu'est-ce qu'Edrastop ?

C'est le produit auquel nous avons fait allusion dernièrement et qui, s'appliquant sur les garnitures de freins, est destiné à en prolonger la durée, à éviter leur glissement sous l'effet de l'échauffement, de la présence d'eau ou de matières grasses.

Plusieurs coureurs d'automobiles l'ont déjà essayé et s'en sont montrés enchantés. Comme déjà dit, nous procéderons prochainement à des essais comparatifs.

Ce produit est représenté en France par Niel-Garage, filiale et Station-Service des établissements Jacques Poch, importateurs des motos Jawa, Adler et Csepel.

Nos deuils.

C'est avec une peine très sincère que nous avons appris la mort de M. Santucci, attaché comme metteur au point chez A. M. C., et qui a été victime d'un stupide accident alors qu'il circulait sur un vélomoteur. M. Santucci nous laisse le souvenir d'un homme courtois, sportif et qui connaissait bien son métier.

Nous adressons à sa famille et aux Établissements A.M.C. toutes nos condoléances.

A.M.C. in England.

Les moteurs A.M.C. des Ateliers Mécaniques du Centre de Clermont-Ferrand ont été, on le sait, adoptés par plusieurs constructeurs anglais.

C'est ainsi que la marque D.M.W., sur huit modèles, en présente trois avec moteurs A.M.C., un 175 grand Sport, un 125 double A.C.T. et le nouveau 250 qui a fait depuis quelque temps son apparition sur notre marché.

Speed et Mors-Speed se distinguent.

Au classement, catégorie scooter, du Rallye Grasse-Grenoble-Grasse, — 650 km, 42 km de moyenne, 3/4 d'heure d'arrêt à Grenoble — on relève : 1^{er} M. Daviot sur scooter Speed 115 cm³, 2^e M. Dauche sur scooter Mors-Speed 125 cm³, tous les deux sans pénalisation.

De plus, la coupe du silence *toutes catégories* — trente-cinq machines environ — a été décernée à M. Dauche (Mors-Speed) au cours de l'épreuve de maniabilité.

En effet, les 650 km parcourus n'auraient vraisemblablement pas permis de désigner le vainqueur. Aussi, dès leur arrivée, les concurrents ont été soumis non seulement à une épreuve d'accélération et de freinage, mais à une épreuve de silence pour démontrer qu'un bon motocycliste peut se déplacer à une assez vive allure sans pour cela faire trop de bruit.

Un cyclecar espagnol (ci-contre).

Le nouveau « Cyclecar » espagnol Kapi, modèle « Kapiscooter » d'une production annuelle de 1 500 véhicules est vendu au prix de 23 000 à 27 000 pesetas suivant le moteur adapté, soit 230 000 à 270 000 francs français.

Il est équipé soit avec le moteur espagnol « Pons » deux temps, quatre vitesses, 125 cm³, soit avec le « Villiers » 125 cm³ trois vitesses, soit aussi l'« A.M.C. » 175 cm³ quatre temps, trois vitesses, suivant la demande du client. Le moteur est monté sur le côté droit et la traction se fait par une chaîne placée sur la roue arrière droite.

Au tableau d'honneur.

Ayant effectué du 9 au 22 juillet un circuit en Bretagne, je me permets de vous signaler parmi les motocistes complaisants la maison Briel, agence Peugeot, près de la préfecture, à Vannes (Morbihan).

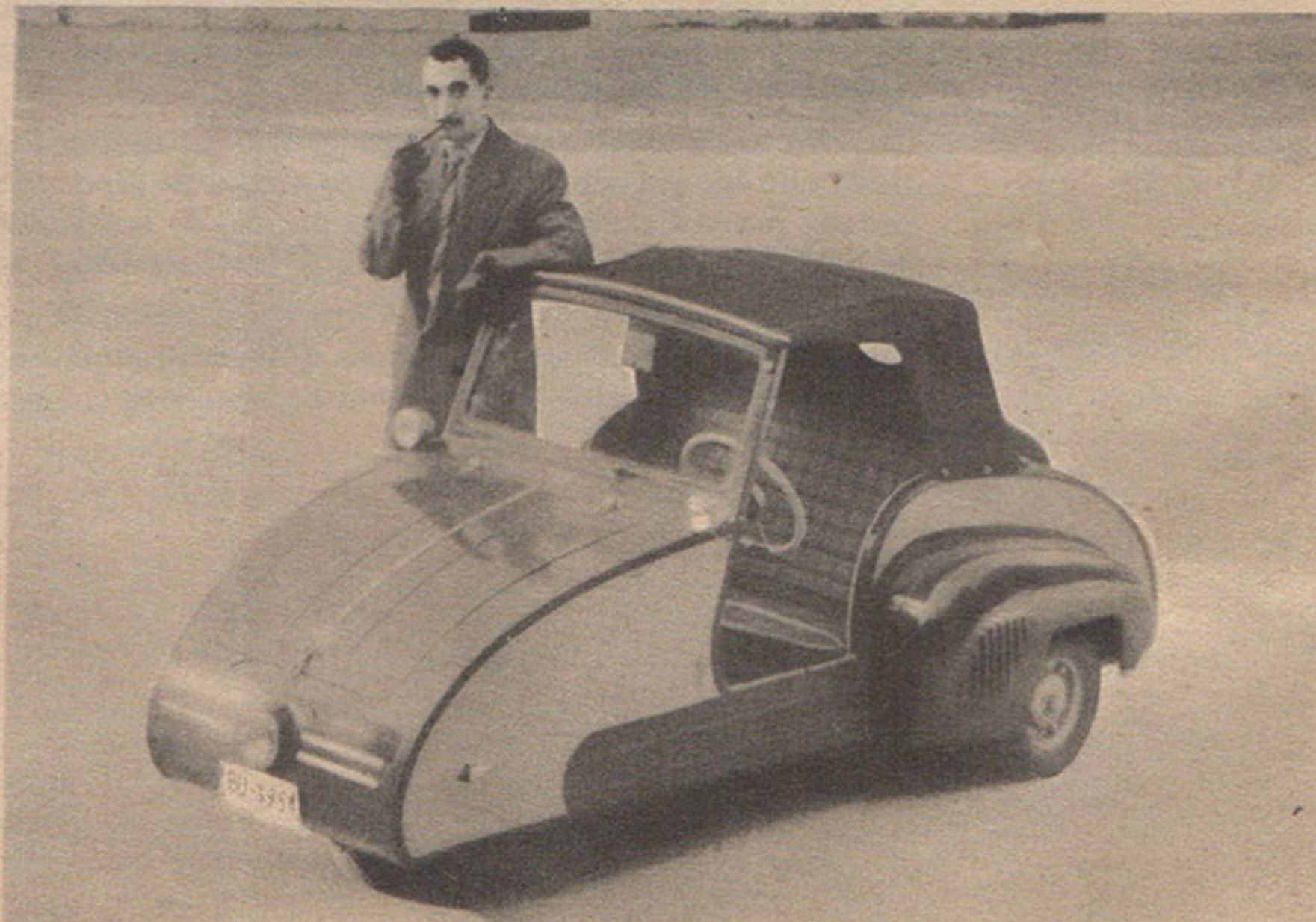
En effet de passage dans cette ville la fourche de mon scooter Speed se refusant à fonctionner, le chef d'atelier M. Jean, qui ne connaissait point la façon de démonter les coulisseaux n'a pas hésité à chercher dans sa documentation et m'a fait une remise en état impeccable et rapide, bien que surchargé de travail et à un prix raisonnable.

R. BOULARD, A.P.U.M.F.

Routes en caoutchouc.

On signale que l'U.S. Rubber Co a découvert un produit permettant d'accroître l'emploi du caoutchouc pour le revêtement des routes.

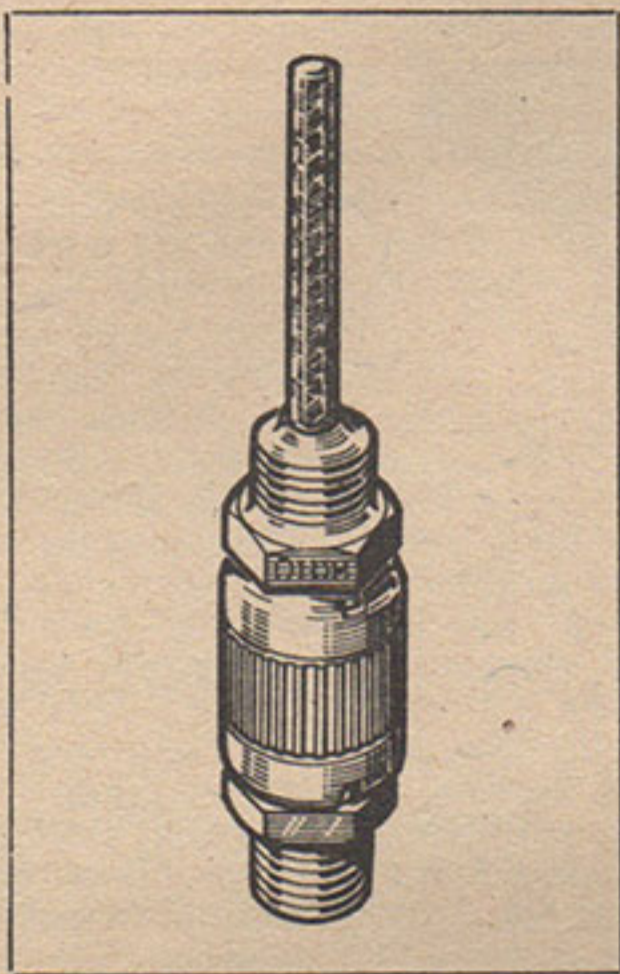
Ce nouveau produit aurait la propriété d'imperméabiliser la surface des routes et en les rendant moins glissantes d'éviter les dangereux dérapages.



Résultat du concours

« Belles Vacances ».

Ce concours, annoncé à plusieurs reprises dans *Motocycles*, avait été organisé par la société Otom, fabricant des tuyauteries souples Tubotom, à l'occasion du



lancement de son robinet étanche Tubotop.

Il s'agissait, d'après la reproduction d'un des organes de cet accessoire, d'en préciser la provenance, la marque, les qualités, le prix et, pour départager les ex æquo, d'indiquer, au plus près, le nombre de réponses reçues.

C'est M. Breuille Raymond, de Paris, qui a remporté le prix de 20 000 francs.

Il a fourni la solution la plus complète, la plus exacte et indiqué pour la question subsidiaire (nombre de réponses reçues) le chiffre le plus proche de la réalité.

Un bon accueil.

Notre reporter et ami Jaffré nous a signalé un coin où il a passé ses vacances et dont il s'est montré très satisfait à tous points de vue.

C'est au « Bon Accueil », tenu par M. Georges Berg, à Vauminot, par Chaumard (Nièvre) entre Château-Chinon et Corbigny. Il y a trouvé air pur, pêche, et forêt et... une cuisine soignée pour un prix très modéré.

Ce renseignement est sans doute un peu tardif pour la saison, mais il est bon à noter pour l'avenir.

La Presse et la Moto.

On relève depuis quelque temps dans les journaux de toutes tendances, diverses observations, communications, remarques ou suggestions concernant le motocyclisme, c'est-à-dire le conducteur ou sa machine.

En voici, pris au hasard des lectures, quelques extraits :

Charles Faroux, dans *l'Aurore* (et pourquoi pas dans *l'Equipe* dont il est un des leaders), a traduit de l'allemand

— il s'est donné cette peine — les appréhensions des Syndicats et de la presse d'outre Rhin, en face des vitesses excessives de leurs cyclomoteurs dits « Moped », vitesses qui risquent d'attirer sur ces véhicules populaires les représailles des Pouvoirs publics, sous forme de permis de conduire obligatoire. Et fort des arguments puisés à l'étranger il nous en fait leçon, comme si cette leçon, la connaissant depuis longtemps, nous ne l'avions pas déjà, en tant que précurseurs, enseignée aux autres.

La Chambre syndicale de nos constructeurs est même allée plus loin puisqu'elle s'est opposée à toute manifestation sportive des motocycles d'une cylindrée non supérieure à 125 cm³.

Plusieurs quotidiens nous informent que, soucieux de la sauvegarde des motocyclistes, l'Assemblée nationale a récemment adopté sans débat une proposition de résolution invitant le Gouvernement à étudier l'opportunité du dépôt d'un texte rendant obligatoire le port d'un casque protecteur pour les motocyclistes et usagers d'engins similaires, « à grande vitesse ».

Seraient considérés comme engins « à grande vitesse » les motos et similaires d'une cylindrée égale ou supérieure à 350 cm³, sorties d'usine postérieurement 1^{er} janvier 1950.

Nous ne sommes pas contre le port du casque, bien au contraire, mais puisque nos dirigeants proclament que les peuples ont le droit de disposer d'eux-mêmes, à condition de ne pas créer de complications aux autres nations, pourquoi s'opposeraient-ils au droit de leurs concitoyens à disposer également d'eux-mêmes ; le casque, n'assurant, en principe, qu'une protection individuelle, n'a aucune influence sur la sécurité collective.

Le Figaro du 6 août, sous la plume de Didier Merlin qui est un confrère objectif et mon motophobe, annonce, en ce qui nous concerne, d'éventuels rectificatifs au Code de la route et, entre autres, l'institution d'une « licence de conduite » pour les conducteurs de vélomoteurs et scooters. Celle-ci serait délivrée sur simple demande et sans examen ; ce serait en fait un permis délivré avec préjugé favorable, mais qui, retiré pour infraction grave, reverserait pour un temps plus ou moins long, les conducteurs téméraires et dangereux dans la cavalerie... à pied. L'idée n'est, à notre avis, pas mauvaise et sera très probablement approuvée par tous les motars, (sans « d ») raisonnables.

Les avertisseurs sont, en ville, condamnés au mutisme, sauf en cas de nécessité absolue ; c'est une question d'habitude que nombre de conducteurs ont prise depuis longtemps ; mais un de

nos confrères de l'automobile suggère : puisque nous avons pris l'engagement de ne pas prévenir ceux qui nous précèdent ou nous croisent, qu'ils respectent à leur tour les prescriptions les plus élémentaires de la circulation : que, par exemple, les cyclistes tiennent leur droite, n'établissent pas un barrage devant les véhicules motorisés stoppés à un feu rouge et que les piétons ne cherchent pas leurs mots croisés au beau milieu de la chaussée, même s'ils sont entre les clous... on ne saurait être plus logique.

Enfin, notre confrère *l'Auto-Journal* élève certaines critiques contre le nouveau Code de la route. Pour l'édification des motocyclistes nous ne relèverons qu'une de ses amères déceptions ; la voici : « Fait plus grave, le Code présente de surprenantes lacunes... ajoutons qu'aucun examen ne sera imposé aux conducteurs de vélomoteurs et de scooters dont la vitesse rejoint maintenant celle des petites voitures... » Rappelons, à notre tour, que ces petites voitures, de même cylindrée que les vélomoteurs, ne nécessitent pas non plus, pour leurs conducteurs, l'obligation du permis... et nous terminerons aujourd'hui sur cette assertion contrôlable, puisque officielle.

Publicité éducative.

Depuis quelque temps la société Magnéto-France présente sa publicité sous forme de planches et de coupes de ses différents équipements électriques, ce qui peut être de bon secours pour les motocyclistes dont les machines sont équipées des appareillages de cette marque.

Rappelons pour mémoire aux intéressés les différents tableaux et leur date de parution : Dynamo DRI. n° 125, 15 juin ; volant magnétique 18/2 quatre temps, n° 126, 1^{er} juillet ; volant 15/3 BS, n° 127, 15 juillet.

Les numéros à venir compléteront cette documentation technique et pratique.



**ESSAI de la 250 cm³
Peugeot bicylindre**

CHEZ GENO



A l'époque du plastique, Gueneau-Geno se devait de présenter un article « Mode », le **GENOVER**, dont la calotte en fibre de verre agglomérée avec de la résine, avec deux trous d'aération est extérieurement recouverte de peinture vermiculée. L'intérieur comporte : une couche de Laine — fibres de laine et de coton compressées, dont l'efficacité contre les rayons solaires est remarquable; une couche de Sommeuse; deux sangles en croix, isolant le fond de 3 cm; une coiffe réglable en tissu s'ajustant parfaitement sur la tête. Ce casque est extrêmement léger.

La **CASQUETTE**, par sa ligne élégante et sa très grande légèreté, s'harmonise parfaitement à l'élégance féminine.

Sa calotte de liège, recouverte de gabardine beige constitue, avec sa visière, la meilleure protection contre le soleil. Deux sangles en croix et une coiffe réglable, en tissu, assurent la sécurité bien connue du casque « Geno ».

Un bavolet léger en tissu gabardine beige complète harmonieusement cette coiffure.

Le casque **MOTO FORME AVIATION** est une coque en tissu de verre imprégné de résine, dont la forme, spécialement étudiée pour les pilotes supersoniques, moule entièrement l'ensemble de la tête.

Intérieurement recouvert de deux couches de Sommeuse, garni d'une bande circulaire de feutre et de caoutchouc, il est suspendu par quatre sangles en étoile qui laissent la tête entourée d'air tant au sommet que sur les côtés.

Une coiffe réglable en cuir souple complète l'intérieur, et deux ouvertures circulaires percées à hauteur d'oreille, assurent un parfait acoustique.

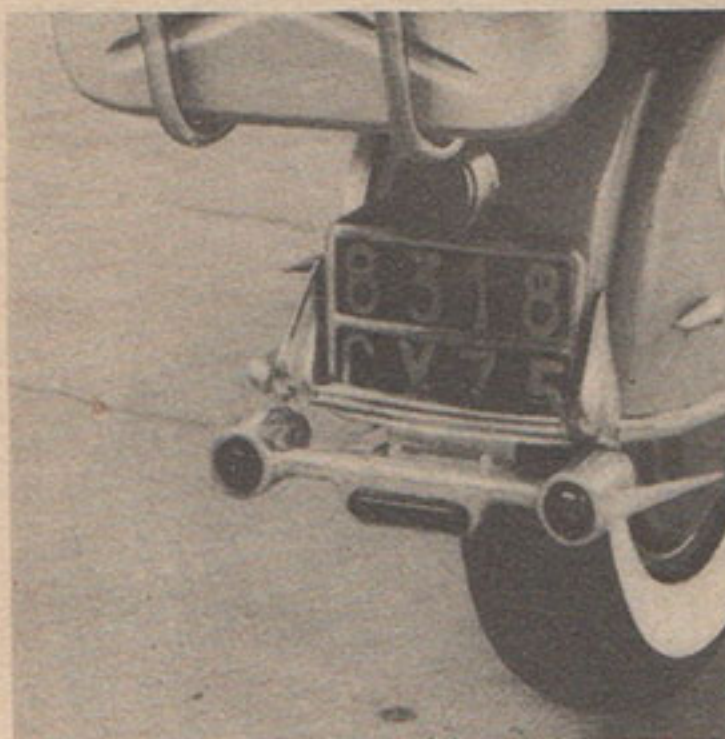
Un bourrelet en caoutchouc spongieux, recouvert de cuir, permet, tout autour du casque, une totale adhérence; trois pattes de cuir assurent le maintien des lunettes.



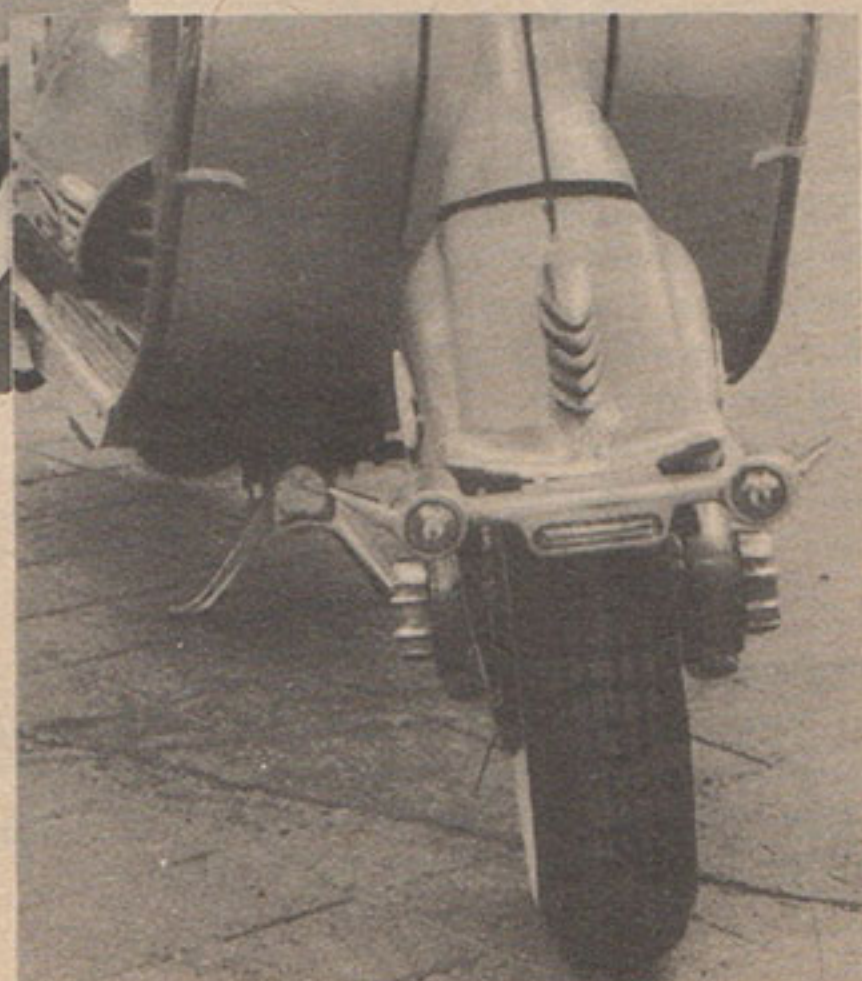
LE BI-SIÈGE

Remarqué à Grande-Armée-Motos, ce siège arrière, adaptable à tous porte-bagages et dont la longueur, bien calculée, permet toutes les possibilités de transport des passagers. La poignée prévue sur ce siège, et qui ne figure pas sur la photo ci-contre est combinée pour ne procurer aucune gêne au pilote.

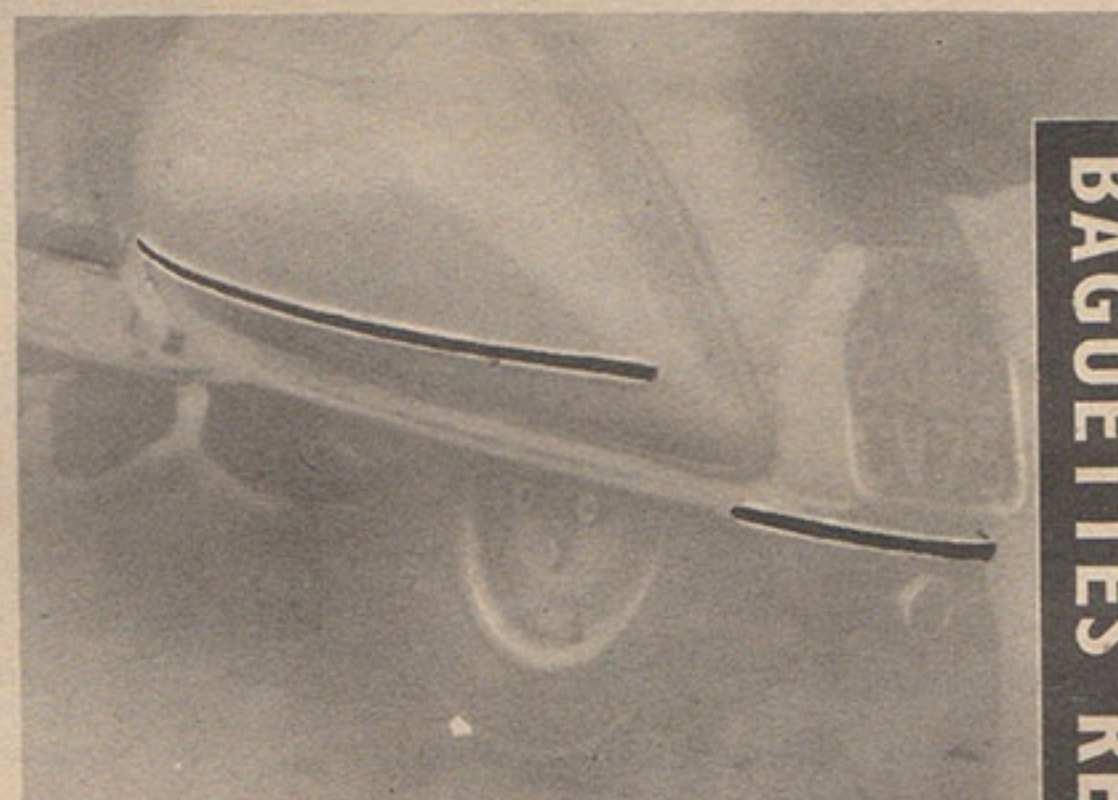
CLIGNOFIX



tant sur un côté, allumant un feu fixe sur l'autre, il indique non seulement le sens du virage, mais l'encombrement de la machine



Créé et réalisé par Pratic-Tub, cet accessoire consiste en un pare-choc (avant et arrière), muni de clignotants et d'un stop. Cligno-



Otac a établi ces baguettes grâce auxquelles les scooters sont visibles la nuit, non seulement de dos, mais latéralement. Elles sont constituées par une monture d'aluminium poli dans laquelle est fixée une bande de produit réfléchissant Scotchlite. L'idée de se signaler latéralement est excellente, surtout quand le dispositif adopté est efficace et qu'il se présente comme un enjoliveur.

BAGUETTES RÉFLÉCHISSANTES

ROUTE et PRUDENCE

Le nombre de véhicules en circulation devenant de jour en jour plus important nous amène à entamer un sujet dont l'utilité ne saurait être mise en doute. Il faut, bien sûr, circuler avec le maximum de prudence mais, nul ne peut se dire qu'il est à l'abri d'un accident. Fatalité? Maladresse des autres? Concours de circonstances? Peu importe, le fait est là, brutal.

Notre dessein est d'examiner, d'abord, ce qu'il faut faire pour tenter d'éviter l'accident, et, si celui-ci survient, la ligne à suivre pour se faire dédommager.

LA SAGESSE AU GUIDON

Bien des voix autorisées, par l'intermédiaire de la Presse, de la Radio et d'autres organismes, ont prêché la prudence, plus particulièrement à la veille de chaque fête.

Mais ne faudrait-il pas, sinon remplacer, du moins compléter la prudence par cette autre vertu qu'est la sagesse?

L'homme sage est celui qui ne s'émeut point. Il est si calme que n'importe quel fait imprévu peut survenir, n'importe quel obstacle surgir, il demeure lucide.

La sagesse au guidon? C'est simplement le fait de prévoir et de savoir mettre à l'avance les choses au pire.

La sagesse au guidon? C'est encore « sentir » qu'à chaque carrefour, à chaque haut de côte, à chaque détour de bois, va survenir un « fou ». Au volant de sa voiture puissante, il ne prendra nulle garde à votre arrivée et passera, confiant dans la solidité de son engin. Le fou c'est celui qui passe et pense que les autres vont plier devant lui; le sage, c'est celui qui le regarde passer, sans même le traiter de crétin, avec un sourire entendu.

Il faut être sage au guidon, car le danger se cache un peu partout et bien souvent dans les endroits les plus imprévus. Par exemple, vous traversez un village, la chaussée est bien « roulante », et, dans cette agglomération il y a des carrefours, de petits croisements douillettement cachés... Ces petites voies qui débouchent sur la route nationale sont journellement empruntées par des habitants de la localité. Si vous étiez un des habitants dont nous venons de parler, vous auriez pris ces carrefours bien des fois et, l'habitude créant une diminution de la prudence vous auriez constaté qu'ils étaient peu dangereux. Or, c'est à ces croisements qu'arrive le plus grand nombre d'accidents. Méfiez-vous donc de tout de qui paraît innocent et si vous avez le moindre doute, ralentissez.

Il est pourtant aisé d'être sage au guidon? Toutes les commandes ne sont-elles pas immédiatement contrôlables? Sur ce point, la motocyclette offre davantage de sécurité que la voiture et, en raison de son faible encombrement et de son excellent freinage, elle est moins dangereuse... pour les autres que la majorité des quatre roues. N'en déplaise à ceux qui possèdent une automobile, qui n'ont jamais enfourché un de nos chers engins, et qui croient devoir nous mettre en garde, voire nous décrier.

Si le motocycliste veut observer un contrôle permanent de sa machine cela l'obligera, bien sûr, à être perpétuellement « tendu »

et ce n'est pas sans causer une réelle fatigue nerveuse.

Mais la vie n'est-elle pas à ce prix? La vitesse ne fait d'ailleurs rien à l'affaire, c'est son contrôle qui importe.

En résumé, pour être sage au guidon, il faudrait mériter d'un passager occasionnel cette réflexion :

— Vous conduisez bien, vite, et vous êtes trop prudent.

Cependant, cette vertu qu'est la sagesse, ne réussit pas toujours à éviter les erreurs des autres, ni à s'en protéger.

La sagesse est une garantie, mais ce n'est par une armure.

Lorsqu'un accident survient si pénible que ce soit, et bien entendu, si l'on est pas grièvement atteint au point d'en perdre les sens, il faut garder son sang-froid. Faire un peu comme ce motocycliste qui, lors d'une compétition, ayant dérapé dans un virage, sut maintenir son moteur en marche malgré sa chute.



S'IL VOUS ARRIVAIT UN ACCIDENT

Il faut, avant toute chose, se pénétrer de l'idée qu'un quart d'heure après, il n'en restera plus de trace, les exigences de la circulation ayant nécessité le dégagement rapide de la chaussée.

Voici, en quelques points, la marche à suivre; il est indispensable de considérer à la lettre ces différentes prescriptions car chaque accident a des conséquences et celui qui a des dégâts veut tout naturellement s'en faire rembourser le coût.

1. Cherchez un ou deux témoins. C'est peut-être la recommandation la plus importante. En effet, si forte soit votre bonne foi personne ne vous croira lorsque vous affirmez que vous avez raison. Et vous avez vu un nombre considérable de procès qui ont été perdus parce que l'accidenté n'avait pas eu la précaution d'inviter une ou deux personnes à lui servir de témoins. Il sera aussi excellent de les faire mentionner sur le constat dressé par l'agent dont nous parlerons plus loin.

2. Appelez, ou faites appeler, un représentant de la police ou de la gendarmerie, en interdisant que l'on modifie la place des véhicules avant son arrivée même s'il doit en résulter un embouteillage gigantesque. Il n'est pas rare en effet, qu'un chauffard malhonnête ou... non assuré essaye de se soustraire aux conséquences de ses actes. Si l'accident est grave, n'hésitez pas à requérir les offices d'un huissier qui, pour quelques milliers de francs, constatera d'une façon officielle et qui ne pourra être mise en doute, dans les conditions (pas les circonstances) dans lesquelles s'est déroulé l'accident en y adjoignant un plan coté. Si l'accident survient en dehors de toute agglomération, dressez avec votre « adversaire » un plan sommaire des lieux et de la place des véhicules que vous signerez tous deux...

Une photographie de l'accident lorsqu'elle est possible, sera également très utile.

3. Ne dites jamais que vous avez tort ou que vous avez raison. Un accident n'est pas un assassinat et il n'est pas besoin de « se mettre à table » ni même de se débattre avec véhémence. C'est seulement après que d'autres personnes que les victimes examineront leur cas. L'accident est un peu comme une inondation. On constate d'abord les dégâts, ensuite on pare au plus pressé et ce n'est que beaucoup plus tard que l'on cherche si c'est le voisin du dessus qui a laissé le robinet de son lavabo ouvert.

4. Avertissez immédiatement votre compagnie d'assurances (ou votre courtier) même si vous n'avez aucun dégât et si l'autre véhicule ou l'autre personne ne paraît pas en avoir. La Compagnie pourrait en effet vous reprocher par la suite ne ne l'avoir pas tenue au courant en temps utile; à la suite de cette déchéance, vous risqueriez de n'être plus assuré.

5. Si vous recevez une réclamation de votre « adversaire » ou un acte d'huissier concernant l'accident, transmettez cette pièce le jour même à votre compagnie d'assurances.

Deux conseils :

— N'injuriez pas votre adversaire. Il est probablement aussi ennuyé que vous et croit que vous êtes responsable.

— Pensez aux conséquences normales qui ne vont pas tarder à surgir.

Si vous avez des dégâts et que vous n'êtes pas assuré pour le remboursement, il va falloir penser à faire votre « recours ».

Afin de vous éviter d'être la proie de certains « agents d'affaires » plus ou moins honnêtes, nous vous indiquerons dans notre prochain article la manière de procéder. (A suivre.)

LEGRAND-JACQUES.

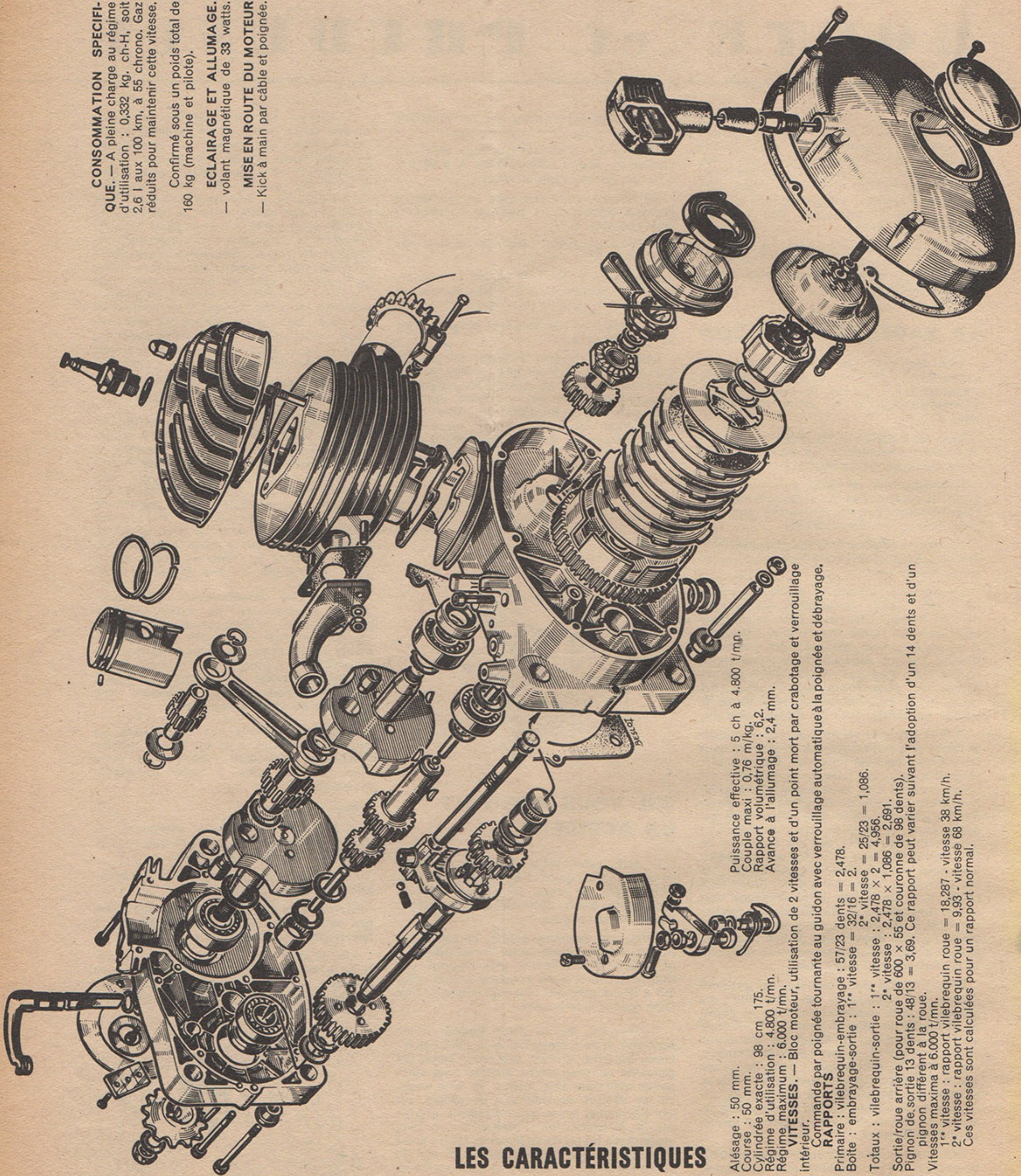


CONSUMMATION SPECIFIQUE. — A pleine charge au régime d'utilisation : 0,332 kg. ch-H, soit 2,6 l aux 100 km, à 55 chrono. Gaz réduits pour maintenir cette vitesse.

Confirmé sous un poids total de 160 kg (machine et pilote).

ECLAIRAGE ET ALLUMAGE. — volant magnétique de 33 watts.

MISE EN ROUTE DU MOTEUR — Kick à main par câble et poignée.



LES CARACTÉRISTIQUES

Alésage : 50 mm.

Course : 50 mm.

Cylindrée exacte : 98 cm 175.

Régime d'utilisation : 4.800 t/mn.

Régime maximum : 6.000 t/mn.

VITESSES. — Bloc moteur, utilisation de 2 vitesses et d'un point mort par crabotage et verrouillage intérieur.

Commande par poignée tournante au guidon avec verrouillage automatique à la poignée et débrayage.

RAPPORTS

Primaire : vilebrequin-embayage : 57/23 dents = 2,478.

Boîte : embayage-sortie : 1^{re} vitesse = 32/16 = 2.

2^e vitesse = 25/23 = 1,086.

Totaux : vilebrequin-sortie : 1^{re} vitesse : 2,478 x 2 = 4,956.

2^e vitesse : 2,478 x 1,086 = 2,691.

Sortie/roue arrière (pour roue de 600 x 55 et couronne de 98 dents).

Pignon de sortie 13 dents : 48/13 = 3,69. Ce rapport peut varier suivant l'adoption d'un 14 dents et d'un pignon différent à la roue.

Vitesse maxima à 6.000 t/mn.

1^{re} vitesse : rapport vilebrequin roue = 18,287 - vitesse 38 km/h.

2^e vitesse : rapport vilebrequin roue = 9,93 - vitesse 68 km/h.

Ces vitesses sont calculées pour un rapport normal.

Puissance effective : 5 ch à 4.800 t/mn.

Couple maxi : 0,76 m/kg.

Rapport volumétrique : 6,2.

Avance à l'allumage : 2,4 mm.

Le COMET 98 cm³

La vogue croissante du 50 cm³, prépare une clientèle nouvelle, qui, ayant goûté au cyclomoteur, désire plus de puissance et de souplesse à l'utilisation. - Le COMET 98 cm³ vient donc satisfaire de nombreux usagers en offrant la possibilité de compléter la gamme des véhicules utilitaires. Bloc moteur, deux temps, deux vitesses, lanceur à main, le Comet se présente avec l'expérience acquise dans la réalisation du JUNIOR dont le succès s'affirme sans cesse.



Le Comet est une très belle réalisation. De petites dimensions, il est facilement logeable mais conserve néanmoins tous les perfectionnements d'un moteur de grosse cylindrée. Le carter moteur en alliage léger finement nervuré intérieurement, est, extérieurement, de forme ovoïde. La partie centrale qui se divise en deux demi-carter, contient, outre l'embiellage, la boîte de vitesses. A droite, la transmission primaire, qui s'effectue par pignons, l'embrayage et le lanceur sont protégés par un couvercle.

La culasse est en alliage léger; le cylindre, en fonte, comporte deux transferts latéraux et une seule sortie d'échappement. La chemise, s'enfonçant profondément dans le carter, est échancrée en face des départs de transferts, afin d'obtenir un meilleur passage des gaz. Cylindre et culasse sont fixés au carter par quatre colonnettes et des écrous de serrage. Un joint métalloplastique est interposé entre culasse et cylindre, afin d'assurer une bonne conductibilité thermique.

Le piston plat, en alliage léger, a également une jupe échancrée latéralement, afin de faciliter au maximum le transfert au point mort bas. Nous trouvons deux segments d'étanchéité; l'axe de piston est maintenu par des circlips et le pied de bielle travaille sur un roulement à aiguilles. La tête de bielle tourillonne également sur aiguilles.

Le vilebrequin à contrepoids tourne sur deux gros roulements à billes; des joints en caoutchouc assurent l'étanchéité du carter; en bout d'arbre-moteur, à droite, est vissé le pignon moteur, et, à gauche, est fixé le volant magnétique, emmanché sur cône.

La transmission primaire s'effectue par engrenages, le pignon moteur attaquant directement la couronne d'embrayage. Ce dernier est du type à disques multiples férodo et acier, et fonctionne dans l'huile.

Le lanceur est composé d'une poulie, actionnée par le déplacement d'un câble, et rappelée à sa position initiale par un ressort spirale. Cette poulie entraîne l'arbre moteur par l'intermédiaire d'un système d'écrous dentés.

La boîte de vitesses, du type à pignons toujours en prise, comporte deux rapports; de l'arbre primaire sont solidaires deux pignons, correspondant respectivement à la première et à la seconde vitesse. Sur l'arbre secon-

daire, portant le pignon de sortie, tournent fou deux engrenages toujours entraînés par les pignons primaires. Un disque porte-clabots, se déplaçant sur des canelures ménagées sur l'arbre secondaire, et, par suite, solidaire de cet arbre enclenche l'un ou l'autre pignon. Le pignon est ainsi rendu solidaire de son arbre et communique son mouvement au pignon de sortie. On obtient ainsi deux vitesses. Le déplacement du disque claboteur est obtenu grâce à un baladeur actionné par une fourchette; le baladeur coulisse sur un axe comportant trois gorges dans lesquelles une bille, poussée par un ressort, se loge lorsque les vitesses sont enclenchées. On réalise ainsi un verrouillage efficace. Le point mort correspond à une position médiane du porte-clabot. A ce moment, aucun pignon n'est claboté, et par conséquent l'arbre secondaire ne tourne pas.

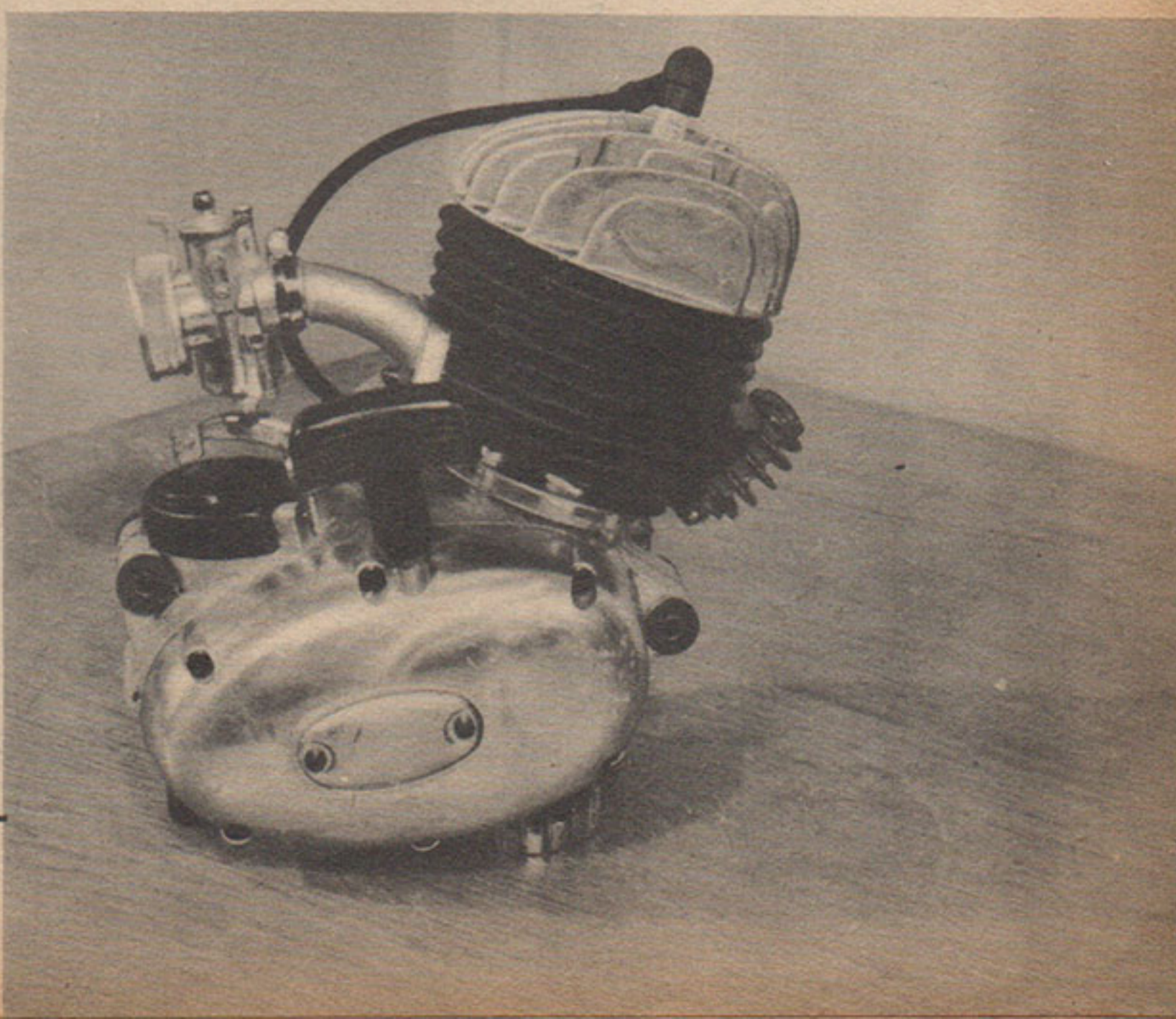
Le changement de vitesses s'opère par l'intermédiaire d'une poignée tournante au guidon, actionnant par câble la fourchette du baladeur.

Le volant magnétique est un Dynex, de 30/40 W. Il fournit l'allumage et l'éclairage.

Le carburateur, un Viel, est spécialement adapté au 98 cm³ Comet. Il comporte un filtre à air et un starter automatique.

La puissance développée par le Comet est des plus intéressante: on enregistre en effet 5 ch à 4 800 t/mn, puissance analogue à celle de nombreux 125 cm³; la courbe de puissance, très régulière, et le couple important, à régime moyen, procurent une souplesse de conduite précieuse.

Ces résultats remarquables n'ont pu être obtenus que grâce à une étude minutieuse du balayage, des transferts et du diagramme de distribution.



le problème de L'ÉCLAIRAGE de la moto

En dehors de la question des pneus, l'éclairage est le point le plus faible de nos motos actuelles. Le seul moyen de remédier à cet état de choses consiste à s'occuper soi-même du système électrique.

Nous donnerons donc quelques idées précises sur le système électrique des motocyclettes — véritable centrale — dans une série d'articles.



Nous essayerons de donner une idée précise du problème sans trop nous servir des lois photométriques, qui sont assez compliquées. Rappelons seulement que la puissance lumineuse varie avec la quatrième puissance de la température, au moins dans l'intervalle de températures entre 2 000 et 3 000° C, le seul qui nous intéresse.

CARACTÉRISTIQUES DE L'AMPOULE

Les filaments des ampoules sont en tungstène, métal dont le point de fusion est de 3 400° C. Comme dans tous les métaux, la résistance du filament croît presque proportionnellement à la température. Ceci explique que la consommation est proportionnelle à la tension, ce qui est très avantageux si la consommation, donc la puissance augmentait avec le carré, comme la théorie le ferait supposer, les ampoules ne dureraient que quelques heures.

La figure 1 montre les courbes caractéristiques d'un filament de phare de construction courante pour 6 V 25 W. Ces courbes ne sont exactes que dans l'axe de projection; elles ont été mesurées avec une cellule photo-électrique.

Sur la figure 2 on a comparé deux ampoules de 6 V 35 W de marques différentes. Elles se distinguent par la puissance lumineuse. (Remarquons que si on choisit des lampes dans un même carton, il sera difficile d'en trouver deux ou trois présentant des caractéristiques très voisines.)

COURANT INITIAL ET COURANT DE MARCHÉ

Lampe	0 V	5 V	6,5 V	8 V
25 W	0,14	1,54	1,76	1,95 Ohm
35 W	0,1	0,95	1,1	1,2 Ohm

Parlons d'abord du courant initial. A 6 V, avec une résistance du filament froid de 0,1 Ω, l'intensité du courant

serait de 60 A ! Cette intensité est heureusement réduite par la résistance des fils, mais représente toujours un multiple du courant de marche. Ceci explique le phénomène suivant : si on essaie une lampe en la joignant directement à un accumulateur, il y a des étincelles très fortes, lorsque le filament est froid. Si par contre, la lampe une fois allumée, on interrompt le circuit, pendant un instant, il n'y a plus d'étincelle lors du rétablissement du courant. La lampe chaude ne laisse en effet passer une intensité supérieure à 5,5 A.

Si le projecteur est allumé, on court-circuite la dynamo pendant l'instant initial. Pour un générateur de courant continu ceci ne représente aucun danger, l'énergie magnétique emmagasinée vaincra facilement ce « court-circuit » à condition que la dynamo soit choisie d'une puissance suffisante. Si la lampe est reliée à l'induit avant que la dynamo ait commencé à tourner par exemple, on peut avoir des difficultés d'excitation.

Pour un générateur de courant alternatif — volant magnétique — le courant de court-circuitage est très limité, et l'intensité de la lumière augmentera progressivement. Cette seconde « d'obscurité » peut être désagréable, mais on ne peut pas l'éviter.

PUISSANCE ET DURÉE DE SERVICE

La puissance des lampes prévues pour 6,75 V ou 6,3 V dépasse déjà la puissance ordinaire des lampes d'éclairage. La température du filament est donc supérieure, et par conséquent la durée de service plus courte. De plus cette durée dépend de la tension d'utilisation et tombe très vite si cette tension dépasse la valeur prévue. La durée normale devrait se situer autour de cent heures de service. Mais il est évident que cette durée dépendra du mode d'utilisation; des variations de tension la raccourcissent considérablement.

Les conventions actuelles ne parlent pas des tensions à prévoir; le constructeur a donc une certaine liberté pour choisir la section de son filament. Il doit choisir entre durée de vie et intensité lumineuse. D'après des mesures récentes nous avons l'impression que l'intensité lumineuse a un peu augmenté. Ce qui veut dire que des tensions dépassant 7,5 V sont considérées comme des anomalies. D'ailleurs je crois que peu de conducteurs se plaindront d'avoir des phares trop puissants. Et après tout, cent heures de conduite nocturne à 50 km/h représentent quand même 5 000 km.

Le problème est différent pour les équipements de courant alternatif, employés sur les petites motos et les scooters. Sur ces appareils la tension est fonction de la vitesse de rotation, donc de la vitesse du véhicule. Le conducteur sportif aura donc une lumière plus forte, mais aussi plus de lampes à changer.

Prenons un scooter avec un volant magnétique de 25 W sur lequel la tension varie entre 5,5 V et 7,5 V (fig. 1). L'intensité lumineuse variera entre 40 et 100 cd. Sur une moto équipée d'une dynamo et d'un projecteur de 35 W la tension variera entre 5,9 et 6,5 V, d'où une variation d'intensité lumineuse de 100 à 130 cd. (fig. 2). Le rapport des intensités lumineuses sur le scooter de 1 à 2,5 (contre 1 à 1,3 pour la moto) peut encore varier dans des mesures plus fortes pour un certain régime (très bas) du moteur.

MORT DE L'AMPOULE ET SES CAUSES

A l'état neuf, le filament, en tungstène étiré, est très souple. Par la température à laquelle il est exposé, il devient cassant. En plus il y a vaporisation de particules si la température est assez élevée. Par addition de certains gaz au mélange remplissant l'ampoule de verre on arrive à limiter cette vaporisation dans une grande mesure.

Ce qui intéresse le plus le conducteur, c'est le moment où brutalement son œil unique perçant les ténèbres rendra la vie. En principe nous pouvons citer quatre causes de mort violente, prévisibles ou ne pouvant être constatées que plus tard.

Citons d'abord l'ampoule fêlée ou présentant un défaut d'étanchéité. La pression intérieure diminue et il arrive que de l'air entre à l'intérieur. Le filament brûle instantanément et le globe de verre devient blanc.

Si le filament est exposé à une surtension trop grande, il fond à l'endroit le plus chaud ; on y trouvera de petites boules de métal fondu, brillant.

Comme troisième cause citons le filament cassé. Le métal, constamment exposé à des températures élevées, forme un réseau cristallin très grossier, et devient cassant. Par une secousse brusque il cassera près du point de fixation. Ceci est surtout le cas des ampoules de feu rouge, parce que leur filament est beaucoup plus fin que celui des ampoules de phare.

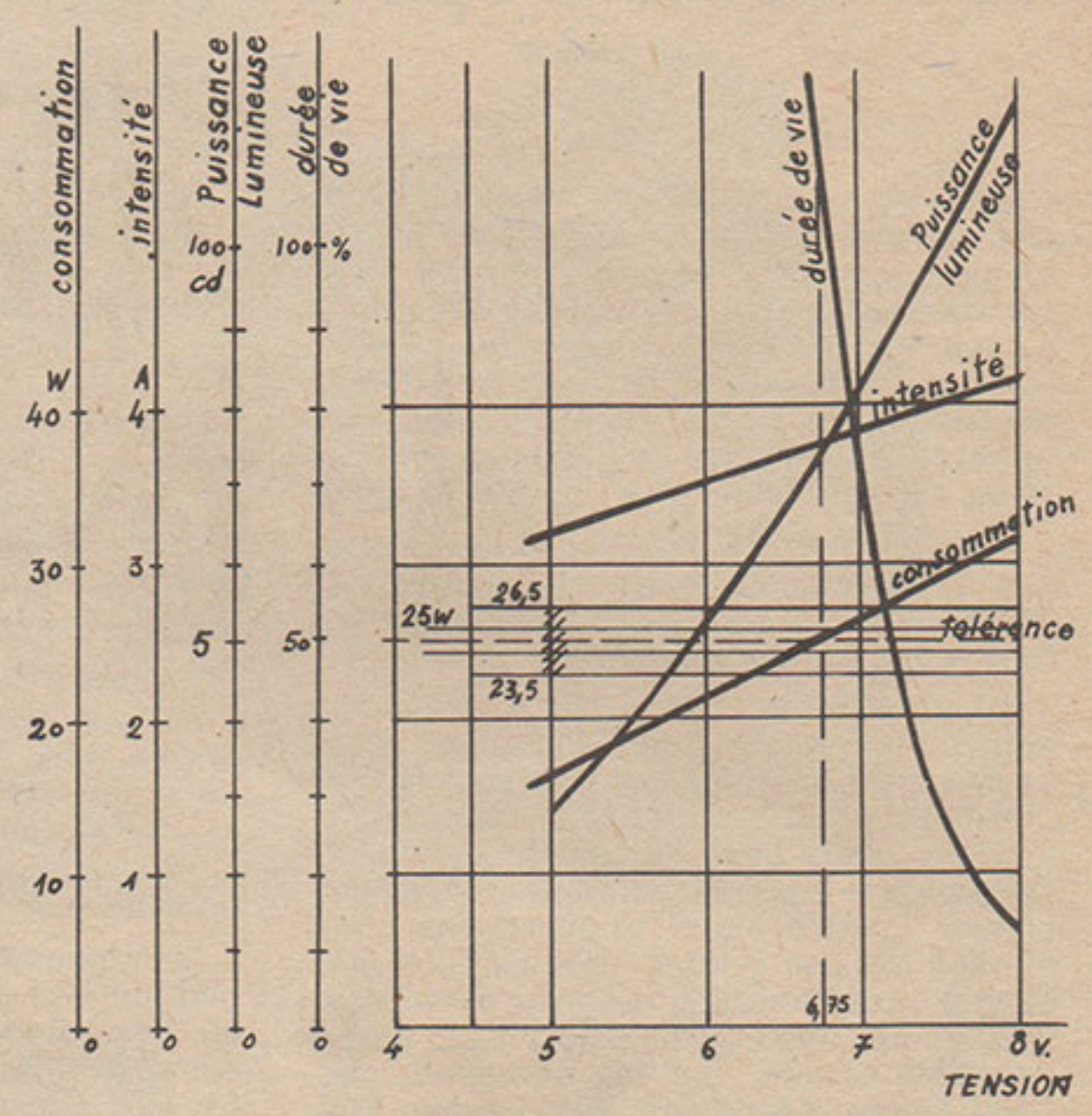
Finalement, la mort naturelle par vieillesse. Le métal du filament se vaporise, la section du filament devient inégale. Par conséquent la température des sections les moins larges augmente, d'où vaporisation plus forte et finalement rupture ou fusion.

Cette mort du filament est prévisible si le globe de verre noircit, surtout sur la partie supérieure. Ce noircissement n'est pas seulement le commencement de la fin, il enlève aussi de la lumière. On aura intérêt à changer l'ampoule dans quelque temps. Notons que le filament de code, moins chargé thermiquement que le filament de projecteur, survivra à ce dernier. On a ainsi la possibilité de passer en code pour ne pas rouler dans l'obscurité complète.

Pour finir, il y a de bonnes lampes et des mauvaises (malheureusement). La qualité du filament est primordiale, et la disposition des spirales joue aussi un rôle certain.

D'après Das Motorrad.

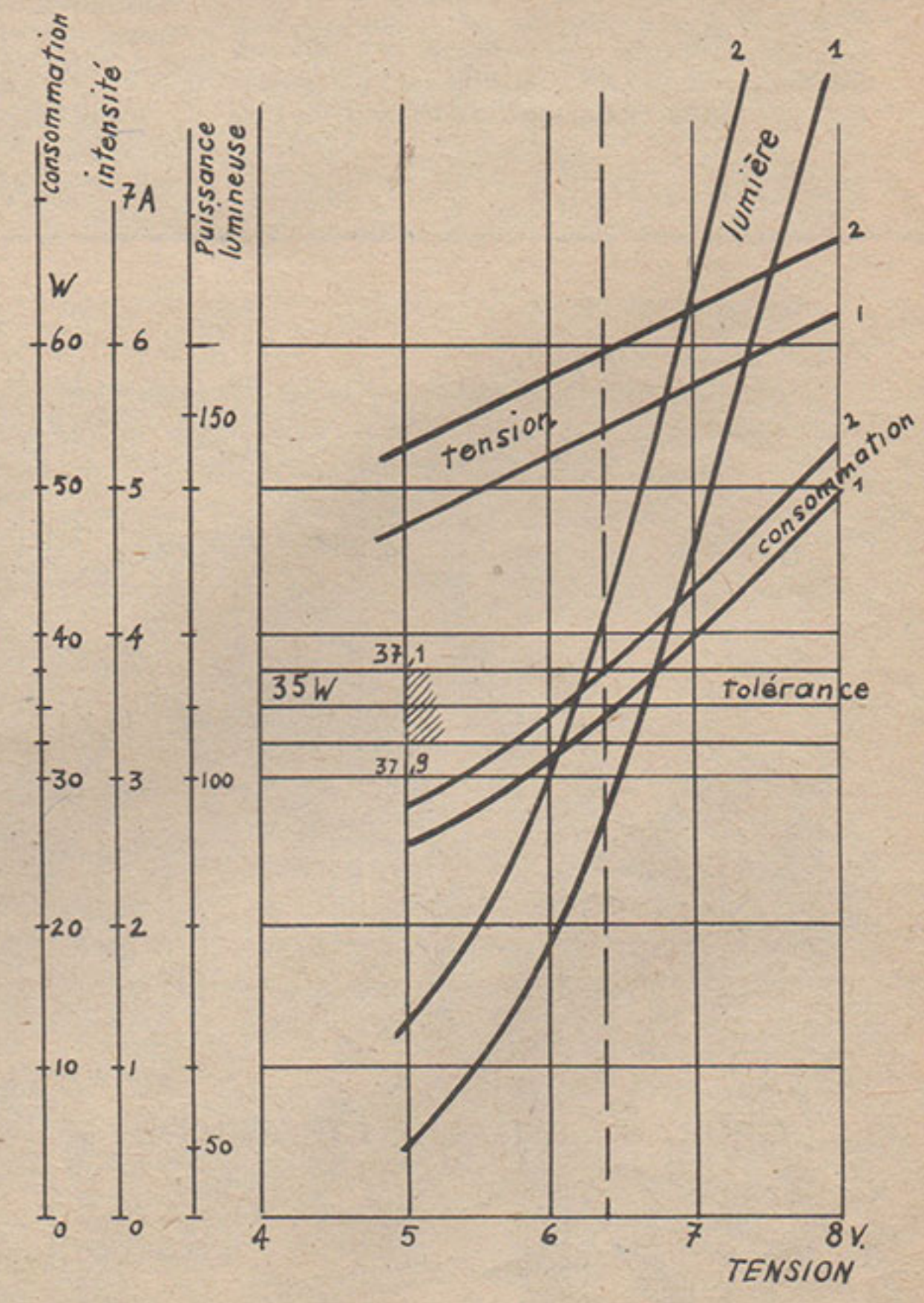
FIG. 1



Caractéristiques d'une lampe de projecteur, cd = candéla, mesure internationale de puissance lumineuse.



FIG. 2



Comparaison de deux lampes de marque différente et de caractéristiques semblables.

Comment réparer une déchirure du pneu

Un pneu est un objet cher, on ne l'achète pas comme un journal ou un petit pain et on essaye, par conséquent, de le faire « durer » le plus longtemps possible. Malheureusement on découvre tôt ou tard une déchirure plus ou moins longue. Nos motos possèdent quantités de coins et angles vifs entrant, à l'occasion, en contact avec le pneu causant ainsi des dégâts certains.

Il est facile de faire réparer l'enveloppe par un spécialiste, mais avec un peu de doigté et de patience il est possible d'effectuer la réparation soi-même.

Tout d'abord il y a lieu d'inspecter la surface intérieure du pneu, l'emplâtre étant évidemment collé sur ce côté. Il y a plusieurs éventualités : il existe des toiles pourvues des deux côtés d'une couche de caoutchouc. Dans ce cas donc, face intérieure = caoutchouc. Ensuite nous trouvons des toiles munies de caoutchouc à l'extérieur seulement ce qui nous donne une face intérieure tissu. Enfin nous avons des pneus possédant une couche centrale de caoutchouc. Dans ce cas la face intérieure sera en tissu également. Les emplâtres devront être en caoutchouc pour les surfaces caoutchoutées et en toile (genre capote de voiture extramince) pour le tissu.

Maintenant nous prenons une bande de tôle mince d'une largeur d'environ 30 mm et d'une longueur dépassant en tout cas la déchirure du pneu. Il est indiqué d'arrondir les angles vifs afin d'éviter des coupures, ainsi que de relever un peu

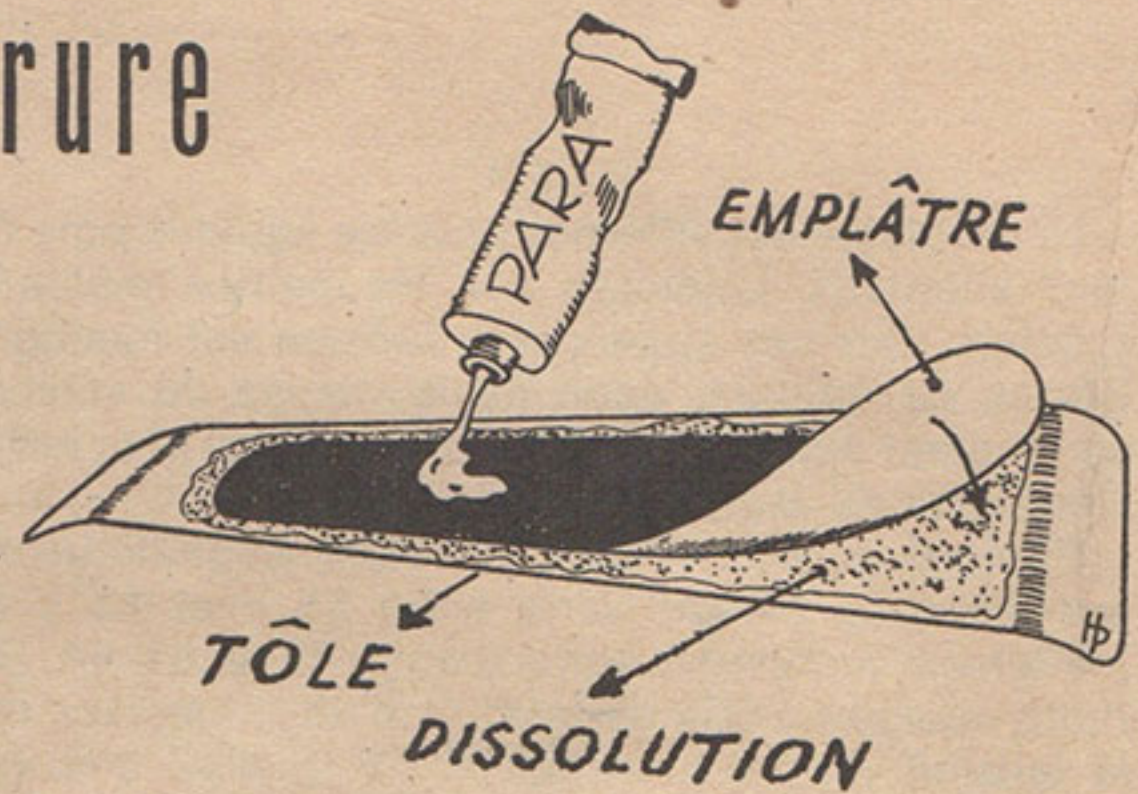


les deux extrémités ce qui facilitera la manipulation.

En ce qui concerne l'emplâtre, nous arracherons le morceau de tissu au lieu de le découper, les franges de la déchirure favoriseront l'adhérence; toutefois il faut arrondir les angles pour éviter tout décollement.

Maintenant on enduit de dissolution le côté opposé à celui qui doit être appliqué sur l'enveloppe, ainsi que la bande de tôle. Après avoir laissé sécher, on colle l'emplâtre sur la tôle et ce, sans plis. Il tiendra suffisamment pour réparer efficacement le deuxième côté. S'il s'agit de caoutchouc, il sera nettoyé et rendu rugueux à l'aide de papier de verre. Pour le tissu un nettoyage à l'essence suffira. Ensuite on appliquera la dissolution, 2 couches pour le caoutchouc et 3 pour le tissu, tout en ménageant des intervalles permettant à la dissolution de sécher.

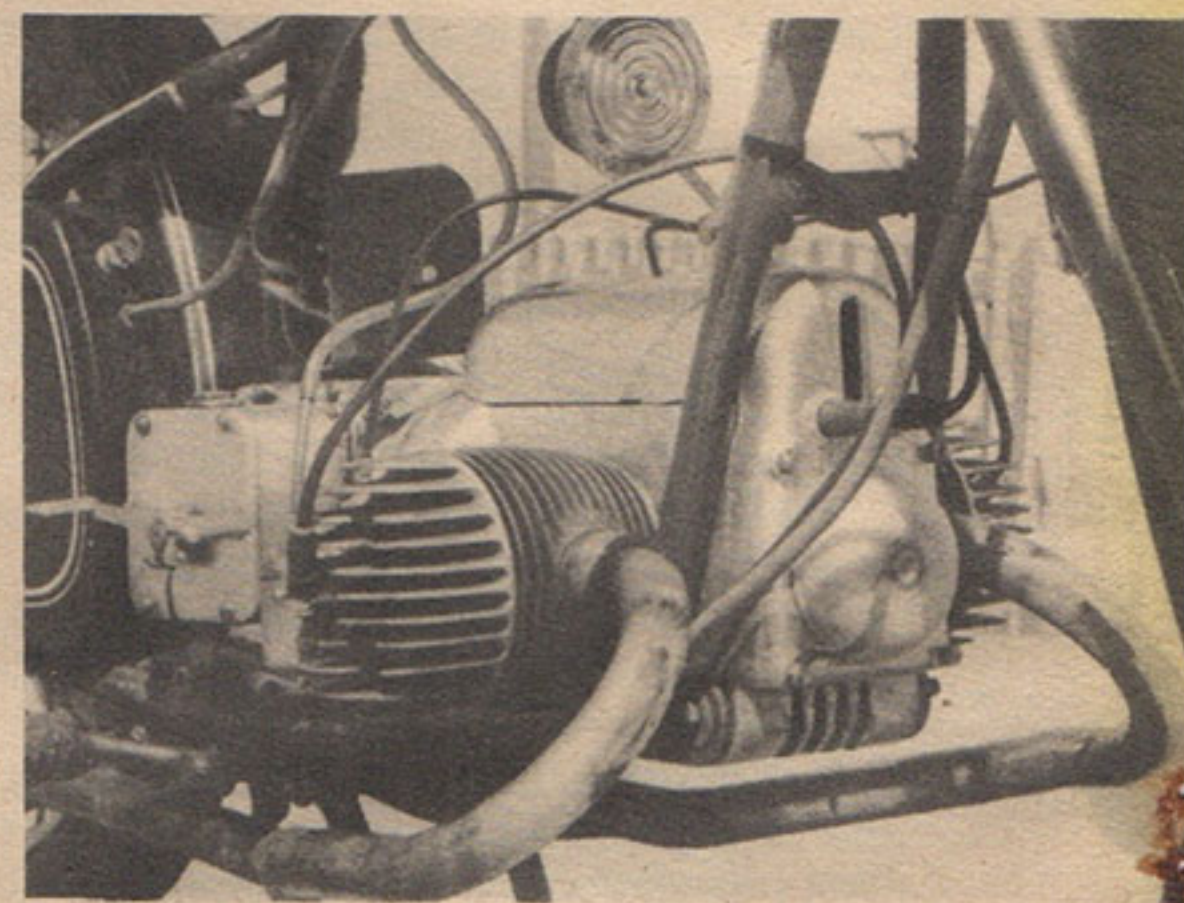
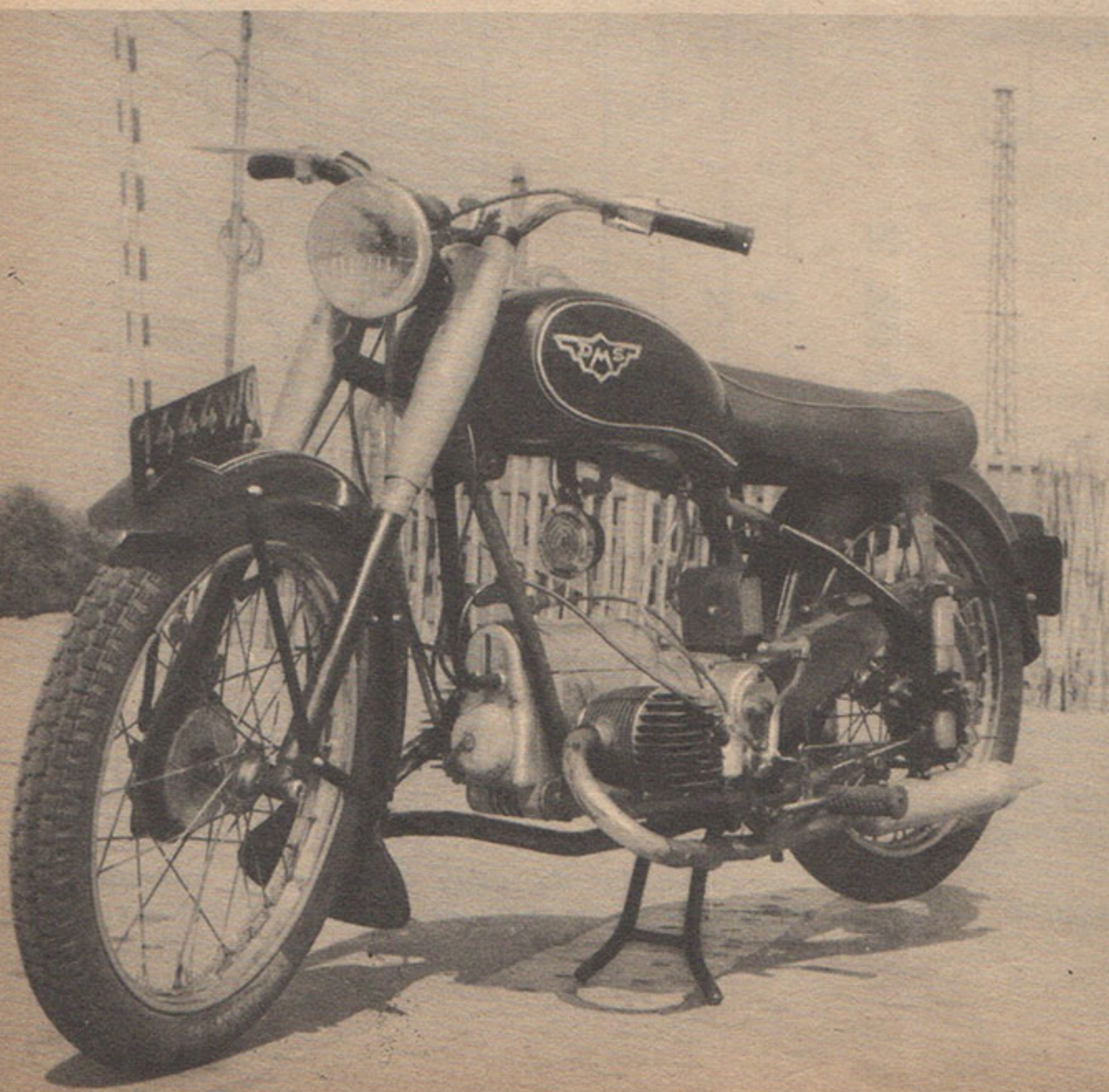
Pour nettoyer et « râper » les bords de la



déchirure à l'intérieur du pneu on opère de préférence « à plat » sur une table. Pour le tissu nous ne ferons, comme il est indiqué plus haut, qu'un nettoyage à l'essence. En maintenant l'enveloppe à plat à l'aide d'un quelconque poids, on enduit la zone préparée de dissolution. Ne vous effrayez pas à l'apparition de « vagues », elles disparaîtront en séchant si vous tirez légèrement sur les bords de la déchirure. Les faces internes caoutchouc reçoivent 2 couches de dissolution et les « tissus » 3 à 4.

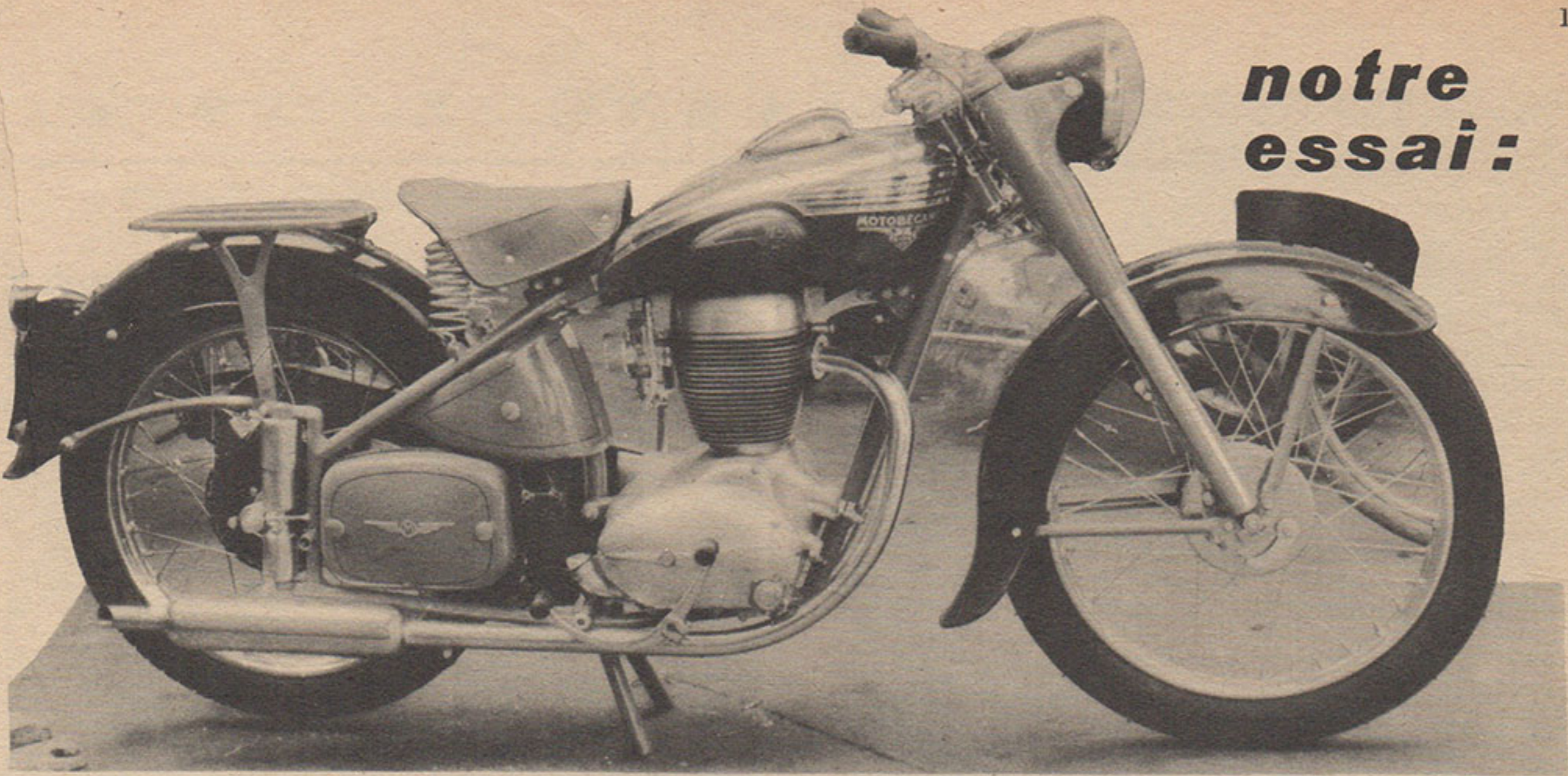
Maintenant arrive le moment : Une fois la dissolution bien sèche, on pose l'emplâtre en visant soigneusement la déchirure, car une fois collée, il sera impossible de déplacer la pièce! Maintenant nous tirons sur le bord relevé de la tôle qui « vient » sans l'emplâtre grâce à la faible adhérence du caoutchouc sur la tôle.

Et voilà réalisée encore une petite économie...



Nous avons vu à Montlhéry, un bicylindre deux temps, dans un cadre D.S. Malterre. Espérons que cette 175 cm³ sortira bientôt du stade expérimental; l'aspect est séduisant.

**notre
essai :**



la 175 Motobécane Z. 22. C.

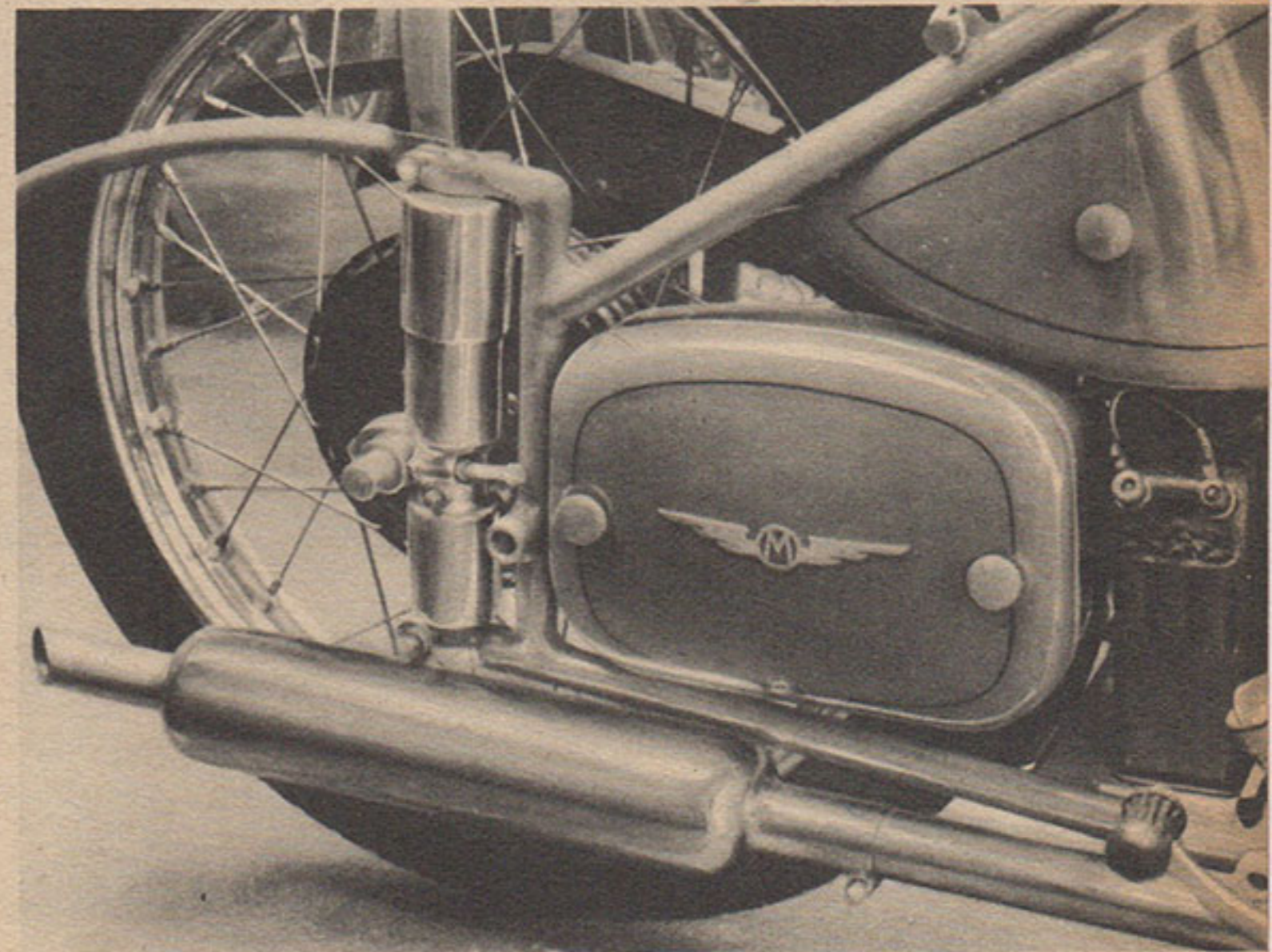
LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

*Machine de tourisme, robuste et rapide dans sa cylindrée,
économique à l'achat comme à l'usage.
Vitesse 100 km/h. Prix : 479.000 francs.*

Malgré le succès commercial incontestable de la Z.2.C., les Etablissements Motobécane ont tenu à sortir une version améliorée de ce modèle. La Z.22.C n'est pas une machine sport, elle peut le devenir grâce à un changement de came et de piston qu'il est loisible de se procurer au service des pièces détachées. Quelques agents méditerranéens ont déjà utilisé brillamment de cette possibilité, mais telle qu'elle est livrée il faut considérer la Motobécane 175 comme une machine de tourisme.

PARTIE CYCLE

Le cadre, en tubes soudés à l'autogène, est un simple berceau formant monobloc. Il est doublé sous le bloc moteur et il est munie d'un gousset de renfort à la douille de direction.



A gauche de la nouvelle boîte à outils, noter la douille de fixation des repose-pieds.

LA 175 MOTOBÉCANE Z. 22 C.

La fourche télescopique à bain d'huile a été redessinée, élargie et renforcée. L'emplacement des bagues de guidage a été changé afin d'avoir plus d'écartement et partant plus de rigidité. Le phare est fixé par deux attaches latérales faisant partie du cache. Le frein de direction est monté en série.

La suspension arrière a également été revue. Du type coulissant, son débattement a été porté à 53 mm. Cette suspension comporte quatre ressorts par élément. Le cadre, dans sa partie arrière, est doté de douilles soudées permettant la fixation des repose-pieds du passager.

Les roues sont montées en pneus de 25x3. Moyeux avant et arrière à broches. 150 mm de diamètre à l'arrière et 130 mm à l'avant.

Le guidon a poignée tournante à tirage rectiligne, est relevé.

La béquille centrale est particulièrement robuste.

La selle à nappe de ressorts est fixée en trois points, le fond est légèrement relevé pour améliorer l'assiette.

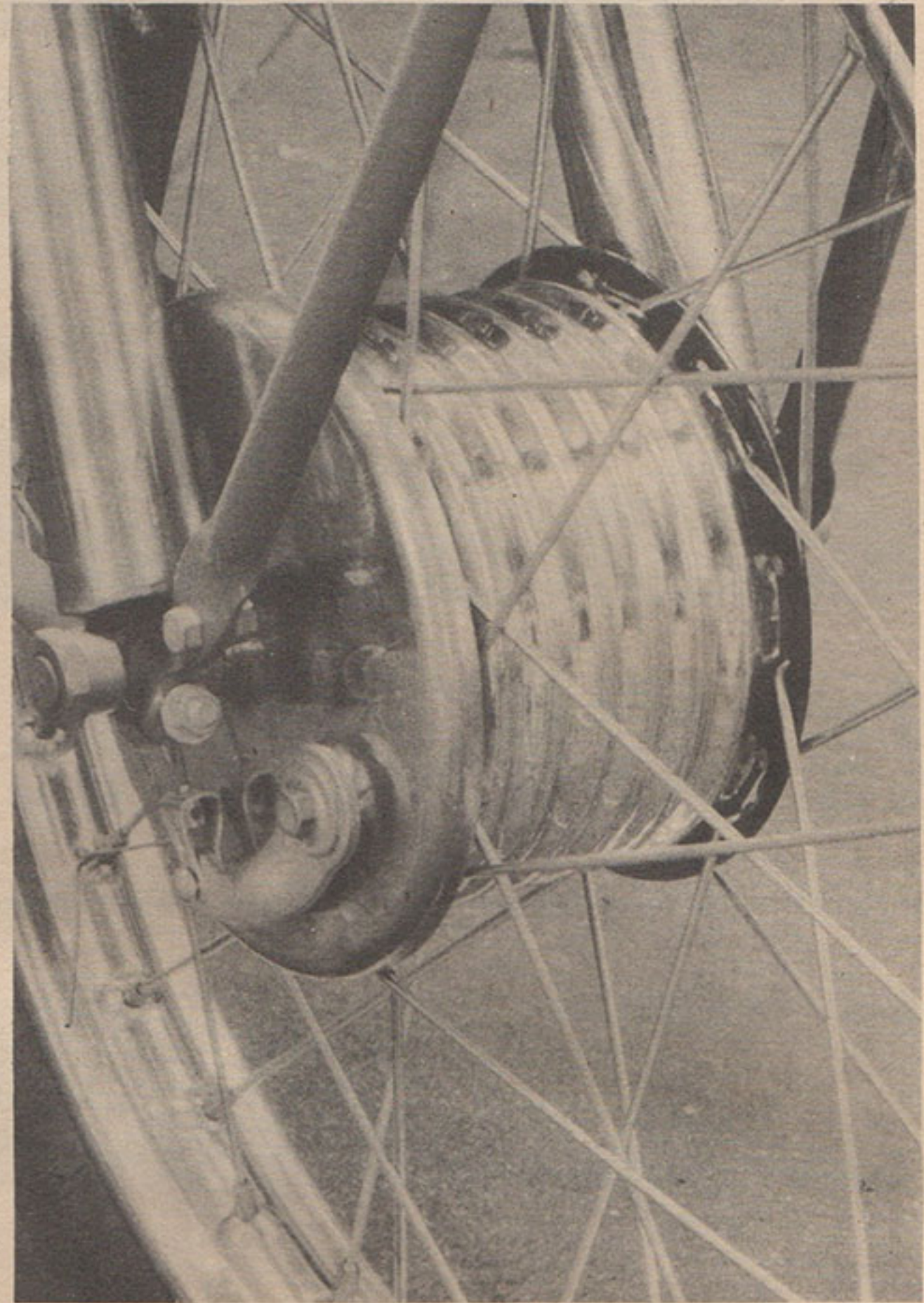
D'une contenance de 12 l le réservoir d'essence possède un bouchon à fermeture rapide.

Les garde-boue sont plus profonds et plus enveloppants suivant le mode actuelle. De ce fait la partie postérieure est démontable pour faciliter l'enlèvement de la roue arrière.

Un vaste coffre à outils de forme rectangulaire, habille la partie droite du cadre.

Le fini beige et marron « classique Motobécane » est rehaussé par les jantes et le réservoir chromés.

Les moyeux freins sont pourvus d'une tôle également chromée, qui modernise l'aspect.



Un des nouveaux moyeux freins.



GROUPE MOTEUR TRANSMISSION

Le moteur est un bloc à quatre temps, à culasse hémisphérique, soupapes en tête commandées par culbuteurs.

La cylindrée est de 174,973 cm³ pour un alésage de 56 mm et une course de 71 mm.

La culasse et le cylindre en alliage léger sont largement pourvus d'ailettes de grandes dimensions.

Les sièges de soupapes ont été élargis, les tubulures d'admission et d'échappement redessinées. Le taux de compression est passé à 7,2.

Le piston Borgo comporte deux segments d'étanchéité et deux racleurs.

Le système de graissage par circulation est alimenté par une pompe à engrenages tournant à demi vitesse du moteur. L'embellage est maintenant, lubrifié sous pres-

sion. Un filtre à huile monté en série dans le circuit, assure la propreté du lubrifiant. Un by-pass est prévu en cas de colmatage. Le carter d'huile contient 2,100 l.

Un carburateur Gurtner de 22,2 de passage assure l'alimentation, tandis que l'allumage est donné par un volant Novi à réglage d'avance automatique qui est prévu également pour l'éclairage par courant continu.

L'embrayage composé de huit disques acier et Ferodo travaille dans l'huile.

Cette machine est donnée pour 100 km par le constructeur.

Les caractéristiques non énoncées jusqu'ici sont les mêmes que celles de la Z.2.C, il ne nous paraît pas nécessaire de nous étendre plus longuement sur une machine parfaitement connue de tous.

CARACTÉRISTIQUES ET RÉGLAGES



Alésage : 56. Course : 71 mm.

Puissance : 9 ch à 6 200 t/mn.

Taux de compression : 7,2 à 1.

Distribution :

A.O.E. = 60° ou 13,8 mm.

R.F.A. = 45° ou 7,7 mm.

A.O.A. = 22° ou 3,2 mm.

R.F.E. = 20° ou 2,6 mm.

*Soupapes : Levée 5,5 m. Jeu d'attaque
à froid : 12 à 15/100.*

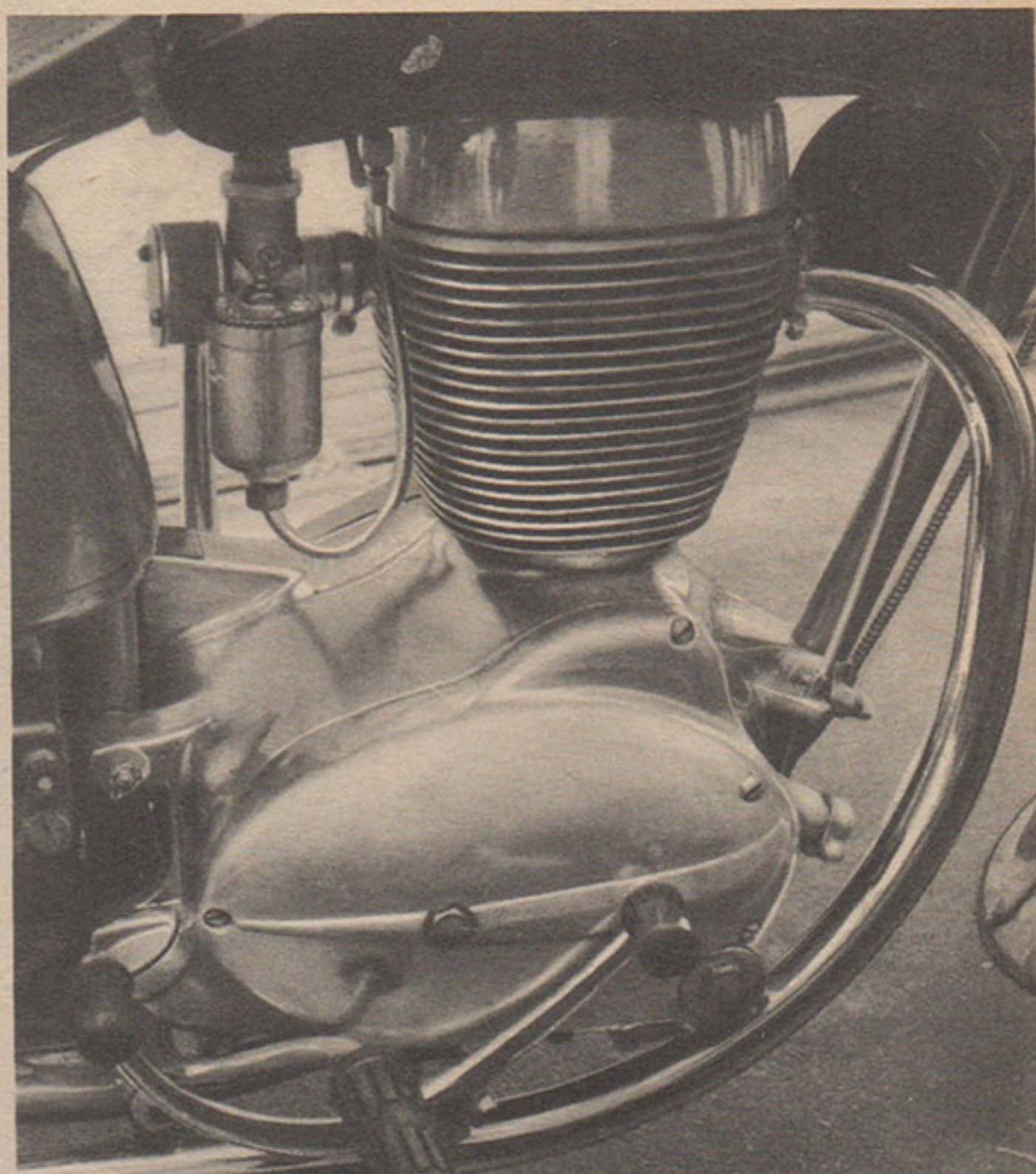
*Carburateur Gurtner. passage de 22,2.
Volet n° 8. Gicleur 35. Aiguille au
milieu.*

*Piston Borgo : 5 à 6/100 de jeu au bas
de la jupe.*

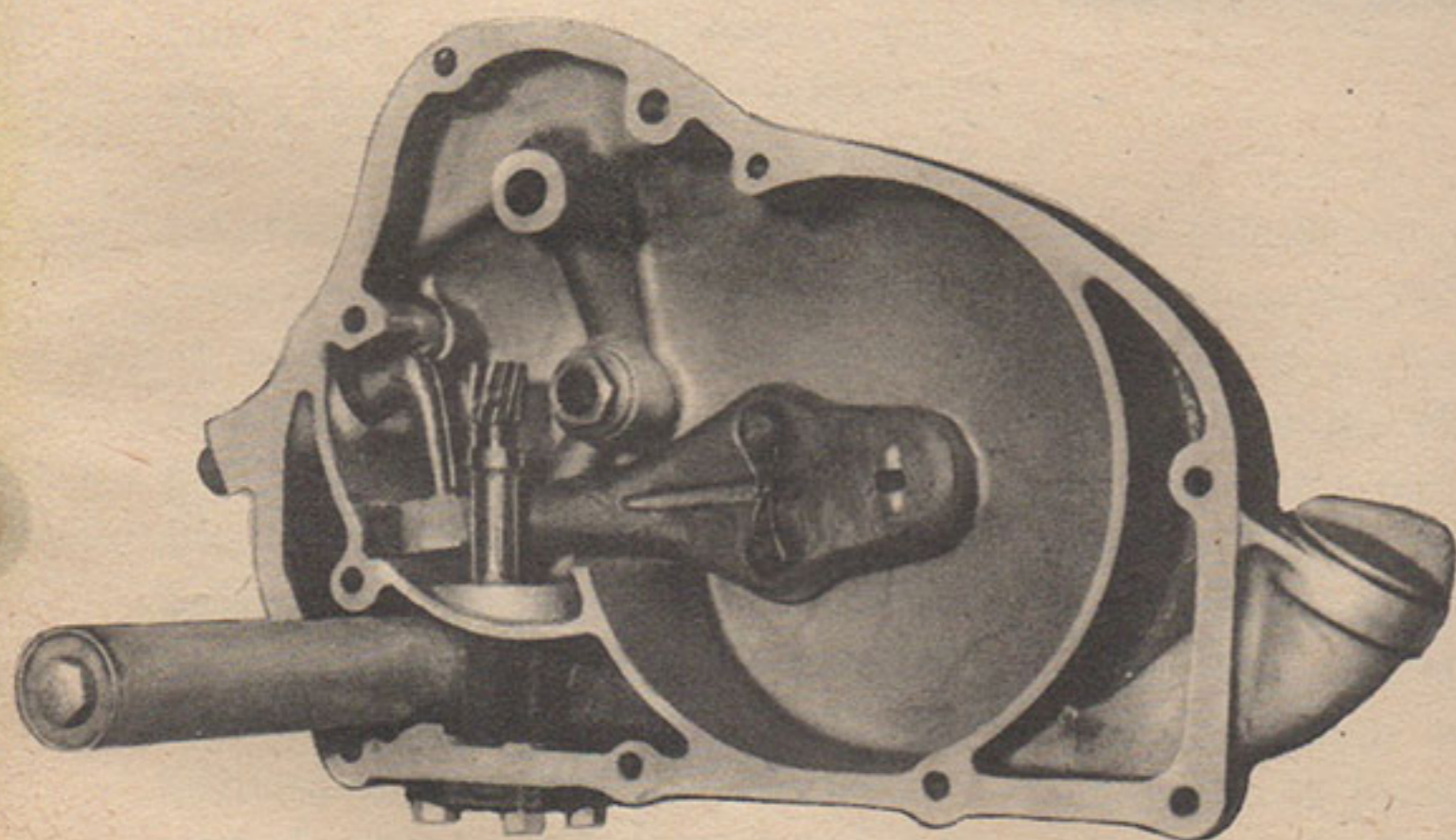
*Démultiplication : Primaire : 80/33;
Secondaire : 46/17; 6,76 en prise
directe; 8,9 en 3^e; 13,35 en 2^e; 18,3
en 1^{re}.*

*Avance à l'allumage : 2,1 mm à tout
retard (soit 8,1 mm à toute avance).*

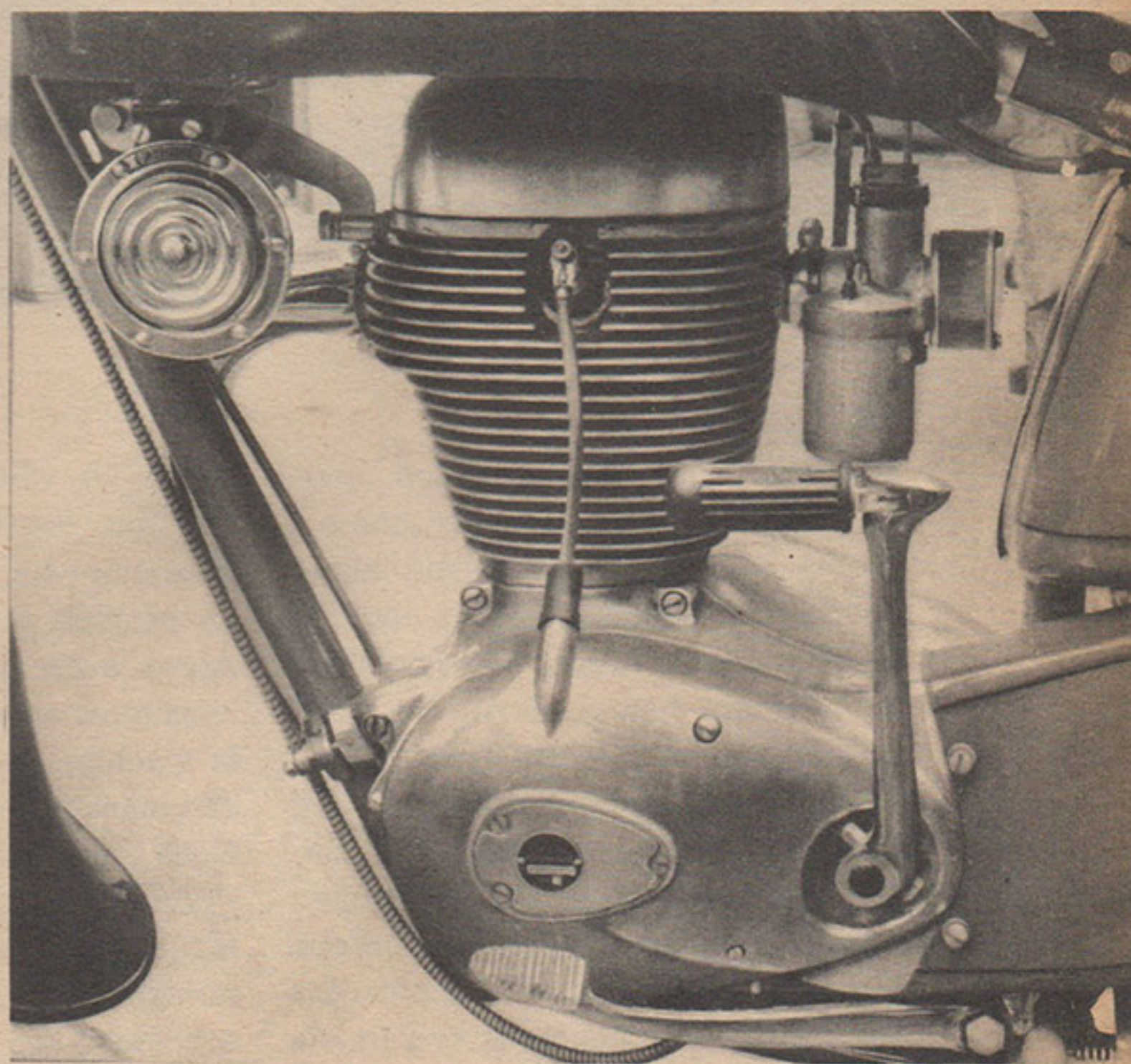
Poids : 97 kg.



*La netteté du bloc
est remarquable.*



*L'intérieur du carter
montrant
la pompe à huile
et sa commande,
ainsi que le petit filtre à huile.*



*La culasse au cadre
est maintenue en haut, à gauche
par une patte de fixation.*

*au banc
d'essai
des 1.000 kms*



**La 175 MOTOBÉCANE
Z.22C**

APRÈS l'ultime vérification nous prenons livraison de notre machine à l'usine de Pantin. De prime abord l'aspect est séduisant. Nous pouvons loger dans les sacoches un outillage complet qui heureusement ne nous servira pas. Le cylindre et la culasse bien étoffés inspirent confiance, par contre, proportionnellement, le réservoir d'essence paraît insuffisamment dimensionné. Le compteur ne marque que 1.500 kilomètres, nous profiterons donc de la machine pour nos trajets urbains afin de parfaire le rodage. Les départs sont faciles, le moteur claqué sec et accélère très franche-

ment. En ville, la maniabilité et le freinage de la Z.22 apportent un maximum d'agrément à la conduite. La position en selle est très bonne. Après avoir parcouru un millier de kilomètres en ville et dans la banlieue la machine nous parut apte à donner son maximum sur le parcours routier. Nous décidons de faire en solo : Paris-Bourges-Clermont et retour par Moulins, Montargis. Pour compenser le manque de temps disponible pour accomplir nos 1 000 kilomètres, nous décidons de gravir le Puy de Dôme qui est un juge de paix sérieux pour une moto de petite cylindrée.

Étape Meudon-Clermont. 414 km.

Départ de Meudon à 10 heures précises, le temps est beau. Une valise est arrimée sur le porte-bagages arrière. Le compteur marque 2 654. Nous prenons la direction d'Orléans, nous sommes doublés par quelques voitures que nous retrouvons dans les portions de route en réfection. Nous maintenons le compteur entre 95 et 100 km/h. Court arrêt à 12 h 25. Arrivée à Bourges à 13 h 15 après avoir quitté la N. 20 à Salbris pour emprunter la N. 144.

Moyenne Meudon-Bourges. 67,782 km/h (220 km en 3 h 15).

Nous déjeunons et reprenons la route à 14 h 30, nous ravitaillons à 4 heures. Le compteur indique 3 029 km. Étant en panne sèche nous avons pris de l'essence ordinaire à l'unique pompe qui nous tendait un tuyau secourable; le moteur accuse le changement : une légère tendance à cliqueter et moins de brio en côte. Après avoir vu défiler Moulins, Riom, vers 17 h 25 nous sommes à Clermont. Le moteur ne présente aucune trace de suintement d'huile.

Moyenne Bourges-Clermont. 70,542 km/h (194 km en 2 h 45).

Le compteur accuse 3 127 km; il marque environ 8 % de plus sur le kilométrage.

Le lendemain accompagné de notre ami Santucci, qu'un malheureux accident vient d'enlever à l'affection de ses proches, nous nous dirigeons vers le Puy de Dôme. Nous rajoutons cinq litres de super pour améliorer un peu la teneur en octane de l'essence achetée hier et en route pour la Barraque, cette côte qui a vu bien des montées célèbres au cours de nombreuses épreuves et qui nous permet d'apprécier la parfaite tenue en virage de la Motobécane et sa reprise en seconde.

Nous stoppons au péage, et préparons le « chrono » Santucci nous donnera le départ avec de multiples recom-



Sans souci des performances motocyclistes les moutons brouent paisiblement.

mandations et pilotant une machine plus puissante il jugera l'arrivée au sommet.

Nous allons nous élever à 1 442 m de hauteur en 4 km d'une rampe qui monte régulièrement à 12 %.

Le « start » est donné : première, seconde, nous accrochons la troisième, mais nous sentons qu'il est préférable de garder la seconde en évitant de faire par trop « vriller » le moteur. Les lacets se déroulent et notre ascension se poursuit très régulièrement, au tiers du parcours une voiture est rangée et « souffle », à mi-chemin, Santucci nous double. Aux deux tiers du parcours le moteur s'assoit légèrement : nous redonnons un peu de gaz et le mauvais passage est dépassé. Encore une voiture en stationnement capot levé ! On est vraiment fier d'être motocycliste ! Nous franchissons la ligne d'arrivée et rangeons la machine au parc. Le chronomètre indique 5' 7", la moyenne ressort à 46,872 km/h, ce qui représente une performance véritablement sympathique quand on songe que peu de voitures sont capables d'effectuer cette montée sans s'arrêter. Après avoir visité les lieux nous redescendons un peu trop rapidement, ce qui nous vaut un violent mal de tête. Nous ne résistons pas au plaisir de photographier des moutons qui tondent l'herbe paisiblement sous l'œil d'un vieux berger.

Étape Clermont-Meudon. 390 km.

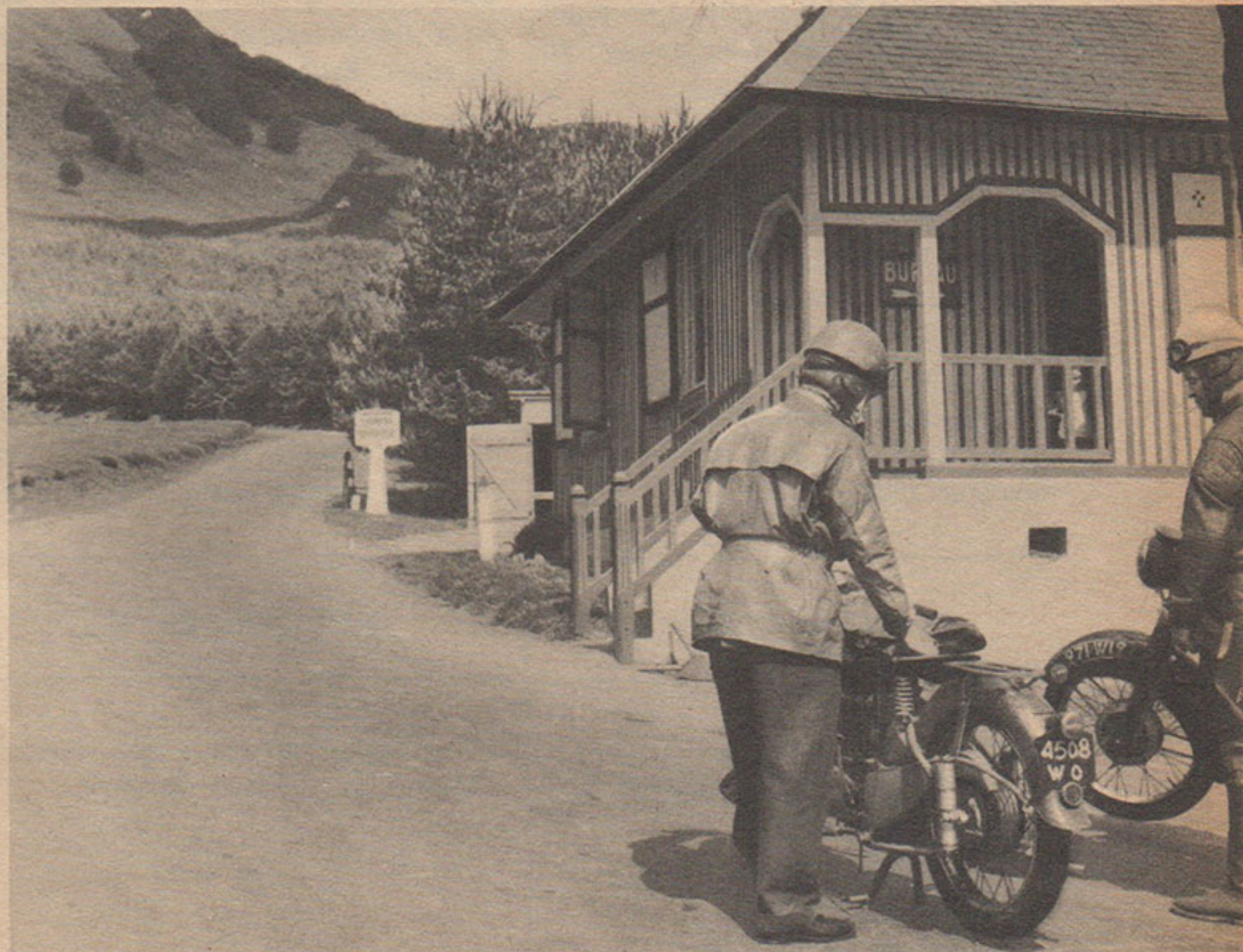
A 17 h 05, la Z.22 nous ramène vers la capitale. Le moteur n'a pas consommé d'huile, le compteur marque 3 201 km nous pouvons pousser sans crainte. Moulins est rapidement atteint. Un court arrêt pour présenter les papiers à la police motorisée de Cosne.

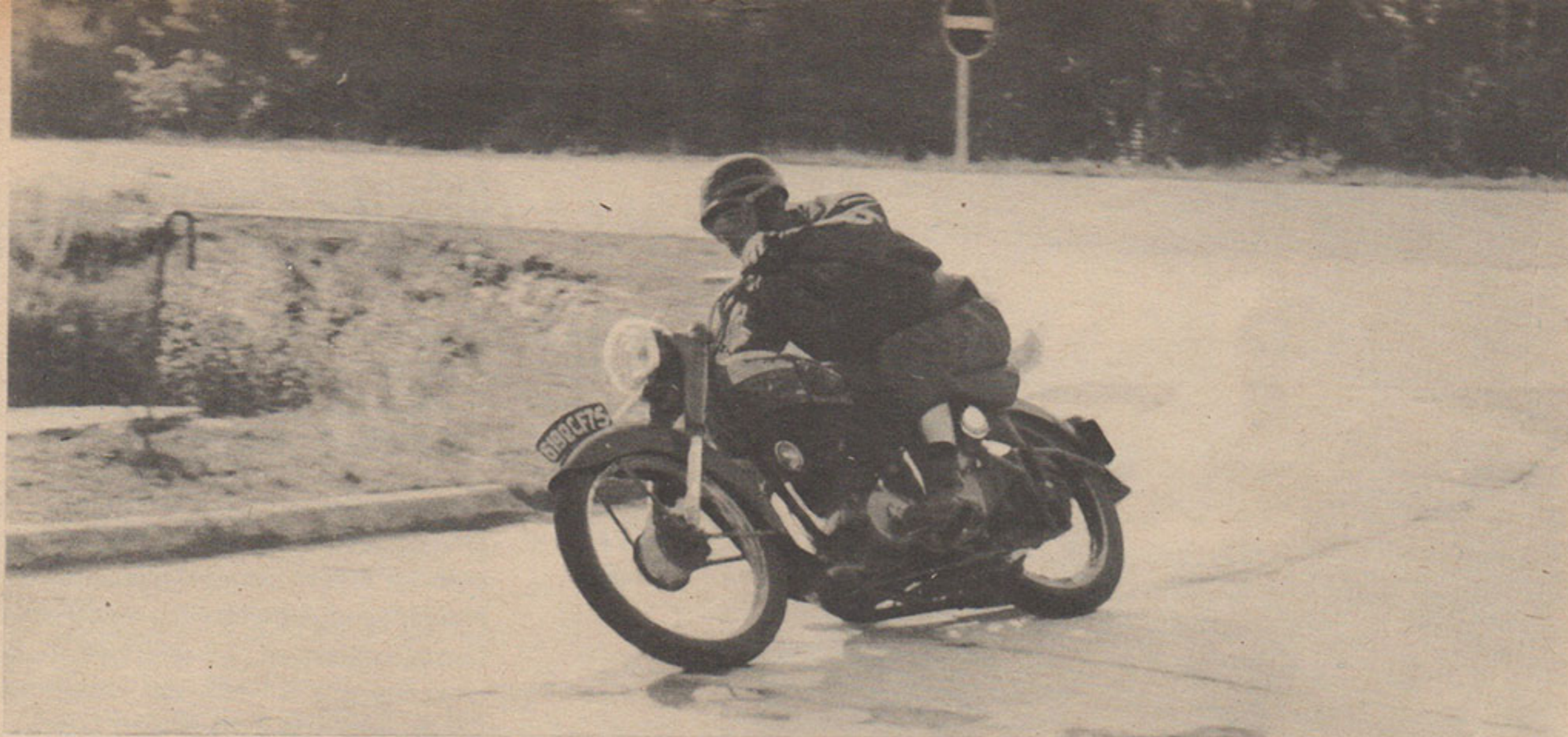
Ravitaillement à Briare. Quelques gouttes de pluie et nous arrivons à Meudon à 22 h 25.

**Moyenne Clermont-Meudon.
75 km/h (390 km en 5 h 20).
Moyenne générale de l'essai.
70,920 km/h (804 km en 11 h 20).**

Les chiffres parlent mieux que de longs discours. La 175 cm³ Motobécane autorise des moyennes que bien des machines plus puissantes envieraient, La consommation, même à vive allure, n'excède pas 3 l aux 100 kilomètres. Les rapports de vitesse sont judicieusement étagés, la troisième qui monte à 80 km/h permet de bien monter les côtes allègrement, la seconde facilite le passage des virages en angle aigu et assure une bonne accélération. Nous insistons sur la propreté du bloc moteur, et l'agrément de la position. Nous ferons par contre un reproche concernant la suspension arrière, suffisante jusqu'à 60, 70 km/h, elle devient un peu sèche dans les allures supé-

Avant l'escalade du Puy-de-Dôme.





rieures, ceci est valable en solo; en duo le défaut s'atténue. La tenue de route et la maniabilité sont parfaites à toutes les allures. Pour la route les freins sont très efficaces. L'éclairage est puissant surtout quand le moteur tourne à un certain régime.

Nous estimons que cette 175 cm³, tout en gardant les qualités d'une machine utilitaire, est relativement brillante en tant que routière. Sa présentation lui confère une certaine élégance qui plaît au public, à en juger par les nombreux exemplaires qui sillonnent déjà nos routes.

Essai à Montlhéry.

Sans changer les réglages normaux l'essai à Montlhéry vint confirmer les résultats du parcours routier. Signalons qu'une bougie Marchal 32-2 équipait la machine, les départs à froid ont toujours été faciles et nous n'avons eu à déplorer aucun encrassement même en ville.

Le meilleur tour sur l'anneau de vitesse (2 548 m.) fut effectué en position normale en 1' 33" à la moyenne de 98,429 km/h.

En s'effaçant nous avons obtenu 1' 25" soit une vitesse moyenne de 107,925 km/h.

Le circuit routier nous prouva la puissance des accélérations de cette petite machine ainsi que sa parfaite aptitude à virer. Le premier tour fut bouclé en 6' 25" et le second en 6' 23" ce qui donne les moyennes respectives de 85,851 km/h et 86,300 km/h.

La base de freinage nous fournit le chiffre de 8,50 m comme distance d'arrêt à 50 km/h.

La maison Motobécane a fait un effort certain qui classe la Z.22.C parmi les machines légères, les plus intéressantes de l'année. Le fait d'améliorer et de perfectionner patiemment un modèle, sans chercher des solutions spectaculaires tout en obte-

nant des résultats concrets, prouve que la firme de Pantin désire amener la qualité de ses productions à la hauteur de ses succès commerciaux.

Résultats d'essai à Montlhéry. Piste de vitesse.

Un tour position touriste : 1' 33", moy. 98,429 km/h.

Un tour position allongée : 1' 25", moy. 107,925 km/h.

Circuit routier.

Meilleur tour: 6'23", moy.: 86,3 km/h.

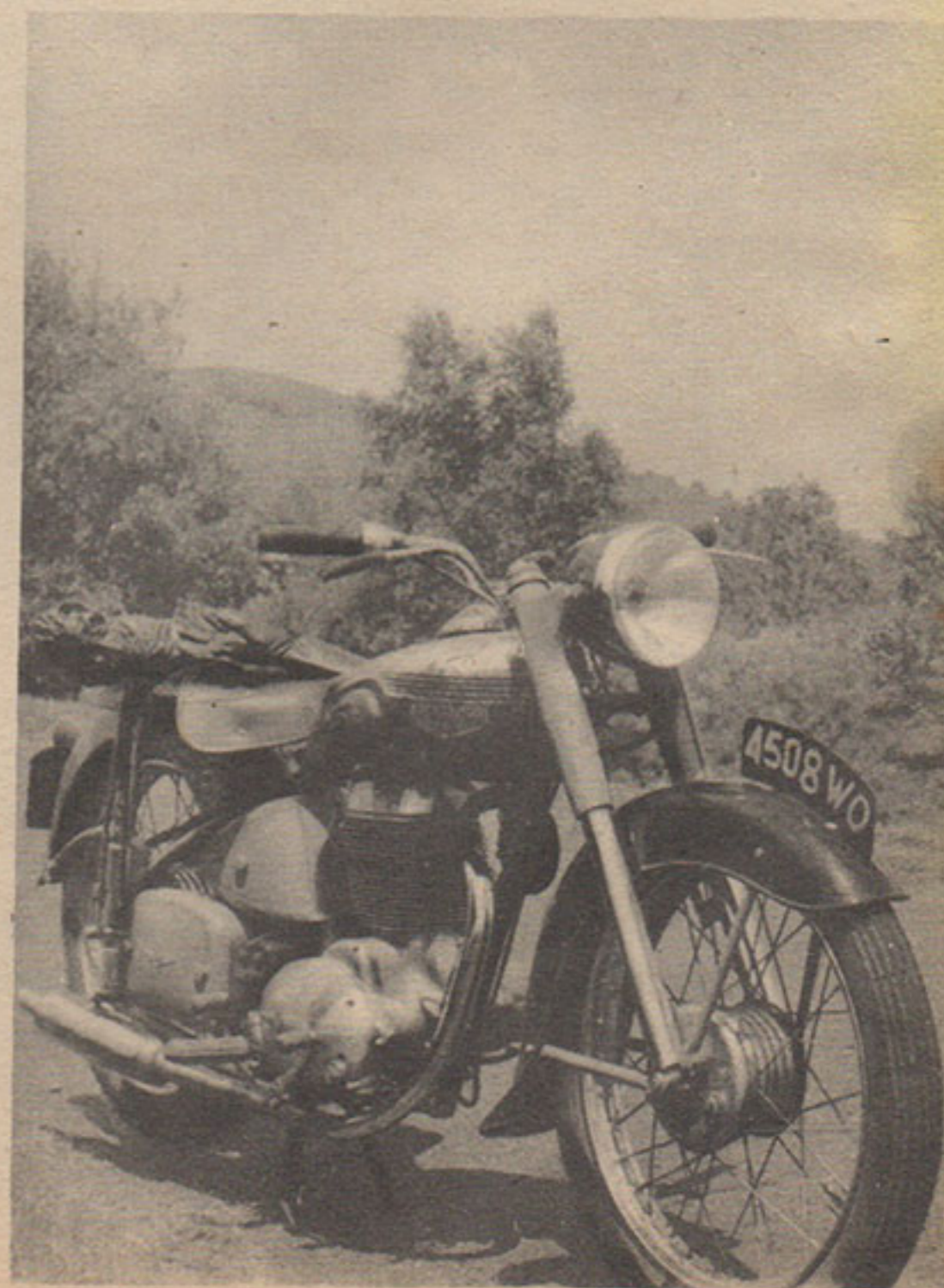
Freinage de 50 km/h à l'arrêt complet action sur les deux freins sol. sec. 8,5 m.

AVANTAGES

Bonne tenue de route.
Performances intéressantes.
Bonne accélération.
Propreté mécanique.
Faible consommation.
Légèreté et maniabilité.

INCONVÉNIENTS

Suspension arrière assez dure.
Mécanique un peu bruyante.





Visions d'Espagne

La monture
et son harnachement.

DÉCRIVONS la monture sur laquelle s'est effectué le voyage. C'est une 350 cm³ Jawa, totalisant au départ 26 668 km. Toute la partie moteur est d'origine, segments compris. Une chaîne neuve a été montée pour plus de sûreté, des ressorts de suspension arrière plus forts en prévision des mauvaises routes qui nous ont été annoncées. Nous avons procédé au troisième décalaminage de la machine peu avant le départ et c'est tout.

Comme équipement, deux sacoches en cuir 50 × 40 × 15 plus un sac à dos sur le porte-bagages rapporté. Il contient bidon d'huile, un de mélange, deux chambres à air, deux condensateurs, ainsi que des vêtements de pluie qui s'avèreront inutiles, sauf au retour dans des brouillards matinaux des bords de Loire.

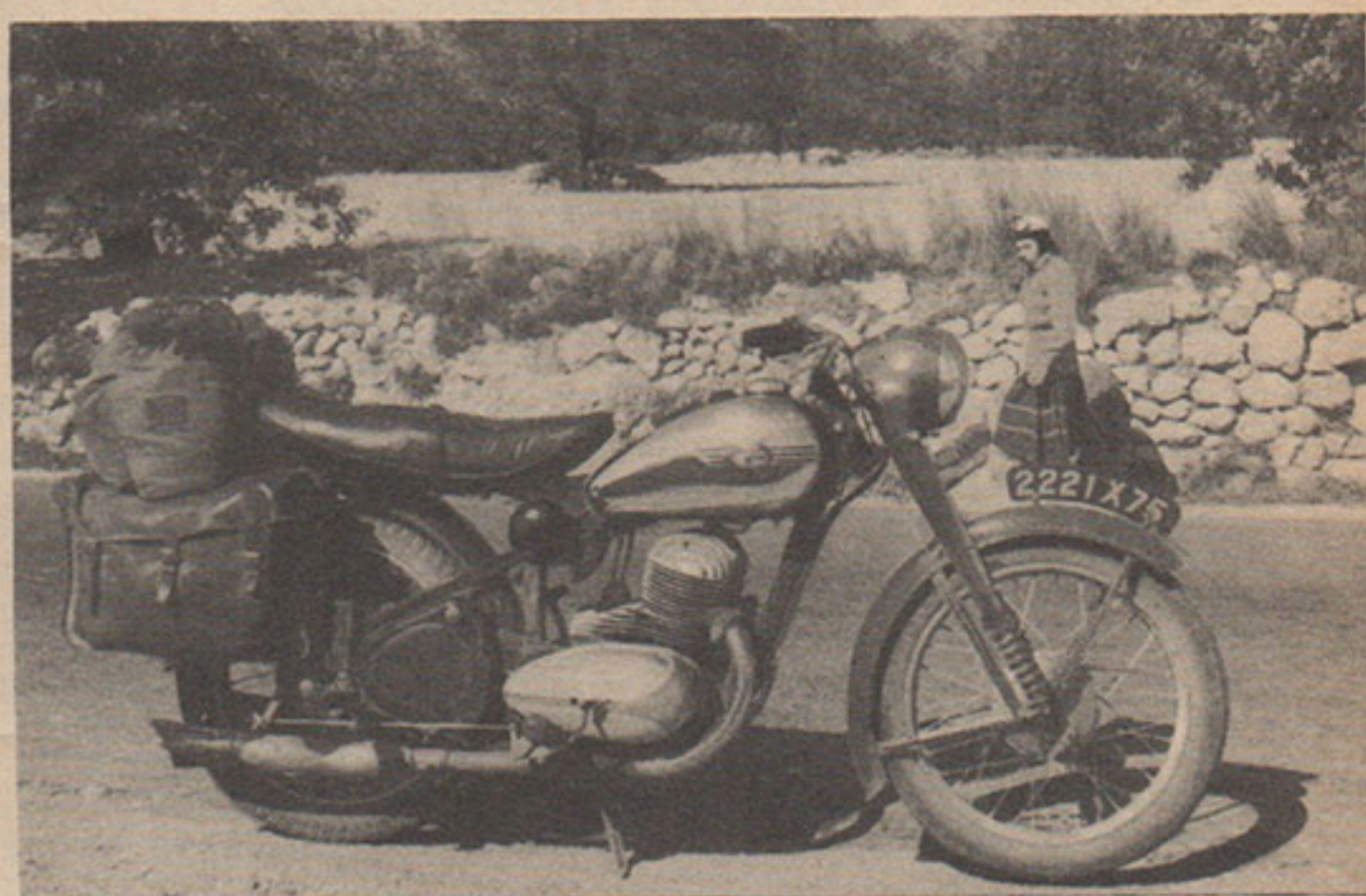
1^{re} étape : PARIS - BIARRITZ

C'est de très bonne heure que nous prenons la route ce samedi 12 septembre, car elle sera longue. A 4 heures nous franchissons le Pont de Saint-Cloud et abordons l'autoroute. Traversée rapide de Chartres endormie; le jour se lève doucement vers Châteaudun. Notre premier arrêt se fera à Tours pour le ravitaillement machine et passagers. Un détour, consécutif à des travaux, nous dérive vers Montoire. Pause de 7 h 30 à 8 heures et en selle pour Angoulême où nous déjeunerons à quelques kilomètres au sud. Continuation sur Bordeaux, avec incident qui eut pu être grave vers Barbezieux. Un apprenti-chauffeur exécute une marche arrière en travers de la route au moment où nous passions derrière lui. Machine et passagers se trouvent sur le talus. Pas de dégâts : une tringle de garde-boue tordue et une peur bleue. Traversée de Bordeaux, et nous arrivons sur cette route des Landes qui étire ses 180 km, d'une monotonie sans fin, l'intérêt est de la parcourir le plus rapidement possible, et personne ne s'en gêne. Dix-neuf heures verra notre arrivée à Biarritz et, malgré les 736 km du jour, nous irons faire une promenade pédestre en ville, histoire de nous dégourdir les jambes. Pas fatigués du tout, nous en sommes étonnés.

2^e étape : BIARRITZ - LAREDO

Après une bonne nuit, car nous nous sommes vite endormis, continuons notre voyage. Trente-deux kilomètres nous séparent de la frontière. Les formalités douanières sont très simples côté France, mais chez nos voisins... c'est plus long. Papiers épluchés en tous sens, formulaires à remplir, militaires de toutes sortes nous laissent une drôle d'impression. Nous ne sommes pas habitués à voir tant d'uniformes. Dirigeons nos pas sur San Sébastian, que nous visiterons assez rapidement. C'est une jolie station balnéaire. Vue de la corniche du mont Saint-Urgull, la baie est très belle. Les faubourgs de la ville sont plus ouvriers et semblent pauvres.

A quelque distance le moteur à l'air de peiner; bizarre : nous sommes sur le plat, et la troisième s'assoit lorsque je la passe. Un arrêt s'impose, et à ce moment une importante fumée se dégage du tambour de frein arrière. La pédale de frein, coincée dans sa position basse, permettait aux garnitures de brûler. Laissons refroidir et espérons qu'il n'y aura pas de bobo. Nous longerons la côte tout au long de l'étape, et une très jolie route en corniche, de Zar-



rauz à Zumaya, nous offrira de beaux points de vue sur la mer. Et voici, située dans un trou : Bilbao. C'est très industriel et nous rappelle le charme (?) de Billancourt. Nous détalons donc rapidement, à noter toutefois que les faubourgs sont plus charmeurs. Nous allons rencontrer maintenant les panneaux « Précaution! Obras » qui vont nous signaler des nombreuses portions de route en réfection. Cela ne dure que 300 ou 400 mètres à chaque fois, mais on peut en profiter : ça vaut un bon marteau piqueur. Il est temps de chercher un gîte pour ce soir. Castro Urdiales? C'est dans un site agréable en bordure de mer, mais les hôtels semblent chers. Laredo? Pourquoi pas. Ce petit port de pêche est charmant, le pays est en fête, c'est décidé : arrêt ici. Cette station, possède une des plus belles plages de l'Atlantique, aussi ses environs sont-ils bâtis de nombreuses villas style millionnaires. Les fortunes semblent mal partagées en Espagne; nous trouvons les riches et les pauvres, beaucoup de miséreux vivent dans des taudis, et cela frappe beaucoup. Le manque d'habitude du pays nous fera émettre le désir de souper vers 21 heures. C'est un peu tôt... et dans une salle à manger déserte, nous soupçons. Ce n'est que vers 22 heures que les natifs du coin vont commencer à rappliquer.

3^e étape : LAREDO - BURGOS

Levés à 8 heures ce matin, nous ne voyons pas grand monde. Ne pouvant prendre le petit-déjeuner avant 9 heures, profitons-en pour visiter la ville encore endormie. Dix heures voit notre départ vers Santander. Une bourrasque nous gêne dans notre avance. Promenade rapide au bord de la mer, mais ce temps déplorable n'est guère encourageant. Inutile de s'attarder ici et appareillons pour Burgos. Une route pittoresque va nous conduire doucement

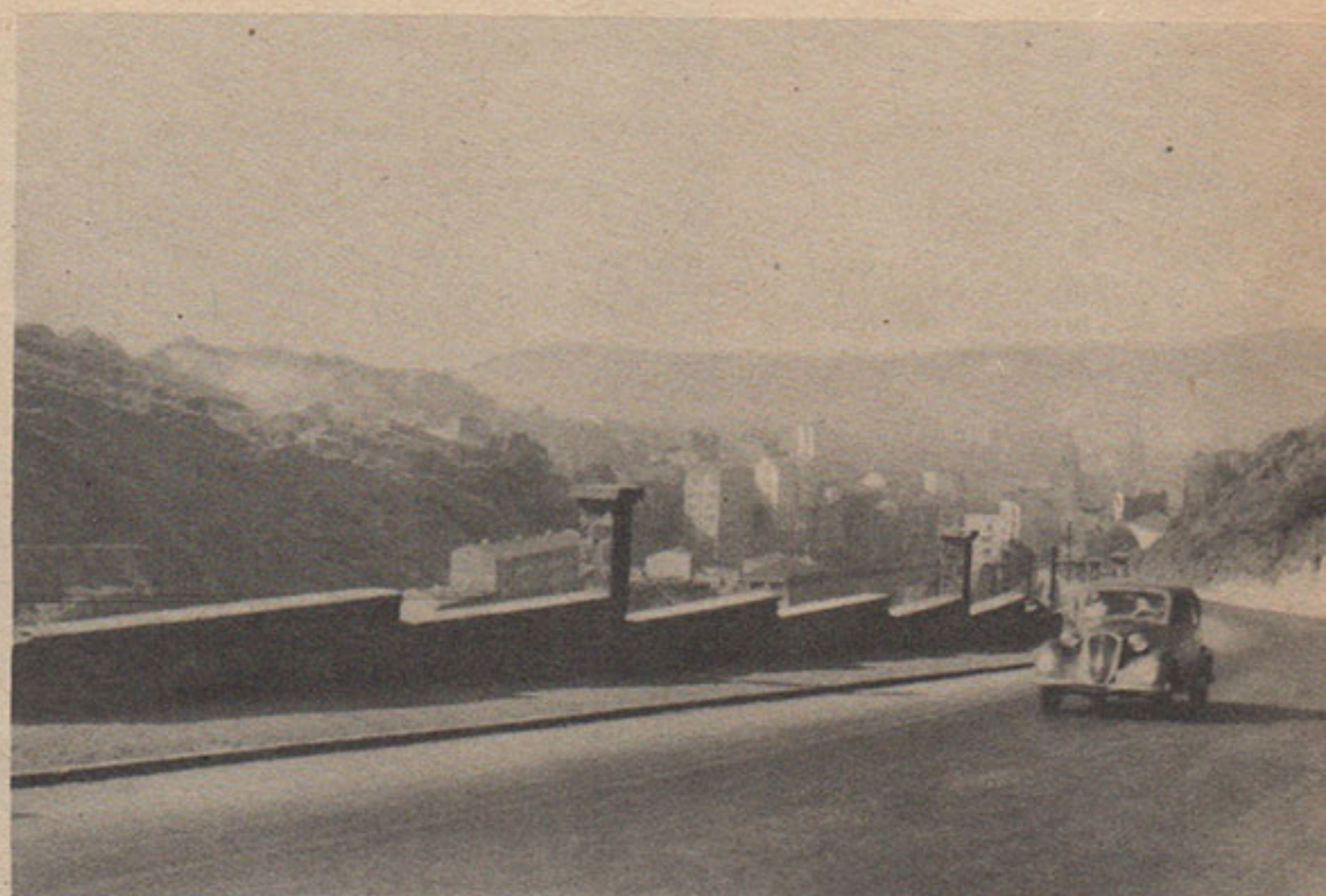
jusqu'aux premiers lacets du Puerto del Escudo. Accident mortel pour deux poussins qui traversent inopinément en suivant leur mère. *De profundis*, mais impossible à éviter. Nous gravissons donc ce col qui franchit la cordillère Cantabrique qui nous offrira par endroits des pourcentages ahurissants. C'est à 15 à l'heure que nous atteindrons le sommet, et en première! Confirmation de la difficulté nous sera donnée par plusieurs automobilistes, dont certains laissèrent refroidir à mi-côte, quant à nous notre moulin est tourmenté par de l'auto-allumage. Il est presque certain que nos carburants français permettraient une montée moins pénible. Le super-Plomo à 70 d'octane ne rend pas comme les 80-84 du nôtre. Une brume environnante limite notre vue, et nous empêchera d'apprécier le paysage. C'est par une route large, venant d'être refaite que nous allons descendre. C'est un billard. Quelques gouttes d'eau font leur apparition et à la première auberge rencontrée, nous nous arrêtons. Pendant notre repas les vannes célestes vont s'ouvrir, et ce sera un déluge pendant une demi-heure. Déjeuner copieux, bon vin, le tout pour 50 pesetas. Le soleil est réapparu lorsque nous partons. Il nous faudra franchir, avant Burgos, le Portillo del Fresno très accidenté et parcourir d'immenses étendues dont la terre rouge brique est inculte; c'est une steppe. Jusqu'à l'heure, tardive de la soupe, nous flânerons dans Burgos. La circulation moto y est assez intense. De toutes les marques, la 65 cm³ Guzzi, a de loin le plus de succès.

4^e étape : BURGOS - VALLADOLID

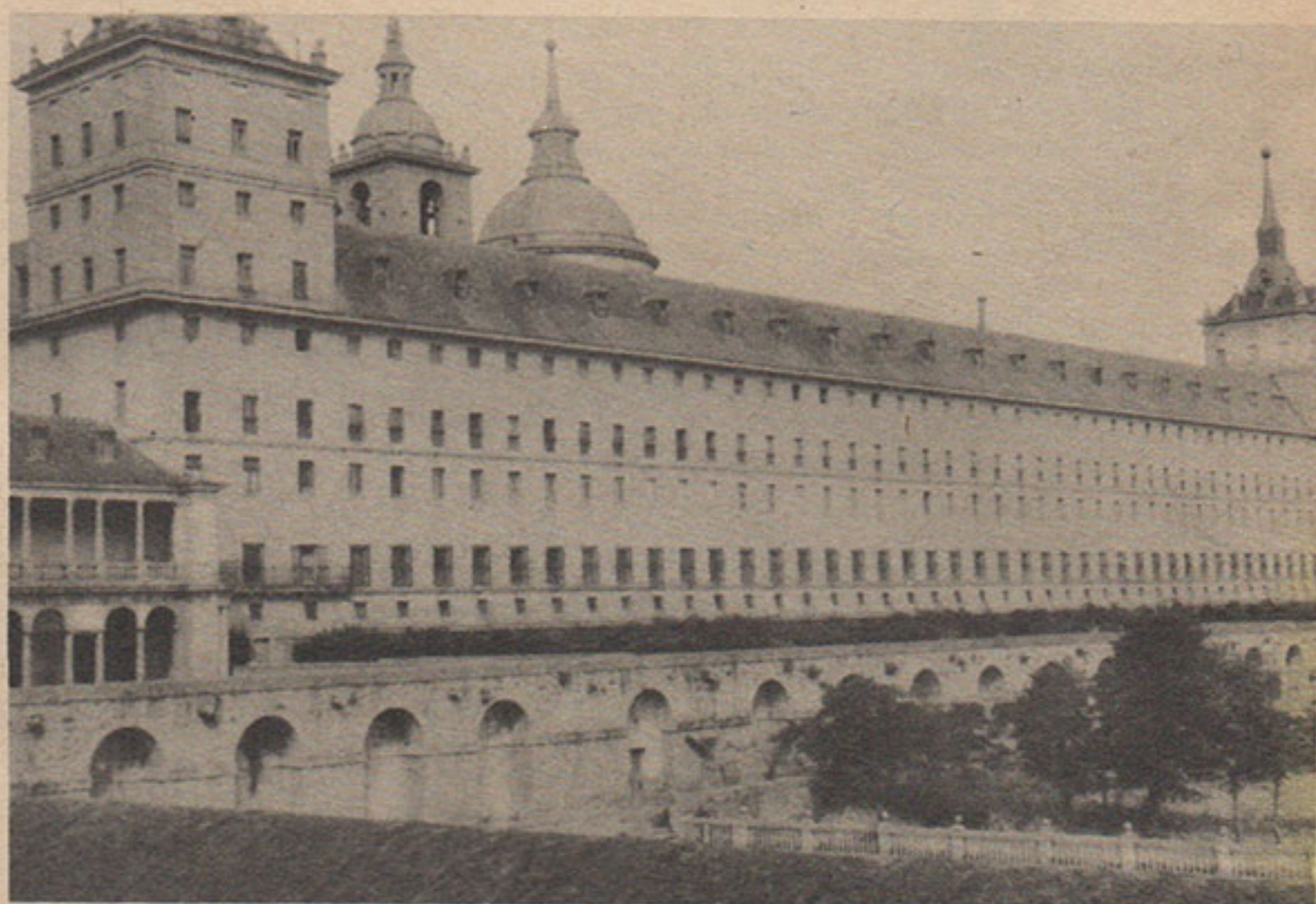
Tôt levés, allons visiter la cathédrale de Burgos, c'est un des plus beaux chefs-d'œuvre de l'art gothique. Après une visite détaillée, nous partons sur Valladolid. Au cours de cette étape, nous perdrons un pot d'échappement. Un mécano va nous souder une patte d'attache pour 4 pesetas. Travail bien fait qui me fait penser au même incident, survenu cet été dans la Haute-Saône. Un garagiste, concessionnaire d'une grande marque automobile, situé à Gray me fit un travail semblable, mal exécuté. Pour trois centimètres de soudure ça a donné 400 francs... La différence est de taille! Nous prenons un après-midi de repos à Valladolid. Visite de la ville en tous sens. Tombant en arrêt devant un magasin d'accessoires, nous décidons de changer notre vieux pneu arrière contre un neuf en prévision des mauvaises routes! Nous partons avec, sous le bras, un Firestone renforcé pour 300... pesetas. Comparé au prix payé en France, nous estimons bonne l'affaire. Quelque chose de tannant à la longue, ce sont les cireurs de chaussures qui vous sollicitent sans arrêt. Pas moyen de déguster à une terrasse de café sans les voir rappliquer. C'est une profession qui semble très florissante. Ravages de la guerre civile: beaucoup d'infirmes et d'aveugles. C'est très pénible de constater le nombre élevé de ces gens déshérités.

5^e étape : VALLADOLID - MADRID

Nous allons traverser aujourd'hui ce plateau de Castille, sec et aride. De nombreux kilomètres sans végétation. Par endroits, des troupeaux broutant une herbe sèche et coupante. Nous faisons étape à Villacastin pour nous restaurer. La ville est un oasis dans cet horizon rocaillieux et grisâtre. Nous sommes au pied de la sierra de Guadarrama que nous franchirons cet après-midi. Nous verrons défilé un cortège nuptial, très pittoresque à contempler. Nous partons, vers 15 heures, sous un soleil de plomb, ce qu'il peut faire encore chaud en plein mois de septembre! Heureusement nous allons nous élever à plus de 1 500 mètres pour franchir la sierra de Guadarrama. Nous jouissons au sommet d'une vue très étendue sur le plateau de Castille. Autant le versant nord est aride, autant ce côté-ci est plaisant; de nombreuses villas jalonnent les pentes. L'air doit y être sain car de nombreux sanatoriums sont installés dans la région. Avant de gagner Madrid, nous irons au monastère de l'Escorial. Toute la construction de l'abbaye est en granit gris et lui donne un aspect de froideur, aucune décoration n'en adoucit l'austérité. L'intérieur est, par contre, richement décoré. C'est ici que reposent les restes des souverains d'Espagne. Profitons de l'occasion pour aller faire un tour jusqu'au siège de Philippe II. Nous y accéderons par une petite route étroite et sinueuse, mais bien entretenue. De là, nous aurons une vue magnifique sur le monastère et la sierra. Paysage enchanteur qu'il nous faut quitter à regret. Par une route magnifique, à deux courants de circulation, comparable à notre autoroute de l'Ouest, nous atteindrons Madrid rapidement. Jusqu'à présent, nous n'avons pas à nous plaindre, dans l'ensemble, de l'état des routes. Un effort réel est entrepris pour leur entretien. Que dire de Madrid? C'est une grande ville, possédant beaucoup de curiosités que nous ne pourrions voir faute de temps. Musée de Prado, Palais Royal, etc. La propreté règne dans les rues, beaucoup de constructions neuves. L'ampleur de la circulation n'atteint pas celle que nous connaissons à Paris.



Arrivée à Bilbao.



Monastère de l'Escorial.



Cathédrale
de
Cordoue.

6^e étape : MADRID - MANZANARÈS via TO- LÈDE

Une route presque rectiligne va nous conduire à Tolède, située à 70 km au sud. Sans être un billard, le revêtement est acceptable, malgré ses ondulations de faible amplitude. Sortant d'une courbe, nous découvrons Tolède située sur une éminence. Elle est curieuse à visiter avec ses nombreuses ruelles à sens unique. Ces sens uniques nous donneront l'occasion de nous égarer en revenant de visiter la cathédrale. Celle-ci possède entre autres un ostensorio en argent doré qui pèse dans les 200 kilos ! Pour l'amateur de photos un regret : ne pas avoir assez de recul pour faire entrer entièrement la cathédrale dans son objectif. (Cette remarque est valable pour Burgos.) Nous allons essayer d'atteindre Aranjuez (le Versailles, en plus petit, espagnol). Malgré les conseils qui nous ont été prodigués, de ne pas quitter les grandes routes, nous empruntons une petite route secondaire. Rien de spécial au début, le revêtement est constitué de petits pavés. C'est roulant, mais d'ici 2 à 3 km, il va y avoir du changement... Décemment, nous ne pouvons pas faire marche arrière ; alors en avant, il n'y a que 50 km à parcourir sur ce chemin. Pas la moindre trace de goudron, rien qu'une poussière blanchâtre qui va, petit à petit, nous enrober et nous déguiser en meuniers. Dans un paysage désertique et éblouissant par la réverbération, nous trouverons un pan de mur à l'ombre duquel nous resterons le temps de casser la croûte. Ce ne serait pas le moment rêvé pour tomber en panne. Pas un véhicule ne fut rencontré, quant à trouver âme qui vive dans ce désert... Pas d'eau, pas de végétation, qui viendrait se fixer ici ? Très désagréable impression ressentie, lorsque nous passons, n'ayant pu l'éviter, dans un trou d'environ 25 centimètres de profondeur. Même ne roulant qu'à 40 environ le choc fut violent. Seul un rayon de cassé ; nous pouvons dire que l'on s'en tire à bon compte. Enfin voici Aranjuez et... la route goudronnée, ce n'est pas trop tôt. Chaleur étouffante nous continuons, sur Manzanarès. Nous n'y parviendrons qu'après avoir connu, à 28 600 km, un serrage dû, semble-t-il à la gazolina (60 d'octane) que nous primes faute de Plomo. C'est à une allure très modérée que nous effectuons les 12 derniers kilomètres. Souper et coucher dans l'unique hôtel qui pratique des prix relativement bas, et pour nous français, mais les vins... hou ! là ! là ! Enfin, c'est les vacances !

7^e étape : MANZANARÈS - ANDUJAR

Départ vers 10 heures, avec spectacle offert par deux gosses, poids extra-plumes, qui se mettent une volée pour savoir lequel portera nos sacoches jusqu'au garage. S'ils savaient l'inutilité de se chamailler... Je suis assez grand pour me servir. Il y a

une demi-heure que nous roulons quand, du côté moteur, ça ne semble pas gazer bien fort. Un cylindre donne irrégulièrement. Voyons d'où cela peut provenir. Procédons au changement de condensateur... La recette semble être la bonne, ça repart au quart de tour ; alors ne cherchons plus et, en route. Tout au long de cette étape nous allons traverser des champs d'oliviers s'étendant à perte de vue. La chaleur est toujours là, et pour avoir de l'ombre, il ne faut pas trop compter sur les oliviers ; ils en dispensent très peu. Les arrêts pour s'humecter les amygdales ? Nous ne les comptons plus. Indisposés par cette chaleur à laquelle nous sommes inaccoutumés, nous ferons escale à Andujar, sur les bords du Guadalquivir. Elle possède de nombreuses chapelles et maisons anciennes. Dans les rues, pas un chat avant 18 heures. Avec la température ambiante, c'est compréhensible, et les gens restent dehors jusqu'à une heure très avancée de la nuit. C'est un pays où l'on vit la nuit. Demain nous irons voir le Guadalquivir. O déception ! il [roule une eau boueuse et doit avoir une profondeur maximum de 50 cm en ce moment. Pour la baignade, il est prudent de repasser un autre jour. Nous reviendrons de notre promenade sur le coup de 10 heures, exténués et suants. Ah ! cette chaleur, il doit faire meilleur en Norvège !

8^e étape : ANDUJAR - CORDOUE

Départ vers 16 heures pour effectuer les 100 km de cette étape. Roulant bon train, nous passons dans un vaste cassis qui nous catapulte, mais quel est ce bruit insolite ? Tournant nos regards en arrière, nous apercevons notre sac à dos qui fait des roulés boulés 20 mètres en arrière. Suite du choc, il a rompu ses amares : deux larges courroies en cuir. Conclusion : les sandows sont plus pratiques. Nous trouvons un gîte à Cordoue, et après un brin de toilette, partons nous balader en ville et expédier quelques cartes. De la terrasse d'un café nous avons droit à un récital de piano mécanique. Ces engins sont installés sur une charrette tirée par un âne, et l'instrumentiste, d'une manœuvre habile de sa manivelle, va charmer les consommateurs attablés dans la ville. Nous subissons aussi l'assaut des gosses, cramponnants, qui veulent vous vendre des fleurs d'oranger. Déambulant devant la plaza de Toros, nous décidons d'assister à la représentation de ce soir. Début des courses : 0 h 20, c'est remarquable comme les spectacles commencent de bonne heure ! Nous serons étonnés par l'acharnement avec lequel les spectateurs autochtones suivent la course. Hurlements, sifflets et à l'occasion applaudissements. Néophyte des courses de taureaux, je n'y comprends pas grand-chose et ne vois pas les raisons pour lesquelles le pauvre gars qui est en tête à tête avec l'animal se fait huer. Je n'apprécierai d'ailleurs pas plus les belles passes qui déchaîneront l'enthousiasme. Je sens qu'il me faudra parfaire mes connaissances dans l'art tauromachique. Couchés tard, ou plutôt de bonne heure, nous ferons la grasse matinée. Notre première visite sera pour la mosquée-cathédrale. C'est grandiose à voir et je crois que seule la mosquée de la Mecque peut lui être comparée pour son ampleur. Nous sommes perdus dans une vraie forêt de piliers en marbre (il y en a 850). Les rues de l'ancien quartier sont très pittoresques à visiter, et au cours de la promenade nous sommes intéressés par les vieilles maisons avec leur patio. Dans toute cette ville on détecte l'influence arabe.

9^e étape : CORDOUE - SÉVILLE

Départ vers midi de Cordoue avec l'espoir d'arriver pour déjeuner à Séville. Nous arriverons de justesse pour nous faire servir ; il est 15 heures. Incident à l'entrée de la ville sur les mauvais pavés, notre Sanor, à force de trépider, casse son attache et me descend sur le pied. Etant attardés, pas d'histoire, ma femme le tiendra à la main jusqu'à ce que nous soyons arrivés. Elle sursaute lorsque, à 100 lieues de s'y attendre, je donne un coup d'avertisseur au premier carrefour. Il paraît que ça vibre très fort ! Nous allons séjourner ici pendant trois jours. Belle chambre avec deux fenêtres sur la rue. Cela nous fera apprécier les bruits de la rue, en particulier les concerts répétés d'avertisseurs. Il doit y avoir de très gros débouchés là-bas pour une fabrique d'appareils de ce genre, car l'Espagnol semble en faire un usage intensif, et pourquoi ne pas le dire : abusif. Nous mettrons donc ce séjour à profit pour visiter la ville en tous sens. Visite très intéressante à la cathédrale, très vaste et d'une grande beauté. Attenant se trouve la Giralda, qui est l'ancien minaret de la mosquée. Haute de 98 mètres, on y accède par une rampe interrompue par des paliers. De son sommet, vue très étendue sur la ville et les environs. Les jardins de l'Alcazar méritent une visite, ainsi que le parc Maria Luisa très intéressant par la grande variété de ses arbres et de ses bassins. Promenades sur les berges du Guadalquivir et jusqu'au port, où les bateaux de haute mer peuvent parvenir.

(A suivre.)



Du sommet
de la
Giralda...



le SCOOTER

CHEZ NOS VOISINS

la ZÜNDAPP

“BELLA 200^{cm³}”

Peu de temps après l'apparition du 150 cm³, en octobre 1953, le public allemand réclamait un moteur plus fort pour cette robuste construction bien dans la tradition de la maison Zündapp. L'usine a répondu à cette demande de la clientèle en commercialisant un modèle de 200 cm³ comportant certaines améliorations.

Le moteur est toujours celui de la Norma, présentant toutefois une course plus petite (62 mm pour 64 mm d'alésage) comme pour le 150 cm³ le refroidissement est obtenu par air canalisé avec sortie sous le tan-sad. Ce moteur développe 10 ch. A noter qu'on obtient à 3 500 t/mn un couple de 1,58 m/kg. On a ménagé, sur le nouveau modèle, une ouverture dans la carrosserie permettant d'accéder facilement à la bougie. Le carburateur est un Bing 2/24/38 à gicleur en biais. Ce détail est particulièrement appréciable sur un scooter car le démontage est grandement facilité. Ce carburateur est muni du silencieux d'admission qui équipe également les nouvelles 250 Elastic. La boîte de vitesses à quatre rapports n'a pas subi de transformation.

La partie cycle comporte toujours une suspension oscillante à l'arrière et une fourche télescopique dont la course a été portée à 80 mm à l'avant. Le garde-boue AV est maintenant encore plus enveloppant en prévision de la vitesse accrue du scooter. La batterie est casée dans un coffre tout à l'arrière dont le couvercle sert de plaque minéralogique. Les outils trouvent également leur place dans ce coffre. En démontant la carrosserie le coffre reste sur le cadre, ce qui évite le démontage des connexions électriques.

La nouvelle dynamo assurant l'éclairage et l'allumage mérite une mention spéciale :

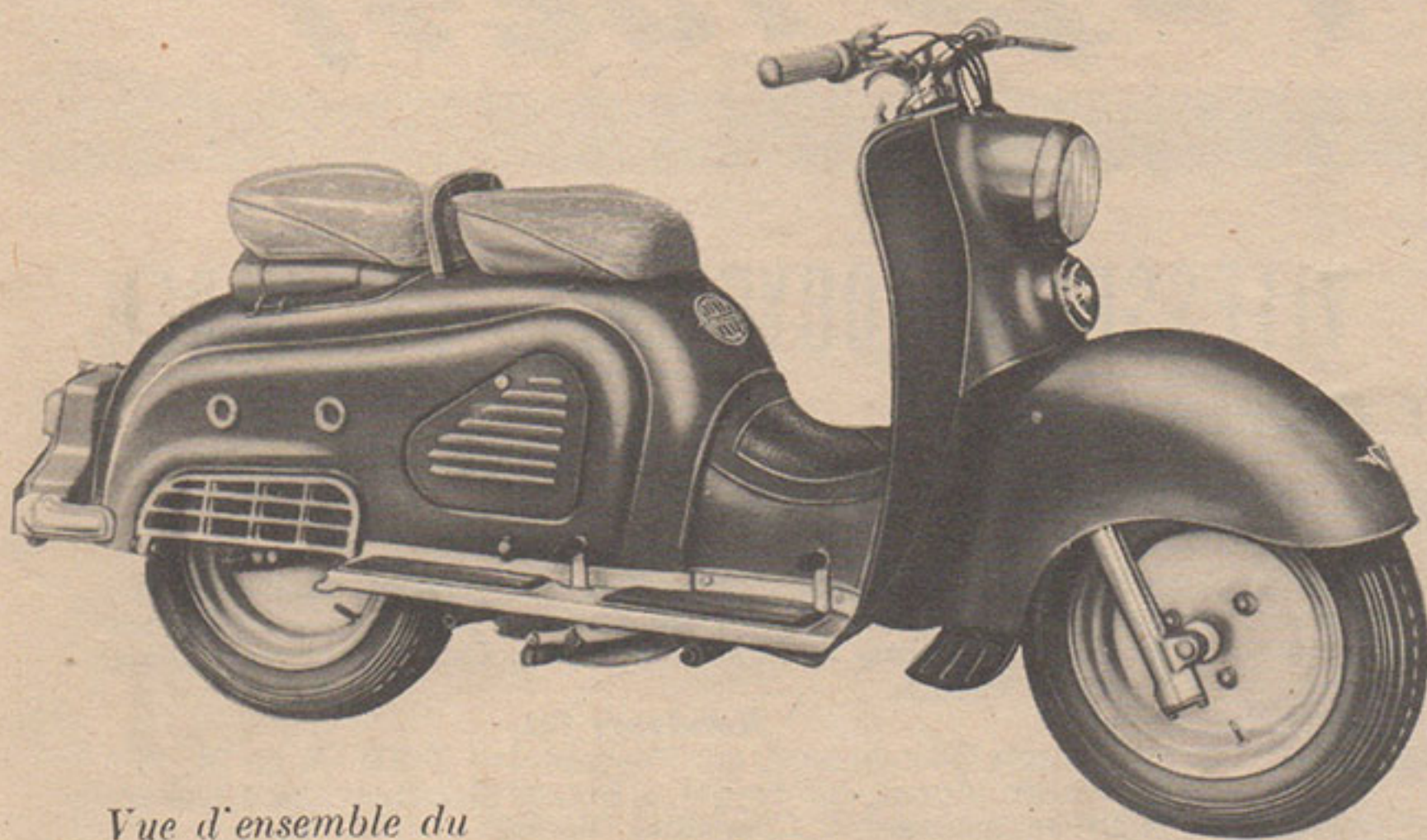
elle a en effet une puissance de 90 W! Ceci permet l'utilisation de poignées chauffantes, accessoires très appréciés Outre-Rhin.

Le modèle 200 possède toujours les roues de 12". Signalons ici les freins de 150 mm de diamètre, dimension peu commune pour un scooter. L'usine annonçant 90 km/h de vi-

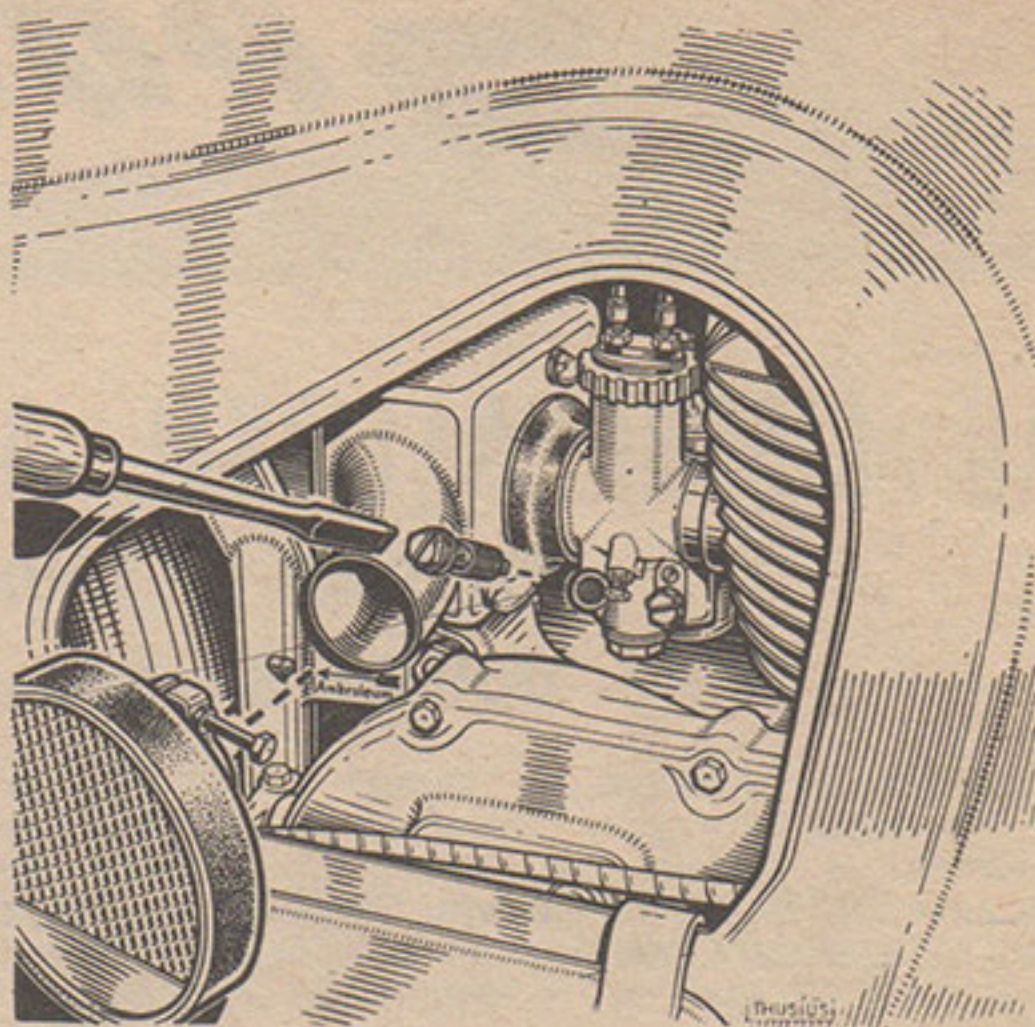
tesse de pointe, des « vrais » freins sont évidemment les bienvenus. Le réglage des câbles de frein et d'embrayage s'effectue aux leviers, donc à portée de main. Notons encore le nouveau frein de direction qui se trouve latéralement sur la « colonne de direction ».

CARACTÉRISTIQUES

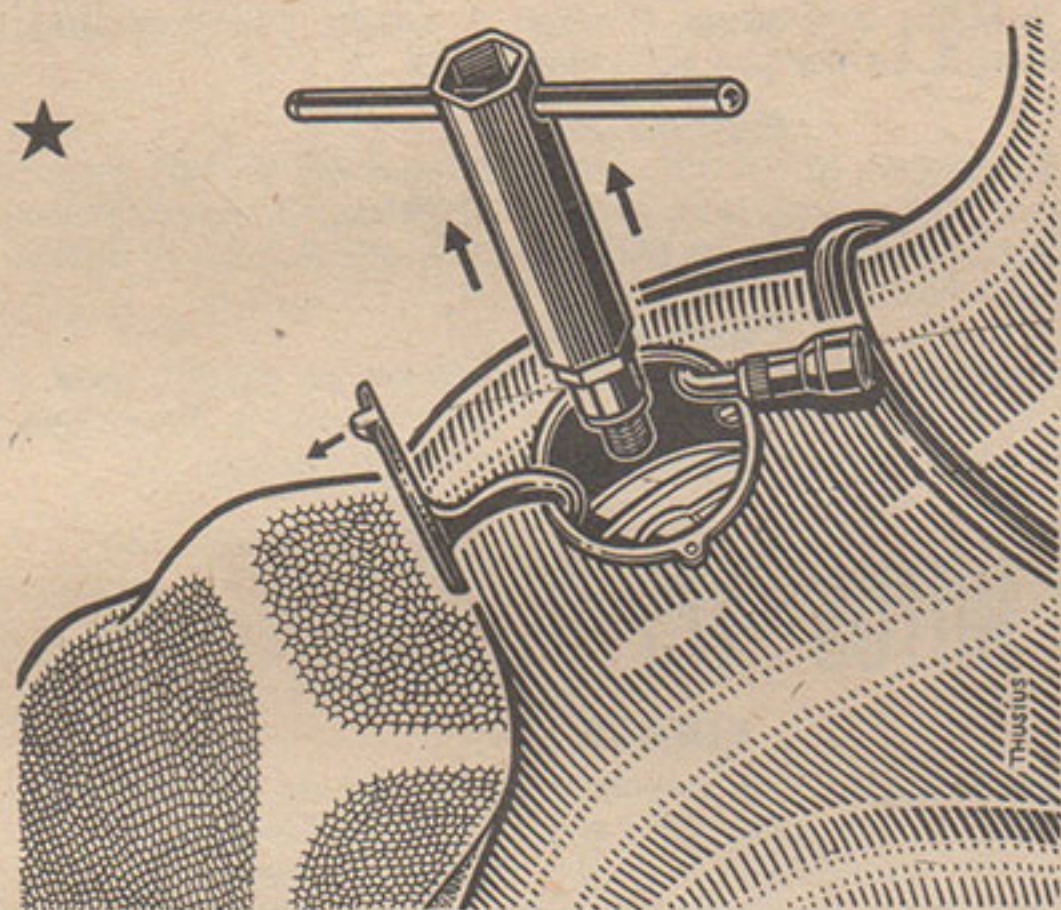
Moteur : 2 temps,
Alésage : 64 mm.
Course : 62 mm.
Cylindrée exacte : 199,5 cm³.
Compression : 1 : 6,3.
Régime normal : 4 900 t/mn (80 km/h).
Régime max. : 5 500 t/mn (90 km/h).
Puissance : 10 CV à 5 200 t/mn.
Vilebrequin : 2 roulements à billes, 1 à rouleaux.
Bielle : Roulement à aiguilles.
Graissage : Mélange 1 : 25 (rodage : 1 : 20).
Allumage : Batterie.
Dynamo : Noris 90 watts.
Phare : Diamètre 130 mm.
Carburateur : Bing 2/24/38.
Embrayage : Disques multiples dans huile.
Boîte de vitesses : Zündapp 4 vitesses à sélecteur à double pédale donnant les rapports suivants : 3,14 - 1,964 - 1,405 - 1,00.
Vitesse max. : Assis, solo : 90 km/h.
Béquille : Centrale.
Suspension AV : Télescopique.
Suspension AR : Oscillante.
Freins : Diamètre 150 × 25.
Pneus : 3,50 × 12.
Poids : 139 kg (sans roue secours).
Réservoir : 8,5 l.



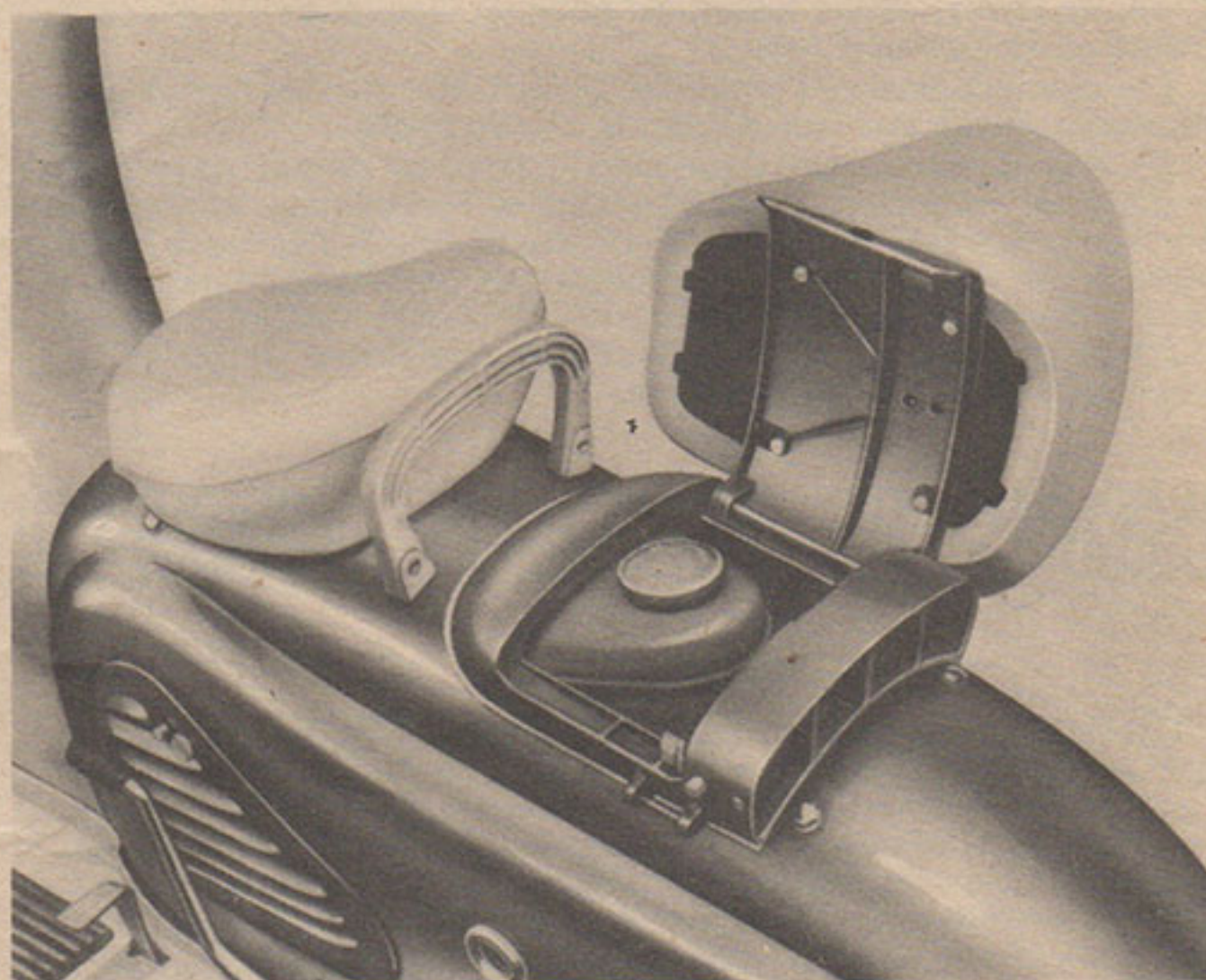
Vue d'ensemble du Bella 200 cm³.



Le gicleur est très facilement démontable, il est toutefois nécessaire d'enlever le filtre à air.



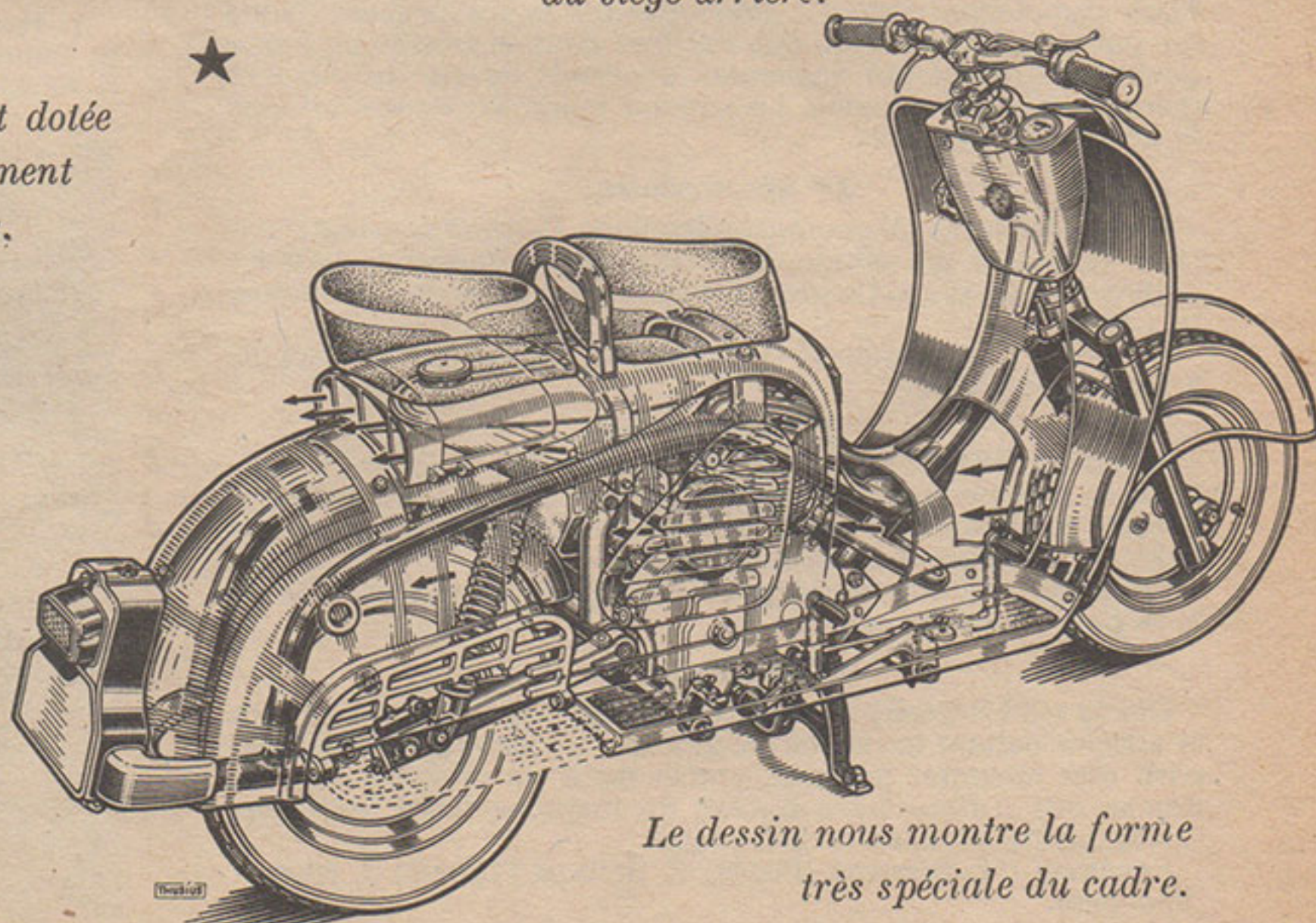
Le changement de bougie est facile grâce à une trappe à ouverture rapide.



Le bouchon de réservoir est accessible grâce au pivotement du siège arrière.



La batterie est dotée d'un emplacement pour le moins, imprévu!



Le dessin nous montre la forme très spéciale du cadre.

Sport-Digest

AU CIRCUIT NATIONAL DE VITESSE MOTOCYCLISTE DE VAREN

VICTOIRE de SOULET (Tarbes) en 175

DOUBLÉ du Toulousain GAUCH en 350 et 500

La Grande épreuve de Varen a été une nouvelle fois à l'honneur du sport motocycliste par la qualité de ses courses et surtout par son inédit qui consistait en une épreuve de 175 Sport amateurs. Garcia et Andurand démontrèrent qu'ils avaient tous deux les qualités de champion. Ils tournèrent aussi vite que les 175 Mondial de Dulouard ou l'Agusta de Soulet.

En 175 Course Dulouard d'Agen vainqueur de la première manche et détenteur du record du tour dut s'arrêter ainsi que Bayle et le tarbais Soulet s'approprièrent la victoire aux points avec ses places de second et premier. Excellente course de son coéquipier; Cuin, de l'aveyronnais Boyer, du parisien Daoust de l'A.M. de la Seine et de Tuffou d'Albi.

Les agenais Noel et Fontès de l'U.M.A. aux grosses possibilités nous ont déçus sur leur Alcyon à double arbre.

En 350, le toulousain Gauch, le maître du circuit de Varen, s'approprie le trophée devant Lacoste et Faucheraux, et récidive en 500. Le bordelais J. P. Bayle, un des favoris de l'épreuve loup son départ, mais arrivera à remonter ses adversaires : parti dernier, il devient 4^e au 5^e tour, 3^e au 10^e, 2^e au 41^e. Il battra le record du tour avec Gauch en 56". Secousse également de Bordeaux très régulier terminera troisième

Les bougies Floquet mettaient en compétition deux coupes : Gauch s'approprie celle des 350 ainsi que celle du record du tour en 500... et comme l'on dit jamais deux sans trois il empochera la coupe Veedol.

Amateurs 175.

1. Garcia (Montauban), sur Peugeot, les 30,700 km en 24' 15"; 2. Delpech (Agen), sur Jonghi; 3. Bonnal (Villefranche); 4. Lamarque (Lannemezan); 5. Coursières (Varen).

Course 175.

1. Soulet (Tarbes), sur M.V. Agusta, 3 points; 2. Cuin (Tarbes), sur Arcizet A.M.C.; 3. Daoust (Paris); 4. Boyer (Villefranche); 5. Tuffou (Albi); 6. Lamarque (Lannemezan).

Course 350.

1. Gauch (Toulouse), sur A.J.S., les 76,750 km en 49' 56", moy. : 93, 942 km/h; 2. Lacoste (Toulouse), sur Norton; 3. Faucheraux (Paris), sur Guzzi; 4. Hartmann (Allemagne), sur A.J.S.; 5. Sabatiet (Tarbes), sur Norton.

Course 500.

1. Gauch (Toulouse), sur Norton, les 76,750 km en 48' 26", moy. : 95,016 km/h; 2. J. P. Bayle (Bordeaux), sur Norton; 3. Secousse Bordeaux; 4. Faucheraux (Paris); 5. Lacoste; 6. Bouyssou.

CIRCUITS DE VITESSE DE TRINQUETAILLE ★ MOTOS 175 cm³

Motos 175 cm³.

Continuant la tradition des « Tourniquets » le M.C. d'Arles a fait courir son annuel Grand Prix réservé aux motos 175 cm³ sur son circuit très court, émaillé de virages, peu de lignes droites; ce tracé acrobatique a vu se dérouler des luttes homériques.

Il y eut trois manches et une finale, chaque manche classant les trois premiers pour la finale. Sur ce circuit accidenté et court les deux-temps légers, maniables, nerveux eurent la partie belle sur les quatre-temps culbutés ou A.C.T. L'écurie Nougier en fut une victime malgré des machines beaucoup plus rapides.

Signalons le parfait pilotage de Romano sur son 150 cm³ Puch compliment superflu pour ceux qui le connaissent; Onda fut plein de fougue mais dut s'arrêter dans la finale sur avarie de boîte; Schaad dut également s'incliner devant un incident mécanique; Gache tomba. Le coureur marocain Romolino nous fit passer des frissons.

1^{er} éliminatoire.

Départ fougueux de coureurs déchaînés, Perraud sera malchanceux et malgré les efforts de Dalmasso, de Bertrand, c'est Figuière qui gagnera cette première série. Berlie s'arrêtera embrayage cassé.

Résultats : 1. Figuière (Motobécane); 2. Bertrand (Puch); 3. Dalmasso (Puch).

2^e éliminatoire.

Romolino part en trombe et tient la tête quelques tours mais Onda se rapproche et finalement le saute, il s'installe au commandant et ne le lâche plus. Derrière lui Romolino conservera la 2^e place malgré les efforts d'Aubert.

Résultats : 1. Onda (Magnat-Debon); 2. Romolino (Puch); 3. Aubert (Motobécane).

3^e éliminatoire.

Dès le start Romano s'envole et tournant sans à-coups va vers la victoire battant le record du tour qui lui restera. Schaad mal parti doit remonter les concurrents un à un et finira second. Roman sur curieux bitza cocktail de marques finira troisième. Gache buche et casse la mécanique.

Résultats : 1. Romano (Puch); 2. Schaad (Terrot); 3. Roman Spéciale).

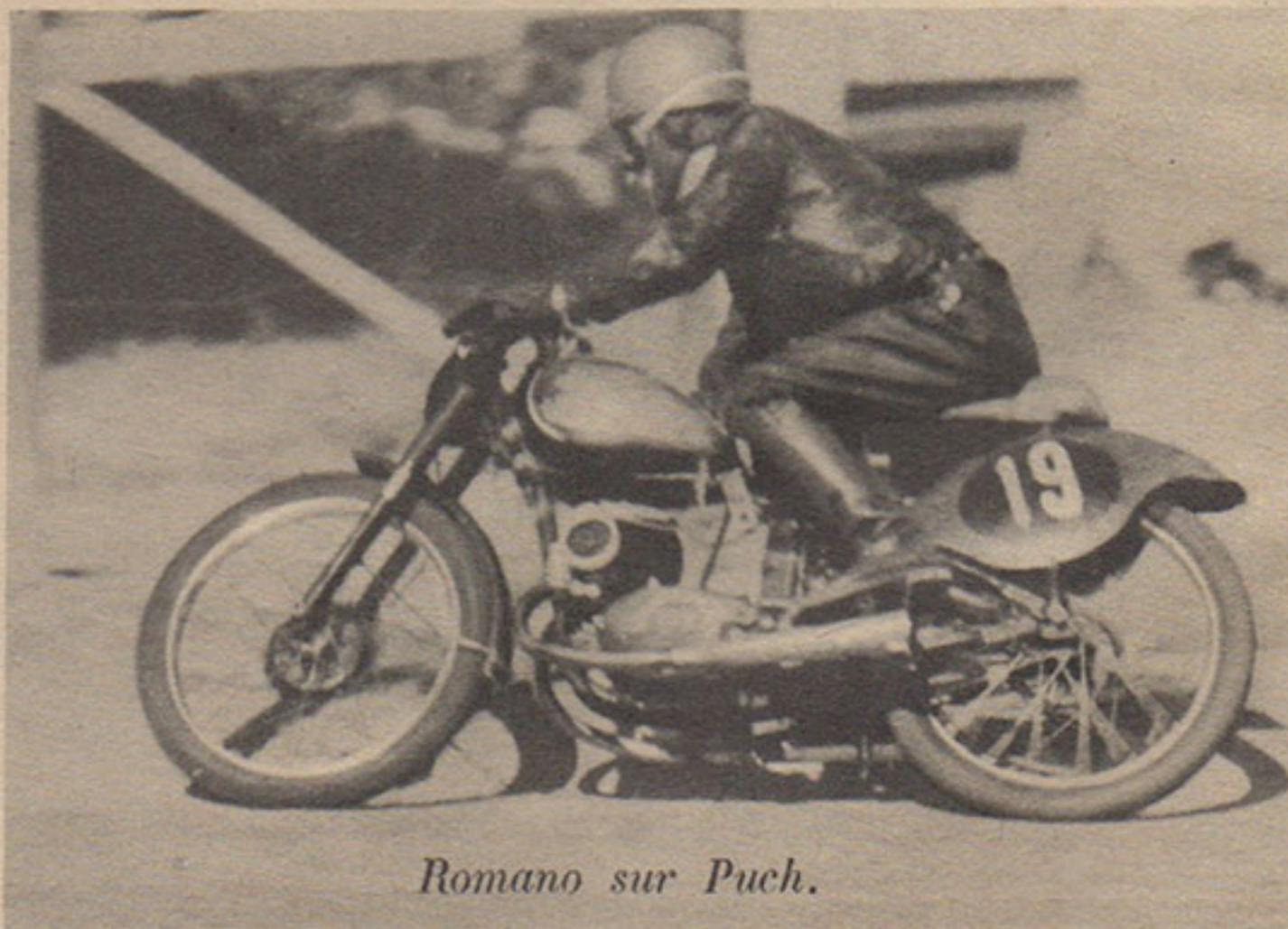
FINALE

C'est encore Romano qui passe en tête suivi de Romolino et Bertrand... Onda un peu plus long a partir revient très fort mais perd des secondes précieuses dans un dérapage et c'est Schaad qui prend le pas sur son camarade d'écurie. Tout à coup Onda s'arrête sur panne de boîte puis c'est le tour de Schaad. Roman qui marchait très fort fait un superbe soleil sans mal et s'arrête. Il reste en tête Romano qui tourne très régulièrement puis Bertrand et Dalmasso qui luttent pour la 2^e place. Romolino qui rétrograde ses vitesses au pied mais les monte à la main semble avoir des ennuis de sélecteur et doit céder le pas à Aubert.

Résultats-Finale.

1. Romano (Puch), Marseille; 2. Bertrand (Puch), Marseille; 3. Dalmasso (Puch), Marseille; 4. Aubert (Motobécane), Apt; 5. Romolino (Puch), Maroc.

J. PORTE.



Romano sur Puch.

Sport-Digest

GRAND PRIX INTERNATIONAL DE VILLEFRANCHE-SUR-SAONE

Le M.C. Cité de Lyon organisait cette épreuve qui réunissait un plateau de très bonne valeur. Favorisées par le temps les courses se déroulèrent devant un public très nombreux qui eut maintes fois à applaudir les concurrents pour leur remarquable combativité. Très bonne organisation générale malgré des lenteurs un peu excessives entre les épreuves.

175

Cette épreuve qui groupait de nombreux régionaux de bonne valeur fut très disputée et enlevée par Verchère qui fournit une course très régulière.

1. Verchère, 30' 54" 1/5; 2. Bernay; 3. Loriol; 4. Ameran.

350

Les premiers tours sont menés rondement par Montagne dont la tenue fut vraiment remarquable, étant donné la qualité de ses concurrents. Hall parvient avec Hug à rattraper petit à petit le courageux Montagne, qui ne cède sa place qu'après la moitié de course. Hug qui pilote la dernière Norton avec sa maîtrise coutumière enlève l'épreuve avec autorité, mais non sans lutte.

1. Hug, 49' 53" 4/5; 2. Hall, 50' 19"; 3. Montagne, 50' 29"; 4. Junbert; 5. Insermini.

1^{re} Manche side-cars.

1. Strub; 2. Aubert; 3. Reichlin; 4. Summers.

Nette supériorité des Suisses et en particulier de Strub, qui sera certainement une des meilleures valeurs side-caristes européennes, la saison prochaine.

2^e Manche side-cars.

1. Summers, 45' 54"; 2. Aubert, 46' 29"; 3. Reichlin, 46' 30"; 4. Claisse, 47' 18".

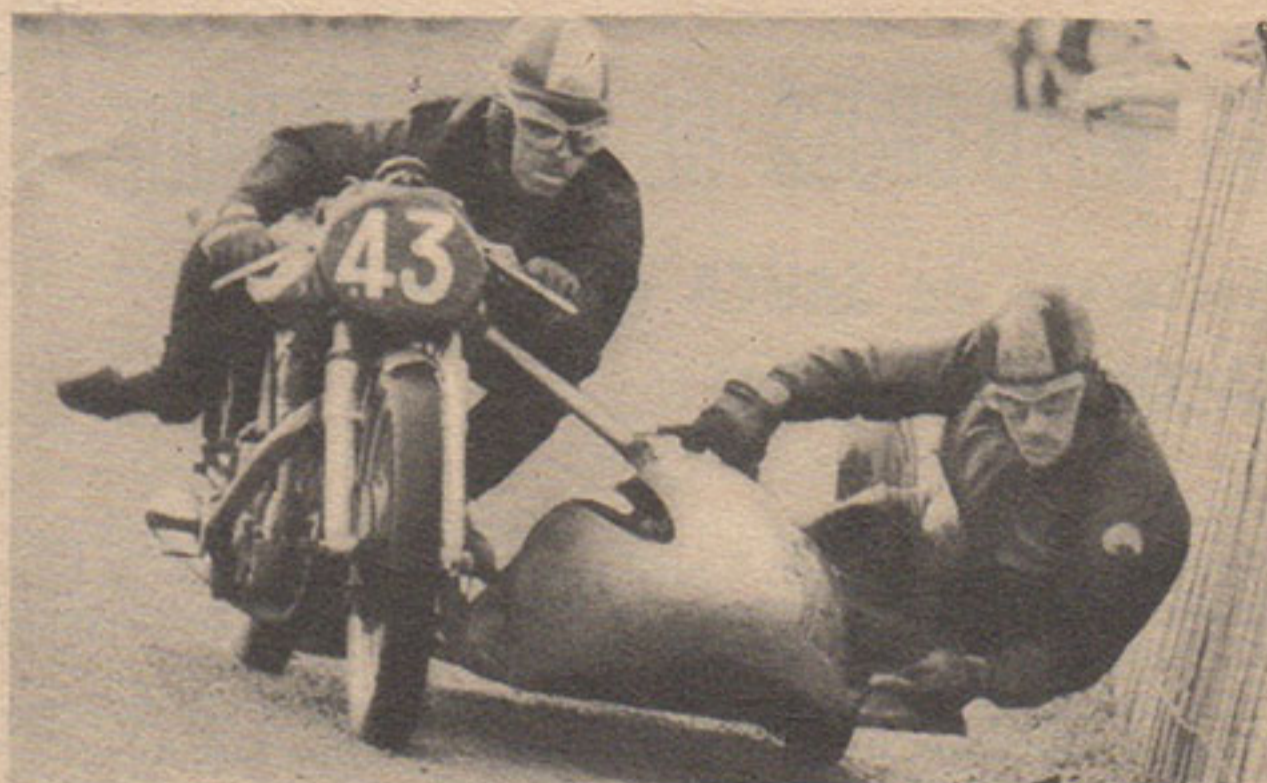
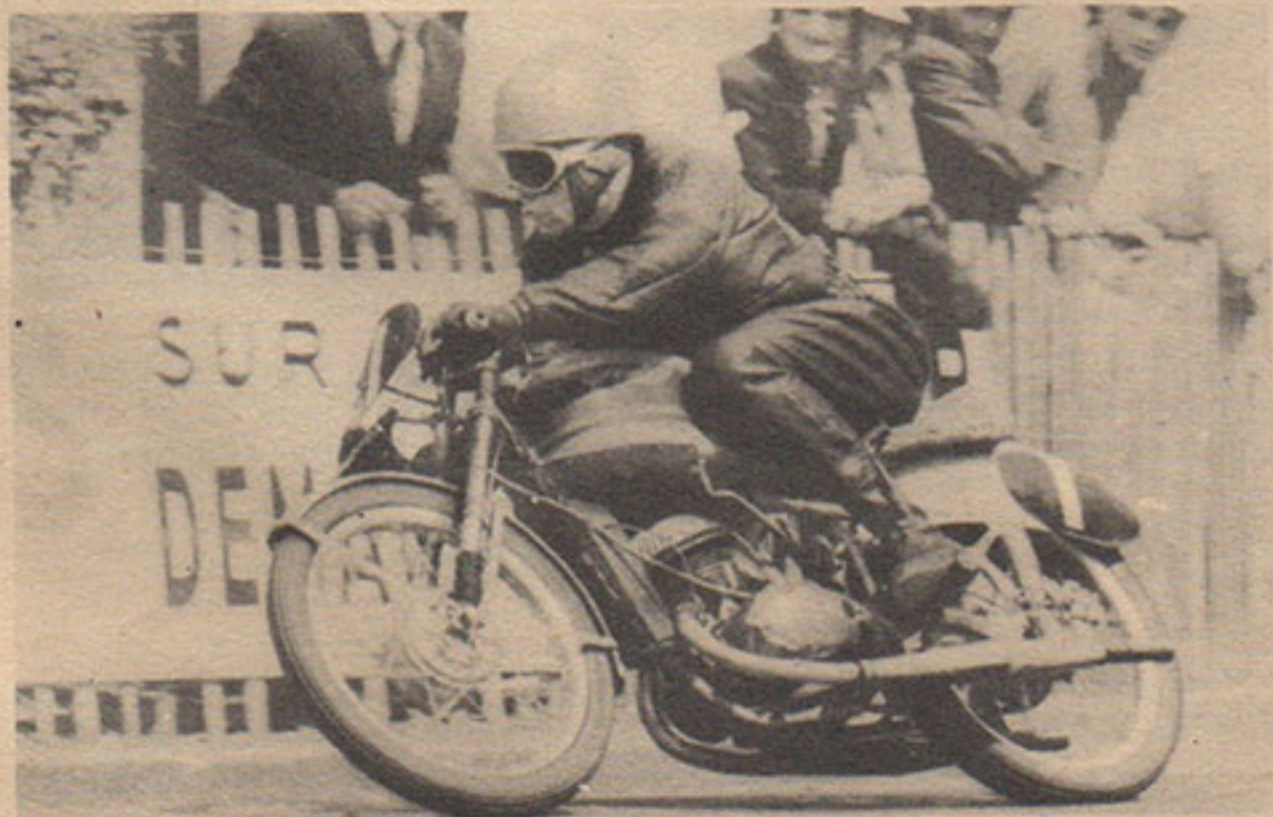
Cette épreuve fut absolument sensationnelle d'un bout à l'autre. Strub en tête au début tombe en panne de chaîne et perd un temps précieux qu'un chasse fantastique ne lui permet pas de rattraper. Aubert prend le commandement mais Reichlin le suit de près et parvient à le doubler et tenir la tête quelques tours. Summers se pique au jeu à son tour et grignote petit à petit son retard pour sauter finalement Reichlin dans les derniers tours. Aubert remonte également sur Reichlin et le passe in extrémis avant la ligne d'arrivée.

Tous les concurrents sans exception sont à féliciter pour cette belle course.

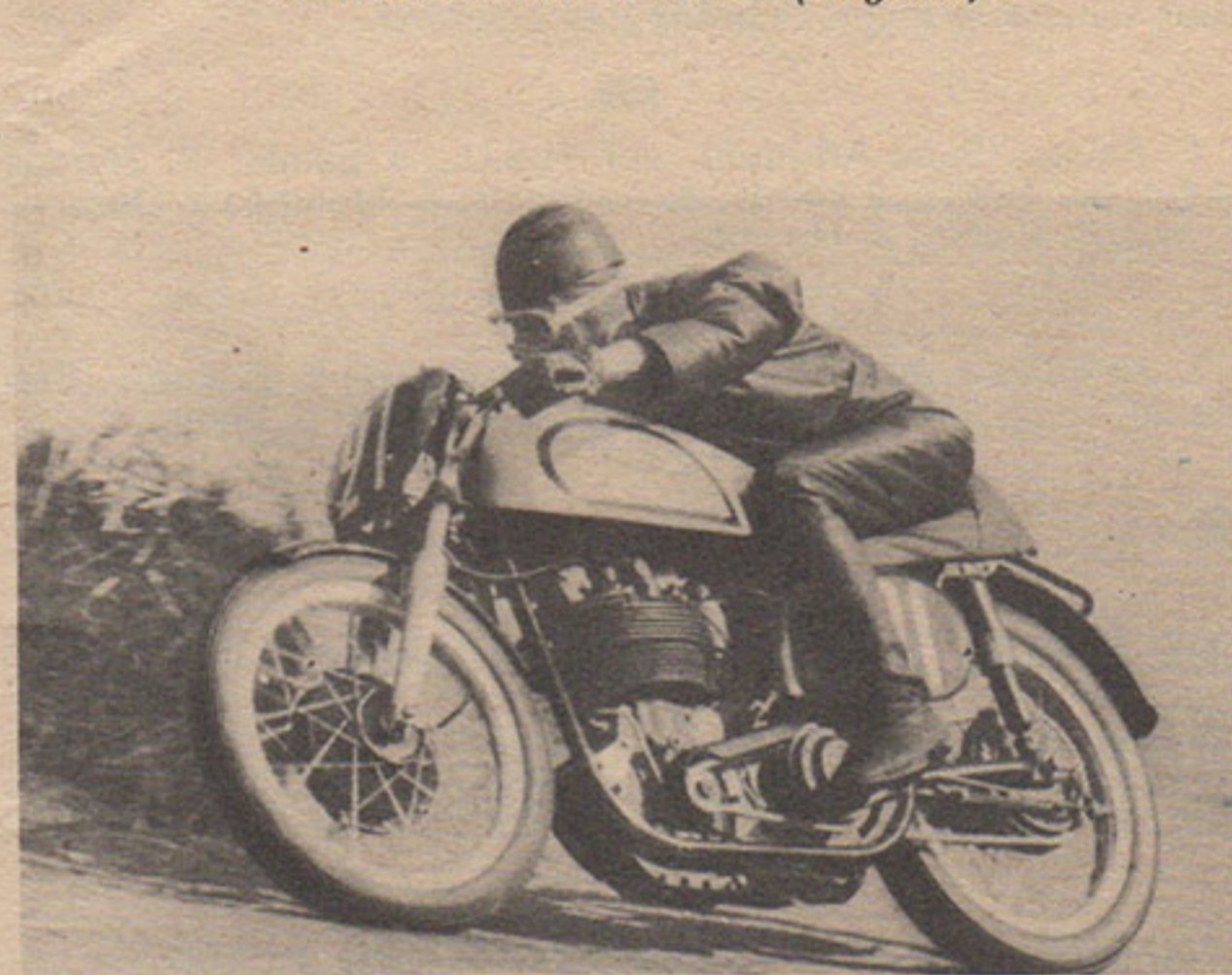
500

1. Hug, 59' 48" 1/10; 2. Hall, 59' 49" 1/10; 3. Genebos, 1 h 15"; 4. Insermini, 1 h 58".

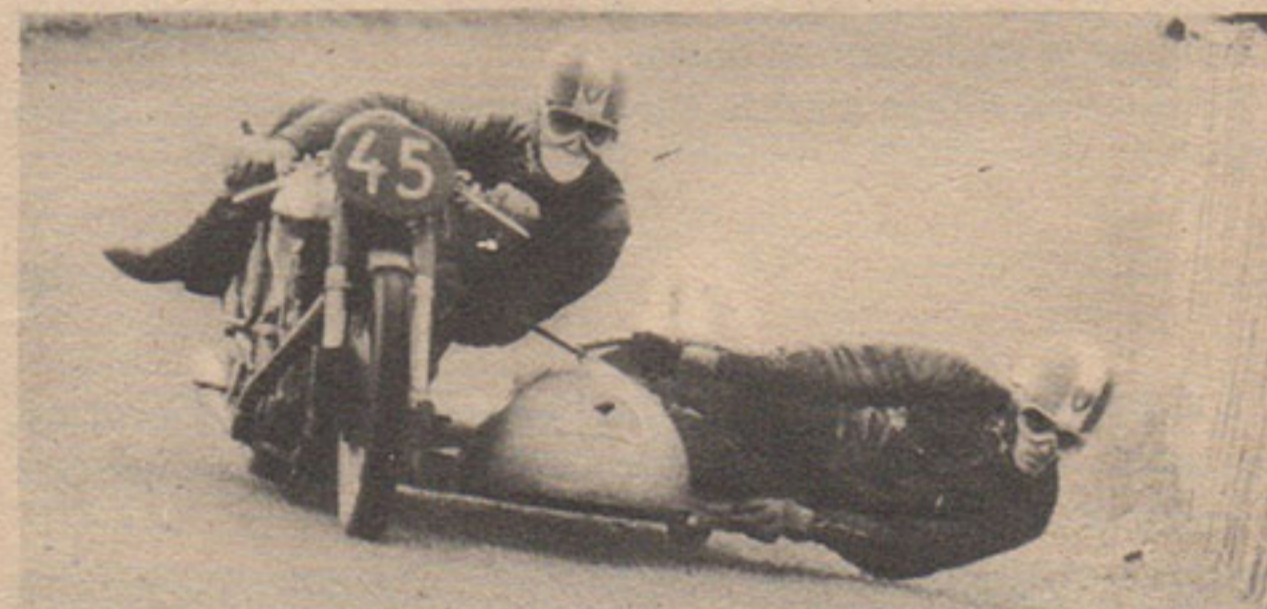
Comme en 350 Hall s'affirme un coureur de grande valeur et Hug doit s'employer à fond pour renouveler sa victoire des 350. Le belge Genebos fut très régulier. Insermini blessé par une guêpe à l'entraînement ne put donner toute sa valeur.



Summers sur Norton (anglais).



Hug, vainqueur en 350 et 500 sur Norton.



Strub sur Norton (Suisse).

★

Verchère sur 175 Peugeot.

Sport-Digest

AU MOTO-CROSS DE SAINT-AFFRIQUE

Victoires de SAUCA (250) et de JACQUEMAIN (350)

Organisation impeccable du Moto-Club Saint-Affricain (Aveyron). L'ex-toulousain Sauca devenu Aveyronnais et le banlieusard parisien Jacquemain de Meaux furent respectivement les vainqueurs des 250 et 350.

Le circuit de Vaxergues, long de 900 m comprenait de nombreuses difficultés, il fut bien conçu par les organisateurs.

En 250, Sauca gagna les trois manches mais fut constamment malmené par l'albigeois Melous et le toulonnais Audemar.

En 350, Jacquemain dut lutter tout au long de deux manches pour vaincre le belge Degraux très combatif.

250.

1. Sauca (Saint-Affrique), sur N.S.U., 3 points; 2. Melous (Albi), sur N.S.U., 8 points; 3. Audemar; 4. Troump; 5. Durand; 6. Geil; 7. Galzin; 8. Mompou.

350.

1. Jacquemin (Meaux), sur B.S.A., 4 points; 2. Degraux (Belgique), sur B.S.A., 5 points; 3. Bernot; 4. Wolf; 5. Paris.



Les frères DARROUY vainqueurs du MOTO-CROSS TRIVALLOIS

Mons-la-Trivalle (Hérault). Les frères Darrouy de Toulouse ont gagné respectivement en 250 et 350 cm³.

En 250, le jeune Darrouy sur sa Monet-Goyon a gagné les trois manches. Il fut malmené par Passaquin, Serrato et Belmonte.

En 350, son frère gagna les deuxième et troisième manches, son coéquipier Mateos ayant gagné la première manche. Cros, de Béziers, fit une belle course mais une chute ne lui permit pas d'attaquer le vainqueur en finale.

En lever de rideau c'est le perpignannais Carreras qui gagna l'épreuve des petites cylindrées devant le local Arvieu.



Un passage acrobatique de l'excellent René Combes, un des meilleurs moto-crossmen des Pyrénées, à l'épreuve d'Orgueil.



Le Moto-Club Trivallois, l'organisateur de l'épreuve, est l'un des rares clubs à encourager les petites cylindrées et cette épreuve fut très spectaculaire.

250.

1. R. Darrouy (M.C. Toulouse), sur Monet-Goyon, 3 points; 2. Passaquin (Montpellier); 3. Gaubil (Saint-Pons); 4. Serrato (Toulouse); 5. Barral (Béziers); 6. Clanet (Toulouse).

350.

1. A. Darrouy (Toulouse), sur B.S.A., 5 points; 2. Mateos (Toulouse); 3. Cros (Béziers) et Mary (Perpignan); 5. Serrato (Toulouse); 6. Jacquemard; 7. Clanet; 8. Delmas.



Rentrée victorieuse de P. GODEY au MOTO-CROSS REVELLOIS

Revel-Saint-Ferréol (Haute-Garonne). Magnifique succès de cette première épreuve organisée par le Moto-Club local qui a vu la rentrée victorieuse du champion de France Paul Godey. Lefebvre, Aguirre et Combet furent aux places d'honneur.

En petites cylindrées Amedeo fut un facile vainqueur malgré un retour du Toulousain Aguirre.

250.

1. Amedeo (Paris), sur N.S.U., 6 points; 2. Aguirre (Toulouse), sur Benelli, 13 points; 3. Boisserie; 4. Jalabert; 5. Umbertjean; 6. Perrieri; 7. Combes; 8. Aberous.

350.

1. P. Godey (Paris), sur B.S.A.; 3 points; 2. Lefebvre (Paris), sur B.S.A., 6 points; 3. Aguirre; 4. Combes; 5. Tomatis; 6. Umbertjean.



FESTIVAL KLYM (frères) au MOTO-CROSS NATIONAL D'ORGUEIL

Les frères Klym d'Orléans — que beaucoup considèrent comme les meilleurs spécialistes du moment — en très grande forme sachant remarquablement prendre la tête dès le départ de chaque manche furent les maîtres incontestés de cette 8^e épreuve nationale de Moto-Cross disputée sur les pentes du Fenelon par la section de la petite cité tarn-et-garonnaise d'Orgueil, filiale du Moto-Club Montalbanais.

En 250, René Klym et Darrouy furent les plus réguliers tandis que Combes, Sauca et Amedeo furent les grands malchanceux.

En 350, Robert Klym fut un vainqueur facile mais la lutte fut sévère et indécise pour la 2^e place. Jacquemin et Darrouy restèrent exaequo.

En 500, René Klym fut un remarquable vainqueur. Duel sensationnel de Jacquemin, d'Amedeo et Vinetti pour la 2^e place. Jacquemin, de Meaux, fait le doublé en deuxième position.

Classement général.

250.

1. René Klym (Orléans), sur N.S.U.; 2. Darrouy (M.C. Toulouse), sur Monet-Goyon; 3. Mateos (M.C. Toulouse), sur Monet-Goyon; 4. Ex-aequo Combes (M.C.C. Albi), sur Dot, et Amedeo (Paris), sur N.S.U.

350.

1. Robert Klym (Orléans), sur B.S.A.; 2. Ex aequo Jacquemin (Meaux), sur B.S.A. et Darrowy (Toulouse), sur Royal-Enfield; 4. Mateos (Toulouse), sur Royal-Enfield; 5. Postigo (Casablanca, Maroc), sur B.S.A.

500.

1. René Klym (Orléans), sur B.S.A.; 2. Ex aequo Jacquemin (Meaux), sur B.S.A., et Amedeo (Paris), sur B.S.A.; 4. Vinetti (Vitry), sur B.S.A.; 5. Courajod (Suisse), sur Ariel; 6. Vica (Montauban), sur B.S.A.; 7. Boisserie (Bordeaux), sur B.S.A.

Grand Prix de Fenelon.

350 et 500 cm³ 12 tours.

1. René Klym, 14' 3"; 2. Courajod, 14' 3" 4/10; 3. Jacquemin, 14' 4"; 4. Robert Klym, 14' 5"; 5. Vinetti, 14' 22"...



GRAND PRIX DE MOTO-CROSS

A ETTTELBRUCK

Le 6^e Grand Prix de Luxembourg de moto-cross a été une réussite totale. Une pluie de la veille avait rendu glissant le circuit, déjà très difficile en temps normal, avec ses montées et descentes abruptes. Un plateau particulièrement intéressant promettait d'animer la course, tels Mingels, Leloup, Molinari, Archer, Cheney et autres en inters, sans parler des juniors et seniors pour la plupart Belges.

Course des juniors.

Le Belge Scaillet est premier au démarrage, mais bientôt il laisse sa place au futur vainqueur Nery. Viennent ensuite Hubert et Joris qui se disputent la troisième place.

Course des seniors.

Après deux faux départs les vingt-quatre concurrents partent très vite, Bervoets est premier suivi de De Camps, Cremer, Van Pree. Cremer fait une remontée splendide, au 11^e tour il n'a plus que 2" de retard sur le leader, et au dernier tour il arrive avec 5" d'avance. Van Pree à son tour a dépassé Bervoets.

Course des inters.

Dix-sept internationaux sont au départ. Mingels prend la tête suivi de Leloup et Molinari. Au deuxième tour Mingels bat le record du tour avec 3' 52" (pour 3,8 km, ce qui donne un moyenne de 64,8 km extraordinaire pour ce terrain particulièrement difficile). Au troisième tour Archer dépasse Molinari. Au sixième tour Mingels a déjà 13" d'avance sur Leloup qui roule très bien malgré sa blessure au genou, souvenir du dimanche dernier à Esneux. Archer a 36" de retard, Molinari 44". Les Anglais Nex, Cheney, Archer ne peuvent pas donner leur plein dans ce terrain très difficile. Au 14^e tour Mingels mène toujours avec la même avance sur Leloup, mais la troisième place est disputée âprement entre Baetens et Archer. Leloup commence à prendre des risques pour rejoindre Mingels, qui rate une vitesse et doit repartir à la poussette. Leloup s'approcha jusqu'à 20 m mais une chute le fait rétrograder, et au sprint final il est même coiffé par Archer. Ainsi Mingels est provisoirement champion d'Europe de moto-cross avec 24 points devant Leloup avec 19 et Stanebridge 10.

Le circuit.

Le circuit d'Ettelbrück, sur une colline très penchée, est constitué par des montées assez longues, des bosses raides, ensuite un passage dans la forêt avec les plus grandes difficultés, comme par exemple une petite descente avec une remontée extrêmement rude en virage incliné du mauvais côté, une descente longue de 25 m à 90 % suivie immédiatement d'une rivière à passer. Une pluie de la veille avait rendu le circuit argileux particulièrement glissant.



Bervoets sur Soroléa.



Néry sur A.J.S.



Mingels sur F.N.



Un passage de rivière qui rappelle nos Trials français.



LE CLASSEMENT

Juniors.

10 tours en sens inverse : 38 km. 1. Nery (Belgique), A.J.S., 44' 10"; 2. Scevenels (Belgique), A.J.S., 44' 38"; 3. Joris (Belgique), Matchless, 44' 40"; 4. Hubert (Belgique), Saroléa, 44' 46".

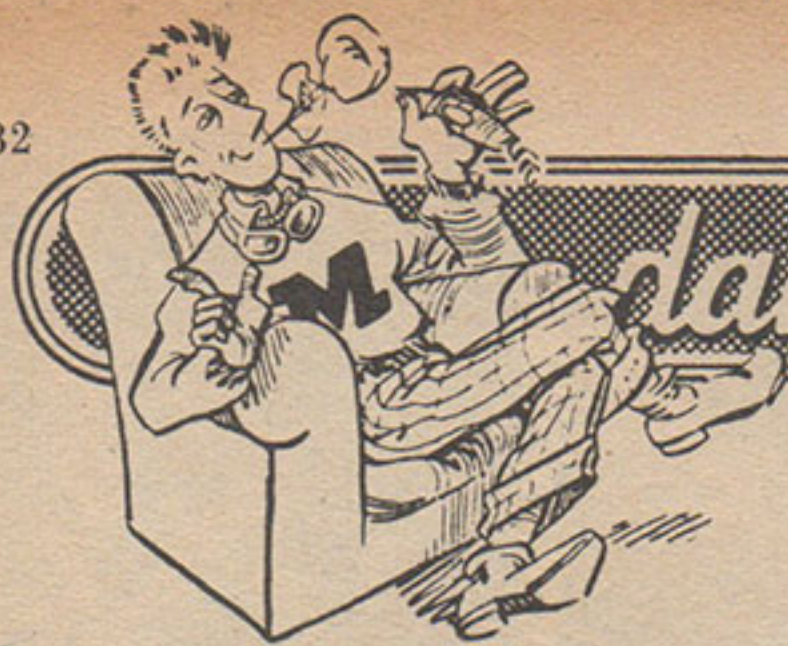
Seniors.

15 tours : 1. Cremer (Belgique), B.S.A. 52, 1 h 02' 01"; 2. Van Pree (Belgique), B.S.A., 1 h 02' 02"; 3. Kinet (Belgique), A.J.S., 1 h 02' 10"; 4. Bervoets (Belgique), Saroléa, 1 h 02' 20".

Inters.

18 tours : 1. Mingels (Belge), 1 h 11' 15"; 2. Baetens, Saroléa (Belgique), 1 h 11' 32"; 3. Archer, Norton (Angleterre), 1 h 11' 36"; 4. Leloup (Belgique), 1 h 12' 08"; 5. Molinari, Gilera (Français), 1 h 12' 55"; 6. Somja, (Belgique), 1 h 13' 11"; 7. Jansen, Saroléa (Belgique), 1 h 13' 15".

Otto E. TUTZAUER.



dans les CLUBS

MOTO-CLUB DE MARTIGUES

Dix clubs représentant cent vingt-six machines avec cent quatre-vingt-neuf participants étaient présents à la concentration motocycliste organisée dans le cadre des Fêtes de la Saint-Pierre. Les cinq coupes mises en compétition ont été attribuées aux Moto-Clubs suivants :

Nimois (Gard), Aups (Var), Phocéens, Allaudien, Gombertois (B.-du-Rh.); deux isolés, l'un venant de Casablanca et l'autre de Bergerac ont également obtenu des souvenirs.

Le Gymkhana qui a suivi, réservé aux catégories 100 à 175 et au-dessus, a été remporté respectivement par Chesnaud de l'A.M. Marseillaise, Barduzzi du M.-C. Martigues.

Deux numéros comiques ont clôturé cette journée dominicale du 4 juillet à la satisfaction de tous les participants. Disons que la valeur et la quantité des prix n'étaient pas étrangers au succès de cette épreuve, les concurrents ayant presque tous été primés.

CLUB MOTOCYCLISTE DE LA SÛRETÉ NATIONALE

Le Club Motocycliste de la Sûreté Nationale a le regret de vous faire connaître que pour des raisons techniques et indépendantes de notre volonté, il lui sera impossible d'organiser le rallye motocycliste « Paris-Montpellier » prévu pour la date du 12 septembre.

LILLE MOTO-CLUB

La sortie organisée par le Lille-Moto-Club, le dimanche 11 juillet, sur Malo-les-Bains, a connu

un beau succès et a été favorisée par un temps ensoleillé.

Cette sortie, placée sous le signe de la gaieté et de la camaraderie, a encouragé les dirigeants du L.M.C. à renouveler prochainement cette expérience vers un autre but, avec le souhait de réunir encore davantage de participants.

Nous rappelons que le L.M.C. a son siège à la Taverne du Mikado, 6, place de Béthune, à Lille, où le meilleur accueil est réservé à toute demande de renseignements ou d'inscription. Réunion tous les lundis à 20 heures.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Le Moto-Club Châtillonnais organisera le dimanche 26 septembre prochain son annuelle :

CONCENTRATION TOURISTIQUE ET DE CAMPING

qui sera dirigée sur l'agréable ville de Malesherbes (Loiret) et placée sous le patronage de la Ligue Motocycliste de l'Île-de-France et avec le concours du Syndicat d'Initiative et des commerçants de Malesherbes.

Cette manifestation qui n'a d'autre but que de servir grandement la propagande du tourisme motorisé et le développement du camping est ouverte sans restriction à tous les clubs motocyclistes et aux associations de camping ainsi qu'aux isolés pratiquant le cyclomoteur, le vélomoteur, le scooter, la motocyclette, le sidecar et l'automobile.

Plusieurs coupes récompenseront les clubs en présence, en outre, le Challenge inter-clubs actuellement détenu par le Moto-Club Auxerrois sera de nouveau mis en compétition, nul doute que ce Club essaiera la passe de trois victoires pour s'attribuer définitivement ce Challenge. Enfin de nombreux prix offerts par les généreux commerçants locaux seront tirés au sort entre tous les participants. L'après-midi sera consacrée à l'organisation d'un Gymkhana comprenant des jeux

d'adresse et d'acrobaties qui seront réservés aux seuls participants de la Concentration touristique et de Camping. Le droit d'engagement est fixé à 100 fr par machine pour la participation Concentration et Gymkhana.

Le règlement et les cartes de participation peuvent être réclamés en s'adressant par écrit au président touristique du M.C.C. : M. Jean Raby, 63, rue Ampère, Paris (17^e). Tél. CARnot 99-37.

— Les jeudis 2 et 16 septembre, à partir de 21 h. au Siège social du M.C.C., Café moderne, 47, rue Gabriel-Péri Chstillon-sous-Bagneux (Seine).

— Le vendredi 3 et 17 septembre, à partir de 21 h. pour les membres de la Section Cyclo-moteurs du M.C.C. à la Permanence : Bar « Le Zama », 32, avenue des Gobelins, Paris (13^e). (Salle du 1^{er} étage.)

Le Calendrier Touristique du mois de septembre 1954 est établi comme suit :

Dimanche 5. — Lardy-Janville par la vallée de la Juine. R.V. Siège, à partir de 7 h. 30, départ à 8 h. Itinéraire : Christ-de-Saclay, Orsay, Limours, Angervilliers (Regroupement et casse-croûte), Saint-Chéron, Etrechy, Chamarande, Lardy-Janville. Déjeuner pique-nique ou restaurant au choix. Retour par Bouray, Arpajon.

Dimanche 12. — Sortie à Nogent-le-Roi, par la vallée de l'Eure. R.V. au Siège, à partir de 7 h. 30, départ à 8 h. Itinéraire : Bièvres, Saint-Rémy-les-Chevreuse, Cernay-la-Ville, Rambouillet (Regroupement et casse-croûte sur N. 191, café « Les Routiers », N. 150 à droite vers Orphin, Gallardon, Armenonville, Houx, Maintenon (visite du château), N. 183, Pierres, Nogent-le-Roi. Pique-nique sous bois près de l'Eure. Retour par : Favrolles, Condé-sur-Vy, Bourdonné, Gambais, La Queue-les-Yvelines, Pontchartrain, Les Gâtines, Bois-d'Arcy, Saint-Cyr.

Dimanche 19. — Sortie sur Lizy-sur-Ourcq par la vallée de la Marne. Rassemblement général porte de Vincennes à partir de 7 h. 30, départ à 8 h. Itinéraire : Fontenay, Neuilly-Plaisance, Chelles (visite à notre ami Guignabodet, motoriste 40, rue Eterlet, départ à 9 h. 30) Lagny, Couilly, Crécy-en-Brie (Regroupement et casse-croûte), Coulommiers, Boissy-le-Châtel, Doué (visite à notre camarade Roule). Jouarre, La Ferté, Lizy-sur-Ourcq. Pique-nique ou restaurant au choix. Retour par Meaux et Claye-Souilly.

BOUCICAUT - MOTO

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

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

VENTE - RÉPARATIONS - CRÉDIT

Mentionnez **MOTOCYCLES**
en écrivant aux annonceurs



MOTOBECANE AGENCE DIRECTE

138, av. Parmentier, PARIS - Tél. : OBE 50-46
VENTE, NOUVEAUTÉS, ACCESSOIRES, PIÈCES DÉTACHÉES
MOBYLETTE - MOTOBECANE
STATION-SERVICE ♦ 12 mois de crédit (M^o Goncourt)

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

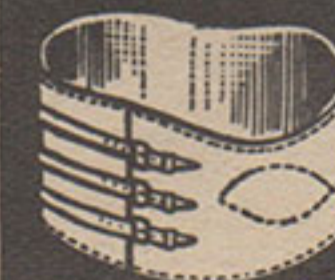
AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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



sur demande indication
de nos dépositaires

MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant
20^{bis} rue des Jumeaux - TOULOUSE.

Royal Enfield

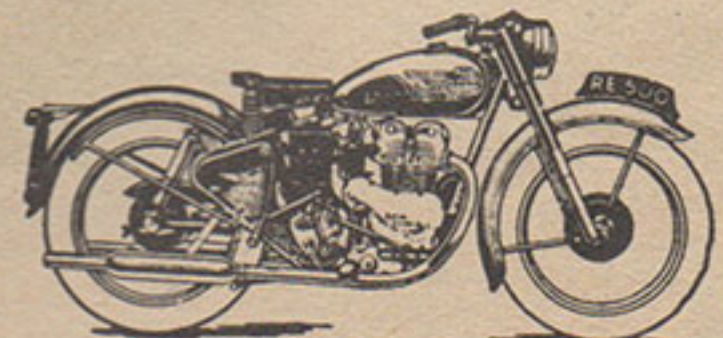
(TOUTES PIÈCES NEUVES ET D'ORIGINE)
AGENCE GÉNÉRALE EXCLUSIVE
ÉTS PIERRE PSALTY

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

La machine

du véritable

connaisseur



Une Huile extraordinaire

POUR SCOOTERS
CYCLOMOTEURS, VÉLOMOTEURS



LA

YACCO

2 TEMPS

*L'Huile
des Records du Monde*

**LA TECHNIQUE LA PLUS MODERNE
L'EMBALLAGE LE PLUS PRATIQUE**

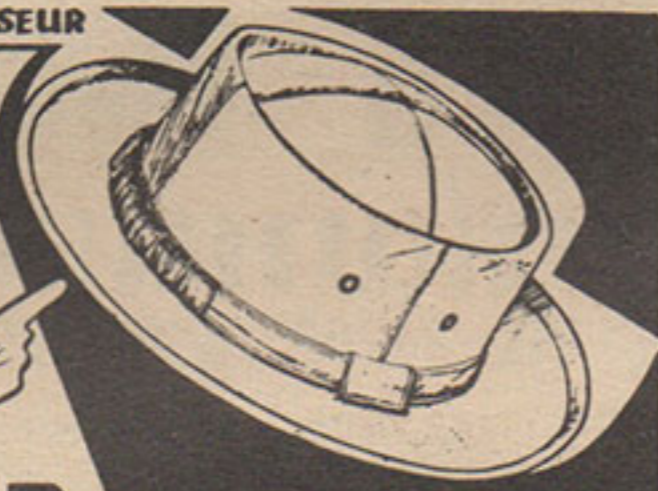
CE PETIT BIDON A BOUCHON VISSÉ
PERMETTRA AU MOTOCYCLISTE DE L'EMPORTER DANS SA SACOCHE
ET D'AVOIR TOUJOURS AINSI A LA PORTEE DE LA MAIN
LA PETITE RESERVE D'HUILE DANS LAQUELLE IL PUISERA
CHAQUE FOIS QU'IL FERA SON PLEIN D'ESSENCE.

L'ULTIME AMORTISSEUR



Le casque
BAYARD

*vous présente
SON FRÈRE CADET*



le CHAPEAU FORT

calotte de protection intérieure en liège naturel contreplaqué

Conçu pour le Cyclomoteur et le Scooter

CONTRE LA PLUIE

CONTRE LE SOLEIL

CONTRE LES CHUTES

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

USAGERS
CYCLOMOTEUR, SCOOTER ET MOTO..

MÉFIEZ-VOUS DES SOI-DISANT RÉGULATEURS BON MARCHÉ

la Self Régulatrice
INTERLUX
Universelle



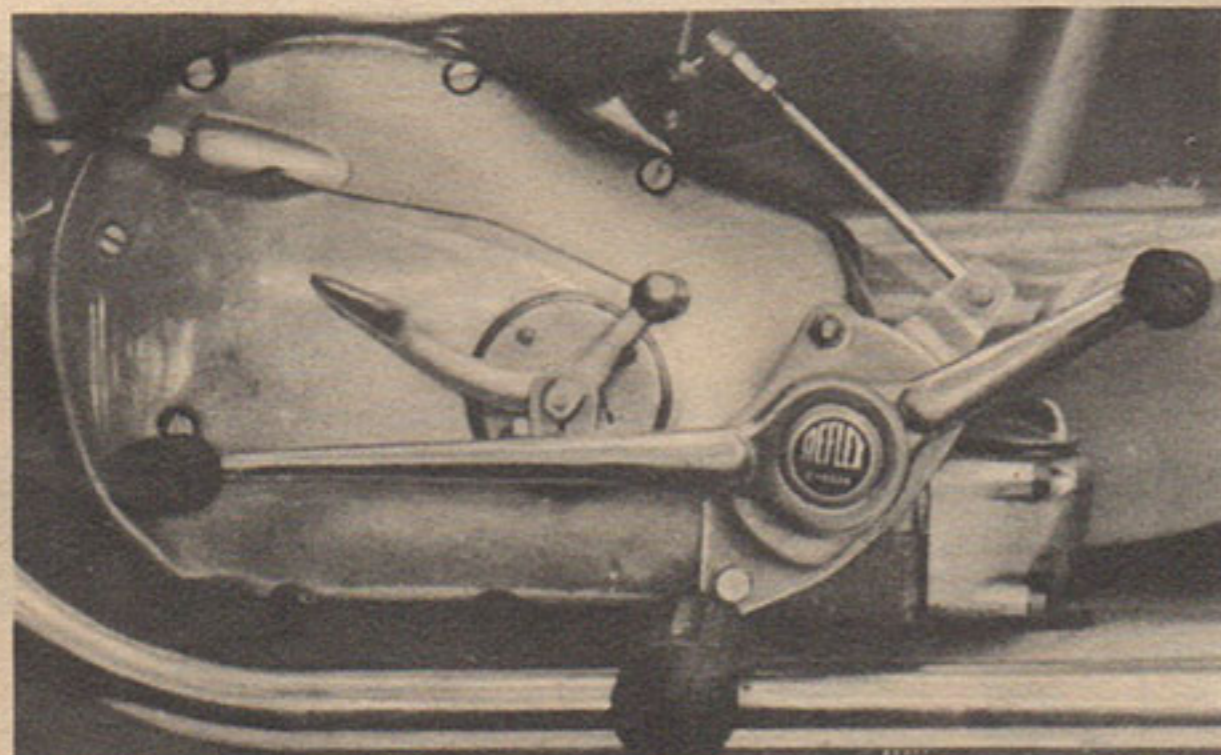
ABSORBE SANS ÉCHAUFFEMENT LES
EXCÉDENTS DE TENSION ET D'INTENSITÉ
AINSI : NI CLAQUAGE DES LAMPES
NI DÉTÉRIORATION DE L'ALTERNATEUR

EFFICACITÉ
CERTAINE

TECHNIQUE
INDISCUTABLE

GARANTIE
TOTALE

Prix de vente au détail : FRS 490
Échantillon contre remboursement de la somme de FRS 500
AFCO S.A. 181, RUE LA FAYETTE, PARIS-10^e - C. C. P. PARIS 4833-78



Modernisez votre vélomoteur

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

en y adaptant notre

SÉLECTEUR REFLEX

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

ÉTS E. VAGNER
5, rue J.-B. Morlot - DIJON

PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

VENTES

VESPA fin 52, état neuf, accessoires 90.
Tony, BAL 3359, ap. m.

JAWA 250, parf. ét., nx acc. et avantages,
bas prix, cause dettes. Proffit, 28, r.
Martimprey, Meaux (Seine-et-Marne).
Tél. 385.
Pare-brise-huile. Eq. complet, etc.

Echangerai 350 VELOCETTE KTT,
contre moto touriste étrangère. Boillon Y.,
50, rue de Vesoul, Besancon (Doubs).

Ur. Bes. Arg. OGAR JAWA 350, impec.,
peu roulé, accessoires, 180.000 ou prix
offert. B. Bossot, 10, rue V.-Hugo, Loches
(I.-et-L.).

GUILLER 250, mot. A.M.C., comme
neuve, susp. ar. osc. Brunel Maurice,
31, rue de Paris, Clichy (Seine).

Ech. TERROT 250 lat., contre coupé,
201 P. ou similaire. Ecr. Garnon, Autry-le-
Chatel (Loiret).

BROUGH SUPERIOR-BLACK AL-
PINE 680 culb. ZUNDAPP 350 culb.,
type D.S., 4 vit. INDIAN 500, f. télesc.,
susp. ar. oscil., garantie. INDIAN 1200,
parf. ét. Tauray, 50, rue Octave-Mirbeau,
Paris (17^e).

V. VELOCETTE 350 COURSE 1950,
très bon état. Prix intéressant. FUCH
150 T.L. 1952, 9 000 km, prix intéressant.
Guérin, 151, rue J.-Baffier, Bourges (Cher).

CYCLOMOTEURS A.G.F., neufs,
65 cm³, moteur Ser., 2 vit. Kick., 67 000 fr.
49 cm³, moteur Junior, 45 000 fr.
45, moteur Poulain, 45 000 fr.
Moteur Ducati, 65 cm³, 3 vit., Kick neuf,
50 000 fr.
Scooters A.G.F., occasions, 125 et 175,
à partir de 80 000 fr.
Ets A.G.F., 4, rue Hoche, Colombes,
CHA. 08-47.

VELOCETTE K.T.T. 350 cm³, dernier
modèle, gros cylindre, g. soupapes, der-
nier carbu., très rapide, pièces détachées.

GUZZI 500 GAMBALHUNGA, parf-
fait état, moyeux frein « Coli » rapide.
Le tout prix intéressant, urgent, ferait
reprise.
Fourcade, 50, route de Péssan, Auch (Gers).

B.S.A., 52-A7, exc. état, équip. Pestel,
62, bd de Vincennes, Fontenay-sous-Bois
(Seine), après 18 h.



HOREX

" Toutes pièces détachées "
TRADING-MOTOR-LINE
74, rue de Rome - Paris-9^e
LAB. 22-08

Réparations : 26, avenue de la Grande-Armée

EXCELSIOR 250 COURSE, susp.
arrière, pn. neufs, comes tt, rapide, nomb.
pièces rechange, px 180 000. Robbes,
52, bd G.-Péri, Malakoff.

B.S.A.-AA7, 1952, 500 TWIN, ét. impec.
MAI 75-84. Richard, 28, bd V.-Hugo,
Neuilly.

Vend. cause double emploi, 500 R.G.S.T.,
peu roulé, état neuf. Prix intéressant,
crédit possible. Ecrire à M. Herrian G.,
Oppède (Vaucluse).

VELOMOTEUR 125 LAT., motocon-
fort, 11 000 km, bon état, prix intér.,
cse ach. 250. Duramé Cl., Ectot-les-Baons,
p. Motteville (S.-Inf.).

Urgent. part. v. JAWA 350, s. bipl.,
avert. « Mixo », impec. 155 000. Essai,
15, r. du Lunain, Paris (14^e).

175 PEUGEOT GRAND SPORT,
sous garantie, roulé 600 km, neuve, très
rapide. Lassalle, St-Gaudens (Haute-
Garonne).

800 GNOME-RHONE avec sidecar, X2,
bon état de marche, cause départ. Prix
80 000 fr. S'adresser tous les jours, 23, rue
de Provence, Villebon-sur-Yvette (S.-et-
Oise).

175 cm³ MOTOBECANE Z26, 9 000 km,
avec accessoires, parfait état, pour cause
achat voiture, Visible tous les jours.
Vétois, 44, rue Emile-Duclaux, Suresnes
(Seine).

ZUNDAPP D.B. 200, b. ét., équip.
70 000. Loisel, 35, r. de Neuville, Ham.
Cergy (Seine-et-Oise).

500 MOTOBECANE, 4 vitesses, soupape
latérales, bon état. Px 95 000. S'adresser :
Pers, Le Cheix, Chalvignac (Cantal).

DIVERS

MICHEL VEND SON FONDS, cse
départ, agences ds Malterre, Jonghi, Zun-
dapp. S'adresser au journal qui transmettra.

ACHETE tous moteurs et épaves motos
anglaises et allemandes. Valdevit, rue des
Postes, Essonnes (S.-et-O.).

1 boîte vitesses Harley, 18 t, et pièce
moteurs. Moteur 250 cm³ Columbus à
remonter ou échange contre 100 cm³ Au-
bier Dune sans réducteur. Jaffré, 39, rue
des Sorrières, Antony (Seine).

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

CREDIT TOTAL, Moto scoot, 157, av.
du Maine. SEG. 26-40.

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

DRESCH Pièces d'origine

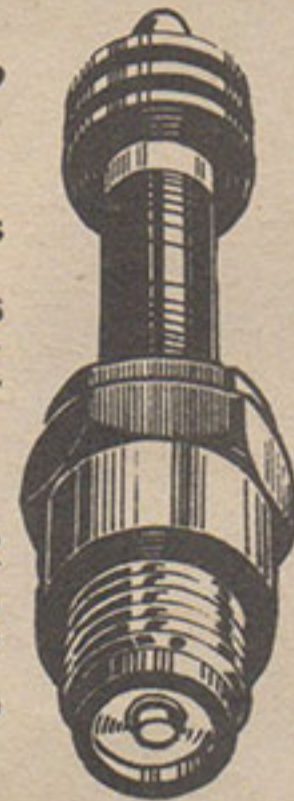
Écrire à CHAMARANDE (S. & O.)

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

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



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

LES QUALITÉS OTOM

Il est résistant...



le TUBOTOM

OTOM S.A.

5 bis, RUE FRANKLIN COURBEVOIE
DÉF. 21-63 * 25-91



Clinique des
cadres. Réserv-
voirs 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.

LE

PRÉCARBURATEUR
VIX - VAPOR - HUMIDIFIER

P. tous modèles, toutes marques
motocyclettes, vélomot., scooters

Puissance augmentée 20 à 35 %
Réduction de carburant 25 %
Des reprises foudroyantes

PRIX : 7.000 Fr.

Brevets RICHARD

VICTORIA-PARK - NICE
Concessionnaires demandés



AGENT OFFICIEL
Lambretta

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

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

CREDIT

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

EXPEDITION
PROVINCE

CREDIT

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

Directeur-Gérant : Max ENDERS

IMPRIMÉ EN FRANCE

Imp. CHAIX-PARIS-3806-8-54.

Le CATALOGUE des CATALOGUES 1954

(48^e ANNÉE)

GUIDE PRATIQUE AUTOMOBILE
POUR PROFESSIONNELS ET USAGERS

EST PARU

Il publie :

CARACTÉRISTIQUES ET PRIX 1954

Voitures Particulières - Véhicules Industriels
Tracteurs Agricoles

CARACTÉRISTIQUES et Nos de CHASSIS DES VÉHICULES ANTÉRIEURS A 1954

TABLEAUX de RÉGLAGE
des moteurs des principales marques françaises
et étrangères

RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

RÉPERTOIRE DES PRINCIPAUX FOURNISSEURS DE L'AUTOMOBILE

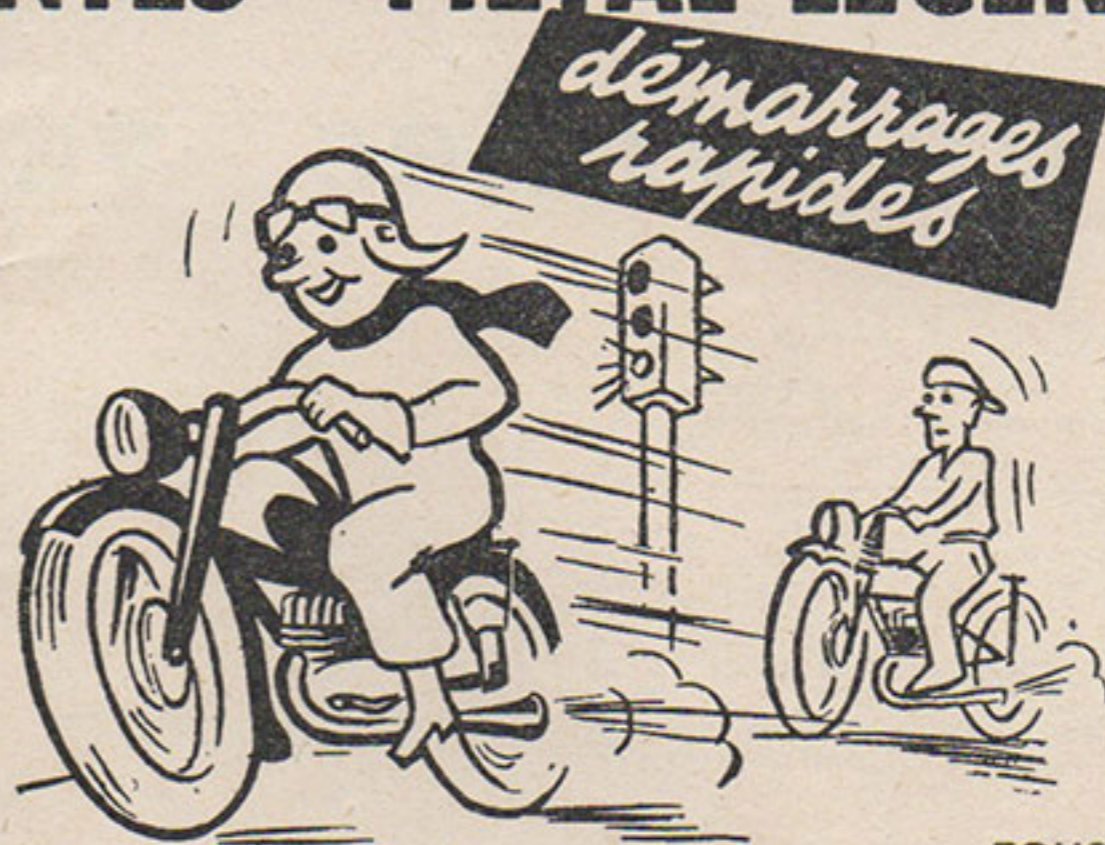
PRIX : 840 frs Franco, contre mandat, chèque postal ou bancaire ;
— 900 frs Contre remboursement.

Éditions LEFÈVRE
1, Avenue Félix-Faure - PARIS-15^e

Téléphone : VAUgirard 43-24

Chèques Postaux 258-48, PARIS

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



TOUS
MODÈLES DE JANTES
ET GARDE-BOUE

Reinhard et Chapuiset

207, AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)

Tél. AVRON 31-94

POIGNÉES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLIX

37, RUE DU D^r F. MORUCCI - MARSEILLE (6^e)

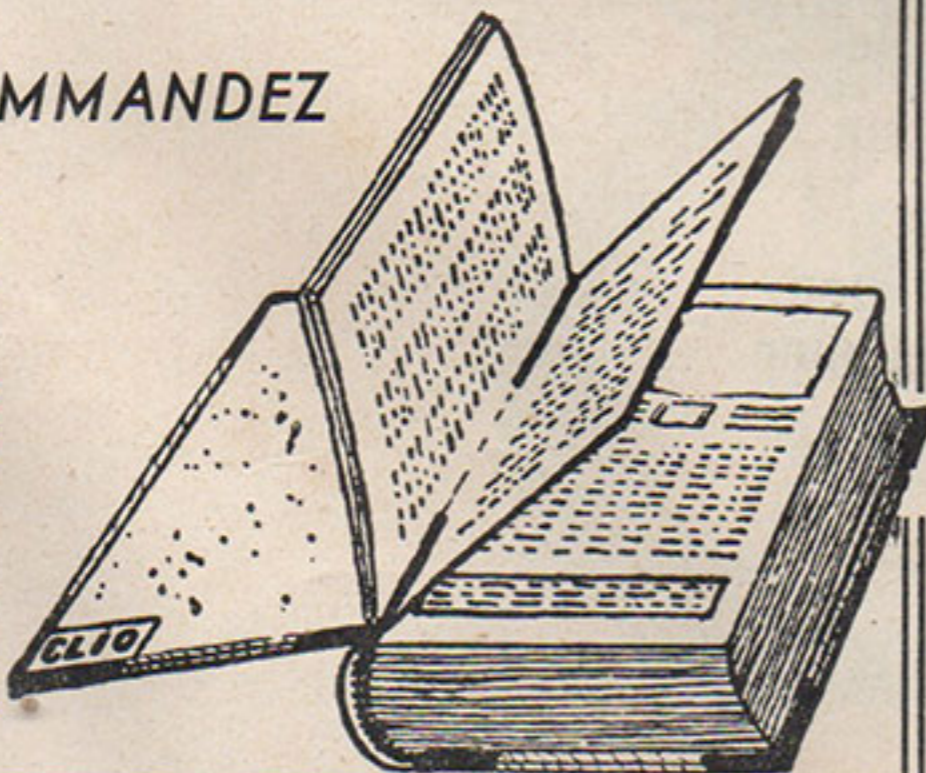
chez tous les Grossistes

COMMANDEZ

VOS RELIURES
"MOTOCYCLES"

Elles vous permettront
de conserver intacte
votre collection de
"MOTOCYCLES"

Envoi contre 500 fr. à
verser au C.C. du journal
Paris 2834-83 ou contre
mandat.



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.)

Les week-ends sont-ils
de vraies vacances pour

Vous ?

Ils peuvent
l'être avec
une

BSA

