

MOTOCYCLES *et Scooters*

8^e ANNÉE — N° 139
REVUE BIMENSUELLE
— 15 JANVIER 1955 —
DIRECTEUR MAX ENDERS
ADMINISTRATEUR
PH. LAJEUNESSE
14, RUE BRUNEL, PARIS



“ MON SCOOTER ET MOI ”

40^f.

junior



Le meilleur moteur du monde!

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

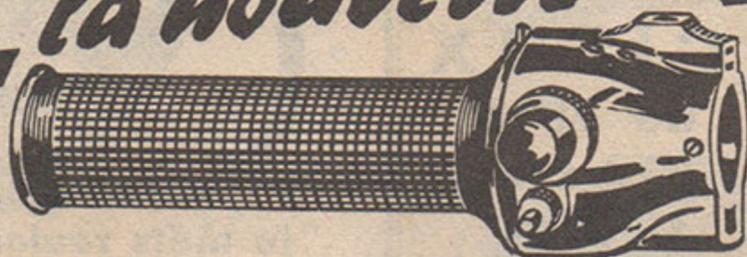
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

SAKER *Universelle*

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

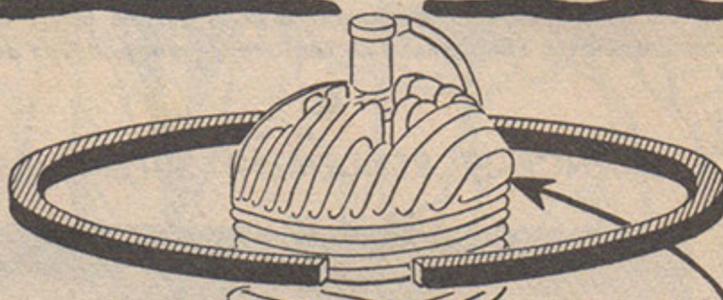
DEPOSITAIRE OFFICIEL: Sté KERSA, 48, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLIX

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

chez tous les Grossistes



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite

épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

a refroidissement par air

152

RENÉ GILLET

Affirmant une fois de plus sa supériorité... présente...

son **VÉLOMOTEUR**

125 cm³ - TYPE V.I.S.

A SUSPENSION ARRIÈRE

MOTEUR : 2 TEMPS

BOITE : 4 VITESSES

SUSPENSION :

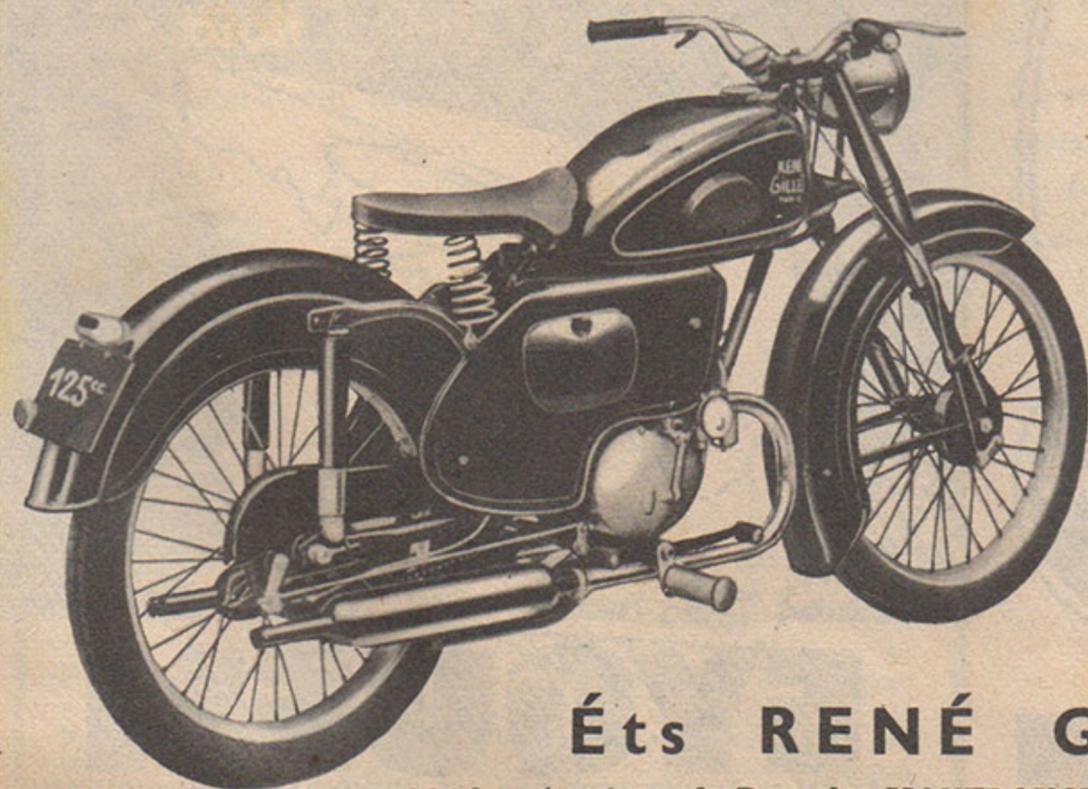
AVANT : fourche télescopique à amortisseurs à huile.

ARRIÈRE : fourche oscillante.

GARDE-BOUE TRÈS ENVELOPPANTS

Consommation : 2 litres 5

VITESSE : 75 km. à l'heure



Éts **RENÉ GILLET**

126 bis, Av. Aristide-Briand - MONTROUGE (Seine) - Tél. ALE 40-40



TOUTE LA GAMME DES
SILENCIEUX

de 48 à
100 cm³

moteur 50 cm³ deuxième au concours organisé par la Fédération Française Motocycliste, avec silencieux d'échappement de série et sans silencieux d'admission

MODÈLES SPÉCIAUX ÉTUDIÉS
POUR MOTEURS :

**JUNIOR - MISTRAL - SER - HIMO
MOTOBLOC — VAP — V.L.T.**

Tous ces silencieux sont conformes à celui qui est arrivé deuxième au concours avec simplement un réglage spécial par type de moteur

SILENCE ET RENDEMENT SUPÉRIEURS



Société **GAMA**, rue J.-B.-Bru, CUSSET (Allier)

OCERP

L'hiver est
K.O!...



je mets toujours un
SUPERLUBRIFIANT
dans l'essence

mais je choisis

Bretocyl
parce qu'il est
Graphité

Assure des départs faciles par temps froids
et le graissage immédiat des hauts de cylindres
dès les premiers tours.

BRET-OIL

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

MOTOS

EXIGEZ
les
ACCESSOIRES

**VELO
MOTEURS**

AMAC

CARBURATEURS
GUIDONS
POIGNEES TOURNANTES
MANETTES, LEVIERS
EPURATEURS D'AIR
ROBINETTERIE
TRANSMISSIONS

etc...

**CYCLO
MOTEURS**

En vente
chez tous les
Motocistes

SCOOTERS

STATION-SERVICE AMAC

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

ECLATANTE DEMONSTRATION

DE LA TENUE
DES BOUGIES EYQUEM SOUS TOUS LES CLIMATS
lors du raid Nord-Orient de Mr J.C. HARRARI sur moto CSEPEL
250 cm³ en Août-Septembre 1954

*Sa satisfaction
a été totale...*



EYQUEM

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

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS

BOTTES MOTOCYCLISTES
Type équitation
3.730 francs
Expéditions en province

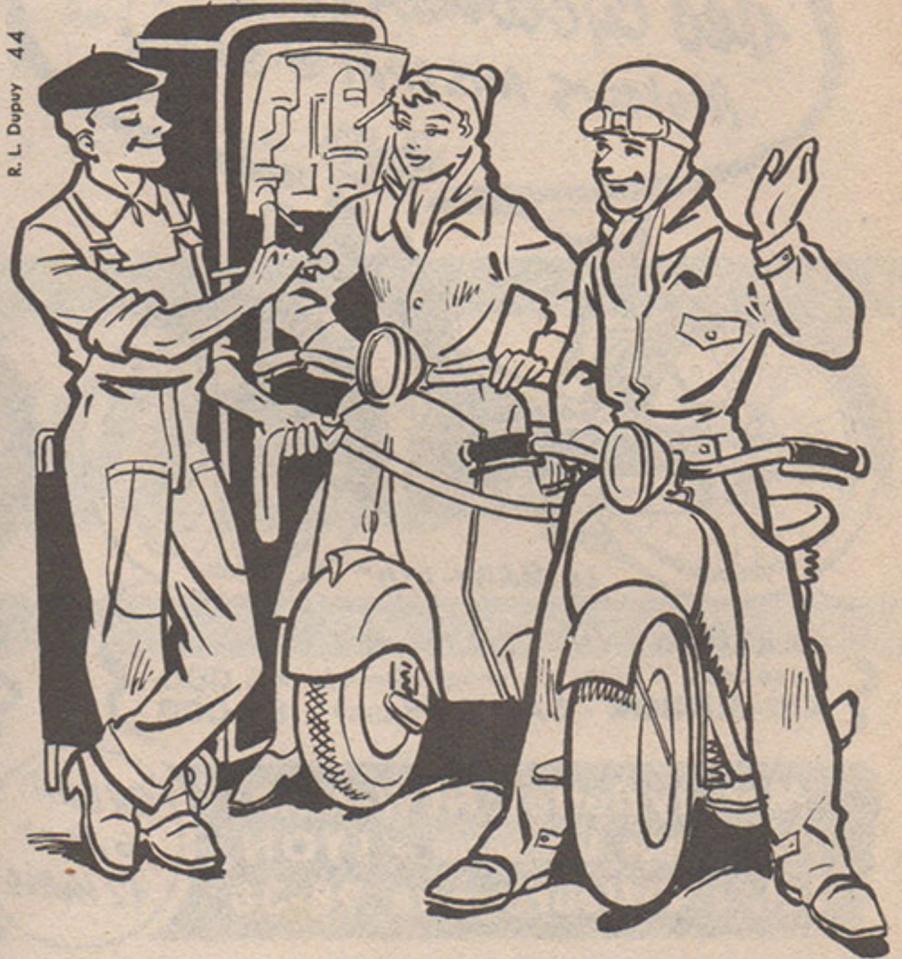
MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE.



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

CHANTELUNE-FOZ

à chacun son
MELANGE!



R. L. Dupuy 44

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.)

pour moi : 8 %
pour moi : 6 %

Choisissez vous-mêmes, devant le MIXER, le pourcentage de mélange carburant qui convient à votre moteur 2 temps : moto, scooter ou vélomoteur. Arrêtez-vous devant les pompistes équipés du MIXER. Finie, la fastidieuse et salissante "ETAPE-BIDON". Devant vous, le MIXER débitera, en un clin d'œil, sans éclaboussures, le mélange d'huile et d'essence parfaitement homogène dosé à votre convenance, et à celle de votre moteur.

DISTRIBUTEUR-DOSEUR

Mixer

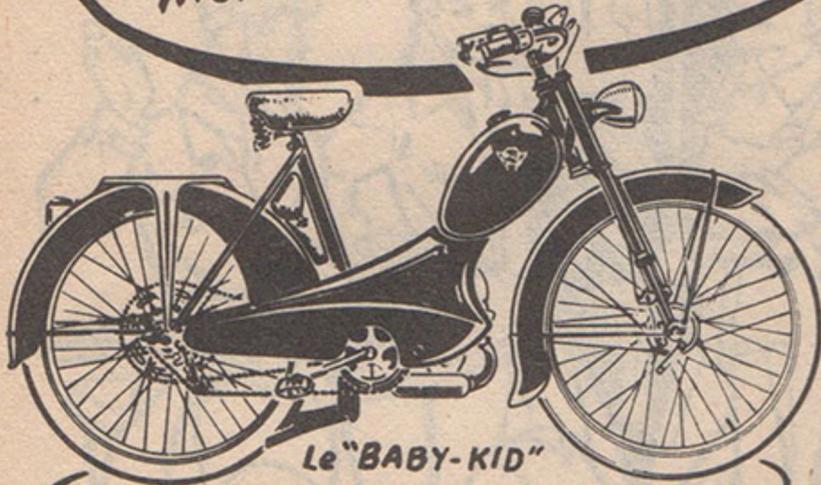


6, rue Baudin, Ivry (Seine) ITA 37-04

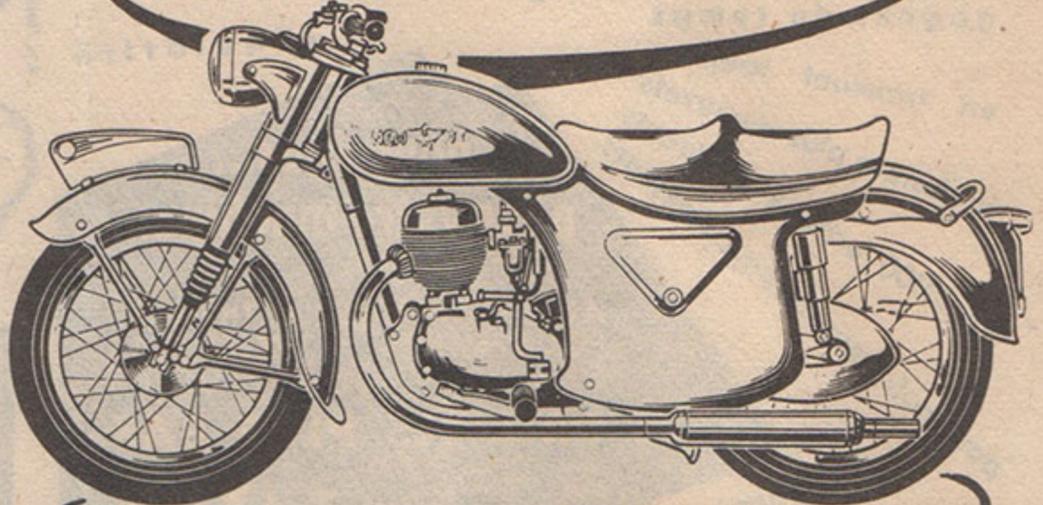
Motocyclette NEW-MAP jamais pareille à aucune autre

Des cyclomoteurs "KID"
Moteurs MISTRAL et SACHS

Des fameuses "LEADER"
Moteurs YDRAL - AMC - SACHS



Le "BABY-KID"



BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ Fourche téle
Réservoir 7 litres Carénage. Frein. fa. **48.000**
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : **85.000**

YDRAL 125 cm³ : **134.500** - 175 cm³ : **149.500**
A.M.C. 125 cm³ : **139.500** - 175 cm³ : **149.500**
SACHS 175 cm³ : **169.500** (Selle monoplace.)

Motocyclettes NEW-MAP
124, Avenue Lacassagne - LYON
Tél. : Villeurbanne 98-38

CRÉDIT:
6,9 et
12 mois

PARIS: M DEGUSSEAU, 30 r. de Charenton (BASTILLE)
NANCY: Mons. LEFEVRE, 3, rue Léopold-Lallemand
METZ: Monsieur MANINI, 120, rue des Allemands
ROUEN: M ABRAHAM, 41, rue Gustave-Flaubert
REIMS: Monsieur PERARD, 17, Boulevard Pasteur

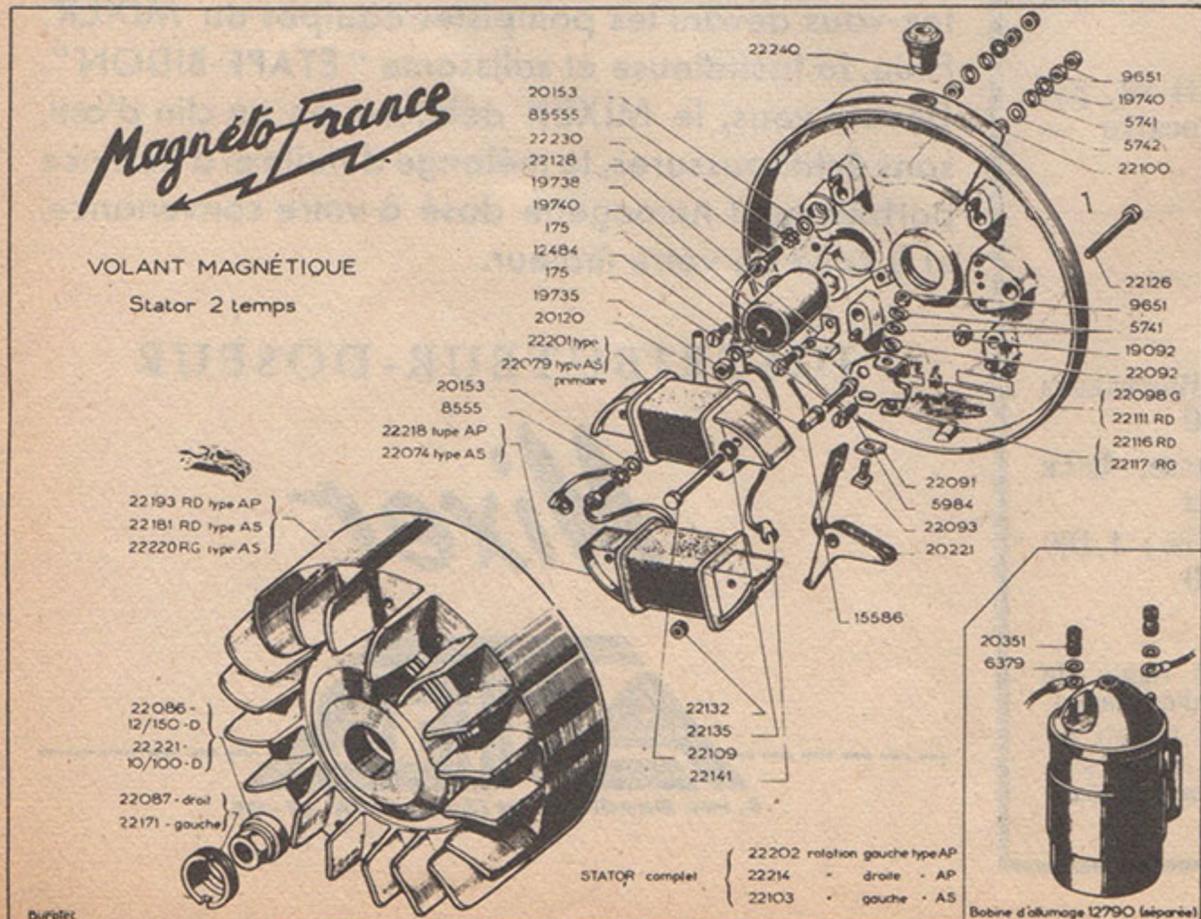
VOLANT MAGNÉTIQUE TYPE A

Magnéto France

POUR MOTEURS DEUX TEMPS AVEC ROTOR A TURBINE POUR VENTILATION DE 100 à 300 cm³.

AVANCE FIXE A BOBINE HAUTE TENSION INCORPORÉE OU SÉPARÉE.

Montage. — Fixer le stator sur le carter moteur à l'aide des vis appropriées, brancher la borne éclairage, mettre en place le fil bougie dans la prise haute tension.



Calage du volant. — Sur le moteur :
1° Fixer le stator comme indiqué pour montage;
2° Amener le piston au point d'allumage;
3° Placer le rotor sur le cône moteur sans le bloquer. Amener en regard l'un de l'autre le repère du rotor et la flèche du doigt de linguet;
4° Bloquer ensuite le rotor.

Démontage. — Pour démonter le rotor : desserrer l'écrou de blocage, la rondelle fait arrache-moyeu. En cas de difficultés, utiliser l'arrache-volant 19.426.

Entretien. — Réglage des contacts dont l'ouverture doit être comprise entre 3 et 5/10. Le graissage du toucheau est assuré par un feutre monté sur équerre. Tous les 5 000 km, graisser légèrement le feutre.

Lampes. — Avant : 6 volts, 25 watts.
Arrière : 6 volts, 3 watts.

Commandes. — Bien préciser : la marque et le type du moteur, le sens de rotation du rotor vu côté entraînement. Normes B.N.A. n° 92, le sens et le pas de l'écrou.

A U S O M M A I R E :

★ Échos.....	8	★ Essai du Mors Paris-Nice.....	18
★ La Maïco "Taïfun"	12	★ Raid Nord-Orient..	24
★ Autour du pot.....	15	★ Les champions de France.....	26
★ Mon scooter et moi.	16	★ Sports et Clubs....	31

8^e ANNÉE

N° 139

15 JANVIER 1955

MOTOCYCLES

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

Que nous réserve 1955 ?

C'est d'autant plus difficile à prévoir, que, depuis quelques mois, nous assistons, dans notre petite sphère, à un remue-ménage sans précédent :

Entre constructeurs, liaisons, mariages, divorces se succèdent comme chez les grandes vedettes, tantôt en pleine lumière, tantôt dans l'ombre.

On nous annonce également des renaissances, des mutations, des éclipses, des naufrages et des sauvetages.

Bref, pour l'industrie motocycliste, c'est l'époque des grandes marées aux multiples remous.

Ces perturbations se sont déclanchées lors de l'annonce officielle de concentrations (un mot à la mode) entre divers constructeurs, et non des moindres.

Le but indiqué est de mettre en commun les recherches et le fruit des expériences, de normaliser en quelque sorte tout ce qui devrait servir à l'amélioration de la qualité parallèlement à la réduction du prix.

Dans ce cas, rien que de très désirable, mais n'est-il pas à redouter que ces blocs ainsi constitués n'écrasent sans rémission les petites entreprises. Or, celles-ci, nous les estimons nécessaires car elles sont bien souvent à l'origine de l'évolution et du progrès ; sans disposer de valeurs techniques supérieures, elles ont pour elles, sur les puissantes usines, l'avantage de ne pas être tributaires d'une énorme machinerie. Plus mobiles, de ce fait, elles peuvent évoluer rapidement, et tels des éclaireurs, partir à la recherche, découvrir et préparer la voie aux formations lourdes.

Il faut donc souhaiter qu'elles ne soient pas submergées par les « Grands » mais qu'elles continuent, pour notre propre bien, à prospérer à leur côté.

Max Enders

REMOUS

MOTO CYCLES Schock

Le Motocycle en Europe.

La faveur des motocyclettes semble s'accroître dans de multiples pays qui jusqu'à présent n'étaient pas producteurs.

Dans les Pays-Bas la circulation a augmenté de 4 % par rapport à l'année précédente; en Suisse on indique une augmentation de 12 % pour les scooters et 14 % pour les cyclomoteurs, cependant qu'en Autriche on note en plus 25 % pour les motos, et 21 % pour les scooters.

En Angleterre le cyclomoteur qui a été lent à s'imposer a démarré subitement et a pratiquement doublé en dix-huit mois, avec 250 000 machines.

Hors d'Europe, le Japon accroît rapidement son parc, particulièrement en scooters, cependant qu'en Israël une vaste usine vient de s'ouvrir pour l'assemblage de la Vespa avec les pièces fournies par l'usine italienne.

Sidecars.

Le sidecar qui a pratiquement disparu de France connaît toujours la vogue en Angleterre. Cela vient sans doute de ce qu'il y a là-bas les grosses motos qui nous manquent ici et peut-être aussi des difficultés et frais de garage dans nos grands centres.

Du nouveau à Clermont-Ferrand.

Notre sympathique ami Valeyre agent des cycles et motos Peugeot a inauguré, le 14 décembre, son nouveau magasin de Clermont-Ferrand, 23, avenue de l'Union-Soviétique.

Un apéritif d'honneur a eu lieu en cette occasion dans le hall d'exposition.

Tous nos vœux de plein succès.

Un scooter dépanne une imprimerie.

Nous avons lu dans *Le Progrès de Lyon* que la sortie d'un journal local *L'Indépendant* étant sérieusement compromise par suite du manque de courant, les ouvriers eurent l'idée d'utiliser la Vespa de l'un d'eux pour entraîner les machines et terminer le travail en temps voulu, ce qui fut fait. Félicitons nos confrères pour leur esprit d'à propos et la machine pour ce travail imprévu et dont elle s'est tirée sans peine puisqu'il correspondait à un parcours de 35 km à 35 de moyenne. Au point fixe, cela prouve que la turbine de refroidissement remplit bien son office.

Les divers produits BP.

Il ne s'agit ici que de ceux utilisés pour le fonctionnement des véhicules à moteur car l'activité de la Société française des Pétroles BP s'exerce dans bien d'autres domaines que le nôtre. Précisions,

pour distinguer ceux qui nous intéressent, leur indicatif :

BP, s'emploie pour l'essence;
Super BP 08 pour le supercarburant;
BP Energol, et BP Spécial Energol Visco-Static, pour les lubrifiants de haute qualité;

Solexine et Energic deux-temps pour les mélanges destinées aux moteurs deux temps.

Conférence Pierre Le Rouzic.

Pierre Le Rouzic, reporter de la R.T.F., a fait, les 28 et 29 décembre, à la salle Pleyel, une conférence sur : 100 000 kilomètres à travers l'Afrique, Alger-Le Cap et Opération Gas-Oil Lavalette.

Cette conférence fort attrayante et instructive était illustrée par la projection de deux films en couleurs : *L'opération Gas-Oil* et *Sous un autre soleil*.

Foires. Salons. Expositions.

Les quatre grandes Foires internationales ont été mentionnées au *Journal Officiel* du 2 décembre dernier. Ce sont, pour le 1^{er} semestre 1955 :

Bordeaux (12 au 27 juin);
Lille (23 avril au 8 mai);
Lyon (16 au 25 avril);
Paris (14 au 30 mai).

Toujours pour le premier semestre 1955 sont également prévus, la Pré-Exposition et le Salon des Sports, Camping et Vacances. Nous ne manquerons pas de faire un compte rendu de ces deux manifestations.

Toujours dans les Salons, notons celui de Nice (Automobile, Moto et Accessoires) qui se tiendra du 26 mars au 4 avril.

La production des pneus.

Les fabricants français de pneus ont fabriqué au cours des dix premiers mois 1954, pour le vélomoteur 288 000 pneus, pour la motocyclette, 500 000 enveloppes soit au total près de 800 000. Il conviendrait pour avoir une idée de ce que représente le chiffre total des pneus de [motocycles, d'y ajouter la quantité, certainement bien supérieure des pneus pour cyclomoteurs, mais ceux-ci étant confondus avec les quelques 9 millions de pneus pour bicyclettes, il est impossible d'avoir à leur sujet une précision même très approximative.

Selles et Sièges.

Les Salons anglais et italiens, comme le nôtre, du reste, démontrent une très nette prédominance de la selle double qui tend à supplanter la selle classique que nous connaissons de longue date.

Ces nouveaux sièges allongés et surbaissés modifient sensiblement l'allure

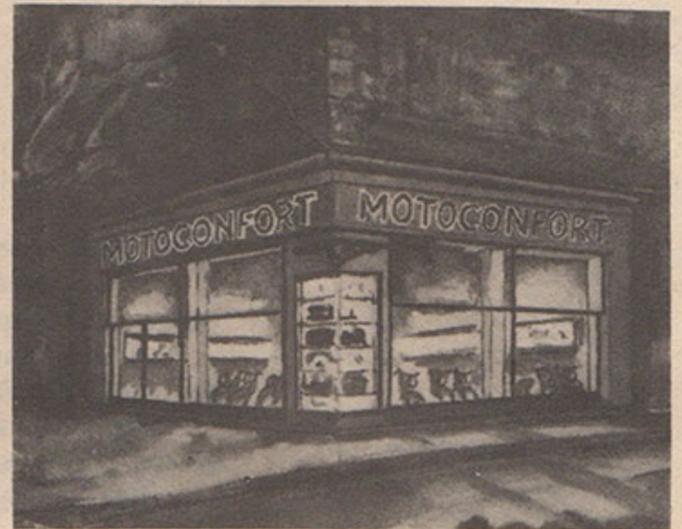
des machines, les rend plus trapues, plus ramassées.

C'est sans doute la généralisation de la suspension arrière qui a favorisé cette évolution.

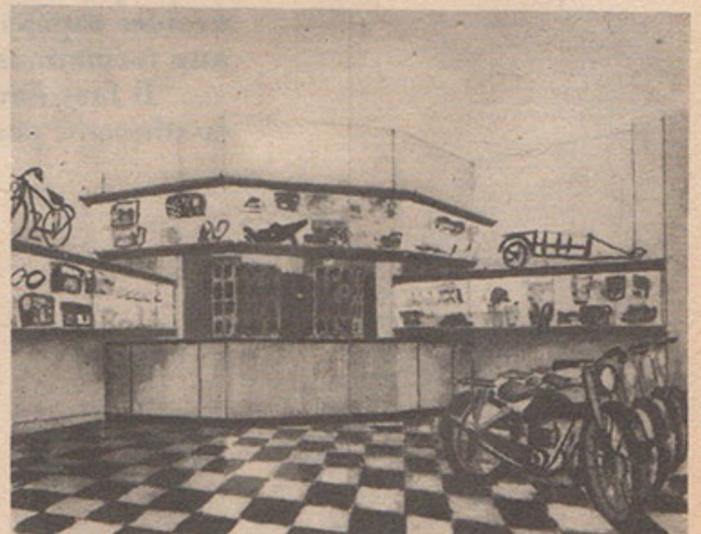
Plus de B.M.W. - R.S. ?

Au cours de la saison écoulée B.M.W. avait vendu une petite série de son modèle de course R.S. à quelques privilégiés. Malgré les succès remportés par ces machines, tant en catégorie solo que side-car, l'usine munichoise n'envisage pas un développement suivi de ce modèle pour l'année 1955. D'après les informations de l'usine, le constructeur attendrait la décision de la F.I.M. au sujet des machines « Sport » pour décider de son modèle R.S.

L'Art et la moto.



Un magasin des motos à inspiré un décorateur. Voici deux aquarelles représentant avant l'ouverture l'extérieur et le hall de l'agence Motoconfort qui vient de s'ouvrir entre l'Opéra et Richelieu-Drouot. Ces vues stylisées ne représentent qu'une partie de ce local qui comporte également des ateliers et une station-service rapide Mobylette.



Motochoc

Licence d'usage pour les scooters.

Nous avons déjà signalé cette perspective, et non seulement pour les scooters, mais également pour les vélomoteurs compris dans les cylindrées de plus de 50 cm³ jusqu'à 125 cm³, puis qu'au-dessus le permis est obligatoire.

Et puis nous n'en avons plus entendu parler, mais puisque la grande presse revient sur le sujet, c'est sans doute qu'il a été repris. Cette licence serait délivrée sans l'examen correspondant à celui imposé pour le permis de conduire. Les conducteurs seraient donc considérés, avec préjugé favorable, comme au courant du Code de la Route et des règles de la circulation urbaine. En cas d'infraction grave, cette licence serait retirée ce qui aurait comme conséquence, l'interdiction provisoire ou définitive de circuler sur les véhicules visés par cette ordonnance.

Mais jusqu'à nouvel ordre, rien d'officiel n'a été publié sur ce sujet.

Salon hollandais.

Organisé par la R.A.I. le XXXV^e Salon du Cycle, Motorcycle, accessoires et pièces détachées ouvert aux constructions nationales et aux importateurs étrangers, aura lieu à Amsterdam du vendredi 25 février au dimanche 6 mars. Cette exposition se fera dans les halls du bâtiment de la R.A.I.

La Nuit du Vespa-Club.

Suivant la tradition annuelle, la Nuit du Vespa-Club s'est déroulée le 11 décembre. Elle a eu lieu cette année au Palais du Congrès, Parc des Expositions, à la porte de Versailles. Dès 10 heures du soir, de très nombreux couples de danseurs étaient entraînés par l'orchestre Henri Rossoti, la chanteuse et le chanteur brésiliens Annita Nubel et Juan Cito.

Les danses qui se succédaient sans interruption furent deux fois interrompues, la première pour le plaisir d'entendre les Quatre Barbus, la seconde pour le tirage, entre tous les assistants, d'une tombola dotée de nombreux prix de valeur dont, en premier, une Vespa du tout dernier modèle, pour la plus grande joie de l'heureuse gagnante.

Puis la danse reprit jusqu'à l'aube. Malgré le temps maussade la plupart des invités étaient venus, même en tenue de soirée, sur leur Vespa.

Une bonne adresse.

Le coureur bien connu dans les compétitions de cross, Brocherieux n'est pas qu'un sportif; il dirige dans la proche

banlieue parisienne, à Cachan, 32, rue des Jardins, un atelier de mécanique générale qu'il est bon de signaler car il peut être utile à bien des motocyclistes en difficulté.

En effet, en dehors des réparations courantes, M. Brocherieux est à même de fabriquer à façon différentes pièces adaptables plus ou moins faciles à trouver quand il s'agit de machines spéciales ou dont la fabrication a été abandonnée, telles qu'embellages, pignons, axes, bagues, guides, etc., tout ceci en plus naturellement des réfections courantes, réalésages, rectifications et autres travaux précis.

Feu-Stop pour motos.

Nous lisons dans l'Argus que maints automobilistes souhaiteraient voir généraliser sur nos deux-roues, le feu-stop obligatoire sur les voitures; ils comprennent fort bien que dans les encombrements de la circulation urbaine, les motocyclistes, dont les mains sont sans cesse occupées aux diverses manœuvres, n'aient pas toujours la possibilité, en cas de nécessité subite, de lâcher le guidon pour faire signe. Il est certain qu'un stop lumineux serait une sauvegarde, mais comment le faire fonctionner de jour sur les machines dont l'éclairage dépend uniquement du volant magnétique et qui ne disposent pas de batterie?

Anti-pluie, Anti-buée.

Le fabricant n'ayant pas hésité, pour essais, à nous remettre un échantillon de son produit Clarix, nous l'avons essayé avec succès et avons tout lieu d'assurer qu'il peut rendre de grands services aux motocyclistes circulant par pluie ou brouillard.

Le Clarix au silicone est une bâtonnet du format d'un « rouge à lèvres »; on l'emploie en lui faisant faire quelques traits sur les parties à traiter qu'on essuie ensuite avec un chiffon sec. Il convient aussi bien pour les verres optiques, que pour les lunettes de motos en verre, mica, plexiglas, etc., et tout naturellement aussi pour les pare-brise; à l'extérieur il est anti-pluie, à l'intérieur, anti-buée. Il est distribué en France par les Etablissements Alwayéro.

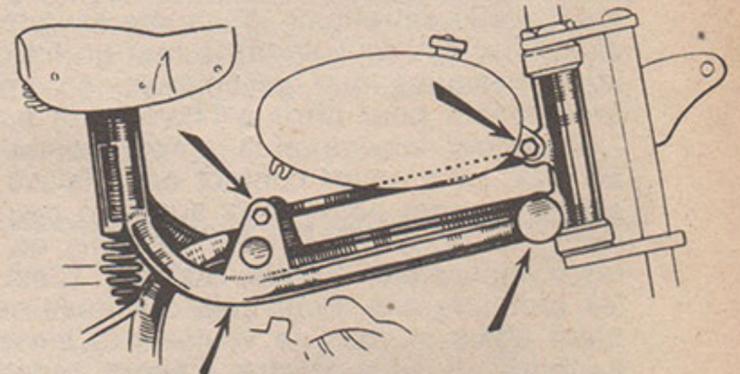
Liège - Milan - Liège.

On se rappelle l'accident d'un camion militaire italien qui causa un sérieux retard d'une grande partie des concurrents participant à cette importante épreuve. Une récente décision de la commission sportive de la Fédération neutralise le temps perdu lors de cet

accident, ce qui place l'équipe Ritter-Swoboda, sur Zündapp KS 601, en tête de la catégorie side-cars ainsi qu'à la première place du classement général.

Suspension de l'Isoflex.

Dans le tableau des prix paru dans le numéro du 1^{er} décembre nous avons indiqué l'Isoflex comme muni d'une suspension avant, faute de place pour réserver une mention spéciale à son cadre articulé. La suspension du châssis Isoflex est du reste toute spéciale; la fourche avant étant rigide, c'est le châssis qui comporte une articulation centrale dont les oscillations sont amorties par un jeu de ressorts.



Le cadre articulé ISOFLEX. Les flèches indiquent les points d'articulation du parallélogramme.

Records en side.

On annonce de Nouvelle-Zélande que l'Ecossois Bobby Burns aurait, avec une 1 000 Vincent HRD, battu le record de vitesse absolue pour side-cars à Christchurch (N.-Z.).

Rappelons que ce record est détenu depuis 1951 par H. Bohm sur 500 N.S.U. à compresseur à la moyenne de 248 km/h. Le nouveau record serait de 256 km/h.

On s'attend, dans les milieux autorisés, à une réponse « rapide » de Munich ou Neckarsulm.

Exportations Zündapp.

Les usines Zündapp ont exporté 25 % de leur production 1954. Leur scooter Bella se taille la part du lion avec 51 % du total des exportations. Il est intéressant de noter que l'Angleterre compte parmi les gros acheteurs.

Statistiques N.S.U.

La maison N.S.U. a construit au cours de l'année 1954, 201 424 machines ce qui classe cette usine parmi les premières de l'industrie motocycliste. Le 50 cm³ Quickly vient en tête avec 123 664 unités, suivi de 29 733 Lambretta et 25 528 N.S.U.-Max. La maison de Neckarsulm nous communique que l'ensemble de ces machines a nécessité 12 361 752 rayons...

MOTO

ma religion

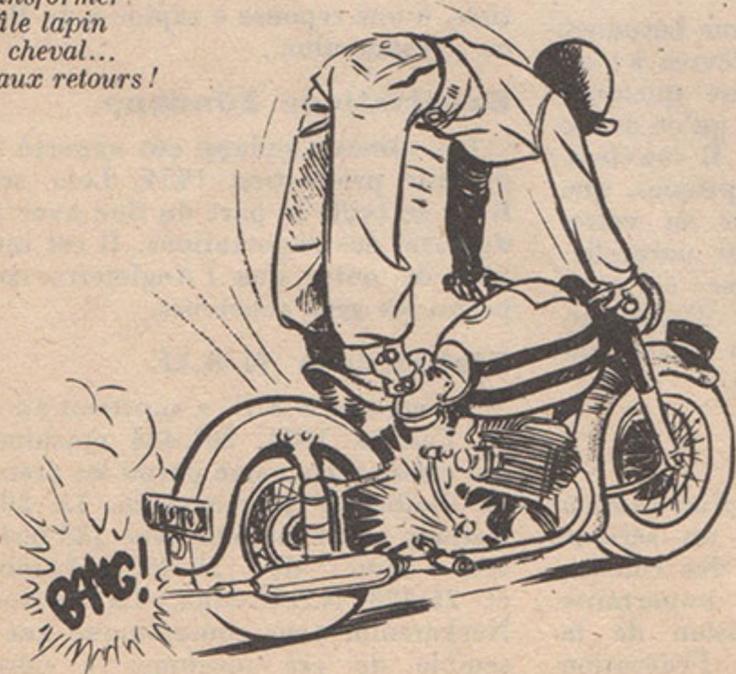
UN DE NOS
JEUNES LECTEURS
NOUS A ADRESSÉ
CET ACTE DE FOI,
DONT ON APPRECIERA
LA FERVEUR ET
LA SPONTANÉITÉ

NE peut pratiquer cette religion n'importe qui ; cette religion exige en effet que ses fidèles aient une totale possession de toutes leurs facultés.

Toutefois elle ne nécessite pas de débats abstraits, métaphysiques ou autres : c'est qu'il n'y a pas à proprement parler de religion. Il y a une divinité. Accepter cette divinité, c'est se voir offrir tout un lot de satisfactions, tant physiques que psychiques, un vrai système bâti uniquement pour offrir à l'homme le bonheur.

Toutefois faisons plus ample connaissance avec la divinité. Le premier contact nous laisse émerveillé (elle est divinement belle) mais aussi un peu pantois, elle ne vient pas nous prêcher les bienfaits de sa religion, elle reste impassible, muette, distante. C'est à vous de faire les premiers pas. Pour cela quelques conseils me semblent utiles si vous ne voulez pas blesser cette déesse hautaine. Il vous faudra d'abord repérer la partie de son corps appelée « réservoir », la plus massive. Ceci fait, glissez dessous une main d'amant délicate et fiévreuse afin de pouvoir tourner un robinet là situé. Suivez un petit tuyau et arrivez à un amalgame légèrement humide et cylindrique le « carburateur ». Là il vous faudra pouvoir animer l'index de la main droite, ou de la main gauche, d'un frémissement alternatif de haut en bas, tout cela à cause d'un petit bout de métal cylindrique nommé d'une façon imagée bien dans la note motocycliste « titillateur ». Ensuite il faut, le pied étant appuyé sur le « kick » — là c'est moins imagé que « titillateur » mais c'est anglais et ça fait bien — se transformer en mâle lapin ou en cheval : c'est-à-dire taper du pied. Cette ruade peut avoir

*Se transformer
en mâle lapin
ou en cheval...
gare aux retours !*



de nombreuses et d'autant plus inattendues conséquences : la plus inattendue, un bruit régulier se fait entendre : « boum, boum, boum... » etc. » La divinité est contente c'est un peu comme un chat qui ronronnerait, bruit que l'on peut modifier à sa guise en tournant une poignée située à droite et en avant de la machine (machine étant ici synonyme de divinité), les « gaz » pour les initiés ou, toujours pour les initiés, « tirer sur la ficelle ». Ensuite la cérémonie du culte peut durer soit très longtemps, soit très peu.

Toutefois, vingt-quatre heures consécutives semblent présenter un maximum et je gage que douze heures ne font déjà pas mal. C'est ce que les grands maîtres motocyclistes tels que Weingartman se payent le luxe de faire chaque année à l'une des grandes fêtes de notre religion motocycliste : le Bol d'Or.

Pour être en tête à tête avec la déesse, je dirai même en corps à corps si l'on en juge par les positions respectives du prêtre et de la déesse, il faut encore revêtir comme tout prêtre qui se respecte et que l'on est désormais, aube, étole, chasuble... c'est-à-dire moins religieusement parlant : être doué pour les déguisements. Les déguisements les plus employés sont du type scaphan-



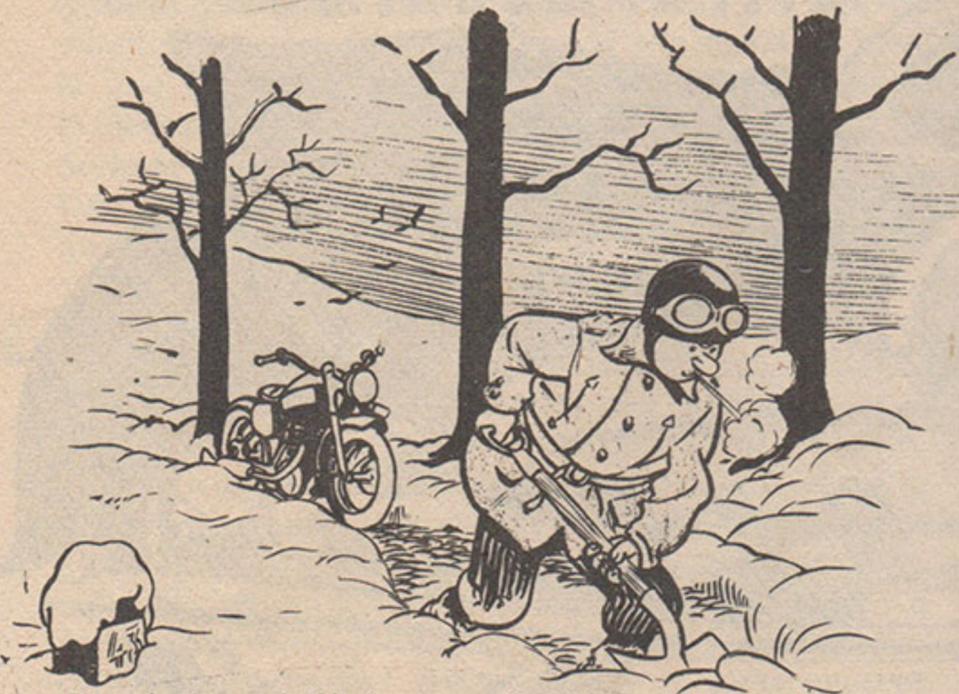
*L'emmitouflage
suprême...*

drier, ou bien encore Martien, voire même pilote d'avion à réaction quand cela ne va pas jusqu'à l'emmitouflage suprême du plus haut effet comique et du plus bas effet pratique.

La tenue nécessaire pour la bonne pratique de ce culte se compose en effet de diverses pièces qui, des pieds à la tête, se répartissent comme suit : un casque, une paire de lunettes panoramiques, une combinaison (non... pas rose !), une paire de gants, une large ceinture de cuir, et une paire de bottes ou mi-bottes elles aussi en cuir.

Il ne suffit pas de jouir de quelques qualités physiques et d'être possesseur de tous les instruments du culte

pour être touché par la grâce : il faut encore, comme dans toute religion, avoir la foi et accepter des sacrifices qui, sans aller jusqu'au don de sa vie dont je parlerai plus loin, n'en font pas moins de tous les motars des martyrs.

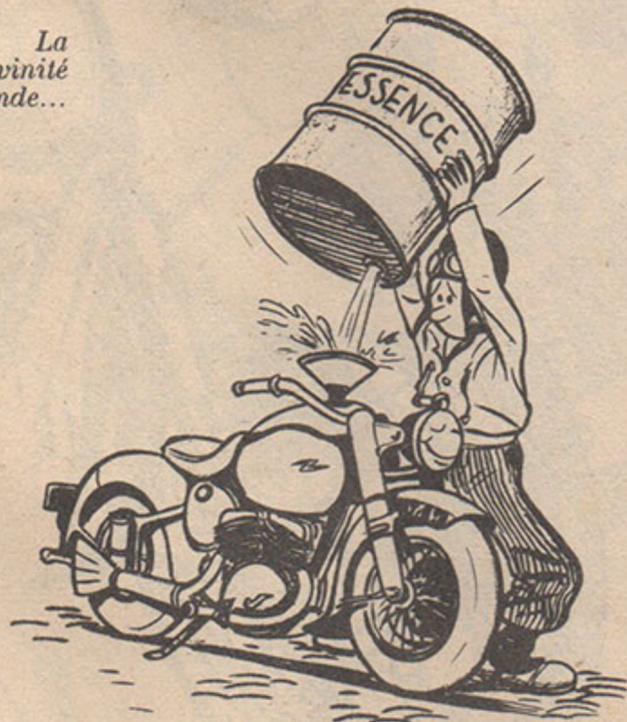


Il ne s'agit pas de délaisser la « divinité » pendant les soirs d'hiver.

En effet cette adoration doit être perpétuelle. Il ne s'agit pas de délaisser la divinité pendant les mois d'hiver ou les jours pluvieux ; elle doit chaque jour recevoir les offrandes de ses sujets. Si ceux-ci se « dégonflent » c'est qu'ils n'ont pas la foi motocycliste suffisamment grande. La seule tolérance à la non-pratique du culte motocycliste réside en l'adoration de la déesse à domicile, mais ce genre de culte n'a sa valeur que s'il est passé au moins autant d'heures à astiquer, polir, soigner, nourrir, embellir la déesse qu'il y aurait dû en avoir de passées à la promener sur toutes les routes du monde.

Pour ce qui est du don de sa vie, s'il est vrai « qu'il n'y a de plus grand amour que de donner sa vie pour ceux qu'on aime » cette religion interdit absolument le suicide : c'est un péché... mortel. Des péchés presque aussi difficilement pardonnables sont les accrochages et les infractions au code de la route par exemple. Avis aux « tout-fous » et autres excentriques qui, loin d'être des experts en la matière comme peut-être ils se le figurent, ne sont que des faux croyants.

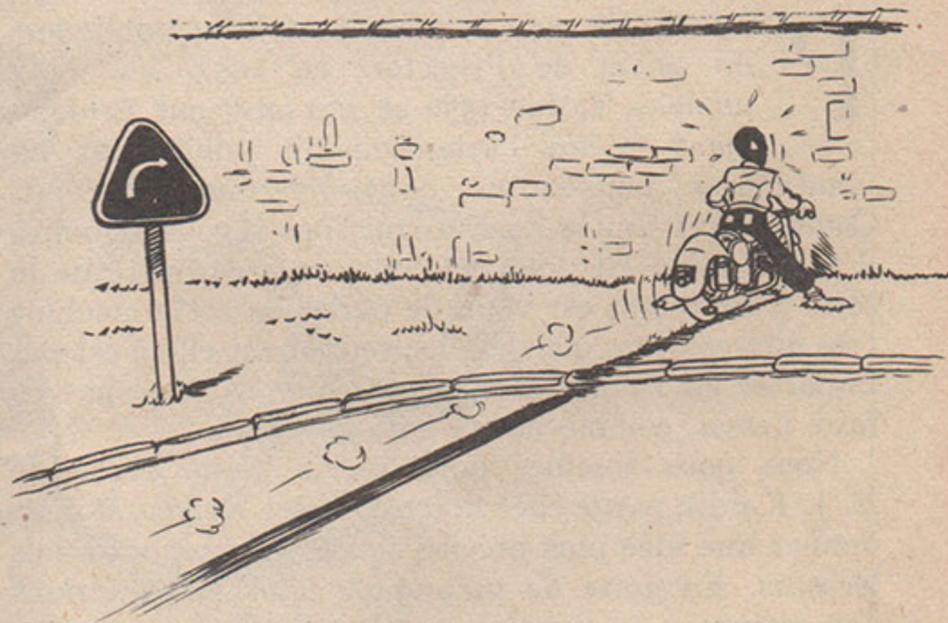
*La
divinité
est gourmande...*



La divinité est gourmande et plus spécialement assoiffée : son réservoir désire être toujours suffisamment plein d'essence qu'elle savoure voluptueusement goutte à goutte et si elle n'a plus rien à boire rien n'y fera : les menaces, les supplications, les prières, faites-vous même « hara kiri », la déesse restera impassible : son œil jaune ne vous regardera même pas, fixant toujours droit devant lui la route : son paradis. Le corps de la déesse adore encore les crèmes de beauté du type « pour peaux sèches » c'est-à-dire graisse ou huile mais attention il ne faut pas lui en mettre sur tout le corps ; prenez modèle sur votre femme ou sur celle des autres si vous n'en avez pas, quand elle s'enduit le corps d'huile pour bronzer par exemple ; et bien, faites de même pour la déesse ; enduisez d'huile tout son corps sauf la partie appelée « selle » qui vous est plus spécialement destinée.

Ceci fait la divinité est prête à tout vous accorder ; si elle est du type 50 cm³, elle pourra même aller jusqu'à vous emmener de Paris à Lyon en moins de dix heures, remarquez dans ce cas votre foi ne suffit pas ; un fort vent dans le dos doit aussi intervenir pour une part non négligeable. Si la déesse est du type 500 cm³ rapide elle pourra vous emmener de Paris à Nice en moins de dix heures également, là, toutefois ça ne sera pas le vent dans le dos qui interviendra pour une part non négligeable, mais l'état de la route et aussi le fait que la déesse puisse être certaine de ne trouver personne en face d'elle sur la route.

Les bienfaits de cette religion sont immenses. En plus



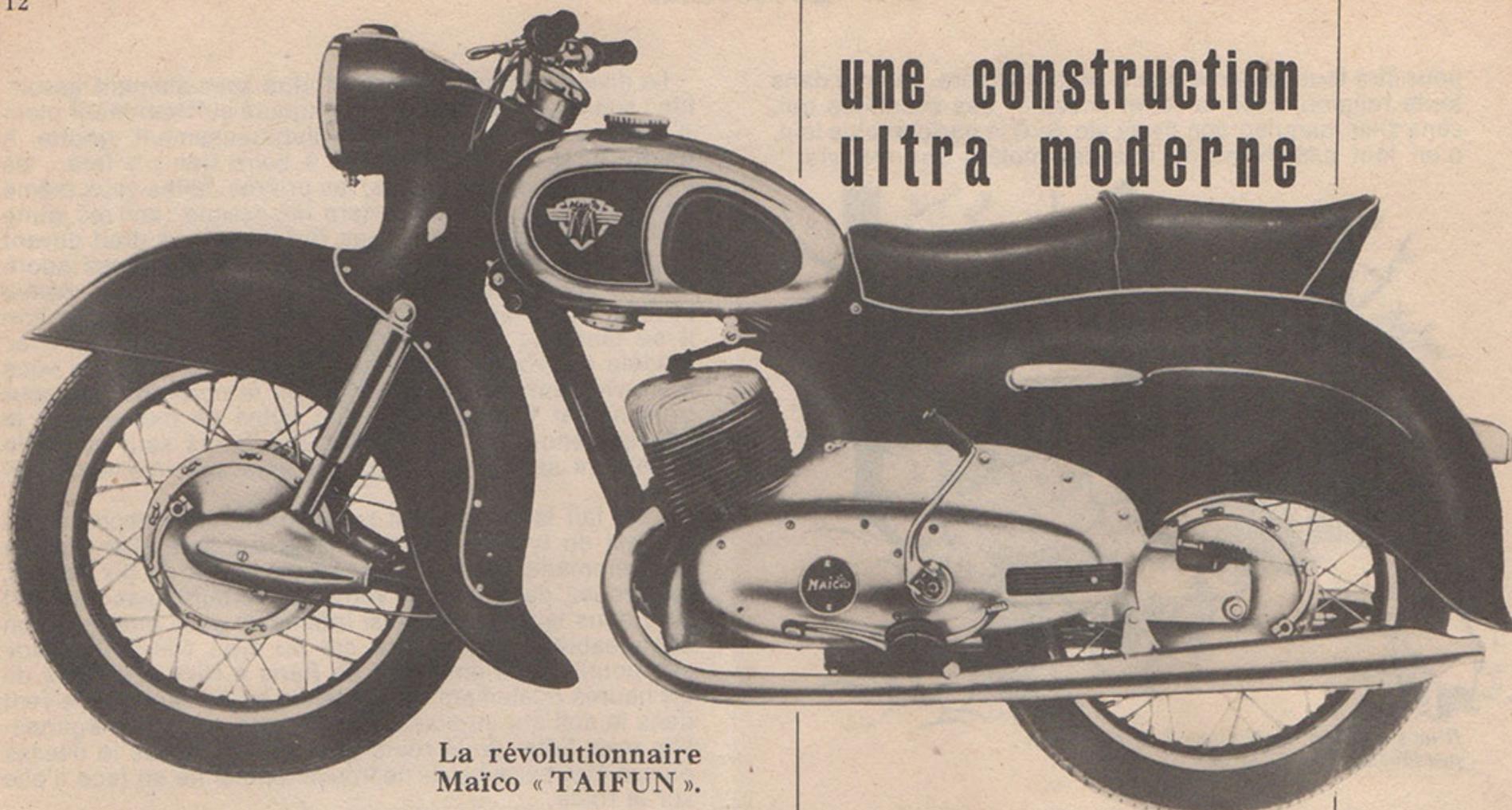
Éducation des réflexes, maîtrise de soi.

d'un but dans la vie : « aller vite, loin, confortablement et à bon marché » elle offre la détente salutaire, c'est aussi une école de bonté, de charité, d'entraide, d'éducation des réflexes, de maîtrise de soi, d'endurance, d'énergie, de virtuosité et pour résumer de toutes les qualités. En effet le vrai motar a l'amour du prochain il ne lui fera donc aucun mal même si la divinité semble foncer droit sur ce prochain et vouloir le pourfendre proprement, il ira toujours au secours de son prochain n'hésitant pas à arrêter sa divinité qui du reste ne lui en voudra pas ayant ainsi l'occasion de passer quelques instants auprès d'une autre divinité.

Voici brièvement exposées les grandes lignes de ma religion. Je reste à l'entière disposition des adeptes que j'aurai pu faire ou de ceux qui auraient des crises de foi ou des cas de conscience, ou... tout simplement des sceptiques ; écrivez-moi à **Motocycles** je répondrai personnellement.

Que le beau temps soit avec vous, mes très chers frères motars et bonne route.

Jacques-Louis COMTE.



La révolutionnaire
Maïco « TAIFUN ».

PRÉSENTÉS pour la première fois au public lors du Salon de Francfort en 1953, les deux modèles Taïfun (350 et 400 cm³) ont évidemment retenu l'attention du public par les nombreuses nouveautés dont ils faisaient état. Comme pour toutes les constructions révolutionnaires il fallait un délai pour atteindre la « maturité de la série ». Le temps est venu de parler de cette machine très intéressante, mais malheureusement elle n'est pas importée en France et nous ne pouvons donc pas en faire l'essai, comme nous l'aurions voulu.

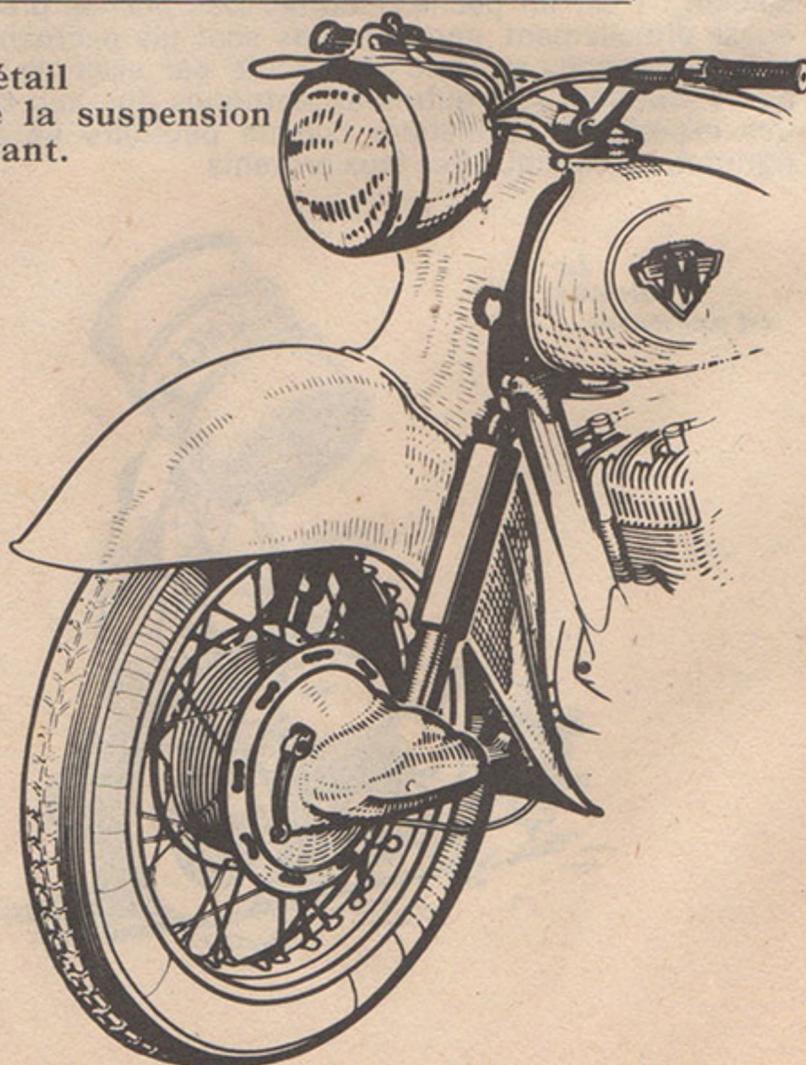
Nous nous sommes donc servis d'une étude de E. J. Kordik parue chez notre confrère *Radmarkt* pour donner une idée plus précise de ces mécaniques à nos lecteurs. En guise de préambule nous ne voudrions pas manquer de signaler que le principal promoteur de cette machine M. U. Pohl, est un des meilleurs spécialistes allemands des courses tous-terrains, trial, etc., et fait régulièrement partie de l'équipe allemande des Six Jours internationaux ce qui prouve une fois de plus que les expériences et connaissances acquises en course profitent tôt ou tard aux machines de série...

Le moteur de cette intéressante construction n'est pas seulement la source d'énergie mais encore partie intégrante du cadre, ou plutôt de la partie cycle puisqu'il n'est pas question d'un véritable cadre. Une poutre supérieure portant le réservoir et un tube descendant devant le moteur rappellent uniquement le cadre traditionnel. Le moteur lui-même est un deux-temps, deux cylindres à pistons plats, avec respectivement 348 ou 394 cm³ de cylindrée. Les bielles sont décalées de 180°. Les caractéristiques les plus frappantes de ce moteur sont un fonctionnement souple sans vibration ainsi qu'une accélération puissante

une construction
ultra moderne

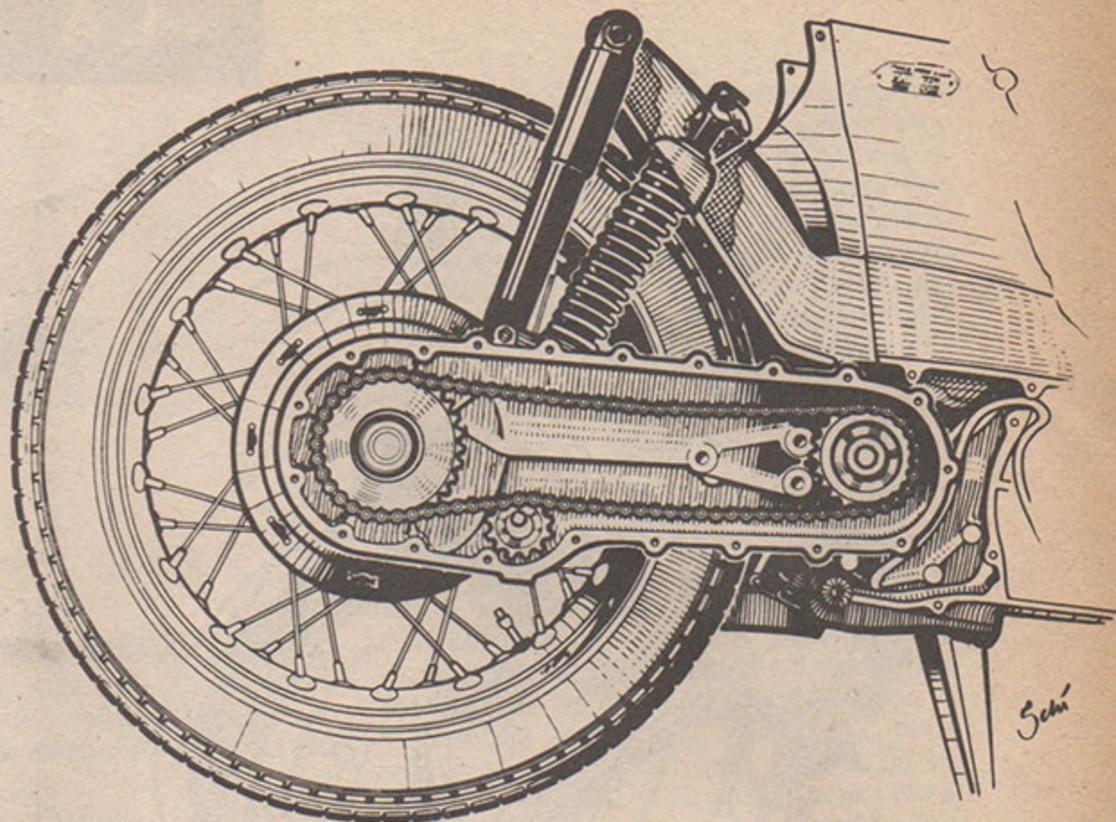
LA MAÏCO
“ TAIFUN ”

Détail
de la suspension
avant.



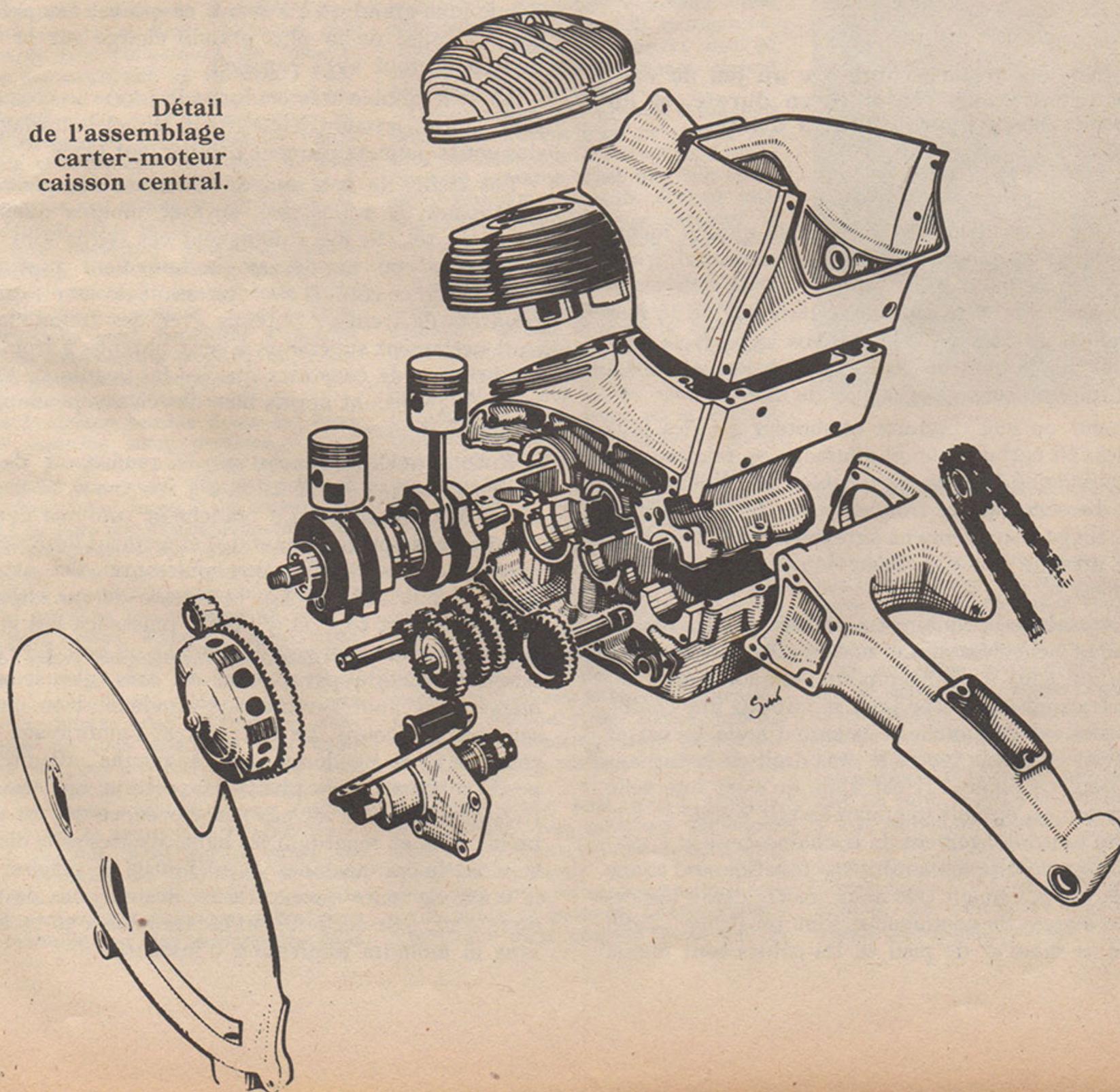
et un rendement élevé aux régimes moyens. Alésage et course des cylindres correspondent aux 175 et 200 cm³ mono de la même marque, ce qui a déterminé certains avantages dans la construction. Le rapport volumétrique est de 7,2 : 1 pour la 350 et 6,8 : 1 pour la 400. Ces taux de compression élevés favorisent évidemment la combustion parfaite du carburant et déchargent thermiquement la zone d'échappement. Une faible avance à l'allumage (3,2 à 3,3 mm) ainsi qu'un refroidissement soigné du cylindre et de la culasse (les ailettes de la culasse sont placées de sorte à conduire le courant d'air vers la bougie donc vers l'intérieur) garantissent le fonctionnement sans cliquetis ni à-coups. Les ailettes des cylindres sont munies des séparations verticales des ailettes, caractéristiques chez Maico, qui permettent aux cylindres de garder une forme rigoureusement ronde aux hautes températures.

Le vilebrequin comporte quatre roulements, il y en a donc deux entre les deux bielles. Les chemises des cylindres descendent très bas dans le carter-moteur et comportent dans cette partie basse une lumière

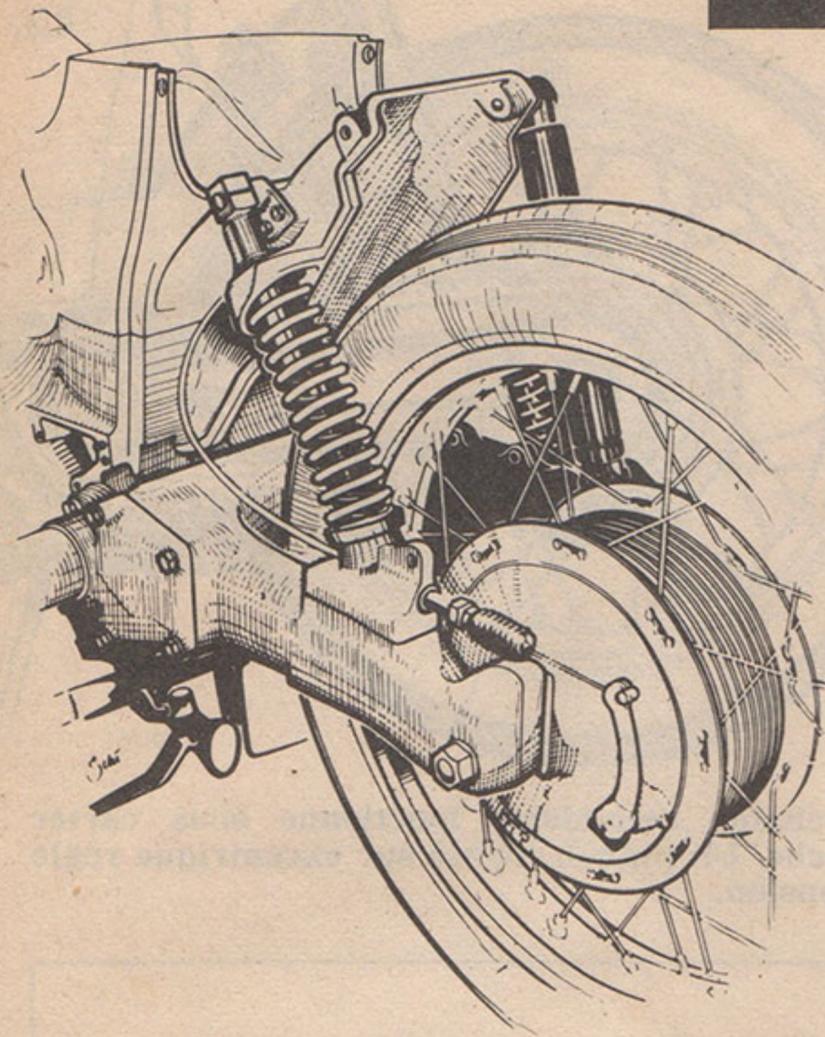


La chaîne secondaire fonctionne sous carter étanche. Un pignon monté sur excentrique règle la tension.

Détail de l'assemblage carter-moteur caisson central.



LA MAICO "TAIFUN"



La suspension arrière comporte un jeu de ressorts concentriques, réglables en dureté, et un seul amortisseur hydraulique, à droite.

d'admission et de transfert. Signalons que ce même carter-moteur est séparé dans le sens horizontal, construction peu orthodoxe il s'en faut. Le modèle construit en série comporte un seul carburateur de 26 mm de diamètre de passage de gaz. Nos lecteurs se souviendront que le modèle a été exposé à Francfort. La maison recommande des bougies de 240.

Au point de vue conduite ce moteur est des plus agréables. Ni carburateur ni allumage — éclairage — n'ont occasionné le moindre trouble. Le titilleur et le robinet d'essence qui se trouvent tous deux en dehors du « carénage » surprennent agréablement. Ce moteur comme presque tous les Twin deux-temps « part » rapidement.

La transmission primaire est réalisée par engrenage à dentures hélicoïdales. Ce sont d'ailleurs ces deux pignons qui sont à changer pour l'emploi d'un side-car. La transmission secondaire se fait par une chaîne duplex sous carter étanche et en bain d'huile. Ce carter étanche est en même temps le bras droit de la suspension arrière oscillante. Il est clair qu'avec une telle construction on obtient une marche très souple et que l'on évite tout allongement de la chaîne duplex. L'embrayage est à disques multiples fonctionnant dans l'huile et est également très doux. Autre détail important, les leviers de commandes sont tous bien placés à portée de main et de pied et les câbles sont munis

de vis de réglage facilement accessibles, c'est-à-dire au guidon.

La suspension avant de la Taifun est également une construction d'avant-garde. On sait qu'il s'agit d'une fourche du type Earles de 100 mm de débattement et d'un angle de chasse de 62°, ce qui n'est pas tellement extraordinaire pour une roue de 18". Le pilotage d'une machine munie d'une telle fourche demande, paraît-il, un certain délai d'adaptation.

Lors du freinage cette fourche ne réagit presque pas et permet ainsi un freinage très sec. Signalons encore que la fourche est munie d'amortisseurs hydrauliques, amortissant environ trois fois plus à l'extension qu'à la compression. La suspension arrière comporte également, comme nous l'avons déjà dit, quelques nouveautés techniques, dont le fait que le bras droit de la fourche est traité en carter étanche pour la chaîne secondaire. En outre, le constructeur a prévu deux ressorts concentriques dont celui de l'intérieur est à longueur réglable par une butée. Ce dispositif permet un réglage pour l'emploi en solo ou avec passager. A noter que cette suspension ne comporte qu'un seul amortisseur hydraulique sur le côté droit. Le rapport d'amortissement à l'arrière est environ trois fois et demie plus grand qu'à l'avant, ce qui est compréhensible à cause de la plus grande charge sur la roue arrière, surtout avec passager.

La selle double très confortable forme le couvercle d'un coffre, fermant à clé, dans lequel l'outillage et des petits paquets peuvent trouver leur place.

Les freins de 200 mm de diamètre dégagent une impression de robustesse, surtout montés dans ces roues de 18". Si mécaniquement ces freins sont bien entretenus, on ne devrait certainement pas avoir d'ennuis de ce côté. Il est intéressant de savoir que les résultats de freinage obtenus avec des freins chauds sont nettement supérieurs à ceux obtenus à froid. On est heureux de constater que les fabricants de garnitures de freins ont appris bien des choses pendant ces dernières années!

Encore quelques mots sur le rendement de ces moteurs. La 350 donne 21 ch à 5 100 tr/mn et la 400, 23 ch à 5 250 tr/mn. Ce rendement combiné avec la courbe du couple moteur et de l'étagement des vitesses, détermine une accélération puissante. On atteint, avec un pilote de 76 kg, la vitesse de 90 km/h en respectivement 10,5" et 9". Cette puissance fait glisser le pilote vers l'arrière qu'il le veuille ou non. La transmission primaire par pignon est très silencieuse et même en lâchant l'embrayage rapidement on ne ressent pas d'à-coups. Le sélecteur et l'embrayage sont très précis et ne donne lieu, à aucune critique. La position rappellerait plutôt la position anglaise. La résistance à l'air n'est pas très élevée, ce qui est compréhensible en regardant les lignes droites sans discontinuités de ces machines. Il est inutile de préciser que la tenue de route est excellente, des chemins de terre de 15 à 20 % de déclivité ont été franchis à 50-60 km/h sans la moindre impression d'insécurité.

TOURNER AUTOUR DU POT

par MAX ENDERS.

Au cours de la Semaine de la Moto silencieuse, beaucoup de gens ont tourné autour du pot d'échappement, de hautes personnalités municipales et industrielles, des techniciens, des essayeurs et des journalistes.

Nous avons déjà abordé ce sujet, mais il est bon d'y revenir pour enfoncer le clou, à défaut du tisonnier dans les chicanes.

Nous le faisons pour constater que la presse en général (celle qui s'y entend, voulons-nous dire), si elle est, comme nous, disposée à mener campagne contre le bruit, ne s'est pas montrée très convaincue de l'exactitude des appareils de contrôle ; bien sûr, ils réagissent suivant la puissance du bruit qu'ils enregistrent, mais ils sont incapables d'en apprécier l'harmonie et d'indiquer s'ils sont ou non agréables à entendre. Si l'on ne peut obtenir de nos motos un échappement totalement silencieux, on peut admettre que certaines sonorités, même assourdies, sont crispantes tandis que d'autres n'exercent pas sur nos nerfs de réactions pénibles. Les mêmes impressions sont produites d'ailleurs par les avertisseurs électriques ; ceux à son grave nous choquent moins que ceux qui travaillent dans l'aigu.

Le problème semble avoir été posé sans données bien précises. On a essayé de démontrer que les motos pouvaient être aussi bien silencieuses que bruyantes suivant la nature et l'état de leur pot d'échappement. C'est une constatation, ce n'est pas une solution, car celle, simpliste, qui consiste à rendre l'utilisateur seul responsable est sans preuve absolue.

Nous serons d'accord pour nous reconnaître coupables, à la condition, nous le suggérons une fois de plus, qu'on nous livre « de série » sur nos machines des silencieux conformes en tous points à ceux équipant les prototypes présentés aux Mines, agréés non seulement pour leur son mais aussi pour leur qualité, leur durée et avant tout estampillés.

Le curieux, c'est qu'au cours de cette Semaine on n'a pas, à notre connaissance, fait état des recherches et expériences antérieures entreprises et réalisées par des organismes dont

l'autorité, le sérieux et la compétence ne peuvent être mis en doute, nous voulons parler du concours international organisé à Berne et de celui de notre F.F.M.

Ces concours furent riches en enseignements : non seulement ils ont permis de contrôler l'efficacité des appareils présentés, mais aussi, de déterminer, par marque, les meilleurs d'entre eux. On a semblé oublier aussi que c'étaient des appareils français, de fabrication courante, qui avaient enlevé toutes les premières places. La pratique a d'ailleurs confirmé cette sélection puisque sur 525 motos contrôlées, à Paris, la plupart des 37 accusant un excès de phones étaient des machines étrangères.

Ces concours ont prouvé également deux faits auxquels on ne paraît pas avoir attaché d'importance lors de la fameuse semaine, c'est que ces silencieux français, lorsqu'ils étaient correctement adaptés, augmentaient le rendement et réduisaient l'échauffement du moteur.

Voilà pour l'utilisateur le meilleur argument pour l'empêcher de crever ces chicanes. Quand il aura la certitude qu'il a tout avantage à ne rien changer, il laissera gentiment tranquille l'appareil qui lui donne satisfaction. Concilier le rendement et le silence, tout est là ; avec un tuyau de poêle bourré de tampon Jex et terminé par un entonnoir de cuisine, on peut rendre aphone le plus bruyant moteur ; reste à savoir les perturbations mécaniques qui en résulteront.

A ce propos, faisons-nous l'écho d'une démonstration, à laquelle la presse technique n'a pas été ouvertement conviée, malgré son caractère quasi officiel, puisqu'il s'agissait d'expérimenter sur des motos de la police, un nouveau silencieux allemand dont le concours de Berne précité ne fait pas mention, alors qu'il avait là la plus belle occasion de révéler sa supériorité.

Ce silencieux s'est avéré efficace, n'en doutons pas, mais son inventeur s'est montré, paraît-il, aussi silencieux que son appareil quand on lui a demandé quelques renseignements sur sa formule et quelques précisions sur l'influence qu'il pouvait avoir sur le

rendement et l'échauffement du moteur. Quant à son prix — pas sensiblement plus cher que les autres — voilà une précision que nous ne croyons pas susceptible d'enthousiasmer nos constructeurs. Puisque nous avons chez nous des silencieux qui sont reconnus par l'étranger comme les meilleurs, qui sont fabriqués sur notre territoire, pourquoi aller chercher ailleurs au risque de compromettre le sort d'une appréciable quantité d'ouvriers ?

Remarquons d'autre part que le silence des échappements étant obtenu, à la satisfaction générale, tout bruit ne cessera pas pour autant et l'on découvrira qu'il faut aussi assourdir les bruits d'admission et le tapage mécanique de diverses distributions.

Prenons en exemple (on ne peut mieux choisir), certaines motos de la police : elles ont l'excuse pour elles de n'être pas récentes ; ce sont des bicylindres, donc par principe moins explosives que des monos ; de fait, leurs silencieux sont satisfaisants ; elles se signalent quand même à



Le sonomètre, appareil de détection portatif

l'attention publique, et de fort loin, par le tintamarre de leurs pignons, de leurs cames et de leurs soupapes et ce vacarme est plus discordant qu'un échappement sonore mais régulier.

En définitive, pendant une semaine, on a écouté et discuté autour de constatations ou plutôt d'impressions ; on n'a pas cherché une solution d'ailleurs toute trouvée ; on a simplement voulu désigner un coupable, un seul, le lampiste. Comme dans « Les Animaux malades de la peste », c'est l'âne qui trinque. L'âne c'est nous. Ça pourrait faire l'objet d'une autre fable : « L'Âne qui a trop de son ». Et plutôt qu'une fable, ce serait une « contredanse ».

LES POTINS

DE SCOOTIE

« Scootie » est ma petite amie (ou plus exactement pour les esprits tendancieux : mon flirt). Elle est brune, se coiffe « à la chat », chausse des ballerines et est amoureuse d'Eddie Constantine (que je matérialise le moins mal possible, tout en préférant nettement ma mâle personnalité sportive à ce « dur » de panoplie, mais... les femmes) et enfin Scootie possède... un scooter.

Elle a un autre signe qui la distingue des autres femmes : elle est potinière en diable. Mais, comme elle a décrété une fois pour toutes que : si le cheval est la conquête de l'homme, le scooter est indubitablement la conquête de la femme, elle s'est spécialisée (la spécialisation se fait aussi bien dans le domaine du potin que dans le domaine médical) (elle s'est spécialisée, dis-je dans le « Potin Scooter »).

Assidue des inaugurations de magasins, des présentations de nouveaux modèles... scooter, très intime avec les Présidents de Clubs (il n'y a jamais, jamais, de présidentes...) au courant du prochain rallye ou revenant du dernier bal « très scooter » Scootie me raconte à longueur de rendez-vous toute l'actualité scootériste. Aussi, n'écoutant que ma conscience professionnelle pour effacer les rêves de soupirant déçu, j'ai décidé de vous faire profiter de tout ce babillage, en espérant qu'un jour... cette rubrique prendra fin, car Scootie aura (enfin) compris que les rendez-vous sentimentaux sont faits (aussi) pour parler d'autre chose que de scooter. Tenez, là voilà qui entre dans le bureau de rédaction, je lui laisse la parole, car, croyez-moi, il serait vain de tenter de l'arrêter...

« Mon chou (c'est moi), je reviens de l'hôtel des Sociétés savantes et je viens d'entendre une conférence très intéressante sur la conduite automobile à l'usage des néophytes. Ces cours sont très économiques, très bien conçus et j'espère bien que le vœu que j'ai émis va se réaliser et que dans un avenir très proche,

ces cours s'adresseront spécialement aux scootéristes. Nous aurons (enfin) le moyen d'apprendre facilement l'A.B.C. du fonctionnement de notre machine. Voilà une innovation intéressante et dont vous pourriez faire votre profit, techniciens de malheur, qui prenez toujours vos lecteurs, pour des lauréats de Polytechnique... (Ça c'est pour moi, mais je sens que, si je proteste, elle me dira encore qu'un technicien est « quelqu'un qui vous présente une question que vous connaissez de telle façon que vous n'y comprenez plus rien », alors je préfère me taire sereinement) !

» En sortant des Sociétés savantes, j'ai rencontré M. Grisot.

— Qui est M. Grisot ? dis-je doucement.

— Mais voyons, le président du Scooter-Club de l'Île-de-France. Il est dynamique en diable et organise le 5 février prochain, au théâtre de l'Apollo, la Nuit du Scooter, qui est destinée à devenir une tradition au même titre que la Nuit de l'Élégance ou celle de l'Automobile. Il y aura un programme de variétés, un bal de nuit et une tombola avec bien entendu un scooter, comme premier prix. Nous irons n'est-ce pas chou ? (C'est toujours moi et je me garde bien de protester.) Je compte bien y retrouver tous mes amis des rallyes de cet été. (Hélas ! me dis-je tout bas.) Tout de même, poursuit Scootie ces clubs scootéristes sont drôlement en train de faire parler d'eux. Tiens, le Vespa-Club de France a, en deux ans, constitué 128 clubs locaux. Le Vespa-Club de l'Île-de-France groupe à lui seul 1 400 membres. Et je t'assure que tu as eu tort de ne pas assister l'an dernier à la très brillante fête des Arènes de Lutèce. D'ailleurs, c'est à croire que tu rates tout ce qui vaut la peine d'être vu. Tu n'étais pas là non plus à la Nuit de la Vespa qui s'est déroulée en décembre dernier au Palais des Congrès. Mettons à part l'ambiance habituelle des réunions vespistes où la gaieté est reine, et ne parlons que

pour mémoire de la présentation des Quatre Barbus qui, à eux seuls, valaient le dérangement. »

J'interviens :

« En somme, si je comprends bien, les clubs scootéristes n'ont rien de mieux à faire que des Nuits, des Bals ou des Cocktails ?

— Oh, ce que tu peux être injuste. Et les concentrations, les rallyes, les Audax, qu'en fais-tu ? Je t'emmènerai cet été voir si les scootéristes sont seulement bons à parader en tenue de soirée. Prends garde, le sport scootériste est en train de prendre de l'essor et deux clubs français ont déjà leur écurie : l'Ecurie Ciel Bleu de l'Amicale Scooter-Club Nice-Côte d'Azur et les Crabes Bleus du Scooter-Club du Rhône.

— Tout de même, le scooter se taxe d'élégance et ce n'est pas pour se transformer en « bête à compétitions ».

— C'est justement ce qui est la grande qualité du scooter, c'est de se plier au sport, au tourisme et à la fantaisie. Tiens, par exemple, il dicte à présent une mode. Une mode qui n'est ni la mode sportive ordinaire, ni non plus une tenue de ville. C'est une mode intermédiaire, qui tient compte du froid, du vent, de la pluie et n'enlaidit pas les femmes pour autant. Nous avons nos teintes qui sont le vert Vespa et le gris Lambretta et nos tissus, qui de lainage ou imperméabilisés ou bien encore pris dans des peausseries de première qualité anglaise ou française, nous donnent à la fois le confort et l'élégance. Ainsi cette adorable petite veste vient de « la Vogue », elle est en Velvèdaim et est doublée léopard. Dans ce même magasin, j'ai remarqué pour scootériste homme un pardessus trois quarts très léger à doublure amovible. La mode scootériste a mis au monde également cet anorak sensationnel de chez « Sabie » qui possède un capuchon se séparant par sa couture médiane en un col très « couture ». J'ai vu aussi, pour ne pas s'enrhumer, un imperméable de chez

« Impersec » qui se boutonne jusqu'en haut du nez. On ne voit plus que les yeux et on ressemble à une femme targui ».

(Personnellement, j'aime beaucoup le nez retroussé de Scootie et par contre, je ne la vois pas du tout en femme targui, car pour ce qui est de la docilité et de la servitude...)

Mais Scootie se moquant de mes préférences, me met sous le nez un drôle de dessin, un schéma plus exactement, représentant un casque motocycliste muni à l'avant d'un pare-brise-essuie-glace alimenté par une pile de poche. C'est une ingénieuse découverte qui vient de prendre naissance dans le domaine de l'accessoire scootériste et Scootie qui pense à mes lecteurs autant que moi-même (et pourtant...) pousse la complaisance à me donner le nom de l'inventeur, I. Merenlender, 27, rue Marius-Jacotot, Puteaux.

Scootie remonte sur son scooter. Elle me quitte ayant, dit-elle, à acheter un livre très intéressant, L'Art de bien conduire, de M. Toché.

Ce livre m'apprend-elle est le nouveau savoir-vivre du conducteur à la page et en regardant partir Scootie qui passe sous le nez d'un autobus pour griller un feu rouge, je pense que la lecture de ce livre amènera peut-être plus de tempérance dans sa façon de concevoir ses droits de scootériste vis-à-vis des autres véhicules.

Et voilà, mon rendez-vous hebdomadaire avec Scootie est terminé, je vais moi aussi aller dans une librairie m'informer s'il existe un manuel pour Les-amoureux-qui-ne-peuvent-jamais-placer-un-mot.

Quelques Tuyaux...

Conduisez sagement : les accélérations brutales et les freinages bruyants amorçant des dérapages spectaculaires, sont à éviter. Ces habitudes peuvent se traduire par des bûches sur terrains mouillés ou sablonneux, de plus chaque opération vide progressivement votre portefeuille. Les révisions moteur et les changements de pneus ne sont pas gratuits.

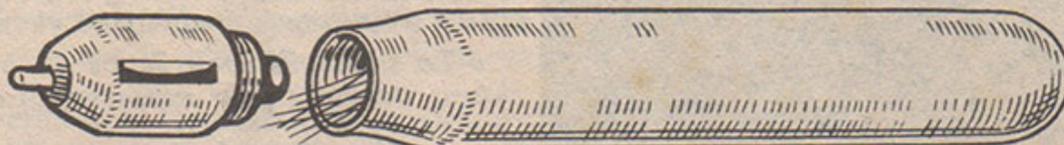
*
* *

A froid, ne bousculez pas votre mécanique, même un moteur à deux temps, qui graisse instantanément

grâce au mélange d'huile à l'essence, demande pour arriver au meilleur rendement une dilution par échauffement de l'huile de la boîte de vitesses.

Il est inutile de forcer sur une vitesse qui passe trop lentement au gré du pilote, au bout de 1 km, la boîte sera dégelée.

*
* *



Attention aux bougies ; si vailantes soient-elles, un minimum d'entretien leur est nécessaire. Le scootériste comme le motocycliste a bien souvent une ou deux bougies de rechange, malheureusement elles sont en vrac dans la sacoche et complètement bourrées de crasse. Suivant la

nature des parcours, il faut périodiquement, démonter la bougie, la gratter extérieurement et intérieurement (nous parlons du culot de bougie). Il existe dans le commerce des tubes nettoyeurs très pratiques. Quand les bougies seront propres, les envelopper soigneusement dans des chiffons afin d'être à même de suppléer à leur sœur défailante.

Nettoyeur de bougies composé d'un tube dans lequel se trouvent de fines aiguilles d'acier. Remplir à moitié le tube d'essence, visser la bougie à la place du bouchon, agiter le tout pendant un moment pour effectuer le décrassage. (Accessoire vu chez REVIL.)

SCOOTER CLUB DE L'ILLE-DE-FRANCE

Assemblée Générale du 1^{er} Décembre 1954

Composition du Bureau :

Président : M. Grisot ;
Vice-présidents : M. Dupontet, responsable au tourisme et au camping ; M. Thomas, responsable du groupe sportif ;
Secrétaire général : M. Pertel ;
Trésorier général : M. Schaeffer ;
Responsable du groupe artistique : M. Nicot ;
Propagande : MM. Letord et Mignard ;
Responsable des commissaires : M. Mougel ;
Conseiller technique : M. Manceau.
Secrétaires adjoints : MM. Andrieu, Guillon, Macabiou, Moereman.

Palmarès du S.C.I.F. 1954.

8 novembre 1953 : Ivry, Concentration motos scooters, 1^{er} S.C.I.F. ; 1^{er} du gymkana : Hirvois.
9 mai 1954 : Noisy-le-Grand, Concentration motos-scooters, 1^{er} S.C.I.F. ; 1^{er} du gymkana : Loreau.
27 mai 1954 : Amiens, 1^{er} du gymkana : Legras ; 1^{er} du concours d'élégance : Mougel.
29-30 mai 1954 : Reims, Rallye international motos-scooters, 1^{er} S.C.I.F. (catégorie scooters).
19-20 juin 1954 : Rallye Chambourcy-Isigny (105 participants du S.C.I.F.).
13 juin 1954 : Audax du Moto-Club Châtillonnais, 1^{er} du classement 600 km, catégorie 175 cm³ : Monier ; 2^e du classement 600 km, catégorie 175 cm³ : Joly Jean.
27 mai 1954 : Cugny, concentration motos scooters (1^{er} S.C.I.F.).
14 juillet 1954 : La Queue-les-Yvelines, 1^{er} du gymkana : Meder.
25 juillet 1954 : Aumades, concentration scooters : 1^{er} S.C.I.F. ; 1^{er} gymkana : Meder.
19 septembre 1954 : Vigneux, concentration Challenge motos scooters, 1^{er} S.C.I.F. ; 1^{er} gymkana, Loreau.

26 septembre 1954 : Malesherbes, concentration motos scooters, 1^{er} S.C.I.F.
3 octobre 1954 : Rallye U.S.M.T., 1^{er} : M^{11e} Capelier (scooters).
24 octobre 1954 : Ivry, concentration Challenge motos scooters, 1^{er} S.C.I.F.
7 novembre 1954 : 6 Heures de Saint-Cloud, 1^{er} catégorie scooters : Manuguera.

COMMUNIQUÉ IMPORTANT

Le « Scooter-Club de l'Ile-de-France » organise, au profit de sa caisse de secours, sous le patronage de la Société A.L.B. (Fromages Frais Chambourcy) :

LA NUIT DU SCOOTER

le samedi 5 février 1955,
de 21 h à l'aube,
au THÉÂTRE DE L'APOLLO,
20, rue de Clichy, PARIS.

Au Programme :

PARTIE ARTISTIQUE

Présentation : Arlette Peters ;
Trio Raisner (Grand Prix du Disque) ;
André Robert (chansonnier vedette du Caveau de la République) ;
Danielle Dupré (Grand Prix de la Chanson, Deauville, 1953) ;
Jack Marlys (fantaisiste, révélation 1955) ;
Trio Roal's (main à main olympique) ;
Jack et Jo (acrobates cyclistes) ;
Les Aldiane's (acrobates féminines) ;
Les Caieux d'Isigny (chœurs des Pêcheurs d'Isigny) ;
Ballets « Chambourcy » (chorégraphie de M^{me} Zcya).

BAL DE NUIT

Avec la grande formation de l'orchestre Ivon Alain de la Radio et ses solistes, Jean Bonal, à la guitare, et André Luce, chanteur international.

AU COURS DE LA NUIT... nombreuses attractions, défilé de mannequins, french cancan. Parmi les 2 000 lots, une surprise vous attend... peut-être remporterez-vous un scooter Terrot.

LE SCOOTER "MORS" "PARIS-NICE"

D'APRÈS les constructeurs, le Mors a été conçu comme une automobile, ceci étant synonyme dans leur esprit, de sécurité de fonctionnement, entretien facile, confort, et agrément d'utilisation.

L'analyse qui suit mettra l'accent sur l'ingénieuse réalisation qui découle de cette formule ; le groupe moteur-transmission, notamment, peut être considéré comme un modèle du genre : il a été réalisé fonctionnellement, pour une utilisation strictement scooter. D'autre part, la conception et l'accessibilité de chaque organe ont été sérieusement étudiés pour que le démontage puisse en être effectué rapidement.

La technique constructive du Mors est mixte, autrement dit fait appel à un châssis tubulaire pour supporter la carrosserie et le groupe moteur.

Vue arrière. Pare-brise, porte-bagages et housse de roue de secours sont des accessoires supplémentaires.

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR			
Alésage	52	Nombre de ressorts	1
Course	58	Longueur et tarage	25 sous 80 kg
Cylindrée	123 cm ³	CARBURATEUR	
Puissance fiscale	1 ch	Marque	Gurtner
Puissance effective max. à 5 500 t/mn	6 ch	Type	M 20
Rapport volumétrique	6,5	Boisseau	22
Régime normal de rotation	4 600	Gicleur après rodage	36
Régime max. de rotation	6 000	Position de l'aiguille	Haute
		Ralenti	50/100
		Emmanchement	25,4
		Passage des gaz	20
CYLINDRE		ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	
Dimension des lumières		Volant alternateur :	
Échappement	2 x 15 x 14	Marque	Novi
Admission	2 x 15 x 14	Puissance	6 V, 25 W
Transfert	2 x 23 x 10	Cône	17
PISTON		Vis de	12 x 150 à droite
Hauteur totale	77	Avance à l'allumage moteur	3,5
Hauteur d'axe	36-41	Écartement des contacts	0,4
Jeu à la jupe	6/100 en bas	Bobine à bain d'huile extérieure	Ducellier
Poids (nu)	126 g	Bougie	AC 44 L
AXE DE PISTON		Écartement des électrodes	4/10
Diamètre normal	14	Ampoules diverses :	
Longueur	43	Phare-code	25-25 W
SEGMENTS		Lanterne AR	12 V, 0,5 A à vis
Dimensions étanchéité	2,5 x 2	PARTIE CYCLE	
Jeu dans les gorges	1 à 5/100	Fourche AV (type parallélogramme avec	
Jeu à la coupe	0,2 à 0,4	anneaux Neiman)	
BIELLE		Montage sur fusée	En porte-à-faux
Entraxe	115	Angle de chasse	2°
Jeu latéral	0,4 max.	Suspension arrière	Bras oscillant ;
Poids	120 g		ressort composite
Dimensions des galets	2,5 x 13,8		acier-caoutchouc
VILEBREQUIN		FREINS	
Tolérance de faux rond	Néant (montage en porte-à-faux)	Avant :	
MANETON		Diamètre des tambours	137
Diamètre	16	Dimensions des garnitures	25 x 138 x 4
Longueur	37,5	Arrière :	
CHANGEMENT DE VITESSES		Diamètre des tambours	137
Rapports vilebrequin arbre de commande-chaîne :		Dimensions des garnitures	25 x 138 x 4
1 ^{re} vitesse	3,8 à 1	ROUES	
2 ^{de} vitesse	2,33	Jante de	
3 ^e vitesse	1,61	Pneu de 4.00 x 8	4 x 2,5
Rapports finals :		Pression de gonflage AV	0,9 kg
1 ^{re} vitesse	13,15	Pression de gonflage AR	1,3 et 2 kg
2 ^{de} vitesse	7,7	Contenance du carter B. de V.	1
3 ^e vitesse	5,58	Qualité d'huile à utiliser	SAE 801 ou 90
TRANSMISSION SECONDAIRE		Contenance du réservoir de mélange	7,5 l
Nombre de dents du pignons de sortie de boîte	13	DIMENSIONS GÉNÉRALES	
Nombre de dents de la couronne	45	Longueur totale	1,897 m
CHAÎNE		Hauteur totale	1,70 m
Secondaire :	(Duplex)	Largeur hors tout (guidon)	0,680 m
Diamètre des rouleaux	6,35	Empattement	1,340 m
Largeur intérieur min.	2 x 5,72	Garde au sol (environ)	155 mm
Nombre de maillons	96	PERFORMANCES	
Pas	9,52	Croisière	60
EMBRAYAGE		Pointe	75
Nombre de disques	2 F+1 A	CONSOMMATION	
Course de débrayage (à la butée)	1,5	Environ aux 100 km à vitesse économique mélange	2,5
		POIDS DE LA MACHINE	
		En ordre de marche (environ)	95 kg
		Poids du bloc moto-propulseur à vide	33,200 kg

CHASSIS

Le châssis se compose d'un berceau tubulaire unique, coudé à angles droits, portant des traverses sur lesquelles se fixent les éléments de carrosserie. La partie postérieure comporte des goussets pour la fixation du carter-moteur et du bloc caoutchouc amortisseur de suspension. Un tube perpendiculaire, solidaire du châssis, soutient le bloc en son milieu, ce dernier étant ainsi fixé en trois points.

C'est le châssis qui encaisse tous les efforts, la carrosserie ne participant aucunement à la rigidité de l'ensemble et demeurant un élément de protection esthétique.

SUSPENSION

La suspension avant utilise le système à parallélogramme, avec bras unique et amortissement par anneaux Neiman.

La suspension arrière est du type oscillant, le carter de chaîne faisant office de bras. Il s'articule sur l'arbre de sortie de boîte. Un ressort à boudin noyé dans un cylindre de caoutchouc contrôle et amortit le débattement. Il est fixé d'une part sur le carter et de l'autre sur le châssis tubulaire.

MOYEUX, FREINS, ROUES

À l'avant, le moyeu, monté sur roulements annulaires à billes, est supporté par une fusée fixée en porte-à-faux au bras de fourche. Le tambour de frein et le flasque porte-roue sont fixés directement sur le moyeu par six écrous. La roue, est maintenue sur le flasque par quatre écrous borgnes. La jante se divise en deux parties, maintenues par écrous, ceci permettant un démontage facile du pneu et de la chambre.

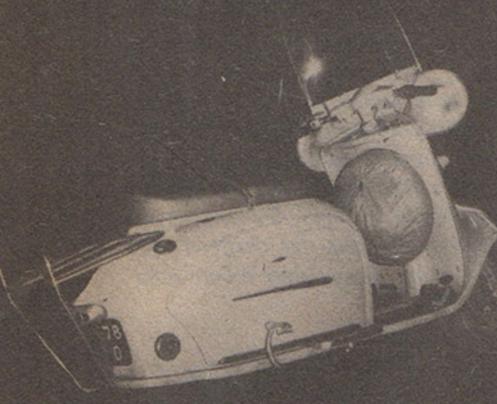
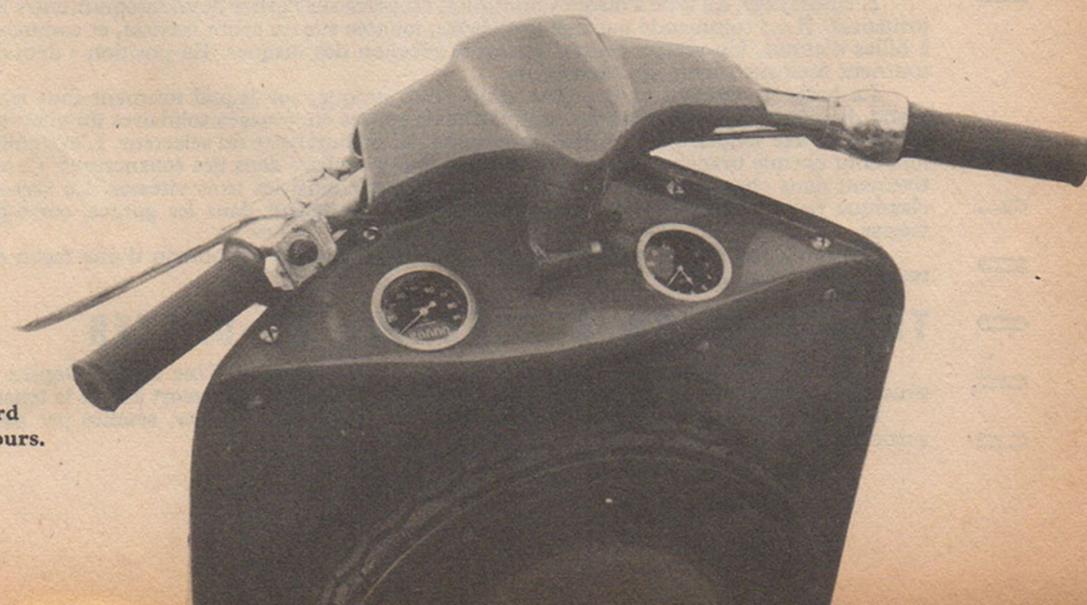
L'axe conique de la roue arrière tourne également sur deux roulements annulaires à billes, logés dans le carter de transmission. Cet axe porte à son extrémité gauche la couronne d'entraînement et le système de commande du compteur kilométrique, et en son extrémité droite un embout recevant le tambour de frein et le flasque porte-roue. Les roues arrière et avant sont identiques, de même que les freins, du type classique à expansion.

CARROSSERIE

La carrosserie est réalisée entièrement en tôle d'acier emboutie ; elle se compose d'un coffrage avant, comprenant d'un seul bloc le tablier et le carénage de roue, d'un plancher caoutchouté, renflé en son centre pour le passage du tube de châssis, et d'une coque arrière, comprenant les panneaux latéraux amovibles et le panneau supérieur également amovible, ces différents éléments avec liaison caoutchouc pour amortir les vibrations.

Le tableau de bord et la roue de secours.

Le Mors "Paris-Nice", vu de 3/4 avant.



SCOOTER " MORS " " PARIS-NICE " (Suite).

CULASSE CYLINDRE PISTON

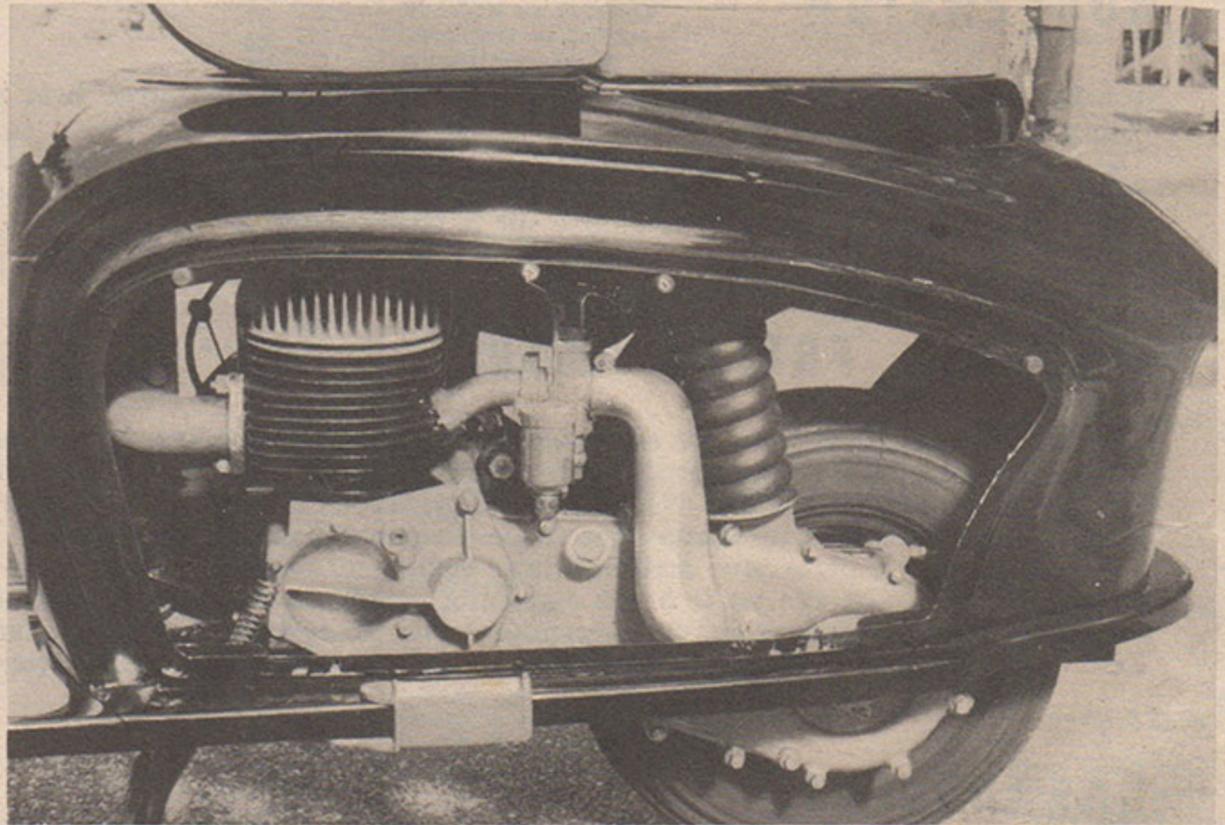
La culasse en alliage léger comporte une chambre d'explosion de forme hémisphérique. La bougie, placée au centre, se visse dans une fourrure rapportée en bronze. Deux joints en aluminium assurent l'étanchéité et la conductibilité thermique entre le cylindre et la culasse.

Le cylindre en fonte comprend deux transferts, une lumière d'échappement et une d'admission. La distribution est du type Schnurle, avec piston distributeur. Ce dernier, en alliage léger, porte trois segments, et deux ouvertures ménagées dans la jupe pour le passage des gaz venant du carter. L'axe de piston tourne sur bague bronze et est maintenu latéralement par deux cerclips.

EMBIELLAGE

Le vilebrequin est du type en porte-à-faux, solution réduisant au maximum l'espace mort du carter. La bielle travaille en « manivelle », sur un roulement à aiguilles Nadella. Une rondelle maintenue par une vis freinée la maintient en place. L'arbre de vilebrequin porte l'embrayage, les trois pignons primaires et le volant magnétique. Il tourne sur deux roulements à billes, l'un placé derrière le volant, l'autre entre les pignons moteurs et le volant magnétique.

Le groupe
moteur-
transmission.



TRANSMISSION PRIMAIRE EMBAYAGE BOITE DE VITESSES

La transmission primaire s'effectue directement par engrenement des pignons primaires, portés par le vilebrequin, sur les pignons secondaires, portés par l'arbre unique de boîte.

L'embrayage, du type à disques multiples, est placé sur l'arbre de vilebrequin, entre le volant moteur et les pignons primaires. Il est commandé par une fourchette, montée sur un arbre vertical, et commandée par un câble, avec butée à billes d'appui. Un ressort central assure la pression des disques. En position « débrayé », les pignons entraîneurs tournent fous sur l'arbre de vilebrequin.

La boîte de vitesses se compose d'un arbre unique, sur lequel tournent fous les trois pignons récepteurs de grand diamètre. Ces trois pignons sont entraînés par les engrenages solidaires du vilebrequin. A l'intérieur de l'arbre coulisse un axe solide d'un baladeur entraîné par la fourchette du sélecteur. L'extrémité de cet axe porte un croisillon, dont chaque branche dépasse l'arbre de boîte et coulisse dans des échancrures. Ce croisillon s'enclenche alternativement dans chaque pignon secondaire et positionne ainsi les trois vitesses. Le verrouillage s'obtient d'une façon classique par une bille poussée par un ressort et s'engageant dans les gorges, correspondant sur l'arbre à chaque vitesse.

On voit donc que le système de changement de vitesses est obtenu d'une façon extrêmement simple, tout en restant très mécanique.

TRANSMISSION SECONDAIRE ET CARTER

L'arbre de boîte porte le pignon de sortie à double denture. Une chaîne Duplex fonctionnant en bain d'huile sous carter étanche transmet le mouvement à la roue. Une lame de ressort assure la tension.

Le carter lui-même est constitué de deux coques en alliage léger, réunies par des boulons, et s'articulant en sortie d'arbre de boîte.

ESSAI

Le demi-carter gauche reçoit la prise de compteur, les bouchons de remplissage (niveau et vidange) et à sa partie antérieure un manchon pivot supporté par le couvercle du carter moteur, ceci afin de supprimer le porte-à-faux de l'articulation de suspension.

Le demi-carter droit porte le tambour de frein, et en avant, un manchon pivot boulonné sur le côté gauche du carter principal.

CARTER MOTEUR

Réalisé en alliage léger, il comprend : un carter principal contenant l'embiellage, la boîte de vitesses, l'embrayage, le système de kick-starter, et portant à sa partie postérieure le pivot d'articulation du carter secondaire formant bras de suspension.

Ce carter principal fixe le groupe moteur-transmission au cadre, à l'avant par quatre goujons, et à sa partie supérieure, derrière le cylindre, par deux goujons. Il reçoit intérieurement le roulement gauche de vilebrequin, et le roulement à aiguilles de l'arbre de boîte.

Un couvercle obture à gauche le tunnel contenant l'embiellage. Ce couvercle possède un emmanchement cylindrique pénétrant profondément à l'intérieur, de façon à réduire au minimum l'espace mort. Il porte également un alésage dans lequel prend place la bague bronze sur laquelle s'appuie le manchon pivot du bras de suspension.

À droite, un second couvercle porte l'arbre de lancement, le roulement droit de vilebrequin, le roulement d'arbre de boîte et le stator de volant magnétique. Ce couvercle est boulonné sur le carter principal, avec interposition d'un joint de papier.

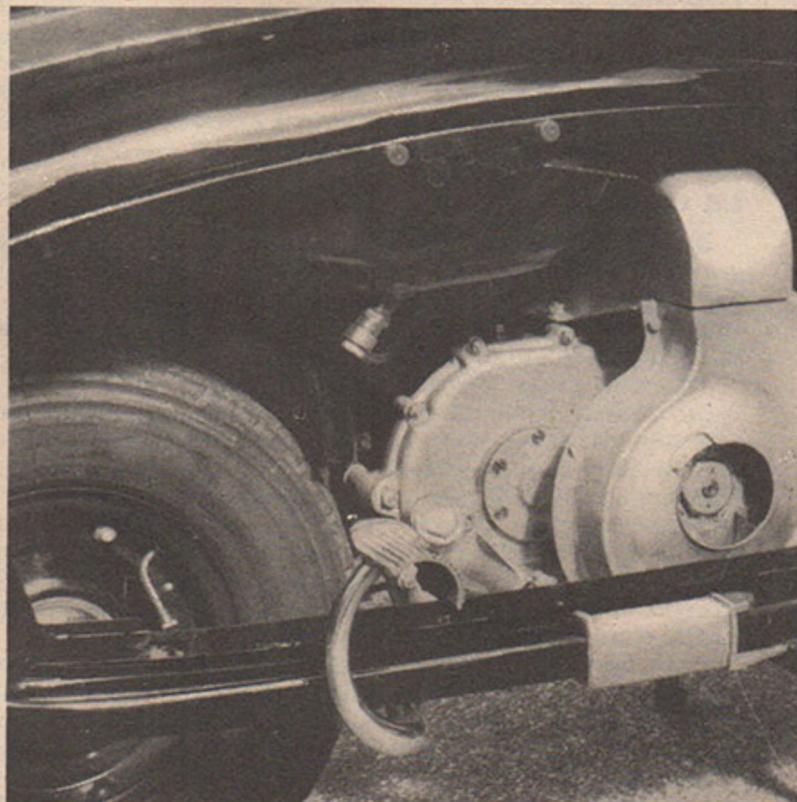
VOLANT MAGNÉTIQUE

Celui-ci fonctionne maintenant en alternateur basse-tension, la bobine et le condensateur étant extérieurs. La bobine est du type à bain d'huile, et son emplacement permet un meilleur refroidissement ainsi qu'un remplacement plus facile, de même pour le condensateur.

CARBURATEUR

Celui-ci est un Gurtner de 20 mm de passage. Un système particulier permet d'appeler l'essence sans risque de noyer la cuve. Une longue prise d'air, faisant silencieux d'admission, débouche à la base du bloc-moteur.

Il est possible actuellement de faire monter un Zénith qui donne également de très bons résultats.



La turbine de refroidissement.

La ligne du Mors est très spéciale surtout vu à l'arrêt.

Dès que le scooter se déplace, on s'aperçoit que le conducteur est parfaitement à l'aise et s'intègre à l'ensemble, qui revêt de ce fait une apparence de sain équilibre. La position du pilote est parfaitement étudiée, il est loisible de le vérifier en s'asseyant sur le siège constitué par un vaste coussin de caoutchouc alvéolé. Les dimensions du siège permettent à n'importe quel individu de trouver l'assiette qui lui convient. Le guidon bien en mains, est muni de leviers, d'embrayage et de frein avant, largement dimensionnés. Des arrêts de gaines moletés, filetés et munis de contre-écrous facilitent le réglage des câbles. À droite la poignée tournante de gaz, à gauche le pendant comportant le bouton d'avertisseur et l'inverseur code-phare.

Une pièce moulée carène la partie centrale du guidon, protégeant fils, câbles, klaxon, attaches de pare-brise, etc. Derrière le tablier, le tableau de bord bien en vue comporte, un compteur, une montre et un anti-vol de direction Neiman.

Au plancher nous trouvons à droite la pédale de frein arrière commandée par la pointe du pied, et à gauche deux pédales de sélecteur servant à monter ou à rétrograder la gamme des trois vitesses.

Pour partir, ouvrons le siège avant monté sur charnières. Nous trouvons un robinet d'essence à trois positions dont une : « réserve » et un bouton titillateur qui libère un poids taré qui permet par sa pression sur le flotteur, de remplir la cuve sans pour cela noyer le carburateur. Contrairement à l'habitude il faut appuyer d'une façon constante sur le bouton au lieu de l'agiter. La manœuvre du kick placé à droite est simple. Quand le moteur tourne, surtout à froid, il est bon de conserver le doigt sur le titillateur pendant quelques secondes pour continuer à enrichir le mélange.

Le moteur est silencieux mécaniquement ainsi qu'au point de vue échappement. L'embrayage est très doux et n'entraîne pas à froid. Dès les premiers mètres on est chez soi, les vitesses passent bien, la roue de secours n'offre aucune gêne malgré sa fixation devant les genoux.

Le moteur monte bien en régime, pour en obtenir le meilleur rendement, il faut d'ailleurs le faire tourner vite. Après avoir emmené la première à 25 km/h, la seconde monte à plus de 50 km/h, ce qui permet en ville de se tirer des plus mauvais pas et d'accélérer franchement au passage de la troisième. Le freinage puissant est cependant progressif.

Pour la ville le Mors est un précieux auxiliaire, sa béquille latérale facilite le stationnement en supprimant tout effort, le point mort se retrouve aisément ce qui évite le travail de la butée d'embrayage aux arrêts feux rouges, la stabilité parfaite à l'extrême ralenti rend la conduite aisée dans les embouteillages.

Sur la route la vitesse compteur est de 82 à 88 km/h, en position normale, l'allure normale se situe entre 60 et 68 km/h, le moteur tourne rond sans vibration. Un des gros avantages du Mors est dans sa suspension. En effet les ondulations, pavés, trous, sont abordés sans crainte à bonne allure, ce qui autorise des moyennes intéressantes. En solo comme en duo l'amortissement s'avère sans critique.

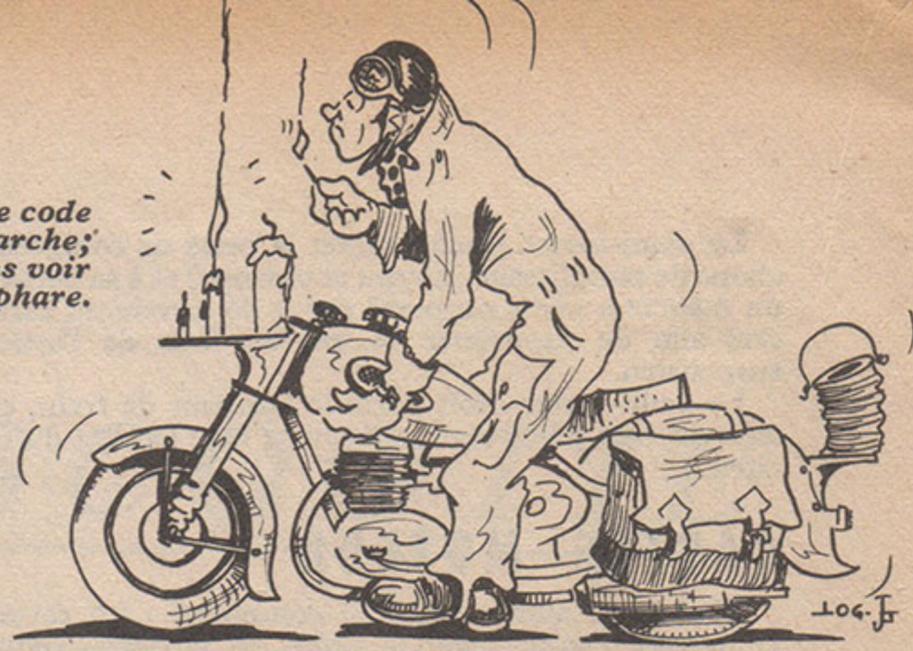
La consommation comme celle de tous les moteurs à deux temps, varie suivant le mode de conduite et se situe entre 2,5 et 3 l aux 100 km. La protection excellente grâce au tablier, devient exemplaire avec un pare-brise.

Grâce aux derniers perfectionnements apportés au refroidissement, à l'allumage et à la carburation, le Mors se classe au premier plan parmi les scooters de qualité.

A. NEBOUT.

la conduite de nuit

Le code marche; voyons voir le phare.



POUR une notable partie des « motards », la mauvaise saison signifie qu'il n'est plus guère possible de regagner son « chez soi » après le travail sans « allumer ». Le jour tombe tôt, la nuit arrive vite.

Comme si le froid n'était déjà pas suffisant et qu'il faille encore ajouter quelques ennuis supplémentaires.

Cette bon sang de saison nous cause décidément bien des tracas et il faut avoir une âme nickelée pour la supporter avec bonne humeur.

D'autant plus qu'elle se termine avec le printemps et que, malgré les fleurs et les petits oiseaux, les jours sont encore courts et les nuits fraîches !

La conduite de nuit n'est pas un art, encore moins une profession ou un jeu, c'est une habitude.

Comme toutes les habitudes, pour rendre service, elle doit être au point. Les précautions à prendre lorsque la nuit arrive, sont nombreuses. Le moment le plus délicat est, d'ailleurs, la chute du jour, celui où les êtres et les choses, se fondant dans le paysage qui devient trouble, paraissent indistincts. Il faut ralentir ; allumer les feux très tôt, surtout si l'on roule à motocyclette.

Un motocycliste a toujours tendance à croire que les autres sont au courant de sa présence par le simple fait qu'il les voit.

Attention, si nous pouvons dire, la nuit tombe plus vite pour un automobiliste que pour un motard qui, en raison de l'absence de vitres et de montants, a la vue, plus perçante.

Les précautions à prendre sont nombreuses et concernent le véhicule et le pilote.

Le véhicule.

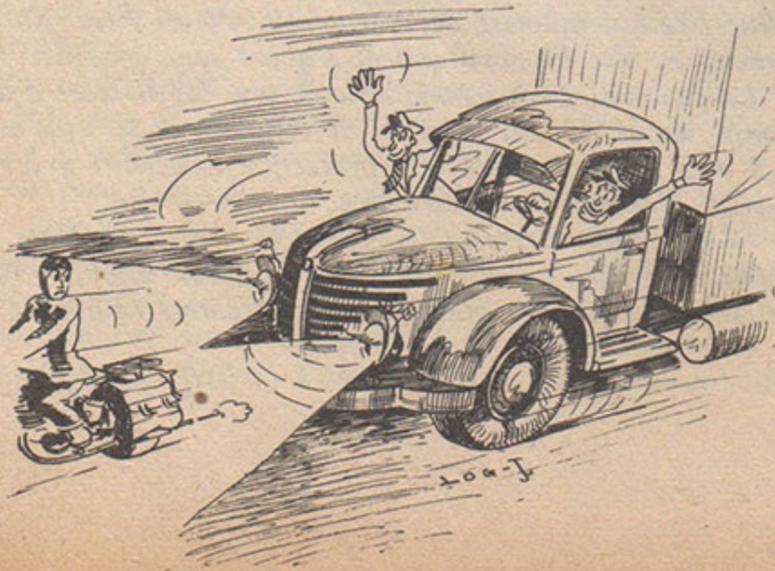
Il doit être muni des feux réglementaires. Rappelons-les brièvement :

A l'avant une source de lumière qui sera différente suivant que le « biroué » est un vélomoteur, une moto ou un cyclomoteur. Pour les vélomoteurs et motos aux termes du nouveau Code de la Route, une lanterne et un combiné code-phare. Pour le cyclomoteur, une ampoule ou un feu non éblouissant qui, aux termes du nouveau Code de la Route devra être jaune. Le feu « de position » (lanterne) devra être visible à 150 m, ce qui est peu. Le « code » devra éclairer efficacement la route sur une distance minimum de 30 m, sans éblouir. Le « phare » éclairera la route sur une distance d'au moins 100 m.

A l'arrière, un ou plusieurs feux rouges. Cet éclairage sera visible au moins à 150 m. Plus votre feu arrière sera rouge et clair, moins vous risquerez l'accident. Il est extrêmement désagréable de recevoir un coup de 15 t dans le derrière, même s'il est donné avec gentillesse !

Un catadioptré sera le complément légal et indispensable de tout arrière de véhicule. Nous avons remarqué que quelques motards avisés plaçaient les catadioptrés jusque sur leurs sacoches. Ce ne sont pas des snobs ou des fous, mais simplement des personnes qui estiment que le derrière de leur moto est tout aussi respectable que le devant, même s'ils ne le voient que rarement.

Les vêtements du passager ou les bagages ne doivent pas cacher



l'éclairage arrière du véhicule, comme s'il s'agissait de ne pas parler d'une chose honteuse.

L'existence vaut bien que le monsieur (ou la dame) qui est transporté coince son vêtement sous ses cuisses. D'autant plus que l'usage d'une gabardine, n'est pas de servir de bavolet, encore moins de ralentisseur !

S'il est adjoint au véhicule une remorque ou un side-car, ces derniers devront être soigneusement signalés. Rien n'est plus déroutant que de trouver une largeur ou une longueur de véhicule mal signalée. Les conséquences pourraient être catastrophiques.

L'entretien de l'éclairage.

Le froid, le brouillard, la pluie et la neige se chargent de détériorer rapidement les installations électriques les plus robustes. Non pas que le matériel soit de mauvaise qualité, mais l'humidité et le gel viennent à bout des meilleures protections. Il faudra donc vérifier soigneusement, de jour, les fils, connexions, et ampoules. La nuit ne doit pas prendre au dépourvu avec un matériel défectueux.

Dans votre poche supérieure de veston, il y aura une petite ampoule arrière. Si vous craignez de griller même cette ampoule de secours prenez-la d'un voltage supérieur. Car l'arrêt de l'éclairage peut être dû à un léger survoltage. Elle éclairera moins mais vous dépannera en attendant le lendemain. Ayez aussi une ampoule avant, quoique les risques de « claquage » soient moins grands. Il est rare que votre ampoule avant vous laisse tomber complètement. Si le « code » grille, le « phare » continue la plupart du temps à fonctionner et vice versa. Il est inutile de vous faire bénir, par les usagers qui vous croisent.

Veillez à ce que votre projecteur avant n'éclaire pas trop haut. C'est une gêne indiscutable pour ceux qui viennent en sens inverse et la lumière émise par un tel projecteur, éclairera moins la portion de route se trouvant devant vous.

Pensez à l'éventualité d'une rupture de fil électrique. Ayez toujours sur vous de quoi vous éclairer (torche) et de quoi « raccommoder » : un morceau de chatterton, un couteau qui coupe bien et un morceau de fil électrique vous permettront de joindre les deux bouts sur les machines où le fil est si tendu par esprit de lésine qu'il n'y a pas un centimètre de marge pour faire une épissure. Vous nous direz qu'il n'est pas de raison qu'un fil se rompe. C'est en partie vrai mais, par exemple, le passager en grimant sur le tansad peut accrocher avec son pied le fil qui va à la lanterne arrière.

Le catadioptré devra toujours être très propre. Un coup de chiffon fréquent le rendra vraiment efficace. ainsi, d'ailleurs, que le mica rouge qui recouvre l'ampoule arrière.

La conduite.

Rouler plus lentement que le jour et ralentir davantage aux croisements et lorsqu'il se présente des obstacles non définis. Ne pas s'approcher trop près du trottoir ou de la berme. Il peut se trouver sur votre chemin un véhicule arrêté ou un piéton qui ne se rend pas compte du danger qu'il court.

Ayez une petite idée toujours présente.

Un cycliste a éclaté à l'avant et est tombé lourdement sur la chaussée où il s'est assommé. Il git en travers. Vous arrivez en code, en marchant à 80 à l'heure, et votre projecteur éclaire réglementairement à 30 m devant vous. Pourrez-vous vous arrêter à temps ? Décomposez votre pensée. Il faudra en un instant, vous rendre compte qu'il s'agit d'un homme et non pas d'une tache sur la chaussée, couper les gaz, porter la main et le pied à vos freins, etc. Pourrez-vous faire cette succession de manœuvres en un instant ? La vie d'un homme est entre vos mains.

Enfin, si vous voulez vous signaler davantage aux autres usagers de la route, vous pouvez placer en quelques endroits judicieux de votre engin ou de votre personne des bandes de peinture blanche lumineuse : (bas du garde-boue arrière, ceinture ou casque, par exemple).

LEGRAND-JACQUES.

Organisé par le M.C. Clodoaldien, le troisième Trial de Noël s'est déroulé dans les bois des « Gonnards », à Buc. Une soixantaine de concurrents prirent le départ, groupés en plusieurs catégories : cyclomoteurs, touristes et « spéciales cross ». Le parcours, hors les passages « non-stop », était acceptable, malgré de nombreux raidillons et descentes. L'un des « non-stop » comportait le franchissement d'un bournier d'environ 150 m de long, avec 30 cm d'eau par endroit, mais le plus difficile était sans conteste le passage à gué de la Bièvre, où la majeure partie des concurrents écopèrent de nombreux points de pénalisation. Le temps brumeux et légèrement froid n'empêcha pas un nombreux public de manifester tout l'intérêt qu'il porte à ce sport hivernal.

Morphyre, sur C.N.C. — Le Mistral.



Le III^e TRIAL DE BUC

RÉSULTATS

RES. CYCLOMOTEURS : 1. Yvon Brunet (Eclair Martinet), 7 pts (26" 4/5); 2. Nicolas (Eriac-Cucciolo), 7 pts (39" 3/5); 3. Huc, 10 pts (31" 4/5); 4. Magnet, 10 pts (42" 4/5); 5. Boutevin, 15 pts; 6. Morphyre, 19 pts; 7. M. Militello, 20 pts; 8. Claire Blaise, 25 pts; 9. Gaveriaux, 29 pts; 10. P. Militello, 30 pts.

TOURISTES ET MILITAIRES : 1. Bonabaud (MC Clodoaldien) 150 cmc. (Push), 6 pts; 2. Blois (Duplex) 350 cmc. (Royal-Enfield), 10 pts; 3. Delauné (MC Châtillon), 16 pts; 4. Rousseau (MCC), 17 pts; 5. Valentin (MCM), 20 pts (1' 15" 3); 6. Monneyroux (MCC), 20 pts (1' 20"); 7. Boitault (Vincennes), 23 pts; 8. Charpentier (AM St-Cloud), 24 pts; 9. Brugnault (V), 26 pts; 10. Paul Chaumette (MCC), 30 pts; 11. Saint-Marc (V), 31 pts (1' 23" 4); 12. Echallard (V), 31 pts (1' 25" 9); 13. Valette (Duplex), 32 pts (1' 26" 2); 14. Huyser (MCM), 32 pts (1' 27" 2); 15. Huc (RMC), 33 pts (1' 11" 1), etc..

CROSS, 3^e CATEG. : 1. Jacques Charrier (AM St-Cloud), 350 cmc. (B.S.A.), 0 pt; 2. Pierre Chaumette (MCC), 11 pts; 3. Delauné (MCC), 15 pts; 4. Daudé (MCBN), 18 pts (46" 2); 5. Bordio (MCM), 18 pts (1' 18" 1); 6. Huc (RMC), 20 pts; 7. Douis (Ivry), 21 pts (1' 4" 1); 8. Lejeune (Bobigny), 21 pts (4' 39"); 9. Gadin (MC Sèvres), 23 pts; 10. Macchi (MCS), 31 pts; 11. Bonabaud (MCC), 33 pts (1' 12" 2); 12. Tillet (MCC), 33 pts (1' 17" 2); 13. Tardif (AMSC), 34 pts (45" 1); 14. Rousseau (MCC), 34 pts (1' 9"); 15. Gourc (MCC), 38 pts, etc..

Delauné franchit une jolie mare de boue.



Charrier, vainqueur toutes catégories, sur B.S.A.



RAID

N O R D

O R I E N T

*Galata,
ville
de Turquie.*

MON adieu à Belgrade fut marqué par une tracasserie administrative : je dus aller au Comité Populaire de la ville pour revoir un visa qui paraît-il, n'occupait pas assez de place sur une page entière de mon passeport. Une nouvelle page m'informa que j'avais trois jours pour déguerpir. Il fallait mettre les bouchées doubles ! Heureusement que mes amortisseurs ne peuvent pas parler ! Des mosquées apparaissent après Nich. Scoje, ville jaune, rafraîchit après la poussière brûlante du chemin. Un bain de pieds devant la mosquée et un sympathique barbu se fait un plaisir, après avoir déposé godasses et poignard devant la porte (c'est de rigueur), de vous montrer des trésors, ou ce qu'il en reste. Je quitte à regret les bonbons qu'il m'offre dans un récipient d'orfèvrerie splendide et je cherche à remettre en marche. Rien à faire ! Que se passe-t-il?... Un gosse a trouvé moyen de tirer sur le tuyau d'arrivée d'essence. Le concierge barbu me revient en aide et fait entrer, oh ! horreur, le véhicule dans le jardin sacré pour me permettre de réparer à l'ombre : ce n'est pas un péché, le Coran n'en souffle mot.

La dépression du Vardar me guide ensuite vers Salonique. La douane est, là encore, très spéciale. Il faut aller chercher le douanier chez lui, car, puisqu'il ne passe personne l'après-midi, il fait sa sieste. Et c'est la Grèce. Avouons tout de suite que le voyageur est à plaindre ! Des régiments de colonnes brisées s'imposent à lui et le pauvre essaye de se retrouver dans l'écriture et dans ses souvenirs scolaires. Pour moi, rien à faire. Vieilles stèles et colonnes branlantes me donnent une indigestion, bien plus encore que cette curieuse cuisine pour qui le « cuisinier aide-chimiste », complète auprès de gros chaudrons et qu'il assaisonne généreusement de pos-

tillons et de sueur, car il fait vraiment chaud. Pourtant, la Grèce du Nord, la région de Cavalla charme vraiment. Pays aimé des dieux, il faut relater la splendeur de la côte, près du golfe d'Enos et la gentillesse des habitants fiers de piloter l'étranger, toujours prêts à rendre service et à vous indiquer votre route (malheureusement, il y a une ombre au tableau : c'est qu'ils veulent tout savoir, et plutôt que d'avouer qu'ils ne connaissent pas le bon chemin, ils vous envoient n'importe où, parfois à l'opposé) merci quand même : j'en ai profité pour découvrir de charmants coins, oubliés autrement (vallée de la Mesta, par exemple). Bientôt, après Alexandropolis, la route cesse ! Du plein champ s'impose. Je ne suis pas doué pour le « cross » mais il faut passer (quelques rayons y restent, eux). Le moteur fumant, après deux jours horribles, me pousse dans un ultime soubresaut, en vue d'Edirne. Je viens de passer la frontière gréco-turque, après m'être aventuré sur le rideau de fer bulgare. L'équipage a bien mérité le nettoyage-resserrage-vérification subi, le conducteur aussi (j'absorbe de la quinine : ce n'est pas bon !). Vidange complète pour préparer ma moto à la suite, et changement de pneus. Les anciens sont cuits, abandonnés, ils sont convertis en souvenir par les indigènes vivement intéressés, Englebert sera donc présent dans les Balkans ! Brusquement un vrai chemin apparaît menant à Istanbul (alias Constantinople, alias Bizance), après les perspectives de la mer de Marmara, entre les Dardanelles et le Bosphore. Tout le monde connaît de réputation la ville aux sept mosquées. Le port, la Corne d'or, ce grouillement et ce malaxage oriental pimentés de camélots et de pickpockets, cette foule brune illustre le tableau oriental qui rôde au fond de chacun de nous. Et, en remontant

une de ses collines, on se trouve devant une université de cette nouvelle République turque dans le quartier européen. Là aussi, un club ultra-sympa de Français qui travaillent en Turquie : électrification de trains de banlieue, projets de métro, concession minière, construction, cadres. Il m'ouvre ses portes. Merci à l'Alliance, merci aussi à son comité et au jeune aide-banquier qui m'a prêté une vraie et belle chemise bien repassée et une cravate adéquate, afin que je puisse me présenter à table sans faire fuir mes voisins !

Minute émouvante le lendemain en débarquant du ferry. Je mettais le pied à Haydarpaça, début d'un autre continent, l'Asie. C'est assez impressionnant, et pourtant les villas des « grands » du coin, ressemblent à celles de Monte-Carlo. Après les merveilles superposées du Bosphore, couches de terre brune, puis rose, puis verte, et les embûches de sa zone militarisée, la vraie « piste » recommence et il fait 50° à l'ombre, quand il y en a !

Fini le vieux marché tout frais, le grand Bazar typique d'Istanbul, le pont de Galata où les porteurs humains chargent des fardeaux impressionnants. Têtes de Turcs ? Non, mais fort comme un Turc, c'est pourtant ça !...

Revenons pourtant après Brousse, la bien nommée. Intenable ! il n'y a rien. Quelques maigres cultures, la steppe, et tout à coup, sans prévenir, Ankara, enfin. Ankara, capitale de la jeune République, est un don d'Ataturk. Comme Tito à Belgrade, Ataturk veille, mais lui, de son fastueux mausolée - garnison - militaire, sur une ville qui n'est qu'administrative, avec, comme pivot, les ambassades, l'office de presse et les grandes académies. Construite au centre de gravité du nouvel État, cette ville, entièrement artificielle, est

adossée au terrain, et géométrique avec ses rues bordées de buildings, elle écrase une population de fonctionnaires et de militaires. Car la Turquie a pris conscience de sa force. Les zones militaires sont « tabous » sauf quand on présente à la sentinelle sa modeste carte d'affilié à la Sécurité sociale. Elle fait merveille ! (vous la connaissez, cette petite carte avec tous ses chiffres), eh bien ! marquée d'un mot connu, « sociale », de tous ces signes cabalistiques, on est bien reçu !

De Ankara, mon itinéraire s'enfonçait encore vers l'est, dans la vaste Anatolie, pays des brigands turcs des légendes, des braves paysans et soldats de la réalité. Mais il fallait encore des autorisations militaires. Très difficiles à obtenir, ces autorisations. Je ne les eues qu'en promettant de mentionner le très puissant S.D.K. Yeçiryaahdar. Il aime voir son nom imprimé, cet homme ! et le long périple se continua, avec, de temps en temps des sentinelles dans le désert, des villages perdus des chameaux, mirages, quelques plantations, des oasis, et des escortes militaires étonnées se demandant ce que je venais faire en Arménie !

L'appel mystérieux du « plus loin » n'est pas un vain mot. Quant à la mécanique, je continue à l'oublier, mais 7 l aux 100 paient leur tribut à l'évaporation et au routes. Un axe casse : j'en ai un de rechange et paie mon aide improvisé avec ce qu'il prend pour un fétiche : une Eyquem 116. Je vous assure que ce bilan n'est pas lourd en raison des difficultés rencontrées, et en toute franchise cela prouve la qualité du matériel.

Je commence à perdre le nord et m'égarer. Mais les Anatoliens sont si chics. On trouve partout des guides. Je pourrais me prendre pour une vedette. Le passage de la Csepel sera l'événement du mois ! Temurzu Sakarya Kyz-Irmak, Sinop, Kraza-Sous mènent à Erzerum, la citadelle arménienne. Je n'irai plus très loin. A partir de là, on tire à vue. Pétrole caucasien, tu es trop bien gardé ! Les villageois, en allant vers le Sud, pérorèrent encore en groupes sur les places poussiéreuses, perdus dans cette immensité. La nuit, le ciel serein se paillette d'or, la chaussée de galets fait place aux karayols (ornières conduisant généralement à un cul-de-sac, de là on en suit un autre : vive l'orientation !). Mon moniteur de P.M.E. serait fier s'il me voyait... C'est l'Orient magique. Les croisées de karayols me font dévisser, d'où chutes. Les souvenirs de la préhistoire, une tête en feu et sans m'en rendre compte, après une semaine, je me retrouve à Konya. Le Konya des Seldjoukides (vous ne savez pas ce que c'est ? moi pas encore, mais tout le monde dit cela là-bas). Ce doit être un des restes de l'époque des sultans de l'Empire Ottoman. Mais, attention, maintenant la Turquie renaît et pratique l'irrigation, quel contraste !... Arikoren, Karaman, Natoumiage, Le Goksu... ces noms bizarres me font faire la connaissance de types charmants vous offrant très simplement tout ce qu'ils ont. Je m'étonne de leurs coutumes arabes : ils vous posent le

pied sur leur tête, et vous remercient en se frappant le cœur. Ils font à l'inverse de nous les signes de dénégation et d'affirmation : là-bas le signe « oui » français veut dire non, et tourner la tête de gauche à droite et vice versa, veut dire « tout à fait d'accord ». Je n'y pige plus rien, mais ces gens sont charmants, sauf quand ils se brûlent après le cylindre de la moto, pour voir ce truc curieux et ses ailettes. Je n'ose pas écrire la traduction de ce qu'ils disent alors... Après ce périple, Izmir, sa foire me fait reprendre contact avec notre civilisation. Istamboul de nouveau. Une petite visite à l'hôpital car je suis épuisé et je m'embarque enfin pour le retour, croisière méditerranéenne de toute beauté, visitant les îles grecques, puis Athènes, Naples... Le raid, qui avait pris tant de place dans

ma vie, se terminait. Je cuve aujourd'hui mes souvenirs et je vous les livre, amis motards, tels quels, en vrac. Ce fut parfois très dur, mais je voudrais pouvoir repartir au plus vite. Des amis sans nombre m'ont accueilli partout comme ils accueilleraient chaque Français simplement « correct », car la France a partout encore conservé son prestige, du cap Nord à l'Arménie, et c'est par des contacts qu'on le maintiendra.

Ce raid eut un but : démontrer les possibilités d'un matériel ; il a eu un autre résultat aussi, m'ouvrir les yeux, malgré vingt et une frontières, administrations, etc. Le raid Nord-Orient est terminé :

Merci encore à tous les amis qui m'ont permis de le mener à bien.

C. HARRARI.



*Dans
les souks
d'Istamboul.*



*Un coin
pittoresque
du port
d'Istamboul.*

CHAMPIONS

Il nous est enfin donné de pouvoir présenter les Champions de France 1954. Nous devons cette faveur à la parution de décembre de la revue *France-Moto*, organe officiel de la Fédération. Nous voudrions ne pas croire qu'un souci d'exclusivité poussé un peu loin, ait conduit la F.F.M. à n'envoyer à la presse aucun communiqué concernant ces classements. La publication du prochain calendrier, qui tarde beaucoup, nous renseignera à ce sujet.

R. COURT.

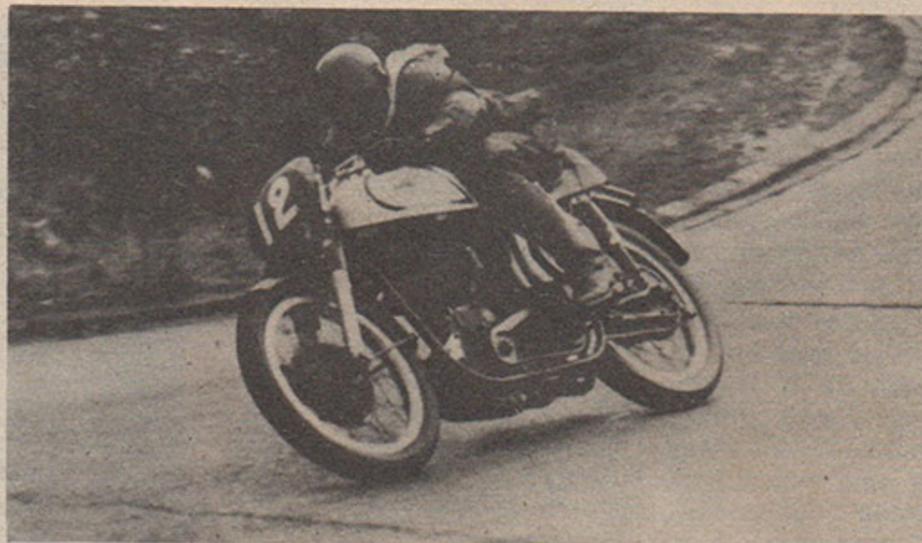
Nous ne donnons ci-dessous que les lauréats de la catégorie vitesse, les champions de la catégorie « Cross » étant présentés, avec leur palmarès, par notre collaborateur R. Mouchet, en page 28.

NATIONALAUX

CATÉGORIE 500 CM³

BRAUN CLAUDE (NORTON)

Classement dans les épreuves de championnat :
Montlhéry (2 h) : 1^{er} ; Bourges : 3^e ; Mulhouse : 1^{er}.



INTERNATIONAUX

CATÉGORIE 500 CM³

COLLOT JACQUES (NORTON)

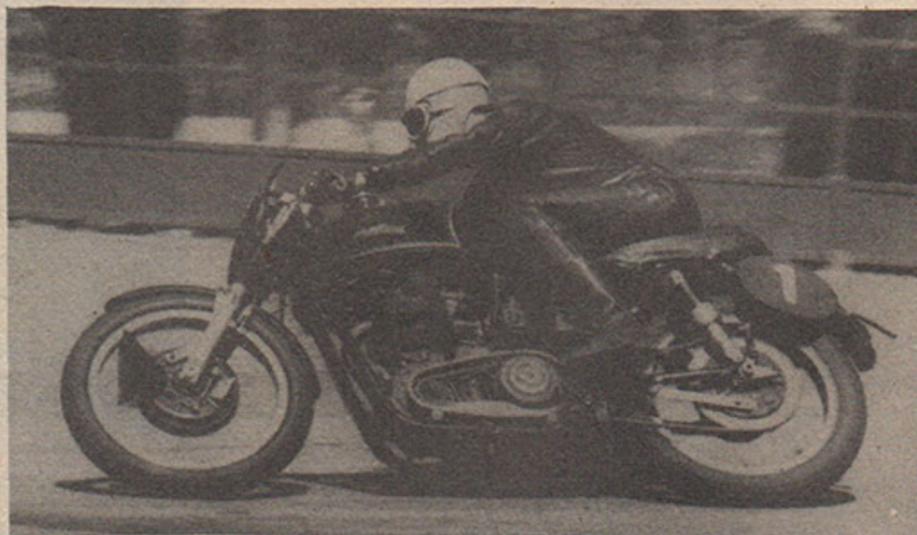
Détient le titre depuis 1951.
Grenoble : 2^e ; Rochefort : 1^{er} ;
Reims : 2^e ; Moulins : 1^{er} ; Lyon :
1^{er} ; Vesoul : 1^{er} ; Villefranche : 1^{er} ;
Avignon : 2^e.



CATÉGORIE 350 CM³

MONNERET PIERRE (A.J.S.)

Conserve son titre.
Classement dans les épreuves de championnat :
Marseille : 1^{er} ; Grenoble : 1^{er} ; Rochefort :
1^{er} ; Reims : 1^{er} ; Moulins : 1^{er} ; Lyon : 1^{er} ;
Avignon : 3^e.



DE FRANCE 1954

CATÉGORIE 350 CM³

GUÉRIN BERNARD
(VÉLOCETTE)

Provins : 1^{er}; Bourges : 1^{er};
Mulhouse : 1^{er}; Coupes du
Salon : 1^{er}.

CATÉGORIE 250 CM³

FAUCHEREAUX RENÉ
(GUZZI)

Montlhéry (2 h) : 1^{er}; Bourges :
1^{er}; Mulhouse : 2^e; Coupes du
Salon : 2^e.

CATÉGORIE 175 CM³

ONDA JACQUES
(MAGNAT-DEBON)

Montlhéry (2 h) : 1^{er}; Provins :
1^{er}; Orléans : 1^{er}; Bourges :
1^{er}; Coupes du Salon : 3^e.



CATÉGORIE 250 CM³

BAYLE JEAN-PIERRE
(GUZZI).

Classement dans les épreuves
de championnat : Pau : 1^{er};
Grenoble : 1^{er}; Reims : 2^e.

CATÉGORIE 175 CM³

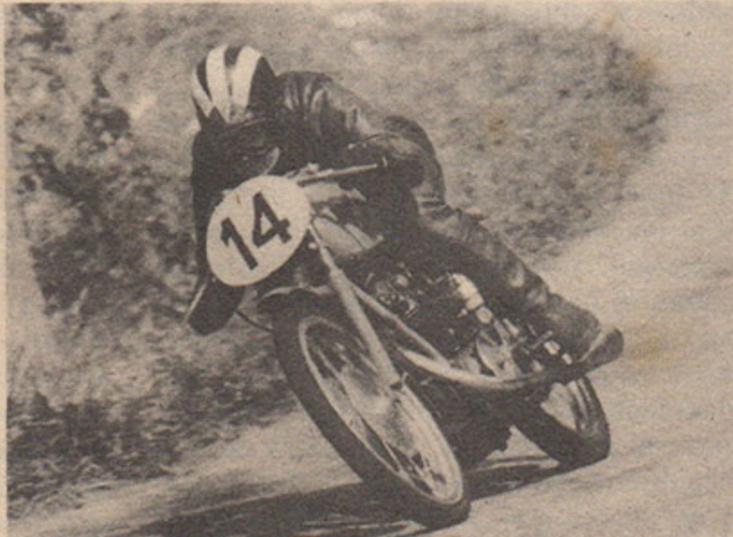
BURGRAFF GEORGES (M.V.)

Classement dans les épreuves de cham-
pionnat : Bourg : 1^{er}; Lyon : 1^{er};
Avignon : 4^e.

CATÉGORIE SIDE-CAR

DRION JACQUES INGLE-
STOLL (NORTON et B.M.W.)

Bourg : 1^{er}; Grenoble :
1^{er}; Rochefort : 1^{er}; Vesoul :
1^{er}; Avignon : 3^e.



Moto-Cross

autour des titres 1954



Carlo Molinari, champion de France, catégorie 500 cm³ sur Gilera « Saturno ».

« La passation des titres », ce serait là le « titre » circonstancié de cet article, puisque 1954 voit couronner trois nouveaux champions :

— Molinari remplace Brassine en 500 cm³ ;

— Robert Klym remplace Godey en 350 cm³ ;

— René Klym remplace Bénard en 250 cm³.

Trois champions et c'est tout puisqu'il n'y a pas de classement championnats de France proprement dit !

COMMENT LES CHOSES SE SONT-ELLES PASSÉES ?

A vrai dire, ce n'est pas commode à expliquer. La sélection a été effectuée le 23 novembre au sein d'une commission de moto-cross de la F.F.M., laquelle sélection fut entérinée sans discussion par le Comité de la F.F.M. le 23 novembre.

La commission a dû, pour décerner les titres, statuer à la fois sur le texte et le contexte des palmarès de la saison, sans qu'elle puisse manifester de véritable

systematique. En effet, psychologie disons plutôt « casuistique » l'a disputé à l'arithmétique des points... c'était l'inévitable « aspect contraire » de la formule actuelle des championnats, excluant à la fois l'épreuve unique ou l'épreuve en plusieurs manches réunissant *chaque fois* tous les challengers sur le même plateau, considérations pour lesquelles le même indice ne saurait être donné à toutes les victoires, même en catégorie internationale, cet indice dépendant évidemment et logiquement de la « compagnie » en laquelle chaque victoire a été remportée. Et puis on tint compte, très justement d'ailleurs à notre sens, de la valeur *représentation internationale*, c'est-à-dire du standing que chacun participa à donner au moto-cross français sur les grands terrains étrangers, ce chacun étant évidemment très restrictif puisqu'on sait le peu de goût qu'ont la plupart de nos champions pour les cross à l'étranger. C'est un fait que nous citons simplement, sans nous livrer à des commentaires dangereux. En bref, « allez-y voir », la critique est aisée mais l'art est difficile, ce n'était pas commode même pour des diri-

geants particulièrement éclairés comme les nôtres.

Ceci étant dit, et il fallait le dire pour situer le principe et l'ambiance de cette attribution des titres 1954, il convient encore de rappeler que le plus important de ces titres est lié aux forfaits du tenant et du « joker » d'hier en 500 m³ : Gilbert Brassine, quatre fois champion de France et le prestigieux Frantz, tous deux invaincus pour ne pas dire invincibles.

Au passage manifestons-leur notre grande sympathie et le regret que le moto-cross français ait été ainsi en 1954 décapité de ses deux principales têtes. Nous croyons savoir que Gilbert, qui s'était fait une mauvaise fracture à la main en mai dernier à Valentigney, reprend l'entraînement cet automne et que Frantz sera sans doute récupérable physiquement au printemps prochain ; quant à son moral, il convient — pour qui connaît l'homme — de lui faire la plus entière confiance malgré le coup dur qui l'a frappé. A titre de mémoire, rappelons le début de saison extrêmement brillant qu'avait réalisé Gilbert, notam-



ment à Genève où il mena près de huit tours devant Leloup, Mingels et Stonebridge avant de casser sa mécanique. Rappelons aussi, et ce fut la dernière fois où nous le vîmes, l'étourdissante course de Frantz à la Ferté-Bernard où il domina de façon magistrale l'Anglais... et l'énorme impression de son dernier Montreuil en avril qui était la promesse d'une saison sensationnelle.

Quant à Godey, lui, il a trouvé en Robert Klym un adversaire extrêmement redoutable. Sans extrapoler rappelons, cependant, qu'il fut tenu près de deux mois hors compétition par une fracture de la clavicule, en nous empressant de bien préciser que ceci n'enlève rien au titre de notre camarade Robert Klym qui est indubitablement une de nos meilleures valeurs françaises de la spécialité.

En 250, René Klym remporte le titre haut la main sur son excellent camarade Bénard.

Revenons-en donc au titre 500. Quatre noms, quatre postulants mis dans la balance en 500 cm³ par la commission de moto-cross : Molinari, Klym, Chuchart et Charrier... ce qui d'ailleurs

**René Klym
enlève le titre en 250 cm³,
mais ne dédaigne pas
la catégorie supérieure
emmenant alors
avec fougue
sa 500 cm³ Gold-Star.**



correspond à notre sens à l'échelle implicite des valeurs, nonobstant peut-être un nouvel outsider : le Manceau Jacquemin, capable de ce qui n'est encore (bien qu'il en soit à sa septième année de motocross), que de sensationnels coups de raccroc, exemple sa victoire au Prix du Salon à Montreuil. Ce garçon est en tout cas un des principaux points d'interrogation pour la saison internationale 1955, citons aussi, il va sans dire, et pas très loin un peloton de « sûrs » emmené par exemple par Vouillon.

Bref, « on », c'est-à-dire la commission de moto-cross constata que Molinari et Klym avaient battu plus souvent Chuchart et Charrier que vice-versa. Restait à départager Molinari et Klym qui étaient presque dans un chapeau. La décision fut emportée en faveur du Messin par ses nombreuses courses à l'étranger où malgré une déveine acharnée, il montra que le moto-cross français avait rattrapé le peloton de tête européen. Rappelons notamment sa splendide place de cinquième à Ettelbruck au Luxembourg et sa place de sixième à Genève. Profitons de l'opportunité pour citer les nombreuses et belles courses internationales de Jacques Charrier, toujours à la peine dans les coups les plus durs (rappelons

qu'il fut premier des Français au Grand Prix d'Europe à Montreuil).

Quant à Hazianis dont il fut aussi question paraît-il, c'est un « *original tout fort* », qui manque peut-être encore un peu de régularité, mais ça vient... Original disions-nous qui a failli notamment gagner une fois devant Mingels avec... une licence nationale dans la poche ! Ce fait de trop vouloir se consacrer à « son » public ne lui a pas permis de se montrer suffisamment dans des grandes rencontres internationales et, c'est peut-être un des griefs, malgré sa victoire quasi systématique du dimanche, qui a été retenu contre lui.

**

Après avoir ainsi passé en revue les « grands » de l'année 1954 qui je l'espère, ne m'en tiendront pas rigueur — voyons sous quels auspices se présente l'année 1955.

Sur le plan du règlement, une chose nouvelle émanant de la Fédération Internationale : *la vitesse moyenne sur tous les terrains de moto-cross ne devra pas dépasser 50 km/h*, décision excellente, encore qu'elle ne change pas grand

grand chose chez nous car, à part Montreuil, cette vitesse est rarement dépassée. Cette décision devra le cas échéant être bien interprétée pour ne pas transformer les lignes droites en gymkhana.

Autre décision concernant le side-car cross, après 1954 qui fut l'année d'essai : *5 m de largeur minimum utile sont désormais exigés sur les deux tiers de tous les parcours et 3 m minimum sur le tiers restant, ce tiers n'étant pas d'un seul tenant*. D'autre part, la longueur du tracé ne devra pas être inférieure à 1 000 m.

Rappelons que l'interdiction de courir dans les deux sens est maintenue et qu'elle rallie l'unanimité des organisateurs et des coureurs.

La saison 1955 sera placée sous le signe d'un contrôle plus efficace de la sécurité des terrains. En ce qui concerne la formule des championnats de France, rappelons que l'échec principal a été jusqu'ici les servitudes pécuniaires inhérentes à ces organisations « ouvertes » présumant un très large plateau et de ce fait, le nombre insuffisant des clubs postulants pour organiser.

Actuellement la Fédération mène une fois encore un référendum auprès des clubs... nous croyons savoir qu'on envisagerait de dissocier les compétitions par cylindrées, c'est-à-dire : faire des championnats 250, 350 et 500 séparés et ceci en une ou plusieurs compétitions. C'est à notre avis une bonne formule et nous rappelons d'ailleurs en toute simplicité, l'avoir suggérée nous-mêmes il y a bien des mois déjà.

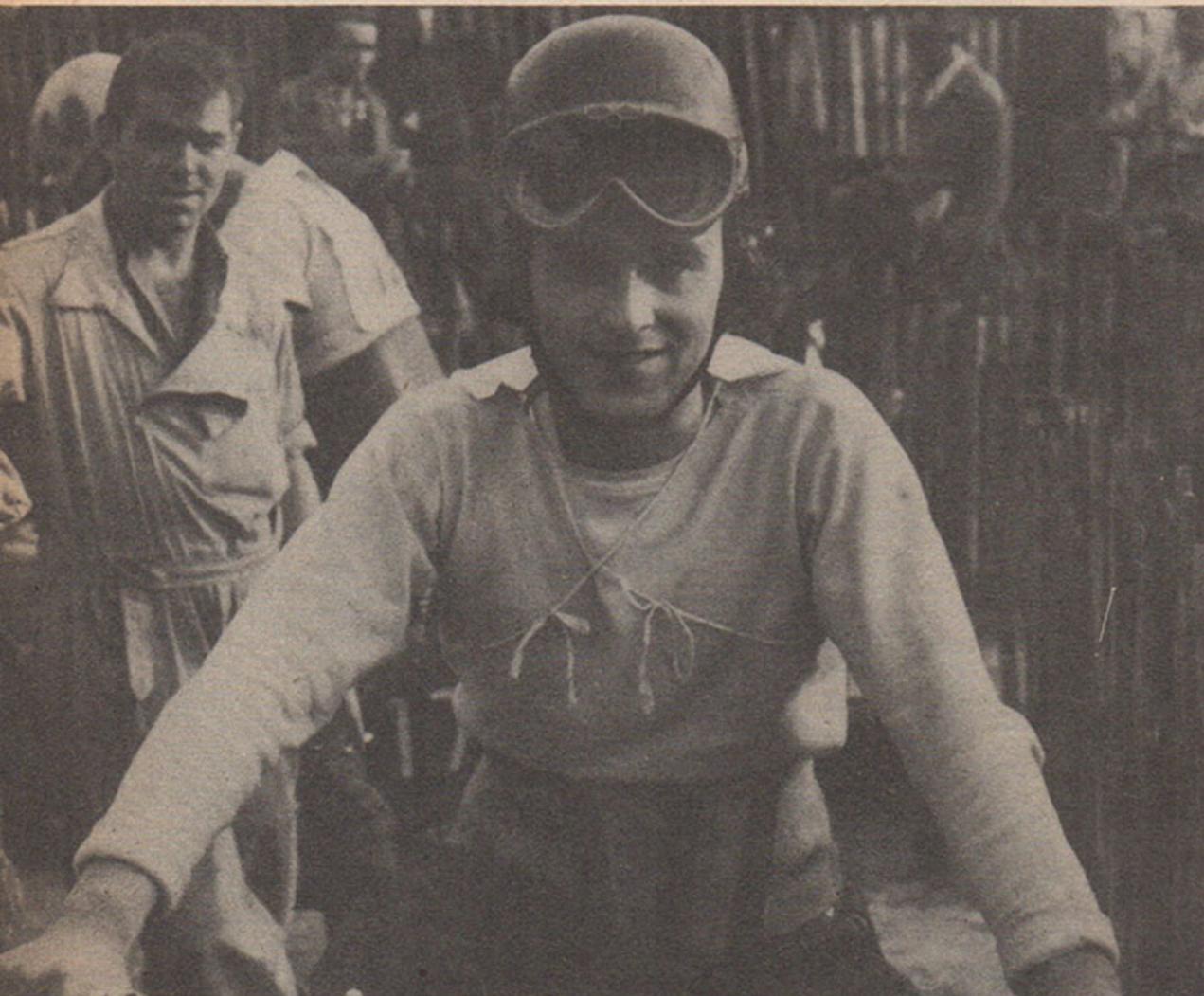
En ce qui concerne le calendrier, près de cinq cents demandes de dates nationales et internationales ont été prises par l'ensemble des clubs. Sur ce nombre certains forfaits interviendront très certainement, mais ils seront avantageusement remplacés sans doute, par les nombreuses manifestations régionales...

Donc on peut compter sur cinq cents moto-cross en France cette saison. Il y aura du pain sur la planche pour tout le monde et même pour les nouveaux !

R. MOUCHET.



Robert Klym,
champion de France
en 350 cm³,
au terme
d'une
remarquable saison.



LA VIE DES CLUBS

CLUB MOTOCYCLISTE RENNAIS :

Historique

Ce club fondé fin 1951 groupe les motocyclistes de Rennes et des environs, en une Association ayant ses propres statuts et dénommée « Club Motocycliste Rennais ».

1952 fut marqué par des sorties en groupe, un rallye-surprise régional, rallye de régularité et qui obtint, en ces débuts timides de ce jeune club, un succès appréciable. Le 14 juillet, le C.M.R. avec la collaboration du C.M.S.N. présentait au public rennais un moto-rodéo. Pour clôturer l'année, toujours avec le C.M.S.N. et son délégué M. Hazard, un brevet d'endurance de 250 km fut organisé : nombreux furent les membres du club à y participer.

Puis c'est l'affiliation à la F.F.M. et pendant l'hiver 1952-1953, le club ne va pas rester inactif. Des gymkanas sont organisés mais ce sport n'arrange guère les machines touristes, il faut faire mieux. Dans une région aussi peu accidentée que le bassin de Rennes, il est assez difficile de découvrir un terrain propice au moto-cross. Car ce sport, nouveau pour nous, et qui fleurit partout en France, sera le tremplin qui sortira le club de l'ornière et lui permettra de prendre rang parmi les autres clubs importants. Enfin, c'est la découverte de la carrière de la Freslonnière, connue aujourd'hui des sportifs. De friches et broussailles naquit une piste qui par la suite escalada la falaise et des obstacles propices au moto-cross.

Entre temps, le 1^{er} mai, à l'occasion du passage à Rennes de Paris-La Bernerie : rallye concentration. Puis le 31 mai, brevet d'endurance des 500 km. Organisation parfaite et sécurité assurée sur tout le parcours par le Troisième groupement des C.R.S. du colonel Chalembel. Des membres du C.M.S.N. (délégué M. Hazard) se sont joints aux concurrents du club. Des performances sont enregistrées ; signalons un Deryn roulant à 52,700 km sur 146 km.

À l'occasion de la Fête des Fleurs de Rennes, le Syndicat d'Initiative fait appel au C.M.R. pour ouvrir la marche du défilé. Puis le 30 août : un grand événement sportif dans la région.

Grâce à l'activité d'un vice-président sportif et à la bonne volonté de membres du club, malgré les grèves, Rennes aura son premier moto-cross régional. Un petit début sans grandes prétentions qui fit sourire à l'époque les pessimistes et détracteurs et n'en réussit pas moins à rassembler autour de cette carrière de sable de la Freslonnière, en dépit d'un match de football, première division, Rennes-Racing, 5 000 personnes. L'ambiance du cross était créée, les organisateurs satisfaits, les vainqueurs Beaumard et Beaufreton fêtés et l'on s'en retourna en se donnant rendez-vous pour 1954.

Saison 1954. — Emmené par son président Poulain, organisateur et innovateur, secondé par des membres actifs et dévoués, le C.M.R. allait connaître une saison bien remplie.

Au cours de l'hiver le terrain fut amélioré, nouvelles montées et descentes dans la falaise, barricades dressées dans les endroits particulièrement dangereux.

Puis le 28 mars, afin de créer une ambiance « motar » un match de moto-ball amical entre

Orly et Courbevoie a lieu sur le Champ de Mars (terrain nu où les joueurs firent de leur mieux).

1^{er} mai : premier moto-cross national. Cette date permet au club de contacter des coureurs en rapport avec ses possibilités financières. La manifestation est inscrite dans le cadre de la Foire-Exposition de Rennes : elle doit attirer la foule. Les commerçants restant ouverts, la campagne ne chômant pas, courses de chevaux, gala d'athlétisme, championnat de France de boxe, gala de natation, ce sont 10 000 personnes qui se pressent à la Freslonnière. Le plateau est assez relevé : en 250 cm³, Klym René, Leroux, etc., en 350 cm³, Klym Robert, Barat, Juigne, Mouchet, Hazianis, etc. ; en 500 cm³, Klym René, Barat, Hazianis, Juigne, Cathelin.

Les courses se déroulent sur un rythme acharné : ce fut un festival Klym tant en 350 qu'en 500 cm³. Hazianis resta le plus acclamé tant sa fougue souleva le public, surtout après son accrochage à la première manche des 500 cm³ qui devait le laisser K.O. et sa B.S.A. toute neuve hors d'usage. Il n'en repartira pas moins dans la catégorie 350 cm³.

Voici les classements :

250 cm³ : Klym René, Leroux, Chevalier, Chaberlot.

350 cm³ : Klym Robert, Hazianis, Juigne, Barat.

500 cm³ : Klym René, Juigne, Barat, Chaberlot.

29 août : deuxième moto-cross national « moto-cross des quatre nations ». Pour cette seconde réunion, le club avait contacté des coureurs étrangers, belges, anglais et américains. Le plateau plus équilibré que le 1^{er} mai devait donner satisfaction au public. Le spectacle fut boudé... Hazianis n'étant pas là.

12 000 spectateurs envahirent la Freslonnière : un service d'ordre impeccable, des garages pour voitures, motos et vélos, des buvettes et un horaire respecté, contribuèrent à faire de cette journée une réussite en son genre.

À 14 h 30 départ de la première manche des 350 cm³. Sept coureurs au départ, suite au forfait de Tiarcelin, blessé le dimanche précédent. Cette manche se termine dans l'ordre suivant :

Moreau (Deux-Sèvres), Marianni (Pantin), Turquand (Deux-Sèvres), Mouchet (Saint-Cloud), Leroyer (Château-Gontier), Rademacher et Brognard.

Départ de la première manche des 500 cm³ : cinq Français, deux Anglais, deux Américains, un Belge. Meert (B.) part en tête et conservera la première place à cette manche devant Charrier (F.), Foy (A.), Cathelin, Ledormeur (F.), Leroux (F.), Inglis (A.), Lusseyran (F.), Tosh (U.S.) et Owens.

Les deux autres manches des 350 cm³ verront aux prises Moreau, Mouchet et Marianni et le classement général s'établira comme suit :

1. Moreau ; 2. Mouchet ; 3. Marianni ; 4. Turquand ; 5. Rademacher ; 6. Leroyer ; Brognard.

Deuxième manche 500 cm³ : 1. Charrier ; 2. Meert ; 3. Ledormeur ; 4. Fox, Leroux ; 6. Tosh ; 7. Inglis ; 8. Lusseyrand ; 9. Cathelin ; 10. Owens.

À noter les mauvaises places de Lusseyran et Cathelin ; le premier souffrant d'un bras faisant de son mieux pour ne pas abandonner et le second ayant perdu sa pédale de sélecteur.

Troisième manche 500 cm³ : 1. Ledormeur ; 2. Charrier ; 3. Cathelin ; 4. Inglis ; 5. Fox ; 6. Meert ; 7. Lusseyran ; 8. Leroux ; 9. Tosh.

Cette manche fut menée de bout en bout par Ledormeur et Charrier et l'avantage revint à Ledormeur. Owens ne prit pas le départ de cette manche.

Quatrième manche et finale des 500 cm³ : l'Anglais Inglis ne part pas au lever du starter, son moteur étant arrêté et c'est le tour pour rien qu'effectueront les autres concurrents. Le directeur de course décide de ramener cette manche à quatorze tours de 800 m.

Dès le départ de cette finale Inglis prend la tête et la conservera jusqu'au treizième tour, dans la grande montée, sa chaîne saute et Charrier qui le suivit comme son ombre, prendra la première place, s'adjugeant également la première place au classement général.

*Un aspect
du circuit
de moto-cross
du
M. C. Rennais.*



Voici les résultats de cette manche :

1. Charrier ; 2. Ledormeur ; 3. Cathelin ; 4. Meert ; 5. Leroux ; 6. Fox ; 7. Inglis ; 8. Lusseyran ; 9. Tosh.

Le classement général s'établit comme suit :

1. Charrier ; 2. Ledormeur ; 3. Meert ; 4. Fox ; 5. Cathelin ; 6. Leroux ; 7. Inglis ; 8. Lusseyran ; 9. Tosh ; 10. Owens.

À noter la nouvelle formule de prix. Dans la catégorie 500 cm³, à chaque manche des prix et les prix au classement général. Cette façon de procéder qui ne change rien au classement général pour les places permet à un coureur accidenté ou handicapé dans une manche de pouvoir se refaire à la suivante, sur le plan financier.

Enfin pour clôturer sa saison sportive, le C.M.R. organisa le 26 septembre, sur un terrain gazonneux, terrain de football désaffecté, un match de moto-ball amical entre Orly et Choisy-le-Roi. La saison sportive est close, le C.M.R. a réussi sportivement — sinon financièrement. Les regards sont tournés vers l'avenir et la saison 1955. Les organisateurs et leur dévoué président Poulain ont posé leurs jalons. Sur le plan sportif trois moto-cross seront inscrits.

Au début d'avril, un moto-cross national. À la mi-juin, un side-car-cross et le 28 août un moto-cross international.

Le terrain va subir de grosses améliorations, tant au point de vue visibilité que pistes. Le circuit sera porté à 1 500 m et élargi dans de nombreux passages. Installation d'un starting-gate ou feux lumineux, etc.

Un travail de longue haleine qui sera mené à bien...



À l'issue d'une réunion, le président Poulain (en chemise au centre), félicite le jeune Ledormeur, espoir du Club, pour ses excellents débuts en catégorie 500 cm³.



EXPÉDITION CAVALLY

UN DIFFICILE PASSAGE :

Nous nous excusons bien sincèrement d'avoir laissé quelque peu sans nouvelles, ces derniers temps, les lecteurs de **Moto-cycles** qui s'intéressent à notre progression. C'est que, jusqu'à Agadir, nous n'avions pas grand-chose d'intéressant à leur signaler. Cela a changé et les difficultés sont venues beaucoup plus tôt que nous ne les attendions.

Les crues et les inondations des oueds locaux sévissaient sur tout le Sud marocain et sur le Sahara occidental, aussi paradoxal que cela puisse paraître. En particulier, l'oued Draa, sur des centaines de kilomètres, de sa source à son embouchure, coupait tout l'Ouest Saharien du Maroc. Aussi, parvenus à Agadir, nous étions retardés du fait que les autorités locales refusaient de nous accorder les autorisations de descendre dans le Sud. Nous avions, pour nous distraire, pendant cette mortelle attente de dix jours, l'invasion des sauteuses qui nous permit de prendre quelques clichés assez particuliers.

Puis, nous pûmes enfin descendre sur la Piste Impériale à nos risques et périls. D'Agadir à l'oued Draa, c'est à la moyenne lamentable de 50 km par jour que nous parcourûmes les quelque 300 km de distance. Le premier incident sérieux eut lieu à Bou-Izakarn, où le goudron passe et où la piste proprement dite n'a pas encore commencé. Nous nous sommes, près de cette agglomération, écartés de la route pour chercher un camp dans les étendues désertiques et il s'ensuivit un embourbement magistral des deux machines, jusqu'aux essieux. Il ne nous fallut pas moins de cinq heures de travail avec l'appréciable instrument qu'est le « Tiffor » (treuil à main) pour nous sortir à grand-peine de cette difficile position. Les jours suivants, nous eûmes, près de Taricht, un passage de boue consistante sur plus de 1 km : 500 m de descente à 10 % pour parvenir à un petit oued qui barrait la piste. Puis 500 m de remontée sur l'autre versant de la colline dans un passage de boue à peu près

impraticable à un véhicule. La descente s'effectua sans grand incident, les sidecars glissant en tous sens dans cette mélasse, mais il fallut ensuite passer l'oued dans 30 à 40 cm d'eau et monter les 500 m de pente. Il fallut pour cela trois heures d'efforts, les machines grimpaient péniblement de quelques mètres, la boue serrant dans les garde-boue et occasionnant des arrêts moteur. Les gamins du village appelés en renfort on parvint finalement en haut de la colline à grand-peine. Nous fîmes, ce jour-là, 44 km au total.

C'est le lendemain, que nous eûmes le plaisir d'être reçus par l'aimable caïd de **Aguerd-Tamanart** et ce ne fut pas non plus sans difficultés que nous parvinmes à son village après avoir traversé l'oued Tamanart dans 40 cm d'eau et sur un détestable fond de gallets gros comme des ballons de football. Inutile de dire que les habitants de ce « nid d'aigle » perché sur le flanc d'une colline abrupte, n'avaient jamais vu de motos chez eux auparavant. La réception chez le caïd, homme lettré et distingué, entouré des notables du village, du mokadem et de l'instituteur, fut cordiale et la conversation pleine d'intérêt.

Mais, dès le lendemain, il fallut descendre vers le Draa qui s'étend sur une largeur de 7 km à cet endroit où la Piste Impériale le coupe par un radier bétonné. En temps normal, l'oued est à sec sur la plus grande partie de son cours. Il prend sa source dans l'Atlas et son embouchure se trouve au cap Draa près du Rio de Oro espagnol. Mais une saison exceptionnellement pluvieuse l'a fait, cette année, sortir de son lit et inonder la plaine saharienne. La violence du courant a, en partie, arraché le radier bétonné et la Piste Impériale se trouve donc momentanément coupée. Impossible de le franchir ailleurs, en amont ou en aval; les terrains, même lorsqu'ils ne sont pas submergés, sont constitués par de la glaise.

À notre arrivée sur la rive nord, nous fûmes bien obligés de convenir que la traversée en était impossible le jour même. La majeure partie de ce qui restait du radier

en béton était encore recouverte par 40 à 60 cm d'eau suivant les endroits. Au bout de deux jours d'attente, nous vîmes arriver une Armada de camions militaires et civils sur convoi C.T.M. qui venait, pour tenter de franchir en force le passage du Draa et rétablir le trafic interrompu depuis un mois avec le Sud. Plusieurs camions militaires tout-terrain passèrent, dans l'eau jusqu'au moteur, le dernier véhicule du groupe dérapa et quitta les étroites limites du radier invisibles puisqu'il était recouvert d'eau. Le camion disparu immédiatement et s'enfonça dans la boue jusqu'à hauteur de la cabine. Le niveau de l'eau baissait très faiblement jour après jour et un dépanneur de 40 t vint plus tard sortir le camion de sa difficile position. Puis les véhicules civils tout-terrain, hauts sur roues, passèrent non sans avoir déchargé une partie de leur tonnage. Les véhicules trop bas sur pattes restèrent sur la berge nord et en furent pour leurs frais. La piste submergée se dégradant chaque jour un peu plus du fait du passage de ces lourds véhicules, nous décidâmes de tenter enfin de franchir les divers bras de l'oued Draa.

Le premier bras, l'oued Aguemamou, fut passé sans trop de difficultés, mais il fallut sortir, cette fois encore, l'appareil Tiffor, l'amarer à un arbre et tirer l'une des machines qui restait enlisée dans un banc de vase : trois heures de travail pour ce pénible contretemps.

Nous eûmes ensuite une distance de plusieurs kilomètres en terrain relativement bon, c'est-à-dire submergé par 20 à 30 cm d'eau mais sur un fond cimenté en bon état. Il fallut ensuite franchir les principaux endroits difficiles. Une brèche dans le radier d'une dizaine de mètres, un fond (nous le sondâmes pied par pied auparavant) rocailleux, très inégal, et un fort courant de 40 km/h, s'engouffrant dans cette brèche. Enfin, dans l'ensemble, une hauteur d'eau de 60 à 70 cm. Les bougies furent entortillées dans des chiffons pleins d'huile, ainsi que les dynamos et régulateurs. (A suivre.)

DANS LES CLUBS

AMICALE SCOOTERS CLUB NICE - COTE D'AZUR

Le temps peu clément ce mois-ci n'a pas permis de très grandes sorties; toutefois, cette pause aura permis de mettre au point quelques organisations futures.

C'est avec plaisir que nous pouvons d'ores et déjà annoncer la deuxième grande Concentration internationale scootériste et motocycliste pour le 26 juin 1955. Epreuve inscrite au calendrier officiel de la F.F.M.

Autre grande manifestation à laquelle nous sommes directement attachés : la première grande Concentration scootériste d'Alger en date du 13 au 16 août 1955. Le Touring-Club de France à Alger qui organise cette manifestation, nous a officiellement délégués comme représentants dans la Métropole afin de renseigner et d'organiser le départ vers Alger. Tous les scootéristes qui seraient intéressés par ce déplacement peuvent demander tous renseignements utiles à notre Club, 10, rue Defly, à Nice.

A Maison-Carrée (près Alger), gros succès du Moto-Cross Béryl avec la participation des meilleurs coureurs professionnels étrangers et français.

Cette année encore, grâce à la sportivité des Raffineries de Berre, que dirige M. Malen, le plus grand Moto-Cross de l'Afrique du Nord, dénommé « Grand Prix Béryl », a pu avoir lieu, à Maison-Carrée, banlieue d'Alger.

Les coureurs professionnels les plus réputés ont

pris le départ. Parmi eux, le prestigieux Leloup Victor, ancien champion d'Europe de qui l'on attendait encore une belle victoire sans le bris de sa fourche. Harold Lines, l'as anglais, gravement blessé à une jambe, il y a quelques mois, n'a pu effectuer le déplacement. Ward et Curtiss l'ont remplacé en Algérie, ils se sont d'ailleurs excellemment classés.

Belle victoire du champion de France, Robert Klym qui triomphe successivement dans les trois manches devant le Métropolitain Hazianis.

L'organisation confiée au Moto-Club d'Algérie que préside M. Eric de Barry a été une belle réussite, grâce, surtout, au dévouement de Rodolphe Ciancio qui a fait preuve d'une belle activité.

Résultats techniques.

Catégorie 175 cm³ : 1. Vétillard; 2. Camps; 3. Visciano; 4. Breil; 5. Brousse; 6. Nachtripp; 7. Cardona; 8. E. Fracès; 9. Perez; 10. A. Fracès.

Catégorie 350 cm³ : 1. Robert Klym; 2. Hazianis; 3. René Goëtz; 4. Casalta; 5. Vétillard; 6. Chabannes; 7. Orts; 8. Cardona; 9. Marino.

Catégorie 500 cm³ : 1. René Klym; 2. Ward; 3. Curtiss; 4. Hazianis; 5. Leloup; 6. Donnay; 7. Georges Goëtz; 8. Molinari.

Y. CHEVALIER.

AMICALE MOTOCYCLISTE HYÉROISE

Formation du Bureau pour 1955.

Président d'honneur : Picoche Louis;
Président : Pouillot Gabriel;

Vice-Présidents : Aubert Charles; Souffren Roger;
Secrétaire : Coulomb Victorin;
Secrétaire adjoint : Hugon René;
Trésorier : Aristote Aimé;
Trésorier adjoint : Ouazan Georges.

MOTO-CLUB DE PARIS

Calendrier des sorties de janvier 1955.

Le 2 : Au Petit-Robinson, 40 km.

Par la N. 1 jusqu'à Saint-Brice. Dans cette ville prendre à gauche la D. 123 jusqu'à Piscop, café au Petit-Robinson.

Départ Porte de la Chapelle, 13 h 30.

Le 9 : Ville-d'Avray — Les Buttes de Picardie, 40 km.

Départ Porte d'Auteuil, 13 h 30.

Le 16 : Les Etangs d'Ursines, 40 km.

Par la N. 10 jusqu'à Chaville et à gauche en direction des étangs.

Départ Porte de Saint-Cloud, 13 h 30.

Le 23 : Forêt de Montmorency, « Le Sapin brûlé ». Point de vue, 45 km.

Par la N. 1 jusqu'à Saint-Denis, puis la N. 14 pendant 1,500 km environ et la N. 328 jusqu'à Saint-Leu-la-Forêt. Sur la place prendre à droite la rue Chauvry et suivre jusque dans la forêt un peu plus loin qu'un petit étang qui se trouve en retrait sur la droite.

Départ Porte de la Chapelle, 13 h 30.

Le 30 : Visite du Château de Versailles. Regroupement devant le Château.

Départ Porte de Saint-Cloud, 13 h 30.

Les réunions auront lieu les 7 et 21 janvier 1955 au siège, 6, boulevard Henri-IV, à 21 h.

Les motocyclistes isolés sont cordialement invités.

Le 1^{er} janvier, entre 18 h et 20 h, au siège, tirage des points de départ pour 1955.

Sport-Digest

Les constructeurs et la F.I.M.

Suite à ce que nous avons écrit précédemment il résultera vraisemblablement de la réunion des constructeurs de motos de compétition un « boycottage » de certaines épreuves.

Un premier pas eu lieu au Grand Prix de France à Reims en 1954, il n'y eut que Gilera et N.S.U. à présenter des équipes, A.J.S. confiant un modèle 1953 à P. Monneret. Le Président de la Commission Sportive Internationale, Piet Nortier, a critiqué ce qu'il considère des manœuvres de certains constructeurs qui veulent boycotter trois nations organisatrices du championnat du monde (dont la France).

Il est certes aisé de déclarer que le sport motocycliste doit être dirigé uniquement par des règlements sportifs. Mais certains constructeurs doivent néanmoins tenir compte de leurs intérêts commerciaux.

La course coûte fort cher et ce n'est pas toujours les constructeurs faisant des compétitions qui vendent le plus de machines de tourisme.

Ces mêmes firmes hésitent à se déplacer à gros frais et à exposer matériel et coureurs devant des places vides.

La Commission sportive de la F.F.M. est, pour sa part, satisfaite du dernier Grand Prix de France, le déficit n'accusant « que » deux millions.

Si nous comptons bien, il y eut quelques douze mille entrées payantes. En effet le bilan officiel admet 3 623 575 fr de recettes, or en comptant 300 fr de moyenne par place, ce qui semble raisonnable, nous obtenons le chiffre énoncé plus haut.

Piet Nortier annonce plus d'un million de spectateurs pour les neuf Grands Prix, ce qui donne une moyenne de 125 000 spectateurs pour les huit contre 12 000 au seul Grand Prix français.

S'étonnera-t-on qu'une firme préfère courir devant les 400 000 enthousiastes du Grand Prix d'Allemagne, que devant 12 000 Français dont une bonne partie de Rémois venus là sans grande conviction ?

Montlhéry et les Grands Prix.

Il existe sur le plateau de Saint-Eutrope, un autodrome qui a vu et voit encore les racers allemands, anglais et italiens deux, trois ou quatre roues, battre de nombreux records.

Les étrangers utilisent le piste, comme le circuit routier, pour parfaire leur mise au point ; seuls les pouvoirs sportifs ignorent les qualités de l'autodrome de Montlhéry. Au cours d'une réunion de la commission, M. Violet déclara « que pour les machines de compétitions actuelles le sol du circuit routier n'était pas satisfaisant et que pour sa part il hésiterait beaucoup à laisser partir sur ce circuit des machines d'usine ».

M. Violet oublie sans doute que le

record de l'heure à 201 km/h de moyenne a été battu sur la piste de Montlhéry et que Kavanagh a, sur le routier de 9 km tourné à plus de 134 km/h de moyenne. Ce temps officieux fut réalisé au cours de la mise au point des Norton Featherbed qui prouvèrent depuis leur parfaite tenue de route.

Loin de nous l'idée de faire courir les machines rapides sur de mauvaises routes, mais, nous sommes en 1955 et les motocyclettes de course malgré leur vélocité doivent pouvoir passer sans accroc des ondulations ou des dénivellations locales, sinon le progrès basé uniquement sur la vitesse pure, sans tenir compte de la tenue de route devient négatif.

Le Congrès de la Fédération Motocycliste Italienne.

Après l'élection de ses nouveaux membres, le Bureau de la F.M.I. s'est réuni à Milan afin de jeter les bases du Championnat Italien 1955.

La première question fut celle du motocross. Cinq épreuves seront disputées, deux dans le Sud, trois dans le Nord. Sur intervention, l'on a décidé d'étudier la participation des 175 cm³ et 125 cm³.

Le Championnat italien de régularité comprendra un classement individuel, et un autre par marques, et sera réparti sur cinq épreuves, dont deux dans le Sud et trois dans le Nord de l'Italie.

Les championnats de vitesse a subi de très importantes modifications.

Deux catégories de coureurs sont créées : dans la « A » sont compris les premières et secondes catégories actuelles, qui pourront disposer de n'importe quel type de machine, à l'exception des 250 cm³.

En « B » iront la troisième catégorie actuelle. Il y aura un championnat de marque avec les coureurs d'usine, et un libre de marque pour les indépendants.

Le championnat A aura deux classements afin de favoriser les indépendants.

La catégorie 250 cm³ est abolie pour les coureurs de la classe A pour le championnat, mais subsistera pour les épreuves nationales.

Cette décision a été prise, semble-t-il, à la suite du forfait de la Moto Guzzi en 250 cm³, cependant cette décision n'a pas obtenu la faveur des pilotes. En effet, même dans un championnat national, la vingtaine de coureurs possesseurs de 250 cm³ pouvaient susciter un intérêt certain.

Les classes admises en championnat sont donc : 500 cm³, 175 cm³, 125 cm³, celui des sidecars ayant été également supprimé.

En championnat catégorie B, l'on aura des 75, 100, 125, 175 et 250 cm³.

Décisions importantes qui semble-t-il donneront un aspect nouveau au championnat, en favorisant l'essor des petites cylindrées et de la toute nouvelle 175 cm³.

L'avenir nous dira si ces réformes apportent un sang nouveau dans le sport motocycliste.

D'Indianapolis à Monza.

La Commune et l'Automobile-Club de Milan, co-proprétaires de l'autodrome de Monza, ont voté un crédit qui fera de cette piste la plus vite d'Europe.

La technique actuelle tant dans le domaine de l'automobilisme que dans celui du motocyclisme demande une piste parfaite ; c'est à quoi les responsables de Monza veulent s'attaquer.

Il faudra 350 millions de liras, mais ils ont déjà été trouvés, donc aucun problème.

Il y a actuellement une émulation entre les différents circuits. L'on se rappelle la joie du pétillant Toto Roche lorsque Fangio dépassa le 200 à l'heure, pour la première fois... à Reims. Mais c'est 300 km que l'on devra atteindre sur la nouvelle piste de Monza.

Le projet prévoit la construction d'un nouvel anneau de vitesse d'environ 4 km, qui empruntera le rectiligne actuel, devant les tribunes, et qui pourra être rendu indépendant, ou mixte, donnant ainsi un circuit de 10 km.

Le circuit actuel sera élargi, mais légèrement raccourci, sa longueur étant portée à 6 ou 6,300 km. Ce raccourcissement sera donné par la construction d'un nouveau virage à rayon unique, légèrement en retrait des deux virages actuels : Vedano et Porfirio, dont les coureurs gardent de mauvais souvenirs.

Les éléments du nouveau tracé seront formés par deux rectilignes d'un kilomètre chacune, raccordés par deux grandes courbes à section parabolique pure d'environ 1 km chacune :

— longueur de diamètre : 4 000 m environ ;

— largeur du rectiligne : 9 à 10 m ;

— largeur en courbe : 12 m ;

— rayon minimum en courbe : 320 m environ ;

— surélévation totale maximum en courbe : 4,25 m ;

— pente maximum en courbe : 36° ;

— vitesse maximum théorique en courbe : 250 km/h.

Deux souterrains traverseront le nouvel anneau vers les routes d'accès, et un troisième le traversera à l'intérieur de l'autodrome pour atteindre les voies de communication entre la zone nord et la zone centrale de l'autodrome. Le pont actuel sur la piste sera agrandi, et enjambrera les deux pistes.

L'on atteindra donc le 300 à l'heure. Parfait diront les amateurs d'émotions fortes, mais a-t-on pensé que l'homme qui pilotera à cette vitesse n'a subi aucune amélioration par rapport à celui qui, il y a cinquante ans, atteignait péniblement le 60 à l'heure.

PUCH 250, bon état, 110 000. *Vejux, 4, rue des Alluets, Cormeilles-en-Parisis (S.-et-O.)*.

Vends ou échange contre voiture, **500 MAGNAT-DEBON**, dernier modèle, comme neuve + **250 PEUGEOT P 108**, bon état + soule si besoin. *Poulain, 64, rue de Chatillon, Rennes (I.-et-V.)*.

V. ou échg. **HARLEY 750**, super Luxe, état neuf, noir chrome, équipée cow. *Boy. Lemoine, 21, rue Schwendi, Strasbourg.*

Ach. **PNEUS 27 x 500** occas. Vend **TERROT 250 LAT.** 40 000 fr. *Garnon, Autry-le-Chatel (Loiret).*

UNIQUE A PARIS
Crédit à votre gré. Reprise.
Parmi 100 Motos.

SUNBEAM S. 8 à enlever... 250 000
B.S.A. GOLDEN et A-7, à partir. 230 000
N.S.U. 500, Consul, à partir. 230 000
PUCH, JAWA CSEPEL 250. 155 000
MATCHLESS 350, télescopique. 120 000
NORTON 16 H, B.S.A. M. 20. 85 000
PEUGEOT, TERROT, GNOME, N.S.U. MOTOBECANE à partir... 35 000
25 VELOMOTEURS, à partir de 20 000.
Nombreux side - cars toutes Marques *Alazard, 47, av. de Clichy (17°). (Fond de la cour côté cinéma.)*

Disponible en magasin, **B.S.A. neuve, 650 GOLDEN-FLASH** oscillante, dernier modèle. Crédit à volonté. *Rouger, 40, rue du Pont, Auxerre. Tél. 6-63.*

500 MATCHLESS, sport, mod. 54. très rapide, fourche tél., susp. ar. osci., moteur, réservoir, g.-boue alu, unique en France. *Batiste, 210, r. Championnet, Paris (18°).*

Vds à pers. rentrant Maroc, cause dble empl. **D.K.W. RT 125**, type 53, état neut, immatric. MA, sous trypt. *J. Bihl, Pouxieux (Vosges).*

SAPORITI

2, GRANDE-RUE, CHAVILLE (S.-ET-O.)

Expose toute la gamme des

Royal Enfield

ainsi que des occasions prêtes à prendre la route :

BULLET 350 cm³, spécial cross suspensions spéciales avant-arrière parfait état - accessoires

ARIEL Cross. Mdo. 53, T. b. état. 220 000. Repise, échange. *S. Brocherieux, 32, rue des Jardins, Cachan (Seine).*

500 B.S.A. Gold-Star 1952. Spéciale Cross, susp. AR. oscil., parf. état, prix : 230 000. *Leroux Luxien, La Sagerie, Saint-Avertin (I.-et-L.).*

PUCH S.V. 175 cm³, mod. 1954, 17 000 km, 140 000, access. *Bockholdt, 107, rue du Pontel, Saint-Germain-en-Laye.*

176 GS, Sport, Aiglon, améliorée av. carbu. *Del Lorto. R. Boucher, 28, rte de Lyon, Grenoble (Isère).*

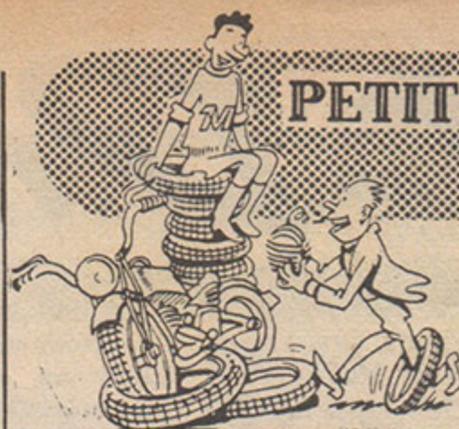
100 cm³ G.R. à vdre, 35 000 fr., **50 cm³ ROUSSEY**, 2 vts, 5 500 fr., 3 pns nfs, **TRIPORTEUR VELO**, 3 000 fr. *Tél. DOR 93-16.*

ARONDE, juillet 1954, 6 000 km, grise. *Chariatte, 5, r. Saint-Michel-le-Chesnay (S.-et-O.). Tél. SATory 66-59.*

Transformation motos 125 en Cycle-cars 2-3 pl., mêmes performances, confort. *A.M., 32, r. Deville, Reims (Marne).*

Pathé Rural 17 mm parlant, amplificateur S.E.D., haut-parleur Johnson, pour grande salle, conviendrait à collectivité. *Prise pick-up et micro. Prix :*

Directeur-Gérant : Max ENDERS

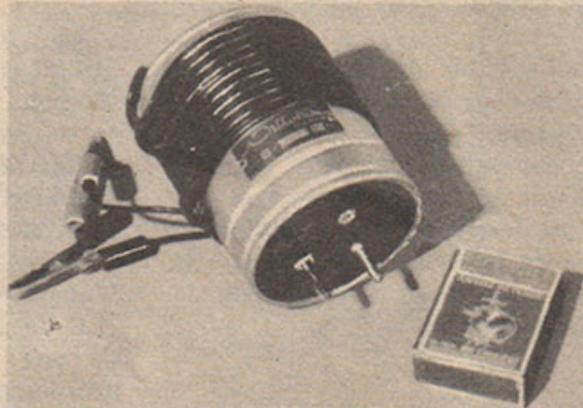


PETITES

ANNONCES

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

POCKET CHARGER 6 V



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

ORTHOTRON

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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

34, rue Louis-Blanc

SUSPENSIONS AR.

COURBEVOIE (Seine)

HYDRAU-

DEF 27-87

LIQUES

- 29-09



105 000 fr. *Jaffré, 39, rue des Serruriers, Antony (Seine).*

INDIAN, GNOME ET RHONE, ttes pièces et épaves. *47 bis, av. de Clichy (17°). (Fond de la cour côté cinéma.)*

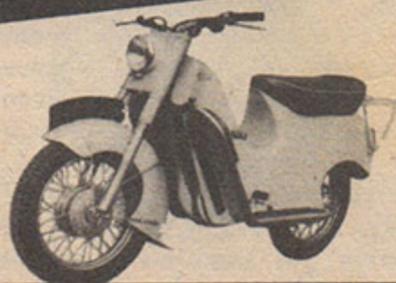
DYNA PANHARD 1949, exc. état, 2 pneus neufs, 210 000 fr. *Ugnérinais, 70, bd Soult, Paris. OBS 22-97.*

REPARATIONS MOTOS, façonnage ttes pièces adaptables, pignons, axes, bagues, embellages, etc. *Brocherieux, 32, r. des Jardins, Cachan (Seine).*

MOTOS POHU, SPEC. PUCH, MOTO SERVICE PALOMA ttes pièces détachées, acces. libres, magasin 175 SV, 175 SVS, 250 SG, 250 SGS carénée sport. *Crédit : 6, 9, 12, 15 mois. 52, avenue Foch, Saint-Maur. GRA 51-76.*

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

CONCESSIONNAIRE
PRINCIPAL
STERVA



MOTO-VANVES-SPORT

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

CONCESSIONNAIRE

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

1-3, Bd Brune, 14°
TÉL. : LEC 50-95

IMPRIMÉ EN FRANCE

TRIUMPH T. 100, t. belle, selle bi., pare-chocs, porte-bag. et sacoches cuir, camping, prix intér. *Houguenade, 84, rue J.-Jaurès, Villejuif (Seine).*

Toujours **50 VOIT. TOURISME ET SPORT**. Reprise ttes motos et crédit. *Roger Sceaux, 4, rue Beurepaire, Pantin. NOR 15-18.*

1 000 A 2 000 PAR SEMAINE, moins cher qu'une location, jusqu'au 25 décembre. 15 motos et sides d'occasion. *Crédit révolutionnaire. Roger Sceaux, 4, rue Beurepaire, Pantin (Seine).*

APRÈS INVENTAIRE DE FIN D'ANNÉE
RESTENT A SOLDER
QUELQUES MACHINES

Cycles, Cyclomoteurs,
125 et 175 cm³
— 2 et 4 temps —

MACHINES NEUVES GARANTIES

Prix très intéressant

CRÉDIT

Paris-Loire - Marcel PAHIN
62, av. de la Grande-Armée
GAL. 57-95

D.K.W. 250 NZ, susp. arr., sel. doubl., pneus, peint-chrom., neufs, et. méc. parf., 120 000; avec side Poinard, 150 000. *Rouillon Maurice, rue A.-Vitu, Epinal.*

TRIUMPH 650, bn ét., 200 000. *Corbin, 1, pl. J.-Renard (17°).*

NORTON, 5 ch; c. nve, garantie 6 mois, crédit px 110 000. *Robbes, 52, bd G.-Péri, Malakoff.*

125 JONGHI, juin 1953, 13 700 km, état absol. impeccable., 85 000, cause achat 250 cm³. *Guilhery, 8, r. Caire, Paris 9 h a 12 h, sauf mercredi.*

Vds **175 MOTOCONF.**, très belle, toute équipée, état général impeccable. *Char-donnet, av. Pasteur, Crépy-en-Valois.*

POSSESSEUR GALLETO 175, ignorant italien, serait heureux se mettre en rapport avec personne ayant traduction notice d'entretien. *Ecrire : Barthélemy, 6, av. Cabias, Lyon (4°).*

TRIUMPH THUNDERBIRD 650, 12 000 km, 240 000, état de neuf. *Hubert, 11, place Dunois, Orléans.*

NORTON ES 2 500 susp. osc. parf. ét. nx. acc. *Lemasson, 33, r. Traversière, 12°. Did. 36.06, jusqu'à 19 h.*

Vendrais prix except., **VELOMOT.-MOTOS-CYCLOMOT.**, neufs, jamais roulé, dern. modèles de 1^{res} Marques, ou échanger contre voiture 2 à 7 ch., parfait état. *Garage Emile, route de Grenade, Saint-Sever (Landes).*



TUBO STOP

LE ROBINET
ÉTANCHE
et
IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

5 BIS, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE
DEF. 21-63 - 25-91

Imp. CHAIX-PARIS-5940-12-54.

REVUE NATIONALE DE LA CHASSE

AMIS CHASSEURS

Vous trouverez dans le numéro de Février des articles dont la lecture vous intéressera

- A propos de la limitation du nombre des jours de chasse
- Le piégeage en février
- Il faut réglementer l'emploi des produits nuisibles au gibier
- Tourisme sous terre
- Le tir à balle du sanglier
- Le renard à l'appeau
- Poudre T et poudre G2
- Le Drahthaar
- Les ours
- Enquête migration

REVUE FAITE PAR DES CHASSEURS POUR DES CHASSEURS

LE NUMÉRO 50 FRANCS

En vente partout et à nos bureaux

Passionnant,
sain, éducatif...

EST LE JOURNAL
PRÉFÉRÉ DE TOUS
LES ENFANTS



DANS LE NUMÉRO EN VENTE :

- LES PIONNIERS DE L'INFINI
- JACK MORGAN, LE CORSAIRE AU PANACHE BLANC
- WILL, L'INTRÉPIDE
- LES CHAMPIONS DE NOTRE TEMPS, ETC...

EN VENTE PARTOUT

JOCKO
TOUS LES
JEUDIS

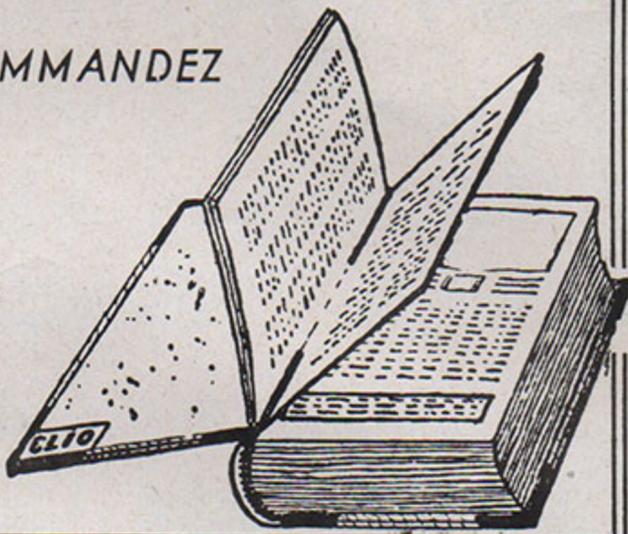
30f

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.



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

Bureau de PARIS :
Av. Victor-Hugo - Square Thiers, n° 3

Rue du Docteur - Cordier
— SAINT-QUENTIN —

Bureau de LILLE :
2, Rue Jean-Bart

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

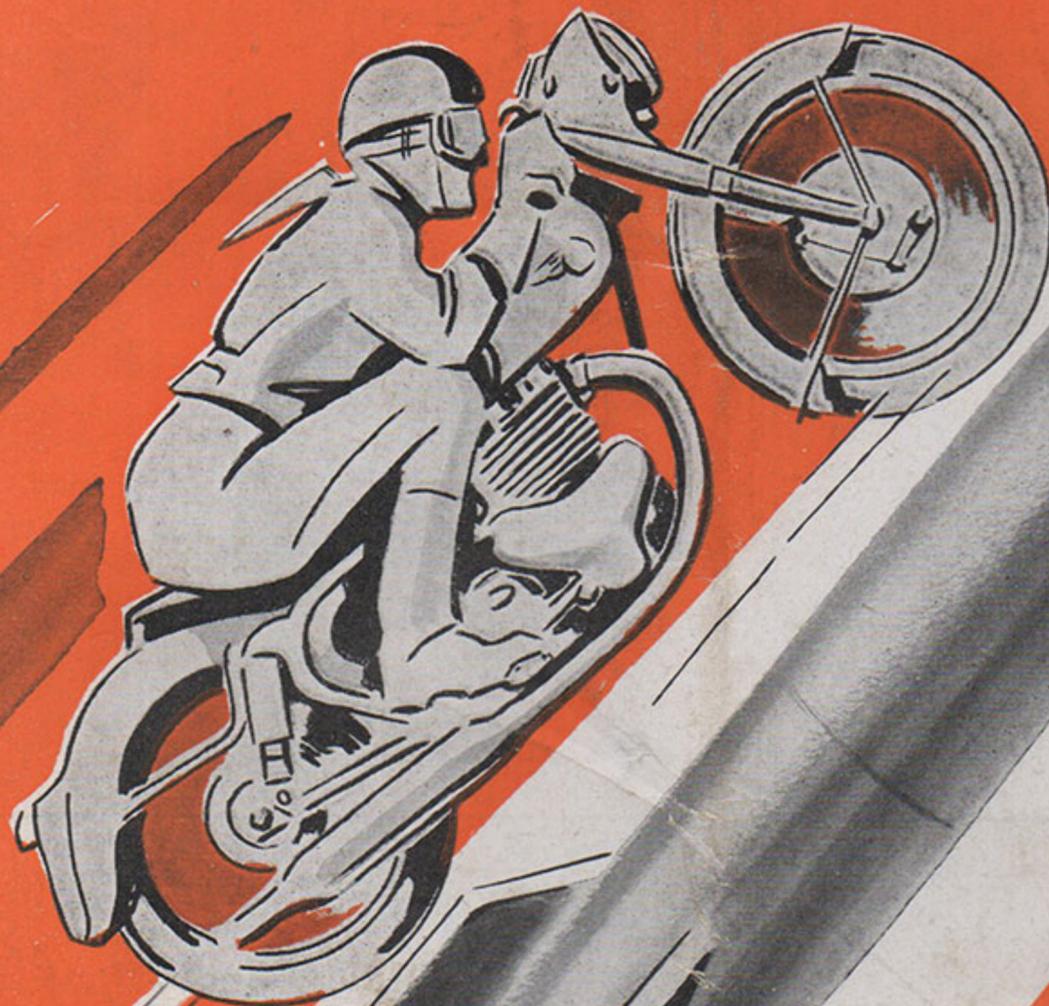
Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Frs : 1.100
Changement d'adresse.. Frs. : 20

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.)

BSA



Geo Ham

Mieux que jamais

en

1955