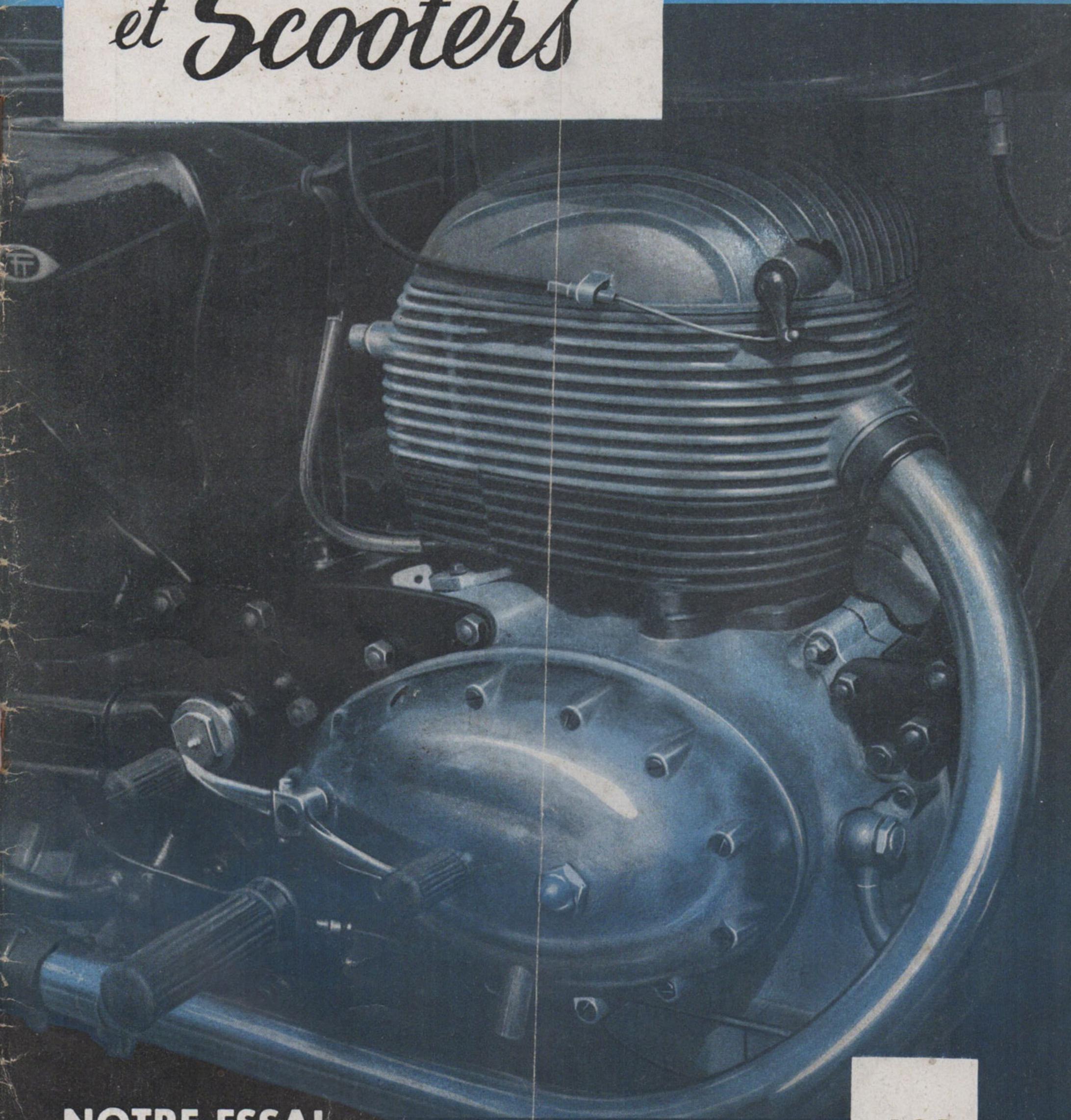


MOTOCYCLES *et Scooters*

8^e ANNÉE - N° 141 - REVUE BIMENSUELLE
15 FÉVRIER 1955 - DIRECTEUR MAX ENDERS
ADMINISTRATEUR : PH. LAJEUNESSE
14, RUE BRUNEL - PARIS



NOTRE ESSAI
LA 250^{cc} TERROT O.S.S.D.

40^F

Cette année

Souriez au printemps

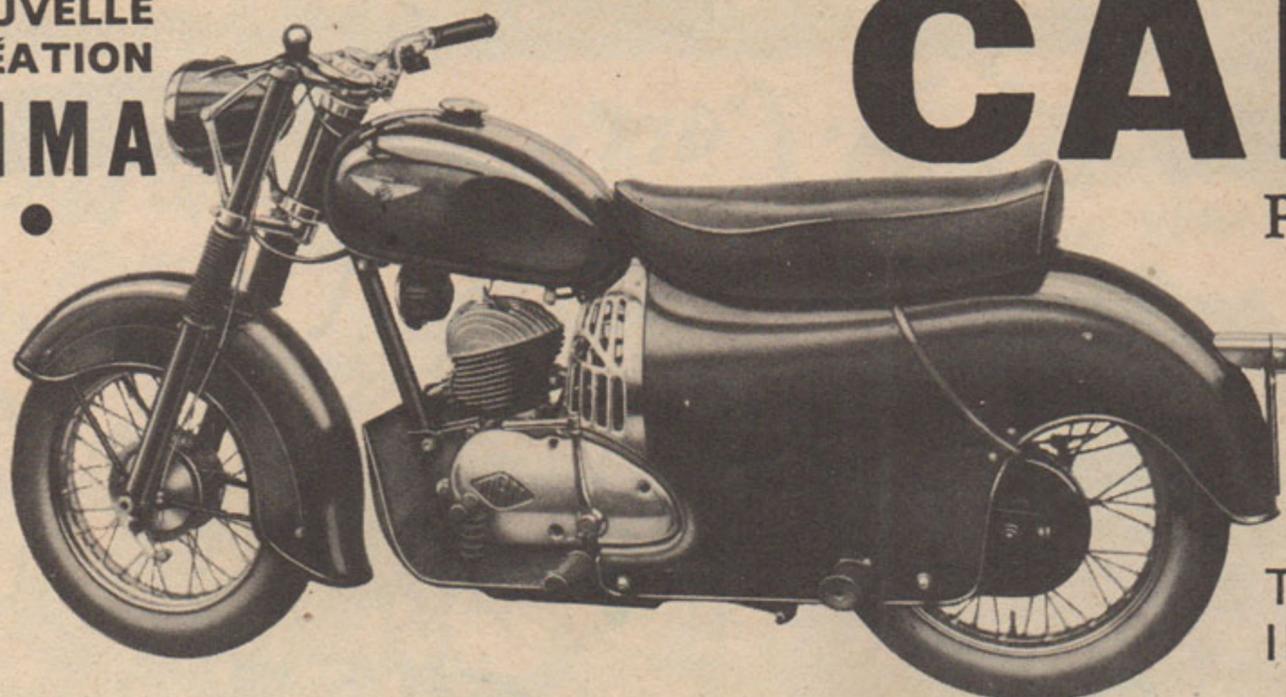
avec une

BSA



LE MOTOCYCLE IDÉAL

NOUVELLE
CRÉATION
GIMA



CAPRI

PROPRETÉ
ÉLÉGANCE
CONFORT

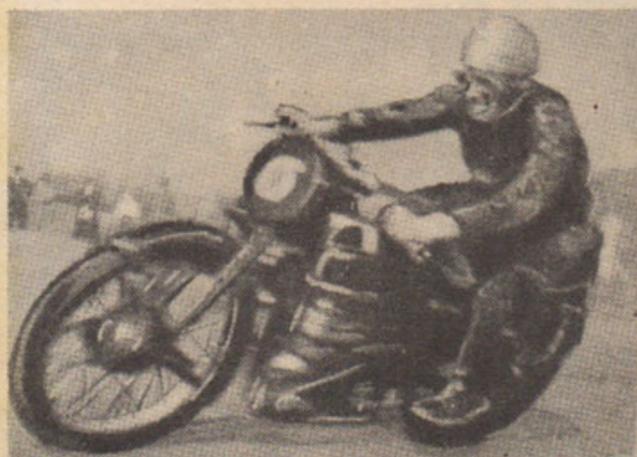
• Sécurité totale
TENUE de ROUTE
INCOMPARABLE

MONTÉ AVEC MOTEUR YDRAL 125 et 175 cm³

DEMANDEZ RENSEIGNEMENTS A :

GIMA

24, AVENUE PASTEUR
CHAMALIÈRES (P.-de-D.)



Vous cherchez
des pièces de
rechange pour
votre moto
allemande ?

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

NSU - DKW - SACHS - ZÜNDAPP - etc.

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

PRIX AVANTAGEUX

Livraison par retour du courrier par poste ou express

TOUTES RÉPARATIONS, RÉFECTIONS

Correspondance en langue française

**GRAND GARAGE DKW - BLUG
HÜTTERS DORF (Sarre)**

Tél. : SCHMELZ 151

Gare : PRIMSWIELER

Enfin ! une réalisation moderne
du véhicule à 2 passagers...



L'AUTO-SCOOTER
280.000 francs
Complètement équipé

EXPOSITION - ESSAIS - COMMANDES

S. G. U. A.

**268 bis, Bd Saint-Germain
PARIS-VII^e - Tél. : INV. 00.27**
(200 mètres du Pont de la Concorde)

Ouvert tous les jours, sauf le dimanche
de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h 30.

et toujours... toute la gamme PUCH
dont les nouveaux modèles scooters et 250 S. G.
disponibles immédiatement aux conditions
exceptionnelles hiver jusqu'au 15 mars.

FACILITÉS DE PAIEMENT

•
•
Pour l'Inter, quelques agences encore disponibles
dans les XIV^e et XV^e arr^s et banlieue Sud-Ouest.

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

"MONMANTO"
manteau cordoual, Spécial moto
fabrication Macombyn : 9.850 fr.
Expéditions en Province

MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE

REVIL

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

CHANTELUNE-FOZ

Finie,
la fastidieuse et salissante
ÉTAPE-BIDON

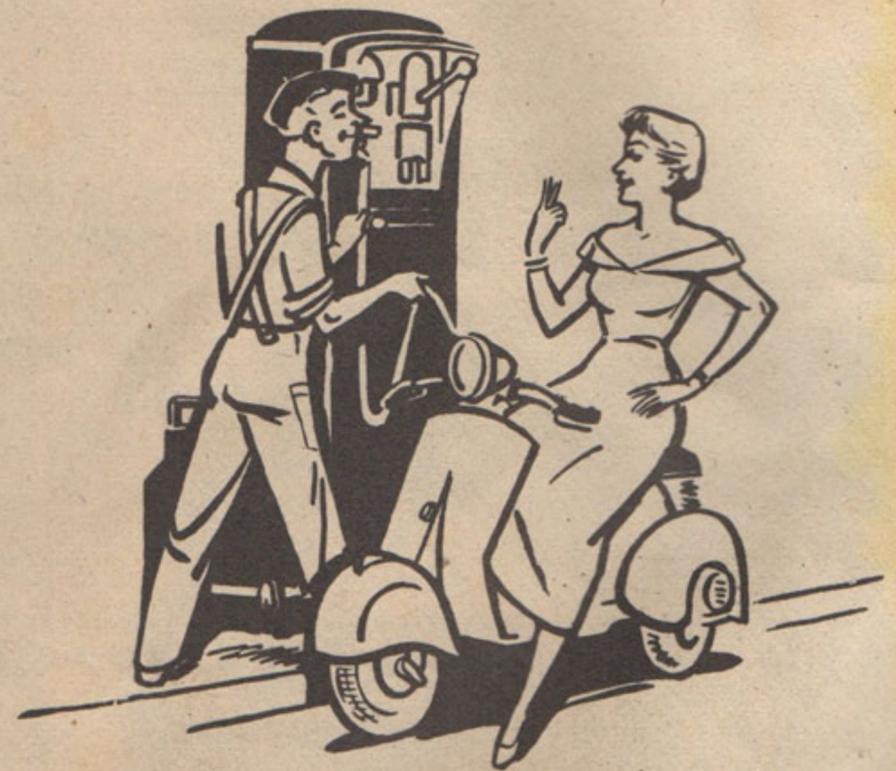


Le MIXER, distributeur-doseur pour carburant 2 temps, maintenant au bord de la route, vous débitera le mélange homogène essence-huile directement, au dosage exact que vous désirez.

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

Segments noirs Amedée Bollée
Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

152



ARRÊTEZ-VOUS AU PROCHAIN

Mixer

ASTER

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

SUR-PUISSANCE!

BORGO

"Qualité supérieure"
"Renommée mondiale"

S.A.F. capital de 72.000.000 de Francs

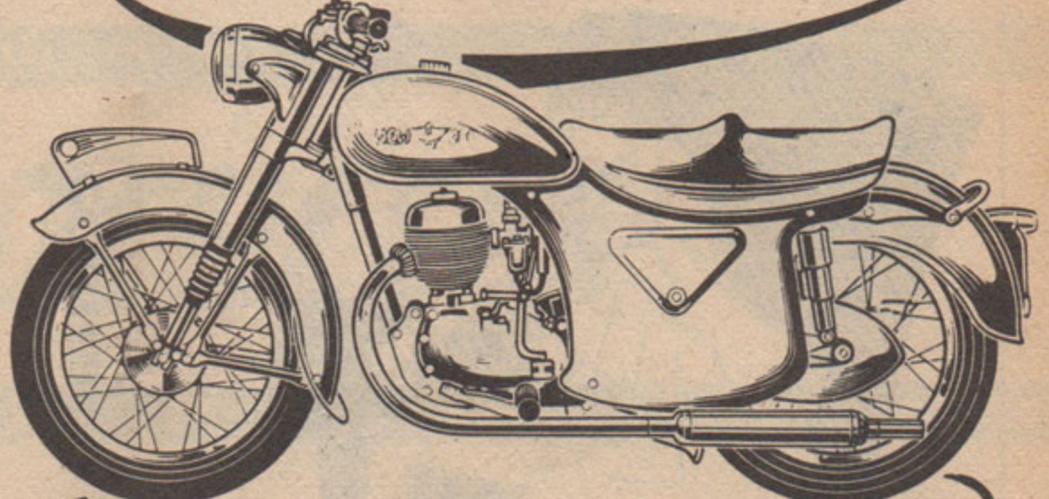
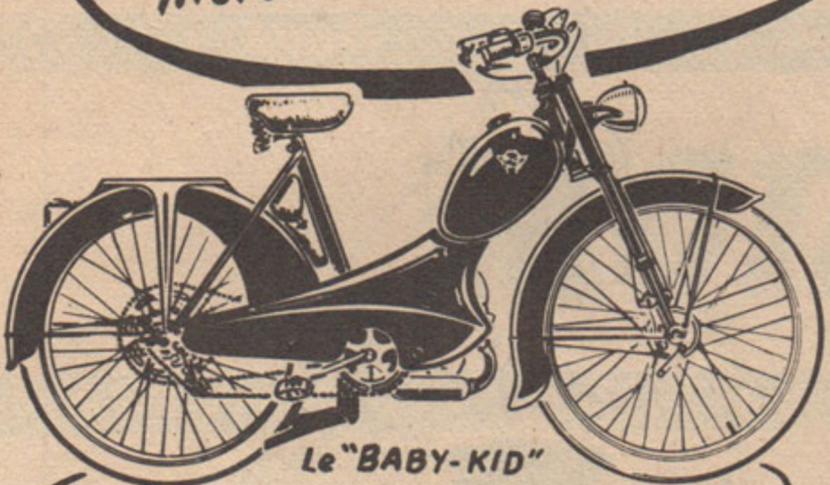
TURIN (Italie) **NEULLY** (Paris) **BILBAO** (Espagne)

Salon de l'Automobile Balcon A - Stand 36

Motocyclette **NEW-MAP** jamais pareille à aucune autre

Des cyclomoteurs "KID"
Moteurs MISTRAL et SACHS

Des fameuses "LEADER"
Moteurs YDRAL - AMC - SACHS



BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ Fourche télé
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

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

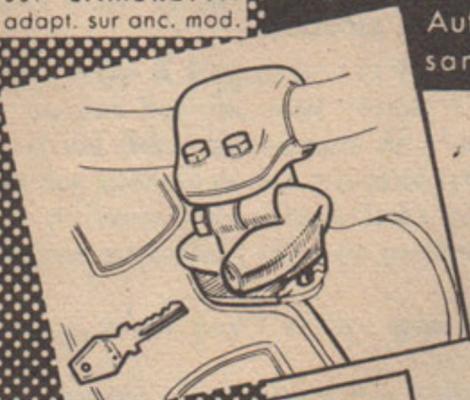
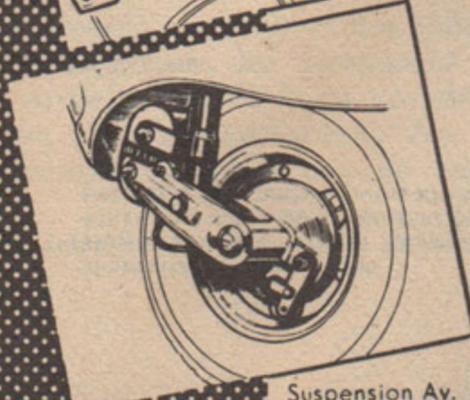
SILENCE ET RENDEMENT SUPÉRIEURS



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

ANTIVOL DE DIRECTION
ET
SUSPENSION CAOUTCHOUC
Auto-progressive, auto-amortie sans ressort ni amortisseur

Antivol NEIMAN sur LAMBRETTA adapt. sur anc. mod.

Suspension Av. PEUGEOT

PRINCIPALES RÉFÉRENCES FRANÇAISES

MOTOS

- Aiglon
- Automoto
- Bima Peugeot
- Gnôme-et-Rhône
- Griffon
- Météore
- Peugeot
- Trophée de France

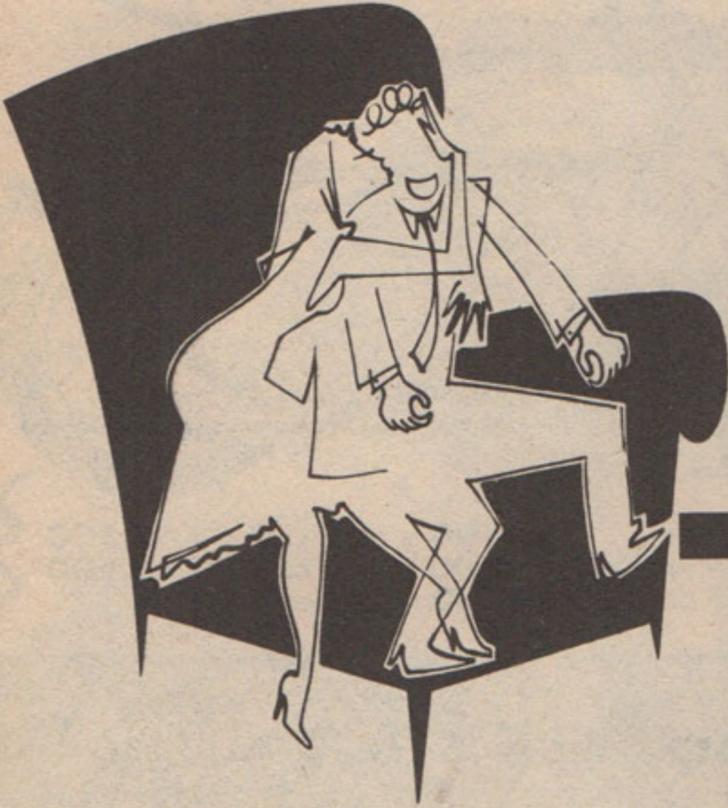
SCOOTERS

- Bernardet
- Lambretta
- Magnat-Debon
- Peugeot
- Terrot
- Speed

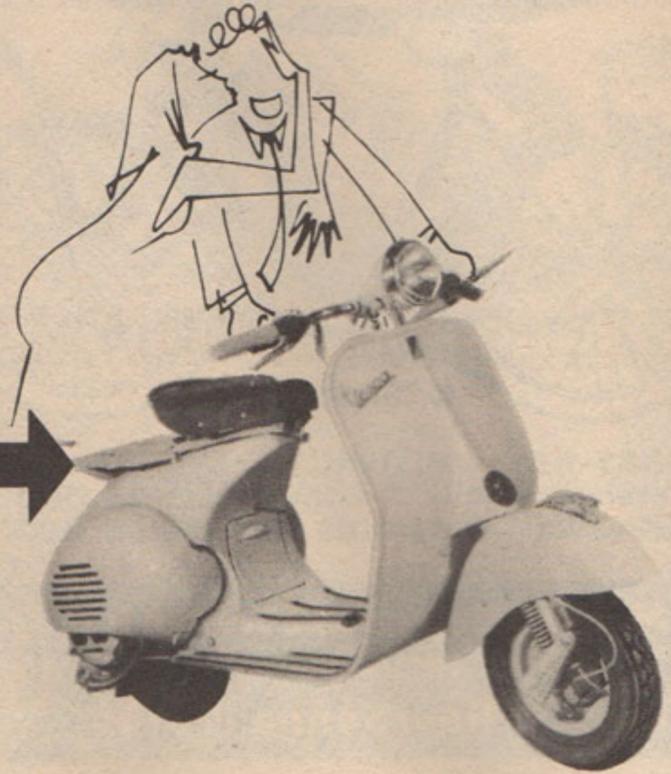
LES FABRICATIONS

NEIMAN

51, Av. de Neuilly, NEUILLY s/SEINE - Tél. MAI. 64-88



comme



dans un fauteuil !.....

nouveau moteur - très silencieux
 présentation luxueuse - carrosserie affinée
 suspension nouvelle
 confort amélioré

Vespa
 1955

LA PLUS GRANDE PRODUCTION MONDIALE DE SCOOTERS
 1.100 DISTRIBUTEURS POUR LA FRANCE
 CONDITIONS DE CRÉDIT : 6-9-12-15-18 MOIS
 SANS PERMIS DE CONDUIRE

NOUVEAU PRIX : **125.000^F**



A U S O M M A I R E :

★ Échos	8	★ Essai Terrot	21
★ Programme Ariel ..	10	★ Potins de Scootie...	27
★ Salon de Bruxelles .	13	★ Formule sport	30

8^e ANNÉE

N° 141

15 FÉVRIER 1955

MOTOCYCLES

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

**Records
battus,
records
à battre.**

On s'habitue, chaque année, à voir battu, et de loin, le record de production de l'année précédente.

1954 a vu naître (ou a fait naître) 975 000 et quelques motocycles, plus les moteurs adaptables non recensés. Nous avons prévu le million, nous n'en sommes pas loin. Notons en passant que ce chiffre dépasse du double celui des voitures construites durant la même période.

La presse motophobe aura eu beau faire ; en sa perfide ignorance, son action acerbe n'eut aucune influence néfaste sur la prospérité de cette industrie majeure. Triomphe du bon sens sur le parti pris aveugle ! Mais, 1 million de machines à ajouter aux 1.500.000 sorties au cours des deux années précédentes, cela fait un total, en trois ans, de 2.500.000. Si les records de la production sont battus, reste à battre ceux de la vente ; or le commerce ne va pas fort pour l'instant.

Sans avoir atteint la saturation, on arrive à l'équilibre et l'on admet que sont pourvus tous ceux qui, d'eux-mêmes, par goût ou par besoin, sont venus à la moto.

Si l'on veut maintenir ce rythme, il est donc nécessaire de s'employer à atteindre et à convaincre une nouvelle clientèle : celle des indécis et des profanes ; or les motos étincelantes, dans les vitrines luxueuses, n'ont pas de puissance de persuasion ; comme mannequin de cire en devanture, elles n'exercent qu'une fugace curiosité ; elles ne provoquent ni le choc exaltant, ni l'ardent désir de la possession.

Créées pour le mouvement et l'espace, c'est par l'action que les motos s'imposeront à ces profanes et à ces indécis.

Nos voisins l'ont compris depuis longtemps : en dehors des compétitions de vitesse pure, ils multiplient les épreuves routières d'endurance, les annoncent puissamment, les organisent méthodiquement, obtiennent la participation de leurs grandes marques, les disputent sévèrement et, captivant ainsi (le chiffre n'est pas surestimé) des centaines de milliers de spectateurs, ils recrutent sur tous les territoires et même hors de leurs frontières, des dizaines de milliers d'acheteurs nouveaux.

« En-avantisme » par là, immobilisme ici : deux méthodes à confronter... Nous constatons... à qui de conclure ?

Max Enders

Matchless

Indian-Royal-Enfield.

Après la guerre la maison américaine Indian avait présenté deux motos de lignes européennes, une 220 mono et une 440 bicylindre; le succès ne semble pas avoir été foudroyant, c'était néanmoins une première tentative de mise sur le marché des motos légères et maniables.

Il y a trois années la firme britannique Brockhouse, qui produit l'ineffable Corgi, version civile d'une moto de parachutiste très étudiée, lança un bloc moteur à soupapes latérales de 250 cm³. Ce moteur fut destiné à l'exportation et équipa l'Indian Brave. Cette moto est maintenant construite et livrable en Angleterre.

Un contrat vient d'être signé entre la maison Indian et une autre vieille marque britannique, Royal-Enfield.

La première machine issue de l'accord est une Indian avec moteur de la 700 cm³. Meteor, ce moteur qui développe dorénavant 39 ch permet 160 km/h. Le cadre est sensiblement différent du modèle britannique, c'est celui que nous vîmes l'été dernier à l'usine de Redditch et qui, pensions-nous à tort, devait équiper les modèles 1955. Sur ce modèle, accu, filtre à air et sacoche à outils sont dans un coffre unique à trois compartiments.

Malheureusement sur cette machine aux lignes agréables les Américains se sont crus obligés de poser leurs ahurissants guidons qui, l'on a peine à le croire, sont utilisés presque généralement sur leurs machines de courses britanniques!

La 500 Twin, la 500 Bullet et la 250 Clipper seront également vendues sous la dénomination Indian.

A propos de silence.

On a fait grand bruit autour de la campagne du silence (!), campagne qui visait surtout les motos. Or un journal spécialisé de l'automobile, quelque peu motophobe, a déclaré que contrairement à ce que l'on pense généralement, les motos développent (?) un nombre de phones inférieurs à, entre autres, les autobus parisiens.

La mesure du son avec les appareils actuels ne donne absolument rien de tangible, ce même journal met les marteaux pneumatiques juste au-dessus des motos, et pourtant qui peut « encaisser » ces outils?

Une certitude, à nombre de phones égal, certains bruits sont plus supportables que d'autres. Personne ne proteste contre les cloches qui représentent un nombre colossal de phones.

Depuis la campagne du silence nous rencontrons toujours la même 500 mono à échappement à peu près libre dont le

propriétaire « tire dessus » avec les conséquences auditives bien connues.

Que dire de certains cars appartenant à l'Armée? Il est vrai que pas un agent n'oserait s'attaquer à l'administration, de crainte d'ennuis.

Et les 4 CV à moteur gonflé qui ignorent la troisième dans Paris?

Cette semaine du silence de l'échappement ayant été financée par les contribuables, nous pouvons nous élever contre les résultats négatifs obtenus, puisque nous rencontrons autant de véhicules bruyants qu'auparavant qui circulent impunément.

Plastiques partout.

L'envahissement des plastiques fera-t-il de notre ère un nouvel âge, après celui de la pierre taillée, du bronze et du fer? Les produits synthétiques s'infiltrent dans tous les domaines avec des opportunités diverses; voici qu'on les envisage pour remplacer les aciers dans la fabrication des engrenages de boîtes, l'infinie variété de leur composition permettant d'obtenir toute la gamme des duretés avec, au besoin, l'apport d'une « charge » d'oxydes métalliques. Ces pignons auraient, de plus, l'avantage d'être insonores. Moulés sous pression, et non plus taillés, ils seraient produits plus vite et à meilleur compte.

Un nouveau cyclomoteur.

Le spécialiste du moteur adaptable sous le pédalier avec entraînement par galet sortirait, dit-on, dans les prochains mois, un nouveau cyclomoteur dont les caractéristiques ne sont toutefois pas encore révélées.

Venin change de monte.

C'est le vétéran Venin qui s'est rendu acquéreur de la Matchless de course dont nous avons signalé l'apparition dans les vitrines d'Arès, le spécialiste des motos anglaises.

Notre vieil ami compte bien étrenner sa nouvelle monture à la prochaine Côte Lapize et la préparer pour le Bol d'Or dont il est, comme l'on sait, le plus ancien et le plus fidèle concurrent. La vieille Saroléa de Venin a bien mérité la retraite, mais maintenant qu'après tant d'années ce chevronné a enfin une machine de classe, ces vingt-quatre heures auront-elles encore lieu? Pour l'instant, hélas, le Bol dort et l'on ne sait qui le réveillera à temps.

Jantes en tissu de verre.

On envisage, paraît-il, en Angleterre, après la fabrication de cadres de vélos, celle de jantes en tissu de verre. Cette nouvelle formule semble appelée à une

grande utilisation dans les divers domaines.

On prétend que de telles jantes seraient trois fois moins lourdes que celles en acier, qu'elles offriraient une résistance nettement supérieure et que leur aspect n'étant en rien influencé par la pluie, la boue et agents atmosphériques de même farine, resterait toujours celui du « neuf ».

Fracture sans graves conséquences.

Le sympathique coureur Goll, crack de Peugeot, s'est récemment fracturé la jambe; cet émérite pilote a été victime d'un accident alors qu'il circulait... à skis. Voilà ce que c'est que de s'engager sur une pente glissante alors qu'on tient si bien sur deux roues! Souhaitons qu'une prompte et complète guérison nous permette de le revoir bientôt sur sa jaune moto.

Le prochain rallye des Centaures.

En nous transmettant leurs vœux pour 1955, les dirigeants du M.C.I./M.C. nous informent que le dixième rallye international de la Madone des Centaures de Castellazo se déroulera entre les 16 et 17 juillet prochain. Nous donnerons en temps opportun tous renseignements utiles sur cette épreuve de retentissement européen.

On ne manquera pas d'essence.

Le Chambord nous en apportera; c'est un pétrolier « Supertanker » de 33 000 t, construit aux Ateliers et Chantiers de France, qui vient d'être lancé à Dunkerque pour la Société Française des Pétroles B.P. Précédant deux autres navires de même tonnage, il a pris la mer le 11 janvier 1955.



Gute Fahrt 1955 wünscht HANS PATLICH

Voici comment se voit et se dessine lui-même notre spirituel confrère autrichien Hans Patlich. On se souvient qu'il était parmi les journalistes sportifs invités par N.S.U. à essayer les machines de course et que ses 130 kg n'ont pu effondrer la 125 Reun-Fox.

Motochoclas

Chaud les pieds, Chaud les pieds !

Un de nos lecteurs de Sologne nous a informé qu'il avait inventé et réalisé un dispositif qui, placé dans les chaussures et les gants, assurait une chaleur agréable et constante. Cette adaptation serait d'un prix très modique. Nous avons soumis cette découverte à plusieurs fabricants de bottes et de gants. Si les résultats sont ceux que l'inventeur, et nous-mêmes, escomptons, nous en informerons sans plus tarder nos lecteurs.

Congrès du Vespa-Club d'Europe.

Le Congrès du Vespa-Club d'Europe s'est tenu le 15 janvier à Paris, au siège du Vespa-Club de France, 7, avenue Carnot, sous la présidence du docteur Renato Tassinari.

Ce Congrès groupait les nations suivantes : France, Angleterre, Belgique, Hollande, Suisse, Italie, Espagne, Portugal, Suède, Danemark, Autriche, Sarre.

Sa tâche principale fut l'élaboration du calendrier vespiste 1955. En voici les grandes lignes :

Avril : 23, 24, 25. — Grand Rallye international de San Remo.

Mai : 7, 8, 9. — Circuit de régularité à Paris.

28, 29, 30. — Concentration, à Sarrebruck.

Juin : 4, 5. — Gymkhana internationale à Paris.

3, 4, 5. — Concentration à Copenhague.

25, 26. — Rallye à Bruges.

Juillet : 1^{er} au 8. — Circuit des Trois Mers (Italie et Sicile).

16, 17. — Rallye à Maestricht.

Septembre : 23, 24, 25. — Concentration à Vienne.

Lumière jaune pour nous ?

M. Giraud, conseiller municipal de Paris a constaté l'éblouissement causé par les phares blancs des vélomoteurs ; il demande en conséquence au Préfet de Police qu'on remédie à cet état de chose. Ce en quoi, il a raison ; nous irons même plus loin que lui et demandons l'éclairage non éblouissant pour tous les véhicules, y compris les vélos qui aveuglent eux aussi, inconsciemment.

Une huit cylindres.

En date du 1^{er} janvier de très nombreux journaux italiens ont annoncé qu'une fabrique transalpine procéderait à la mise au point d'une huit cylindres. Est-ce un poisson d'avril légèrement en avance ? Sinon nous plaignons les pilotes, car la quatre cylindres est déjà bien difficile à manier, n'est-ce pas Pierre Monneret ?



Rencontre dans le désert.

M. R. Bouillet qui tente un grand raid sur une 200 Monet-Goyon a eu la bonne fortune de rencontrer au poste de Fort-Trinquet notre ami M. Mahé de l'expédition Cavally dont nous donnons souvent des nouvelles à nos lecteurs. Il se joignit à l'expédition jusqu'à Dakar. On voit par la photo ci-jointe que cette aventure n'est pas de tout repos.

Guzzi champion d'aviron.

La Moto Guzzi a publié un magnifique ouvrage sur les performances de son équipe de canotage composé exclusivement d'ouvriers de l'usine.

180 victoires ont été remportées, dont une aux Jeux olympiques en 1948, à Henley avec le quatre sans barreur, quatre championnats d'Europe dans cette même catégorie, 25 titres de champion d'Italie avec les 2 et 4 sans barreur, et le 8 avec barreur, sans oublier 23 victoires internationales dans ces mêmes classes.

La première Werner.

Voici l'une des premières motocyclettes, celle des frères Werner exposée au Salon du Cycle à Paris en 1897. Du cadre de vélo, seule la fourche était renforcée et l'on remarque que la poulie-jante de transmission est extérieure à cette fourche.



La première machine appelée "Motocyclette". — Elle fut exposée en 1897 au Salon du Cycle à Paris par ses inventeurs, les frères Werner. Le moteur pesait avec ses accessoires 14 kilos. Il était placé sur une bicyclette ordinaire dont la fourche, qui le supportait, avait simplement été renforcée.

(Collection Beau, archives photographiques du T. C. F.).

LE PROGRAMME ARIEL 1955

(Importateur : Société du Grand Garage de Neuilly.)

NOUS avons dans un précédent numéro passé en revue la production B.S.A. (n° 136). C'est aujourd'hui les fabrications Ariel qui nous préoccupent : nous laisserons volontairement de côté la 200 cm³ Colt culbutée, non importée.

Le programme Ariel comprend :

- des monocylindres, groupant une 600 cm³ latérale pour side-car, une 350 et une 500 OHV sport (ex Red Hunter) et une 500 spéciale en type cross ou trial ;
- des bicylindres twin, en 500 et 650 cm³ ;
- et la fameuse 1000 cm³ quatre cylindres.

Le fait saillant de la construction Ariel est l'adoption généralisée de la suspension arrière oscillante, mise à part la quatre cylindres qui conserve l'ancien système, d'ailleurs très au point.

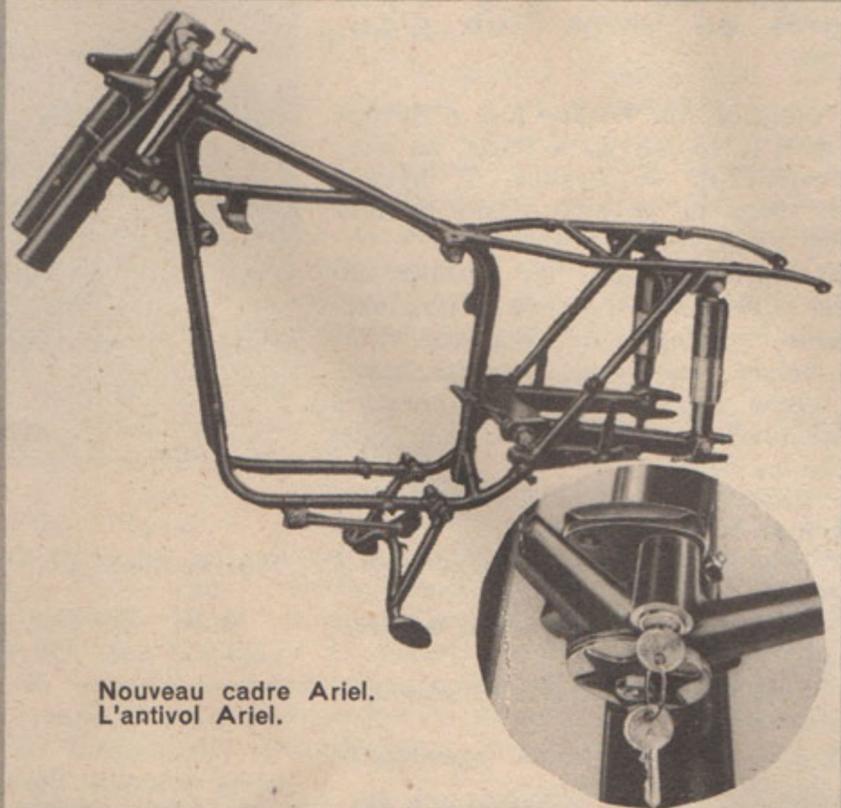
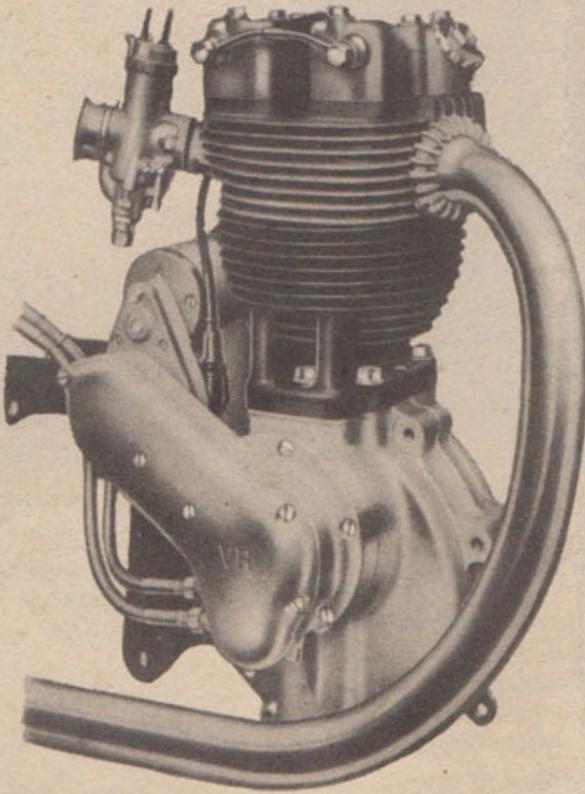
Les modèles courants, en mono et twin, comportent le nouveau carburateur Amal « Monobloc » ; la 1000 cm³ utilise un S.U.

La selle biplace est livrée de série, de même que les repose-pieds arrière ; l'antivol placé sous le T inférieur de direction est livré en supplément.

La robustesse mécanique des motocyclettes Ariel est bien connue, et vaut à la marque une solide notoriété. Les performances sont élevées : ainsi la 500 mono est donnée pour 140 km/h avec 26 ch, la 500 twin pour 150 km/h avec 28 ch, la 650 twin pour 165 km/h et 40 ch, et la 1000 cm³ couronne le tout avec 42 ch et 170 km/h.

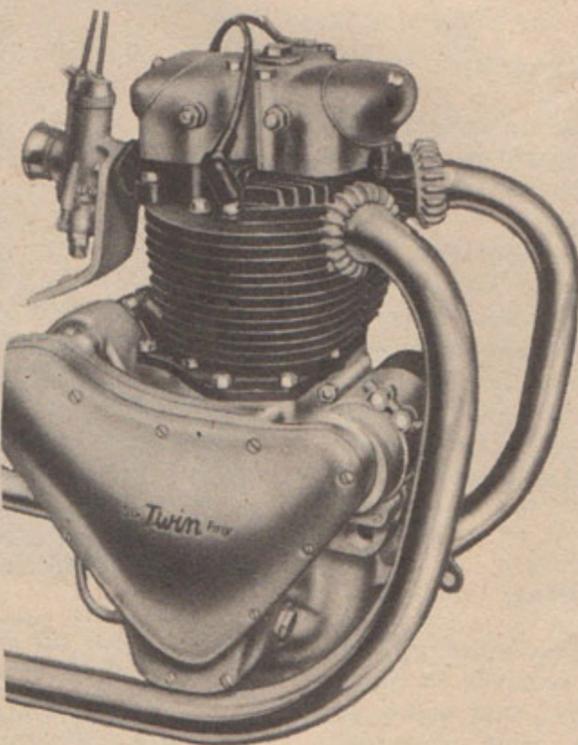
La présentation s'inspire de l'esthétique actuelle : émail bordeaux foncé, filets or, avec panneaux de réservoir chromés, écusson monogramme en relief, réalisé en plastique moulé.

Le moteur 500 cm³ « Hunter-Single » : culasse alu, cylindre fonte, carburateur AMAL monobloc ; course/alésage : 95 x 81,8 ; 26 ch à 6 000 tr/mn.

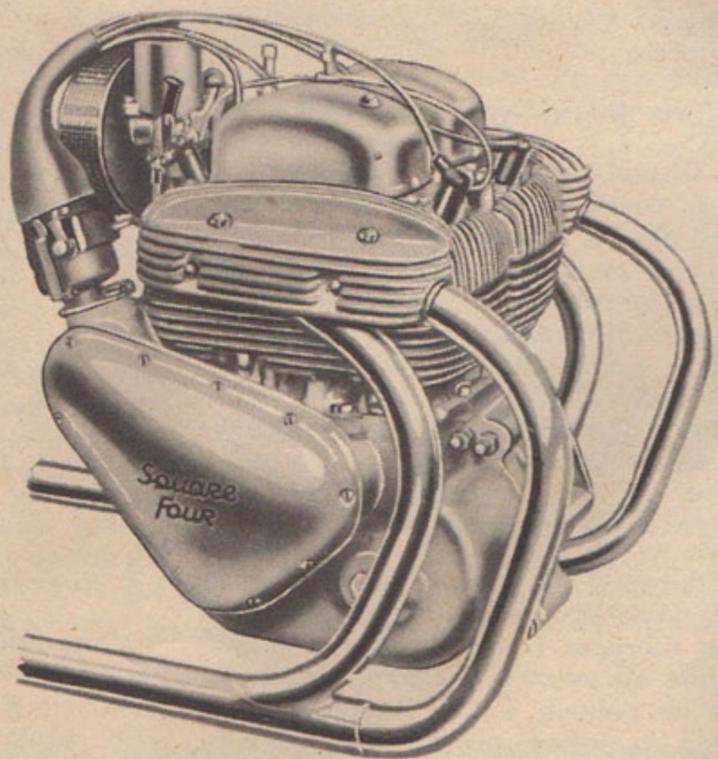


Nouveau cadre Ariel.
L'antivol Ariel.

Le moteur 650 cm³ « Huntmaster » : bicylindre « twin » culasses et cylindres fonte ; carburateur AMAL « monobloc » ; course/alésage : 84 x 70 ; 40 ch à 6 000 tr/mn.



Le fameux 1 000 cm³ quatre cylindres, tout alu ; carburateur S.U. ; course/alésage : 75 x 65 ; 42 ch à 5 800 tr/mn.

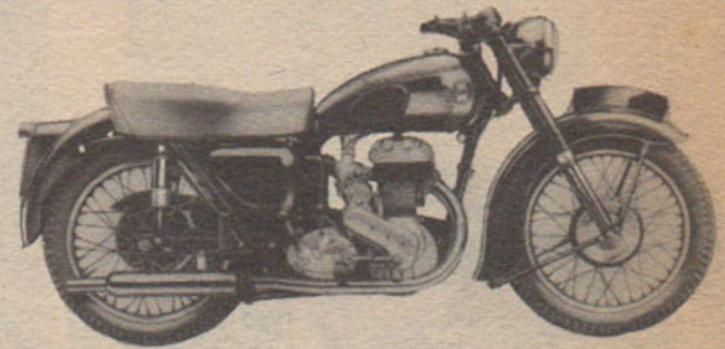


Moteur : Un cylindre vertical quatre temps - Soupapes latérales - Culasse aluminium polie intérieurement - Vilebrequin à contrepoids - Paliers sur roulement - Piston alliage aluminium à jupe fendue avec segment supérieur en « Vachrome » - Carburateur Amal « Monobloc » avec filtre à air. - **Boîte de vitesses :** Quatre vitesses commandées par sélecteur au pied - Rappports B. V. variables (solo ou side-car). - **Allumage :** Par magnéto - Avance réglable à main - Eclairage par dynamo à régulateur de débit. - **Cadre :** Fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques - Cadre rigide ou à suspension arrière oscillante à amortisseurs hydrauliques (supplément) - Pattes d'attache de side-car incorporées - Réservoir essence de 18 l, huile 3,5 l. - **Présentation :** Email bordeaux foncé, filets or, avec bandes réservoir chromées, écusson moderne réalisé en plastique « trois dimensions ».

600 cm³ - V. B. 598 cm³, 86,4 × 102 - Puissance fiscale 6 ch - Taux compression 6 à 1 - 18 cv à 4 400 tr/mn - Rappports B. V. solo : 4,74, 6,20, 8,05, 12,55 - Side-car - 5,72, 7,50, 9,72, 15,15 - Pneus avant et arrière 3,25 × 19 - 165 kg - 105 km/h..... 265 000 fr.

Supplément : Suspension arrière oscillante..... 25 000 fr.

TOURISME - MONOCYLINDRE



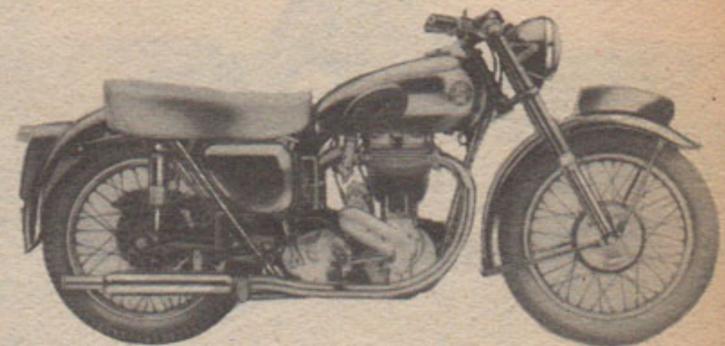
600 cm³ VB, soupapes latérales.

Moteur : Un cylindre vertical quatre temps - Soupapes culbutées - Paliers de vilebrequins de grand diamètre - Piston en alliage d'aluminium à jupe fendue avec segment supérieur en « Vachrome » - Carburateur Amal « Monobloc » avec filtre à air. - **Boîte de vitesses :** Quatre vitesses commandées par sélecteur au pied - Rappports B. V. variables (solo ou side-car). - **Transmission :** Par chaîne sous carter - Embrayage à disques multiples. - **Allumage :** Par magdyno - Avance réglable à main. - **Cadre :** Fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques - Cadre à double berceau équipé d'une suspension arrière oscillante à amortisseurs hydrauliques - Pattes d'attache de side-car incorporées - Réservoir essence 18 l, huile 3,5 l. - **Présentation :** Email bordeaux foncé, filets or, avec bandes réservoir chromées, écusson moderne réalisé en plastique « trois dimensions ».

350 cm³ - N. H. 347 cm³, 72 × 85 - Puissance fiscale 4 ch - Taux compression 6,2 à 1 - 18 cv à 5 600 tr/mn - Rappports B. V. - 5,72, 7,50, 9,72, 15,15 - Pneus avant et arrière 3,25 × 19 - 165 kg - 120 km/h..... 280 000 fr.

500 cm³ - V. H. 497 cm³, 81,8 × 95 - Puissance fiscale 5 ch - Taux de compression 6,8 à 1 - 26 cv à 6 000 tr/mn - Rappports B. V. solo - 4,74, 6,20, 8,05, 12,55 - Side-car - 5,72, 7,50, 9,72, 15,15 - Pneus avant et arrière 3,25 × 19 - 170 kg - 140 km/h..... 310 000 fr.

SPORT - MONOCYLINDRES



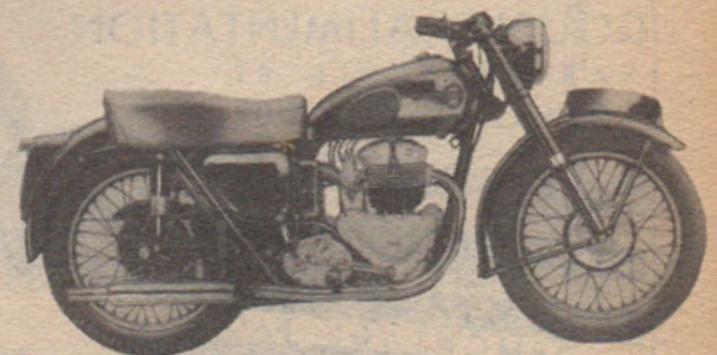
500 cm³ VH, soupapes en tête.

Moteur : Deux cylindres verticaux quatre temps - Soupapes culbutées - Paliers de vilebrequin de grand diamètre - Piston alliage aluminium avec segment supérieur en « Vachrome » - Bielles alliage léger sur coussinets minces - Carburateur Amal « Monobloc » avec filtre à air. - **Boîte de vitesses :** Quatre vitesses commandées par sélecteur au pied. - Rappports B. V. variables (solo ou side-car). - **Transmission :** Par chaîne sous carter - Embrayage à disques multiples. - **Allumage :** Par magnéto à avance réglable à main - Eclairage par dynamo à régulateur. - **Cadre :** Fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques - Cadre à double berceau équipé d'une suspension arrière oscillante à amortisseurs hydrauliques - Pattes d'attache de side-car incorporées - Réservoir essence 18 l, huile 3,5 l. - **Présentation :** Email bordeaux foncé, filets or, avec bandes réservoir chromées, écusson moderne réalisé en plastique « trois dimensions ».

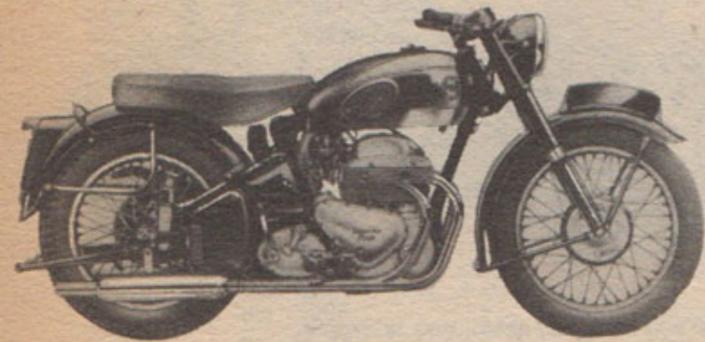
500 cm³ - K. H. « Hunter Twin » 498 cm³, 63 × 80 - Puissance fiscale 5 ch - Taux compression 6,8 à 1 - 28 cv à 6 200 tr/mn - Rappports B. V. solo 5,18, 6,77, 8,81, 13,72 - Side-car 5,72, 7,50, 9,72, 15,15 - Culasse alliage aluminium polie intérieurement - Pneus avant 3,25 × 19, arrière 3,50 × 19 - 177 kg - 150 km/h..... 340 000 fr.

650 cm³ - F. H. « Huntmaster » 646 cm³, 70 × 84 - Puissance fiscale 7 ch - Taux compression 7,25 à 1 - 40 cv à 6 000 tr/mn - Rappports B. V. solo 4,35, 6,70, 7,40, 11,55 - Side-car 4,73, 6,19, 9,04, 12,35 - Pneus avant 3,25 × 19, arrière 3,50 × 19 - 186 kg - 165 km/h..... 360 000 fr.

SPORT - BICYLINDRES

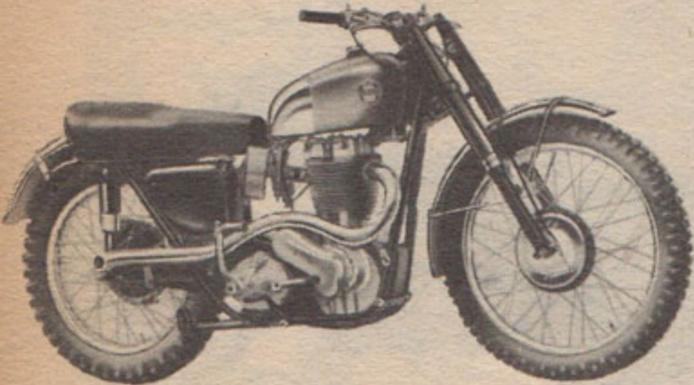


500 cm³ KH, « Hunter-twin ».

GRAND TOURISME - 4 CYLINDRES1 000 cm³ 4 cylindres « Square Four ».

Moteur : quatre cylindres verticaux en carré, quatre temps - Soupapes culbutées - Bloc cylindres chemisés et culasse alliage aluminium polie intérieurement - Sièges acier rapportés - Collecteurs doubles d'échappement - Double vilebrequin à contrepoids accouplé par pignons cimentés - Bielles alliage aluminium sur coussinets minces - Pistons alliage aluminium - Carburateur S.U. avec filtre à air. - **Boîte de vitesses** : quatre vitesses commandées par sélecteur au pied - Rappports B. V. variables (solo ou side-car). - **Transmission** : Par chaîne sous carter - Embrayage à disques. - **Allumage** : par dynamo Lucas et régulateur - Bobine - Distributeur à avance automatique. - **Cadre** : Fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques - Cadre spécial renforcé à suspension arrière coulissante - Pattes d'attache de side-car incorporées - Réservoir essence 23 l, huile 3,5 l. - **Présentation** : Email bordeaux foncé, filets or, avec bandes réservoir chromées, écusson moderne réalisé en plastique « trois dimensions ».

1 000 cm³ - 4 G. « Square Four » 997 cm³ 65 × 75 - Puissance fiscale 9 ch - Taux compression 7,2 à 1 - 42 cv à 5 800 tr/mn - Rappports B. V. solo 4,18, 5,46 7,1, 11,07 - Side-car 4,74, 6,20, 8,05, 12,55 - Pneus avant 3,25 × 19, arrière 4,00 × 18 - 197 kg - 170 km/h **460 000 fr.**

CROSS ET TRIALS - MONOCYLINDRES500 cm³ H.S. type cross.

Moteur : Spécial en alliage léger - un cylindre vertical quatre temps - Soupapes culbutées - Chemise fonte nickel - Culasse et tubulures polies intérieurement - Sièges acier rapportés - Volant, bielle et culbuteurs polis - Echappement relevé - Moteur spécialement essayé et réglé au banc. - **Boîte de vitesses** : Quatre vitesses - Sélecteur au pied - Rappports B. V. spécialement étagés. - **Transmission** : Par chaîne sous carter aluminium poli. - **Allumage** : Par magnéto Lucas spéciale course - Avance réglable à main. - **Cadre** : Fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques - H. S. Cross - Suspension arrière oscillante à amortisseurs hydrauliques - H.T. Trials - Cadre spécial rigide - Réservoir essence 11,5 l, huile 2,3 l. - **Présentation** : Cadre et réservoir en rouge avec des traits d'or. Ecusson moderne en plastique « trois dimensions » - Gardeboue acier mince chromé.

500 cm³ - H. S. Cross 497 cm³, 81,8 × 95 - Taux compression 9,1 à 1 - 34 cv à 6 000 tr/mn - Rappports B. V. 6,02, 7,9, 10,2, 16,1 - Pneus sport avant 3,00 × 21, arrière 4,00 × 19 - 144 kg **360 000 fr.**

500 cm³ - H. T. Trials 497 cm³, 81,8 × 95 - Taux compression 5,6 à 1 - Rappports B. V. 6,02, 9,46, 14,7, 19,3 - Pneus Trials avant 3,00 × 21, arrière 4,00 × 19 - 132 kg **320 000 fr.**

Supplément : Eclairage électrique **20 000 fr.**

TOUS LES MODÈLES COMPORTENT SANS SUPPLÉMENT (sauf V. B. sans suspension arrière) : BEQUILLE LATÉRALE — CATADIOPTRE — COMPTEUR — FILTRE À AIR — OUTILLAGE COMPLET — PHARE AGREE (sauf modèles H. S. et H. T.) — RETROVISEUR — ROUE ARRIÈRE À DEMONTAGE RAPIDE (sauf modèles H. S. et H. T.) — SELLE DOUBLE SPÉCIALE « ARIEL », REPOSE-PIEDS ARRIÈRE — SUSPENSION ARRIÈRE OSCILLANTE À AMORTISSEURS HYDRAULIQUES (sauf modèles 4 G. et H. T.) — TOUS LES MOTEURS SONT ESSAYÉS ET RÉGLÉS AU BANC.

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNÉTIQUE

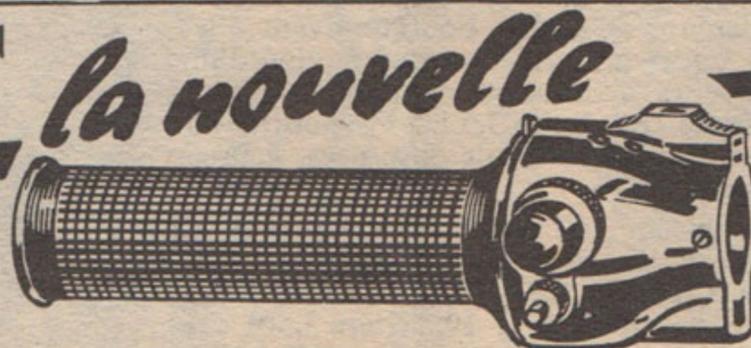
ROBUSTE ET ÉLEGANTE

SIMPLE ET SÛRE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES



POIGNÉE COMMUTATRICE ÉLECTRIQUE

SAKER Universelle

COURBEVOIE

QUALITÉ SAKER

TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

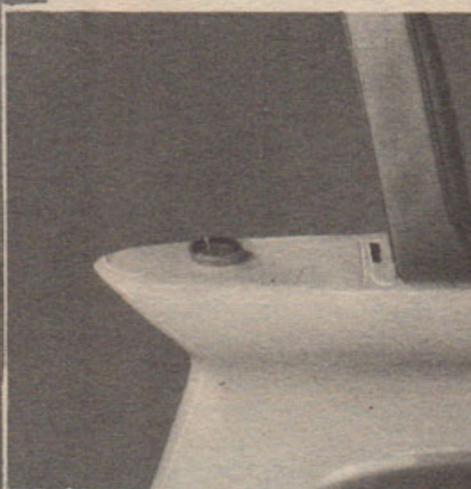
COMPLETE ET DÉTAILLÉE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

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



des modèles communs. Cet accord permet aux deux usines de s'épauler sérieusement en ce qui concerne la fabrication de série tout en conservant une autonomie commerciale.



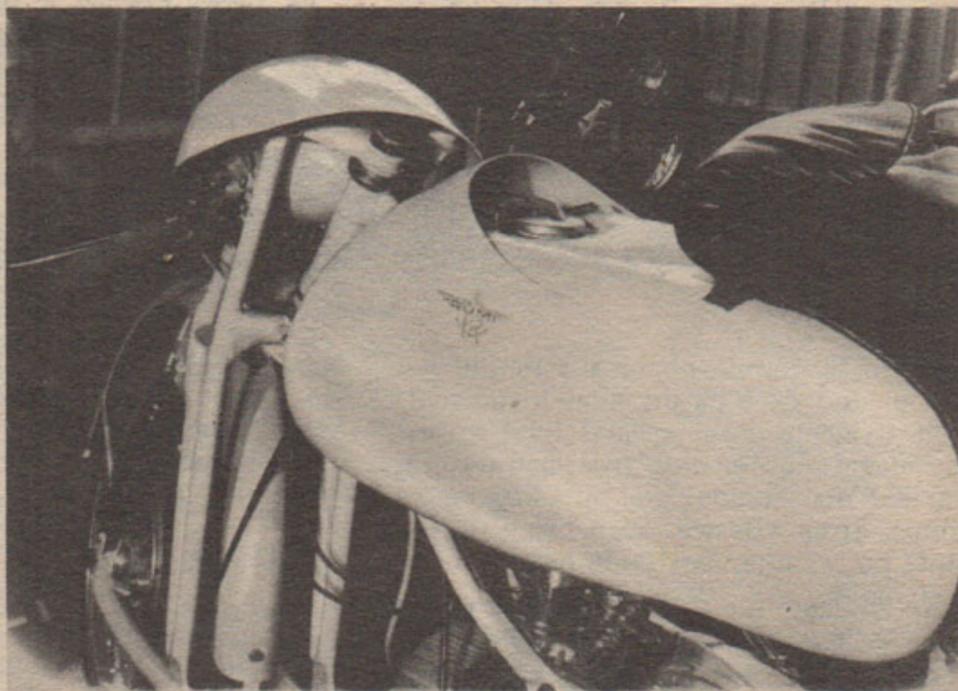
Le cyclomoteur Ami, moteur Sachs deux vitesses, constitue un remarquable exemple d'utilisation de l'embouti. La selle, sur charnière, démasque le réservoir.

Toujours plus dure, la concurrence étrangère est à l'origine de ces nouvelles dispositions. Cet effort des deux firmes d'Hers-tal nous prouve que la clientèle, qui fait toujours confiance aux productions belges, est assurée de trouver ses machines préférées au meilleur prix.

Les Belges aiment les machines robustes, le matériel allemand réputé comme tel détient la faveur du public. Les constructeurs d'outre-Quévrain achètent les éléments essentiels de leurs productions, de l'autre côté du Rhin.

SALON DE BRUXELLES

Original réservoir sur le Rumi « compétition ». Le coussin s'emboîte à l'avant et masque le bouchon de remplissage. Cette machine dispose d'une fourche Earles et d'une suspension AR oscillante.



T

OUT comme la France, la Belgique subit actuellement une crise de mévente. L'Exposition de Bruxelles met l'accent sur cet état de fait, qui est dû à une certaine saturation du marché, alliée au mauvais temps qui sévit depuis deux ans sur nos deux pays. Le nombre croissant des automobiles d'occasion, l'apparition de nouvelles voitures sont également des facteurs qui changent l'orientation du marché.

Au Palais du Centenaire, les exposants ont accepté la lutte contre les éléments, les nécessités de la vie et la concurrence; nous trouvons dans tous les stands fleuris des gammes de modèles aptes à satisfaire tous les goûts. Malgré une diminution du nombre de marques étrangères exposées, l'acheteur belge a le choix entre tous les modèles des meilleures productions européennes et américaines.

Pour le visiteur, l'événement marquant est constitué par la concentration industrielle F.N. et Saroléa; en effet, nous retrouvons sur les stands des deux marques

Des moteurs Jlo et Sachs se rencontrent couramment. Certaines maisons assemblent simplement des machines allemandes et apposent le décalque de leur marque.

Le cyclomoteur se retrouve sur tous les stands. Particulièrement soigné il devient le cheval de bataille 1955 grâce à la nouvelle couche d'acheteurs qu'il permet de toucher. Nous

assistons manifestement à une évolution très nette vers le confort, la robustesse et le silence.

Le cadre poutre est à l'honneur ; embouti d'un seul bloc ou par éléments séparés et soudés ensuite, il confère aux nouveaux modèles une apparence étoffée qui marque la cassure entre la simple bicyclette et les engins à moteur actuels. Comme sur les motos plus puissantes, nous trouvons à l'avant de vrais fourches télescopiques ou à balanciers avec utilisation de caoutchouc Neiman ou autre système. De nombreuses firmes présentent des suspensions arrière oscillantes. Malheureusement ces modèles restent relativement chers, surtout quand un carénage vient compléter l'ensemble.

En ce qui concerne les scooters il reste tout d'abord les deux grands : Vespa et Lambretta qui présentent tous deux leurs nouveaux 150 cm³ rapide ainsi que des utilitaires à

trois roues dont le succès s'affirme de jour en jour.

Les prototypes ont disparu pour faire place à une majorité de scooters allemands plus lourds que les productions italiennes précitées. Il existe également quelques scooters ultra-légers de 50 à 100 cm³ ; cette formule qui n'est pas à dédaigner cherche encore sa bonne orientation.

Les machines puissantes sont représentées en majorité par les marques anglaises avec les modèles bien connus de tous. Les nouvelles B.M.W. étaient très convoitées, ces machines ont été décrites, dans un numéro précédent. La suspension arrière oscillante est adoptée d'une façon générale.

Pour résumer, la préoccupation des constructeurs, comme des importateurs belges, consiste à disposer de la gamme la plus étendue, la plus variée, afin de satisfaire au mieux le « client roi ».

A U H A S A R D

GILLET-HERSTAL

La vieille firme ne présente pas moins de vingt et un modèles tous revus et corrigés. La suspension arrière oscillante a fait son apparition sur les 200, 250, 300 et 500 cm³. La présentation est très soignée dans une belle gamme de couleurs. Spécialistes du deux-temps les 175, 200 et 250 cm³ bloc-moteur quatre vitesses sont particulièrement au point. Double échappement, transmission primaire par chaîne Duplex.

FN

La gamme va du 49 cm³ à la 500 cm³, une nouvelle venue, la 125 deux temps provenant de l'alliance avec Saroléa.

SAROLÉA

La grande nouveauté est dans le nouveau scooter licence Rumi, appelé Djinn. Entièrement coulé en alliage léger, les éléments du châssis sont fixés au moteur, la protection est bonne. Le carter de chaîne secondaire étanche forme bras de suspension, roue montée en porte-à-faux.

Comme chez F.N., nous retrouvons les 125, 175 200 cm³ deux temps, puis la 250 bicylindre et les modèles Atlantic 500 et 600 cm³ en passant par la 350 type Vedette.

LION RAPIDE

La firme d'Alost a pris nom Salira. Sept modèles équipés de moteurs Villiers

D.K.W.

Parmi la série bien connue nous découvrons une nouvelle 350 cm³ bicylindre deux temps. Avec ses 18 ch cette machine est donnée pour 120 km/h et 3,8 l aux 100 km. Les ailettes du cylindre fonte ont une forme particulière rappelant un peu les anciennes T.W.N. « Porc-Epic ». L'alésage est de 58 mm pour une course de 62 mm, taux de compression de 6,3. Régime maximum 5 000 tr/mn. Pour le cadre, la nouveauté réside dans l'arrière oscillant qui fait de la D.K.W. une machine des plus moderne.

SOCOVEL

qui monte les moteurs Jawa 250 et 350 cm³ nous présente un nouveau modèle Pullman à suspension arrière oscillante.

RUMI

Un joli modèle de sport admirablement signolé. A l'avant une fourche Earles, très allégée, un moyeu à double tambour de frein. Autour du phare un carénage prolongé par la silhouette originale du réservoir étudié pour l'emplacement des bras. Livrée avec deux escopettes, cette machine ne peut être utilisée qu'en course ou en « Italie », sa finition dans le détail, laisse augurer un prix de vente important.

BUYDENS

est le seul constructeur belge montant du moteur Ydral en 125 et 175 cm³, dans des cadres à suspension oscillante intégrale. En 250 un nouveau modèle utilise le populaire moteur Jlo twin.

D E S S T A N D S

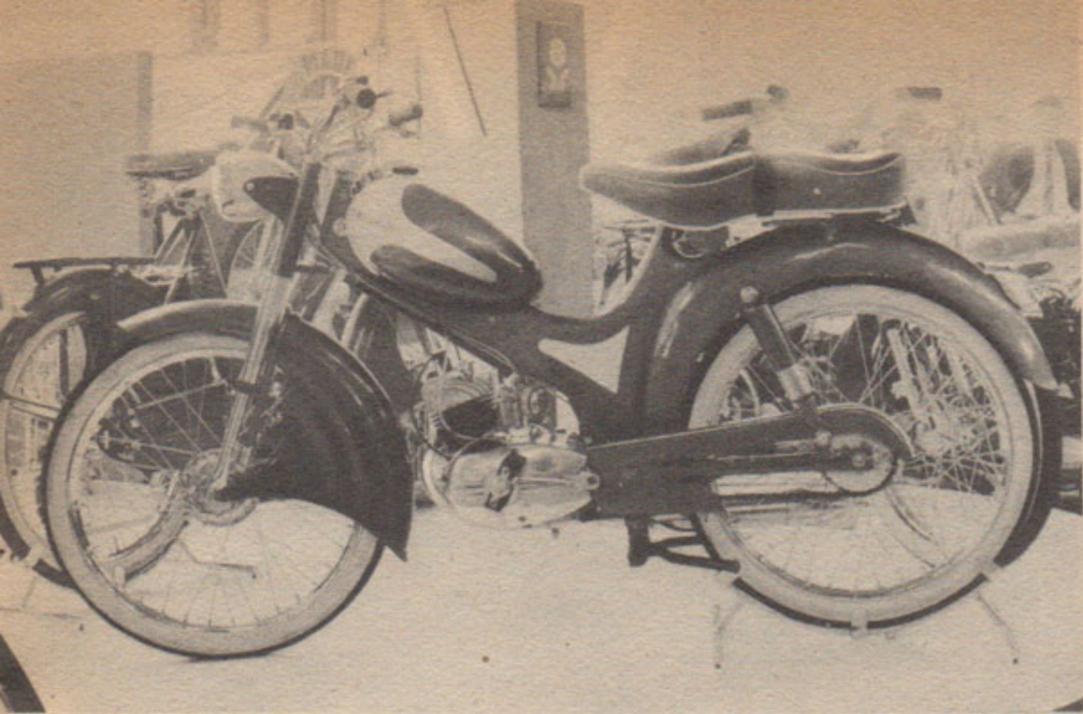
En 175, le double piston est toujours à l'honneur : en plus du modèle normal, nous trouvons un « special trial » sans suspension, équipé d'un gros pneu arrière. En 200 une standard et une luxe deux-temps, trois vitesses, suspension coulissante pour l'une, oscillante pour l'autre.

En 250 cm³ un bicylindre deux temps qui ressemble à l'Jlo, 18,5 ch à 4 800 tr/mn. Selle biplace, cadre oscillant, gros réservoir, cette machine est bien venue. Parmi les quatre-temps bien connus la bicylindre a vu sa présentation encore améliorée dans le détail, l'apparence est encore un peu lourde. Nous persistons à croire que la machine de motocross livrée avec un équipement et une multiplication touristes serait susceptible d'être appréciée par de nombreux motocyclistes.

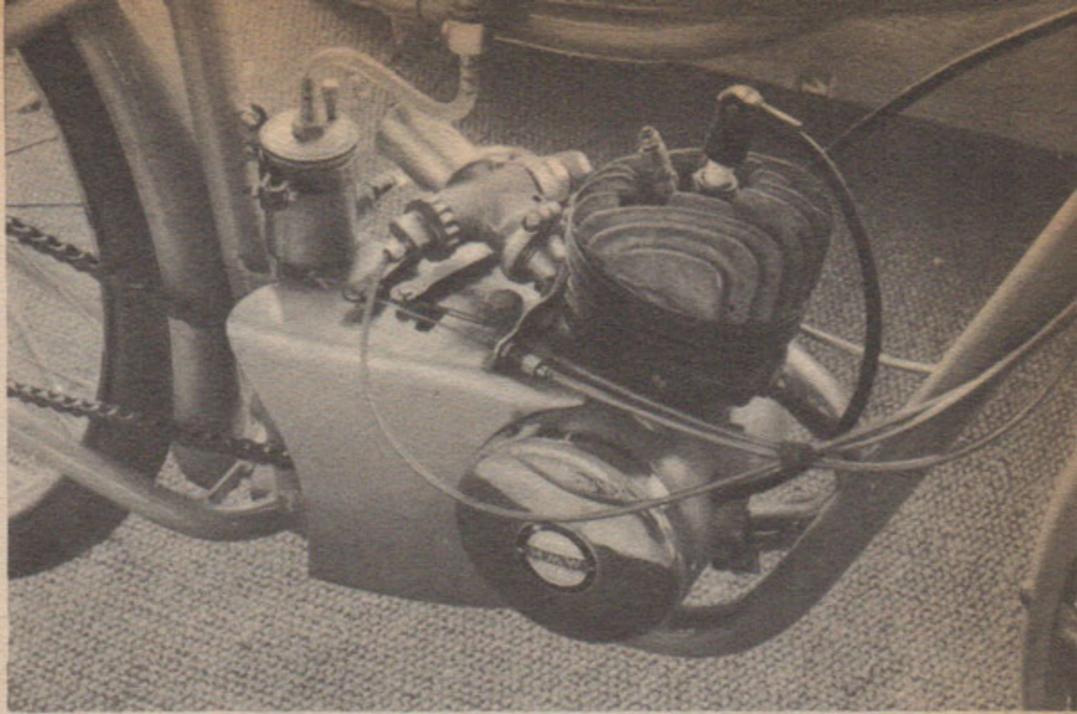
pour les modèles 150 et 200 cm³ et du Jlo deux-cylindres pour la 250 de luxe à cadre oscillant, carter de chaîne secondaire étanche.

SPARTA

Notons au passage les progrès incessants de la firme hollandaise, qui a choisi les moteurs Victoria pour ses 250 cm³ et le Jlo twin pour le modèle luxe. Particulièrement soignée, cette machine comporte un cadre caréné suivant le goût du jour, c'est-à-dire que le carburateur, la batterie, l'épurateur d'air sont dissimulés. Les bras de suspension arrière sont en alliage léger coulé, les éléments amortisseurs sont des Girling à réglage de dureté.



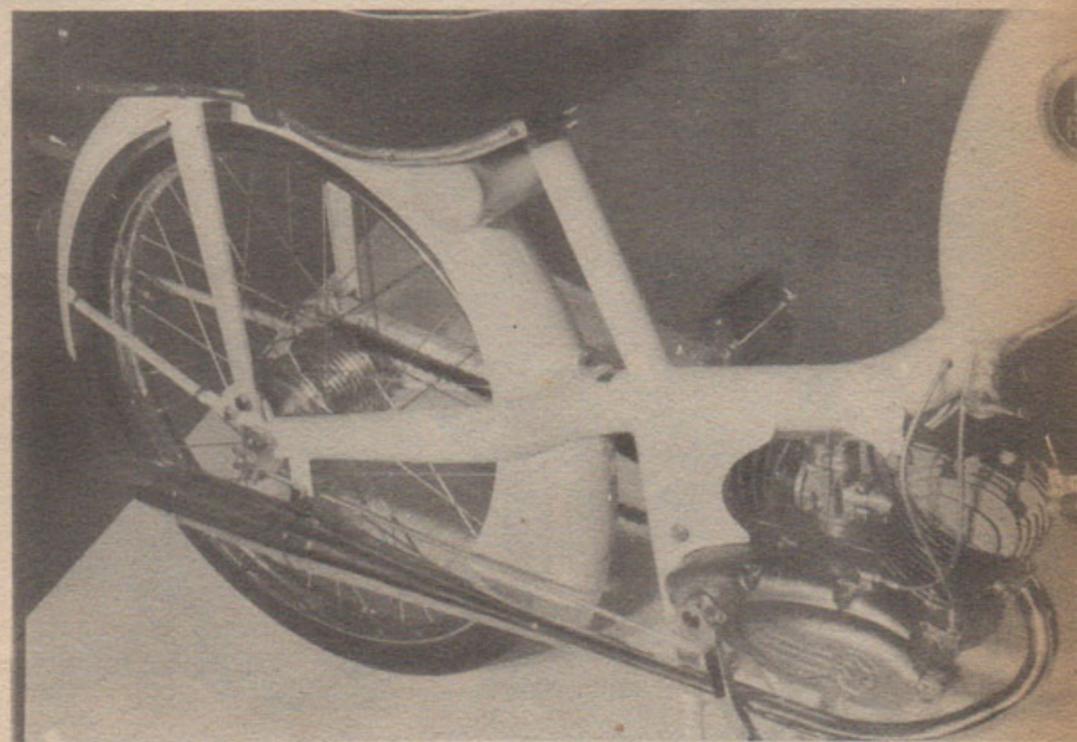
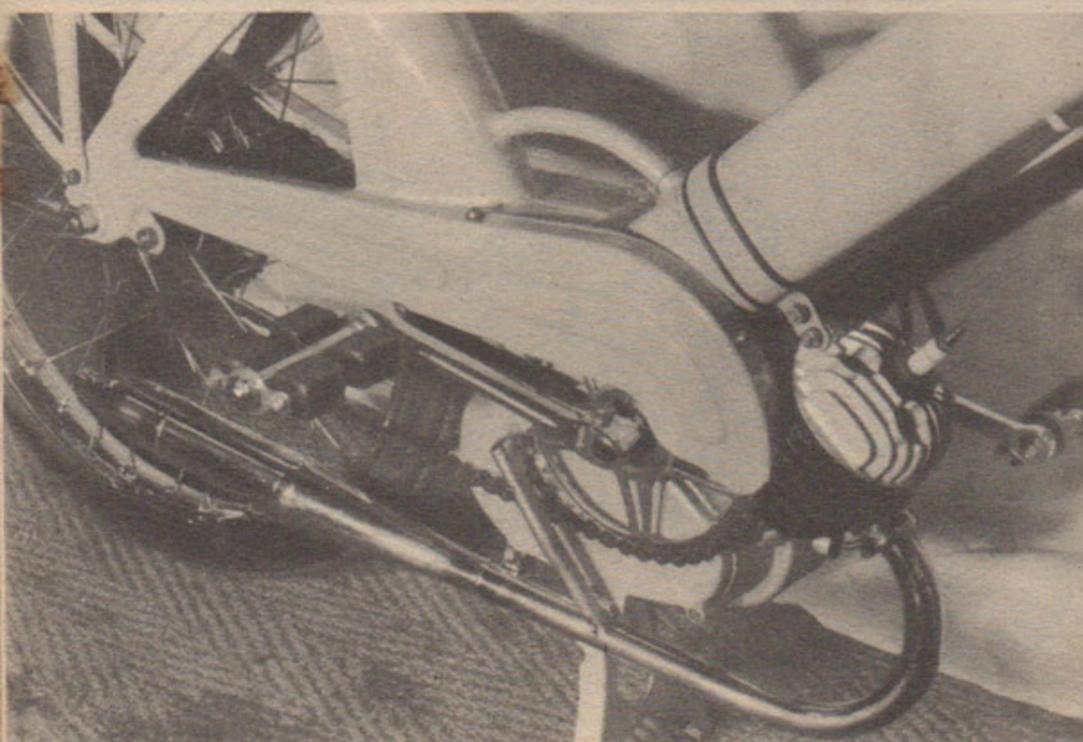
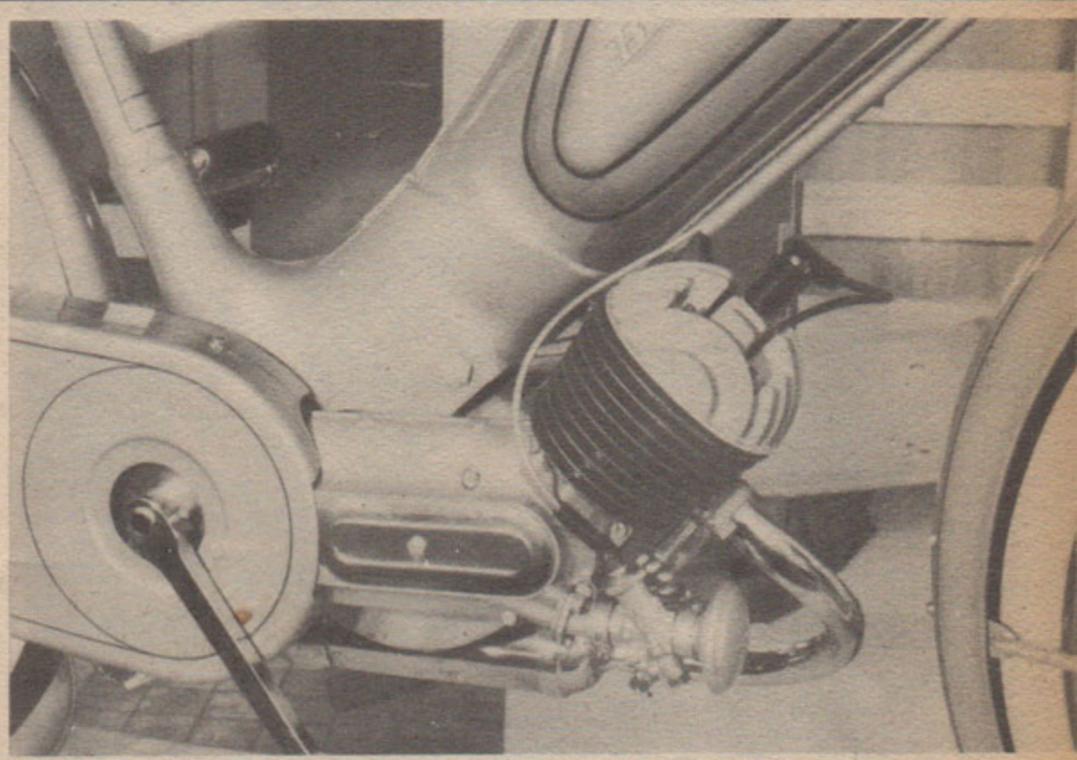
Autre exemple, avec le Typhoon, de cadre-caisson ; à noter la selle double et la suspension arrière oscillante.



Le moteur H.W.M., leader des épreuves de vitesse belges.



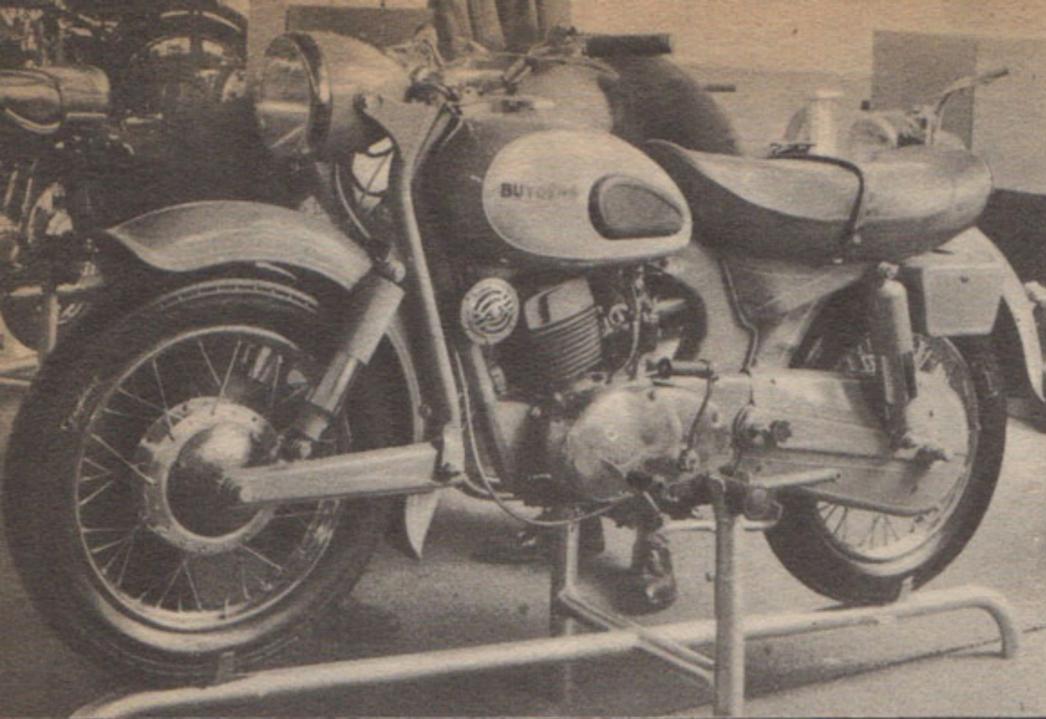
Le cyclomoteur Berini et son moteur deux-temps à distributeur rotatif. Le réservoir fait partie intégrante du cadre.



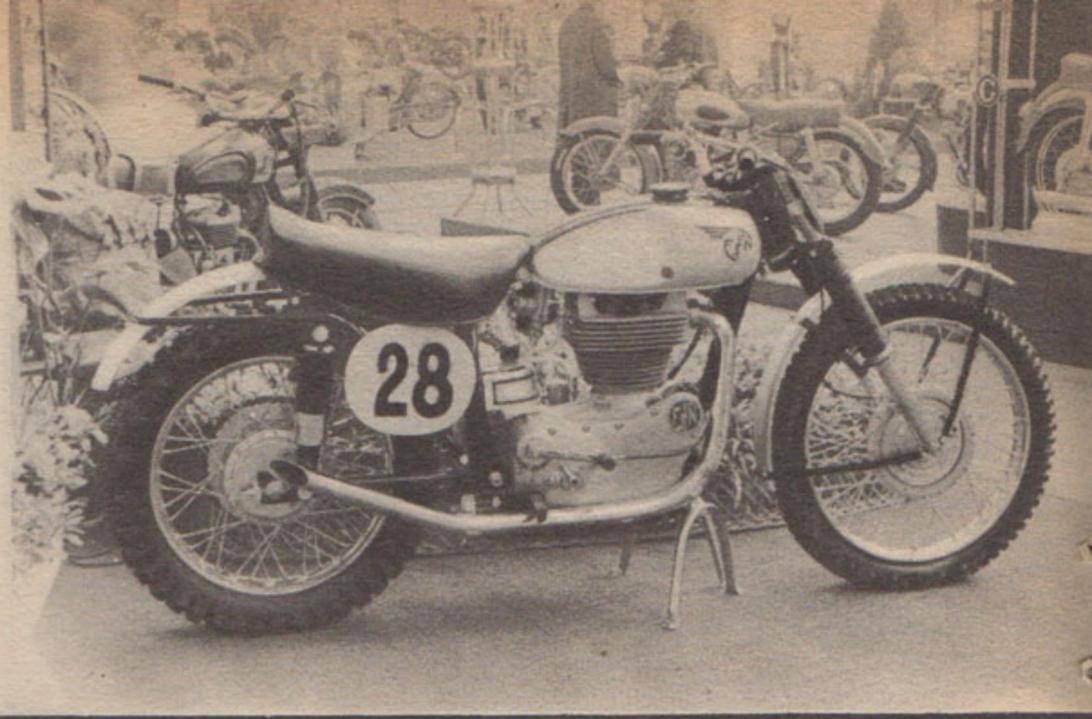
Sur ces deux productions : l'une allemande, Rap, l'autre italienne, Paperino, l'importance accordée au système d'échappement est caractéristique.

Salon de Bruxelles.

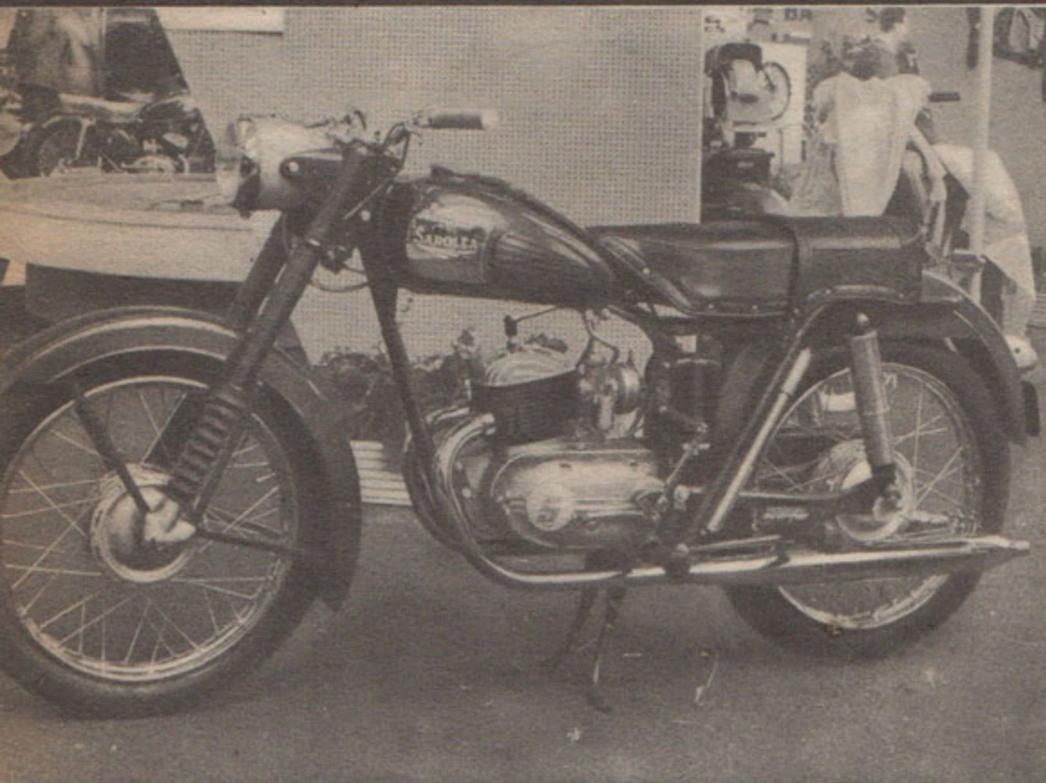
CYCLOMOTEURS



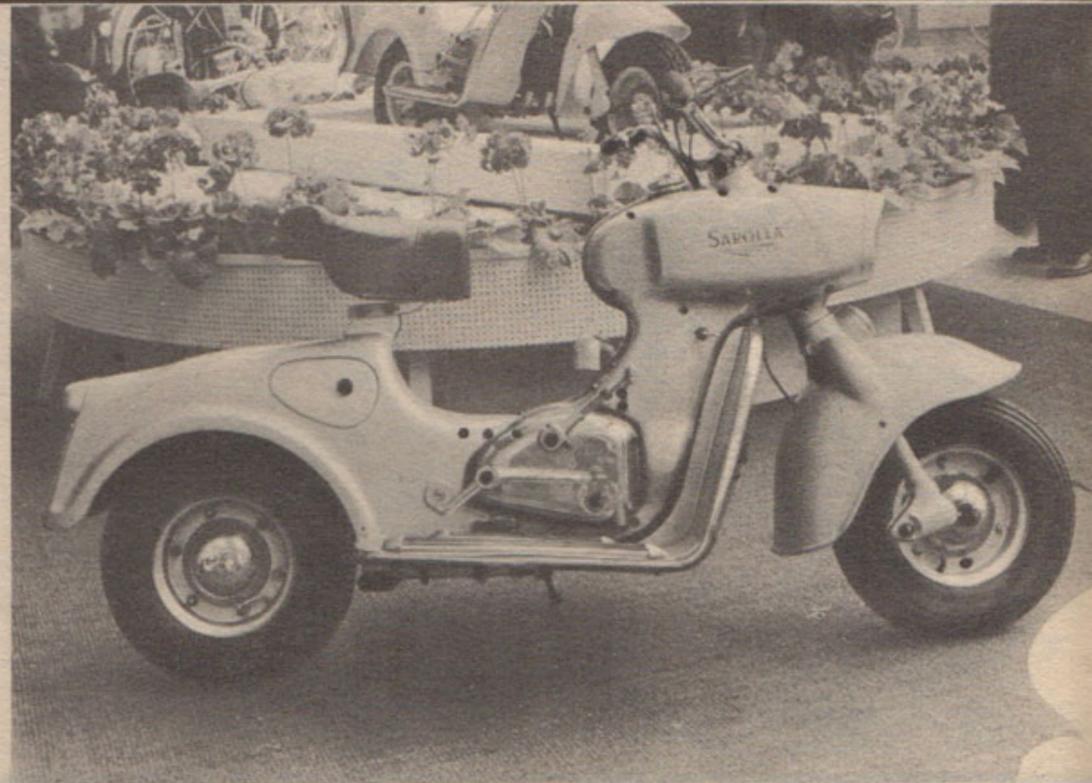
La 175 Buysdens utilise le moteur Ydral. Le cadre s'inspire des concepts germaniques : caisson central avec chambre de tranquillisation d'air, carter secondaire étanche, fourche Earles.



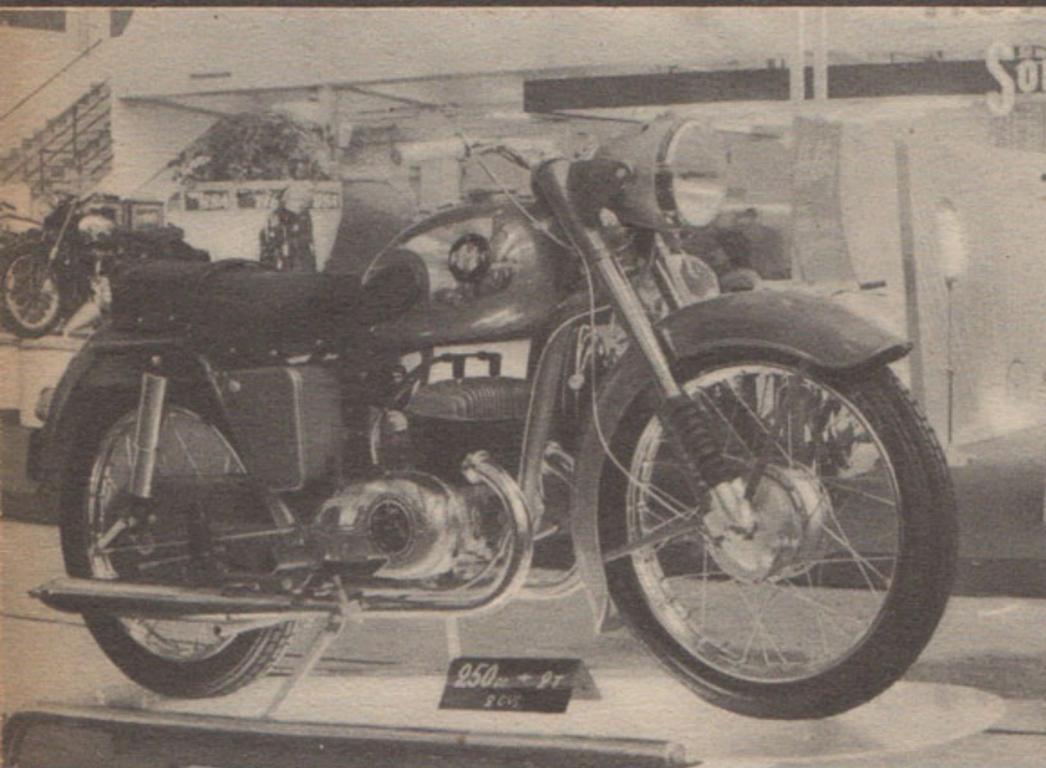
Pourquoi F.N. ne dérive-t-il pas du modèle cross, une supersport de série ?



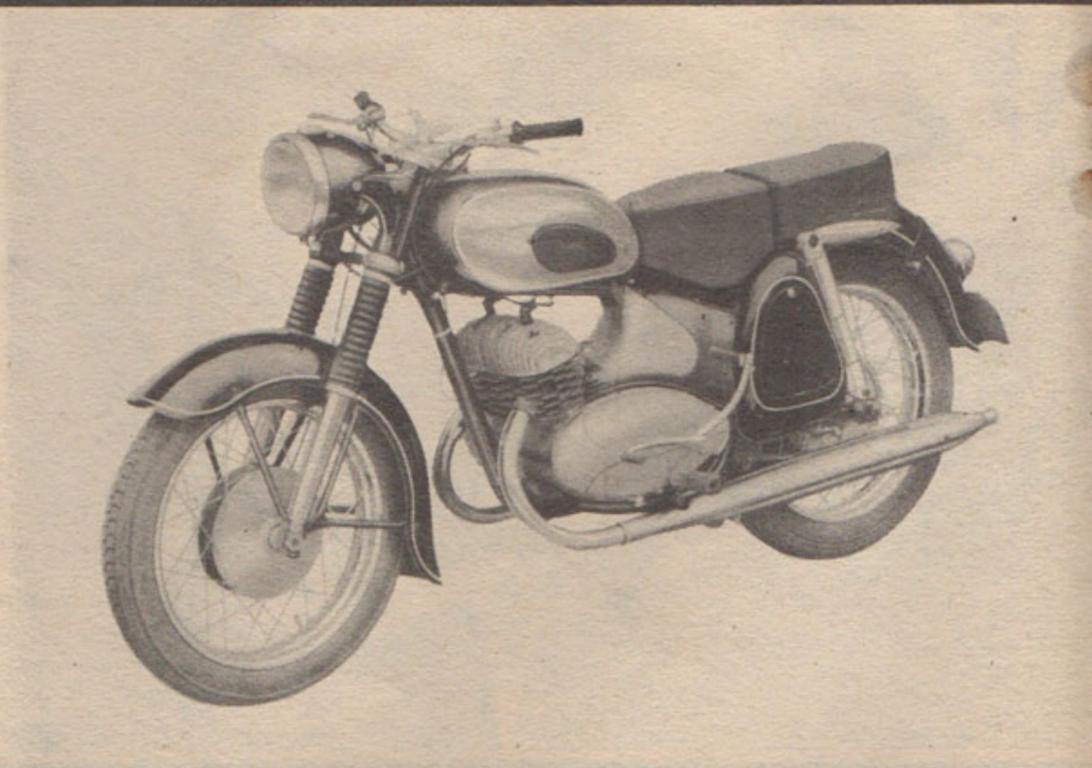
L'alliance F.N. Saroléa nous vaut une 175 cm³ deux-temps Saroléa.



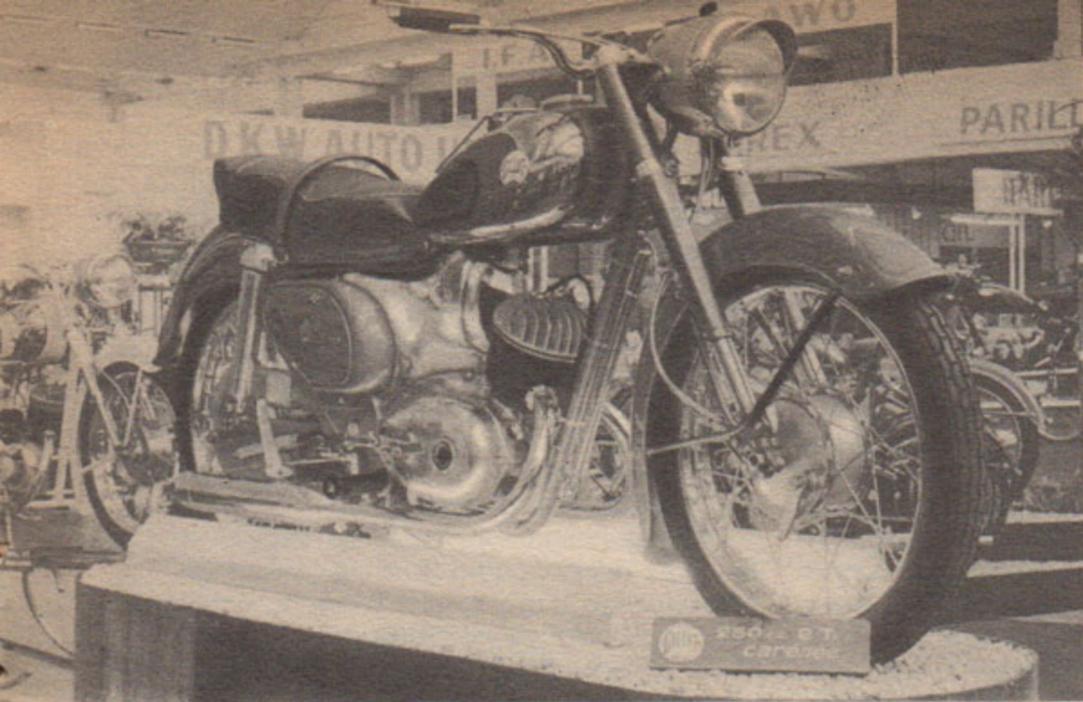
Le scooter Rumi est construit sous licence par Saroléa.



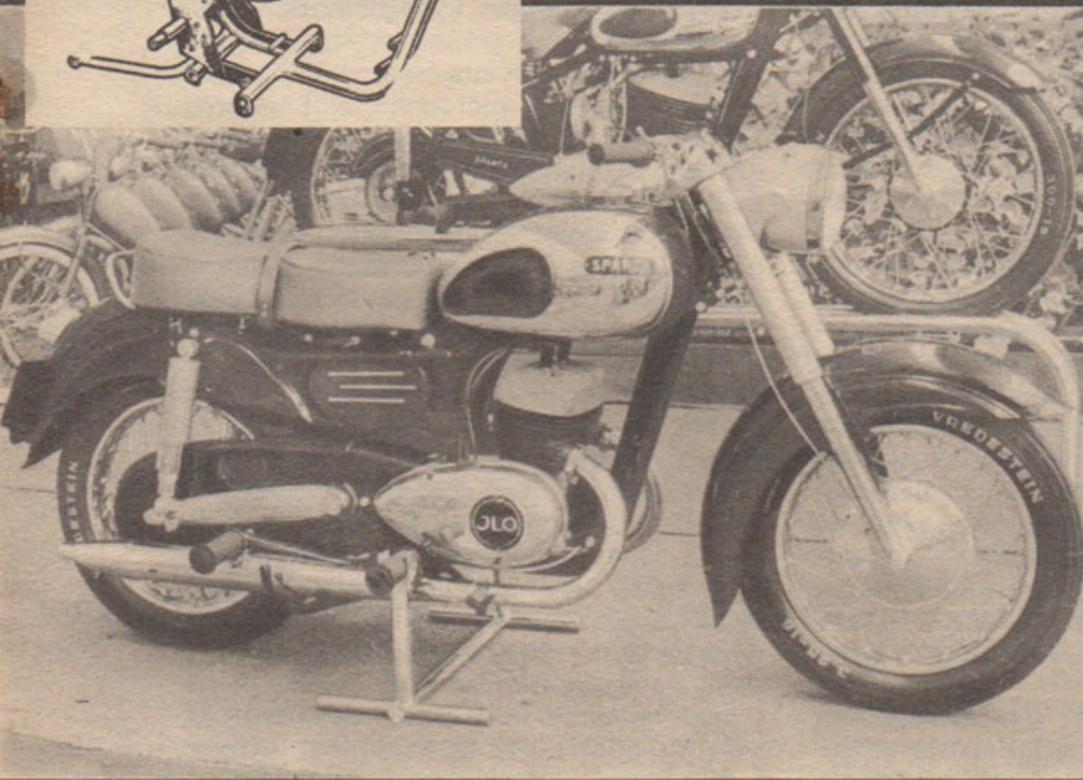
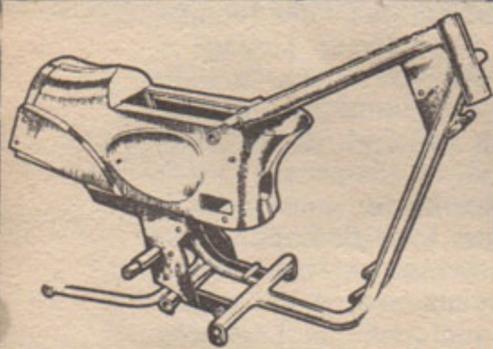
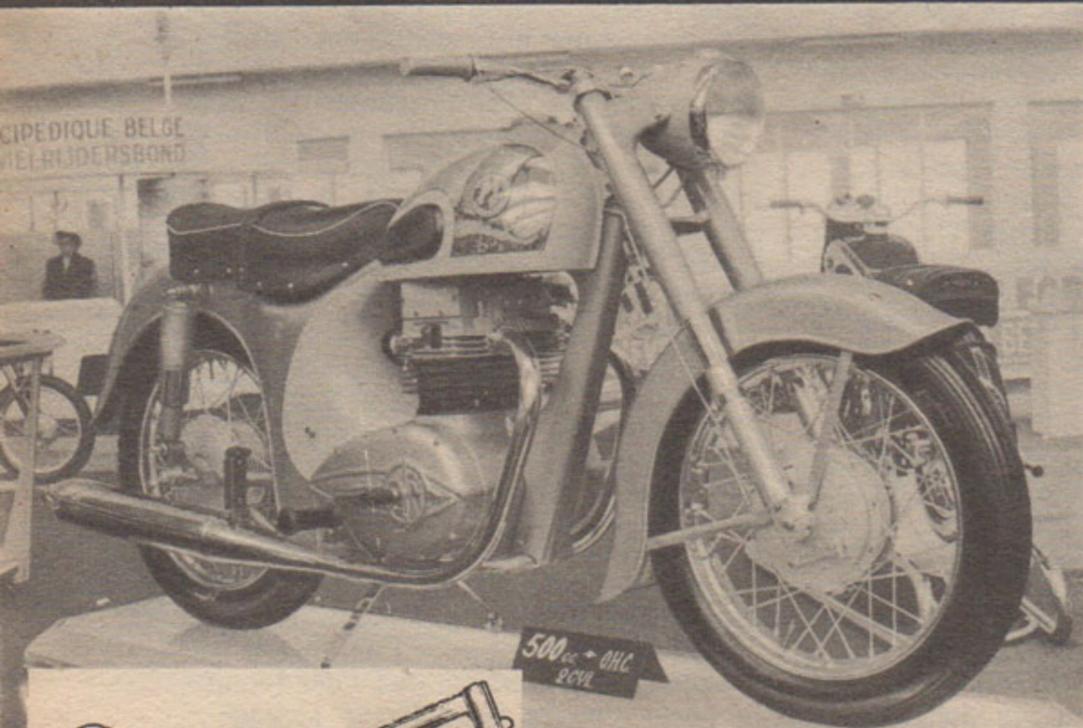
Nouvelle F.N., équipée d'un 250 J.L.O. bicylindre.



La 350 cm³ bicylindre D.K.W. reprend l'ailetage en « hérisson », naguère popularisé par T.W.N.



Gillet d'Herstal, F.N. et Sparta, avec un cadre original, viennent également au caisson central.

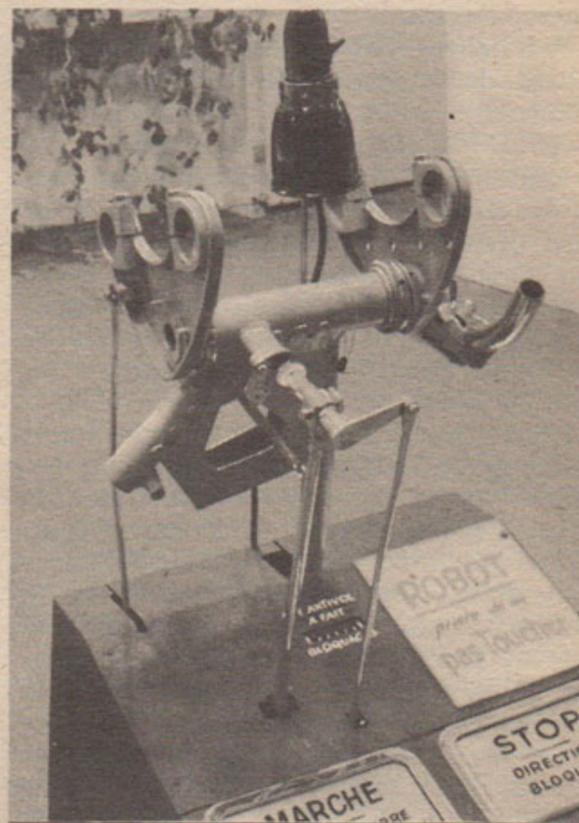


Le réservoir d'essence fait corps avec le phare, rappelant la 250 A.G.F. et donnant un aspect ramassé et trapu à cette machine qui est livrée avec des roues de 16 pouces.

AMI

Le plus joli des cyclomoteurs était certainement l'Ami, construit par les usines Achilles. Le cadre est en tôle, agréablement profilé, avec suspension arrière oscillante carter de chaîne à bain d'huile. La fourche avant à balancier, construite également en tôle, possède le phare et le compteur incorporés. De larges garde-boue assurent une protection efficace.

Sous la selle constituée par un coussin de forme étudiée, on trouve un réservoir d'essence et le coffre à outils.



Le robot « Neiman » démontre la robustesse des verrous anti-vol.

Le moteur Sachs équipe ce petit véhicule surnommé Capri. La suspension est entièrement par caoutchouc.

H.M.W. est un cyclomoteur particulièrement puissant, son moteur d'origine autrichienne est donné pour 2,2 ch. Un modèle de compétition a rafflé un nombre impressionnant de coupes. Mars présente également un cadre embouti avec suspension avant et arrière sur caoutchouc.

Le Berini à distributeur rotatif est monté dans un très joli cadre poutre.

Le Paperino à trois vitesses possède également un châssis poutre avec éléments en tôle emboutie.

Nous passons sous silence une grande quantité de marques toutes connues et décrites dans des numéros précédents à l'occasion de différents Salons.

A. NEBOUT.

Salon de Bruxelles.

MOTOS ET
SCOOTERS

AVEC LA VOITURETTE INTER (Suite.)

L'INTER, avec 1 812 km au compteur, est maintenant pour deux jours dans la cour de la pension de l'aimable Signor Savini.

A 2 heures, rafraîchi et l'estomac matelassé de spaghettis, je me dirige, sous l'éternelle pluie, vers le Salon des « macchina campione del mondo ». La première personne connue que je rencontre dans ce temple du bien fait et du bien présenté se trouve être H. Cintioli qui vous a rendu compte, avec son habituel talent, de ce qu'était cette exposition auprès de laquelle notre Salon de la Porte de Versailles ressemblerait à un trou de rat.

Nous nous retrouvons donc le lundi matin pour entamer le chemin du retour. Il est 11 h 30. Je viens de faire une ultime visite au Salon. Dernier coup d'œil aux machines préférées. Remerciements à différentes personnalités de l'industrie motocycliste italienne dont le docteur Morrocchi, directeur de la firme Ducati est l'homme le plus aimable qu'il est possible de connaître.

Un peu avant midi, dans un petit restaurant de la Via Pontaccio où, la veille au soir, le perroquet de la maison est venu sur ma table me donner une leçon de jurons italiens, on me sert une montagne de jambon de Parme en tranches de la finesse d'un voile de mariée. Une heure plus tard, l'Ydral s'étant mis en route sans se faire prier, nous sommes à l'entrée de « l'autostrada » de Côme. Les 8 l d'essence habituels, le ticket de passage — là-bas le péage existe sur les autoroutes — et on démarre. C'est curieux, il me semble que ça ne tire pas bien. Encore 2 ou 3 km. Non, décidément, il y a quelque chose qui ne va pas. La chaîne peut-être? Décision d'arrêter pour la graisser. Capot levé, un bidon d'huile à la main, je veux pousser la machine

pour graisser la chaîne sur toute sa longueur. Malgré mon effort, ça n'avance pas! Funérailles! Je n'ai pas desserré le frein à main au dernier arrêt. Il y a des coups de pied au... chose qui se perdent. Je redémarre rageusement et ai l'impression que nous allons nous envoler bien que le compteur accuse tout juste 70.

L'autoroute est abandonnée à l'entrée de Côme et, dans la ville, je me trompe de direction. C'est la troisième fois que je traverse ce pays et c'est aussi la troisième fois que je m'y fourvoie. Le bon chemin retrouvé, nous arrivons très vite à la douane suisse. Gros succès de curiosité qui me permet de passer sans perdre trop de temps ce poste où l'on est, de tradition, également assez curieux quant au contenu des bagages. Quelques kilomètres plus loin, sur la route qui longe le lac de Lugano, je perçois un bruit du côté du moteur sans pouvoir le localiser exactement, oh! oh! le bruit s'amplifie d'une manière inquiétante. Arrêt, auscultation. C'est le collier d'un tube d'échappement qui s'est desserré. Traitement énergique. On repart dans le silence d'une Rolls jusqu'à Bellinzona.

Puis c'est la marche d'approche vers le Saint-Gothard par la vallée du Ticino. S'il y a quatre-vingt-douze lacets d'Airolo au col, on ne peut pas dire que ce soit très plat jusqu'à Airolo où nous arrivons à la nuit tombante dans 30 cm de neige. Tous les habitants du pays, qui manquent de distractions en cette saison, sont aux fenêtres, plus exactement: derrière les fenêtres. Le col est fermé. Nous ferons étape ici. Je me présente bien poliment à l'hôtel Belle Vista qui m'a recueilli durant le bel été dernier sur une 500 Vélocette trempé comme un baba. Je ne sais pas si l'humidité que j'ai pu dégager à cette époque a décollé le papier de la chambre où j'ai dormi, mais l'hôtesse — un genre femme breloque de 35 kg, en tenue de campagne complète — me répond d'une agréable voix d'amortisseur rouillé: « Qué cé complètement complète ». Tu parles! Outre un pauvre type qui s'est sans doute trompé de chemin, je dois être le seul étranger dans le pays. Enfin, je m'arrache sans trop d'effort à la contemplation de cette perruche grinçante et me dirige vers la gare en face de laquelle je suis accueilli aimablement à l'hôtel Helvétia. On me conduit dans une chambre où l'on branche un gros radiateur électrique en même temps qu'une énorme bouillotte dans le lit. Je ne regrette pas le Bella Vista, d'autant moins que, pendant le dîner, je peux jouir d'un point de vue pas désagréable non plus en contemplant la jeune hôtesse dont la soixantaine de kilos composant son anatomie — sans tenue de campagne — paraissent agréablement répartis.

Pour ne pas changer, l'Inter couchera devant la porte, les roues dans la neige. La pensée que la rue présente une pente de 16 % me reconforte et me permettra de m'endormir sans trop d'inquiétude pour le départ du lendemain.

Le chemin conduisant à la maison de campagne de M. Wörner; Le qualifier de médiocre, n'est pas tellement exagéré.

Mardi matin. Il brouillasse. Renseignement pris sur l'horaire du convoi voitures qui n'a lieu qu'à 11 h 30, la matinée est utilisée en promenade photographique, ravitaillement et inspection mécanique, rien à signaler.

Puis c'est la cérémonie de l'embarquement dont on connaît maintenant le rite, à cela près qu'ici tout se passe en dix minutes et à moitié prix.

Débarquement extrêmement rapide et facile à Gochenen à midi. Il est curieux de constater qu'il n'y a pas trace de neige sur le versant nord. Descente du col. Pente sévère. Avant la vallée, le moteur s'arrête, c'est l'histoire classique de la bougie noyée par l'utilisation trop prolongée de la méthode du frein moteur sans couper l'essence. Une autre 240 T.1. et on repart allègrement pour arriver à Zurich sous une pluie diluvienne. J'allais dire que, malgré ces trombes d'eau, pas une goutte n'avait pénétré à l'intérieur de la carrosserie, soyons rigoureux: pas le contenu d'une cuiller à café. Ce déluge nous accompagnera jusqu'à la frontière germano-suisse. Là on enjambe le Rhin et l'on trouve la charmante et pittoresque petite ville allemande de Waldshut qui n'est distante que de 4 km de mon but de la journée. Ce but est le village de Dogern où, quelques minutes plus tard, je suis adossé à l'immense poêle de faïence qui orne la grande salle d'une ferme-auberge tenue par une famille qui m'inspire de l'amitié.

Il est 4 heures de l'après-midi, j'attends une amie qui doit me rejoindre et être ma passagère jusqu'à Paris. Après les congratulations d'usage, on vient de m'apporter un confortable goûter lorsque la porte s'ouvre pour livrer passage à ma future passagère qui arrive de Bâle par le train et qui, quoique encellophanée comme un caramel, a les pieds trempés. Vêtements et chaussures mis à sécher, chacun raconte les nouveautés à l'autre. J'apprends, sans déplaisir, que l'annonce à Paris de mon arrivée à Milan dans les temps prévus en a quand même bouché un coin à quelques-uns. La soirée se termine en mettant à jour le carnet de route. Un dernier cigare, un ultime demi d'une bière dont la seule évocation m'attendrit et l'on nous conduit à nos chambres respectives dans chacune desquelles un autobus dernier modèle tiendrait à l'aise. En passant, voici ce qu'il en coûte à la « Gasthaus zu Hirshen » de Dogern pour deux chambres, deux dîners, deux petits déjeuners musclés, beaucoup de demis, trois havanes: 19 marks 60, soit 1 700 fr environ.

Il était dans mon projet initial de rentrer à Paris en passant par Stuttgart et Karlsruhe, maintenant j'hésite à faire ce détour, il serait peut-être plus sage de rentrer directement car il est absolument indispensable que nous nous trouvions dans la capitale le vendredi soir au plus tard. Le compteur accuse 2 190 km. J'ai beaucoup forcé en huile, le calaminage doit s'en ressentir, nous allons être deux passagers au lieu d'un, etc. Enfin, attendons demain.



Le lendemain mercredi il fait beau, plus de tergiversations, on suit le programme.

Mercredi 10 heures. Les bagages sont parés, on va démarrer. Erreur. Quatre ou cinq coups de gyro sans résultat. Mauvais. Le fils de la maison offre de me pousser sur quelques mètres. Rien. Bigre, va-t-on rester là? Encore un coup de gyro sans grande conviction. Surprise. L'Ydral chante bien agréablement.

Sans perdre une minute, nous faisons

moins une fois. Bref, quelques minutes plus tard, deux nègres américains cantonnés à Böblingen arrêtaient net de ruminer leur chewing-gum en observant un gentleman retirer ses chaussures sur le trottoir pour les offrir à une dame l'accompagnant. Dame qui fut bien étonnée elle-même de trouver dans mes bottillons les 36° C réglementaires qui lui manquaient aux extrémités inférieures. Cette histoire comporte une morale: à savoir, qu'à moins d'y être

boisées fort agréables mais sur les routes desquelles on rencontre peu de cyclistes ayant passé la trentaine, because les grimpettes. Pour rejoindre l'Autobahn de Karlsruhe, nous empruntons une partie du circuit de la Solitude. Je salue au passage la prairie dans laquelle, au dernier Grand Prix, était installé le quartier des coureurs et où nous avons campé Niedermann et moi. Je salue également, mais avec un sentiment différent, l'allumage intempestif de ma lampe témoin de charge. Mon incompétence dans les histoires d'électricité entraîne la répulsion qu'elles m'inspirent. Par bonheur, une magnifique station-service Esso est en vue à l'entrée de l'autoroute, je vais y faire le plein et en profiter pour solliciter une consultation du spécialiste. Une demi-minute plus tard, l'« Elektrizitätsmeister », muni d'un laboratoire ambulatoire à roulettes, ausculte le malade. Diagnostic. Remède. Explications techniques et conseils pratiques en cas de récurrence. Un quart d'heure de travail, coût: 1 mark.

Plus de temps à perdre. On attaque l'autoroute où je ne suis pas surpris d'être souvent doublé par de gros transports Mercedes ou Henschel de la taille d'une locomotive de rapide suivis de remorques de l'encombrement d'un wagon-restaurant. Nous nous sentons un peu petits et constatons avec amusement que, pendant que nous sommes doublés, le paysage nous reste visible sur la gauche. Nous sommes au-dessous du niveau des châssis de nos voisins...

Arrivée à Karlsruhe à 13 h 30. J'ai voulu venir jusqu'ici pour saluer le prince des photographes sportifs allemands dont les motocyclistes du monde entier ont admiré, souvent sans s'en douter, la maîtrise professionnelle dans leur périodique préféré. Mais M^{me} et M. Wörner habitent une jolie maison... en haut d'une montagne, pour y accéder il faut emprunter quelque chose qui ressemble plus à un torrent desséché qu'à un chemin. On s'engage cependant dans cette épreuve de moto-cross. Hélas! presque au but, nous heurtons une grosse pierre traîtreusement dissimulée dans l'herbe. Je débraye et coupe les gaz. Le moteur ne désaccélère pas. Je tire le bouton de contact comme un homme qui se noie saisit une bouée de sauvetage. La bobine que je fais à ce moment provoque l'hilarité de ma passagère.

(à suivre).

Au pied du Saint-Gothard.



nos adieux et... vogue la galère. Rien de marquant à signaler jusqu'à Stuttgart si ce n'est, avec des côtes de 15 et 16 %, la beauté agreste du paysage. A noter un ravitaillement de 8 l à Stulingen. Etape dans une auberge à l'entrée de Stuttgart après avoir vainement tenté, à la tombée du jour, de trouver un gîte à Böblingen.

J'écris plus haut: « Rien de marquant ». Ce n'est pas tout à fait exact. Mes notes mentionnent: pieds froids. Si cet épisode a peu de rapport avec la mécanique, il peut en avoir avec la carrosserie. La loyauté exige d'en faire état. En l'occurrence donc, les pieds froids étaient ceux de ma passagère. La région qui s'étend entre Tubingen et Stuttgart est montagneuse et boisée, en fin d'année la température qui y règne est plutôt fraîche; m'en souvenant, je m'enquiers galamment auprès de ma compagne de route quant à son confort. Voilà le petit dialogue qui s'ensuit:

— Merci, ça va très bien, très bien. J'ai bien chaud partout. Partout, sauf un peu les pieds.

— Pas chaud ou froid?

— Plutôt un peu froid que pas chaud.

— Un peu froid ou très froid?

— Plutôt très qu'un peu.

Hormis les sourds de naissance, tout homme ayant passé la fleur de son âge a dû entendre des choses de ce genre au

prédisposé de nature, on ne souffre pas du froid à l'intérieur de l'Inter, au point qu'il est indispensable d'entrouvrir une des glaces latérales pour éviter la buée sur la face postérieure du pare-brise.

Le jeudi matin, après un départ facile et nous être faufilets au milieu de l'infamale circulation des faubourgs de Stuttgart, nous arrivons devant l'immeuble imposant qui abrite les bureaux de rédaction de la revue allemande « Das Motorrad ». Le cockpit de l'Inter n'est pas encore complètement levé qu'un grand diable bondit vers nous un Rolleiflex en batterie à la main. C'est M. Hertweick, rédacteur en chef du journal. Il me reconnaît alors qu'il allait appuyer sur le déclencheur et le quart d'heure que j'avais prévu passer à Stuttgart se transforme en deux heures de questions et d'évocations de souvenirs avec tout le personnel de la rédaction accouru contempler et photographier sous tous les angles la « französische Maschine ». Je profite de l'occasion pour retendre et graisser la chaîne secondaire pendant que ma passagère fait l'acquisition de bottillons fourrés dans une boutique voisine.

Il n'est pas loin de midi lorsque nous partons de Stuttgart. Je devrais écrire: lorsque nous nous en extirpons. La ville est, en effet, entourée de hautes collines

Peu de temps après l'accident du palonnier faussé sur une pierre. Les cheveux sont encore dressés d'inquiétude.



RECORD DU MONDE DE VITESSE EN SIDE-CAR

SOUS réserve d'homologation par la F.I.M., Robert Burns vient de porter le record du monde de la catégorie B (1200 cm³ side-car) à 155,2 miles (249,872 km/h) pour le kilomètre lancé. L'ancien record était détenu par l'Allemand Bohm, sur 500 N.S.U., à compresseur, depuis le 26 octobre 1951; la vitesse réalisée à cette époque était de 247,940 km/h.

Robert Burns est un Ecossais de quarante-trois ans, établi en Nouvelle-Zélande depuis sept ans, où il exerce le métier d'ingénieur dans une fonderie. Il n'est aucunement attaché à la maison Vincent. En effet, la machine utilisée pour le record lui a été prêtée par Wright, détenteur du record néo-zélandais catégorie solo, à la vitesse de 227,010 km/h. Cette moto fut alors dotée du carénage dessiné par Burns et les essais patronnés par le Pioneer Motor-Club de Christchurch commencèrent. Il ne fallut pas moins de douze tentatives pour battre le record de Bohm.

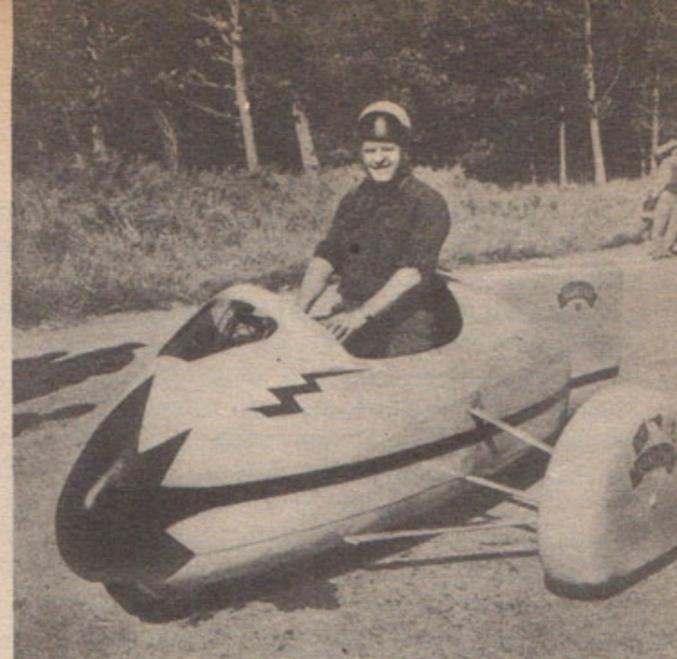
En effet, la carburation qui était parfaite sans carénage s'avéra beaucoup trop riche une fois les carburateurs enclos. Le diamètre des gicleurs fut progressivement réduit mais sans amener beaucoup de progrès; c'est alors que Burns réalisa que l'air n'arrivait pas en quantité suffisante aux carburateurs et sur-le-champ, il découpa un trou dans le nez du carénage. Les essais reprirent aussitôt et, dans un sens, Burns égala juste l'ancien record puis, au cours de l'essai effectué dans le sens inverse, la moyenne dépassa 251,160 km/h. Le record, devant être établi sur la moyenne effectuée dans les deux sens, était bien battu.

Le système de chronométrage employé était un appareil électronique réalisé par les savants du Centre de recherches du Collège de Canterbury.

Le carburant (il est à peine besoin de le préciser) était de l'alcool, le taux de compression de 12 à 1 et le braquet en quatrième de 2,62 à 1.

Avant ses tentatives, Burns avait manifesté quelque inquiétude; en effet, la route devant servir au record ne mesure que 6,30 m de large, mais la tenue de route de son ensemble dissipa vite son anxiété.

Burns espère pouvoir améliorer son record en février quand son Club organisera son kilomètre lancé annuel, ouvert à tous les membres du Club.



RECORDS CECCATO

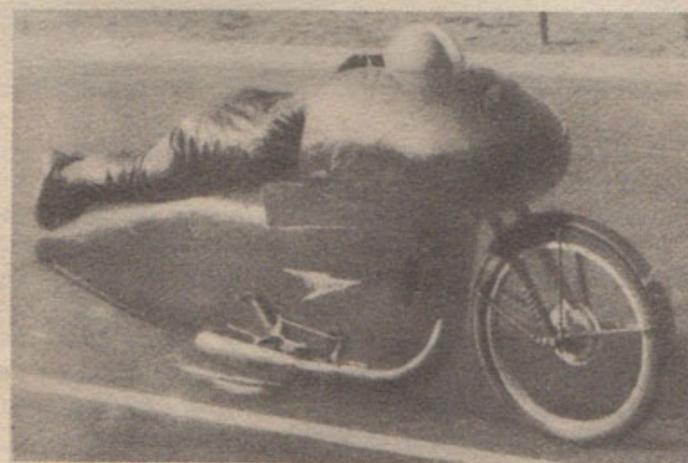
LA marque Ceccato, dont les réalisations en 75 cm³ ont surpris le monde motocycliste, se devait d'acquiescer des titres de noblesse, en l'occurrence quelques records du monde. C'est maintenant chose faite, puisque le 28 décembre dernier, six records mondiaux tombaient, sur la piste de Castelfusano, aménagée entre Rome et Ostie.

La machine utilisée comportait un carénage complet, dégageant cependant complètement la roue avant. Le pilote, Orlando Ghiro, était allongé sur la coque, position qu'il ne pouvait prendre qu'après avoir passé les quatre rapports, autrement dit alors que la vitesse était proche du maximum.

Les différents records convoités ont été battus largement: quatre performances nouvelles s'inscrivaient sur les tablettes 75 cm³, dont deux comptant pour la catégorie 100 cm³.

Le moteur était celui du 75 cm³ « compétition » de la marque, qui s'illustra notamment au « Giro d'Italia » et dans « Milan-Tarente ». De cotes super-carrées, 45 x 47, il comporte un simple A.C.T. entraîné par cascade de pignons. Le rapport volumétrique, augmenté, permettait l'emploi d'un carburant spécial à base d'alcool. Le régime maximum situé vers 11 000 tr/mn, donnait une puissance d'environ 9,5 ch.

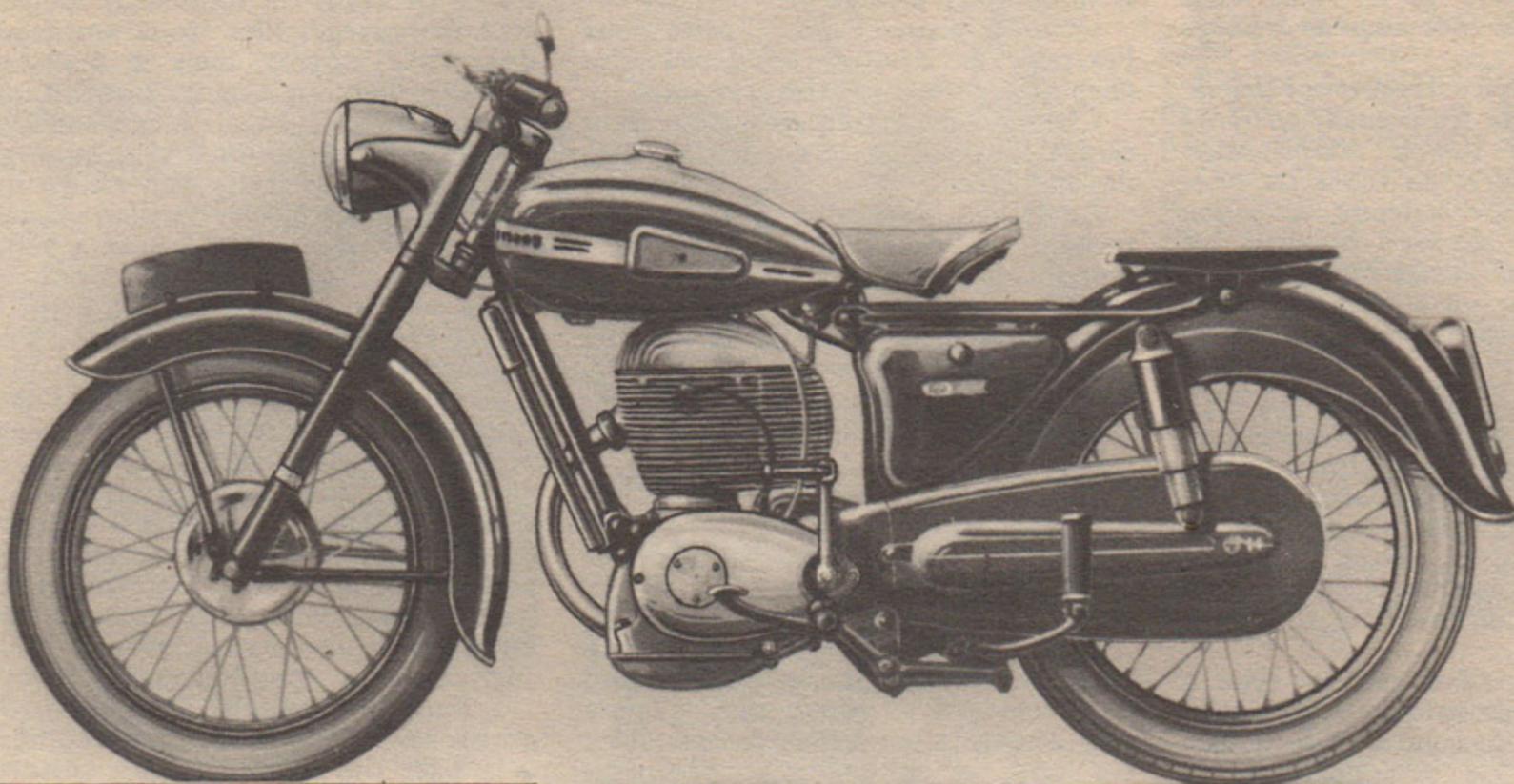
La maison Ceccato, après ces brillants résultats, convoiterait, dès l'approche des beaux jours, le record de l'heure.



NOUVEAUX RECORDS

ANCIENS RECORDS

Distance	Pilote	Machine	CLASSE 75 cm			Pilote	Machine	Temps	Moyenne
			Temps	Moyenne	Date				
1 km lancé	Ghiro	Ceccato 75	26" 76	134,529	16- 1-52	Bottigelli	75 Alpino	28"	129
1 mile lancé	Ghiro	Ceccato 75	43" 02	134,672	13- 5-54	Baumm	50 N.S.U.	45" 3	128
1 km arrêté	Ghiro	Ceccato 75	38" 77	92,855	28-10-49	Rulli	75 Magliano	40" 6	89
1 mile arrêté	Ghiro	Ceccato 75	56" 10	103,439	28-10-49	Rulli	75 Magliano	59" 4	98
			CLASSE 100 cm						
1 km arrêté	Ghiro	Ceccato 75	38" 77	92,855	28-10-49	Rulli	75 Magliano	40" 6	89
1 mile arrêté	Ghiro	Ceccato 75	56" 10	103,439	28-10-49	Rulli	75 Magliano	59" 4	98



essai * notre essai

LA
250 CM³ TERROT
 O. S. S. D.

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

Machine de tourisme

Vitesse : 115 km/h.

Prix : 211.000 francs.

La 250 Terrot est la dernière née des usines de Dijon et bénéficie de l'expérience d'une vieille firme.

Certaines solutions méritent d'être retenues, notamment le carter secondaire étanche, première réalisation du genre sur une machine française. La ligne d'ensemble est agréable, et le moteur reste homogène. Présentation : émail noir et panneau supérieur de réservoir chromé. La 250 Terrot est vendue comme machine de tourisme, et la maison se défend d'avoir voulu atteindre des performances élevées, la sécurité de marche et la robustesse d'ensemble ayant constitué le souci dominant.

PARTIE CYCLE

Le cadre est du type ouvert, le carter moteur établissant la liaison entre le tube avant et les éléments arrière. La fourche télescopique comporte des amortisseurs hydrauliques à double effet, fonctionnant comme suit (voir croquis) :

Chacun des deux éléments de fourche contient 150 cm³ d'huile Castrolite. Au repos cette huile remplit l'espace annulaire A. Lorsque la roue aborde un obstacle, le mouvement qui en résulte chasse l'huile contenue en A, qui soulève le clapet et vient compléter le remplissage de la partie annulaire C, comprise entre le piston d'amortisseur E et le clapet B. L'excédent d'huile passe en F, par les trous calibrés G et H.

Lorsque le ressort se détend, le clapet B se referme, et l'huile contenue en C se fraie un passage forcé par l'espace annulaire déterminé entre le trou central du clapet B et la tige du piston. Le diamètre de ce trou ayant été déterminé une fois pour toutes, il n'y a pas lieu de le modifier par la suite. Il n'y a donc aucun réglage à faire à la sortie d'usine.

A la suite d'un choc violent, l'amortisseur du fond de course entre en action pour amener un freinage progressif. A cet effet, le cône de freinage K pénètre dans le corps du clapet L et réduit

notre essai * notre essai

progressivement la section de passage de l'huile contenue en A, ralentissant ainsi la vitesse de choc jusqu'au freinage complet.

Le démontage est excessivement simple: pour atteindre les coulisseaux, on retire la vis M, on dévisse complètement l'écrou moleté N et on retire les tubes par le bas. Pour extraire le piston amortisseur E, dévisser le corps de clapet L et sortir la tige du piston.

Pour vidanger un élément, se servir du bouchon de vidange prévu en bas du tube.

La suspension arrière est du type oscillant, avec éléments télescopiques et amortisseurs hydrauliques incorporés. Le carter secondaire suit les mouvements du bras. La tension de chaîne s'effectue au moyen d'un tendeur dont les mouvements, commandés par écrous et contre-écrou, déplacent l'axe du moyeu.

Le moyeu arrière est du type à broche, l'entraînement s'effectuant grâce à huit tétons solidaires de la couronne dentée. Le démontage de la roue s'opère comme suit :

Dévisser la vis du levier d'ancrage de flasque de frein et séparer la tige de frein du levier arrière en dévissant partiellement l'écrou de réglage.

Dévisser l'écrou de blocage (côté gauche) et retirer la broche du moyeu située du côté droit de l'axe de roue.

Faire échapper l'entretoise et dégager la roue des tétons d'entraînement en la déportant sur le côté droit.

Incliner la machine pour retirer la roue complètement.

Quant à la roue avant, il suffit pour l'extraire de dévisser les écrous des chapeaux inférieurs des chapes.

Chaque roue est équipée d'un frein central, en alliage léger de 150 mm de diamètre.

La selle, suspendue par le bec, possède un système de réglage permettant de régler la souplesse du ressort de suspension.

L'éclairage est assuré par la batterie, qui alimente également l'avertisseur. Le phare porte le compteur kilométrique encastré, avec veilleuse d'éclairage pour la nuit.

GRUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Le bloc-moteur Terrot est du type « carré » 68 mm d'alésage pour 68 mm de course. La distribution s'opère par soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs, avec lubrification sous pression.

La transmission primaire s'effectue par engrenages, l'embrayage étant fixé en bout d'arbre moteur.

La boîte à quatre vitesses, commandées par sélecteur, est classique.

Le graissage est assuré par une pompe à piston, commandée par le vilebrequin, et noyée dans la réserve d'huile située à la base du carter.

Chassée sous pression de la pompe,

l'huile débouche dans une gorge située en avant du roulement moteur côté embrayage. Des trous aménagés dans l'axe moteur, dans le maneton et l'axe d'accouplement, forment un conduit amenant l'huile à l'embiellage.

Une autre canalisation relie la gorge déjà citée à la partie supérieure du carter, dans une poche circulaire venue de fonderie concentriquement à l'embase de la cheminée du cylindre.

Un petit trou percé dans cette poche amène l'huile par l'intermédiaire d'une canalisation et d'une gouttière disposées dans le couvercle de l'embrayage, à la butée d'embrayage qui se trouve lubrifiée continuellement.

Un autre trou percé dans le plan de joint de l'emplacement du cylindre communiquant d'une part avec la poche, et, d'autre part, avec une canalisation traversant les ailettes du cylindre et de la culasse, amène l'huile aux axes des culbuteurs.

L'huile qui retombe des culbuteurs graisse les soupapes. Deux trous percés à la base des logements des ressorts de soupapes débouchent dans le tunnel venu de fonderie, où se déplacent les tiges de culbuteurs. L'huile retombe ainsi à la base du cylindre, et, par un trou percé dans le guide-poussoirs, lubrifie les poussoirs de soupapes et les cames.

Après avoir lubrifié tous les organes, l'huile retombe dans le fond du carter après avoir traversé un filtre et recommence le même circuit.

GRAISSAGE "PARTIE CYCLE"

Important. — Après la période de rodage, avoir soin de vidanger complètement la boîte de vitesses.

Se conformer aux prescriptions du tableau suivant, indiquant les organes à graisser, le lubrifiant à employer et la fréquence des graissages.

	DÉSIGNATION DES ORGANES	QUALITÉ DU LUBRIFIANT
A chaque sortie	A. Vérifier le niveau d'huile du moteur	
	Hiver et période de rodage	CASTROL XL (SAE 30/40)
	Été	CASTROL XXL (SAE 50)
Tous les 1 000 km	B. Chaîne de transmission. C. Articulation de selle .. D. Pédale de frein et timonnerie	CASTROLEASE CL CASTROL XXL (SAE 50)
	E. Câbles leviers et manettes	CASTROL XL (SAE 30/40)
	F. Articulation de suspension	
Tous les 1 500 km	G. Roulements de direction H. Commande du compteur	CASTROLEASE légère
	I. Cames de frein	
	K. Feutre de la came du rupteur	HUILIT SPHEEROL S
Tous les 2 000 km	L. Moyeu AV	HIVER. CASTROL XL (SAE 30/40)
	M. Moyeu AR	ETE CASTROL XXL (SAE 50)

GRAISSAGE MOTEUR

Moteur : maintenir le niveau d'huile dans le carter, de sorte qu'il ne descende jamais en dessous du trait sur la jauge indiquant la hauteur minimum.

Utiliser l'huile CASTROL XL en hiver, et pendant rodage.

Par fortes chaleurs, CASTROL XXL.

Tous les 3 000 km, vidanger le moteur et renouveler l'huile après rinçage de ces organes.

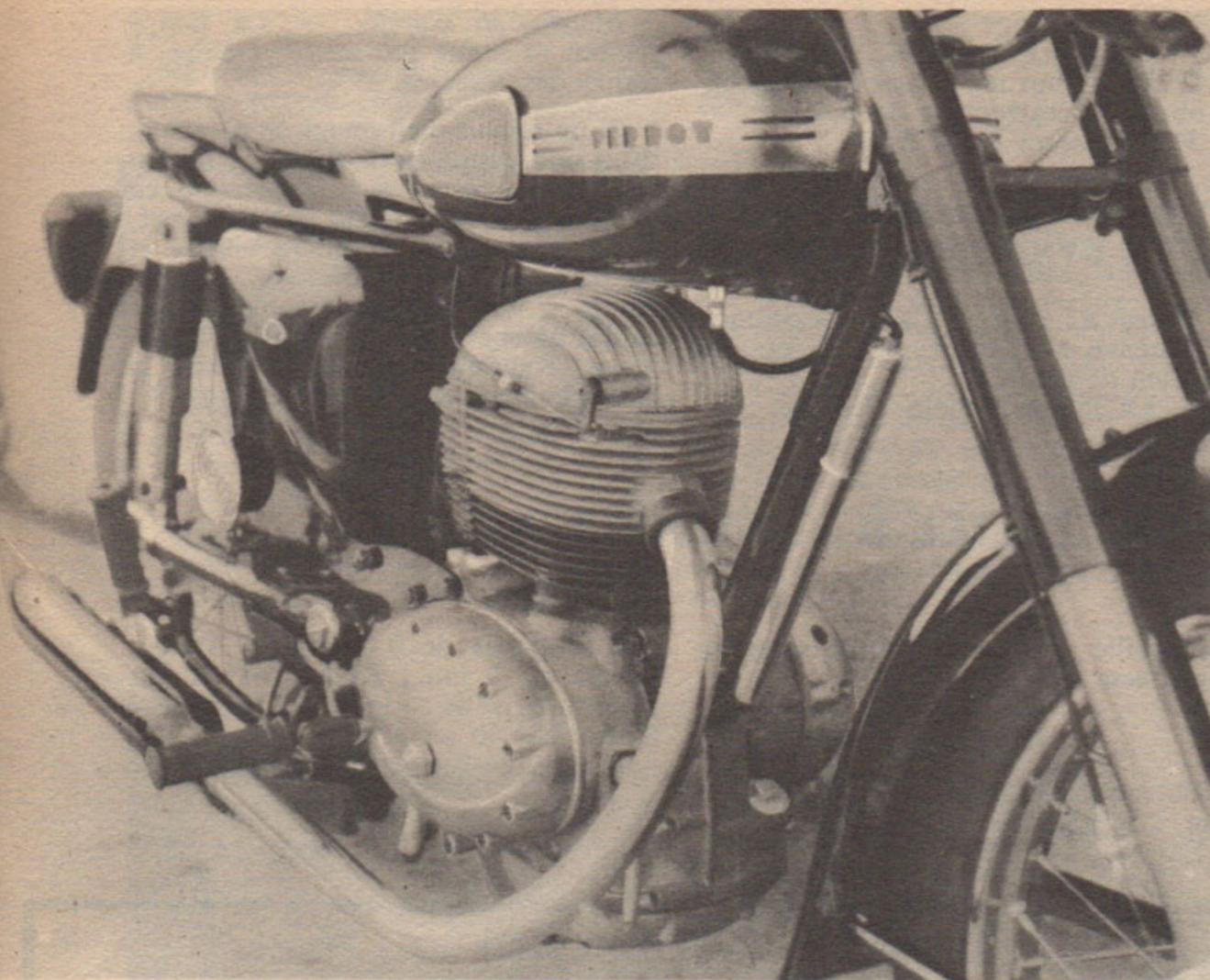
Resserrer les vis de fixation du réservoir d'huile.

Boîte de vitesses : tous les 2 000 km, s'assurer que le plein de CASTROL XL est correct, au moyen de la jauge prévue à la partie supérieure du carter.

CULBUTEURS

Tous les 4 000 km environ, vérifier le jeu des culbuteurs.

Retirer le boîtier de culasse protégeant la culbuterie. Agir sur les embouts de réglage des tiges jusqu'à ce qu'elles tournent librement et sans jeu. Ce réglage doit toujours s'effectuer le moteur froid, le piston au P.M.H., les deux soupapes fermées.



Le moteur 250 cm³ TERROT, le capotage du carburateur prolonge l'ailetage du cylindre et de la culasse.

BOUGIES

La distance entre les pointes de la bougie doit être de 0 mm 4 à 0 mm 5. Si, par suite de l'usure, cet écartement se trouve augmenté, agir sur l'électrode de masse — celle soudée sur le culot — pour effectuer la correction nécessaire. Ne jamais toucher l'électrode centrale.

EMBAYAGE

La poignée de commande du guidon doit jouer librement sur son axe et toujours comporter une garde de 2 à 3 mm. Le réglage s'effectue par une butée de gaine disposée sur la plaque moteur côté droit. La plupart des ennuis d'embrayage proviennent de l'inobservation de ces recommandations.

Démontage. — Démontez le couvercle de débrayage, fixé par treize vis.

Retirez l'écrou placé en bout d'arbre moteur (pas à gauche).

Il est absolument recommandé de ne jamais frapper avec un marteau sur la clé, en maintenant le moteur par le volant, car on risquerait de décentrer les manetons.

Les disques ainsi libérés se retirent facilement.

Pour démonter complètement l'embrayage, retirez le moyeu d'embrayage et les huit ressorts.

Enlever l'écrou central 8 pans, retirer le plateau d'appui des ressorts, la rondelle de friction, le tambour embouti d'entraînement et le coussinet.

Au remontage, après blocage de l'écrou central, le tambour d'entraînement doit tourner librement sur son coussinet. Tout frottement anormal nuirait au bon fonctionnement de l'embrayage.

Détail de la fourche télescopique.

DÉCALAMINAGE ET RODAGE DES SOUPAPES

Tous les 8 000 à 10 000 km, procéder à un décalaminage et à un rodage des soupapes.

Si la consommation d'huile a augmenté, vérifier les segments et les remplacer si le jeu de leur coupe excède 1 mm.

Ramoner le tube d'échappement et le silencieux.

DISTRIBUTION

Démontage. — Démontez complètement l'embrayage.

Retirez le support d'arbre à cames fixé par deux écrous et une goupille d'arrêt d'axe. Sortir l'arbre à cames.

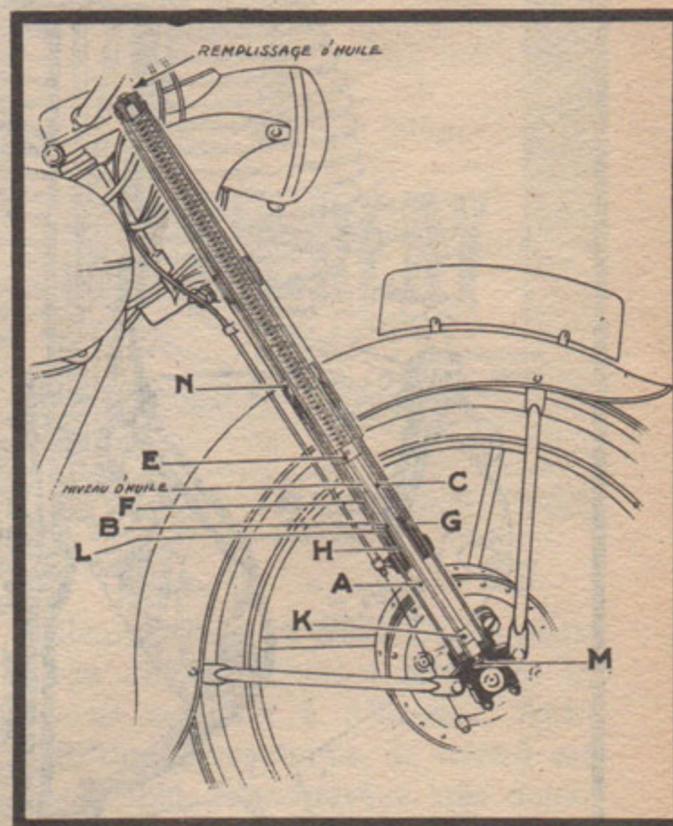
Pour démonter les poussoirs, enlever le cylindre et le guide-poussoir qui est emmanché dans le carter. N'effectuer ce démontage qu'en cas de nécessité absolue.

Au remontage, monter l'arbre à cames, en faisant correspondre le repère d'une dent de son pignon avec celui du pignon de distribution.

Pour le démontage de l'embellage, de la bielle et du maneton, il est recommandé de s'adresser au service de réparation Terrot ou à un agent de la marque, qui disposent seuls d'un outillage permettant une réparation correcte.

ÉQUIPEMENT D'ALLUMAGE ET D'ÉCLAIRAGE « DYNAMO TYPE DR 14 »

La DYNAMO est constituée comme une dynamo SHUNT, sans troisième balai d'excitation. La régulation du débit s'opère par un régulateur qui



réduit l'intensité proportionnellement aux besoins de l'équipement et à l'état de charge de la batterie.

Ce régulateur fonctionne par lame vibrante, qui, selon la vitesse de la dynamo, insère dans le circuit des inducteurs une résistance calibrée, ou met les inducteurs en court-circuit.

Cette dynamo charge ainsi la batterie d'accumulateurs, qui ne risque plus aucune surcharge.

Outre la canalisation, un joncteur monté avec le régulateur, un com-

mutateur de phare, un pistolet, une bobine d'allumage, un rupteur, une clé de contact et une lampe témoin complètent l'équipement.

Entretien et graissage : tous les 5 000 km, graissage de la came du rupteur, nettoyage du collecteur.

Lampes utilisées :

Phare : 6 V 25 W ; lanterne avant : 6 V 3 B ; lanterne arrière : 6 V 3 B ; lampe témoin : 6 V 3 B.

Réglage du rupteur : les contacts, durant leur ouverture, doivent présenter un écartement de 0,4 mm.

Pour ce réglage :
 1° Desserrer la vis A ;
 2° Faire tourner l'ergot B de façon à obtenir l'écartement de 0,4 ;
 3° Rebloquer la vis A.

BON FONCTIONNEMENT DE LA DYNAMO-RÉGULATEUR

Moteur à l'arrêt. — La clé de contact d'allumage sur carter moteur est en position de contact :
 — La lampe témoin s'éclaire.

Moteur en marche. — La lampe témoin s'éteint et reste éteinte à toutes les vitesses.

Si un défaut d'allumage se présente, dû à une panne de batterie, le départ peut être exécuté sur la dynamo en débranchant la batterie (pôle négatif) en se mettant en première vitesse et en poussant la motocyclette. La dynamo, à une certaine vitesse, donne suffisamment pour permettre l'allumage. Rebrancher à ce moment la batterie sans arrêter le moteur.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

PARTIE CYCLE

Cadre simple berceau ouvert.
 Fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques.
 Suspension arrière oscillante et amortisseurs hydrauliques.
 Réservoir : 14 l, réserve : 2 l.

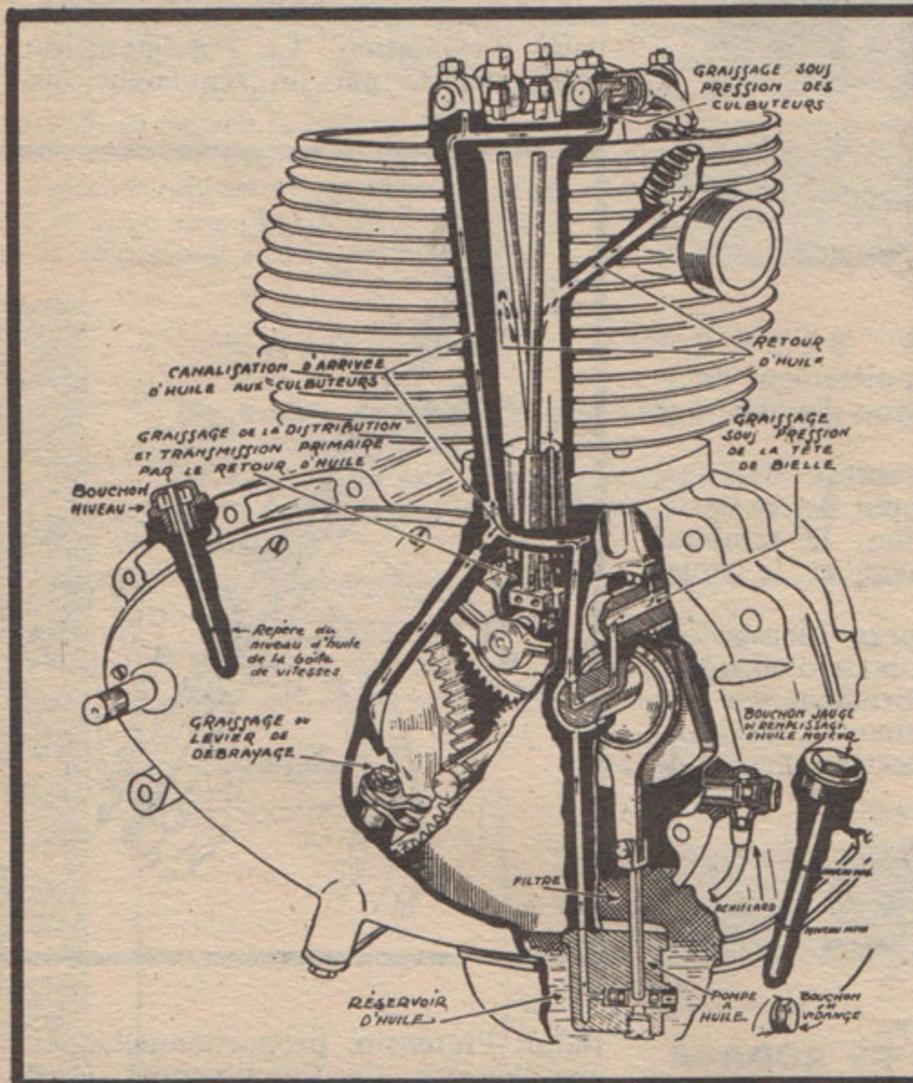
Béquille centrale, porte-bagages, avertisseur électrique.

MOTEUR

Bloc quatre temps à soupapes en tête. Course, alésage : 68 x 68.
 Puissance fiscale : 3 ch.

aux soupapes de 0,05 mm : AOA : 20° 30 ou 3 mm ; RFA : 61° 30 ou 13,5 mm ; AOE : 61° 30 ou 13,5 mm ; RFE : 20° 30 ou 3 mm.

Avance à l'allumage : automatique : mini : 2 mm ; maxi : 8 mm ou 36° ;
 Carburateur : Gurtner M 22 ;



Détail du moteur, avec circuit de graissage.

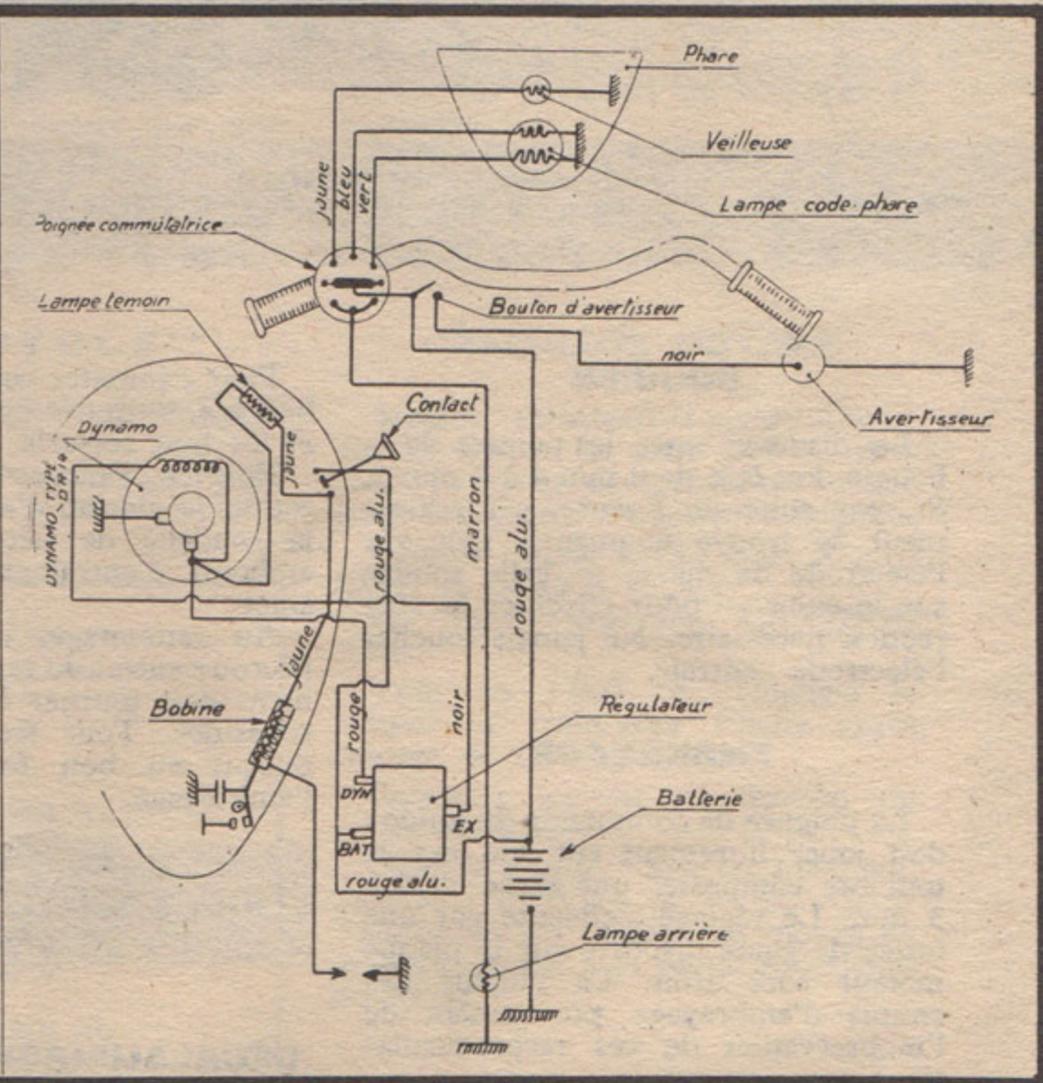


Schéma du câblage électrique.

Freins centraux : 150 mm en alliage léger.
 Moyeux : à broche à l'arrière.
 Pneus : avant, 25 x 3 ; arrière, 26 x 3,25.
 Carter de chaîne secondaire étanche.

Puissance effective : 11 ch.
 Régime maxi : 5 500 tr/mn.
 Rapport volumétrique : 6,8 à 1.
 Graissage sous pression par pompe.
 Capacité de réserve : 2 l.
 Calage de la distribution, avec jeu

gicleur : 41 (40 après rodage) ; volet : 12 ; aiguille : en haut.
 Boîte de vitesses : quatre rapports ;
 1^{re} : 2,77 à 1 ; 2^e : 1,72 à 1 ; 3^e : 1,23 à 1 ;
 4^e : 0,96 à 1.
 Rapports de démultiplication mo-

teur/roue AR : 1^{re} : 17,5 à 1; 2^e : 10,5 à 1; 3^e : 7,72 à 1; 4^e 6,03 à 1.
Allumage : par dynamo en bout d'arbre, batterie et bobine.

Poids de la machine à vide : 125 kg.
Consommation : 3,5 l d'essence aux 100 km; 0,150 l d'huile aux 100 km.

* * *

Au point de vue technique constructive, la 250 Terrot souffre peu de reproches. L'esthétique étant surtout une affaire de goût, nous laisserons aux lecteurs le soin d'apprécier. Nous retiendrons les avantages d'une suspension oscillante, d'un carter secondaire étanche, et de moyeux-frein.

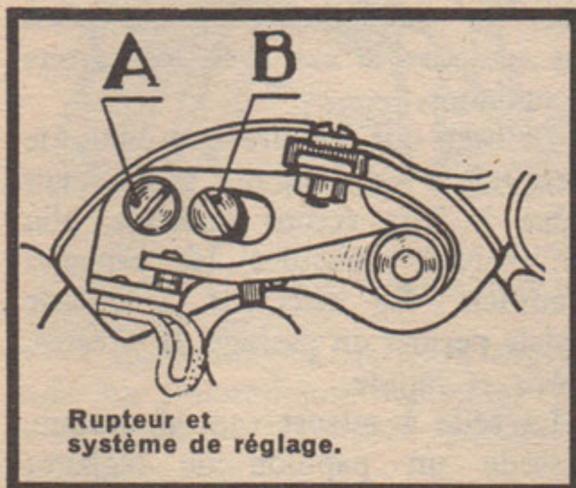
Par contre, le cadre ouvert simple berceau ne paraît guère de mise sur une machine moderne, de même que les 11 ch du moteur, comparativement aux puissances développées par les dernières productions allemandes et mêmes françaises.

Qualités

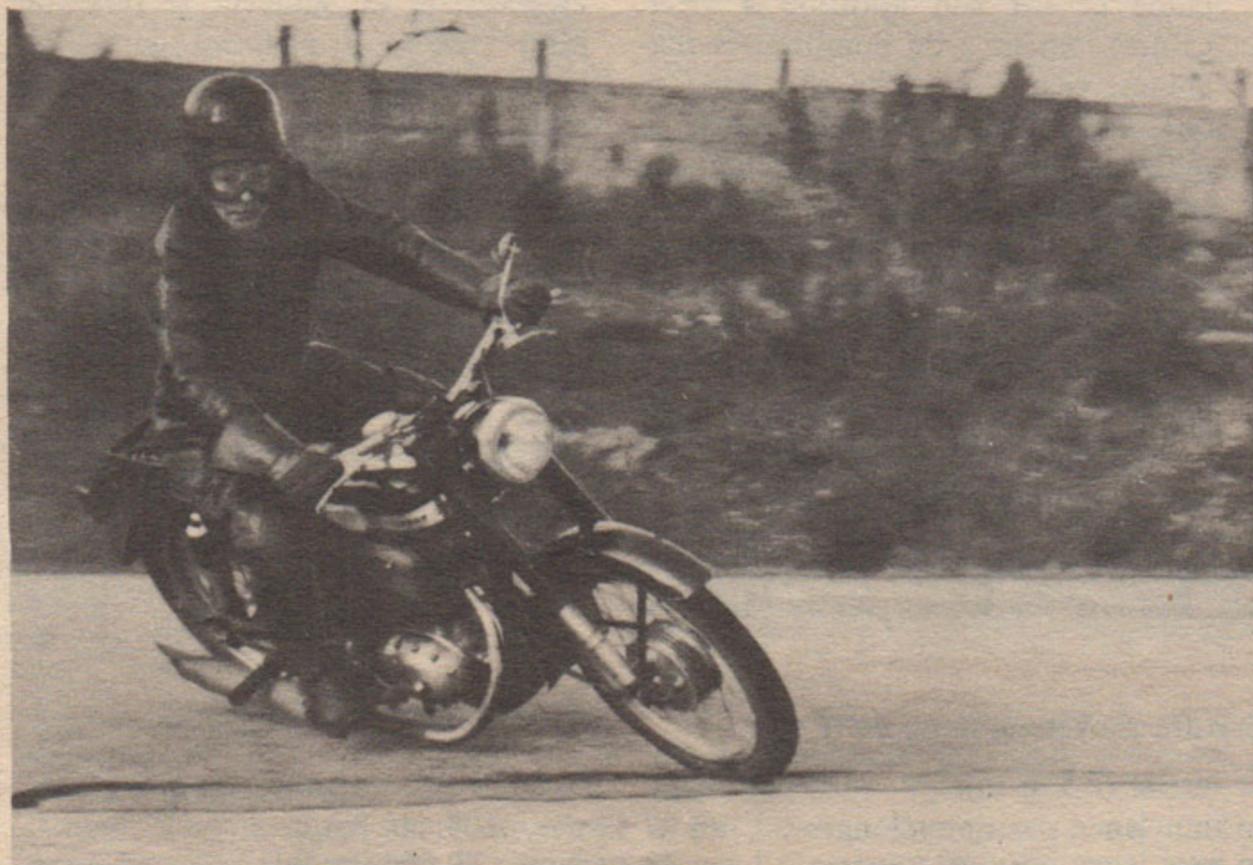
Suspension AR oscillante.
Carter secondaire étanche.
Moyeux centraux.
Poids satisfaisant.

Défauts

Cadre ouvert.
Puissance un peu faible.



Rupteur et système de réglage.



**ESSAI
A
MONTLHÉRY**

D

'ASPECT relativement net, la 250 Terrot est présentée agréablement. L'émail et les chromes de qualité sont dans la tradition Terrot. Le carter d'huile incorporé dans le bloc évite les tuyauteries. Une volumineuse sacoche à outils contient une trousse complète et des clés de contact de rechange. Une deuxième sacoche, placée du côté droit, abrite le régulateur et la batterie.

Le fait de s'asseoir sur la selle démontre que la machine est un peu haute, l'individu doté de jambes normales pose à peine la pointe des pieds à terre.

La mise en route s'effectue très

facilement même à froid. Un ou deux coups de kick contact fermé et le moteur est prêt à démarrer. Appage du quatre-temps, le ralenti est impeccable. L'embrayage très doux, n'entraîne pas à froid.

Le point mort est, suivant les normes, positionné avant la première (aucune difficulté pour le trouver).

La culasse tout aluminium amplifie un peu le claquement des culbuteurs, ce bruit est particulièrement audible étant donné l'efficacité du silencieux.

Dès les premiers mètres la machine s'avère extrêmement docile. Confortable, maniable, la souplesse du

moteur fait de la 250 Terrot une bonne machine de tourisme. Assez multipliée, la quatrième permet cependant des reprises à 35 à 40 km/h, pour obtenir les prestations maxima il devient nécessaire évidemment de monter les régimes intermédiaires. A l'usage, le moteur, sans être particulièrement brillant fonctionne d'une façon très régulière : absence de chauffage, pas de suintement d'huile tout en soutenant l'allure maximum.

Le freinage nous a véritablement donné satisfaction, ayant parcouru plus de 250 km sous la pluie battante, il nous a été loisible de constater l'efficacité constante des deux freins, ce qui n'est pas courant surtout par temps humide. Puissants et gras telles sont les qualités des freins Terrot.

La tenue de route est également excellente, virages et courbes sont passés en toute sécurité.

Le guidon assez large, bien en main, comporte deux poignées tournantes : à droite les gaz : cette commande est assez dure tout en restant trop démultipliée. A gauche la poignée commande l'éclairage : veilleuse,

code, phare, le maniement est facile et pratique.

L'essai à Montlhéry nous donne les précisions sur les vitesses de pointe.

Sur l'anneau de vitesse, en position normale nous avons obtenu 1 mn 43 s, soit une moyenne de 89,064 km/h (vent de 4 m/s). Un tour en position effacée fut bouclé en 1 mn 27 s, soit 105,444 km/h. La multiplication en quatrième paraît un peu longue, la différence de 15 km/h entre les deux essais est un peu élevée pour une machine aux performances moyennes.

Sur le routier le meilleur tour fut terminé en 6 mn 35 s, à la moyenne horaire de 83,678 km/h, qui en dit long sur la tenue de route de la machine et sur son aptitude à virer. Contrairement à de nombreuses machines, rien n'accroche en virage ce qui, évidemment, permet de tirer le meilleur parti de la maniabilité. Le freinage sur base spéciale, est obtenu en usant des deux freins en 8,50 m.

Malgré la position assez haute on ne ressent aucune gêne dans la conduite et nous ne pouvons que louer la tenue de route et le confort.

Le carter de chaîne secondaire

étanche est également une source de satisfaction. Les kilomètres sous la pluie sont sans conséquence pour l'usure et la tension de la chaîne. A aucun moment cette dernière n'a émis de claquement, ce qui n'est pas toujours le cas avec les carters secondaires.

La cage qui entoure et protège le carburateur se démonte rapidement grâce à deux écrous molletés, afin de pouvoir effectuer les réglages éventuels. Le sélecteur à double pédale permet un passage de vitesses, précis et rapide.

La selle à ressort central unique, possède un papillon de réglage ; même à la tension la plus basse la position est encore haute ; étant donné la nécessité de soulever le réservoir pour enlever le chapeau de culbuterie, rien n'empêchait le surbaissement du cadre.

En résumé, la 250 Terrot plaît par son fini, son confort, sa tenue de route et son freinage. D'autre part, aux allures normales, jamais la consommation n'excède 2,9 l aux 100 km, c'est une qualité précieuse pour une machine destinée au tourisme et aux déplacements utilitaires. A. NEBOUT

RÉSULTATS DE L'ESSAI

Température moyenne, vent de 4 m/s.

Piste de vitesse (2 548 m) :

Un tour lancé position allongée : 1 mn 27 s ; moy. 105,444 km/h.

Un tour lancé position touriste : 1 mn 43 s ; moy. 89,064 km/h.

Circuit routier (9 181 m) :

Meilleur tour lancé : 6 mn 35 s ; moy. 83,678 km/h.

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

Réglages d'essai :

Super-carburant ;

Gicleur : 40 ;

Aiguille position médiane ;

Bougie :

CONCLUSIONS DE L'ESSAI

AVANTAGES

Bonne finition.

Bonne tenue de route.

Freins efficaces.

Confort appréciable.

Chaîne protégée.

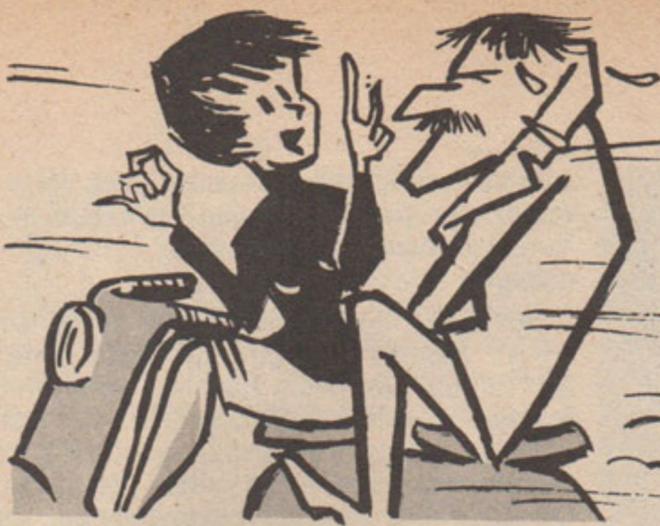
Faible consommation.

DÉFAUTS

Position de selle un peu haute.

Vitesse de pointe relativement faible.

Culbuterie assez bruyante.



LES POTINS DE SCOOTIE

J'entre en trombe dans le bureau de Scootie et j'hurle, à la manière des crieurs de journaux :

— Demandez la dernière histoire sur les scootéristes, demandez !

— Quelle histoire ? questionne



Scootie soupçonneuse et déjà sur la défensive.

— Un automobiliste roule tranquillement. Tout à coup, un tintamarre à sa gauche. Un scooter le double avec insolence et le conducteur lui crie au passage : « Vous les connaissez les scooters ? » L'automobiliste bougonne : « Fichtre oui, une belle invention... File, mon bel ami, file et ne compte pas sur moi pour accélérer. » Mais tout de même... son orgueil de conducteur de quatre roues est en jeu. Il appuie donc sur l'accélérateur. De 60, le compteur passe à 80 et... il double à son tour le scooter, après quoi, il ralentit, satisfait de sa démonstration. Vrou, ou, ou, ou. Le scooter re-double et le conducteur, passant en trombe, a le temps de jeter son défi : « Vous les connaissez les scooters ? » L'automobiliste s'énerve, prend la mouche. Accélérateur. Compteur à 100 et le scooter est dépassé encore une fois... pas pour longtemps. Vrou, ou, ou, ou. Le re-voilà avec son cri de

guerre : « Vous les connaissez... » Et la petite machine file sous le nez de l'automobiliste qui, cette fois, abandonne : « Zut pour l'amour-propre. La sécurité avant tout. Tant pis si ce jeune insolent veut se faire tuer. » Ce qui ne va certainement pas manquer de se produire. Effectivement, quelques kilomètres plus loin, attroupement près d'un arbre. Un tas de ferraille en bouillie, qui, tout à l'heure s'appelait un scooter et un pauvre gars, bien mal en point.

» Notre automobiliste, dont la pitié est plus forte que la rancune, s'approche de l'accidenté et, sentencieux : « Et bien, mon jeune ami, votre forfanterie ne vous aura servi qu'à une chose : vous briser les os. Quel diable vous poussait donc à me demander ironiquement si je connaissais les scooters ? Bien sûr... — Hélas, coupe l'autre péniblement, ce n'était pas de la forfanterie, mais, tout simplement, j'aurai désiré que vous m'indiquiez sur quelle pédale je devais appuyer pour arrêter. Le vendeur du scooter avait oublié de me le dire!... »

— Il faut rire ? questionne Scootie d'un air pincé. Si c'est pour me vexer que vous avez raconté cette histoire, vous perdez votre temps, mon bel



ami. Seul ne sait pas conduire sa machine, le scootériste qui le veut bien. En ce qui me concerne, lorsque j'ai mes commandes en mains, je sais ce que je fais. Quant à dépister ce qui ne va pas dans mon scooter... j'ai mis en échec hier trois mécaniciens chevronnés qui, devant mon moteur arrêté, diagnostiquaient l'un, un segment cassé, l'autre une fêlure du volant magnétique. Ces ânes n'ont pas pu déceler que la panne venait tout bêtement de la bougie qui était dévissée à moitié.

— Et vous, vous aviez trouvé cela toute seule ?

— Oui, monsieur, en promenant mon Air Sonic sur le cylindre.

Et Scootie me montre un petit détecteur de panne, qui ressemble très nettement à un stéthoscope. Posé d'ailleurs sur le même principe, l'Air Sonic a l'avantage d'être muni d'un régulateur d'amplitude par compression et d'une soupape pour transmission des hautes fréquences. On peut de plus, adapter différents embouts, selon l'usage un cornet, pour tout ce qui est localisation et fuite de gaz, une tringle en laiton pour tout ce qui concerne un mauvais fonctionnement interne à la mécanique. En bref, un appareil susceptible de localiser tous les bruits qui peuvent sembler insolites dans un moteur.

Evidemment, avec un peu d'habitude, une femme peut arriver à se débrouiller seule pour déceler l'origine d'une panne mystérieuse. Décidément avec Scootie, on a bien difficilement le dernier mot. Je préfère une fois de plus rétrograder et lui demander, d'un air détaché :

— Et la mode scootériste chère amie, quoi de nouveau cette semaine ?

— Préparation des modèles de printemps et d'été. Je suis allé faire un tour dans une grande fabrique de prêt à porter sportif. Boussac, pour ne rien vous cacher. J'ai constaté un gros effort fait pour améliorer la qualité des popelines, dans des blousons, des anoraks, des windjack de très bonne coupe.

(Suite p 32 .)

Il y a quelque temps D.K.W. présentait son nouveau scooter léger « Hobby ». Cette intéressante construction souleva l'intérêt général par son prix modique d'abord, et par l'adoption de certaines solutions techniques originales.

On sait que ce scooter est équipé de roues de 16 pouces et d'un moteur de 75 cm³, deux temps évidemment, mais la véritable nouveauté est sans doute sa « boîte de vitesses » continue et automatique. Cette continuité et automaticité sont réalisées de façon très simple ce qui a permis de conserver un prix de vente très bas. Tous les manuels de mécanique indiquent depuis longtemps l'utilisation de deux rouleaux coniques reliés par une courroie comme le montre notre dessin 1.

tandis que sur l'autre paire de disques, qui sont écartés, la courroie se trouve évidemment placée dans le fond de la gorge. La figure 3 montre un levier de réglage permettant de changer le rapport de démultiplication pendant la marche, utilisant à volonté tous les points situés entre les deux extrêmes. Ce système permet de varier le rapport sans interrompre la transmission des forces comme c'est le cas lors de l'utilisation d'un embrayage et d'une boîte à engrenages normale.

Etant donné que bon nombre de pilotes choisissent mal le rapport optimum sur les boîtes habituelles à engrenages, on imagine facilement les conditions de fonctionnement des moteurs avec une transmission non étagée c'est-à-dire sans les repères immuables que sont les diffé-

conducteur de choisir un rapport déterminé. Ce qui fut réalisé chez D.K.W. Voici comment « pense » cette boîte automatique :

Sur notre dessin n° 4 figure la poulie A1-A2 montée en bout de vilebrequin. Au ralenti les deux disques sont donc écartés de sorte à faire courir la courroie dans le fond de la gorge. La poulie B1-B2 entraîne le pignon de sortie de boîte. Ces deux disques sont comprimés par un ressort et de ce fait la courroie tourne au bord de la gorge. La position des deux poulies nous donne donc une très forte démultiplication telle qu'elle sera utilisée pour le démarrage, ou en côte. En outre la courroie patine dans le fond de la gorge de poulie A1-A2 ce qui donne approximativement le même effet que si l'on actionnait un débrayage.

En donnant des gaz, c'est-à-dire en augmentant le régime, des masselottes compriment les disques A1-A2, la courroie est tendue et le scooter démarre. Si ensuite on augmente encore les gaz, la force des masselottes vainc la résistance du ressort comprimant les disques B1-B2.

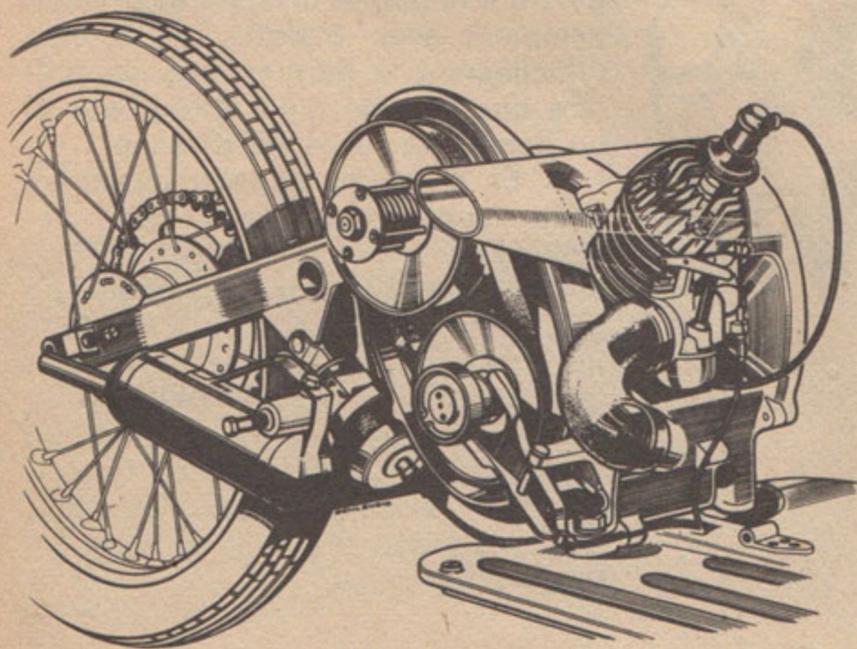
Le D K W H o b b y

La petite fourchette déplace la courroie sur les cônes et réalise de cette façon tous les rapports de transmission, du plus petit au plus grand, en continu.

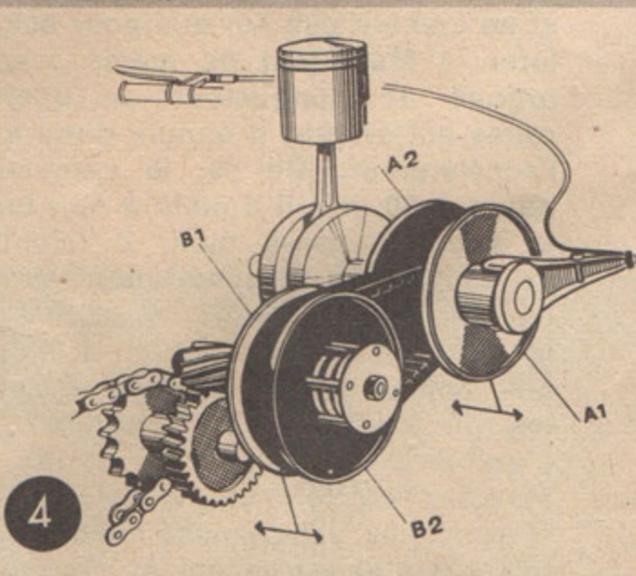
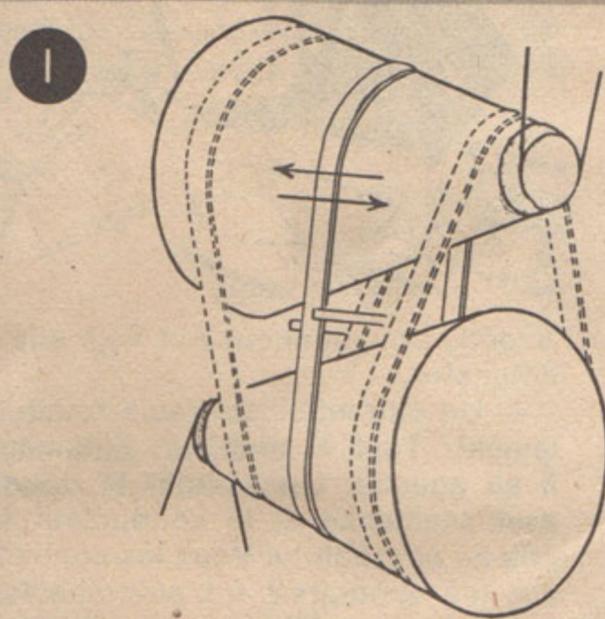
Le pas suivant — celui menant à l'utilisation pratique du système — consistait à remplacer les cônes par deux poulies à gorge conique. Dans le cas du Hobby il s'agit simplement de poulies à joues mobiles c'est-à-dire qui peuvent être rapprochées ou écartées l'une de l'autre. Notre dessin n° 2 montre une paire de disques très rapprochés où la courroie trapézoïdale reste sur le bord

rentes « vitesses » ou plutôt la position de levier correspondante. Même en supposant un pilote ayant une bonne formation technique et devant les yeux un instrument indiquant la position de la poignée des gaz, le nombre de tours à la minute du moteur et des roues (instrument à inventer), la conduite d'un tel engin n'aurait sans doute rien de séduisant.

Ceci nous emmène à parler du deuxième point à savoir de l'automaticité de la transmission du Hobby. La conclusion de ce qui précède sera l'impossibilité du



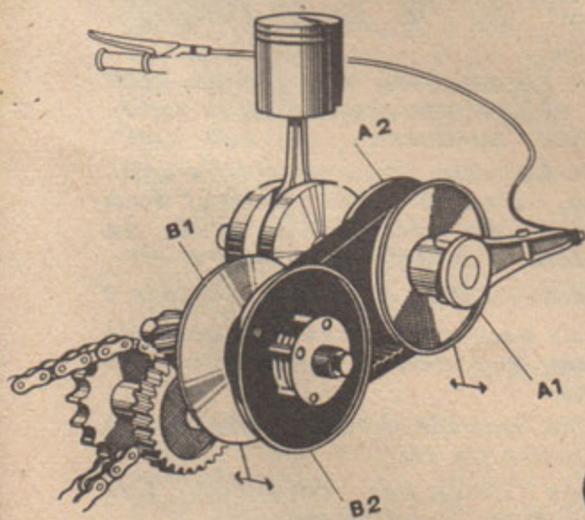
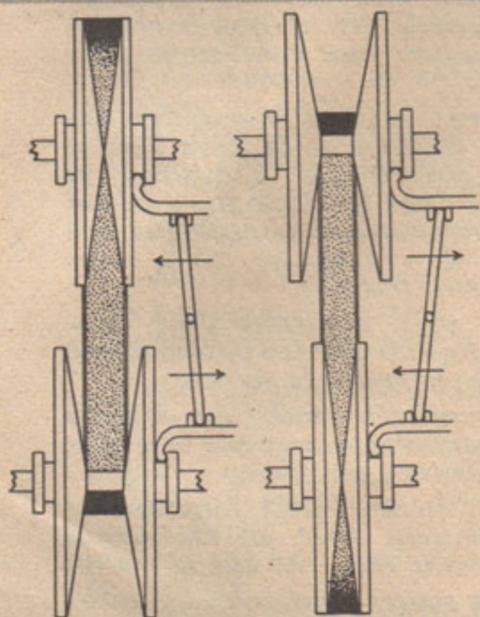
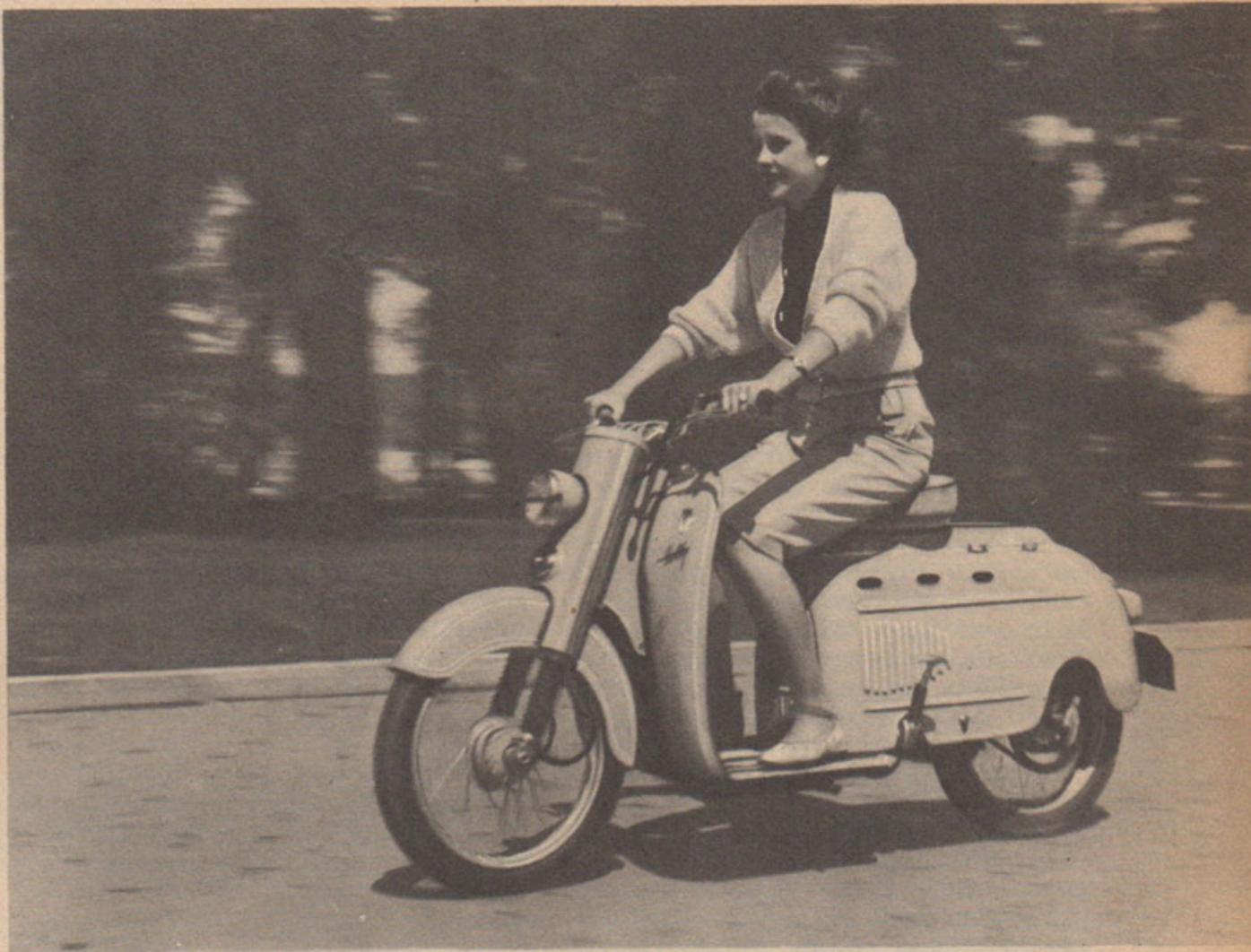
Détail du groupe moto-propulseur équipant le scooter D. K. W. - Hobby. On distingue la courroie de transmission striée sur sa face inférieure, et les poulies à gorge.



Ceux-ci sont écartés et la courroie trapézoïdale va autant vers l'intérieur qu'elle va vers la circonférence des disques A1-A2. A plein gaz nous obtenons ce qui est illustré par la figure 5 : la courroie est à la circonférence des disques A1-A2 et au fond de la gorge de B1-B2 c'est-à-dire le rapport pour paliers à vive allure.

Tout ceci est facile à comprendre, mais notre dessin n° 5 montre malgré l'automatisme du mécanisme un levier d'embrayage qui semble être en contradiction avec ce que nous avons expliqué et illustré plus haut. Voici les raisons justifiant l'existence de cette commande.

En premier lieu on désire un démarrage aisé, sans résistance aucune, même celle de la courroie patinant dans le fond de la poulie. D'autre part il est parfois utile de pouvoir monter le régime du moteur à l'arrêt sans pour cela être obligé de retenir la machine par la force c'est-à-dire les freins, talons, etc. Afin de permettre ces deux manœuvres, le constructeur a prévu cet embrayage qui, en réalité, n'est qu'un verrouillage des



disques A1-A2 dans leur position écartée donnant ainsi le maximum de jeu à la courroie. En lâchant ce verrouillage quand le moteur tourne vite, le Hobby ferait évidemment un bond en avant comme toute autre machine à embrayage normal. A bas régime par contre on peut lâcher le levier du verrouillage brusquement sans aucun danger, le scooter ne partira que si l'on donne des gaz.

Voilà donc comment se comporte le Hobby en palier, du départ à la vitesse maximum. Examinons maintenant ce qui se passera en côte. Dans une côte, pour laquelle un pilote conduisant une machine à boîte de vitesses classique choisira un rapport plus démultiplié afin de conserver le régime du moteur, l'automatisme de la transmission du Hobby fonctionne en sens inverse puisque l'écartement des disques est réglé par les masselottes montées en bout de vilebrequin, et tributaires dans leur mouvement du régime moteur.

De ce fait, à une diminution du régime moteur, correspondant une moindre contrainte des masselottes, et les joues de la poulie A1-A2 s'écartent.

Les disques B1-B2 comportent un ressort taré très exactement qui, à la moindre baisse de régime résultant d'une résis-

tance accrue à la roue arrière, suffit pour aider à vaincre la force des masselottes et pousser ainsi la courroie vers l'extérieur. Ceci implique évidemment l'impossibilité de monter à plein régime en première vitesse, mais de toute façon ce petit scooter n'est pas destiné au trial ou autres compétitions de tout-terrain du même genre. Ce « défaut » du Hobby n'est défaut qu'en apparence puisqu'un de nos confrères allemands pesant 108 kg (*sic*) affirmé avoir démarré dans une pente à 15 % sans l'aide de ses pieds ! En arrivant à 55 km/h au pied de la côte il a pu laisser tomber le régime jusqu'à 10 km/h et rouvrir les gaz pour remonter cette côte à 15 km/h !

Toutes les positions et combinaisons des disques, courroie, forces des masselottes, ressort, etc. qu'offre ce genre de transmissions semblent très compliquées de prime abord et le grand public, pour qui ce véhicule a été créé, ne manquera certainement pas de poser des quantités de questions à ce sujet. Aussi espérons-nous pouvoir faire un essai de cette intéressante construction lors de notre prochain voyage en Allemagne et ne manquerons pas d'en communiquer les détails à nos lecteurs.

NIEDERMAN

AU SUJET DE LA

PENSONS A METTRE SUR PIED LES COURSES "FORMULE SPORT"

préconisées par les Fédérations motocyclistes

MONSIEUR ESPEILHAC, l'un des responsables du fameux circuit international de Villefranche-de-Rouergue, nous a envoyé son point de vue — que nous publions ci-dessous — sur l'organisation des futures épreuves de formule « sport ». Nous nous associons complètement à son raisonnement, de même qu'à ses conclusions. Encore allons-nous plus loin. Les courses de ce genre ne seront viables et ne pourront intéresser les spectateurs, que dans la mesure où le minimum de modifications mécaniques seront permises. Dans un prochain numéro, nous reviendrons sur ce sujet, mais nous attirons de suite l'attention sur les « truquages savants » auxquels laissera la voie libre le projet de règlement actuel. Si cela doit se faire, point n'est besoin de « formule sport » tout du moins dans les catégories inférieures, car nous retrouverons des machines de course, déguisées peut-être, mais analogues à celles que les « mordus » alignent sur les circuits, après un patient aménagement et gonflage d'un moteur de série. La nouvelle formule n'aura rien créé, et le spectateur, au vu d'un résultat, se posera la question : « Quel rapport avait encore la machine vainqueur, avec le modèle de série ? » L'aspect extérieur et l'obligation du silencieux — cette dernière clause étant une erreur, faute d'élément d'appréciation quant à la valeur effective de cet accessoire, et avantageant quelque peu le deux-temps — ne suffiront pas pour éliminer le doute dans l'esprit de la foule.

La formule « sport » ne doit accueillir que des mécaniques strictement de série, mises à part les indispensables modifications de position, et ceci seul soulèvera l'intérêt général. Une course doit être gagnée par un pilote et une marque, et non par un pilote doublé d'un mécanicien hors-pair, et assisté par un atelier spécialisé, la marque n'intervenant plus que pour mémoire du fait des modifications et améliorations apportées. A cette condition seulement, tous les pilotes se trouveront à égalité de matériel et conserveront et leurs chances et surtout, leur moral et leur foi.

Tout ceci formera le thème de notre prochain article, et en attendant, nous laissons la place à l'intéressante mise au point de M. Espeilhac.

ON parle beaucoup de « formule sport » actuellement, pour sortir le Sport motocycliste de l'impasse dans laquelle il s'est engagé avec la course aux puissances déraisonnables, et le divorce entre machines de compétition et machines de série qui en découle.

Un projet de règlement a même vu le jour, qui a des bases logiques si tout le monde est de bonne foi pour en respecter non les textes, mais l'esprit. Or, dès 1955, il est prévu que différents circuits feront courir des épreuves selon cette formule. Chargé pour ma part, de monter le « plateau » du circuit international du Rouergue, je serais partisan d'inclure dans notre programme, une course de machines sport. Ayant cherché une solution pratique à ce problème nouveau, je me permets de livrer quelques réflexions personnelles à mes collègues chargés des mêmes responsabilités, et aux coureurs qui pensent se lancer dans ce genre de compétitions.

S'il s'agit en créant la formule sport de préparer le relai de l'actuelle formule course, je ne crois pas qu'il faille en attendre grand-chose, sauf du véritable « maquillage ». En effet, nombre de machines de course, ou « compétition-client », répondent aux impératifs de ce règlement, pour peu que les constructeurs les mentionnent sur leurs catalogues comme telles, et les équipent des accessoires prévus par le Code de la Route. Quelques exemples : les B.S.A. du Manx Grand Prix, presque aussi rapides que les Norton Manx ; les Triumph Grand Prix, version « Optionnal » des Tigers 100, à peine moins vites que les précédentes ; les célèbres A.J.S. 7 R elles-mêmes, et leurs sœurs, les Matchless G 45 ; B.M.W. a arrêté la production de ses 500 R.S. en attendant la parution de ce règlement qui déjà admet la possibilité d'aligner des quatre-cylindres. Ce n'est pas la restriction d'utiliser de l'essence du commerce (également prévue cette année en formule course) ou l'interdiction des doubles A.C.T. (Guzzi, Morini, N.S.U. ... ont déjà tiré de gros rendements de simples A.C.T.) qui modifieront radicalement nos futures machines sport.

Il faut donc tenter de garder son originalité à cette formule, destinée par définition à faire courir des versions, disons « travaillées », des machines vendues normalement dans le commerce, et de mettre la compétition à la portée d'une foule de jeunes sportifs. Les résultats qu'on peut logiquement en espérer

seraient alors :

— émulation chez les constructeurs, les machines utilisées n'étant plus pour eux de simples monstres publicitaires, mais restant étroitement liées à la série et pouvant selon leur comportement influencer les ventes ;

— la révélation de futurs pilotes de classe internationale ;

Projet de règlement

DÉFINITION

Sont considérées comme « motocyclettes de sport » les machines conformes aux normes internationales de la circulation routière, et répondant aux conditions suivantes :

1° *Etre vendues normalement dans le commerce et faire l'objet d'une description complète et illustrée dans le catalogue général du constructeur. Le catalogue des pièces de rechange doit être également publié ;*

2° *Le prix de vente doit également figurer sur les publications commerciales de la firme ;*

3° *Le modèle doit faire l'objet d'une construction suivie et sortir normalement en série ;*

4° *Le moteur doit fonctionner normalement avec un carburant de tourisme en vente sur la route ;*

5° *Les seules modifications autorisées sont décrites dans la liste limitative annexée, et devront obligatoirement être déclarées en détail sur la fiche d'engagement ;*

6° *La mise en marche au kick est obligatoire pour toutes catégories au-dessus de 100 cm³.*

7° *Le silencieux doit être efficace, c'est-à-dire réduire d'au moins 10 décibels le bruit du moteur à échappement libre.*

Sont exclues de cette catégorie :

Les machines dites « de compétition », même construites en série.

Les machines à double arbre à cames en tête.

Les machines carénées. Les machines suralimentées.

FORMULE "SPORT"

— enfin la possibilité de créer de multiples circuits régionaux développant le goût du sport motocycliste, et permettant aux pilotes d'amortir leur matériel.

Essayons cependant de traduire ces recommandations sur le plan pratique. Trois conditions, qui ressemblent fort à des vérités de La Palice, restent à remplir pour que la formule soit viable.

Il faut : que les courses soient spectaculaires, donc équilibrées, côté matériel et côté pilotes — que les coureurs amateurs puissent s'équiper assez facilement et sans dépenses exorbitantes — que les organisateurs n'aient pas à prévoir des budgets aussi importants qu'en formule course (ou alors ils resteront fidèles à cette dernière, plus représentative).

Adopter d'emblée les cylindrées 350, et surtout 500 est particulièrement tentant. Voir enfin des 500 Guzzi, Gilera, B.M.W., Horex... courir contre des Norton, B.S.A., A.J.S. du commerce, serait évidemment attrayant. Mais de quel parc disposons-nous en France pour une expérience de grande envergure? Quels sont les prix de revient de telles machines déguisées en sport car dans ces cylindrées, il n'existe que des motos étrangères.

Peu fournie en formule course, la cylindrée 250 pourrait par contre permettre un bon démarrage à la formule sport (sur les circuits français s'entend). On trouve en effet des machines françaises : diverses marques équipées de moteurs A.M.C. : Peugeot, Radior,

Follis-N.S.U., New-Map-Opti, ainsi que des machines étrangères normalement importées : Puch, N.S.U., B.M.W., Excelsior... On pourrait certainement y ajouter quelques Guzzi, Adler...

Certains, évidemment, pousseront des hauts cris et trouveront ce projet trop restrictif (surtout après avoir lu le règlement ouvrant la porte aux quatre-cylindres). Il aurait cependant le mérite d'ouvrir la voie, de disposer de matériel immédiatement, et d'être à la portée d'un grand nombre d'aspirants coureurs, sans faire courir de graves dangers à des débutants lâchés d'emblée sur des circuits au guidon de 500 cm³. Cela permettrait aussi à nombre de coureurs déjà aguerris de se procurer une deuxième monte sans frais excessifs.

Ce projet n'a évidemment rien d'exclusif, et je serais le premier à me réjouir de voir les catégories 350 et 500 réellement « sport » se développer avec succès. Je suivrais même les autres organisateurs dans cette voie s'il est prouvé qu'elle puisse être la bonne. Mais il convient d'ores et déjà, avant que la saison ne commence, de faire un choix sinon absolu et définitif, du moins préférentiel et provisoire : les coureurs désirant s'équiper voudront savoir s'il y aura des épreuves pour eux, et les organisateurs n'inscriront d'épreuves à leur calendrier, qu'autant qu'ils pourront compter sur des coureurs et du matériel.

Une autre disposition très importante devrait venir compléter la création de la formule sport afin de lui conserver son caractère et assurer sa survie : la limitation tacitement admise des primes de départ (une quinzaine de mille francs environ dans une catégorie comme les 250). Nombre de coureurs qui avaient autant, sinon plus, de frais avec leurs 175 spéciale se contentent bien souvent de moins ; quant aux « super-cracks » (?) qui estiment valoir davantage, ils pourraient toujours se diriger vers la formule course, seule digne de leurs talents. Par contre un grand nombre de prix viendrait récompenser et départager les concurrents ; par exemple, pour 20 partants, 12 prix s'étagent de 20 000 à 1 000. Cela reviendrait à donner 15 000 à 35 000 F de prime de départ. Mais à chacun selon sa valeur.

En exprimant mon point de vue sur la formule « sport », j'ai essayé d'apporter ma modeste pierre au nouvel édifice. Mais elle n'aura d'utilité que si d'autres en font autant, qu'ils soient coureurs ou organisateurs. Ce n'est qu'en confrontant les diverses théories en opposition que l'on pourra dégager la vraie « formule sport », non seulement son règlement mais également son esprit et son ambiance.

J. E.

de la catégorie " MACHINES DE SPORT "

En outre, la Commission sportive de la F.F.M. se réserve le droit, après avis de la Commission

technique, de refuser le départ à toute machine qui ne correspondrait pas à l'esprit du règlement.

MODIFICATIONS AUTORISÉES

1° Changement de carburateur. Indiquer le changement et s'il y a lieu l'agrandissement des sections de passage des gaz. Les diamètres de passage au carburateur

et à l'entrée du moteur ne peuvent excéder les chiffres du tableau ci-dessous, pour les moteurs monocylindriques :

Catégories	50	75	100	125	175	250	350	500
Diamètre d'admission :								
Moteurs deux-temps	18	21	23	25	28	31	35	
Moteurs quatre-temps	16	19	21	22	25	28	32	36

Pour les machines monocylindriques à deux carburateurs, la section des deux ne peut dépasser la limite ci-dessus. Pour les multicylindres ayant un carburateur par cylindre, c'est la cylindrée de chaque cylindre qui déterminera la section.

Exemple : une quatre-cylindres de 500, composée de quatre cylindres de 125, aura quatre carburateurs de 22 maximum. Une deux-cylindres 500 à deux carburateurs aura droit à un carburateur de 28 par cylindre ;

2° Changement de piston sans spécifications ;

3° Rabotage de la culasse : indiquer de combien ;

4° Modification du rapport moteur-boîte : indiquer ;

5° Modification du rapport boîte-roue : indiquer ;

6° Remplacement des roues par d'autres munies de freins plus grands : l'indiquer ;

7° Remplacement des pneus d'origine par d'autres de mêmes dimensions : l'indiquer ;

8° Remplacement de la selle d'origine par une autre du commerce : l'indiquer ;

9° Remplacement des appareils d'allumage par d'autres semblables et du commerce : l'indiquer ;

10° Remplacement du silencieux d'origine par un autre répondant aux exigences formulées (amortissement d'au moins 10 décibels) ;

11° Remplacement du guidon d'origine (sans modifier les attaches) par un autre de forme différente mais possédant les mêmes origines : l'indiquer.

MACHINES DE SÉRIES

Aucune modification n'est admise, sauf celle concernant le remplacement du gicleur d'origine par un autre du commerce et le changement des pneus par

d'autres de mêmes dimensions. Une liste limitative des machines de sport sera établie après homologation.

Suite de la page 27

Montrant ma bonne volonté, je questionne :

— La popeline c'est ce machin-là ?

— Oui, mais votre imperméable est rudement mal entretenu. Je crois que quelques conseils pour vous et vos motards de lecteurs ne seront pas de trop. La popeline et en général les tissus imperméables de bonne qualité se nettoient à sec avec un dissolvant pur (benzine, trichloréthylène, tétrachlorure de carbone) — ici nous devons noter que Scootie énumère tous ces mots barbares sans rire — autant de détachants utilisés sans addition d'aucun produit. On peut aussi procéder par lavage dans une mousse de paillettes de savon pur, additionnée d'une cuiller à café de cristaux de soude, par litre d'eau. Température : 50° C. Rincer cinq ou six fois à l'eau tiède pour éliminer tout le savon. Rincer une dernière fois en ajoutant une cuiller à café de vinaigre par litre d'eau. Puis, laisser sécher sur un cintre à l'air libre et à l'ombre. Repasser presque sec avec un fer assez chaud. Le col peut être lavé seul en frottant doucement la partie salie avec une mousse de savon pur en prenant soin de bien rincer autour pour éviter les auréoles.

Et Scootie ajoute :

— Surtout pas d'apprêts, de produits imperméabilisants, eau de javel, perborate de soude ou produits similaires. Si vous nettoyez votre imperméable en popeline imperméabilisée en suivant mes conseils et en



employant des produits purs, il résistera à plusieurs nettoyages.

Je vole à Scootie un modèle d'anorak pour femme, à l'usage de mes lectrices et je la félicite sur ses qualités de ménagère.

— Si vous vous moquez de moi, menace-t-elle, pas de potins sur l'actualité scootériste dans le domaine du sport !

Je redeviens hypocritement paisible et j'écoute.

— Le Congrès du Vespa-Club d'Europe, qui s'est tenu le 15 janvier dernier dans les locaux du Vespa-Club de France, 7, avenue Carnot, sous la présidence de M. le docteur Renato Tassinari, a eu pour tâche principale l'élaboration du calendrier

vespiste 1955. En voici les grandes lignes :

» Avril : 23, 24, 25. — Grand Rallye International de San Rémo.

» Mai : 7, 8, 9. — Circuit de régularité à Paris.

» Mai : 28, 29, 30. — Concentration à Sarrebruck.

» Juin : 4, 5. — Gymkhana international à Paris.

» Juin : 3, 4, 5. — Concentration à Copenhague.

» Juin : 25, 26. — Rallye à Bruges.

» Juillet : 1 au 8. — Circuit des Trois Mers (Italie et Sicile).

» Juillet : 16, 17. — Rallye à Maestricht.

» Septembre : 23, 24, 25. — Concentration à Vienne. »

Ce tour d'Europe éclair a mis du rêve dans les yeux de Scootie. Emportée en pensée (et en scooter bien entendu) sur des routes ensoleillées, elle feuillette une luxueuse brochure de l'Office de Tourisme Suisse.

— Un rallye scooter en Suisse Scootie ?

Elle se fait mystérieuse...

— Je ne vous dit rien encore... Mais peut-être, pour cet été... Une superbe manifestation, dans un cadre unique, dont la dernière en date, remonte à 1927. Une grande fête nationale folklorique...

Laissons Scootie à son mystère. Elle est bien trop femme pour ne pas nous vendre la mèche d'ici quelques temps...

PARIS-LAVERA-MONTE-CARLO

CYCLOMOTEUR

Une nouvelle épreuve va succéder, en début de saison, à Paris-Nice qui en était l'an dernier à sa quatrième édition. Paris-Lavera-Monte-Carlo se déroulera en effet, sur un parcours sensiblement modifié les 25-26 et 27 février prochain et sera patronné par B.P. ENERGOL.

La grosse innovation de ce Rallye cyclomoteur sera de comporter deux catégories fort distinctes.

En catégorie « Touriste », les participants devront respecter la moyenne de 25 km/h.

La moyenne imposée peut être tenue, très facilement, par n'importe quel cyclomoteur et les pilotes, grâce à un repos de plusieurs heures à Saint-Etienne, dans la nuit du 25 au 26, et à Lavera dans la nuit du 26 au 27, ne seront pas soumis à une performance harassante.

Ils accompliront, au contraire, dans le

minimum de temps et avec un minimum de fatigue, une magnifique promenade au terme de laquelle ils pourront prétendre, après départage dans trois épreuves annexes, à leur part des 500 000 F de prix et primes qui seront attribués aux lauréats.

Pour la seconde catégorie, la « Sportive », la moyenne imposée sera de 30 km/h et un seul repos sera accordé à Lavera.

Cinq cent mille francs de prix et de primes récompenseront les lauréats des deux catégories indépendamment de deux séjours de huit jours sur la Côte d'Azur offerts par B.P. ENERGOL aux deux vainqueurs.

Cette manifestation servira la propagande du cyclomoteur dont la vogue ne cesse de croître et qui a été construit à plus de six cent mille exemplaires en 1954.

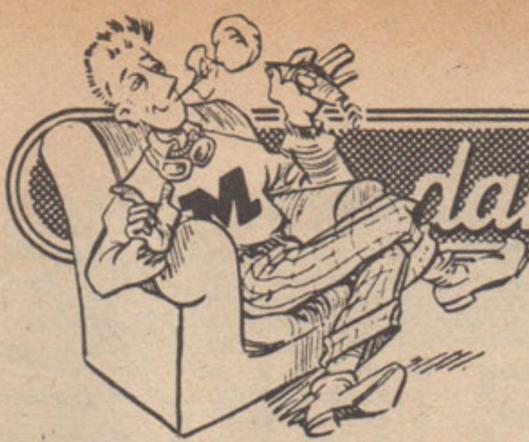
Cet effet de propagande, les organisateurs veulent l'obtenir grâce à une large participation, dans la catégorie « Touriste »,

d'usagers, connaissant assez leur machine et ses possibilités pour s'attaquer aux 1 100 km de cette longue randonnée.

D'autre part, les Services techniques de la Préfecture de Police et l'U.T.A.C. procéderont à la vérification et au poinçonnage des machines suivant les prescriptions du Code de la Route, avec l'appui du personnel spécialisé d'une voiture de la Prévention Routière. Enfin, une escorte composée de six motocyclistes de la Sûreté Nationale, accompagnera les concurrents de bout en bout.

Ce Rallye débordant du plan sportif, constituera donc un test s'inscrivant dans le cadre des préoccupations actuelles des Services Publics et se déroulera avec leur entière collaboration.

Pour tous renseignements et engagements, écrire au **Journal du Cyclomoteur**, 24, rue d'Alleray, à Paris (15^e).



dans les CLUBS

MOTO-CLUB CLODOALDIEN

A la suite de notre Troisième Trial de Noël à Buc, nous sommes heureux d'annoncer que nous avons acquis définitivement le challenge Motocycles, remis en 1951.

Ce challenge a été gagné par les équipes suivantes :

1951 : Godey Paul, Charrier Jacques; Chaumette Pierre.

1952 : Lavanchy Georges; Perrot Robert; Sutra Joseph.

1954 : Bonabaud Maurice; Chaumette Pierre; Chaumette Paul.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme - Sport - Camping)

Le Comité du M.-C.C. a proclamé les résultats des différents Championnats amicaux, qui sont les suivants :

Deux titres de Champions de France 1954 sont remportés par des membres du club qui ont noms MM. Pierre Monneret, catégorie 350 inter et Jacques Drion, catégorie side-car inter, que nous sommes très heureux de féliciter particulièrement pour leurs belles performances réalisées en 1954.

Championnats du M.-C.C.

Catégorie vitesse : 1. Robbes; 2. Rittaud; 3. Gomes; 4. G. Guignabodet; 5. Luault, etc.

Catégorie moto-cross : 1. Delaune; 2. Vaccani; 3. Pinard; 4. Lascaux; 5. Gielewski, etc.

Catégorie régularité : 1. Barozzi; 2. Guibaud; 3. Porchet; 4. Loyau; 5. Lecomte, etc.

Catégorie trial (classement provisoire sur les trois premières épreuves disputées) : 1. Delaune; 2. Roussau; 3. Monneyroux; 4. Aubert; 5. Tillet; 6. Greneau, etc.

Championnats touristiques.

(Sur les 32 sorties-promenades organisées en 1954 soit un kilométrage de 5 800 km.)

Groupe « Motos ».

Dames : 1. Roullier; 2. Duhamel; 3. Cotteaux; 4. Petitcollin; 5. Lecomte, etc.

Messieurs : 1. Roullier; 2. Duhamel; 3. Cotteaux; 4. Petitcollin; 5. Welker; 6. Guibaud; 7. Laforge; 9. Loyau; 9. Champion; 10. Porchet, etc.

Championnat du recrutement.

Sur 152 adhésions recueillies au cours de 1954, 1. Cantalice (15); 2. ex-æquo Champion et Coupard (6); 4. ex-æquo Porchet et Lecomte (5).

Félicitations à tous nos nombreux sociétaires qui ont participé à ces championnats amicaux et nous leur rappelons que la distribution des récompenses aura lieu au cours de la Seizième Soirée annuelle du M.-C.C. organisée pour fêter le vingt-troisième anniversaire du club, soirée qui aura lieu le samedi 5 mars et qui comprendra l'organisation d'un banquet qui sera suivi d'un bal de nuit privé, il sera également procédé à l'élection de la reine et de ses demoiselles d'honneurs au cours de la partie artistique et du bal.

Enfin nous informons nos sociétaires que la réunion mensuelle habituelle prévue pour le jeudi 3 février est annulée et sera remplacée par la vingt-troisième Assemblée générale annuelle qui aura lieu le dimanche 6 février 1955 à partir de 14 heures et qui se déroulera exceptionnellement dans les locaux de la salle des fêtes municipales, 3, rue Sadi-Carnot, Châtillon-sous-Bagneux (à 300 m du siège). Nous invitons donc cordialement nos sociétaires à assister en grand nombre à cette importante assemblée statutaire au cours de laquelle on procédera au renouvellement et à l'élection du comité 1955, cette réunion se terminera par une séance cinématographique et une sauterie amicale.

Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser ou écrire à la permanence du siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine). Tous les isolés motorisés sont cordialement invités à assister à nos sorties-promenades et réunions amicales.

MOTO-CLUB LAMALOUSIEN

Les membres du Moto-Club, réunis en Assemblée générale ont élu leur bureau pour la saison 1954-1955.

Président : L. Charles;

Secrétaire : Bouzat Gilbert;

Trésorier : Pradès Roger;

Délégué ligue : L. Charles;

Délégué sportif : Castagnier Rémy.

D'ores et déjà le Moto-Club Lamalousien sous l'impulsion de son président, a inscrit une épreuve de moto-cross en national le 10 juillet 1955.

Nul doute que sur le magnifique terrain du « Petit Vichy » les places soient chères.

AMICALE SCOOTER-CLUB NICE-CÔTE-D'AZUR

Au cours de la réunion du 15 décembre 1954 a eu lieu l'élection du nouveau bureau pour l'année 1955.

Au grand regret de tous les membres, M. Bellone, qui avait assumé la responsabilité de la présidence pour l'année 1954 s'est vu dans l'obligation, ses occupations étant trop conséquentes, de décliner la présidence active pour cette nouvelle année. Toutefois, restant fidèle à ce club auquel il a donné son premier essor, M. Bellone a bien voulu accepter d'être président d'honneur fondateur, à la grande satisfaction générale.

La formation du nouveau bureau s'établit ainsi :

Président d'honneur-fondateur : M. Bellone;

Président : M. Dauché;

Vices-présidents : MM. Augier, Ripert;

Secrétaire : M. Martin;

Secrétaire adjointe : Mlle Cauvin;

Trésorier : M. Roux;

Trésorier adjoint : M. Oleck;

Délégué section Antibes : M. Fornari;

Délégué à la Presse : M. Roc;

Assesseurs : M. Vallauris; Mme Louys.

Commission « Ecurie Ciel Bleu » et section cyclomoteurs.

MM. Dauché, Ripert, Mielle, Oleck, Mouton, Weingarten, Barailler, Ceccini.

Nul doute que l'Amicale Scooter-Club Nice-Côte-d'Azur continuera sur la bonne voie. Nous en reparlerons très bientôt.

MOTO-CLUB DE PARIS

COMPOSITION DU COMITÉ DIRECTEUR POUR 1955

Président : M. Lavaud M.;

Vice-président : MM. Lhoste et Juhasz;

Secrétaire général : M. Legrand;

Secrétaire adjoint : Mlle Boidin;

Trésorier : M. Juhasz;

Président sportif : M. Lhoste;

Président touristique : M. Pany;

Membres : MM. Lemaire et Romac.

UNION MOTOCYCLISTE DE LA MARNE

COMPOSITION DU BUREAU

Président : M. Pérard Gaston;

Vice-présidents : MM. Hild Charles, Poudras André;

Secrétaire général : M. Durin Louis;

Secrétaire adjoint : M. Mayeur Roger;

Trésorier : M. Perchat Raymond;

Trésorier adjoint : M. Meyer Roger;

Membres : MM. Doyen Pierre, Hersch Michel; Morot Paul; Penet Jean, Prott Jean, Rouget Henri, Pailloux Jacques;

Commissaires aux comptes : MM. Chenault et Moniot;

Commission touristique : MM. Rouget Henri, Hersch Michel, Pailloux Jacques;

Commission sportive : MM. Pérard Gaston, Hild Charles, Penet Jean, Prott Jean;

Commission des fêtes : MM. Hild Charles, Perchat Raymond, Cunat Guy.

COMITÉ DIRECTEUR DU MOTO-CLUB DE SÈVRES POUR L'ANNÉE 1955

Au cours de son Assemblée générale, le Moto-Club Sévrien, après avoir approuvé les comptes rendus financier et moral pour l'année 1954, a procédé au renouvellement de son Comité directeur.

On été élus ou réélus :

Président d'honneur : M. Roger Bouvet;

Président actif : M. André Brugnard;
Vice-président : M. Armand Latuati;
Secrétaire : Mme Paulette Pevry;
Secrétaire adjoint : M. Edmond Etienne;
Trésorier : Mme Germaine Macchi;
Direction vitesse, Moto-cross : M. Louis Macchi;
Direction Tourisme : M. Edmond Etienne;
Délégué à la Ligue de l'Ile-de-France : MM. Bouvet, Macchi.

M.-C. BÉARNAIS

A l'issue de l'Assemblée générale, les membres du Comité ont procédé à l'élection du bureau directeur pour 1955. Le bureau en exercice a été réélu dans son ensemble.

Président d'honneur : M. Georges Charaudeau, président de la Commission sportive de la F.F.M.;

Président actif : M. Faure;

Vice-présidents : MM. Rouquet, Gorel;

Secrétaire général : M. Then-Guiraut;

Secrétaire adjoint : M. Blanchet;

Trésorier général : M. Cheringou;

Trésorier adjoint : M. Casayous;

Membres : MM. Laborde, Cieutat, Domecq Larrieu, Badie, Capdeboscq, Taupiac.

RENAISSANCE DE LA LIGUE MAROCAINE DE MOTOCYCLISME

Le dimanche 16 janvier 1955, les représentants des divers clubs marocains motocyclistes se sont réunis à Casablanca pour arrêter définitivement les statuts de la Ligue Marocaine Motocycliste. Cette ligue existait et était reconnue par le Service de la Jeunesse et des Sports du Maroc, mais ses statuts n'étaient pas déposés à la F.F.M. et, de ce fait, son activité était restée en veilleuse.

A cette réunion étaient représentés le Moto-Club Marocain de Casablanca, l'Association Sportive de la Police de Casablanca, le Moto-Club de Meknès, l'Union Motocycliste de Marrakech, le Moto-Club de Sefrou et le Moto-Club de Rabat.

Voici la composition du bureau de la Ligue :

Président : M. Lourmière, Charles, M.-C.M. Casablanca;

Vice-présidents : MM. Maurice Chevalier (A.S.P.C.), Casablanca; Paul Jousse (M.-C.D.), de Meknès; Robert Estève (U.M.) de Marrakech; De Philippo, Aurélie (M.-C.) de Sefrou; Georges Deletang (M.-C.) de Rabat;

Secrétaire général : M. Humbert, Paul (A.S.P.C.); Secrétaire adjoint : M. José Roldan (M.-C.D.), Meknès;

Trésorier général : M. Maurice Lasausse (A.S.P.C.); Trésorier adjoint : M. Sébastien Flora (M.-C.), Rabat;

Conseiller technique : M. Flahaut, père;

Assesseurs : MM. Xavier Cosso (M.-C.M.), Casablanca; Jean Muniér (U.M.M.), Marrakech; Michel Boutaud (A.S.P.C.); Hardy, (M.-C.M.), Casablanca;

Commission sportive : Président : Xavier Cosso (M.-C.M.);

Secrétaire : M. Michel Boutaud (A.S.P.C.);

Membres de la commission : MM. Jean Muniér (U.M.), Marrakech; de Philippo (M.-C.), Sefrou; Deletang (M.-C.), Rabat; Roldan (M.-C.D.-M.), Meknès.

Après avoir élu le Comité de la Ligue, nommé son conseiller technique et fixé sa Commission sportive, les membres de l'Assemblée ont définitivement arrêté le calendrier sportif pour la saison 1955.

Calendrier sportif pour l'année 1955.

30 janvier 1955 : Moto-Cross, à Casablanca (A.S.P.C.);

6 février : Moto-Cross, à Fedala (A.S.P.C.);

20 mars : Moto-Cross, à Taza (A.S.P.C.);

27 mars : Moto-Cross, à Oujda (A.S.P.O.);

3 avril : Course de vitesse, à Fès (M.-C. de Sefrou);

17 avril : Moto-cross, à Meknès (M.-C.D.M.);

1^{er} mai : Concentration motos, à Rabat (M.-C., Rabat);

8 mai : Circuit de vitesse, à Fedala (A.S.P.C.);

29 mai : Circuit de vitesse, à Sefrou (M.-C., Sefrou);

14 juillet : Circuit de vitesse, à Mazagan (A.S.P.C.);

7 août : Circuit de vitesse, à Imouzzer (M.-C., Sefrou);

9 octobre : Circuit International d'Anfa (M.-C. M., Casablanca);

16 octobre : Circuit de vitesse, à Fès (M.-C., Sefrou);

6 novembre : Moto-cross, à Meknès (M.C.D., Meknès);

5 décembre : Moto-cross, à Khouribga (A.S.P.C.).

PERSIN
Agent Officiel



Tél.:
272
à
BRY

92, av. de Rigny - BRY (Seine)

**RÉPARATION
GRATUITE**

CREDIT 18 MOIS

**AUTOS MOTOS
SCOOTERS**

REPRISE TOUTES MOTOS

7, rue de Montreuil, Pantin. Métro Eglise,
ouv. dimanche.

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

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

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.

SAPORITI

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

Expose toute la gamme des

Royal Enfield

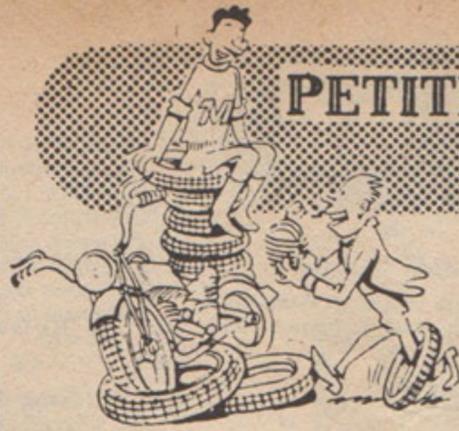
ainsi que des **occasions**
prêtes à prendre la route :

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

VINCENT BLACK Shadow, état neuf,
jantes dural, cause achat modèle 1955
du Salon de Londres, ainsi que Vedette
1952 impeccable, ferait reprise. *Vida
Marcel*, 14, avenue des Pupilles-Nation,
Aurillac (Cantal).

TERROT LUXE 125 cm³, quatre temps,
ét. nf, 9 500 km. Grognet, 11, r. Bruant
Paris (13°).

Directeur-Gérant : Max ENDERS



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

A. V. MOTO PEUGEOT 150 cm³,
tri Peugeot 125 cm³ tr. bn ét. de marche,
ou échangerais, avec soultte, pour fourgon.
Simca-6 ou Dyna. *Epicierie Noyre, Castil-
lonnes (L.-et-G.)*.

NORTON 500 Featherbed, course ;
VELOCETTE 350 KTT, tr. rapide ;
TRIUMPH 500, comme neuve.
Motobécane, Mobylette, Scooter, ts
mod., disp. qq machines nevs, soldées à
des prix int. *Cherrier, bd H.-Sellier,
Suresnes (Seine)*.

ZUNDAPP KS 750 « Russie ». Side
canadien bi-place, moteur refait, orogine,
facture, prix 180 000. *P. Gauthier,
22, rue Carnot, Deuil (S.-et-O.)*.

CSEPEL 250 tr. bn ét. peu km, px
except. à enlever urg. cse pécuniaire,
px 120 000. 8, rue Fourcroy.

Vends **PUCH 250 cm³ TF**, émail rouge
cause double emploi, parfait état, selle
double, accessoires, 9 000 km, 16 000 fr.
*Véran, 16, rue Edmond-Rostand, Nice,
après 19 heures.*

B.M.W. 500. Journieux. MOL 78-40,
de 18 à 21 h.

SIDE LEGER ex. état. Barathieu,
4, av. R.-Salengro, La Courneuve (Seine).

Vends **SCOOTER SPEED 115 cm³**,
8 000 km, équipé, état parfait, cause
achat voiture. 65 000 fr. *Boulard, 37 quater,
av. Maurice Gagny (S.-et-O.)*.

B.S.A. 250, susp. AR, selle dble. 140.
PRO 28-03.

200 MONET, 4 vit., 10 000 km, 110 000 fr.
Passieux, 3, villa Grenelle (15°).

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

34, rue Louis-Blanc

SUSPENSIONS AR.

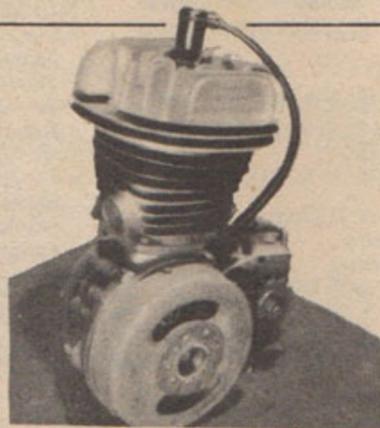
COURBEVOIE (Seine)

HYDRAU-

DEF 27-87

LIQUES

- 29-09



Enfin... une super culasse
MAUCOURANT 100 cm³
SACHS, VILLIERS, etc.
PRIX DE VENTE : 2.600 F
Maucourant, 147, boulevard Ney
PARIS (18°)

GULLER 175 exc. état, 2 pns nfs
tt équip. 65 000 cause achat 250. *Reversat,
62, r. La Jonquière, 18 heure.*

**RÉPARATION
GRATUITE**

CREDIT 18 MOIS

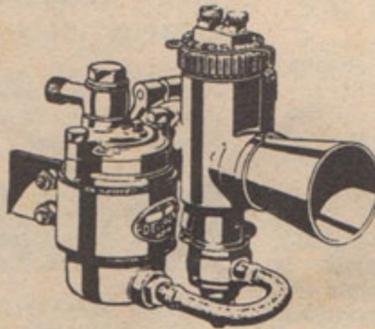
**AUTOS MOTOS
SCOOTERS**

REPRISE TOUTES MOTOS

7, rue de Montreuil, Pantin. Métro Eglise,
ouv. dimanche.

VDS 2 COMBIN. H et D., 2 sacoches,
2 casques Geno, 2 lunettes Rod, très bon
état, Bas prix. *Charron, 1, rue G.-Goublier,
Paris (10°)*.

DELLORTO



Importation directe carburateurs
d'origine de 175 cm³ à 1.000 cm³
TRADING-MOTOR-LINE
74, rue de Rome - Paris 9°
LAB. 22-08

JONGHI 125 rev., équip., pneus, chaînes
nfs, 55 000. 54, r. Brossolette, Châtillon
(Seine).

Rozal 350 cross dernier modèle, fourche
B.S.A., cames d'usine, moyeu central, sus-
pension arrière. *Armstrong 7 courses.*
Faire offre *Vinety, 4, voie Larrey, Vitry-
sur-Seine.*

125 MOTOB. culbutée 1954. 7 000 km,
nbx access. Prix à débattre. Visible tous
les jours. *Guichard, 19, bd Delessert (16°)*.

B.S.A. 350 Gold Star cross, oct. 1952,
susp. *Vistoli, t. bn ét. Depeaux, 17, rte de
Dieppe, Maromme (S.-Mar.)*.

FAITES DES AFFAIRES à Moto
Voltaire scooter réparations par spécia-
liste de ttes marques, 49, r. L.-Trot,
Paris (11°).

PARIS-LOIRE, 62, av. de la Gde-Armée,
Paris (17°). GAL 57-95. Après inventaire
fin d'année soldons ces machines neuves
garanties. Crédit 6-9-12-15 et 18 mois.
Cyclomoteur 39 cm³, 32 000 fr.
Cyclomoteur 44 cm³, 40 000 fr.
Vélocoteur 125 cm³, deux temps, 3 vit.,
80 000 fr.

Vélocoteur 125 cm³, deux-temps, 3 vit.,
télescop., 85 000 fr.

Vélocoteur 125 cm³, deux temps, 3 vit.,
sélecteur au pied, susp. AR télescopique,
compteur, 100 000 fr.

175 cm³, deux temps, 3 vit., sélecteur,
susp. télescopique, 115 000 fr.

175 cm³, quatre temps, 3 vit., sélecteur,
susp. AR télescopique, compteur, pare-
chocs, 150 000 fr.

Ajouter à ces prix 1,78 % de taxe
locale.



Clinique des
cadres. Résér-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

CREDIT-REPRISE

500 et 650 Triumph, 1952 ;
500 B.S.A. flat-twin, 1952 ;
350 Jawa, ét. nf ;
250 B.S.A., Puch, Jawa ;
175 et 125 Peugeot, Motobécane ;
4 CV Renault et Simca, repr. moto.
Garage, 38, r. Saussaie (17°).



TUBO STOP

**LE ROBINET
ÉTANCHE**

et

IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

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

GIMA 125, mot. Ydral Y 4, 4 vit., sup.
culasse, carbu Del Lorto sport 22 mm.
Sélect. au pied, fche télesc., mod. 1952,
1^{re} main, t.-sad., sacoches peau, p. bag.
renforcé, batterie 6 V av. redresseur Thomp-
son pr éclair. et stop, allum. volant magné-
tique Dafi 60 V, compt. remis à nf,
p.-chocs, sabot F, p. fanion, 2 casques
Geno, housse nylon, pneu nf (1 000 km)
et mécan. impec. repeinte coul. désirée.
130 000 fr. (crédit accept. si répondant).
*Mégret, c-o Barclay Bank (France)
LTD-7, Promenade des Anglais, Nice
(A.-M.)*.

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLEX

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

chez tous les Grossistes

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

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

DEMANDEZ LA DOCUMENTATION GRATUITE N° 14

COURS TECHNIQUES AUTO

Rue du ^rDocteur - Cordier
— SAINT-QUENTIN —

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

Bureau de LILLE :
2, Rue Jean-Bart

LE RÉGULATEUR DE TENSION
" LIMITVOLT "



pour cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters

SUPPRIME RADICALEMENT
LE CLAQUAGE DES AMPOULES

INUSABLE - PEU COUTEUX - FACILE A POSER

Prix détail : VÉLO-CYCLO : 350 fr.

MOTO-SCOOTERS : 450 fr.

VENTE EN GROS

AVERTISSEUR "VIBREX"

ADAPTABLE SUR
CYCLOMOTEURS - SCOOTERS
BICYCLETTES A MOTEUR

BRANCHEMENT DIRECT SUR VOLANTS
MAGNÉTIQUES SANS APPORT DE
REDRESSEUR

FONCTIONNEMENT IMMÉDIAT PAR
BOUTON AVERTISSEUR AU GUIDON

Prix détail : VIBREX : 700 fr.
Bouton avertisseur : 175 fr.



ETS L. GAMBIER ET C^{IE} - 6, RUE DE MONTENOTTE - PARIS-17^e - TÉL. : ÉTOILE 71-10

OCERP

L'hiver, est
K.O!...



je mets toujours un
SUPERLUBRIFIANT
dans l'essence

mais je choisis

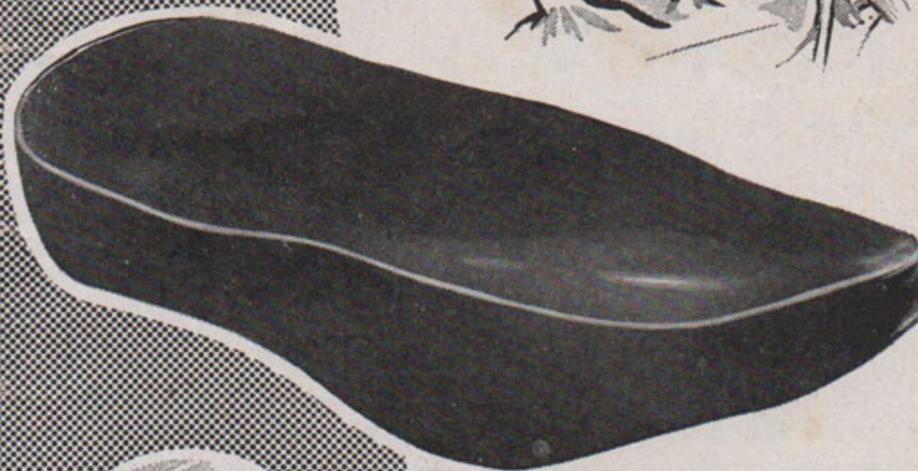
Bretocyl
parce qu'il est
Graphité

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)

le COUPLE uni ...

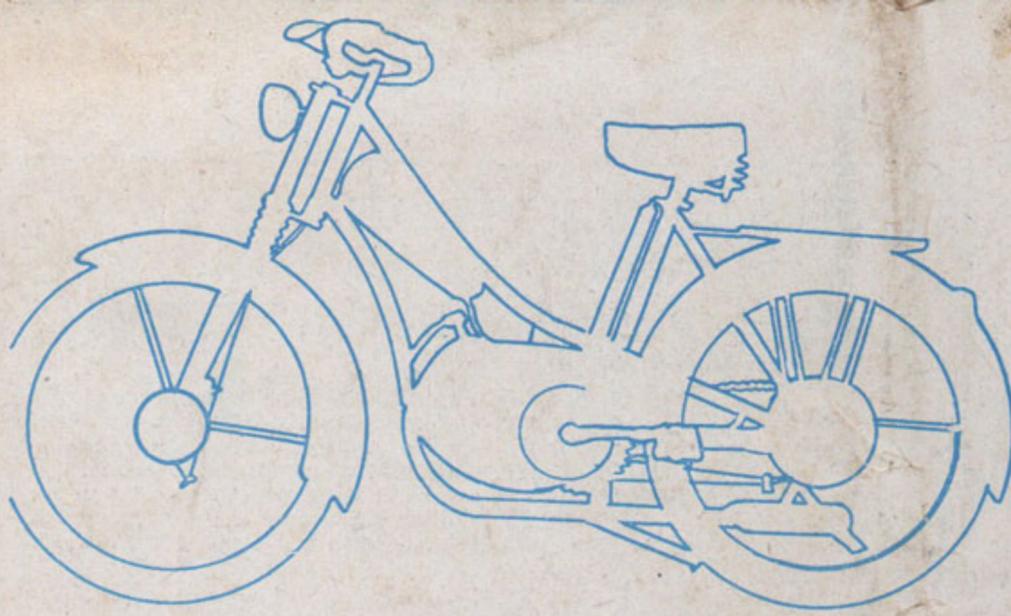


Réglage de la Suspension

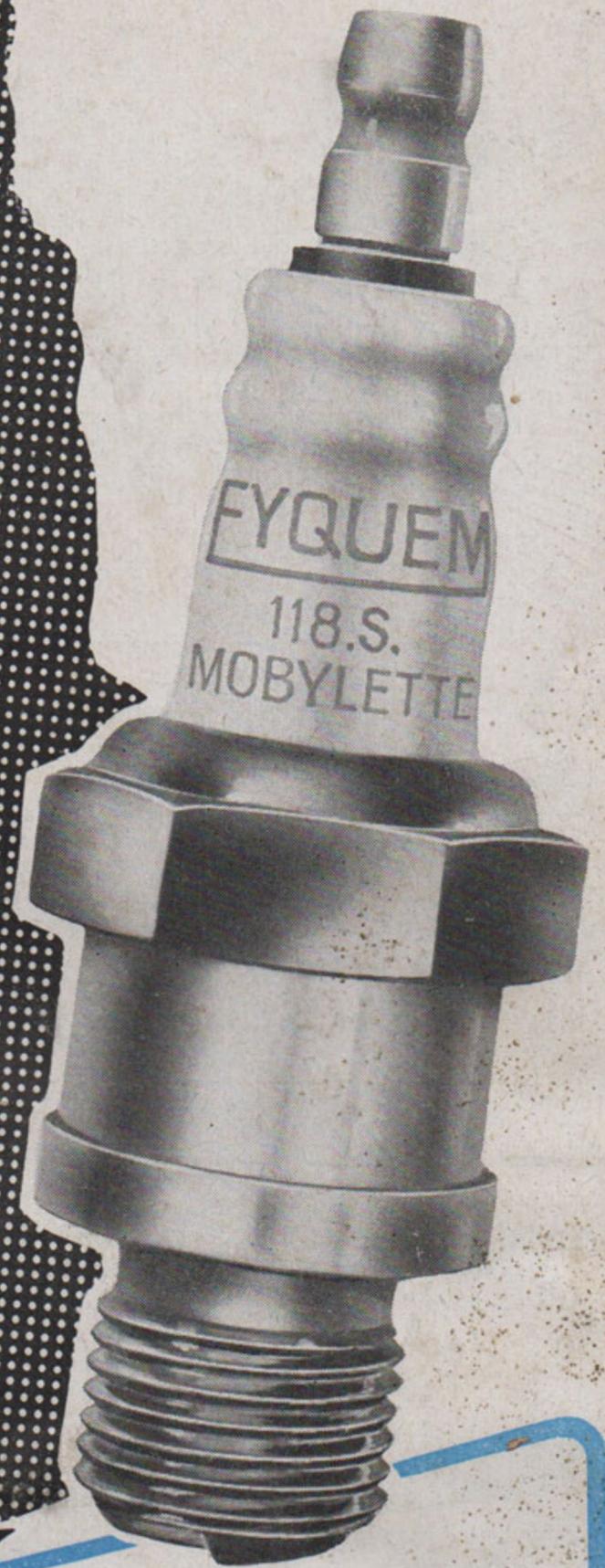
...utilise la "BIPLACE"

MERAT - Suresnes (Seine)

MERAT



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



Pour cyclomoteurs :			
MOBYLETTE			N° 118-S
BIMA-PEUGEOT			N° 112
VELOSOLEX			N° 112
Pour scooters :			
VESPA	N° 112	(Pour service dur)	N° 115
LAMBRETTA	N° 112	(Pour service dur)	N° 115
BERNARDET	N° 112	(Pour service dur)	N° 115

...UN TYPE DE BOUGIE

FYQUEM

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