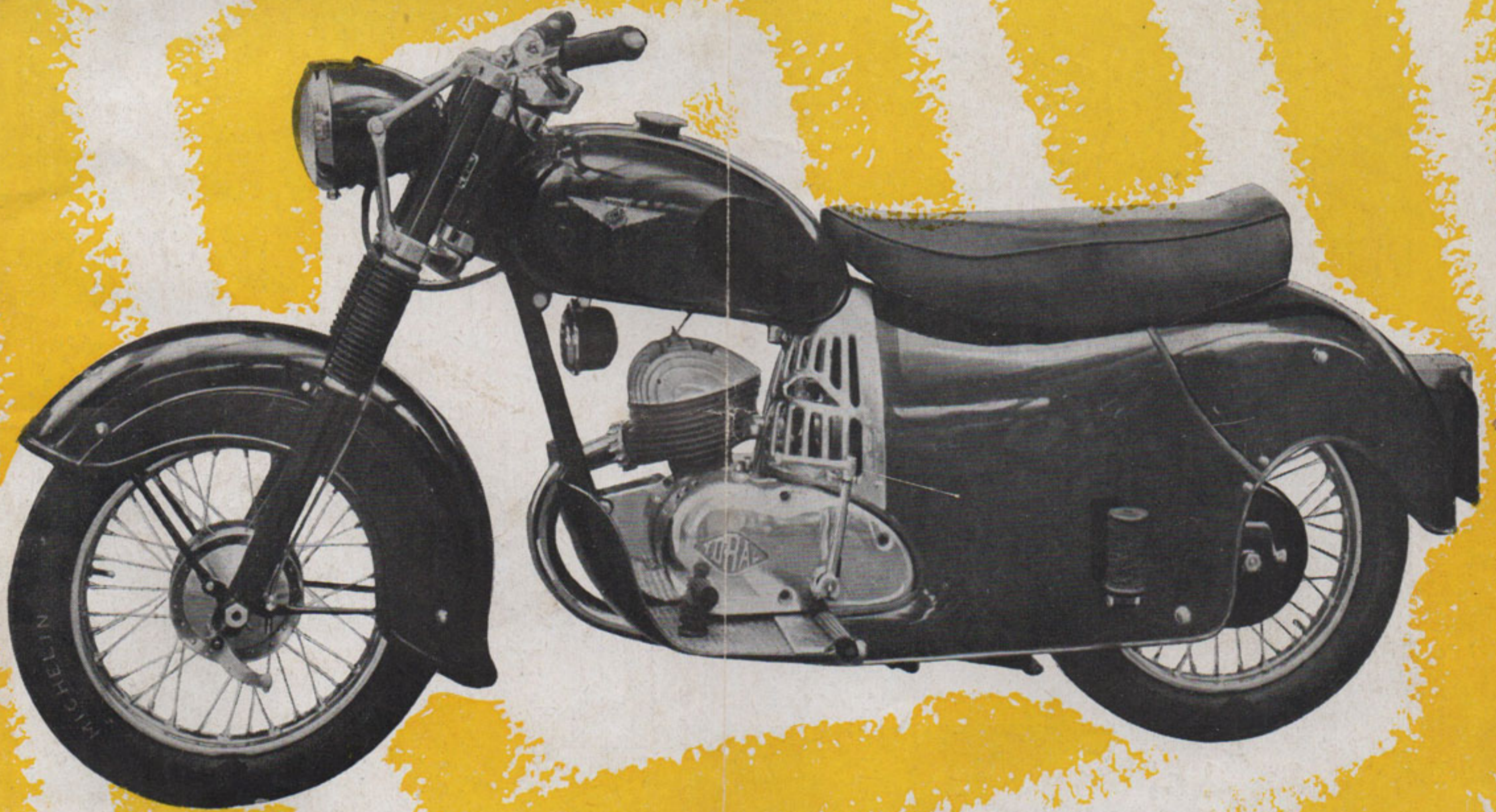


MOTOCYCLES *et Scooters*

8^e ANNÉE - N° 142 - REVUE BIMENSUELLE
1^{er} MARS 1955 - DIRECTEUR MAX ENDERS
ADMINISTRATEUR : PH. LAJEUNESSE
14, RUE BRUNEL - PARIS



Le GIMA "CAPRI" allie la propreté du scooter
à la tenue de route de la motocyclette

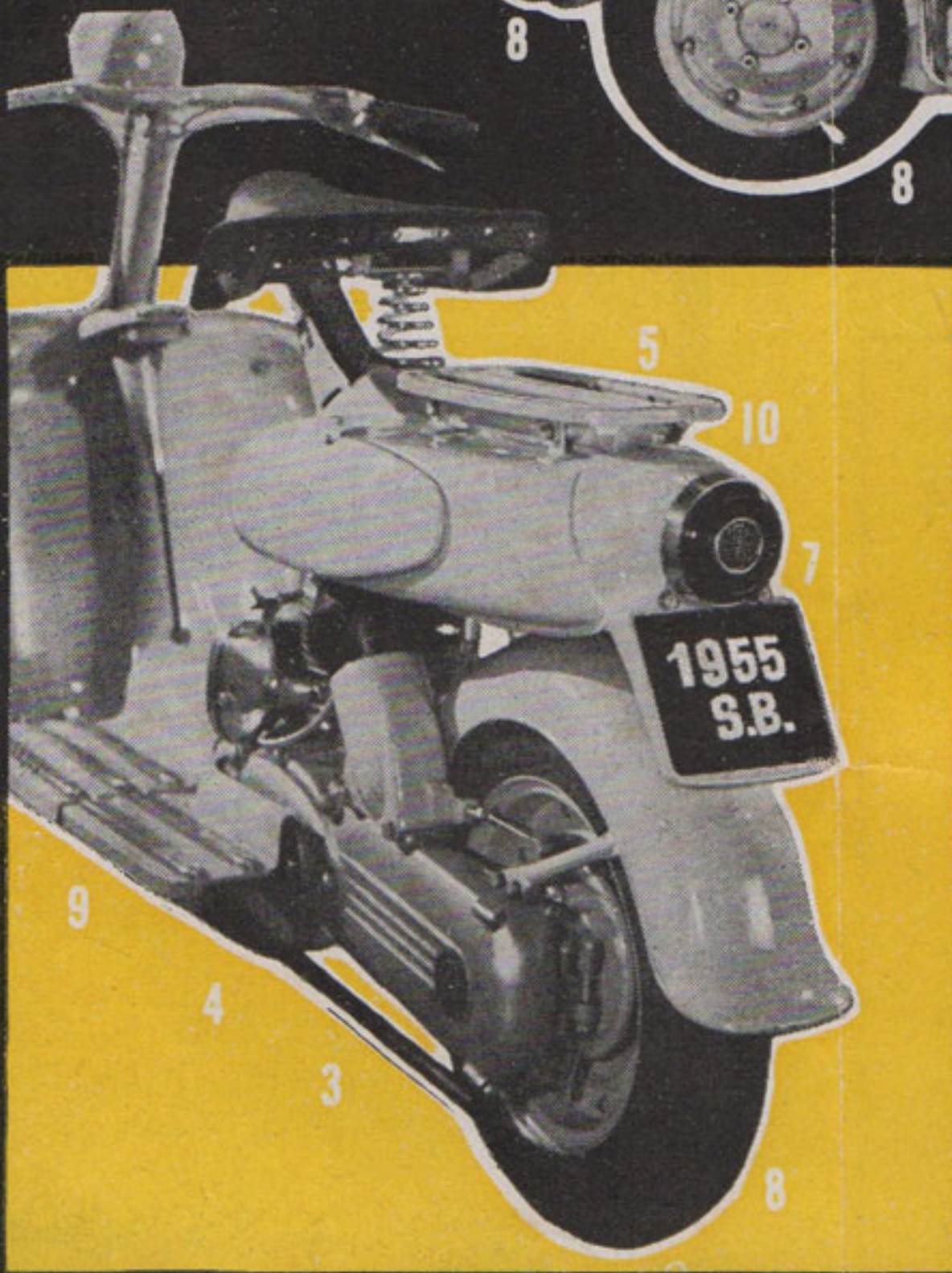
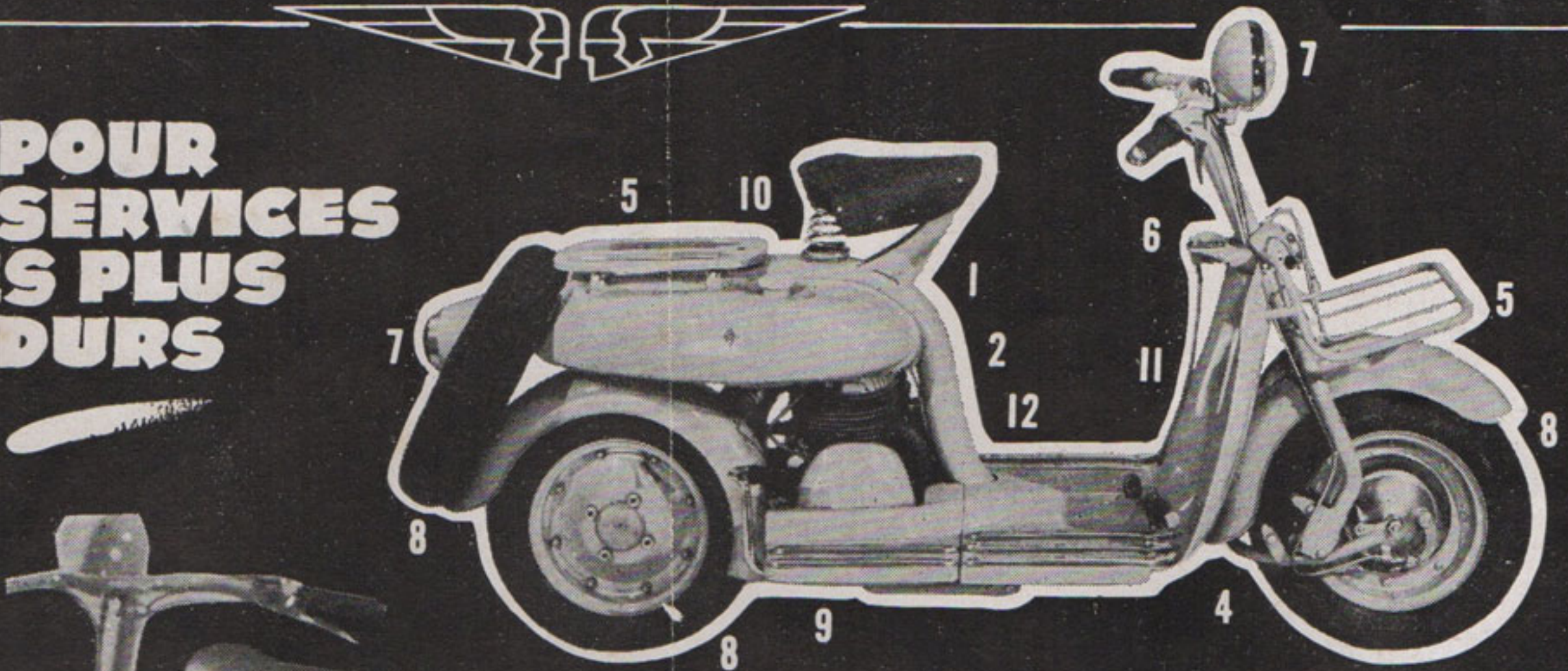
40^F



Moby

Scooter

**POUR
LES SERVICES
LES PLUS
DURS**



- 1 BLOC MOTEUR 2 TEMPS 125 cm³
3 vitesses au guidon (commande brevetée SGDG)
- 2 CYLINDRE ALUMINIUM CHROMÉ DUR
- 3 TRANSMISSION INUSABLE A CHAÎNE SOUS CARTER ÉTANCHE BAIN D'HUILE
- 4 SUSPENSION AV PAR ANNEAUX NEIMAN, AR PAR EVIDGOM HUTCHINSON
- 5 GRANDS PORTE-BAGAGES AV ET AR
- 6 COMPTEUR DE VITESSE
- 7 PUISSANT ÉCLAIRAGE AV ET AR
- 8 ROUES AV ET AR INTERCHANGEABLES DE GRANDES DIMENSIONS (3,5 x 10)
- 9 LARGES REPOSE-PIEDS POUR LE PASSAGER
- 10 RÉSERVOIR D'ESSENCE AVEC FILTRE A DÉCANTATION
- 11 GARDE-BOUE ET TABLIER ASSURANT UNE EXCELLENTE PROTECTION
- 12 CHASSIS MONOBLOC EN TUBES D'ACIER AVEC ENSEMBLE OSCILLANT MOTEUR-TRANSMISSION

95.000 FR^S + ROUE DE SECOURS 3.200
+ TAXE LOCALE 12 MOIS DE CRÉDIT
1^{er} VERSEMENT 15.000 Frs

F A B R I C A T I O N D E S U S I N E S
MOTOBÉCANE · MOTOCONFORT
P A N T I N S E I N E

MOTOS **EXIGEZ**
les
ACCESSOIRES **VELO**
MOTEURS

AMAC

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

CYCLO
MOTEURS **SCOOTERS**

En vente
chez tous les
Motocistes

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



*Maintenant
ça gaze
à bloc!*

...nous écrivent des milliers de motocyclistes qui ont monté les **bougies FLOQUET**, série 101 ou type E 6 R.

Spécialement conçues **pour vous**:

Electrodes en alliage spécial et en anneau pour la masse

contre l'usure.

Chambrage très étudié du culot et turbulence parfaite

contre l'encrassement.

Grande rigidité mécanique de l'isolant

**contre l'action
des vibrations.**

Formes et dispositions spéciales des électrodes

pour un meilleur refroidissement et contre le perlage.



bougies

FLOQUET

bougies dynamiques

...et pour toutes les machines type compétition proposez la série "R" (Racing).

Service renseignements techniques FLOQUET:
B. P. 41 - BOULOGNE principal - Seine.

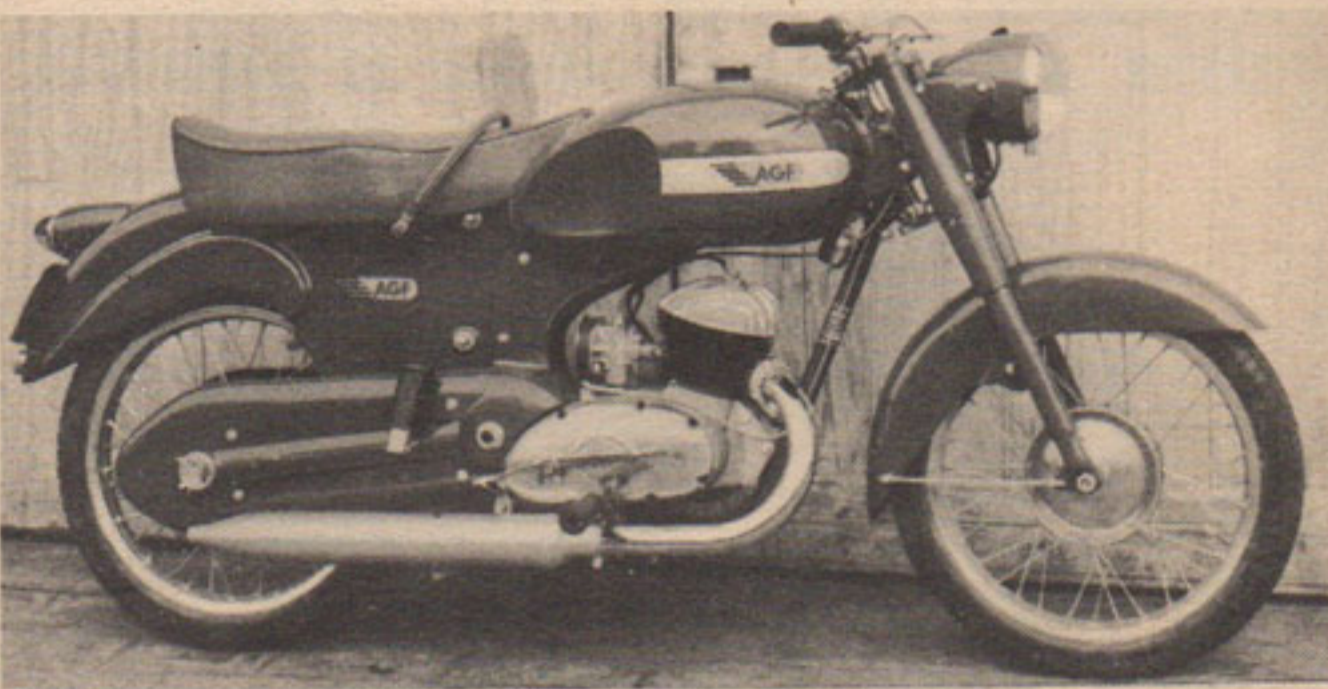
Exigez les bougies FLOQUET chez votre motoriste ou garagiste habituel.



1^{er}, 2^e,
Bol d'Or 1954

La moto du connaisseur

Complètement équipée - 125 - 175 cm³
Prix : 169.000 fr - 189.000 fr.



Stations-service : YDRAL ET CUCCIOLO
Concessionnaires : A.F.G. - GUILLER - S.A.

PIÈCES DÉTACHÉES - REVISION
DÉPANNAGE SOUS 48 HEURES

Scoter AGF - 4, r. Hoche, Colombes (Seine)

Près de la gare

CHARLEBOURG 08-47

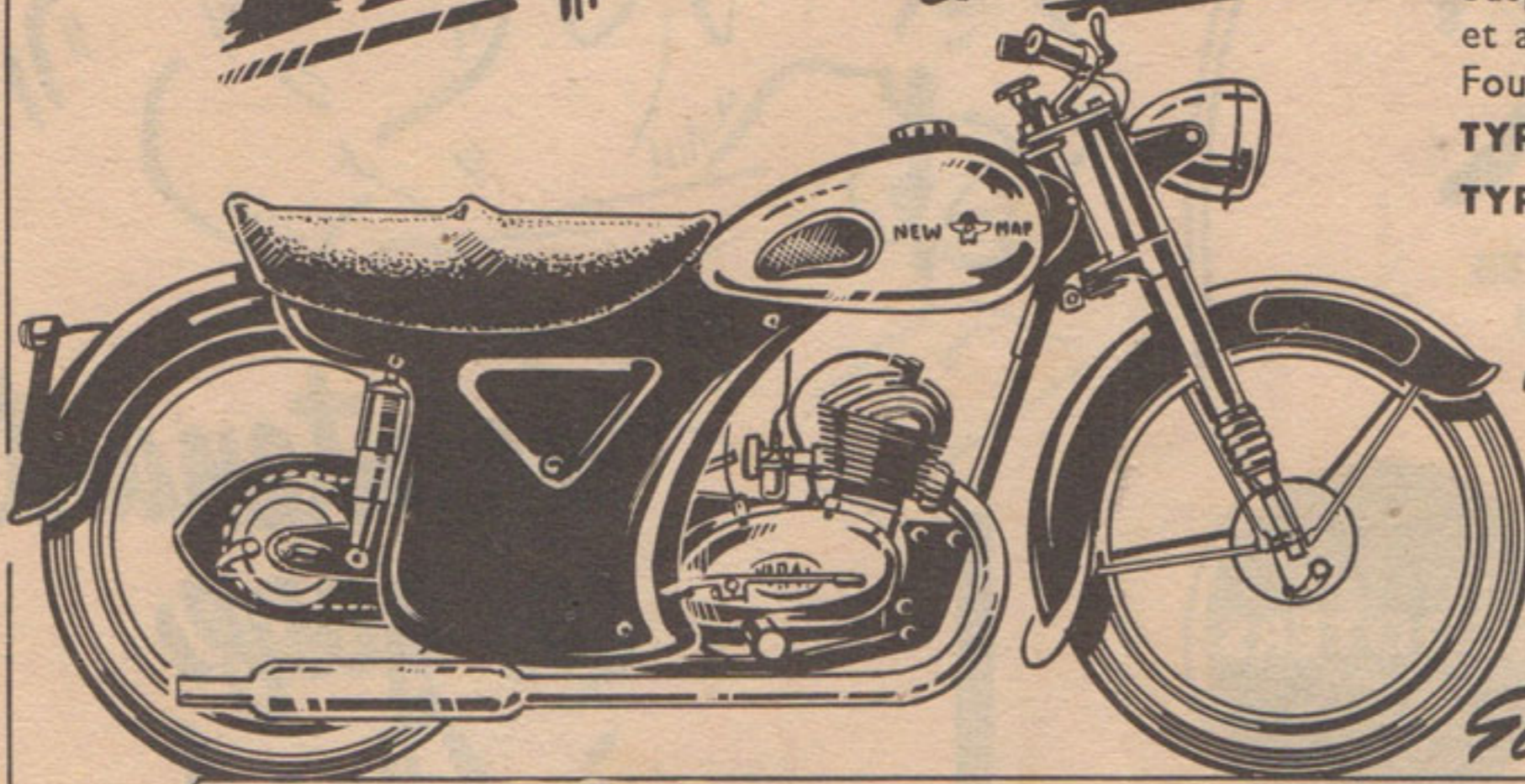
Nouveau Tour de force

NEW-MAPune "LEADER"
à 134.500 frséquipée de l'excellent
bloc-moteur**YORAL**Suspension arrière par fourche oscillante
et amortisseurs télescopiques

Fourche avant télescopique "TIGER"

TYPE LK 140 125 cm³ 134.500 frsTYPE LK 180 175 cm³ 149.500 frs

(selle monoplace)



et naturellement

EMAIL ANGLAIS SPECIAL
BEIGE "NEW-MAP"NOIR et CHROME
BLEU R.A.F.

des chromes qui tiennent

Sans sacrifier à la qualité!

MOTOCYCLETES

NEW-MAP

Bureaux et Usines :

124, Avenue Lacassagne - LYON

PARIS - 30, rue de Charenton, Mr. DEGUSSEAU

NANCY - 3, rue Léopold Lallement, Mr. LEFEVRE

LYON - 215, rue Vendôme, Mr. SPALECK

BOURG - Route de Mâcon, Mr. BAILLET

H.S.

Roulez *en toute*
sécurité

"décontracté"

reflète
la lumière
des
pharescoutures
extérieures
inusables

Pourquoi les champions de la moto ont-ils adopté définitivement le gant défatigant Gamet? Parce que son soufflet spécial sur le dos de la main favorise la libre circulation du sang : plus de main comprimée, plus de crampe, vous roulez décontracté.

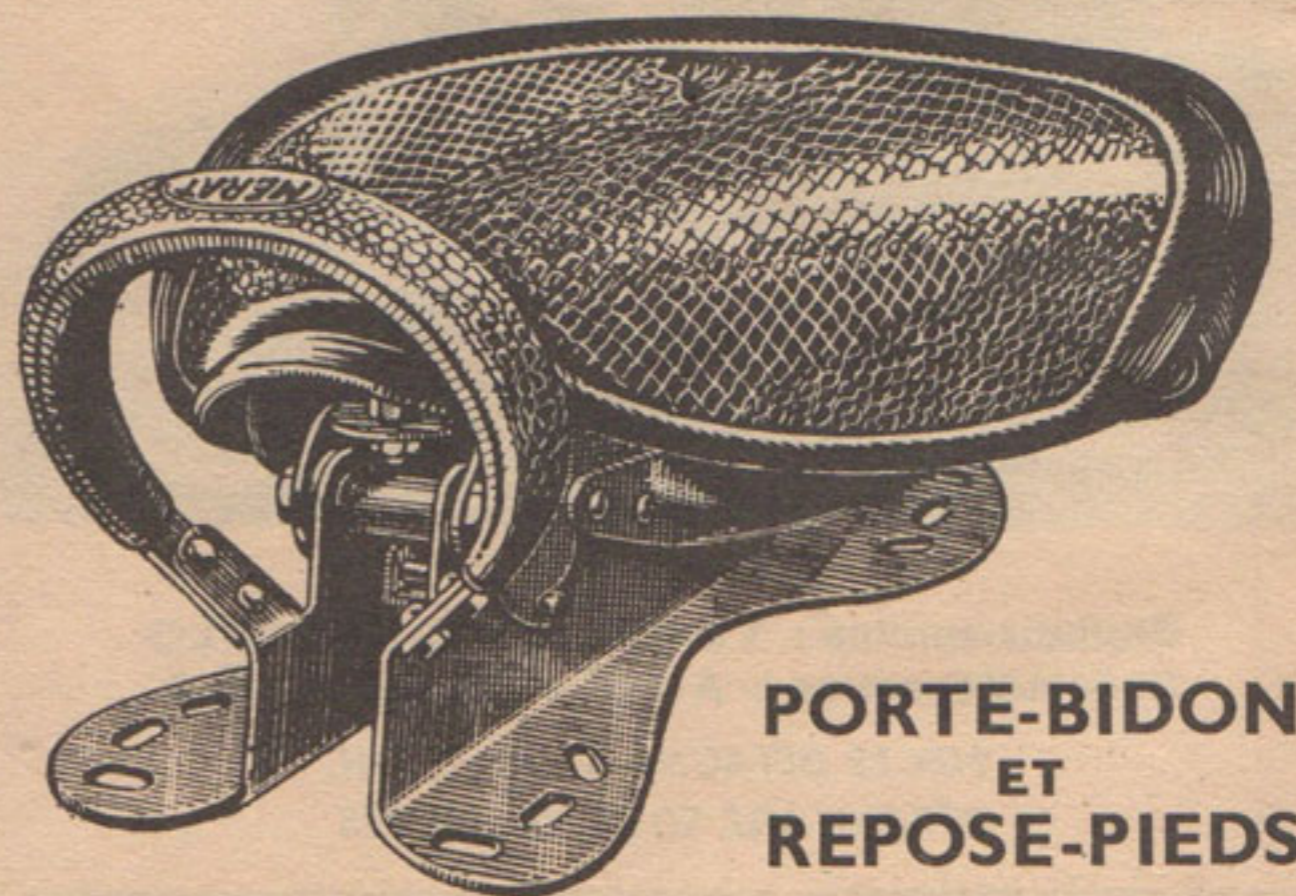
De plus, ce soufflet brille la nuit (rayons Z) : quand vous étendez la main pour tourner, donnez-lui un mouvement de rotation autour du poignet : voilà un feu clignotant qui peut vous sauver la vie.

Adoptés dans les trials et par tous les vrais sportifs.

Gant défatigant

Gamet

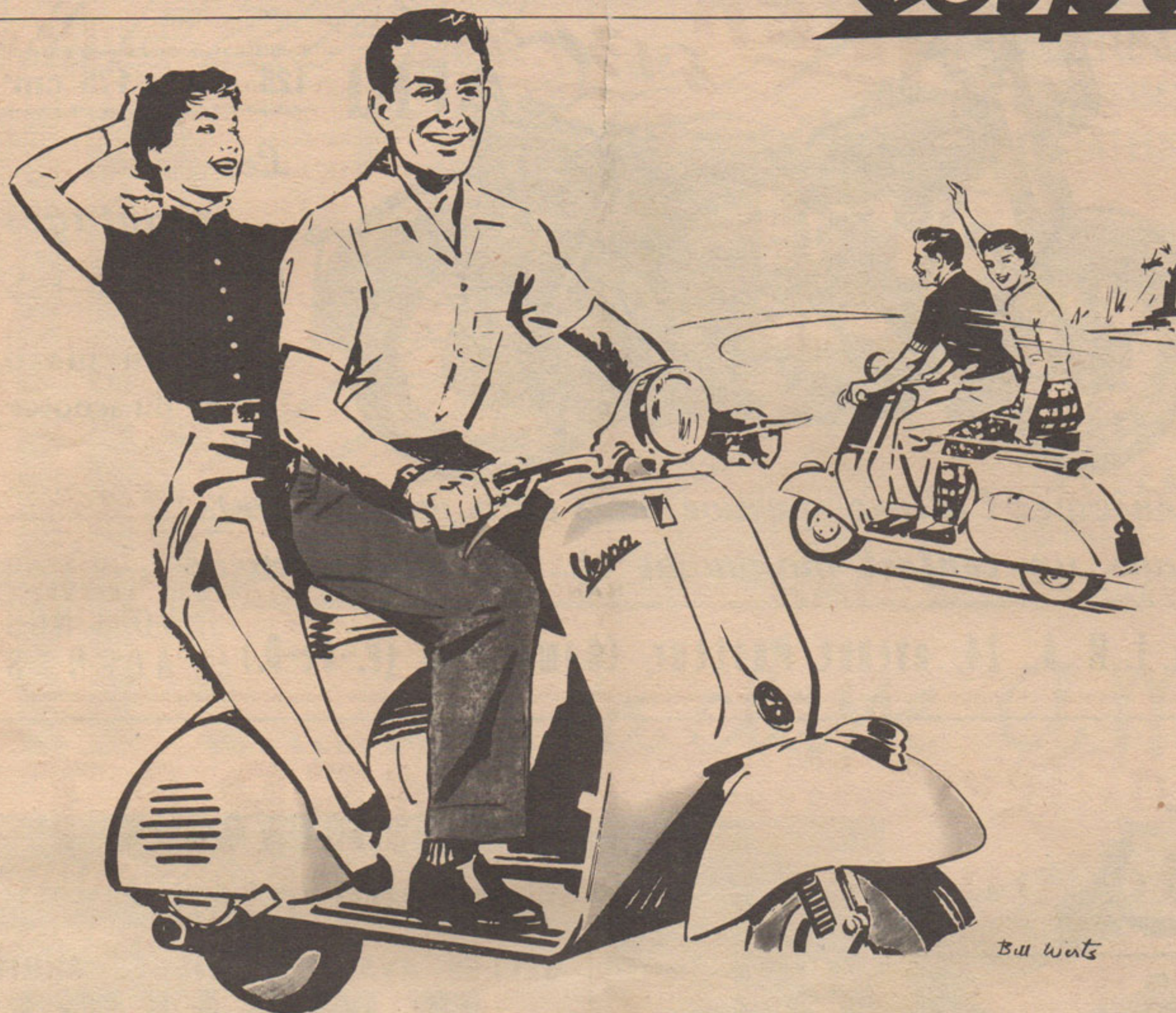
Dépositaire principal Paris : Etablissements Révil, 82, avenue des Ternes. Gros,

Paris : Goux Jean, 61, rue Chardon-Lagache (16^e), SUF 33-01. Province, Export : Gamet, 5, boulevard Jean-Jaurès, La Ciotat (Bouches-du-Rhône). Se recommander de cette revue.**MERAT**VOUS PRÉSENTE SES SPÉCIALITÉS
modèles brevetés S.G.D.G.SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE
DESSUS DOUBLE CAOUTCHOUC
FIXATION SUR TOUS PORTE-BAGAGES ET GARDE-BOUEPORTE-BIDON
ET
REPOSE-PIEDS

MERAT - SURESNES (SEINE) - TÉL. LON. 18-86

Les Belles Vacances...

Vespa



VESPA MODÈLE 1955 : 28 perfectionnements

- * MOTEUR 125 CC. - PUISSANCE 5 H.P.
BOITE 3 VITESSES
- * ÉCHAPPEMENT *SILENCE MAXIMUM*
- * CARROSSERIE AFFINÉE
ÉQUILIBRE PARFAIT
- * SUSPENSION ÉLASTIQUE Gd CONFORT
AVEC AMORTISSEURS HYDRAULIQUES
A DOUBLE EFFET
- * FINITION & PRÉSENTATION
LUXUEUSES
- * CONSOMMATION 1 L. POUR 50 KMS
A VITESSE MOYENNE

Oui, les Belles Vacances Vespa ...

- Partir à l'heure que nous choisirons, faisant étape où il nous plaira.
- La route défile sous nos roues, nous sommes libres, nous respirons, nous sommes en vacances... enfin de vraies vacances !
- Et c'est tout joyeux que nous saluons d'autres Vespistes.

Elle est sûre, confortable et élégante, notre VESPA.

Elle est économique... 2 ROUES QUI EN VALENT 4.

PRIX : 125.000 FRANCS

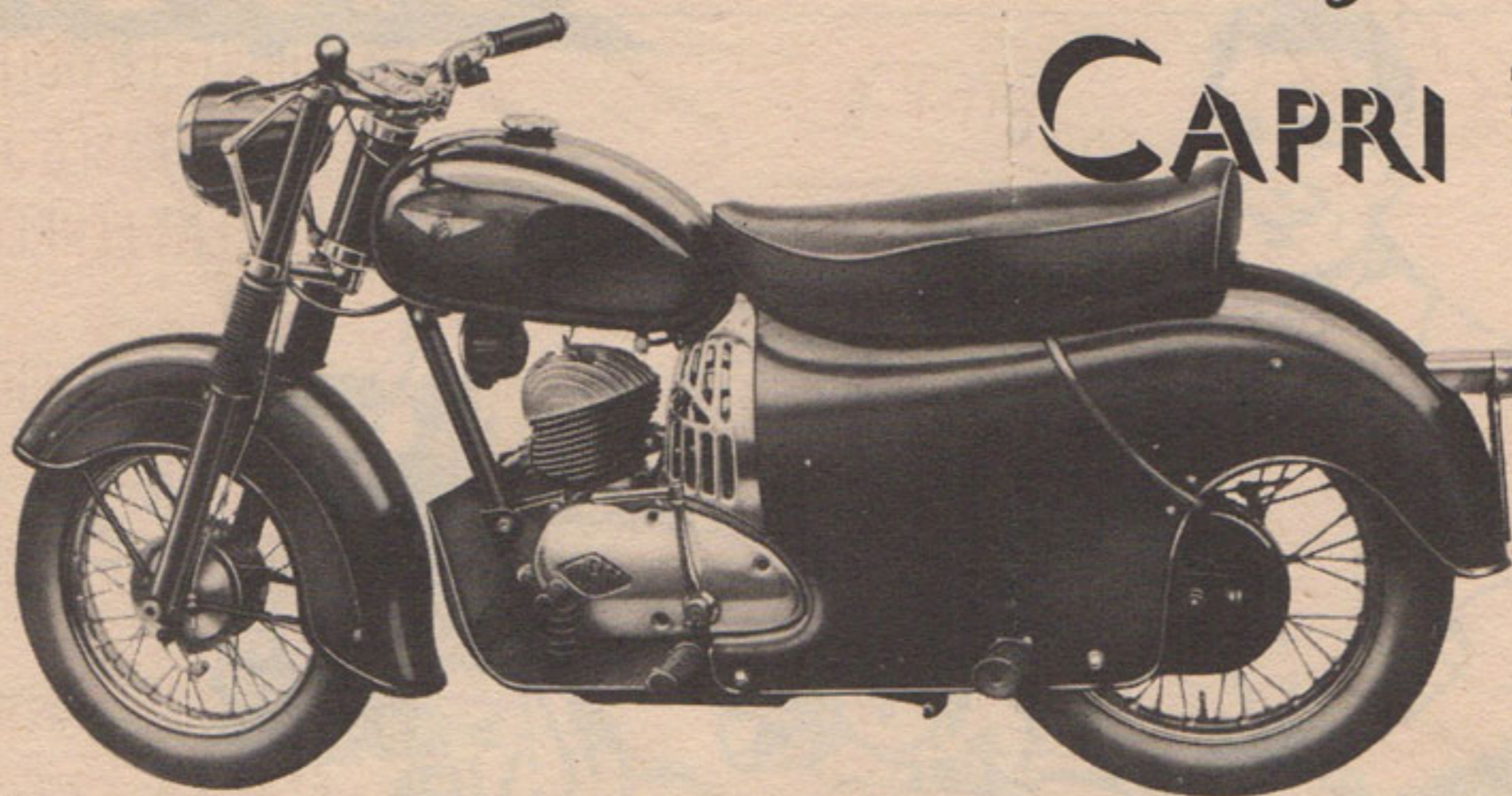
Crédit 18 mois - 5.000 f. à la commande

LA PLUS



GRANDE PRODUCTION MONDIALE DE SCOOTERS

1955

Le motorcycle idéal!**CAPRI**125 cm³ - 175 cm³

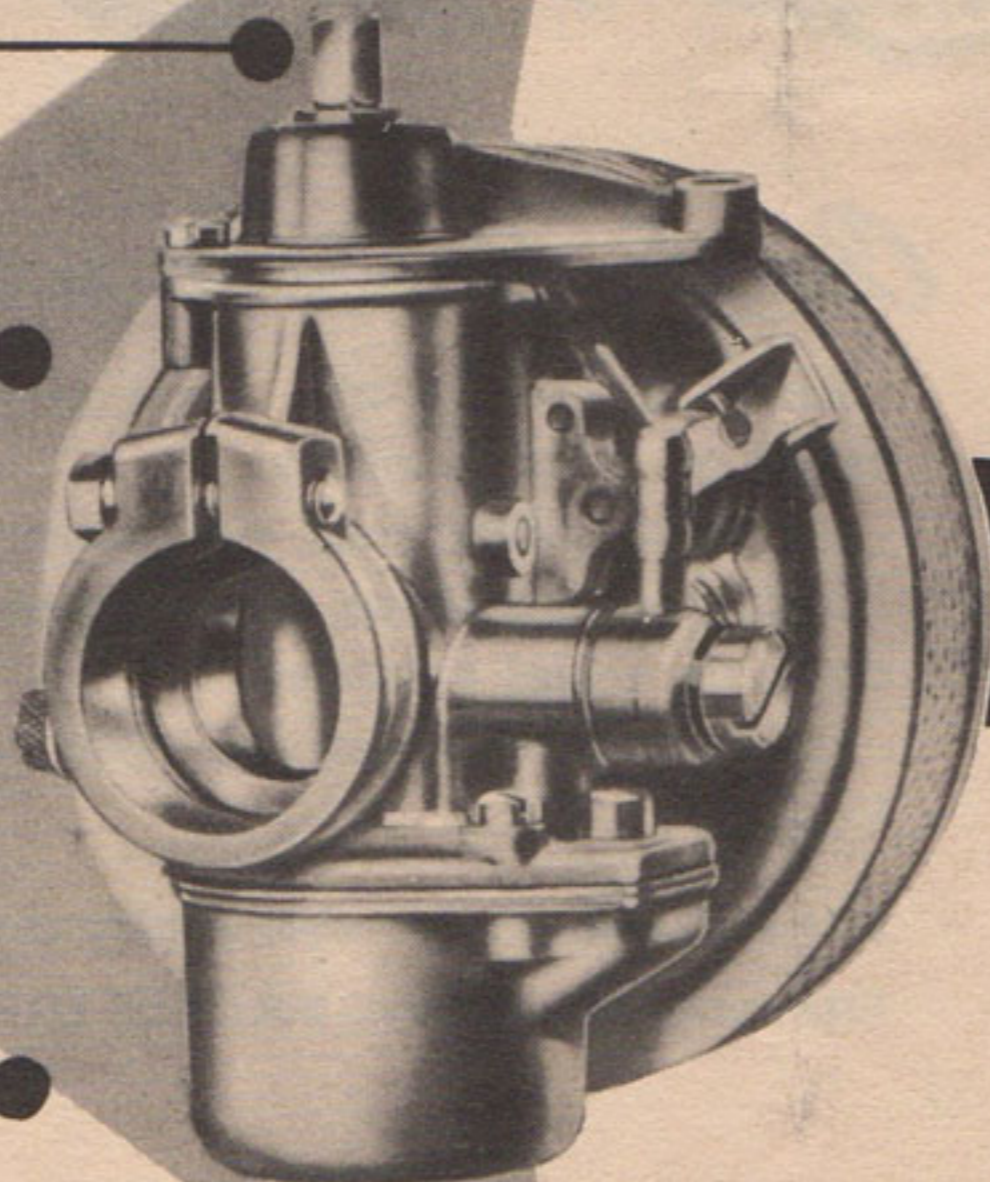
Les
avantages
R É U N I S
de la moto
et du scooter

*Conservez l'allure sportive, sans salir vos vêtements,
dans un confort maximum et... en toute sécurité*

G. I. M. A., 24, avenue Pasteur, Chamalières (P.-de-D.)

VOIR NOS
AGENTS

ALJANVIC 109



les nouveaux
carburateurs

ZENITH**MX**

étanches aux poussières, cuve
centrale à niveau stabilisé

Société du Carburateur ZENITH
26 à 32 rue de Villiers,
LEVALLOIS-PERRET (Seine)

39 à 51 Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

Un nouveau moteur 125

ALEZAN



■ 4 TEMPS CULBUTÉ
CULASSE ET CYLINDRE BREVETÉS

■ NOUVELLE BOÎTE A.M.C.
A 4 VITESSES JUDICIEUSEMENT ÉCHELONNÉES

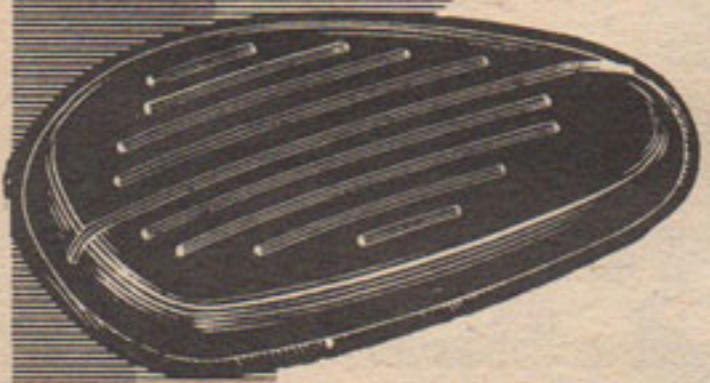
■ NOUVEAU SÉLECTEUR A.M.C.
AVEC VERROUILLAGE AUTOMATIQUE DE SÉCURITÉ

■ QUALITÉS DE RENDEMENT
ET DE BELLE MÉCANIQUE
QUI ONT FAIT LA RÉPUTATION DE LA MARQUE —

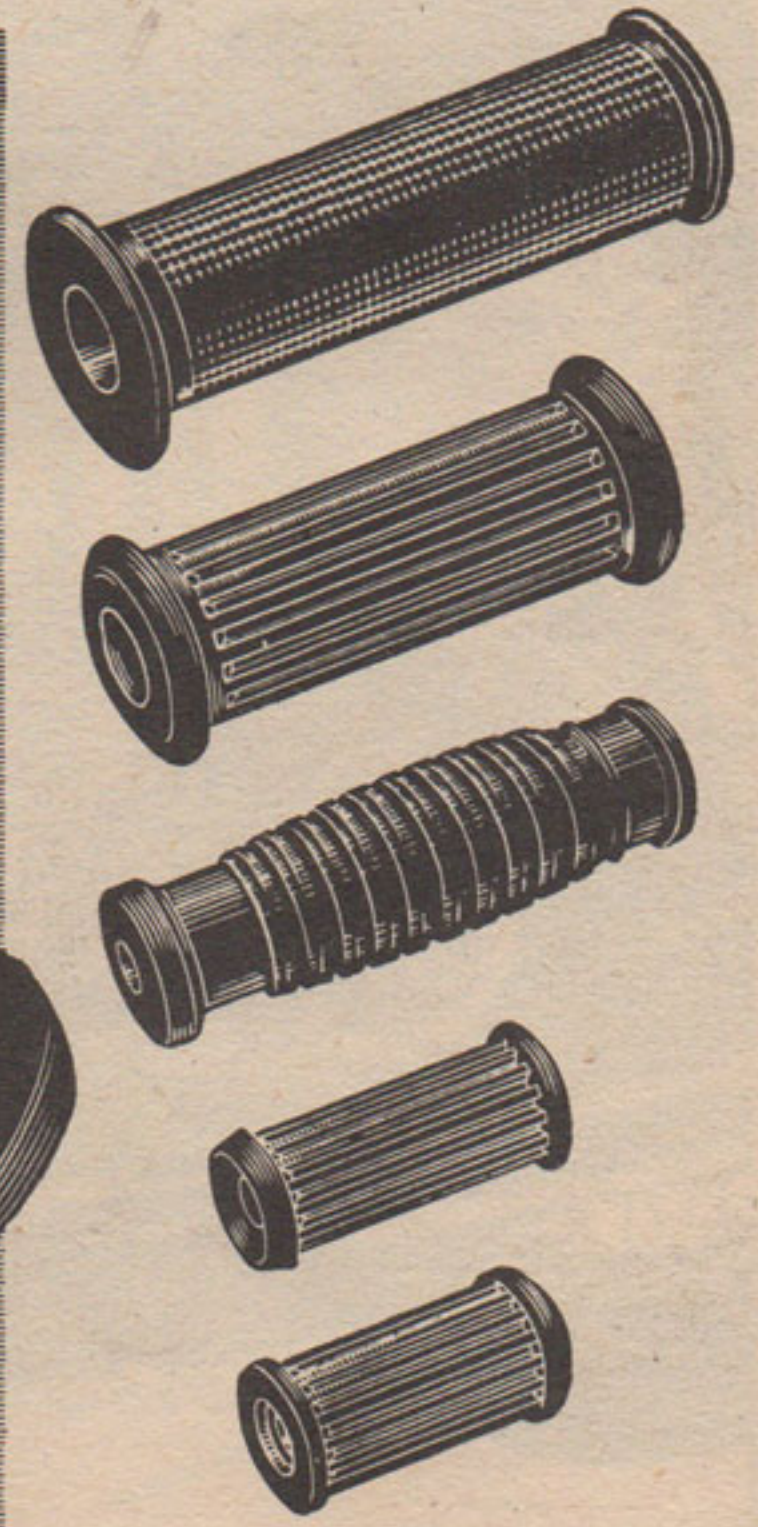
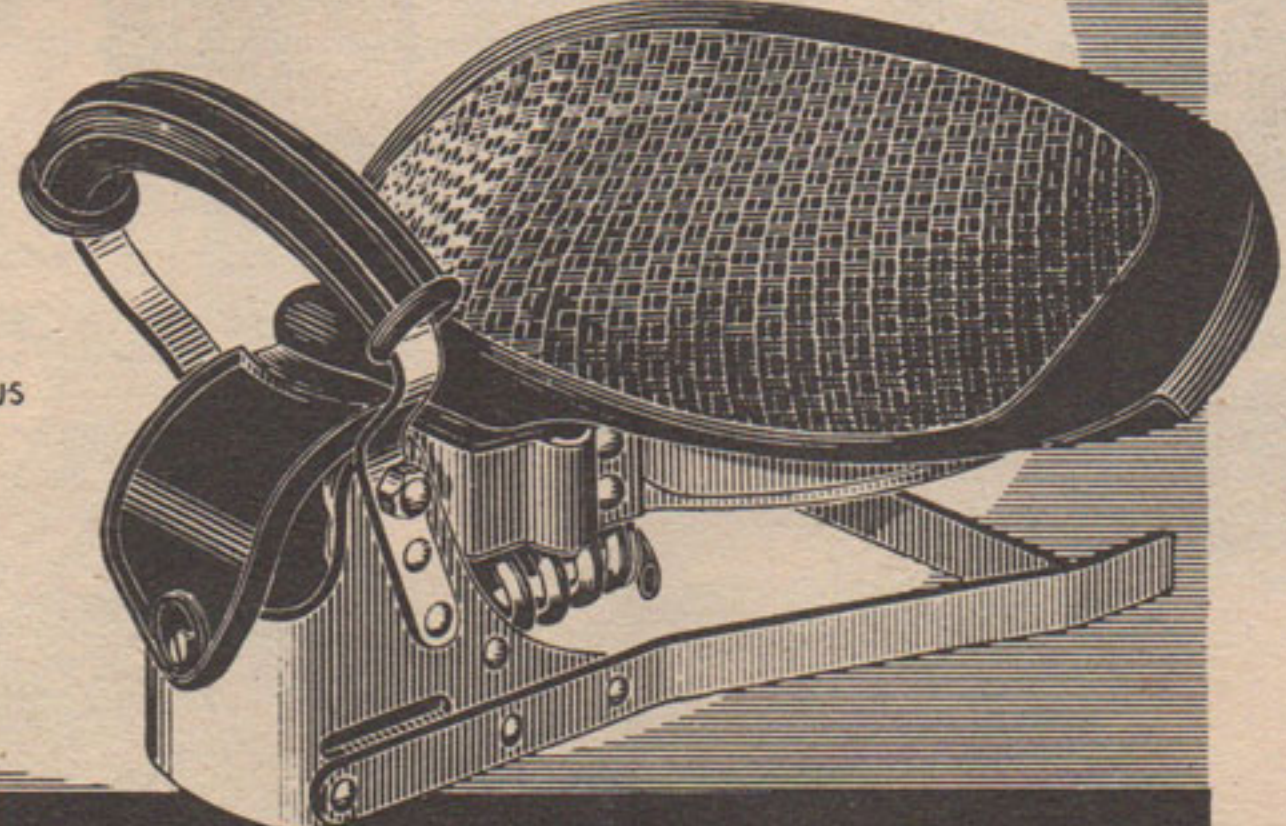
... il a la classe a.m.c.

L'équipement caoutchouc
VÉLOMOTEUR, SCOOTER, MOTO...

- POIGNÉES toutes broches
- BLOCS REPOSE-PIEDS
- GRIPPE-GENOUX
- BLOCS SÉLECTEURS
- BLOCS DE KICKS
- SOUFFLETS DE FOURCHES TÉLESCOPIQUES



SIEGE ARRIERE
ADAPTATION SUR TOUS
PORTE-BAGAGES
ADAPTATION VESPA



CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE & D'INDUSTRIE - 17, Impasse Truillot - PARIS



Cette année

Souriez au printemps

avec une



MOTOCYCLES
et Scooters

Entre le scooter et la moto, le Gima "Capri" s'inspire de l'élégance de l'un et de la technique de l'autre.



A U S O M M A I R E :

- | | | | |
|-------------------------|----|---------------------------------------|----|
| ★ Échos | 10 | ★ Le scooter TWN . . . | 21 |
| ★ Je suis un débutant . | 14 | ★ Essai du Britax-Hurricane | 22 |
| ★ Le Goggomobil | 17 | ★ Geof Duke | 24 |
| ★ Les nouvelles BMW . | 18 | ★ Clubs | 29 |

8^e ANNÉE

N^o 142

1^{er} MARS 1955

MOTOCYCLES

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

Cyclecars et voiturettes

N'en déplaise à leurs constructeurs, nous continuerons ici à appeler cyclecars, suivant la définition exacte, les véhicules à trois ou quatre roues d'une cylindrée n'excédant pas 100 cm³ et d'un poids maximum, carrosserie comprise, mais équipements exclus, de 350 kg.

Au reste, qu'a de péjoratif ce terme? Le cyclecar a été illustré par des marques de grande classe : Amilcar, Salmson, Sénéchal, Sandford, Major, et j'allais oublier, Enders Jack chez nous, Morgan, B.S.A., Victoria, d'autres, encore en Angleterre.

Après une longue éclipse qui a chagriné bien des amateurs, le cyclecar semble devoir reparaitre. Toujours inspiré de la technique moto, il se différencie toutefois de l'ancienne formule par sa cylindrée réduite : autrefois 500 cm³ était le minimum ; les nouveaux venus ne dépassent pas, jusqu'à présent, 250 cm³.

Si les tentatives faites depuis 1947 pour rénover ces engins furent généralement décevantes, on constate depuis peu que la question est désormais sérieusement étudiée par des maisons disposant de grands moyens, condition essentielle pour la production... et la réussite.

Une marque française a déjà pris le départ et — nous l'avons relaté ici — a donné par ses performances, de sérieux espoirs.

Une autre firme entreprend, sous licence, la fabrication d'un véhicule réputé en Italie et qui, lui aussi, a donné de nombreuses preuves de ses hautes possibilités, compte tenu de sa cylindrée.

On a annoncé également la sortie en France d'un trois-roues allemand de marque connue.

Ce genre de véhicule est attendu par deux clientèles, celle qui, pour une raison quelconque, doit renoncer à la moto, et celle qui, assez fortunée pour posséder une grosse voiture ne peut, pratiquement, plus l'utiliser en ville. Pour cette dernière, le prix n'est qu'accessoire, mais pour la plupart des ex-motars, il aura une importance primordiale.

Enders Max.

M M O T O C Y C L I S T E S

ECHO

Choisy-Bien.

C'est ainsi que s'intitule le nouveau magasin que vient d'ouvrir route de Choisy à Ivry-sur-Seine, M. L. Pallot.

La Presse a été conviée à son inauguration le 28 janvier.

M. Pallot présente derrière de grandes vitrines dans un clair local la gamme complète de la grande marque lyonnaise Follis dont il est l'agent général pour la région parisienne et les principaux types de la célèbre firme allemande N.S.U.

Au cours de cette réception M. François Follis nous a présenté ses diverses productions que nous détaillerons prochainement dans ces pages.

M. Ferry, directeur de la représentation N.S.U. pour la France, également présent, nous a dit ses efforts et ses espoirs pour une plus large diffusion des N.S.U. de différentes catégories.

Production N.S.U.

A propos de cette marque, il est fort intéressant de signaler sa puissante progression.

En janvier 1955 elle a fabriqué 12 023 Quickly, 1 520 scooters, 1 280 Max et également 1 280 Super-Lux.

Production D.K.W.

Puisque nous parlons de l'activité des maisons allemandes, notons également que D.K.W. a produit également en janvier dernier 6 324 motos et scooters.

Au sujet du Code.

Notre lecteur M. L. Ginouillac nous a posé les questions suivantes. Nous les reproduisons ici avec notre réponse qui peut intéresser nombre de motocyclistes :

1^o Possédant un vélomoteur, d'une puissance d'après la carte grise de 1 ch, marque Terrot, deux vitesses au guidon, et lancement par pédales, qui peuvent lui aider en côtes le cas échéant : Vitesse 30 à 35 km/h, sorti vers 1935, éclairage par dynamo de bicyclette.

Cet appareil doit-il être muni d'un compteur indicateur de vitesse.

2^o Possédant une voiturette deux places, quatre roues, marque V.E.L., construite en 1948, puissance 1 ch, trois vitesses, moteur genre moto, poids 130 kg, vitesse 35 km/h. Cette voiturette doit-elle obligatoirement être munie :

- a) d'un pare-brise en sécurité ;
- b) d'un indicateur de vitesse.

RÉPONSES

1^{re} Question :

L'article 173 du Code, applicable aux

motocyclettes, vélomoteurs, tricycles et quadricycles à moteur, stipule que les dispositions des articles 72, 73, 76 et 78 du Code sont applicables à ces véhicules.

L'article 78 alinéa 6 dit : « Tout véhicule automobile doit être muni d'un indicateur de vitesse placé bien en vue du conducteur, et maintenu constamment en bon état de fonctionnement. » Donc obligation pour le vélomoteur.

2^e Question :

La voiturette est soumise, en ce qui concerne le pare-brise, aux prescriptions de l'article 73, alinéa 2 :

« Les vitres du pare-brise doivent ne provoquer aucune déformation des objets vus par transparence et en cas de bris, permettre au conducteur de continuer à voir distinctement la route. Les substances transparentes pour pare-brise sont soumises à homologation. »

L'indicateur de vitesse est également obligatoire.

Statistiques 1954.

Notre précédent éditorial faisait état de la production française au cours de 1954 qui fut de 975 061 motocycles.

En voici la répartition :

Cyclomoteurs, 661 154 ; vélomoteurs, 171 974 ; scooters, 100 366 ; motos au-dessus de 125 cm³, 35 603. Il convient d'ajouter à ces chiffres, 342 vélocars, et 5 622 trimoteurs ; d'autre part le side-car (châssis et carrosserie), est représenté par 220 unités.

De Montargis à Montmartre.

Le 4 février, M. R. Arliguie, le constructeur montargois, avait convié sur la butte Montmartre, diverses personnalités du Monde Motocycliste et de la presse pour la présentation de ses deux nouveaux modèles, Ouragan-Sport et Silver-Star 98 cm³ à moteur Comet.

L'une de ces machines agréablement carénée tient à la fois, par son aspect, du vélomoteur et du scooter ; elle mérite une particulière attention ; nous en reparlerons plus amplement, avec photos à l'appui, dans notre prochain numéro.

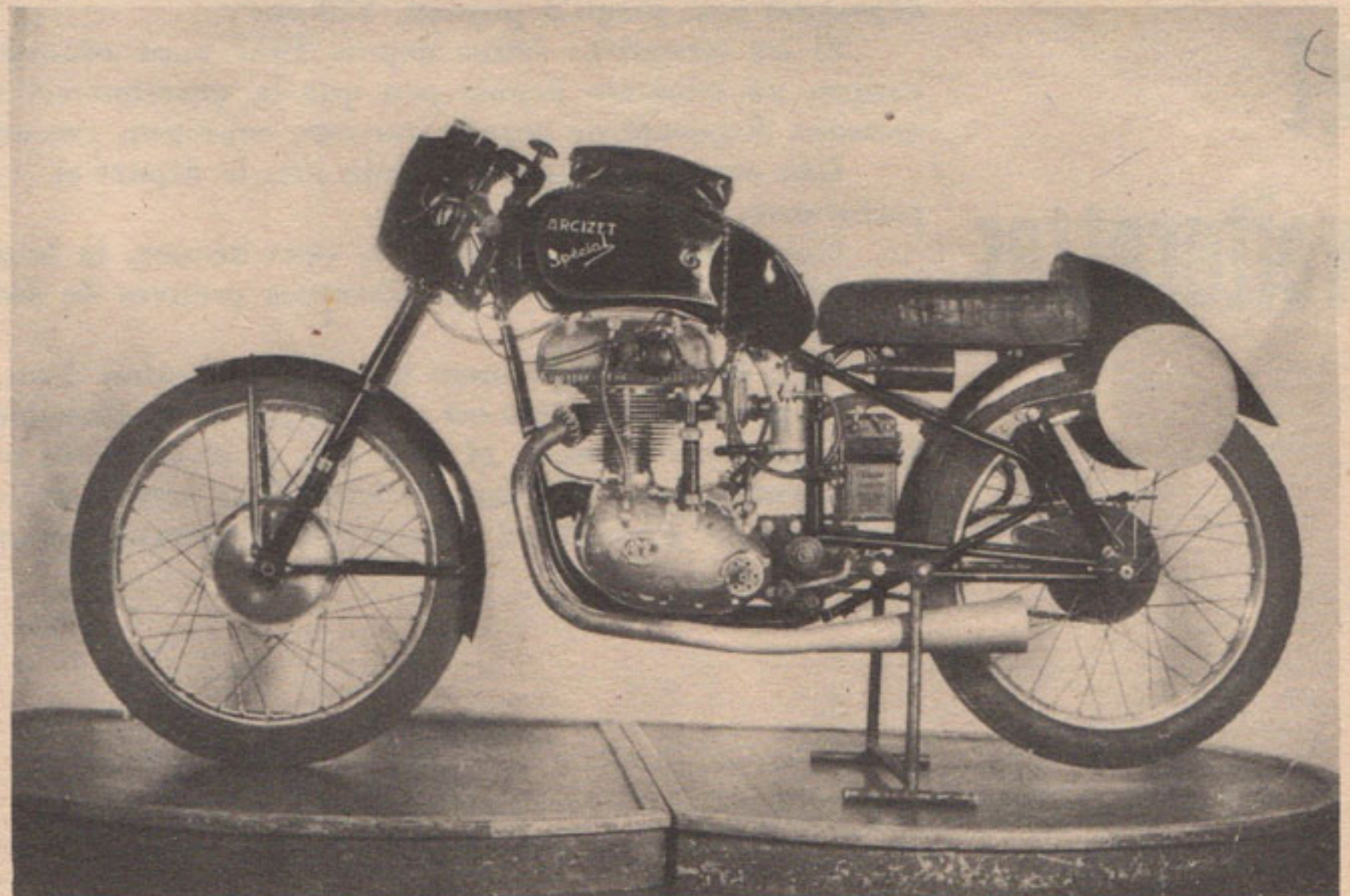
La 175 Arcizet « spécial ».

M. Arcizet de Bram (Aude), excellent mécanicien et metteur au point, a réalisé, avec le 175 cm³ A.M.C., deux A.C.T. la machine ci-dessous.

Le moteur est monté sur un cadre suspension oscillante de sa fabrication, moyeu avant Idéal.

Cette machine a déjà fait ses preuves en course, pilotée par M. Cuin : en 1954, quatrième au Circuit de Vitesse de Marseille ; deuxième au Grand Prix de Bordeaux ; troisième au Circuit de Vitesse d'Agen ; première sur Piste, à Perpignan ; deuxième au Circuit de Varen ; cinquième au Grand Prix de Villefranche de Rouergue.

MM. Arcizet et Cuin préparent actuellement leur machine pour essayer de disputer le Championnat de France en 175.



Scholar

Nouvelles sportives du Commonwealth.

Les premiers Australiens sont arrivés en Europe pour la saison 1955, il s'agit du colosse Mc Alpine et de sa femme qui y séjournèrent plusieurs saisons auparavant.

Un autre client sérieux qui, lui, en serait à son premier voyage dans l'hémisphère nord, est Jack Forrest, il apporte sa 7 R A.J.S. et une B.M.W. à injection directe.

La saison est en plein « boum » aux Antipodes et Coleman vient de s'y distinguer, six victoires successives formant trois doublés en 350 et 500. Ce ne fut pas sans de chaudes luttes avec ses compatriotes que nous vîmes en 1954 en Europe, Simpson et Murphy, ainsi qu'avec Collett et le frère de Coleman. Bob, ceux-ci ne s'étant pas encore produits en Europe.

En Australie Quincey et Campbell se distinguent, Harry Hinton remporte des places d'honneur ainsi que ses deux fils Harry et Eric, les trois Hinton toujours Nortoniens!

Quant à Duke, parti là-bas pour une tournée (qui sera sans doute triomphale) ses deux premières courses le virent gagner sur Gilera, il semble parti pour faire mieux qu'Anderson il y a six années, qui s'était « cassé le nez » sur les coureurs « locaux ». Il est vrai que le carburant était libre en Australie à l'époque et les montures d'Anderson n'étaient pas tout à fait au point pour l'alcool; de plus courir parfois sur du gravier nécessite une certaine expérience.

Au point de vue équipes Norton et A.J.S. les tuyaux sont maigres, le départ de Amm chez M.V. étant officiel, il est à présumer que Norton offrira une place à Surtees, mais son père acceptera-t-il? Brett pourra courir occasionnellement.

Chez A.J.S. il est possible que Coleman revienne en Europe et y renouvelle son contrat, mais Mc Intyre et Farrant seront, le premier indépendant, le second pilote de quatre roues.

Le brillant manxman Enett vient d'entrer essayeur chez A.J.S., donc sa participation est certaine si la marque supporte effectivement la compétition en 1955.

Au risque d'être traités de pessimistes, nous dirons que la saison ne s'annonce pas sous les meilleurs auspices, tension entre constructeurs et fédération, faibles chances des marques britanniques et, bruits, absolument non fondés d'ailleurs, de suppression du T.T., voilà où aura mené la politique de course actuelle à courte vue.

PRESSIION DES PNEUS

On sait, ou l'on ne sait pas, l'importance de la pression des pneus sur le confort et la tenue de route. L'évaluation de la pression à coups de pied, tâtée avec les pouces ou observée à l'enfoncement des axes de roues lorsque l'on est en selle est quelque peu empirique, pour ne pas dire ridicule.

Se fier aux indicateurs de pression montés par les postes d'essence n'est pas prudent non plus, nous sommes assez bien placés pour savoir que ces appareils se dérèglent souvent, étant trop sollicités. Un bon manomètre du commerce, relativement peu coûteux, que l'on place dans sa sacoche fera mieux l'affaire.

Ceux qui répugnent aux coups de pompe (qui aime cela?) et n'osent pas se fier aux manomètres de garage peuvent sans crainte utiliser les chambres à air étanches que l'on trouve partout. Nous les utilisons depuis 1950 et en équipons

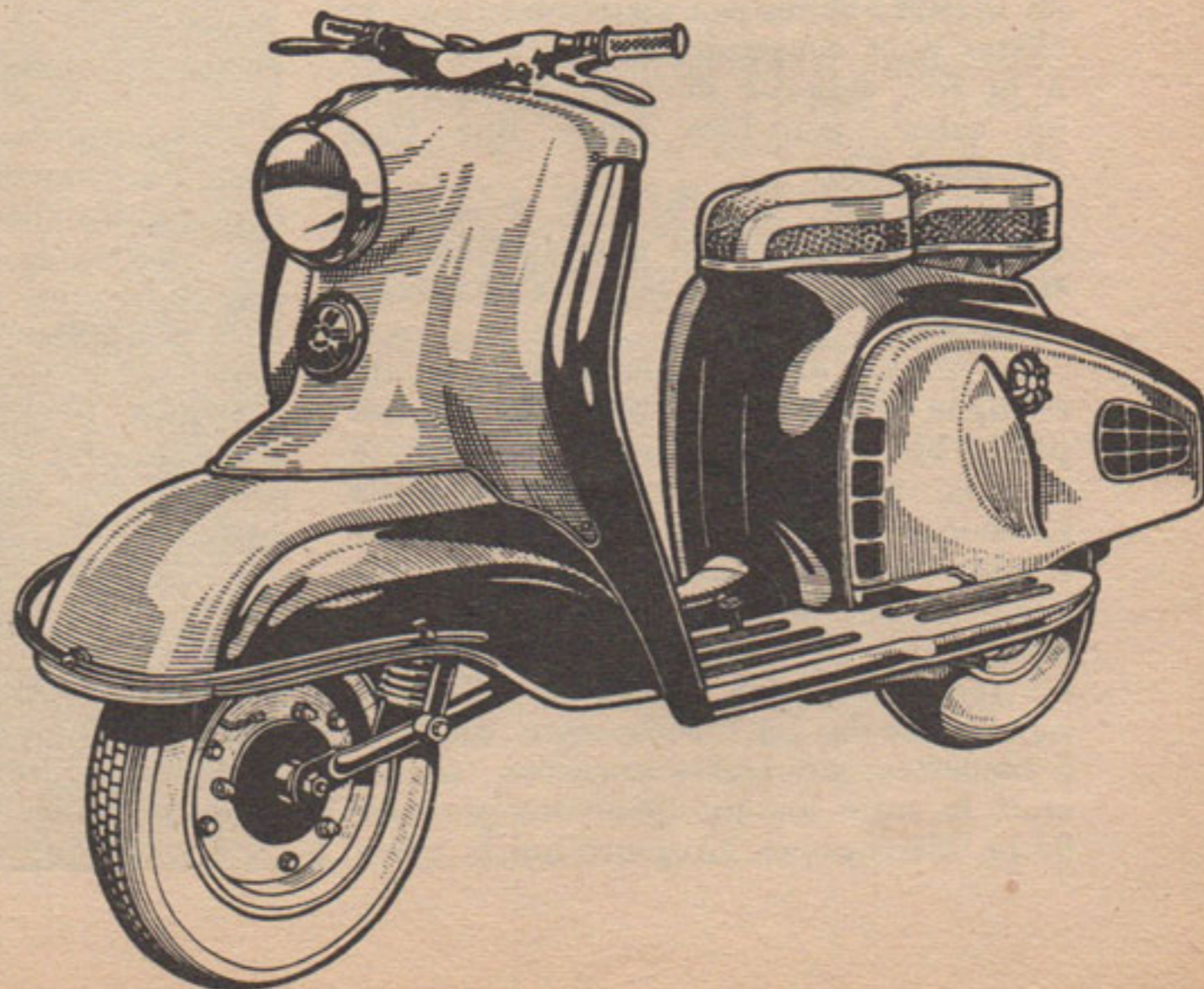
nos nouvelles machines. En veillant à la bonne fermeture de la valve nous certifions que la pression ne baisse pas de 100 g par trimestre. Contrairement à ce que conseille un lecteur, nous n'avons jamais fait vulcaniser les pièces car elles tiennent très bien, quoique la vulcanisation soit une solution plus sûre.

La pression à observer est fonction du poids sur la roue et de la section du pneu; en ce qui concerne le tourisme voici les pressions recommandées par un constructeur de pneus britannique. Il résulte de nos observations que l'on peut ajouter 100 et quelquefois 200 g à ces pressions, il est probable que le meilleur état de surface des routes anglaises motive cette différence.

Pour le pneu arrière d'une machine sans suspension, on peut retirer quelque 200 g.

Pression par centimètre carré	Section des pneus				
	2,75	3,00	3,25	3,50	4,00
	Charge par pneu				
kg	kg	kg	kg	kg	kg
1,1.....	64	73	91	127	163
1,25.....	73	82	109	145	182
1,4.....	82	91	127	159	196
1,7.....	96	109	159	182	227
2.....	114	136	182	205	—
2,25.....	127	159	200	227	—

La firme T.W.N. de Nuremberg vient de présenter sa dernière réalisation, le scooter **CONTESSA**, bénéficiant de particularités techniques intéressantes, et d'une ligne élégante et légère. (Voir notre article en page 21.)



MOTO CYCLES Scott

Les conceptions du génial Scott.

Au moment où une firme tente sérieusement de redonner une certaine agitation commerciale aux célèbres bicyclindres deux-temps il n'est pas inutile de revenir sur les idées d'avant-garde d'Alfred Scott, dont la mort en 1923 fut une grande perte pour la technique motocycliste.

En 1908 apparaissait la première Scott et on retrouve sur les modèles que l'on va voir incessamment sur le marché britannique, les idées originales du premier modèle.

En 1908 une motocyclette était une bicyclette plus ou moins évoluée équipée d'un moteur. Scott partit de zéro sur une planche à dessin et étudia un ensemble sans se référer à un quelconque modèle existant. Le succès des Scott fut grand, tout naturellement le T.T. devait intéresser ce chercheur : en 1911 le Senior vit une Scott faire le meilleur tour, en 1912 et 1913 Scott obtint le doublé, et en 1914 le « hat-trick » ne put avoir lieu car une magnéto grillée élimina la Scott qui d'ailleurs effectua le meilleur tour. Un distributeur rotatif situé dans les canaux de transfert équipait toutes ces machines. Mais le modèle 1914 avait d'autres particularités intéressantes.

Bloc-moteur à deux vitesses, boîte que l'on pouvait excentrer pour tendre la chaîne, culasses détachables, deux bougies par cylindre, un distributeur par chemise à mouvement alternatif. L'idée la plus originale du modèle était les réservoirs latéraux (à la mode depuis l'an dernier en course), l'essence était envoyée sous pression par une pompe à air située sous la selle et commandée automatiquement par le... postérieur du pilote à chaque passage sur une bosse!

La guerre de 1914-1918 arrêta son effort sur les machines de tourisme. Puis en 1919 il abandonna ses études motocyclistes pour construire la Scott Sociable à la fois side-car et cyclecar, qui fut un échec, peut-être parce que trop d'avant-garde.

Auparavant, en 1915, il avait fait breveter une nouvelle motocyclette qui était assez éloignée de la Scott désormais classique.

Le moteur était le même, mais monté en ligne afin d'utiliser une transmission par arbre. Un capotage recouvrait le moteur, pare-jambes et marche-pieds formaient un tout. Le cadre était vraisemblablement le premier à avoir des tubes croisés derrière la direction, idée reprise par Norton sur les Featherbed et rencontrée sur beaucoup d'autres racers actuels. La fourche était du type à biellettes inférieures poussées, ce qui était la suite logique pour un pionnier de la télescopique. (Aujourd'hui la téles-

copique perd du terrain au profit de la roue poussée à grandes ou courtes biellettes.) Le cadre ne comportait que des tubes rectilignes, les efforts de torsion étaient minimisés par boulonnage des éléments du cadre avec un système à rotule permettant une légère torsion des tubes. Tous les tubes du cadre étaient de même longueur pour la standardisation, pour laquelle Scott avait un faible.

Quelle perte vraiment pour le motocyclisme que la mort d'Alfred Scott, peu après la quarantaine. Avec les possibilités actuelles de l'industrie, on peut se demander quelles réalisations étonnantes nous aurions aujourd'hui grâce à lui.

Au congrès de la Commission sportive internationale.

La suspension provisoire d'Anderson a été levée et il reçut des mains du président Pérouse la médaille et le diplôme consacrant sa victoire au Championnat du monde, catégorie 350 cm³.

Six Jours.

Pour les Six jours internationaux, le système concernant la distribution des prix a été modifié. Sous le nouveau règlement, les médailles d'or seront attribuées aux concurrents ayant terminé sans pénalisation, les médailles d'argent à ceux ayant au maximum 25 points de pénalisation. Tous ceux qui termineront se verront récompensés par une médaille de bronze. Les années précédentes les non-pénalisés recevaient une médaille d'or, jusqu'à 10 points une médaille d'argent et de 11 à 50 points une médaille de bronze ; au-dessus de 50 points, un souvenir était offert.

Moyennes des équipes officielles.

Une autre modification est la suppression des moyennes spéciales pour les équipes officielles (nationales ou constructeurs) engagées en vue de remporter les prix d'équipes : trophée international, vase d'argent, ou les prix des constructeurs.

Depuis 1949, les moyennes imposées à ces équipes étaient supérieures d'environ 10 % à celles imposées aux individuels.

Il a été également décidé d'appliquer le règlement avec plus de rigueur et le jury devra l'appliquer strictement. Pour les réparations en cours de route, seuls les outils de bord pourront être utilisés et les pièces non plombées changées. La liste de ces pièces sera certainement plus importante cette année. Cela implique la suppression des ateliers que certaines équipes installaient en certains points de la route. En résumé, toute aide extérieure sera bannie. De plus les machines pourront être examinées à la fin de chaque journée et non plus seulement à l'arrivée.

La période allouée pour mettre la machine en route au kick-starter a été réduite de trois à deux minutes.

Pour les équipes de club, composées de trois pilotes, deux machines au maximum pourront être de la même marque.

Les prochains Six jours internationaux seront organisés par la Tchécoslovaquie, du 13 au 18 septembre. Les représentants tchèques ont donné l'assurance que le maximum serait fait pour réduire les frais des pilotes étrangers (les devises tchèques étant d'un change défavorable pour les autres Européens) et que l'obtention des visas serait facilitée. Les articles supplémentaires du règlement seront



Course de régularité de l'A.D.A.C. : l'homme le plus rapide de la journée, W. Ritter, sur Zündapp K. S. 601. Il se classa devant les voitures Sport.

soumis à la réunion de printemps de la F.I.M. qui se tiendra à Dusseldorf du 10 au 13 mai.

Championnat du Monde

Contrairement à certaines rumeurs, la S.C.I. n'a demandé aucun changement de la décision du congrès d'automne au sujet des championnats du monde. Il se confirme donc que les championnats individuels et celui des constructeurs auront lieu en 1955 et des points seront octroyés aux neuf épreuves classiques retenues.

La commission a pris acte des désirs du « Bureau permanent » qui est l'organisation internationale des constructeurs, mais n'accepte pas de demander de changement pour 1955, car ceux-ci devraient être ratifiés au congrès de printemps, c'est-à-dire en cours de championnat.

La commission signale qu'elle est prête à étudier en collaboration avec les constructeurs et les conducteurs, un système de championnats pour 1956, capable de donner satisfaction à toutes les parties intéressées. Elle ajoute que, pour cette année, les points des quatre meilleures performances compteraient et que les constructeurs ne seraient en aucun cas obligés de prendre part à toutes les courses.

Pour le carburant, l'essence à 80 d'octane, type aviation, ne pouvant être

obtenue, le carburant sera le même qu'en 1954, c'est-à-dire 80 d'octane (motor méthode), plus ou moins 2 et pouvant contenir au maximum 0,6 cm³ de plomb tétraéthyle par litre et exempt d'alcool.

Les organisateurs devront indiquer dans leur règlement les caractéristiques du carburant qu'ils mettront à la disposition des concurrents, en spécifiant la densité, le nombre d'octanes, le pourcentage de plomb et la quantité de benzol, si ce dernier produit est utilisé.

De plus, si un concurrent désire utiliser un autre carburant que celui proposé par les organisateurs, il devra spécifier un mois à l'avance le carburant qu'il veut employer et les organisateurs devront alors s'arranger pour que ce carburant soit également fourni aux autres concurrents si ceux-ci le demandent.

De partout... et d'ailleurs.

Au cours de sa dernière réunion, le Comité sportif de l'American Motorcycle Association a repoussé, à une voix de majorité, l'amendement modifiant le règlement qui interdit d'employer un taux de compression supérieur à 8 à 1 dans les courses en catégorie C. Par conséquent, les épreuves de Daytona qui auront lieu les 12 et 13 mars se disputeront, cette année encore, avec la limite de 8 à 1.

Eric Oliver vient d'ouvrir un magasin au 99 London Road, à Staines (Middlesex). Dans une des vitrines sont exposés toutes les coupes et tous les trophées qu'il a remportés au cours de sa carrière et l'ensemble caréné Norton-Watsonian avec lequel il a gagné le Tourist Trophy.

* *

Le président de la République Fédérale allemande a remis à Noll-Cron la plus haute récompense sportive : « les palmes d'argent ».

* *

La Moto Guzzi a gagné en 250 et 350 sur le circuit d'Interlagos (Brésil) avec Luiz la Torre et Angelo Zatos.

Championnat allemand.

En 1955 les six épreuves suivantes ont été sélectionnées pour les 500, 350, 250, 125 cm³, et 500 sidecar.

8 mai : Coupe du Rhin à Hockenheim.

29 mai : Circuit de l'Eifel.

10 juillet : Schotten Ring.

24 juillet : Circuit de la Solitude, à Stuttgart.

31 juillet : Circuit de Noris.

14 août : course de Felberg.

Il y aura deux classements : l'un pour les coureurs d'usine, l'autre pour les indépendants. Chaque épreuve sera ainsi cotée : 6 points au premier, 4 au second, 3 au troisième, 2 au quatrième, 1 au cinquième.

Champions yougoslaves.

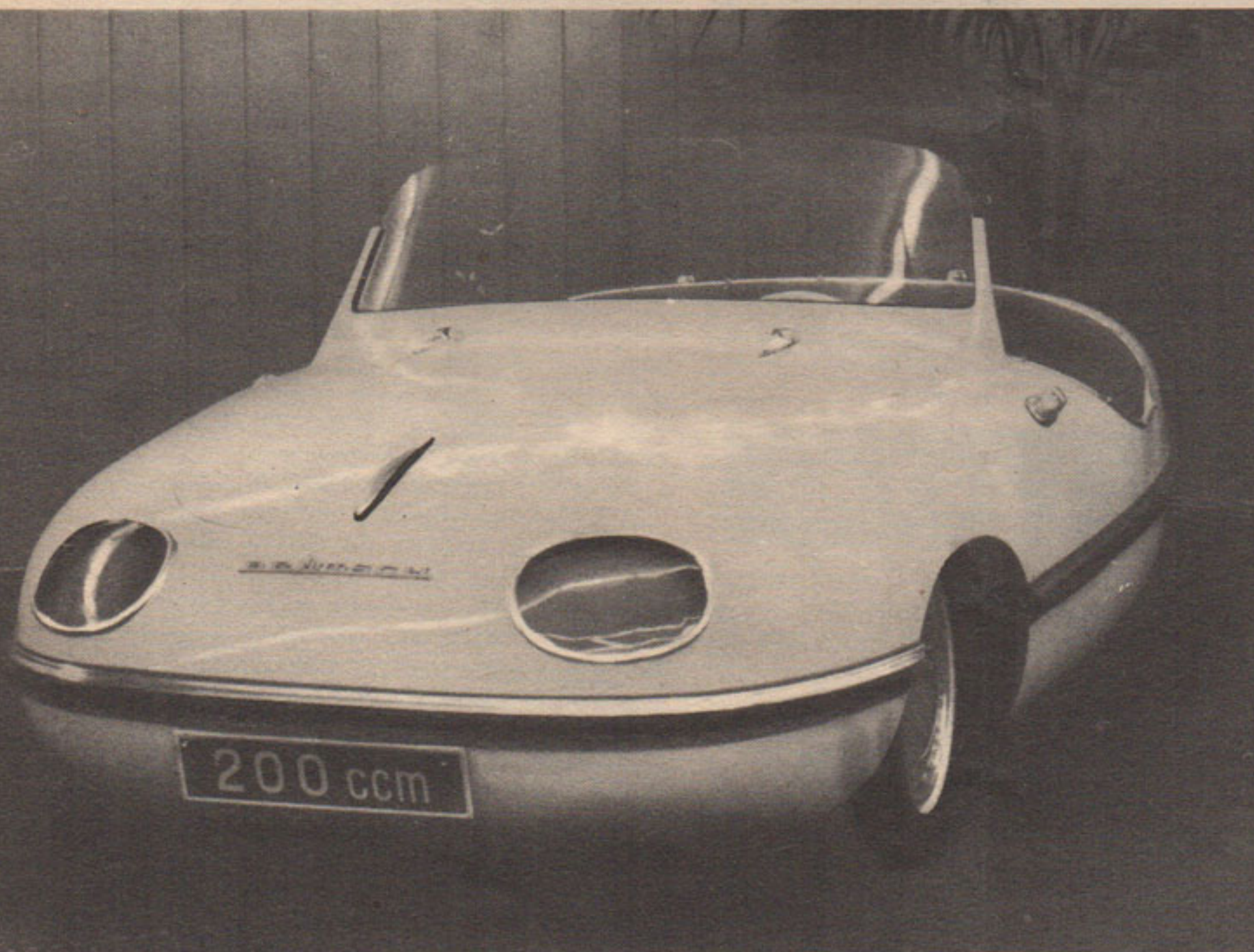
En 1954 les champions de Yougoslavie sont : Zivkovic (125 Puch); Bucalo (Jawa 250); Zockaj (A.J.S. 350); Salletnig (Gilera saturno 500); Pazur (B.M.W. 500 s.c.); Snajder (B.M.W. catégorie au-dessus des 500 cm³).

Mc Intyre courra sur Norton.

En 1955 ce pilote qui a abandonné l'équipe officielle A.J.S., courra le championnat du monde avec une 350 et 500 Norton. Il fera partie de l'équipe de Joë Potts, riche Écossais qui fabrique également la voiture de course « 500 JP ».

Champions suisses motocross.

En 1954 ont remporté le titre : Albert Courajod (Ariel 500) et Gaston Sauter (Jawa 250 cm³).



La voiturette Brütsch, présentée au Salon de Bruxelles. Carrosserie en plastique, moteur deux temps, 200 cm³ monocylindre. L'ensemble est des plus réussis.

JE SUIS UN DÉBUTANT

LE FREIN

Lorsque la semaine fut inventée, il fallut le dimanche pour la couper. Lorsque le véhicule à moteur fut créé, il fallut un frein pour l'arrêter. C'est de celui-ci qu'il s'agit aujourd'hui de vous entretenir.

D'aucuns disent que le frein ne doit servir... qu'à ralentir, et non point à s'arrêter. Pourquoi?

Parce que la machine doit s'arrêter d'elle-même, le pilote, sûr et sage, doit prévoir l'obstacle qu'il va rencontrer.

Essayez un peu à Paris ou à Bordeaux d'appliquer ce précepte... à moins de rouler constamment en première et de couper les gaz à la moindre crainte.

Il suffit d'avoir roulé quelques kilomètres, même les premiers, et surtout les premiers, pour se rendre compte de l'importance du frein.

Il est, en effet, relativement aisé d'arrêter une bicyclette avec les semelles de ses souliers, en les usant soit sur les pneus, soit sur le sol... Mais rien à faire pour employer le même système lorsqu'il s'agit d'arrêter 80 kg, au minimum de ferraille.

Il faut donc un dispositif mécanique de freinage, et un dispositif en bon état.

Or, il ne s'agit pas seulement de savoir sur quelle manette il faut tirer, ni quel levier actionner pour mettre le dispositif en état de fonctionnement (encore qu'il soit utile de le savoir) mais il s'agit surtout de savoir comment « cela » fonctionne « en dedans ».

Car même si, comme Charlot dans les Temps modernes, vous apprenez à vos dépens quelle est la manière d'arrêter une machine, vous vous aper-

cevrez si vous n'en savez pas plus, que parfois en actionnant le bon levier, le frein ne « répond » pas. C'est alors qu'il y a quelque chose de plus grave que ce qui paraît à l'extérieur. Il faut se pencher à la source du mal.

DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

Les freins de motocyclette et, de plus en plus, ceux des cyclomoteurs, sont dans leur presque totalité des freins dits « à tambour ». Le principe en est simple et l'on peut dire que le frein à mâchoires et segments est d'une extrême bonne volonté puisqu'il nécessite seulement un soin rudimentaire, quoique indispensable bien entendu.

Le but à atteindre est d'arrêter une roue qui tourne. Il y aurait évidemment certains systèmes primaires que nous mentionnons pour mémoire, mais d'un maniement peu commode :

- descendre de la machine et poser une grosse pierre devant la roue ;
- faire tourner la roue arrière en sens inverse (renverser la vapeur en quelque sorte) ;
- introduire une baguette entre les rayons, ce qui communément se dit « mettre un bâton dans les roues », etc.

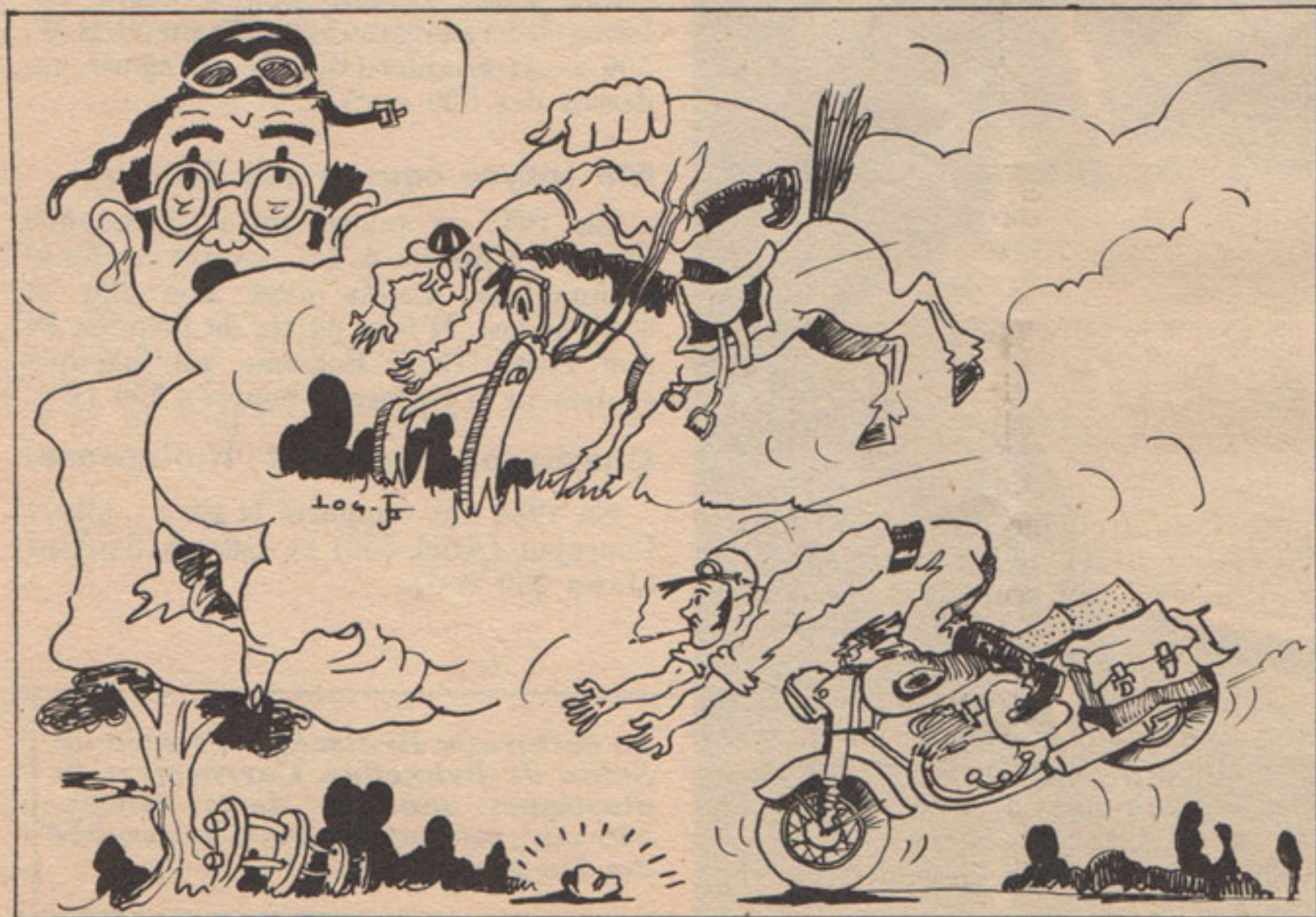
Le système du frein à tambour est celui du frottement. Sur cette roue qui tourne, vient frotter une partie fixe, le frottement est progressif et finit par arrêter le mouvement.

Faisons un tout petit brin de physique : il s'agit de transformer le mouvement en chaleur. Ceci va vous expliquer bien des choses.

Au centre de la roue, et solidaire avec elle, puisque les rayons y sont fixés, se trouve une sorte de boîte à camembert.

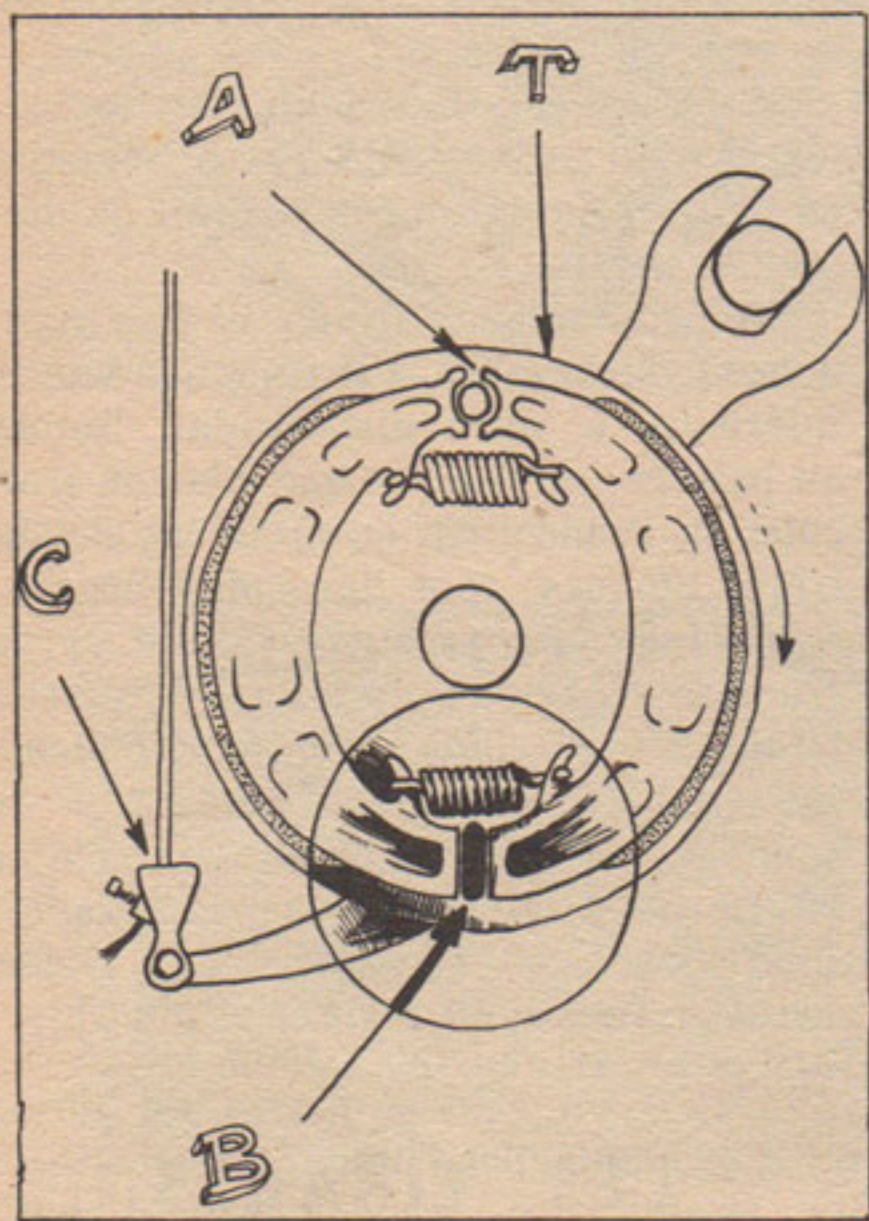


“L'obstacle”



Pardonnez-nous cette incursion au pays d'Auge, et si elle gêne votre odorat, remplacez-la par une grosse boîte de cirage.

C'est le tambour, il tourne donc avec la roue.



Il est de plus en plus fréquemment en alliage léger, car son rôle est d'évacuer rapidement la chaleur dégagée par le frottement dont il est l'objet. Il est traversé en son centre par l'axe de la roue.

Il joue un rôle de frottoir, un rôle passif.

Le rôle actif est joué par les mâchoires.

Elles sont au nombre de deux, la plupart du temps. Maintenant, certains constructeurs commencent à faire des freins munis de trois mâchoires.

Leur position normale est d'être resserrées vers le centre de la roue. Pour ce faire deux ressorts assez puissants les maintiennent.

Ce n'est que sous l'action de la poignée ou de la pédale de frein qu'elles s'écartent et viennent alors serrer le tambour. (Voir figures.)

Regardons attentivement, sur la première figure, le frein au repos. Les deux mâchoires sont rapprochées au moyen des deux ressorts et le tambour T peut tourner librement. Les parties qui nous intéressent seront les points A et B et C.

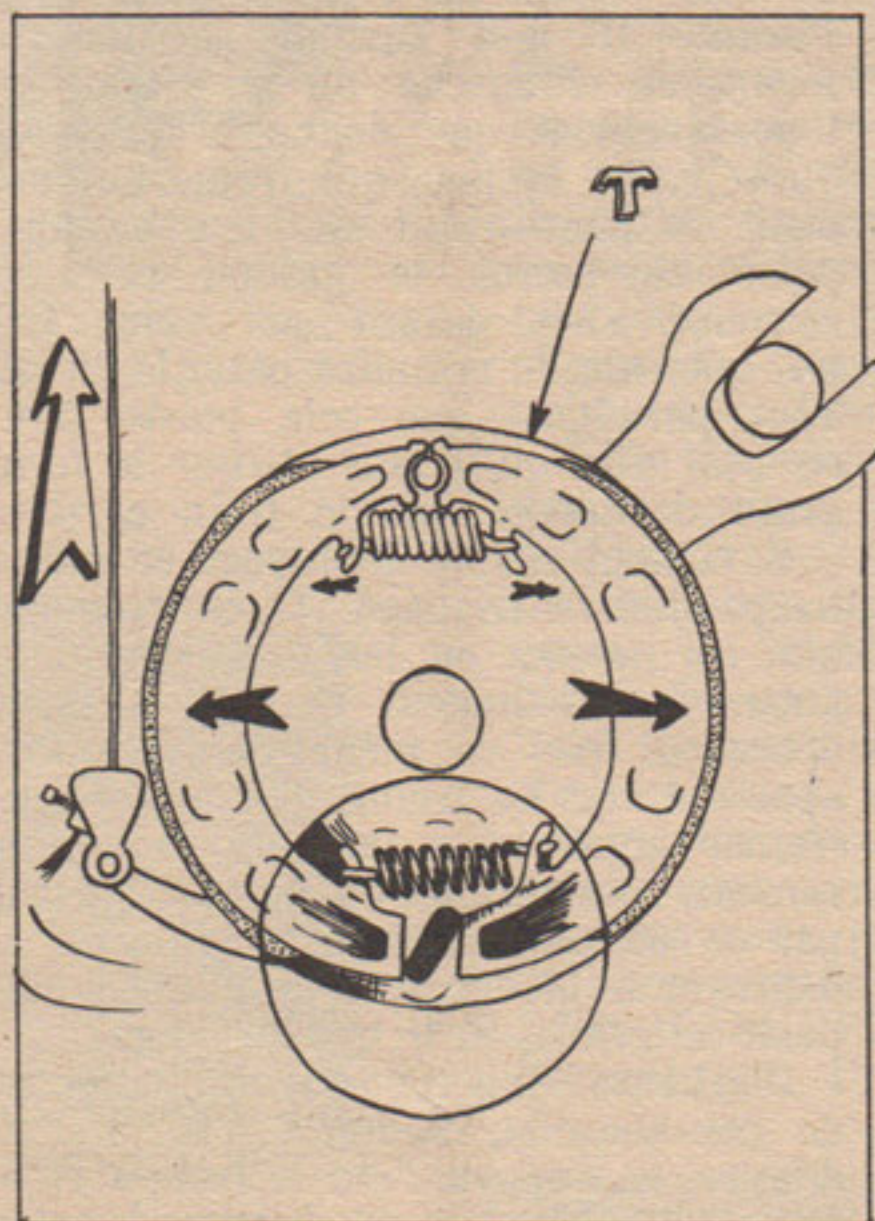
Tirons sur la commande de frein. Le câble C (fig. 2) fait se déplacer la petite came B, les ressorts se tendent, et les mâchoires viennent appuyer contre le tambour T.

Relâchons la commande, les mâchoires se resserrent automatiquement grâce à l'action des deux ressorts (fig. 1).

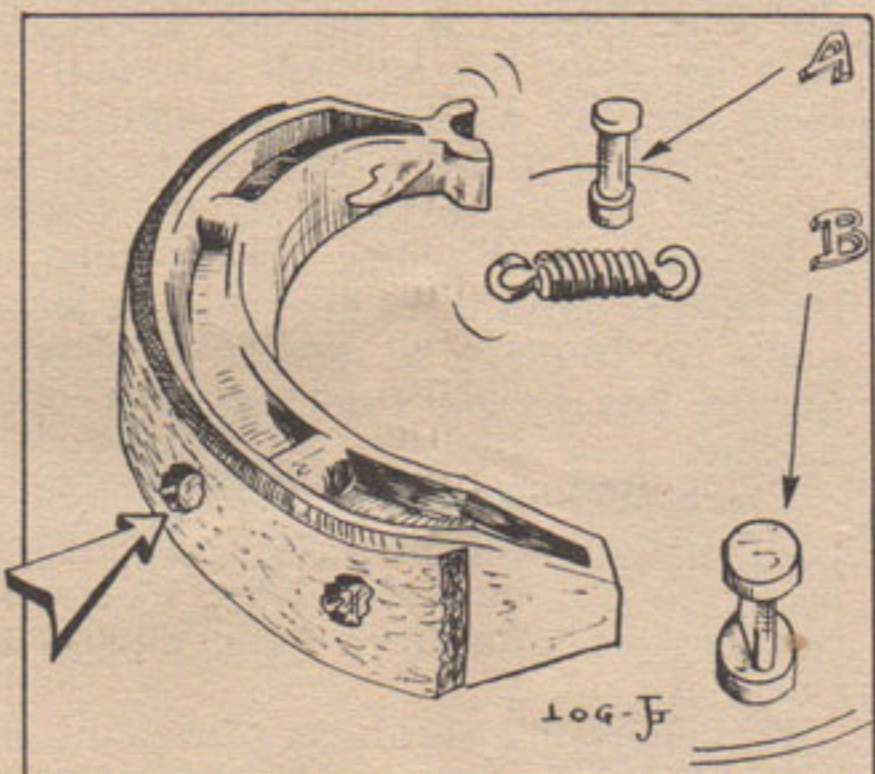
Elles se sont déplacées autour du pivot A.

Examinons en détail une mâchoire de frein. Elle est généralement en alliage léger coulé et sa face extérieure est recouverte d'une garniture faite d'une matière spéciale (Ferodo).

Cette garniture est rivée à la mâchoire ainsi que l'indique la flèche sur la figure. Les rivets ne dépassent pas car ils entameraient le tambour. Ce qui arrive d'ailleurs, faute de surveillance, lorsque les garnitures sont usées.



La conclusion de tout ceci s'établit en un paradoxe : les mâchoires du lion comme celles de l'homme, lorsqu'elles



serrent se rapprochent. Ici, pour le frein, lorsqu'elles serrent, elles s'écartent !

ENTRETIEN

Bien plus que le moteur, le dispositif de freinage doit être maintenu en état constant de bon fonctionnement. S'il ne s'agissait seulement que de votre vie ce serait piètre affaire (sauf pour vos proches, amis, chien, etc.).

Mais, de la réponse donnée à une vigoureuse impulsion sur les commandes de frein, peut dépendre la vie d'un enfant. Pensez que vous pouvez broyer un landau et en emporter les débris 500 m plus loin, au milieu de la consternation générale !...

Le frein est un appareil robuste et volontairement rustique. Il n'a pas de point faible si ce n'est au frein avant, le câble qui peut se rompre parce qu'il est rouillé. Cependant, l'efficacité du frein est considérablement diminuée, lorsque de l'eau ou de la graisse se trouve sur les garnitures.

Si, à la suite d'une pluie violente, l'eau pénètre dans les freins, ne les démontez surtout pas pour les essuyer soigneusement. Mais marchez quelques centaines de mètres en conservant la même vitesse au moteur et en freinant légèrement. La chaleur dégagée suffira à faire évaporer l'eau.

Quand il pleut, surtout si vous faites de la grande route, « tâtez » vos freins : assurez-vous tous les 2 ou 3 km qu'ils « répondent » toujours.

La présence de graisse sur les garnitures est plus grave. Il ne faut pas hésiter à démonter alors les freins et voir d'où cette graisse provient. Elle ne peut provenir, sur une machine en bon état, que de la came ou des ressorts, qui doivent être soigneusement graissés pour donner de la souplesse à l'ensemble. C'est pour cela qu'après avoir graissé ces parties, il faut, lorsque la graisse a bien pénétré les essuyer avec soin.

Mais l'origine de la graisse peut être différente, sur certaines machines, et provenir de l'usure des cuvettes. La roue tournant, la force centrifuge a tendance à projeter la graisse des cuvettes détériorées ou non étanches, vers le tambour. Ici, le remède est à la source du mal : il faut changer les cuvettes.

D'autre part, au bout d'un certain usage, le frein, et plus particulièrement les garnitures, s'use, provoquant des dépôts de « carbone » qui peuvent amoindrir son efficacité. Il faut alors démonter et nettoyer.

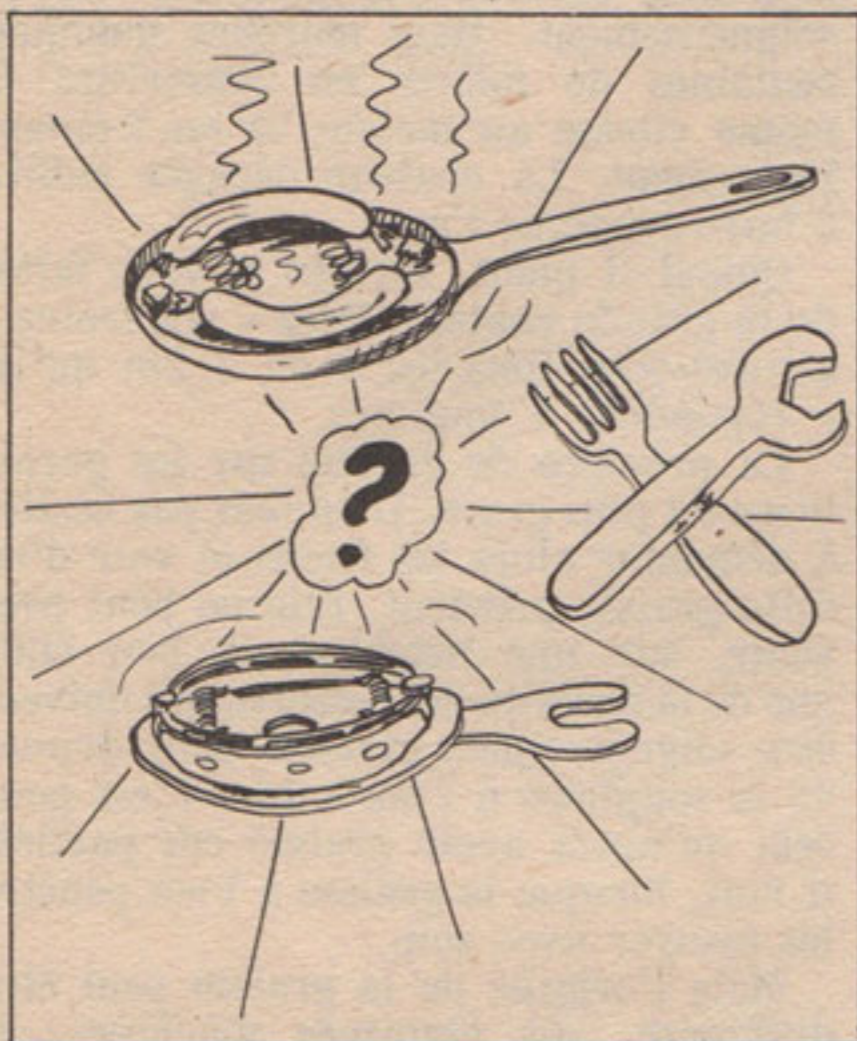
Après avoir ôté la roue et desserré les boulons que vous rangerez soigneusement dans l'ordre sur un papier, vous aurez à la main trois choses :

- la roue et son tambour. Posez-la dans un coin assez éloigné, mais sans cependant la perdre de vue, parce qu'elle roule ;
- l'axe de roue. Jetez au passage un coup d'œil, pour vérifier qu'il est bien lisse et qu'il n'est pas piqué ou détérioré, dans le métal ou dans la forme, et s'il est suffisamment oint de bon lubrifiant ;
- et enfin la partie typiquement frein, le plateau sur lequel on trouve pêle-mêle et assemblés : les mâchoires, les ressorts et la came, un peu comme une assiette ou une poêle avec une paire de saucisses, quelques lardons et des macaroni.

Pour séparer les mâchoires de leur plateau, il faut simplement les faire basculer sur la came et le pivot (voir fig.). Elles viennent alors d'elles-mêmes. Il faut toutefois faire attention ; les ressorts, se tendant brusquement, peuvent manifester l'intention de prendre le large et, en quelques bonds gracieux,

disparaître à l'horizon. Quoique étonnamment vivants, les ressorts, toujours emprisonnés, ne reviennent point quand on les appelle, et vous ne pouvez tout de même pas ravager un champ de topinambours en créant la misère chez le paysan, pour les rechercher.

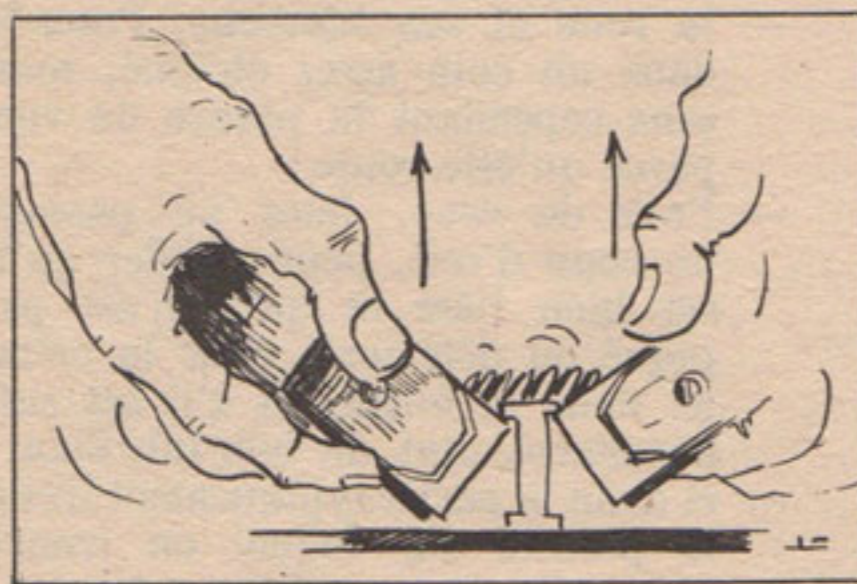
Nettoyez alors, soigneusement, chaque partie à l'essence (pas au pétrole, parce



qu'il est gras) et essuyez ensuite. Nettoyez également au chiffon sec l'intérieur du tambour de frein, solidaire de la roue que vous aurez récupérée, pour en ôter toutes les saletés. Remontez enfin le tout avec autant de soin qu'au démontage, sinon plus.

Avant cette opération, graissez légèrement la came (B) le pivot (A) et les petits ressorts.

Au passage, un petit conseil : lorsque les garnitures sont usées (que vous ne pouvez pas les remplacer tout de suite)



et qu'ainsi le frein « serre » moins, on peut mettre autour de la came une « cale » qui aura pour effet d'écartier davantage les mâchoires et de rendre ainsi au freinage son efficacité.

Ce ne peut être que très temporaire, car vous risquez d'user les garnitures jusqu'à l'os, celui-ci étant constitué par les rivets, et vous risquez d'endommager gravement la face interne des tambours en y creusant de profonds sillons.

LA CONDUITE ET LE FREIN

Le vélomoteur ou la moto est équipé de deux freins, un à l'arrière et un à l'avant. Il faut surtout se défaire, lorsqu'on enfourche un tel engin, de l'enseignement que donne la pratique du vélo. Le cycliste qui freine uniquement du frein avant est bien des fois, passé par-dessus le guidon et s'est retrouvé assis devant son vélo. Ici, pas question de craindre pareille chose. Tout paradoxal que cela puisse être, on peut dire qu'il faut utiliser le frein avant davantage que le frein arrière.

Et surtout pas de débrayage en même temps que le freinage. Il est fréquent que les novices ou les peureux s'imaginent que le moteur va caler s'ils ne débrayent pas en même temps qu'ils appuient sur les freins. Erreur. Il faut freiner autant que possible progressivement, à moins qu'on ne soit surpris par un obstacle soudain et imprévu, et débrayer à la dernière minute au moment cette fois, où le moteur va caler.

D'ailleurs l'expérience seule, en dehors de ces conseils, apprend que si l'on débraye en appuyant sur le frein arrière par sol humide, la roue chasse et la moto se couche avec le pilote, créant ainsi un regrettable incident, quand ce n'est pas un triste accident.

De plus, étant donné que l'on dispose de deux freins, il faut les actionner tous les deux, en agissant alternativement sur eux ou au besoin simultanément suivant le degré de la pente qu'on descend ou la proximité de l'obstacle.

La route et le temps varient suivant les pays et suivant les époques. La technique du freinage se modifie en conséquence. Les cas sont évidemment innombrables.

Chère Mme Débutante, cher M. Débutant, voyons seulement ceux où votre beau scooter, ou votre belle machine, retournerait à la terre comme vous à l'hôpital.

En dehors des accidents provenant de rencontres plus ou moins débordantes de sympathie bruyante, parfois le motocycliste respectueux de lui-même se fait un accident à lui, tout seul, ou avec le concours d'un objet inanimé (arbre, mur, etc.).

LES DESCENTES

On ne doit descendre une pente que dans la vitesse où on l'aurait montée. C'est une règle absolument impérative. Malgré cela, si le pourcentage est fort, et si la descente est longue comme il en existe en montagne, vous devrez aider votre moteur à freiner le véhicule. Le frein devient accessoire. Il faut appuyer alternativement tantôt sur le frein avant, tantôt sur le frein arrière,

doucement sans forcer, afin que, non moins alternativement les freins puissent se refroidir un peu.

Si malgré cela la machine est emportée, ce n'est pas une raison pour remonter en haut de la côte pour pouvoir la descendre mieux.

Freiner des deux freins, et très rapidement rétrograder (s'il reste une vitesse inférieure à votre disposition). Notons au passage, qu'il n'y a que deux ou trois côtes en France, où, en première et tous freins bloqués, vous descendiez encore !

Ne descendez jamais au frein et au point mort. Une rupture du câble serait fatale, n'ayant plus aucun frein moteur. De pénibles accidents d'autocars et de camions ont montré qu'à une certaine vitesse il est impossible de rétrograder. Plus encore, de « passer » une vitesse si l'on est au point mort.

LES VIRAGES

Sur les machines à quatre vitesses, et quand il s'agit d'un virage important, il faut, avant d'y entrer, passer en troisième.

La machine penchée, il n'est pas recommandé de freiner et encore moins de débrayer. Si, cependant, un obstacle survient, coupez les gaz et essayez de redresser la machine dans le plan vertical. Freinez alors du frein avant et, ensuite, du frein arrière.

GRAVILLONS OU SABLE

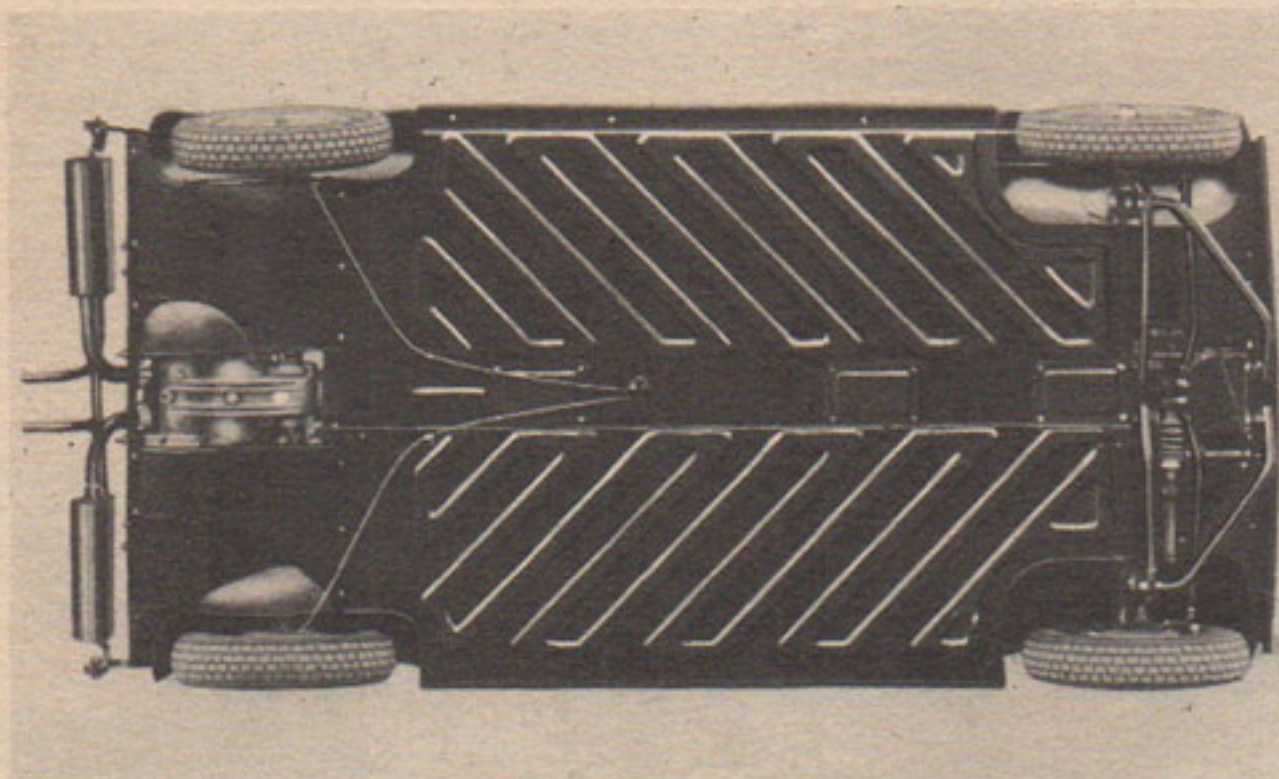
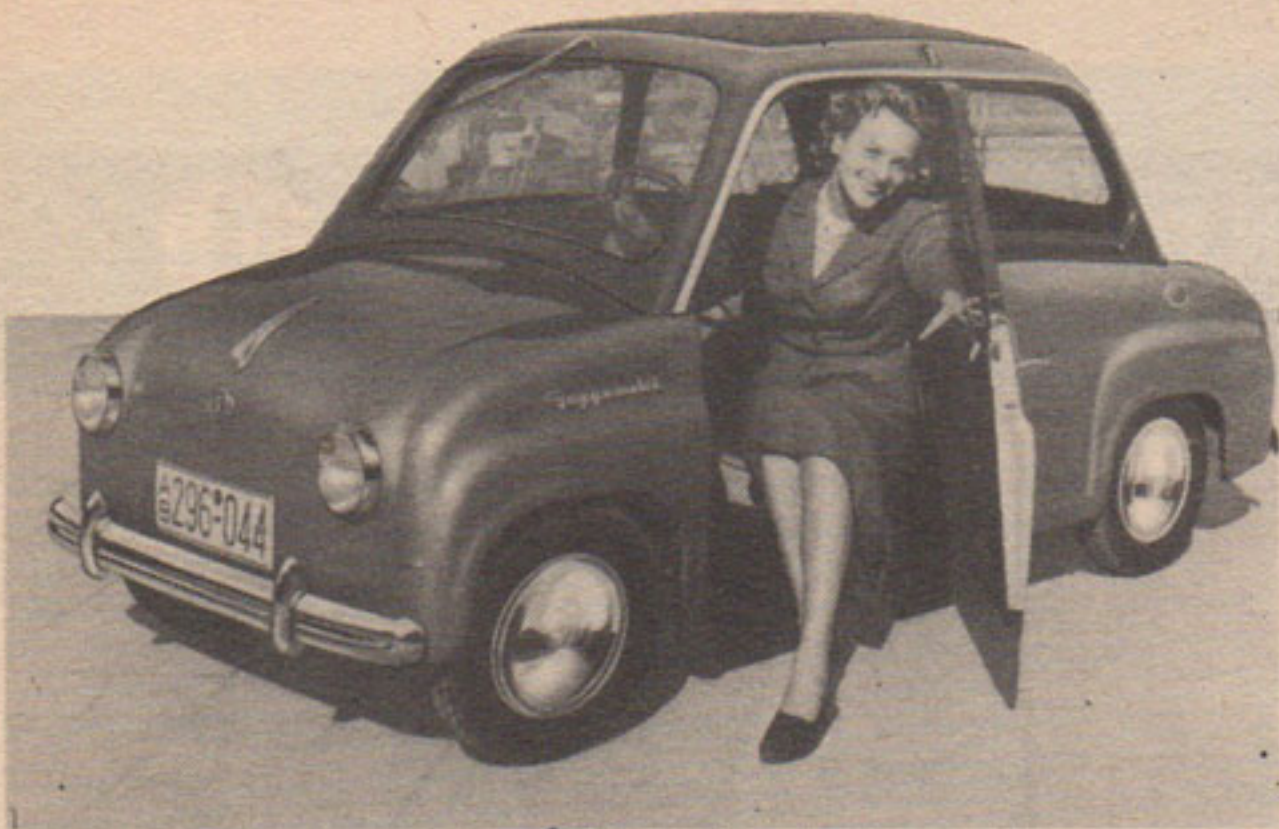
Si vous vous trouvez embarqué sans avoir été prévenu par un panneau sur une route fraîchement rechargée, ne débrayez toujours pas, même si vous sentez la machine flotter. Coupez les gaz et attendez que le moteur soit près de s'étouffer ; rétrogradez alors vivement. Il ne faut surtout pas se servir du frein ou, à la rigueur, seulement du frein avant.

LA PLUIE

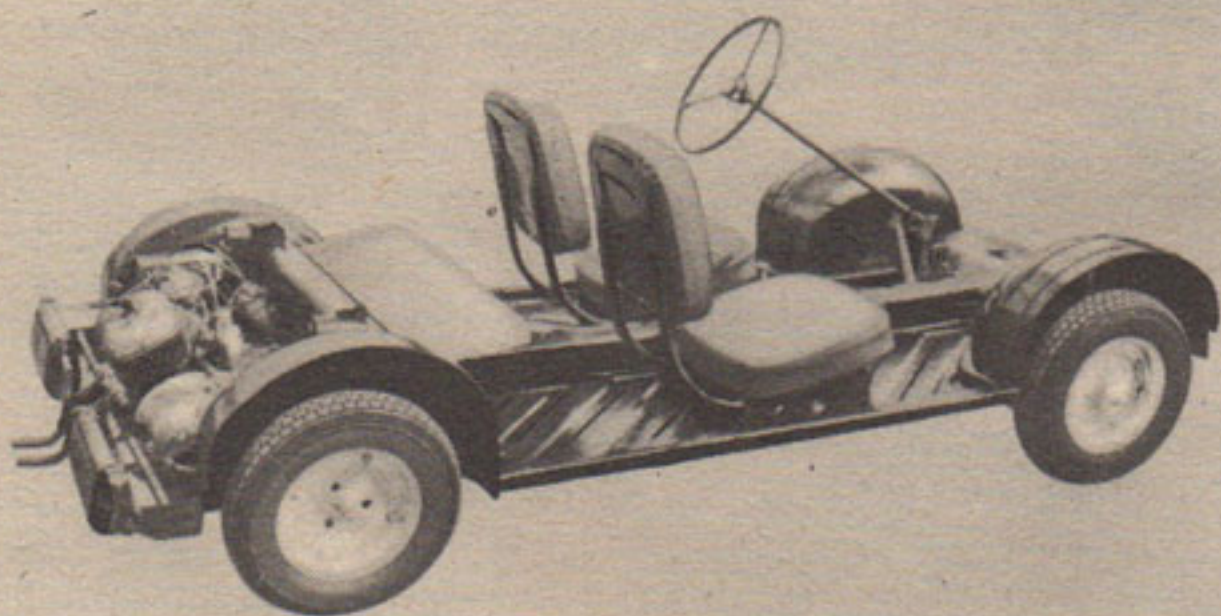
Lorsque le sol est gras, évitez de rouler trop vite, car le freinage est particulièrement délicat. Il faut surtout utiliser le frein avant, débrayer le moins possible et se garder des coups de freins

(Suite p. 27.)

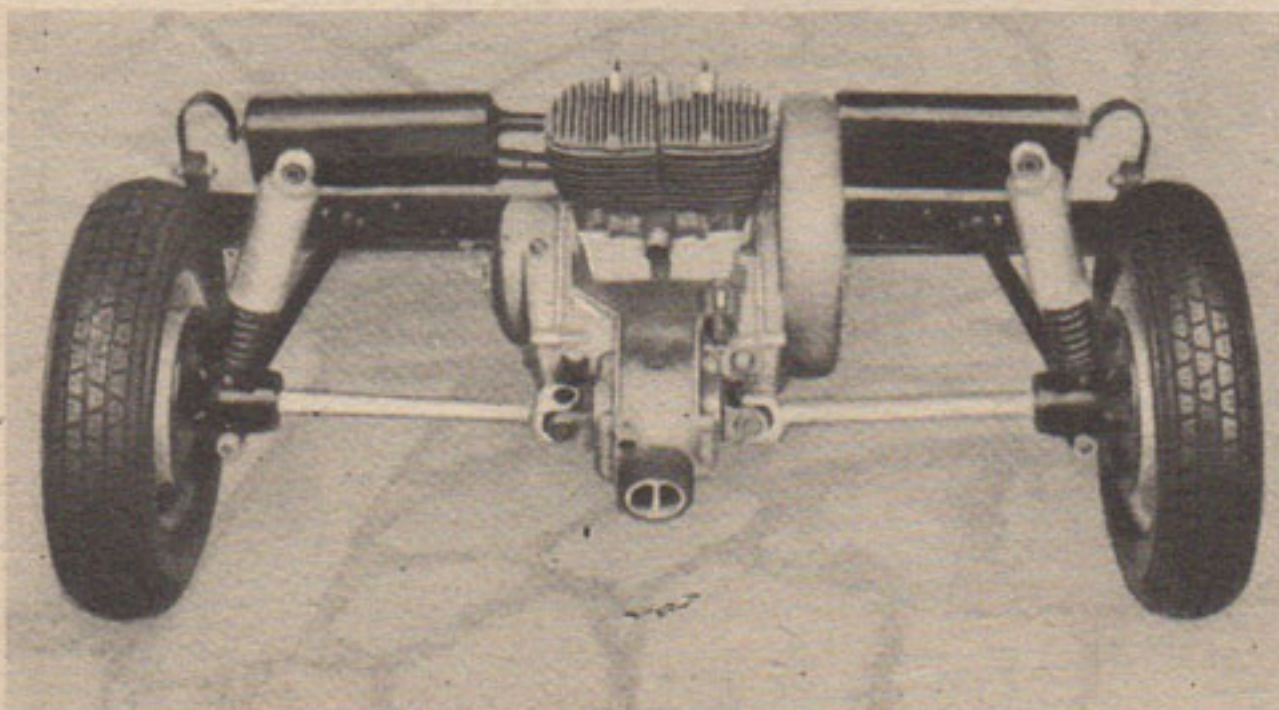
LA VOITURETTE ISARIA



Vue de dessous ; le plancher, embouti et nervuré supporte les attaches des berceaux oscillants de la suspension avant, celles des bras oscillants arrière, masqués ici par la tôlerie.



Le Goggomobil sans carrosserie. Deux personnes tiennent à l'aise à l'avant, et deux enfants à l'arrière.



La formule « voiturette » est à l'ordre du jour, et chaque pays apporte sa contribution, d'une technique plus ou moins poussée. Il apparaît cependant que ce genre de véhicule, pour être viable, doit abandonner le moins possible des avantages de l'automobile, tout en restant d'un prix de revient nettement inférieur. Le problème est complexe, mais il semble que la firme allemande Goggomobil l'ait résolu d'une façon particulièrement heureuse.

L'on appréciera la formule « autoportante », retenue pour la coque, les suspensions avant et arrière par roues indépendantes, avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques, les freins type Lockheed sur les quatre roues, le démarreur électrique et le moteur 250 cm³ bicylindre deux temps, développant 14 ch à 5 500 tr/mn, boîte quatre vitesses, marche arrière et différentiel. Bien d'autres détails ingénieux et pratiques seraient à signaler. Les performances, compte tenu du rapport poids-puissance, sont certainement des plus intéressantes. Deux versions sont prévues en conduite intérieure, avec ou sans toit ouvrant, vendues respectivement 2 975 D.M. et 2 940 D.M. Précisons que cette voiturette n'est pas importée en France.

CARACTÉRISTIQUES

Moteur : moteur bicylindre J.L.O. deux temps, refroidissement par turbine.

Course : 56 mm.

Alésage : 53 mm.

Cylindrée : 247 cm³.

Puissance : 14 ch à 5 500 tr/mn.

— Embrayage deux disques en bain d'huile ;

— Boîte quatre vitesses et marche arrière ;

— Boîte de vitesse et différentiel dans le même carter ;

— Démarreur électrique.

Carrosserie auto-portante.

Suspension avant : bras oscillants avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.

Suspension arrière : bras oscillants avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.

Direction : par crémaillère.

Freins : hydrauliques sur quatre roues, diamètre 180 mm.

Pneus : 4,00 × 10.

Carrosserie : en tôle d'acier.

Empattement : 1 800 mm.

Ecartement : 1 090 mm.

Longueur hors tout : 2 700 mm.

Largeur : 1 260 mm.

Hauteur : 1 250 mm.

Garde au sol : 180 mm.

Poids mort : 350 kg.

Vitesse maximum : plus de 80 km/h.

Pentes accessibles : 28 %.

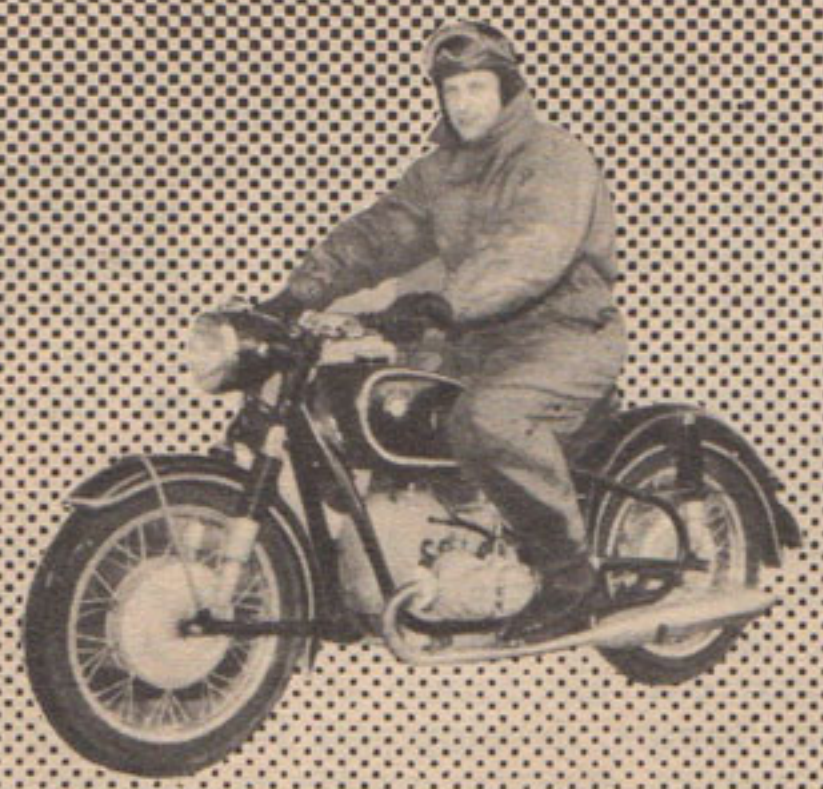
Consommation normale d'essence aux 100 km : 3,5 l.

Poids total autorisé : 600 kg.

La voiture Isaria est fournie comme limousine et comme limousine à toit ouvrant.

Vue du groupe moteur-transmission ; la transmission s'effectue par arbre et cardan.

J'ai piloté



Notre collaborateur revient de son essai la mine réjouie.

et les amortisseurs. On évite ainsi la construction de pièces onéreuses. En conservant l'ancien cadre, B.M.W. a réussi à sortir les nouveaux modèles sans aucune majoration des prix, ce qui est tout de même appréciable.

Voyons un peu quelles sont les modifications apportées à la R. 50 et la R. 69 :

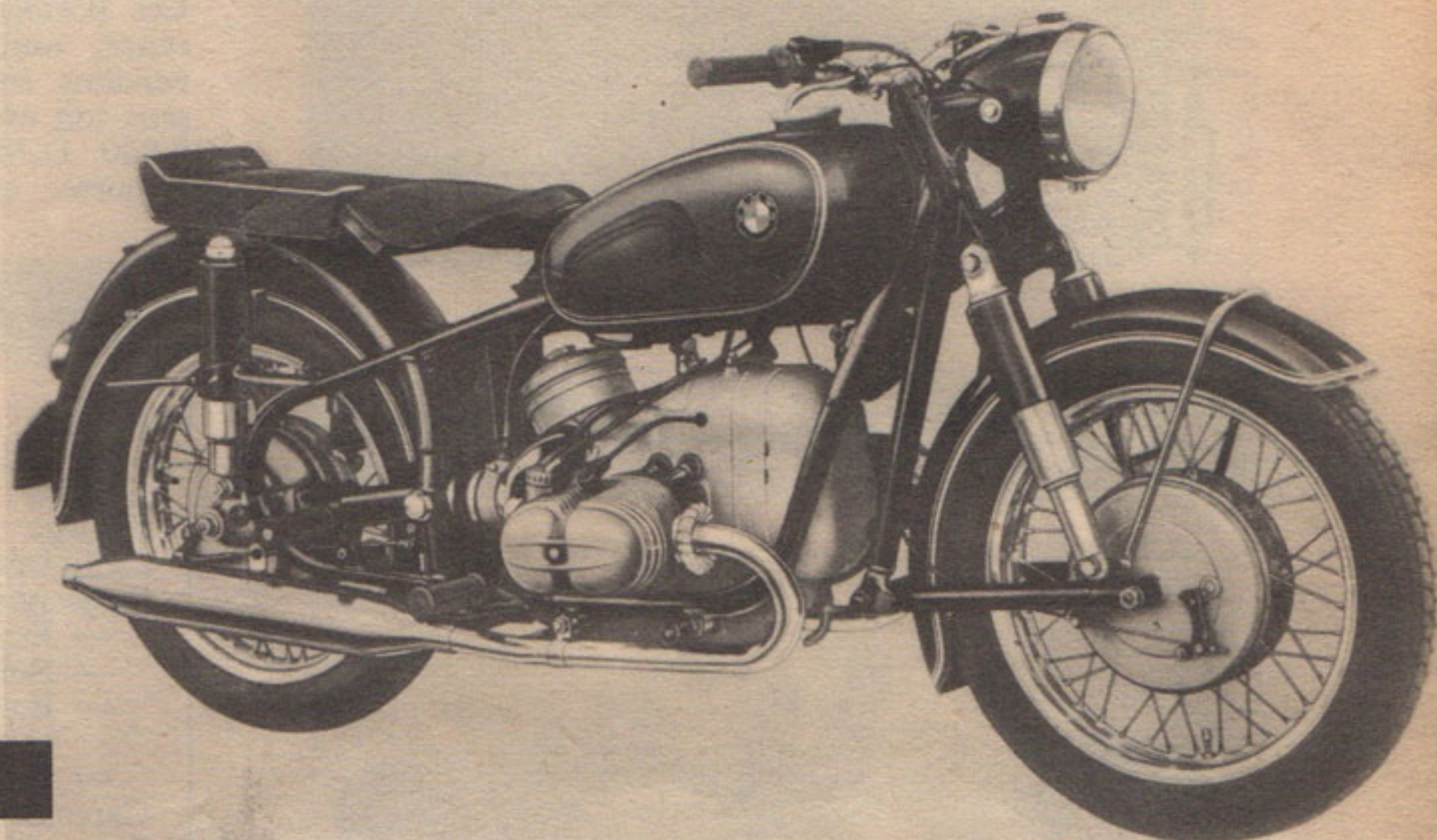
La fourche à roue poussée permet avant tout de choisir la chasse optimum selon l'utilisation de la machine. La course de la fourche télescopique était de 60 mm tandis que la nouvelle fourche a un débattement de 110 mm dont 46 vers le bas et 64 vers le haut, tandis que la suspension arrière voit son débattement porté à 95 mm (55 vers le haut

LE 14 janvier dernier les usines B.M.W. ont présenté pour la première fois leurs nouveaux modèles tant attendus à la presse spécialisée. Etant moi-même possesseur d'une R. 51/3 à suspensions télescopiques avant et arrière, je suis venu au rendez-vous de Munich rempli d'une légitime curiosité. Inutile de préciser que tous nos confrères de la presse allemande étaient présents, y compris la grand-mère volante, M^{me} Thouret.

La partie cycle des B.M.W. restée pratiquement inchangée depuis 1935 avait fait l'objet de critiques assez violentes dans certains journaux d'Outre-Rhin. Les suspensions étaient effectivement en retard sur les dernières constructions anglaises, italiennes et allemandes et l'on était en droit de demander autre chose aux machines d'une telle classe.

La firme munichoise se doit de soutenir une réputation solidement établie : celle de

La 600 cm³ B.M.W. R/69, équipée de la nouvelle suspension AR oscillante et de la fourche Earles.

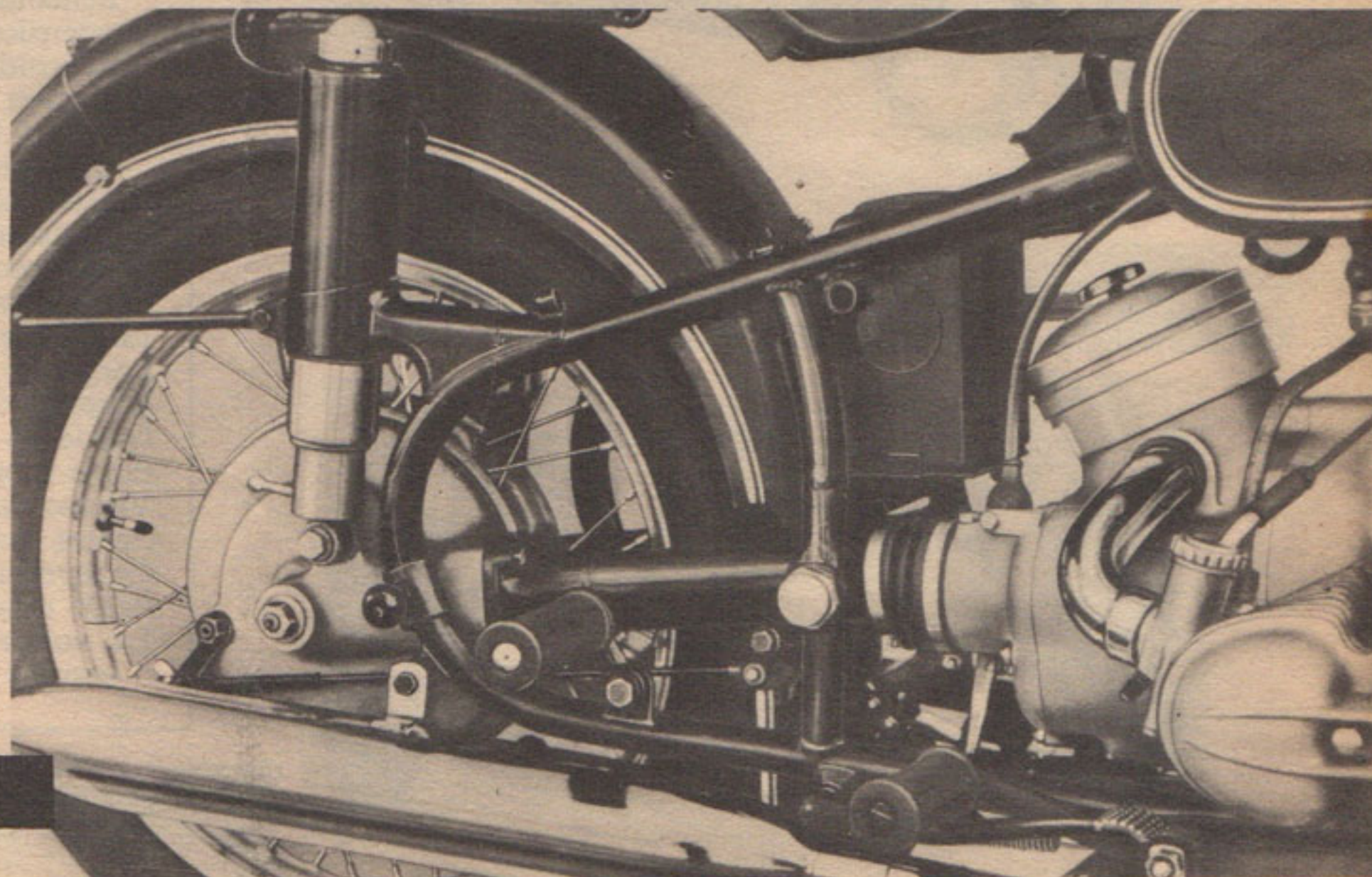


ne commercialiser que des modèles éprouvés, du « solide ».

Les nouveaux modèles R. 50 et R. 69 prouvent une fois de plus que la compétition est le meilleur des bancs d'essais parce que le plus impitoyable. Les machines de course de l'usine sont équipées depuis 1952-1953 d'une suspension arrière oscillante et d'une fourche du type Earles et les deux modèles dont il est question ici ont directement profité des enseignements de la course. Par contre la construction de la 250 cm³ et de la R. 67/3 (destinée aux attelages) est poursuivie sans changement, ces machines étant parfaitement vendables sous leur forme actuelle.

En voyant les nouvelles machines on est d'abord quelque peu choqué de constater que le constructeur a conservé l'ancien cadre ce qui donne un petit air « Gillet d'Herstal » à l'arrière des nouvelles B.M.W. Il y a pourtant plusieurs raisons justifiant cette construction : la boucle arrière du cadre est un support tout indiqué pour les silencieux

Détail de la suspension oscillante, montée sur les R/50 et les R/69.

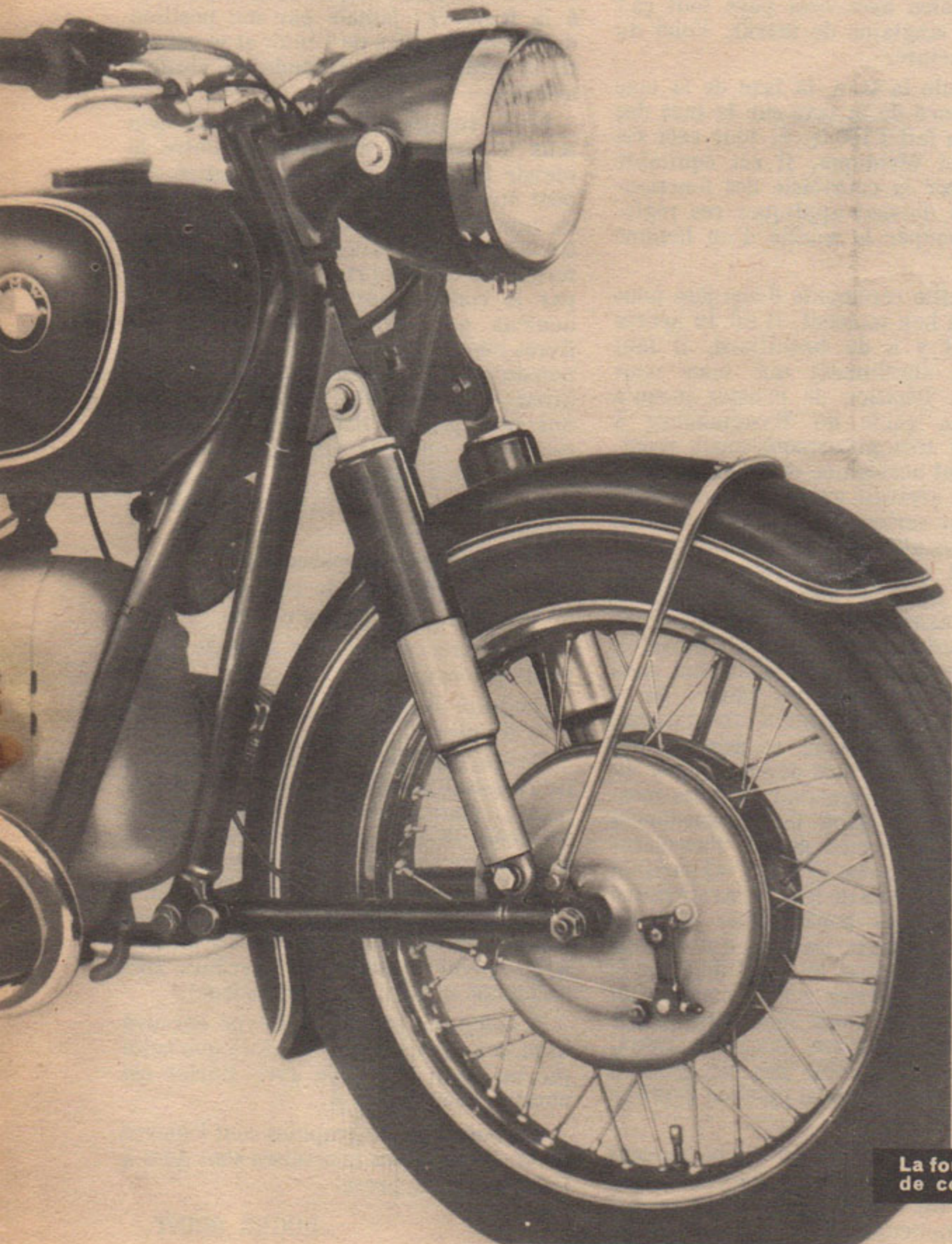


les nouvelles

et 40 vers le bas) au lieu des 80 mm de l'ancienne suspension. Signalons également que la suspension arrière est réglable pour solo ou avec passager par pré-compression des ressorts. Les deux suspensions sont montées sur roulements Timken.

Afin de diminuer les masses non suspendues, le diamètre des roues a été porté à 18".

Les magnifiques moyeux-freins, toujours à double came à l'avant, ont subi également une amélioration. La surface de friction a été majorée de 16,6 % par rapport aux modèles précédents. La décélération serait maintenant de plus de 8 m/s! Le réservoir toujours d'une contenance de 17 l est devenu plus étroit et plus haut, et comporte, sous le gripegenu gauche, le coffre à outils, ce qui permet



l'utilisation d'un porte-bagages de réservoir. Il est néanmoins regrettable que l'usine n'ait pas adopté le réservoir construit par Georges Meyer!

Le guidon de 650 mm est réglable. Il peut être déplacé de 23 mm dans le sens de la marche, subtilité certainement appréciée par les pilotes de petite taille. Autre détail : la suspension de la selle de la R. 69 est assurée maintenant par un bloc de caoutchouc de forme spéciale à effet progressif. Mais, d'autre part, la maison monte des selles doubles à la demande du client.

En ce qui concerne le moteur, la puissance de la 500 cm³ a été portée de 24 à 26 ch. L'on connaît la prudence de la firme munichoise quant aux chiffres annoncés, mais nos lecteurs se souviendront des résultats éloquentes obtenus avec la R. 51/3 lors de notre récent essai!

L'emplacement des carburateurs a été légèrement modifié afin d'obtenir un peu plus de place pour les pieds.

La boîte de vitesses a également subi des transformations. Elle est à trois arbres, dans le genre de celle de la 250 cm³. Le couvercle arrière de la boîte est d'un dessin nouveau permettant de faire passer l'arbre de transmission dans le bras droit de la fourche arrière. Précisons qu'il n'est donc pas possible de monter les anciens moteurs dans les nouveaux cadres. L'usine n'envisage d'ailleurs pas la vente de la seule partie cycle.

Mes impressions? Pendant ces derniers mois j'ai pu essayer plusieurs machines possédant des suspensions modernes. Les nouvelles B.M.W. comptent sans aucun doute parmi les meilleures. La R. 69 m'a tout spécialement impressionné : partant d'un ralenti de voiture américaine, elle monte à une vitesse de pointe de plus de 165 km/h. Et chose étonnante pour une machine de sport, il y a des chevaux partout! A noter aussi l'absence totale de réactions au freinage. Quant aux suspensions, j'ai été les essayer dans les terrains vagues environnant l'usine. Croyez-moi — cela « suspend »! Les trous et bosses n'y manquaient pas, Munich ayant subi des bombardements massifs pendant la dernière guerre. Pour conclure je dirais qu'avec ces deux nouveaux modèles, les B.M.W. sont à nouveau parmi les machines d'avant-garde dont la partie cycle et les freins permettent d'utiliser toute la puissance des moteurs bien connus. Je suis parti de Munich avec la promesse ferme d'un essai détaillé de la R. 69 à faire au printemps. Et j'y compte...

NIEDERMAN.

La fourche type Earles, dérivée de celle équipant la machine de course.

Avec la voiturette INTER



(Suite)

PRÉFÉRANT conserver un doute quant à la gravité des dégâts je propose de franchir pédestrement, sans avoir rien regardé, les derniers mètres qui nous séparent encore de la maison.

L'accueil que nous trouvons auprès de M^{me} et M. Wörner est empreint de la plus aimable cordialité. Je raconte ma mésaventure et, pendant que les dames parlent de la dernière mode de Paris, M. Wörner m'offre de m'aider à réparer le désastre. Au premier coup d'œil je constate que le choc a légèrement faussé un palonnier, un coup de clef énergique et tout rentre dans l'ordre. Ouf!

J'explique à M. Wörner que devant être à Paris le lendemain soir au plus tard et redoutant les montagnes russes de la route de Metz, mon projet est de gagner Strasbourg dans le plus bref délai, qu'en conséquence je suis très heureux de l'avoir vu mais que... Ce sont d'amicales protestations qui m'arrêtent :

« Partir tout de suite? Pas question. Also! Comment dites-vous en français? Ah! voilà. Vous nous froisseriez ma femme et moi. Nous allons déjà faire quelques photos (le Leica sort de la poche) ensuite nous prendrons le café, nous referons quelques photos avec les dames et, ensuite peut-être, vous pourrez partir. »

C'est bien ainsi que se déroulèrent les événements et il était plus de 5 heures lorsque nous fîmes nos adieux à ces hôtes charmants.

En traversant Karlsruhe ma passagère me prie de m'arrêter une minute. Mère de quatre moutards, elle a repéré un magasin de jouets extraordinaires où elle s'engouffre pendant que je vais acheter quelques cigares. Maintenant, il fait nuit, nous regagnons l'Inter au pas gymnastique. Mon idée est toujours de rallier Strasbourg au plus vite. Les sorties de Karlsruhe me sont parfaitement connues, si parfaitement, qu'aidé par un brouillard à couper au couteau, une demi-heure après, l'embranchement de la route de Strasbourg se trouve 10 km derrière nous et que nous sommes bien engagés sur celle de Wissembourg. Tant pis, ou peut-être, tant mieux, car cette route-là, je la connais un peu! je pourrais la parcourir les yeux fermés! On va voir ce qu'on va voir! C'est au moins ce que je claironne à l'adresse du cœur charitable qui, derrière moi, glousse d'aise chaque fois qu'il m'arrive un petit ennui. Adorables créatures!

Cette fois encore, j'aurais mieux fait de me taire. Dans un village je continue tout droit au lieu de tourner à gauche

et nous voici dans un champ de betteraves avec de la boue jusqu'aux jantes. La marche arrière passée comme si de rien n'était, on ne bouge pas! Plus d'adhérence. Derrière, on se tord! Remplaçant la paire de bœufs habituelle en pareille occasion, descendu dans le borborygme, j'attrape l'Inter par la queue et le remets dans le bon chemin.

Voici la douane allemande, puis le poste français. Les douaniers s'intéressent beaucoup à la machine, mais aussi au paquet de jouets. On explique avec des sourires charmeurs : « L'arbre de Noël; quatre petits enfants; les souliers dans la cheminée; les yeux émerveillés, etc. » Cela devient attendrissant mais, avant que chacun sorte son mouchoir pour essuyer des larmes, le brigadier sort son tarif.

— Combien avez-vous payé tout ça?
— Une vingtaine de marks. Voici du reste la facture.

On calcule la taxe, la taxe de la taxe et l'incidence de la taxe sur la taxe des taxes. Cela fait 1150 fr. Si tout ceci est absolument véridique, il est équitable de souligner la courtoisie des fonctionnaires qui doivent appliquer ces règlements à couper le souffle d'un homme robuste.

Cette petite cérémonie douanière nous a tenus un bon moment, il est 19 heures passées, il y a du brouillard, il faut cependant absolument que nous nous avançons. Décision de pousser jusqu'à Bitche. La route de Wissembourg à Bitche est très pittoresque mais particulièrement accidentée et presque désertique, s'il arrivait quelque ennui mécanique nous serions frais. Heureusement aucun signe alarmant ne vient détourner l'attention que je dois réserver à une conduite que la mauvaise visibilité rend déjà assez difficile. A la sortie d'une courbe bordant la forêt deux silhouettes surmontées d'un képi se découpent dans le pinceau lumineux du phare. Scrogneugneu! des douaniers frontaliers! Bien qu'en règle, nous ne sommes pas pour autant empressés de nous livrer au plaisir de la conversation avec ces messieurs, surtout dans les circonstances présentes. Mon pied écrase l'accélérateur. Oh! surprise! Notre apparition paraît, c'est le cas de le dire, avoir coupé le sifflet à nos bonshommes et c'est immobiles, dans la position qui prévoit judicieusement que le petit doigt a le devoir de se trouver sur la couture du pantalon, qu'ils nous regardent passer dans la clarté lunaire. Encore heureux, semble-t-il, de n'avoir pas été gratifiés d'un coup de rayon vert martien derrière le baudrier.

Enfin, les lumières de Bitche percent le brouillard. Il y a de la place à l'hôtel, le menu est appétissant, la carte des vins prometteuse. A la satisfaction de

ma passagère, la table que l'on nous offre est à côté d'un radiateur brûlant.

Le vendredi matin, 450 km environ restent à effectuer avant de revoir Paris. Il faut absolument les faire dans la journée. Dès 8 heures, nous sommes prêts à lâcher l'ancre, l'Ydral ne l'est apparemment pas car il se montre rétif à la mise en route normale. L'Inter est hissé en haut d'une rue à forte pente. Cette extrémité blesse notre dignité mais se révèle efficace. Nous filons honteux et ravis.

Outre deux ravitaillements, les arrêts indispensables, tout se passera sans histoire et à 19 h 30 l'Inter, avec 3 161 km au compteur, se rangera à l'endroit d'où il est parti huit jours auparavant.

Je me rends parfaitement compte d'avoir usé de la patience de ceux qui m'auront lu jusqu'au bout. Il était cependant difficile d'être vrai sans être long. Tout ce que j'ai tenté de raconter a pu être influencé par mon propre caractère, mon tempérament personne, la fragilité de mes reins ou mon endurance à la froidure; jamais par ma position de concessionnaire de l'Inter et je garantis la scrupuleuse exactitude des chiffres avancés.

Si ce voyage a été entrepris un peu sous le signe de la fantaisie, outre le plaisir personnel que j'en ai retiré, on peut être assuré, maintenant, qu'il aura eu une conséquence pratique. En effet, les remarques faites et les critiques formulées ont été prises en considération par le constructeur. Il n'est donc pas douteux que les véhicules qui seront livrés bientôt en série à la clientèle comporteront des améliorations qui les rendront plus agréables encore que celui qui m'a permis Paris-Milan dans les conditions que j'ai tenté de vous faire suivre, pas à pas.

En chiffres, sans papier de soie ni faveur :

Kilométrage total parcouru :

— 2 109 (d'après le compteur);

— 2 035 (d'après les cartes).

La différence peut être imputée à des petits détours.

Quantité de mélange utilisé : 87,5 l à 9 % d'huile.

Temps, non pas de roulage, mais en ne déduisant que les étapes (ravitaillements, changement de bougie, petits incidents divers, arrêts obligatoires ne sont pas retranchés) : 42 heures.

La moyenne générale ressort à 50 km/h à très peu de chose près, pour une consommation d'un peu plus de 4 l de mélange (tenir compte du parcours très accidenté et du moteur en rodage).

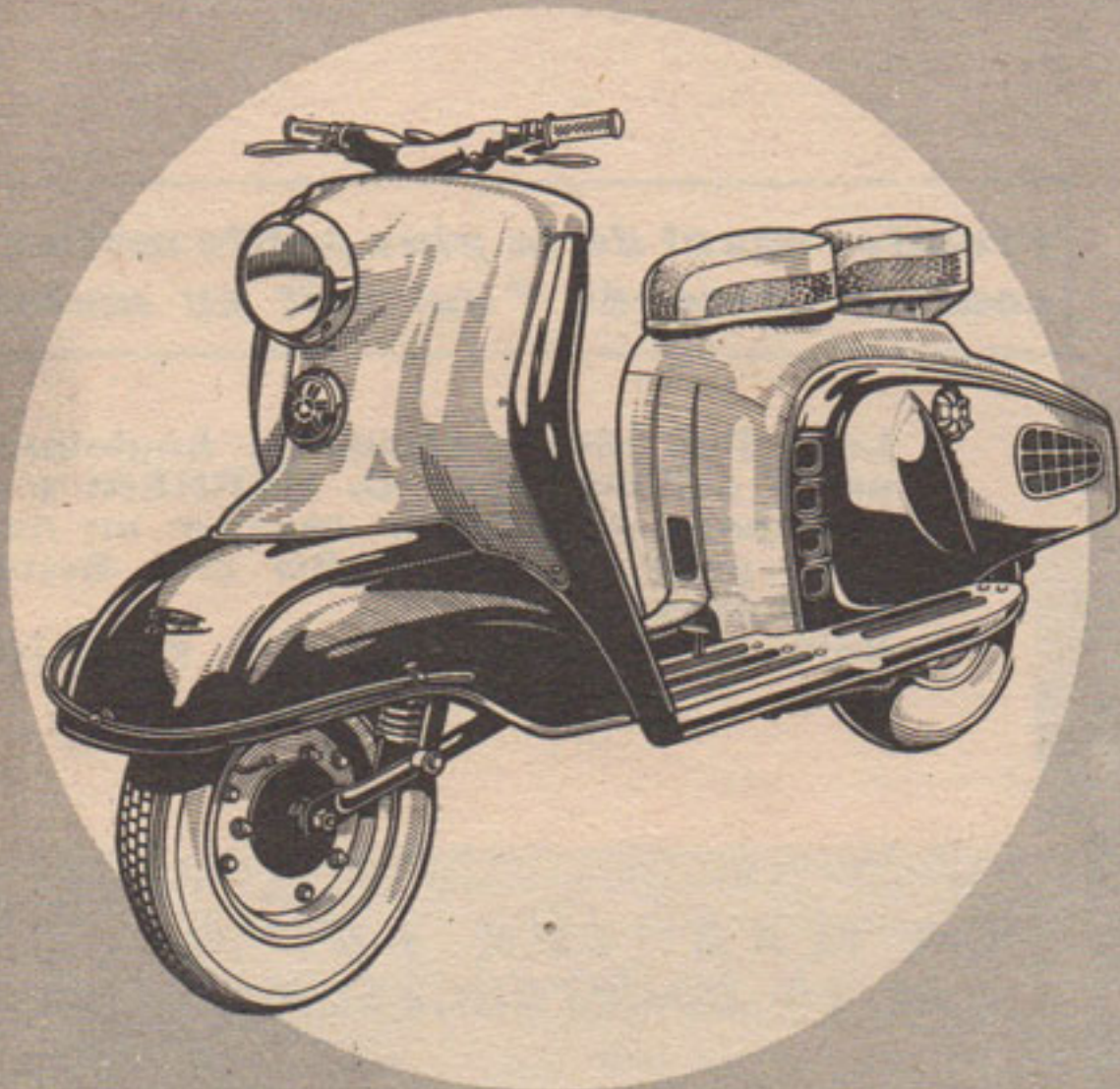
A noter que sur le prototype éprouvé la batterie était de 12 A, alors que celle prévue pour lancer le gyro starter est normalement de 18 A.

Les bonnes photographies sont l'œuvre de M. Wörner, les mauvaises sont dues à l'auteur de la prose.

ROGER POINT.

UN NOUVEAU SCOOTER

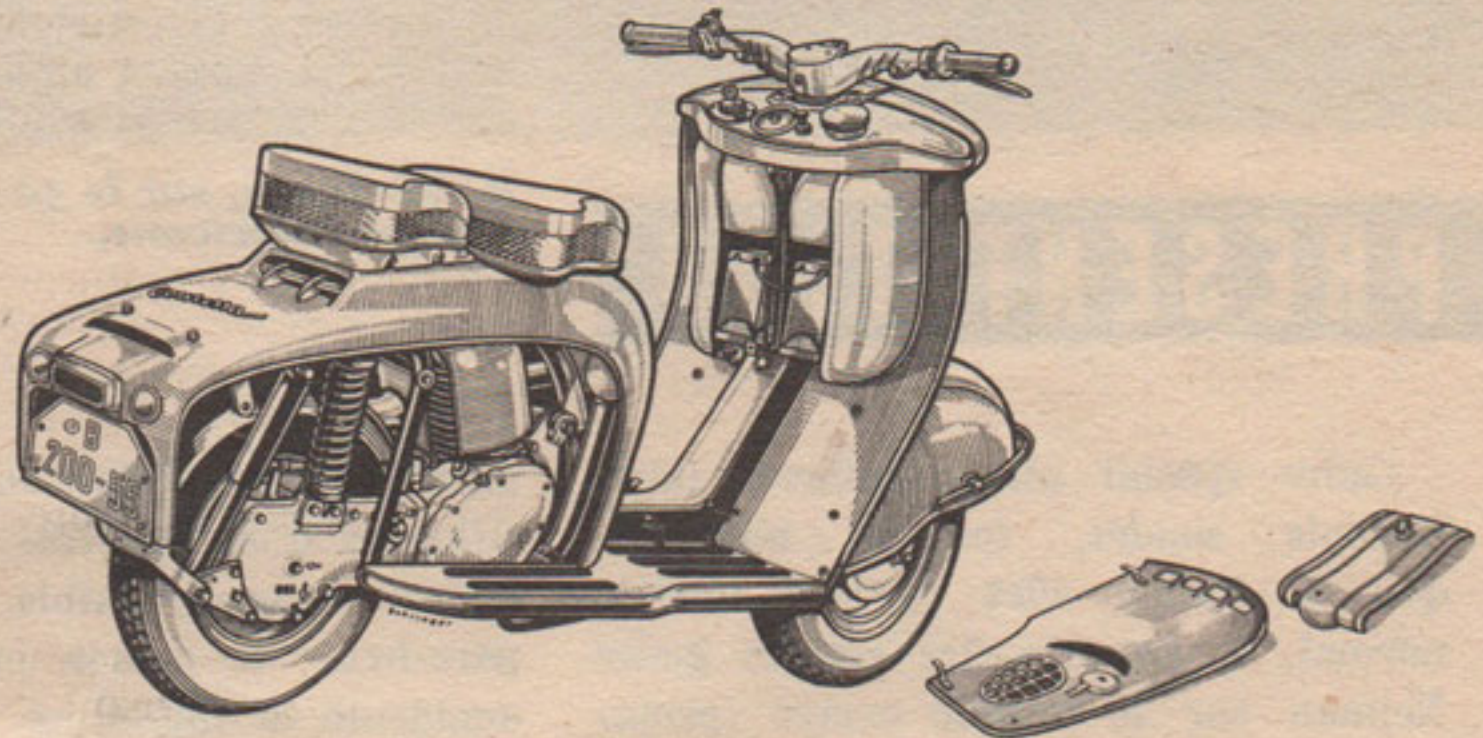
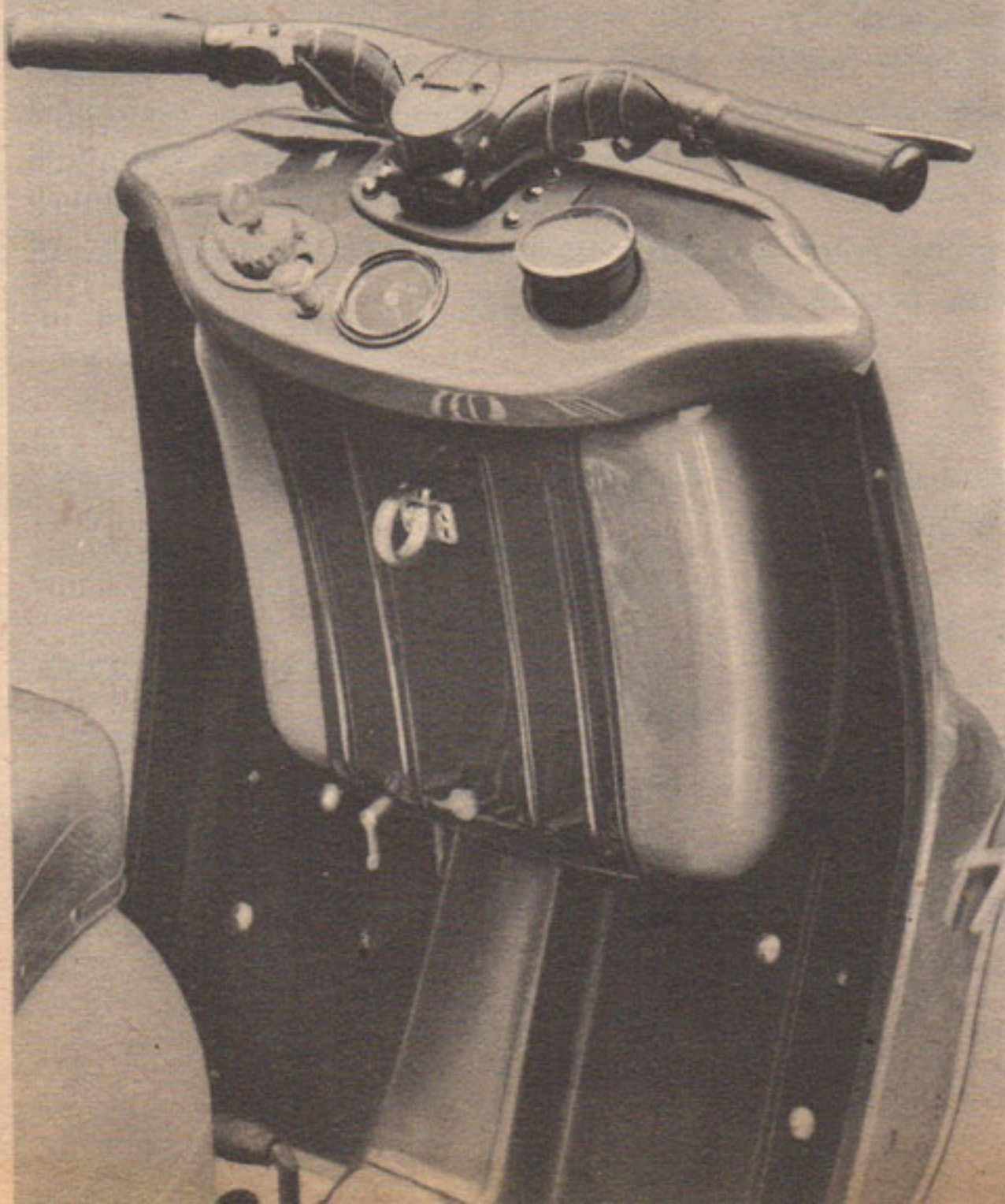
ALLEMAND



Le T.W.N. « Contessa » présente des lignes affinées, rompant avec l'école allemande de ces dernières années.

Détail d'ensemble : On distingue derrière le tablier les deux batteries, à l'arrière de la coque, la sortie d'air chaud, le carter secondaire étanche faisant office de bras de suspension, et le montage séparé du ressort et de l'amortisseur hydraulique.

Le tableau de bord et le petit guidon.

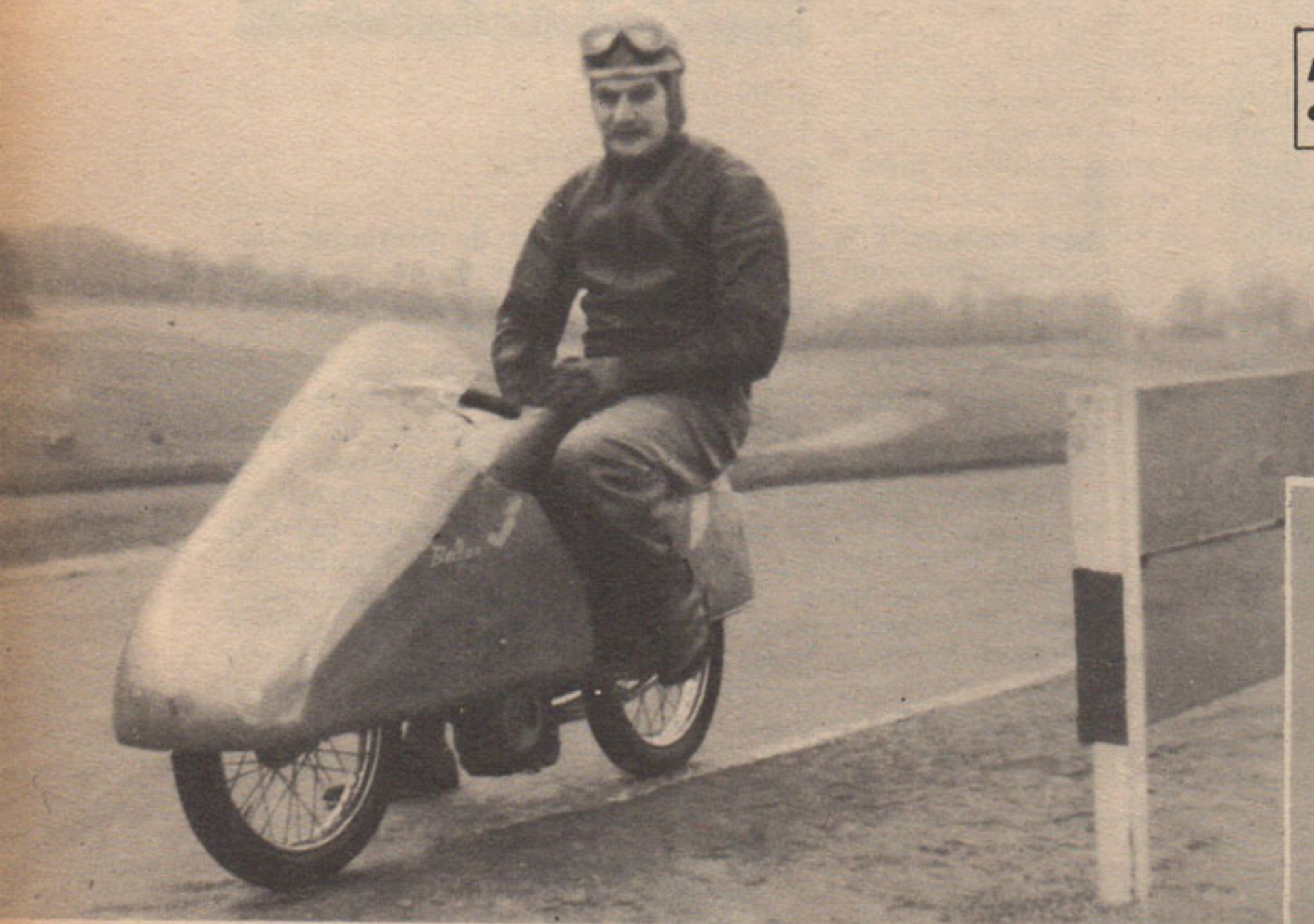


deux freins ont un diamètre de 125 mm sur une largeur de 25 mm.

Le moteur de ce scooter n'est pas un inconnu : il s'agit effectivement de celui équipant également la « Cornet » de la même marque. Rappelons que c'est un 200 cm³ à double piston développant 9 ch qui a toutefois subi certaines transformations pour l'utilisation dans le Contessa. Nous parlons principalement de la turbine de refroidissement et du démarreur électrique. Ce dernier est monté en bout de vilebrequin et sert également de dynamo (12 V) et alimente les deux batteries. La boîte de vitesses est à quatre rapports, commandés par sélecteur au pied. Elle est munie d'un dispositif de remise au point mort permettant de trouver celui-ci directement depuis la 2^e, 3^e et 4^e vitesse.

Les productions T.W.N. étant réputées solides et nerveuses ce dernier venu ne manquera certainement pas d'adeptes puisque il semble posséder les qualités de routier souvent recherchées par nos voisins allemands. Ce modèle suit d'ailleurs entièrement la ligne de la majeure partie des scooters allemands, c'est-à-dire cette tendance vers une cylindrée un peu plus forte permettant le grand tourisme à deux.

ESSAI DU BRITAX-DUCATI "HURRICANE"



Premier essai de la plus petite moto de course "carénée" qui soit au monde

Lors d'un récent séjour en Angleterre, notre collaborateur C. HARRARI a eu la chance de pouvoir essayer un nouveau petit racer, le 50 cm³ Britax-Hurricane.

Voici le détail de cet essai, exclusivité **MOTOCYCLES.**

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

But : la course. « Nous tenterons quelques records mondiaux, principalement le record de l'heure », confie le directeur de l'usine.

Machine de grand sport et course avec équipements spéciaux, plaisante par sa vitesse et son confort, fabriquée en série et robuste grâce à des solutions mécaniques sûres, mais qui nécessite une certaine habitude pour son pilotage spécial et à cause de sa légèreté.

A.-W. Jones, sur le 50 cm³ Britax-Hurricane.

PRÉSENTATION

PARTIE CYCLE

Cadre spécial ultra renforcé, tubes Reynolds soudés, fourche télescopique à double effet sur le modèle normal, à amortisseurs gomme genre Neiman sur le modèle essayé (prototype).

Le *carénage* est la grosse innovation de ce modèle. Étudié en soufflerie et sur des circuits de course, comme Silverstone, il se compose d'une partie avant fixe enveloppant complètement la roue mais laissant pourtant un angle de braquage suffisant, cette partie avant en tôles de dural et alu étant supportée par

un bâti charpenté fait de fers plats croissillonnés d'où une très grande rigidité latérale malgré le faible poids. Un petit pare-brise de course prolonge le nez, augmente la finesse et protège la tête du pilote. Une partie arrière étroite, simple carter, supporte tout à fait à l'arrière le siège de mousse spécial (origine Britax). Telle quelle, cette petite machine a un air de ressemblance très prononcé avec les machines allemandes et autres cétacés !

L'appui du réservoir, galbé grâce à des machines-outils spéciales, permet de

s'aplatir, afin d'offrir moindre résistance à l'air. Les roues de 20 x 2,5 inches, donc assez petites, sont freinées énergiquement par des freins à double expansion de 160 mm type moto. Le problème du freinage est d'ailleurs délicat sur ce modèle, car les freins sont dans tous les cas soumis à un effort d'autant plus grand que la finesse aérodynamique est plus grande, donc la résistance à l'avancement moindre. C'est ce qui a nécessité la pose de dérives refroidissant les mâchoires grâce à un courant d'air.

LE MOTEUR

Les ingénieurs de Britax sont partis d'un 48 cm³ Cucciolo importé d'Italie (Ducati). Rappelons les caractéristiques générales de ce moulin 48 cm³ : quatre temps culbuté, soupapes en tête, bloc moteur deux vitesses, graissage dans le carter, course 39 x 40 mm, 5 200 tr/mn à l'origine.

Mais de très nombreuses améliorations ont transformé ce moteur, déjà sport en

moteur de course, permettant de gagner des chevaux et donc d'augmenter la vitesse :

1° Carburateur spécial Amal, cuve séparée ;

2° Mégaphone remplaçant le pot d'origine, échappement travaillé, donc d'ailleurs réglages différents ;

3° Soupapes en alliage spécial, et

doubles ressorts de soupapes renforcés ;

4° Augmentation du taux de compression ;

5° Piston et segments spéciaux, d'origine Mondial ;

6° Bougie Champion LA 11 ;

7° Démultiplication augmentée, permise par la puissance.

ESSAI sur piste

J'AI pris place, de bon matin, pour l'Angleterre (9 h!) dans la voiture de M. A.W. Joones pour aller au circuit de Brands Hatch Stadium, à 15 milles de Londres, avec, derrière la grosse conduite intérieure, une minuscule remorque en aluminium du Service des courses contenant, amarrés avec deux ficelles le fameux Hurrigan et un prototype d'un nouveau scooter de même marque. (Voir croquis ci-joint schématisant le circuit.)

Revêtement bon, mais assez rugueux, route humide par endroits, les virages 1 et 2 très peu relevés, ce circuit privé impose trois fortes montées, une descente raide mais courte et quelques bonnes lignes droites. Très loin de notre Montlhéry traditionnel, quand même acceptable pourtant. Longueur 1,3 mille, soit 2,145 km.

M. Joones enfourche la machine pour la chauffer et aussi pour me faire une démonstration, très réussie. De prime abord il traîne, contrôle la pression des pneus, réglages..., puis tout à coup il nous prévient que nous pouvons chronométrer. Un tour pour rire, et... pleins gaz. Le bruit est affreux non parce qu'il est fort, mais surtout à cause de sa tonalité très haute, l'engin sifflant et miaulant à chaque passage. (Un amateur coureur sur sa Gold Star B.S.A. qui lui aussi bourdonnait sur sa spéciale, s'arrête de stupéfaction en doublant cet engin curieux.)

L'ambiance anglaise est assez différente de la nôtre : ici les motards... payant l'entrée d'un circuit privé comme celui de Brands H., enlèvent leur silencieux, phares et filtre à air, afin d'avoir la joie de tourner « comme des coureurs » et de faire de la vitesse. La nuit venue, ces motards remettent tout en place et rentrent tranquillement chez eux. Ils se sont bien amusés !

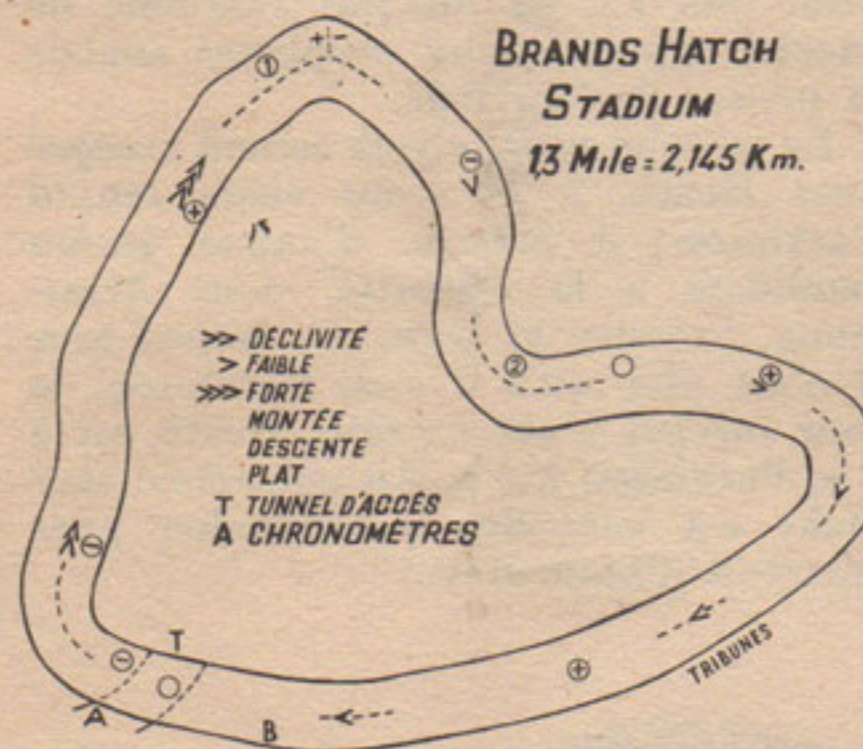
Revenons à notre racer qui vrille toujours et améliore petit à petit son temps. Le tour se fait bientôt en 93 s, se stabilisant à 97 s, temps pris sur cinq tours, ce qui donne une moyenne de :

$$\frac{2,145 \times 3\,600}{97} = 79,60 \text{ km/h.}$$

On apprécie cette performance à sa juste valeur lorsque l'on considère le profil du circuit.

Nous chronométrons alors le mille lancé, sur une piste auxiliaire, en plat, et la vitesse atteint 102 km/h. Je n'en crois pas les deux chronomètres, l'essai est refait, toujours plus de 100. Cette performance est sensationnelle pour un 48 cm³ et elle est due au carénage spécial tout autant qu'à un travail de mise au point de l'usine. Les bases mathématiques permettront d'ailleurs de répéter ce miracle sur tous les modèles de la série, m'a-t-on assuré.

Puis à mon tour j'enfourche l'engin. Il a l'air faible au premier abord avec ses petites roues et son faible poids. Pour tout dire, rien d'impressionnant quand on ne roule pas ! mais il se vengera vite.



La position en selle : maintien presque couché, le maître couple étant extrêmement réduit et le carénage protège totalement. Première vitesse et je me risque à passer la deuxième... pour fermer au plus vite les gaz ! ça a l'air de s'envoler. Le changement de vitesses se fait d'une manière assez spéciale. Le débattement du sélecteur est de 3 cm de chaque côté. On touche à peine le débrayage, on pose le pied, un effleurement suffit... la roue avant est très légère et l'on croit que l'on dérape, mais merveille, c'est une impression fautive. Petit à petit, après deux tours de reconnaissance, je me prends au jeu. Bientôt ma confiance est totale,

et je commence à accélérer vraiment quand le moteur s'arrête. Je dois le pousser sur 500 m : il n'y avait plus d'essence. Et c'est un deuxième départ malheureusement pour quitter presque aussitôt la piste, faire un saut sur le gazon la bordant et se retrouver à 80, roulant toujours par chance. Mais en conduisant normalement, la vitesse atteint quand même 65 de moyenne, le record étant de 107 s au tour, soit environ 70. Cela oblige déjà à rouler à 100 en plat. Avec l'habitude, le contrôle des organes devient parfait, la conduite plaisante après quelques tours si bien que je n'ai plus envie du tout de m'arrêter. Hélas ! bientôt drapeau et arrêt. La nuit tombe, il faut revenir à Londres, en voiture, ce qui est beaucoup moins gai.

Cet engin, tout nouveau, n'a pas à ma connaissance, son équivalent. Fabriqué dans une usine très connue outre-Manche, ce n'est pas non plus une de ces merveilleuses réalisations individuelles, admirables certes, mais uniques, il est déjà fabriqué, n'est plus ni un projet ni un rêve et sort sur commande en Angleterre. Peut-être sera-t-il bientôt importé en France, nous l'espérons, c'est une belle mécanique. Des pourparlers sont en cours, en tous les cas, nous vous tiendrons au courant.

Le Hurrigan présente des solutions neuves. Il nous reste à nous demander si nous pourrions bientôt organiser en France des courses pour 50 cm³ comme on commence à en organiser en Angleterre, pays où le Britax a même terminé en bonne place des Trials à cause de sa légèreté parmi les 500 et autres 350 (c'est incroyable et pourtant vrai). Si ces courses existent un jour ici, la partie sera jouée d'avance pour lui.

Remercions l'usine Britax Ducati pour son amabilité et aussi et surtout pour nous avoir accordé l'exclusivité de l'essai de ce racer.

C. HARRARI.

DÉFAUTS

Sélecteur au pied trop doux.
Chaîne 1/2, 1/8 inch faible.

AVANTAGES

Carénage intelligent.
Légèreté (54 kg).
Consommation assez réduite.
Pièces détachées faciles à trouver.
Conception audacieuse mais sûre.
Gros réservoir (13 litres).
Performances remarquables.

G. E. DUKE

En réponse à une question d'un de nos lecteurs, nous publions ci-dessous les différentes phases de la carrière motocycliste de G. E. DUKE.



RETRACER la carrière de celui que l'on peut appeler, sans craindre opposition, le plus grand pilote actuel, équivaut à faire l'historique des championnats mondiaux depuis 1950.

Sa collection de premières places est tellement éloquent qu'un historien pressé aurait tout intérêt à citer ses places d'honneur de préférence à ses victoires. Duke est venu à la compétition vitesse relativement tard, à vingt-cinq ans, auparavant il faisait partie de l'équipe Norton (déjà!) de trials et cross.

DÉBUTS

En 1948 des victoires de catégorie le récompensent dans quelques trials et il s'essaye avec bonheur dans des scrambles (ou moto-cross).

Dans le Grand Prix des Nations de Cross de 1948, remporté par la Belgique, il termine sixième dans sa série, quatrième en finale derrière Jansen vainqueur, Cox et Viney ; pour situer sa performance signalons qu'il précède des coureurs dont la cote est élevée, Milhoux, Hall, Lines, Alves, Rist, Leloup.

Sa position chez Norton lui a évidemment grandement facilité ses débuts en course de vitesse et c'est en septembre 1948 qu'il s'aligne au départ de sa première épreuve, le Junior Manx Grand Prix, couru sur six tours du fameux (et tant controversé depuis) circuit du T.T. Il n'est pas inutile pour l'édification du lecteur de dire quelques mots sur cet essai qui, s'il ne fut pas couronné de succès, apportait aux prophètes anglais la preuve de leur flair.

Le premier tour le voit second *exaequo* avec Heath, à 14 s du vieux renard Parkinson ; il précède d'autres jeunes candidats à la célébrité, dont Armstrong, Crossley et Dale. Au second tour il n'est plus qu'à 2 s de Parkinson, le tour suivant il est en tête, Heath est à 3 s, Parkinson à 5 s. Au quatrième tour Duke est contraint à l'abandon pour réservoir d'huile crevé.

1949

Contrairement à Dale et Armstrong qui se mirent dans le grand bain l'année suivante, Duke préféra commencer en bas de l'échelle et nous le revoyons dans l'île de Man au départ du Senior Clubman's T.T., épreuve pour machines de sport. Cette deuxième visite à l'île sacrée, pour les motocyclistes (ne l'appelle-t-on pas La Mecque du motocyclisme?), permit à Geoff (prononcer Djeff) de remporter sa première victoire, après avoir mené de bout en bout, battu les records Clubman et précédant le second, Jefferies, de 2 mn 7 s à l'issue des trois tours de l'épreuve. Anticipons et disons que ses deux visites suivantes virent aussi des victoires, mais en atteignant le point culminant de la carrière d'un coureur motocycliste, le Senior Tourist Trophy. Au Junior Manx Grand Prix de la même année Duke après avoir mené cinq tours, doit céder la première place à Mc Candless après une chute et sans embrayage pendant les deux derniers tours. Le Senior vit Duke mener toute l'épreuve, battre tous les records et précéder Mc Candless à l'arrivée. Toutes ces épreuves furent courues sur des Norton et il devait en être ainsi jusqu'à fin 1952.

Peu après cette victoire Duke signait le contrat qui allait faire de lui, durant trois saisons, le héros britannique n° 1, faisant accorder un sursis au monocylindre en 500 cm³, car Geoff seul était capable de battre les quatre cylindres italiennes, ce qui avait fait dire à tort à certains traditionalistes anglais, que le mono n'était pas mort.

Première manifestation dans le « grand bain » en octobre 1949, quand il s'attaque à des records de durée avec Bell et Oliver.

1950

Le début de saison 1950 le voit en course aux côtés des grands et c'est un garçon timide et rougissant. Il se fût mis dans un trou de souris lorsque au départ d'une épreuve anglaise, ayant oublié un chiffon dans sa prise d'air de carburateur, Bell lui fit remarquer qu'il était peu orthodoxe de prendre le départ avec un tel accessoire. Depuis Duke a fait ses preuves de coureur méticuleux et attachant une importance capitale aux détails.

Première grande course officielle, le Junior T.T. Il termina second derrière Bell, pour inverser les rôles dans le Senior. On a dit à l'époque qu'il s'agissait d'un échange de politesses, or depuis la guerre, contrairement à une pratique fort utilisée par les Italiens, Norton a toujours donné toute liberté d'action à ses coureurs. Duke a simplement dit que certains jours on se sentait mieux disposé que d'autres, et que le jour du Junior il était dans un de ces derniers.

Dans ces deux épreuves, Duke précédait néanmoins des chevronnés comme Daniell, Foster et Graham.

Le Grand Prix de Belgique qui suivit vit Duke troisième en 350 derrière Foster (Vélocette) et Bell. En 500 après élimination de Bell par le terrible accident qui mit fin à sa carrière de coureur, Duke témoin de l'accident causé par une erreur d'un coureur italien, veut venger son équipier et prend la tête avec une audace folle. Geoff a dit que c'était la plus grosse bêtise de sa carrière et qu'il pouvait s'estimer heureux d'être en mesure de le dire. Il ne terminera pas l'épreuve, trahi par son pneu arrière.

Le samedi suivant, Grand Prix de Hollande, Foster précède encore Duke en 350, c'est l'année qui verra la fin de la suprématie Vélocette en cette cylindrée, puis la course des 500 voit la débâcle britannique causée par les pneus arrière qui perdent leur gomme et Joe Craig arrête ses Norton qui restent en course, palliant ainsi les risques inutiles.

Le Grand Prix de Suisse avait lieu cette année-là à Genève et si aujourd'hui la Commission sportive Internationale ne veut plus que des billards ou des circuits

rapides, à cette époque c'était l'excès contraire. Il plut le jour des courses et le ciment des virages valait la meilleure patinoire, au premier tour, il y eut déjà dans une courbe 7 coureurs à terre!

Il fut donc révélé que Duke n'était pas l'homme de la pluie, précédé en effet en 350 par Graham et Foster (tous deux à la réputation « aquatique » d'ailleurs). En 500 il termine quatrième derrière l'A.J.S. de Graham, les Gilera de Masetti et Bandirola.

L'Ulster Grand Prix comprenant trois classes courues simultanément, Duke partit en 500.

Ce circuit, le plus dur pour les suspensions, vit la déroute italienne, tandis que Geoff ajoutait une belle victoire à son palmarès, battant Graham.

Mentionnons le Grand Prix des Nations à Monza car nous y vîmes la revanche de Duke sur Graham en 350, battu de une seconde.

Autre fait à remarquer, Duke en réglant aisément toute une armada italienne, apportait à Norton sa dernière victoire à Monza en 500, jusqu'à 1954 au moins,

1951

L'Année Duke avec un grand A.

Norton pas prêt ne va pas à Barcelone (avril), débuts en Grands Prix pour Geoff à Berne. Il est seul à représenter Norton avec le regretté Suisse Cordey, en effet la période d'entraînement du T.T. étant à la même époque, on ne peut déplacer toute l'équipe. (Les années se suivent et se ressemblent.)

Dans les deux catégories les deux Norton officielles tombent en panne de magnéto, un nouveau modèle. Ayant été courue sous une pluie battante elle a permis à Duke de montrer qu'il n'était plus le petit garçon courant sous la pluie de l'année précédente, ce qu'avait déclaré un coureur à l'esprit chagrin et jaloux. Il précédait dans la course des 350, Graham et en 500, Anderson quand il dut abandonner.

Ensuite c'est le fameux doublé du T.T., puis le doublé du Grand Prix de Belgique dans lequel il est le seul mono devant quatre multis, en 350 au Grand Prix de Hollande chute sans gravité, victoire en 500 devant Milani (Gilera) et Lorenzetti (Guzzi).

Victoire en 350 cette fois à Albi, cinquième en 500.

À l'entraînement, l'on s'était aperçu que l'essence était de qualité déplorable, causant des dégâts aux moteurs et les techniciens Norton n'eurent pas le temps de remettre les moteurs en accord avec le carburant pour la course. (À Reims cette année il y eut les mêmes récriminations contre l'essence.)

À l'Ulster, nouveau doublé, à Monza victoire en 350, en 500 il doit se contenter

de la quatrième place, derrière trois Gilera, mais le titre mondial est dans sa poche.

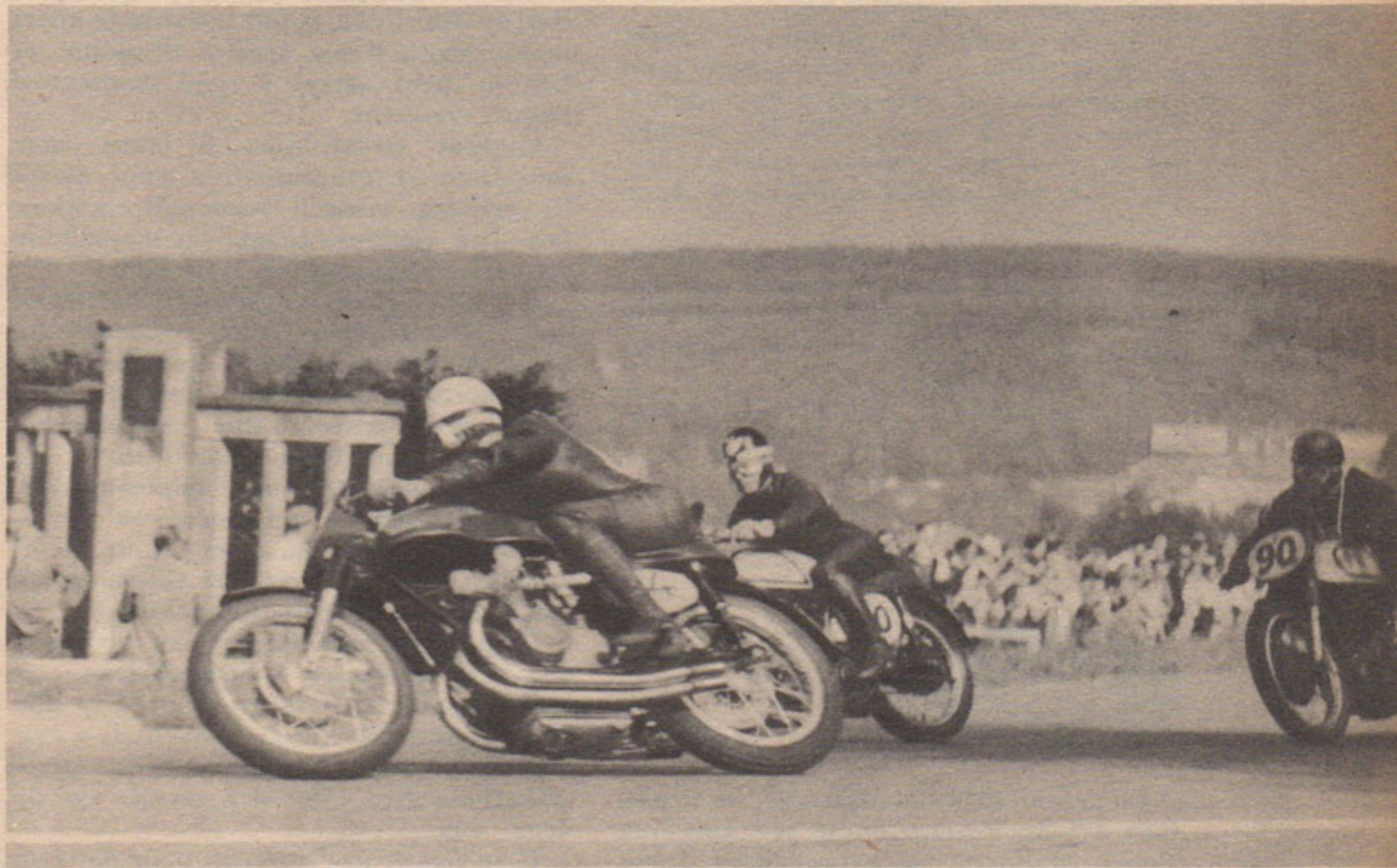
Il remporte donc en 1951, le double titre mondial en 350 et 500, est sacré par les lecteurs de deux journaux anglais ayant chacun leur référendum, Sportif de l'année, s'adjuge le Segrave Trophy et est promu membre de l'Ordre de l'Empire britannique par la reine d'Angleterre.

Un seul motocycliste avait reçu cette enviable distinction avant lui, Frith qui, avec cinq victoires consécutives, était devenu champion du monde 350 en 1949.

1953

La maison Gilera avait offert cinq millions pour s'assurer les services du Lancashire lad (gars du comté de Lancashire), mais pour des raisons que l'on crut patriotiques il s'abstint.

En réalité il avait « tâté », avec autant de bonheur du reste, du quatre roues. On peut citer son exploit de Goodwood,



1952

Cette année débuta relativement bien pour Geoff, mais un accident survenu à Schotten à mi-saison le força à l'inaction pour le reste de 1952, avec pour corollaire la fin des succès Norton lorsqu'il y a des machines italiennes au tableau. Il gagne le Junior T.T., mais en 500, sans embrayage, il doit abandonner. Nouveau succès en 350 à Berne, abandon en 500, carburant de mauvaise qualité (là aussi!). En Hollande, et, curieusement, en Belgique, les résultats sont identiques en ce qui concerne les deux premiers, en 350 Duke précède Amm (début de ce dernier comme pilote officiel), en 500 Masetti (Gilera) précède Duke, « c'est tout » pour 1952, mais cela lui permet de conserver son titre mondial catégorie 350.

Il est évident qu'hormis ces Grands Prix, Duke a gagné beaucoup d'épreuves nationales en Angleterre et en Italie, mais ces victoires ont moins de valeur, l'opposition étant en général assez faible.

le célèbre Stirling Moss sur Jaguar qui développait 210 ch, était précédé en handicap, de Geoff sur Aston-Martin de 160 ch, de 25 s. En 24 km Stirling Moss ne reprit qu'une douzaine de secondes. Au Grand Prix de Berne, en sport, s'il terminait derrière trois Mercedes, il précédait de plus de 30 s le réputé britannique Parnell, tous deux sur Aston-Martin. Terminons cette incursion dans un domaine qui nous est étranger en disant que Geoff revint à ses premières amours.

Au Salon de Londres de novembre 1952, il fut présenté au Duc d'Edimbourg et la personnalité qui le présenta signala son refus de courir pour une marque étrangère, à quoi son Altesse Royale répondit qu'il avait peut-être tort!

Duke étant devenu une célébrité crut, lorsqu'il voulut reprendre le guidon au printemps, que la maison Norton serait trop heureuse de lui faire un contrat pour 1953, mais entre temps Amm avait signé. Peut-être était-il trop exigeant. Il signa donc chez Gilera.

Pour illustrer la déception des motars britanniques, nous constatons que pour 1954, en dépit d'une saison remarquable Duke n'est classé que neuvième sur la

liste du Sportif de l'année, juste avant Stirling Moss qui n'a pas eu un palmarès remarquable l'an dernier.

Les Anglais sont assez pointilleux sur l'honneur national, les Français considèrent cela avec un sourire amusé, il est vrai que nos constructeurs, par leur apathie, nous ont obligés à avoir les idées larges.

Dans le Senior T.T. Geoff se produit sur la Gilera mais tombe et doit abandonner. (Il était en tête.) Le Grand Prix de Belgique allait lui permettre la première victoire d'une longue série sur 500 Gilera. A Assen, Hollande, abandon pour panne de moteur.

Au Grand Prix de France, à Rouen, victoire. Ouvrons une parenthèse pour signaler que son style put y être admiré, tandis qu'à Reims en 1954 les endroits où le style des coureurs pouvait être étudié étaient pour le moins rares, sinon inexistant.

A l'Ulster, mis en échec par Kavanagh (Norton), mais un embrayage inopérant en est la cause. Au Grand Prix suisse, il gagne devant trois équipiers et à nouveau à Monza.

En conclusion il renoue avec le titre mondial 500.

1954

La saison 1954 débutait avec le Grand Prix (?) de France, on se souvient que Pierre Monneret se rapprochant, Duke força l'allure et maintint Pierre à distance prudente, mais fut victime de sa distribution.

Puis vint une seconde place au T.T. fort discutée et qui n'a pas de signification, la course ayant été arrêtée après la mi-course sans préavis, à cause du temps exécrable.

Abstention Gilera à l'Ulster. A Spa, premier, à Assen, premier devant Anderson (Guzzi) et Bandirola (M.V.). Au Grand Prix d'Allemagne, premier devant Amm (Norton) à 3 s 3/10, qui a couru une des plus belles courses de sa carrière, précédant parfois Duke!

Au Grand Prix de Suisse, il ne fait pas preuve de sa supériorité coutumière, et doit se contenter au début de la quatrième place, puis après dix tours et abandons d'Anderson et Kavanagh (Guzzi) il est deuxième derrière Amm. Deux tours avant la fin il prendra la tête pour battre Amm de 3 s 7/10 cette fois.

Cette course lui donne à nouveau le titre en 500 et il est probable qu'il n'a pas voulu forcer, le circuit étant mouillé sous les arbres, de crainte de compromettre un titre à sa portée même avec une place d'honneur.

Pour Geoff la saison se termine avec Monza où il est à nouveau vainqueur.

L'HOMME

Duke est un garçon aimable, sans pédanterie et si le différent qu'il a eu avec la maison Norton peut faire penser à certains qu'il a perdu une partie de sa modestie bien connue de ses débuts, nul ne peut lui en vouloir, bien peu de célébrités, dans quelque domaine que ce soit, gardent leurs pieds sur la terre.

A l'instar de certains maîtres du passé, Frith, Woods, la perfection de son style, tout de souplesse, ne permet pas d'apprécier les difficultés, il fait paraître le sport motocycliste d'une facilité dérisoire, et l'on ne peut savoir à quel moment il risque vraiment.

Coureur scientifique, il court avec sang-froid et concentration pour éviter les erreurs, mais il reconnaît en avoir fait. Il a toujours écouté les conseils de ses pairs, notamment d'Artie Bell.

Il a conçu lui-même sa combinaison de cuir collante après avoir constaté les temps meilleurs de Bell à Montlhéry lors de tentatives de record. Bell, de forte corpulence, portait une combinaison serrée qui annihilait l'inconvénient de poids et de sa résistance à l'air plus grande.

Tel Armstrong qui porte un trèfle, emblème de l'Irlande, à son casque, Geoff depuis qu'il est entré chez Gilera, porte sur le sien la rose du Lancashire.

Il possède maintenant un magasin de vente de motos à Saint-Helens, son village natal. Il s'est marié avec la fille d'un pasteur de l'île de Man, qu'il a évidemment connue au cours de ses pérégrinations dans l'île. Il a un fils âgé de deux ans.

Il ne tombe pas souvent, mais dans un métier périlleux les accidents sont difficilement absents.

A ses débuts en 1949, il eut une jambe cassée dans une épreuve irlandaise.

La chute dont il fut victime à Assen en 1951 (en 350) lui coûta une sérieuse entaille au coude.

Elle est due à une des rares erreurs commises par Geoff. Sur ce circuit existe un virage en S qu'il abordait à fond en quatrième, bien que Joe Craig lui ait fait remarquer que le vent avait tourné et qu'il pousserait les coureurs dans le virage. Il oublia le conseil déguisé et dut incliner la moto de telle manière que l'adhérence échappa à l'avant.

La chute de Schotten est une conséquence de piquêre de guêpe! Son bras endolori lui ayant fait réduire les séances d'entraînement, capitales sur ce circuit assez long et tourmenté, il réussit néanmoins à mener confortablement et son attention se relâcha quelque peu. Sur ce circuit deux virages sont d'approche quasiment identique, l'un peut être pris à fond en quatrième, l'autre en troisième à 145 km/h. Prenant le plus lent des deux pour l'autre il quitta la route et eut la relative bonne fortune de passer entre deux arbres! Mais la saison 1952 était finie pour Geoff.

1955 ?

C'est évidemment l'inconnu pour des raisons multiples, à commencer par l'attitude des constructeurs devant les exigences, dites sportives, des dirigeants fédéraux.

Mais il est probable que le grand choc Amm (M.V.) Duke (Gilera) aura lieu et, si le style de ces deux coureurs est rigoureusement opposé (Amm est un fonceur et l'on peut à peine dire qu'il a un style), les prestations du Sud-Africain dans certaines courses de 1954 sur une machine nettement moins vite que la Gilera laissent bien augurer de l'avenir.

Il serait temps que l'on vit le dompteur mangé, ne serait-ce que pour rompre la monotonie des classements et cela est probablement le meilleur éloge que l'on puisse décerner au maître à piloter.

R. DOLICQUE.

ÉCHOS

La Nuit du Scooter.

Organisée par le Scooter-Club de l'Île de France, la Nuit du Scooter qui s'est déroulée le 5 février a été incontestablement une belle réussite dont les organisateurs doivent se montrer satisfaits.

La grande salle du théâtre de l'Apollo était archi-comble. Le programme artistique présenté par la charmante Arlette Peters, plut à tous par sa variété, sa qualité et son entrain.

A l'issue du spectacle, la disparition automatique des fauteuils et l'apparition du plancher du bal, tout le parterre pivotant sur lui-même, ne fut pas la moindre attraction.

Parmi les nombreux lots de la tombola figurait en tête un scooter offert par la maison Terrot; fait amusant, il fut gagné par une des personnalités du Vespa-Club.

La Revue italienne « La Moto ».

Nous a envoyé un exemplaire de la seconde édition de son volume *Motocyclettes, Scooters, Micromoteurs*. C'est l'unique recueil du genre qui existe en Italie et une des rares publications dans le monde.

Cette seconde édition a 528 pages (la précédente en avait 352), elle contient un manuel technique complet sur le motorcycle, une étude sur l'achat d'une moto, les données et caractéristiques de la production motocycliste 1953-1954 (avec certaines nouveautés de 1955), des schémas d'installations électriques pour une centaine de motos, les prix des divers modèles et adresses des constructeurs.

(Suite de la p. 16.)

brusques. Ne pas faire comme celui qui a traversé le carrefour Malesherbes-Courcelles, à Paris, environ à 60 km/h, roue arrière bloquée, mains crispées au guidon, avec une haie polie et prudente autour de lui, formée de deux ou trois camions et d'une bonne douzaine de véhicules. L'icelui sus-mentionné avait tout simplement magnifiquement débrayé et freiné lorsqu'il avait vu un feu devenir rouge et qu'il marchait à près de 100 km/h. Manque évident de contrôle.

Nous ne terminerons pas cet article avant d'avoir dit quelques mots du frein-moteur que si peu de pilotes savent utiliser.

Il ne doit pas être un appoint, mais c'est bien plutôt les freins proprement dits qui viennent à son secours.

Il est partout utilisable. Un exemple?

Si l'on veut passer un carrefour rapidement et en toute sécurité, une dizaine de mètres avant, rétrogradons d'une ou deux vitesses. Coupons les gaz et, s'il ne vient personne, sans avoir appuyé le moins du monde sur le frein, la machine peut bondir en toute sécurité et en toute reprise.

(A suivre.)

LEGRAND-JACQUES.

ÉCHOS

Un modèle extraordinaire.

Le célèbre spécialiste d'épreuves sprint (400 à 1 000 m départ arrêté) Franck Williams, bien qu'agé de cinquante-sept ans, continue à courir dans ces épreuves dont il est le crack indiscuté depuis vingt-cinq ans. Meticuleux et remarquable metteur au point il prépare actuellement pour les épreuves de 1955 une 1 000 équipée du dernier 8/80 Jap. Contrairement à ce que les experts de Norton et Jap déclaraient, il réussit à loger cet imposant moteur dans un cadre de Norton Featherbed sans modifier celui-ci. Derrière le moteur, une boîte Norton trouve sa place.

Le problème des chevaux à bas régime n'a pas de secrets pour Williams mais un travail de longue haleine est nécessaire.

Gageons qu'avant longtemps nous serons à même de vous annoncer un temps extraordinaire sur le 400 m départ arrêté.

Essais chez D.K.W.

L'autostrade Munich-Ingolstadt a été le théâtre de nombreux essais des nouveaux modèles 125, 250, 350 cm³, que

D.K.W. engagera dans le prochain Championnat du Monde.

Dale chez Guzzi?

D'informations de source officielle nous avons appris que Dale ferait partie de l'équipe officielle Guzzi en 1955.

Comparons les records russes aux européens.

Moyennes russes.

(km/h)

100 cm³.

Kilomètre lancé.

Novikov (Komet) 162,308

5 km lancé.

Novikov (Komet) 140

10 km départ arrêté.

Novikov (Komet) 129

500 cm³ sidecar

Kilomètre lancé.

Choumiline (Komet) 198,019

5 km lancé.

Ermanis (Komet) 207,723

10 km départ arrêté.

Choumiline (Komet) 193,646

Moyennes européennes.

(km/h)

100 cm³

Kilomètre lancé.

Baum (N.S.U.) 178,869

5 km lancé.

Baum (N.S.U.) 171

10 km départ arrêté.

Ruffo (Guzzi 75 cm³) 108

500 cm³ side-car

Kilomètre lancé.

Bohm (N.S.U.) 248

5 km lancé.

Cavanna (Guzzi 250 cm³) 206

10 km départ arrêté.

Noll (B.M.W.) 213

B.M.W. Scooter et Isetta.

B.M.W. annonce que la production de son scooter prévue pour le printemps 1955 ne débutera qu'en fin d'année. La cause de ce retard serait le démarrage en série de la voiturette Isetta - B.M.W., la capacité de production de l'usine de Munich atteindrait ainsi sa limite.

Grand-mère de l'ère atomique.

A la suite de notre précédent article sur M^{me} Thouret, le M.-C. de Monaco nous transmet une rectification qui n'enlève rien à sa sportivité et que nous reproduisons ci-dessous :

« Permettez-nous une petite rectification au préambule de l'article « Une grand-mère de l'ère atomique » publié sous la signature de M^{me} Ilse Thouret dans votre numéro 138.

» Il est dit en effet que M^{me} Thouret a participé à Liège-Monaco-Liège parmi les épreuves que l'on peut inscrire à son

actif. Collaborant activement avec la Fédération motocycliste de Belgique à l'organisation de Liège-Monaco-Liège, nous n'avons pas encore eu l'occasion ni le plaisir d'enregistrer sa participation à ladite épreuve.

» Par contre, en 1952, M^{me} Ilse Thouret, en compagnie de ses filles Elga et Annelise, a participé sur Vespa 125 cm³ au III^e Trophée international motocycliste de Monaco après avoir pris le départ de Rheydt ; et elle termina le dur parcours de 1 600 km en une seule étape et remporta la Coupe des Dames 1952 ».

Qu'en pensent les techniciens?

Dans un article publié par l'officiel des Matières plastiques, M. J.-P. Burin, secrétaire général du Syndicat général du caoutchouc et des matières plastiques s'exprime ainsi au sujet de certains tuyaux en chlorure de polyvinyle :

« Avec le succès commercial vint le gâchage des prix et avec lui le gâchage de la qualité (emploi de déchets, de mauvais plastifiants, économie de matière par réduction excessive des épaisseurs). Allait-on tuer la poule aux œufs d'or? Le consommateur allait-il encore une fois identifier plastique et camelote? »

Ce reproche a trait aux tuyaux d'arrosage (ceux approuvés par le Service-contrôle sont d'ailleurs estampillés « Qualité-France »). Une autre autorité avait également fait dans la presse une révélation semblable à propos des tuyaux pour hydrocarbures. Les vinylites ne sont déjà pas tellement indiquées pour canaliser l'essence sans suinter. Si de surcroît on a de la camelote?...

Décès du plus vieux motocycliste anglais.

Le 28 décembre dernier George Dobson est mort de maladie à l'hôpital. Agé de quatre-vingt-seize ans il était le plus vieux motar anglais.

Son nom était devenu connu l'an dernier lorsqu'il causa un accident et qu'une suspension de permis de trois ans vint sanctionner sa faute. Lorsque les magistrats apprirent qu'il était sérieusement malade et que cet accident l'ennuyait dangereusement, ils lui rendirent son permis. Il guérit alors rapidement et le jour de son soixante-quatrième anniversaire de mariage, il fit un pari de 100 livres (100 000 fr) qu'il roulerait encore à cent ans!

Nous serions heureux de pouvoir connaître le plus vieux motocycliste, pratiquant, français.

Un scooter B.S.A.

Dans les mois à venir B.S.A. présentera à la presse un scooter, il s'agira d'un 125 cm³ dont le moteur n'aura rien de commun avec celui de la Bantam. Pour les Anglais ce sera la bombe dont tout le monde parle.



Les frères Kramer, de Cologne, avaient monté cette pancarte à l'arrière de leur attelage Adler. Traduction : « Prends ton temps et non ta vie ».

ADAC
 "WINTERFAHRT"



Le coureur N.S.U., Max Stecher, a construit cet appareil qui lui permet de respirer sans gêne par les plus grands froids.

LA classique épreuve hivernale (12^e édition) avait réuni 310 partants : 294 concurrents, pour la plupart Allemands, rallièrent l'arrivée. Pour départager les *ex aequo* un parcours de vitesse sur 2,800 km était prévu. Le meilleur temps fut obtenu par Kritter sur side Zündapp 600 cm³ en 2 mn 41 s 6/10, la deuxième place revint au champion du monde Haas qui, sur une 250 N.S.U., réalisa 2 mn 47 s 5/10.

RÉSULTATS

125 cm³ : Seitz (D.K.W.).

175 cm³ : Feser (D.K.W.).

250 cm³ : Haas (N.S.U.).

350 cm³ : Hans Meyer (Victoria « Bergmeister »).

Plus de 350 cm³ : Heilemann, sur B.M.W.

Sidecars.

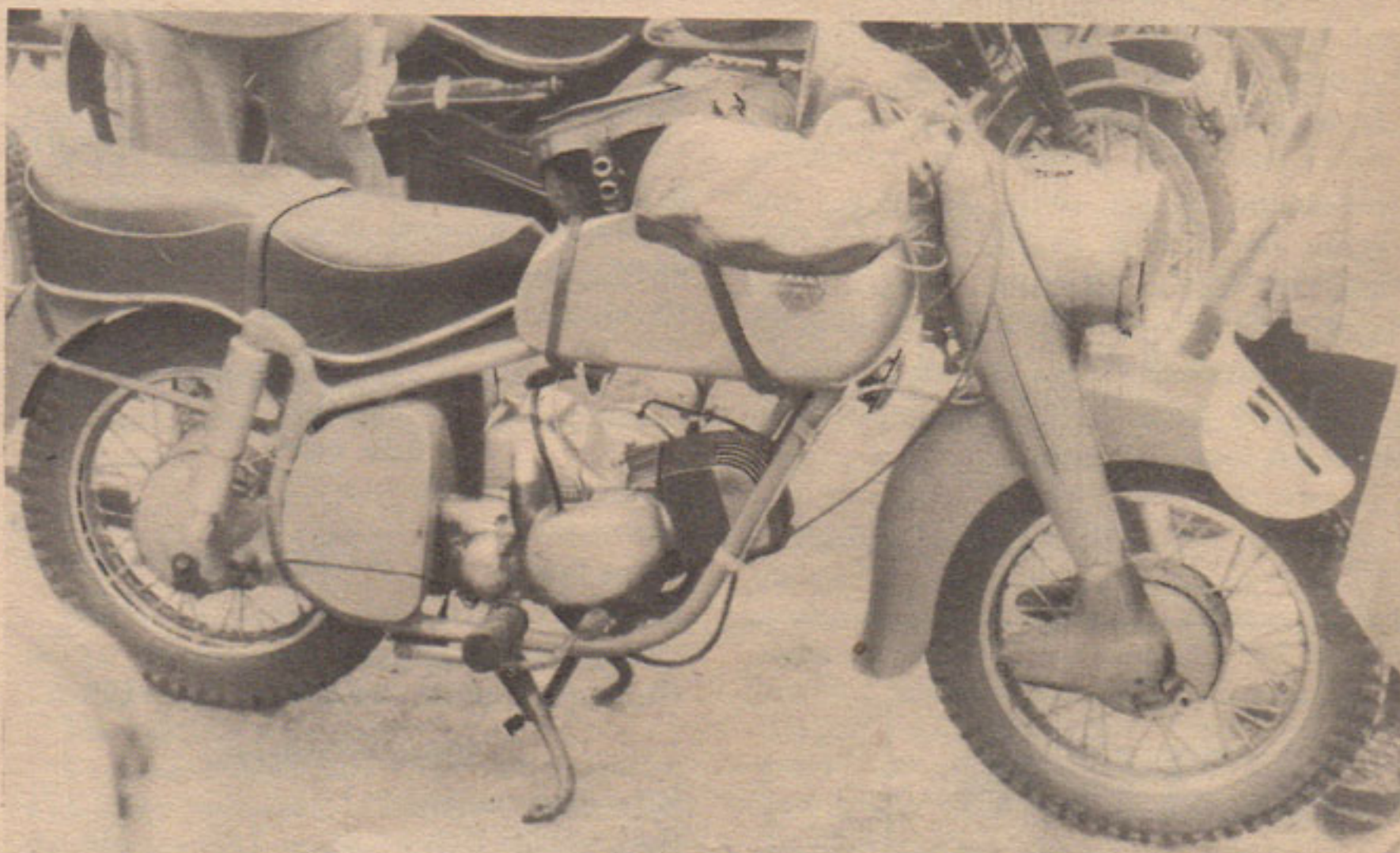
250 cm³ : Mernet (N.S.U.).

350 cm³ : Illebrand (Ardie).

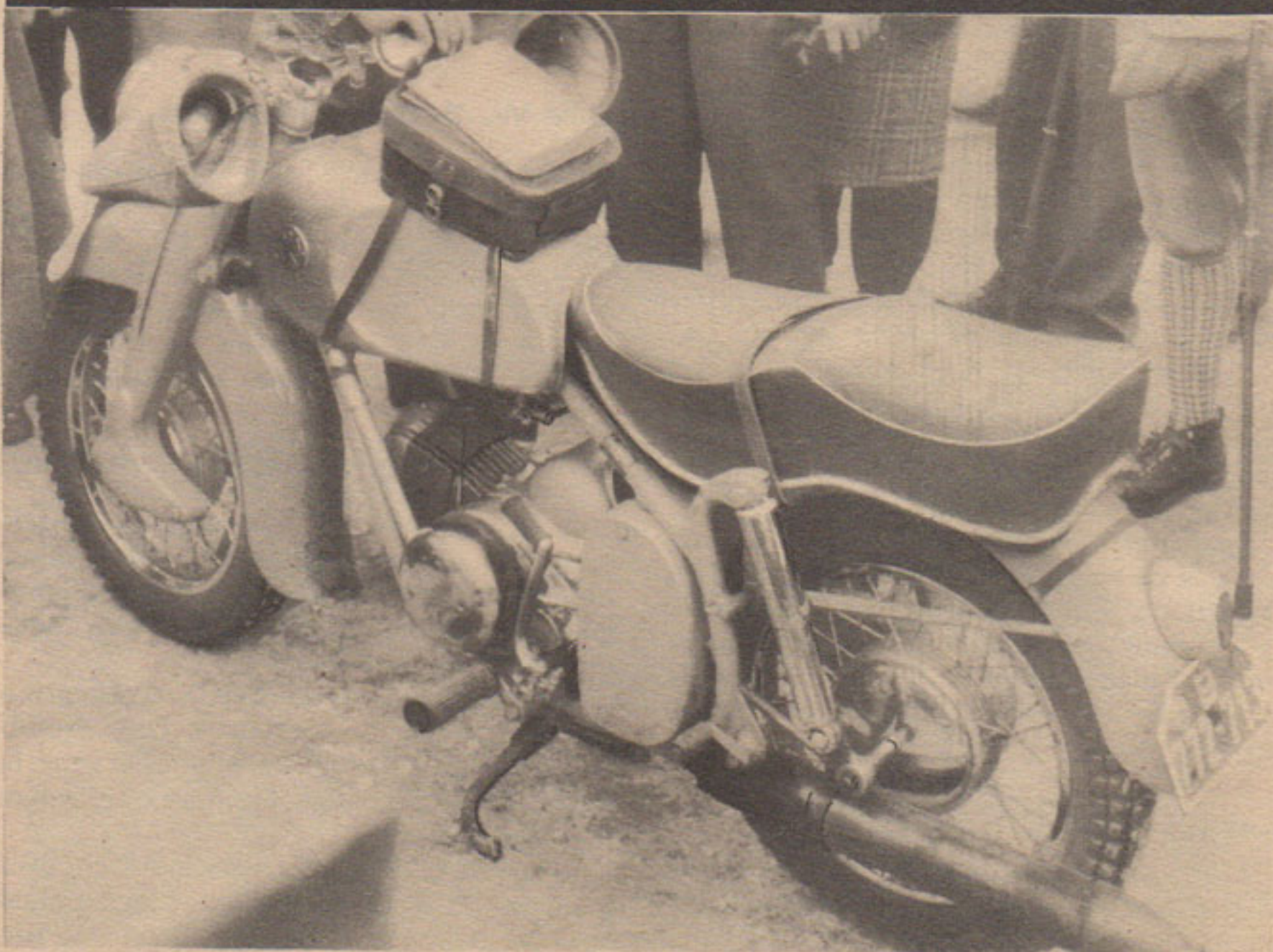
Plus de 350 cm³ : Kritter (Zündapp).

Scoters.

125 cm³ : Gans (D.K.W.-Hobby).



Deux vues du prototype Victoria 200 cm³ K.R.21, qui sera commercialisé au mois de février.



Une vingtaine de voitures Messerschmitt participaient à l'épreuve. Il était amusant de voir le passager « sortir » dans les virages, à l'instar de leur collègue en side-car.



MOTO-CLUB PHOCÉEN

BUREAU 1955

Au cours de l'Assemblée Générale du Moto-Club Phocéen qui a eu lieu le dimanche 23 courant le bureau 1955 se compose comme suit :

Présidents d'honneur : MM. Roger Lebert, Jean Piery, Marius Oliva, Humbert Piscaglia ;
Président : M. Jean Tavan ;
Vice-Présidents : MM. André Lunati et Antoine Bargigli ;
Secrétaire général : M. Georges Carbonnel ;
Secrétaire : M. René Coltelli ;
Trésorier : M. Henry Pergamenter ;
Vice-Trésorier : M. Raymond Lepkowski ;
Directeur sportif et responsable de la Commission sportive : M. Georges Bernard-Bret ;
Délégués à la Presse : MM. Georges Galendo et Bernard Sigogne ;
Conseillers : M^{lle} Jeannine Tavan, MM. Vallier, Marrou, Pilati, Oliva Jr, Malafronte, Olive, Lampazona, Gasquet, Gerstenmayer, Seyssaud ;
Délégués à la Ligue : MM. Jean Tavan, Georges Carbonnel, Bernard Bret ;
Responsable de la Commission de Moto-Cross : M. Gabriel Marrou ;
Responsable de la Commission des fêtes : M. Louis Olive ;
Responsable de la Commission de Tourisme : M. André Lunati.

MOTO-CLUB SAINT-GERMANOIS

Elections du bureau pour l'année 1955.

Président : M. Maurice Le Roy ;
Vice-Président : M. Jean Tirlet ;
Secrétaire : M. Robert Perrodou ;
Secrétaire adjoint : M. Pierre Auffret ;
Trésorier : M. Camille Camus ;
Trésorier adjoint : M. Xavier Borrelly ;
Assesseurs : MM. Alfred Fender, Dominique Guerra, Raymond Le Calvez, Serge Zanin ;
Délégué à la Ligue de l'Ile-de-France : M. Robert Perrodou.

LES PETITS CUBES

VELOMOTEUR-CLUB PARISIEN

Tourisme - Sport - Camping.

Le club spécialiste des petites cylindrées (jusqu'à 175 cm³) prépare un vaste programme adapté pour les touristes, campeurs et sportifs, chacun s'employant selon ses activités préférées.

Une équipe défendra les couleurs du club dans les manifestations sportives, dont MM. les organisateurs sont invités, dès maintenant, à communiquer les dates.

Appel est fait à tous les possesseurs de « petites cylindrées » pour qu'ils viennent grossir les rangs des « Petits Cubes ».

Siège social : Café-Tabac du Châtelet, 8, rue Saint-Denis, Paris (1^{er}).

Réunions : premier mardi du mois, à 21 h.
 Renseignements et adhésions : écrire à M. Donamary, 7, rue Léopold-Bellan, Paris (2^e).

MOTOR-CLUB DE L'OISE

La réunion statutaire du Motor-Club de l'Oise a eu lieu le dimanche 23 janvier 1955, à son siège, 41, rue de Calais, à Beauvais, au cours de laquelle il a été procédé au renouvellement du Comité directeur.

Le vote par bulletins secrets a donné les résultats suivants :

Président d'honneur : M. Pierre Varrin ;
Président actif : M. André Druet ;
Vice-Présidents : MM. Charles Péroche, Pierre Pouly, Charles Canu ;
Secrétaire général : M. Raymond Dumont ;
Secrétaire adjoint : M. André Cambresy ;
Trésorier général : M. Maurice Claveloux ;
Trésorier adjoint : M. Marc Jacquet ;

Administrateurs : MM. Marcel Masse, Maurice Delamare, Fernand Bertrand, Jean Martin, André Debric ;
Conseiller juridique : M^e Bisson ;
Porte-panon : M. Franz Audenaert.

MOTO-CLUB DE LA BANLIEUE NORD

COMPOSITION DU BUREAU

Directeur sportif : M. Jean Robe ;
Président : M. Robert Bedu ;
Vice-président : M. Léon Devaux ;
Trésorier : M. Charles Derel ;
Trésorier adjoint : M. Robert Leuridant ;
Secrétaire général : M. René Bourelie ;
Secrétaire adjoint : M. Maurice Honoré ;
Assesseurs : MM. Lucien Vandennabelle, André Laurent, Maurice Henry.

Le Moto-Club de la Banlieue Nord a l'honneur d'annoncer la venue à son club du grand champion Henri Frantz et de Prieur.

AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITÉ

L'Amicale Moto-Club de la Cité, 1, cours Lafayette, à Lyon, a tenu son Assemblée générale le vendredi 21 janvier. Après le compte rendu moral et financier il fut procédé à l'élection du bureau pour 1955.

Président d'honneur : M. Pellet ;
Président : M. Merle ;
Vice-présidents : MM. Garnier, Daudon ;
Secrétaire : M. Dessagne ;
Secrétaires adjoints : MM. Jaffrin, Germain ;
Trésorier : M. Lenoble ;
Trésorier adjoint : M. Leleu ;
Archiviste : M. Salamand ;
Conseillers : MM. Mottet, Joly, Meunier, Franchino, Roche, Golliard ;
Commissaires aux comptes : MM. Garnier, Verdoy ;
Commission sportive, Président : M. Maire ;
Commission touristique, Président : M. Franchino ;
Délégué à la Presse : M. Laffont.

Nous rappelons que l'A.M.C.C. organise le 12 juin prochain son circuit international de vitesse du Palais de la Foire, à Lyon.

MOTO-CLUB DE NORMANDIE

Les élections s'étant déroulées lors de l'Assemblée générale du 11 janvier, ont donné les résultats suivants :

Comité directeur : MM. Legourd, Chuniau, Colmar, Segal, Dubuc, Giverny, Cherance, Touin, Peschard, Blondel, Dumont et Savalle.
Commission sportive : MM. Cornière, Godefroy, Clatot.

Le Comité directeur réuni en séance exceptionnelle, le 19 courant, a procédé à la formation du nouveau bureau.

Bureau 1955.

Président : M. Robert Legourd ;
Vice-président : MM. Cherance et Dumont ;
Secrétaire général : M. J. Savalle ;
Secrétaire adjoint : M. Colmar ;
Trésorier général : M. E. Chuniau ;
Commissaires aux comptes : MM. Blondel, Segal, Dubuc ;
Capitaines de route : MM. Touin, Peschard, Giverny ;
Conseiller technique : M. R. Blondel.

Échos des clubs.

C'est avec une grande satisfaction que nous apprenons que les deux coureurs internationaux, Jean Raulin et Pierre Gervais, défendront cette année les couleurs du plus grand club normand. Ce qui porte à une douzaine le nombre de crossmen du Moto-Club de Normandie.

Trois grandes épreuves internationales sont retenues cette année par ce club.
 8 mai : Side-cars Cross, côte Sainte-Catherine.
 3 juillet : Moto-Cross des Nations.
 2 octobre : Moto-Cross France-Belgique.
 24 avril : Circuit de Haute-Normandie.
 22 mai : Moto-Cross National, Aux Andelys.

TROISIÈME CIRCUIT DE RÉGULARITÉ ET D'ENDURANCE DU MÉTRO (8 mai 1955)

Pour la troisième fois consécutive, la section « Moto » de l'U.S. Métro-Transports organise son

circuit annuel. Celui-ci est inscrit au calendrier national de la F.F.M. et sera disputé le 8 mai prochain.

Bien que le règlement ne soit pas encore divulgué, nous pouvons faire une indiscrétion en disant que l'épreuve pour motos, side-cars et scooters, sera de l'ordre de 480 km et que les cyclomoteurs auront 320 km à accomplir.

Ce circuit à caractère sportif empruntera quelques routes nationales mais principalement des départements et des V. O. et les ex-aequo... s'il y en a, seront départagés à la seconde par des bases établies en sous-bois et en plaine sur des chemins carrossables.

Cette épreuve sera dotée de coupes et de nombreux prix en espèces.

MOTO-CLUB PROVINOIS

Assemblée générale 1955

Comme chaque année à pareille époque, le Moto-Club Provinois a tenu son Assemblée générale dans une ambiance des plus sympathiques ; c'est en effet le dimanche 16 janvier que se sont réunis les mordus de la moto, du scooter et du cyclomoteur de Provins et de sa région ; une trentaine de membres étaient présents à cette première réunion de l'année, ce qui laisse augurer une belle saison motocycliste.

Pour couronner sa belle activité durant 1954, le M.-C. P. vient de se voir attribuer le Challenge Richard en se classant premier de sa catégorie au championnat touristique 1954 de la Ligue motocycliste de l'Ile-de-France, ce magnifique challenge venant de lui être remis à la dernière réunion de la ligue du jeudi 13 janvier.

Le M.-C. P. voulant faire preuve chaque année d'une vitalité toujours plus grande prépare depuis quelques mois déjà sa saison 1955 en prévoyant deux grandes manifestations : tout d'abord un moto-cross national le 8 mai dont l'aménagement du terrain est déjà bien avancé, puis son troisième circuit de Vitesse national le 10 juillet.

Au cours de cette joyeuse réunion, fut élu le bureau 1955 dont voici la composition :

Président d'honneur : M. A. Elyzabeth ;
Président : M. R. Gros ;
Vice-président : M. A. Hanon ;
Secrétaire : M. R. Gillot ;
Secrétaire adjoint : M. E. Robin ;
Trésorier : M. M. Guilleret ;
Trésorier adjoint : M. D. Barat ;
Délégués sportifs : MM. G. Moreau, J. Mottay, Y. Raspilaire, J. Rutkowski.

LE MOTO-CLUB DU MONT-BLANC, ANNECY

Le 12 décembre, le M.-C.M.B. tenait son Assemblée générale. Le président Marcel Perillat entouré de son comité, ouvrit la séance, salua les personnalités présentes et remercia tous les membres qui assistaient à cette réunion.

M. Landrison, secrétaire trésorier, présenta le rapport moral très précis sur les activités du club. A l'heure actuelle le club compte 630 membres. Il a été créé deux sections, l'une à Valleiry, l'autre au Châble. D'autres formations sont en cours de création, et elles amèneront certainement d'ici peu de nouveaux adhérents.

M. François André, trésorier adjoint, présenta le rapport financier qui accuse des recettes et des dépenses saines. Puis M. Léon Angeloz, vice-président, fit le compte rendu sportif, il parla successivement de toutes les manifestations auxquelles le Club a participé, moto-cross, course de côtes,

MOTO-CLUB CLODOALDIEN

Le samedi 11 décembre dernier, le Moto-Club Clodoaldien organisait son vingt-quatrième banquet de fin d'année, et l'on pouvait noter à la table d'honneur la présence de nombreux amis de notre club parmi lesquels nous citerons : MM. Bouvet ; Fresse ; Cantalice ; Deshaie ; Raby ; le maire de Buc ; Antonat, généreux mécène du club ; Mme Lorrain, conseillère municipale de Saint-Cloud, etc.

Après la remise des récompenses de fin d'année aux coureurs et les discours de MM. de Revières, Bouvet, Antonat, Cantalice, le maire de Buc, le bal fut ouvert par M. Bouvet et la gracieuse reine du M.-C.C., bal très animé qui se termina après l'aube.

D'autre part, le mercredi 22 décembre, a eu lieu le compte rendu moral et financier de l'année 1954, compte rendu qui fut adopté à l'unanimité (d'autant plus que la Fédération faisant preuve de mansuétude avait bien voulu lever la suspension

qui frappait un certain nombre de membres du bureau 1953). Ensuite eurent lieu les élections du bureau 1955, dont voici la composition :

Président : M. de Reviere Guy;

Vice-président : M. Ansquer R.;

Président touristique : M. Leroy R.;

Président sportif : M. Claviere A.;

Secrétaire : Mme Chaumette S.;

Trésorière : Mme Leroy R.;

Assesseurs :

Cross-trial : MM. Chaumette, Lavanchy, Bonaud;

Vitesse : MM. Chailloux, Sacareau.

Trois dates ont été retenues au calendrier 1955 de la F.F.M. *Cross* : le 27 février; *Vitesse* : le 15 mai; *Trial* : le 18 décembre.

MOTOR-CLUB LIMOUSIN

A la suite de l'Assemblée général du Motor-Club Limousin qui s'est tenue à Limoges, le bureau pour 1955 a été ainsi constitué :

Président d'honneur : M. F. Leymarie;

Président actif : M. R. Lansade;

Vice-président : M. J. Faucher;

Secrétaire général : M. P. Mourier, 5, rue Lesueur;

Adjoint : MM. J. Villemonteix et E. Coussy;

Trésorier : M. H. Grandon;

Adjoint : MM. H. Expert et A. Bouchoule;

Archiviste : M. R. Pauliat;

Adjoint : M. H. Mandon;

Administrateurs : MM. F. Feuillade, R. Lamige, G. Lachaume, F. Pigout;

Commission sportive :

Directeur : M. Grandon;

Adjoint : M. Villemonteix;

Commission touristique :

Directeur : M. Bouchoule;

Adjoint : M. Maupin;

Commission de la presse et propagande :

Directeur : M. Lansade;

Adjoint : M. Coussy.

Au cours de la saison dernière il est arrivé de la part de coureurs sollicitant des engagements, des confusions sur des dates qui n'étaient pas celles

des manifestations retenues par le Motor-Club Limousin. Nous précisons que le Motor-Club Limousin, Orsay-Bar, 13, place des Carmes, à Limoges a inscrit, pour 1955, quatre dates au calendrier nationale de moto-cross : 20 mars, 22 mai, 31 juillet et 2 octobre.

Un timbre joint à la demande garantit toujours une réponse immédiate.

LE MOTO-CLUB DU MONT-BLANC, ANNECY

Le 12 décembre, le M.-C.M.B. tenait son Assemblée générale. Le président Marcel Perillat entouré de son comité, ouvrit la séance, salua les personnalités présentes et remercia tous les membres qui assistaient à cette réunion.

M. Landrison, secrétaire trésorier, présenta le rapport moral très précis sur les activités du club. A l'heure actuelle le club comporte 630 membres. Il a été créé deux sections, l'une à Valleiry, l'autre au Châble. D'autres formations sont en cours de création et elles amèneront certainement d'ici peu de nouveaux adhérents.

M. François André, trésorier adjoint, présenta le rapport financier qui accuse des recettes et des dépenses saines. Puis M. Léon Angeloz, vice-président, fit le compte rendu sportif, il parla successivement de toutes les manifestations auxquelles le Club a participé, moto-cross, course de côtes, circuit de vitesse, rallye de régularité, rallye de concentrations, etc.

Il félicita tous les coureurs qui avaient animé ces courses en remportant souvent les places de premier et portant loin les couleurs du Moto-Club.

Au cours de la réélection du bureau, trois membres supplémentaires furent élus au comité, qui se compose comme suit :

Président : M. Marcel Perillat;

Président d'honneur : M. Dal-Bo;

Vice-président : M. Angeloz;

Secrétaire général : M. Landrison;

Secrétaire adjoint : M. Baietto;

Trésorier : M. François André;

Membres du bureau : MM. Ducrey, Bonzi, Dupanloup.

TRIAL CROSS

Avec son nouveau programme de course, Monet-Goyon décide d'intensifier, au cours de la saison 1955, la participation de sa Starlett, dans des épreuves de régularité de cross et de trial.

Le 9 janvier, trois Starlett ont été mises en compétition dans la catégorie 125 cm³ au cours d'un trial amical organisé par le Moto-Club Dauphinois à Grenoble.

Répondant aux prévisions du service de course de la firme mâconnaise, les Starlett ont obtenu les résultats ci-après.

Série sport.

Catégorie 125 cm³. (Nombre d'engagés 10, 5 tours.)

1. Gueurge (Starlett), 98 cm³, 29' 41", non pénalisé; 2. Lesage (Peugeot), 125 cm³, 30' 15", non pénalisé; 3. Brochon (Motobécane), 38' 06", non pénalisé; 4. Savoye (Starlett), 98 cm³; 5. Jacques Bret (Starlett), 98 cm³.

Catégorie 175 et au-dessus. (Nombre d'engagés 9, 5 tours.)

1. Kyparissos (Kœhler Escoffier), 200 cm³, 27', non pénalisé; 2. Fechet (Aiglon Bol d'Or), 28' 01", non pénalisé; 3. Savoye (Monet-Goyon), 232 cm³, 28' 03", non pénalisé.

(6. Besse (Velocette) 250 cm³; 7. Houpin (Aiglon) 175 cm³.)

Série cross.

Toutes catégories. (Nombre d'engagés 6, 6 tours.)

1. Faurite (B.S.A.), 350 cm³, 25' 53"; 2. Gueurge (Starlett), 98 cm³, 38' 53"; 3. Savoye (Starlette 98 cm³); 4. Boguet (Royal-Enfield), 350 cm³; 5. Burggraf (Dot), 200 cm³; 6. Blanchet (Monet-Goyon), 232 cm³.

On notera également qu'une 200 cm³ Monet-Goyon a remporté la première place dans la catégorie 175 cm³ et au-dessus.

Nous signalons l'importance de l'effort publicitaire de cette firme pour annoncer au public grenoblois la participation des Starlett au trial (banderolles, parade publicitaire avec Starlett et voiture haut-parleur, affiches, don d'une coupe, apéritif d'honneur, etc.).

EXPÉDITION CAVALLY

Dakar, 7 janvier.

Nous voici à Dakar avec quelque retard, mais il faut se faire une raison et se mettre dans l'idée que ce ne sont pas des motos que nous pilotons, mais des camions. Il n'est d'ailleurs nullement question pour nous de faire une épreuve de vitesse mais un voyage d'études et en plus une performance d'endurance physique et mécanique.

Nous avons donc terminé la traversée du Sahara sans grands incidents mécaniques. Le plus dur a été (au début) la traversée du Draa en crue, puis ensuite un petit égarement qui nous fit perdre quatre jours et faire 270 kilomètres dans le désert à la recherche de la bonne piste.

Au bilan : un fourreau intérieur de ressort de fourche cassé sur moto à Ciret.

Même fourreau de ressort cassé sur ma machine.

Rochets de kick usés sur ma machine.

Tige de débrayage cassée et maître-cylindre du frein lockheed déréglé sur ma moto.

Nous remettons cela en état à Dakar, ce qui, vu le rythme de vie du pays, demande quelques jours. D'ailleurs nos rochets de kick commandés à Paris ne sont pas encore arrivés.

Nous avons passé Noël dans le bled à 45 kilomètres Nord d'Akjoujt en Mauritanie. Puis le premier de l'An à 17 kilomètres avant Saint-Louis dans la brousse et les marigots du Sénégal, dévorés par les moustiques (Nebout doit connaître le coin). Nous avons passé le réveillon à nous claque les cuisses, les bras et la figure.

Saint-Louis, ville intéressante mais dégoûtante. Heureusement que les « charognards » sont là pour suppléer à la voirie défaillante. Dakar, grosse ville peu intéressante pour nous qui ne faisons qu'y passer. Européens affairistes et indifférents, Noirs

« très évolués » parfaitement imbuables. Vivement la brousse, la forêt et ses sauvages autrement plus sympas et moins compliqués. Je ne souhaite, par exemple, à personne, même à un ennemi, d'avoir affaire à un douanier noir. Depuis trois jours je passe mes journées à la douane pour retirer un appareil photo venu de France parfaitement en règle...

Bientôt nous descendrons sur la Guinée, probablement par la Gambie britannique (attendons les visas) et la Casamance.

Youkounkoun (Guinée), 21 janvier 1955.

C'est de Youkounkoun que nous vous envoyons de nos nouvelles, petit bled perdu à la frontière du Sénégal et de la Guinée.

Après avoir quitté Dakar où nous avons procédé à quelques aménagements sur nos machines et après avoir subi le supplice des journalistes et de la Radio, nous avons décidé (contrairement à ce qui était prévu) de passer par la Gambie britannique. Nous sommes donc descendus sur Kaolack et Bathurst (routes impeccables) pour remonter ensuite le fleuve Gambie jusqu'à Balingo par des pistes invraisemblables (prélude à ce que nous attend au Libéria). Région particulièrement intéressante du point de vue ethnographique.

Ensuite, nous sommes arrivés en Casamance française à Ziguinchor, puis nous avons remonté le fleuve Casamance par la piste Nord en franchissant les divers bacs de Bohor et Marssassoum. La piste, relativement bonne mais infestée de moustiques et de mouches tsé-tsé serpente le long du fleuve dans une région humide et boisée.

A Vélingara, nous avons quitté la piste pour prendre des sentes forestières peu connues où les indigènes sont plus intéressants que dans les zones fréquentées. Et nous avons pu, ainsi, traverser de minus-

cules villages comme Bonkontou, Linkering et Tonguya où jamais une moto n'était passée.

Nous sommes maintenant à Youkounkoun village en retrait de la piste Sénégal-Guinée, région très intéressante où se trouvent les races Coniaguais et Bassaris, peuplades très arriérées qui n'ont que très peu de contacts avec la civilisation.

Nous avons eu à Ziguinchor notre premier incident mécanique grave : un châssis littéralement scié en deux et que nous avons réparé par nos propres moyens. En dehors de cela, nous avons parfois de petits ennuis tels que carburateur encrassé, filtre à air bouché qui n'entravent pas la marche mais sont assez empoisonnants.

Nous descendons maintenant par des pistes secondaires par Gaoual, Téliélé et Kindia en Guinée.

Tiékééré, 23 janvier 1955.

Nous avons traversé la Gambie britannique puis la Casamance à travers les pistes secondaires plus intéressantes. Actuellement, nous avons monté le camp dans un village de Guinée dont je suis obligé de taire le nom provisoirement. Nous y sommes pour plusieurs jours « déguisés » (pour une fois) en toubibs et nous soignons à longueur de journée les maux des membres d'une des tribus les plus primitives d'Afrique-Occidentale. Ces braves types ont eu la chance jusqu'à ce jour de n'être qu'à peine effleurés par la civilisation.

Dans tout cela, il n'est guère question de motos : Depuis mon châssis cassé et réparé à Ziguinchor (Casamance) pas d'autres ennuis si ce n'est quelques crevaisons.

Température bien agréable : 30 à 35° dans la journée (à l'ombre) et 20° la nuit, ce qui permet de dormir.

Dans quelque temps, nous allons descendre sur le Libéria, but initial du voyage.

VU POUR VOUS

Chaque début de saison préoccupe fort les amateurs désireux de « tâter de la compétition » et qui ne disposent que de moyens limités. Le matériel est cher, les accessoires « racing » difficiles à trouver et à des prix souvent décourageant les meilleures volontés.

C'est en songeant à cela, que Marcel Pahin, qui connaît mieux que personne les difficultés que comportent les premiers pas dans la carrière de coureur motocycliste, a décidé d'inventorier l'important stock de pièces détachées et d'accessoires de son « service course » et de le vendre à des prix plus qu'intéressants. A ceci s'ajoutent quelques machines de course, prêtes à prendre le départ, et quelques châssis spéciaux.

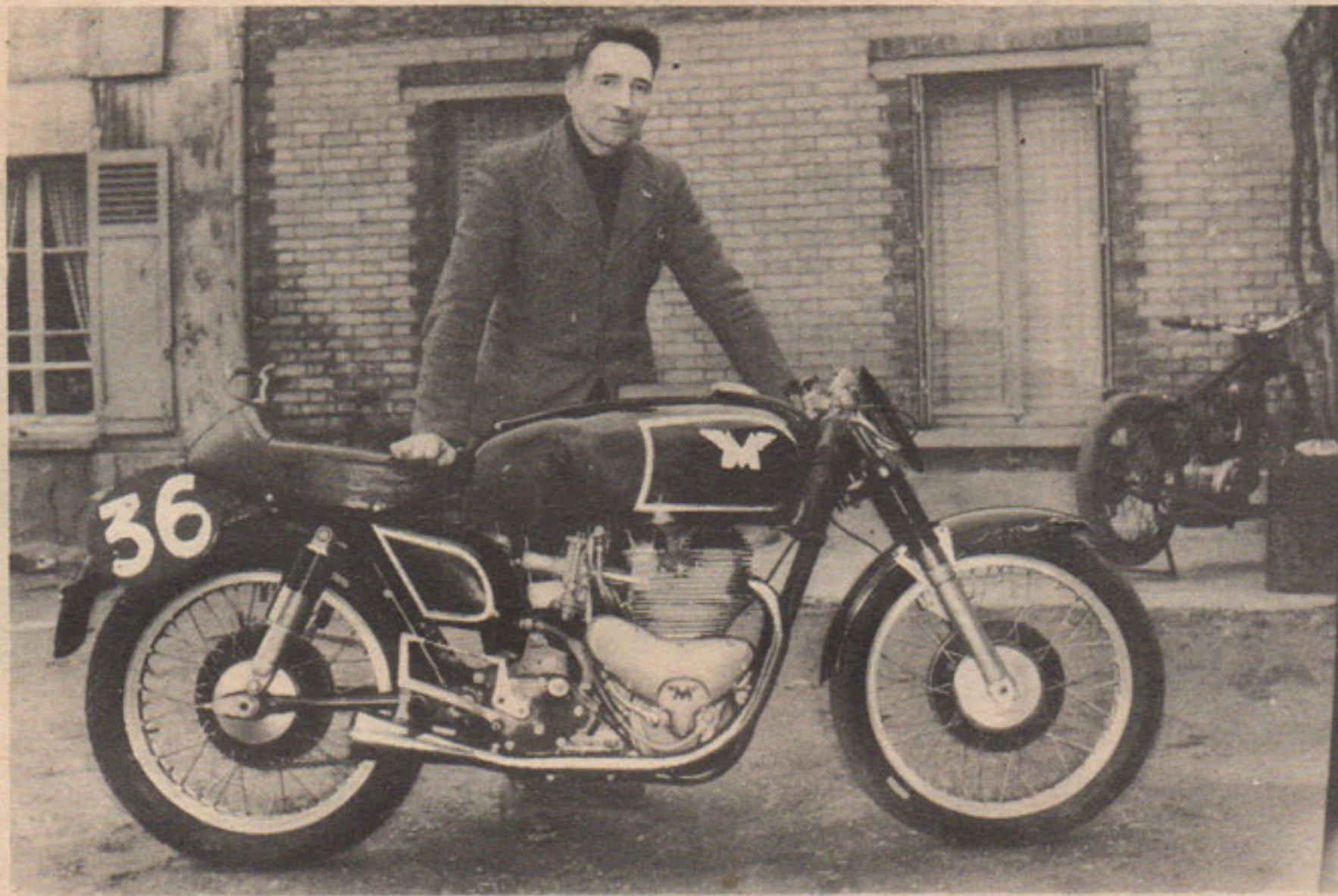
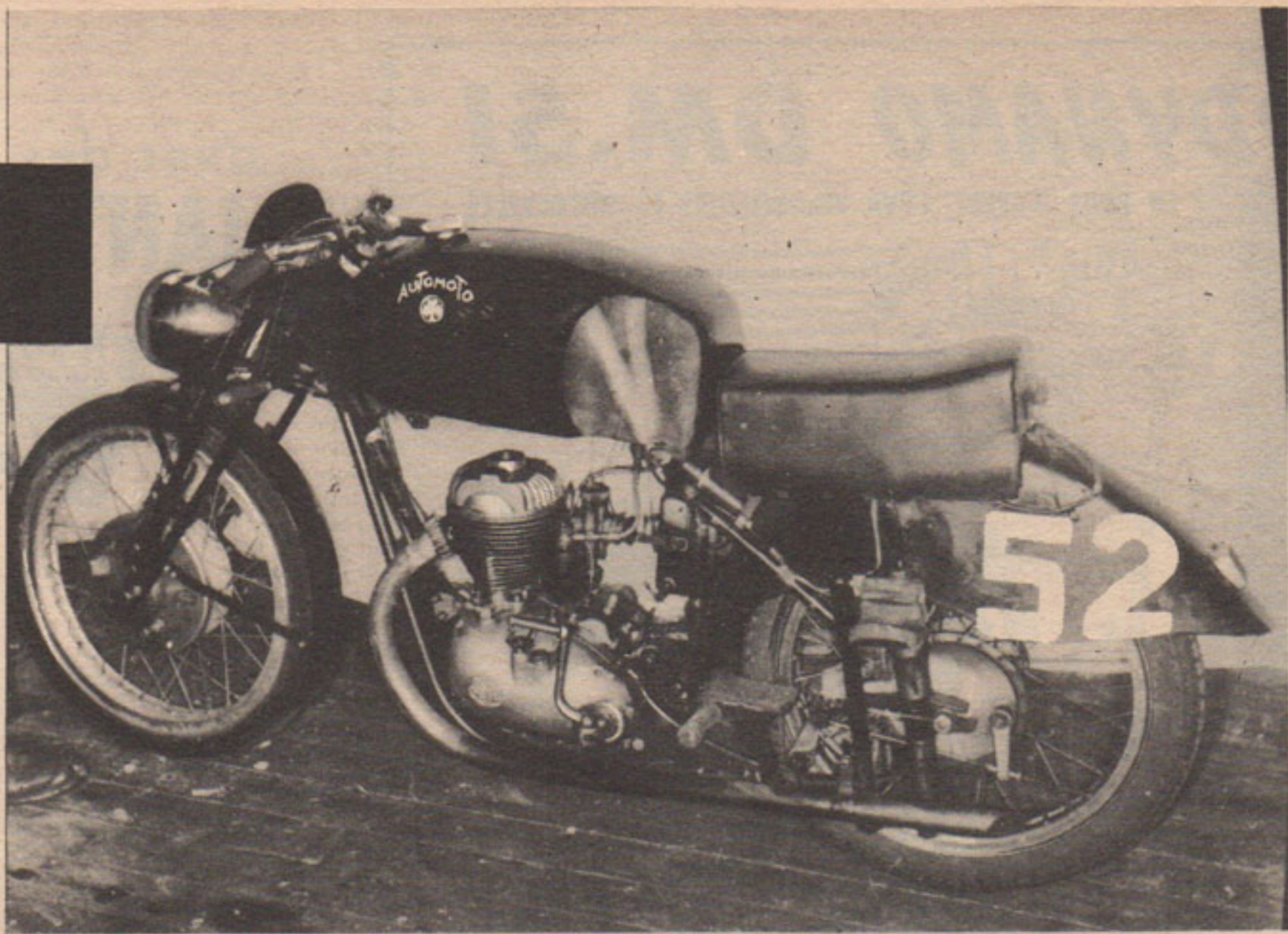
Dans la liste qu'il nous a envoyée, nous relevons tout d'abord une 175 cm³ « Bol d'Or » moteur 175 A.M.C., neuf, gros réservoir, frein avant Collignon de 200 mm, jantes dural et équipement complet, qu'un débutant pourra acquérir pour une somme raisonnable. Mentionnons également une 175 pour circuit de vitesse, moteur A.M.C.

En plus, deux châssis complets, sans moteur, cadre et partie cycle allégée, peuvent intéresser ceux qui disposent déjà d'un moteur.

Parmi les accessoires notons un lot de pneus

anglais « racing », pour jantes de 21, de jantes dural de diverses dimensions, avec freins centraux Collignon ou Idéal, de moyeux Chavanet et Collignon, de plateaux arrière, de guidons type « course », compte-tours, carburateur Amal et Del Horto Racing, etc. Nous en

oublions certainement et conseillons vivement à tous ceux qui préparent une machine pour la saison prochaine d'aller visiter sur place. Les conditions sont des plus avantageuses, puisque toutes les pièces sont vendues 40 % au-dessous du tarif normal.



Notre ami Venin, le vétéran bien connu, vient de prendre possession d'une Matchless G. 45 toute neuve, machine qui lui permettra de commencer une nouvelle carrière. Avec son dynamisme coutumier, il a déjà emmené sa monture à Montlhéry, pour une première prise de contact ; il s'est montré à la fois enchanté et stupéfait, sa vieille Saroléa lui ayant laissé un souvenir plus qu'attendrissant aussi bien au moral qu'au physique. Tenue de route et vitesse l'ont enthousiasmé, et déjà Venin prévoit une saison chargée, avec le Bol d'Or, dont il voudrait bien s'approprier le record général. Nous lui souhaitons, avec tous ses amis, bien des succès et aussi peu de « mécanique que possible ».

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

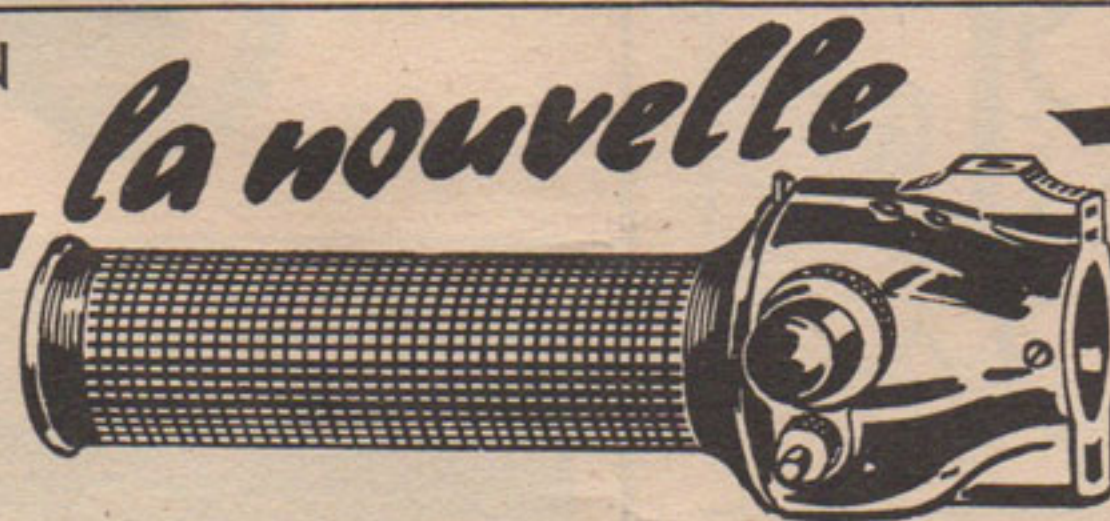
ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSÉS



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER *Universelle*

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

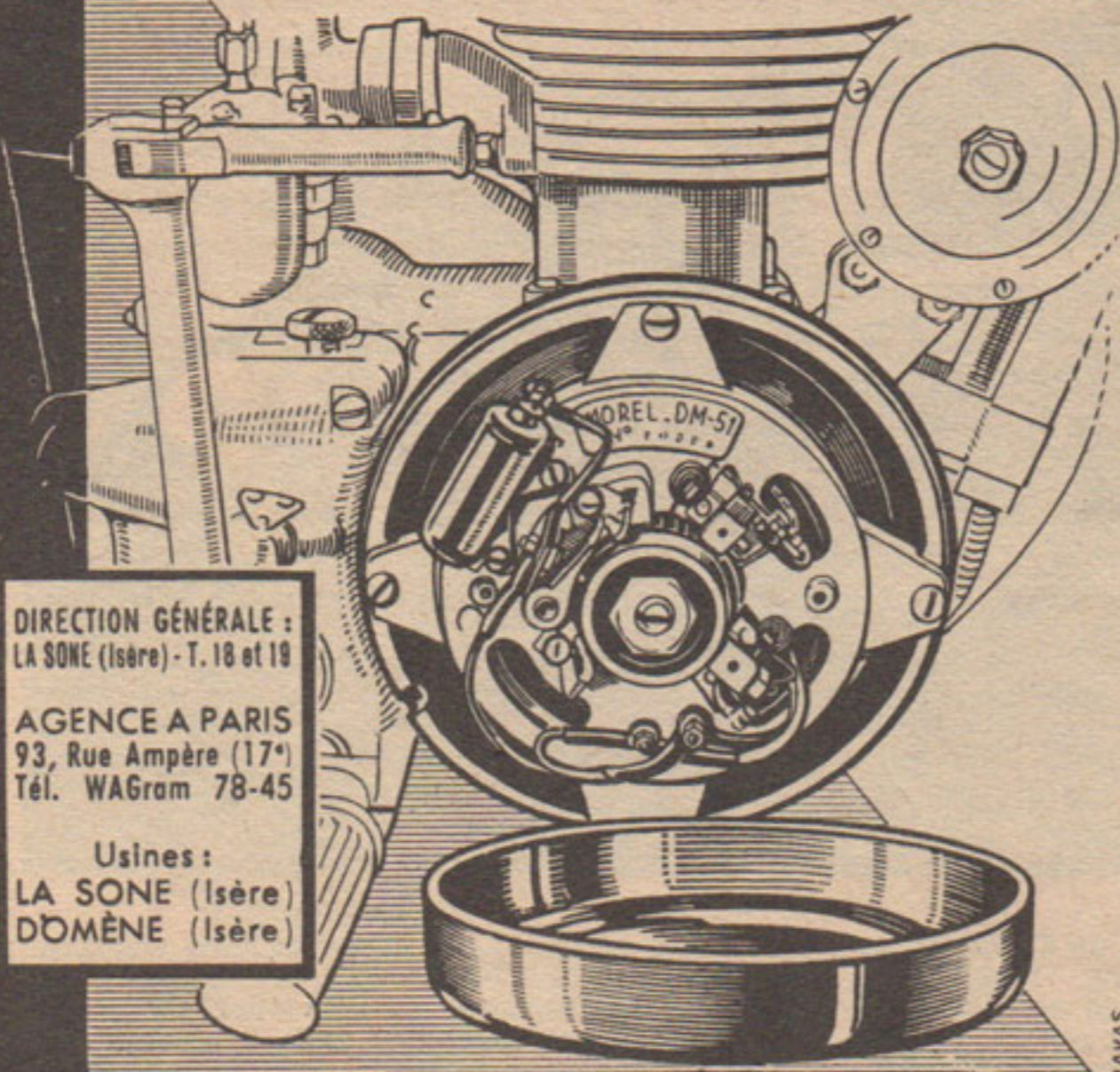
COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

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

DYNAMO DM.51

EN BOUT D'ARBRE, POUR VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLES



DIRECTION GÉNÉRALE :
LA SONE (Isère) - T. 18 et 19
AGENCE A PARIS
93, Rue Ampère (17^e)
Tél. WAGram 78-45

Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)



MOREL

MAGNÉTOS - INTERRUPTEURS DE BATTERIE
COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE - COMMUTATEURS
D'ÉCLAIRAGE - BOBINES D'ALLUMAGE

HAVAS

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER

*propre et
inaltérable*



TOUS
MODÈLES
DE JANTES
ET GARDE-BOUE

Reinhard et Chapuiset

207, AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)
Tél. AVRON 31-94

Orthotron

“ POCKET-CHARGER 55 ”

6 V. 2 A. eff.
Secteur 127
et 220 V. 50 Hz

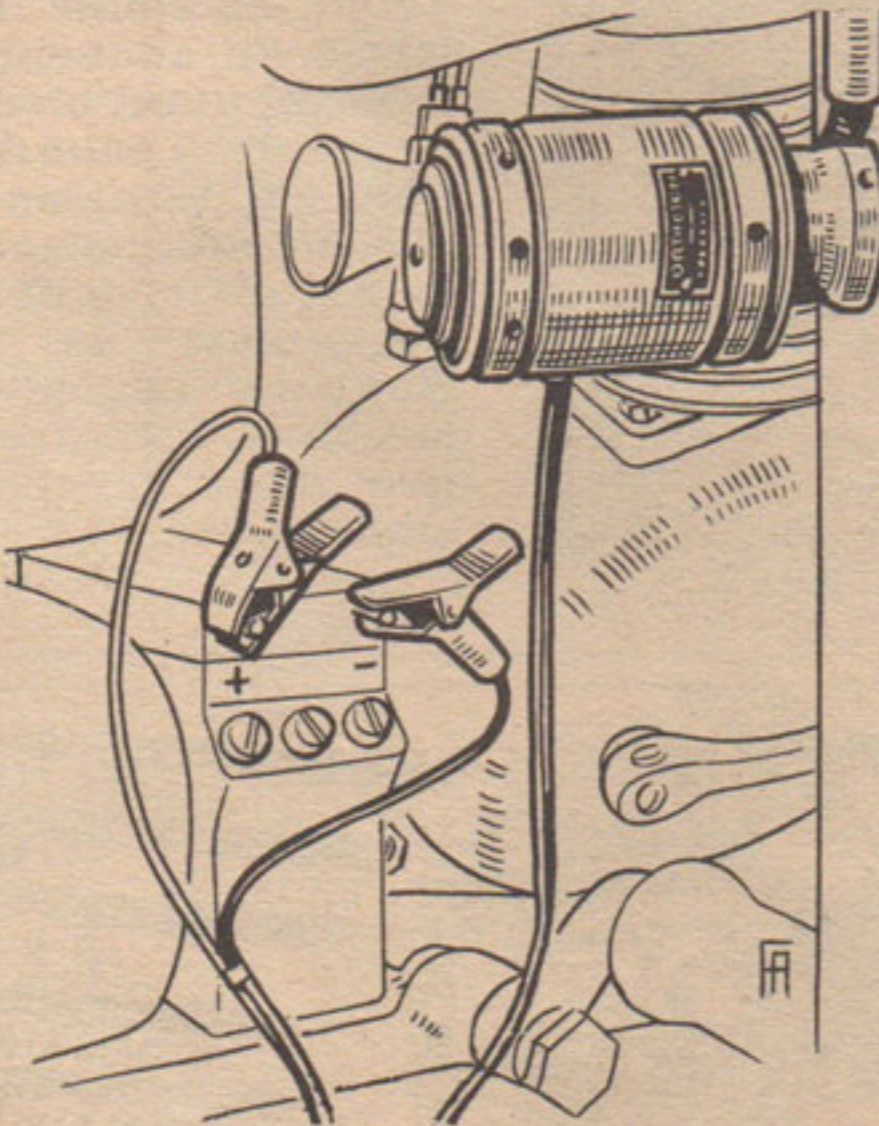
Dans une prise
de courant :

Un Redresseur
de charge pour
batterie de moto

Un Redresseur
d'entretien pour
batterie de voiture

« Vie illimitée »
Encombrement
Poids et... prix

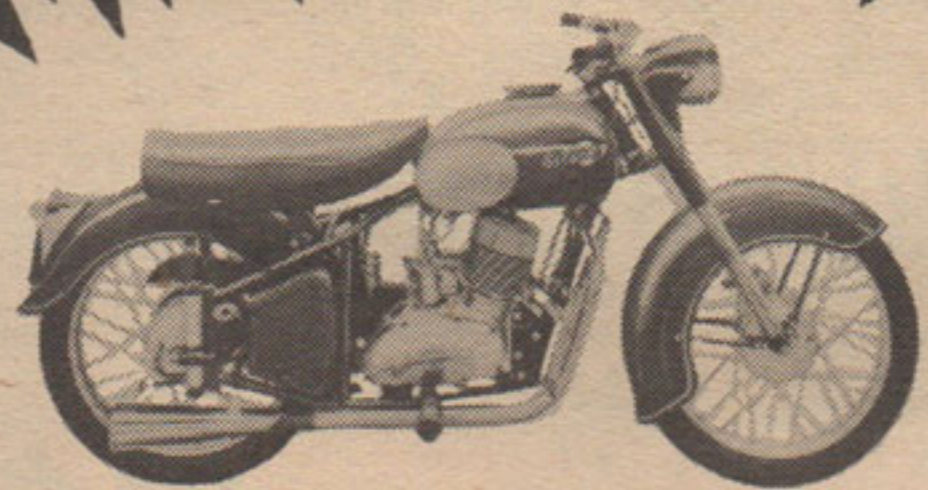
RÉDUITS... Fr. 3 975



ORTHOTRON, 13, rue Frédéric-Fournier,
MALAKOFF (Seine) - Alé 27-27

Moto de grande classe

Moteur 175 YDRAL
Moyeux centraux
Suspension AR par
amortisseur télescopique



Moto GYL Sport

GITANE

MACHECOUL
Loire Inf.
Tél. : 39



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

NOVI

REPARATIONS AVEC GARANTIE
CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

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

CONCESSIONNAIRE
PRINCIPAL
STERVA



FACILITÉS DE PAIEMENT
SUR 4 MOIS

CRÉDIT
6-9-12 et 15 MOIS

CONCESSIONNAIRE

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

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

Établissements **MOTTAZ**

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

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

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES
Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



MODÈLES
DÉPOSÉS

MOTOCONFORT - OPÉRA

20, boulevard des Italiens - PRO 57-56

PRÉSENTE TOUTE LA GAMME **MOTOCONFORT**
MOBY-SCOOTER A 95.000 F ET MOBYLETTE3 VITESSES
livrés immédiatement

CRÉDIT : de 2 à 18 mois

(en cas de maladie ou accident, les traites sont supprimées)
Réparation et pièces détachées d'origine des marques
MOTOBÉCANE ET MOTOCONFORT

Occasions revisées et garanties vendues à crédit - Location
Reprise toute moto ou scooter
Catalogues contre 45 francs en timbres

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Sault
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

34, rue Louis-Blanc

SUSPENSIONS AR.

GOURBEVOIE (Seine)

HYDRAU-

DEF 27-87

LIQUES

- 29-09



SAPORITI

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

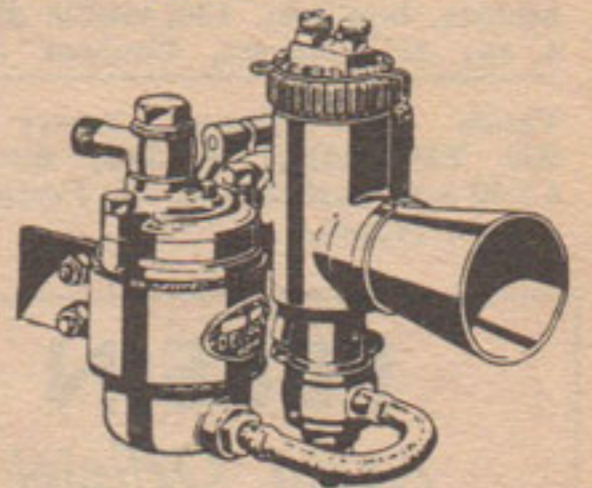
Vous vendra, pendant la période d'hiver,
à des prix particulièrement intéressants,
des

Royal Enfield

neuves ou d'occasions
prêtes à prendre la route :

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

DELLORTO



Importation directe carburateurs
d'origine de 175 cm³ à 1.000 cm³
TRADING-MOTOR-LINE

74, rue de Rome - Paris 9^e
LAB. 22-08

**PLUS DE CABLES
DÉTORONNÉS**

LES CABLES COUPÉS ET SOUDÉS
EN UNE FRACTION DE SECONDE
AVEC LA PINCE ÉLECTRIQUE

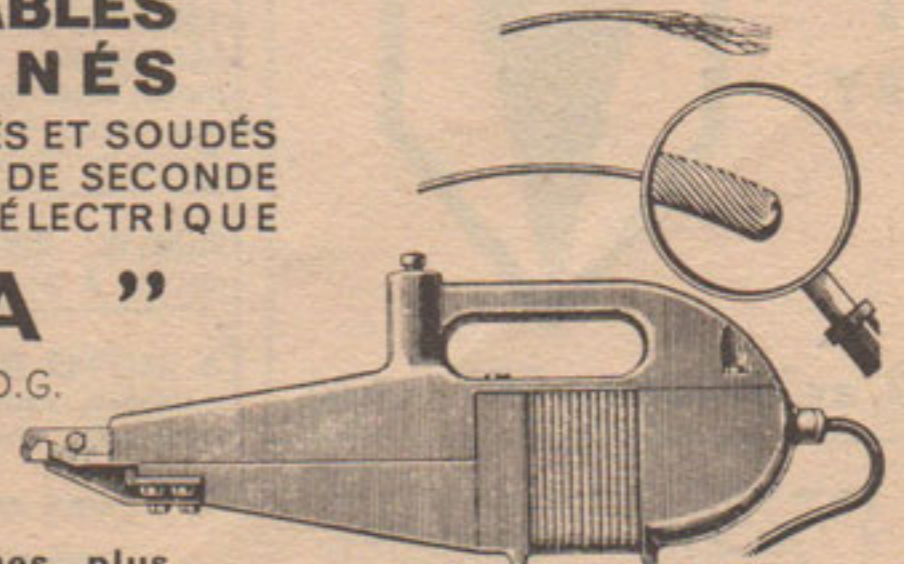
" ELKA "

BREVETÉ S.G.D.G.

Capacité 0 à 2,5 mm
Courant LUMIÈRE
110 ou 220 volts -

Notices et machines plus
puissantes sur demande

Ets DUPUY - 9, RUE CLEMENCEAU - BRON (RHONE)



PETITES ANNONCES

TERROT 350 H.C.T., F.T. 15 000 km.
Schmitt, 42, rue de la Bienfaisance,
Paris (8^e).

PEUGEOT 500 culb., side alu, eq.
gr. tour. Camp, 40, rue de Noisiel, Lagny-
s.-Marne.

SIDE SIMAR léger, 1 pl., et. nf. Naudet
59, av. Cour-de-France, Juvisy.

PEUGEOT 176 G.S., parfait état,
6 000 km, urg. c. voit. ach. PRIX TRES
INTER. Stephan, 68, r. Gambetta,
Malo-les-Bains (Ncrd).

TRIUMPH T 110, nov. 1954, 4.500 km,
impec., pte bag. spécial. H. Harlé,
Verteuil (L.-et-G.).

DRESCH Pièces d'origine

Écrire à **CHAMARANDE (S. & O.)**

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

MATCHLESS twin G.9, très b. état
230, ec. jl. Jacques Lenain, 2, rue du
Grand-Bail, Douai.

Vds pont **B.M.W. R. 5. R. 6, nf, Choleau,**
La Pélarrière, Sablé (Sarthe).

Vends au échange **500 TERROT R.G.S.T.**
excellent état, avec accessoires, 2 grandes
sacoques cuir, pneus neufs, contre 4 ch
Renault, parfait état, préférence année 53
ou 54, paye soulte. Léger, 51, r. Lucienne,
La Courneuve (Seine).

TERROT 350 cm³, entièrement refaite
à neuf, garantie, Px intéressant, crédit.
Moteur Terrot 250 cm³, carbu., magnéto,
sacoques cuirs, casques Géno (56-58).
Foucher, 10, Placis-de-la-Riche, Tours.

MOTOBÉCANE R-46, 1950, selle
biplace, bon état, 130, visible dim. Rétif,
4, rue de Vaujours, Coubron (S.-et-O.).

Vends ou échange contre voiture
650 TRIUMPH T 110, modèle 55,
6 000 km, parfait état. M. Parisot, 7, rue
Isabey, Nancy.

PERSIN
Agent Officiel



Tél. :
272
à
BRY

92, av. de Rigny - BRY (Seine)

 Clinique des
cadres. Réser-
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.

Part. vd **SUNBEAM S 8 Sport, 500 cm³,**
cardan, selle biplace, état impec., récente,
265 000. Chanard Marc, Précy-s.-Vrin
(Yonne).

SAROLÉA CROSS, nbx acces., culasse,
b. px. Gielewski, 65, Gde-Rue, Nogent-
s.-Marne (Seine).

INDIAN 1 200 et 500 cm³, motos,
pièces détachées, embellages, pistons, etc.
Taury, 50, rue O.-Mirbeau, Paris (17^e).
ETO 12-30.

HOREX 350, p. roulé, excl. état, acces.
urgent. St-Paul Moto, rue de Rivoli.

 **AGENT OFFICIEL GNOME RHONE**

100, 125,
175, 200.
Possesseurs de ces moteurs, adres-
sez-vous chez le spécialiste pour
vos réparations, pièces détachées
d'origine, prix modéré.

MAUCOURANT
147, boulevard Ney, PARIS (XVIII^e)

V. ou ach. contre plus fort, **TRIUMPH**
350 culb. 4 v., sélec., rapide, ref. à neuf,
5 000 km. Brevelet, St-Michel-de-Mont-
joie, par St-Pois (Manche).

250 PANTHER, mod. 65 de luxe,
20 000 km, entièrement équipée, état
impeccable, échangerai contre 500.
Badic E., 57, av. Vabrose, Nice (A.-M.).-

CEMEC 750 cm³, type L7, police rou-
tière, nve. 0 km. Groult, 1, rue Orangerie,
Meudon (S.-O.). OBS 11-66.

Achète à particulier **500 ou 650 ANGL,**
Réc., comptant. Saliti, 116, r. Danré-
mont, Paris (18^e). soir.

125 PEUGEOT 55 GTS, parfait état,
fourche tél., sélecteur, avec équipement,
75 000 fr. Benoit, rue du Château, Ancer-
ville (Meuse).

TERROT 5 ch, prix à débat., bon ét.,
vis. ts les jours. Pauly, 32, rue des Mer-
ciers, La Rochelle (Ch.-Maritime).

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

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

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

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

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

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

MACHINES NEUVES GARANTIES

Prix très intéressant

CRÉDIT

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

MOTOS course 175 cm³ prêtes pour sai-
son ; lot accessoires et pièces : jantes alu,
freins centraux Collignon et Idéal, pneus
anglais « Racing » 300 x 21, carbus Amal,
Del-Lorto, Aurac, Solex, pignons, châssis
à équiper, guidons, compte-tours, etc.
M. Pahin, GAL 57-95.

Cherche 2 **mécaniciens** connaissant ma-
chines anglaises. Garreau, 22, rue Robert-
Lindet, Paris, VAU 07-09.

DYNAMIC-SPORT

6, rue Saint-Augustin (2^e)

Métro : Bourse RIC 75-28

CRÉDIT

20 % comptant, solde de 2 à 18 mois

En cas de maladie ou accident,
les traites sont supprimées.

Service après vente. Reprise toute
mach. Occasions garanties (crédit)

TERROT - ARIEL - B.S.A. N.S.U.
JAWA - LAMBRETTA - MORS-SPEED
CSEPEL - RUMI - D.S. MALTERRE
(A.M.C. YDRAL) - MONET-GOYON - JONGHI
et les scooters à grandes roues :

AER MACCHI - GALLETTO-GUZZI
RUMI - POLO-JONGHI - STALETT
Catalogues contre 45 fr. en timbres

ÊTES-VOUS VENUS?

104, r. Haxo, PARIS-XX^e

NON!...

Alors vous n'avez rien vu

Devenant agents exclusifs
les occasions actuelles
doivent être vendues

OFFREZ VOTRE PRIX

Vous paierez en 15 mois

LE seul LÉGER
FRAIS EN ÉTÉ, CHAUD EN HIVER

100% efficace

CONTRE LES CHOCS PARCE QU'EN

LIÈGE NATUREL

CASQUE BAYARD

Son armure est de liège

EXIGEZ-LE DE VOTRE FOURNISSEUR
GROS : 28, RUE CHATEAU-LANDON, PARIS
CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS

DES AFFAIRES

Crédit un an 100 motos.
Bernardet, Vespa 53, 75 000.
125 Motobécane, c. neuf, 65 000.
125 Gnome-Rhône, télesc., 55 000.
175 Motobécane, Peugeot, 95 000.
175 Guiller sport, A.M.C., 120 000.
250 B.S.A. et Csepel neuve 160 000.
250 Zundapp très bien, 55 000.
350 Peugeot, Terrot, etc., 65 000
500 Terrot, 4 vitesses, 65 000.
500 B.S.A., Norton, Triumph, 85.000.
500 D.K.W., télescopique, 160 000.
500 Ariel twin et mono, 210 000.
500 Indian, scout 2 cyl., 75 000.
750 Gnome-Rhône, sidecar, 45 000.
FAURIE, 8, av. de St-Ouen, Paris.
S'adresser dans la cour.

VELOCETTE 350 KSS, parf. ét.,
110. sam., dim. Saliba, 18, r. Nollet (17^e).
Semaine. ROQ 05-62.

RÉPARATION GRATUITE
CRÉDIT 18 MOIS
AUTOS MOTOS
SCOOTERS

REPRISE TOUTES MOTOS
7, rue de Montreuil, Pantin. Métro Eglise
ouv. dimanche.

NORTON 88 FEATHERBED 1953
12 000 km, impeccable, 270 000 f. Bour-
don, 4, rue Terre-Neuve Meudon
(S.-O.).

500 B.S.A., B 33, 1951, parfait état
tensad, sacoques cuir, 200 000 fr. Rasle,
17, place de l'Eglise, Orgeval (S.-O.).
Tél. 83.

LAMBRETTA ITAL., très soigné,
85 000 fr. Millet, 54, r. P.-Sémard, Noisy-
le-Sec.

AGENT OFFICIEL

Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - CAZENAVE - VAP - DERNY - TRIUMPH

CRÉDIT

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez
marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX

DISTRIBUTEUR

ISETTA - VELAM

EXPÉDITION PROVINCE

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

Directeur-Gérant : Max ENDERS

IMPRIMÉ EN FRANCE

Imp. CHAIX-PARIS-612-3-55.

TRANSACT' MOTOS

104, Rue HAXO, PARIS-XX^e
(Métro Porte-des-Lilas) - MEN 99-86

vous propose...

● **Pour vos déplacements :**

PALOMA 50 cm ³	36.000
PALOMA 70 cm ³	85.000
PALOMA 125 cm ³	99.500
SCOOTER PUCH 125 cm ³	168.000

● **Pour le tourisme :**

PUCH 175 SV	191.000
250 SG	245.000
ZUNDAPP 250 cm ³	246.000
KS 601	410.000

● **Conduite sport :**

PUCH 175 SVF	208.000
258 SGS	291.000
ZUNDAPP 601 sport	445.000
SIDECAR STEIB	

20 % COMPTANT, SOLDE EN 15 MOIS

Concessions exclusives donc compétence assurée

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

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)

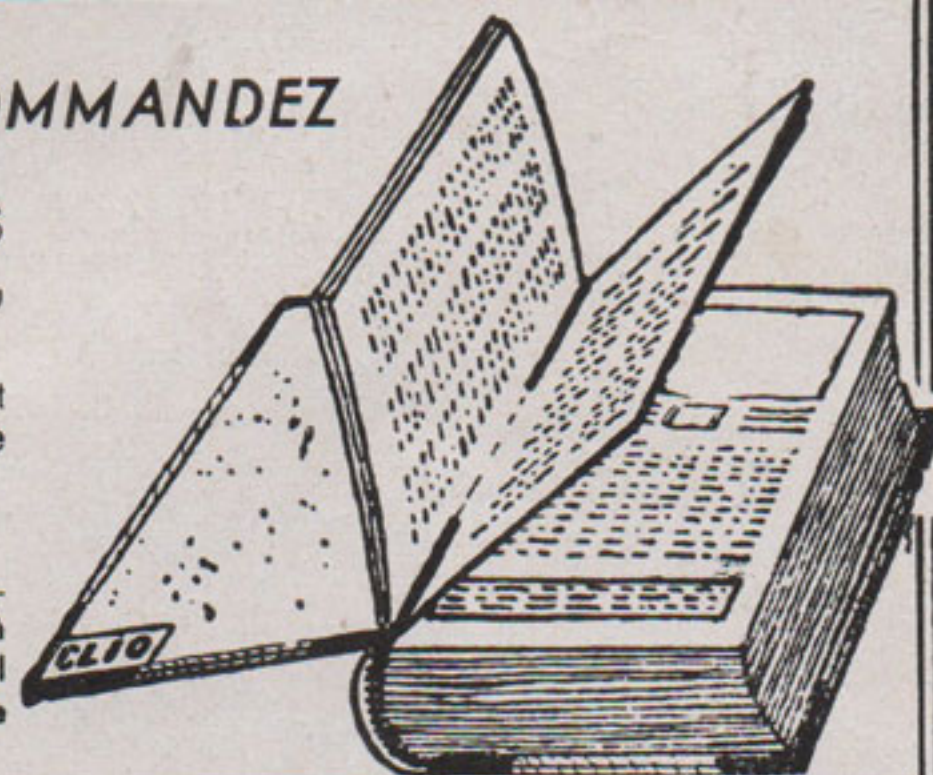
COMMANDEZ

VOS RELIURES

"MOTOCYCLES"

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

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



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**

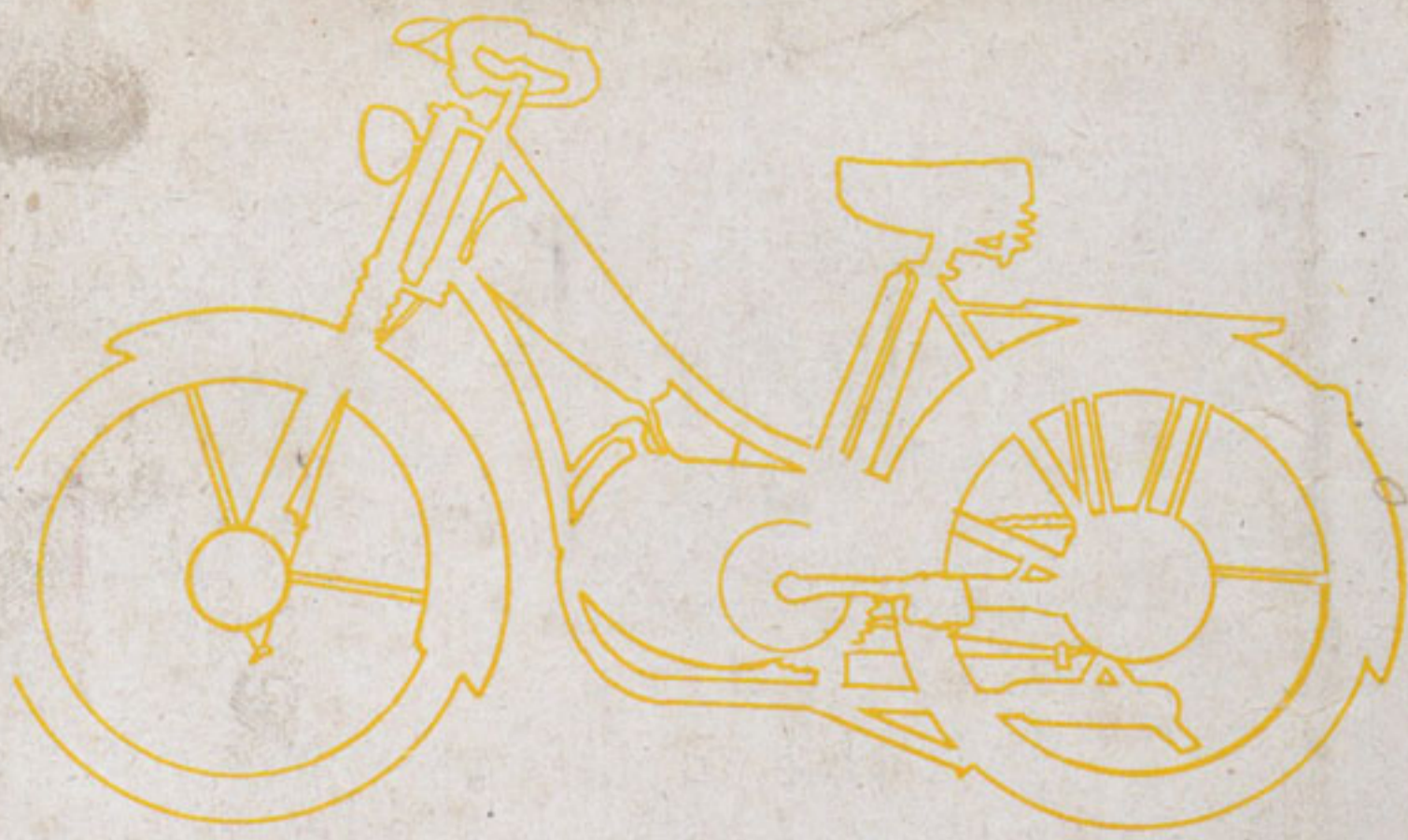
BRANCHEMENT DIRECT SUR VOLANTS
MAGNÉTIQUES SANS APPORT DE
REDRESSEUR

FONCTIONNEMENT IMMÉDIAT PAR
BOUTON AVERTISSEUR AU GUIDON

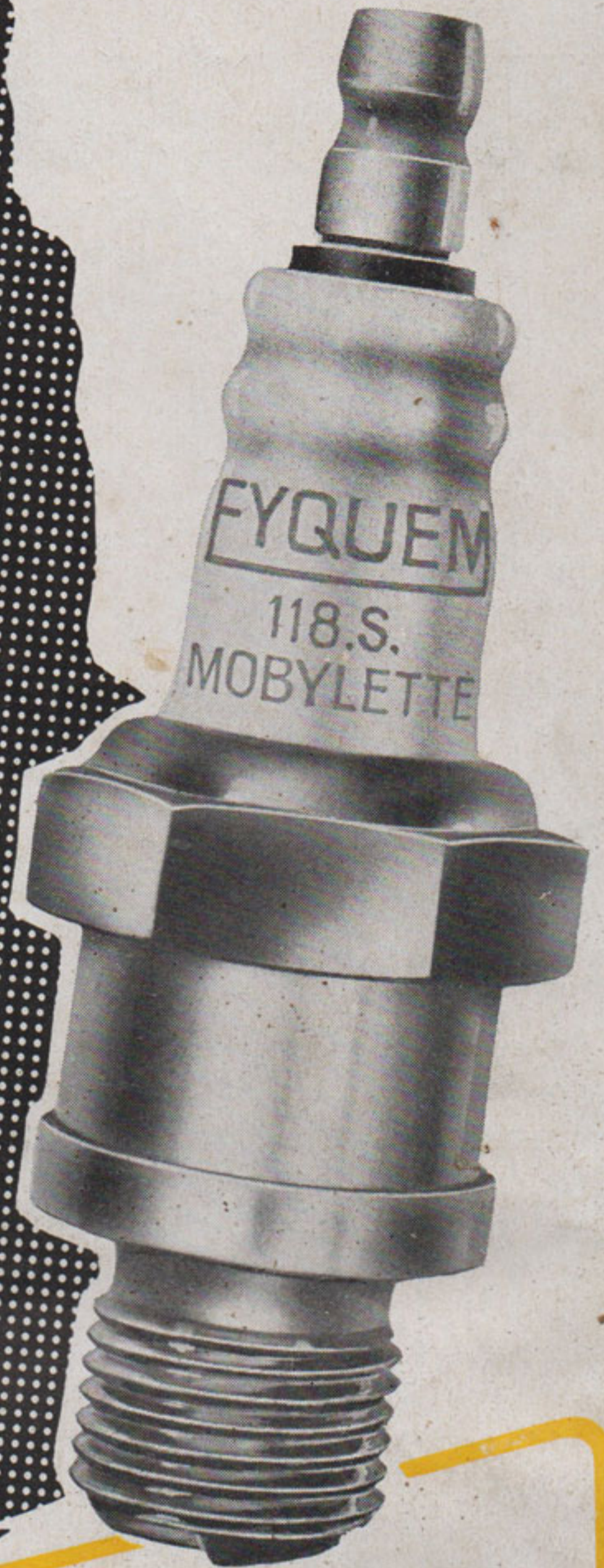
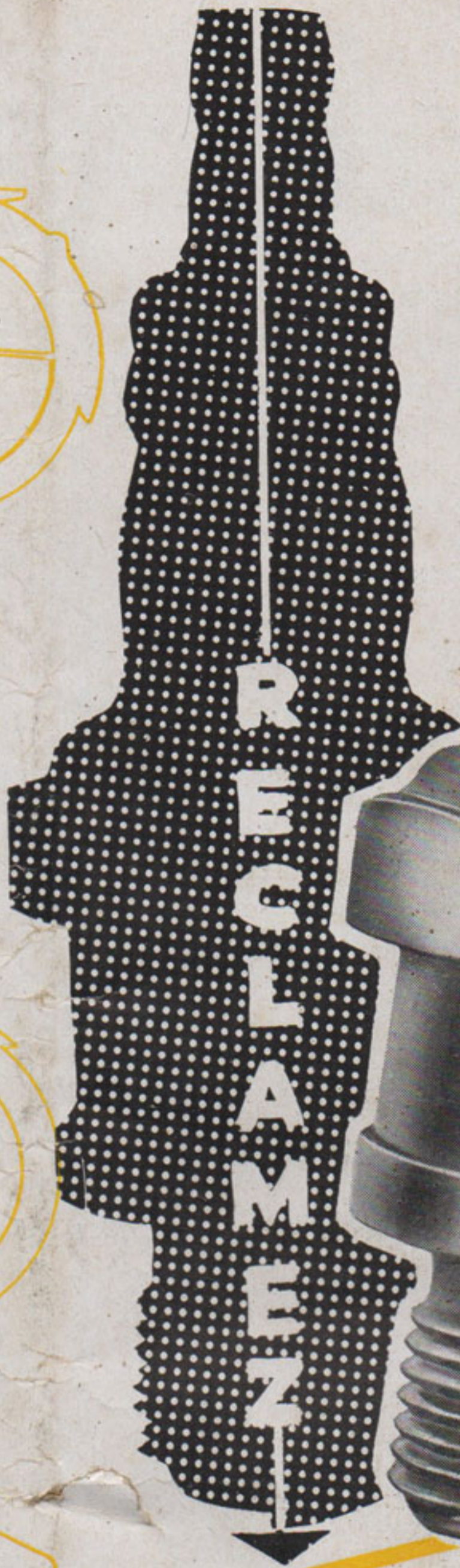
Prix détail : VIBREX : 700 fr.
Bouton avertisseur : 175 fr.



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



**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**