

MOTOCYCLES et Scooters

8^e ANNÉE - N° 143 - REVUE BIMENSUELLE
15 MARS 1955 - DIRECTEUR MAX ENDERS
ADMINISTRATEUR : PH. LAJEUNESSE
14, RUE BRUNEL - PARIS

ESSAI DE LA VESPA 1955



40 f.

Faites confiance à la grande marque stéphanoise

CEL



"Roulez"

AUTOMOTO

AUTOMOTO est depuis plus d'un demi-siècle spécialisé dans les 2 roues. Quel que soit le budget dont vous disposez et l'usage que vous voulez faire de votre machine, vous trouverez dans la gamme AUTOMOTO le modèle qui vous convient, au prix que vous vous êtes fixé.



Voici quelques modèles les plus caractéristiques des fabrications AUTOMOTO :

• **BICYCLETTES A MOTEUR AUXILIAIRE**
CEL. - Moteur VAP 49 cm³, 2 temps, type 1955. Monovitesse à embrayage automatique. Fourche télescopique. Jantes chromées. Freins AV et AR à tambour. Guidon chromé à poignée tournante. Porte-bagages. Selle poids lourd luxe. Carénage du moteur.

Autres modèles - Cyclomoteurs : CMLE, moteur MARQUET - CSE, moteur VAP sans embrayage - CE, moteur VAP avec embrayage automatique, livré soit avec fourche ordinaire, soit avec fourche semi-télescopique ou télescopique.

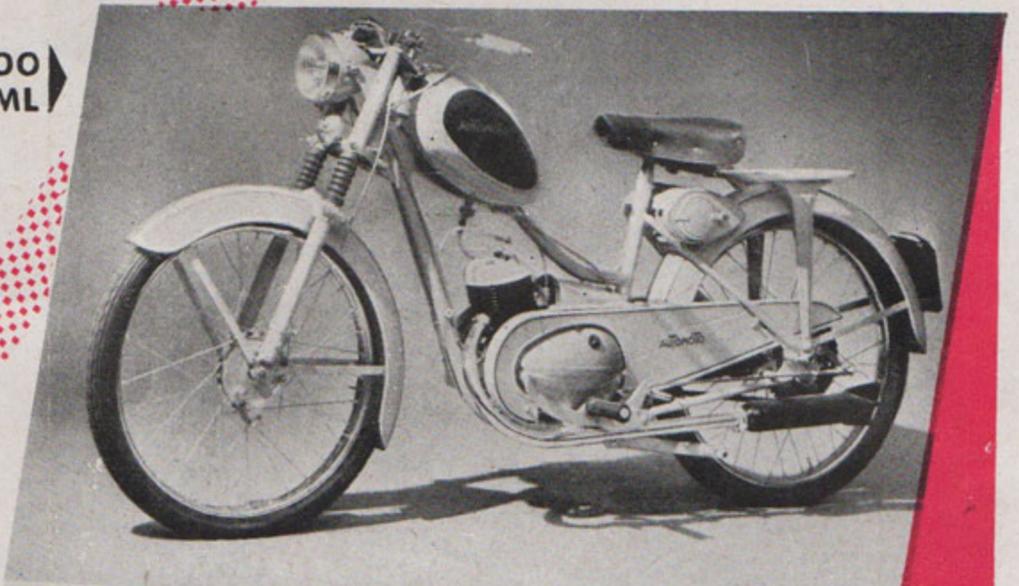
• **VÉLOMOTEURS & MOTOS "2 TEMPS"**
100 VML. - VéloMOTEUR léger. 100 cm³. Moteur licence Villiers. 2 vitesses. Fourche télescop. Jantes chromées renforcées. Freins à tambour. Guidon chromé à poignée tournante de commande des gaz et poignée tournante de commande conjuguée de changt de vit. et de débrayage.
100 VMLS. - VéloMOTEUR léger luxe, 100 cm³. Même modèle que 100 VML mais avec fourche télescop. GREGOIRE à flexibilité variable. Garde-boue AV et AR à grands flasques latéraux. Sabots protecteurs. Moyeux monobloc.

125 APGL. - VéloMOTEUR grand luxe, 125 cm³. Fourche télesc. luxe. Moyeux monobloc. Garde-boue à embouti profond, l'AR démontable. Sabots protecteurs. Cache-volant. Carburateur capoté.
Autres modèles. - Cyclomoteur APS. Présentation standard de l'APGL.

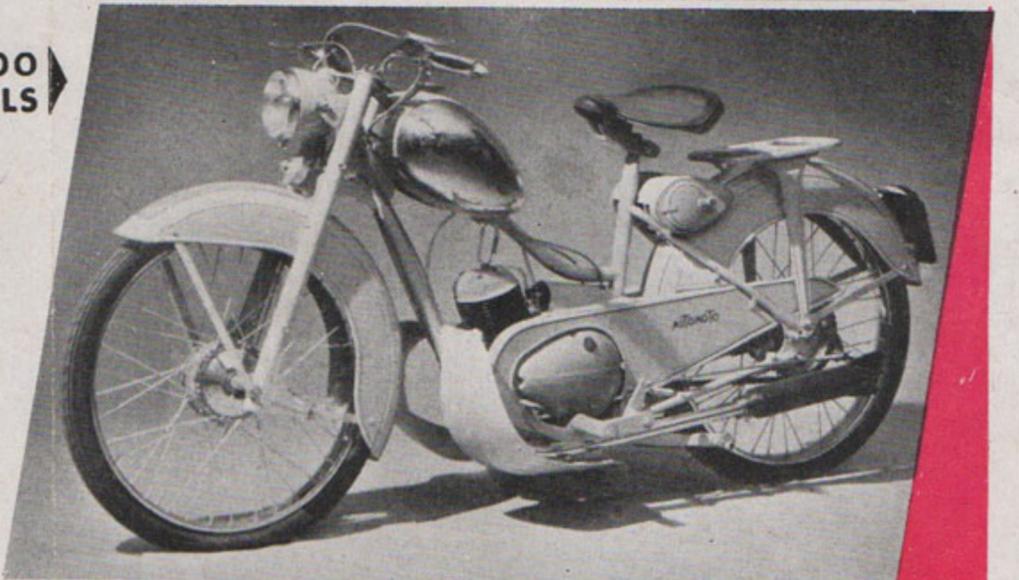
200 AMG. - Moto tourisme 200 cm³. Moteur lic. Villiers. 3 vit. par sélecteur.
232 AMGL. - Moto sport g^l luxe, 232 cm³. Moteur lic. Villiers. 4 vit. par sélecteur.

• **VÉLOMOTEURS & MOTOS "4 TEMPS"**
125 AL 4. - VéloMOTEUR grand luxe, 125 cm³. Moteur AMC à culbuteurs. 4 vitesses par sélecteur.
250 CHL. - Moto grand tourisme haut luxe, 250 cm³, 4 temps. Moteur AMC à arbre à cames en tête.

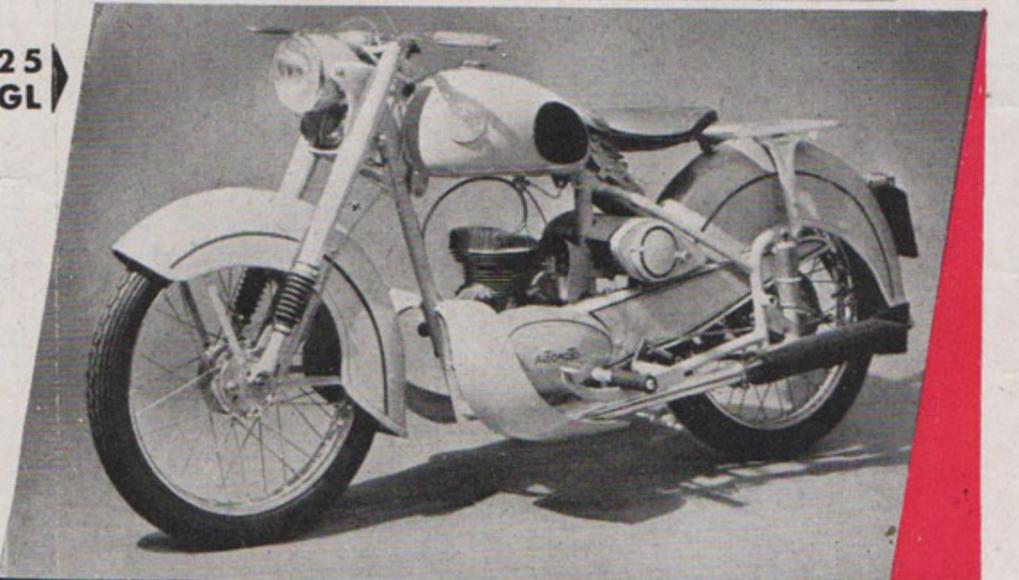
100 VML



100 VMLS



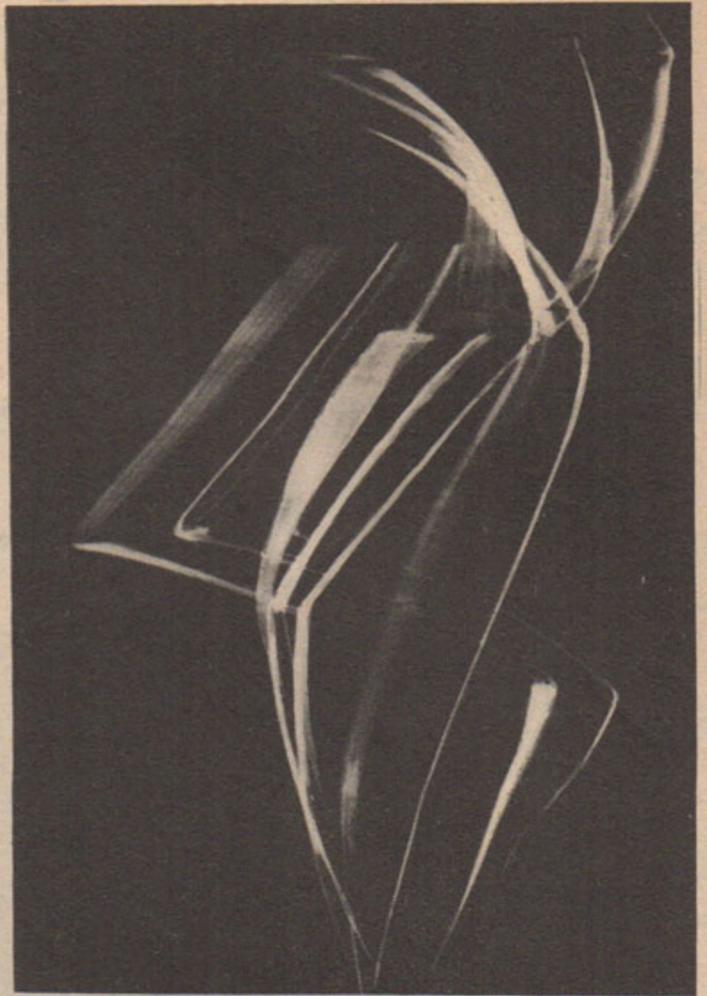
125 APGL



catalogue et renseignements sur demande

AUTOMOTO : 61, Av. de Rochetaillée, St-ÉTIENNE (Loire)
 Magasin d'exposition : 62, Avenue de la Grande-Armée, PARIS





GURTNER
36 BIS, RUE GUERSANT, PARIS 17^e

— CRÉDIT 6 - 9 - 12 - 15 - 18 MOIS —

Les Nouveaux Modèles 1955

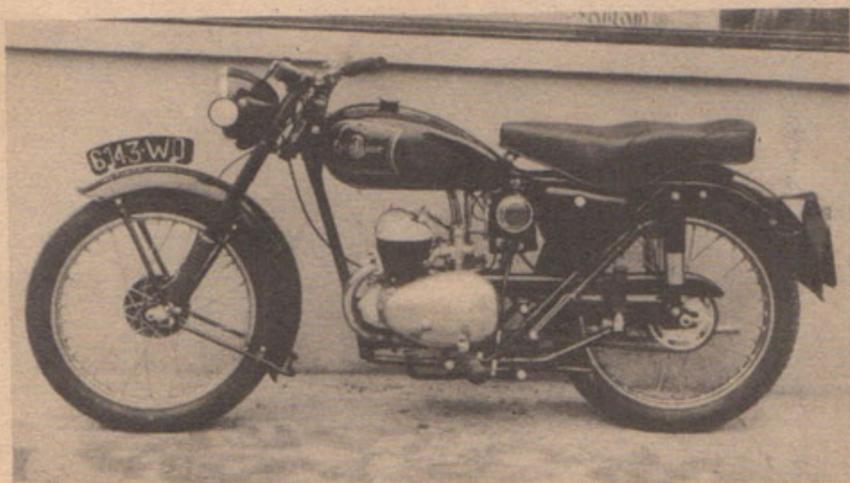
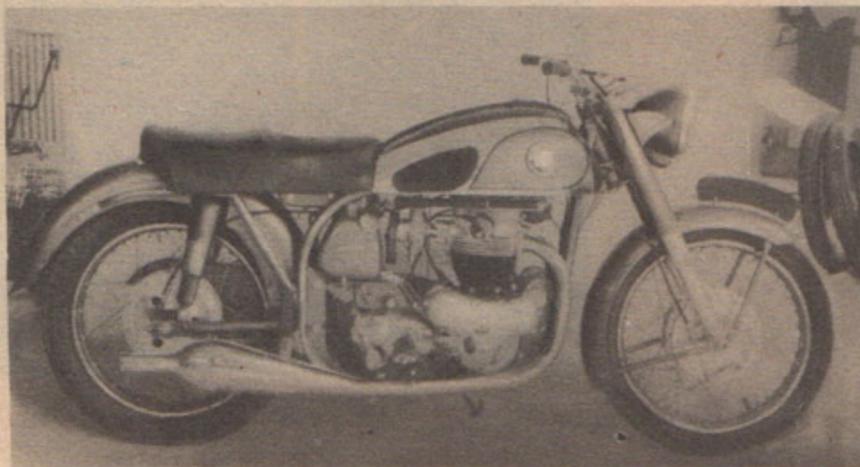
Norton

sont arrivés chez

C. GARREAU

Distributeur pour la France de

**NORTON EXCELSIOR,
TORNAX**



Gagnant de 31 Tourist Trophy
Champion du Monde 1951
(catégories 350, 500 et side-cars)
Record de l'heure à Montlhéry.
Recordman de 5 Bol d'Or par G. Lefèvre.
Champion de France : Collot 1953 et 1954.
**NOMBREUSES VICTOIRES
DANS TOUTES LES ÉPREUVES**
NORTON 55
Type Dominator de Luxe. Culasse alu-
minium. Nouveaux moyeux. Nouveaux
garde-boue, nouveau réservoir.



NOS MOTOS NEUVES 1955

- NORTON ES2** - 500 susp. oscill. - Culasse alu - Selle double Fr. 325 000
- NORTON 19 S** - 600 culbut. - Solo ou side-car - Susp. ocill. - Culasse alu - Selle double... 345 000
- NORTON 7** - Twin 500 - Susp. oscill. - Culasse alu - Selle double 365 000
- NORTON 88** - Twin 500 - Susp. oscill. - Culasse fonte - Cadre Featherbed 388 000
- NORTON 88** - Twin 500 - Susp. oscill. - Culasse alu - Gros moyeux - Cadre Featherbed 399 500
- NORTON 88** - Twin 500 Sport spécial - Cadre Featherbed - Culasse alu - Gros moyeux... 460 000
- NORTON 30** - Inter 500 - Arbre à cames - Cylindre et culasse alu - Cadre Featherbed. 390 000

Demandez les nouveaux prix

EXCELSIOR

- TOURISME** 250 cm³ 2 cyl., 2 temps. Souplesse d'un quatre-cylindres. — PRIX : 210 000.
- SPORT** 250 cm³ 2 carbu., 2 cyl., 2 temps, suspension oscill. Souplesse d'un quatre-cylindres. — PRIX : 220 000.

Agences libres pour Norton et Excelsior certaines régions.

NOS OCCASIONS

provenant de reprises récentes - révisées — Crédit de 3 à 18 mois.

- NORTON 1954** - Twin - Susp. oscillante 88. 295 000
- NORTON 1953** - Twin - Susp. coulissante - F. télescopique 240 000
- NORTON 1952** - Twin - Susp. coulissante - F. télescopique 225 000
- NORTON 1951** - Twin - Susp. coulissante - F. télescopique 210 000
- NORTON 350** - Arbre à cames - Susp. AR - Eclairage 190 000
- NORTON 500** - Manx course - 155 km/h - Eclairage 250 000
- NORTON 500** - Manx course - 165 km/h - Gr. rés. - Compte t..... 250 000
- NORTON 500** - Manx course 1953 - Featherbed - Gr. rés. - Compte t..... 350 000
- NORTON 500** - 18 culbuté - Tél. - Etat neuf. 140 000
- NORTON 500** - Mono 16 H - Très bon état. 125 000
- NORTON 500** - Mono 16 H kaki - Etat de marche. 75 000
- NORTON 600** - Type armée 50 000
- ARIEL 500** - F. télesc. - Susp. AR 1952 - Etat de neuf 240 000

- ARIEL 350** - Culbut. - Télesc. - Susp. AR 1952 - Etat neuf 225 000
- ARIEL 1000** - F. télesc. - Susp. AR - Compteur et éclairage 225 000
- VÉLOCETTE 350** - Culb. 1954 - F. télesc. - Selle oscill. - Selle double 250 000
- ROYAL ENFIELD 350** - Culbut. - F. télesc. - Ecl. - Compteur 160 000
- EXCELSIOR 250** - Twin télesc. - Susp. AR - Eclairage et compteur 135 000
- EXCELSIOR 250** - Twin télesc. - Susp. AR - Eclairage et compteur 125 000
- EXCELSIOR 200** - Villiers - Télesc. - Susp. AR - Eclairage 110 000
- B.S.A. 250** - 1953 - 4 vitesses - Susp. AR - Compteur - Etat neuf 175 000
- N.S.U. 500** - Culbut. 4 vitesses - Tand-sad - Eclairage 60 000
- EXCELSIOR 250** - Course - Arbre came - 4 vitesses 130 000
- VÉLOCETTE 350** - Arbre came course KTT - Parfait état 145 000

C. GARREAU

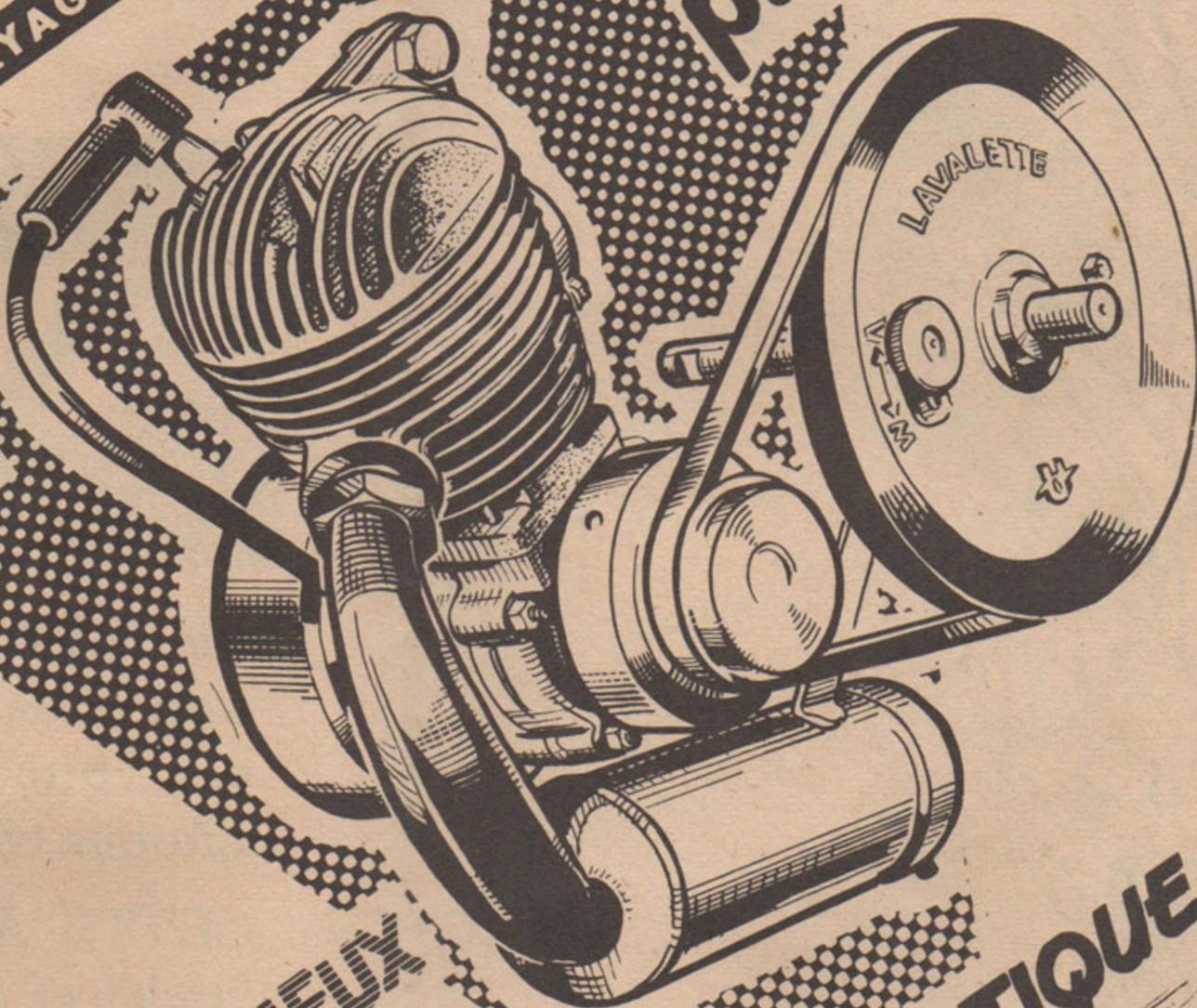
DÉPOSITAIRE POUR LA FRANCE DE NORTON ET EXCELSIOR
22, rue Robert-Lindet - PARIS-XV^e — VAU 07-09 R. C. Seine 492.852

AML

"50"

1 CV.8 - AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE - POUR CYCLOMOTEURS

puissant



nervieux

SILENCIEUX

PRATIQUE

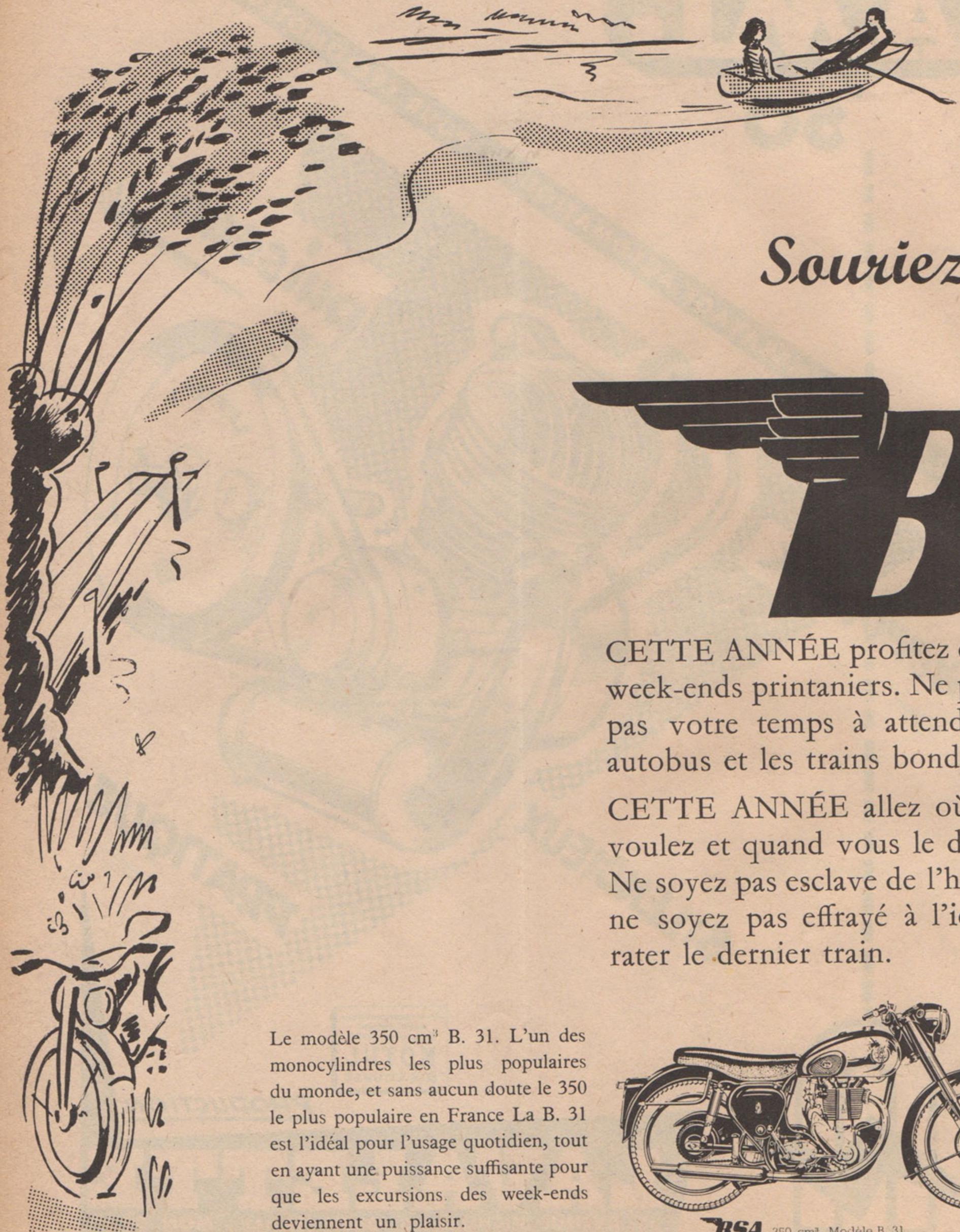
Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSE

PRODUCTION



LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET - ST-OUEN (Seine) - MON. 99.60



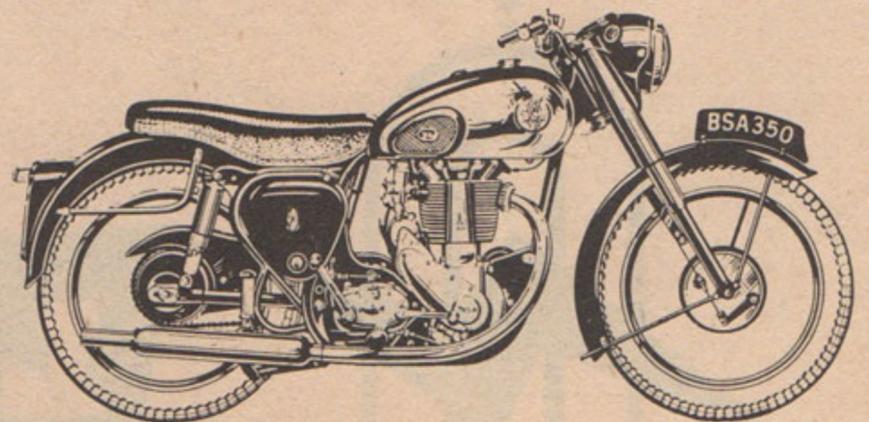
Cette
Souriez au
avec



CETTE ANNÉE profitez de vos week-ends printaniers. Ne perdez pas votre temps à attendre les autobus et les trains bondés.

CETTE ANNÉE allez où vous voulez et quand vous le désirez. Ne soyez pas esclave de l'horaire, ne soyez pas effrayé à l'idée de rater le dernier train.

Le modèle 350 cm³ B. 31. L'un des monocylindres les plus populaires du monde, et sans aucun doute le 350 le plus populaire en France La B. 31 est l'idéal pour l'usage quotidien, tout en ayant une puissance suffisante pour que les excursions des week-ends deviennent un plaisir.



BSA 350 cm³. Modèle B. 31

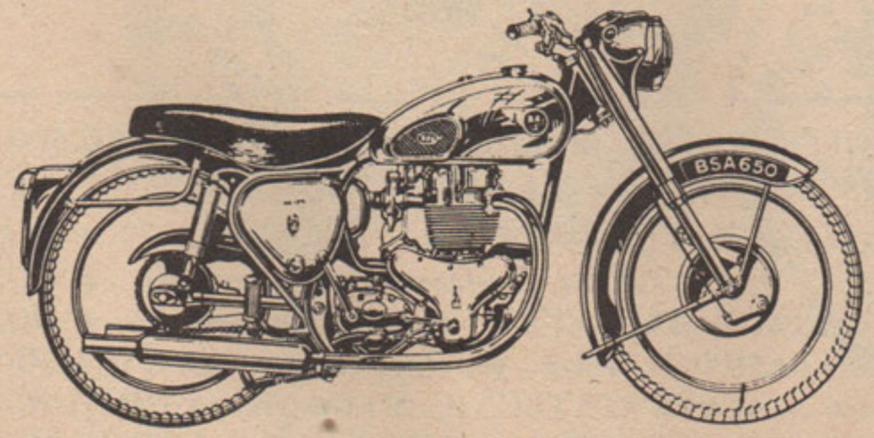
année
printemps
une

S A

CETTE ANNÉE ayez votre propre transport à votre porte.

CETTE ANNÉE soyez prévoyant.

CETTE ANNÉE allez voir un de nos agents, et souriez au printemps avec une B.S.A.



BSA 650 cm³, Modèle A. 10 « GOLDEN FLASH »

Le modèle 650 cm³ A. 10 « Golden Flash ». Ce modèle 650 cm³ bicylindre est bien connu partout où il est question de moto et c'est la machine idéale pour le tourisme à longue distance et à vive allure. Pouvant rouler jusqu'à 160 km/h, avec une tenue de route parfaite et une très belle présentation, il n'est pas étonnant que ce soit la motocyclette rêvée de milliers d'enthousiastes.





fournisseur exclusif des grandes marques

VENTE EN GROS

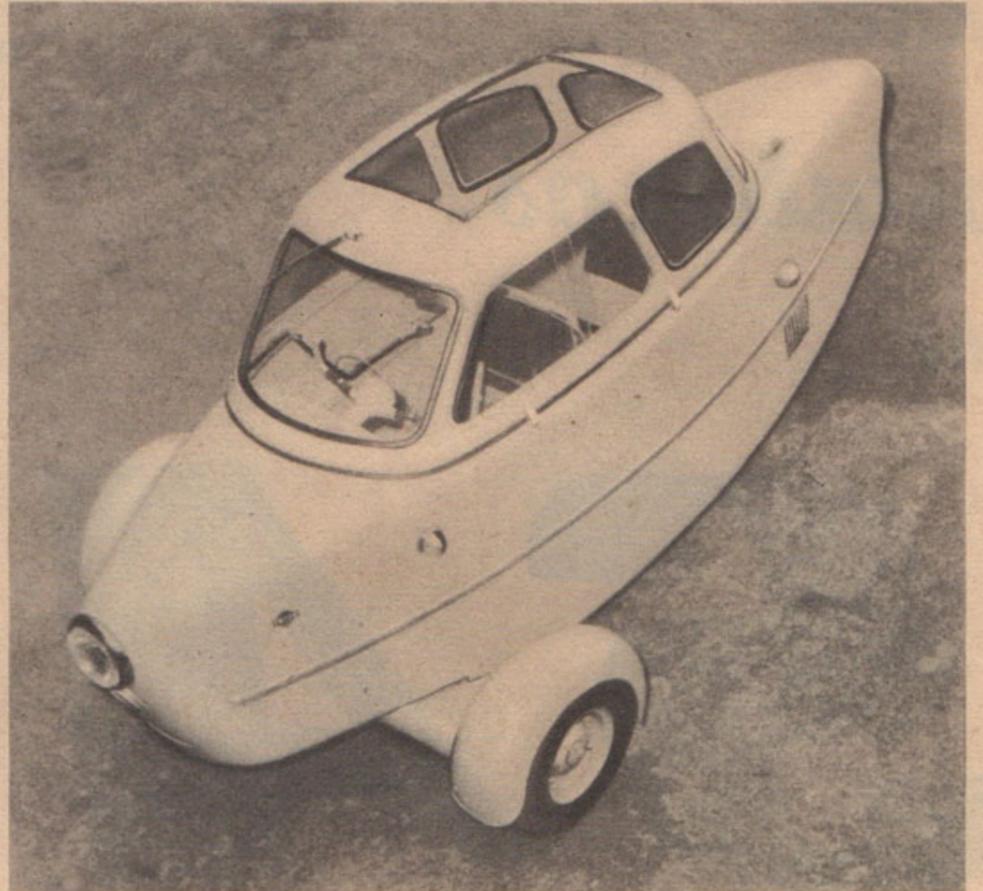
E^{TS} BRETILLE

9 PLACE DE L'ÉGLISE, ARGENTEUIL - ARG. 05-52



Soyez dès cet été parmi les heureux possesseurs d'un "INTER" !

*A mesure que les jours allongent
les délais de livraison allongent aussi...*



D'une conception résolument moderne, l'INTER est produit en grande série par la SNCAN. C'est la seule solution vraiment rationnelle du véhicule à 2 passagers : Sa tenue de route et sa nervosité ravissent le sportif. Sa protection totale ménage la beauté de Madame et la santé de Bébé. Son faible encombrement et son budget réduit (Consommation, Assurance, etc...) le mettent à la portée de tous.

C'est le véhicule des "jeunes" de tous les âges

*Nouveau moteur YDRAL 175 cm³ - 3 vitesses et
marche AR - Freins système Bendix - Conduite
par volant et pédales - Direction à crémaillère -
Démarrage électrique - Vitesse 80 kmh.*

L'AUTOSCOOTER



FRANÇAIS

AGENCE GÉNÉRALE DE VENTE :

GESCOFI S.A. - 45, Bd. Haussmann, PARIS - OPE. 57-40

CONCESSIONNAIRES :

GARAGE SÉCURITAS - 42, rue Legendre - PARIS

S. G. U. A. - 268 bis, Boulevard Saint-Germain - PARIS

GARAGE MAUBEUGE - 151, Fg. Poissonnière - PARIS

Sté REMOND Frères - 43, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES

G^{ge} des ALPES STATECNIC, 24 r Gueymard GRENOBLE

COMPT. INDUSTR. COMMERCIAL AUTOMOBILE

1033, Av. République - MARCQ-EN-BAROEUL (Nord)

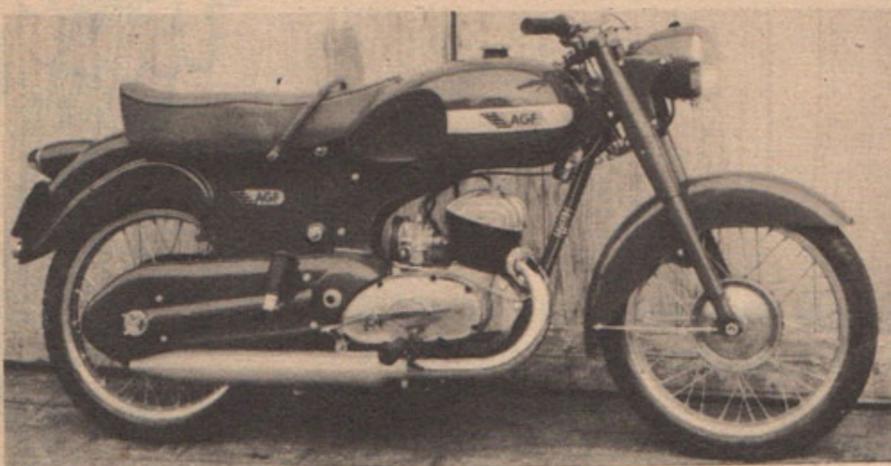
Éts. JEAN GEVREY - 19, rue des Émeraudes - LYON

AGF 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

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

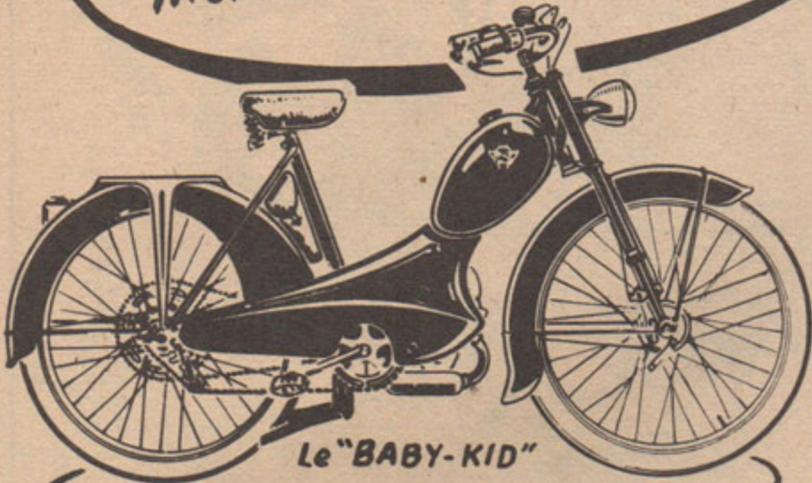
Près de la gare

CHARLEBOURG 08-47

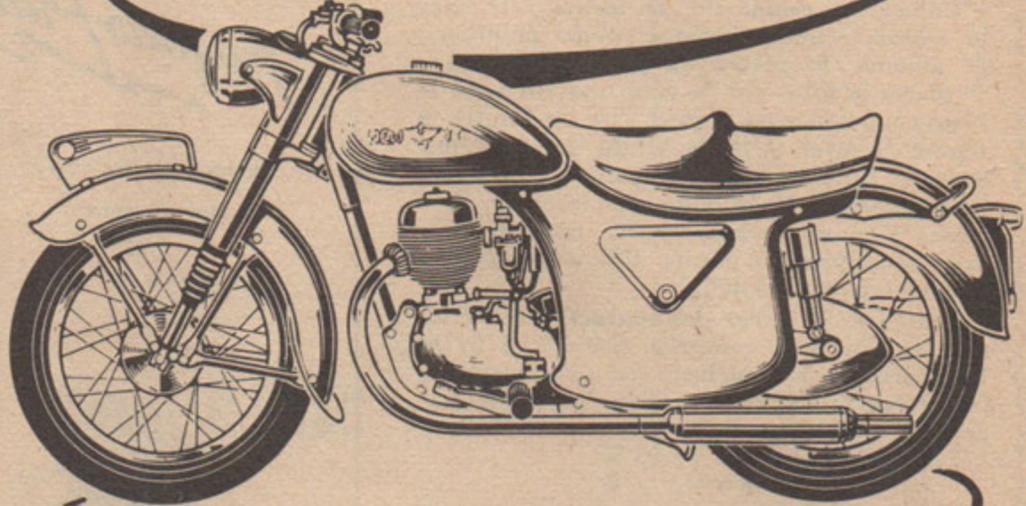
Motocyclette **NEW-MAP** jamais pareille à aucune autre

Des cyclomoteurs "KID"
Moteurs MISTRAL et SACHS

Des fameuses "LEADER"
Moteurs YDRAL-AMC-SACHS



Le "BABY-KID"



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

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

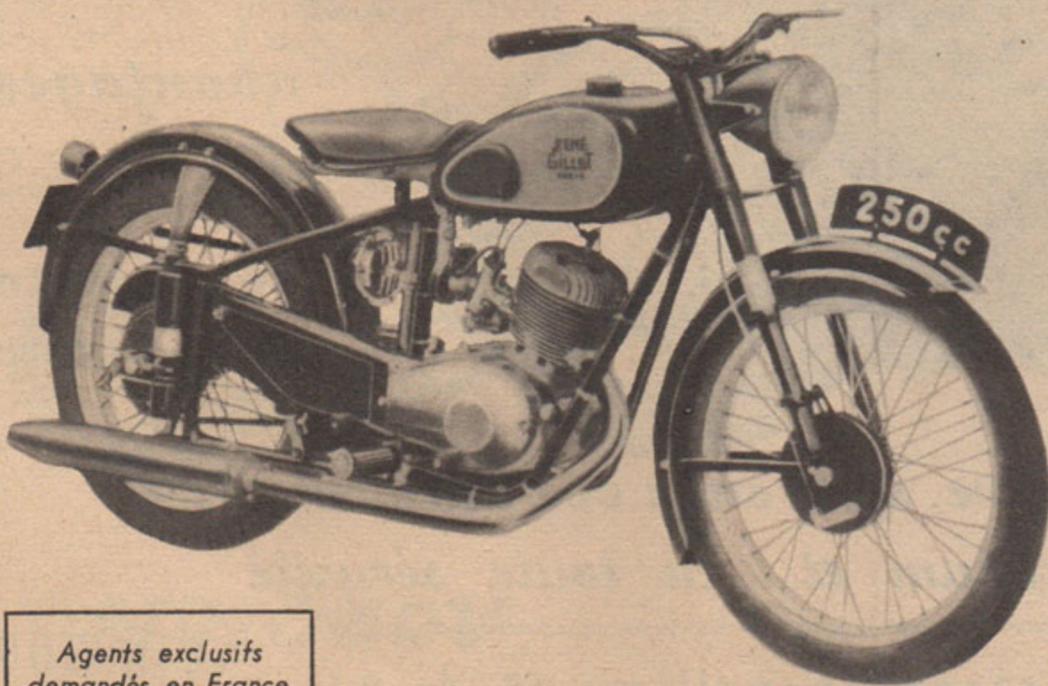
Motocyclettes NEW-MAP
124, Avenue Lacassagne - **LYON**
Tél. : **Villeurbanne 98-38**

CRÉDIT:
6, 9 et
12 mois

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

RENÉ GILLET

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



sa
MOTOCYCLETTE
250 cm³

4 vitesses
TYPE A 51
105 km/h.
Consommation :
3,5 litres aux 100 km.

★★

Agents exclusifs
demandés en France
et à l'étranger

ÉTS RENÉ GILLET

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

VOLANT MAGNÉTIQUE "type A"

Pour moteur 4 temps
de 100 à 300 cm³
avance variable à bobine HT
incorporée ou séparée

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

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

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

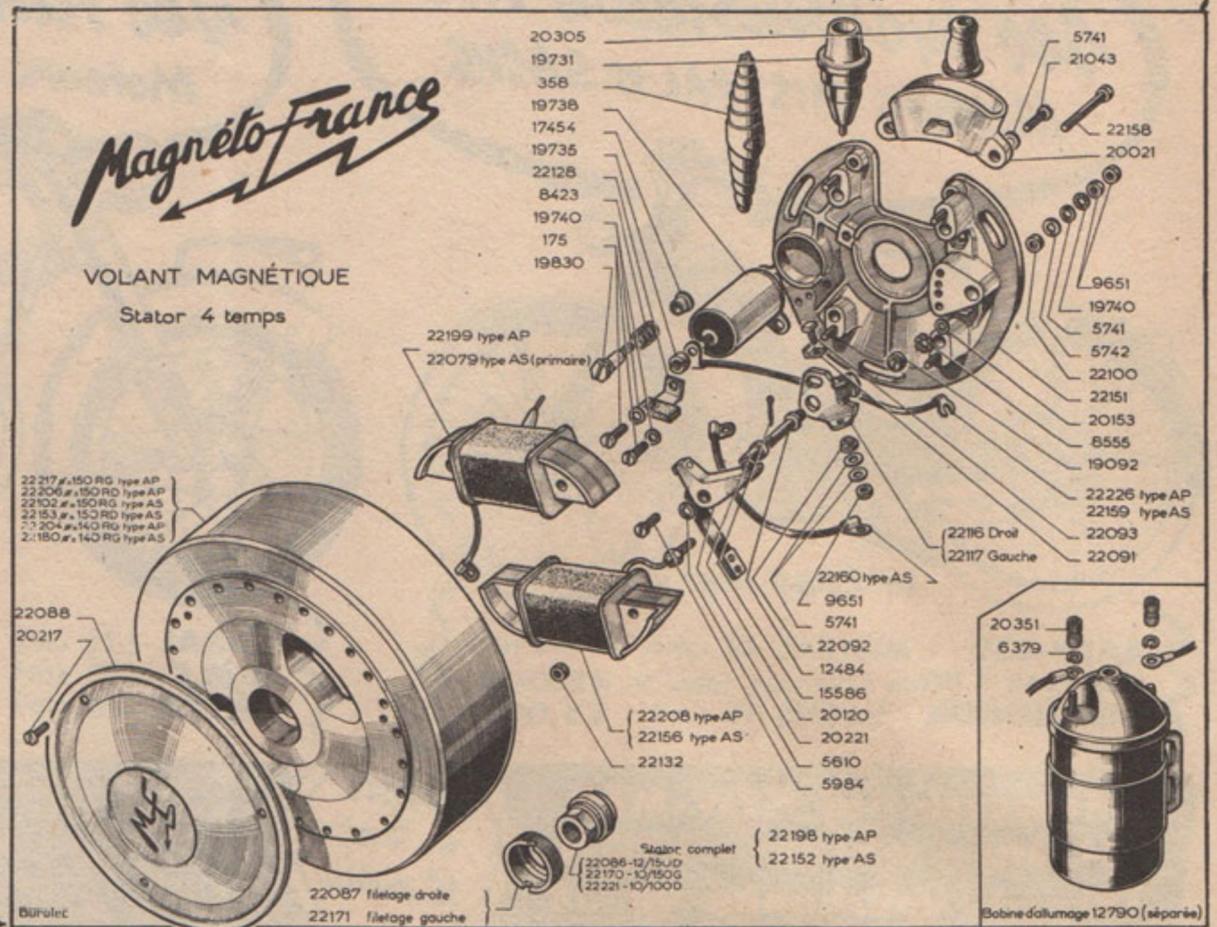
Entretien : Réglage des contacts dont l'ouverture doit être comprise entre 3 et 5/10. Le graissage du toucheau est assuré par un feutre monté sur équerre. Tous les 5.000 km, graisser légèrement le feutre.

Lampes. — AV : 6 V. 25 W.
AR : 6 V. 3 W.

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

Communiqué par
MAGNÉTO-FRANCE
93, route d'Heyrieux - LYON
42, rue Brunel - PARIS (17^e)

Magnéto-France

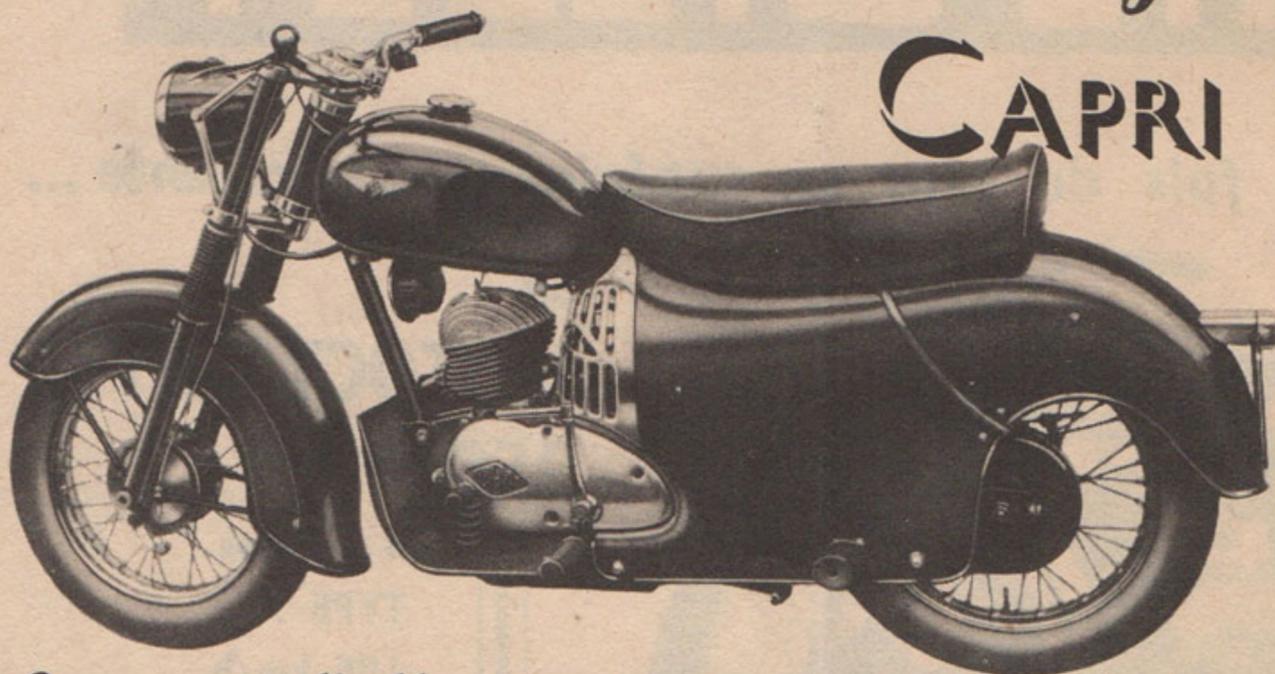


1955

Le motorcycle idéal!

CAPRI

125 cm³ - 175 cm³

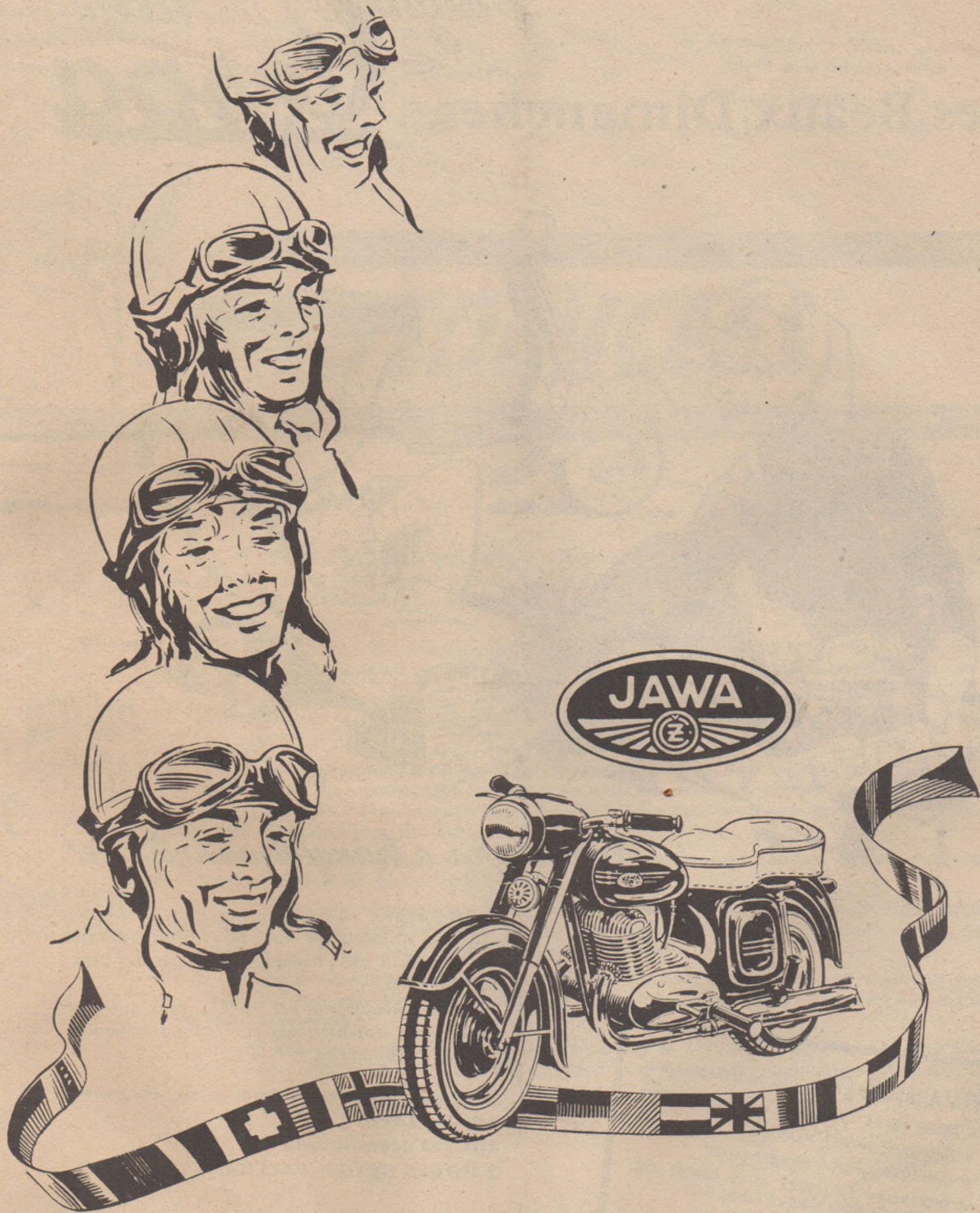


Les
avantages
RÉUNIS
de la moto
et du scooter

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.)

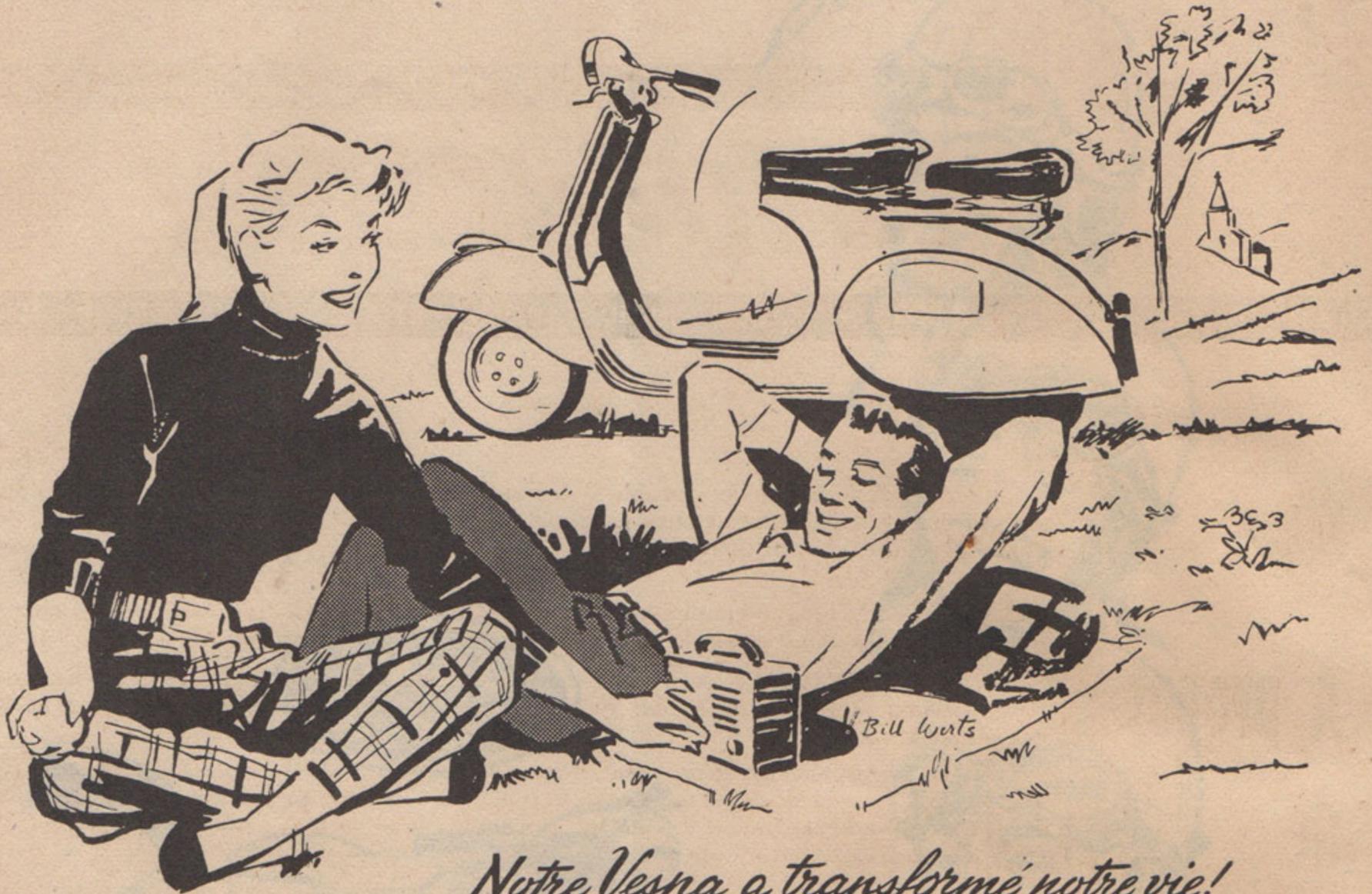
VOIR NOS
AGENTS



MOTOKOV

Afp

Les Beaux Dimanches...

Vespa

Notre Vespa a transformé notre vie!

Sans VESPA, nos Dimanches étaient ternes et sans but. Aujourd'hui, nous ne sommes plus ceux qui regardent mélancoliquement les autres prendre la route.

Nous sommes ceux qui partent, ceux qui vont respirer. La semaine passe vite et joyeusement en pensant à Dimanche.

Elle est sûre, confortable et élégante, notre VESPA.

Elle est économique...

2 ROUES QUI EN VALENT 4.

VESPA modèle 1955 : 28 perfectionnements

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

PRIX **125.000 F.**
Crédit 18 mois - 5.000 f. à la commande

LA PLUS GRANDE PRODUCTION MONDIALE DE SCOOTERS



MOTOCYCLES
et Scooters

ESSAI DE LA
VESPA 1955
(Voir p. 20)

40^t

A U S O M M A I R E :

- | | | | |
|--------------------------------|----|---------------------------------|----|
| ★ Échos | 14 | ★ La saison 55 chez Guzzi | 26 |
| ★ Sortie de Pâques... | 16 | ★ Trial de Clamart .. | 27 |
| ★ Essai de la Vespa 1955 | 20 | ★ Clubs | 30 |

8^e ANNÉE

N° 143

15 MARS 1955

MOTOCYCLES

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

A propos de "remous" ...

L'éditorial du 15 janvier, intitulé « Remous », nous a valu un nombreux courrier émanant des moyens et petits constructeurs. La plupart en approuvent les termes et, ce qui est de bon augure, redoutent moins que nous d'être écrasés entre les puissants blocs en formation ou déjà formés.

L'un d'entre eux, dynamique constructeur lyonnais, résume très bien, dans la lettre qu'il nous adresse, l'opinion générale de ses confrères. Voici, en substance, son point de vue :

« Je ne crois pas que ce soient les concentrations projetées qui gêneront les petits constructeurs sérieux, sachant utiliser leur vieille expérience pour gouverner leur maison au milieu des embûches... »

Notre correspondant, pour l'évolution et le progrès, redoute beaucoup plus une surproduction qui, en « bourrant » les agents de matériel, fera que, pendant une ou deux saisons, il faudra attendre l'écoulement des stocks, accumulés dans les magasins de vente, avant d'envisager du nouveau et il ajoute :

« Les petites entreprises, sagement conduites, sauront courber la tête et se redresser l'orage passé... Le chêne et le roseau... »

Ces quelques fragments d'une réponse spontanée sont encourageants. Nous enregistrons avec satisfaction cet optimisme apaisant nos craintes sur l'avenir de toute cette fraction de notre corporation à laquelle nous devons beaucoup.

Il est d'ailleurs certain que ces blocs auxquels nous faisons allusion ne se sont pas constitués pour tout pulvériser ; cet écrasement, nous l'envisageons, non comme un but, mais comme une conséquence.

Si donc, ceux que nous craignons menacés se déclarent assez forts et sûrs pour parer au danger, félicitons-les de leur foi en eux-mêmes et ne leur ménageons pas notre concours.

Max Enders

Echos

2^e Rallye motorisé du T.C.F.

Campeurs automobilistes, campeurs motocyclistes et campeurs scotéristes sont tous cordialement invités les 9, 10 et 11 avril 1955 à Flers, où aura lieu le 2^e Rallye Motorisé du Touring-Club de France.

Le Syndicat d'Initiative de la ville et le groupe moto-camping local se feront un plaisir d'accueillir les participants à cette manifestation de plein air.

Au programme :

Samedi. — Circuit nocturne avec trompes de chasse.

Dimanche. — 10 h, jeux motorisés; 15 h, excursion motorisée aux gorges Saint-Aubert; 21 h, feu de camp.

Lundi. — Visite de la ville et d'une cidrerie.

Renseignements complémentaires :

Flers (Orne), 240 km ouest de Paris, guide Normandie, carte Michelin n° 60, pli 1, camp jalonné ouvert à tous les campeurs. Délégué responsable : A. Roland, 23, rue Sainte-Marguerite, Pantin (Seine).

Le Salon des Plastiques 55 à Oyonnax, du 28 avril au 3 mai 1955.

Oyonnax, qui a bien mérité le titre de Centre européen des Matières plastiques, organisera pour la troisième fois le Salon des Plastiques, du 28 avril au 3 mai 1955, sous le Haut Patronage du Ministère du Commerce et de l'Industrie.

On peut compter plus de huit cents fabricants dans la région d'Oyonnax, sortant les objets les plus divers en toutes matières plastiques, rigides ou souples. « Tout objet en matière plastique sort ou peut sortir d'Oyonnax » où se trouve d'ailleurs l'Ecole nationale professionnelle des Matières plastiques.

En 1953, les exposants occupaient 1 200 m² de stands, en 1954, 2 500 m² et il sera fait mieux encore en 1955.

Le Salon des Plastiques 1955 comprendra deux sections : la première groupera le matériel, l'outillage, les matières premières nécessaires à la transformation; la seconde, les objets manufacturés dans les matières plastiques les plus diverses.

La première section, seule, restera ouverte un jour supplémentaire, le 4 mai, afin de permettre aux exposants des objets manufacturés (et aux visiteurs intéressés exclusivement par le matériel, l'outillage et les matières premières), de la visiter en toute tranquillité.

Toutes les demandes de logement seront satisfaites. En faire part, au préalable, au Comité d'Organisation, Hôtel de Ville,

Oyonnax (Ain), téléphone n° 6, où tous renseignements seront procurés.

Pour ceux qui ne pourraient effectuer le déplacement, le catalogue officiel sera envoyé franco sur demande :

— contre 150 F pour les deux sections ;
— contre 75 F pour une seule section (bien spécifier laquelle).

Les lunettes « Pluies » en France.

Dans *Motocycles* du 1^{er} février, nous avons présenté une paire de lunettes, lancée en Allemagne, dont l'auvent transparent, créant une turbulence, empêche la pluie d'atteindre les verres et de les brouiller.

Nous avons appris depuis que ces lunettes « Pluie » sont importées en France et distribuées par les Etablissements Hérold, de Villemomble.

L'aluminium protège les soupapes.

La General Motors affirme, après essais, qu'en appliquant une couche d'aluminium sur certains organes du moteur, et particulièrement sur les soupapes, on en double la durée en protégeant les pièces d'acier contre l'oxydation et la corrosion.

Le traitement s'opérait d'abord par immersion des pièces dans l'aluminium fondu; désormais l'aluminium est vaporisé. Voilà pour le principe car, en réalité, cette opération est plus complexe.

Un deuil pour l'industrie automobile.

La disparition de M. Lefauchaux, président-directeur général de la Régie Renault, sera douloureusement ressentie non seulement par cette grande maison, mais dans toute l'industrie automobile française. M. Lefauchaux était un administrateur et un animateur de haute valeur et ses qualités étaient connues et appréciées du monde entier. Nous nous associons très sincèrement à la grande affliction des siens et de tous ses collaborateurs.

Amateurs de machines anglaises.

Une affaire très intéressante se présente pour les amateurs de Royal-Enfield. Les Etablissements Saporiti, de Chaville, réservent des tarifs intéressants pour les machines achetées avant le printemps. Toute la gamme de modèles est disponible depuis la Bullet 350 jusqu'à la 700 Météor en passant par les machines de Cross.

Toutes les machines vendues sont préparées avec soin, bénéficiant de la compétition, Melioli, le poulain de la maison, ayant gagné par deux fois le titre de champion de France.

Bouin avec nous.

Notre ami Bouin, champion du deux-temps, et coureur n° 1 de Peugeot, vient de prendre la direction technique de l'agence Peugeot de Boulogne-Billancourt. Tous les possesseurs d'une machine de la marque, ainsi que ceux qui aspirent à faire du sport et de la compétition, trouveront auprès de lui de sûrs conseils et pourront bénéficier de la grande compétence qu'il a acquise en course. Car, ainsi que chacun sait, Bouin est non seulement un « méchant client » sur les circuits, mais en plus un metteur au point hors ligne.

Gageons que les possesseurs présents et futurs de machines Peugeot sauront vite trouver le chemin du magasin, à deux pas de la place Marcel-Sembat, et ne seront pas près de l'oublier.

Beauvais cherche un passager.

L'ami Beauvais vient de toucher pour la saison 1955 une 500 Norton, dernier modèle, avec laquelle il compte prendre part à diverses épreuves en catégorie side-car. Il nous charge d'informer les sportifs intéressés qu'il cherche, pour cet équipage, un passager qualifié, soit coureur d'une autre catégorie, soit simple passager.

R. Seltsam chez Zündapp.

On annonce de Nuremberg que R. Seltsam vient de quitter la maison Adler pour Zündapp. Le sympathique Munihois s'occupera des équipes officielles de la maison pendant les courses de régularité tels les Six Jours, etc. M. Seltsam n'est pas un inconnu en France. Il « soignait » les deux Adler pendant le dernier Bol d'Or à Montlhéry.



Echos

Le Code et les dispositifs d'éclairage et de signalisation.

Lors d'une récente allocution, M. G. Gallienne, vice-président délégué général de la Prévention routière, a rappelé la nomenclature des appareils de signalisation rendus obligatoires par le nouveau Code de la Route.

Il est de l'intérêt général que cette réglementation soit respectée. Voici donc, pour le motocycle, la liste de ces équipements :

MOTOCYCLETTES, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS, TRICYCLES ET QUADRICYCLES A MOTEUR

A l'avant :

Un (ou deux pour les tricycles et quadricycles) feux de position blancs ou jaunes ;

Un feu de route jaune ;

Un projecteur de croisement jaune.

A l'arrière :

Un (ou deux pour les tricycles et quadricycles) feux rouges ;

Un dispositif réfléchissant rouge.

SIDE-CARS

A l'avant :

Un feu de position blanc ou jaune.

A l'arrière :

Un feu rouge ;

Un dispositif réfléchissant rouge.

Ces trois dispositifs sont obligatoires à partir du 1^{er} janvier 1956 pour les véhicules mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1955 et applicables depuis le 1^{er} janvier 1955 pour les véhicules neufs.

CYCLOMOTEURS

A l'avant :

Lanterne unique émettant une lumière jaune ;

L'ampoule jaune sera obligatoire à partir du 1^{er} juillet 1956.

A l'arrière :

Un feu rouge ;

Un ou plusieurs dispositifs réfléchissants rouges (de jour aussi bien que de nuit).

REMARQUES

Feu rouge si la remorque masque celui du cycle ;

Un dispositif réfléchissant rouge.

Le scooter Terrot de la Nuit du Scooter-Club.

Au cours de la Nuit du Scooter-Club, une tombola fut tirée dont le premier lot consistait en un scooter offert par Terrot. Celui-ci fut gagné, on s'en souvient, oh ! ironie du sort, par une des personnalités du Vespa-Club. La remise du scooter à l'heureux gagnant fut faite au magasin Terrot de l'avenue de la Grande-Armée, le 10 février dernier. M. Filjean, directeur du dépôt général parisien, avait également gagné un lot que notre directeur lui remit avec le cérémonial d'usage : il s'agissait de trois caramels...



De gauche à droite : MM. Filjean, directeur de Terrot-Paris ; Max Enders et le gagnant, M. Bourdin, vice-président du Vespa-Club de Paris-Ile-de-France.

Paloma : 30, 70, 100.

Ce n'est pas une cylindrée mais une cadence de production rectifiée. Au cours de la visite d'usine de cette maison publiée dans notre numéro 140, nous avons indiqué la sortie d'une trentaine de machines par mois ; c'est une erreur, il faut lire, trente par jour. Depuis la parution de cet article la cadence quotidienne a d'ailleurs été portée à soixantedix pour atteindre cent par jour dès mars.

Oscar Egg se développe.

Cette marque bien connue des cyclistes s'est attaquée depuis quelque temps, et avec succès, au cyclomoteur. Devant le développement de ce nouveau secteur le magasin Oscar Egg de la Grande-Armée doit être doublé par un autre, situé un peu plus bas sur la même avenue et le même trottoir. L'un sera exclusivement réservé aux cycles, l'autre aux deux-roues motorisés.

Densité du trafic dans le monde.

Une statistique anglaise annonce les résultats suivants, quant à la densité du trafic pour chaque mille de route (1 mille = 1,609 km) :

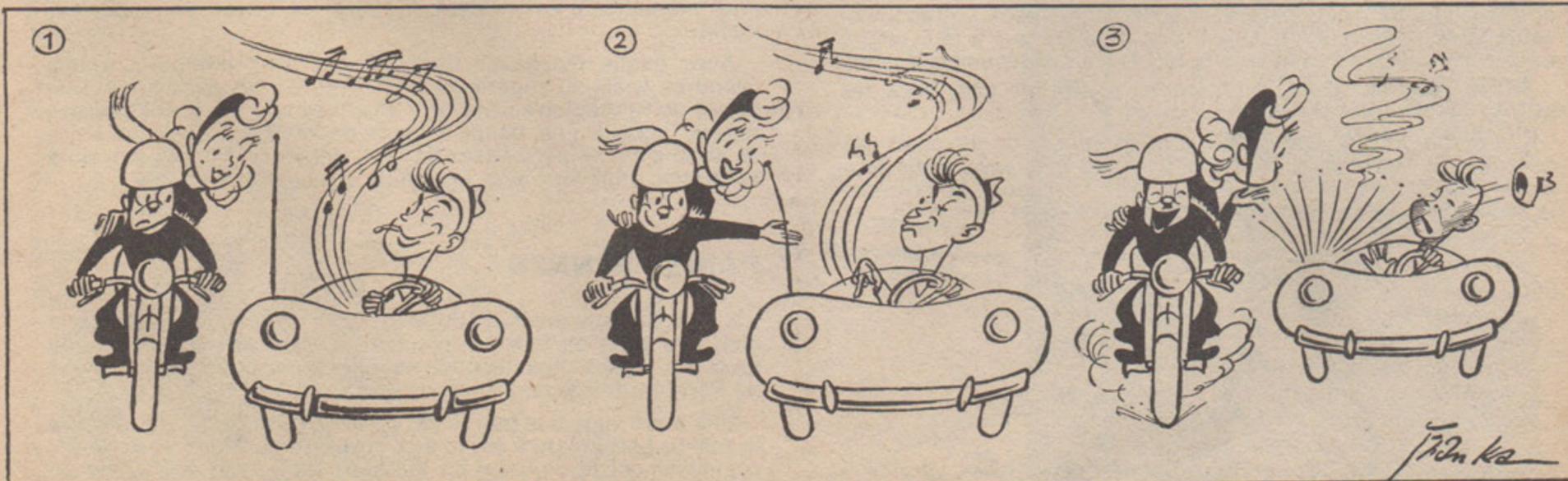
Angleterre.....	18,1	véhicules.
Etats-Unis.....	17,1	—
Belgique.....	16,5	—
Hollande.....	9,5	—
France.....	6,7	—
Italie.....	6,2	—
Canada.....	5,1	—

Lambretta, premier au Maroc.

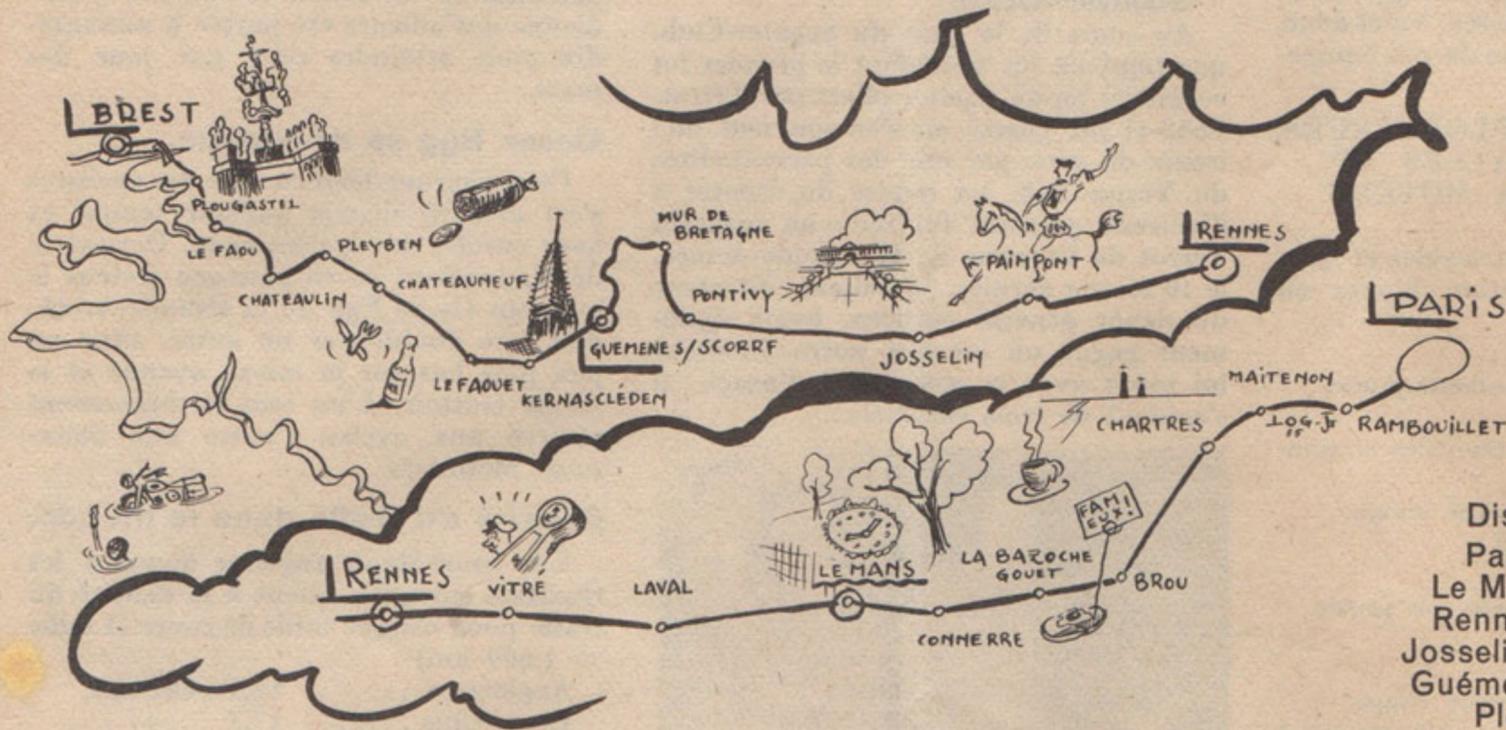
Dans les premiers neuf mois de 1954 l'on a relevé les immatriculations suivantes :

Lambretta, 276 unités ; Vespa, 199 ; Puch, 196 ; Jawa, 194 ; N.S.U., 109 ; B.M.W., 90 ; Rumi, 63.

L'humour chez nos confrères : **DUO DIM** Copyright "Motor", Den Haag



voulez-vous prendre la route pour PAQUES ?



Distances approchées :	
Paris-Le Mans :	230 km
Le Mans-Rennes :	150 km
Rennes-Josselin :	75 km
Josselin-Guéméné :	110 km
Guéméné-Pleyben :	85 km
Pleyben-Brest :	60 km

PARIS-BREST en cinq jours

L'approche de Pâques et ce cher vieux soleil qui commence à cligner de l'œil derrière les nuages chatouillent déjà bien des carburateurs qui manifestent l'intention de changer d'air.

Le mal de la longue virée saisit nos machines.

Pourquoi ne pas réserver les quelques jours de Pâques à faire l'expérience d'une contrée, pour certains inconnue, pour les autres jamais assez parcourue.

Il s'agit d'un itinéraire choisi pour les gens de la capitale, puisque ce sont les personnes qui ont peut-être le plus besoin de s'éloigner de la vie citadine.

Pour beaucoup, en plus d'un instrument de travail précieux, la moto est un moyen de voyager économiquement. Les connaisseurs et les endurcis adjoignent une « guitoune » à leur engin, ce qui leur permet de braver à la fois le froid et les notes d'hôtel.

Après celui-ci, d'autres itinéraires s'offriront pour tous les autres week-end prolongés de l'année.

Cet engin aéré et sain qu'est la moto permet de traverser des contrées en ayant non seulement la vue des pays, mais leur odeur. Pour le motocycliste le Midi sent le chaud, la lavande, le thym et les pins ; l'ouest, la bruyère, l'air salin, la marine...

Pour faire Paris-Brest et retour en cinq jours, il faut tronçonner l'aller en trois étapes et le retour en deux étapes. Nous vous proposons :

Paris - Rennes ;
Rennes - Guéméné-sur-Scorff ;
Guéméné - Brest.

Le retour devant s'effectuer en deux étapes :

Brest - Le Mans ;
Le Mans - Paris.

Cette dernière étape étant particulièrement courte (220 km) pour permettre d'arriver frais et dispos au travail du lendemain matin.

Avec quelle machine ? Certainement avec n'importe quelle cylindrée égale ou supérieure à 100 cm³, car les parcours touristiques doivent à notre sens, être effectués non pas à des vitesses record, mais à une bonne vitesse de croisière oscillant entre 50 et 60 km/h et permettant de voir, de sentir. Plus la moyenne est basse, plus vous avez profité du paysage et de la vie.

PARIS - RENNES

Il faut être aux environs du Mans pour déjeuner. On surprend bien des gens en leur affirmant qu'il n'y a pas que la grande route, le ruban gigantesque, national et dangereux qui mène de Paris au Mans en 220 km.

Une autre voie plus rapide car presque déserte permet de faire la même performance jusqu'aux environs du Mans et « casser copieusement la croûte » en toute quiétude, loin des bruits de moteurs.



Jusqu'à **Rambouillet** pas de question : la meilleure route à prendre sera celle de votre choix. Toutefois, il y a une petite route charmante et bien connue, qui suit la vallée de Chevreuse, la N. 306, par Saint-Rémy et Cernay et qui permet déjà d'avoir un avant-goût de l'aventure.

A **Rambouillet**, dilemme ! Deux routes s'offrent pour atteindre **Chartres**. La terrible N. 10, qui, étant donné l'état de son revêtement risque de conduire à Bordeaux ou au cimetière et... l'ancienne route de Chartres par Epernon et Maintenon.

C'est cette dernière qu'il faut prendre : elle est pratiquement déserte et bonne. Il faut y ralentir à Maintenon pour jeter un coup d'œil sur le château et donner les gaz à fond pour arpenter avec vigueur les 19 km qui restent à faire pour atteindre Chartres.

La route est dégagée et large. La traversée d'Epernon est oubliée avec ses pavés et ses rues étroites mais charmantes dans leur sinuosité, et vous ne pensez plus qu'au vent qui siffle à vos oreilles et au petit café que vous allez prendre à Chartres dont vous voyez, 10 km avant, les flèches de la cathédrale percer la plaine.

On les voit en effet de fort loin ces flèches, et l'on songe aux pèlerins qui parcouraient aux temps anciens et qui parcourent encore (mais ce ne sont plus les mêmes) ces routes et ces chemins, et dont le but comme un mirage semblait s'éloigner.

Regagnez alors la droite de la chaussée (car vous étiez dans votre méditation parti à gauche), et descendez joyeusement vers votre café bien mérité. Il ne doit pas être plus de 9 heures et 100 km sont déjà parcourus.

De Chartres au Mans, nous allons vous parler d'une route, peu connue, jalonnée de multiples bourgs et de quelques villes, qui est un enchantement. Elle présente l'avantage de traverser une campagne riante et variée, en un parcours encore une fois sans encombrement.

A certains moments il y a même des lignes droites de plusieurs kilomètres permettant de pousser la machine sans inconvénient pour personne et de prendre une goulée de cet air « forcé » qui grise si facilement.

Adoncques, il s'agit de la N. 821 qui sillonne gaillardement vers « **Connerré-les-bonnes-rillettes** », en laissant derrière elle les pâtisseries d'Illiers, les cyclistes de **Brou** et... **La Bazoches-Gouet** qui mérite un arrêt... prolongé.

Il faut y arriver aux alentours de midi et la table est dressée dans beaucoup d'auberges. Sans nous hasarder à dire quoi que ce soit des autres auberges, croyez que celle de « L'Etoile », située à la sortie du bourg, à droite sur la route de Montmirail, est au-dessus de tout éloges pour un prix très raisonnable.

On vous y sert entre autres, sans demander votre avis, un œuf au jambon dont le morceau de cochon fumé est large et épais comme une main d'adulte mâle. Et le reste à l'avenant...

Si vous pouvez aller plus loin après le repas, rejoignez à **Connerré**, la route tombeau, en n'oubliant pas de jeter un coup d'œil au château de **Montmirail**, qui surgit devant vous au sortir d'une magnifique forêt comme un austère chapeau de pierres sur le crâne dénudé d'une colline.

Le but de votre voyage n'est pas de visiter **Le Mans**. Vous n'y ferez que passer. D'ailleurs c'est une ville assez proche de la capitale pour qu'on profite d'un dimanche pour aller la connaître et admirer sa cathédrale et son horloge fleurie, en mangeant une tartine de rillettes.



L'église de Vitré.

A **Vitré**, où vous arrivez par la N. 157 (vous pouvez emprunter sans crainte les nationales rouges à partir d'un certain moment, car les routes se subdivisent et sont de moins en moins fréquentées), regardez le bel écriteau placé par le Syndicat d'Initiative : « Aux Portes de la Bretagne ».

C'est simplement écrit mais cela fait quand même un choc. Dire que vous rencontrerez un bigouden au détour du premier chemin serait hasardeux. Dire que tout le monde est vêtu du costume régional et que les agents de police ont un biniou en guise de sifflet ne serait pas exact non plus. Mais prévoyez un arrêt d'au moins une heure dans cette ville si étrange et si moyenâgeuse qu'un individu que nous ne connaissons pas et que nous avons croisé dans une ruelle a proposé de nous vendre une horloge énorme qu'il portait sur son dos, et ceci avec un sérieux imperturbable.

Trois buts de visite dans cette ville. Les ruelles, l'église et le château, dont la photographie ci-contre d'une des tours ne donne malheureusement qu'un aperçu bien pâle.

Faites le tour de cette église aux clochetons si finement dentelés pour remarquer une chaire extérieure très particulière. Si vous êtes en avance sur votre horaire, un petit tour aux remparts achèvera de vous convaincre qu'il ferait bon vivre ici.

Rennes, la dernière ville de cette première étape avec ses richesses et ses beautés, arrive enfin avec son aspect imposant de grande ville, mais aussi avec les ennemis du motocycliste ; les pavés houleux, les rails bien astiqués et le manque quasi total de percolateurs...

Mais ce que vous verrez le soir s'il vous reste du temps ou le lendemain matin, dans le centre de Rennes, vous fera oublier ces inconvénients mineurs et presque déplacés.

Le Parlement avec ses escaliers extérieurs, les vieilles maisons moyenâgeuses, en particulier celle où aurait vécu Duguesclin, le Jardin du Thabor, qui présente de nombreuses architectures horticoles et des parterres admirables, ainsi qu'une roseraie et bien d'autres merveilles dont un paon, qui fait la roue devant les photographes avec une jouissance dédaigneuse, vous montreront une Bretagne pittoresque et citadine pleine de nuances.

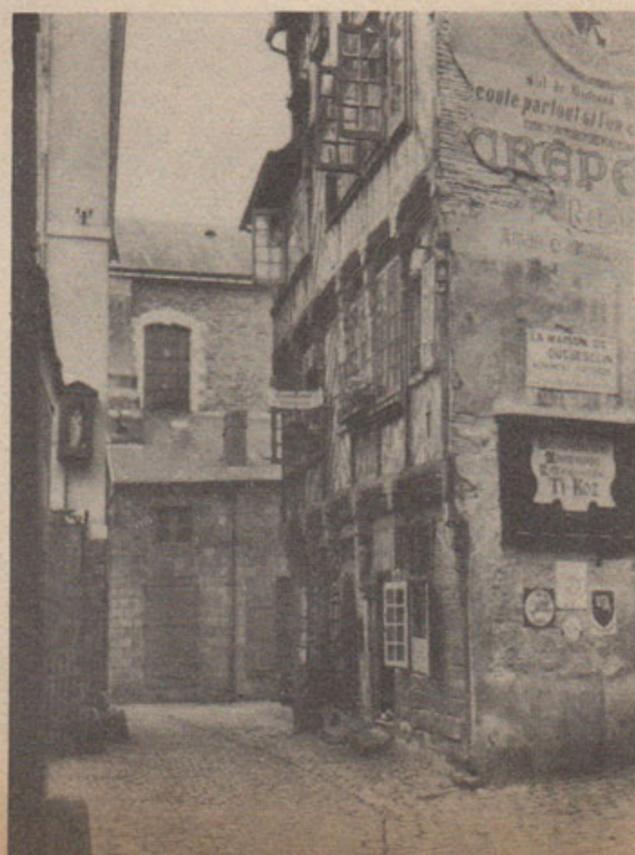
A propos des pavés de la ville, le cantonnier du moyen âge ayant disparu, on n'a pas jugé utile, ni de le rechercher, ni de le remplacer et personne ne doit connaître le secret du rabot à pavés !...

Pour les amateurs d'édifices, un coup d'œil au rétable de la cathédrale Saint-Pierre laissera l'impression d'un fouillis superbe et raffiné qui ne sera pas prête de s'éteindre.



Le château, Vitré.

Maison de Duguesclin, Rennes.



Malgré le peu de tentation, entrez tout de même prendre un café dans un « Café Cidre » et l'on vous demandera :

- Qu'est-ce que je vous mets avec ?
- Rien.
- Vous le prenez nature ?

Résistez alors à la tentation de dire d'un air négligent :

- Mettez-y un coup de cidre.

Une bonne adresse pas chère : « A la descente de Plélan ». Hôtel-restaurant de routier, où vous ne manquerez pas de demander du cidre bouché.

RENNES - GUÉMÉNÉ-SUR-SCORFF

Rennes laissée, c'est l'entrée dans le fantastique, et, approchant de la forêt de **Paimpont**, vous sentez déjà ce vent bien breton, bien humide, bien collant, cette force naturelle qui saisit aux bronches.

Paimpont doit certainement son nom à sa consonance, car l'élément aquatique y règne parfois sous forme d'une bruine très bretonnante. Le ciel tire souvent la chaîne. Il ne reste malheureusement plus grand chose de la forêt de Brocéliande.

Attendez-vous cependant à voir surgir, sur cette route en lacets qui grimpe dans la forêt, l'enchanteur Merlin qui, fantastique et courtois, vous priera de descendre de votre machine et vous prendra par la main pour vous mener dans son domaine...



Château de Josselin.

Résistez cependant à ses charmes en pensant à votre employeur et... vous n'avez que cinq jours de vacances ; réservez l'éternité pour plus tard.

Josselin retiendra votre attention par les deux faces de son château dont la masse imposante se dresse, sur la rive d'une calme rivière.

La ville également, ses vieilles maisons, ses rues étroites et bombées, toutes montantes, vous surprendra. Les marchands de souvenirs aux étalages débordants et bien astiqués, croissent et se multiplient. Ils vous regarderont d'un œil sagace et avide. Pour visiter, laissez la moto sur un des flancs de l'église à droite de la route nationale.

La route de Josselin à Pontivy est une des plus belles de l'intérieur de la Bretagne. L'asphalte mis à part, on fait un saut en arrière de plusieurs siècles. Une nature âpre et déchirée, les arbres sont pliés et rabougris, comme ratissés par le vent, les harmonies de couleurs, les verts, les bruns, les roses, les gris y forment un tableau déchiqueté comme un Vlaminck.

Près de Mur-de-Bretagne.



Sur près de 30 km il n'y a que quelques maisons enfouies derrière les talus, écrasées, collées à la terre.

L'ensemble coiffé d'un ciel typiquement breton forme une atmosphère saisissante. Et s'il pleut légèrement, tant mieux, c'est la grâce que nous vous souhaitons, pour une fois.

Pontivy, la ville saine, bien en chair. Nous vous proposons d'y manger chez Robic.

Cette ville apaisera le désir de symétrie des esprits logiques (il y en a peu chez les motocyclistes). Elle est dans la tradition napoléonienne, avec ses voies à angle droit et sa place aux dimensions disproportionnées, face à la caserne.

A la sortie de Pontivy, pour la digestion, une route charmante s'enfonce vers Mur-de-Bretagne, route en cascade, dans un décor vert et varié.

A **Mur-de-Bretagne**, on y boit du cidre à 5 francs le verre, qui, au dire du patron, est un peu « dur ». Non loin de là, le lac de **Guerlédan**, isolé dans une nature rocailleuse.

Poursuivant votre route, un petit crochet vous montrera que le **Daoulas**, mince filet d'eau, a néanmoins creusé dans le roc, de superbes gorges au temps de sa gloire passée.

Mais il se fait tard, et quittons **Gouarec**, pour descendre par une « Départementale 5 » comme il en est tant en France, sur **Guéméné-sur-Scorff** où nous vous souhaitons bonne nuit.

GUÉMÉNÉ-SUR-SCORFF - BREST

Une première halte à **Kernascléden**, dont l'église est dotée d'un des plus beaux porches que nous connaissons. On est surpris de trouver pareille merveille dans un hameau si minuscule. L'intérieur de cette église révèle une danse macabre naïve dont la couleur et le dessin ont hélas souffert avec le temps. L'Enfer représenté sur un des fragments est particulièrement remarquable.

De Kernascléden, en passant par **Le Faouet**, Gourin et Spezet, on atteint **Châteauneuf-du-Faou**, où pendant que la moto s'étire et se repose sous les vigoureux arbres de l'esplanade, l'on peut se sustenter copieusement avec une nourriture simple, pour un prix modique à l'hôtel Beauséjour. L'entrée à Châteauneuf est grandiose.

Après la traversée d'une forêt aux arbres majestueux qu'on peut contempler de plus près, si l'on a de bonnes suspensions et des cals aux fesses, en empruntant les routes dites « secondaires », on traverse un pont et l'on s'élève littéralement vers la ville par une rampe impressionnante.

Toujours pour la digestion, à la sortie de Châteauneuf, il faut aller prendre café et digestif à **Pleyben**, où le calvaire avec son enclos paroissial, est un des plus beaux de la région.

Quoique récent, il forme, avec l'église et l'ossuaire, un ensemble d'une rare harmonie. Votre appareil se devra de saisir un aspect inoubliable.

Par **Châteaulin**, on atteint Le Faou. Mais quelques kilomètres avant, à **Quinmerc'h**, il ne faut pas manquer d'admirer le panorama grandiose qui fait découvrir la rade de Brest et le Menez-Hom (le plus haut sommet de Bretagne) comme une carte de géographie. (Il y a une table d'orientation du T.C.F.)

Puis c'est **Daoulas** et son calvaire malheureusement trop étouffé par les constructions alentour, mais dont on peut néanmoins avoir une bonne vision.

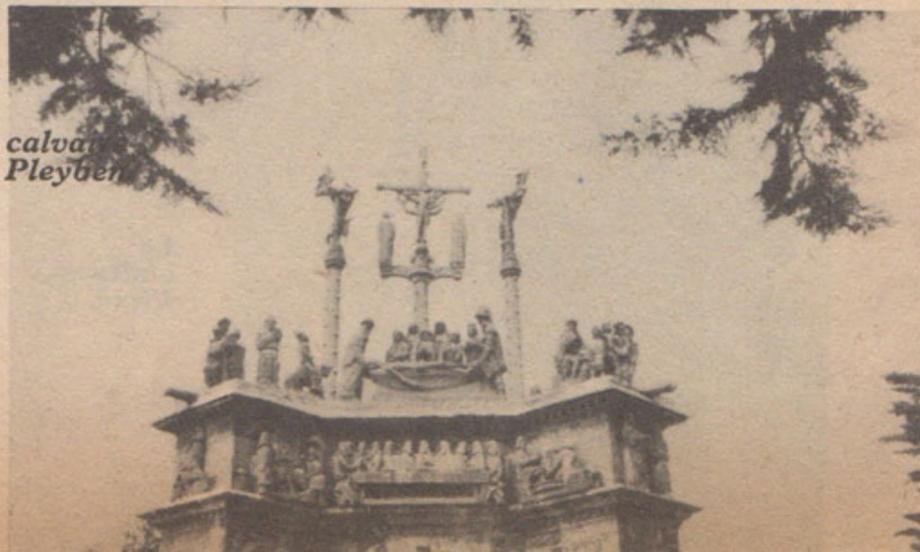
De **Daoulas**, l'arrivée sur Brest par le **Pont Albert-Loupe**, est également inoubliable.

La visite du **Brest** reconstruit s'impose, la grande rue évoque maintenant un décor de cinéma, mais un nettoyage important sera nécessaire lorsque la reconstruction sera achevée.

Après les deux étapes du retour, gageons que cette randonnée fera naître chez vous le légitime besoin d'aller passer en Bretagne une de vos prochaines Grandes Vacances.

LEGRAND-JACQUES.

Le calvaire de Pleyben.



La caravane MORS-PARIS-NICE

est
de
retour

LA Sicvam, distributeur général de Mors-Speed, pour confirmer la qualité des derniers scooters Mors, type Paris-Nice, avait lancé sur la route pour un périple de 8 000 à 9 000 km, trois de ses scooters pris dans la série. Les pilotes avaient pour impératif de se comporter non en sportifs, mais comme des usagers en s'imposant des parcours quotidiens de 200 à 250 km.

Quelles que soient les conditions atmosphériques, les 8 221 km furent donc partagées en la trentaine d'étapes suivantes : Paris, Reims, Rethel, Valenciennes, Calais, Amiens, Paris, Le Havre, Paris, Neuvy, Roanne, Saint-Etienne, Montélimar, Saint-Raphaël, Antibes, Marseille, Montpellier, Perpignan, Albi, Pau, Agen, Cahors, Figeac, Limoges, Bordeaux, La Rochelle, Châteauroux, Cholet, Saint-Nazaire, Brest, Rennes, Caen, Le Mans, Paris.

Les machines, neuves au départ, au bout de 1 200 km de rodage furent vérifiées et graissées après vidange.

Au cours de ce circuit les conducteurs ne prirent que quatre jours et demi de repos ; partis le 20 janvier, ils terminèrent leur expédition à Versailles le 8 février au début de l'après-midi où diverses personnalités de Mors et Sicvam ainsi que de nombreux confrères étaient venus les accueillir.

Une réception avait été organisée par M. Ancillotti, le concessionnaire versaillais, ce qui permit aux directeurs de Sicvam, MM. Pommier et Lassalas, de commenter en quelques mots cette performance et de conclure qu'elle s'était effectuée sans histoire, à part deux crevaisons dont une après l'arrivée, entre le château de Versailles et la salle de réception.

Les ingénieurs, MM. Baguena et Nafrechoux, se montrèrent, autant que les pilotes, satisfaits du comportement de leur matériel, d'autant que cette démonstration fut faite par un temps généralement défavorable et souvent franchement mauvais.

Est-il besoin d'épiloguer sur cette démonstration pratique ? Le programme prévu s'est déroulé suivant les prévisions, le but a été atteint en temps et en heure ; le Mors-Speed, type Paris-Nice a ainsi démontré ses aptitudes tant pour le travail de chaque jour que pour le grand tourisme.



Le départ de la caravane.



Arrivée au château de Versailles.

●
M. Pommier, directeur de la Sicvam, durant son allocution.



La VESPA

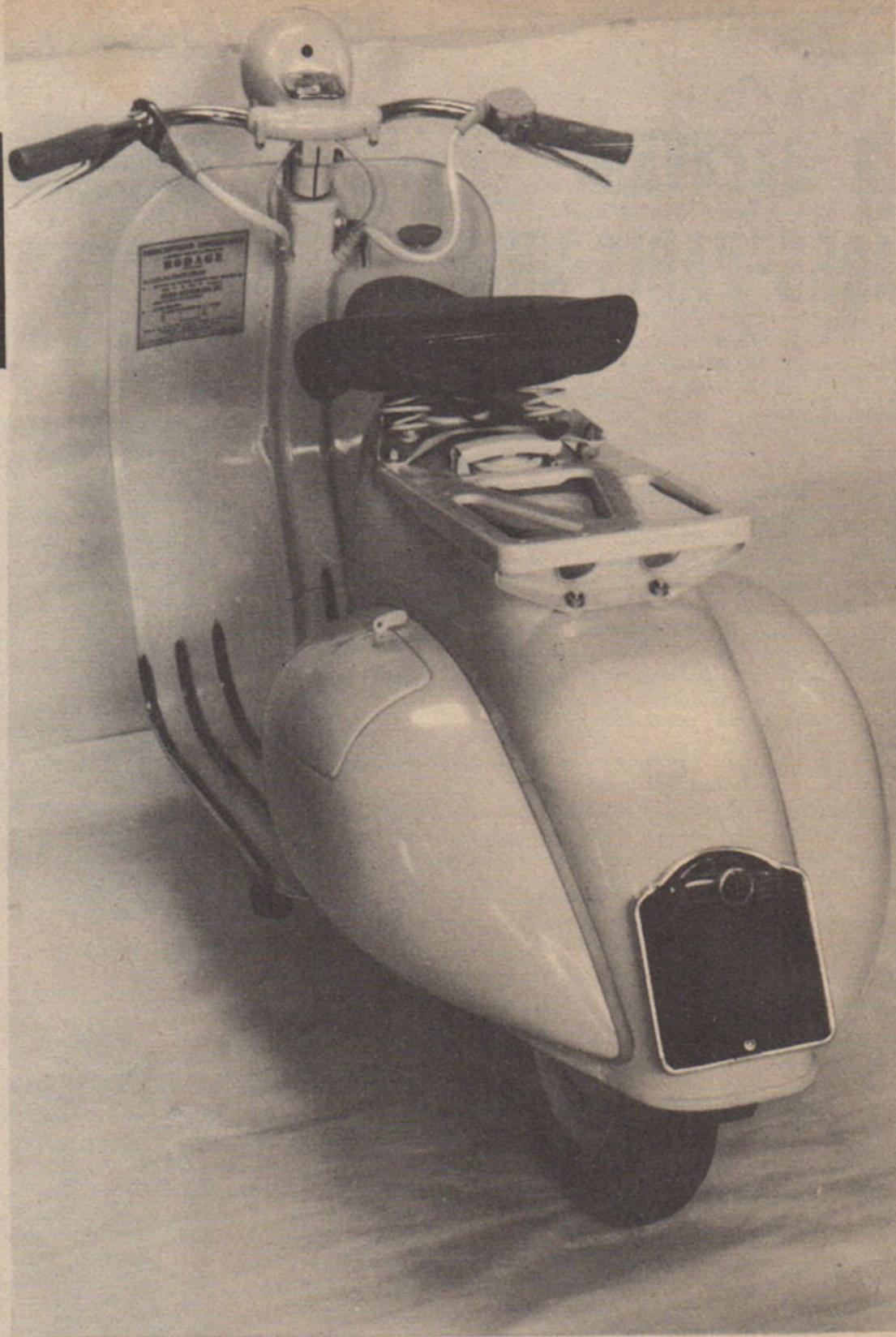
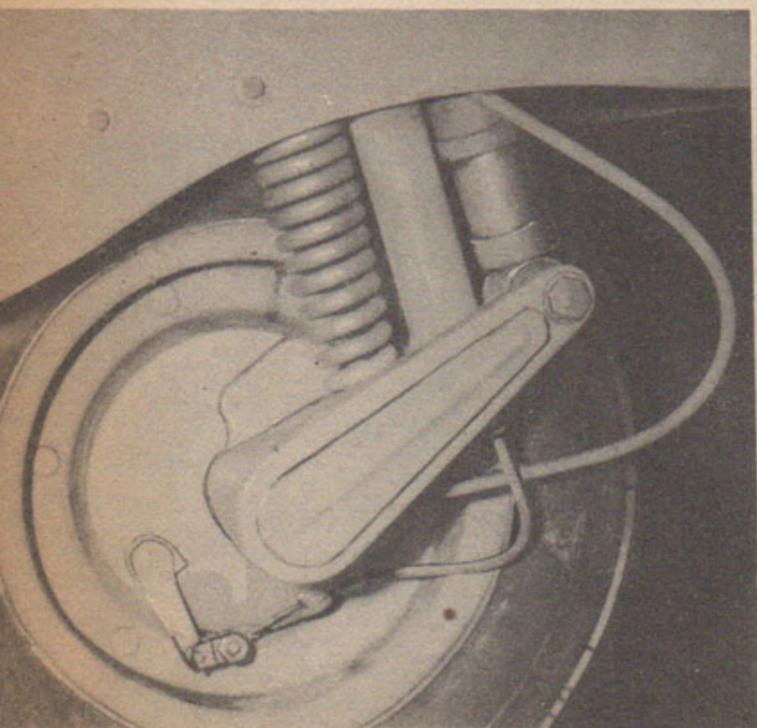
1955

RÉPONDANT à un besoin certain, le scooter Vespa connaît depuis plus de trois ans un succès sans égal.

L'aspect général, particulièrement coquet, le sérieux de la fabrication sont les atouts maîtres de la société A.C.M.A. Grâce à des prix très étudiés la diffusion des modèles 1955 s'avère prometteuse, corollaire d'une production journalière de 220 véhicules.

Très réussie au départ, la Vespa a subi, depuis sa création, de nombreuses améliorations de détail, attestant du souci permanent de perfection qui anime les constructeurs.

La suspension avant comporte un amortisseur hydraulique.



DESCRIPTION TECHNIQUE

Partie cycle :

La carrosserie en tôle d'acier emboutie est une coque autoportante sans châssis, comprenant à l'avant un tablier qui se prolonge pour former le marchepied. La partie arrière reçoit deux embouts ovoïdes, l'un amovible sert de capot moteur, l'autre constitue le coffre à bagages.

La partie centrale de la coque supporte la selle et le porte-bagages, abrite le réservoir d'essence et possède une trappe rappelée par un ressort, permettant l'accès au carburateur.

La selle est suspendue en trois points sur des ressorts à boudin, elle comporte une poignée qui facilite le maniement du scooter à l'arrêt. Le porte-bagages peut recevoir le siège pour l'éventuel passager, ainsi que le support de roue de secours.

Le tube de direction, sur cônes et

cuvettes largement dimensionnés, traverse un manchon soudé à la coque. La suspension avant, du type à roue tirée, est tributaire d'un bras unique dont le débattement est contrôlé par un ressort à boudin de forme conique, travaillant à la compression, conjugué avec un amortisseur hydraulique.

Le guidon chromé, emmanché directement sur la partie supérieure du tube de direction, groupe toutes les commandes exceptée celle du frein arrière commandé par pédale au pied droit. À gauche, la poignée tournante des vitesses est solidaire du levier de débrayage. À droite : levier de frein avant, poignée des gaz et contacteur groupant les commandes d'avertisseur, code phare et coupe contact. Au centre, un bloc en alliage venu de fonderie reçoit le compteur et le phare.

Le garde-boue avant, suspendu, tourne avec la direction.

A l'arrière, le carter moteur est solidaire d'un bras oscillant unique en alliage léger coulé. Ce bras est articulé à l'avant sur la coque au moyen d'un axe transversal et de silent-blocs. L'élasticité est assurée par un ressort à boudin plus un amortisseur hydraulique.

Ce système particulier permet de dégrouper, d'une pièce, toute la partie motrice.

Les roues sont montées en porte-à-faux, donc facilement détachables et interchangeables. Les pneus sont de 3,50 x 8, montés sur jantes à flasques boulonnées. Un dispositif antiviol bloquant la direction est monté en série sur toutes les machines.

Le réservoir d'essence contient 7 l autorisant un rayon d'action suffisant.

Partie motrice :

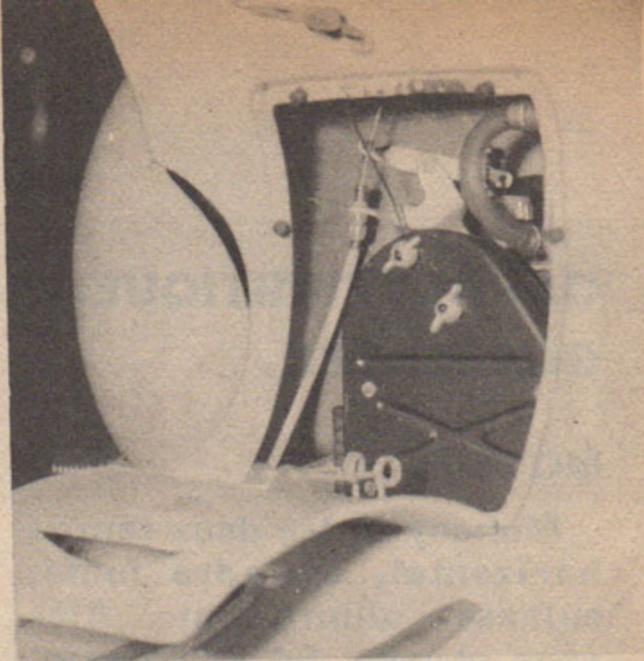
Le moteur est un monocylindre deux temps, à cylindre horizontal en fonte et culasse en alliage léger. L'alésage et la course sont de 54 mm ce qui donne une cylindrée de 123,67 cm³. La puissance effective est de 5 ch à 4 850 tr/mn pour un taux de compression de 6,5 à 1.

La boîte est à trois vitesses. La transmission du mouvement à la roue arrière est directe, celle-ci étant placée en sortie de boîte.

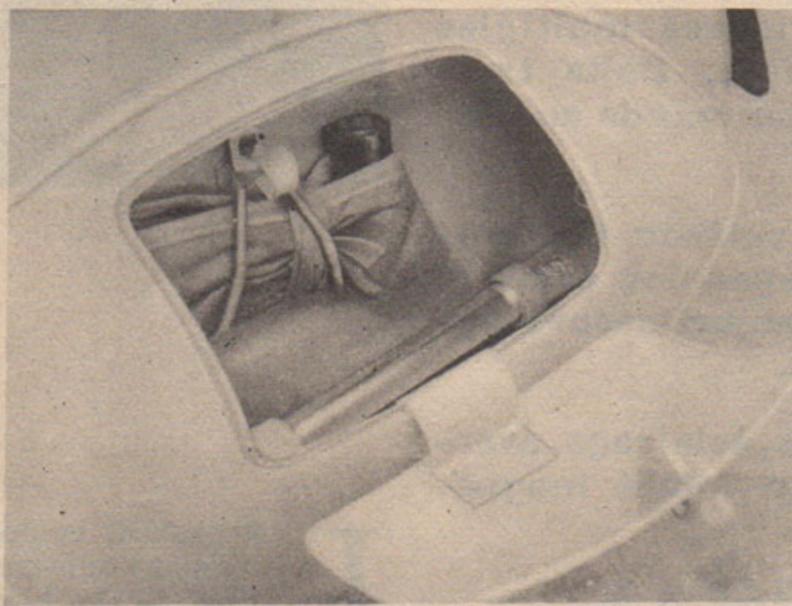
Les engrenages, toujours en prise, travaillent dans l'huile, ainsi que l'embrayage à disques multiples bouchonnés.

L'allumage s'effectue par un volant magnétique dont le rotor, muni d'ailettes, assure la ventilation forcée du moteur.

L'embellage, monté sur galets, est très robuste. Le carburateur Del Lorto ou Gurtner est équipé d'un épurateur d'air faisant également fonction de silencieux d'admission.



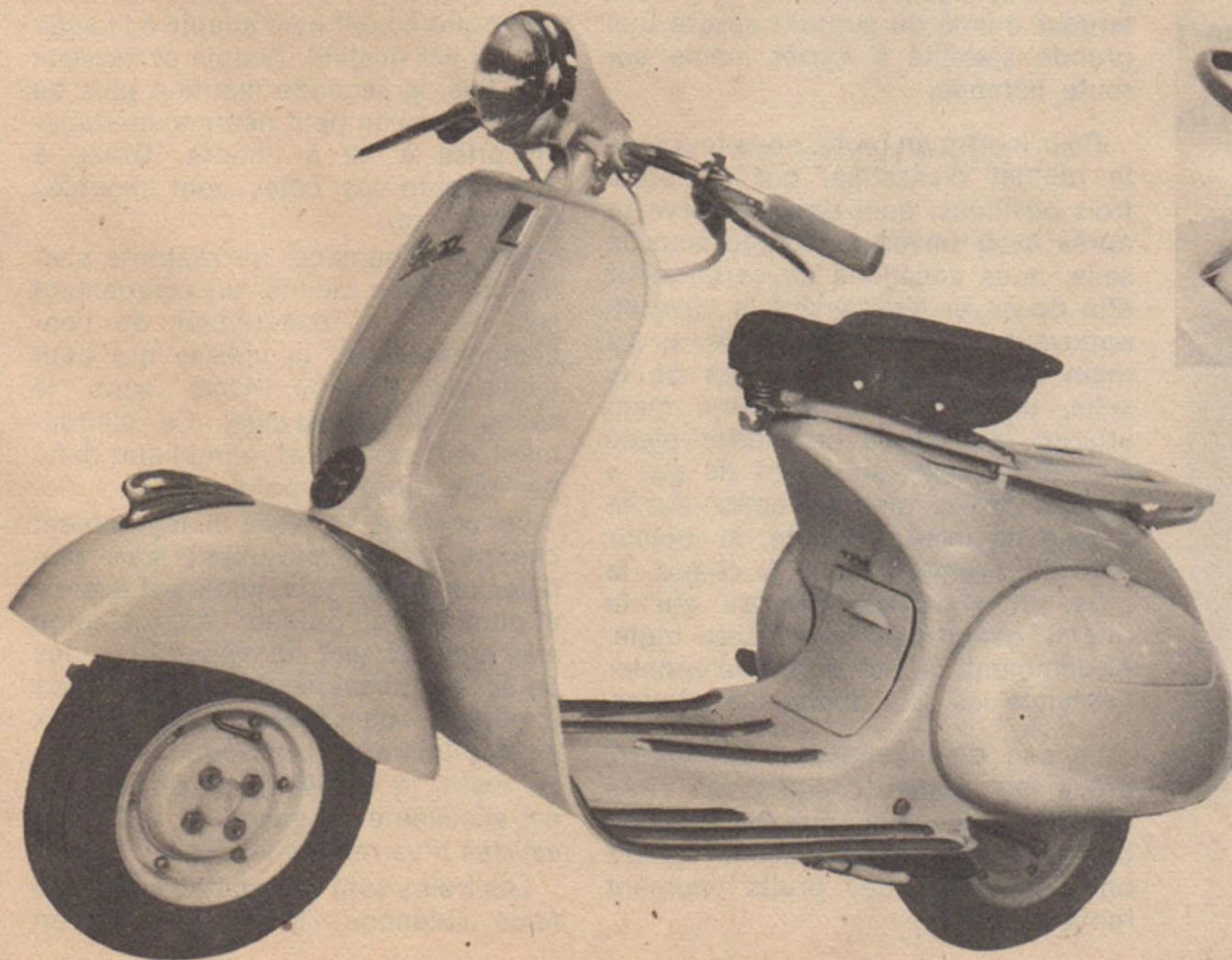
La trappe centrale donne accès au carburateur.



Le coffre à outillage latéral.



La nouvelle selle.



La Vespa 55.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

MOTEUR

Monocylindre deux temps horizontal, cylindre fonte, culasse aluminium. Alésage course, 54 × 54 mm. Cylindrée : 123,67 cm³. Puissance : 5 ch. Rapport volumétrique : 6,5 à 1. Embrayage disques multiples acier et liège. Boîte trois vitesses, commande au guidon.

Châssis caisson tôle emboutie. Suspension avant et arrière et amortisseurs hydrauliques.

Allumage, éclairage, avertisseur par volant magnétique.

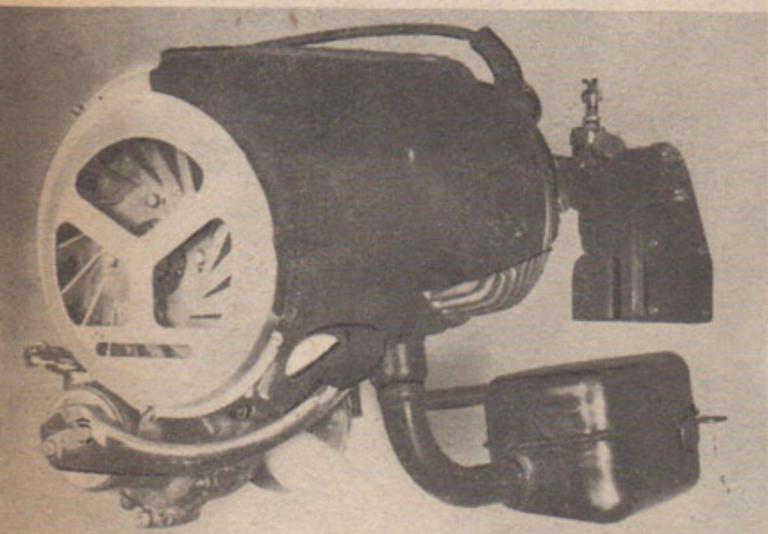
Pneus : 3,50 × 8.

Réservoir : 7 l ; avec réserve 0,650 l.

Consommation moyenne : 2,5 l aux 100 km.

Vitesse maximum : 78 km/h.

Poids total : 86 kg.



Le moteur, avec une nouvelle turbine et un nouveau silencieux.



essai

LA nouvelle couleur gris clair sied parfaitement à la « Vespa 55 ». Mettons-la sur béquille, l'opération s'effectue sans effort, ce qui présente un certain intérêt pour la clientèle féminine, de plus la largeur même du support assure une grande stabilité à l'arrêt même sur route bombée.

Pour mettre en route, nous tournons le robinet d'essence, qui comporte trois positions, dont une « réserve » ; après avoir ouvert la trappe sous la selle, nous accédons au carburateur afin de noyer légèrement la cuve en appuyant sur le « titillateur ». La main gauche sur la poignée de la selle, un doigt de la même main attirant la poignée du starter placé sous ladite selle, un « poil de gaz » à main droite, une vive action sur la pédale de mise en route, le moteur part du premier coup. A chaud, la mise en marche s'effectue sur le ralenti quand celui-ci est bien réglé évidemment, il est inutile d'appeler l'essence ou d'actionner le starter.

Le son d'échappement est feutré, grâce au nouveau silencieux très efficace qui joint au système de tranquillisation d'admission, assure une absorption des bruits vraiment remarquable.

Un index mobile indique le numéro de la vitesse enclenchée. Mettons en première, poussons le guidon, la machine descend de sa béquille et en route : l'embrayage est très doux, les reprises franches, dès les premiers cent mètres on sent un moteur sain, particulièrement bien adapté à l'usage qui lui est destiné. Souple et nerveux à la fois, la seconde monte à plus de 50 km/h et l'on peut néanmoins rouler en prise à 30 à l'heure. Grâce à la seconde les côtes sont montées brillamment.

Les changements de rapports s'effectuent avec facilité, un claquement sec avertit le conducteur de l'enclenchement de la vitesse qui peut d'ailleurs passer, même sans le secours du débrayage. Ce claquement est normal et n'implique donc pas une faute de conduite.

La position en selle a légèrement changé, comparativement aux modèles précédents. Le pilote est avancé et plus près du guidon, ce qui change avantageusement la répartition des poids et améliore la position des jambes du passager par rapport aux galbes latéraux. Le guidon est bien en main, la maniabilité de la Vespa est excellente. Le rayon de braquage est des plus réduits (1,50 m).

Les freins sont puissants : à 50 km/h nous obtenons l'arrêt en 9 m, en

actionnant les deux freins. Il est bon, pour la généralité des cas, d'employer les deux tambours, une action unique sur l'arrière a pour effet, surtout sur terrain gras, de bloquer la roue. Au début, le poids du moteur en porte-à-faux, dérouté un peu, l'habitude vient vite. Autrefois, le fait de lâcher une main apportait des amorces de shimmy, cette impression a totalement disparu avec le modèle 55, nous avons même « tâté » du tout terrain glissant, la machine est plus sûre.

En solo, la suspension arrière est toujours un peu dure, mais trouve sa pleine efficacité en duo. La machine est sensible aux petites ondulations surtout quand on coupe les gaz, on a donc intérêt à rétrograder pour ralentir progressivement sur les routes mouillées et ondulées.

La Vespa 55, comme ses devancières, a une tendance à virer plus facilement du côté droit, mais les réactions sont contrôlables à tout moment.

L'éclairage a nettement été amélioré, sa puissance va de pair avec la vitesse du véhicule. En code nous avons notamment une large surface d'éclairage qui donne une parfaite sécurité la nuit, dans les croisements avec les autres véhicules.

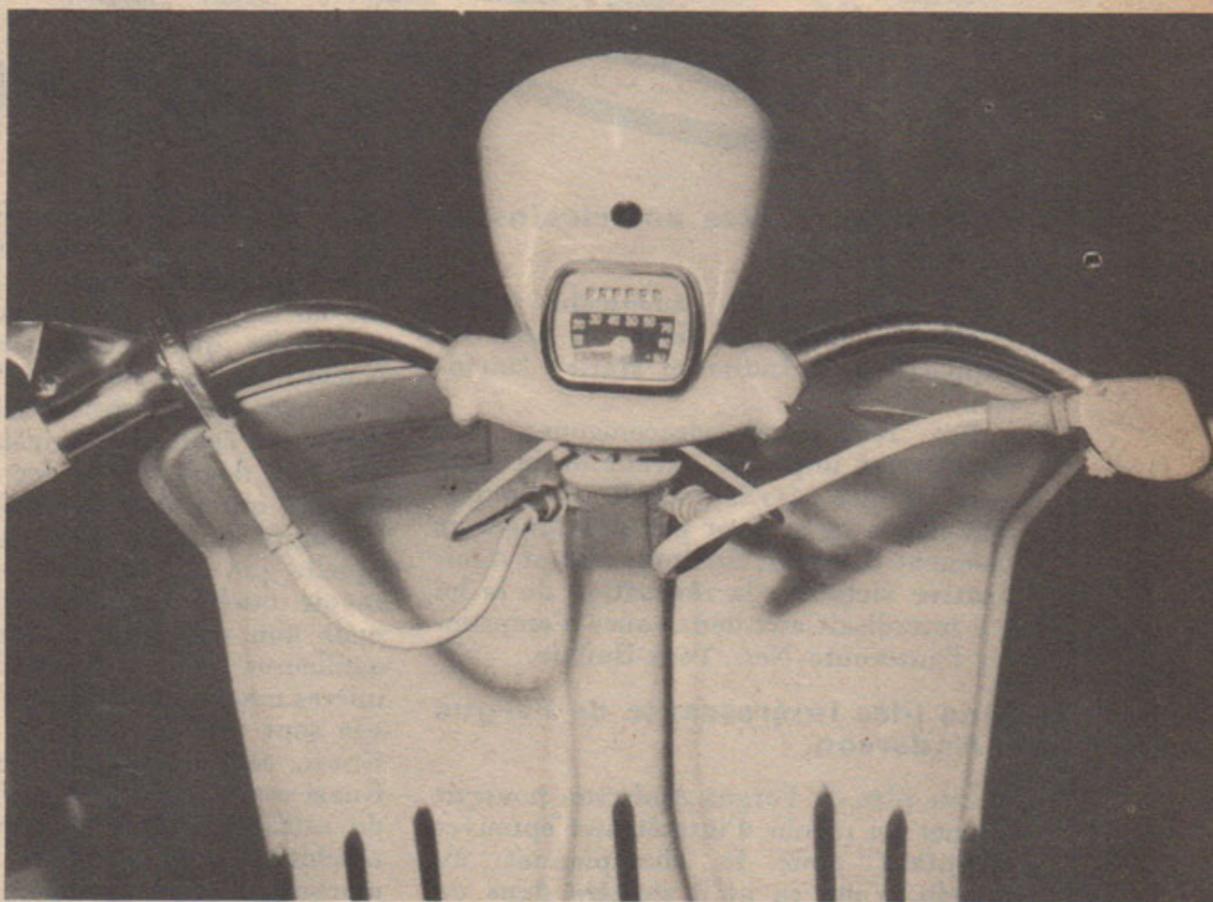
L'avertisseur possède toujours ce son aigreur qui l'apparente à la grenouille ; est-ce parce que le moteur est plus silencieux, qu'il nous semble plus puissant ?

La trousse d'outillage suffisante pour les travaux courants se trouve logée dans le coffre latéral grâce à une attache à ressort.

La vitesse du modèle 55 est de 78 km/h, nous avons parcouru en position légèrement effacée le kilomètre en 46 s, ce qui représente une vitesse de croisière de 68 km/h, permettant de dépasser facilement les 50 km/h de moyenne horaire sur longs parcours.

La consommation varie entre 2,5 l à 2,7 l, suivant l'utilisation plus ou moins intensive de la poignée tournante.

Pour conclure, nous pouvons attribuer tout d'abord le succès de la Vespa aux qualités d'un bon scooter, c'est-à-dire : élégance de ligne, bonne protection, silence de fonctionnement,



*Le
tableau
de bord.*

simplicité mécanique, entretien réduit, bonnes performances, freins puissants, robustesse. A tout ceci il faut joindre des petits détails d'ordre pratique tels que : l'antivol à clef, bloquant la direction, la possibilité de loger des bagages à l'avant comme à l'arrière, le crochet porte-valise sous la selle, la maniabilité et l'accessibilité, etc. Ces avantages permettent

à l'usager un service urbain intensif et agréable doublé de possibilités routières que le dernier "Tour des 3 Mers" a encore démontré.

S'il fallait un dernier argument, le prix de 125 000 F milite en faveur de cette production démocratique qui emprunta avec succès son nom à la « guêpe ».

A. Nebout.

Rencontre inopinée au coin d'un bois!



Moto-Cyclistes Echos

Les motocyclistes américains et l'autostrade.

Les motocyclistes américains n'ont jamais été bénis des dieux, et ceci dès l'apparition de Indian et Harley Davidson.

Des restrictions draconiennes leur avaient été imposées. Ayant de la suite dans les idées, les motocyclistes d'outre-Atlantique ne se sont pas découragés et viennent d'obtenir une première et significative victoire : la révocation de la loi qui interdisait aux deux roues d'emprunter l'autoroute New York-Buffalo.

Une idée intéressante de Fergus Anderson.

Une idée de Fergus Anderson pourrait donner un regain d'intérêt aux épreuves comptant pour le championnat du monde. Voici ce qu'il suggère dans un récent article paru dans la revue anglaise *The Motor Cycle* :

Les points accordés aux pilotes seraient les mêmes qu'actuellement, c'est-à-dire 8 au premier, 6 au deuxième, 5 au troisième, 3 au quatrième, 2 au cinquième et 1 au sixième.

Le premier recevrait 8 points ainsi que les équipiers pilotant les machines de la même marque qui pourraient terminer devant les autres marques. Le premier arrivé d'une différente marque recevrait 6 points et les membres de son équipe qui le suivraient immédiatement recevraient le même nombre de points.

Prenons comme exemple le Grand Prix d'Italie en 500 cm³. Duke et Masetti (Gilera), 8 points chacun ; Bandirola et Dale (M.V.), 6 points chacun ; Armstrong (Gilera), 4 points ; Kavanagh (Guzzi), 3 points ; Amm (Norton), 2 points, Lomas (M.V.), 1 point.

Vous remarquerez que les marques gardent, par rapport les unes des autres, le même avantage qu'avec l'ancien système.

Par exemple, à Monza, les Gilera ont seulement 2 points d'avantage sur les M.V., mais Duke et Masetti ont le maximum de points tous les deux et Armstrong est dans une position relativement meilleure, comparée à celle des M.V.

On pourrait prendre, comme maintenant, les quatre meilleures performances.

Sans vous ennuyer par des chiffres, on peut dire que le classement par marques n'aurait subi aucun changement mais que le championnat individuel, sauf en 500 cm³, aurait été ouvert, jusqu'à la dernière épreuve et que, par exemple, ainsi que le dit modestement Anderson, la maison Moto-Guzzi aurait pu permettre à Kavanagh de gagner le Grand Prix de Suisse.

Pour le titre mondial des constructeurs, il trouve que c'est un non-sens de sug-

gérer que les quatre meilleures places comptent et que les marques qui gagneraient quatre épreuves pourraient s'arrêter là. Supposez un instant que Gilera gagne les quatre premières courses et Norton les cinq suivantes ?

Le système de distribution des points lui paraît également injuste et il trouve que l'on devrait accorder 8 points à la marque qui remporterait une épreuve et 6 points à la marque arrivant après (quelle que soit sa place). Le but est de savoir quelle est la meilleure marque mais non de savoir si six Gilera sont meilleures qu'une Guzzi. Si les six premières machines à franchir la ligne d'arrivée sont des Gilera et la suivante une Guzzi, cela ne veut-il pas dire que la Guzzi est la deuxième meilleure marque de cette course ? (Auparavant, seule la machine la plus rapide dans chaque marque recevait des points suivant sa position : si Norton remportait les trois premières places et A.J.S. les deux suivantes, Norton recevait 8 points et A.J.S. 3 points seulement.)

Souhaitons que la F.I.M. s'intéresse à ce projet qui a l'avantage de concilier les intérêts des champions, qui font partie des équipes officielles, sans nuire en quoi que ce soit au programme établi par elle.

Anderson réussira-t-il ce tour de force : mettre d'accord la F.I.M., les constructeurs et les pilotes, et améliorer la qualité du spectacle offert aux supporters des grandes courses internationales ?

Le Conseil national a sauvé la 250 cm³.

Alors qu'à Rome la F.M.I. avait aboli le championnat d'Italie en 250 cm³, la réunion de Milan l'a rétabli.

Les principales décisions prises furent les suivantes :

Cinq épreuves pour le *championnat « seniors »* : une au Sud, une au Centre, deux au Nord, une en Sardaigne ;

Fonds mis à disposition de la Commission sportive : 7 500 000 liras ; du Tourisme-Propagande : 5 500 000 liras ; Milan-Taranto et Six Jours internationaux : 8 millions de liras ; pour les épreuves se déroulant dans la zone Centre-Sud : 3 millions de liras.

Classification des machines :

Motocyclettes « compétition » et « Grand Prix » ;

Motocyclettes « sport » ;

Cyclomoteurs pour la régularité ; réparties comme suit : 125, 175, 250, 500 (compétition et G.P.) ; 75, 100, 125, 175, 250 (sport).

Classe unique pour les cyclomoteurs : 50 cm³.

Classement des coureurs :

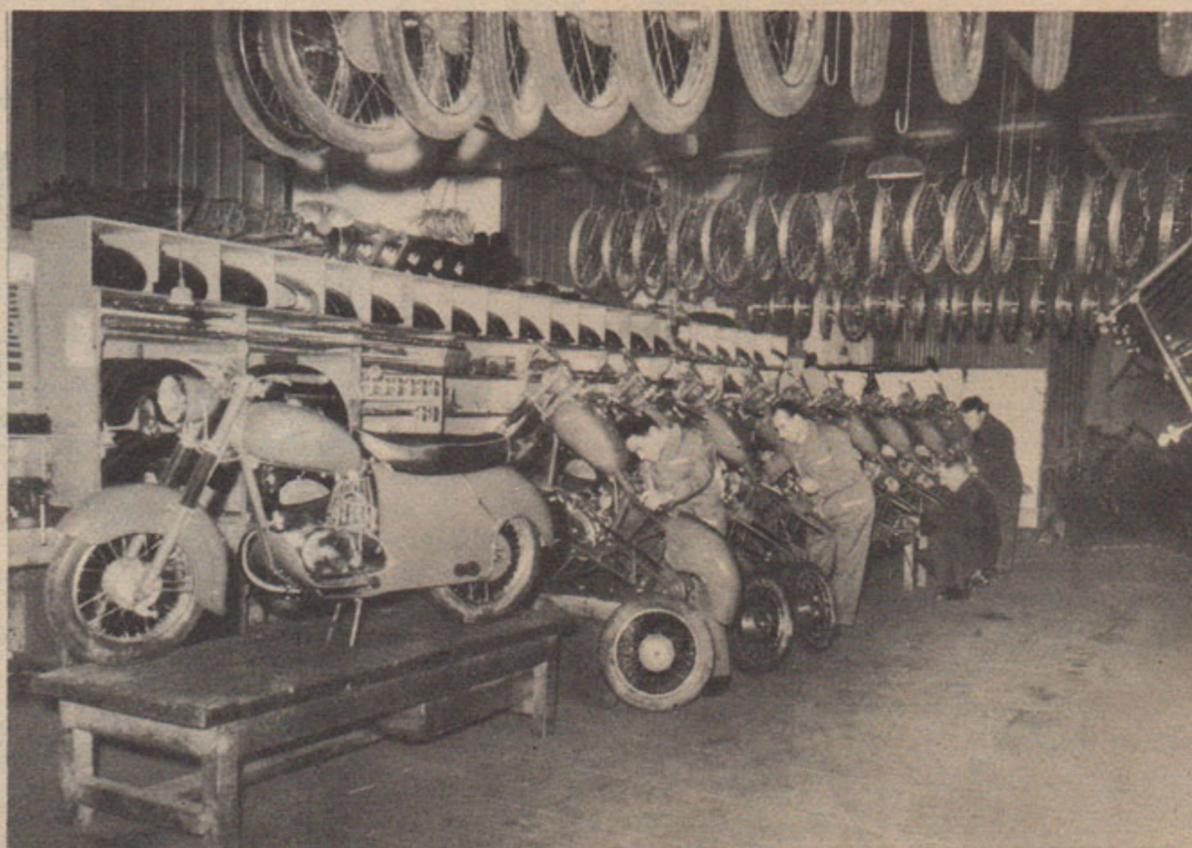
Seniors : ancienne 1^{re} et 2^e catégories ; pour cette dernière une sélection sera faite.

Juniors : coureurs de 1^{re} catégorie déclassés, 2^e et 3^e catégories.

Licence pour courses de *régularité* seulement.

Cadets : régularité et courses de vitesse de moindre importance.

Nous avons déjà eu plusieurs occasions de signaler cette récente production Gima. Voici une partie de l'atelier de Clermont-Ferrand où s'effectue le montage en série.



MOTO CYCLISTES

Echos

Championnat seniors (machines libres):
Cinq épreuves avec classement sur les deux meilleurs résultats en 125, 175, 250, 500 cm³.

Championnat juniors :
75, 100 cm³ machines sport avec pilotes juniors ;

175 cm³ machines libres avec pilotes seniors ;

125, 175, 250 cm³ machines sport avec pilotes seniors.

Classement sur trois épreuves.

Championnat motocross :

La 500 cm³ est la plus haute cylindrée. Pilotes seniors et juniors acceptés.

Championnat de régularité : aux pilotes des quatre catégories, cinq épreuves avec classement sur toutes.

15 février : inscriptions au Tour d'Italie motocycliste.

Notre confrère italien *Stadio* a déjà publié le règlement du III^e Tour d'Italie motocycliste.

Du 17 au 25 avril 1955, 450 pilotes pourront « ouvrir en grand » sur 3 422 km, répartis en neuf étapes, sans jour de repos.

Les « seniors » et « juniors » seront acceptés, soit les pilotes de 1^{re} et 2^e catégories, et les machines du type tourisme et sport.

Les étapes sont ainsi réparties :

- Bologna-Trieste : 467 km ;
- Trieste-Venise-Mestre : 497 km ;
- Venise-Mestre-Riccione : 301 km ;
- Riccione-Pescara : 449 km ;
- Pescara-Taranto : 435 km ;
- Taranto-Cosenza : 207 km ;
- Cosenza-Naples : 383 km ;
- Naples-Perugia : 406 km ;
- Perugia-Bologna : 274 km.

La seconde étape qui reliera Trieste à Venise en prenant le chemin des écoliers sera très sévère avec le Pian Delle Fugazze (1 159 m) et le parcours tourmenté entre Belluno et Trento.

La quatrième étape Riccione-Pescara sera, encore cette année, très sélective.

Les étapes du Sud seront assez dures de par la chaleur et la poussière ; la dernière d'entre elles, Cosenza-Naples, avec la Piccola Sila, est un échantillonnage de rampes très dures, descentes avec virages multiples.

Dans la dernière étape, entre Florence et Bologna, situées toutes deux à 52 m au-dessus du niveau de la mer et séparées par 100 km seulement, les moteurs déjà fatigués, tout comme les pilotes d'ailleurs, devront passer le Passo de la Futa (903 m) et le Pas de la Raticosa (968 m).

Encore une fois nous suivrons pour vous ce troisième Tour d'Italie, fantastique course de grand fond, et magnifique moyen de propagande du sport motocycliste.

Le Moto-Club d'Algérie fait disputer sa première épreuve en forêt de Baïnem.

Le Moto-Club d'Algérie a ouvert la saison motocycliste par un trial à l'intention des débutants.

Cette compétition organisée par R. Ciancio, s'est disputée en pleine forêt de Baïnem, à proximité du pavillon de Flore, sur un parcours difficile à souhait.

Les départs et les arrivées donnés en présence de M. Eric de Barry, président du club organisateur et de M. Léon Broyer, président de la Ligue motocycliste, étaient chronométrés par M. Lavoué. Un public extrêmement nombreux a suivi les péripéties de ce trial mouvementé gagné par Ciancio, du M.C.D.A., et Camps, du Fondouck.

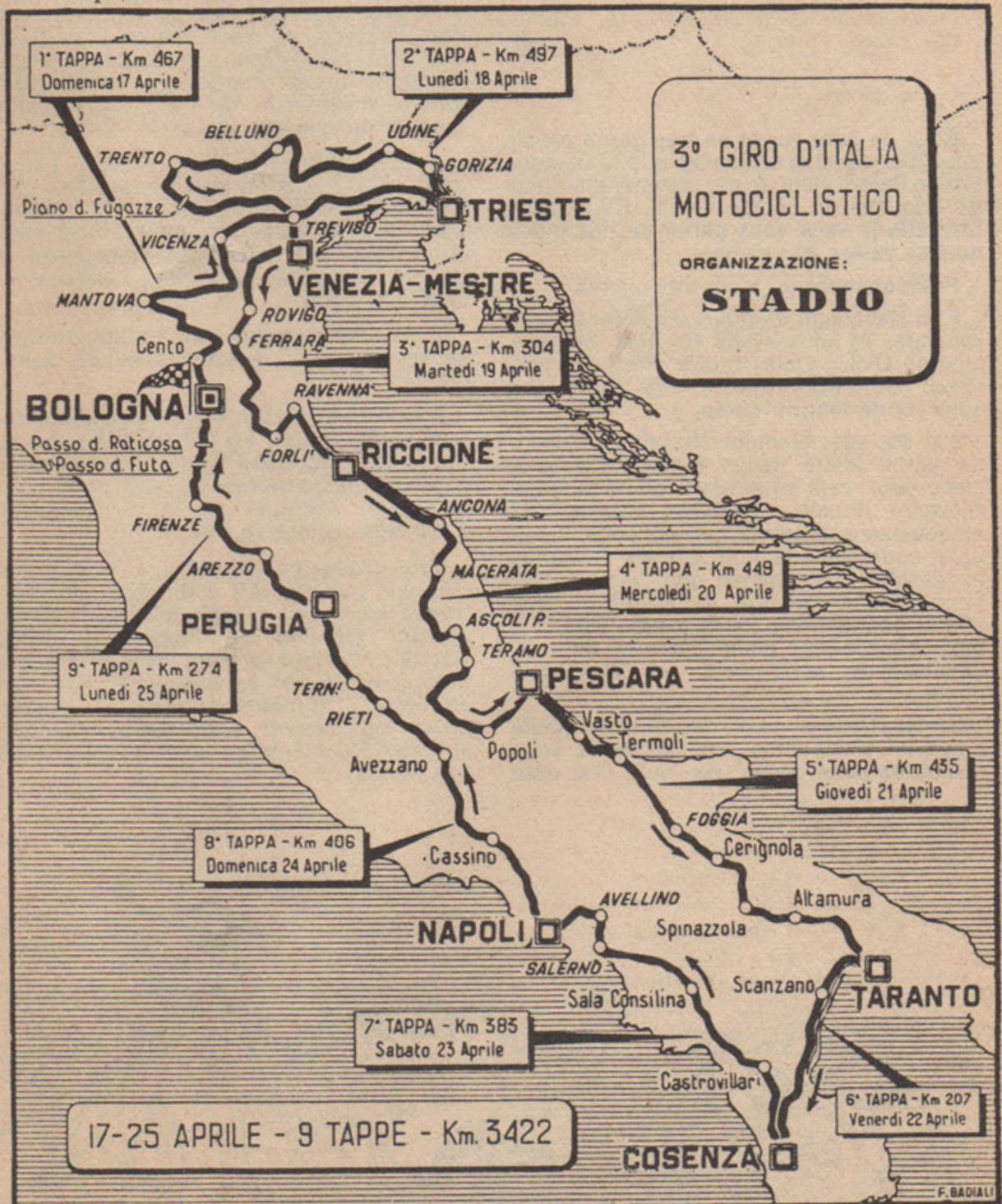
Classement.

Catégorie 125-250 cm³ : 1. Camps (Fondouck) ; 2. Vétillard ; 3. Perez G. ; 4. Perez J. ; 5. Chérait ; 6. Martinez ; 7. Fratana ; 8. Ciancio ; 9. Guitard.

Catégorie 350-500 cm³ : 1. Ciancio du M.C.D.A. ; 2. Redah ; 3. J. Perez ; 4. Vétillard ; 5. Verna ; 6. Chabannes ; 7. Tony ; 8. Chabassières ; 9. Assante ; 10. Venton.

Au cours d'une matinée récréative à la salle Bordes, le Moto-Club d'Algérie a célébré le trentenaire de sa création. Un programme artistique de choix avait été élaboré par MM. Ciancio, Chabassières, Roméro, Sauvaire, etc.

M. Pierre Laffargue, président des journalistes sportifs, avait convié tous les ex-présidents depuis la création du club. Il les présenta au public au cours d'une interview.



Saison 55 chez GUZZI



Fergus Anderson, directeur de l'équipe de course Guzzi.



L'équipe Guzzi pour 1955. Au centre Ken Kavanagh, entouré de Dickie Dale (à gauche) et Duilio Agostini (à droite).

Nous avons reçu de Fergus Anderson une documentation photographique sur l'équipe et l'activité sportive de Guzzi en 1955, accompagnée de la lettre ci-dessous, à laquelle le traducteur a tenu à conserver cette pointe d'humour dont se départit rarement un sujet britannique.

aussi avancée je fasse plus qu'esquisser dans ses grandes lignes notre programme.

Naturellement nous essaierons de dominer la catégorie 350 pour la troisième année consécutive.

Nous continuerons nos efforts en 500.

Nous sommes très fiers de notre « Record des Records », mais maintenant (bien que nous possédions plus de records que n'importe quelle marque), le nombre est tombé en-dessous de 100. Nous allons essayer de remédier à cela !

Avec quelque regret nous avons pensé qu'il valait mieux ne pas prendre une part directe aux championnats italiens et mondiaux en catégorie 250. Malgré tout nous confierons des machines démodées à Enrico Lorenzetti, Roberto Colombo et Cecil Sandford.

Il est donc probable que la catégorie 250 se disputera entre les privés ou semi-officiels.

Cela ne veut pas dire que nous abandonnons cette classe, en fait, nous espérons, prochainement, faire courir des machines expérimentales de façon à être prêts pour un retour éventuel des autres maisons dans cette catégorie.

Vous trouverez ci-joint le dessin d'une machine qui est déjà à un stade qui permettra d'en faire bientôt les essais. C'est l'enfant spirituel de l'ingénieur Giulio Carcano. Lorsque le moment sera venu, je ne manquerai pas de vous en donner tous les détails. Ce moment n'étant pas encore arrivé vous pouvez, entre temps, spéculer sur ses caractéristiques et le volume de son moteur !

L'ingénieur Giulio Carcano, responsable du service course, entouré de ses collaborateurs Enrico Cantoni, et Umberto Todero.

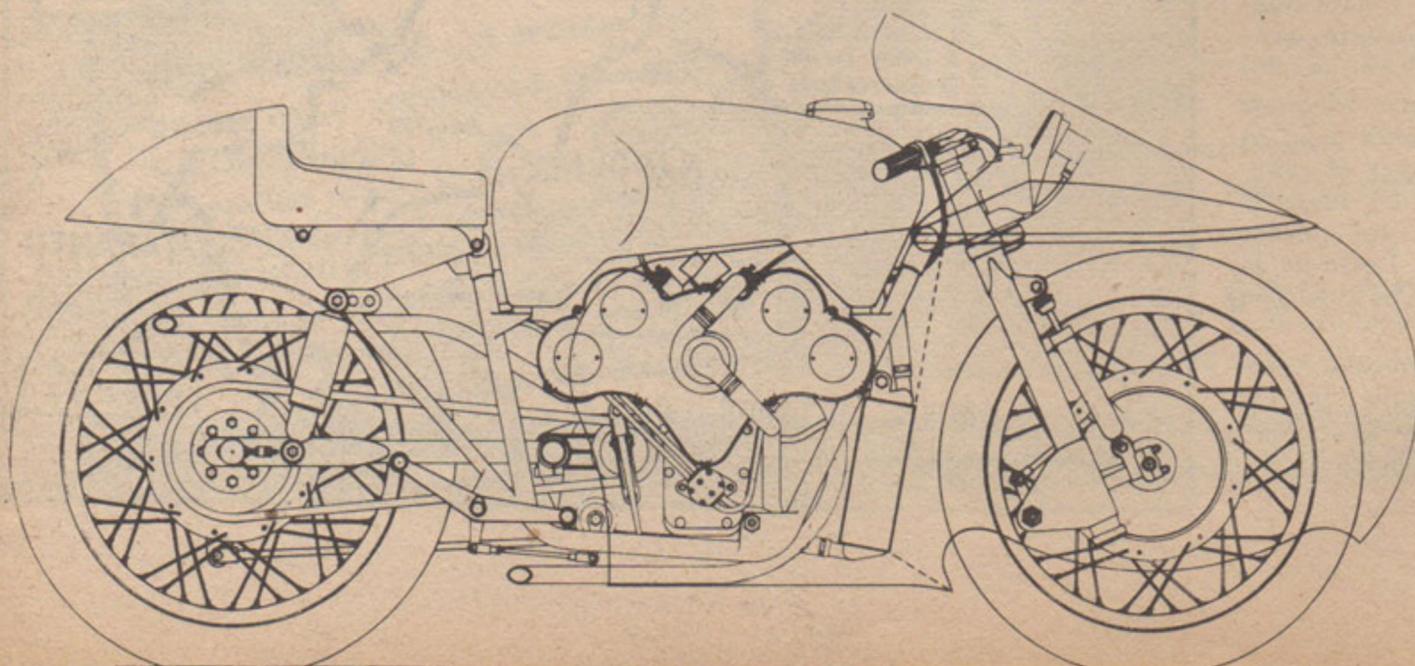


Pour finir, un mot sur ma position personnelle. Je suis libre de piloter, où et quand je désire. Je me considérerai comme pilote de réserve pour notre équipe officielle, il faut donc espérer que je piloterai très peu.

Naturellement, je continuerai à prendre part aux essais et à aider aux développements d'anciens et nouveaux modèles.

Comme vous le savez, mes relations avec la presse remontent plus loin que celles des courses, veuillez, s'il vous plaît, vous souvenir que si vous avez besoin d'aide ou d'information, dans Mandello, vous trouverez un allié dans

Votre dévoué :
F. ANDERSON.



La dernière Guzzi compétition; le moteur semble être un quatre-cylindres en V à refroidissement par eau, vraisemblablement un 500 cm³ destiné à remplacer la quatre-cylindres en ligne.

Le 3^e TRIAL de CLAMART

ORGANISÉE par le Moto-Club Châtillonnais, cette compétition, malgré un temps neigeux, peu clément, a connu un gros succès au point de vue participants. En effet plus de 110 départs furent donnés dans la journée. Le matin le public un peu clairsemé était composé de « purs ». L'après-midi beaucoup plus de curieux se pressaient autour des « non-stop ».

Les efforts effectués depuis deux ans par les clubs n'ont pas été vains. Actuellement les pilotes, comme les assistants, apprécient ce genre d'épreuves uniquement pour son côté sportif.

Pour l'instant les classifications sont restées au nombre de trois : Nous avons les touristes qui pilotent des machines de série équipées de pneus normaux de route. Pour ces concurrents le tracé était un peu moins dur (parcours boueux plus court, descente particulièrement abrupte épargnée) ; cette disposition permit à de nombreux sportifs de s'essayer avec leur machine de tous les jours. Nous avons, en cours de semaine, parcouru ce circuit. Nous devons convenir que la machine ne souffre guère, puisqu'il ne s'agit pas d'effectuer la totalité du parcours à toute allure ; par contre, à la fin des « hostilités », un bon lavage au jet s'impose, pour la machine et même pour le pilote !

La deuxième catégorie qui deviendra bientôt la seule et unique, comprend les machines de trial proprement dites. Ces motocyclettes se différencient des machines de série tout d'abord par les pneus dont les dessins sont spécialement étudiés pour le trial et la partie cycle également aménagée : allègement par suppression des accessoires inutiles, garde-boue évitant le « bourrage », etc.

En dernier lieu nous trouvons la catégorie cross qui est appelée à disparaître du trial. A part quelques exceptions, les crossmen ne se produisent que moyennant finance, ce qui les tient automatiquement éloignés d'une compétition qui ne fait pas de recette, ou si peu, qu'il n'est pas question d'offrir des primes de départ. On peut considérer les crossmen qui ont pris le départ dimanche comme de vrais sportifs dans toute l'acception du mot.

La façon de conduire, le style en un mot, est une chose qui se perfectionne à chaque épreuve.

Cette année, des scooters n'ont pas hésité à s'engager sur le parcours glissant. Félicitons le S.C.I.F. de sa courageuse participation : parmi l'équipe deux concurrents, Monier et Dehais se sont fait remarquer par leur « facilité » aux passages boueux, par conséquent les autres ne doivent pas se décourager, un entraînement judicieux et quelques aménagements sur leurs véhicules leur permettront de goûter pleinement ce jeu, qui consiste à défier les lois de l'équilibre.

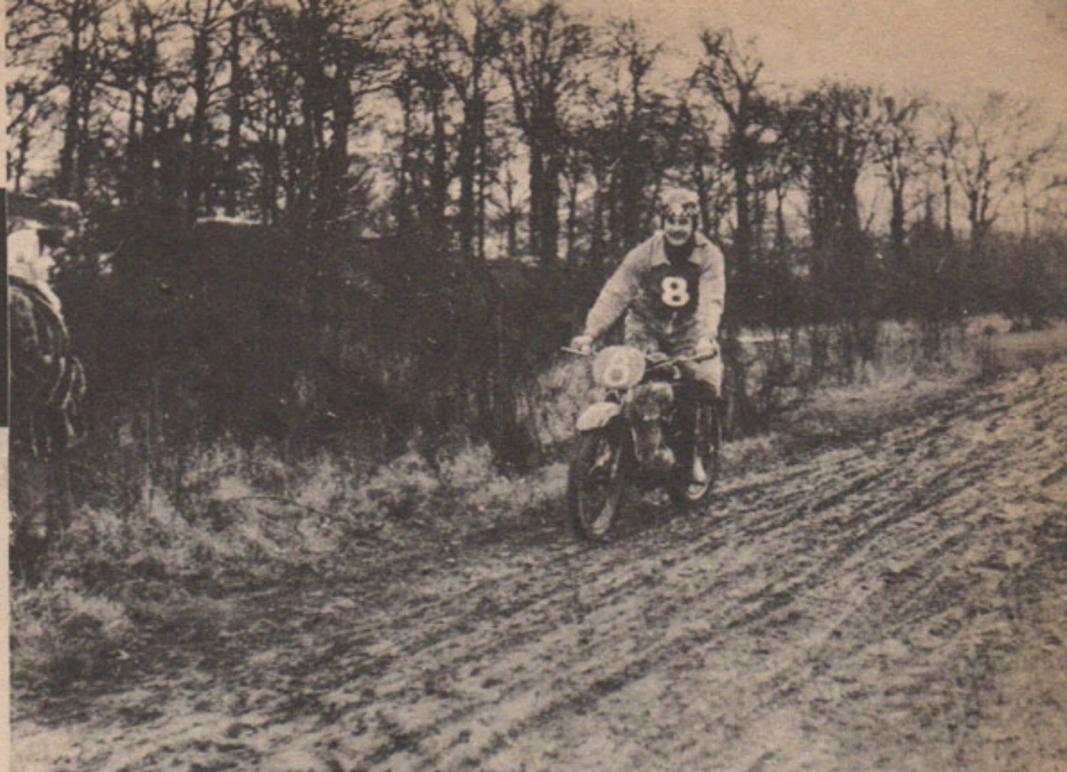
Signalons la bonne forme des militaires qui tirent un bon parti de leurs machines peu récentes.

En cyclomoteurs les pilotes font preuve de qualités diverses : acrobaties, puissance du jarret... les moteurs de 50 à 70 cm³ n'ont pas fini de nous étonner.

Parmi les civils : Bertrand, Julieanne, Mauriat, Charrier, dans cet ordre, furent les meilleurs de la catégorie cross. En trial, Delauné, avec 0 point de pénalisation, réalisa un temps exceptionnel de 18 mn 3 s. Rousseau fut également brillant, Quinchon et Tardiff n'ont pas démerité.

Chez les touristes, surprise ! Bordio s'adjugea la Coupe devant Rousseau et Delauné. La lutte sera chaude dans les prochains trials, un certain nombre de pilotes commencent à s'aguerrir. Sur 111 partants 95 arrivants nous prouvent que chacun s'était mis à cœur de terminer, ce qui présage heureusement pour l'avenir du trial.

A. N.



Rousseau en pleine action sur le chemin glaiseux.



Un militaire négocie un passage difficile.

Bordio sur D.S. Malterre 1^{er} catégorie touriste.



1^e 3^e TRIAL DE CLAMART



Théveney sur B.S.A., 1^{er} en side-car.



Nicolas enlève la première place sur son Cucciolo

Delauné (Motobécane) joue les « vedettes fluviales ».



CLASSEMENT CHALLENGE MILITAIRE "G. MONNERET"

PLACE	CLUBS	POINTS	NOMS des COUREURS
1	602 ^e G.C.R.	72	B { Boitanet 20 Saint-Marc 21 Bruniaux 26 C { Saint-Marc 0 Bruniaux 2 Echelard 3
2	1 ^{er} E.R.T.	132	B { Marceau 0 Blois 17 Gausse 20 Gausse 24 Blois 29 Manière 42

CLASSEMENT CHALLENGE CIVIL : "VILLE DE CLAMART"

PLACE	CLUBS	POINTS	NOMS des COUREURS
1	M.C. Châtillon	0	B { Rousseau 0 C { Delauné 0 D { Mauriot 0
2	A.M. Saint-Cloud	23	B { Bergeron 19 C { Tardiff 3 D { Charrier 1

CLASSEMENT GÉNÉRAL

Catégorie "D" Cross					
Place	NOMS	CLUBS	Points	Temps	OBSERVATIONS
1	Bertrand.	M.C. Oise.	0	22" 4	1 Coupe « France Moto ». 1 Plaque M.C.C.
2	Royal-Enfield. Julienne.	M.C. Montargis.	0	23" 1	
3	Mauriat.	M.C.C.	0	34" 2	
4	Charrier.	A.M. Saint-Cloud.	1	23" 2	
5	Heugneville.	M.C.C.	3	25" 3	
6	Clin.	M.C. Oise.	9	24" 4	
7	Camus.	M.C.C.	16	29"	
8	Théveney.	—	17	—	
9	Vaccani.	—	21	25" 2	
10	Michel.	—	80	37"	
11	Lascaux.	—	165	34"	
12	Jennechamp.	M.C. Sèvres.	184	—	
13	Valentin.	M.C. Mais.	220	27" 1	

Catégorie "C" (Civil et Militaire)					
Place	NOMS	CLUBS	Points	Temps	OBSERVATIONS
1	Delauné.	M.C.C.	0	18" 3	1 Coupe « l'Equipe ». 1 Plaque M.C.C.
2	Sur Motobécane. Rousseau.	—	0	31" 3	
3	Quinchon.	M.C. Meaux.	2	25" 1	
4	Tardiff.	A.M. Saint-Cloud.	3	30" 3	
5	Charrier.	—	10	24" 4	
6	Gavard.	—	10	26"	
7	Couturier.	—	15	43" 2	
8	Letang	—	21	42"	
9	Tillet.	M.C.C.	32	33"	
10	Monneroux.	—	50	21"	
11	Costes.	M.C.C.	51	42" 3	
12	Masson.	—	65	26" 4	
13	Froger.	—	234	47" 2	
14	Le Sager.	A.M. Saint-Cloud.	255	22"	

MILITAIRES

Place	NOMS	CLUBS	Points	Temps	OBSERVATIONS
1	Saint-Marc.	602° C.G.R.	0	30" 4	1 Coupe « Revue Technique » 1 Plaque.
2	Lt Bruniaux.	—	2	34" 2	
3	Echelard.	—	3	27" 1	
4	Gausse.	1° E.R.T.	24	30" 3	
5	S.-Lt Blois.	—	29	32"	
6	Manière.	—	42	31"	
7	Jacquet.	—	45	41"	
8	Boitault.	602° G.C.R.	46	33"	
9	Marceau.	1° E.R.T.	53	33" 2	
10	Amblard.	602° G.C.R.	177	35" 2	

Catégorie " B " (Militaire) Touristes

1	Marceau.	1° E.R.T.	0	53"	Side-car 1 Coupe « Coirat ». 1 Plaque M.C.C.
2	S.-Lt Blois.	—	17	25" 2	
3	Gausse.	—	20	24" 4	
4	Marceau.	—	20	27" 3	
5	Boitault.	602° G.C.R.	20	28" 2	
6	Saint-Marc.	—	21	26" 4	
7	Jacquet.	1° E.R.T.	24	35"	
8	Lt Bruniaux.	602° G.C.R.	26	26" 1	
9	Manière.	1° E.R.T.	28	31" 3	
10	Echelard.	602° G.C.R.	40	24" 3	
11	Boucheny.	—	124	31" 2	

Catégorie " B " (Side-cars civils)

1	Theveney, B.S.A.	M.C.C.	20	22" 2	1 Coupe Motul.
2	Cambis.	M.C.F.	20	32" 3	

Catégorie " B " (Scooters)

1	Monier, sur A.G.F.	S.C.I.F.	40	37" 4	1 Coupe M.C.C. Scooters. 1 Plaque M.C.C. Scooters.
2	Dehais.	—	40	51" 1	
3	Menton.	—	50	1h 05"	
4	Paquot.	—	200	50"	
5	Van Laere.	M.C.C.	200	51" 1	
6	Mongel.	S.C.I.F.	260	56"	
7	Manuguerra.	—	290	55"	

Catégorie " B " Touristes (Civils)

1	Bordio, sur D.S. Malterre.	M.C. Mais.	0	23" 2	1 Coupe « Jean RABY ». 1 Plaque M.C.C.
2	Rousseau.	M.C.C.	0	24" 3	
3	Delaune.	—	2	20" 2	
4	Mouneroux.	—	10	22" 2	
5	Bergeron.	A.M. Saint-Cloud.	19	38"	
6	Chaumette.	M.C. Clodo.	20	29" 3	
7	Gidel.	M.C.C.	28	28" 2	
8	Gaire.	—	29	29" 4	
9	Aubert.	—	30	28" 2	
10	Larivière.	A.M.C. Orl.	31	28" 1	
11	Serres.	M.C. Mais.	31	33" 2	
12	Letang.	A.M. Saint-Cloud.	31	33" 3	
13	Beenwsaert.	M.C. Oise.	35	30" 3	
14	Prigent.	A.M.S.	35	30" 3	
15	Self.	A.M. Saint-Cloud.	40	28" 3	
16	Elie.	M.C.C.	40	40" 3	
17	Leroy.	R.M.C.	50	22" 4	
18	Lascoux.	A.M.S.	50	30"	
19	Porchet.	M.C.C.	50	32" 1	
20	Huysser.	M.C. Mais.	50	46" 3	
21	Charpentier.	A.M. Saint-Cloud.	55	29"	
22	Housseau.	M.C. Mais.	60	27" 4	
23	Camelle.	M.C. Sèvres.	65	33" 2	
24	Simonet.	M.C. Mais.	70	31" 3	
25	Philipponneau.	V.C.P.	75	33" 2	
26	Hummel.	M.C.C.	90	33" 3	
27	Thillien.	—	113	36"	
28	Rousseaud.	—	130	1h 41" 3	
29	Vacher.	M.C.F.	146	38" 2	
30	Gibert.	A.M.C. Orl.	240	32" 1	
31	Rittaud.	M.C.C.	454	27" 3	
32	Delgobe.	M.C. Mais.	555	31" 1	

Catégorie " A " Cyclomoteurs

1	Nicolas.	C.C.I.F.	10	41"	1 Coupe M.C.C. 1 Plaque M.C.C.
2	Morphyre.	—	20	30"	
3	Bukiatume.	C.V.C.C.	20	1' 4"	1 Coupe M.C. du Nord.
4	Brunet.	C.C.I.F.	22	31" 2	
5	Gautheron.	—	30	31" 2	
6	Thillien.	M.C.C.	35	31" 4	



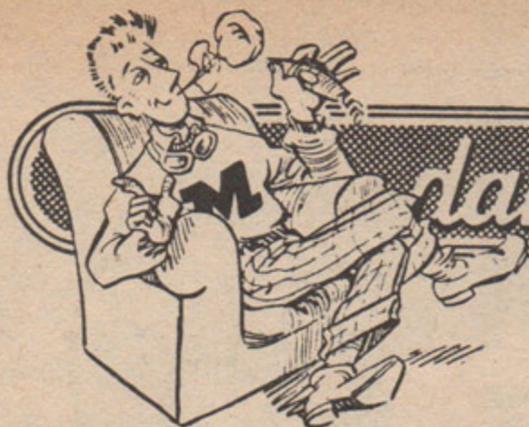
Le trou du diable non stop chronométré.



Monier sur A.G.F., 1^{er} des scooters.

Les spectateurs réagissent de façon différente devant l'infortune de certains.





dans les CLUBS

M. C. Moulins.

EXEMPLE A SUIVRE

Dans les circuits de vitesse, s'il est des participants vraiment sportifs, il n'est pas rare de trouver des coureurs ayant un matériel défectueux ou manquant de combativité et qui s'engagent pour toucher une confortable prime de départ se réservant d'abandonner au bout de quelques tours. Outre qu'ils lèsent ainsi et le public et le club organisateur, ils portent également préjudice à leurs collègues.

Dans le but de mieux récompenser les concurrents vraiment sportifs et de laisser toute sa qualité au circuit de vitesse, le Moto-Club de Moulins inaugure cette année une nouvelle formule de prix.

Dans chaque catégorie, tous les coureurs touchent une prime de base dite prime de déplacement égale pour tous, et à laquelle les prix de classement viennent s'ajouter.

Un coureur de classe sera ainsi plus avantagé car il sera rétribué à sa juste valeur.

Des coureurs contactés ont déjà donné leur approbation.

(Voir tableaux des prix catégories 350 cm³, 500 cm³ et side-cars 500 cm³.)

Catégorie : side-cars 500 cm³.

Clas-sement	Prime de départ	Prix de clas-sement	Total
1	30.000	70.000	100.000
2	30.000	50.000	80.000
3	30.000	40.000	70.000
4	30.000	30.000	60.000
5	30.000	20.000	50.000
6	30.000	10.000	40.000
7	30.000	10.000	40.000
8	30.000	10.000	40.000
9	30.000	Néant	30.000
10	30.000	Néant	30.000
TOTAL .		240.000	540.000

NOTA. — Il n'y aura que dix coureurs dans cette course.

COURSE DE VITESSE POUR MOTOS DE SÉRIES

Pour la première fois en France, et à l'occasion de son Circuit de Vitesse international du 5 juin 1955, le Moto-Club de Moulins organise des courses de motos commerciales strictement conformes au catalogue du constructeur.

Nous donnerons plus amples renseignements sous peu au sujet de cette intéressante initiative.

Catégories 350 et 500 cm³.

Clas-sement	Prime de départ	Prix de clas-sement	Total
1	20.000	80.000	100.000
2	20.000	60.000	80.000
3	20.000	50.000	70.000
4	20.000	40.000	60.000
5	20.000	30.000	50.000
6	20.000	20.000	40.000
7	20.000	15.000	35.000
8	20.000	10.000	30.000
9	20.000	5.000	25.000
10	20.000	5.000	25.000
11	20.000	5.000	25.000
12	20.000	5.000	25.000
13	20.000	Néant	20.000
14	20.000	Néant	20.000
TOTAL .		325.000	605.000

NOTA. — Il n'y aura que quatorze coureurs dans chaque course.

L'épreuve des 2 heures organisée par l'A.M.C.F. aura lieu le 27-3-1955

MOTO-CLUB D'AUVERGNE

Chacun connaît les organisations du Moto-Club d'Auvergne, piste, moto-cross, circuits de vitesse (deux en 1955), course de côte. Mais ses dirigeants se devaient d'organiser une grande épreuve nationale où chacun avec sa moto de tourisme ou de sport, du cyclomoteur 50 cm³ à la grosse cylindrée, pourrait être au départ d'une vraie et grande compétition sportive, tel est le but du Circuit de Régularité des monts d'Auvergne.

Le règlement a été étudié avec un désir, une formule de classement qui ne désignera pas un vainqueur par une question de chronomètre. Pour pallier à cela, il a fallu trouver un parcours dur, ceci a été facile, grâce à un itinéraire empruntant les plus hauts cols d'Auvergne dont col de Diane (1 401 m), col de la Croix Saint-Robert (1 426 m), etc.

Moyennes imposées.

Les moyennes de route qui devront être observées par les concurrents seront les suivantes :

Cyclomoteurs (cylindrées égales ou inférieures à 50 cm³) : 30 km/h.

Catégorie A. — Motocyclettes solo. Cylindrée : 125 cm³ et scooters : 43 km/h ; 175 cm³ : 50 km/h ; 250 cm³ : 55 km/h ; 350 cm³ : 60 km/h ; 500 cm³ : 60 km/h ; 1 000 cm³ : 60 km/h.

Catégorie B. — Motocycliste avec side-car jusqu'à 1 200 cm³ : 55 km/h.

Nul doute que ce premier circuit des monts d'Auvergne est assuré du plus grand succès, tant par les engagements que par l'effervescence qu'il suscitera dans tout le département où il doit passer.

Prix.

D'un total de 180 000 F plus une coupe Veedool au premier du classement général et un moteur « Poulain », une coupe au premier cyclomoteur, une coupe inter-club au club ayant les trois pilotes les mieux classés, une coupe inter-marques (cyclomoteur) à l'équipe de marque (moteur) ayant les trois cyclomoteurs les mieux classés.

Pour tous renseignements, s'adresser au siège du Moto-Club d'Auvergne, Café de l'Univers, 77, boulevard Gergovia, Clermont-Ferrand.

CIRCUITS COMPTANT POUR LES CHAMPIONNATS DE VITESSE

CHAMPIONNAT INTERNATIONAL

10-4-1955	M.C. Béarn	Circuit de Pau
23-4-1955	M.C. Bordeaux	Circuit des Quinconces
23-4-1955	M.C. Marseille	Circuit du Parc Borely
1-5-1955	U.M. Ain	Circuit de Bourg-en-Bresse
8-5-1955	M.C. Rochefortais	Circuit de Rochefort
15-5-1955	F.F.M.	Grand Prix de France à Reims
22-5-1955	M.C. Auvergne	Circuit de Clermont-Ferrand
22-5-1955	A.M.C. Orléanais	Circuit d'Orléans
5-6-1955	M.C. Mulhouse	Circuit de Mulhouse
5-6-1955	M.C. Moulins	Circuit de Moulins
12-6-1955	A.M.C. Cité Lyon	Circuit du Palais de la Foire
19-6-1955	M.C. Picard	Circuit d'Amiens
14-7-1955	Baldago's Moto-Club	Circuit de Tarare
24-7-1955	S.M.A.C. Ouest	Circuit de Caen
31-7-1955	M.C. Haut-Saônois	Circuit de Vesoul
7-8-1955	M.C. Rouergat	Circuit de Villefranche-de-Rouergue
21-8-1955	S.M.A.C. Ouest	Circuit de La Baule
11-9-1955	M.C. Avignon	Circuit d'Avignon
25-9-1955	U.M. Agenais	Circuit d'Agen
9-10-1955	M.C. Marocain	Circuit d'Anfa

CHAMPIONNAT NATIONAL

23-4-1955	M.C. Bordeaux	Circuit des Quinconces
8-5-1955	M.C. Dauphinois	Circuit de Grenoble
15-5-1955	M.C. Furan	
22-5-1955	A.M.C. Orléanais	Circuit d'Orléans
29-5-1955	M.C. Cannes	
12-6-1955	M.C. Berry	Circuit de Bourges
19-6-1955	M.C. Centre	Circuit de La Châtre
26-6-1955	M.C. Normandie	Circuit de Rouen-Les Essarts
26-6-1955	M.C. Furan	
3-7-1955	A.M. Hyéroise	
10-7-1955	M.C. Provinois	Circuit de Provins
24-7-1955	M.C. Auvergne	
31-7-1955	M.C. Montalbanais	
7-8-1955	M.C. Cannes	

FOURCHES TÉLESCOPIQUES
SUSPENSIONS AR.
HYDRAU-
LIQUES

6, rue Georges-Lacaud
COURBEVOIE (Seine)
DEF 27-87

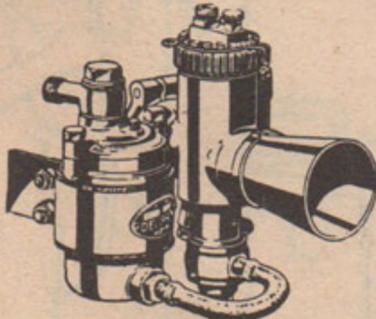



TUBO STOP

LE ROBINET ÉTANCHE et IMBOUCHABLE

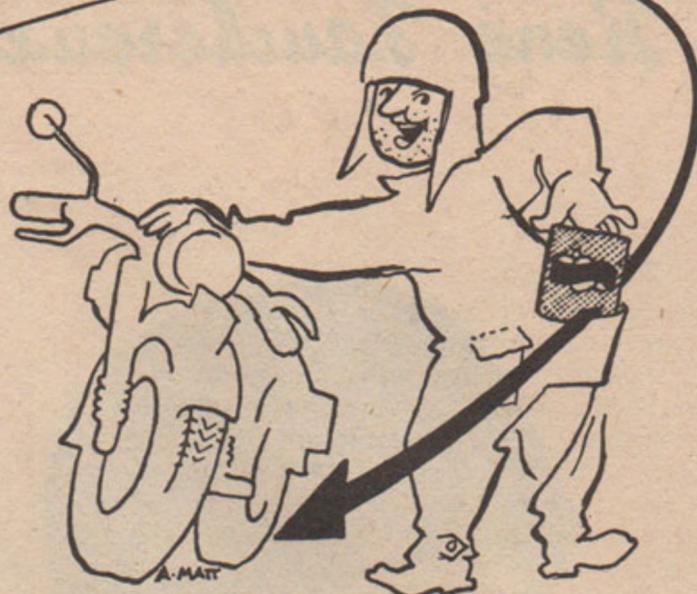
OTOM S.A.
5 BIS, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE
DEF. 21-63 - 25-91

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

et hop!...



...c'est réparé !

La réparation c'est l'affaire de **RUSTINES**.
Pour la Moto,
RUSTINES a créé un nécessaire spécial, garni de 6 **RUSTINES à bord mince** | Tube de **DISSOLUTINE** | râpe.

Posées avec la **DISSOLUTINE** les **RUSTINES à bord mince** réalisent une véritable vulcanisation à froid par la combinaison avec la couche collante.
(Procès Verbal n° 15 du Laboratoire de Recherches et de Contrôle du Caoutchouc et de l'Amiante).

... une vraie

RUSTINES

ne se décolle jamais

M. GAUBERTI 84



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

<input type="checkbox"/> AUTO	<input type="checkbox"/> MOTO	<input type="checkbox"/> VÉLO
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

Nom..... Adresse

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

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

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS

PRIX LES PLUS BAS

L'avant-garde de l'équipement
motocycliste
la combinaison
MACOMBYNN-CORDOUAL
14.975 fr.
Expéditions en province

MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE



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

CHANTELUNE-FOZ

CHAMPION DE FRANCE 1954

René Faucheraux



MODÈLE RECORD

PORTE EN COURSE LE CASQUE

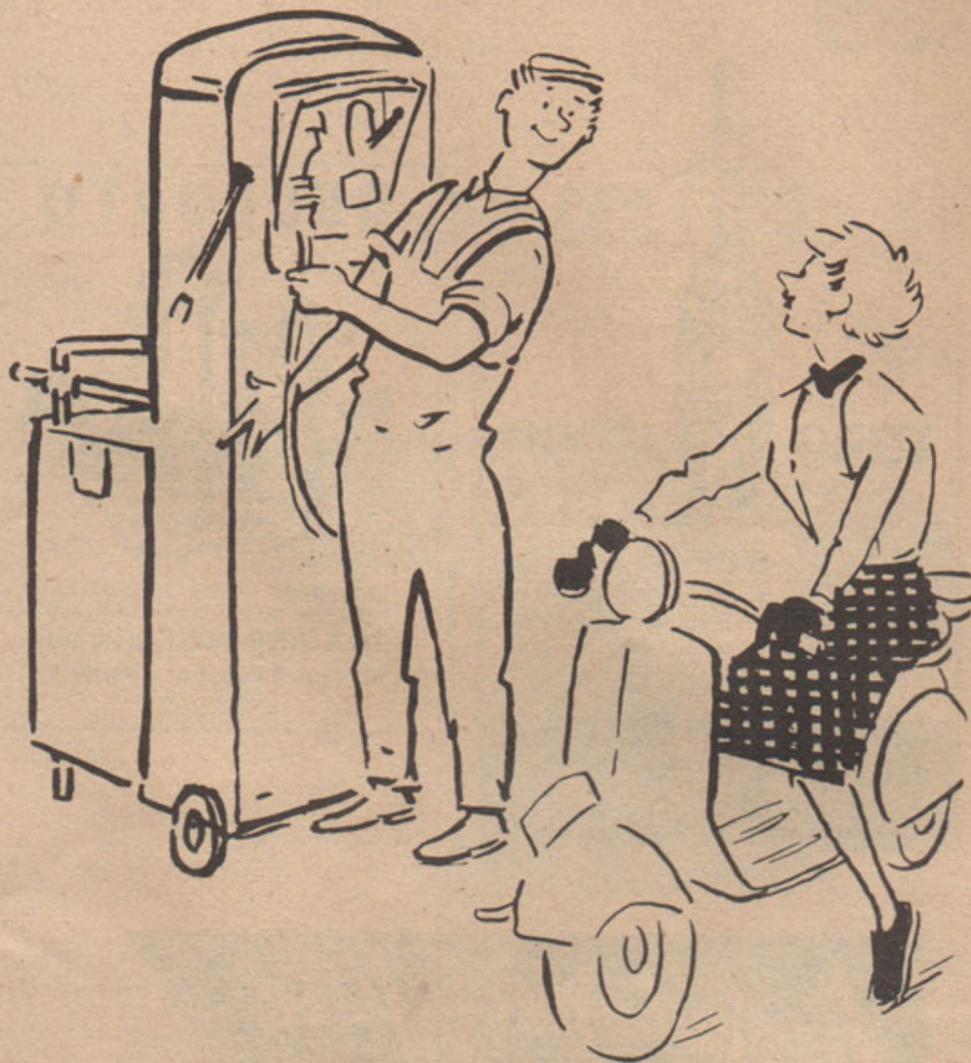
GENO

*couvert d'un GENO
c'est être à couvert !*

Éts GUENEAU-GENO, 6, Fbg, St-Honoré, PARIS-8°
(VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES)

5 litres de mélange à 3%

en vitesse !...



Et voilà ! aussi simple que cela !
le MIXER, distributeur-doseur
pour carburant 2 temps, va débiter,
sous vos yeux, un mélange
parfaitement homogène.

Finis les bidons, les mains sales,
le temps et l'essence perdus !

Ils s'arrêtent tous devant le *Mixer*

ASTER

6, rue Baudin, IVRY (Seine), Tél. ITA 37-04

CREDIT TOTAL ET IMMEDIAT

1000 René-Gillet Side.....	75.000
750 René-Gillet	30.000
800 Gnome side	65.000
500 Monet-Goyon L5AI	55.000
500 Gnome-D.4 Side	55.000
500 B.S.A. Culb.	55.000
500 Impéria Mot. Mag.	30.000
350 Peugeot P. 112, b. état ..	55.000
500 René-Gillet side	75.000
500 N.S.U. side rév.	80.000
200 Zündapp à revoir	40.000
200 Ardie à revoir	40.000
200 N.S.U. à revoir	45.000
125 Scooter Bernardet	50.000
250 Monet-Goyon 1950	60.000
100 Scooter Terrot	40.000

MOTO RECORD, 151, rue Marcadet, Paris (18^e). Métro Lamarck. MON 24-40.

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

SELS RÉGULATRICES DE TENSION
INTERLUX
UNIVERSELLES POUR TOUS VOLANTS MAGNÉTIQUES
6/12 VOLTS - 8/25/40 WATTS

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

INDIAN 1200 et 500 cm³, motos, pièces détachées, embiellages, pistons, etc. Taury, 50, rue O.-Mirbeau, Paris (17^e). ETO 12-30.

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

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

Norton 500 Featherbed course. Vélocette 350 K.T.T. course. Vélocette 350 MAC - 500 MSS neuves. Motobécane scooter. Mobylette, tous modèles disponibles, q.q. machines neuves, soldées. Cherrier Pierre, 21, boulevard H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.



PETITES ANNONCES

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

SIMCA CINQ 1939, décap., bonne présent., mécan. excell. Prix intéress. Écrire Parisot, 33 avenue Lacour, Saint-Gratien (S.-et-O.).

NORTON 500, type 16 H, c. neuve, garantie 6 mois. Px 110, repr. 125 cm³. Robbes, 52, boulevard G.-Péri, Malakoff.

SPECIALISTE GNOME-RHONE, ttes pièces, vieux modèles disponibles, CV2 X, AX2, Super-major, Junior-major, etc. Moteurs boîtes trois, quatre vit., couples tous types, réparations par spécialiste. Echange, vente, achat. Lutèce Motos, 29, rue Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris (5^e).

REPARATION GRATUITE CREDIT 18 MOIS AUTOS MOTOS SCOOTERS

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

Cause santé, à vendre à Alger, **MAGASIN D'ANGLE MOTOS**, bien placé. Nombreux accessoires, pièces détachées. Tous les pistons. Y. Chevalier, 78, rue Mont-Fleury, Alger.

Culasse NORTON, 53, 54, pour 500 cm³, pignon moteur de 16 à 23 dents. Nombreuses pièces (2 magnétos Lucas et B.T.H.), cherche passage side pour la saison 55. Beauvais, 11, rue Emile-Level, Paris (17^e).

650 TRIUMPH-BERNARDET 1952. Arrangement pour paiement. Havard, 32, rue Lacépède, Paris (5^e).

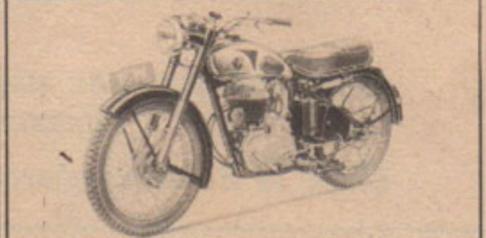
NORTON-DOMINATOR, impec., c. neuve, 6 000 km, vend crédit. Foucard M., 15, rue Deschamps, Selongey (Côte-d'Or).

250 N.S.U. CROSS, O.S.L.-51, fourche télescopique Fargeass, suspension arrière oscillante. Etat neuf, boîte de vitesses spéciale, pneus neufs. 150 000 à débattre. E. Monmousseau, Veigné (Indre-et-Loire).

J'échange ou vends 3 **Gnome-Rhône, type D.S.A.**, 500 lat., bloc petit, contre 125 ou 175, récent. Liquide pièces détachées tous modèles, Peugeot, Terrot, Gnome-Rhône, D.K.W., Zündapp, N.S.U., Ardie, cadres, roue, réservoir et 30 motos de 1 à 5 ch. Bas prix. Martineau Gérard, 43, rue de Marmagne, Bourges (Cher). T. 20-97.

A vendre d'urgence, **D. 45 SPECIAL SPORT**. Réservoir 15 l à évidement. Gde-boue embouti profond. Suspens. ar. oscillante. Fourche télescopique. Freins diam. 130. Equipement complet batterie. Selle double Aurora. Email rouge italien cadre noir. Spécimen unique. Urgent, 70 000. Motos-Station, 144, rue de Crimée, Paris (19^e).

650 TRIUMPH 54, peu roulé, crédit, nbx avantages. Braffit, 1 bis, rue du Général-Delame. MAI 94-55.



AGENCES F.N. - N.S.U. - I.F.A. René Gillet.
Livrables de suite : 175, 250 cm³, etc.
97, rue d'Alleray, PARIS-XV^e

Vends 200 **LE Velocette**, 140 000. 250 et 350 **Java**, 125 000. 250 **Victoria**, 60 000. 350 **D.K.W. N.Z.**, neuve, 120 000. 350 **Triumph allemande**, 85 000. 350 **Triumph culbuté** télescopique, neuve, 125 000. 750 **B.M.W. R. 12**, 120 000. 350 et 500 **Saroléa**, 70 000. 600 **Norton** télescopique, 75 000. 750 **CE-MEC**, police neuve, 200 000. 350 **Royal Enfield**, 55 000. 750 **Gnome et Rhône et René-Gillet**, à partir de 40 000. CREDIT reprends 125 et scooter. Valdevit, rue des Postes, Essonnes (S.-et-O.).

VOITURETTE, cause cess. fabric., vendons carrosseries complètes en forme. Usine, 54, rue E.-Dolet, Cachan.

Cherche vilebrequin de 750 cm³, Gnome et Rhône, type XA Neuf, faire offre à Pubellier, 1, rue Camille-Jordan, Lyon-1^{er} (Rhône).

Achetez ou vendez votre moto, en confiance chez des mécaniciens « CREDIT-REPRISES ». Dépannages et réparations cyclomoteurs toutes marques.

INTER-MOTO

57, boulevard de la Libération, Saint-Denis. Métro PLEYEL. Réparations assurées pour tous modèles B.M.W. nouveaux et anciens modèles. Amélioration du rendement de tous moteurs par spécialiste.

Cherchons pour quatre mois conducteurs expérimentés moto ou scooter. Ecrire en indiquant âge, références, prétentions, au Journal qui transmettra.

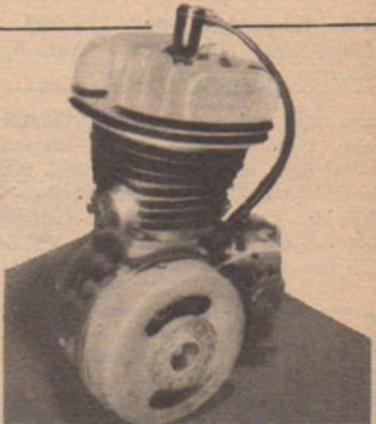
VALENCE (Drôme) vends, cause santé Agence excl. **MOTOBECANE**. Chiff. aff. 25 M. Prix 4,5 M., plus stock. Ecrire HAVAS, VALENCE 5341.

NORTON 600 cm³, side-car. Précision, bon état, 140 000. Lefèvre, 26, rue de la République, Suresnes (Seine).

Vends **TERROT 250 LAT.**, 40 000 (facilités). Garnon, Autry-le-Châtel (Loiret).

PUCH 125 TT, excel. état. J. Pech, 38, rue Chanzy. T. l. j., après 20 h, dimanche matin.

PUCH 250 TF, noire, chromes impeccables, tansad, porte-bagages, sacoches cuir, béquille latérale, batterie neuve 12 A, combinaison anglaise, 1 pneu neuf, moteur état excellent, 130 000 fr. Crédit possible avec garantes. Arnaud de Beauvais, 34, rue Laugier, Paris (17^e). CAR 53-76 (heures repas). ANJ 50-70 (heures bureau).



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

MOTOBECANE 125 LAT., type D45S, année 1952, tr. b. ét. Marc, 7, rue Decamps, Paris (16^e).

VDS 110 000, impec., 350 motobéc., sup. cul. bze, gr sport. 1939, quatre vit. sél., parf. ét. mec. (compteur, tan sad, pneus neufs, chamb., batt. neuve), chaîne, pign., exc. ét., aff. de conf. et repr. plus soulte, 275 PEUG. GS, occas., ou 125 PUCH SL, impec. Ecr. à Castella J., Villemur (Haute-Garonne).

100 cm³ TERROT, télesc. acc. Biot, 4, rue des Bains, Royan.

Vd ou éch. contre **Break Juva-DMAH**, plat. rid. 2 t. impec., vis. h. travail. Bringuier, 21, rue Fredeau, Toulouse (Hte-G.).

CREDIT-REPRISE

500 et 600 **Triumph**, 1952 ; 500 **B.S.A. flat-twin**, 1952 ; 350 **Jawa**, ét. neuf ; 250 **B.S.A.**, Puch, Jawa ; 175 et 125 **Peugeot**, Motobécane ; 4 CV **Renault** et **Simca**, repr. moto. Garage, 38, r. Saussure (17^e).

REMORQUE MONOROUÉ FULGUR M. 100 ; b. ét. Leininger, 31, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine, à partir de 19 h.

CSEPEL 250, 4 500 km, ét. nf., tte journ. BOT 69-20.

V. ou éch. **500 Speed Twin 5 T Triumph** et 350 anglaise. V. Poney 48 cm³. Raquin, 30, rue Patton, Granville.

PUCH 175 S.V.3 sport, 3 000 km, selle biplace, état impec., 180 000. Cœurriot, 47, rue Libergier, Reims (Marne).

PUCH 250 TF, équipée, 13 000 km, 160 000 fr. Chevallier, 50 bis, avenue Gabriel-Péri, Saint-Ouen (Seine). CLI 03-06.

B.S.A. 500 Twin, A7, juil. 1953, p.-bagag, sac, siège AR, 13 000 km, px int., garantie. Cloarec, 27, av. Division-Leclerc, Saint-Cyr, près Versailles. CAR 89-52 (heures travail).

250 PUCH TF 1951 ; 350 MOTOBECANE R 46 C 1950 ; 350 TERROT HD 1949 ; 125 GNOME-RHONE R4B 1951 ; et épave 250 Gnome-Rhône « Junior », à remonter. Reisse, Froges (Isère).

Scootéristes, voici quelques-unes des créations 1955 pour VESPA

que vous présente **ARDOR ACCESSOIRES**

136, AV. MALAKOFF-PARIS 16^e

PETITES ANNONCES (suite)

Part. vd Simca 5 1940, décap., mécan., présent. impec. Ecrire J. Roy, 36, Gde-Rue, Villemonble (Seine).

Ensemble Gima Bufflier, 175 cm³, px tr. int., tr. b. ét. Roux, 1, rue Quentin-Bauchard, Paris (8^e).

Side Imperial pour 175-200. couleur Motobécane. D. Debaubrières, 4, rue du Moulin, Amiens (Somme).

Ens. ou sépar. splend. INDIAN 500 av side, confort, gr. coffre, moteur neuf, 4 000 km, selle bipl. Aurora, gds coffres moto 20 x 40 x 40, pare-brise. Le tout vert av. chromes. Garnit. Cordoual vert foncé. Céd. bas prix cse ach. voit. Crignon, 17, rue Molière, Beauvais (Oise).

 Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
16, rue Danton - LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

B.S.A. 350 B31 1954. Phare capoté, 8 000 km, état neuf. Double selle, portebagages, 220 000 fr. Rime, 33, avenue de Grasse, Cannes (Alpes-Marit.).

TERROT 5 ch, b. ét. de marche, cse santé, px à débattre. Voir ts les jours, Pauby, 32, rue des Merciers, La Rochelle.

Vds pont B.M.W. R5-R6, neuf. Choteau, La Pélandière, Sablé-sur-Sarthe.

Vd cse dble emploi, N.S.U. 350 cm³, b. px. Laizin R., 45, rue du Kief, Argenteuil (S.-et-O.).

Gnome-Rhône R4, peu roulé, b. ét. gén., nombr. acces., 60 000. Didelet, 9, rue de Jessaint, Paris (18^e).

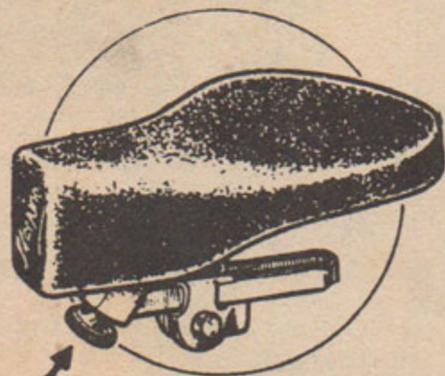
VELOCETTE 350, dem. mod. impec. et équip. compl. motard. Milon, 92, rue Lamarck, Paris.

TRIUMPH Twin 500, T100, 1940 impec., tt orig. Epave Speed twin incomp., px 130 000. Danieau Maurice, 15, rue Maréchal-Joffre, La Roche-sur-Yon (Vendée).

Gnome-Rhône 125, 2 000 km, tr. b. ét., diff. acces., 45 000. Heisse, 156, rue Paris, Palaiseau.

A vendre : bloc moteur MOTOBECANE 350 cm³ latérale, type S, avec magnétodynamo, parfait état. G. Lariche, 29, rue de la Préfecture, Nevers.

CASQUES MOTO nouveau brevet, très beau modèle, lumineux, dem. représentants dynamiques très introd. gr. chif. assuré. SIRENA, Mussidan (Dordogne).



SLEEPING Marque déposée

SELLE A SUSPENSION RÉGLABLE

Brevetée S.G.D.G.

Montée avec une suspension unique réglable en marche, elle est d'une très grande souplesse

Soutenue par une nappe de Sandow, elle est livrée indifféremment avec dessus en caoutchouc ou dessus plastique

C'est la Selle confortable qu'attendaient tous les usagers du cyclomoteur

Société GAMA - Rue J.-B.-Bru, à CUSSET (Allier)

BORGO
"Qualité supérieure"
"Renommée mondiale"
S.A.F. capital de 72.000.000 de Francs

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

Salon de l'Automobile Balcon A - Stand 36

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

152

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

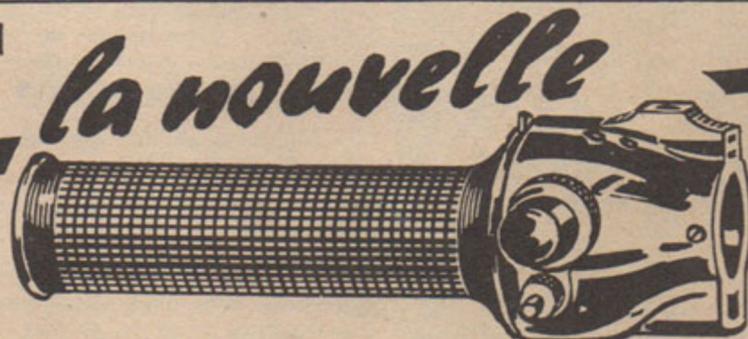
ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES



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

SALON
des
PLASTIQUES 55

OYONNAX - 28 Avril - 3 Mai

MATÉRIEL - MATIÈRES PREMIÈRES
OUTILLAGE
TOUS LES OBJETS MANUFACTURÉS

Envoi franco du Catalogue officiel
après la manifestation,
contre 150 fr. pour les 2 sections
ou 75 fr. pour une seule (spécifier)

COMITÉ DU SALON :
Hôtel de Ville, OYONNAX (Ain)

le COUPLE uni...



Réglage de la Suspension

...utilise la "BIPLACE"

MERAT

MERAT - Suresnes (Seine)

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLIX

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

chez tous les Grossistes

QUELQUES MOIS D'ÉTUDES

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

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

DEMANDEZ LA DOCUMENTATION GRATUITE N° 14

COURS TECHNIQUES AUTO

Rue du Docteur - Cordier
— SAINT-QUENTIN —

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

Bureau de LILLE :
2, Rue Jean-Bart

LE RÉGULATEUR DE TENSION
"LIMITVOLT"



pour cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters

SUPPRIME RADICALEMENT
LE CLAQUAGE DES AMPOULES

INUSABLE - PEU COUTEUX - FACILE A POSER

Prix détail : VÉLO-CYCLO : 350 fr.

MOTO-SCOOTERS : 450 fr.

VENTE EN GROS

AVERTISSEUR "VIBREX"

ADAPTABLE SUR
CYCLOMOTEURS - SCOOTERS
BICYCLETTES A MOTEUR

BRANCHEMENT DIRECT SUR VOLANTS
MAGNÉTIQUES SANS APPORT DE
REDRESSEUR

FONCTIONNEMENT IMMÉDIAT PAR
BOUTON AVERTISSEUR AU GUIDON

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



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

Un scooter carrossé comme une voiture

Conçu pour 2 personnes
avec bagages,
le scooter PEUGEOT,
très agréable à conduire,
permet de longs trajets
sans fatigue.



Quelques particularités :

Protection la plus efficace. Suspension très douce et auto-amortie. Position aussi confortable pour le passager que pour le conducteur (large plancher). Organes de contrôle groupés sur un tableau de bord. 2 coffres verrouillables. Porte-bagages très pratique. Crochet porte-sac. Antivol.

Sa ligne très moderne et son fini irréprochable, lui valent un succès mondial PRIX :

138.500

Livré complètement équipé avec roue de secours, 2^e siège, compteur et accessoires..... **148.000**

Taxes locales en sus

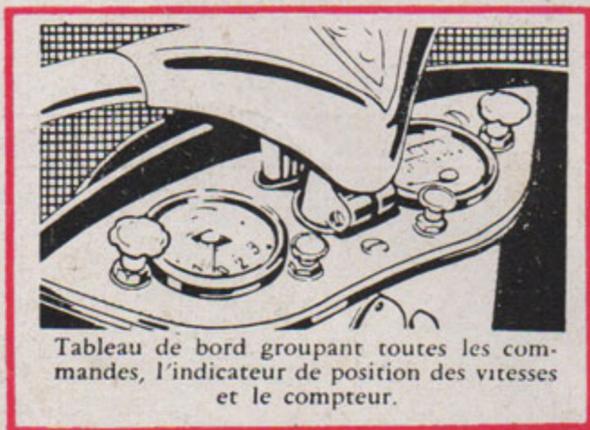


Tableau de bord groupant toutes les commandes, l'indicateur de position des vitesses et le compteur.

VENTE A CRÉDIT
AUX CONDITIONS LES PLUS LIBÉRALES
Consultez nos Agents

Catalogue illustré franco sur demande.
CYCLES PEUGEOT - Service Propagande
BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

QUI VEUT LA QUALITÉ CHOISIT

