

MOTOCYCLES *et Scooters*

8^e ANNEE

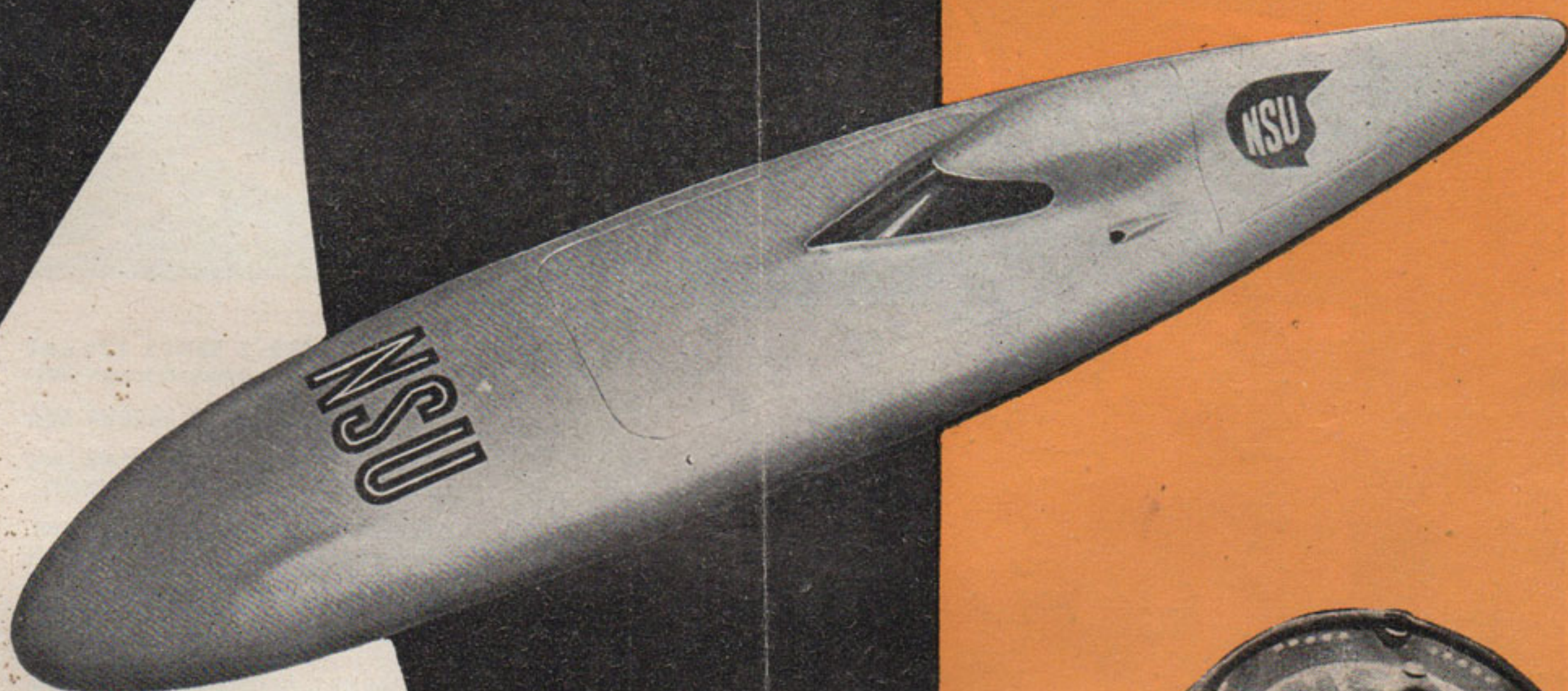
N° 148

REVUE BIMENSUELLE

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS

14 RUE BRUNEL - PARIS



50 cc
150 Km/h. !

40 F

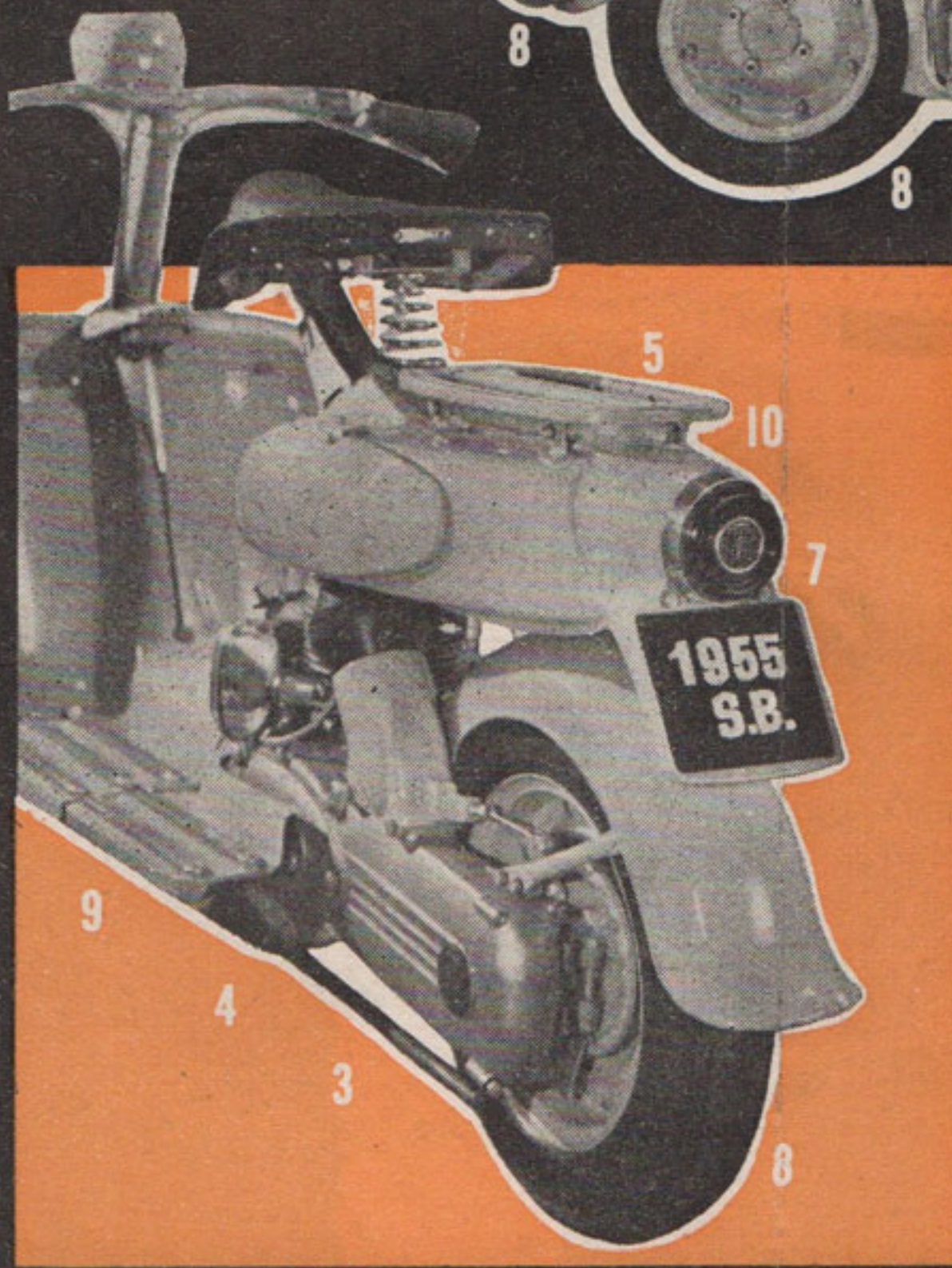
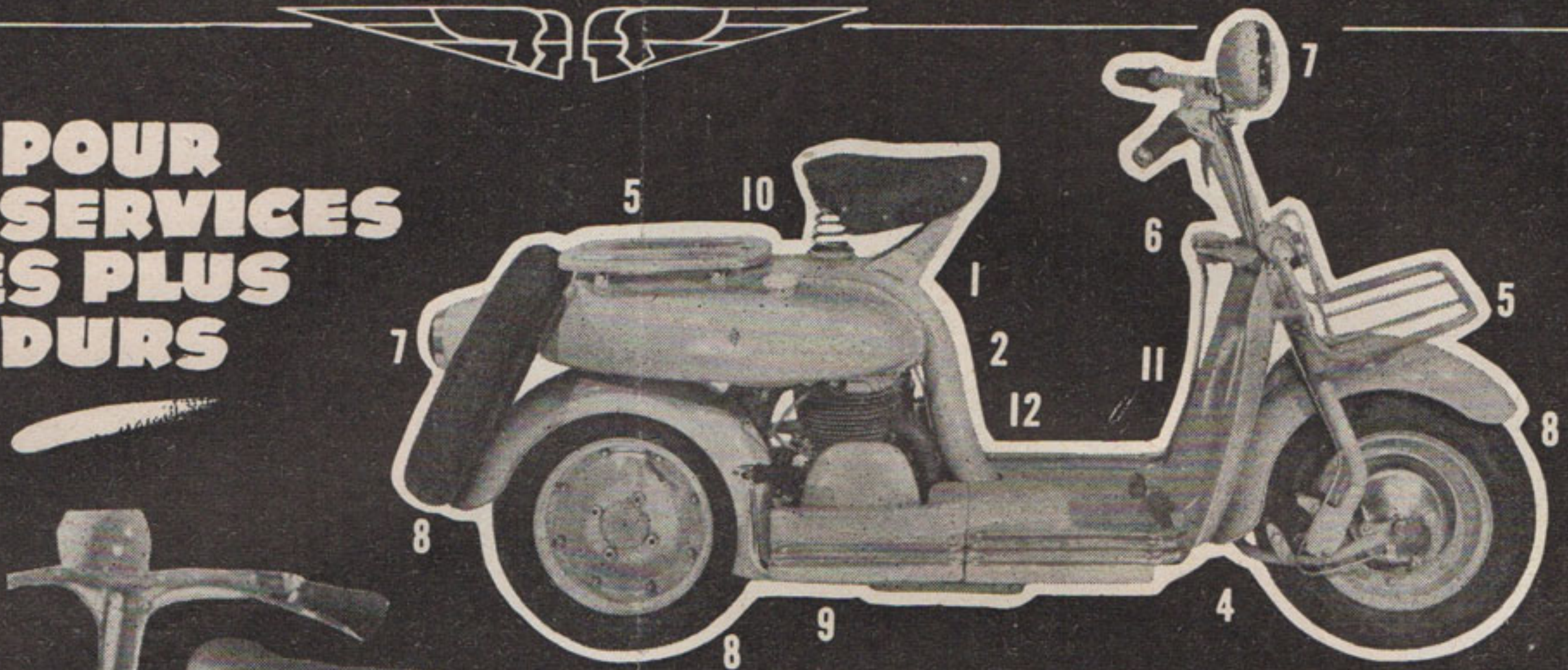




Moby

Scooter

**POUR
LES SERVICES
LES PLUS
DURS**

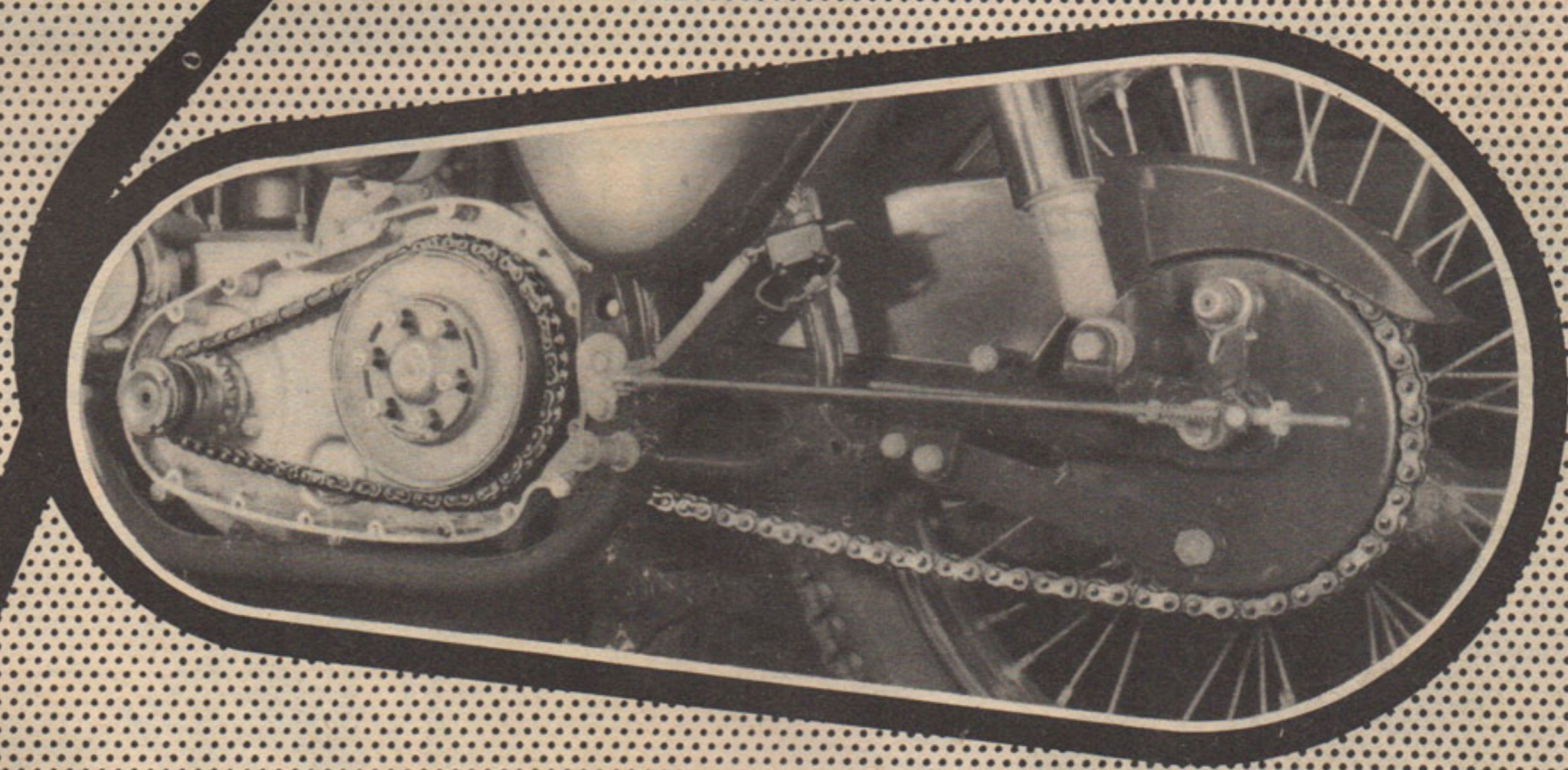
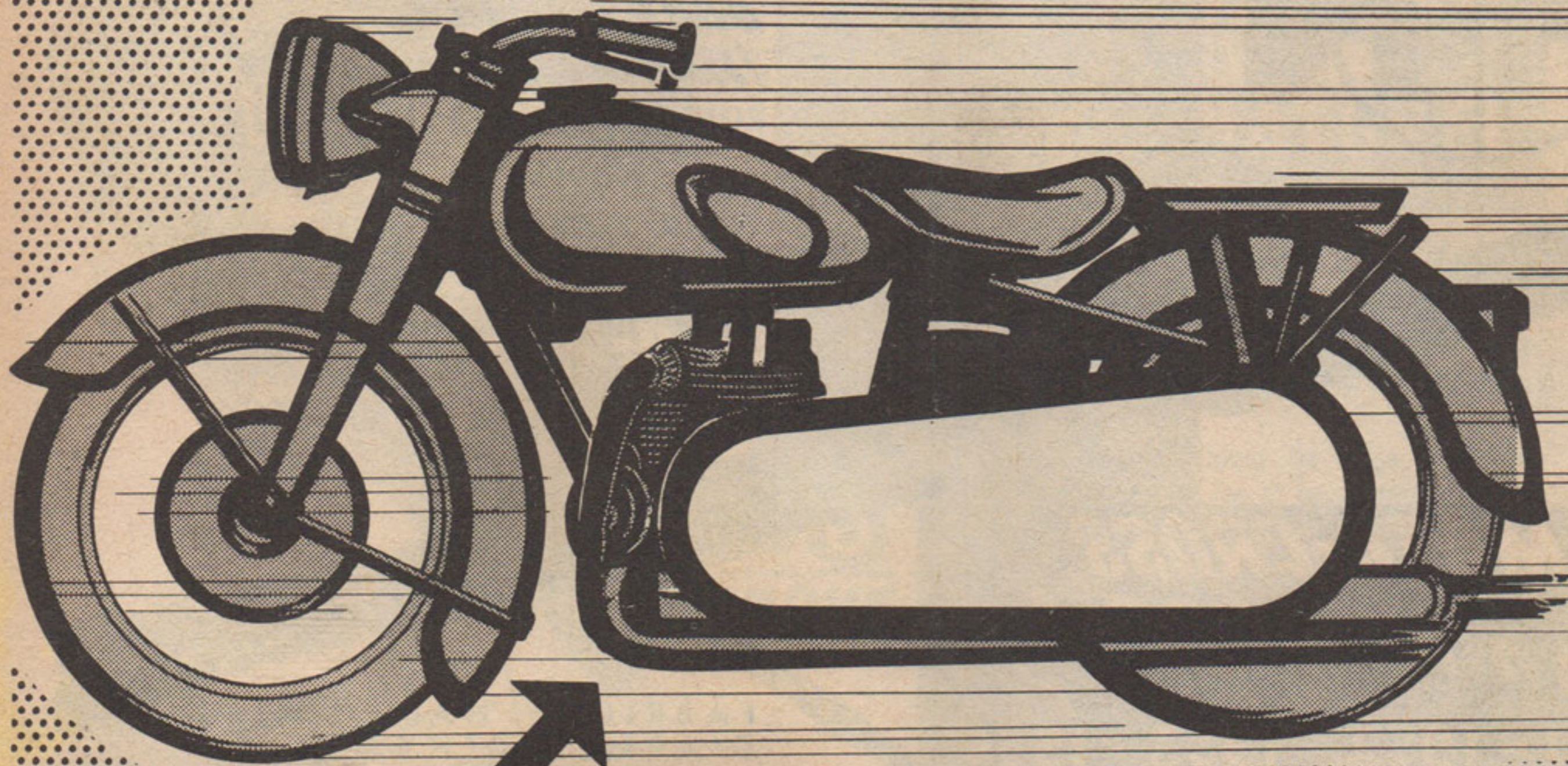


- 1 BLOC MOTEUR 2 TEMPS 125 cm³
3 vitesses au guidon (commande brevetée SGD)
- 2 CYLINDRE ALUMINIUM CHROMÉ DUR
- 3 TRANSMISSION INUSABLE A CHAÎNE SOUS
CARTER ÉTANCHE BAIN D'HUILE
- 4 SUSPENSION AV PAR ANNEAUX NEIMAN,
AR PAR EVIDGOM HUTCHINSON
- 5 GRANDS PORTE-BAGAGES AV ET AR
- 6 COMPTEUR DE VITESSE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

103.000 FRS + ROUE DE SECOURS 3.500
+ TAXE LOCALE 12 MOIS DE CRÉDIT

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

CHAINES MOTOS



BRAMPTON

BRAMPTON RENOLD s.a. 20, RUE JACQUES DULUD, NEUILLY-s-SEINE

F.N.

LES MOTOS F.N.



*sont livrables
immédiatement!*

**ROULEZ SUR LES NOUVEAUX
MODÈLES F.N.**

175 cm³ 2 TEMPS
250 cm³ 2 TEMPS - 2 CYLINDRES
350 cm³ et 450 cm³ " LATÉRALES "
250 cm³, 350 cm³ et 450 cm³ " GULBUTÉES "

**ADRESSEZ-VOUS SANS ATTENDRE
A L'AGENT F.N. DE VOTRE RÉGION**

**MOTO-CROSS
Championnats
d'Europe
1951 - 1952 - 1953 - 1954**

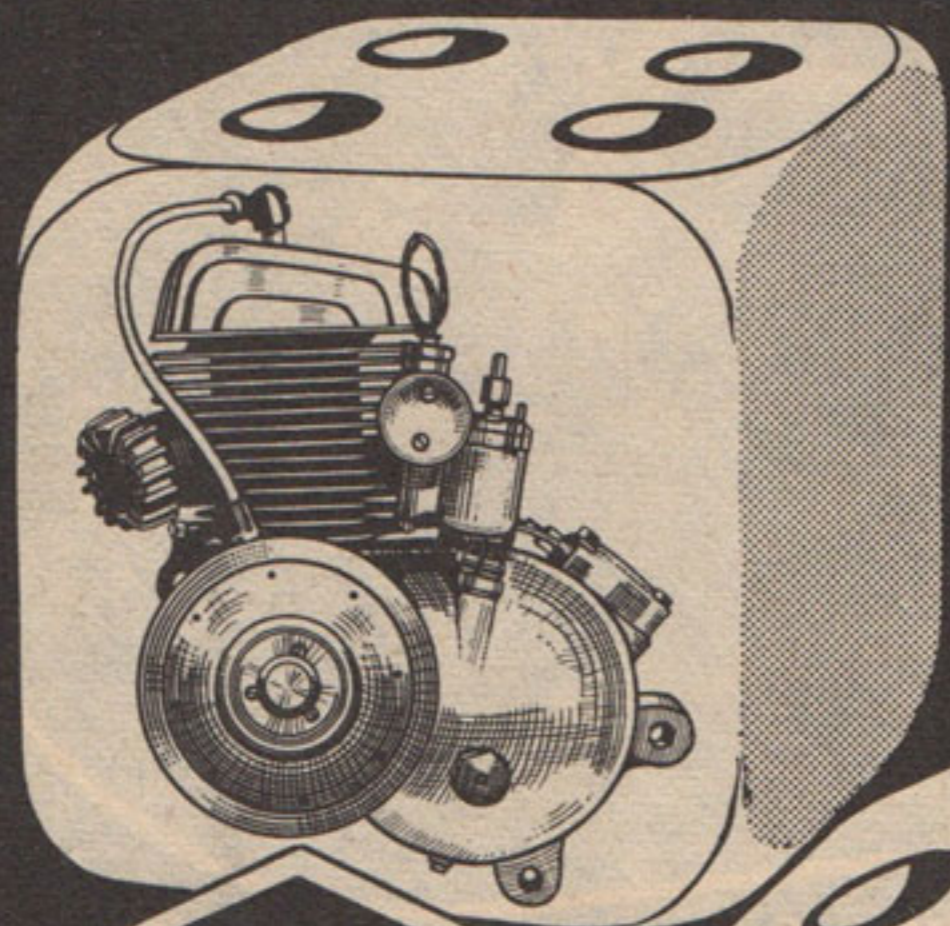
FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL

4, RUE PIERRET, NEUILLY-SUR-SEINE - TÉL. : MAILLOT 94-27

JOUEZ GAGNANT AVEC LES MOTEURS

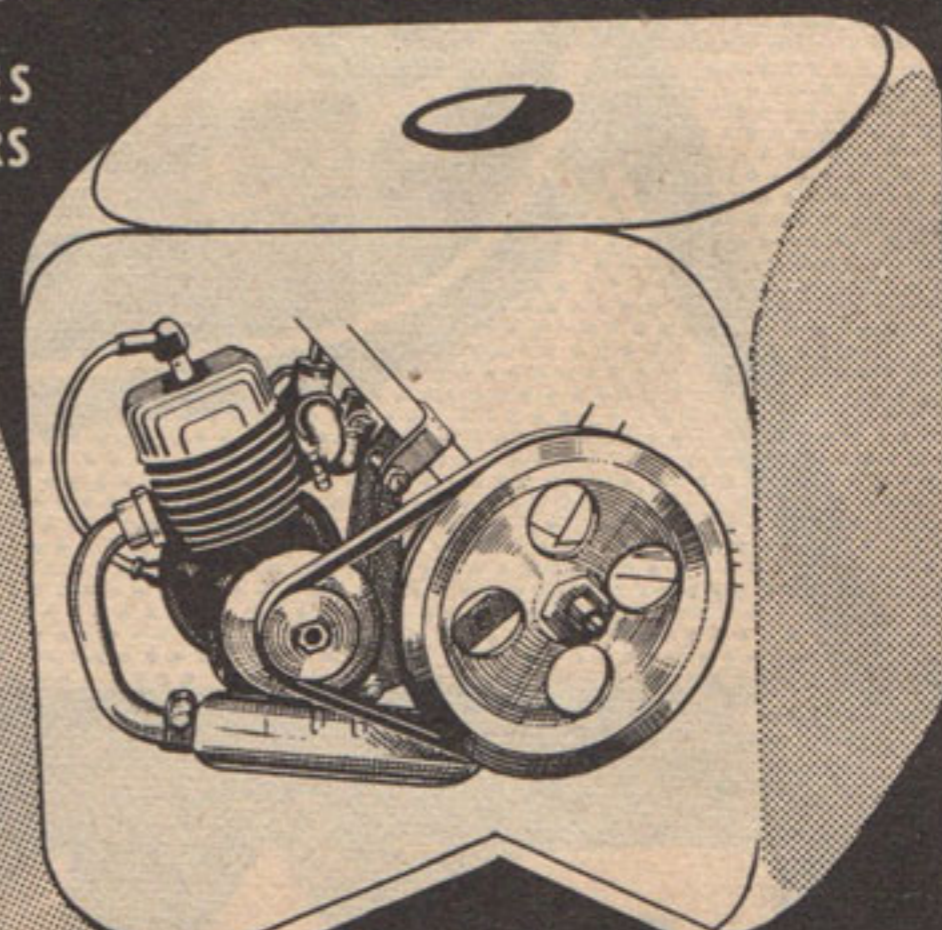
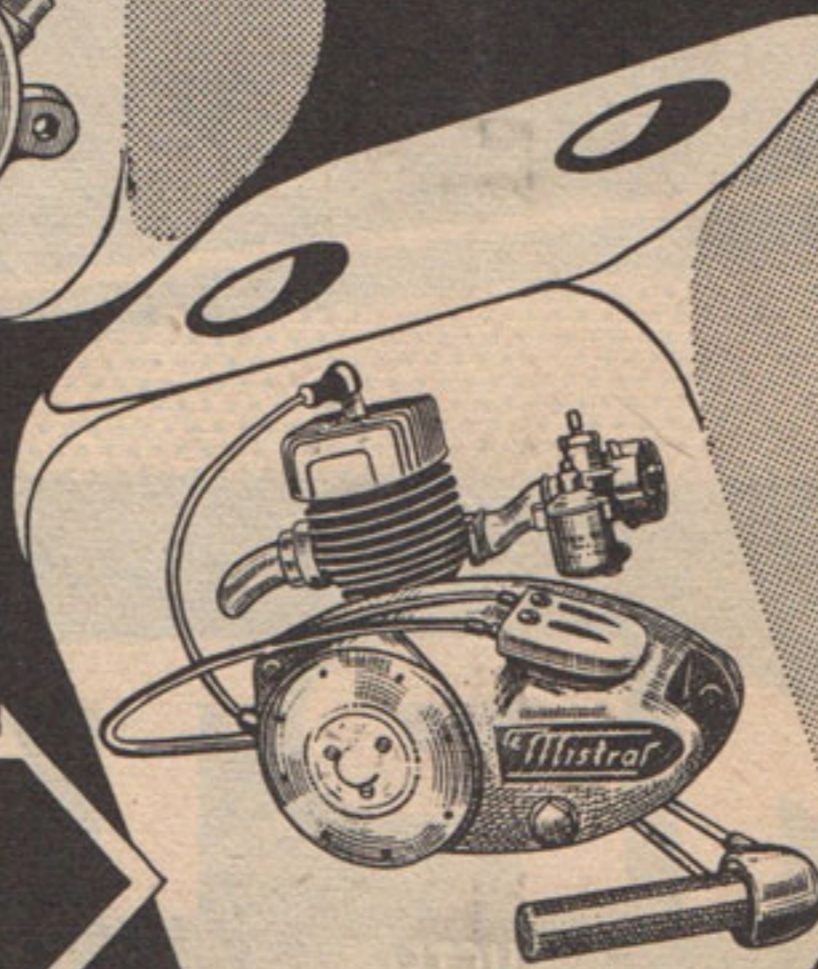
Le Mistral

SÉLECTIONNÉS PAR LES
MEILLEURS CONSTRUCTEURS



Le nouveau
98 cm³
2 VITESSES
POUR VÉLOMOTEURS
ET SCOOTERS

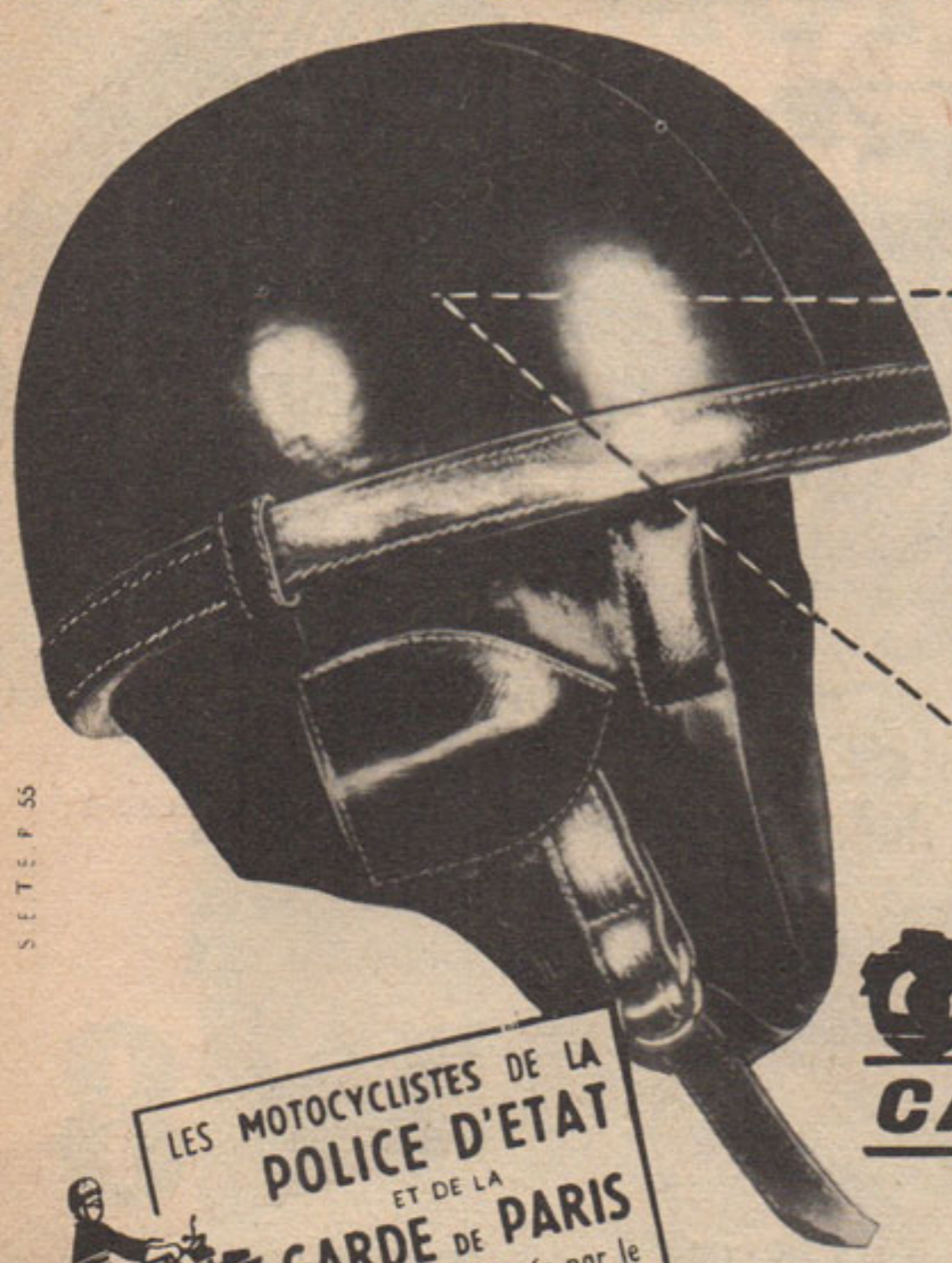
LE 48 cm³
2 VITESSES
AVEC EMBRAYAGE
POUR CYCLOMOTEURS



LE 48 cm³
MONOVITESSE
AVEC EMBRAYAGE
POUR CYCLOMOTEURS

LES MOTEURS LE MISTRAL SONT LUBRIFIÉS AVEC LES HUILES B.P.
ETS MISTRAL, 27, RUE DU MONT - ST-ÉTIENNE (LOIRE) - TÉL. E3 72.85 - E3 72.22

FRAIS EN ÉTÉ ★ CHAUD EN HIVER ★ LE *seul* LÉGER
ET



100% efficace
PARCE QU'EN
LIÈGE NATUREL
contreplaqué

LE CASQUE DE SÉCURITÉ "BAYARD"

- * grâce à l'élasticité du liège naturel, absorbe et neutralise les chocs les plus violents et assure, avec sa pointe couvre-nuque, une sécurité totale.
- * grâce au pouvoir isolant du liège, évite les coups de chaleur en été et les refroidissements en hiver, causes fréquentes de malaises.

S E T E P 55

LES MOTOCYCLISTES DE LA
POLICE D'ÉTAT
ET DE LA
GARDE DE PARIS
ont leur vie protégée par le
CASQUE "BAYARD"



CASQUE

BAYARD

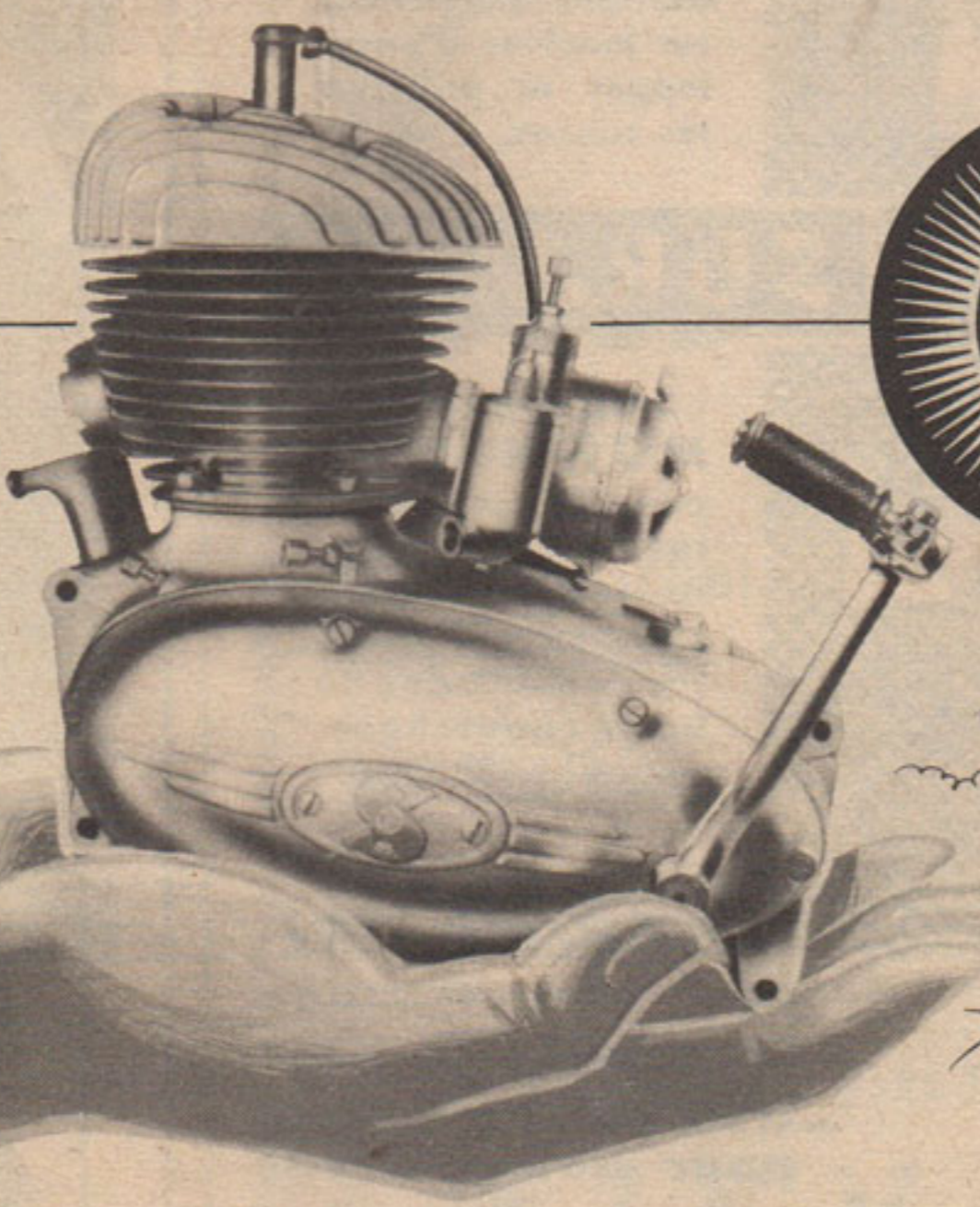
son armure est de liège

MAGASIN D'EXPOSITION : 28, RUE DE CHATEAU-LONDON

PARIS-X^e • NOR. 04-47



moteurs
SACHS



DEMANDEZ LA LISTE DES CONSTRUCTEURS AYANT ADOPTÉ CE MOTEUR A :

ÉTS NAUDER : 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS 16^e - TÉL. : KLE 49-66

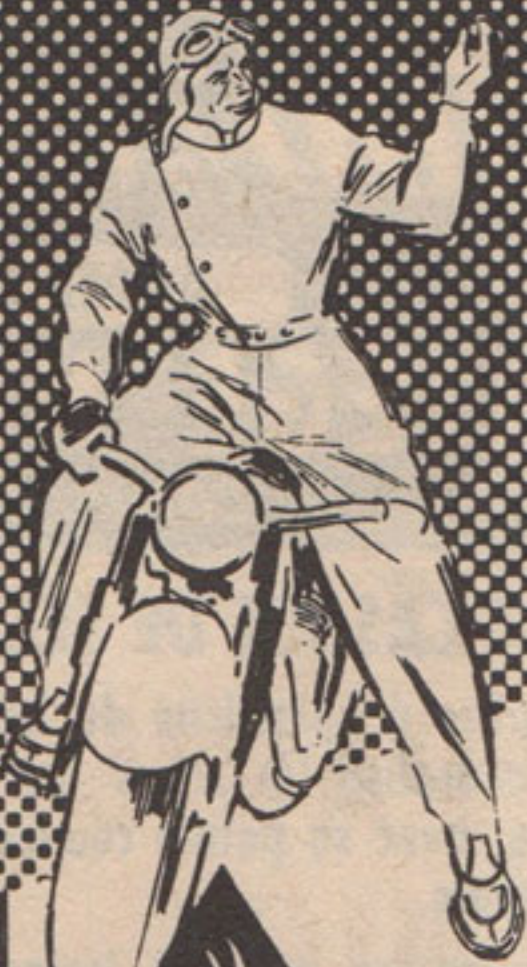
Avec la célébrité

MACOMBYNN 55

BREVETÉ S. G. D. G.

Le survêtement
du motocycliste

Tellement
plus pratique



2 nouvelles
créations

toujours aussi pratiques

et toujours

FABRIQUÉ EN
CORDOUAL
SPORT

MONMANTO

vêtement mixte
"ville route"
avec vaste pli creux
derrière qui permet
sur machine d'enve-
lopper et protéger
les cuisses.

SURJAMB

complément de
MONMANTO
pour la protection
totale des jambes
toujours propre,
s'entretient aussi
facilement que la
botte caoutchouc.

CHANTELUNE-FOZ

Un vêtement
pour chaque usage
Moto ou Scooter - Ville ou sport
...créé par un motard
pour des motards

MACOMBYNN

FOURNISSEURS DES ESSAYEURS OFFICIELS
A.M.C.
VESPA
LAMBRETTA
MONET-GOYON
ALCYON
DUNLOP
PEUGEOT
TERROT
F.N.

Tous renseignements et liste des
dépositaires chez le seul fabricant :

2, RUE DE LA PLUMETTE, AMIENS - TÉL. 41-72

EN VENTE CHEZ LES PRINCIPAUX MOTORISTES DE VOTRE RÉGIO



petits avertisseurs
de
grande puissance

- moins d'encombrement
(diamètre 10 cm)
- plus d'efficacité

SANOR

LE CRÉATEUR DE L'AVERTISSEUR
A REDRESSEUR INCORPORÉ

vous présente le

JV 8

POUR VÉLOMOTEURS
ET SCOOTERS
FONCTIONNANT
DIRECTEMENT
SUR VOLANT
MAGNÉTIQUE

FORME AÉRODYNAMIQUE
MODÈLES SPÉCIAUX POUR VESPA
LAMBRETTA ET MOTOBÉCANE

le

J 8

POUR MOTOS
FONCTIONNANT
SUR BATTERIE



DEUX PRÉSENTATIONS POUR CHAQUE
MODÈLE — AVEC GRILLE GALBÉE —
ÉMAILÉE NOIRE OU CHROMÉE

Nouveautés

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

LES APPAREILS DE DÉPASSEMENT
A LA PORTÉE DE TOUS

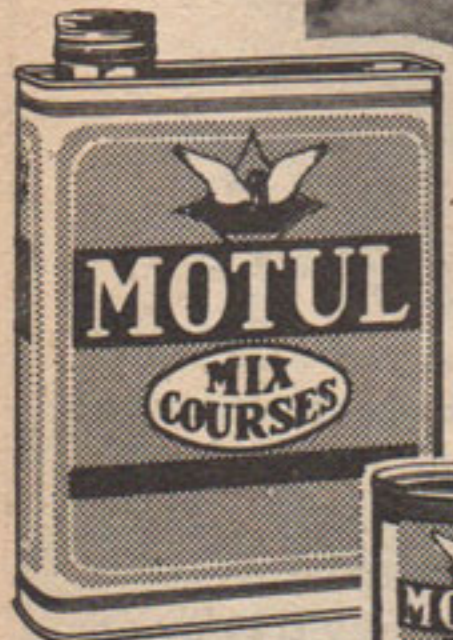
MOTUL



*vous apporte
100 ans
d'expérience
et de recherches
et est à votre
service
sur toutes
les routes*



PHOTO CEREDA



**MIX
COURSES**

pour moteur 2 temps

MOTOR-OIL

N°1 SAE 10W-20W-20
N°2 SAE 30-40
N°3 SAE 50-60

pour service normal

CENTURY

L SAE 10W-20W-30-40
M SAE 40-50-60

pour service intensif

47, Rue de Paris - BOBIGNY (Seine)
Tél. : VILLETTE 97-88

2 Formules 2 scooters

MORS

LE PARIS- NICE 1955



125 cm³
conçu comme une automobile
75 Km/heure

134.000 Frs

Grandes
facilités de paiement.
Livraison
rapide.

LE SPEED

115 cm³

le moins cher
des biplaces

60 Km/heure

90.000 Frs



CONCESSIONNAIRES DANS TOUTE LA FRANCE

S.I.C.V.A.M.

Distributeur pour le monde entier

37, rue des Acacias, Paris (17°)
Tél. ETOile 16-23, 16-24

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

RAVAT

*La fabrication
la plus soignée
avec la ligne
la plus moderne...*



CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

WONDER**CYCLOMOTEURS 50 cc**

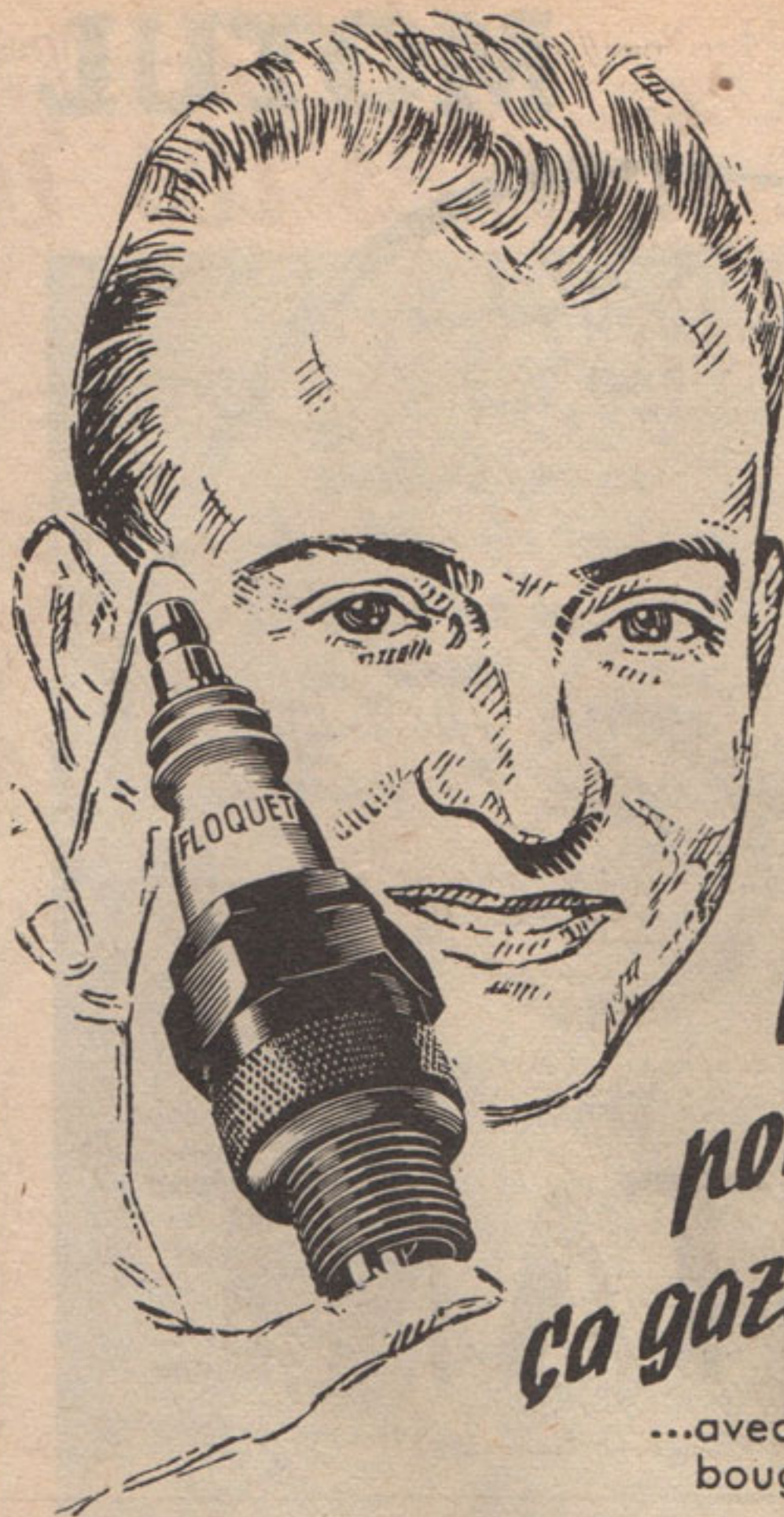
Modèles : Standard, Normal, Luxe et Grand Luxe

VÉLOMOTEURS 100 cc et 125 cc

Modèles : Léger, Tourisme, Luxe, Grand Luxe et Grand Sport

MOTOS 175 cc

Modèles : Tourisme et Grand Sport

Établissements **RAVAT** - Saint-Étienne

Le chef
de
laboratoire
des
BOUGIES

FLOQUET

nous dit :

*voici
pourquoi
ça gaze à bloc*

...avec notre nouvelle
bougie SÉRIE 101 !

1° Nous avons déplacé le point d'allumage vers le centre de la masse gazeuse, ce qui permet :

- DES DÉMARRAGES IMMÉDIATS quels que soient le mélange huile-essence et la température extérieure,
- UN ACCROISSEMENT DE LA PUISSANCE dû à une plus grande vitesse d'inflammabilité du mélange gazeux, et par voie de conséquence :
- UNE AMÉLIORATION DU RENDEMENT par une diminution de la proportion des gaz non brûlés.

2° Nous avons mis au point une nouvelle technique pour les électrodes :

- alliage spécial RESISTANT MIEUX A LA CORROSION A CHAUD ET A L'EROSION due aux étincelles.
- PLUS GRANDE SECTION de l'électrode centrale.
- accroissement de l'écoulement calorifique sur l'électrode de masse, de manière à DIMINUER SA CONTRAINTE THERMIQUE.

Il en résulte que les bougies de la Série 101 ont une très grande résistance à l'usure.

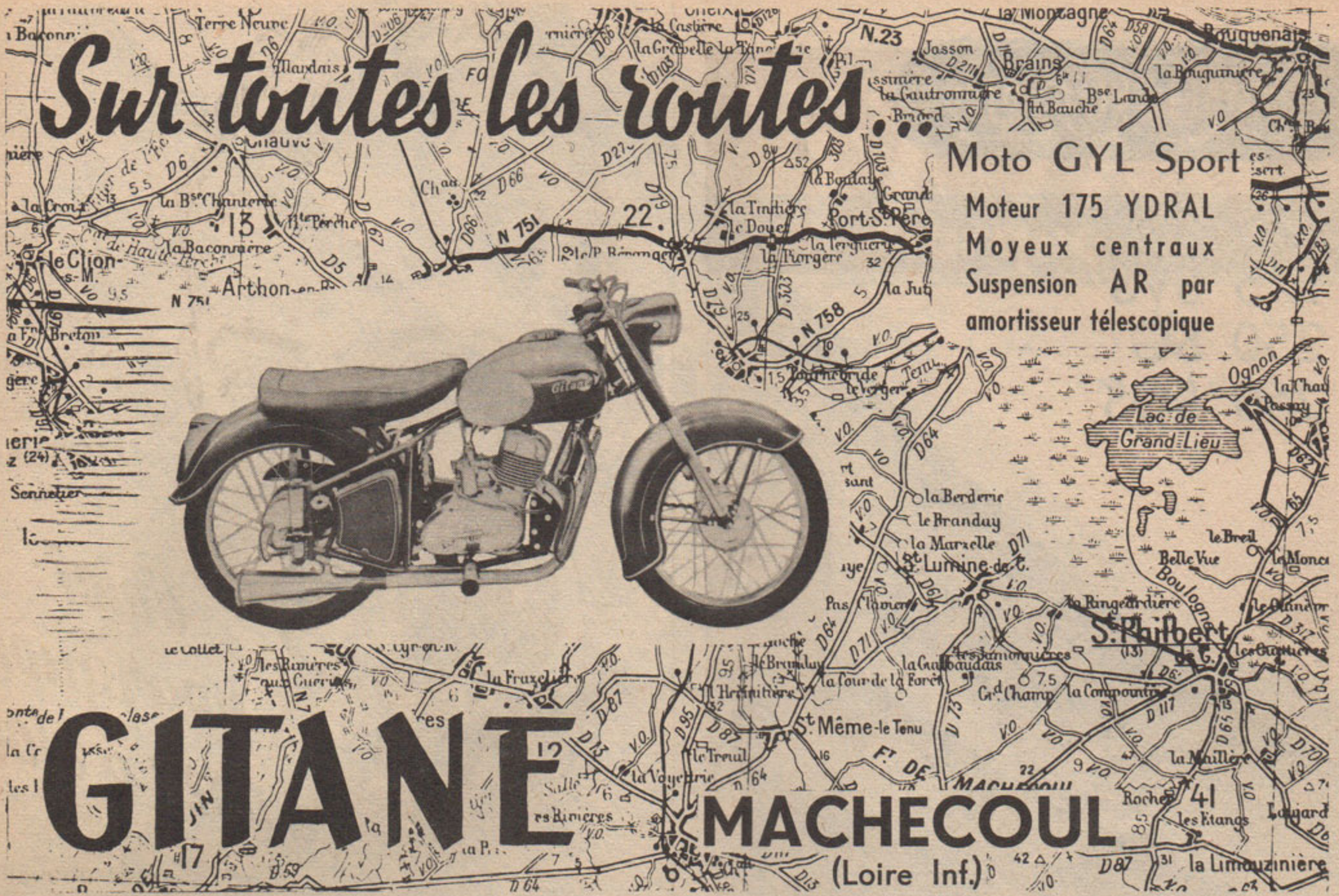
Ces importants progrès s'ajoutent AUX QUALITÉS TRADITIONNELLES de la Série 101.

Vendez les meilleures bougies-moto du monde.

Vendez les

bougies**FLOQUET***bougies dynamiques*

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

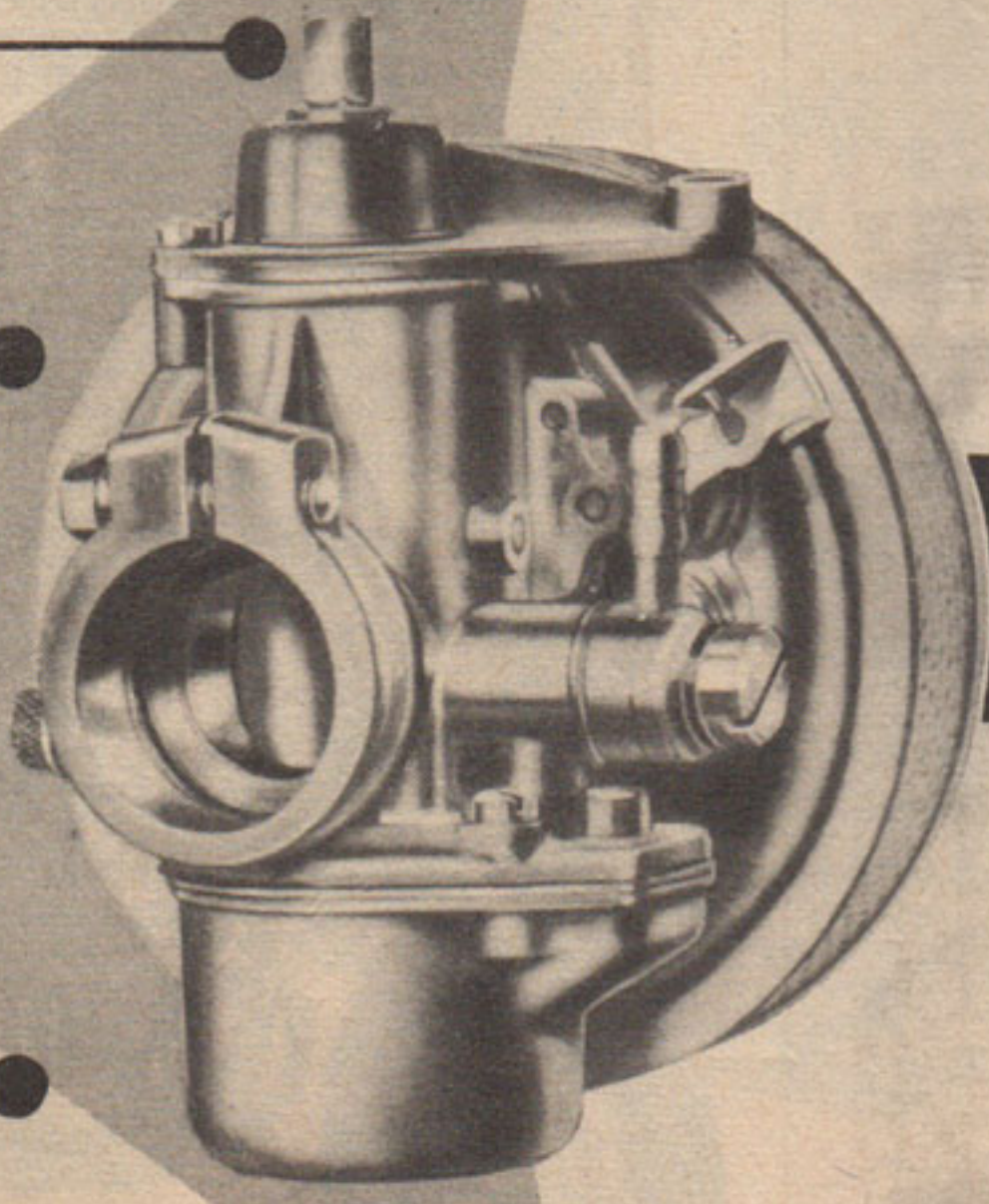


Sur toutes les routes...

Moto GYL Sport
 Moteur 175 YDRAL
 Moyeux centraux
 Suspension AR par
 amortisseur télescopique

GITANE **MACHECOUL**
 (Loire Inf.)

ALJANVIC 109



les nouveaux
 carburateurs

ZENITH

MX

étanches aux poussières, cuve
 centrale à niveau stabilisé

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

39 à 51 Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

PUCH

- 175 SV
- 175 SVS
- 250 SG
- 250 SGS



et le
SCOOTER
 125 RL

ÉTS
PIERRE HUMBLLOT

72, RUE DU FAUB. SAINT-JACQUES
 TÉL. POR 60-33

PNEUS
Englebert

HUILES
LABO

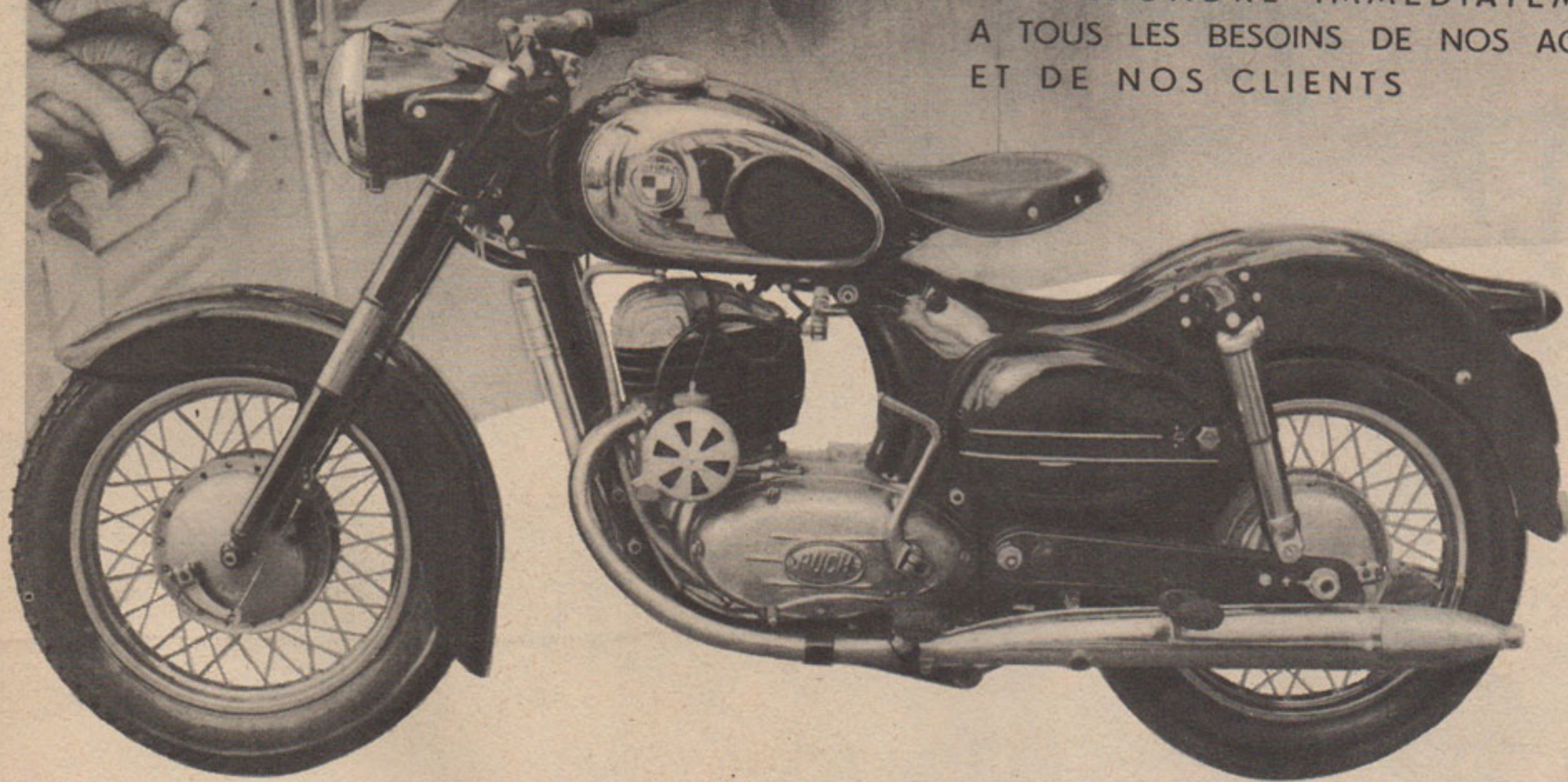


Une Marque

PRESTIGIEUSE DONT LA QUALITÉ
INDISPUTÉE A FAIT LE SUCCÈS
EN FRANCE

Une Organisation

UNIQUE EN FRANCE, PERMETTANT
DE RÉPONDRE IMMÉDIATEMENT
A TOUS LES BESOINS DE NOS AGENTS
ET DE NOS CLIENTS



PNEUS
Englebert

E^{TS} P. HUMBLLOT

CONCESSIONNAIRE GÉNÉRAL FRANCE ET COLONIES

79-81, RUE DU FAUBOURG SAINT-JACQUES - PARIS XIV^e - TÉL. POR. 60.33
ALGER : 28, RUE HOCHÉ CASABLANCA : 34, B^o DE MARSEILLE

**HUILES
LABO**

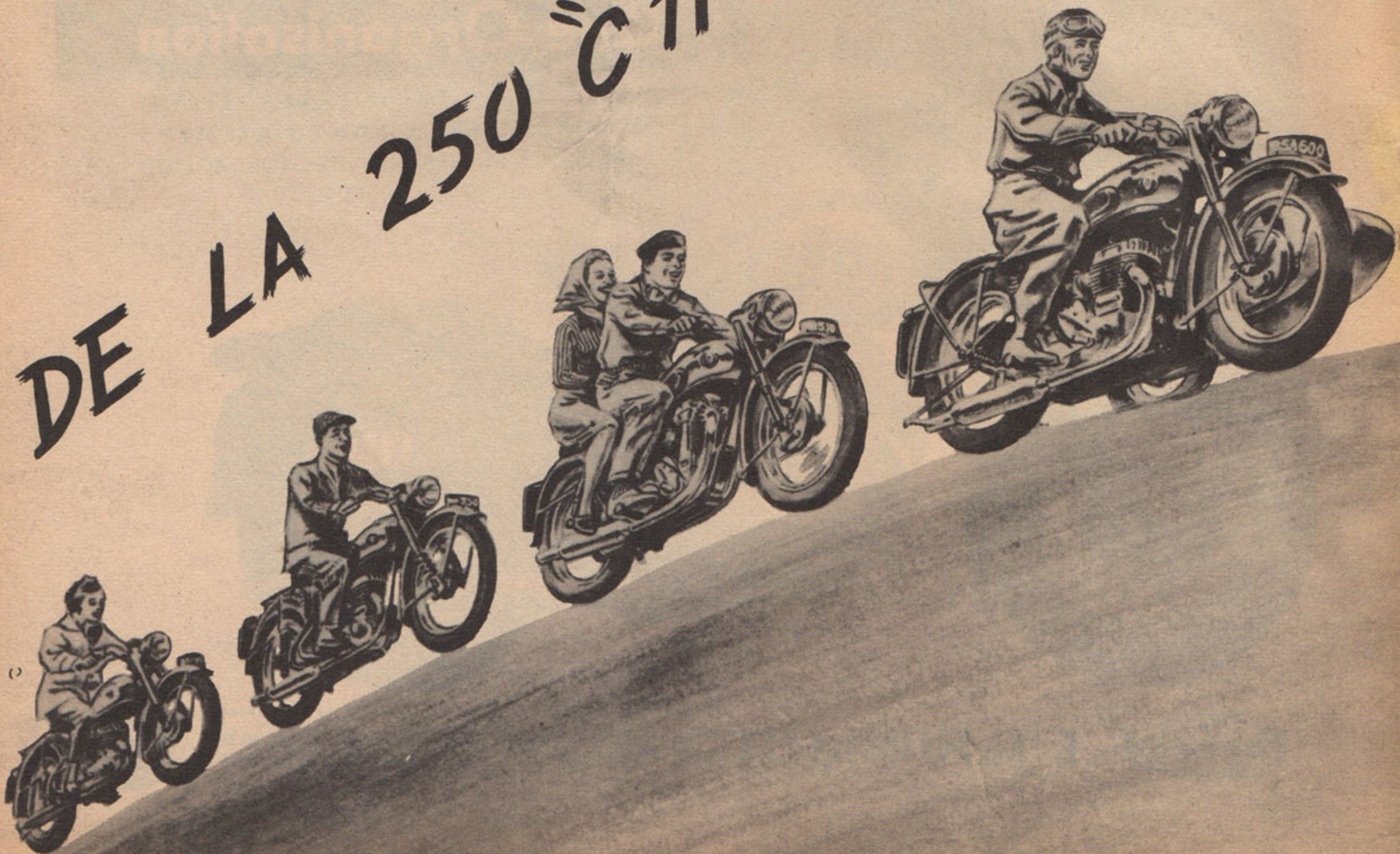


La gamme la plus complète

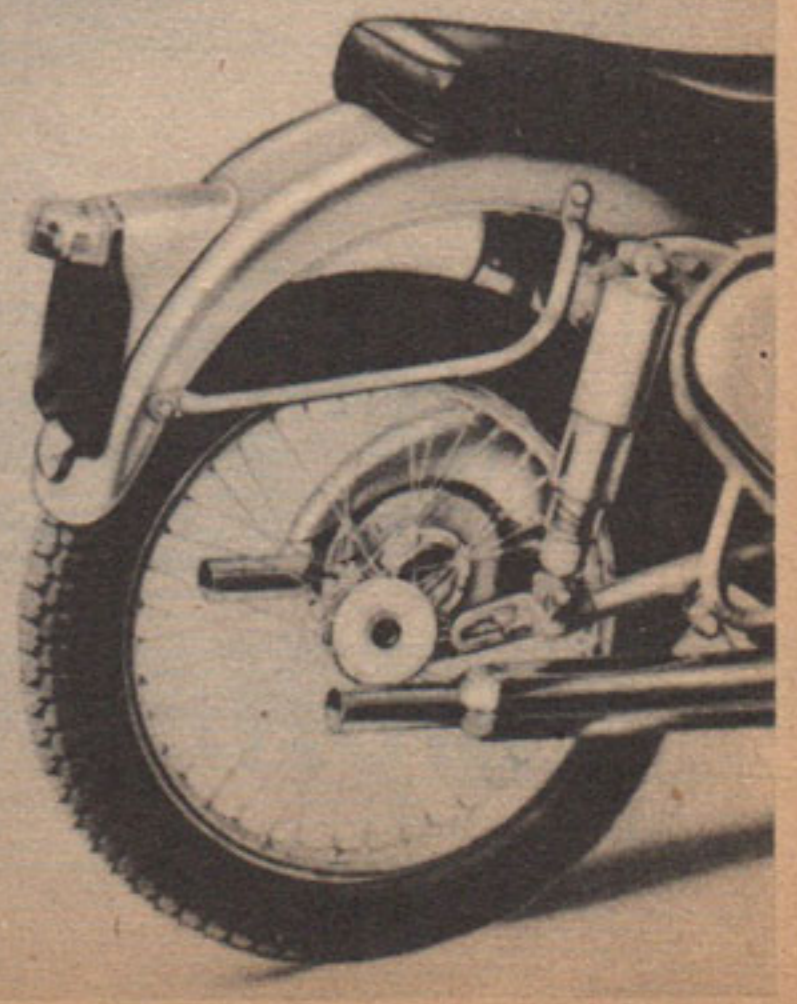
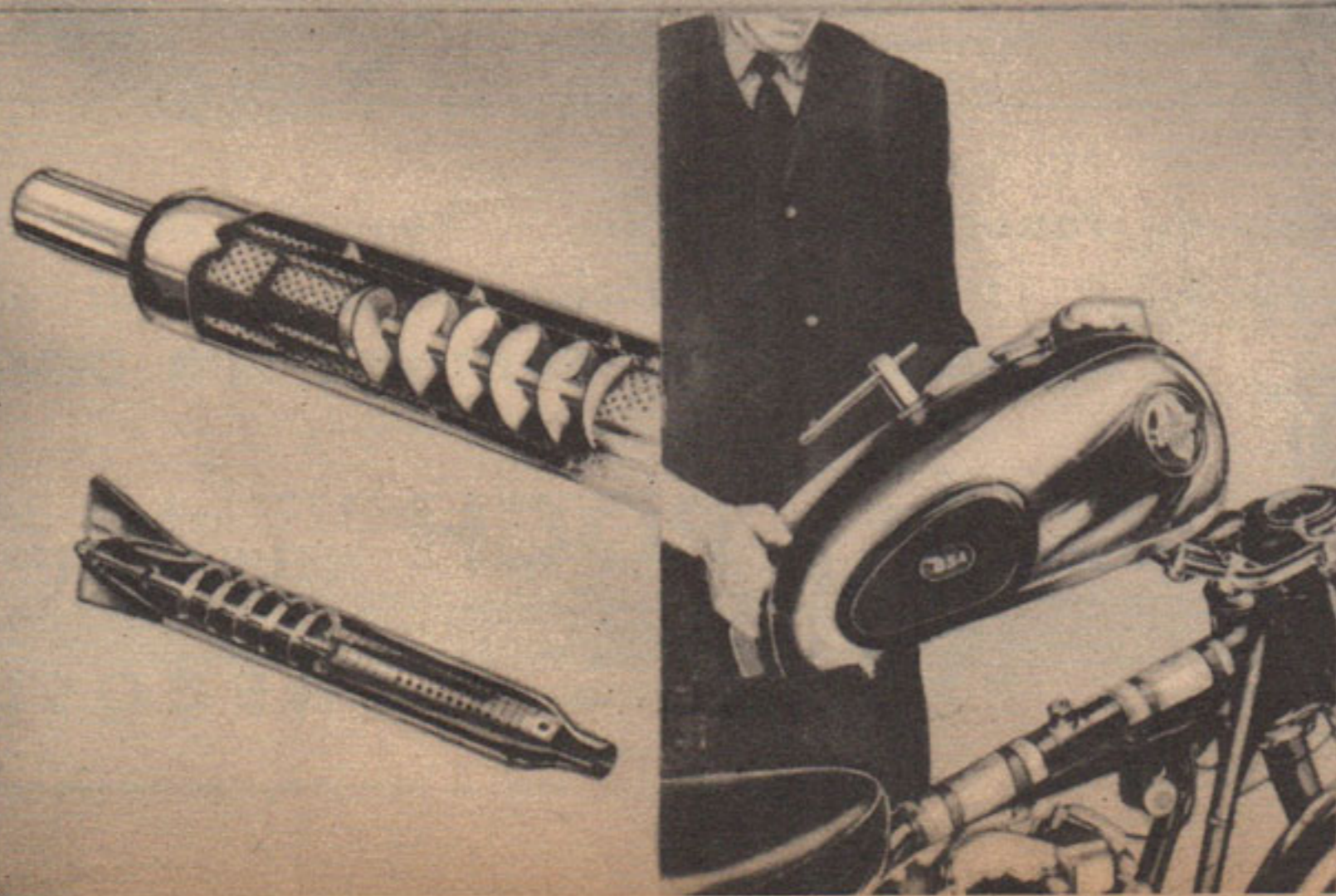
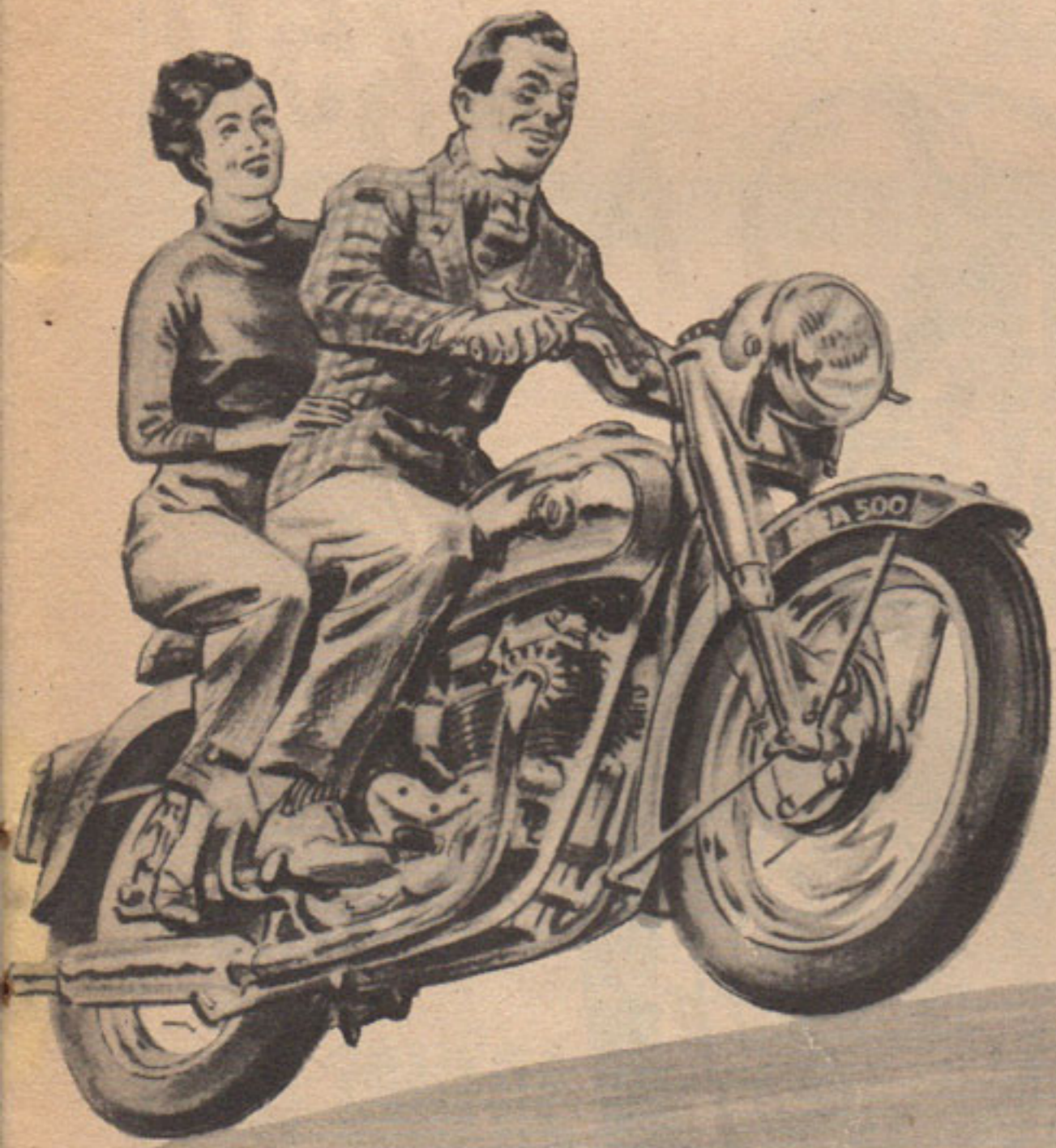
Nouveautés pour vous

1. SERRURE ANTI-VOL, PAR BLOCAGE DE LA DIRECTION, MONTÉE SUR TOUS LES MODÈLES SAUF GOLD - STAR.
2. SILENCIEUX A ABSORPTION — NE LAISSANT PERCEVOIR QU'UN BRUIT RÉDUIT SANS PERTE DE PUISSANCE.
3. RÉSERVOIR DÉMONTABLE RAPIDEMENT AU MOYEN D'UN BOULON CENTRAL UNIQUE.
4. ROUE ARRIÈRE A BROCHE A DÉMONTAGE RAPIDE, A RAYONNAGE DROIT TRÈS RÉSISTANT ÉQUIPANT TOUS LES MODÈLES « A » et « B ».

DE LA 250 "C" 11 G" A LA 650



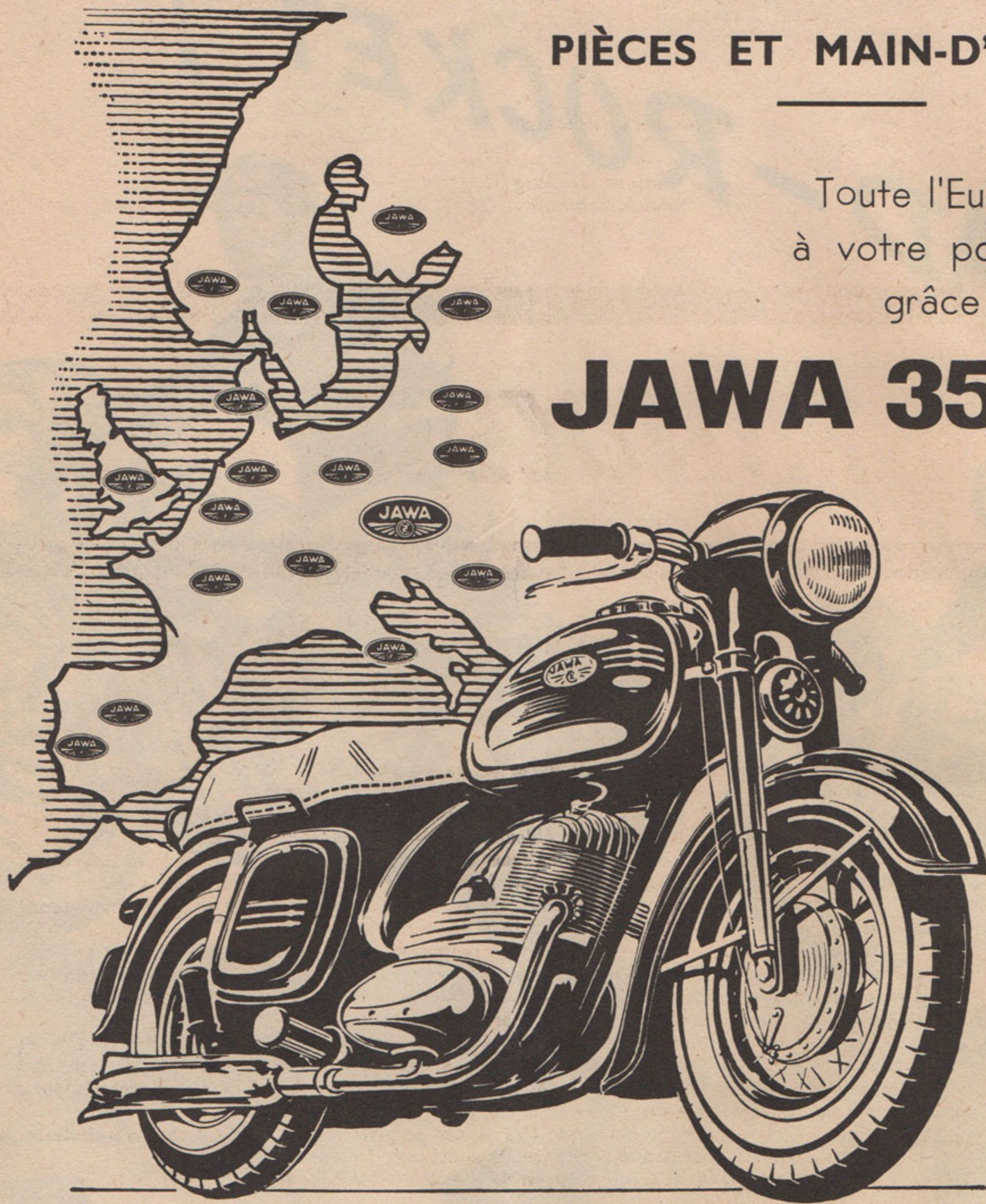
"ROAD-ROCKET"!



GARANTIE TOTALE 6 MOIS !
PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE

Toute l'Europe
à votre portée
grâce à la

JAWA 350 cm³



*Tenue de route remarquable - Nouvelle suspension hydraulique
avant et arrière - Puissance du moteur augmentée*

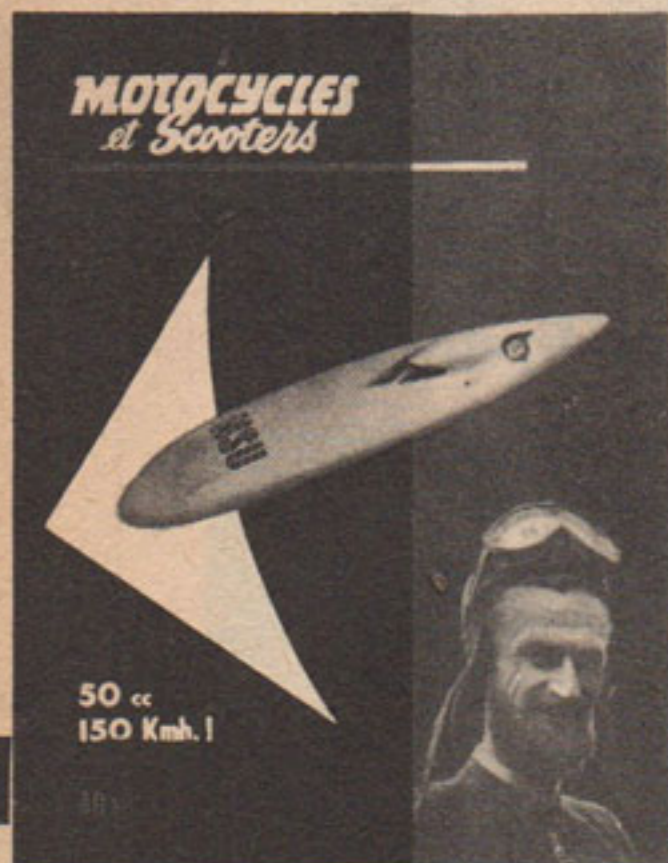
DOCUMENTATION GRATUITE SUR DEMANDE



Agent général **Éts J. POCH** 127, avenue de Neuilly Téléphone:
NEUILLY-SUR-SEINE MAI 61-70

MOTOKOV

PRAHA — TCHÉCOSLOVAQUIE



A U S O M M A I R E :

MA « CHAISE
LONGUE »
ET MOI
(Voir p. 17.)

- | | | | |
|---|----------|--|----|
| ★ Échos..... | 16 | ★ Essais : 1 000 km
sur la 350 Moto-
bécane | 24 |
| ★ Je suis un débutant. | 18 | ★ Sport : Giro d'Italia
Circuit de Bor-
deaux..... | 33 |
| ★ Technique : Dieburg
350 Motobécane . | 21
26 | Page de Provence. | 40 |

8^e ANNÉE

N^o 148

1^{er} JUIN 1955

MOTOCYCLES

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

**Silence !
on tourne !**

Plusieurs confrères ont reproduit, et je les en remercie, mon avant-dernier éditorial « Le Salaire de la peur ».

J'en ai été à la fois surpris et agréablement flatté ; mais je pense, après coup, que le sujet traité, beaucoup plus que mon style éblouissant, ont mérité cette faveur.

Il s'agissait en effet, de la mise à l'écart des compétitions pour les cylindrées inférieures à 125 cm³, question qui semble préoccuper beaucoup d'entre nous et ça se conçoit.

J'ai justement sur mon bureau une très luxueuse plaquette de 50 pages exclusivement consacrée par la marque allemande N.S.U. à ses récents records en 50 et 125 cm³.

Il ne fait pas de doute que cet ouvrage magistralement rédigé et illustré n'est pas une pièce unique à la seule attention de Motocycles et Scooters, mais qu'édité à des milliers d'exemplaires, il est allé convaincre à domicile tous ceux que peuvent attirer vers cette firme, et ses productions, d'aussi retentissantes performances.

Or, dans le même temps, ou presque, de nombreux records viennent d'être établis ou battus en 50 et 100 cm³ par des machines et moteurs français ; mais ces victoires sur la montre et aussi sur la concurrence, on les a annoncées avec une discrétion telle qu'elle semble obéir à la consigne municipale du silence.

Pourquoi cette sourdine alors que (les photos le prouvent) il s'agit d'engins manifestement sans rapports ni ressemblance avec les machines des clients.

« Bien faire et le faire savoir » dit-on chez nous... c'était bien le cas cette fois-ci.

Max Enders

Demandez les numéros du concours à votre marchand de journaux habituels ou à défaut à " Motocycles et Scooters ", 14, rue Brunel, Paris.

M A S I N S Echos

Permis de conduire et sourds-muets.

M. J. Plisont, président de la Société internationale des Sourds-Muets nous écrit à leur sujet :

« Ceci se passe en Allemagne et non en France où les Sourds-Muets ne peuvent obtenir le permis de conduire :

» Un sourd-muet allemand s'étant vu retirer son permis de conduire sans motif bien déterminé, ne s'est pas laissé faire, est allé en justice et en appel en s'adressant à la plus haute juridiction du pays.

» Cette action a été couronnée de succès; notre camarade a eu gain de cause et sa carte lui a été rendue, les exposés du jugement précisant que les « sans-ouïe » sont capables aussi bien que les entendants de conduire les véhicules à moteur.

» De ce fait, les sourds-muets allemands qui satisfont à l'examen peuvent obtenir leur carte et c'est justice. »

En France, nous n'en sommes pas encore là, conclut notre lecteur. Puisque nous allons vers le silence absolu, à quoi sert, en effet, d'entendre ?

Une nouvelle dynamo-démarrreur.

Une nouvelle dynamo-démarrreur à inertie vient d'être présenté à l'occasion de la Foire de Lyon.

Elle serait l'œuvre d'un ingénieur dont nous avons déjà eu maintes occasions de signaler les autres créations, entre autres certains cyclecars et scooters.

Nous pensons pouvoir présenter sous peu cette intéressante nouveauté.

La prochaine côte Lapize.

Nous avons déploré lors de la dernière côte Lapize que les motos aient été étouffées entre les épreuves des voitures courues matin et soir.

Si nos renseignements sont bons il n'en sera pas de même l'année prochaine, L'A.M.C.F., Club organisateur, ayant décidé d'organiser une « journée » Lapize réservée exclusivement aux motos.

Si vous êtes fumeurs.

Les Établissements Velox, fabricants de la dissolution bien connue et appréciée viennent d'avoir une heureuse initiative en présentant le nécessaire-réparation pour chambre à air, non plus dans la boîte classique, mais dans un élégant étui à cigarettes, pratique, solide, à couvercle transparent.

Vous pouvez dès à présent obtenir cet étui de votre fournisseur habituel.

La F.F.M. reçoit les Champions de France



De haut en bas :

Les lauréats en catégorie inter ; de gauche à droite : Bayle (250 cm³), Drion et Ingle Stoll (side), Burggraf (175 cm³) masqué par la blonde passagère de Drion, Collot (500 cm³) et P. Monneret (350 cm³).

Les champions nationaux : Onda (175 cm³), Faucheraux (250 cm³), Guérin (350 cm³), Braun (500 cm³).

Les « crossmen » : Molinari (500 cm³) entouré des frères Klym (350 et 250 cm³). A l'extrême droite, le mécanicien de Molinari.

CONCOURS MOTOCYCLES

1^{ère} question :

Existe-il des moteurs de motos du cycle à deux temps lubrifiés, non par mélange d'huile à essence, mais par graissage séparé ?

M M O C Y C L E S

Schob

RECORDS N. S. U.

50 cm³ : 151 km/h ★



125 cm³ : 217 km/h

Gustave Baum, créateur et pilote de la fameuse « chaise longue » N.S.U. vient de battre 22 records du monde de vitesse pure, sur l'autostrade Munich-Ingoldstadt. Deux moteurs furent utilisés : le 50 cm³ deux-temps, et le 125 cm³ simple A.C.T. « Compétition ».

Les cinq records établis en 50 cm³ comptent également pour la classe 75 cm³ tandis qu'en 125 cm³ les performances sont valables pour les catégories 175 et 250 cm³ et même 350 cm³ pour les 5 km et les 5 miles départ lancé.

Sont donc battus les récents records de Ghio sur Ceccato 75 cm³, se situant respectivement à 135 km/h et 134 km/h sur le km et le mile lancé, ceux de Sandri et Alberti, datant d'avant guerre, sur 250 Guzzi à compresseur, 213 et 212 km/h sur le km et le mile lancé, et 202 et 201 km/h sur les 5 km et les 5 miles lancés — ainsi que ceux de Ferri, établi sur le 125 Lambretta caréné, avec 201 km/h pour le km lancé, 200 pour le mile, et 183 pour les 5 km.

Nous reviendrons en détail dans notre prochain numéro sur cette sensationnelle performance, prouvant, s'il en était

encore besoin, que N.S.U. est bien la plus grande firme du monde, tant par la technique que par la production.

N.S.U. détient donc maintenant tous les records de vitesse absolue, de 50 à 1 000 cm³. Il n'est d'ailleurs pas exclu que par la suite, le 250 cm³ bicylindre de la marque soit monté dans le même carénage, pour tenter d'améliorer le record toutes catégories détenu par W. Herz avec la 500 cm³ à compresseur.

Records battus.

50 cm³ : km lancé, 150,440 km/h (a. r. 127 km/h). Mile lancé 151 km/h (a. r. 128 km/h). 5 km lancé, 145 km/h (a. r. 124 km/h). 5 miles lancé 147 km/h (non établi).

75 cm³ : les records établis en 50 cm³ sont valables en catégorie 75 cm³.

125 cm³ : km lancé 217 km/h (a. r. 201 km/h). Mile lancé 218 km/h (a. r. 200 km/h). 5 km lancé 209 km/h (a. r. 183 km/h). 5 miles lancé 211 km/h (a. r. 173 km/h).

Les records établis en 125 cm³ sont valables en 175 cm³ et 250 cm³.

Ils le sont également en 350 cm³ pour les 5 km en les 5 miles départ lancé.



BOL D'OR - COUPE MOTOCYCLES

La revue **Motocycles** met en compétition quatre coupes et divers prix destinés à primer les machines françaises de série ayant accompli les meilleures performances dans leur catégorie.

Les concurrents désireux de participer à ce classement devront mentionner sur leur engagement « machine de série ».

Lors du pesage, ces machines seront vérifiées par MM. Nebout et Court, rédacteurs de la revue **Motocycles**. Le propriétaire du véhicule devra, en outre, signer une déclaration sur l'honneur par laquelle il reconnaît n'avoir apporté aucune modification à sa motocyclette (exception faite de celles tolérées par le règlement ci-dessous).

RÈGLEMENT

Les machines concourant pour les coupes Motocycles du Bol d'Or, devront être strictement de série (1).

Sont seules tolérées les modifications suivantes :

Suppression du silencieux :

interdiction de raccourcir le tube d'échappement et de monter un mégaphone;

Suppression du filtre à air :

le carburateur doit être de la marque et du type adopté dans la série;

Amélioration de la position du pilote :

par adoption d'un guidon sport, repose-pieds reculés et tous aménagements augmentant le confort ; sélecteur et pédale de frein AR peuvent, également, être reculés.

(1) Les modèles SPORT effectivement commercialisés par certaines marques sont considérées comme machines de séries. Les prototypes sont interdits, à moins que dix exemplaires n'aient été effectivement commercialisés.

L'attention des futurs concurrents est particulièrement attirée sur les points suivants :

Les réglages et l'équipement devront rester d'origine (à l'exception du réglage de carburation); notamment : passage de gaz du carburateur, diamètre du tube d'échappement, avance à l'allumage ne pourront être modifiés. De même le ou les systèmes d'allumage et d'éclairage, les rapports de boîte, les freins, la contenance des réservoirs, le type et la marque des chaînes et pneus, etc., devront rester conformes à la série. Le carénage non prévu de série est interdit.

Les machines seront vérifiées à l'arrivée.

Les concurrents ayant apporté des modifications non tolérées seront automatiquement éliminés pour l'attribution des coupes **Motocycles**. Suivant la gravité de la fraude, ils pourront, éventuellement, faire l'objet d'une demande de sanction auprès de la F.F.M.

NOTA. — **Motocycles** se réserve le droit de récuser une machine si elle paraît ne pas correspondre étroitement à l'esprit du présent règlement.

PRIX DÉCERNÉS PAR « MOTOCYCLES »

	Premier	Deuxième	Troisième
175 cm ³	1 coupe + 5 000 fr	3 000 fr	2 000 fr
250 cm ³	1 coupe + 5 000 fr	3 000 fr	2 000 fr
350 cm ³	1 coupe + 5 000 fr	3 000 fr	2 000 fr
500 cm ³	1 coupe + 5 000 fr	3 000 fr	2 000 fr

Les prix non attribués dans une catégorie seront reportés dans les autres.

JE SUIS UN DÉBUTANT



Point mort.

La boîte de vitesses

« Tiens, je ne croyais pas que cette petite côte d'apparence anodine, était si rude... »

Et quelques dizaines de mètres plus loin :

« Je vais passer en troisième. »

» Ah! le moteur se sent mieux! Mais ça grimpe encore. C'est pas Dieu possible, il commence à pilonner! »

Quelques dizaines de mètres passent encore, puis la seconde, et, en première, notre homme se dit :

« Hé là! minute, il ne m'en reste plus qu'une! »

Son mauvais génie lui murmure aussitôt à l'oreille :

« Garde-la pour le dessert. »

Cette bon sang de grimpette n'en finissait vraiment pas et notre calculateur, sentant son moteur fatiguer et sur le point de s'étouffer, dut mettre pied à terre et terminer effectivement cette côte en première mais, en poussant la machine pour l'aider.

Vous avez bien compris qu'il LUI MANQUAIT SIMPLEMENT UNE VITESSE.



Cette histoire stupide étant terminée, nous pouvons nous atteler avec optimisme, au fonctionnement et à la description d'une boîte de vitesses.

Il fut un temps où les véhicules à moteur ne possédaient pas encore de boîte de vitesses, du moins dans leur immense majorité.

Si les avantages d'un véhicule sans boîte de vitesses sont importants (diminution du prix, absence de complexité mécanique, etc.), il y a des inconvénients majeurs : le démarrage très pénible pour une machine qui est plus lourde qu'un cyclomoteur, et le fait que toutes les routes ne sont pas uniformément plates.

Dès les débuts des véhicules équipés d'un moteur à pétrole, la nécessité et l'agrément d'une modification possible des rapports, EN MARCHE (et non à l'arrêt), existant entre le pignon moteur et celui de la roue arrière, s'est fait sentir.

PLACE, DESCRIPTION ET BUT DE LA BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses est un ensemble de pignons placé entre le moteur et la (ou les) roue motrice, destiné à transmettre le mouvement du moteur en le démultipliant.

Un moteur en effet, doit tourner à un certain régime qui lui est propre. A titre d'exemple, tel moteur à soupapes

latérales se sentira à l'aise aux alentours de 3 000 tr/mn, alors que tel autre à soupapes en tête, devra « faire » ses 5 000 tr/mn. L'idéal serait une boîte de vitesses dont les combinaisons seraient d'une cinquantaine ou, mieux, d'un nombre infini.

Pour ceux qui ont déjà piloté une moto dotée d'un changement de vitesses, il est superflu de dire qu'ils ont « senti » que, dans certaines côtes la troisième était trop faible et la seconde trop forte. Afin que le régime du moteur reste le même, l'infini des côtes devrait correspondre à un infini des vitesses.

Sur une voiture ou sur une motocyclette, de multiples inconvénients empêchent d'accroître le nombre des vitesses d'une boîte mécanique. L'encombrement et le poids seraient d'abord élevés si l'on dépassait cinq vitesses. De plus, le prix de revient de la machine augmenterait sensiblement. Un autre inconvénient, et non des moindres, serait une grande difficulté d'utilisation courante. Nous connaissons des motocyclistes qui sont déjà bien embarrassés d'avoir quatre vitesses dont ils se servent d'ailleurs au plus petit des bonheurs et au plus grand des hasards.

La boîte de vitesses est formée d'un ensemble de pignons, avons-nous dit, montés sur deux axes (voir figures).

Le premier axe, arbre primaire, est entraîné par le moteur. A chacune de ses extrémités (nous prenons comme exemple une boîte à trois vitesses) se trouve un pignon, l'un est de grande dimension et l'autre de petit diamètre. Sur cet arbre, un troisième pignon dont la grandeur est moyenne par rapport aux deux précédents, se promène. Il est muni de petits ergots qui peuvent éventuellement se loger dans d'autres petits ergots situés sur les pignons de chaque extrémité de l'axe. Le pignon central (promeneur ou mieux baladeur) tourne avec le moteur. Les deux autres tournent fou.

Solidement fixé à l'axe, il est le seul à transmettre continuellement le mouvement que lui donne le moteur par l'intermédiaire de la transmission dite primaire, et de l'embrayage.

Voici pour le premier arbre de la boîte de vitesses. Passons au second.

L'arbre secondaire, retrouve les mêmes pignons que l'arbre primaire, mais naturellement en ordre inverse. Au petit pignon de l'arbre primaire correspond le grand pignon de l'arbre secondaire. Ces trois pignons sont solidaires de leur arbre et transmettent l'énergie du moteur qui leur est fournie par l'arbre primaire, à la roue motrice, par l'intermédiaire d'une chaîne.

Vous voyez immédiatement que la place la plus importante est tenue par ce petit pignon baladeur de l'arbre primaire.

Il s'y promène sous l'effet d'une petite fourchette qui correspond soit au levier de vitesses soit au sélecteur.

Quand on change de vitesses c'est ce petit pignon que l'on déplace.

Afin de comprendre le fonctionnement exact de la boîte de vitesses, il convient de faire un parallèle avec la petite sœur bicyclette, qui utilise un moteur ne marchant pas au carburant ordinaire, mais à l'énergie déployée par les jambes du personnage que l'on trouve assis la plupart du temps sur la selle. Nous ne risquons point des hypothèses quant à l'indice d'octane contenu dans les liquides ingurgités par le vaillant bicycliste, mais toujours est-il qu'il désire fournir, pour le meilleur rendement, le moins d'effort possible.

L'effort du cycliste doit être constant. En plat, la roue tournera très vite pour un nombre de coups de pédales donné et la chaîne sera mise à cet effet sur le plus petit pignon de la roue arrière. Survient une petite côte, et le cycliste fera sauter la chaîne sur le pignon intermédiaire qui est d'un diamètre plus élevé. L'effort sera sensiblement le même, mais la roue tournera moins vite, pour le même nombre de coups de pédales. La bicyclette ira donc moins vite. Si la côte est encore plus importante la chaîne sera alors placée sur le grand pignon, et la roue tournera lentement, pour le même nombre de coups de pédales, l'effort restant le même.

Sur la bicyclette, l'effort tendra à être le même, quel que soit le terrain, par l'intermédiaire de son changement de vitesses.

Sur une motocyclette, l'effort du moteur devra rester le même quelle que soit la configuration du terrain ou le profil de la route, et l'on parviendra à ce résultat grâce au changement de vitesses.

Pour augmenter encore l'efficacité de la boîte de vitesses de la moto, on ne fait pas seulement varier en diamètre les pignons qui transmettent le mouvement du moteur aux roues, mais on fait varier également les diamètres des pignons qui reçoivent les efforts du moteur équivalent du pédalier de la bicyclette. En sens inverse bien entendu. Sur les bicyclettes, on fait également varier les rapports en les munissant d'un double plateau.

Afin d'être complet, quatre figures vous permettront de comprendre le fonctionnement de la boîte à trois vitesses qui ainsi n'aura plus de secrets pour vous.

FIGURE I

Le point mort. Le pignon B n'entraîne aucun des pignons de l'arbre secondaire. Le moteur tourne et la roue ne tourne pas.

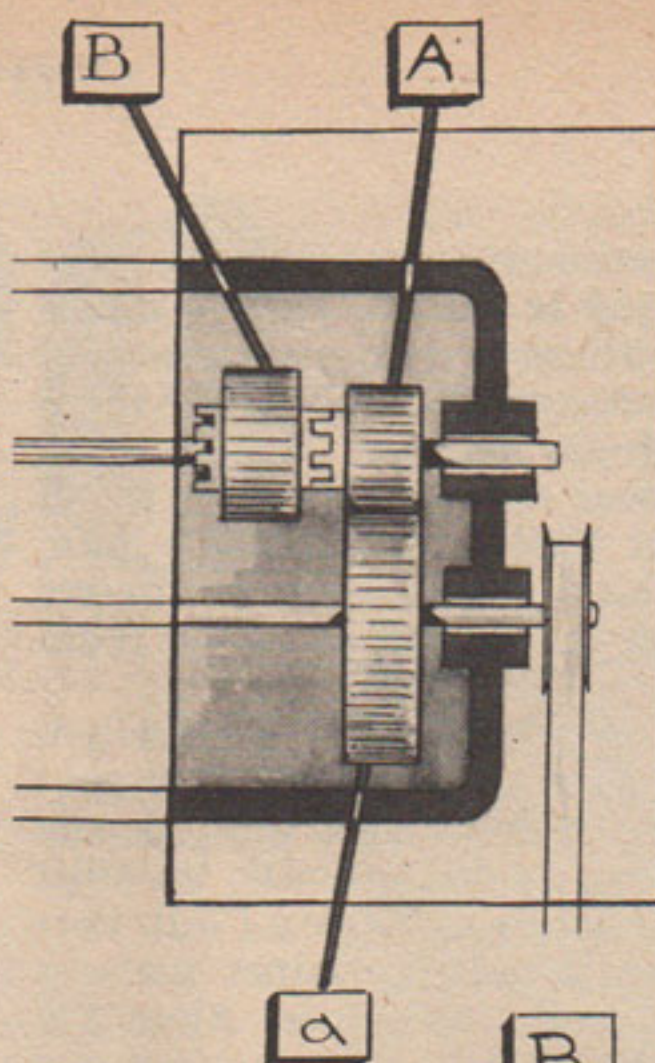
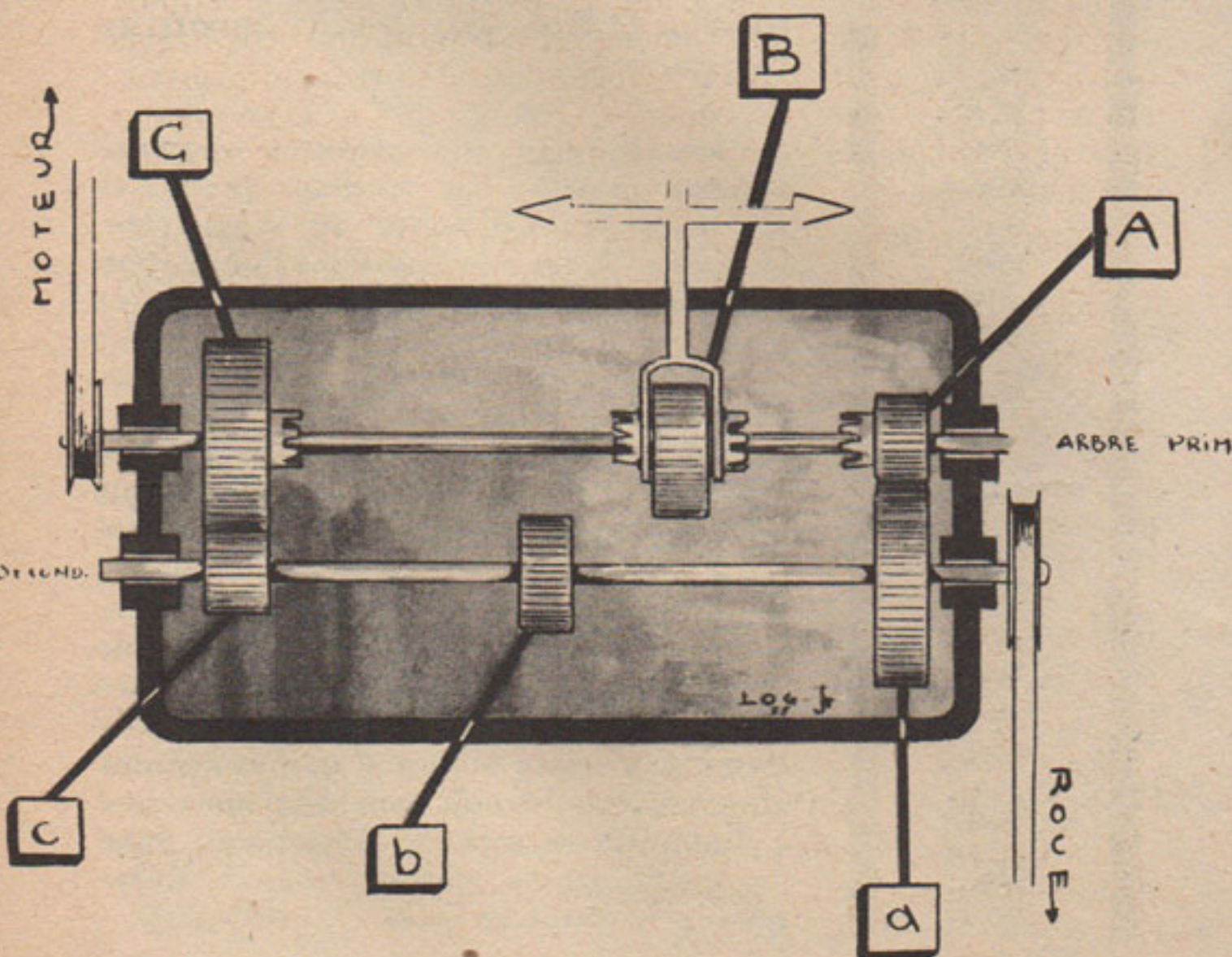


FIGURE II

Première vitesse. Le pignon B est venu s'enclencher sur le petit pignon A. L'effort du moteur est alors transmis au grand pignon a, qui par l'intermédiaire de son axe fait tourner la roue. Le pignon du moteur est petit, le pignon de la roue est grand : MOTEUR VITE, ROUE LENTE.

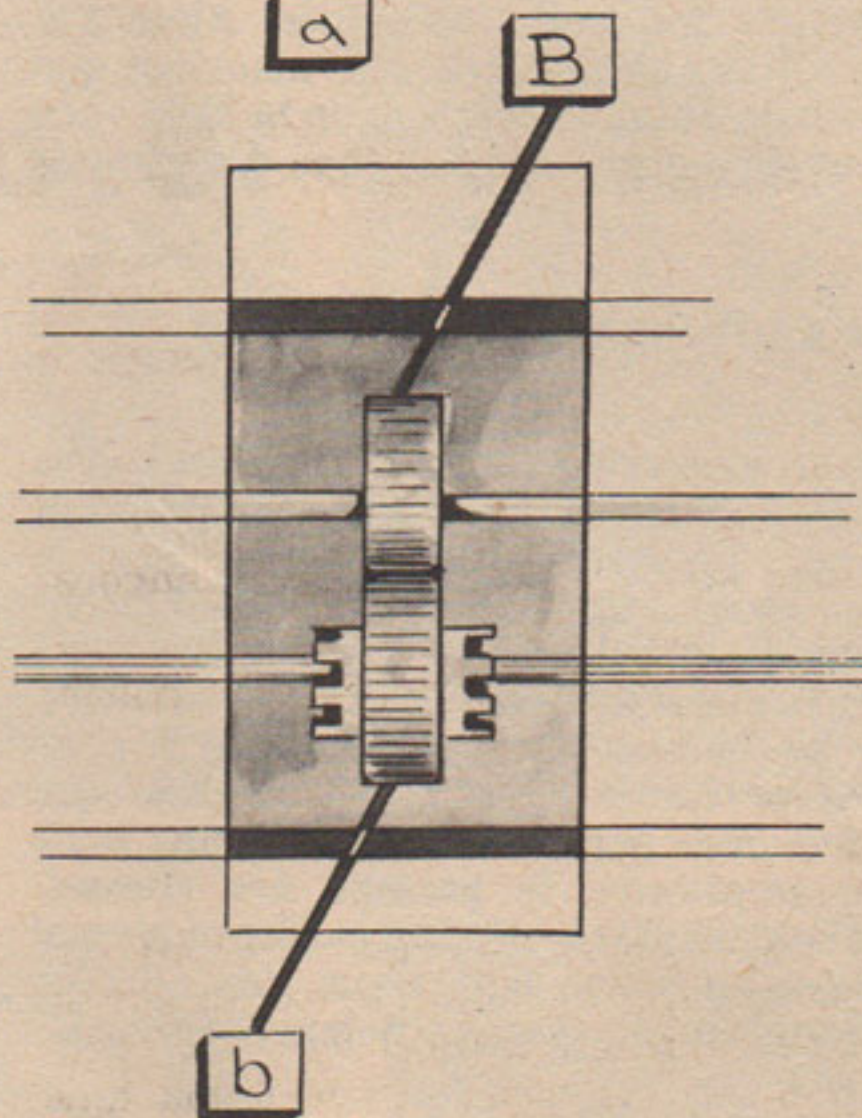


FIGURE III

Deuxième vitesse. Le pignon B est venu se placer sur le pignon b. MOTEUR MOYEN ROUE MOYENNE (c'est la vitesse intermédiaire, qui permet de gravir les côtes trop importantes pour être arpentées en troisième.)

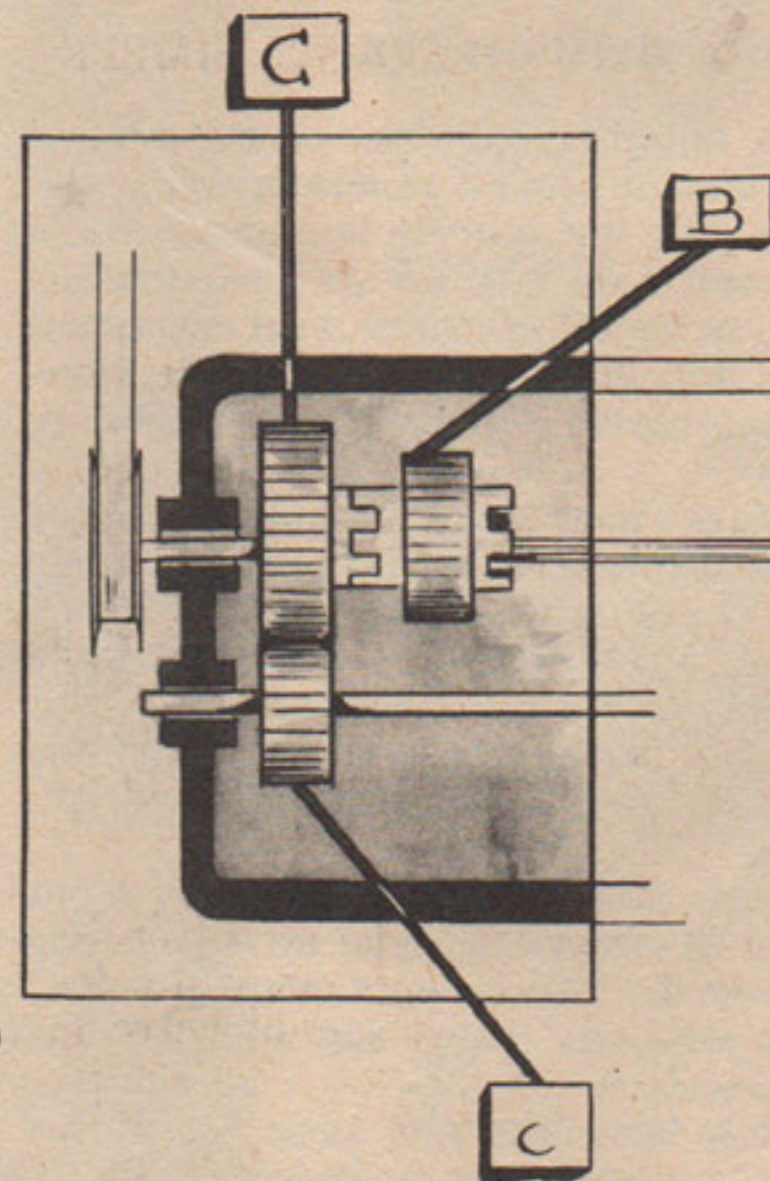


FIGURE IV

Troisième vitesse. Le pignon B vient s'enclencher dans le grand pignon C qui entraîne le petit pignon c. MOTEUR LENT, ROUE VITE.

Les boîtes de nos motos.

Dans les débuts héroïques, d'il y a cinquante ans, rappelons encore que les motocyclettes n'étaient pratiquement pas munies de changements de vitesses. D'ailleurs sur un tricycle renommé de l'époque, certains modèles étaient livrés avec un changement de vitesses, cet « accessoire » étant considéré comme un luxe.

de vitesses

La soif de vitesse et les perfectionnements modernes ainsi que le désagrément occasionné par la poussée plus ou moins fructueuse avant le départ, amenèrent tout naturellement les constructeurs à équiper les motocyclettes de boîtes de vitesses de deux ou trois et enfin quatre rapports.

La boîte était séparée du moteur et de l'embrayage sur la plupart des machines « d'avant 1938 ». Depuis cette date, le moteur, y compris son embrayage, sa boîte de vitesses et, souvent, son allumage, n'est qu'un seul ensemble réuni en un « bloc ».

L'esthétique y gagne ainsi que la facilité d'entretien. Certaines marques font preuve dans ce domaine d'un goût et d'un sens artistique réels. Le moteur n'est plus, depuis l'intégration de la boîte de vitesses en son intimité, un objet de mystère mécanique, mais une forme agréable à l'œil. Certaines marques vont même jusqu'à polir certaines surfaces et laisser mats les reliefs les moins accentués. Ajoutez à ceci des boulons et des colliers chromés et... les machines que vous regarderez au prochain Salon du Cycle et de la Moto vous édifieront pleinement et certainement mieux que des phrases pâles et non chromées.

La commande des vitesses.

Trois manières d'agir sur la boîte de vitesses.

Tout d'abord, le *levier* situé sur un secteur que l'on trouve le long du réservoir, relié à la boîte par une tige rigide et une série d'articulations. Ce système est excellent mais se révèle à l'usage peu pratique surtout en ville, car il faut lâcher une main pour agir sur ce levier, ce qui aux basses allures risque de déséquilibrer la motocyclette.

On a pensé à rapprocher la commande de la boîte et de libérer les mains de toutes servitudes. C'est par le *sélecteur* que l'on y parvint. Un mécanisme particulier réduit à une seule manœuvre, de même amplitude, le passage des vitesses.

Le dernier moyen de commande est situé au *guidon* et permet la manœuvre des vitesses en même temps que l'on effectue le débrayage. Il est surtout utilisé sur les scooters et les cyclo-moteurs.

Utilisation d'une boîte de vitesses.

Convenablement utilisée, la boîte de vitesses permet un très long usage. Dans les blocs moteur elle est généralement graissée par la même huile que celle qui lubrifie le moteur et elle ne nécessite donc aucun entretien qui lui soit particulier. Si la boîte n'est pas fragile, sa haute résistance n'est cependant pas illimitée. L'utilisation doit donc être prudente. Ne brusquez pas ce merveilleux ensemble car, comme toute mécanique, il a ses faiblesses.

Il faut surtout bien débrayer pour que les pignons puissent s'enclencher sans trop de brutalité et *ne pas insister* quand une vitesse ne « passe pas ». Si une telle éventualité se produit il faut ralentir, débrayer, passer dans la vitesse inférieure et recommencer. Une vitesse se passe à son régime. Un peu d'habitude vous fera connaître facilement la vitesse à laquelle doit tourner le moteur pour passer aisément la première, la deuxième et la suite.

Les coups de pied violents donnés sur un sélecteur n'ont jamais arrangé les choses et croyez-le, cela ne « fait pas sport ». Le vrai sportif passe ses vitesses sans même que l'on s'en aperçoive et si nous voulions tenter une image, nous pourrions dire qu'il les « coule ».

Terminons par une petite anecdote : il nous est arrivé une bien curieuse aventure aux alentours de Bergerac, à l'issue de la descente venant de Montbazillac : quel ne fut pas l'étonnement du pilote qui, désirant passer dans une vitesse inférieure, pour traverser un carrefour, de chercher le levier et de fouiller le vide. Le levier en effet, pendait au bout de la longue tige, faible et malheureux ; les cahots de la roue avaient déboulonné l'ensemble secteur-levier et le petit ressort qui les sépare...

(A suivre.)

LEGRAND-JACQUES.

ÉCHOS - ÉCHOS - ÉCHOS - ÉCHOS - ÉCHOS - ÉCHOS - ÉCHOS - ÉCHOS - ÉCHOS - ÉCHOS

Nos lecteurs ont des idées.

Plusieurs communications nous sont parvenues de nos lecteurs touchant les moteurs. M. Harang aurait nettement amélioré le rendement et le refroidissement du moteur deux-temps de son scooter en y adaptant un dispositif de son invention assurant un graissage séparé.

M. Harang voudrait s'entendre avec un fabricant pour commercialiser son appareil.

M. Bigot nous expose un bicylindre à distributeur rotatif situé entre les deux cylindres et qu'après étude nous présenterons peut-être.

Enfin, M. Granjemin nous schématise un mono à deux cylindres opposées avec un système d'ouverture et de fermeture à bille au lieu de soupape ; solution assez révolutionnaire, comme on le voit.

Le grand garage de Neuilly, distributeur d'Ariel, communique.

En conséquence de la hausse générale des salaires et du coût des matières en Angleterre, la Société du Grand Garage de Neuilly vient de nous signaler qu'elle est obligée de modifier son tarif pour motos et pièces détachées à partir du 30 avril 1955.

Le Grand Garage de Neuilly a toujours adopté une politique commerciale de stabilité des prix qu'il a réussi à maintenir depuis août 1952. Malheureusement cette récente augmentation le met aujourd'hui dans l'obligation de répercuter sur le précédent tarif « France » la hausse légale intervenue en Angleterre.

Il est à noter toutefois que le nouveau tarif ne porte plus aucun supplément pour la serrure anti-vol, celle-ci étant maintenant montée comme équipement standard sur toutes les machines Ariel sauf modèles H.S. et H.T.

Movéa B.S.A. Sunbeam communique.

Faisant suite aux récentes augmentations du coût des matières premières et de la main-d'œuvre en Angleterre, la Société Movea se voit dans l'obligation de modifier son tarif pour les motos et les pièces détachées B.S.A. et Sunbeam ; ce nouveau tarif entrera en vigueur à partir du 1^{er} mai 1955.

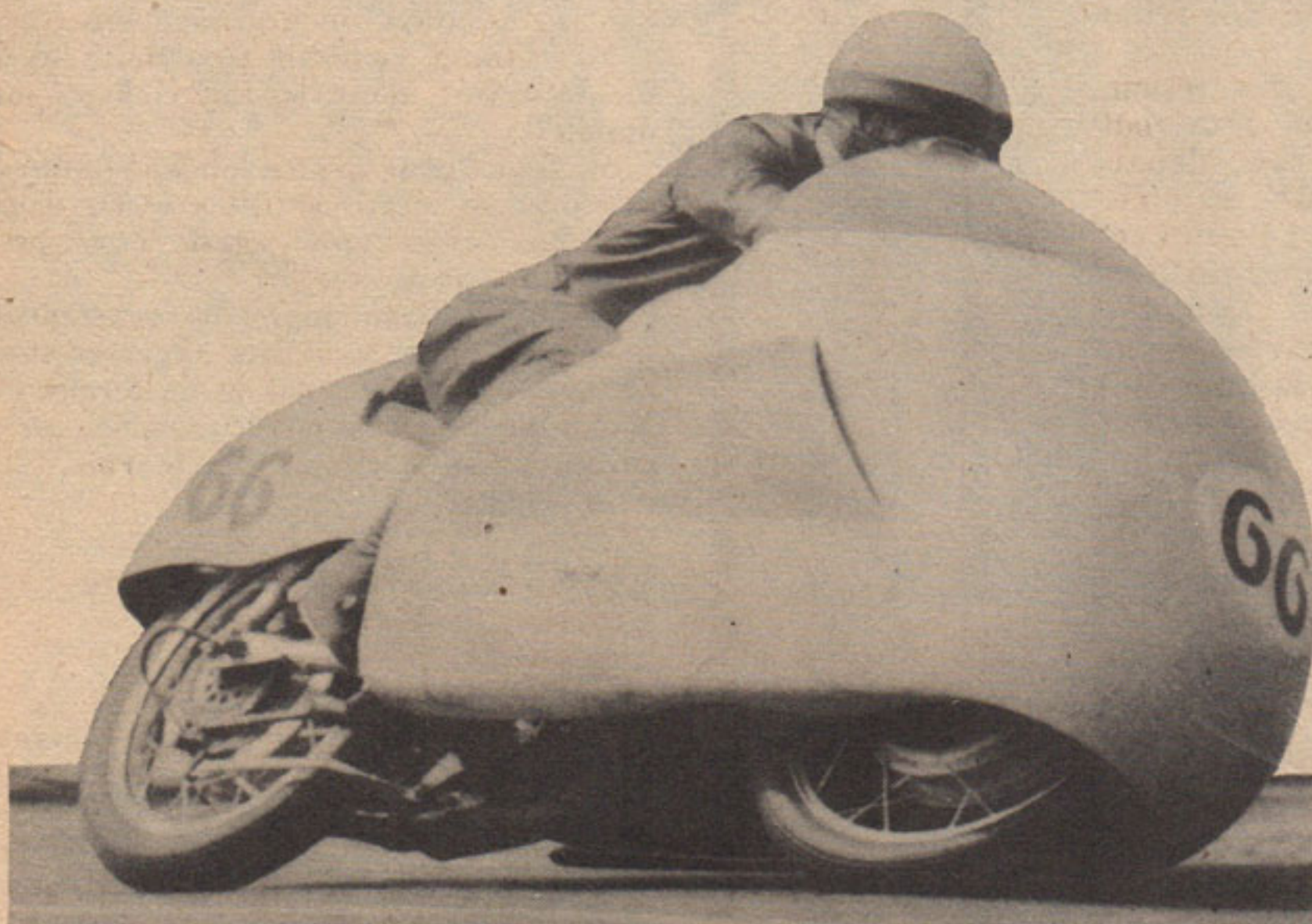
La Société Movea s'est toujours félicitée du fait que le tarif B.S.A.-Sunbeam soit resté inchangé depuis août 1952 malgré plusieurs hausses et augmentations des taxes, tant en France qu'en Angleterre.

Il doit également être rappelé que malgré une augmentation des prix des B.S.A. au moment du dernier Salon de Paris, la Société Movea a non seulement absorbé cette hausse mais a même réussi à diminuer ses prix en comprenant dans les spécifications, des accessoires auparavant facturés en sus.

DIEBURG

Le circuit international de Dieburg ouvrait la saison en Allemagne. N.S.U., Guzzi et B.M.W. triomphèrent respectivement en 250, 350 et 500.

Cette épreuve permit de voir les nouvelles 350 D.K.W. d'usine, carénées et munies de freins hydrauliques, et la dernière 250 Adler à refroidissement par eau.



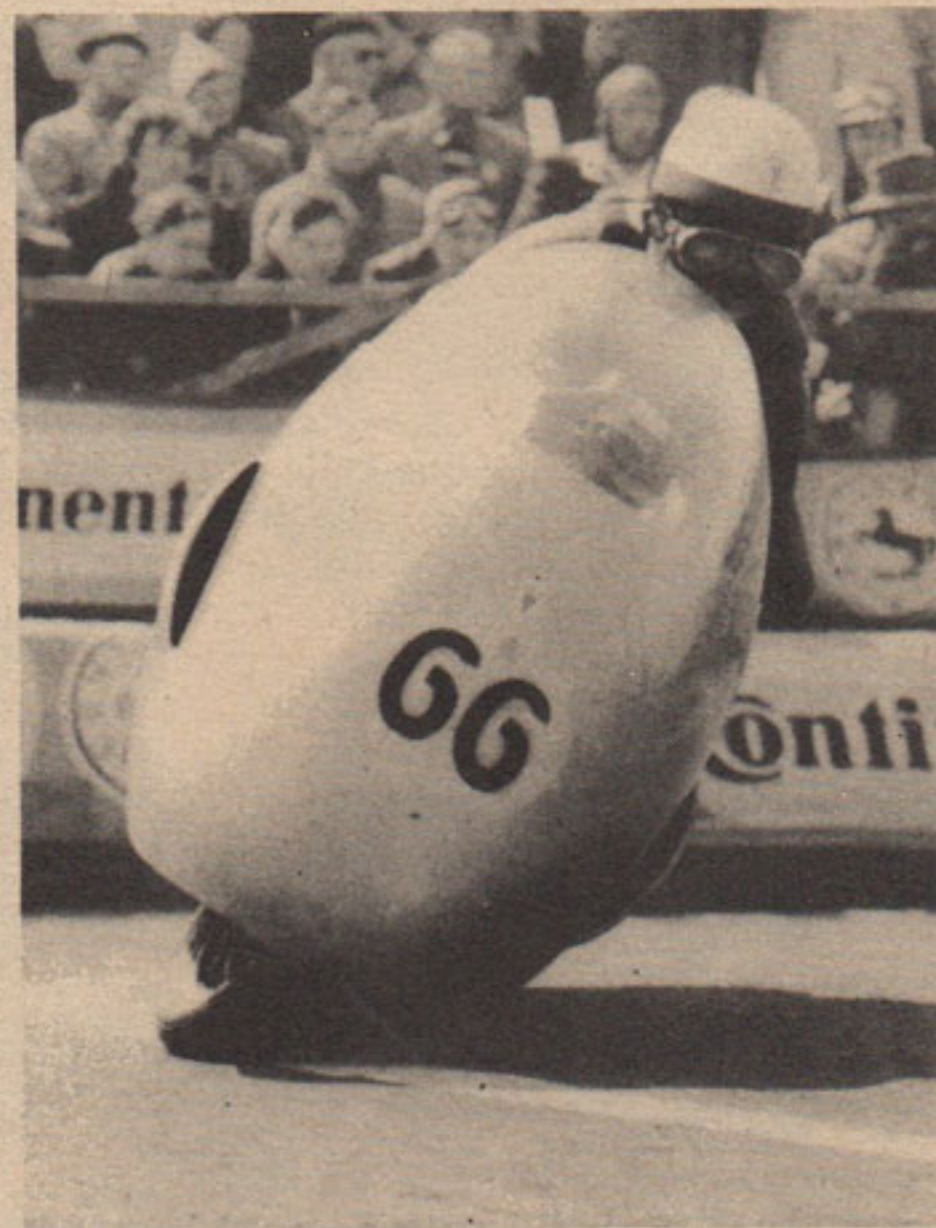
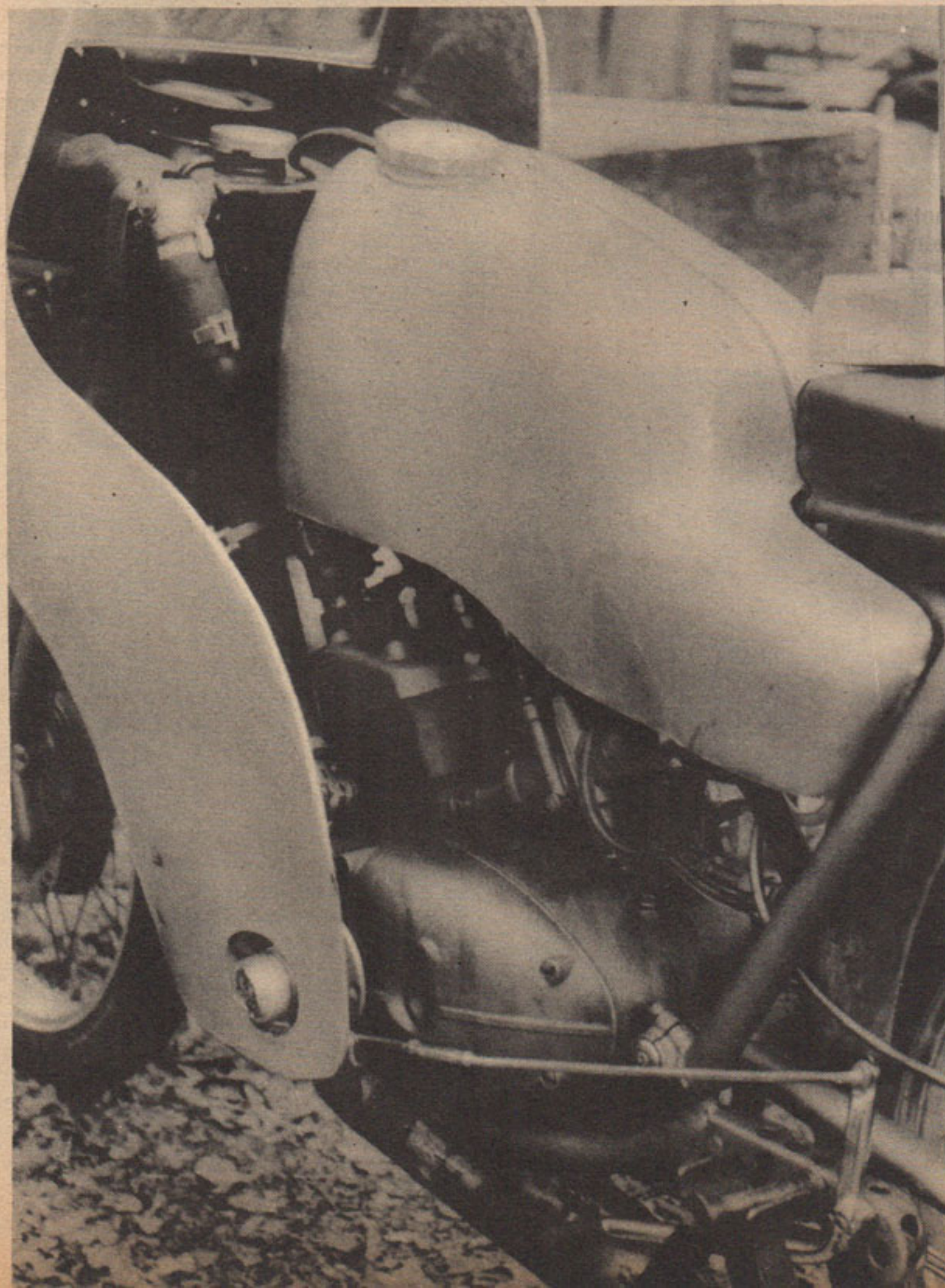
VOICI LES RÉSULTATS DE CETTE COURSE

250 cm³ : 1. Baltisberger, 25 tours, soit 125 km, en 1 h 7' 3/10, moy. : 123.700 km/h ; 2. Muller ; 3. Brand ; 4. Hallmeier ; 5. Braun, tous sur N.S.U.

350 cm³ : 1. Kavanagh (Guzzi), les 150 km, en 1 h 11' 24" 9/10, moy. : 126,100 km/h ; 2. Hobl (D.K.W.) ; 3. Goffin (Norton) ; 4. Laeger (Horex).

500 cm³ : 1. Riderlauch (B.M.W.), les 150 km en 1 h 10' 14" 9/10, moy. : 128,200 km/h ; 2. Forrest (B.M.W.) ; 3. Goffin (Norton).

Side-cars : 1. Noll-Cron (B.M.W.), les 100 km en 49' 45" 6/10, moy. : 126,600 km/h ; 2. Faust-Remert (B.M.W.) ; 3. Schneider-Strauss (B.M.W.).



Hobl, sur la dernière 350 D.K.W., fit preuve d'un style impressionnant. On remarquera le carénage très galbé, déjà utilisé sur le circuit d'Imola.

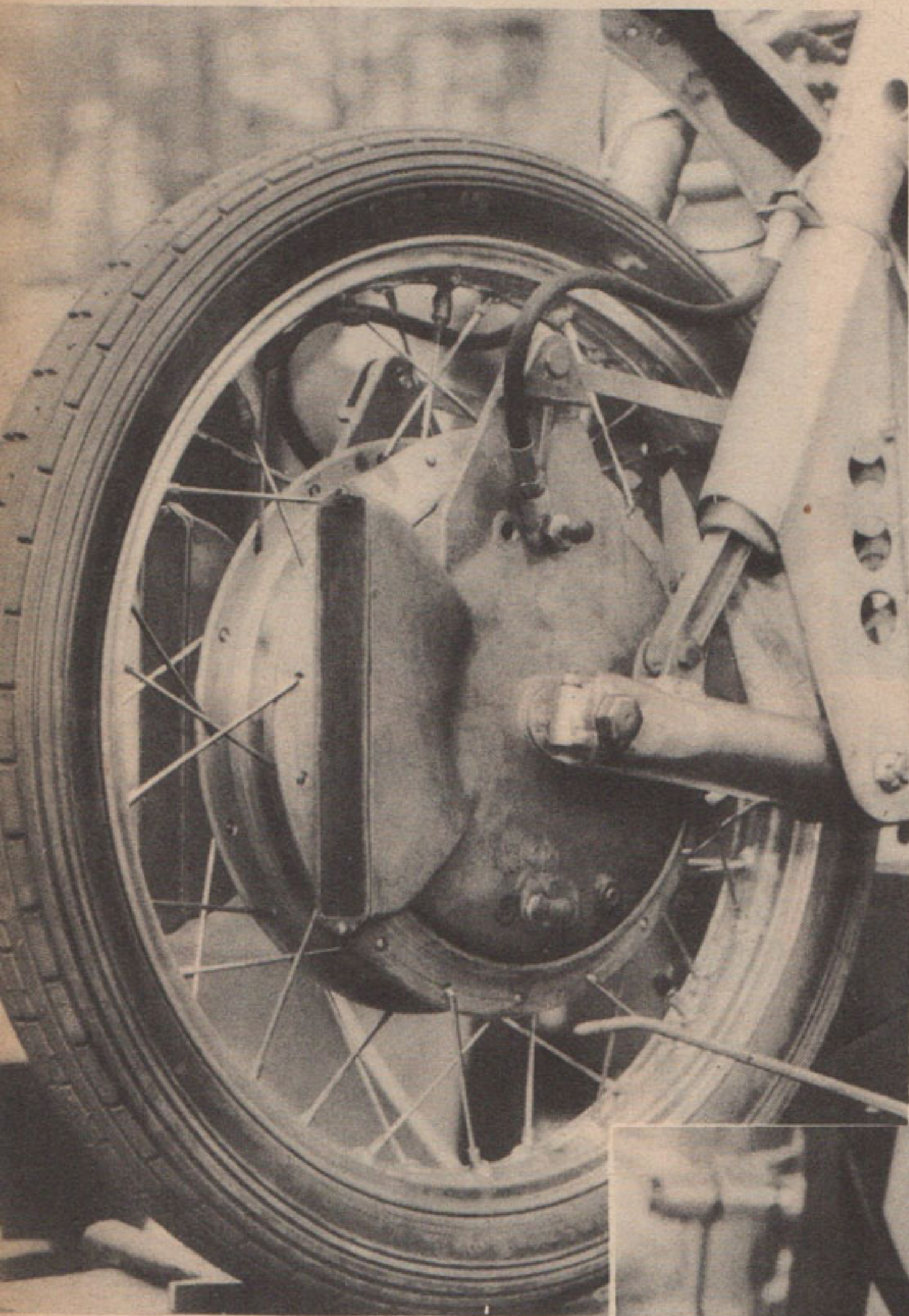
La nouvelle 250 Adler de Luttenberger. Le moteur est toujours un twin deux-temps, mais refroidi par eau, et développe maintenant 33 ch. Il est encore trop tôt pour avoir d'autres précisions sur cette intéressante machine.

DIETZ

MOTOCYCLES

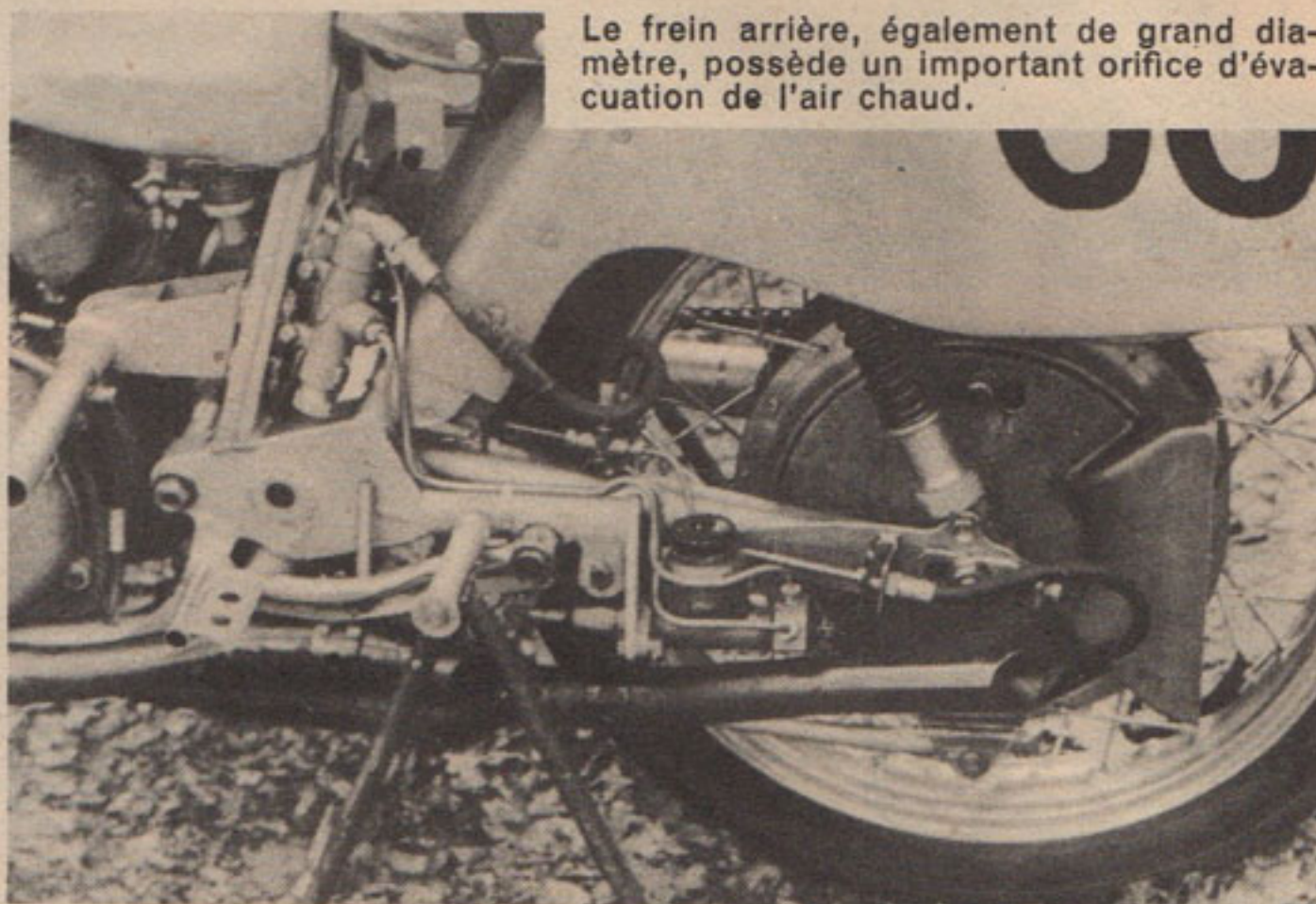
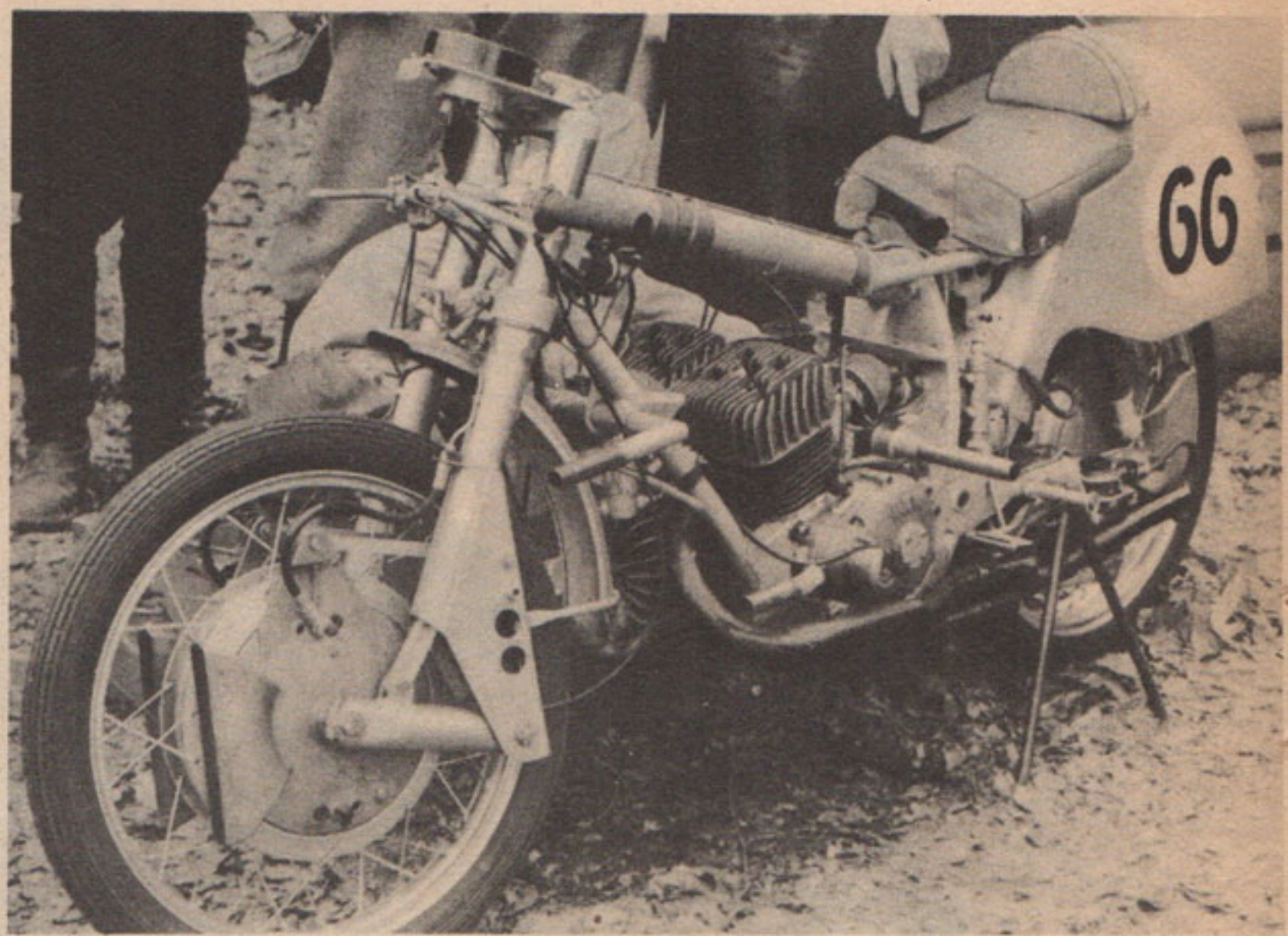
LA 350 D.K.W. 55

La D.K.W. sans carénage ni réservoir. Le cadre a été entièrement redessiné, de même que la fourche avant, du type à roue poussée, avec amortisseur attaqué par biellette. Le poids a augmenté d'environ 30 kg. Les repères sur le compte-tours situent le régime maximum à 11 550 tr/mn.

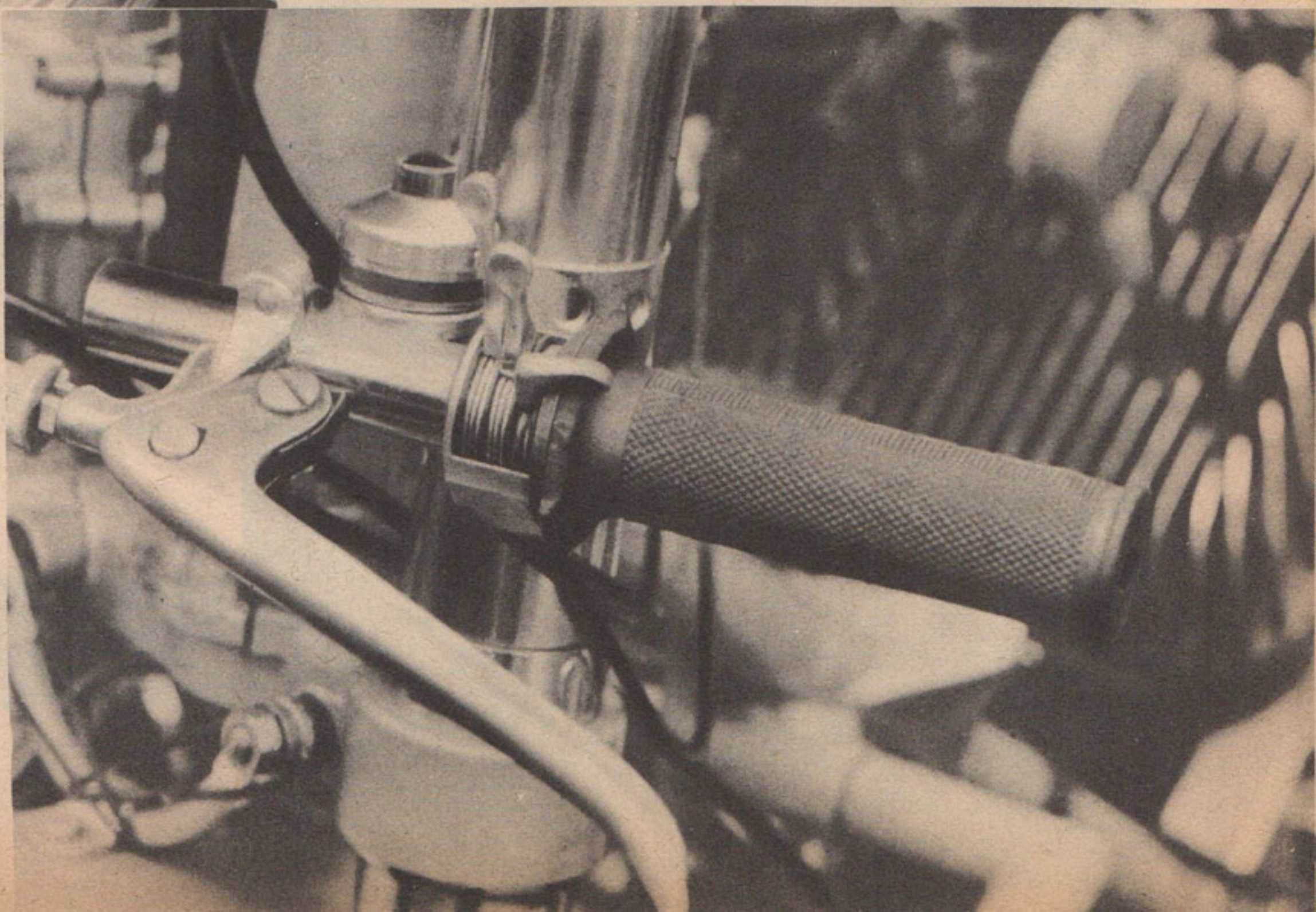


L'énorme frein avant à double commande hydraulique A.T.E. ; quatre cylindres actionnent les quatre mâchoires. L'absence de frein-moteur justifie le soin particulier apporté au freinage. Cette machine dépasserait sensiblement les 200 km/h.

Les trois cylindres obligent le pilote à manipuler ces trois manettes d'air placées sur le guidon. On remarquera également le bouton coupe-circuit d'allumage.

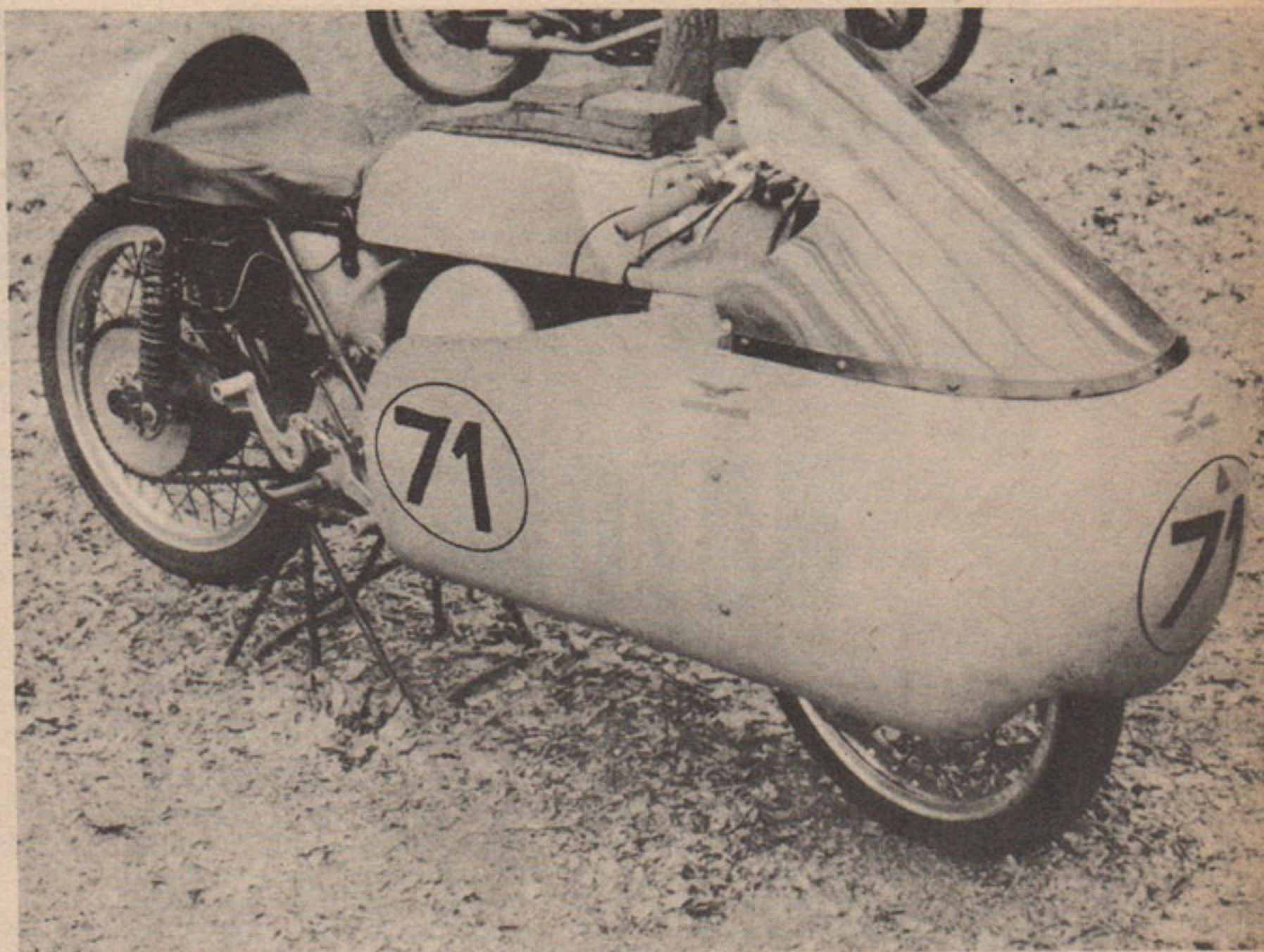
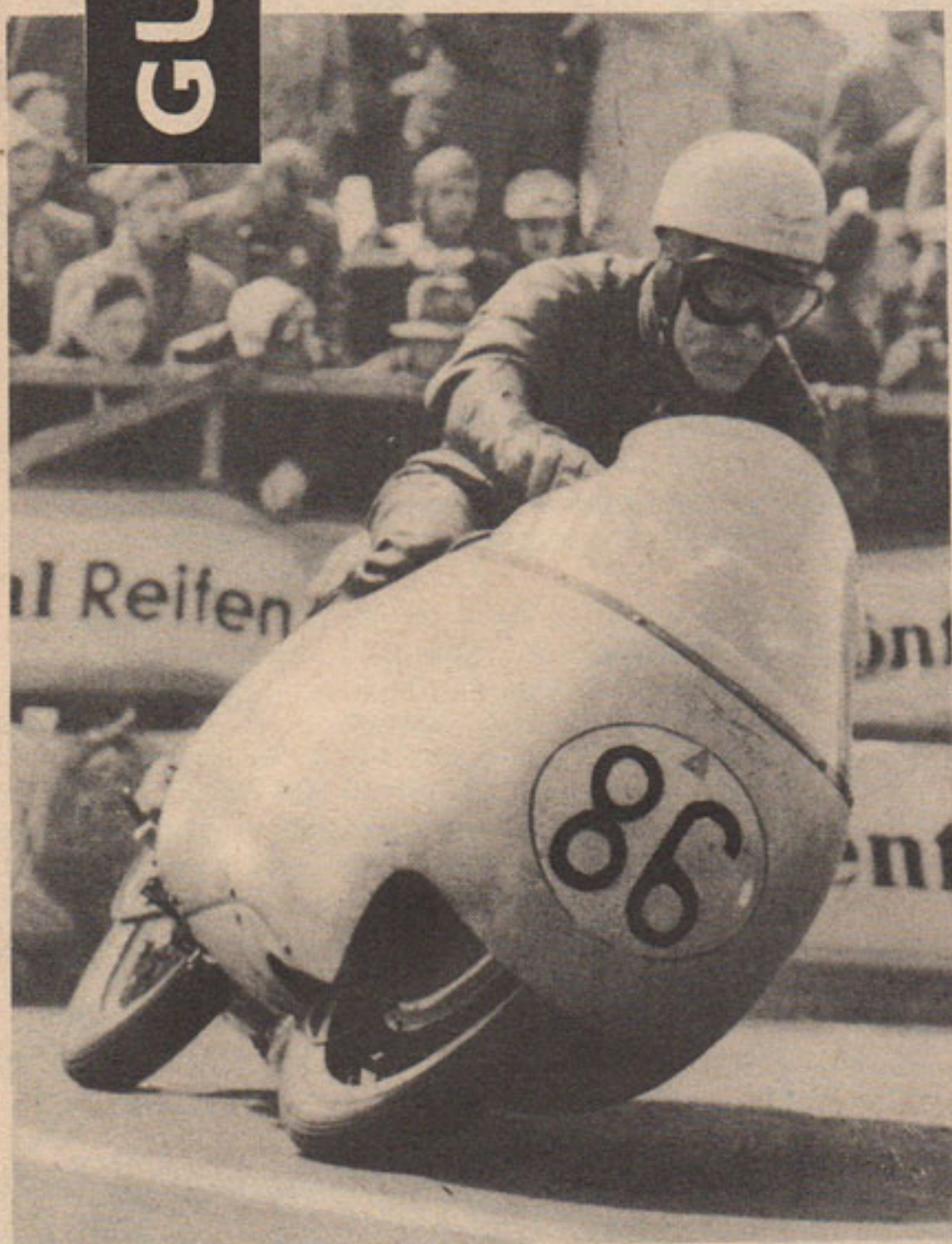


Le frein arrière, également de grand diamètre, possède un important orifice d'évacuation de l'air chaud.



GUZZI 350

DIEBURG

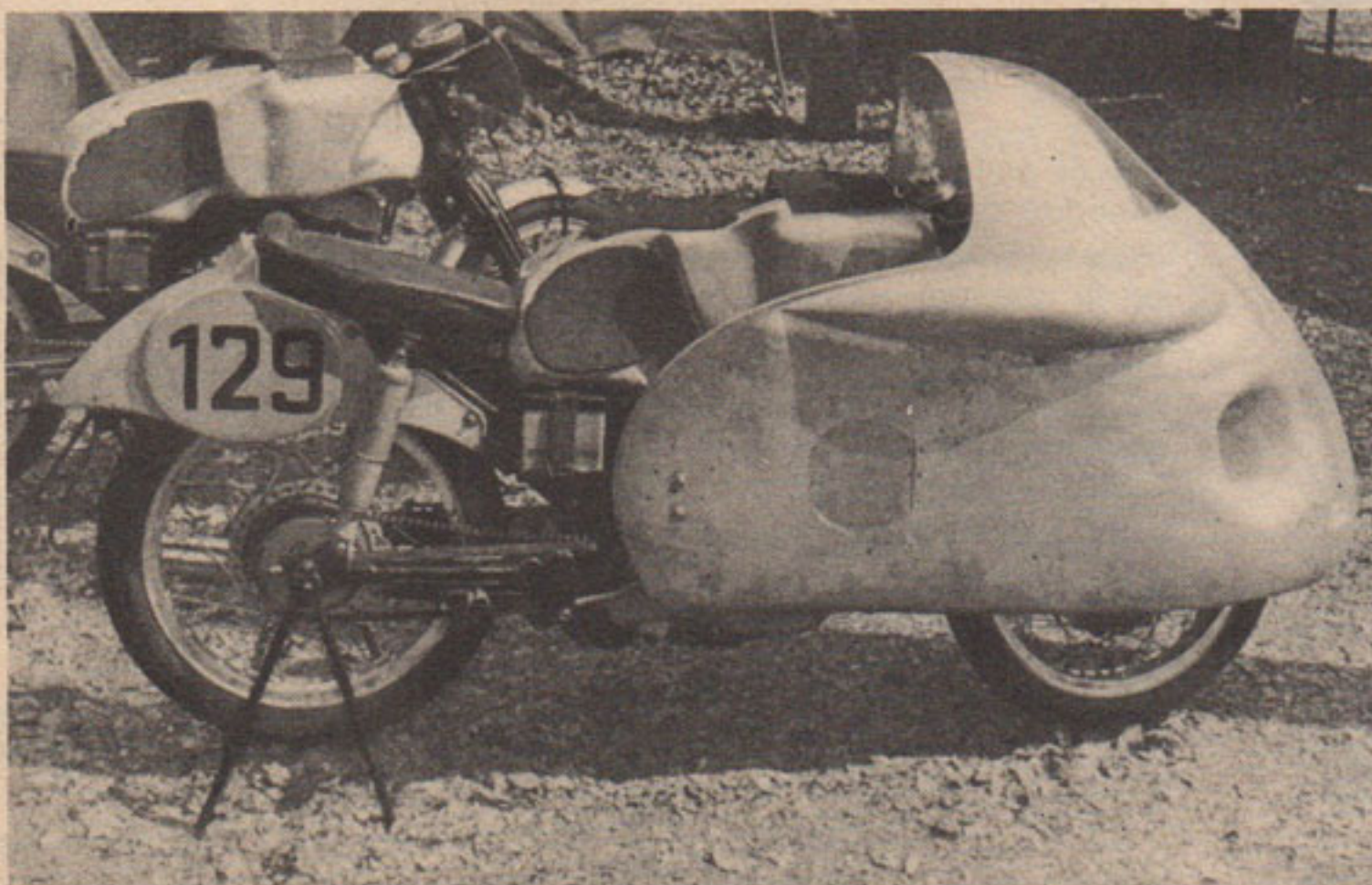


La Guzzi 350 a encore subi des modifications au point de vue cadre et carénage.

Ken Kavanagh, vainqueur en 350. Le carénage de la Guzzi possède des flancs galbés afin de diminuer la prise au vent latéral, et enferme complètement le dessous de la machine.

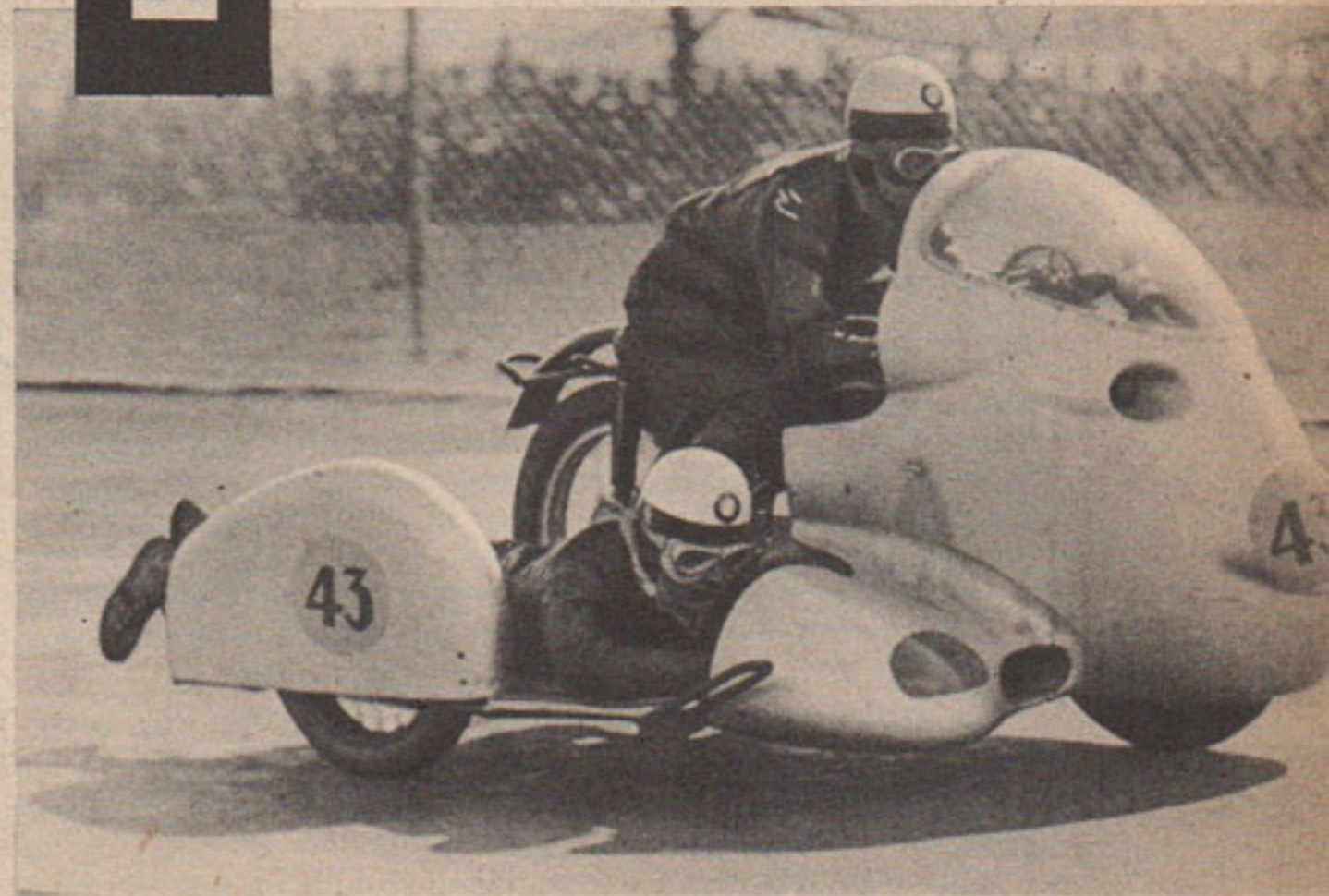
N.S.U. 250

La 250 cm³ N.S.U. monocylindre Sport-Max, équipée du carénage fabriquée par un tôlier de Heilbraunn, suivant les cotes du modèle d'usine.



B.M.W.

Le carénage de circuit sur l'attelage B.M.W. de Noll-Cron.



au banc des 1.000 km

la 350 MOTOBÉCANE

L'itinéraire choisi, Paris-Grenoble par le col de la Faucille, est déjà connu de nos lecteurs. Il conjugue à la fois la route facile jusqu'à Avallon, moyennement accidentée jusqu'à Poligny, la montagne de Poligny à Gex pour terminer avec des rampes assez sérieuses et des sinuosités jusqu'à Grenoble.

Pour le retour, le parcours passait par Vienne et Lyon, ceci afin de tenter la performance maximum sur la magnifique route de Lyon à Châlon.

L'essai eut lieu en duo, mais afin que l'authenticité des résultats ne puisse être contestée, le passager fut tiré au sort parmi la liste des abonnés à **Motocycles**.

Ce fut M. Demuth, 12, rue Delambre, Paris, qui, tous frais payés, accompagna notre essayeur. Nous estimons qu'une initiative de ce genre, sans précédent dans la presse spécialisée, ne peut que mettre une fois de plus en évidence la parfaite objectivité de nos essais.

Ce test de 1 000 km devait permettre de juger les aptitudes routières de la 350 Motobécane, et de préciser la consommation, qui, rappelons-le, nous avait paru assez élevée dans Paris.

A la fin de notre article, certaines conclusions infirmeront peut-être celles qui suivaient notre essai à Monthéry, mais ceci ne peut que faire ressortir tout l'intérêt d'un essai routier sévère.

ÉTAPE PARIS-GRENOBLE : 650 KM

Départ de Paris, Porte d'Italie, le vendredi 6 mai à 6 h après avoir fait le plein du réservoir : 16 l. Temps gris et menaçant, pas de vent. Nous nous libérons rapidement de la banlieue et attaquons la grand'route, où il faut sans cesse doubler des convois de poids lourds. Le compteur est calé légèrement au-dessus de 110, afin d'éviter la zone de vibrations comprise entre 90 et 110. Au bout de quelques kilomètres, un flottement anormal nous fait ralentir, pour constater que la patte d'attache du silencieux s'est rompue.

Vu l'heure matinale, il est impossible de faire effectuer une soudure, et nous décidons de poursuivre en échappement libre, le passager portant le silencieux sous le bras.

Le moteur repart, avec le bruit d'un lavabo qui se débouche ; le son est vraiment désagréable, et les accélérations nettement diminuées. Toujours aux environs de 110 (bien que la route permette une vitesse supérieure, nous ne poussons pas davantage, craignant un appauvrissement de la carburation par suite de cette mise en échappement libre intempestive) nous touchons Fontainebleau à 6 h 50, Sens à 7 h 25, Auxerre à 8 h et Avallon à 8 h 50. Dans cette localité, l'agent Motoconfort effectue la réparation, et fait avec plaisir un petit tour sur la machine ; c'est la première de ce type qu'il voit en circulation.

La moyenne Paris-Avallon, 222 km, effectués en 2 h 50, se situe à 78,300 km/h. Le plein est complété avec 13 l, d'où une consommation assez élevée de 5,85 l aux 100 km ; l'échappement libre a certainement joué sur ce chiffre.

Après 45' d'arrêt, nous quittons Avallon à 9 h 35 ; nous ne tien-

drions pas compte d'ailleurs de cette perte de temps pour le calcul de la moyenne, les incidents de route n'étant pas déduits puisque caractérisant la sûreté de marche d'un véhicule.

La route devient plus accidentée, avec de nombreuses courbes où la machine accuse un louvoiement caractéristique. L'état du sol en est responsable, et aussi l'absence d'amortisseurs efficaces à l'arrière. L'habitude nous permet néanmoins de passer les virages à plus de 100, mais nous les terminons souvent à gauche, chose permise seulement quand la visibilité est bonne.

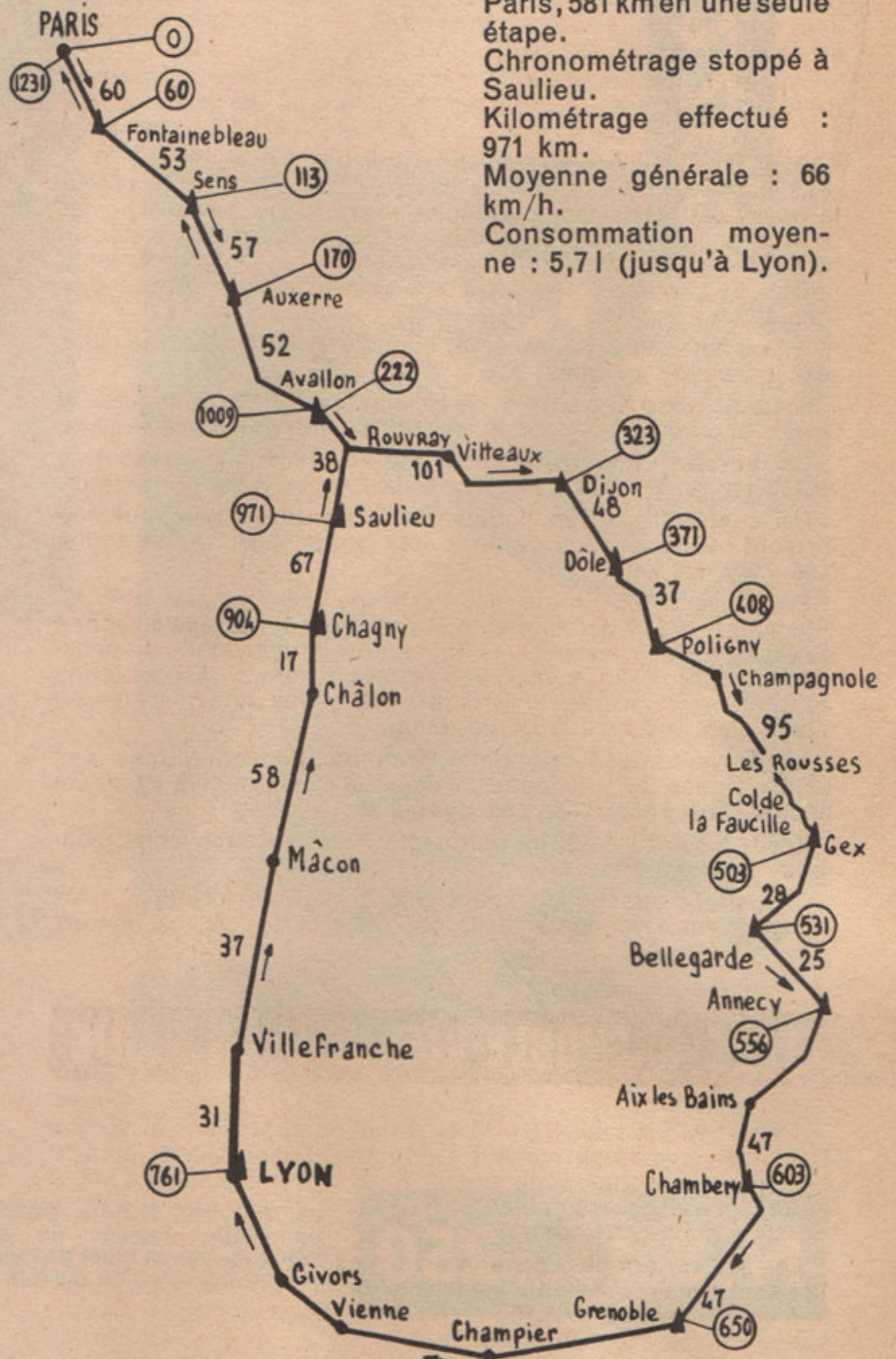
Dijon est atteint à 10 h 55, Dôle à 11 h 25 et Poligny à 12 h 05. Entre Dôle et Poligny, la route bombée avec revêtement ondulé met pilote et passager à rude épreuve ; à plus de 110, la machine décolle littéralement, et oblige à « couper » de temps à autre.

Arrêt de 40 mn à Poligny pour déjeuner et se délasser.

Les 186 km d'Avallon à Poligny ont demandé 3 h 15, soit une moyenne de 57,240 km/h. Si nous déduisons les 45 mn d'arrêt à Avallon, la moyenne ressortirait à 74 km/h 400.

9,5 l sont nécessaires pour faire le plein d'où une consommation de 5,1 l aux 100 km.

9,5 l sont nécessaires pour faire le plein d'où une consommation de 5,1 l aux 100 km.



Itinéraire d'essai de la 350 Motobécane.
Paris-Dijon-Gex-Grenoble, soit 650 km en une seule étape.
Grenoble-Vienne-Lyon-Paris, 581 km en une seule étape.
Chronométrage stoppé à Saulieu.
Kilométrage effectué : 971 km.
Moyenne générale : 66 km/h.
Consommation moyenne : 5,7 l (jusqu'à Lyon).

Départ de Poligny à 12 h 45. Les difficultés réelles commencent à partir de Champagnolle, avec la montée en lacets vers les Rousses et le col de la Faucille.

Le moteur se comporte admirablement et nous surprend par son caractère accrocheur, conséquence d'une courbe de puissance plate. La troisième est le plus souvent à contribution, et sans qu'il soit possible de la tirer à fond du fait des virages très rapprochés. Dès qu'un bout de ligne droite se présente, l'on reprend facilement la quatrième, et le compteur atteint et dépasse les 100 km/h.

La médiocrité des freins se fait déjà sentir, car nous essayons de tirer le parti maximum de la mécanique, ce qui oblige à freiner à chaque entrée de lacet. Ainsi la deuxième ne sera mise à contribution que pour suppléer à un freinage défaillant.

La descente s'avère difficile, les freins en chauffant perdent la quasi-totalité de leur puissance, ce qui faillit nous expédier 20 m en contre-bas, à la suite d'un virage pris d'extrême justesse. Là encore, nécessité d'engager la seconde pour freiner, et même parfois la première, ceci amenant un surrégime quelque peu inquiétant.

A la montée et à la descente, béquille et silencieux raclent à plaisir dans les courbes.

Nous passons Gex à 14 h 10, Bellegarde à 14 h 45 et Annecy à 15 h 15 où nous pointons le carnet de route et faisons le plein.

La moyenne Poligny-Annecy, 148 km en 2 h 30, ressort à 59,160 km/h, révélant l'excellente aptitude en côte du moteur.

Par contre, la consommation semble par trop élevée, puisque 9 l sont nécessaires pour compléter le réservoir, ce qui donne 6,08 l aux 100 km.

Poursuivant notre route, nous arrivons à Grenoble à 16 h 40, effectuant les 94 km d'Annecy à Grenoble en 1 h 25, à la moyenne de 66,300 km/h. D'excellentes lignes droites ont permis de pousser à plus de 120 km/h, mais la traversée d'Annecy, Aix-les-Bains et Chambéry, ainsi qu'une piqûre de guêpe dans le cou du pilote, nous ont fait perdre du temps.

La moyenne générale Paris-Grenoble déduction faite des 40 mn prises pour déjeuner, s'établit à 65 km/h, 10 h ayant été nécessaires pour relier ces deux villes.

En déduisant les 45 mn perdues à Avallon, la moyenne monterait à 70,200 km/h.

La patte d'attache du silencieux, à nouveau rompue, nous oblige à employer force fil de fer. Mais cette fois, ça tiendra.

ÉTAPE GRENOBLE-VIENNE-LYON-PARIS

Départ de Grenoble à 8 h 30, en direction de Moirans et Vienne. De fortes rampes permettent à nouveau d'apprécier le brio du moteur, qui monte allègrement à 90 en troisième. La route pittoresque mais accidentée et traversant de nombreux villages ne nous permet pas de rallier Lyon avant 10 h 15.

Les 111 km ont été couverts en 1 h 45, moyenne 63,420 km/h, 12 l sont nécessaires pour rétablir le plein, d'où une consommation depuis Annecy de 5,85 l. Le profil de l'étape a joué, à nouveau, sur le chiffre de consommation.

Le plein d'huile nécessite l'adjonction de 0,750 l de lubrifiant, pour un parcours de 761 km.

De Lyon à Chagny, la route magnifique permet de maintenir le compteur presque constamment au-dessus de 130; nous touchons Mâcon à 11 h (moyenne 90,660 km/h) Chalon à 11 h 45 et Chagny à 12 h.

La moyenne Lyon-Chagny, 143 km en 1 h 45, s'établit donc à 81,720 km/h.

De Chagny, nous nous dirigeons sur Saulieu; à 15 km de cette localité, le moteur fait entendre des ratés, accompagnés de crachements au carburateur, et bientôt nous ne tournons plus que sur un cylindre. Arrêt et vérification des bougies; cette opération nous permet de constater l'accessibilité très réduite, et la difficulté d'emploi de la clef livrée avec l'outillage, clef ne convenant pratiquement pas.

La bougie avant s'avère noyée; après changement et nettoyage du carburateur, aucune amélioration. Nous décidons donc de rejoindre Saulieu sur un cylindre, où le moteur pourra refroidir durant le déjeuner et permettre un examen plus facile.

A 13 h 10, nous sommes à Saulieu, ayant effectué les 67 km depuis Chagny en 1 h 10, soit une moyenne de 57,420 km/h.

Il nous reste suffisamment d'essence pour atteindre Avallon;

à toutes fins utiles, nous en apprécions à l'œil la quantité, environ 4 à 5 l; ceci porterait la consommation depuis Lyon à 11-12 l, pour 210 km, ce qui donnerait entre 5,2 l et 5,7 l aux 100 km pour une moyenne de 72 km/h. Chiffres très approximatifs, mais se rapprochant de ceux déjà enregistrés sur le plat.

Avant le départ, nouveau démontage des bougies, et remplacement de celle avant, toujours noyée.

Un coup de kick; le moteur tourne toujours sur un cylindre. Après l'avoir emballé plusieurs fois, le cylindre avant se remet à allumer et nous repartons en vitesse; pas pour longtemps, car au bout de quelques kilomètres, la marche en monocylindre recommence. Nouvel arrêt et vérification de l'allumage sur le cylindre avant: pas d'étincelle. Démontage du coffre enfermant les bobines (une vraie partie de plaisir): aucun avantage, les fils d'alimentation sont inaccessibles, et il faudrait un outillage d'électricien pour démonter quoi que ce soit; remontage du coffre (re-partie de plaisir) mais en mettant une vis sur deux, l'on arrive à s'en sortir.

Il reste à examiner les rupteurs: déception, le tournevis de l'outillage ne convient pas.

Une seule solution: rallier doucement Avallon et essayer de se faire dépanner. Cahin-caha, nous retrouvons Avallon et l'agent Motoconfort. Un rapide examen démontre que le rupteur du cylindre avant est grippé sur son axe, et que le ressort de rappel est cassé. Après une difficile extraction, et faute de pièce de rechange, nous stoppons la tentative et rejoignons Paris en voiture.



Il nous faut maintenant tirer les conclusions de cet essai routier de près de 1 000 km.

Tout d'abord, un bon point pour le moteur, dont les possibilités nous ont surpris, tant sur le plat que dans les côtes. Très silencieux, il possède une excellente sûreté de marche; les accélérations un peu molles, sont compensées par une troisième passant 90 au compteur qui permet une excellente utilisation de la puissance.

S'il faut compter dans les rampes avec une faculté d'accélération assez réduite, par contre, le tempérament très accrocheur du moteur permet des performances élevées. Un exemple fera facilement saisir cette caractéristique: une rampe sévère abordée à 110 km/h abaissera la vitesse à 90 km/h, allure à laquelle la machine se maintiendra constamment. En ouvrant davantage la poignée, l'on obtiendra pratiquement aucun gain. D'ailleurs l'ouverture maximum du carburateur ne correspond pas à la vitesse maximum, question sur laquelle nous reviendrons plus loin.

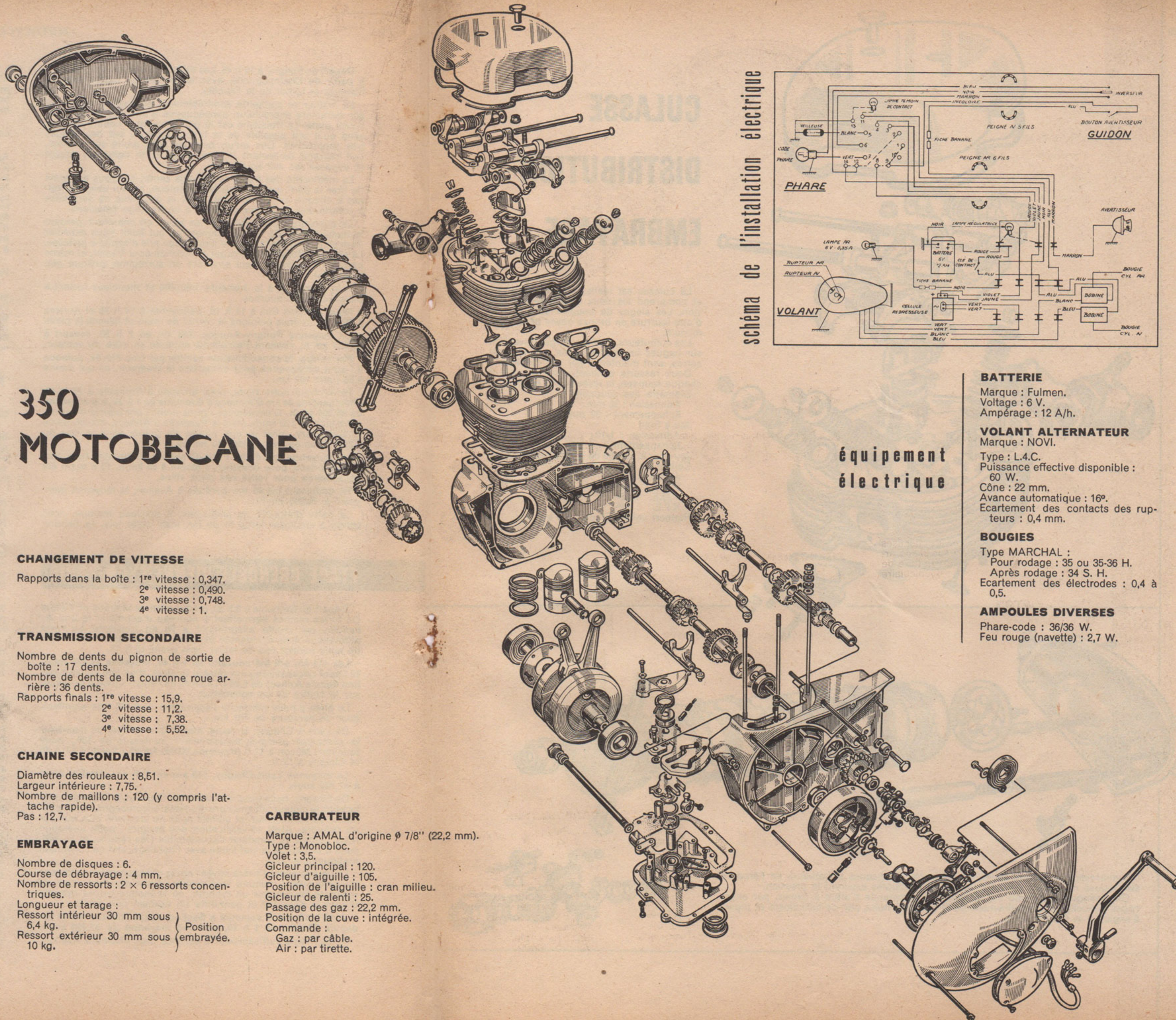
Quel que soit le rapport engagé (nous ne nous sommes d'ailleurs jamais servi de la seconde en côte) la diminution de régime reste faible, et ceci est un des attraits majeurs du 350 cm³ Motobécane.

A l'encontre du moteur, nous retiendrons une étanchéité discutable du boîtier de distribution, et une zone de vibration entre 90 et 110 km/h, qui réapparaît d'ailleurs aux environs de 130.

Nous avons dit que l'ouverture maximum du carburateur ne correspondait pas à la vitesse maximum en quatrième; il faut effectivement tâtonner pour trouver l'ouverture optimum. Le meilleur moyen consiste à ouvrir presque à fond, et à refermer progressivement. A un moment donné, on sent une sensible accélération, indiquant la meilleure position de la poignée tournante (1). Cette poignée tournante, à longue course, s'avère d'ailleurs peu pratique pour doser au mieux la puissance; nous comprenons parfaitement que la réalisation d'une poignée à ouverture rapide pose des problèmes techniques tels, que pareil accessoire ne puisse être réalisé que par l'industrie anglaise, allemande ou italienne, mais peut-être serait-il possible d'en fabriquer sous licence!

La question consommation est plus délicate: même en tenan, compte des possibilités du moteur et de la moyenne obtenue elle apparaît élevée, puisque ne descendant en aucun cas au-dessous de 5 l et atteignant 6 l en montagne. Il y a là un problème certes difficile, sur lequel les constructeurs devront se pencher. L'alimentation de deux cylindres en tandem avec un

(1) Ce phénomène peut provenir soit de la longueur du rapport de quatrième qui ne permet pas, en position touriste, un régime suffisant pour absorber le volume gazeux correspondant à une pleine ouverture du carburateur, soit de phénomènes pulsatoires se contrariant dans le conduit d'admission. (Suite page 31.)



350 MOTOBECANE

GÉNÉRALITÉS

Nombre de cylindres : 2.
Alésage : 56.
Course : 70,8.
Cylindrée : 348,76 cm³.
Puissance fiscale : 4 ch.
Puissance effective : 17-18 ch à 5 850/6 100 tr/mn.
Rapport volumétrique : 6,8 à 1.
Régime normal de rotation : 4 500 (92 km/h).
Régime maximum de rotation : 6 100 (125 km/h).

Avec pignon de sortie de boîte de 17 dents.

CULASSE

Volume de la chambre : 30,5 cm³.

DISTRIBUTION ET AVANCE A L'ALLUMAGE

A.O.A. : 32°
R.F.A. : 48°
A.O.E. : 60°
R.F.E. : 26°

Avec jeu de réglage (moteur froid) de 0,4 à 0,45.

Jeu des poussoirs (à froid) } Jeu fonctionnel
Admission : 0,10. } moteur froid.
Echappement : 0,12. }
Avance à l'allumage : avance fixe : 21° (soit 3 mm avant PMH sur piston).
Avance automatique : 16°.
Avance totale maxi : 21 + 16 = 37°.

PISTON

Hauteur totale (y compris bombé) 77.
Hauteur d'axe 31 + 8 de bombé.
Poids (piston nu) 135 gr.
Jeu de montage (à froid) dans les chemises 0,07 sur piston avant, 0,09 sur piston arrière. Jeu mesuré à hauteur de l'axe de piston dans la direction perpendiculaire à celui-ci.

AXE DE PISTON

Diamètre nominal : 20.
Longueur : 44,5.

SEGMENTS

Dimensions : 2 étanchéités 56 x 2 x 2,25;
2 racleurs 56 x 3 x 2,25.
Jeu à la coupe : 0,3 ± 0,05.

BIELLES

Entr'axe : bielle maîtresse, 154,6 mm; biellette, 115,3 mm.
Poids : bielle maîtresse, 350 gr; biellette, 140 gr.
Dimensions des galets : 5 x 8 encagés.

MANETON

Diamètre : 34.
Longueur : 19.

KICK STARTER

Rapport entre pédale et vilebrequin : 31 x 86 = 4,75 à 1.

TRANSMISSION PRIMAIRE

Nombre de dents du pignon : 33 dents.
Roue : 86 dents.
Rapports 33/86 = 0,384.

CHANGEMENT DE VITESSE

Rapports dans la boîte : 1^{re} vitesse : 0,347.
2^e vitesse : 0,490.
3^e vitesse : 0,748.
4^e vitesse : 1.

TRANSMISSION SECONDAIRE

Nombre de dents du pignon de sortie de boîte : 17 dents.
Nombre de dents de la couronne roue arrière : 36 dents.
Rapports finals : 1^{re} vitesse : 15,9.
2^e vitesse : 11,2.
3^e vitesse : 7,38.
4^e vitesse : 5,52.

CHAINE SECONDAIRE

Diamètre des rouleaux : 8,51.
Largeur intérieure : 7,75.
Nombre de maillons : 120 (y compris l'attache rapide).
Pas : 12,7.

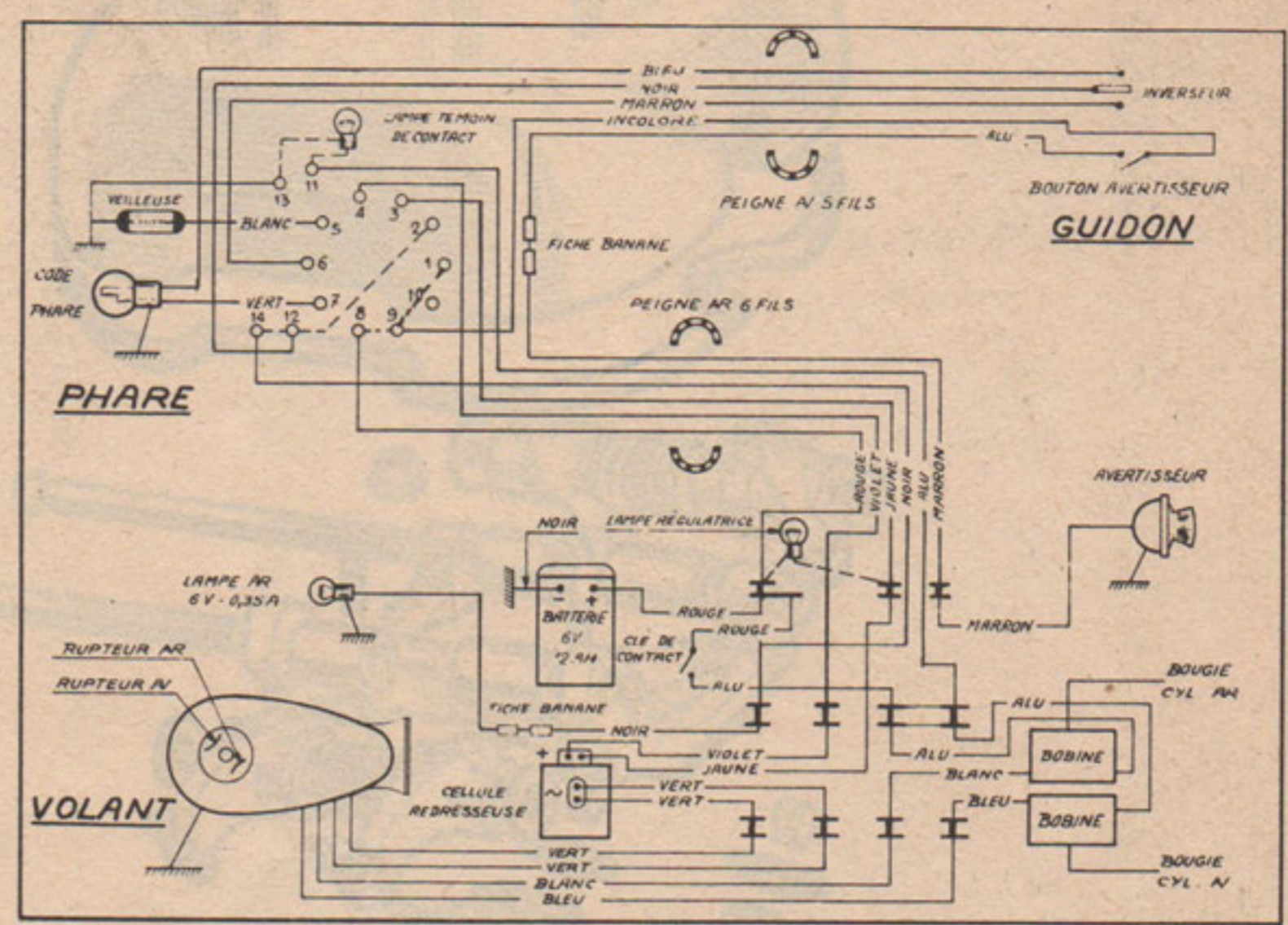
EMBRAYAGE

Nombre de disques : 6.
Course de débrayage : 4 mm.
Nombre de ressorts : 2 x 6 ressorts concentriques.
Longueur et tarage :
Ressort intérieur 30 mm sous 6,4 kg.
Ressort extérieur 30 mm sous 10 kg. } Position embrayée.

CARBURATEUR

Marque : AMAL d'origine Ø 7/8" (22,2 mm).
Type : Monobloc.
Volet : 3,5.
Gicleur principal : 120.
Gicleur d'aiguille : 105.
Position de l'aiguille : cran milieu.
Gicleur de ralenti : 25.
Passage des gaz : 22,2 mm.
Position de la cuve : intégrée.
Commande :
Gaz : par câble.
Air : par tirette.

schéma de l'installation électrique



équipement électrique

BATTERIE

Marque : Fulmen.
Voltage : 6 V.
Ampérage : 12 A/h.

VOLANT ALTERNATEUR

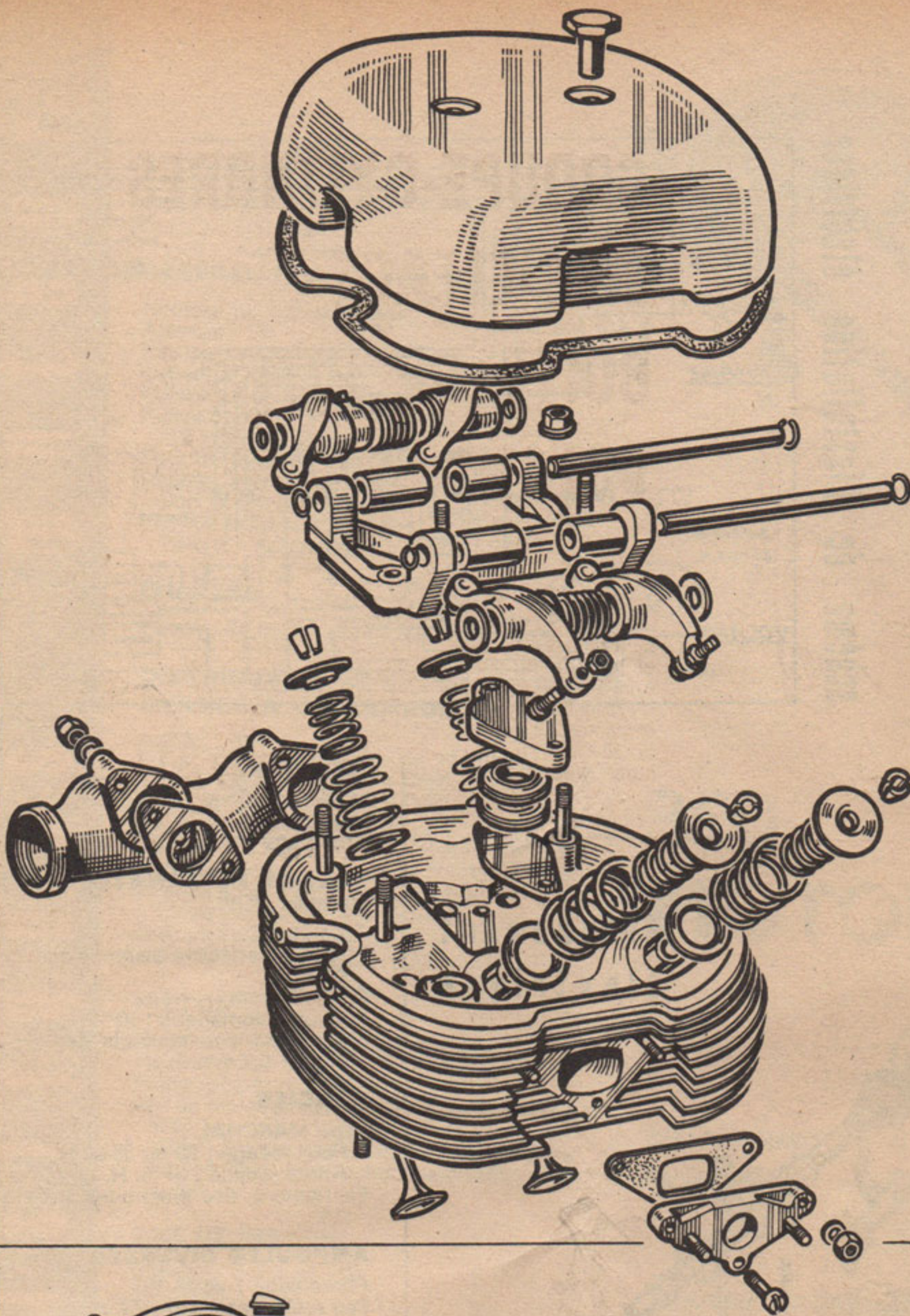
Marque : NOVI.
Type : L.4.C.
Puissance effective disponible : 60 W.
Cône : 22 mm.
Avance automatique : 16°.
Ecartement des contacts des rupteurs : 0,4 mm.

BOUGIES

Type MARCHAL :
Pour rodage : 35 ou 35-36 H.
Après rodage : 34 S. H.
Ecartement des électrodes : 0,4 à 0,5.

AMPOULES DIVERSES

Phare-code : 36/36 W.
Feu rouge (navette) : 2,7 W.



CULASSE

DISTRIBUTION

EMBRAYAGE

La culasse est réalisée en alliage léger et comprend les deux chambres d'explosion. Les sièges de bougies sont formés d'une fourrure en bronze noyée dans l'aluminium.

Les culbuteurs, en dural forgé, travaillent sur bagues bronze; les axes, emmanchés serrés, sont maintenus par des circlips.

Deux ressorts concentriques rappellent chaque soupape, la levée est de 6,2 mm.

Diamètre des soupapes :

Admission : 35 mm;

Echappement : 32 mm.

Jeu à froid :

Admission : 1/10;

Echappement : 12 /100.

Jeu pour le calage de la distribution : 4/10.

Calage de la distribution :

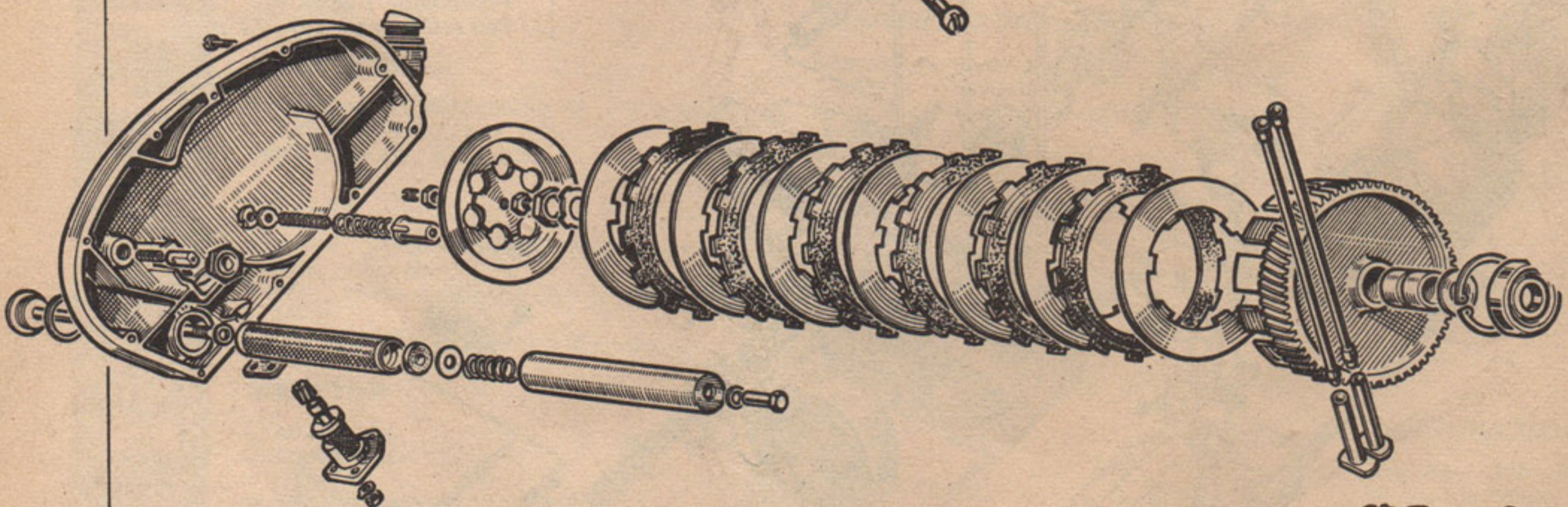
A.O.A. : 32°.

R.F.A. : 48°.

A.O.E. : 60°.

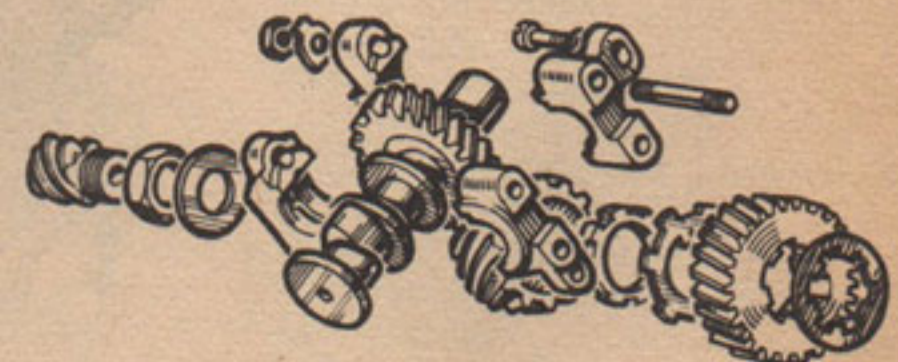
R.F.E. : 26°.

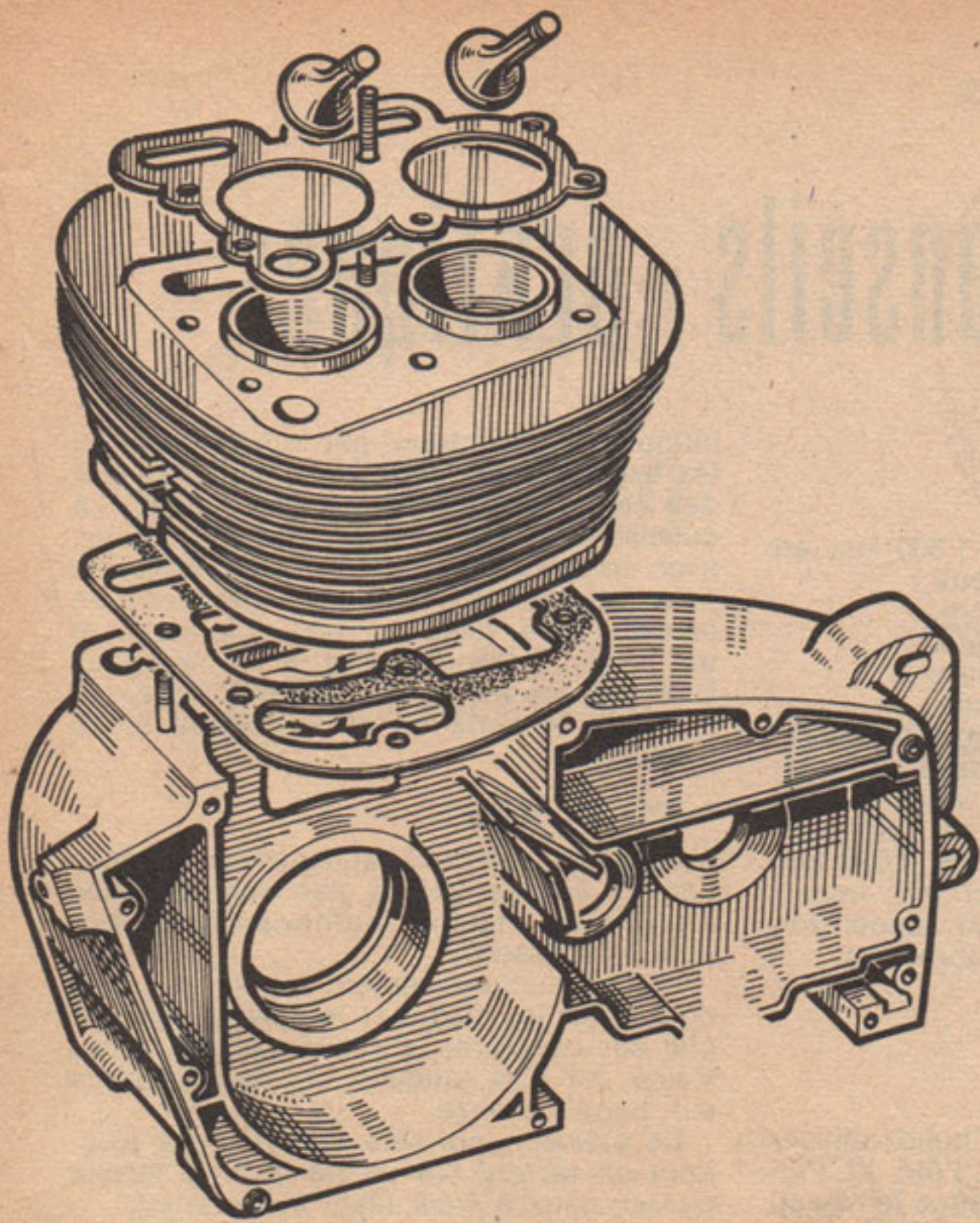
Rapport volumétrique : 6,9 à 1.



L'embrayage à disques multiples comporte six disques entraîneurs en Férodo et six disques récepteurs en acier; six ressorts doubles assurent la pression.

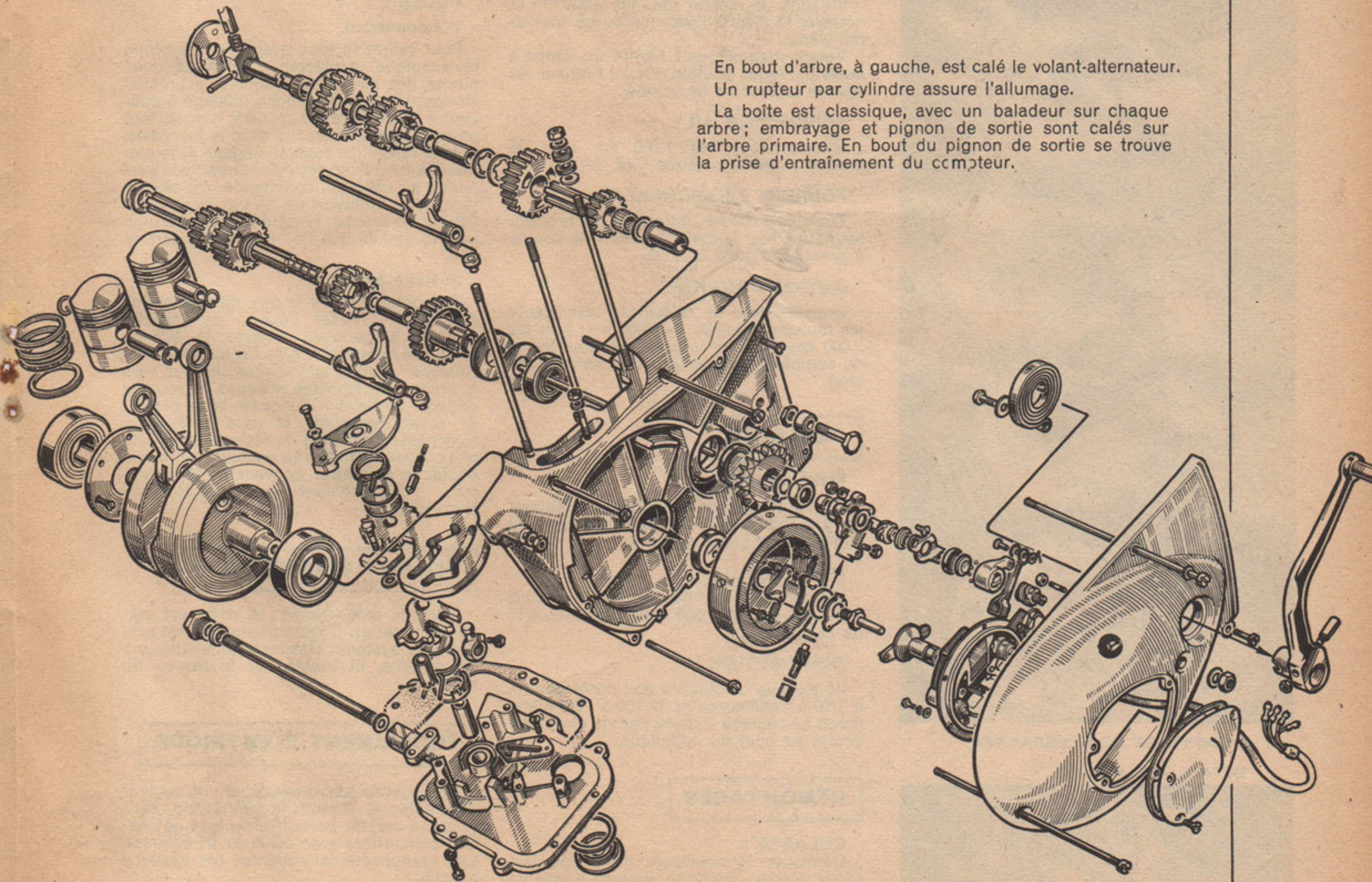
On distingue également sur le dessin la commande d'arbre à cames, par engrenages hélicoïdaux, l'entraînement de la pompe à huile, par vis hélicoïdale et pignon d'angle, et le filtre à huile.





GROUPE-CYLINDRES EMBIELLAGE BOITE DE VITESSES VOLANT MAGNÉTIQUE

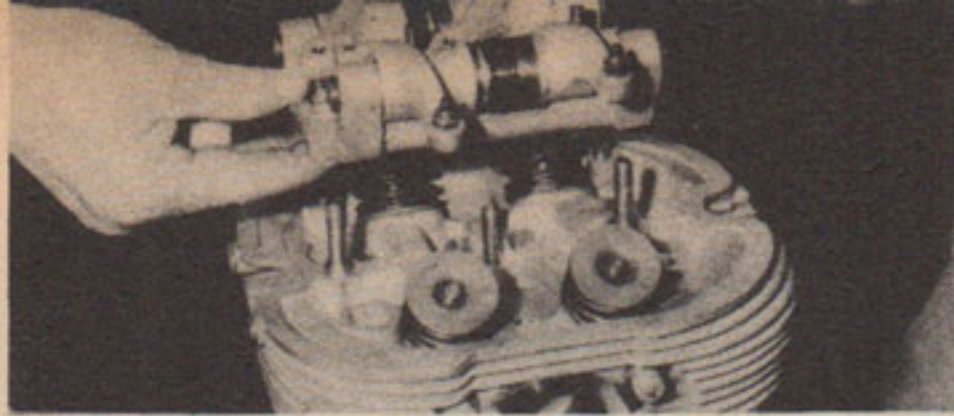
Le groupe-cylindres, en alliage léger, comporte deux alésages de 56 mm, chemisés en fonte. Les carters du bloc sont réalisés en alliage léger, et renferment le vilebrequin et la boîte de vitesses. La réserve d'huile est ménagée à la base du bloc. Le vilebrequin de 35 mm de diamètre d'arbre tourne sur deux roulements : un à billes, côté transmission, de 35×80×21, et un à rouleaux, côté volant, de 35×72×17. On remarquera la disposition de l'embiellage, avec bielle maîtresse et biellette auxiliaire.



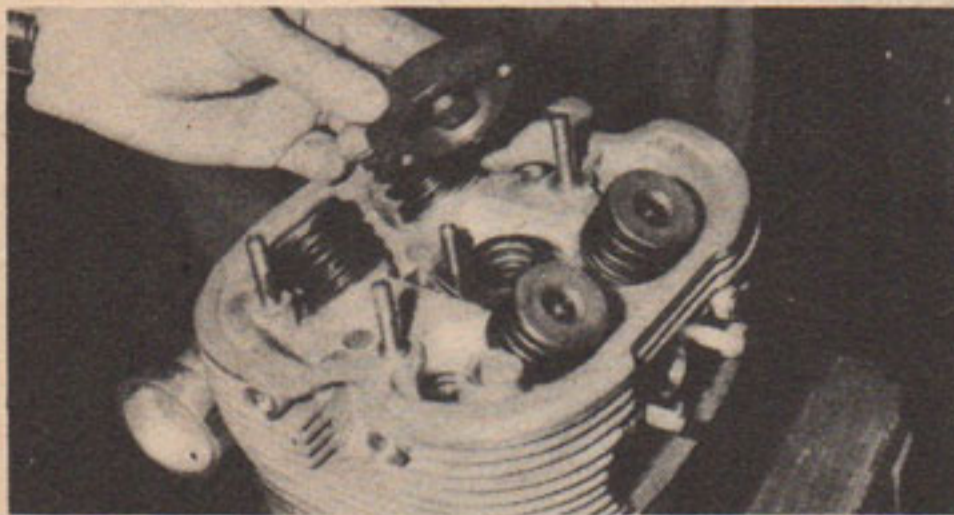
En bout d'arbre, à gauche, est calé le volant-alternateur. Un rupteur par cylindre assure l'allumage.

La boîte est classique, avec un baladeur sur chaque arbre; embrayage et pignon de sortie sont calés sur l'arbre primaire. En bout du pignon de sortie se trouve la prise d'entraînement du compteur.

Conseils pratiques



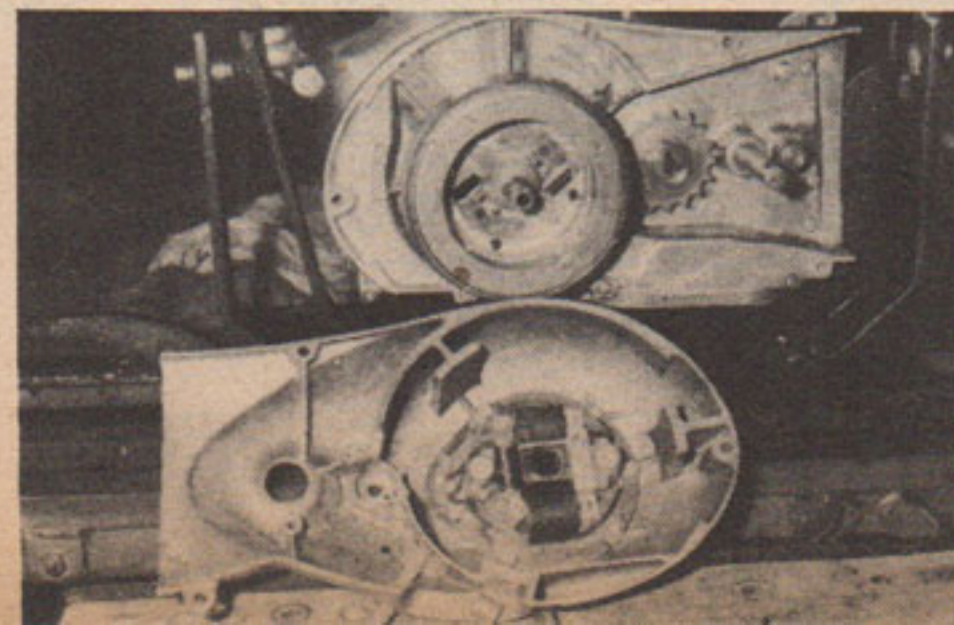
DÉMONTAGE DU PORTE-AXES DE CULBUTEURS.



LA PIÈCE CREUSE, COMPRIMANT, AU CENTRE DE LA CULASSE, UN JEU DE RONDELLES BELLEVILLE SUR UNE PLATINE.



DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE.
DÉTAIL DU VOLANT.



RODAGE

Le constructeur préconise 1 500 km, en observant les limites ci-dessous :

- 1^{re} vitesse : de 0 à 25 km/h.
- 2^e — : de 18 à 40 km/h.
- 3^e — : de 35 à 50 km/h.
- 4^e — : de 45 à 70 km/h.

En règle générale, varier souvent l'allure, changer fréquemment de vitesse, et ne jamais emballer le moteur à vide. Vérifier souvent le niveau d'huile et vidanger trois ou quatre fois durant les 1 500 km. Les premières vidanges sont très importantes, car l'huile contient en suspension des poussières métalliques abrasives.

GRAISSAGE

Le carter contient 1,700 l d'huile; utiliser de la SAE 30/40 (Castrol XXL l'été, XL l'hiver). Le niveau est correct lorsque le niveau atteint la base de l'orifice de remplissage.

Vidanger le moteur tous les 2 000 km et nettoyer le filtre à l'essence ou au trichloréthylène.

Volant magnétique : Mettre de temps à autre quelques gouttes d'huile fine sur les feutres graisseurs de cames.

SUSPENSION AR :

Graisser tous les 1 000 km avec la pompe à pression (huile SAE 30/40).

FOURCHE TÉLESCOPIQUE :

Tous les 2 000 km, introduire par le graisseur supérieur la contenance d'une pompe à pression d'huile SAE 20.

AUTRES ORGANES :

Graisser avec de la graisse consistante les roulements; tous les 5 000 km; tous les 2 000 km, lubrifier la prise de mouvement du compteur (graisseur sur le carter gauche).

RÉGLAGES

EMBRAYAGE :

Régler la garde en agissant sur le tendeur de gaine ou sur la vis avec contre-écrou située sur le carter gauche.

RUPTEURS :

Vérifier tous les 1 000 km l'écart des vis platinées, qui ne doit pas dépasser 4/10 de millimètre.

DISTRIBUTION :

Le jeu aux culbuteurs doit correspondre à 1/10 à l'admission et 12/100 à l'échappement. Le réglage s'opère par vis et contre-écrou, en bout du culbuteur.

DÉMONTAGES

CULASSE :

Démonter le couvercle de distribution (deux écrous), sortir le support d'axes de

culbuteurs, maintenu par quatre écrous; les axes, montés serrés et maintenus par des circlips, se dégagent avec un jet. La culasse est fixée par colonnettes et goujons, avec interposition de rondelles Belleville pour rattraper la dilatation. Au centre, une pièce creuse, fixée sur une colonnette et un goujon, comprime un jeu de rondelles Belleville sur une platine, afin de compenser à la fois la dilatation de la culasse et du cylindre.

EMBRAYAGE :

Le disque extérieur est maintenu en place par six écrous freinés par des rondelles à bossages. Il faut un tournevis à deux becs pour les desserrer.

Retirer successivement les six ressorts doubles et les disques; le moyeu, emmanché sur canelures, est fixé par un écrou freiné par une rondelle. La cloche tourne sur bague bronze.

La pression normale des ressorts s'obtient en serrant les vis de façon à laisser passer deux à trois filets à l'extérieur.

ROUES :

1^o Roue avant.

Pour retirer la roue avant de la fourche télescopique, desserrer d'abord les deux pinces des pattes qui tiennent la broche. Dévisser l'écrou de broche (filetage à gauche) à l'aide de la clé spéciale fermée, tout en maintenant la broche avec le tournevis, puis la retirer. La roue se dégage et le plateau de frein avec ses mâchoires reste suspendu au câble de commande. Au remontage, faire attention de ne pas trop serrer l'écrou de broche, la rigidité étant assurée par les pinces que l'on serrera en dernier lieu.

2^o Roue arrière.

Démonter d'abord la tige de commande de frein. Dévisser l'écrou de broche (filetage à gauche), enlever la broche ainsi que l'entretoise côté flasque de frein. Déplacer ensuite latéralement la roue vers la droite: le clabotage échappé, la roue se dégage. Le bavolet du garde-boue permet de sortir facilement la roue arrière. Le remontage s'effectue de façon inverse. Ne pas oublier de mettre au préalable la broche de façon à centrer convenablement l'anneau d'entraînement sur la denture du faux-moyeu.

VOLANT MAGNÉTIQUE

Il est du type inversé; le stator est solidaire du carter. L'axe porte-cames est solidaire du système d'avance automatique à masselottes, et tourne sur le moyeu du rotor.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Tous les fils sont repérés par une couleur différente; la plaque de connection, sous le coffre central, porte des repères de couleur concordant avec celle du fil adéquat. Les branchements s'opèrent par système à fiche.

(Suite de la page : 25.)

seul carburateur donnera par ailleurs toujours une consommation supérieure à celle d'un mono ou d'un twin face à la route. Il n'était, d'autre part, pas possible d'utiliser un gicleur au-dessous de 130 pour notre périple, la carburation du cylindre arrière s'avérant correcte, sans plus.

Venons-en à la partie cycle : nous n'insisterons pas davantage sur l'insuffisance notoire des freins, surtout en montagne ; la suspension arrière, sans amortisseurs, ne permet pas d'utiliser les pleines possibilités du moteur, sauf sur des routes parfaitement lisses, et influe fâcheusement sur la tenue de virage. La fixation du silencieux devra également être revue. Signalons aussi que la plaque minéralogique arrière était fendue sur la moitié de sa hauteur, par suite des vibrations.

La question accessibilité retiendra également notre attention : elle s'avère des plus réduite en ce qui concerne les bougies, les bobines et les rupteurs. On comprend d'ailleurs assez mal pourquoi le constructeur a tenu à placer les rupteurs sur l'arbre moteur, alors que l'allumage ne demande qu'une étincelle tous les deux tours.

Il en résulte une étincelle par tour, dont une en fin d'échappement, ne servant à rien, si ce n'est à limiter l'avance à l'admission, et à occasionner des troubles en cas de décalage de la distribution avec en plus, une fatigue inutile des rupteurs.

Il semble qu'une dynamo en bout d'arbre, avec rupteurs et avance automatique calés sur l'arbre à came, et tournant par conséquent à mi-régime, eût été une conception plus rationnelle, tandis que la fixation des bobines sous la selle améliorerait leur refroidissement et les rendrait plus accessibles. On aurait d'autre part une tête de delco facilement démontable, et un accès plus facile aux rupteurs.

Pour nous résumer, nous établirons le bilan de notre essai routier comme suit :

Au crédit nous porterons les remarquables performances permises par le moteur, et sa sûreté de marche (le grippage d'un rupteur est un accident toujours possible qui n'engage en rien la robustesse de la mécanique); figureront également à ce tableau le silence de fonctionnement et l'agrément de conduite.

Au passif prendront place : l'insuffisance des freins et de la suspension arrière, la consommation élevée, la mauvaise accessibilité du circuit d'allumage, et la fixation par trop faible d'un silencieux qui touche facilement dans les virages.

Il semble donc que cette Motobécane constitue une chrysalide pleine de promesses, mais encore chargée d'un cocon lourd de défauts dont elle devra se défaire pour devenir la remarquable 350 qu'elle est en puissance.

R. COURT.

MOYENNES ROUTIÈRES

PARIS-GRENOBLE : 650 km.

Paris	: 6 h	} 222 km en 2 h 50. moy. : 78,300 km/h.
Avallon	: 8 h 50	
Avallon	: 8 h 50	
Poligny	: 12 h 5	
		} 186 km en 3 h 15. moy. : 57,240 km/h.

Arrêt Poligny : 40'.

Poligny	: 12 h 45	} 148 km en 2 h 30. moy. : 59,160 km/h.
Annecey	: 15 h 15	
Annecey	: 15 h 15	
Grenoble	: 16 h 40	
		} 94 km en 1 h 25. moy. : 66,300 km/h.

Moyenne générale : 650 km en 10 h, soit : 65 km/h.

GRENOBLE-LYON-SAULIEU : 321 km.

Grenoble	: 8 h 30	} 111 km en 1 h 45. moy. : 63,420 km/h.
Lyon	: 10 h 15	
Lyon	: 10 h 15	} 143 km en 1 h 45. moy. : 81,720 km/h.
Chagny	: 12 h	
Chagny	: 12 h	} 67 km en 1 h 10. moy. : 57,420 km/h.
Saulieu	: 13 h 10	

Chronométrage arrêté à Saulieu, par suite d'incident mécanique. Essai abandonné à Avallon, machine en panne.

Moyenne générale : 321 km en 4 h 40, soit : 68,760 km/h.

Moyenne générale sur Paris-Grenoble-Lyon-Saulieu : 971 km en 14 h 40 : 66 km/h.

TABLEAU DE CONSOMMATION

PARIS-GRENOBLE-LYON : 761 km.

Plein au départ : 16 l.
 Paris-Avallon : 13 l ; kilométrage : 222 km ; consommation : 5,85 l.
 Avallon-Poligny : 9,5 l ; kilométrage : 186 km ; consommation : 5,1 l.
 Poligny-Annecey : 9 l ; kilométrage : 148 km ; consommation : 6,08 l.
 Annecey-Grenoble-Lyon : 12 l ; kilométrage : 205 km ; consommation : 5,85 l.
Contrôle de consommation stoppé à Lyon.
Consommation moyenne sur 761 km : 5,7 l ; huile : 0,750 l.
 (Moyenne horaire générale : 65,740 km/h.)
 Pour mémoire :
 Lyon-Saulieu : 11-12 l ; kilométrage : 210 km ; consommation approximative : 5,2 l-5,7 l.
 Réglage : gicleur 130, bougies Marchal 34 H.

CONCLUSIONS DE L'ESSAI ROUTIER

Avantages

Excellentes performances du moteur.

Silence de fonctionnement.

Conduite agréable.

Bonne étanchéité du bloc.

Défauts

Suspension arrière et freins insuffisants.

Consommation élevée.

Accessibilité réduite des bobines, bougies et rupteurs.

Conception de l'allumage à revoir.

Fixation du silencieux à renforcer.

Zone de vibration entre 90 et 110 km/h.

Sport

LE GRAND RALLYE INTERNATIONAL VESPA de SAN REMO

LES 23 et 24 avril dernier a eu lieu le grand rallye international vespiste de San Remo. Organisé par le Vespa-Club d'Europe, sous la direction de M. le docteur Tassinari, président du Vespa-Club d'Europe et M. Castagnetto, organisateur des Mille kilomètres de Brescia, ce critérium fut un chef-d'œuvre d'organisation et de réussite.

L'attachante particularité de cette épreuve est qu'elle se déroulait en majeure partie sur la Riviera française. Le Vespa-Club de France a donc collaboré étroitement à la mise au point des préparatifs et à la réception des participants. M. Veau, secrétaire général, dont la renommée de dynamisme et de compétence n'est plus à faire, avait organisé la réception et le départ du rallye à Aix-en-Provence. Ce sont donc treize nations, Allemagne, Angleterre, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Hollande, Italie, Portugal, Sarre, Suède, Suisse, qui se sont regroupées sur les routes de France, aux passages obligatoires qui étaient selon les routes d'arrivée : Lyon, Chambéry, Rodez, Albi, Perpignan, Castres ou Grenoble.

Le règlement de cette sévère compétition était basé sur une régularité de tous les instants.

Les 128 participants réunis à Aix-en-Provence au matin du 24 avril se sont vus donner des départs séparés de minute en minute et se sont lancés sur le parcours d'Aix-en-Provence-San Remo, où la moyenne constante de 45 km/h leur fut imposée.

Des contrôles horaires, tenus avec rigueur, eurent lieu à Toulon (95 km), Saint-Raphaël (191 km), Nice (254 km) San Remo (291 km).

Le parcours situé entre Nice et le poste-frontière de Pont-Saint-Louis fut neutralisé.

La formule de l'épreuve fut la suivante :

A chaque contrôle horaire, les concurrents en avance ou en retard sur leur temps de passage prévu se virent infliger un point de pénalisation par seconde.

La phase finale, et sans aucun doute la plus importante de la compétition, eut lieu sur le dernier kilomètre du parcours avant l'arrivée à San Remo. Sous peine d'une pénalisation supplémentaire de 3 points, les concurrents devaient couvrir cette distance à plus de 40 km/h.

Les concurrents se trouvant ex-aequo à la fin de l'épreuve furent départagés par la moyenne réalisée sur le dernier kilomètre.

Dans l'équipe française, les « vedettes » étaient Philippe Gerbault, leader français, Odette Narcy, dont la célèbre combinaison blanche est connue de tous les participants des rallyes vespistes européens, et M. Leusse, scootériste néophyte, qui prenait la route avec un scooter pour la première fois et ce scooter n'avait roulé que... 200 km. Ajoutons qu'il réalisa une moyenne très honorable et qu'il a terminé l'épreuve très enthousiaste.



Les autres candidats de l'équipe française étaient Jacques Bourely, Jacques Bonnet, Francis Large, qui, renversé par un camion et le poignet gauche foulé, continua brillamment l'épreuve, Roger de Labarre, etc...

Ce fut un Suisse, Umberto Albizzati, qui arriva premier et reçut le chèque de 300 000 liras promis au vainqueur.

Derrière lui, deuxième ex-aequo, Ada Pace (Italie) et Mario Paladini (Italie), quatrième Mario Minini (Italie), cinquième Giuseppe Morandi et sixième et premier des Français, Philippe Gerbault.

Félicitons les organisateurs français et italiens de l'ampleur de la réception offerte aux participants et aux invités. Reçus en France à l'hôtel du « Roi René » d'Aix-en-Provence, reconfortés au cours de l'épreuve par de substantielles collations et des distributions de café, reçus magistralement à San Remo, ce rallye n'a pu laisser qu'un souvenir fastueux à ceux qui eurent le plaisir d'y participer. Rappelons notamment la réception faite par M. Piaggio, le docteur Tassinari et M. Castagnetto au casino de San Remo où, après un dîner au cours duquel la gastronomie italienne avait particulièrement brillé, il fut offert aux vespistes un spectacle de ballets.

Au soir du 25 avril, le Congrès du Vespa-Club d'Europe présidé par M. le docteur Tassinari mettait fin à trois jours de festivités où l'excellence de l'organisation, le charme des Riviera française et italienne et l'enthousiasme et la qualité des concurrents avaient concouru pour faire du Rallye international vespiste de San Remo une incontestable réussite.

PAR MONTS ET PAR VAUX

JE vais enfin pouvoir réaliser l'un de mes rêves : suivre le Tour d'Italie motocycliste. Un seul regret, celui d'avoir laissé à Milan mon journaliste de mari ! Quelques heures de train me font rallier Milan à Bologne. Dès la sortie de la gare, l'on note une atmosphère spéciale, une agitation insolite, préliminaires de cette magnifique aventure.

A travers un va-et-vient de motos — les voitures semblent avoir disparu — je me dirige vers le journal organisateur *Stadio*

où a lieu le poinçonnage. Rencontre de collègues, attribution de laissez-passer et place dans une voiture suiveuse, mais déjà je commence à poser des jalons afin de faire quelques kilomètres à moto !

Radio, télévision, cinéma, rien ne manque, et surtout des ovations faites de hurlements plus ou moins puissants selon la cote du pilote. J'ai été surprise par l'impeccable présentation des machines, jalousement veillées par pilotes et mécanos. Le dernier des 375 partants quitte le pesage, le « Giro » commence.

La première étape nous conduira à Trieste, un galop de 441 km. Les 375 pilotes, bénis par un capucin, partent par ordre de catégorie, 4 toutes les 30".

Nous prenons place dans notre voiture, une hors série sport, et maintenant il s'agit d'ouvrir l'œil.

Route magnifique, et soleil éclatant. Une

...AVEC LE TOUR D'ITALIE



foule immense borde la route, et donne la note exacte à cette course de grand fond.

A 10 km de Bologne, après une ligne droite surgit la première difficulté : un virage en S sur le torrent Lavino. Avant d'arriver au premier contrôle de Bondeno (70 km) Tartarini et sa Ducati 100 cm³ atterrissent dans un fossé plein d'eau. Pas de mal !

A Mantoue (141 km), nous notons les premiers de chaque catégorie : 75 cm³ : Bottini (Capriolo) 1 h 16' 49"; 100 cm³ : Degli Antoni (Ducati 100), 1 h 12' 51"; 125 cm³ : Artusi (Mondial), 1 h 15' 43"; 175 cm³ : Lattanzi (Mondial), 1 h 06' 53". Seulement 1' 6" d'écart entre les 75 cm³ et 125 cm³ !

Nous repartons rapidement, et voyons Degli Antoni (Ducati 100 cm³) faire un léger vol plané, et casser sa roue : réparation et en selle. La lutte entre Mendogni (Morini) et Provini (Mondial) est des plus acharnées. A Cologne Veneta, ce dernier chute sans gravité.

Nouvel arrêt au troisième contrôle de Trévis (295 km) et nous relevons : 75 cm³ : Galliani (Capriolo), 3 h 06' 08"; 100 cm³ : Fantuzzi (Ducati), 2 h 46' 21"; 125 cm³ : Milani (Mondial), 2 h 44' 11"; 175 cm³ : Lattanzi (Mondial), 2 h 24' 19", moyenne, 122 km/h.

Aux portes d'Oderzo (321 km), Zanzani (Laverda 100) s'évanouit à la suite d'une collision avec un autre concurrent. La Croix-Rouge le transporte à l'hôpital : ayant constaté qu'il n'avait rien de cassé, il s'échappe de l'hôpital et reprend la course ! Terribles ces motocyclistes !

A Oderzo, G. Montanari (Ducati 100) renverse une vieille femme qui traversait la route gardée, et se retrouve à l'hôpital avec contusions multiples.

Les pilotes ouvrent en grand, ils sentent la ligne d'arrivée qui se rapproche. C'est vraiment magnifique de voir ces bolides lancés, et ce n'est que le commencement ! Alors que nous doublons les pilotes, nous voyons Ciai (Rumi 125) qui poussera sa machine pendant 11 km afin de ne pas être éliminé !

Les arrivées se succèdent devant une foule en délire, et cette première étape nous donnera :

75 cm³ : Ghio (Ceccato), 4 h 49' 50", moyenne, 94,219 km/h ;

100 cm³ : Villa (Ducati), 4 h 09' 34", moyenne, 106,120 km/h ;

125 cm³ : Donatucci (M.V. Agusta), 4 h 05' 37", moyenne, 107,692 km/h ;

175 cm³ : Mendogni (Morini), 3 h 37' 17", moyenne, 121,760 km/h.

N'est-elle pas surprenante la moyenne de la Ducati 100 cm³ inférieure seulement de 1,572 km/h à celle de la 125 cm³ ? Impressionnant également le 121 km/h de la 175 cm³ de Mendogni qui devait nous déclarer que cette vitesse était bien au-dessous des possibilités de sa machine.

Avant d'aller nous reposer, un coup de théâtre : à la suite de certains articles parus dans la presse italienne faisant état de la participation officielle de la M.V. Agusta, celle-ci nia ce fait et retira purement et simplement tous ses pilotes en 125 cm³.

313 pilotes se présentent pour prendre le départ et parcourir 465 km pour arriver à Padoue. Cette seconde étape présente une difficulté d'importance : le Col de Piano delle Fugazze avec ses 1 159 m d'altitude. Foule enthousiaste au départ et pendant toute l'étape.

De par sa longueur et sa partie montagnueuse, il s'agit là d'une des plus dures du Troisième Tour d'Italie. Aux Fugazze nous trouvons en effet un sol routier très mauvais, et une route très tourmentée aussi bien à la montée qu'à la descente.

Sur ce terrain aride nous avons assisté à une magnifique lutte entre le Rebello Morini de Mendogni, les Mondial de Lattanzi et Provini. Mais nous avons été étonnés par la fulgurante marche des Ducati 100 cm³. Les chutes commencent, conséquences normales du terrain, et les « grands » ne sont nullement épargnés.

Cependant, il ne faut pas omettre de signaler que la première partie de cette étape comprenait de magnifiques rectilignes qui incitèrent les pilotes à se donner à fond.

Au contrôle de Udine (82 km), Degli Antoni (Ducati 100), a réalisé la moyenne de 109,985 km/h, alors que la Mondial de G. Milani, une 125 cm³, n'a fait que 105,639 km/h. Que dire de ces moyennes ? Cela devient de plus en plus difficile et nous suivons ce tourbillon en perdant totalement le sens exact de l'expression « aller vite ». Espérons que tout finira pour le mieux !

Par la suite nous apprenons que la moyenne des 175 cm³ (Morini) est de 123,825 km/h.

L'unique D.K.W. 125 cm³ disparaît par suite d'une chute de son pilote.

Voulez-vous une autre idée sur la « vitesse » ? Sur la ligne droite de Cormons, la Morini 175 cm³ de Campana a été chronométrée à 175 km/h !

Pendant un court instant nous essayons de suivre une 100 cm³ Ducati. Je vous assure que c'est vraiment du sport ! et nullement de tout repos. Je le redirai très souvent peut-être, mais cette Ducati est vraiment la révélation du Tour.

Au carrefour de Vittorio Veneto nous nous arrêtons afin de voir les pilotes prendre une courbe particulièrement difficile. Aux dires des suiveurs, l'on ne voit plus, comme les années passées, des pieds par terre, des actions désordonnées, il est flagrant que ce Tour a groupé des concurrents principalement préparés pour cette terrible course, et d'une classe certaine.

A Ponte Alto, chute très spectaculaire, mais grave pour l'un des protagonistes : Lattanzi déchainé tombe et Campana qui le suit à vingt mètres ne peut l'éviter ; pour lui le Tour est fini. Autre lutte diabolique entre Mendogni (Morini) et Provini (Mondial) ce dernier se verra gratifié de deux chutes.

A Trente (317 km), ville-contrôle, nous relevons les premiers de chaque catégorie : 75 cm³ : Galliani (Capriolo), 3 h 25' 26", moyenne 92,740 km/h ; 100 cm³ : Degli Antoni (Ducati), 2 h 56' 56", moyenne 104,345 km/h ; 125 cm³ : G. Milani (Mondial), 3 h 04' 24", moyenne 103,145 km/h ; 175 cm³ : Mendogni (Morini), 2 h 42' 10", moyenne 117,402 km/h.

148 km nous séparent de la ville-étape, Padoue, et l'allure ne diminue pas, bien au contraire. Il nous est impossible de passer les coureurs, ils vont décidément trop vite, même pour nos quatre roues !

A Padoue, les premiers seront : 75 cm³ : Galliani (Capriolo), 5 h 17' 15", moyenne 87,940 km/h ; 100 cm³ : Degli Antoni (Ducati), 4 h 36' 49", moyenne, 100,765 km/h ; 125 cm³ : Milani et Galliani (Mondial), 4 h 47' 57", moyenne 96,859 km/h ; 175 cm³ : Mendogni (Morini), 4 h 14' 46", moyenne, 109,507 km/h.

Résultats sans commentaires, chiffres éloquents, mais encore une fois vous remarquerez la magnifique prestation de la 100 cm³, plus vite que la 125 cm³.

Drame n° 2 : Le directeur de Laverda, dans une lettre de grande honnêteté, déclare retirer ses machines en 100 cm³, devant la supériorité écrasante des Ducati.

La troisième étape est très rapide, et 260 km nous porterons à Riccione « perle de l'Adriatique ». Les coureurs en course ne sont plus que 253, contre 374 au départ. Ces deux étapes ont vraiment été une dure sélection.

Nous ne pouvons passer sous silence le drame n° 3. La Mondial ayant demandé que les Morini de Mendogni et Speziali soient vérifiées par un commissaire officiel, l'on devait s'apercevoir que le carburateur était supérieur à celui autorisé par le règlement ! Discussions à n'en plus finir, enfin

les Morini changent de carburateur et la réclamation de la Mondial est levée.

Au départ, l'on sent que les pilotes sont animés d'idées belliqueuses. Le jeune Degli Antoni (Ducati 100) nous dit : « Vous n'avez encore rien vu, aujourd'hui c'est du billard ! » Je me demande comment ils font pour résister à la fatigue.

Après une ligne droite de 14 km nous abordons un méchant virage qui fait la joie de la foule, toujours aussi dense. Et l'on

VOICI LES



GALLIANI,
vainqueur de la catégorie 75 cm³.



CAMPANELLI,
vainqueur de la catégorie 125 cm³.

appuie encore sur le champignon ! Il y a désormais une lutte entre les 100 et les 125 cm³ offensées d'avoir été battues sur la moyenne horaire. Court repos à Ferrar (77 km) pour un pointage : 75 cm³ : Galassi (Ceccato), moyenne 102,628 km/h ; 100 cm³ : Degli Antoni (Ducati), moyenne 117,807 km/h ; 125 cm³ : Artusi (Mondial), moyenne 118,502 km/h (l'affront est vengé) ; 175 cm³ : Ferri (Mondial), moyenne 134,559 km/h.

Ne perdons pas de temps et vite en voiture. Mendogni (Morini) semble avoir quelques

ennuis de carburation. Un vent froid se lève, gênant terriblement les coureurs qui, cependant, ne ralentissent pas l'allure, bien au contraire.

Cette étape fut une chasse éperdue, menée à une allure diabolique. Ces « démons » de la route verront-ils la ligne d'arrivée ?

Enfin nous arrivons à Riccione, et attendons le verdict des chronométreurs :

75 cm³ : Galassi (Ceccato), 2 h 41' 41", moyenne 96,460 km/h ;

100 cm³ : Degli Antoni (Ducati), 2 h 18' 32", moyenne 112,606 km/h ;

125 cm³ : Artusi (Mondial), 2 h 19' 32", moyenne 111,800 km/h ;

175 cm³ : Lattanzi (Mondial), 2 h 04' 17", moyenne 125,502 km/h.

Et nous arrivons au drame n° 4. Combat oratoire des plus violents entre les frères Boselli (Mondial) et Morini. L'on reparle des dimensions du carburateur, de dix ans de course, tout cela avec des paroles « fortes ». Patiemment nous attendons les résultats de cette bataille verbale. Enfin nous apprenons le retrait de la Mondial en 125 et 175 cm³. Pour des raisons différentes trois marques se sont donc retirées depuis le départ : Laverda 100 cm³, M.V. Agusta et Mondial. A qui le tour !

Allons sagement nous reposer, car les kilomètres commencent à peser et demain il va falloir suivre ces déchaînés de motocyclistes dans une étape assez difficile qui nous amènera à Pescara, distante de 449 km.

Rien de sensationnel jusqu'à Pesaro, avec une route magnifique. A Fano nous rencontrons Taruffi qui pilote un opérateur de cinéma. La courte montée de Pinocchio donne un avant-goût des difficultés à venir. Par des routes tortueuses nous passons Loreto, ville fameuse pour son sanctuaire, Porto-Recanati où nous apercevons la magnifique demeure du ténor Bengiamino Gigli, et nous nous dirigeons vers Macerata, où nous faisons le pointage suivant : Galassi (Ceccato 75), moyenne de 92 km/h ; le jeune Costantini a porté sa Ducati 100 à une moyenne de 107 km/h, sur les 143 km parcourus. Depuis le forfait de la Mondial, les noms en vue sont avec la Morini, la Rumi, Mi-Val et Benelli. Le premier des 125 cm³ est Dall'Ara (Mi-Val), avec une moyenne de 103 km/h, alors qu'en 175 cm³, Mendogni atteint, avec sa Morini, le 118,672 km/h.

Le parcours devient très dur, et il fait vraiment froid. La route entre Urbisaglia et Sarnano, Amandola et Croce di Casale (751 m) est très tourmentée. A Montorio al Vomano commence la terrible montée et qui va nous porter au col des Campanelle et qui exigera des pilotes et de leurs machines un effort terrible par suite de l'état de la route et de la température inclément. Et pour se reposer ! une descente tortueuse, rapide, où les chutes seront nombreuses. Nous voyons devant nous Tartarini et sa Ducati faire un vol plané, et le pilote se recevoir sur le garde-fou du parapet. Il remonte sur sa machine, mais dans sa fougue il ne s'est

pas aperçu qu'il était blessé à la cheville gauche, et que six points de suture seront nécessaires à l'arrivée. Je crois qu'il existe vraiment une psychose du Tour d'Italie qui vous fait oublier la souffrance, le froid et la poussière.

A Aquila, nouveau contrôle. Nous devons encore enregistrer des moyennes, vraiment étonnantes de par l'état du terrain parcouru.

En 75 cm³, Galliani (Capriolo), a atteint une moyenne de 85 km/h ; Tartarini (Ducati 100), 95,035 km/h ; Basso (Rumi 125), 92,401 km/h, et Mendogni (Morini 175), 118,672 km/h. Nous avons parcouru 348 km.

Les malheurs ne sont pas terminés, et une série de chutes eurent lieu dans la descente de Popoli, où nous vîmes le brave vétérinaire Montanari et Zanzi faire une chute très spectaculaire, mais blessant deux spectateurs et un agent. Pour Zanzi la course se finit à l'hôpital avec fracture du fémur et de la rotule, et Montanari, le visage ensanglanté continue la course, avec un rare courage.

L'arrivée à Pescara fut pour tous la bienvenue. Mais malgré la fatigue, et le froid, je trouve toujours le « Tour » très captivant !

Les premiers des catégories furent :

75 cm³ : Galliani (Capriolo), 5 h 12' 07", moyenne 86,313 km/h ;

100 cm³ : Tartarini (Ducati), 4 h 37' 00", moyenne 97,256 km/h ;

125 cm³ : Basso (Rumi), 4 h 44' 59", moyenne 94,531 km/h ;

175 cm³ : Mendogni (Morini), 4 h 23' 19", moyenne 102,310 km/h.

Heureusement ce soir il n'y a pas de drame dans l'air, et un sommeil réparateur nous permettra de repartir demain.

Ce matin 223 pilotes au départ, à l'arrivée il n'y en avait plus que 187.

Nous apprenons que le directeur de la Ducati, M. Montano, a fait l'offre suivante à ses pilotes : « Je donne 20 000 lire par jour à chaque pilote qui n'ira pas à une allure folle. » Incroyable, mais vrai ! A cela les pilotes ont déclaré qu'ils préféraient abandonner la prime plutôt que de se priver du plaisir d'aller vite.

Lever de très bonne heure pour rallier Pescara à Taranto, légère promenade de 483 km.

Vous ai-je dit que les pilotes de la Ducati, afin que les mécanos puissent les reconnaître plus facilement, portent des gants mousquetaires blancs — tout au moins au départ — qui feraient palir d'envie nos policiers motocyclistes ?

L'on me communique un renseignement qui me paraît intéressant : les moyennes réalisées l'an dernier sur cette étape Riccione-Pescara, parcourue en sens inverse : 75 cm³ : 80,214 km/h ; 100 cm³ : 84,487 km/h ; 125 cm³ : 93,244 km/h.

VAINQUEURS



DEGLI ANTONI,
vainqueur de la catégorie 100 cm³.



MENDOGNI,
vainqueur de la classe 175 cm³ et du Tour
d'Italie.

Et nous voilà en route pour la plus longue étape du Giro. Si hier nous avons greloté, aujourd'hui il fait une chaleur terrible. Après un début sans histoire, à Termoli (127 km) nous entrons dans une zone de 100 km avec

moyenne de 111,2 km/h. Inutile de vous demander de comparer les vitesses en 100 et 125 cm³.

Nouveau départ pour une étape très courte,

Ducati, de Degli Antoni, 84,600 km/h; le 125 cm³ Rumi, de Basso, 83,600 km/h et le 175 cm³ Beta, de Perfetti, qui ressemble étonnamment à Pierre Monneret, 85,6 km/h.

1 BOLOGNA-TRIESTE 441 KM

CAT.	TEMPS	MOYENNE
		km
75 cm ³	1. Ghio (Ceccato) 4 h 40' 50" 2. Stringhetto (Capriolo) 4h45'5" 3. Fontanili (Ceccato) 4 h 45' 14"	94,219
100 cm ³	1. Villa (Ducati) 4 h 9' 34" 2. Fantuzzi (Ducati) 4 h 10' 4" 3. Farne (Ducati) 4 h 11' 45"	106,120
125 cm ³	1. Donatucci (M. V.) 4 h 5' 37" 2. Milani (Mondial) 4 h 6' 57" 3. Artusi (Mondial) 4 h 8' 5"	107,692
175 cm ³	1. Mendogni (Morini) 3 h 37' 17" 2. Lattanzi (Mondial) 3 h 37' 45" 3. Ferri (Mondial) 3 h 40' 11"	121,76

2 TRIESTE-PADOVA 465 KM

CAT.	TEMPS	MOYENNE
		km
75 cm ³	1. Galliani (Capriolo) 5 h 17' 15" 2. Galassi (Ceccato) 5 h 19' 28" 3. Rizzitelli (Laverda) 5 h 19' 34"	87,940
100 cm ³	1. Degli A. (Ducati) 4 h 36' 49" 2. Tartarini (Ducati) 4 h 42' 50" 3. Fantuzzi (Ducati) 4 h 48' 46"	100,70
125 cm ³	1. Milani et Galliani (Mondial) 4 h 47' 57" 3. Pionava (Benelli) 4 h 50' 48"	
175 cm ³	1. Mendogni (Morini) 4 h 14' 46" 2. Provini (Mondial) 4 h 16' 45" 3. Maranghi (Mondial) 4 h 19' 15"	109,50

3 PADOVA-RICCIONE 260 KM

CAT.	TEMPS	MOYENNE
		km
75 cm ³	1. Galassi (Ceccato) 2 h 41' 41" 2. Pasini (Laverda) 2 h 43' 14" 3. Galliani (Capriolo) 2 h 44' 12"	96,460
100 cm ³	1. Degli A. (Ducati) 2 h 18' 32" 2. Tartarini (Ducati) 2 h 21' 3" 3. Villa (Ducati) 2 h 21' 37"	112,60
125 cm ³	1. Artusi (Mondial) 2 h 19' 32" 2. Galliani (Mondial) 2 h 20' 30" 3. Milani (Mondial) 2 h 20' 46"	111,80
175 cm ³	1. Lattanzi (Mondial) 2 h 4' 17" 2. Ferri (Mondial) 2 h 4' 40" 3. Maranghi (Mondial) 2 h 4' 49"	125,502

une route épouvantable. Nous pensons au pauvre Tartarini et à ses points de suture, il ne doit pas être à la fête ! Cependant nous ne pouvons oublier l'incident, qui aurait pu être tragique, survenu à Vasto (85 km) où, alors que Mendogni et Speziali se tiraient « une bourre » terrible, le sympathique Alano Montanari est venu percuter dans la roue de Speziali, et si le pilote de la Morini n'eut à déplorer aucun dégât, Montanari alla heurter un camion en stationnement. Pour lui le Giro est fini. Nous ne faisons plus attention aux incidents mécaniques qui sont nombreux. Les Ducati font comme toujours merveille, et l'on se demande si Mondial, dont la réclamation portait sur la classe 175 cm³, n'a pas retiré ses pilotes en 125 cm³ parce que cette catégorie est ridiculisée par la moyenne horaire des 100 Ducati.

Notre chauffeur appuie à fond sur le champignon afin de dépasser les coureurs et nous permettre de pointer au contrôle-ravitaillement de Cerignola (252 km) :

75 cm³ : Mengaglia (Ceccato), moyenne 97,500 km/h ; 100 cm³ : Degli Antoni (Ducati), 106,500 km/h ; 125 cm³ : Parisio (Rumi), 107,237 km/h ; 175 cm³ : Mendogni (Morini), 113,800 km/h.

Et nous reprenons la route. Au passage nous admirons la très belle tenue de la Ceccato 75 cm³. Une zone montagneuse avec une altitude moyenne de 500 m nous conduira à Taranto, où nous retrouverons seulement 162 pilotes. Je vous assure que ceux qui arriveront à Bologna, fin du Giro, auront droit à tout notre respect.

En 75 cm³ la victoire d'étape reviendra à la Ceccato pilotée par Pozzoni (moyenne 96 km/h) ; en 100 cm³ à une Ducati conduite par Villa (moyenne 106,300 km/h) ; en 125 cm³ deux vainqueurs pilotant des Rumi, Basso et Carisconi (moyenne 103,700 km/h) ; et la Morini 175 cm³ de Speziali a réalisé une

4 RICCIONE-PESCARA 449 KM

CAT.	TEMPS	MOYENNE
		km
75 cm ³	1. Galliani (Capriolo) 5 h 12' 7" 2. Fontanili (Ceccato) 5 h 15' 38" 3. Pozzoni (Ceccato) 5 h 16' 38"	86,313
100 cm ³	1. Tartarini (Ducati) 4 h 37' 2. Degli A. (Ducati) 4 h 43' 47" 3. Fantuzzi (Ducati) 4 h 47' 51"	79,256
125 cm ³	1. Basso (Rumi) 4 h 44' 59" 2. Carisconi (Rumi) 4 h 50' 15" 3. Campanelli (Benelli) 4h50'27"	
175 cm ³	1. Mendogni (Morini) 4 h 23' 19" 2. Speziali (Morini) 4 h 24' 38" 3. Riva (Bianchi) 4 h 39' 13"	102,32

seulement 207 km, qui nous porteront de Taranto à Cosenza, avec 154 pilotes. Trajet sans histoire, sous un chaud soleil et au milieu d'une foule intense. 146 coureurs arriveront à la ville-étape, ainsi classés : 75 cm³ : Pozzoni (Ceccato), 2 h 06' 49", moyenne 97,800 km/h ; 100 cm³ : Degli Antoni (Ducati), 1 h 50' 50", moyenne 112,300 km/h ; 125 cm³ : Zubani (Rumi), 1 h 56' 02", moyenne 107,010 km/h ; 175 cm³ : Mendogni (Morini), 1 h 42' 37", moyenne 121 km/h.

Aujourd'hui encore une dure étape de 383 km pour atteindre Naples, avec 2 500 virages, au total presque 100 km ! Parcours sans histoire jusqu'à Castrovillari où commence une montée rapide, mais avec une excellente route. Avant Mormanno nous passons un tunnel de 300 m, et nous recommençons avec une route tourmentée. Au Col de Campotene, nous sommes à 1 030 m, et la descente est une suite de tourniquets. Au ravitaillement de Sala Consilina nous faisons le point : en 75 cm³, le Capriolo de Galliani réalise 79,600 km/h de moyenne ; le 100 cm³

5 PESCARA-TARANTO 482 KM

CAT.	TEMPS	MOYENNE
		km
75 cm ³	1. Pozzoni (Ceccato) 5 h 2' 15" 2. Mengaglia (Ceccato) 5 h 3' 42" 3. Galliani (Capriolo) 5 h 3' 46"	95,865
100 cm ³	1. Villa (Ducati) 4 h 32' 22" 2. Degli A. (Ducati) 4 h 33' 23" 3. Spaggiari (Ducati) 4 h 38' 24"	106,356
125 cm ³	1. Basso (Rumi) et Carisconi (Rumi) 4 h 39' 14" 3. Buffani (Rumi) 4 h 41' 11"	103,748
175 cm ³	1. Speziali (Morini) 4 h 19' 36" 2. Mendogni (Morini) 4 h 19' 37" 3. Caldari (Parilla) 4 h 26' 12"	111,221

6 NAPOLI-PERUGIA 476 KM

CAT.	TEMPS	MOYENNE
		km
75 cm ³	1. Pozzoni (Ceccato) 5 h 22' 12" 2. Galliani (Capriolo) 5 h 26' 41" 3. Ghio (Ceccato) 5 h 36' 25"	88,6
100 cm ³	1. Degli A. (Ducati) 4 h 49' 7" 2. Villa (Ducati) 4 h 59' 54" 3. Fantuzzi (Ducati) 5 h 34"	98,7
125 cm ³	1. Pionava (Benelli) 9 h 1' 12" 2. Campanelli (Benelli) 5 h 2' 11" 3. Zonca (Rumi) 5 h 7' 30"	94,8
175 cm ³	1. Mendogni (Morini) 4 h 39' 51" 2. Speziali (Morini) 4 h 44' 18" 3. Mantelli (Bianchi) 4 h 49' 15"	102,03

Nous apprenons que Tartarini (Ducati 100 cm³) qui, par suite de sa blessure à la jambe ne pouvait utiliser que le frein à main, a été victime d'une chute, avec fracture de la jambe droite, et transporté

à l'hôpital. En lui nous saluons tous ceux qui vaillamment continuent ce Tour avec des blessures qui, sur certaines routes sont un martyre. Nous voulons également nous attarder un court instant sur les sacrifices et le sérieux handicap contre lesquels luttent les pilotes individuels qui s'entraident d'une façon admirable.

De Eboli (km 267) à Salerno (km 294) les pilotes ont été gênés par de nombreux chiens qui semblaient littéralement affolés, et occasionnèrent de nombreuses chutes, d'une certaine gravité. Les derniers kilomètres sont parcourus au milieu d'une foule exubérante mais enthousiaste. A Naples la belle, ce fut du délire! Les résultats et les moyennes obtenues vous donneront une idée de la difficulté de cette étape qui, au dire de certains coureurs, a été éreintante. 75 cm³ : Galliani (Capriolo), 4 h 52' 44", moyenne 78,500 km/h; 100 cm³ : Graziano (Ducati), 4 h 31' 16", moyenne 84,600 km/h; 125 cm³ : Basso (Rumi), 4 h 33' 54", moyenne 83,800 km/h; 175 cm³ : Vezzalini (Gilera), 4 h 29' 33", moyenne 85,200 km/h.

A noter que hier nous n'avons perdu que 11 pilotes, et à l'arrivée à Perugia il en restera 135.

Nous quittons le golfe du Vésuve pour atteindre, après 154 km, la région montagneuse, et au contrôle d'Avezzano (km 229) nous notons : 75 cm³ : Pozzoni (Ceccato), moyenne 92,900 km/h; 100 cm³ : Degli Antoni (Ducati), moyenne 103,800 km/h; 125 cm³ : Carissoni (Rumi), moyenne 99,500 km/h; 175 cm³ : Mendogni (Morini), 109,600 km/h.

Un duel acharné se déclenche entre Pionava (Benelli) et Campanelli (Benelli) car c'est dans cette étape que se jouera la victoire de ce Tour. La route est dure et à Rocca di Cambio nous sommes au point culminant de ce Giro, à 1 375 m; le spectacle est magnifique et imposant, mais nous n'avons nullement le temps de nous attarder. Les incidents mécaniques sont très nombreux, nous voyons des pilotes de maisons demander aide aux voitures suiveuses, mais les isolés, encore une fois, s'entraident.

Certains pilotes restent sans carburant et

sont obligés de pousser leurs machines, et bien souvent, pendant de trop nombreux kilomètres. Dans cette très dure étape les Ducati 100 cm³ ont, encore une fois, fait merveille. Lors d'un contrôle, l'ingénieur Taglioni, père de cette 100 cm³ fantastique, nous dit : « Je suis content de cette machine, mais j'attends avec impatience la Milan-Tarente où la nouvelle 125 cm³ double arbre à cames en tête fera ses débuts. Et puis je me remettrai au travail pour terminer la 175 cm³ afin de la présenter au Tour 1956. » Comme vous le voyez, l'on ne chôme pas chez Ducati.

Nous arrivons enfin à Perugia où nous voyons que le Ducati 100 de Degli Antoni a réalisé une moyenne de 98,700 km/h contre 94,800 pour la Benelli de Pionava.

Demain nous partirons pour rallier notre point de départ : Bologna (274 km). Route assez difficile entre Florence et Bologne avec le Col de la Futa. Le seul drame, et de conséquence, fut en 75 cm³ où le Ceccato a perdu la tête du classement général au profit du Capriolo.

Le tableau de classement nous donnera une idée de cette lutte de neuf jours. Encore une fois attardons-nous sur la performance de la 100 cm³ Ducati qui au classement général occupe, avec Degli Antoni, la cinquième place derrière des 175 cm³, la première 125 cm³ se trouvant dix-neuvième.

Le Giro, cette épreuve de grand fond est captivante, émouvante, mais pleine d'enseignements. En parcourant les routes italiennes, j'avais une seule idée en tête : voir l'an prochain des pilotes et machines français. Maintenant Messieurs les coureurs spécialistes, à vous de jouer!

HÉLÈNE CINTIOLI.

6 TARANTO-COSENZA 207 KM

CAT.	TEMPS	MOYENNE
75 cm ³	1. Pozzoni (Ceccato) 2 h 6' 49" 2. Mencaglia (Ceccato) 2 h 8' 42" 3. Galliani (Capriolo) 2 h 8' 42"	97,80
100 cm ³	1. Degli A. (Ducati) 1 h 50' 50" 2. Villa (Ducati) 1 h 54' 14" 3. Maoggi (Ducati) 1 h 55' 45"	112,3
125 cm ³	1. Zubani (Rumi) 1 h 56' 2" 2. Parisio (Rumi) 1 h 56' 37" 3. Basso (Rumi) 1 h 56' 57"	107,01
175 cm ³	1. Mendogni (Morini) 1 h 42' 37" 2. Speziali (Morini) 1 h 45' 41" 3. Vezzalini (Gilera) 1 h 45' 56"	121

7 COSENZA-NAPOLI 383 KM

CAT.	TEMPS	MOYENNE
75 cm ³	1. Galliani (Capriolo) 4 h 52' 44" 2. Stringhetto (Capriolo) 4 h 57' 2" 3. Pozzoni (Ceccato) 4 h 58'	78,5
100 cm ³	1. Graziano (Ducati) 4 h 31' 16" 2. Degli A. (Ducati) 4 h 32' 43" 3. Spaggiari (Ducati) 4 h 35' 41"	84,60
125 cm ³	1. Basso (Rumi) 4 h 33' 54" 2. Carrano (Mi-Val) 4 h 34' 54" 3. Carissoni (Rumi) 4 h 36' 10"	83,84
175 cm ³	1. Vezzalini (Gilera) 4 h 29' 33" 2. Campanelli (Benelli) 5 h 2' 11" 3. Zonca (Rumi) 5 h 7' 30"	85,24

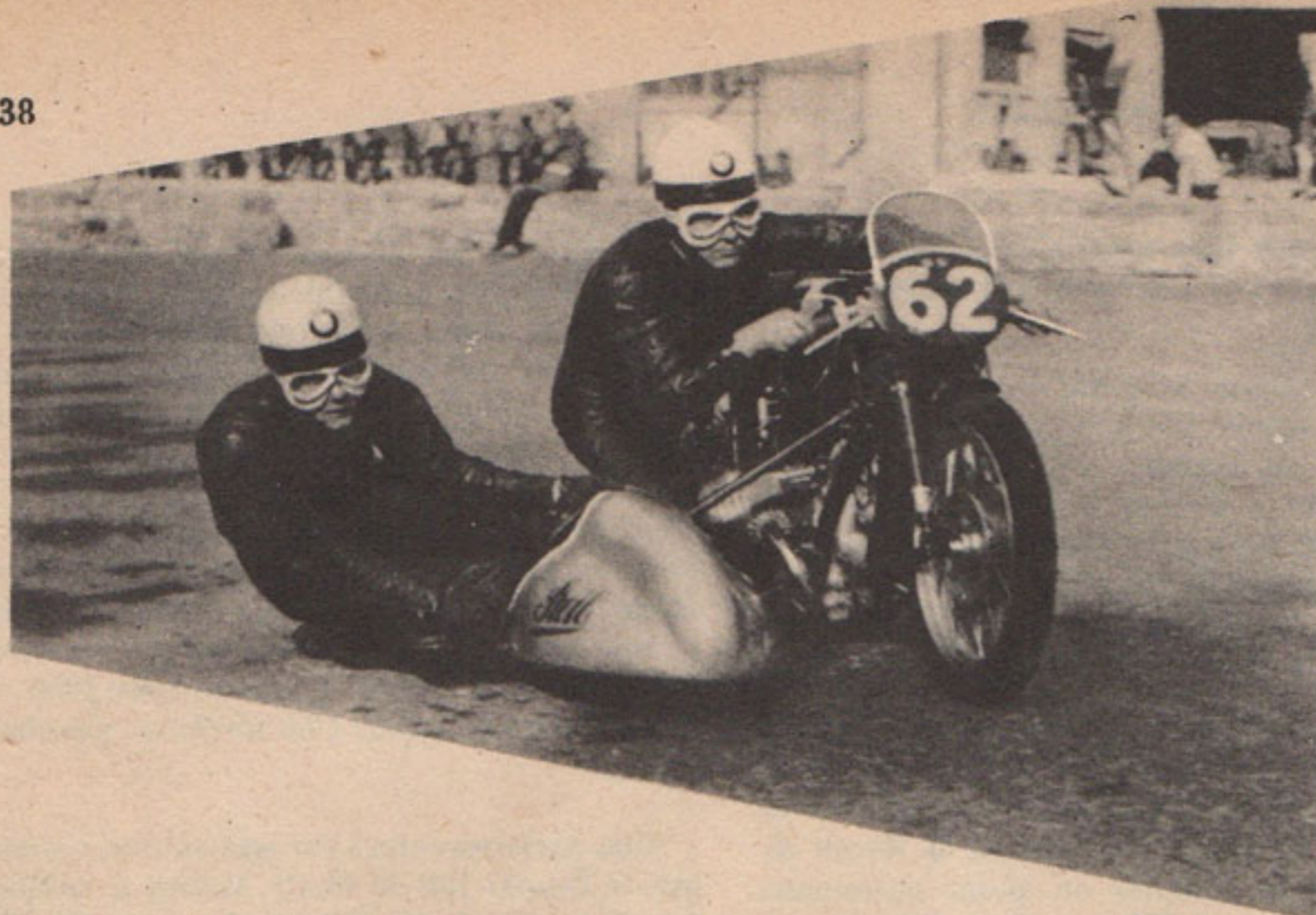
9 PERUGIA-BOLOGNA 274 KM

CAT.	TEMPS	MOYENNE
75 cm ³	1. Grassellini (Laverda) 3 h 14' 2" 2. Galliani (Capriolo) 3 h 14' 57" 3. Stringhetto (Capriolo) 3 h 15' 34"	84,72
100 cm ³	1. Degli A. (Ducati) 2 h 55' 40" 2. Maoggi (Ducati) 2 h 57' 26" 2. Scamandri (Ducati) 2 h 59' 22"	93,571
125 cm ³	1. Basso (Rumi) 2 h 59' 52" 2. Tagli (Rumi) 2 h 59' 56" 3. Pionava (Benelli) 3 h 55"	91,379
175 cm ³	1. Mendogni (Morini) 2 h 50' 22" 2. Speziali (Morini) 2 h 51' 18" 3. Perfetti (Beta) 2 h 51' 47"	96,475

Avant-dernière étape de ce Tour : Naples-Perugia, longue de 476 km, avec une montée de 1 375 m. Je vous assure qu'il ne faut pas craindre l'altitude, et les ennuis de carburation sont très nombreux.

CLASSEMENT GÉNÉRAL

CATÉGORIE	TEMPS	MOYENNE
75 cm ³	1. GALLIANI (Capriolo) 39 h 3' 1" 2. POZZONI (Ceccato) 39 h 5' 58" 3. STRINGHETTO (Capriolo) 39 h 59' 52"	88,0
100 cm ³	1. DEGLI ANTONI (Ducati) 34 h 44' 35" 2. VILLA (Ducati) 35 h 32' 59" 3. FANTUZZI (Ducati) 35 h 44' 55"	98,9
125 cm ³	1. CAMPANELLI (Benelli) 35 h 57' 59" 2. CARISSONI (Rumi) 36 h 11' 4" 3. PIONAVA (Benelli) 36 h 25' 2"	95,5
175 cm ³	1. MENDOGNI (Morini) 32 h 31' 32" 2. SPEZIALI (Morini) 32 h 59' 21" 3. MATTEI (Morini) 34 h 19' 55"	105,635



Hillebrand sur la B.M.W. des récents records du monde, vainqueur de l'épreuve.

Comme chaque année, c'est sur le parcours Quais-Quinconces que se sont déroulées les épreuves organisées par le Moto-Club de Bordeaux, par une magnifique et chaude journée d'avril. Deux courses étaient prévues au programme : 125-175 cm³ et side-cars, toutes deux comptant pour le championnat de France.

Longueur du circuit : 2,457 km.

Catégorie 125 et 175 cm³

Une seule épreuve pour les concurrents de ces deux catégories, mais classement séparé. Nous remarquons parmi les partants : Onda, Bouin, Lacour, Moury, Soulet, et Bayle vainqueur de cette catégorie en 1954.

Les meilleurs chronos ont été réalisés aux essais :

En 175 cm³ : par Onda, 1' 55" ; Cuin, 1' 55" 8/10 ; Moury, 1' 56" 8/10 ; Jean-Henry, 1' 59" 4/10.

En 125 cm³ : par Bayle, 1' 52" 7/10 ; Soulet, 1' 55" 6/10 ; Barthayre, 2' 4".

Bouclent leur 1^{er} tour dans l'ordre : Onda, Bayle, Bouin, Moury, Soulet, Boyer, Jean-Henry, Labeguerie, Grobety, Galtié, Beauvais, Vidal, Bonnet, Cuin et Escoubas. Vercheres tombe. Vidal s'arrête à son stand et repart.

Au 15^e tour chute magistrale de Bayle, qui remonte sur sa machine aussitôt et passe devant nous avec seulement 18" de retard.

Belle lutte : Bouin, Moury, Soulet.

Chute de Moury (17^e tour) au virage des Girondins. Bouin l'imite au virage de la douane au tour suivant.

Splendide remontée de Beauvais qui était en 10^e position au 1^{er} tour. Même remarque pour Jean-Henry.

Soulet ne pouvait pas faire mieux avec son M.V. deux temps, puisqu'il terminera 2^e des 125 cm³.

A signaler en 175 la tenue de la construction française (Peugeot, Sotecma et Ultima) devant les machines étrangères.

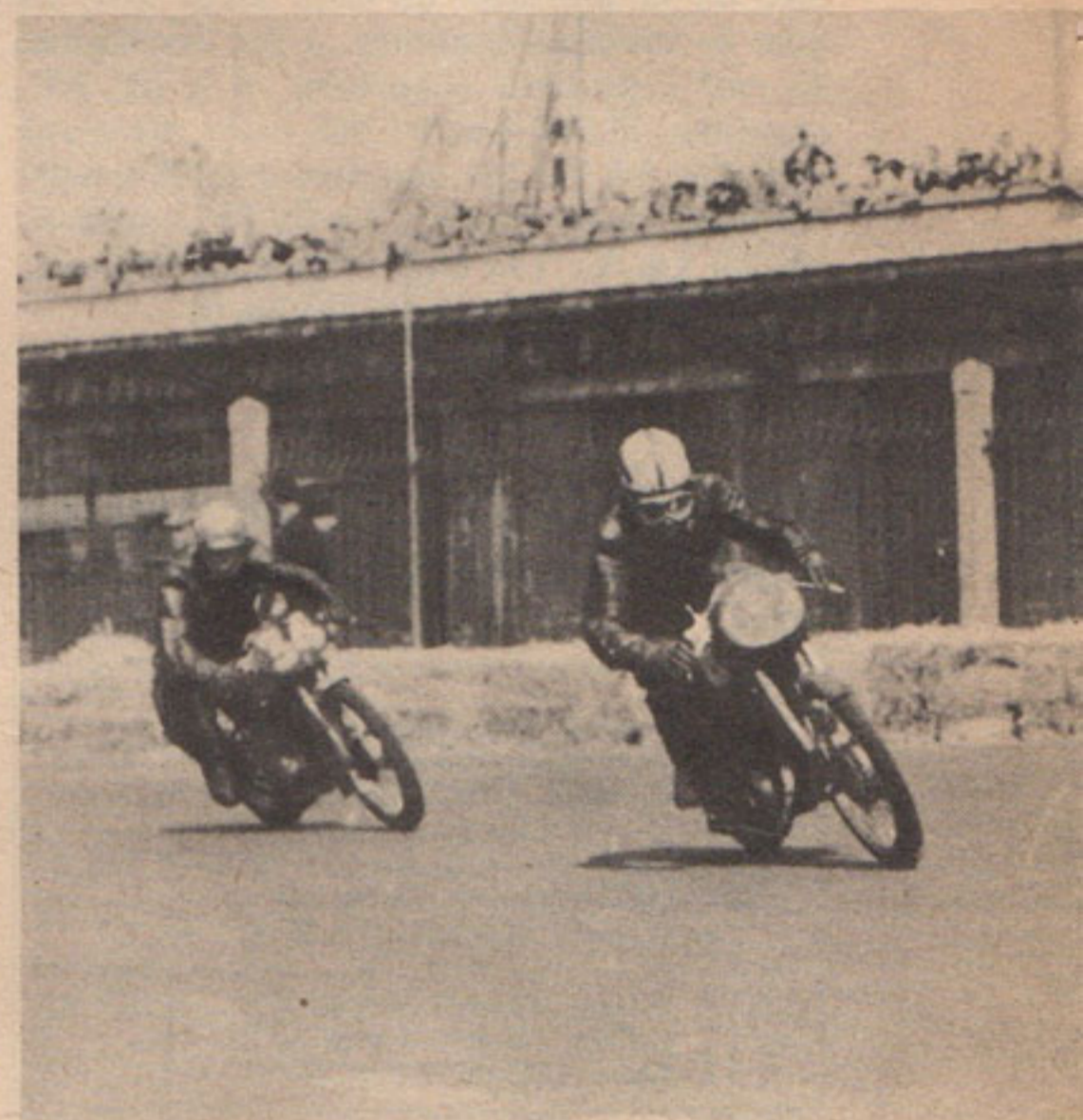
En résumé : spectacle de qualité avec des pilotes de classe certaine et des machines bien préparées.

CLASSEMENT DE LA CATEGORIE 125 cm³

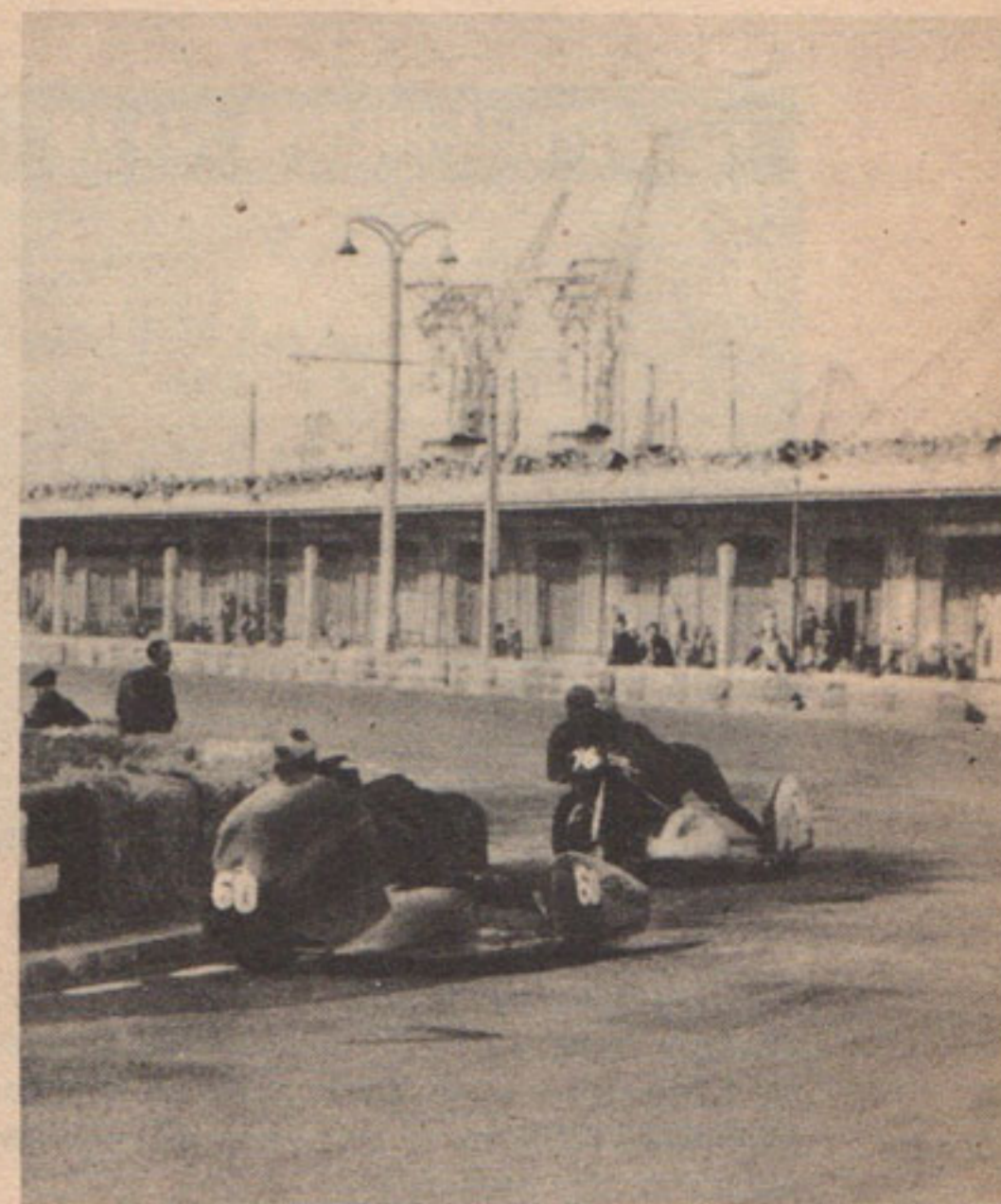
1. BAYLE, Bx (M.V.), 46' 1" 3; moy. 79,555 km/h;
 2. Soulet, Tarbes (M.V.), 47' 09" 9, à 1 tour;
 3. Escoubas, Bx (M.V.), 46' 05", à 2 tours;
 4. Borthayre, Bx (M.V.), 44' 56", à 3 tours;
 5. Labeguerie, Bx (Rumi), 46' 42" 9, à 3 tours;
 6. Vidal, Ste-Bazeille (Ardie), 47' 34" 9, à 4 tours;
 7. Grobety, Villeurbanne (M.V.), 47' 44" 9, à 5 tours;
 8. Legrèze, Bx (Puch), 47' 08" 5, à 7 tours;
- Record du tour : Bayle, 1' 47" : 82,693 km/h.

CLASSEMENT DE LA CATEGORIE 175 cm³

1. ONDA, Nice (Magnat-Delon), 45' 40" 3, 80,722 km/h;
 2. Beauvais, Paris (Sotecma), 46' 20" 3;
 3. Bouin, Orléans (Peugeot), 46' 41" 1, à 1 tour;
 4. Jean-Henry, Ste-Bazeille (Ultima), 47' 29" 3, à 1 tour;
 5. Galtié, Bordeaux (Puch), 46' 21" 3, à 2 tours;
 6. Dupart, Bx (Puch), 47' 11", à 2 tours;
 7. Moury, Orléans (Puch), 45' 45", à 3 tours;
 8. Fourcade, Auch (Alcyon), 47' 06", à 5 tours;
 9. Bonnet, Auch (New-Map), 33' 06" 8, à 8 tours;
- Record du tour : Onda, 1' 47" 8 : 82,82,079 km/h.



L'anglais Cyril Smith (60) sur son équipement caréné, suivi de Drion (76).



INTERNATIONAL DE BORDEAUX

Au 3^e tour Smith gagne une nouvelle place aux dépens de Drion, tandis que Schmidt et Betemps bagarrent ferme pour la 6^e place.

Au 8^e tour Drion occupe la 3^e place devant Smith.

A mi-course le classement est le suivant. En 1^{re} position : Hillebrand, à 40" Murit, à 55" Drion, à 1' 6" Smith, à 1' 22", Koch, Schmidt, Beauvais, Reichlin.

Ont abandonné : au 6^e tour, Sauzereau ; au 9^e tour, Betemps ; au 11^e tour, Benz ; au 15^e tour, Verd.

Drion qui possédait 11" d'avance sur Smith au 15^e tour et 11" également au 22^e tour, perd ce capital-avance qui n'est plus que de 2" 6/10 au 25^e tour. Malgré sa résistance il est sauté au 28^e tour et passe la ligne d'arrivée 1" 8/10 après son rival.

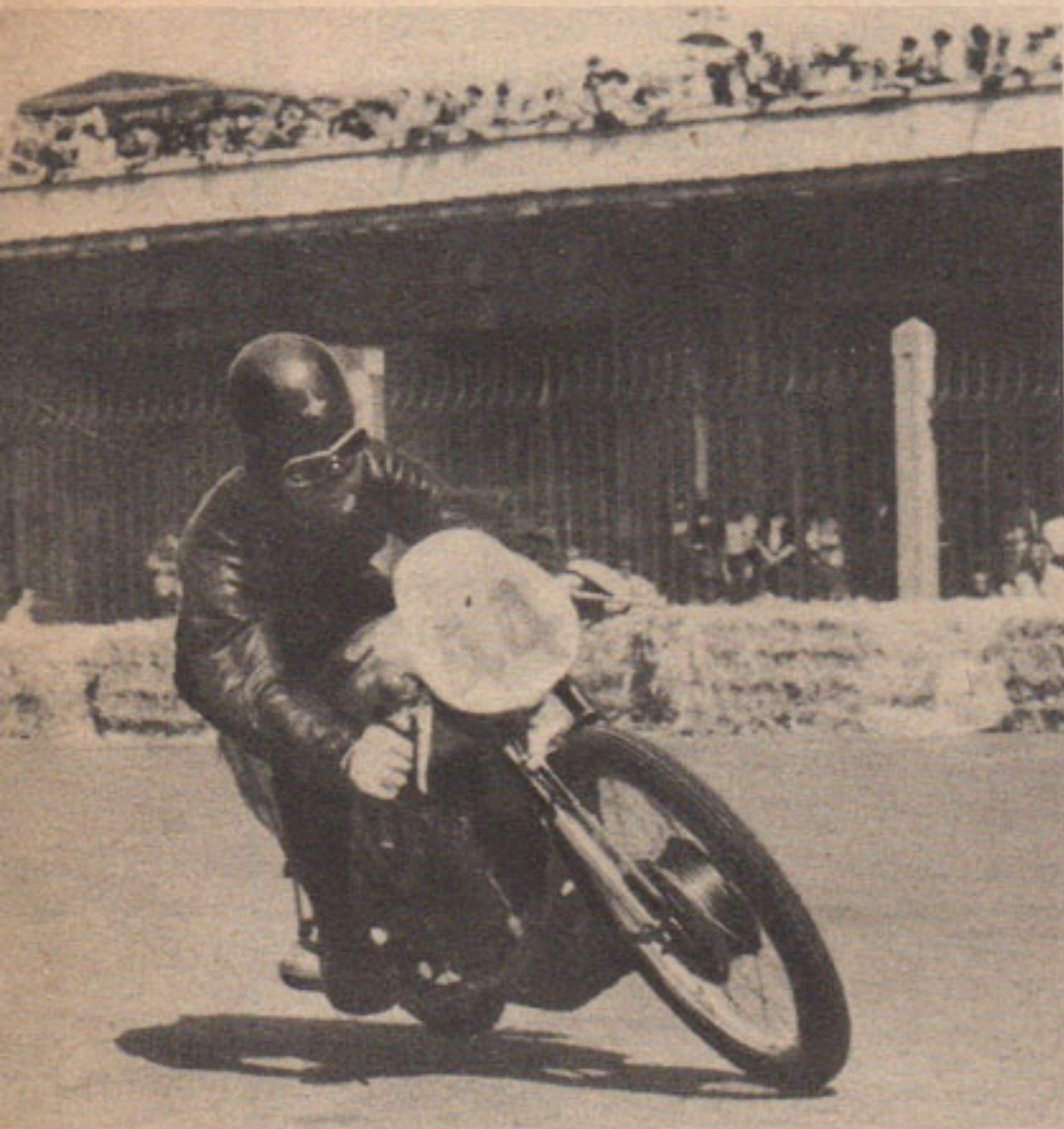
Course très régulière de Murit, bien équipé.

Epreuve fort goûtée du public qui apprécie toujours les spectaculaires « sorties » des passagers.

Le départ des side-cars.



A l'arrivée, Hillebrand au guidon de sa B.M.W. ; derrière lui Murit, brillant second, ayant à sa gauche sa toute souriante épouse et à sa droite son passager Flahaut.



Un passage de l'épreuve des 125-175 cm³. Onda (44), Bouin (42) et Beauvais (34) qui termineront 1^{er}, 3^e et 2^e de cette catégorie.

Catégorie side-cars

30 tours = 73,734 km.

Ont gagné leur place sur la 1^{re} ligne d'après leur temps de la veille :

L'Allemand Hillebrand ; les Français : Murit, Drion et Betemps qui ont tourné respectivement en 1' 38" 8/10 (89,556), 1' 40" 6/10 ; 1' 43" 1/10 ; 1' 44" 7/10.

Douze concurrents s'élancent au signal du starter.

Nous pointons au 1^{er} passage dans l'ordre Hillebrand qui a pris un très rapide départ sur la B.M.W. des récents records de Monthéry, Murit, Drion, Betemps, Smith sur sa Norton carénée, Koch, Schmidt, Benz, Verd, Reichlin, Beauvais et Sauzereau.

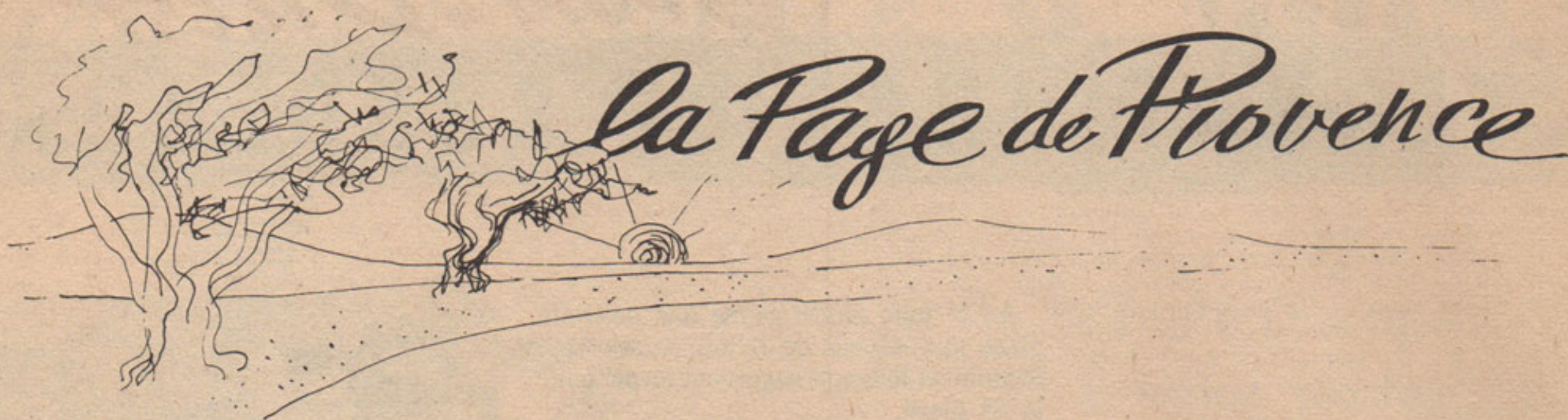
Au tour suivant Smith et Koch sautent Betemps, tandis que Beauvais passe Verd et Reichlin.



CLASSEMENT DES SIDE-CARS

1. Hillebrand, Allemagne (B.M.W.), 49' 10" ; moy. 90,256 km/h ;
2. Murit, France (B.M.W.), 50' 51" 6/10 ;
3. Smith Cyril, Angleterre (Norton), 49' 20" 1/10, à 1 tour ;
4. Drion, France (Norton), 49' 21" 9/10, à 1 tour ;
5. Koch, Allemagne (B.M.W.), 49' 44" 4/10, à 1 tour ;
6. Betemps, France (Norton), 50' 19", à 3 tours ;
7. Reichlin, Suisse (Norton), 49' 41" 5/10, à 4 tours ;
8. Schmidt Otto, Allemagne (Norton), 33' 35" 5/10, à 11 tours.

Record du tour par Hillebrand, au 9^e tour : 1' 36" 9/10, au 14^e 1' 36" 5/10 ; au 13^e 1' 36" 4/10, 91,785 km/h.



ON accuse souvent les Méridionaux d'aimer faire du bruit. C'est un peu vrai à cause de notre soleil, de notre ciel bleu, de notre mistral et du crin-crin de nos cigales.

En ce qui touche le sport motocycliste, il faut constater que le Midi bouge... et... terriblement, car il n'y a guère de dimanche qui ne nous apporte sa ration de sport, courses de côte, moto-cross, rallies petits ou grands, circuits de vitesse; les amateurs sont comblés.

Le premier club qui a ouvert le feu fut le M.C. de Mazan. Petit village blotti aux creux des derniers contreforts du Ventoux, il est devenu un des centres de motocyclisme grâce à un président dynamique, M. Beddarides.

C'est une course de côte que nous a offert le M.C. de Mazan, aidé en l'occurrence par le M.C. Pernois, nouvelle patrie du champion de France de moto-cross, Godey.

Avant 1940, la Provence détenait vraisemblablement le record de quantité de ces épreuves. La grande et incontestée reine de la spécialité était et restera toujours dans les mémoires : c'était celle du Ventoux, abandonnée pour cause de non-rentabilité.

Il est intéressant de constater que cette course des « Varayons », avait attiré, malgré un mistral froid, une assistance très nombreuse, venue de loin. Les organisateurs avaient réuni un plateau de premier choix, Collot, Drion, Murit, Betemps, Flahaut, Insermini, Duhem et bien entendu la cohorte des coureurs provençaux parmi lesquels les Marseillais membres de cette écurie vivace dénommée l'« Escadron noir ».

Quelques bitzas maison dont nous parlerons en cours de saison et surtout des machines dites Sport, soignées et bricolées à souhait. Les courses de motos de sport acquérant droit de cité, nous aurons sans nul doute en Provence une véritable pépinière de champions.

Dans cette course des Varayons. Collot nous a démontré une fois de plus qu'il est un « dur » dans la catégorie des privés en s'adjugeant le record général de la côte en 500 cm³ et ne s'inclinant que de peu devant Flahaut en 350 cm³, qui s'affirme de jour en jour.

Parmi les régionaux deux pilotes marseillais surnageaient, ce sont en 500 cm³ Lacreusette, sur twin Triumph, excellent pilote qui d'ailleurs se classera troisième au Grand Prix de Marseille trois semaines plus tard... un gars qui a de la suite dans... la poignée tournante..., suite que possède également Orand nanti de B.S.A. rapides dont il sait se servir puisqu'il sera troisième derrière Collot et Flahaut en 350 cm³ et s'assurera celle de second au Grand Prix de Marseille.

Dans la catégorie si spectaculaire des sides, Murit sur sa B.M.W. prend le meilleur sur Drion et sa Norton carénée. Betemps sera troisième devant un couple de sportmen marseillais fort connus Cahuzac et Madame sur leur twin Triumph.

En sides, la lanterne rouge fut tenue par le Marseillais Boyer, équipé d'une antique Gnome-Rhône flat-twin, très bien mise au point et pilotée de main de maître par son propriétaire qui n'aurait certainement jamais pensé s'adjuger, trois semaines plus tard, la catégorie Sides au Grand Prix de Marseille. La catégorie reine, de Provence, est celle des 175 cm³ (ou 125 cm³) : extrêmement bien garnie, elle attire de nombreux spectateurs. Que de bitzas! Gonflés à bloc, torturés, bricolés amoureuxment. C'est la catégorie-type du bricoleur peu argenté, palliant le manque d'argent grâce à des « combines » de derrière les fagots. La terreur de cette classe est

sans conteste le Marseillais (toujours!) Romano, champion de Provence indéracinable grâce à sa Puch extrêmement rapide et à une science du pilotage consommée. Il remporte la première place de la catégorie dans cette course des Varayons, le second étant Pansera sur un simple A.C.T. 175 cm³ M.V. « client » à 1' du premier. Le troisième Roubaud sur une 175 cm³ Terrot de modèle ancien mais mise au goût du jour, sera second au Grand Prix de Marseille.

Se remarquaient des Motobécane super-triturées et une invraisemblable mécanique composée de pièces diverses, moteur Peugeot, Motobécane et autres pièces inconnues, nantie d'un cylindre à ailettes interrompues type hérisson, pilotée par un extraordinaire coureur : Roman, si téméraire qu'il termine le plus souvent ses courses dans les balles de paille ou les bas-côtés de la route. Les spectateurs provençaux très amateurs de surnoms l'ont appelée la « galle de pin », analogie du cylindre de ce très rapide moteur avec le fruit de nos arbres méridionaux. Pour ne pas faillir à la tradition, Roman termine sa montée par une sensationnelle chute avec quelque chose de cassé dans la jambe.

Le M.C. de l'Isle ouvre la saison des Moto-Cross le lundi de Pâques sur son tracé du Souspiron. Imaginez d'un côté la montagne ou plutôt la colline et au bas la rivière, claire, bordée d'arbres verts. Joignez à cela des coureurs valeureux : Godey, Klim, Courageot, Vinetty; les régionaux Matéos, Audemar, Darrouy, Cros, Romano qui occupe ainsi ses dimanches libres de courses de vitesse, ajoutez du soleil, un peu de mistral, de la poussière, des spectateurs qui hurlent, remuez, agitez et servez chaud... vous aurez la recette des Moto-Cross provençaux.

Ce sport prend en Provence une place sérieuse entre le rugby, les courses de vélos et les corridas, sans oublier les concours de pétanque.

Certaines régions en comportent un ou deux par pays dans l'année et l'ami Godey a du pain sur la planche. Certains spécialistes régionaux ne seraient pas déplacés à Paris, nantis bien entendu de machines ad hoc, c'est le cas de Matéos, du Bitterrois Cros, de Darrouy; de Toulon à Perpignan le moto-cross n'est pas prêt de perdre pied.

Les courses de vitesse pour machines de série sont, croyons-nous, l'apanage des organisateurs marseillais qui présentent chaque année sur leur tracé du parc Chanot un festival pour motos de sport. Ici il n'y aura aucune difficulté à introduire la nouvelle formule.

Les 175 cm³ ont le droit de se mesurer dans la sacrosainte « Coupe Vachez ». Romano et sa Puch qui est habituellement le grand favori sera victime d'un incident mécanique après avoir mené deux tours. C'est Pansera qui gagne bien servi par les lignes droites du bord de mer, où son A.C.T.M.V. était plus à l'aise qu'à la course de côte des Varayons. Roubaud et son 175 cm³ Terrot culbuté fournit un second qui justifie l'avantage du quatre-temps sur le deux, là où l'on peut « tirer » assez longtemps, ensuite des M.V., Rumi, Peugeot, Motobécane.

Dans les 350-500 cm³, un homme était redoutable, le fils de notre ancien champion Piscaglia, malheureusement un incident mécanique le contraignit à s'arrêter après avoir accompli le meilleur tour à 101,10 km/h de moyenne. Paba mène sa Norton au poteau, Orand dont nous avons parlé plus haut suit à 10", battant Lacreusette, Croce, Sones et Léonce. Des noms qui deviendront familiers.

Les sides qui auraient régulièrement dû être l'apanage de Figuières reviennent « because » bougie encrassée, au sympathique et valeureux Boyer sur sa Gnome, après

une course émaillée de péripéties, péripéties dont Prati et sa Gambalunga, Millin, Spegiolin, Blancotto, furent les protagonistes.

Les scooters furent également de la fête « eh peuchère ! ils y ont droit eusse aussi », car ces engins ont assez de représentants sur la route pour avoir le droit de se mesurer en champ clos. Il est à remarquer d'ailleurs qu'en Italie, il y a de très nombreuses courses de scooters, on se demande pourquoi il n'en serait pas de même en France.

Et ainsi tout doucement comme le printemps et le soleil, les sports motocyclistes renaissent en Provence. Le Midi bouge !

J. PORTE.

"VARAYONS"

Résultats de la course de Côte.

175 cm³

1. Romano (Puch), 1' 8" 2/5 (moy. 78,947 km/h); 2. Pansera (M.V.), 1' 9" 1/5; 3. Roubaud (Terrot); 4. Betemps (M.V.); 5. Dalmaso (Puch); 6. Figuières (Motobécane); 7. Bettelot.

350 cm³

1. Flahaut (Norton), 1' 1" 2/5 (moy. 87,948 km/h); 2. Collot (Norton), 1' 2" 4/5; 3. Orand (B.S.A.), 1' 4"; 4. Insermini (Norton), 1' 6" 4/5; 5. Fecchi, 1' 18".

500 cm³

1. Collot (Norton), 58" 1/5 (moy. 92,783 km/h), meilleur temps de la journée; 2. Flahaut (Norton), 59" 4/5; 3. Lacreusette (Triumph), 1' 2"; 4. Insermini (Matchless), 1' 3" 4/5; 5. ex æquo Figuières (Triumph) et Gondoin (Norton), 1' 4".

Sides 500 cm³

1. Murit (B.M.W.), 1' 4" 4/5 (moy. 83,333 km/h); 2. Drion (Norton), 1' 5" 3/5; 3. Betemps (Norton), 1' 6"; 4. Cahuzac (Triumph), 1' 10" 1/5; 5. Duhem (Norton), 1' 11" 3/5; 6. Ferro (Norton), 1' 13"; 7. Boyer (Gnome et Rhone), 1' 14".

J. PORTE.

MOTO-CROSS DE L'ISLE-SUR-SORGUES

11 Avril.

RÉSULTATS

250 cm³

1. Matéos (3 pts); 2. Romano (8 pts); 3. Darrouy (9 pts); 4. Audemar; 5. Calzin (15 pts); 6. Darmain (21 pts); 7. Bérard (24 pts).

350 cm³

1. Godey (5 pts); 2. Klym (6 pts); 3. Darrouy (11 pts); 4. Jacquemin (15 pts); 5. Villa (18 pts); 6. Cros (20 pts); 7. Matéos (21 pts); 8. Vinetty (27 pts).

500 cm³

1. Klym; 2. Jacquemin; 3. Courageot; 4. Godey; 5. Darrouy; 6. Vinetty; 7. Cros; 8. Villa.

GRAND PRIX MOTOCYCLISTE DE MARSEILLE

23 et 24 Avril.

175 cm³ Coupe Vachez

1. Pansera (M.V.), 26' 35" 2/5 (moy. 89,356 km/h); 2. Roubaud (Terrot), 27' 2"; 3. Sarale (Rumi), 27' 15"; 4. Bertrand (M.V.), 27' 42"; 5. Figuières (Motobécane), 27' 44"; 6. Antiocha (Rumi), 27' 46"; 7. Marchand (Peugeot), 27' 51"; 8. Bertrand (Peugeot), 28' 9"; 9. Nunez (Puch), 28' 15"; 10. Rassatt (Motoconfort).

350 cm³, 500 cm³ Coupe Cordesse

1. Paba (Norton), 32' 49" (moy. 96,536 km/h); 2. Orand (B.S.A.), 32' 59"; 3. Lacreusette (Triumph), 33' 15"; 4. Sones (B.S.A.); 5. Léonce (Triumph); 7. De Saint-Alyre (Douglas); 8. Imbert (B.S.A.).

Sides-cars

1. Boyer (Gnome-Rhone), 20' 14" 4/5 (moy. 78,235 km/h); 2. Millin (Norton), 20' 19"; 3. Blancotto (Norton), 20' 38"; 4. Fiorentino (B.M.W.); 21' 18"; 5. Spegiolin (Triumph), 21' 20".

Scooters

1. Morizot, 18' 19" 3/5 (moy. 69,145 km/h); 2. Ponzetto, 18' 21"; 3. Roche, 18' 36"; 4. Sébille, 19' 28"; 5. Signoret, 19' 23"; 6. Chaix, 20' 11".

CIRCUIT DE HOCKENHEIM

Victoire de Duke en 500, établissant un nouveau record du tour à 199,300 km/h et une moyenne de 196,200 km/h. En 350, Kavanagh sur Guzzi, l'emporte, tandis qu'en 250, Muller sur N.S.U. triomphe de Baltisberger. En side-car, Oliver et son ensemble caréné ne purent inquiéter Noll et sa B.M.W. d'usine.

Résultats.

125 cm³.

1. K. Lottes, sur M.V., les 115,875 km en 52' 32" 2, moy. 132,200 km/h; 2. H. Beher, sur M.V., 54' 35"; 3. F. Luis-meier, sur M.V., 56' 0" 7.

250 cm³.

1. H. Mueller, sur N.S.U., 53' 36" 8, moy. 172,900 km/h; 2. H. Baltisberger, sur N.S.U., 53' 38" 4; 3. W. Brand, sur N.S.U. 54' 59" 2.

350 cm³.

1. K. Kavanagh, sur Guzzi, les 154,5 km en 51' 30" 9, moy. 180 km/h; 2. F. Lorenzetti, sur Guzzi, 53' 43" 7; 3. H. Hallmeyer, sur N.S.U., à 1 t.

500 cm³

1. G. Duke, sur Gilera, les 154,5 km en 47' 12" 5, moy. 196,200 km/h; 2. K. Kavanagh, sur Guzzi, 49' 12" 9; 3. R. Armstrong, sur Gilera, 49' 44" 9.

Sides.

1. Noll-Cron, sur M.B.W., 35' 44" 5, moy. 163,800 km/h; 2. Oliver-Nutt, sur Norton, 37' 13"; 3. Faust-Remmert, sur B.M.W., 38' 2" 3.

**

Victoire M.V. en 125, devant le Mondial de Ferri. En 500, Armstrong et sa Gilera triomphe de peu de Bandirola sur M.V. Faust, en sidecar, règle Smith et Oliver.

Résultats.

125 cm³ : 1. Luigi Taveri (Suisse), sur M.V. Agusta, 27 t, soit 102,347 km, en 51' 59" 92/100, moy. : 105,27 km/h; 2. Romulo Ferri (Italie), sur Mondial, 63/100; 3. Carlo Ubbiali (Italie), sur M.V. 59' 34" 80/100; 4. Giuseppe Lattanzi (Italie), sur Mondial.

500 cm³ : 1. Reginald Armstrong (Irlande), sur Gilera, 53 t, soit 200,704 km, en 1 h 50' 20" 41/100, moy. 109,246 km/h; 2. Carlo Bandirola (Italie), sur M.V., 1 h 50' 52" 30/100; 3. Umberto Masetti (Italie), sur M.V., 1 h 51' 40" 27/100; 4. Orlando Vallinoci (Italie), sur Gilera, 1 h 51' 1" 10/100.

Sidecars : 1. Willy Faust (Allemagne), sur B.M.W., 27 t, soit 102,347 km, en 1 h 2' 2" 95/100, moy. : 98,967 km/h; 2. Cyril Smith (G.-B.), sur Norton, 1 h 3' 2" 40/100; 3. Eric Oliver (G.-B.), sur Norton, 1 h 4' 21" 84/100; 4. Koch (Allemagne), sur B.M.W., 1 h 4' 16" 44/100 (26 t).

G. P.

d'ESPAGNE

SALON DU Camping 1955

Les accessoires du camping

Ils fourmillent et les fabricants portent leur effort non seulement vers la réduction de l'encombrement, mais aussi vers la solidité, la facilité de nettoyage et l'attrait.

Le matériel de camping devient plus beau d'année en année. L'aluminium des popotes telles que la « Randonneuse » par exemple (Établissements Alunivers) atteint dans le velouté du fini une réelle perfection. Cet effort est marqué chez la presque totalité des fabricants.

Une innovation qui se précise et dont nous avons déjà parlé, dans le compte rendu de la Foire de Paris de l'année dernière : la cocotte à pression. La maison Presco a encore amélioré sa fabrication. Elle sort également un four qui marche sur les réchauds de camping et met donc le rôti et le gâteau à la portée du campeur. Cet article sera apprécié surtout par les sportifs qui désirent passer leurs vacances en séjournant plusieurs jours ou même plusieurs semaines dans le camp de leur rêve.

La matière plastique sous toutes ses formes, fait également une saine invasion, avec des cuvettes, des brocs, des gourdes et pratiquement toute la vaisselle et les accessoires de la toilette.

Camping-gaz exposait dans son stand sous le hall ; trois modèles correspondant à trois utilisations :

- le réchaud Baby 4 095 fr ;
- le Junior, 5 630 fr ;
- le Touring 6 670 fr.

Selon le poids et le nombre de bagages que vous pouvez emmener sur votre moto vous avez le choix. Ce mode de réchaud pour la cuisine-camping est maintenant tellement répandu, que sans crainte on peut l'utiliser, les villes même petites sont pourvues d'au moins un concessionnaire chez qui l'on trouve les bouteilles recharge.

Il a l'avantage de chauffer d'une façon uniforme sans baisse ni hausse de pression, sans aucun danger, et le plus craintif l'allume sans aucune appréhension. Sa durée de chauffe est assez longue même sur le Baby, pour ne pas vous laisser un plat de haricots en panne.

Trois accessoires vraiment pratiques

Le rasoir mécanique « le Riviéra ». Il supprime d'un coup, l'inconvénient du blaireau, des lames, de l'eau, du savon, et... du courant électrique.

D'un encombrement moyen, ses trois lames sont entraînées par un ressort dont un modèle se trouvait sur le stand et nous avons pu nous rendre compte qu'il était calculé généreusement. L'ensemble inspire la confiance et la robustesse et, remonté, il permet sans avoir à tendre à nouveau le ressort, de raser convenablement une barbe moyenne.

Pour les dames, la jupe plissée que l'on peut mettre dans sa poche de short, nous a séduit. Elle est en gabardine et peut s'ouvrir totalement (comme une jupe de plage) ses plis se refermant alors comme un accordéon.

Le Grand Tétras présente une « pince preneuse » permettant de saisir sur le réchaud, et sur le vif, les casseroles les plus chaudes



Il a voulu monter sa guitoune "comme au Salon"

sans risquer de se brûler et sans avoir recours à un torchon ou à une gymnastique de chef sioux.

L'impression d'ensemble de ce salon est bonne et la présence d'une vedette reliant les deux berges de la Seine où se tenaient les exposants n'a fait qu'ajouter au charme d'une exposition bien conçue.

Le camping s'affirme en France mais les fabricants ne veulent-ils orienter leurs efforts qu'en direction de l'automobile ?

Les motocyclettes ne figuraient, en gros, à ce salon, que par quelques rares remorques et un système rapide d'attache (fort pratique d'ailleurs) pour sacoches de motos.

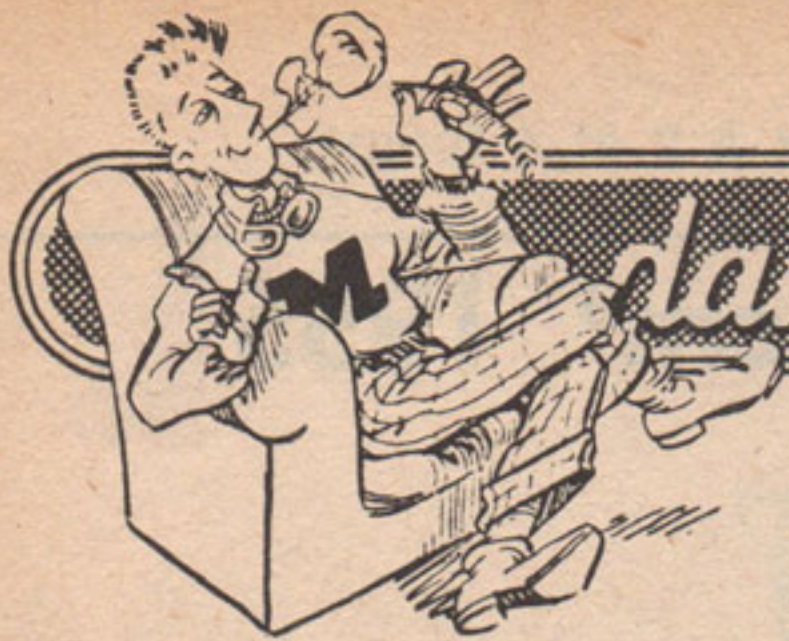
LEGRAND-JACQUES.



La tente Hoggar.



Le modèle "Randonneur"
des établissements
"Terre et Eau Sports".



dans les CLUBS

CLUB MOTOCYCLISTE RENNAIS

C'est en présence de plus de 15.000 spectateurs que s'est déroulé sur le circuit de la Freslonnière, le moto-cross National organisé par le Club Motocycliste Rennais. Trois catégories y participaient : 250, 350 et 500 cm³.

Voici les résultats de ces épreuves qui se déroulèrent en présence de M. Seery, président de la Ligue Anjou-Bretagne et membre de la commission de moto-cross de la F.F.M.

Catégorie 250 cm³ : 1. Dubois Maurice (Le Mans); 2. Ledormeur Gérard (Les Sables); 3. Chevalier (Sucé); 4. Dupuy (Dol); 5. Pasquiou (Dol).

Catégorie 350 cm³ : 1. Jacquemin (Meaux); 2. Klym Robert (Orléans); 3. Hazianis (Le Mans); 4. Dubois Louis (Le Mans); 5. Cros (Béziers); 6. Allaire (Nantes); 7. Maisonneuve; 8. Ledormeur; etc.

Hazianis casse sa boîte de vitesses au cours de cette épreuve et Mateos de Toulouse doit abandonner après accident.

Catégorie 500 cm³ : René Klym (Orléans); Hazianis; 3. Jacquemin; 4. Maisonneuve; 5. Cros; 6. Chaberlot.

A cette épreuve, Hazianis court la finale des 500 cm³ avec une 350 cm³ et finit très près de Klym.

Organisation parfaite sur un circuit très dur.

M.C. THOMER-LA-SOGNE

Le Moto-Club de Thomer-la-Sogne organise le 19 juin le Deuxième Circuit motocycliste d'Evreux sur 466 km.

Pour les règlements et tous renseignements concernant cette épreuve s'adresser à M. Echard, 414, chemin Pottier, à Evreux.

DOUBLÉ DE RENÉ COMBES (350 ET 500) AU 3^e MOTO-CROSS NATIONAL D'ALBI Vouillon malchanceux, Vinetty accidenté.

Très belle organisation de l'A.M.C.C. Albigeois. Grosse affluence tout au long du circuit renommé de La Renaudie, d'un développé de 700 m : terrain varié très spectaculaire et rapide mais qui aurait besoin de 2 passages supplémentaires de « dépassement ». Pas trop de déchets malgré la forte chaleur mais coureurs et mécaniques ont énormément souffert.

Le Gaillacois Combes (A.M.C.C. Albi) a très bien mené sa course en 500 comme en 350, mais le plus malchanceux fut le licencié de l'A.M. Seine, Vouillon qui en troisième manche après plusieurs arrêts étala toute sa classe : il fit une remontée foudroyante très spectaculaire; ce fut le clou de ce moto-cross. Par suite d'une mauvaise chute Vinetty se fractura la cheville. Molton (A.M.S.) très dépaycé mais courageux prouva que débutant il avait déjà du métier.

Le Toulousain Mateos, le Rémois Gamba furent très réguliers, Alvaro et Delmas, deux de la nouvelle écurie Vixiege-Ribouisse, chère au président Nouvel ont été d'excellents bagarreurs.

Classement 350 (après 2 séries éliminatoires).

1. René Combes (A.M.C.C. Albi), sur B.S.A. nettement détaché avec 55 secondes d'avance; 2. Mateos (M.C. Toulouse); 3. Gamba (U.M. Marne); 4. Delmas (M.C. Vixiege); 5. Vinetty (C.S. Meaux); 6. Aguirre (Toulouse M.S.); 7. Mompou (M.C. Toulouse).

(Parmi les éliminés : Sauca, Melous, Molton, Darrouy, Alvaro.)

Classement 500 (par addition de points des trois manches imposées).

1. René Combes (A.M.C.C. Albi), sur B.S.A., 4 points; 2. Mateos (M.C. Toulouse), 10 points; 3. Vouillon (A.M. Seine), 12 points; 4. Gamba (U.M. Marne), 14 points; 5. Aguirre (Toulouse M.S.), 15 points; 6. Alvaro (Vixiege), 16 points; 7. Vinetty (C.S. Meaux); 8. Darrouy (M.C. Toulouse).

BOL D'OR 1955

Le 27^e Bol d'Or Motocycliste, aura lieu sur le circuit routier de Monthéry, les samedi et dimanche 18 et 19 juin prochains, dates fixées d'accord avec la Fédération française de Motocyclisme. Ce sera donc une épreuve de 24 heures exclusivement réservée aux diverses catégories de motos admises par la Fédération.

Au « Bol d'Or Automobile », également créé par son regretté fondateur Eugène Mauve, a été substitué une autre épreuve, baptisée « les 24 heures de Paris », qui se déroulera sur le même circuit mais un mois plus tôt, les 15 et 16 mai prochains.

Le « Bol d'Or Motocycliste » 1955 est déjà assuré d'une exceptionnelle partie internationale contre laquelle auront à lutter les coureurs français les plus réputés; anglais, allemands, autrichiens, belges, tchécoslovaques, ont déjà pris leurs dispositions pour affronter cette course de vitesse et d'endurance dont le retentissement est mondial.

Ces « 24 heures » auront en outre un intérêt tout particulier pour les usagers du fait des Coupes réservées par la revue *Motocycles et Scooters* (facultatif) aux diverses catégories des machines rigoureusement de série et strictement conformes à celles livrées à la clientèle.

Le « 27^e Bol d'Or Motocycliste » sera donc le plus bel hommage que l'on puisse rendre à celui que l'on a justement appelé « le Père du Bol d'Or », son fondateur et animateur Eugène Mauve.

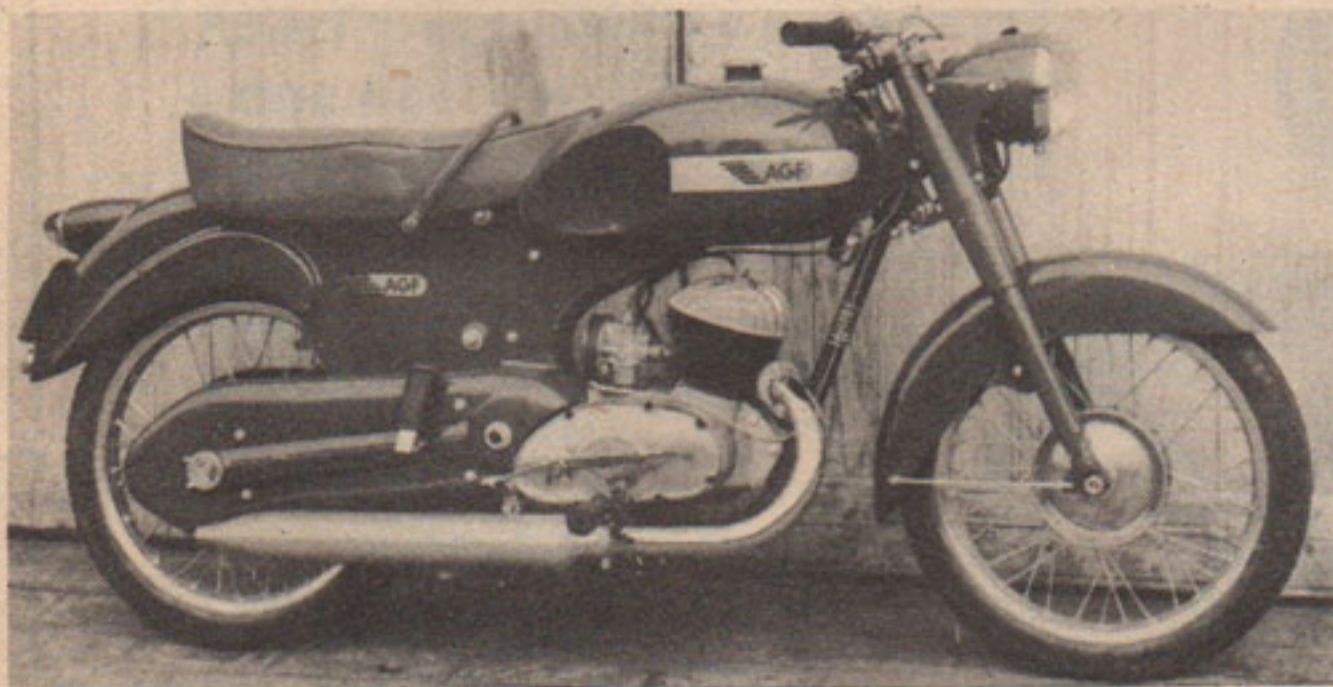


Les communiqués des Clubs doivent nous parvenir le 20 pour le 15 et le 10 pour le 1^{er} afin de paraître en temps voulu.

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.G.F. - GUILLER - S.A.

PIÈCES DÉTACHÉES - REVISION
DÉPANNAGE SOUS 48 HEURES

Scooter AGF - 4, r. Hoche, Colombes (Seine)
Près de la gare CHARLEBOURG 08-47

SACQUES SOUPLES ET CUIR - VALISES - ARTICLES DE VOYAGE ADAPTABLES - PORTE-BAGAGES

SACQUES SPÉCIALES POUR
CYCLO-TOURISME
TOUS ÉQUIPEMENTS POUR
CYCLES, MOTOS & SCOOTERS

DOCUMENTATION
SUR DEMANDE

COMBINAISON Réf. 104

VALISE Réf. 555

VESTE Réf. 110

CASQUE Réf. 4030

SACQUES CAMPING Réf. 569

PANTALON Réf. 118

PORTE-BAGAGE Réf. 1.C

SACQUES AVANT 3 POCHES Réf. 2077

LA MARQUE



EST UNE GARANTIE DE
QUALITÉ

Ets SABLÉ FRÈRES,

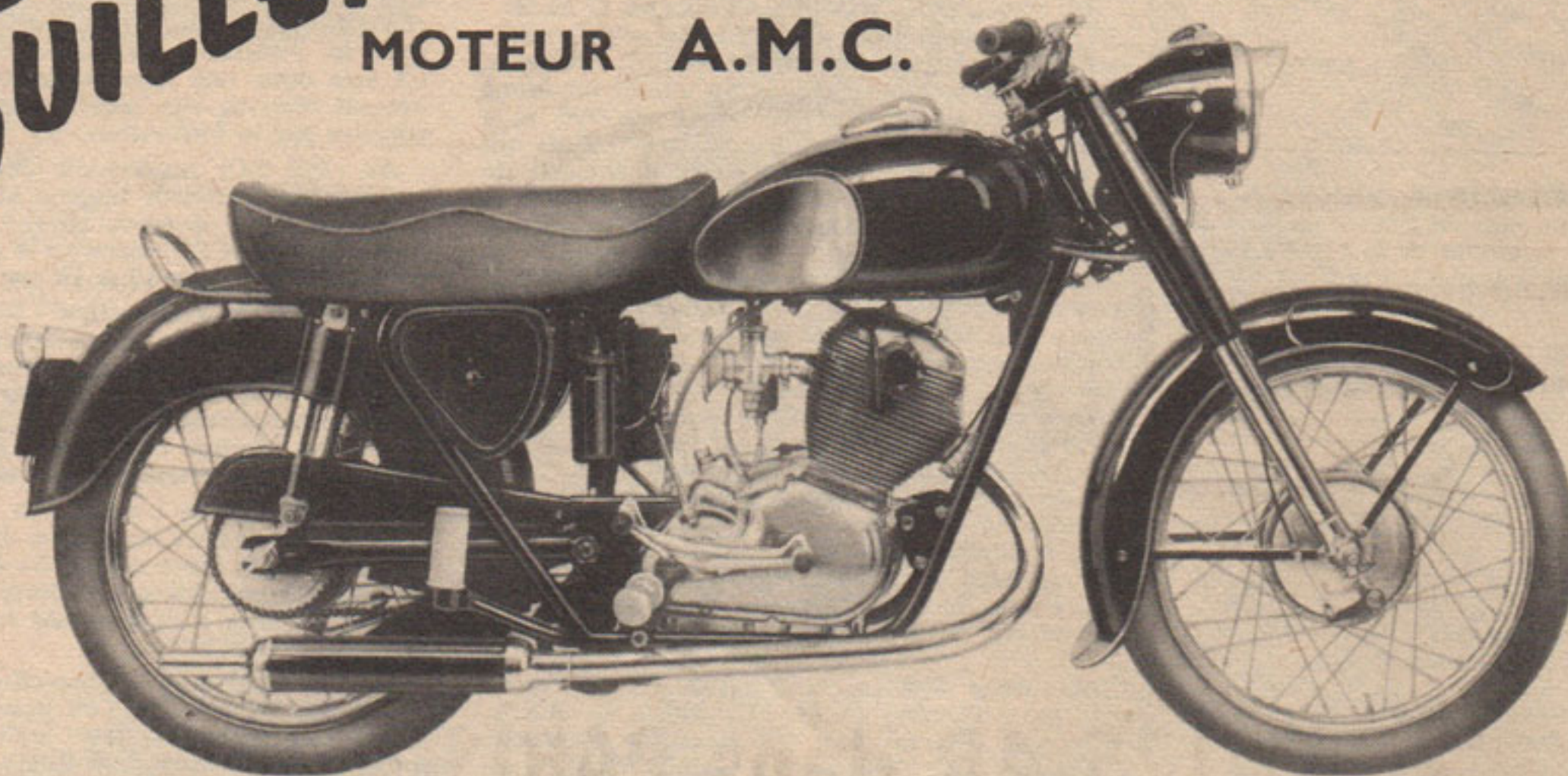
PANTIN (Seine) 20-22, Rue du Pré Saint-Gervais,

TÉL. NORD 84-93 VENTE EXCLUSIVE EN GROS

RENÉ GUILLER

La SPORT 250 cm³ 1955

MOTEUR A.M.C.



Vous offre une gamme complète de
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS - MOTOS ET SCOOTERS
 49 cm³ - 98 cm³ - 125 cm³ - 175 cm³ et 250 cm³

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE CONTRE 15 FRANCS EN TIMBRES-POSTE

RENÉ GUILLER

CONSTRUCTEUR - 1, PL. PUY-LA-VAU
 FONTENAY-LE-COMTE, VENDÉE - TÉL. 2.21

Nouveau Tour de force

NEW-MAP

une "LEADER" à 134.500^{frs}

équipée de l'excellent bloc-moteur

YORAL

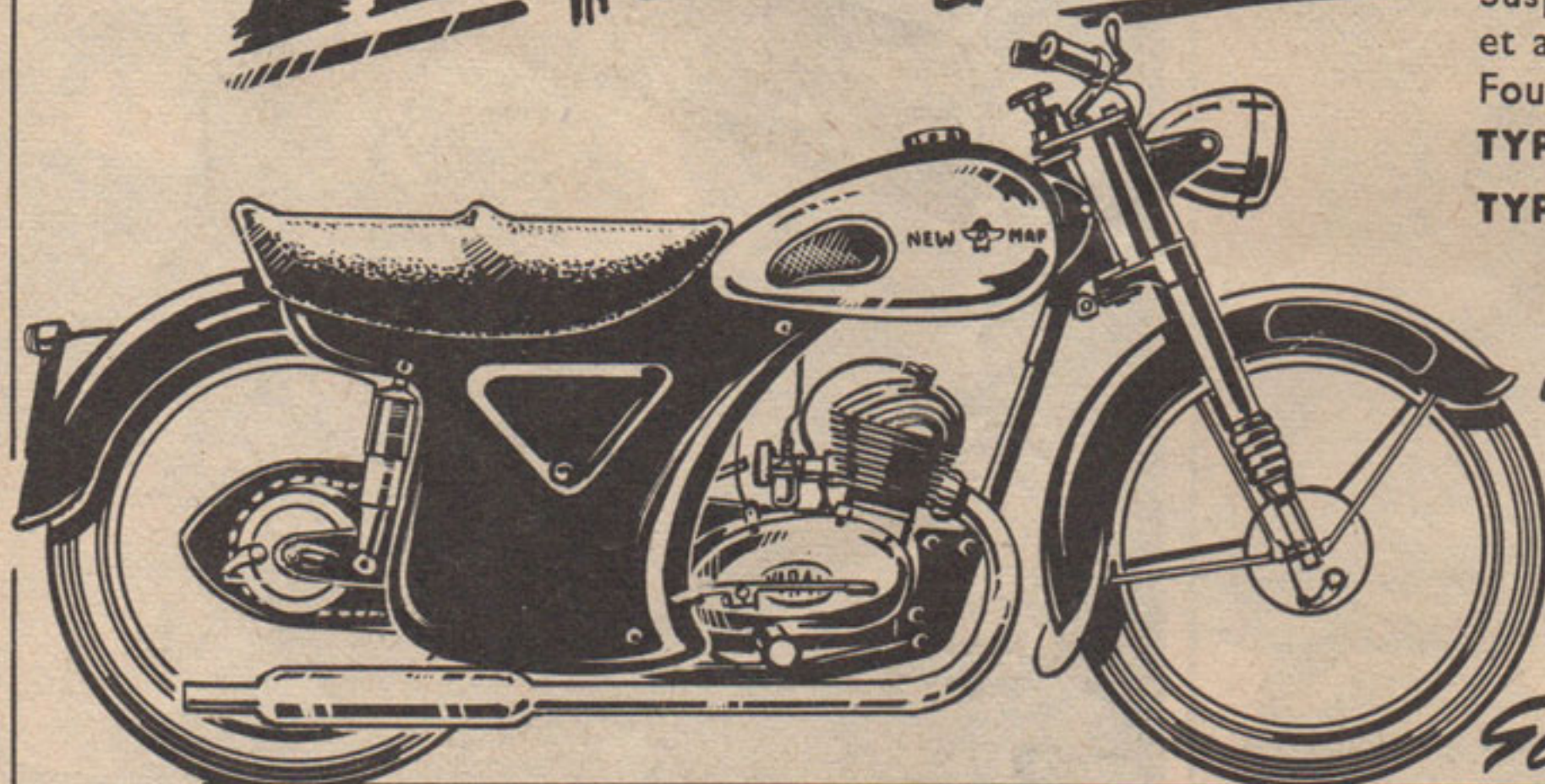
Suspension arrière par fourche oscillante et amortisseurs télescopiques

Fourche avant télescopique "TIGER"

TYPE LK 140 125 cm³ **134.500** frs

TYPE LK 180 175 cm³ **149.500** frs

(selle monoplace)



et naturellement

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

des chromes qui tiennent

Sans sacrifier à la qualité!

MOTOCYCLETES

NEW-MAP

Bureaux et Usines :

124, Avenue Lacassagne - LYON

PARIS - 30, rue de Charenton, Mr. DEGUSSEAU

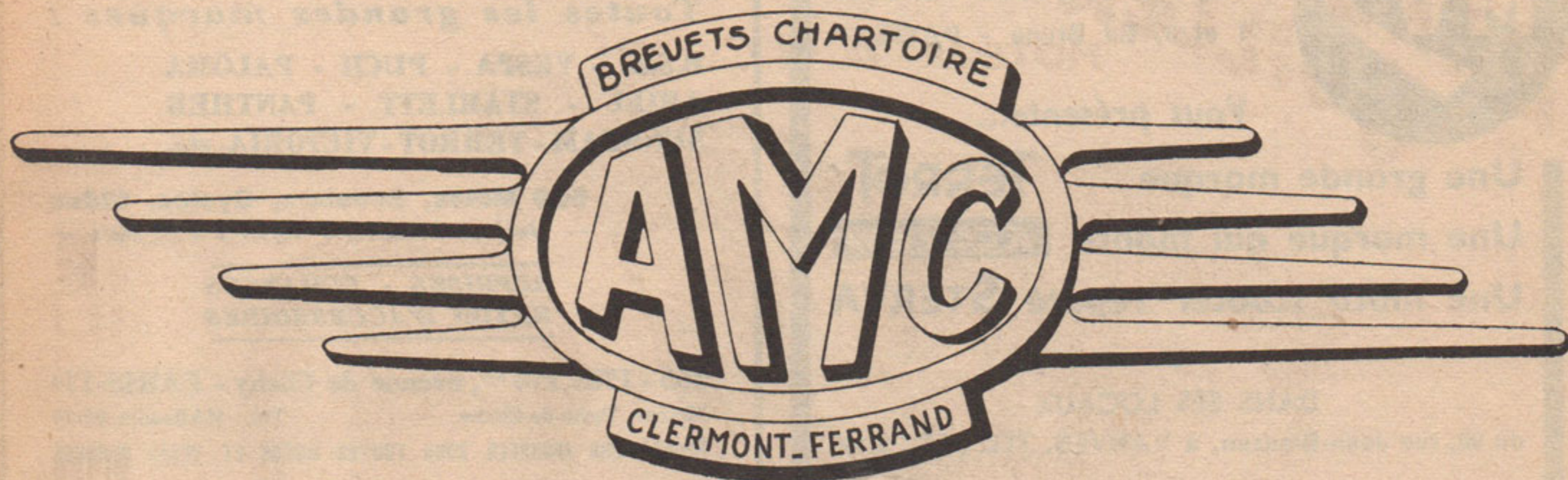
NANCY - 3, rue Léopold Lallement, Mr. LEFEVRE

LYON - 215, rue Vendôme, Mr. SPALECK

BOURG - Route de Mâcon, Mr. BAILLET

45

1955: 5 EPREUVES, 5 VICTOIRES



- 1^{er} : 125-4R dans PARIS-NICE ■
- 1^{er} : 250-55 aux 2^H de MONTLHÉRY ■
- 5 RECORDS MONDIAUX en 99 à MONTLHÉRY ■
- 1^{er} : 250-55 au CRITÉRIUM NATIONAL de la MACHINE de SÉRIE ■
- 1^{er} en 175 au CHAMPIONNAT D'AUVERGNE ■

MOTOS EXIGEZ les ACCESSOIRES **VELO MOTEURS**

AMAC

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

CYCLO MOTEURS En vente chez tous les Motocistes **SCOOTERS**

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

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



TOUS
MODÈLES
DE JANTES
ET GARDE-BOUE

Reinhard et Chapuiset

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



MOTO-VANVES-SPORT

1 et 3, Bd Brune - PARIS-14^e

Vous présente...

Une grande marque **TERROT**
 Une marque qui monte **ALCYON**
 Une moto scooter réputé **STERVA**

DANS SES LOCAUX

du 90, rue Jean-Bleuzen, à VANVES. TÉL. : LEC 50-95

Où vous bénéficierez également des services
 ENTRETIEN ET RÉPARATION OFFICIELS

MOTEURS et VOLANTS A.B.G. - V.A.P.
 Carburateurs DEL LORTO - MOTEURS SACHS

Facilités de paiement et Crédit sur 6, 9, 12 et 18 mois.

Chez LADEVÈZE

Toutes les grandes marques !

B.S.A. - VESPA - PUCH - PALOMA
 ARIEL - STARLETT - PANTHER
 SUNBEAM - TERROT - VICTORIA, etc.

600 Motos, Scooters, Cyclos, Sides
 — Neuf et Occasion, à Crédit 3 à 18 mois —

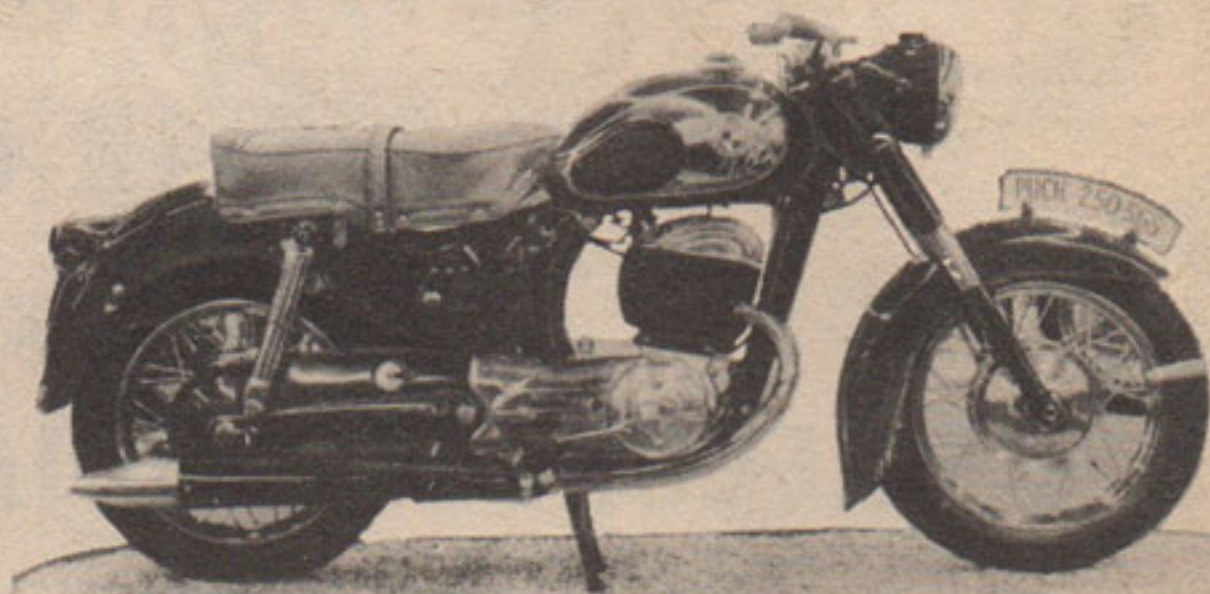
REPRISES - ÉCHANGES
RAYON D'ACCESSOIRES

165 - 170 - 170^{bis}, avenue de Clichy - PARIS-17^e

Métro: Porte-de-Clichy

Tél.: MARcadet 09-79

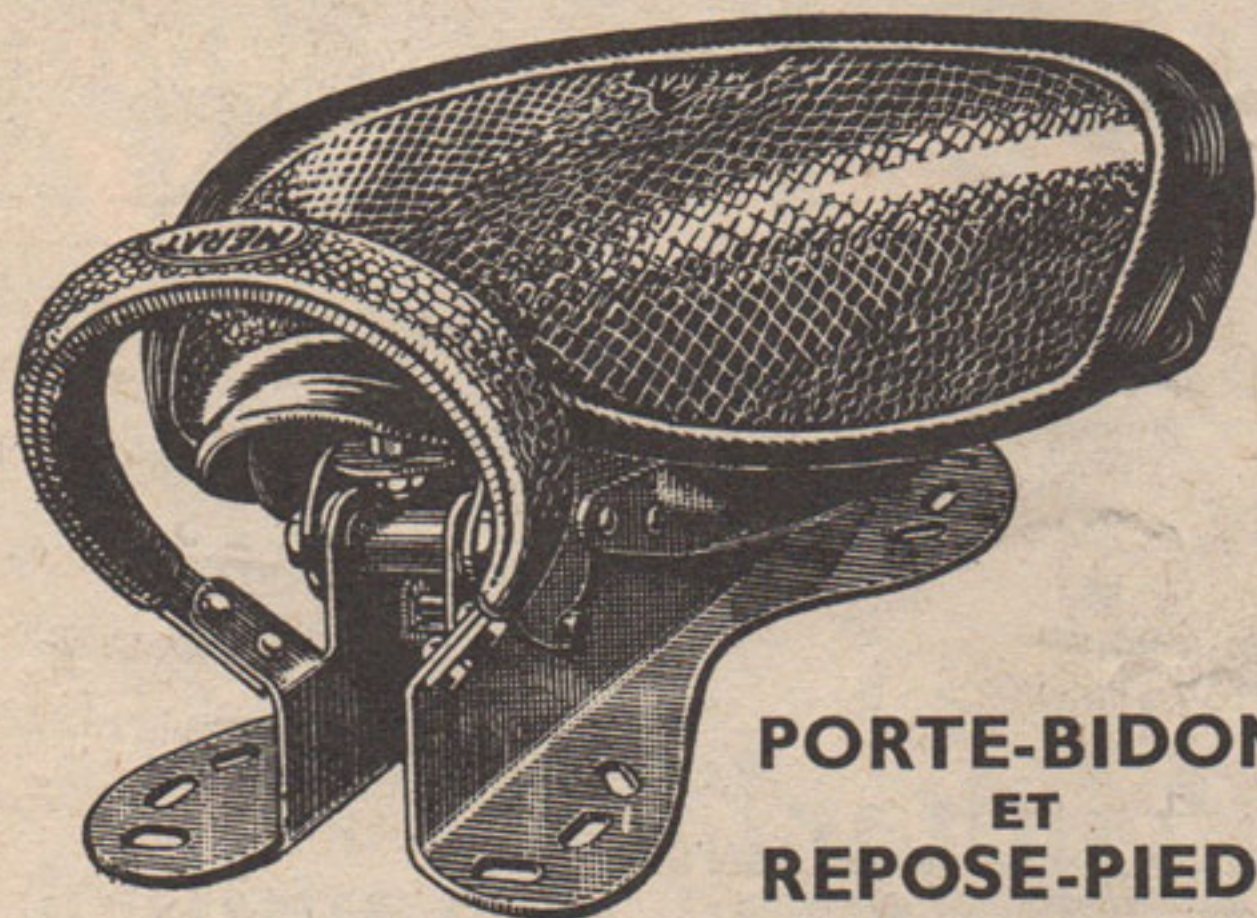
RÉPARATIONS ASSURÉES POUR TOUTES MOTOS ET VESPA VENDUES



MERAT

VOUS PRÉSENTE SES SPÉCIALITÉS
 modèles brevetés S.G.D.G.

SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE
 DESSUS DOUBLE CAOUTCHOUC
 FIXATION SUR TOUS PORTE-BAGAGES ET GARDE-BOUE



PORTE-BIDON
 ET
REPOSE-PIEDS

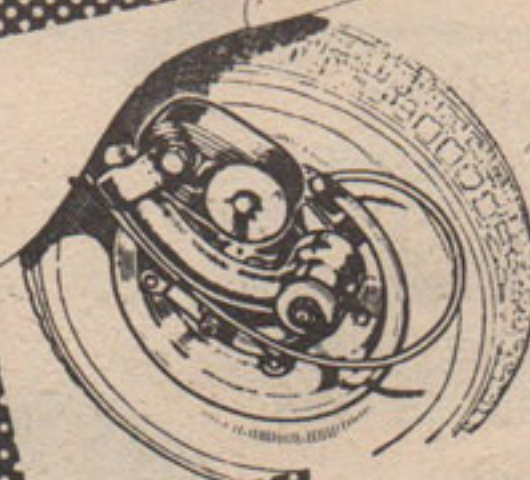
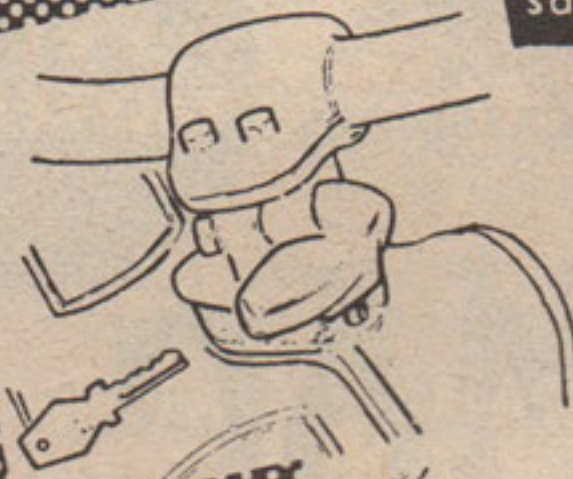
MERAT - SURESNES (SEINE) - TÉL. LON. 18-86



Antivol NEIMAN
 sur LAMBRETTA
 adapt. sur anc. mod.

ANTIVOL DE DIRECTION ET SUSPENSION CAOUTCHOUC

Auto-progressive, auto-amortie
 sans ressort ni amortisseur



PRINCIPALES RÉFÉRENCES FRANÇAISES

MOTOS

Aiglon
 Automoto
 Bima Peugeot
 Gnome-et-Rhône
 Griffon
 Météore
 Peugeot
 Riva-Sport
 Trophée de France

SCOOTERS

Lambretta
 Magnat-Debon
 Motobécane
 Peugeot
 Terrot
 Bernardet
 Speed

LES FABRICATIONS

NEIMAN

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



UNE **JAWA** s'achète à L'AGENCE OFFICIELLE
LIVRAISON AVEC 10 000 F DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT

SAINT-PAUL-MOTOS

qui vous assure la **GARANTIE TOTALE (6 mois)**

1, Rue de Rivoli - PARIS (4^e) - Tél.: ARCHIVES 71-46

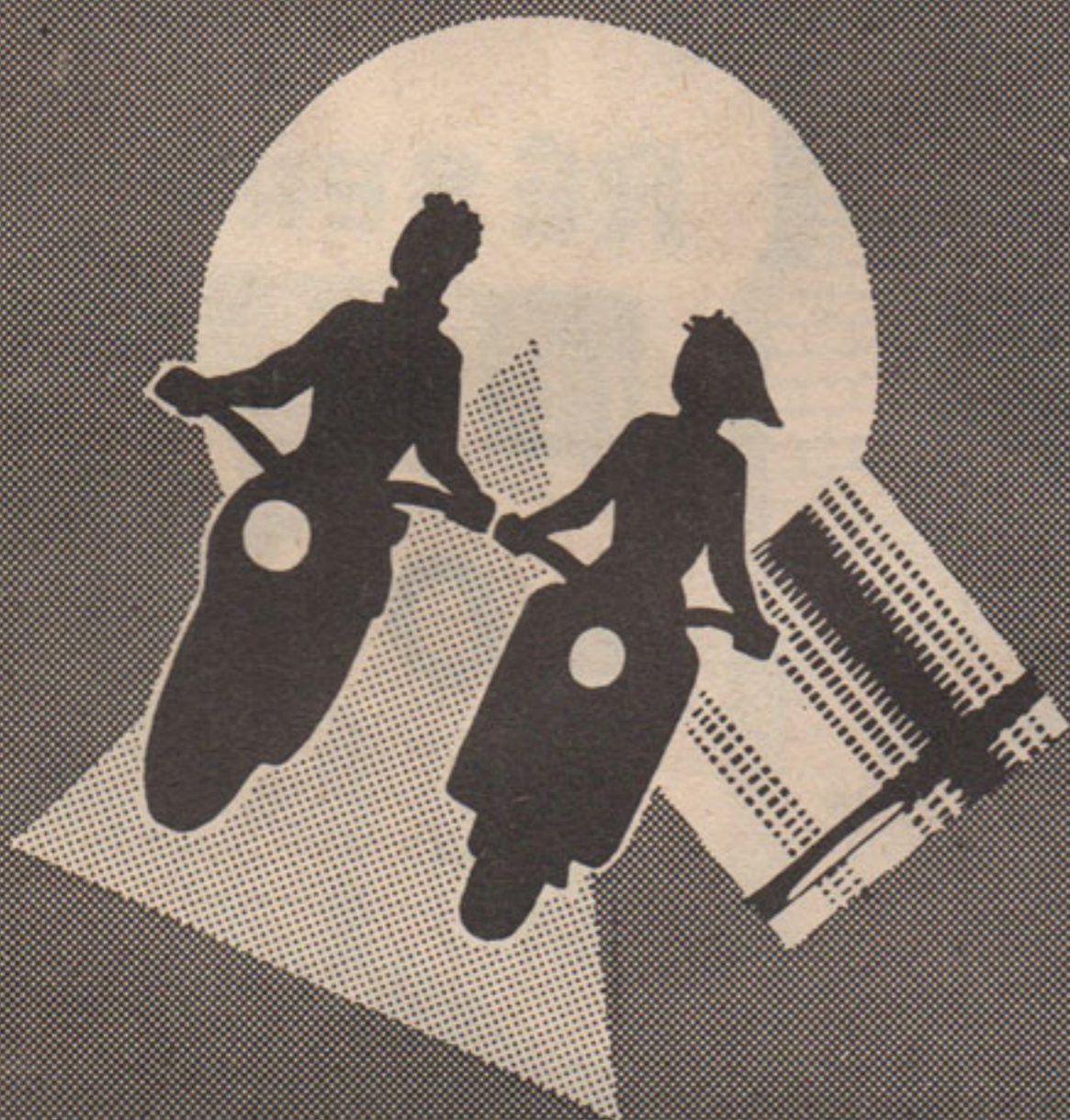
LE PLUS GRAND CHOIX DE TOUTES LES MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES
CRÉDIT : 6-9-12-15 ou 18 MOIS - Distributeur agréé MACOMBYNN

VELOSOLEX avec 7 100 f et 100 f par jour (assurance comprise)

Renseignements contre 50 f en timbres

Magasin ouvert tous les jours, de 9 h. à 19 h. 30 sans interruption, sauf dimanches et fêtes

LAMPE NORMA



LA LAMPE DE QUALITÉ POUR MOTOS ET SCOOTERS

C^{IE} DES POMPES ET DISTRIBUTEURS

★ Pour la distribution
du mélange

★ Pour Motos et Scooters

BAR (contenance 100 litres)

et

CACHE-TONNELET

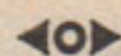
UTILISANT LE TONNELET
DU COMMERCE

AVEC BOUTEILLE DE 1 LITRE

OU BROCS DE 1/2 LITRE

— ET DE 1 LITRE —

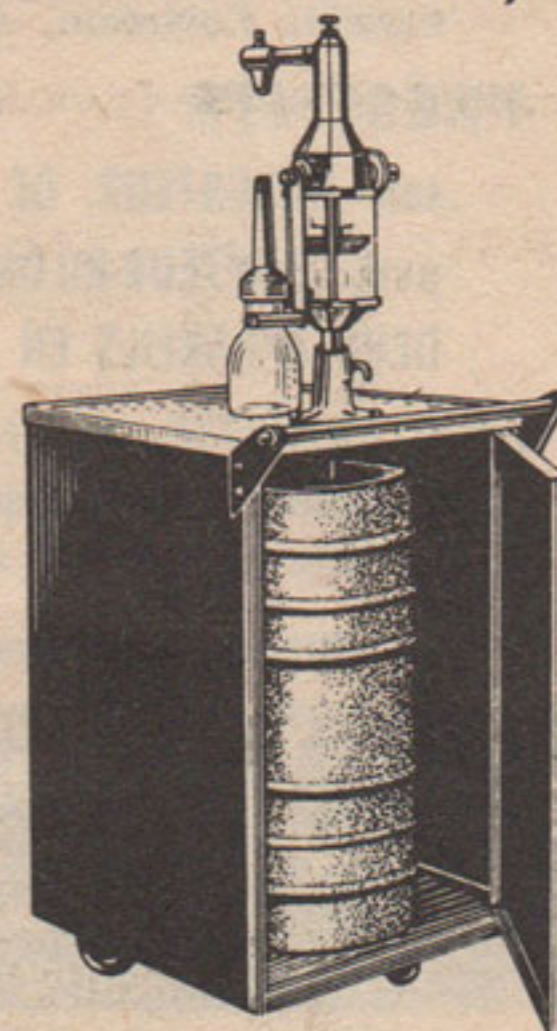
poisonnés par l'État



7, rue Jean-Macé, 7

SURESNES

TÉLÉPHONE : LON 23-95



DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

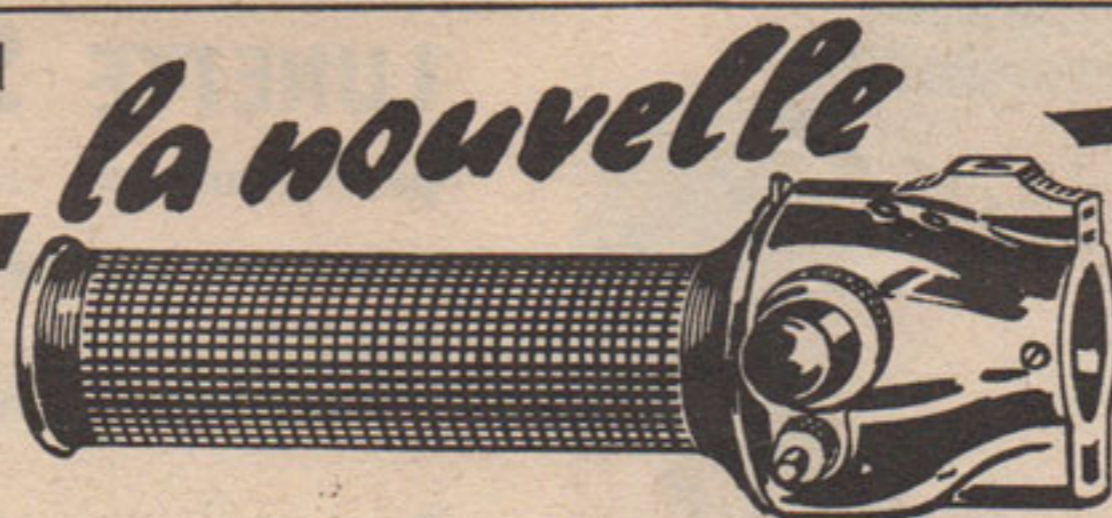
ROBUSTE ET ELEGANTE

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



UNE **PUCH** s'achète à L'AGENCE OFFICIELLE
DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT
FRANCE-MOTOS-SPORT



46, boulevard Magenta, PARIS-10^e - BOT 87-77

**LE PLUS GRAND CHOIX DE TOUTES
LES MEILLEURES MARQUES
FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES**

Scooter RUMI — CRÉDIT: 6-9-12-15 ou 18 MOIS

Distributeur agréé: **MACOMBYNN**

— Gants **GANKOS** brevetés —

Renseignements contre 50 f en timbres - Magasin ouvert tous les jours, sauf dimanche, de 9 à 12 h. 30 et de 14 à 19 h. 30

**Vous devez avoir
un indicateur
de vitesse !**

ART. 173. DÉCRET
DU 10 JUILLET 1954

"JAEGER"

La grande marque spécialisée
dans la fabrication des appa-
reils de contrôle pour l'auto-
mobile, l'aviation, la moto.

PRÉSENTE

son **INDICATEUR DE VITESSE**
avec **COMPTEUR KILOMÉTRIQUE**
DEUX APPAREILS EN UN SEUL

LA GARANTIE D'UNE TECHNIQUE ÉPROUVÉE
Modèles pour chaque type de moto, scooter ou vélomoteur
Pose facile sur guidon, fourche, potence, ou dans le phare.

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET



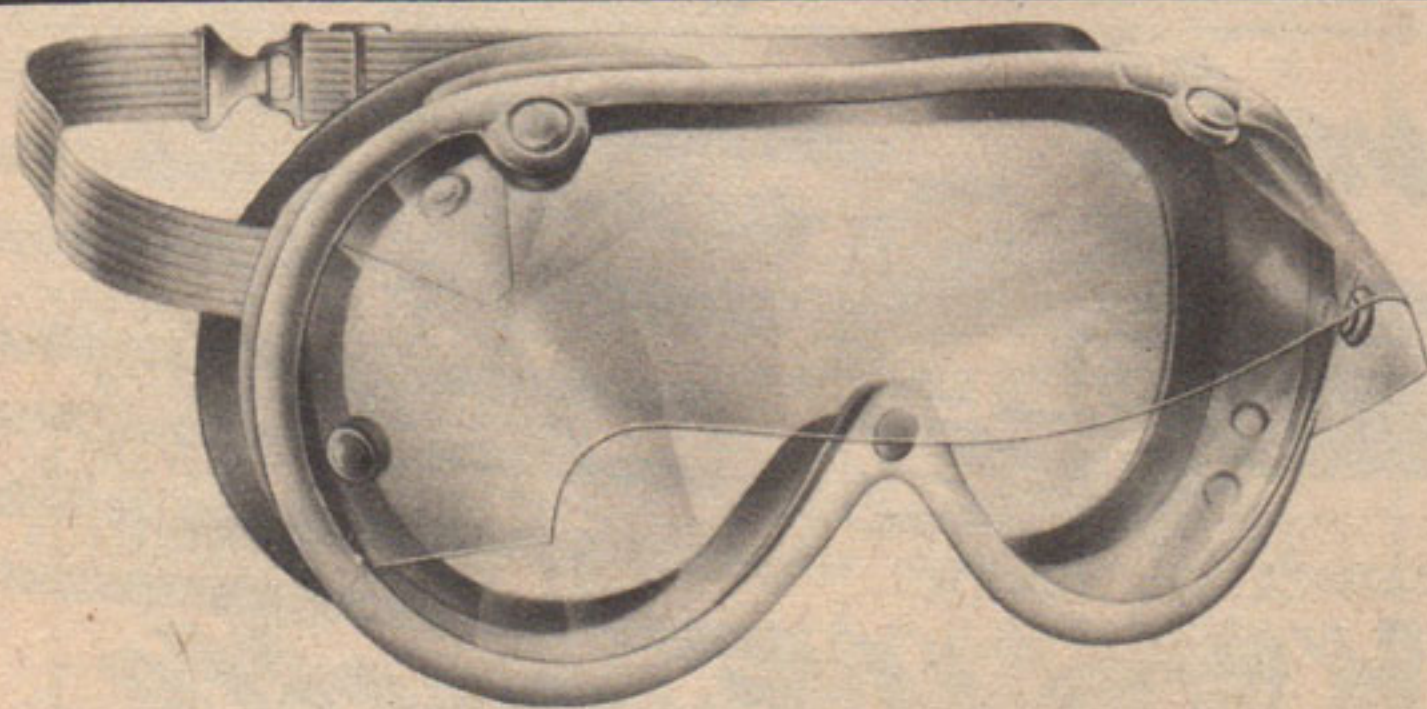
**La Maison
du
RÉSERVOIR**

**ÉDOUARD
MOTTAZ**

40
ANNÉES
D'EXPÉRIENCE

**TOUS LES
RÉSERVOIRS
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
BOUCHONS
B^{ie}s "MOTTAZ"
Spécialités en
tôle emboutie**

ÉTABLISSEMENTS
ÉD. MOTTAZ
SOCIÉTÉ ANONYME
307-311, rue de la Garenne, NANTERRE (Seine)
Tél. : MAL. 29-77



LUNETTE SLALOM A.P.P.

permettant de rouler par tous les temps

ÉCRANS AMOVIBLES *

ANTIPLUIE

ANTISOLEIL

ANTIPHARES

Peut se porter par-dessus des lunettes d'optique

La lunette de moto et de scooter la plus complète à ce jour

3 lunettes en une seule

Fabriquée par les Établissements **H. GRAND-CHAVIN-LAMY** — PRODUCTION **SLALOM
LES ROUSSES (Jura)** — VENTE EN GROS SEULEMENT — Réclamez-la chez votre marchand habituel

UNIQUE A PARIS

SUPER-CRÉDIT REPRISE

Triumph speed twin à liquider.	220 000
B.M.W. R.73 toute beauté.	220 000
Guiller 250 A.C.T. neuf soldée.	195 000
Puch 250 noire 1 ^{re} main c. neuf.	160 000
Terrot 5 ch, R.G.S.T., luxe, neuf	160 000
B.M.W. R.12, side ou solo.	120 000
Matchless 350, télescopique	120 000
Norton 16 H, origine, belle.	85 000
N.S.U. 250, O.S.L., tte garantie.	85 000
B.M.W. R.35, cardan, impec.	85 000
D.K.W. 500 et 350 SB et NZ.	75 000
R.-Gillet 1 000 et 750 side, solo.	75 000
Indian 500 et 1 200 susp. AR.	60 000
Zündapp et N.S.U. 200 à enlever	45 000
Peugeot, Monet, Gnome à part.	30 000
Plus 25 vélomoteurs récents, bas prix.	
Plus 15 sides seul. divers à part.	12 000

Alazard, 47, avenue de Clichy, Paris (17^e)
(dans le passage côté Cinéma).

D. K. W.

350 NZ, à partir de 100 000. Garantie 6 mois, crédit 1 an. 116, bd Sérurier, Paris (19^e).

NORTON 88 Featherbed 1955, gros moyeux, cula. alu., disponible à l'agence, 17, rue Pajol, Paris (18^e).

MOTOBÉCANE 500, av. ou ss side, 2 chaînes secours, 1 pneu suppl., 120 000 fr. ent. repeint., réserv. bleu et chrome, guidon Saker, mot. ref. à nf, pas encore rodé. Azard, 72, Grande-Rue, Cavaillon (Vaucluse).

NEUF LE 125 cm³, 3 vites. à 79 000 fr. RENÉ-GILLET 1955, dispon. crédit, reprise. 17, rue Pajol, Paris (18^e).

B.S.A. 500 twin, ét. impec., acces. MAI 75-84. Richard, 28, bd V.-Hugo, Neuilly (Seine).

Norton 500 Featherbed course. Velocette 350 K.T.T. course. Velocette 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.

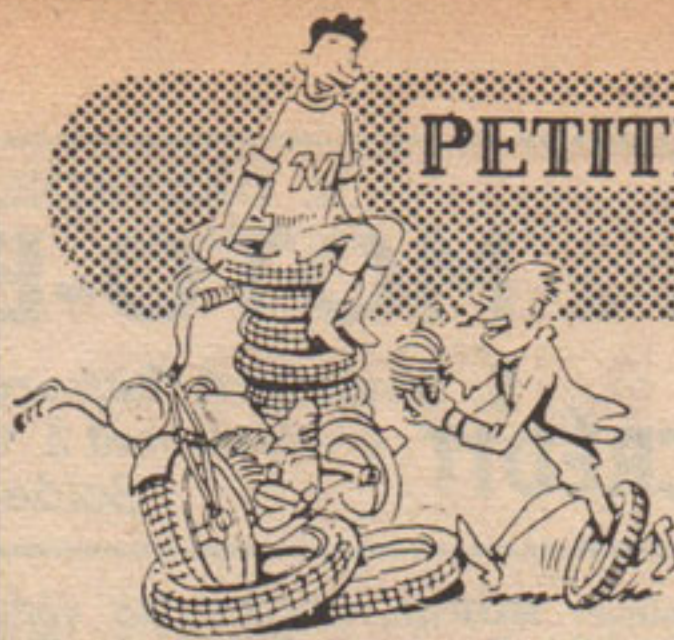
PERSIN

Agent Officiel



Tél.:
272
à
BRY

92, av. de Rigny - BRY (Seine)



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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

NORTON 16 H, 250 cm³, parf. ét., mot. nt, 8 000 km. Pns nfs, 90 000 fr. Bougrat, 59, r. Saint-Fargeau, Paris (20^e).

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

500 TERROT R.G.S.T., modèle 1950, nouvelle boîte de vitesses, roulements aiguilles, très bon état. 68, rue Lavoisier, Commeny (Allier).

250 ADLER sport dernier modèle, comme neuve. Saillant, 2, rue de l'Hôtel-de-Ville, 2^e droite, Neuilly-sur-Seine (Seine).

500 B.S.A. B. 33, 1951, très bon état mécanique, 180 000 fr, crédit possible. Rasle, 17, place de l'Eglise, Orgeval (S.-et-O.).

PUCH 250 TF, 15 000 km orig., imp., 160 000 fr. Vis. soir et dim. mat. Balasse, 59 bis, rue du Plessis, Saint-Leu-la-Forêt (S.-et-O.).



MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

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

PANTHER 250, mod. 65 de luxe 1951, 20 000 km, équipée, impec. 150 000 ou bien échang. contre 500 récente. Badie, 57, av. Valrose, Nice (A.-M.).

B.S.A. 500, B33, tr. bel., pr. int. Jouselin, 6, rue Terrier, Paris (20^e).

Pour le début de saison,

Soldons :

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

MACHINES NEUVES GARANTIES

Prix très intéressant

CRÉDIT

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

SIDE PEUGEOT 500 l., pns nfs, sam. seul., 40 000 fr. Ducoté, 4, r. Tornicelli, Paris.

SUNBEAM LUXE 1954, 6 000 km, sél. bi., 320 000. René Pierrat, Vaas (Sarthe).

YDRAL 125 cm³, 4 vitesses, susp. AR, 60 000 fr, garanti 3 mois crédit, 17, rue Pajol, Paris. BOT 05-95.

Part. vend 35 000 fr. CYCLOMOTEUR A.G.F., moteur Cucciolo, 4 temps à culbuteurs, roulé 100 km. De Grenier, 59, rue des Sources, Antony (Seine) ou LEC 74-80, poste 62, h. de travail.

V. 200 MONET-GOYON SHOOTING STAR en confiance, cause changement, tansad, p.-bagages, sacoches cuir, pare-chocs, 1 pneu neuf, etc. J. Moucheron, coiffeur, Solre-le-Château, rue de Beau-rieux (Nord).

Cause ach. voit., vd 175 GIMA A.M.C., impec. abs. comme neuve, 4 vit culb., selle bipl., susp. AR oscil. moy. cent., bel. sac. cuir, 6 400 km, 125 000 fr. François Guinet, 44, r. de La Jonquière, Paris (17^e), 3^e ét. à gauche.

GNOME-RHONE R 4, 125, tél., sél., équip. tr. b. ét., t. urgent, 55 000. Tél. AVR 37-31, Hooreman, 33, av. Ph.-Auguste (11^e).

Particulier vend RENÉ-GILLET 1 000 cm³ 1949, état parfait. Helden, 89, rue Bel-liard (18^e).

DRESCH Pièces d'origine

Écrire à CHAMARANDE (S. & O.)

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

ARIEL NH, side Roy, 2 remorques monorou. Noiroi, 112, av. Gambetta, Saint-Maur. Tél. GRA 56-66.

RENÉ-GILLET 750, side Bernardet, bn ét., pns nfs. S'adr. bureau, 15, rue P.-Thomoux, Neuilly-sur-Marne (S.-et-O.).

MACHINES A REMONTER.

Puch 250, 1951, 60 000.
Terrot 500 culb., 4 vit. sél., 45 000.
D. 45 S., 15 000.
Side Précision tour., à repeindre, 20 000.
1 lot mot. ttes cyl. px à débat.
1 lot cyclo et tand., pt., px, rep., crédit.
Sema, 10, rue de la Duée (20^e). MEN 23-61.



AGENT
OFFICIEL
GNOME
RHONE

SACHS 100, 125,
175, 200.

Possesseurs de ces moteurs, adressez-vous chez le spécialiste pour vos réparations, pièces détachées d'origine, prix modéré.

MAUCOURANT

147, boulevard Ney, PARIS (XVIII^e)

GNOME-RHONE side, tr. b. état, 55 000. Pascaud, 20, rue Compans.

JAWA 250, 30 000 km, 1^{re} main. Tél. Saint-Germain-en-Laye 709.



TUBO STOP

LE ROBINET
ÉTANCHE
et
IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

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

MOTOBÉCANE STATION SERVICE

BASTILLE

6, boulevard Richard-Lenoir, PARIS-11^e — ROQ. 43-43
STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES

La nouvelle Mobylette 3 vitesses.
La 350 cm³ bicylindre nouvelle,
120 km/h.
125 - 175 Grand Sport.

EXPÉDITION IMMÉDIATE **Crédit exceptionnel** solde **18 mois**
5 000 f à la commande

LIVRAISON
IMMÉDIATE
TOUS MODÈLES

Record Bol d'Or 1954



AGENCE OFFICIELLE

PUCH

bien sûr à

MOTO-BASTILLE

Pièces - Réparations

RÉPONSE :
50 F TIMBRES
CRÉDIT

R. DANVIGNES — ROQ. 29-28

6, boulevard Richard-Lenoir, 6 - PARIS-11^e
 Versement à volonté jusqu'à livraison.
Solde de 6 à 18 mois.

I.N.C. carburateur
DEL LORTO

 triomphe en 175 - 250 - 500
dans **PARIS-NICE**

 Ces modèles de carburateur
— sont livrables chez —

TRADING-MOTOR-LINE

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

ZUNDAPP 750 type Russie, avec side, révisée, impeccable., 140 000 fr. Crédit. Foulon, 19-20, rue Bouchardon, Paris (10^e).

HOREX 350, impec., équip. Courtoy, 101, rue de Sèvres, Paris (6^e), de 18 à 20 h.

 A Moto Record 100 **MOTOS** sélectionnées reprise crédit voitures. 151, rue Marcadet, Paris (18^e). MON 24-40.

B.M.W. R. 12, ent. refaite à nf. Urgt. Sédas, 6, villa Saint-Michel (18^e).

 Vds **SUNBEAM 58**, 29 000 km réels, nbx acces., machine impec., 240 000 ou échge ctre 4 CV Renault. Soulte si découvrable et radio. Devenyns, 13, rue du Chapitre, Rennes (I.-et-V.).

GILLET HERSTAL 500, ét. nf, à crédit. Moto Voltaire, 49, r. L.-Frot, Paris (11^e).

250 B.S.A. C 11 SL, 1953, pfait état, tte équipée. G. Leguen, 48, av. du Maine, Paris (14^e) ts les jours.

 Unique. **HOREX SPORT 350 cm³**, splendide. Dumonceau, 103, av. Verdier, Montrouge. ALE 14-04.

AUTO ctre moto. 7, r. de Montreuil, Pantin, ouv. dim.
ROLLEICORD dernier modèle, état neuf avec sac tout prêt, pare-soleil, écran. Ecrire ou téléph. à Motocycles qui transmettra.

MOCHET grand luxe 1 ch, 2-3 places, sans permis, sous garantie, abandon. 100 000 fr. 30, bd Henri-Sellier, Suresnes.

 Ptes voit. à vend., sport et tour., rep. scooters et mot., crédit. SEMA, 10, rue de la Duée (20^e). MEN 25-61.

200 AUTOS, MOTOS ÉCHANGE, CRÉDIT TOTAL 157, av. du Maine (14^e), 7, r. Montreuil, Pantin, ouv. ts jrs et dim. 8 à 21 h.

MAGNAT-DEBON 500 cm³, parf. état mécanique, 125 cm³, comme neuf. Maisonneuve, 50, av. de la Grande-Armée (17^e).

 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.

OCCASION UNIQUE, RUMI 125, 2 cyl. 1955, absolument comme neuve, modèle spécial compétition, 160 000 fr. **MOTO PEUGEOT 125 cm³**, 1953, impeccable, 68 000. **PLUSIEURS SCOOTERS SPEED 115** révisés, 40 à 60 000 fr. **DYNA-PANHARD 3 ch** modèle 1951, mono-ventilateur, parfait état, 200 000 fr. **SPEED-SERVICE (P. Brissonnet et C^{ie})**, 22 ter, bd Gal-Leclerc, Neuilly, à 50 tours de roue du pont de Neuilly. MAI 87-40.

250 JAWA, ét. nf. Tél. OPE 52-50, h. bureau.

AGENT OFFICIEL

Lambretta

MONET-GOYON -

GNOME-RHONE -

JONGHI -

TERROT -

CAZENAVE -

VAP -

DERNY -

CRÉDIT

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

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

MONET-GOYON -

GNOME-RHONE -

JONGHI -

TERROT -

CAZENAVE -

VAP -

DERNY -

VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX

EXPÉDITION PROVINCE

DISTRIBUTEUR

ISETTA - VELAM
Pour votre Jonghi...
100, 125 E, 125 ACT, et 250 cm³
Pierre MICHEL

 vous propose un embrayage
souple ne collant pas et résistant à l'usure. Cette transformation pour 2.000 fr. seulement.

 Habitants de province, expédiez
votre embrayage complet, il vous sera retourné tout monté contre remboursement par retour du courrier.

 42, rue Jules-Guesde
ALFORTVILLE (Seine)
TÉL. : ENT. 44-35

 Toujours 50 voitures tourisme et sport
reprise ttes motos et crédit. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

 150 VELOM., motos, side-cars d'occasion.
Crédit 15 mois. Roger Sceaux, 4, rue
Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

MOTOS POHU, SPÉC. PUCH, MOTO SERVICE PALOMA ttes pièces détachées, acces. libres, magasin 175 SV, 175 SVS, 250 GS, 250 SGS, carénée sport. Crédit : 7, 9, 12, 15 mois, 52, avenue Foch, Saint-Maur. GRA 51-76.

NORTON Dominator 500 cm³. Impecc. Girard, 6, villa Boërs, Paris (19^e).

Pour la belle saison
P. MICHEL

vous offre toute la gamme

*** JONGHI ***

NEUF ET OCCASION

42, rue Jules-Guesde - ALFORTVILLE - ENT 44-35

TRIUMPH - T 100. 140 000 fr. Foulon, 128, rue Ordener, Paris (18^e). Sam. et dim. matin seul.

100 JONGHI, 20 000. S. Langevin, GOB 61-07.

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

MOTOBÉCANE

 SCOOTER
VÉLOMOTEUR
MOTOS

 CRÉDIT
LIVRAISON
IMMÉDIATE

CRÉDIT JUSQU'À 18 MOIS

CRÉDIT

 STATION SERVICE
MOBYLETTE
STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES
TOUS LES ACCESSOIRES ET ÉQUIPEMENTS

CRÉDIT

P. LISITA 94, boulevard Magenta, PARIS-10^e

Téléphone : NORJ 65-25

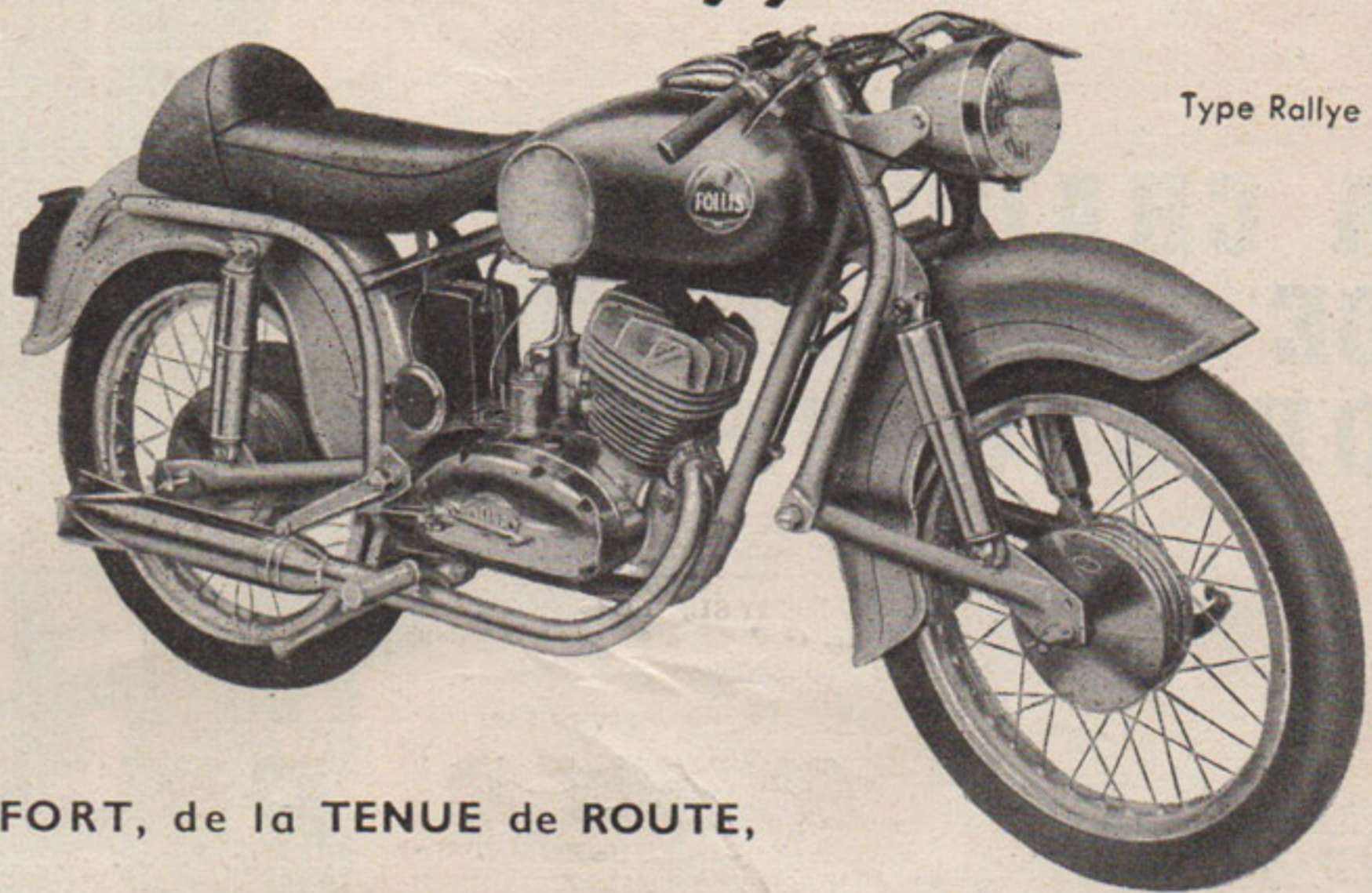
★ ★ ★

Métro : GARE-DU NORD

PALMARÈS 55

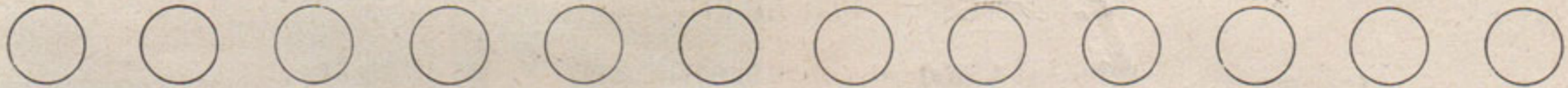
- PARIS-NICE en 175 cm³
- CHALLENGE BRÉ
- COTE DE MAUBEC en 175 cm³
- COTE DE LAFFREY en 175 cm³
- RALLYE HAUTE-NORMANDIE
- RALLYE DES ARDENNES

Savez-vous apprécier

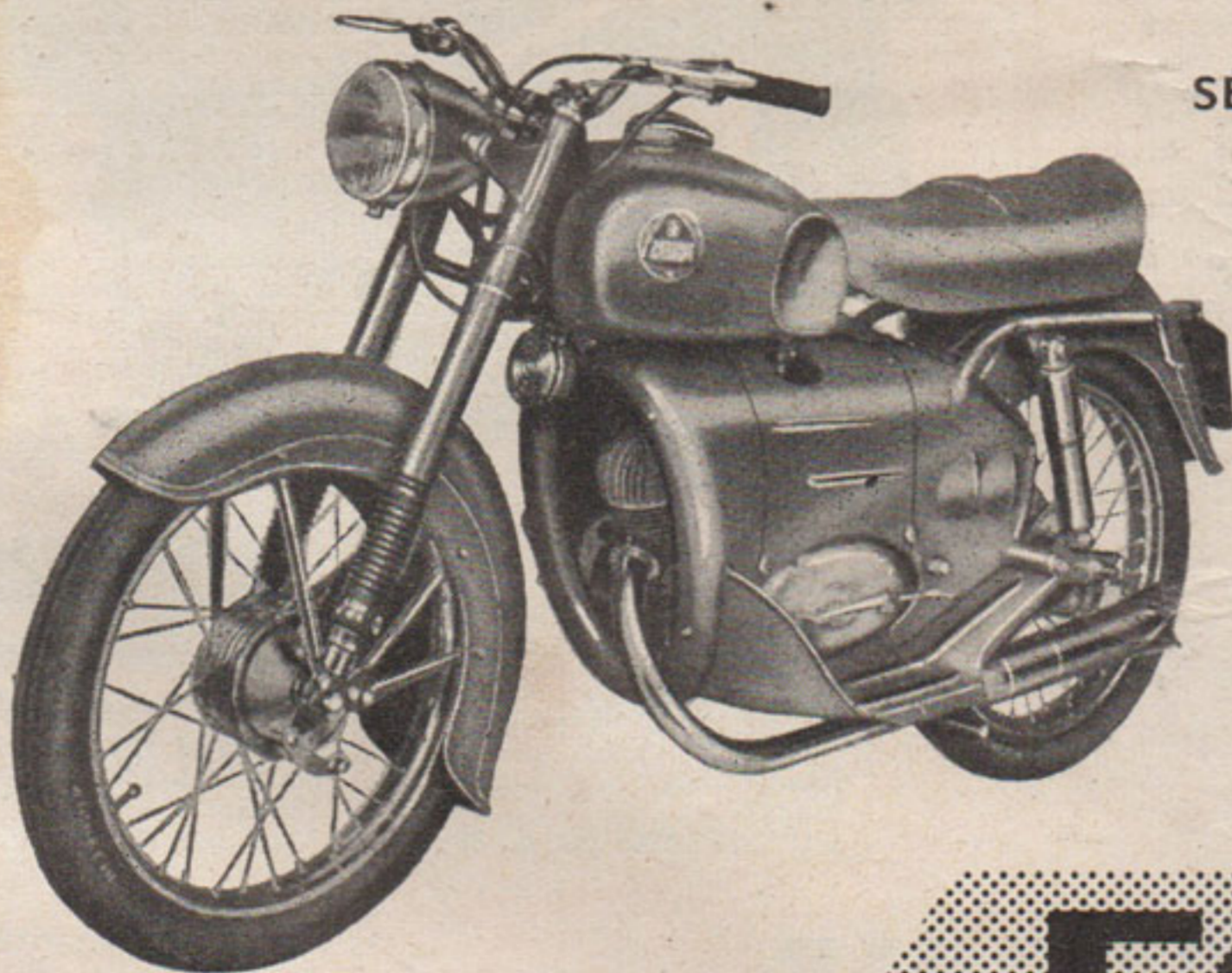


Type Rallye

La technique du CONFORT, de la TENUE de ROUTE,
du RENDEMENT, ...



... de la PROPRETÉ, de la
SÉCURITÉ, de l'ÉLÉGANCE
dans une "2 ROUES" ?



Type Carénée
125 ou 175

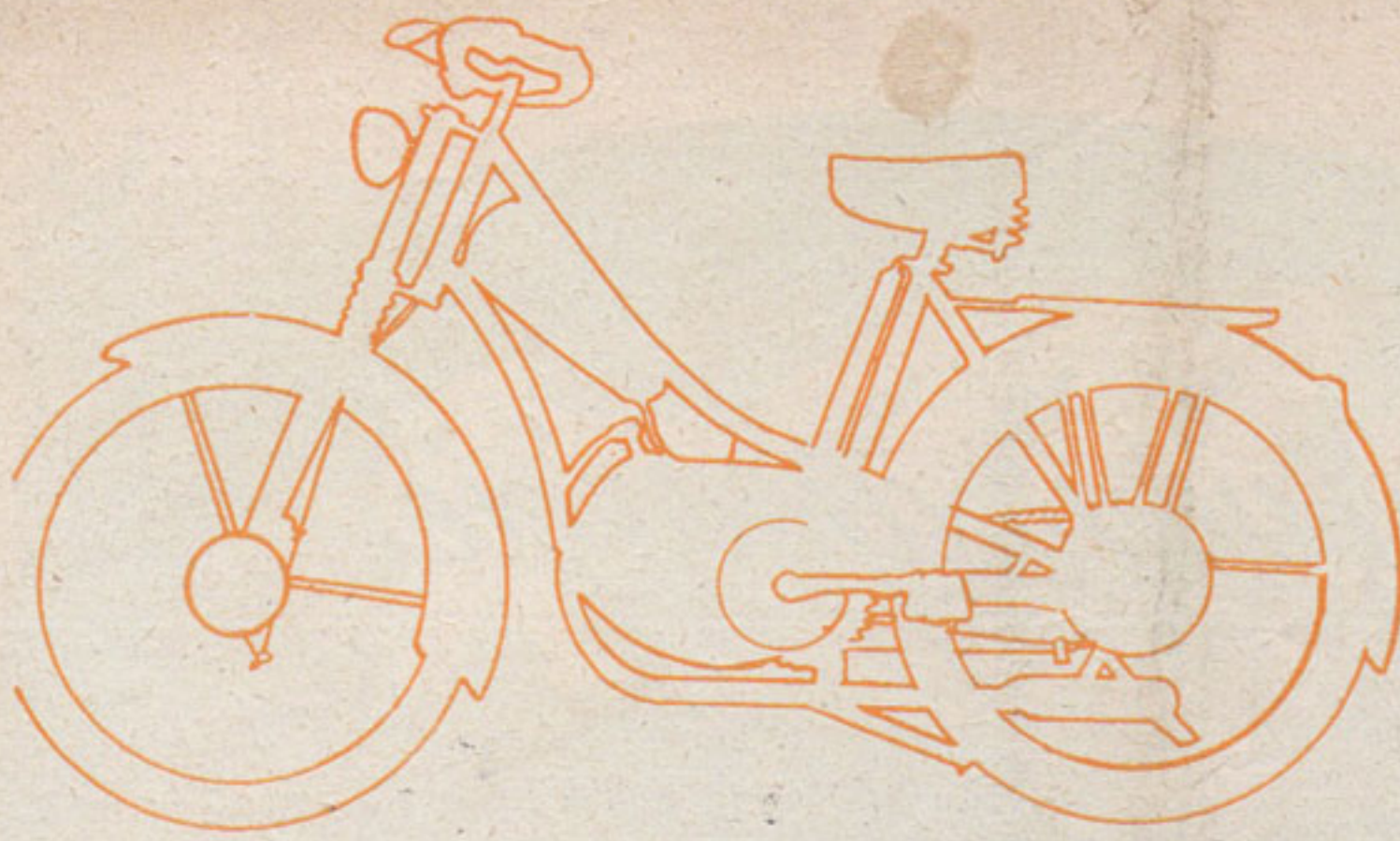
Alors vous choisirez dans
une gamme unique des
motorisés... (du 50 cm³
au 250 cm³)

FOLLIS

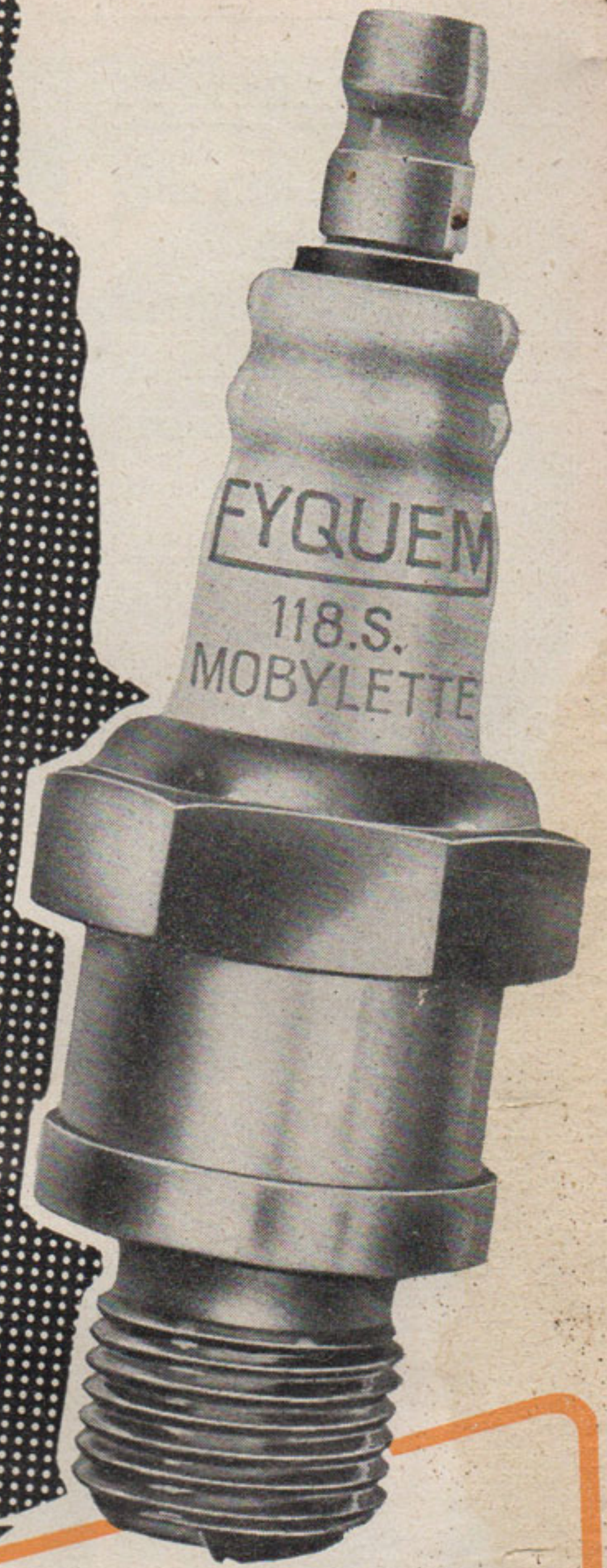
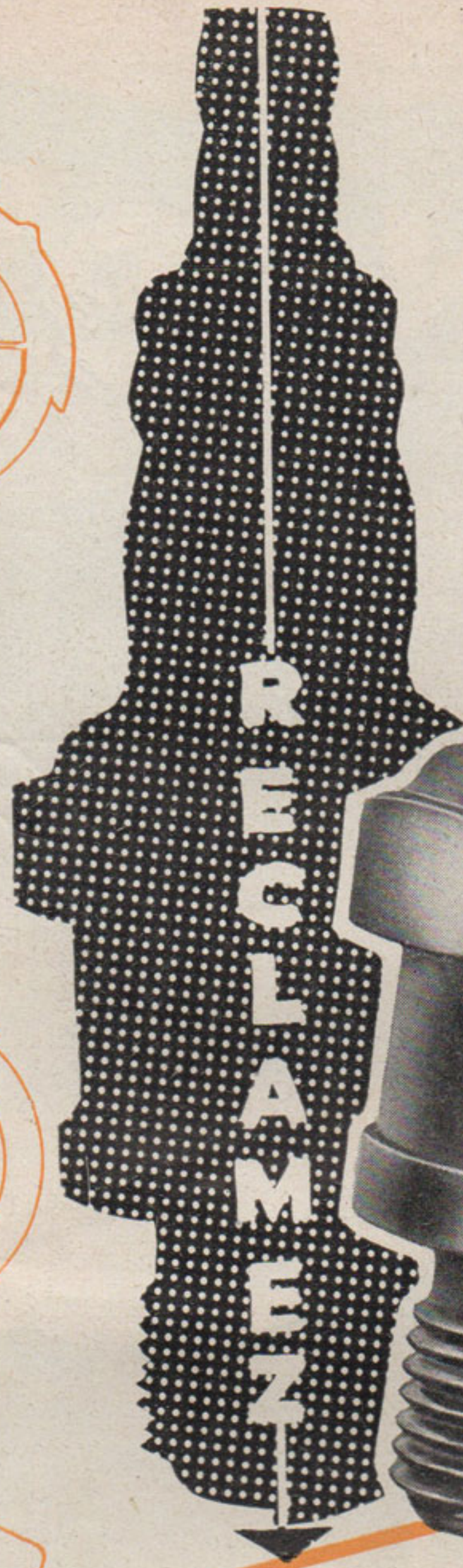
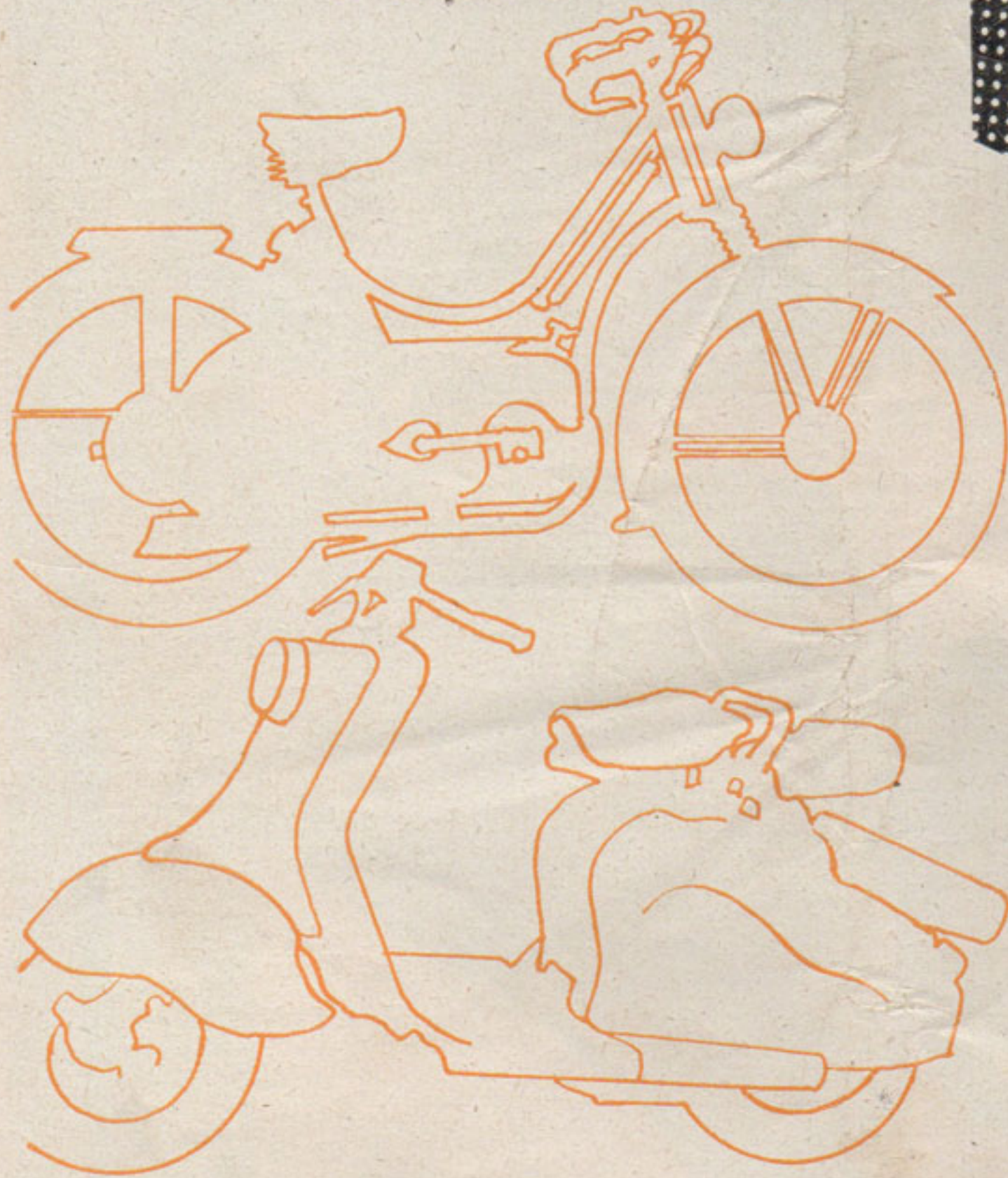
10 à 16, Rue Danton - LYON

Agences sur tout le territoire Metropolitain et en ALGÉRIE : Rénovation intégrale, 107, R. Fontaine Bleue, ALGER,
au MAROC : ORLANDO, 4, Rue de Lunéville, CASABLANCA.

Toutes les Motos FOLLIS sont lubrifiées exclusivement par MOTUL



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



Pour cyclomoteurs :		
MOBYLETTE	N° 118	Avec MOTEUR LE POU AIN-JUNIOR N° 112
BIMA-PEUGEOT	N° 112	— MOTOB OC-VAP ... N° 112
VELOSOLEX	N° 112	— LAVALETTE-MISTRAL N° 113
Pour scooters :		
YESPA	N° 113	Pour véiomoteurs :
LAMBRETTA	N° 113	PEUGEOT 125 cm ³ ... N° 113
TERROT	N° 112	MONEI-GOYON 125 cm ³ N° 113
MOTOBÉCANE (cul. ép.) N° 129		TERROT 125 cm ³ ... N° 112
		Avec moteur YDRAL... N° 113

...UN TYPE DE BOUGIE

FYQUEM

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