

# MOTOCYCLES *et Scooters*

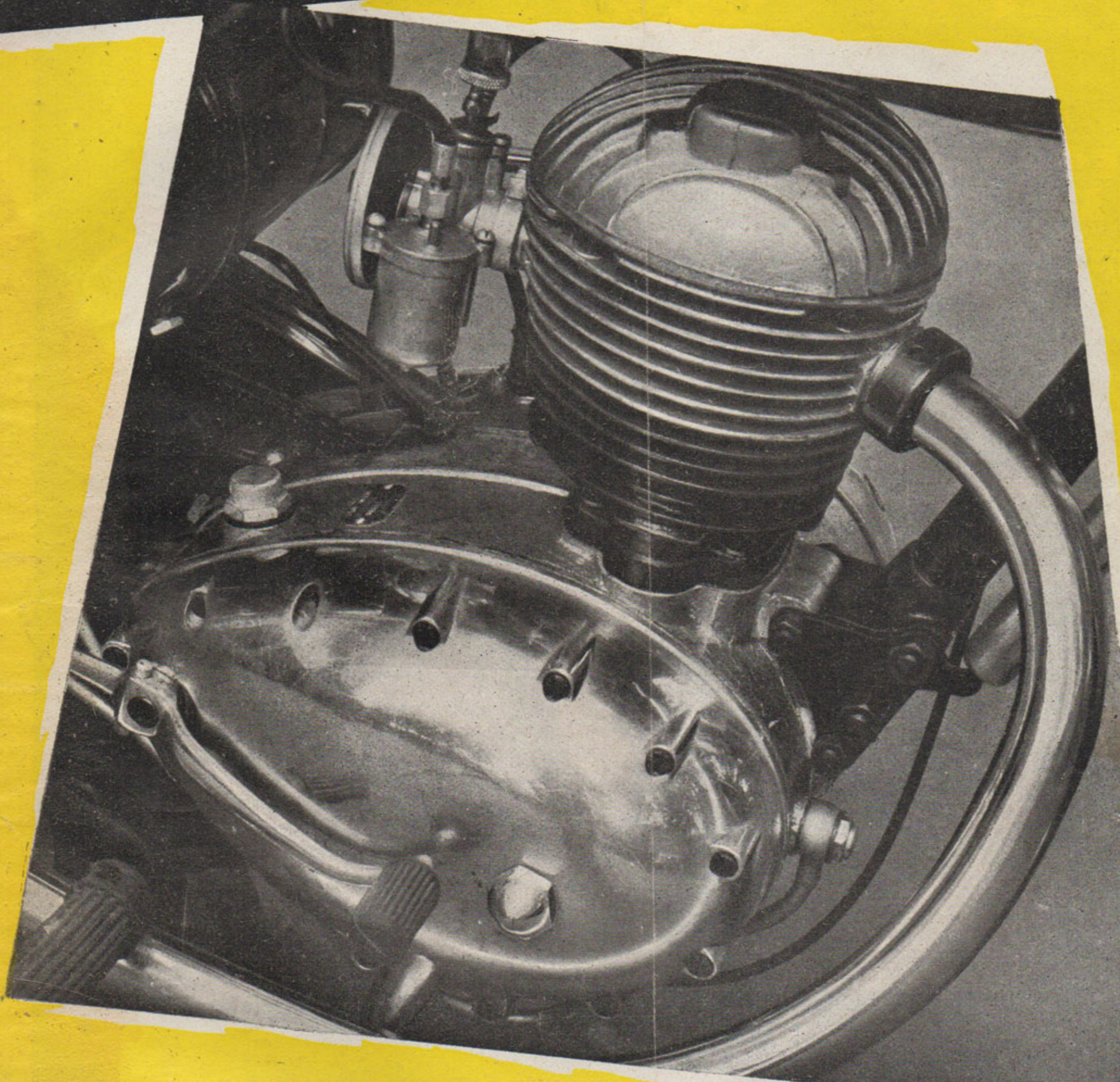
N° 150

REVUE BIMENSUELLE

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS



**NOTRE ESSAI : LE 125 cc TERROT E.T.D.S.**

DANS CE N°, LA 3<sup>e</sup> QUESTION DE NOTRE  
GRAND CONCOURS.

1<sup>er</sup> PRIX : 200.000 Francs en espèces.

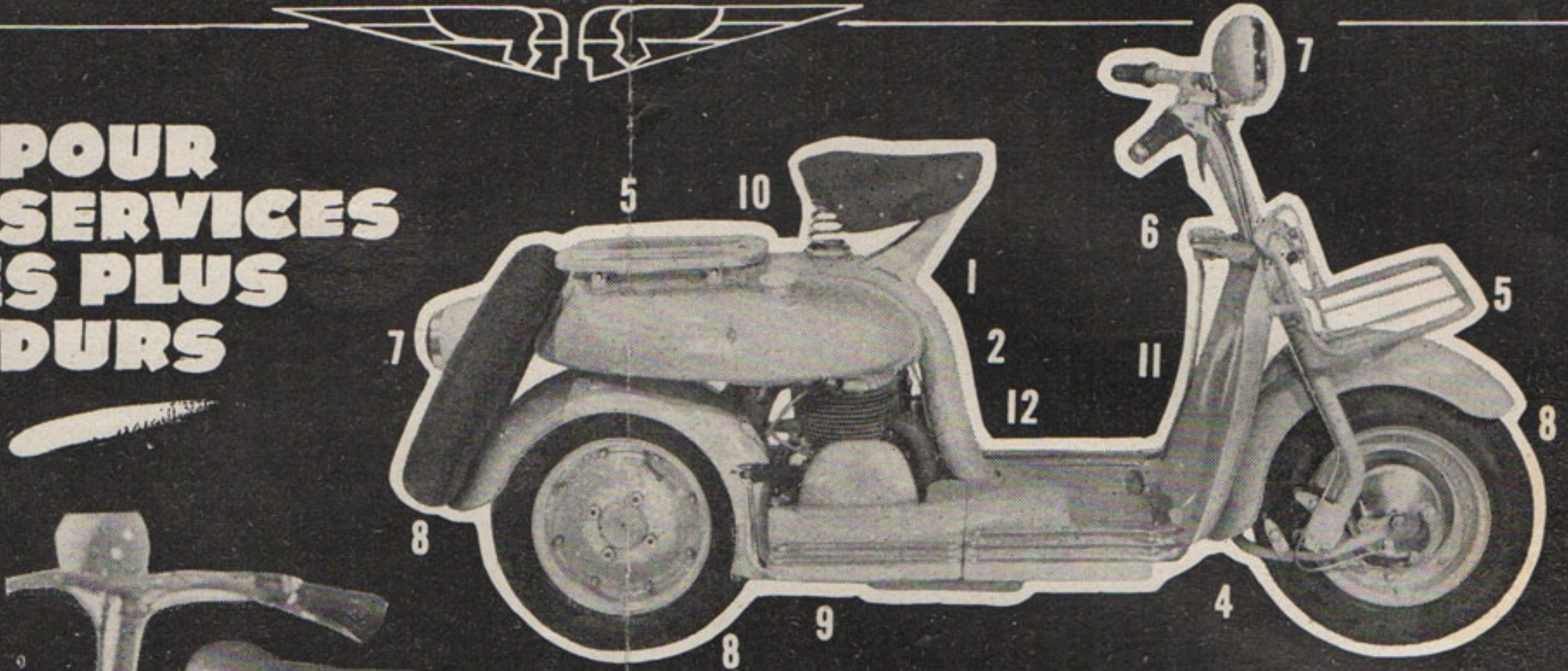
**40<sup>f</sup>**



# Moby

## Scooter

**POUR  
LES SERVICES  
LES PLUS  
DURS**



- 1 BLOC MOTEUR 2 TEMPS 125 cm<sup>3</sup>  
3 vitesses au guidon (commande brevetée SGD6)
- 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

# VITESSE - PUISSANCE - SÉCURITÉ

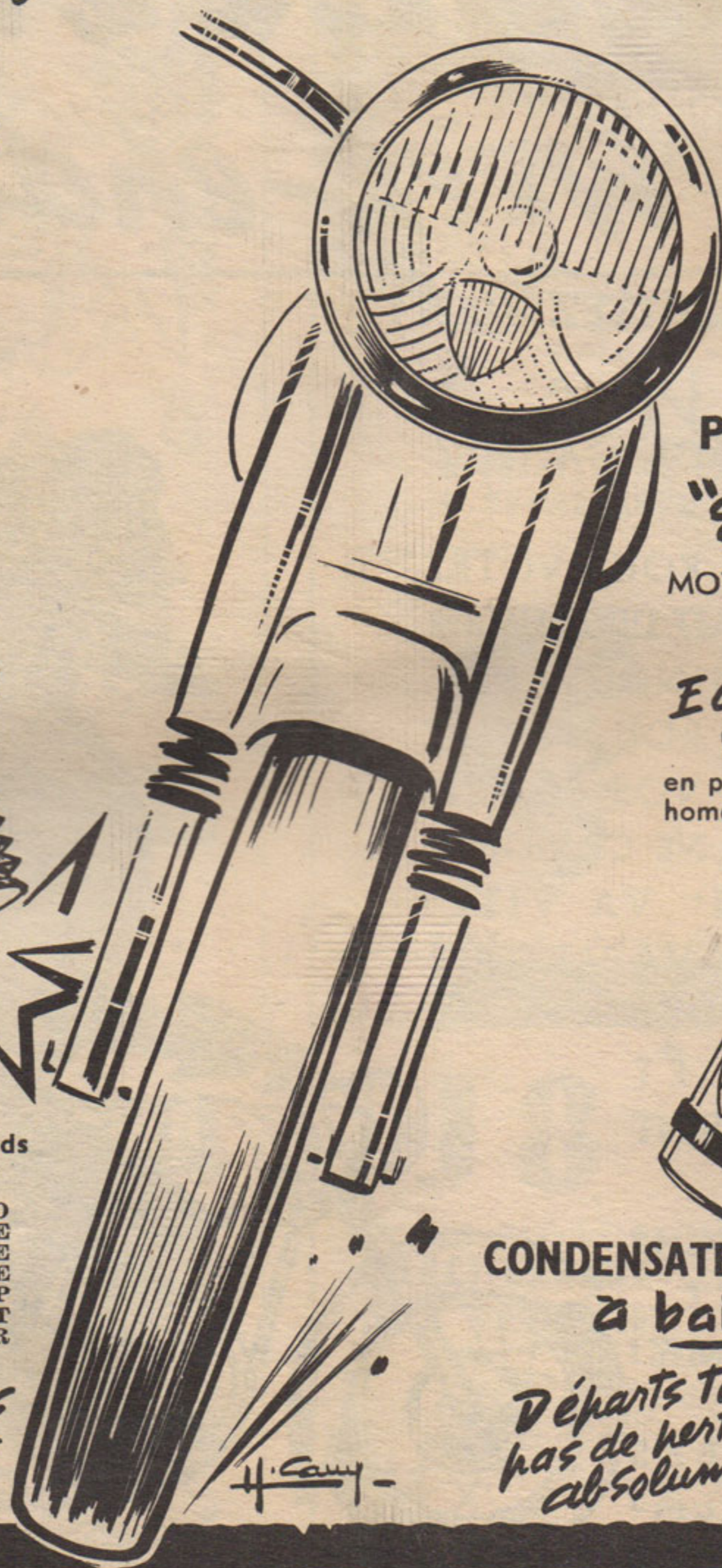
— en MOTO - VELOMOTEUR - SCOOTER —



**BOUGIE**  
CORINDON



Notice 2.07



**PROJECTEUR**  
*"Equilux"*  
pour  
MOTOS - VELOMOTEURS  
SCOOTERS

*Eclairage*  
*Sensationnel*

en portée comme en largeur  
homogène et égal partout

Notice 1.05

montée en série par tous les grands  
constructeurs de motocycles

- ALCYON - A.M.C. - AUTOMOTO
- BERNARDET - GNOME-RHONE
- MAGNAT-DEBON - MOBYLETTE
- MONET-GOYON - MOTOBECANE
- MOTOCONFORT - NEW MAP
- PEUGEOT - R. GILLET - TERROT
- VALLEE - VAP - VELOCAR
- VELOSOLEX

*Victorieuse*  
*dans toutes les compétitions*



Notice 2.06

**CONDENSATEUR D'ALLUMAGE**  
*à bain d'huile*

*Départs toujours faciles*  
*pas de perte de puissance*  
*absolument étanche*

# MARCHAL

— Exigez cette Marque, c'est votre meilleure garantie —



# Gagnez de *vrais* week-ends!

...VOUS LE MERITEZ BIEN!

GAGNEZ L'ESPACE, GAGNEZ  
L'AIR PUR!

D'UN TOUR DE ROUE VOTRE  
"PUCH" VOUS FAIT DECOUVRIR  
DES HORIZONS NOUVEAUX.  
D'UN TOUR DE ROUE VOTRE  
"PUCH" LAISSE VOS SOUCIS  
SUR PLACE... ET NE CRAIGNEZ  
RIEN : "PUCH" VA VITE!  
"PUCH" VA LOIN, VA PARTOUT,  
MAIS TOUJOURS  
SUREMENT ET  
CONFORTABLEMENT  
VRAIMENT...

AVEC UNE "PUCH"  
ON PASSE! ET...  
QUELLE ECONOMIE!

\*  
2 CYLINDRES  
175 et 250 cm<sup>3</sup>  
SPORT ET TOURISME



COSMOS PUBLICITE N°3

HUILES  
LABO

PNEUS  
Englebert

# PUCH

*Avec la célérité*

**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

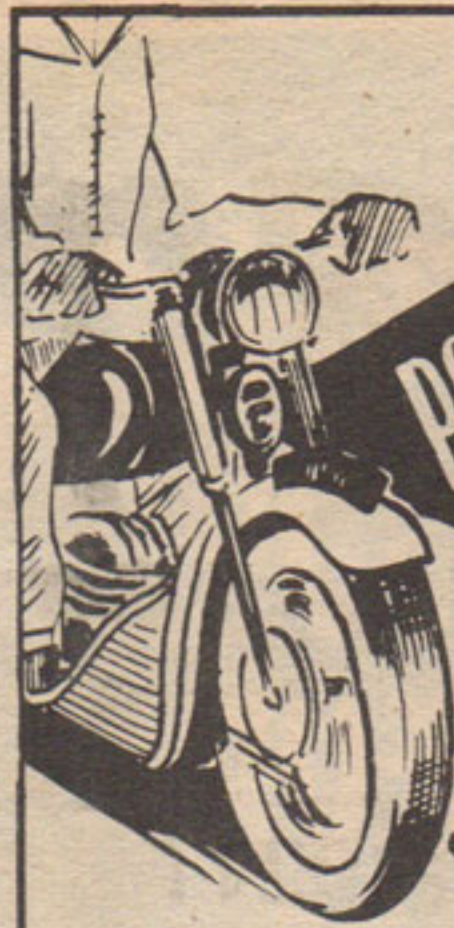
*Un vêtement*  
pour chaque usage  
Moto ou Scooter - Ville ou sport  
...créé par un motard  
pour des motards

**MACOMBYNN**

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 —  
ÉMAILLÉE NOIRE OU CHROMÉE

*Nouveautés*

**SANOR**

LE PROJECTEUR DE SON

LES APPAREILS DE DÉPASSEMENT  
A LA PORTÉE DE TOUS

*Pour votre*  
**CYCOMOTEUR  
 VELOMOTEUR  
 ET SCOOTER**



*Utilisez*

**L'ADDITIF**

**WYNNIN  
 2 TEMPS**



Vous serez étonné des surprenants avantages constatés dans l'utilisation de votre machine.

- ▼ MEILLEURS DÉPARTS
- ▼ PLUS DE KMS SANS DÉCALAMINAGE
- ▼ USURE DU MOTEUR RÉDUITE DE 40%.



PRÉSENTATION PRATIQUE EN AMPOULES  
 POUR 2 LITRES DE MÉLANGE.

*EN VENTE PARTOUT*



**WYNN OIL CY** 20, Rue de la Paix - PARIS-2<sup>e</sup> - RIC.64-20

# BOL D'OR 55

**1** RE TOUTES CATÉGORIES  
avec  
HARSMID-KLINT sur **JAWA 350**

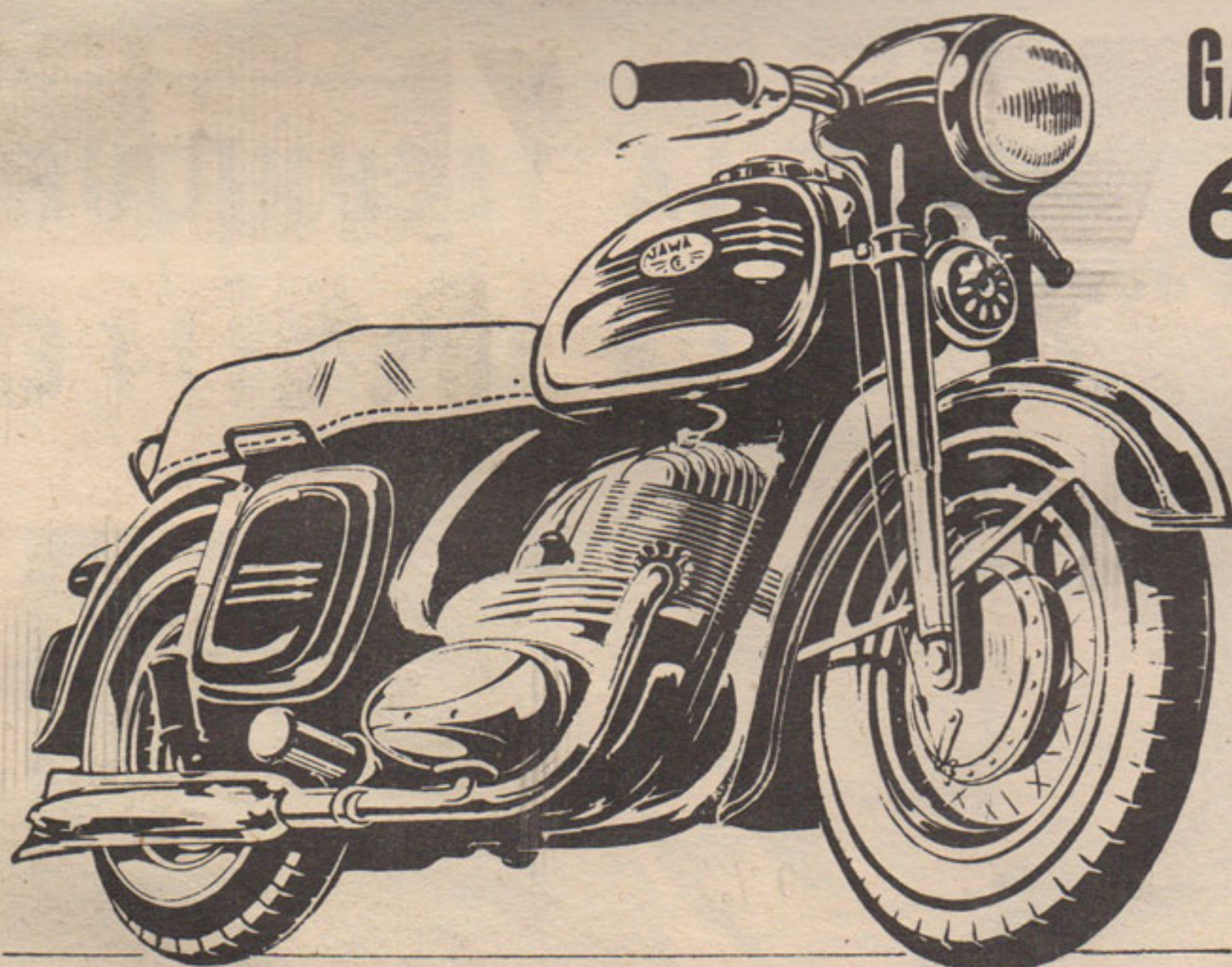
A l'occasion de la 500.000<sup>e</sup> machine!

## Nouveaux prix JAWA

**250 cm<sup>3</sup> : 219.500 F + taxe locale**

**350 cm<sup>3</sup> : 249.500 F + taxe locale**

*avec double-selle et repose-pieds arrière*



**GARANTIE TOTALE  
6 MOIS**

**PIÈCES ET  
MAIN-D'ŒUVRE**

Commandez-la  
immédiatement pour  
partir en vacances  
chez un de nos  
200 agents



**MOTOKOV**

**CRÉDIT 18 MOIS - REPRISES**

Agent Général **ÉTS J. POCH** 127, avenue de Neuilly  
NEUILLY-SUR-SEINE - MAI 61-70

**PRAGUE**

**TCHÉCOSLOVAQUIE**

# F.N.

## LES MOTOS F.N.



*sont livrables  
immédiatement!*

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

175 cm<sup>3</sup> 2 TEMPS  
250 cm<sup>3</sup> 2 TEMPS - 2 CYLINDRES  
350 cm<sup>3</sup> et 450 cm<sup>3</sup> " LATÉRALES "  
250 cm<sup>3</sup>, 350 cm<sup>3</sup> et 450 cm<sup>3</sup> " GULBUTÉES "  
**ADRESSEZ-VOUS SANS ATTENDRE  
A L'AGENT F.N. DE VOTRE RÉGION**

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

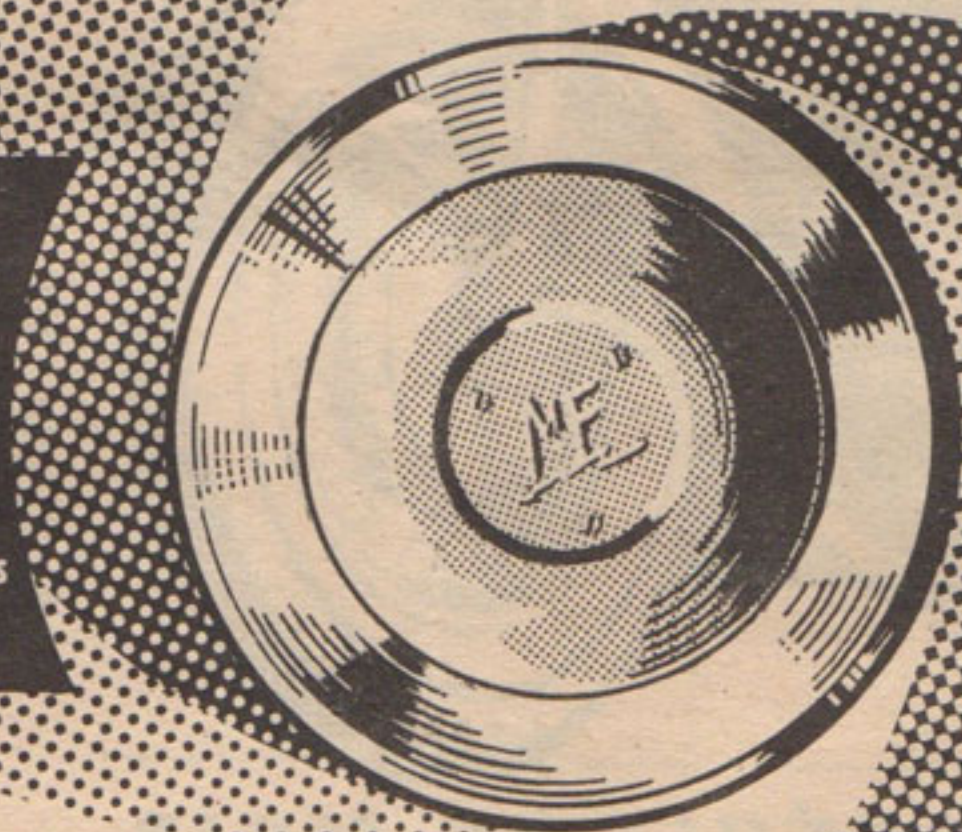
FABRIQUE NATIONALE  
D'ARMES D'HERSTAL

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

*au service de*

# LA TECHNIQUE LA QUALITE

Commutateurs simples  
Commutateurs combinés,  
code - route - avertisseur  
Contacts à clé  
Bobines huile  
Mano pression huile  
Faisceaux fils - Canalisations  
Régulateurs - Disjoncteurs



Volants magnétiques  
Magnétos  
Magnétos dynamos  
Alternateurs  
Dynamos éclairage  
Dynamos en bout d'arbre  
Dispositifs allumage batterie

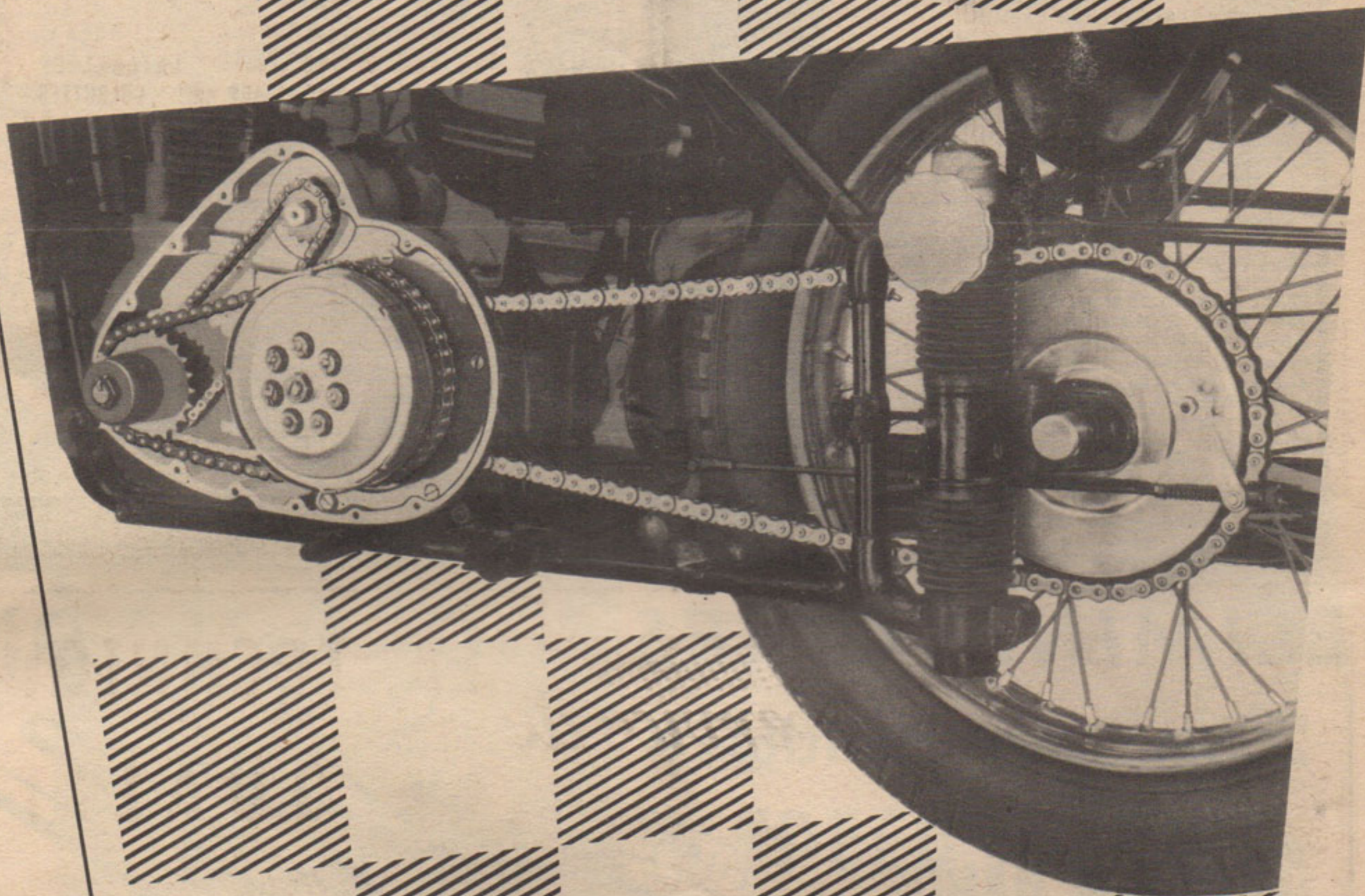
# Magnéto-France

Pub. BULLY.

DRESLER

SIÈGE SOCIAL 93 ROUTE D'HEYRIEUX **LYON** MAGASINS DE 42 RUE BRUNEL (17°)  
USINES & BUREAUX TÉL PA 25-61 (3 lignes) VENTE A PARIS TÉL ETO 45-00





## 27° BOL D'OR MOTOCYCLISTE

Classement général : HARSMID-KLINT sur JAWA 350 cm<sup>3</sup>

Catégorie 500 cm<sup>3</sup> : LEFEVRE-BRIAND

Catégorie 250 cm<sup>3</sup> :

Catégorie 175 cm<sup>3</sup> : AGACHE-DAGAN

Catégorie 125 cm<sup>3</sup> : MENJIN-GNUDI

Catégorie Side 500 : CLAUDON-COURTES

Catégorie Side 350 : BOURLIER-MUNICH

NORTON  
Moteurs A.M.C.  
YDRAL  
A. G. F.  
TRIUMPH  
MOTOBÉCANE

*toujours en tête*

# BRAMPTON

20, RUE JACQUES DULUD, NEUILLY-s-SEINE

*Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,*

**PRINCIPAUX AGENTS**

Agen : CLAVERIE 42, Rue Cornières  
 Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius  
 Albi : MERCIER 64, Rue Séré de-Rivières  
 Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont  
 Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran  
 Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny  
 Angers : DENIS 80, Rue Pasteur  
 » BARON 181, Rue Pasteur  
 Arles : CORREARD 26, Bd des Lices  
 Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon  
 Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont  
 Bar-le-Duc : HOUPERT, 45 rue Ernest Barafer  
 Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet  
 Bordeaux : SOLOMIAC 3, Rue de Bègles  
 Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis  
 Bourg-en-Bresse : Sté UTIL-SPORTS 18, Av. de Macon  
 Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean-Jaurès  
 Briançon : ROUX fils Rue Centrale  
 Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Achard  
 Cavillon : CUNTY 3, Rue du Bel-Air  
 Chambéry : BETEMPS frères 20, Rue J.-P. Veyrat  
 Chateauroux : BELOUIN Hilaire 5, Rue St-Luc  
 Coutances : LAPLANCHE 45bis, Rue Gambetta  
 Commercy : LASSAUGE 34, Pl. de l'Hotel-de-Ville  
 Cherbourg : LITRE 42, Rue Grande-Rue  
 Clermont-F : CLERMONT-MOTOS 22, Pl. de Jaude  
 Dijon : Maison FOURNIER 17, Place Darcy  
 Dole : BUILLE 31, Rue Pointelin  
 Douai : BIGERELLE 2, Rue Bra  
 Grenoble : VINCENT 10, Rue du Docteur Mazet  
 Issoudin : LEGER Rue Pierre Brossolette  
 Issoire : MESTRE, A. 48, Bd de la Halle  
 La Fère : MOINET 1, Avenue Dupuis  
 La Rochelle : TRAVEL 51, Quai Valin  
 Le Havre : HERROT 335, Rue Aristide-Briand  
 » MALANDAIN 112, Av. Rouget-de-l'Isle  
 Lille : DESRAMEAUX Place du Lion d'Or  
 Le Mans : MERSANNE et BOISSEAU 12, Q. L-Blanc  
 Le Puy : VIAL 3, Boulevard Gambetta

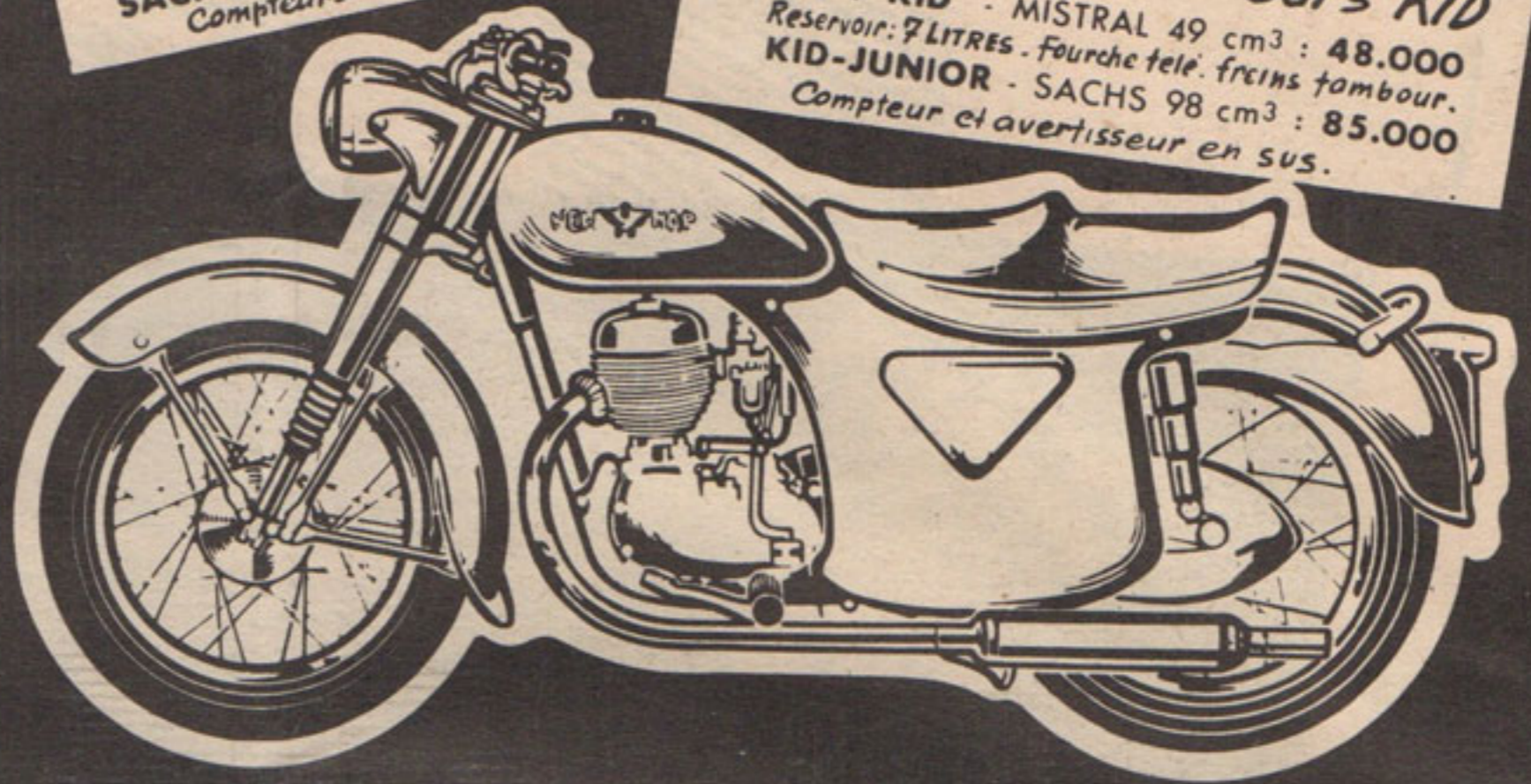
**VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête**

*Ses prestigieuses "LEADER"*

YDRAL 125 cm<sup>3</sup> : 134.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
 A.M.C. 125 cm<sup>3</sup> : 139.500 - 175 cm<sup>3</sup> : 149.500  
 SACHS 175 cm<sup>3</sup> : 169.500 (Selle monoplace)  
 Compteurs et avertisseur en sus

*Ses cyclomoteurs "KID"*

BABY-KID - MISTRAL 49 cm<sup>3</sup> : 48.000  
 Réservoir: 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.  
 KID-JUNIOR - SACHS 98 cm<sup>3</sup> : 85.000  
 Compteur et avertisseur en sus.

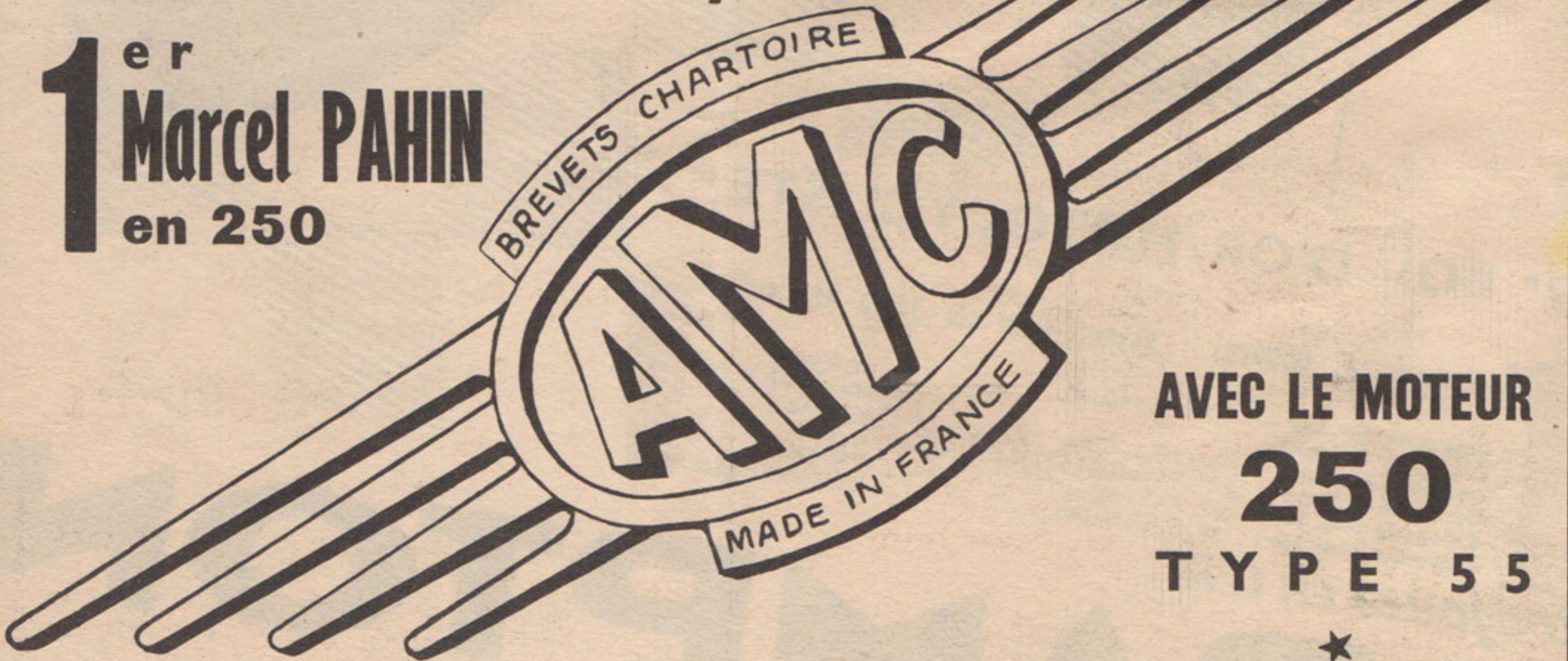


**NEW-MAP** 124, Ave. Lacassagne LYON

# ÉLIMINATOIRES DU BOL D'OR

**2 heures de Montlhéry**

**1<sup>er</sup> Marcel PAHIN en 250**



**AVEC LE MOTEUR**

**250**

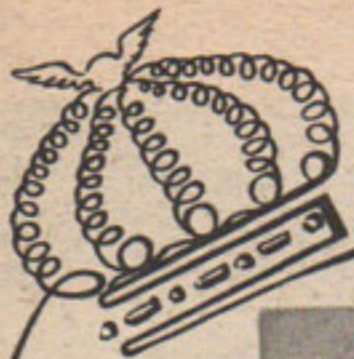
**TYPE 55**



**MOYENNE 105,645 KM/H**

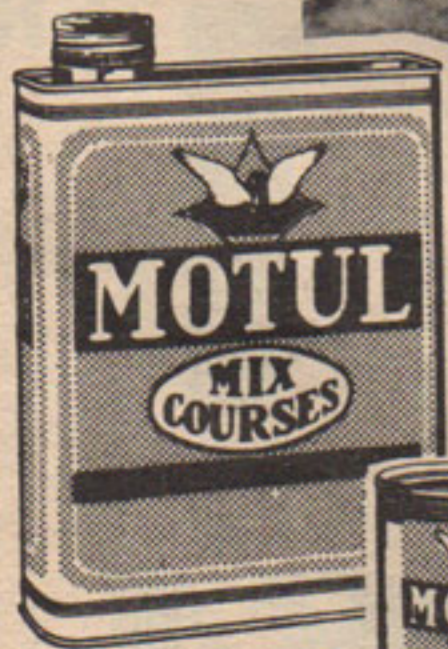
**MUNI DES DERNIERS PERFECTIONNEMENTS**

# MOTUL



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

PHOTO CEREDA  
SOS



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



**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 cm<sup>3</sup>

conçu comme une automobile  
75 Km/heure

134.000 Frs

Grandes  
facilités de paiement.  
Livraison  
rapide.

#### LE SPEED

115 cm<sup>3</sup>

le moins cher  
des biplaces

60 Km/heure

90.000 Frs

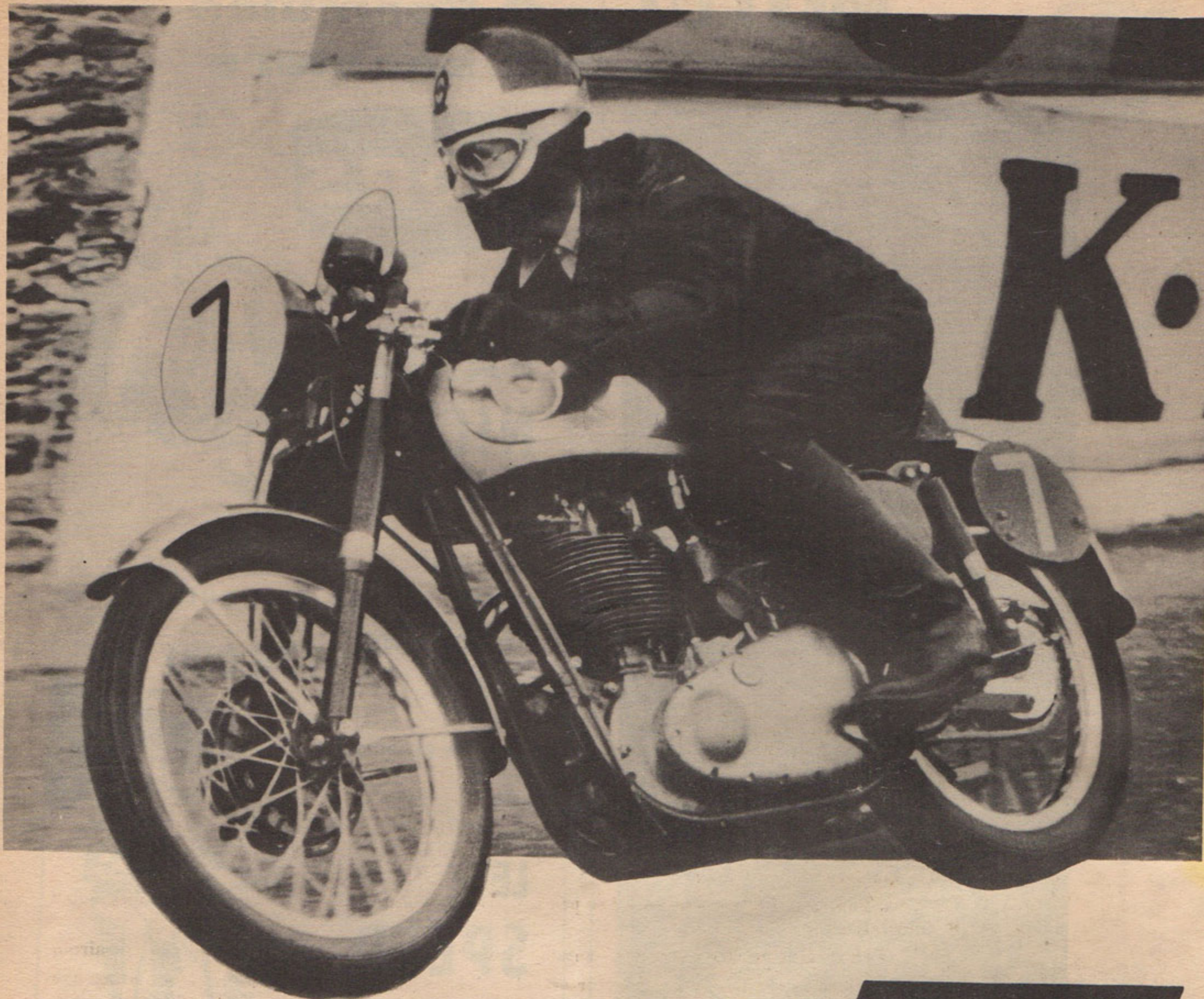


CONCESSIONNAIRES DANS TOUTE LA FRANCE

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

Distributeur pour le monde entier

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



*Les nouvelles victoires*



CLUBMANS . TOURIST TROPHY-CATÉGORIE 350 cm<sup>3</sup>

CLUBMANS TOURIST TROPHY-CATÉGORIE 500 cm<sup>3</sup>

GRAND PRIX DE MOTO CROSS D'ITALIE

**1** ER

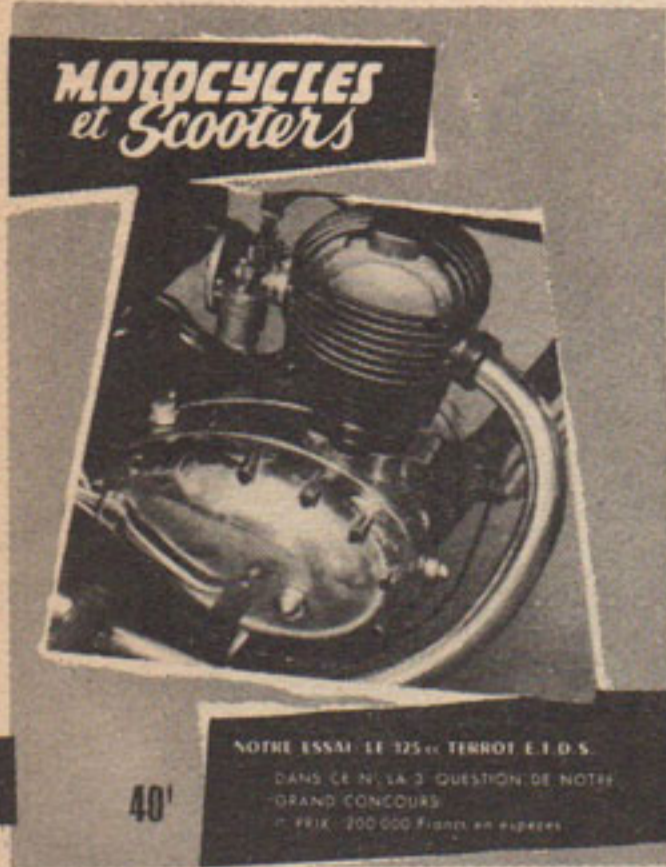
*Les connaisseurs choisissent*



## A U S O M M A I R E :

- |                        |    |                            |    |
|------------------------|----|----------------------------|----|
| ★ Echos.....           | 14 | ★ Essai :                  |    |
| ★ Je suis un débutant. | 18 | La 125 Terrot              |    |
|                        |    | E.T.D.S. ....              | 26 |
| ★ Technique :          |    | ★ Voyages et itinéraires : |    |
| La production          |    | Londres-Mel-               |    |
| F.N.....               | 20 | bourne .....               | 34 |
| Eifelrennen .....      | 22 | ★ Sport .....              | 36 |
| Records B.M.W..        | 24 |                            |    |

NOTRE ESSAI :  
LA 125 TERROT  
(voir p. 26)

9<sup>e</sup> ANNÉE

N° 150

1<sup>er</sup> JUILLET 1955

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS \* 14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTO. 05-50 \* DIRECTEUR : MAX ENDERS

« Le  
Scooter »  
avec  
nous...

Intitulé « Trop modestes » notre éditorial du 15 mai dernier retraçait sans forfanterie, le chemin parcouru par Motocycles depuis ses débuts, rappelait les initiatives prises, dans l'intérêt général, jamais démenties et chaque fois productives. Ceci nous permettait d'avancer, en manière de conclusion :

« Pour autant, nous ne sommes pas essouffés, mais toujours à la recherche d'efficaces innovations... »

Et hop ! en voici une autre qui, comme par hasard, coïncide avec notre nouvel anniversaire...

Désormais, la revue Le Scooter est rattachée à Motocycles. Tout en conservant son autonomie, ses rédacteurs les plus marquants, sa présentation, sa diffusion, Le Scooter vient à nos côtés s'insérer dans le groupe des éditions diffusées par notre administrateur, M. M. Legras.

Pourquoi cette alliance ? Parce que nous savons fort bien que tout en étant de bon voisinage, motars et scootistes n'ont pas les mêmes goûts, les mêmes aspirations, les mêmes besoins.

Motocycles traitera donc du scooter sur le plan général et Le Scooter comme par le passé, dans le détail, sous l'impulsion d'un unique rédacteur en chef, André Nebout, qualifié, il l'a prouvé à maintes reprises, autant pour l'une que pour l'autre formule.

Nous publions donc à partir de ce 1<sup>er</sup> juillet chaque quinzaine Motocycles, et chaque mois Le Scooter et pour avantager ceux que l'une et l'autre de ces deux revues intéressent, nous étudions un tarif spécial d'abonnement combiné que nous indiquerons prochainement.

*Max Enders*

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

# Motocycles Eckhoff

## Réalisations... personnelles.

On connaît l'importance du sport en tout terrain chez nos voisins d'Outre-Rhin. A côté de bon nombre de machines construites spécialement à cette fin par les différents constructeurs on voit dans chaque épreuve de nombreuses « spéciales » transformées par leurs possesseurs.

Au cours d'un récent voyage en Allemagne nous avons photographié chez Georges Meier, l'ex-champion du B.M.W. bien connu, les deux machines de Hans Meier, son frère cadet. Celui-ci a réalisé lui-même des suspensions oscillantes pour la R 25/3 et la 600 cm<sup>3</sup> R 67/3 qu'il utilise dans tous les trials. La ligne générale de ces machines est très heureuse, d'un aspect plus léger même, que les nouveaux modèles de la série. Il faut cependant reconnaître que le problème est plus simple en ce qui concerne la fixation des silencieux, des repose-pieds du passager de même que pour l'attelage éventuel d'un side-car. Notez également la belle forme du réservoir « maison » sur la 600 cm<sup>3</sup>.

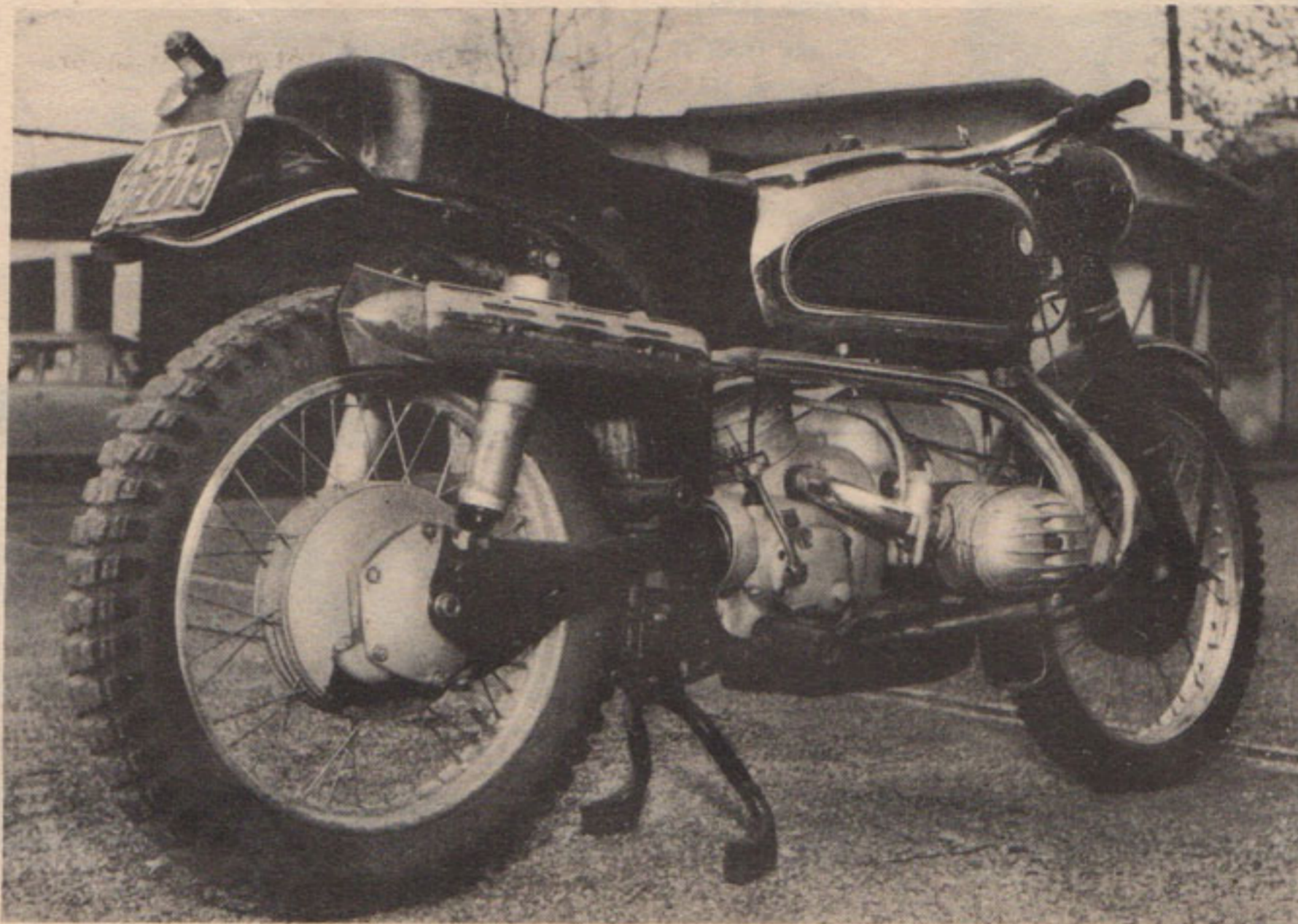
## Édition « Motocycle ».

Notre confrère *The Motor Cycle* nous signale la publication d'un livre intitulé *Motor Cycle Engines*. Cette publication de 64 pages comprend l'étude des principales machines anglaises telles les mono et twins A.J.S. et Matchless, Ariel, B.S.A., les Velocete, la Vincent Rapide Royal-Enfield, Norton, Douglas, etc. Ce livre est abondamment illustré et comporte de nombreux éclatés des différents moteurs mentionnés.

Le prix du fascicule est de 6 shillings, 6 pences.

## Une belle réalisation d'amateur.

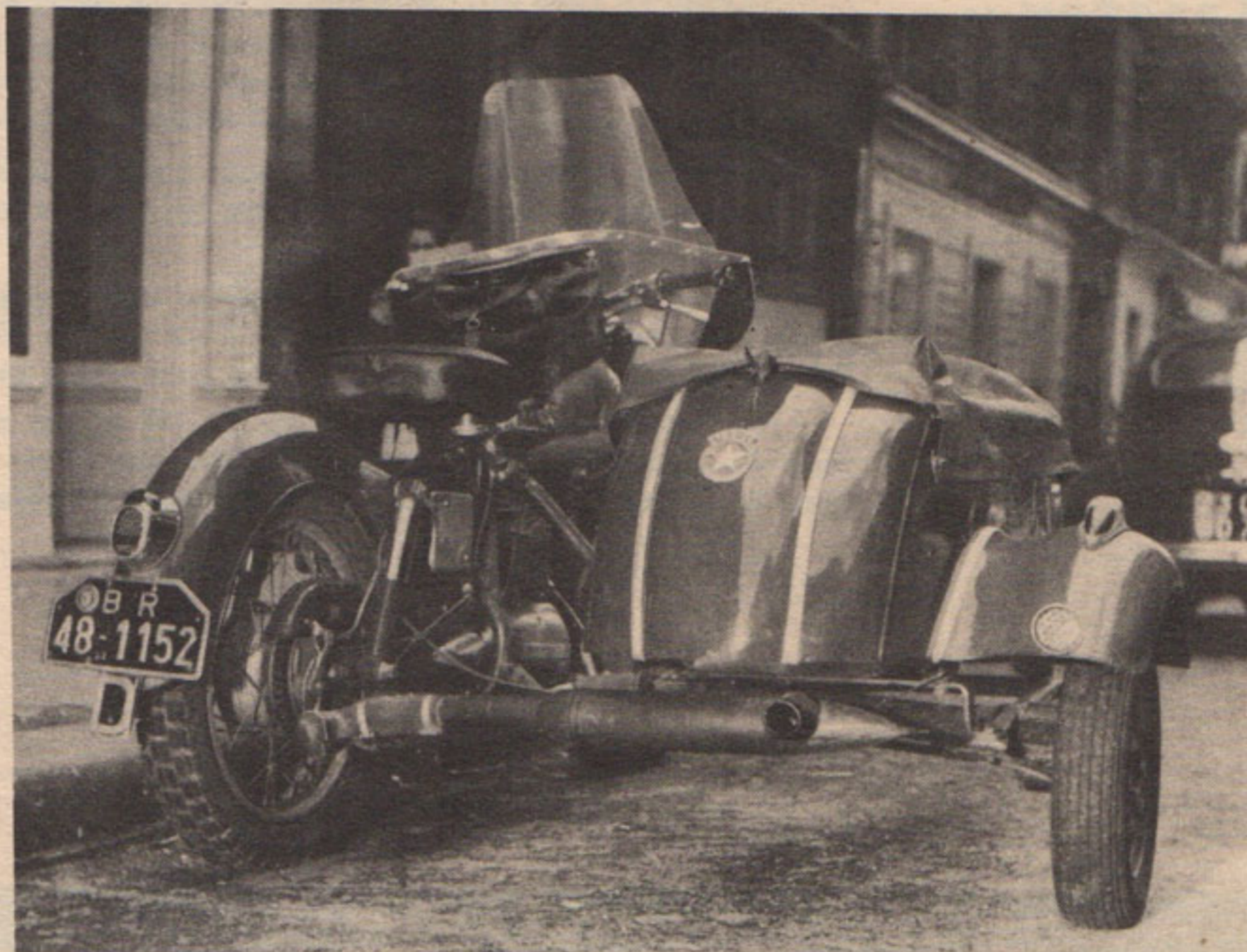
Un ami, M. I. Gœbel, de passage à Paris nous a présenté cette réalisation personnelle : une 175 cm<sup>3</sup> Stella Mars attelée à un side léger de sa fabrication. La moto était, à l'origine, la 150 cm<sup>3</sup> bien connue. M. Gœbel a monté le nouveau moteur 175 cm<sup>3</sup>, des amortisseurs hydrauliques à l'arrière, des moyeux-freins centraux, etc. Signalons toutefois l'importance de la voie et le système d'échappement : l'extrémité du silencieux est coiffé d'un bout de tube fermé par un clapet à ressort. De ce tube part un manchon de caoutchouc le reliant à un deuxième silencieux, visible sous le side-car. Le silence ainsi obtenu est remarquable, et en rase campagne, il est facile d'ouvrir le clapet mentionné.



## Un repos bien gagné.

Bien que Werner Haas ait acheté deux Sport-Max N.S.U. et qu'il ait déjà été sollicité de plusieurs côtés tant en Allemagne qu'à l'étranger, il est probable que le champion du monde ne courra pas en 1955. Tout en regrettant cet état des choses il faut reconnaître que les raisons motivant cette abstention sont des plus valables : Werner Haas vient de construire un garage-

station-service comportant également un restaurant sur la route d'accès de l'« Autobahn », à Augsburg. Sa présence dans le garage est indispensable et d'autre part le fisc, aussi vorace en Allemagne que chez nous, engloutirait en majeure partie les sommes que le coureur privé pourrait gagner. Mais Haas précise qu'il est jeune et qu'il peut donc se permettre de ne pas courir pendant une saison, sans pour cela abandonner définitivement la compétition.



# Moto-Cycles Echos

## Essais Victoria.

Plusieurs exemplaires de la nouvelle Victoria KR 21 (200 cm<sup>3</sup>) tournent depuis le 22 mars sur le circuit de Hockenheim. De nombreuses chicane disséminées sur le circuit obligent les pilotes à freiner, changer de vitesses, accélérer, etc., ce qui permet des mesures exactes non seulement pour les manœuvres citées mais encore en ce qui concerne la consommation et l'usure des garnitures de freins. Chaque machine devra ainsi effectuer 10 000 km environ.

## D.K.W. nous communique...

... que la course de l'Eifel disputée récemment sur le Nürburgring a permis de comparer les machines carénées avec celles démunies de leur « habit ». En effet, le coureur bien connu « Vissi » Wünsche décida de courir sans carénage sur la trois cylindres afin d'avoir une meilleure visibilité et surtout pour « voir » sa roue avant. Les deux coéquipiers de Wünsche, à savoir Hobl et Hofmann partaient sur des machines identiques mais carénées.

Les temps réalisés pendant la course ont démontré la supériorité indiscutable des machines carénées. Hobl disait, après sa victoire, qu'il trouvait moins fatigant de piloter la machine carénée que celle dépourvue de « tôlerie ». La tenue de route du nouveau modèle serait parfaite.

Il ne fait pas de doute que le carénage

de course influencera tôt ou tard favorablement la machine de série.

## Italie.

On annonce d'Italie que les travaux de transformation de l'autodrome de Monza devrait être terminés vers le 15 août. L'ovale destiné aux hautes vitesses est long de 4,25 km. Les lignes droites sont larges de 12 m tandis que les virages relevés de 6,20 m ont 14 m de largeur. Les box, tour de chronométrage et tribunes sont construits selon des principes ultra-modernes.

## Bientôt un appartement !

La Maison N.S.U. annonce qu'elle ouvre le 15 mai 1955 un emplacement de camping de 1,2 km de long sur la plage de Jesolo près de Venise. Ce Lido N.S.U. devrait, au dire du service de presse de N.S.U., devenir aussi célèbre que les pigeons de la place Saint-Marc. Ce camp est équipé d'installations sanitaires modernes et offre un confort agréable. Ce village de tentes est destiné aux utilisateurs des N.S.U., le macaron sur le réservoir servant de pièce d'identité. A quand un appartement pour les bienheureux possesseurs d'une N.S.U.?

## Max 300 cm<sup>3</sup>.

Au mois d'avril dernier, N.S.U. a produit pour la première fois une Max de

300 cm<sup>3</sup> destinée à l'Autriche. Cette machine développe 21 ch et serait dotée d'une puissance d'accélération importante. Le constructeur de la Neckarsulm dément la rumeur selon laquelle il envisagerait la fabrication de machines de 350 cm<sup>3</sup> et plus puisque la 250 cm<sup>3</sup> Max a les performances de la majeure partie des 350 cm<sup>3</sup>. Toujours selon N.S.U. les grosses machines n'auraient pour ainsi dire plus de raison d'être, ce qui est une opinion fort discutable.

## G.P. de Belgique.

Après une interruption de huit ans on verra de nouveau les « quart de litre » au Grand Prix de Belgique à Francorchamp, le 3 juillet prochain. Les organisateurs espèrent la participation de nombreuses Sport-Max N.S.U. Il est par contre possible que Norton et A.J.S. ne figurent pas sur la ligne de départ dans les catégories supérieures.

## Victoires de Sauca (250) et Combes (350 et 500) au Moto-Cross de Chalabre.

C'est aux abords du coquet village andois de Chalabre, que le M.C. Carcassonnais faisait disputer ce moto-cross. Le Saint-Affricain Sauca fut le maître en 250, quant au Gaillacois Combes (M.C.C. Albi), il gagna les trois manches des 350 et s'octroya deux manches sur les trois imposées en grosses cylindrées et fit ainsi un très beau doublé devant les Aguirre, excellent, Hardy et autre Panis.

250 : 1. Sauca (M.C. Saint-Affrique), sur N.S.U., 3 points.

350 : 1. Combes (M.C.C. Albi), sur B.S.A., 3 points.

500 : 1. Combes (M.C.C. Albi), sur B.S.A., 4 points.

Le sympathique licencié international-vitesse F.F.M., Henry Cuin, fut un remarquable speaker.

## Technique U.S.A.

Succès Harley-Davidson dans la course de Daytona! Voici de gauche à droite Bradley Andres, Phillips et Gibson, respectivement 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> du 200 miles « experts ».

On remarquera la conception européenne des machines : pneus de faible section, suspension AR oscillante, sélecteur au pied, guidon plus étroit. Un second guidon, fixé directement sur les haubans de fourche, permet une position allongée du pilote dans les lignes droites, tandis que le guidon relevé sert à négocier les virages de sable en « dirt-track ».

Le vainqueur a porté à 152,257 km/h le record de l'épreuve; l'ancien record appartenait depuis l'an dernier à Bobby Hill, sur B.S.A., avec 151,726 km/h.



# M M O F U G L A S

# Echos

## EN VRAC...

★ L'aluminium fête actuellement son centenaire ; ce sont des chimistes français qui l'ont réalisé en 1855 ; rendons-leur hommage ; il est inutile de rappeler tous les services que cette découverte a rendu à toutes les industries.

★ La Société Magnéto-France a mis au point, et fabrique, pour motos quatre temps, un mano de contrôle de pression d'huile. Adaptable à toutes marques, il équipe déjà de série les 250 cm<sup>3</sup> Terrot.

★ Tragique bilan a dit le *Parisien Libéré* au lendemain du 1<sup>er</sup> juin ; notons que sur 16 morts annoncés, il y a 5 motocyclistes.

★ Le Consortium général d'optique enregistre le succès de ses deux lunettes de motos, junior 602 et Noveltor 603 à large visibilité, légère et existant en quatre coloris assortis à l'émail des machines courantes, motos ou scooters, et qui peuvent être fournies avec des écrans de rechange teintés ou dégradés.

★ Les Ateliers Velam-Isetta ont été présentés à la presse le 1<sup>er</sup> juin. Ce sont de très vastes locaux en partie déjà installés en machines-outils et chaînes d'assemblages des plus modernes, prévus pour une cadence de production de 100 véhicules par jour. Le Velam diffère quelque peu de l'Isetta ; la suspension a été assouplie, l'insonorisation a été très poussée et divers détails comme les pare-chocs, le rendent moins vulnérable pour le trafic urbain. Nous aurons l'occasion de présenter ce sympathique véhicule et d'en publier le compte rendu d'essai.

★ Il existe depuis peu une *Revue du Moteur* tchécoslovaque, imprimée en français et qui est surtout consacrée aux motos Jawa et C. Z. Le numéro qui vient de paraître vous informe qu'au début de cette année les usines fêtaient la sortie de la 500 000<sup>e</sup> machine.

Bravo Jawa et tous nos vœux pour l'avenir.

★ Le Salon de la Moto ouvrira comme toujours le premier jeudi d'octobre, c'est-à-dire le 6, durera jusqu'au 16 et aura pour cadre le Palais des Expositions, Porte de Versailles.

★ Geno vient de sortir, après de nombreux et sévères essais, un nouveau casque en plastique pur injecté.

★ M. Dumont, vice-président du M.C. de Normandie nous signale la complaisance de M. Louis Dalivourt, motociste à Verson, près de Caen, qui l'a dépanné le jour de la Pentecôte. Remerciements à cet obligeant mécanicien.

★ Le lubrifiant « Castrol self mixing » déjà utilisé à l'étranger est désormais distribué sur tout le territoire français ; nous y reviendrons. Mais rappelons que Castrol s'est toujours intéressé de très près au graissage des motos, qu'il a un palmarès sportif formidable ; sa nouvelle huile « self mixing », destinée aux deux-temps, se mélange et s'homogénéise à l'essence, instantanément et sans brassage.

★ Le magasin Ladevèze au coin du boulevard Pereire et de la rue Brunel, après un long temps de fermeture, vient de rouvrir ses portes. Complètement transformé, il sera exclusivement réservé aux marques Puch et Paloma.

★ A la finale de la Région parisienne du Concours national des Routiers, organisée les 29 et 30 mai avec la participation de Lavalette, M. Vullierme, directeur des Moteurs Lavalette, remet en premier prix à M. Beck, de Brie-Comte-Robert, un cyclo-moteur « Cocynette » équipé du moteur Lavalette et fabriqué par Cocymo, Compagnie stéphanoise du Cycle et du Motocycle.



## LE GRAND CONCOURS " MOTOCYCLES ET SCOOTERS "



Ce concours richement doté est, nous le répétons, à la portée de tous les possesseurs d'un deux roues à moteur.

Nous avons voulu des questions simples, ne prêtant pas à diverses interprétations afin que tous nos lecteurs soient à égalité pour y participer avec les mêmes possibilités de répondre correctement et d'espérer un des lots de valeur qui récompenseront les lauréats. Chacun a donc tout intérêt à suivre régulièrement son **Motocycles**, à chercher sans plus tarder la meilleure réponse qu'il puisse faire, sans oublier, naturellement, qu'il a également à choisir parmi les divers slogans

régulièrement publiés eux aussi pour indiquer celui qui lui paraîtra le plus éloquent et le plus frappant.

Mais attendez la fin de ce concours pour répondre sur le questionnaire même qui sera publié en temps opportun.

200 000 F, une moto, un scooter, un vélomoteur ou même un cyclo-moteur, sans compter le reste, contre quelques instants de réflexion n'est-ce pas tentant ?

### 3<sup>e</sup> QUESTION

Le transport d'un passager sur un motocycle non muni d'un siège arrière et de repose-pieds est-il autorisé ?



## Utilisation des compétences.

On nous signale d'Allemagne que M. Ulrich Pohl, ingénieur chez Maico, journaliste sportif à ses heures et surtout grand spécialiste des Six Jours Internationaux, vient d'être élu comme membre représentant des coureurs auprès de la Commission sportive allemande (O.M.K.).

## Combes (350) et Moreau (500), en vedette au Moto-Cross de Limoges.

Sur son terrain du Moulin-du-Gué, près Limoges, où s'illustrèrent tout dernièrement Godey et Klym, le Motor-Club de Limoges faisait disputer une nouvelle épreuve de cross patronnée par notre confrère quotidien *L'Echo du Centre*.

Duels très serrés et très spectaculaires chez les régionaux comme chez les ténors. Combes, Gamba, Moreau et Cros chez ces derniers, Pradeau, Lamonerie, Paris, Nadeau chez les amateurs ont droit au communiqué.

Malchanceux fut l'international Cros, de Béziers, champion du Roussillon.

Chez les amateurs, le Limougeaud Pradeau, vainqueur de deux manches plus une place de second obtient la victoire devant Lamonerie et Paris.

350

1. Combes (M.C.C. Albi), sur B.S.A., 3 points; 2. Gamba (Reims), sur B.S.A., 7 points; 3. Malbec (Troyes), 11 points; 4. Moreau; 5. Cros.

500

1. Moreau (Reims), sur B.S.A., 9 points; 2. Combes (M.C.C. Albi), sur B.S.A., 10 points; 3. Malbec (Troyes), sur B.S.A., 11 points; 4. Gamba; 5. Matéos.

## Galzin (250), Vaccani (350) triomphent au Moto-Cross de Thiers.

C'est sur le circuit accidenté du château des Hores que le Moto-Club d'Auvergne faisait disputer une de ses nombreuses épreuves inscrites au calendrier.

En 250, c'est le jeune débutant aveyronnais, de Saint-Affrique, Gauzin, qui fut le grand animateur de cette catégorie. Il est l'élève de Sauca, maintes fois champion des Pyrénées en grass-tack et moto-cross. C'est un jeune au brillant avenir. Sur les trois manches : deux places de premier, une de second.

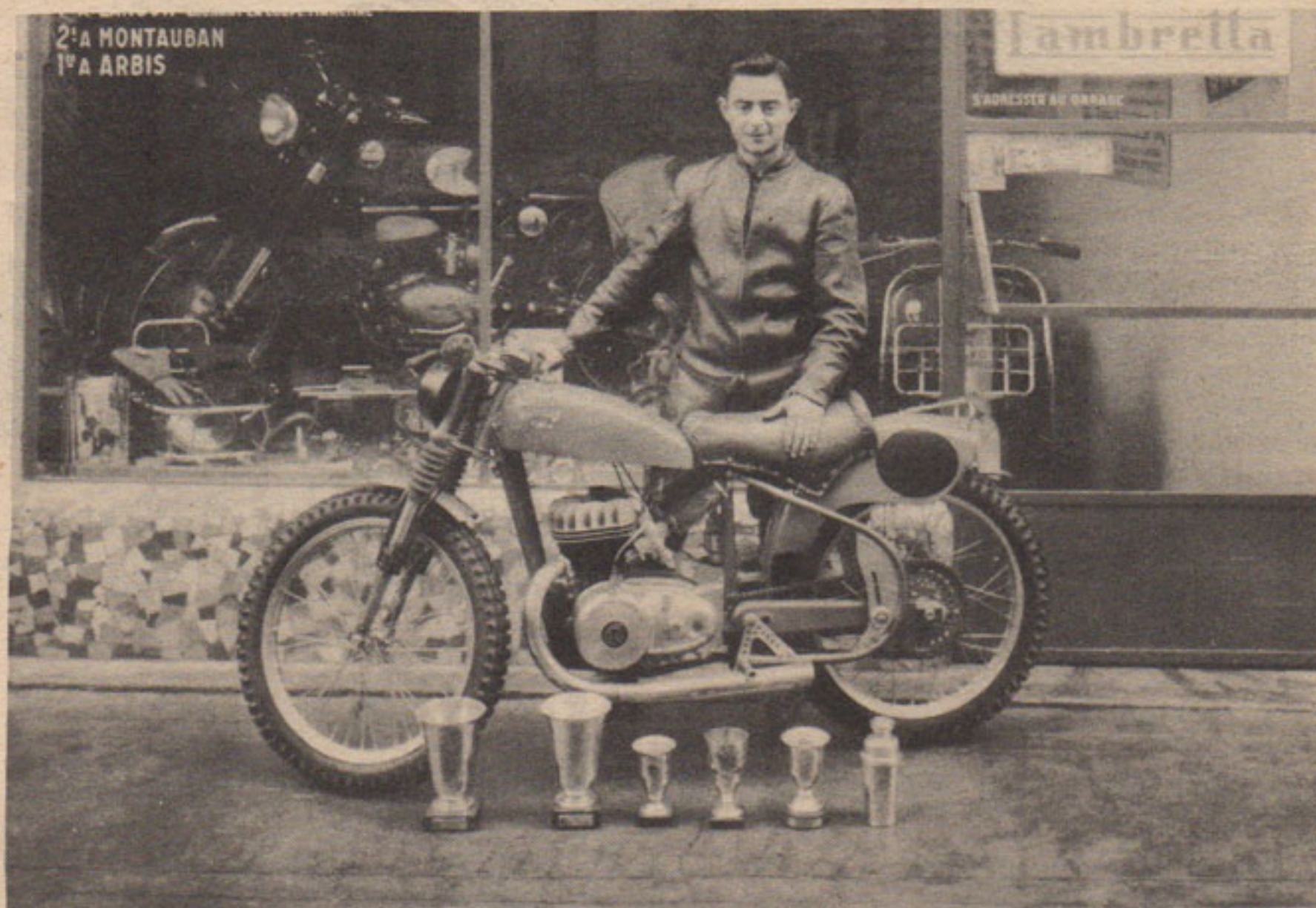
En catégorie 350 c'est le banlieusard parisien de Cachan, Vaccani, qui conduisit le bal. Il fut vainqueur des trois manches, nettement détaché après avoir doublé de nombreux concurrents.

250

1. Galzin (M.C. St-Affrique), sur N.S.U., 2. Darrouy (M.C. Toulouse); 3. Vaccani (Cachan); 4. Geil (Toulouse); 5. Tomatis (Toulon).

350

1. Vaccani (Cachan), sur B.S.A.; 2. Aubespin (Orléans); 3. Bru (Carcassonne); 4. Tomatis (Toulon); 5. Wolff (St-Etienne).



Devant une belle alignée de coupes, Michel Visade, le jeune champion de Guyenne 1954, présente son racer. On s'aperçoit qu'il a sensiblement modifié sa 175 cm<sup>3</sup> Gnome et Rhône en la dotant, entre autres, d'une suspension arrière oscillante.

## Le Rallye 1955 de la Madone des Centaures.

Le rallye annuel de Castellazo-Bormida se déroulera cette année les 16 et 17 juillet prochains.

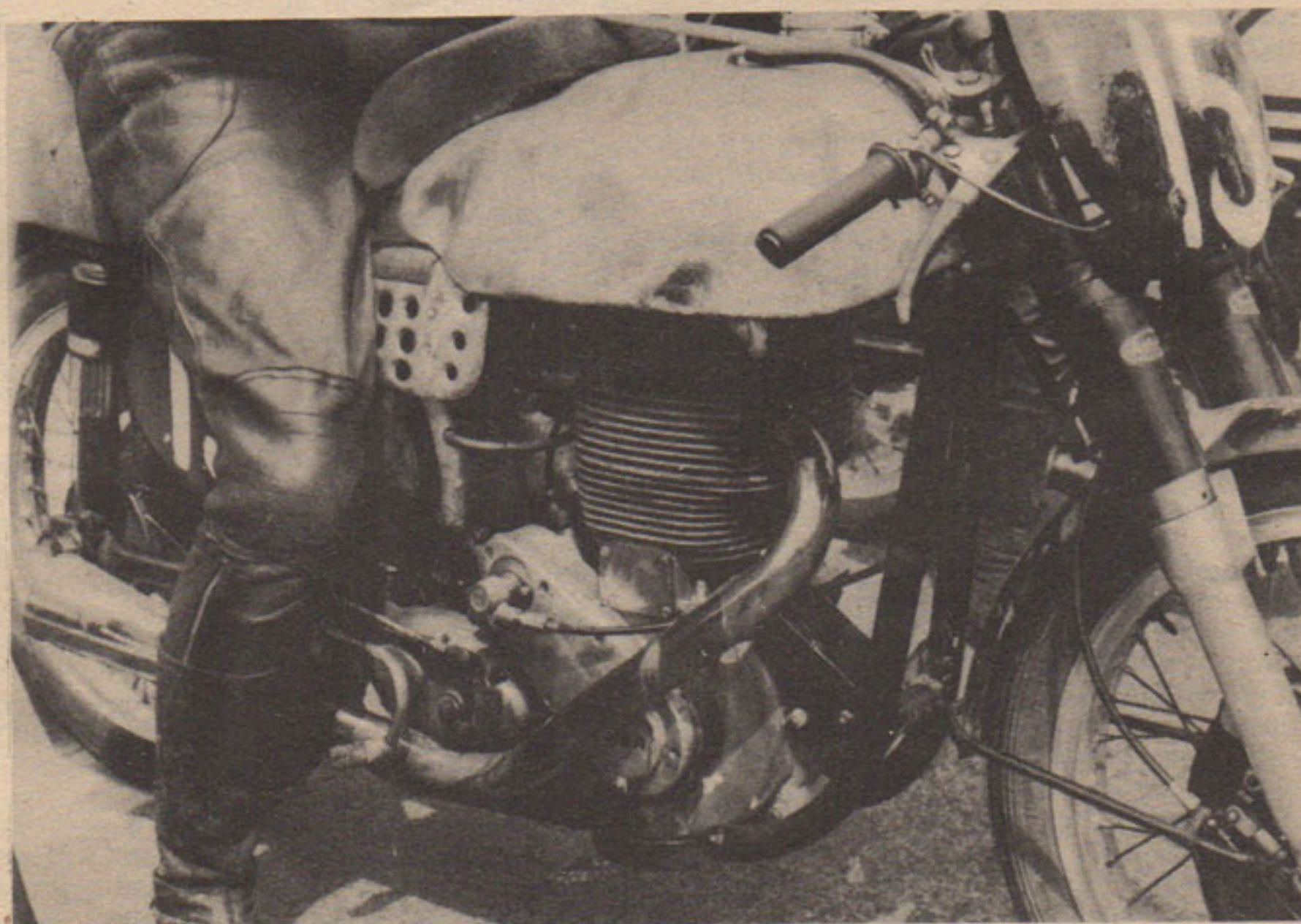
Cette épreuve autorisée par la F.M.I. est organisée par le M.C.I./M.C. Cette épreuve internationale connaît chaque année un succès considérable et permet aux motocyclistes de tous pays de voisiner amicalement quelques instants. Nous donnerons prochainement pour les clubs

et individuels intéressés l'adresse du délégué français de cette organisation.

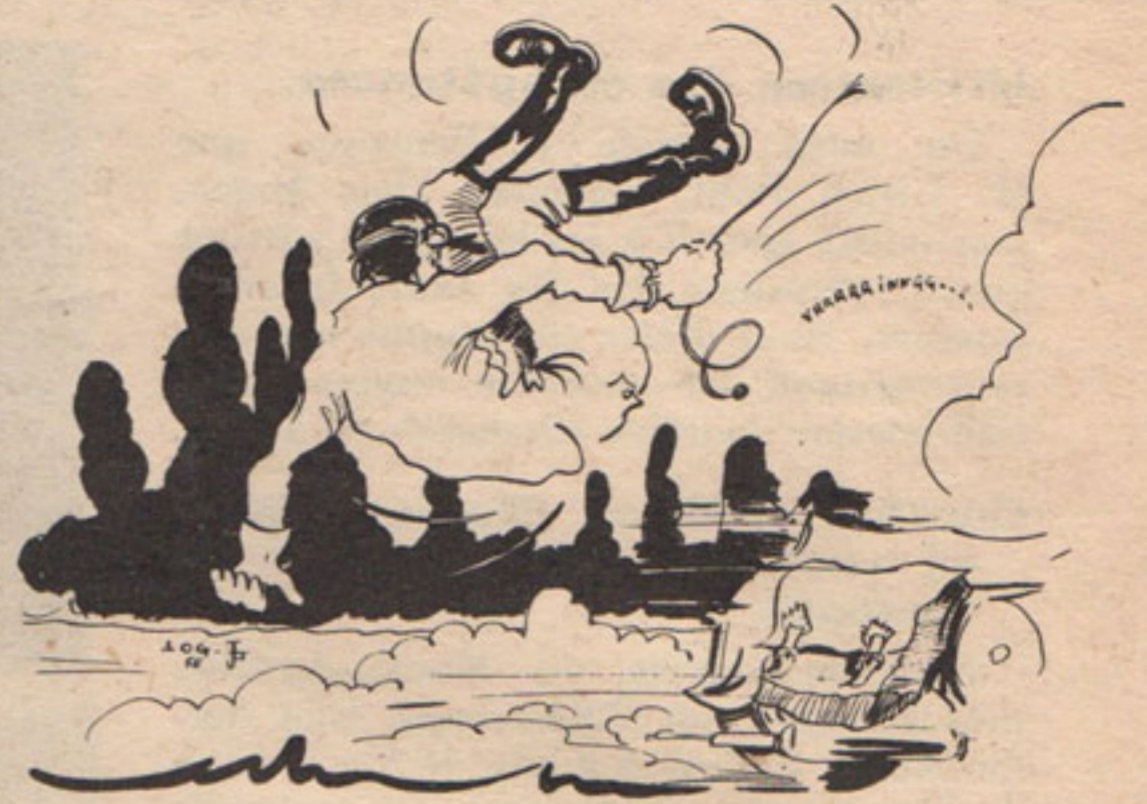
## Débutants pour piste, dirt-track et grass-track.

Un organisateur nous demande de lancer un appel aux débutants qui désirent se lancer dans un de ces sports et participer aux tournées entreprises. Les candidats n'ont qu'à nous écrire, nous transmettrons leur demande.

*Au circuit international de Moulins on a pu voir ce moteur B.S.A. Gold-Star dans un cadre Norton.*



# JE SUIS UN DÉBUTANT



Rupture du câble d'embrayage.

## Les chevaliers de l'embrayage

On reconnaît un cavalier (et à plus fortes raisons un chevalier) à la manière dont il se tient en selle et à la façon dont il manie les guides.

Lorsqu'on tire trop sur le mors, on blesse le cheval et il ne s'arrête pas toujours quand il faut. Quand on tire trop sur l'embrayage on arrive approximativement au même résultat c'est-à-dire à une ruade de la monture.

Dans l'un et dans l'autre cas, il s'agit de savoir conduire.

Si beaucoup d'amateurs manient la moto comme un singe une fourchette, ce n'est pas toujours parce qu'ils ne savent pas se servir de la poignée de gaz ou du sélecteur. C'est (parfois) parce qu'ils font un usage abusif et irraisonné de l'embrayage. Le premier stade est évidemment celui qui consiste, dès l'achat de la première machine neuve et du premier essai, à saisir vigoureusement l'embrayage pour s'arrêter devant un obstacle, en pensant au frein arrière de la bicyclette. Nous déconseillons ces sortes de pratiques que nous considérons comme extrêmement fâcheuses.

De plus, une lecture attentive de la notice permettrait d'éliminer des erreurs aussi regrettables.

Le second stage est gaillardement franchi par celui qui confond débrayage et arrêt complet. Stoppé par un feu rouge, il restera volontiers en première, voire en seconde, débrayé en attendant que « ça verdisse ». Cet utilisateur fera partie, au bout d'une dizaine de milliers de kilomètres, de ceux qui considèrent que la machine de bonne marque qu'ils ont acquise ne vaut décidément pas un autobus ou un autocar. Un embrayage est fait pour durer un nombre impressionnant de kilomètres (au moins trente ou quarante mille) et une mauvaise utilisation lui ôtera rapidement son efficacité.

Le troisième et dernier stade parce qu'on ne peut guère aller plus loin, est celui que saute, en joignant les pieds de l'illogisme, le malheureux qui oublie ou qui ignore qu'il a un débrayage. Dans cette même série on trouve le cas extrême du monsieur ou de la dame qui prend la poignée de débrayage pour un crochet à pendre

les paquets et qui le trouve fort incommode.

Bref, tous ces gens mis à part et ne correspondant pas, bien entendu, à la réalité (sauf parfois en ce qui concerne le second stade) il est utile au motocycliste avisé de connaître le fonctionnement de l'un des ensembles mécaniques les plus attrayants de sa machine.

### PLACE ET DESCRIPTION

Sur la majorité des motocyclettes, le débrayage est commandé par l'intermédiaire d'un levier fixé au guidon et actionné par la main gauche du pilote. Certaines machines sont équipées (de plus en plus rarement) d'une commande d'embrayage à pied. Mais, dans ce cas, la commande à pied se double toujours d'une commande à main montée « en ligne ».

Il est en effet quelquefois utile, de pouvoir maintenir la motocyclette en équilibre avec ses deux pieds.

La mode à l'heure actuelle tend à grouper le débrayage et la manœuvre des vitesses. C'est ainsi que la majorité des scooters de série sont équipés d'une poignée de débrayage qui, par rotation autour du guidon, permet le choix des rapports de vitesses.

La manette est reliée à l'embrayage proprement dit par un câble fort sous gaine et qui doit être toujours maintenu en très bon état, ainsi que convenablement graissé. Il doit transmettre à l'embrayage l'effort intégral et non déformé que lui donne la main du pilote. Il est toutefois recommandé de laisser un petit peu de « mou » (un poil) pour permettre un embrayage complet.

Ainsi que vous le montrent les figures, l'embrayage est composé d'un ensemble de disques divisé en deux groupes. Le premier groupe est relié au vilebrequin (donc au moteur) et tourne dès que le moteur fonctionne.

Le second groupe, est relié à la boîte de vitesses et tourne lorsque le moteur est embrayé transmettant le mouvement du moteur à la boîte et de là aux roues.

Pour comprendre l'utilité incontestable de l'embrayage, il faut se reporter aux cyclo-moteurs. Certains modèles de cyclomoteurs sont équipés avec un moteur démuné d'embrayage.

Le démarrage est pénible et l'arrêt brutal et saccadé. Le mouvement du moteur est en effet transmis à la roue motrice par l'intermédiaire de la chaîne ou d'un galet, sans transition, sans être amorti.

Si l'on adapte un embrayage, on arrive, en embrayant doucement, c'est-à-dire en mettant lentement les disques en contact les uns avec les autres, à faire partir la machine sans à-coups. Le mouvement, de saccadé devient progressif. L'embrayage permet en un mot de désolidariser le mouvement du moteur de celui de la roue.

### LES CATÉGORIES D'EMBRAYAGES

Les embrayages sont de deux sortes :  
— ceux qui travaillent dans un bain d'huile ;

— ceux qui travaillent à sec.

Les embrayages travaillant dans un bain d'huile équipent généralement les machines munies d'un bloc-moteur du cycle à quatre temps. Le graissage est alors fourni par l'huile que l'on met dans le carter. Les disques de ces sortes d'embrayage sont alternativement en acier et en bronze. En effet, il faut que l'un des deux groupes de disques soit plus tendre que l'autre pour permettre une adhérence parfaite. De tels embrayages ne nécessitent aucun soin particulier, sont extrêmement progressifs, peu sensibles aux conditions atmosphériques avec cette réserve toutefois que l'hiver, il faut amener l'huile à une température normale, afin que les disques ne restent pas collés par de l'huile épaisse, moteur débrayé, pour passer la première vitesse.

Les embrayages travaillant à sec, existent principalement sur les machines anglaises. D'un fonctionnement certes plus délicat, ils tolèrent moins les erreurs d'utilisation et ont besoin (rarement d'ailleurs) que l'on

change les pastilles de ferodo ou de liège qui garnissent les disques. En effet, dans ce système d'embrayage nous trouvons alternativement, un disque doté de pastilles et un disque métallique.

L'embrayage à sec en raison des difficultés qu'il offre du point de vue de l'étanchéité (il ne faut pas que s'y introduise de l'huile ou de l'eau) est en voie de disparition.

Il n'existe pas seulement les embrayages à sec et à bain d'huile, formé par des disques. De moins en moins employé est l'embrayage dit «à cône». Il est composé de deux cônes s'emboîtant, comme deux chapeaux, l'un dans l'autre, dont l'un est relié à l'arbre moteur et l'autre à la boîte de vitesses.

Le débrayage est alors obtenu par la tension du ressort qui écarte les cônes l'un de l'autre.

### FONCTIONNEMENT SIMPLE DE L'EMBRAYAGE

Sans entrer dans les détails inutiles en raison de l'extrême robustesse de l'embrayage, il suffit de savoir (car il ne tombe jamais en panne) le principe de son fonctionnement afin de l'utiliser au mieux. Nous avons vu dans la description que l'embrayage était formé de deux ensembles de disques qui sont maintenus l'un contre l'autre par un puissant ressort.

Le premier ensemble est relié au moteur, l'autre à la boîte de vitesses.

Leur position normale est d'être collés groupe à groupe. Le moteur est alors embrayé (fig. 1).

Décomposons les mouvements de l'embrayage lorsque la machine d'arrêtée qu'elle est, arrive à démarrer.

La boîte de vitesses est au point mort. Le kick agit sur cette dernière, et par l'intermédiaire de l'embrayage entraîne le moteur.

Une fois le moteur parti, pour passer la première vitesse, il faut désolidariser la boîte de vitesses du moteur (sans cela la vitesse ne pourrait passer que par hasard et au détriment des dents des pignons (fig. 11).

La première vitesse une fois enclenchée, il convient alors de remettre en circuit le moteur et la boîte de vitesses. Il faudra alors embrayer doucement de manière à recoller les deux groupes de disques l'un contre l'autre. La première étant reliée à la roue motrice, le mouvement du moteur se transmettra dans l'ordre suivant :

**Moteur - Embrayage**  
**Boîte de vitesses**  
**Chaîne - Roue.**

Lorsque la machine sera suffisamment lancée en première, la répétition de cette opération permettra de passer la deuxième vitesse et ainsi de suite.

### UTILISATION DE L'EMBRAYAGE

#### Précautions à prendre au départ.

Lorsque le type d'embrayage équipant la machine est un embrayage travaillant dans l'huile, il faut prendre soin de laisser

le moteur chauffer pendant deux ou trois minutes, pour permettre à l'huile d'atteindre un niveau de fluidité adéquat.

En effet l'huile figée risquerait de maintenir collés l'un contre l'autre les deux groupes de disques et non seulement la première vitesse ne s'enclencherait pas convenablement, mais le moteur pourrait s'arrêter pendant la manœuvre du levier de vitesses.

Pour les embrayages à sec, il n'y a pas de précaution particulière à prendre, et le moteur devra seulement être chauffé pour pouvoir tourner convenablement, sans avoir l'arrière-pensée de l'embrayage dans un petit coin du casque.

### Utilisation de l'embrayage en marche.

Malgré sa robustesse, si l'on veut que l'embrayage dure longtemps et reste efficace, il ne faut pas en abuser. Il est à proscrire comme des indices certains de mauvaise conduite, les deux déformations vicieuses suivantes :

**Il ne faut pas garder continuellement la main ou le pied crispé ou posé sur la manette ou la pédale d'embrayage.**

Il en résulterait un léger frottement des disques qui, outre la perte de rendement, favoriserait l'usure prématurée, surtout dans le cas d'un embrayage à sec, en raison des rondelles de ferodo.

**Il ne faut pas, à l'arrêt, rester débrayé en première par exemple, comme le font de nombreux citadins, prostrés devant les feux rouges. Il faut mettre au point mort, même si ce n'est que pour un instant.**

Il sera bon, dans un encombrement où l'on progresse à vitesse d'escargot d'avancer lentement en faisant alternativement : point mort - première - point mort - première, etc.

Les vitesses doivent être enclenchées, surtout lorsqu'on les monte, en débrayant à fond.

### Entretien de l'embrayage et de sa commande.

L'embrayage ne nécessite en lui-même aucun entretien. Dans les embrayages à bain d'huile, il n'y a pratiquement lieu de s'occuper de rien.

Dans les embrayages à sec, il faudra au contraire toujours s'assurer de la parfaite étanchéité de l'ensemble et de l'état du joint qui empêche que l'huile de la boîte de vitesses ou du moteur pénètre dans son logement.

Le câble de débrayage sera toujours examiné avec soin, et l'on prendra la précaution d'en emporter un de rechange. Si, toutefois, on l'a oublié et que l'on se trouve dans l'impossibilité d'en trouver un, en coupant un morceau de gaine et donc en la raccourcissant, on disposera à nouveau d'un morceau de câble permettant éventuellement de placer un « sans soudure » pour se dépanner.

Convenablement tendu, en laissant un poil de mou, l'embrayage ainsi dorlotté, sera tellement effacé, que vous n'entendrez jamais parler de lui.

Les bons protégés, lorsqu'ils sont bien traités, ne font jamais d'histoire.

(A suivre.)

LEGRAND-JACQUES.

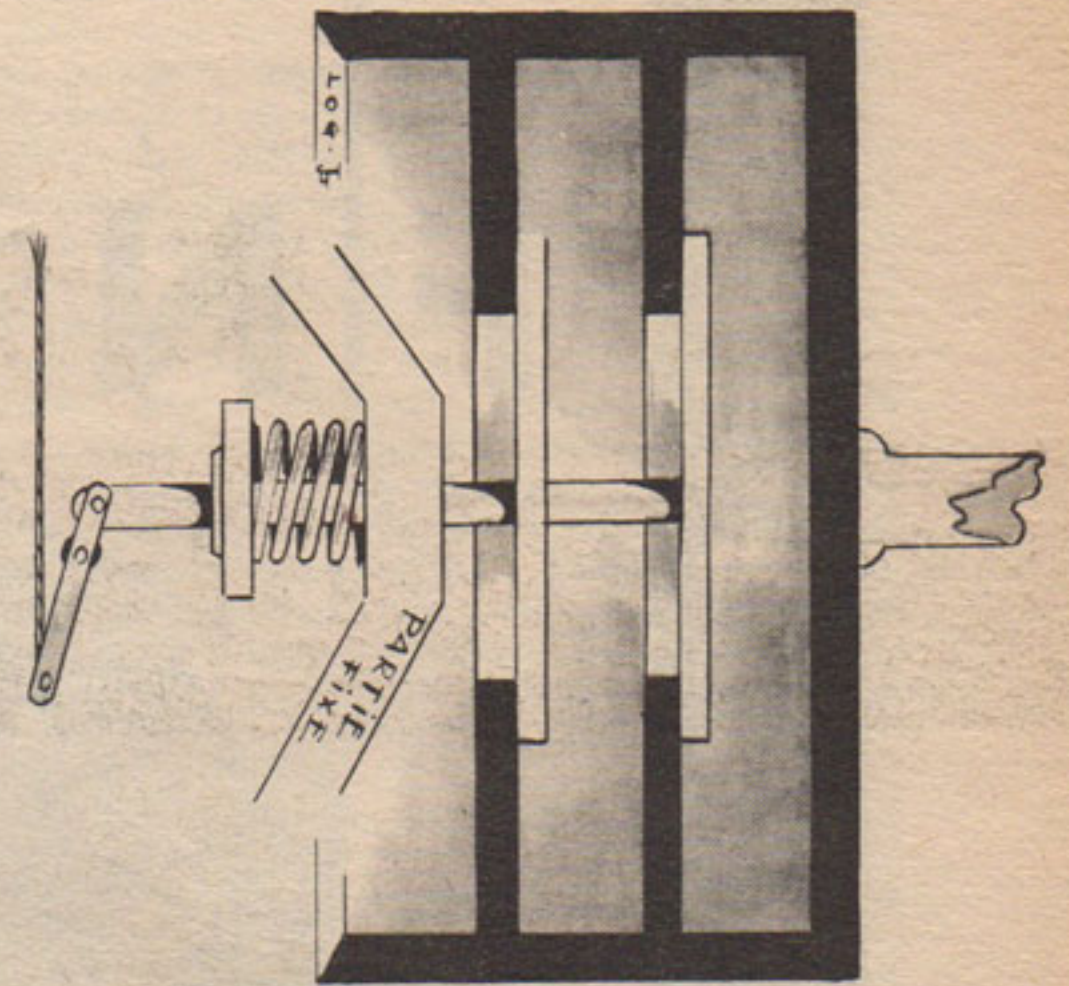


Fig. I. - Position embrayée. Le ressort maintient les deux groupes de disques, blanc et noir sur le dessin, l'un contre l'autre.

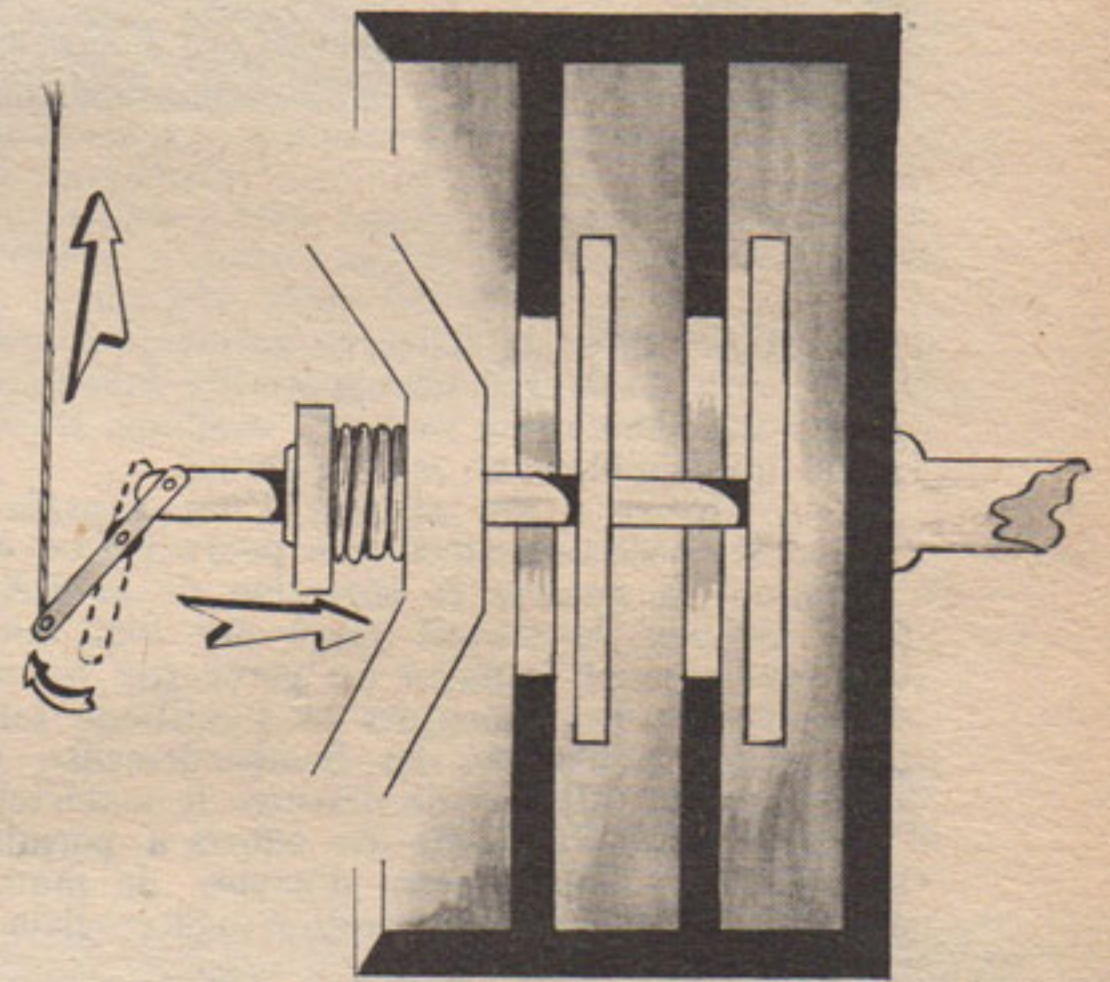


Fig II. - Position débrayée. Le ressort comprimé, les disques blancs s'écartent du groupe noir.

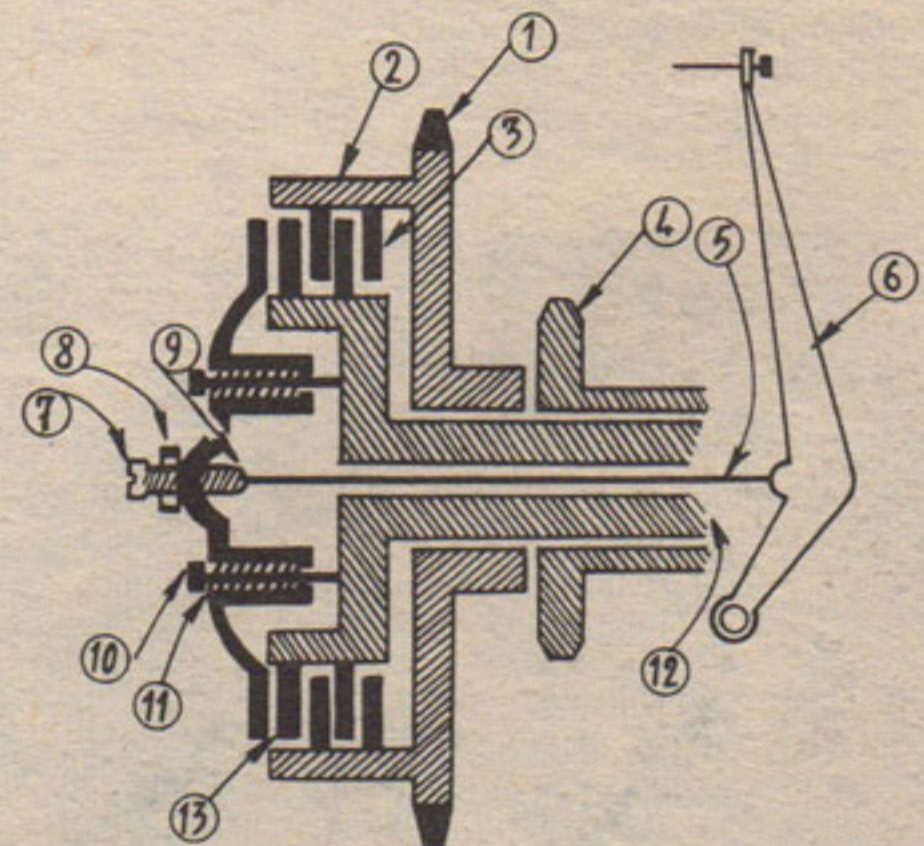
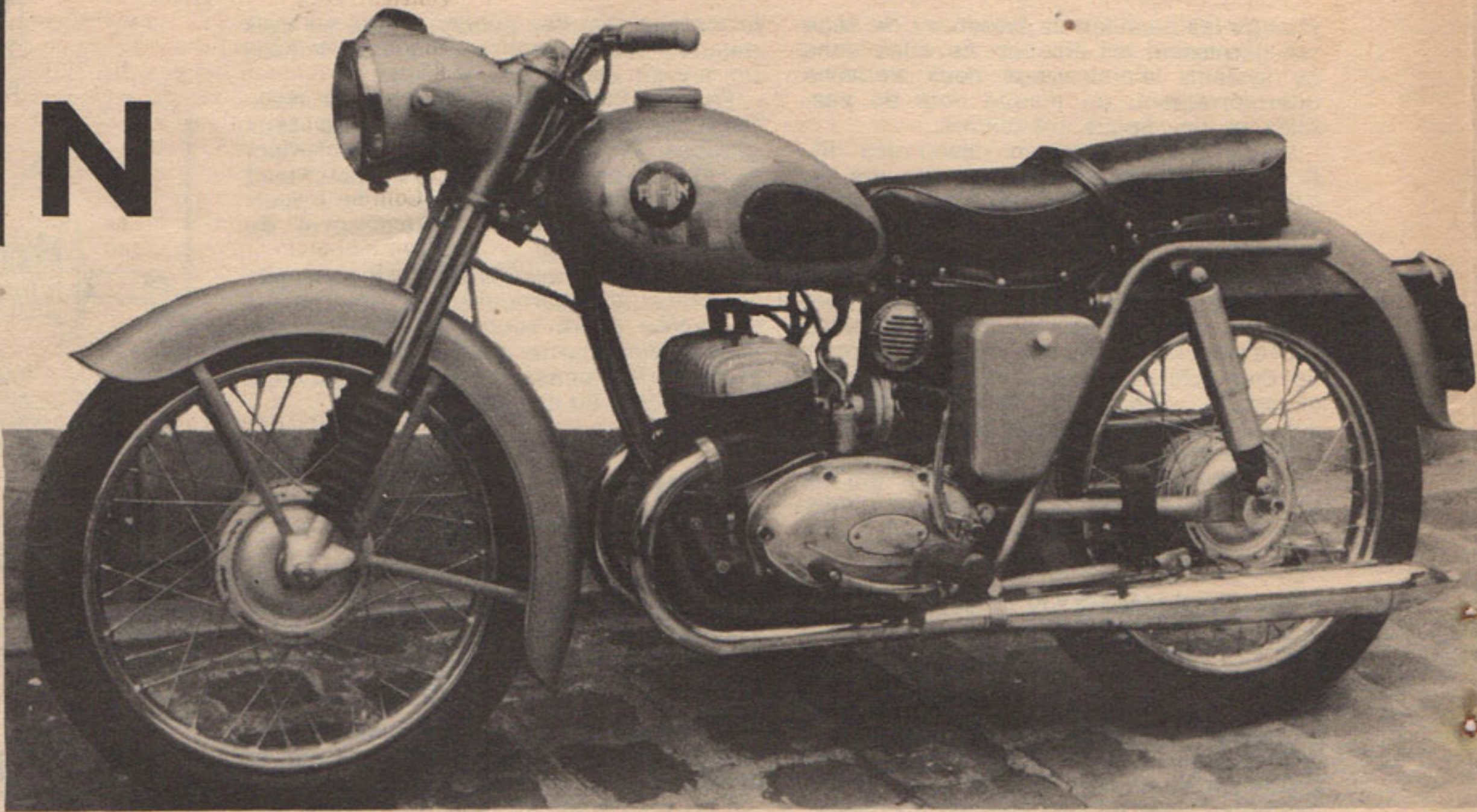


Schéma d'un embrayage à disques multiples. 1 Couronne d'embrayage; 2 cloche; 3 disques entraîneurs; 4 pignon de sortie; 5 tige de commande; 6 levier; 7 vis de réglage; 8 écrou de bloc; 9 butée; 10 écrou de réglage; 11 ressorts; 12 arbre primaire; 13 disques récepteurs.



**D** EPUIS 1900, la fabrique nationale d'armes d'Herstal possède un département spécialisé dans l'étude et la production des véhicules à moteur : camions, tracteurs, automotrices, automobiles et motocyclettes.

Grâce à des ateliers d'une superficie couvrant 20 ha, la production en série se poursuivait à un rythme accéléré.

Pendant la guerre, la Direction de la F.N. s'étant refusée à faire exécuter le travail exigé par l'envahisseur, il s'ensuivit une expulsion et l'affaire fut gérée par les services de l'armée d'occupation. Les machines et l'outillage furent affectés à des fabrications nouvelles; les bombardements, puis la débâcle achevèrent de piller et de détruire le matériel précieux.

Depuis 1944, l'ampleur des efforts a permis de faire renaître les différents départements d'armes, de munitions, de forge et de fonderie et surtout la section motocycliste qui nous intéresse particulièrement.

Une gamme de modèles deux et quatre temps est importée en France. Créées après la guerre, ces machines ont subi des améliorations successives et l'on peut actuellement insister sur le qualificatif de sérieux, qui stigmatisait déjà les productions d'autrefois dont la réputation n'est plus à faire.

Voici avant tout, les nouveaux prix de vente qui ont baissé de façon intéressante :

175 cm <sup>3</sup>	deux-temps.....	190 000
250 cm <sup>3</sup>	bicylindre deux-temps.....	245 000
250 cm <sup>3</sup>	O.H.V. luxe .....	245 000
350 cm <sup>3</sup>	S.V. luxe .....	255 000
350 cm <sup>3</sup>	O.H.V. luxe .....	275 000
450 cm <sup>3</sup>	S.V. luxe .....	280 000
450 cm <sup>3</sup>	O.H.V. luxe .....	295 000

(Taxe locale en sus. Selle biplace comprise.)

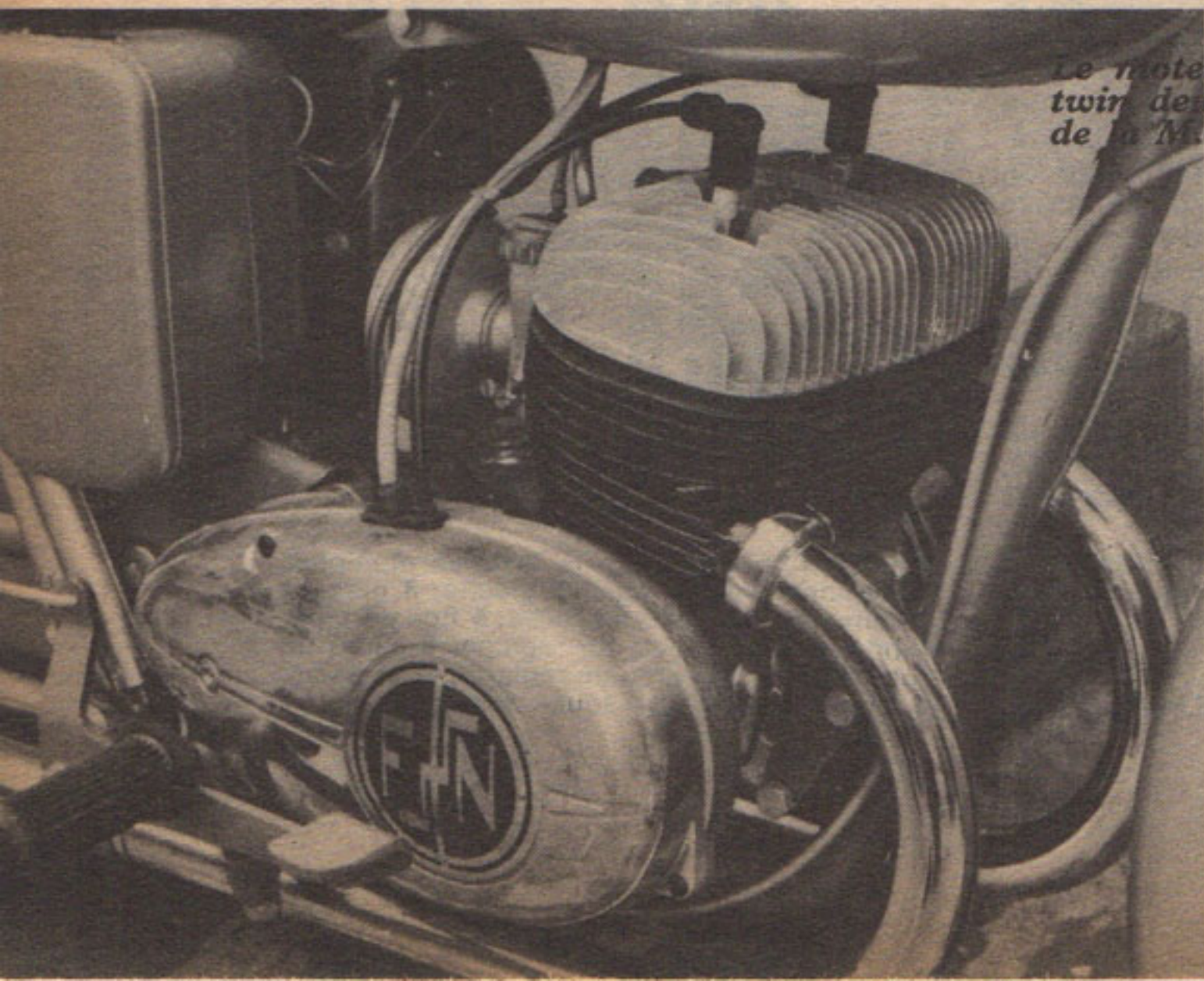
S.V. Latérale.

O.H.V. Culbutée.

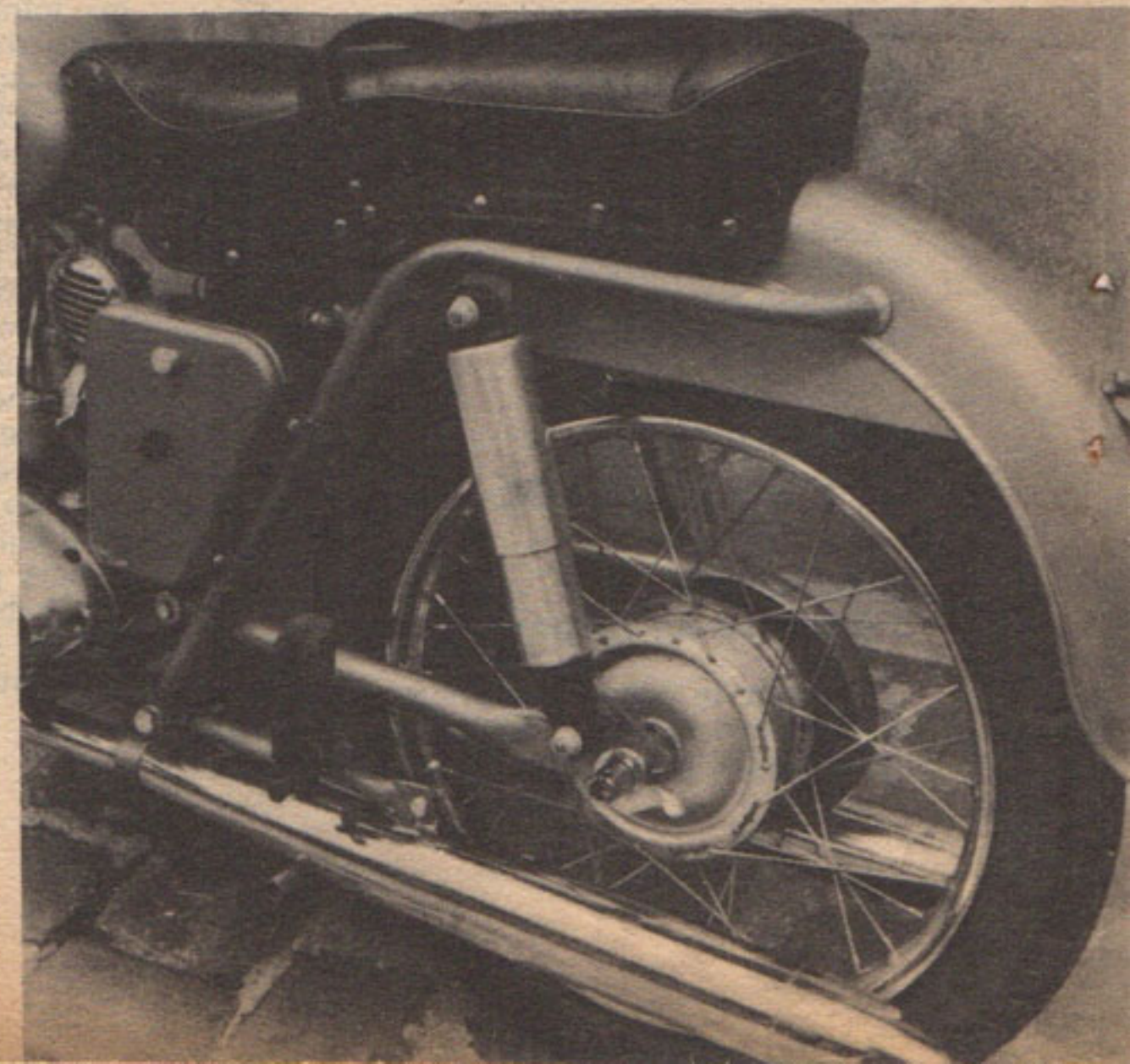
Parmi ces machines, quatre types sont livrables immédiatement : la 250 deux-temps bicylindre, la 175 cm<sup>3</sup> et les 250 et 350 cm<sup>3</sup>, quatre-temps.

La 250 deux cylindres deux-temps type M.-22 est particulièrement attrayante. Un galop d'essai nous a permis d'apprécier ses différentes qualités. Citons le confort et la maniabilité, la position haute très agréable, les repose-pieds ne touchant pas dans les virages. En terrain varié, la M.-22 s'avère extrêmement docile.

Le moteur qui allie souplesse et nervosité est d'un fonctionnement mécanique très silencieux. Le son d'échappement réjouira l'oreille du plus difficile. L'ensemble de la présentation est très soigné.



Le moteur  
twin deux temps  
de la M.-22.



La  
suspension  
arrière  
réglable.

D'un poids de 134 kg en ordre de marche, cette machine possède un cadre triangulé à simple berceau.

A l'avant nous trouvons une fourche télescopique munie d'amortisseurs à graisse. La suspension arrière composée de bras oscillants actionnant des éléments élastiques télescopiques et réglables, possède également des amortisseurs, mais du type hydraulique.

Empattement : 1,350 m ; longueur totale : 2,07 m ; hauteur : 1,04 m ; largeur hors tout, 680 mm.

Le réservoir d'essence en tôle emboutie, d'une capacité de 15 l, est clos par un bouchon à fermeture rapide, le robinet d'essence est muni d'un filtre ; une réserve de carburant d'environ 1 l existe du côté droit du réservoir. Pour en disposer, il suffit d'incliner fortement la moto du côté gauche.

Le moteur à deux cylindres, fonte monobloc, face à la route légèrement inclinés, est équipé d'un allumage par, dynamo-batterie, bobine haute tension, et rupteur.

Cylindrée 246 cm<sup>3</sup> pour 52 mm d'alésage et 58 mm de course. Rapport volumétrique : 6,5 à 2. Régime maximum : 6 000 t/mn. Vitesse de pointe : 110 km/h.

Le carburateur unique de marque Bing possède un correcteur d'air et un filtre.

Le bloc moteur comporte une boîte à quatre vitesses actionnées par sélecteur au pied. La transmission primaire s'effectue par chaîne Duplex. L'embrayage à trois disques garnis de liège est logé à l'intérieur du côté gauche du moteur.

La maison F.N. recommande une proportion de 4 % d'huile pour le mélange après rodage.

Les freins, ont des tambours de 150 mm de diamètre et de 25 mm de largeur.

Eclairé et incorporé dans le boîtier du phare, le compteur kilométrique fait partie de l'équipement normal.

Grâce aux moyeux à broche, le démontage des roues est facilité. Toutes les machines sont pourvues de selle biplace. Cette 250 cm<sup>3</sup> est un heureux compromis entre la machine de sport et de tourisme, sa maniabilité jointe à sa nervosité et sa robustesse la feront apprécier de nombreux usagers.

Pour les amateurs de machines légères, la M.-22-A monocylindre deux-temps deux pistons, est tout indiquée. D'une cylindrée de 175 cm<sup>3</sup>, cette motocyclette pèse environ 110 kg. Elle bénéficie

de la même partie cycle que la M.-22. Le réservoir d'essence contient 11 l et les pneus sont des 19 × 3.

Le bloc moteur très compact, comporte des cylindres à culasse commune de 45 mm d'alésage et de course : 53,15 mm et 56,3 mm. Régime maximum 5 000 t/mn. Vitesse de pointe : 90 km/h.

Parmi les modèles à quatre temps du type XIII les 250 et 350 cm<sup>3</sup> culbutées sont livrables sans délai. A part la cylindrée ces machines sont de caractéristiques identiques. 250 cm<sup>3</sup> : alésage : 63 mm ; course : 80 mm ; 350 cm<sup>3</sup> : course : 80 mm ; alésage : 74 mm.

Comme tous les modèles F.N. les moteurs sont des blocs dont les carters en aluminium sont parfaitement usinés et alignés de façon à obtenir des entr'axes rigoureux nécessaires à l'engrènement silencieux des pignons. Le cylindre est en fonte spéciale largement pourvu d'ailettes. La culasse épaisse en alliage léger est coiffée d'un couvercle étanche très accessible à démontage rapide.

Le piston en alliage léger spécial comporte quatre segments dont deux racleurs. La bielle forgée en acier à haute résistance, est en forme de double I. La tête de bielle se trouve munie d'une bague antifriction au plomb qui assure par son faible jeu un fonctionnement silencieux et durable.

Le graissage par circulation s'opère par une pompe à engrenages à grand débit.

Le vilebrequin est du type à emmanchement conique et écrous de serrage.

La transmission primaire est réalisée par l'intermédiaire d'un pignon calé sur l'axe du volant, avec engrènement sur la couronne d'embrayage.

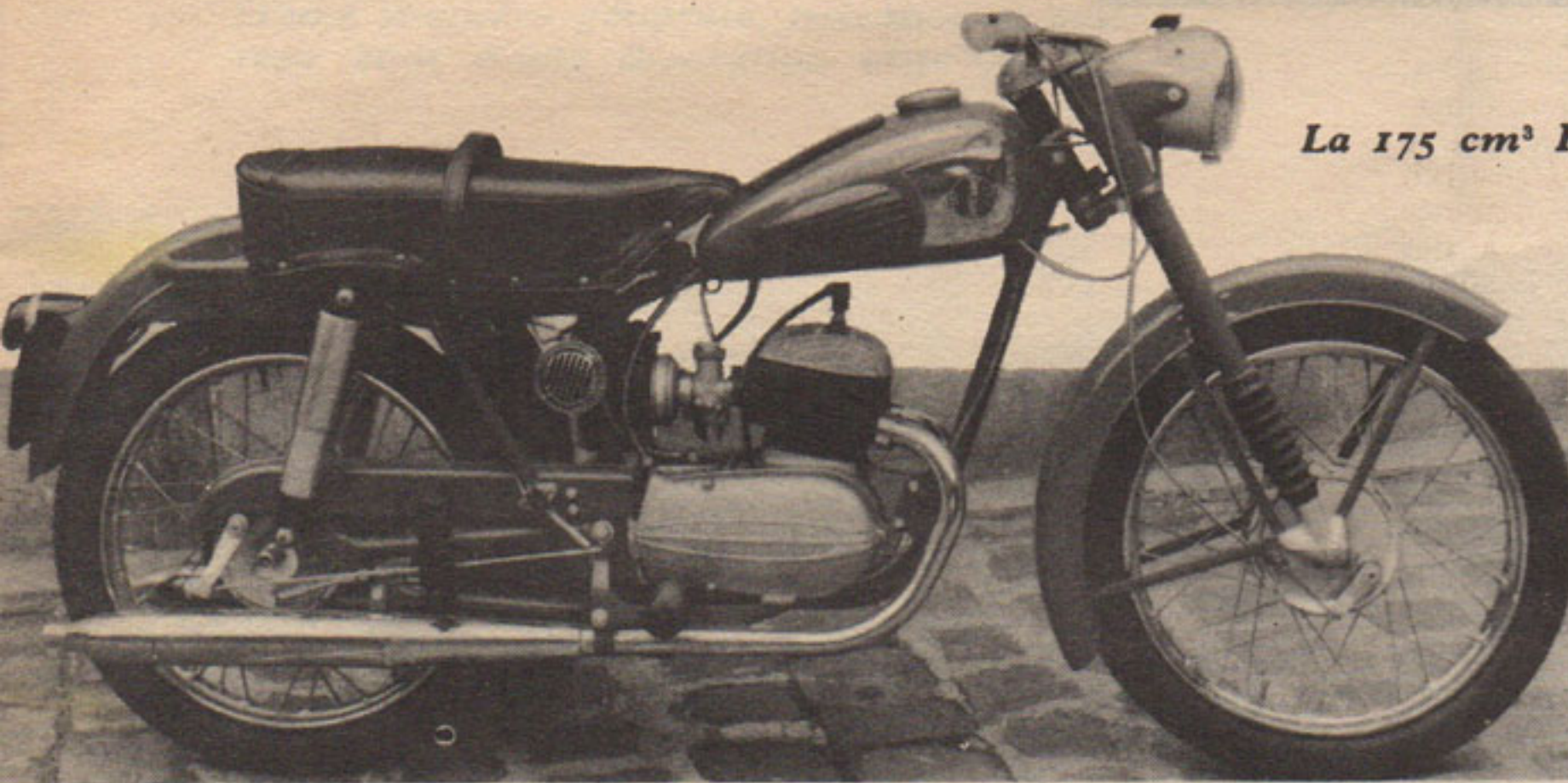
L'embrayage à deux disques Ferrodo travaille dans l'huile.

Les systèmes d'allumage et d'éclairage sont alimentés par une dynamo du type à régulateur de tension, qui permet la marche sans batterie.

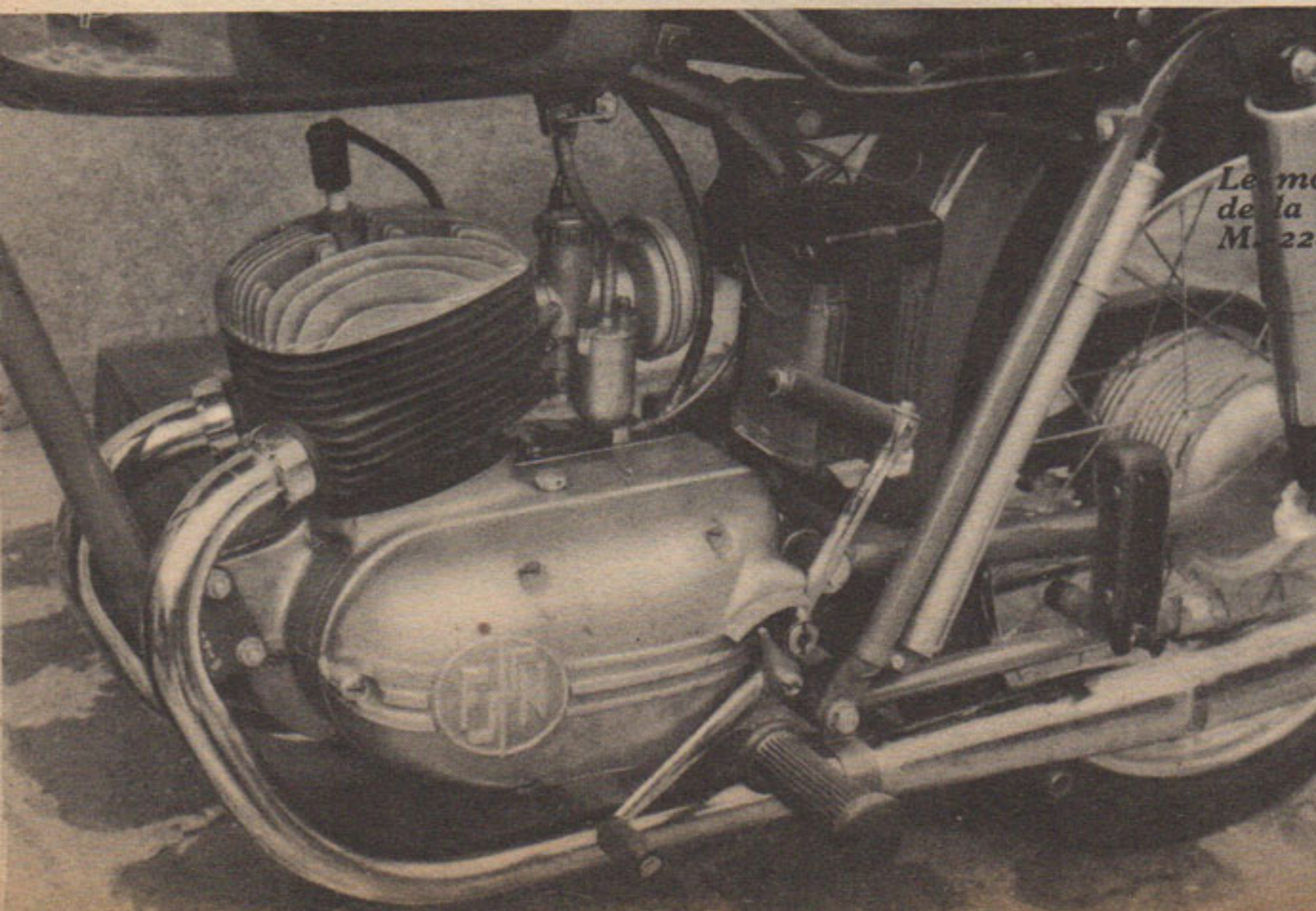
Comme dans les modèles M.-22 le cadre possède une suspension oscillante à l'arrière et une fourche télescopique pour l'avant, amortisseurs hydrauliques généralisés, roues à broche.

A l'essai, ces machines nous ont parues silencieuses, confortables, propres à l'usage touristique.

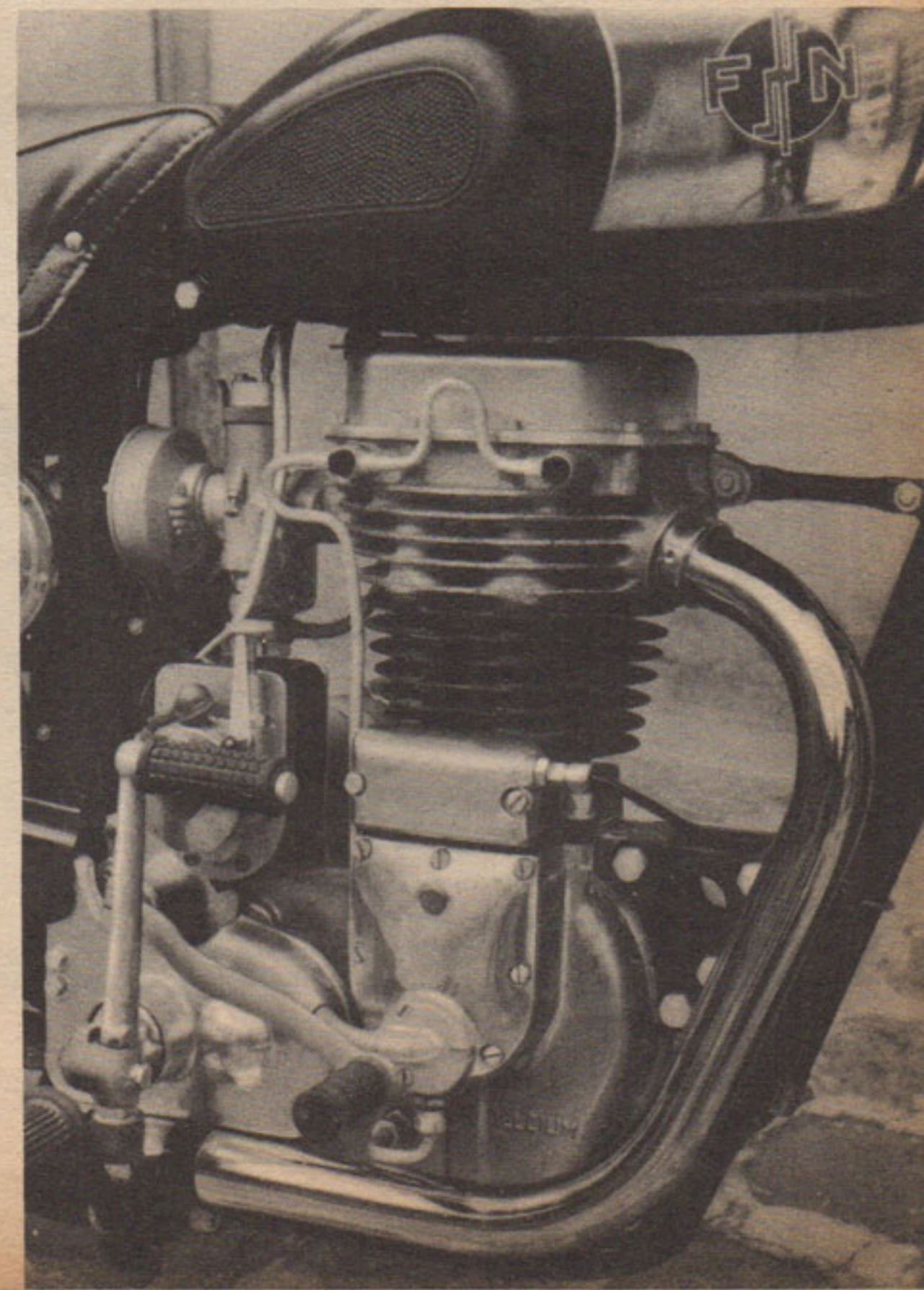
Sérieusement construites, bien équipées et d'un prix raisonnable, les F.N. doivent retrouver sur le marché français la place de choix qu'elles occupaient avant la guerre.



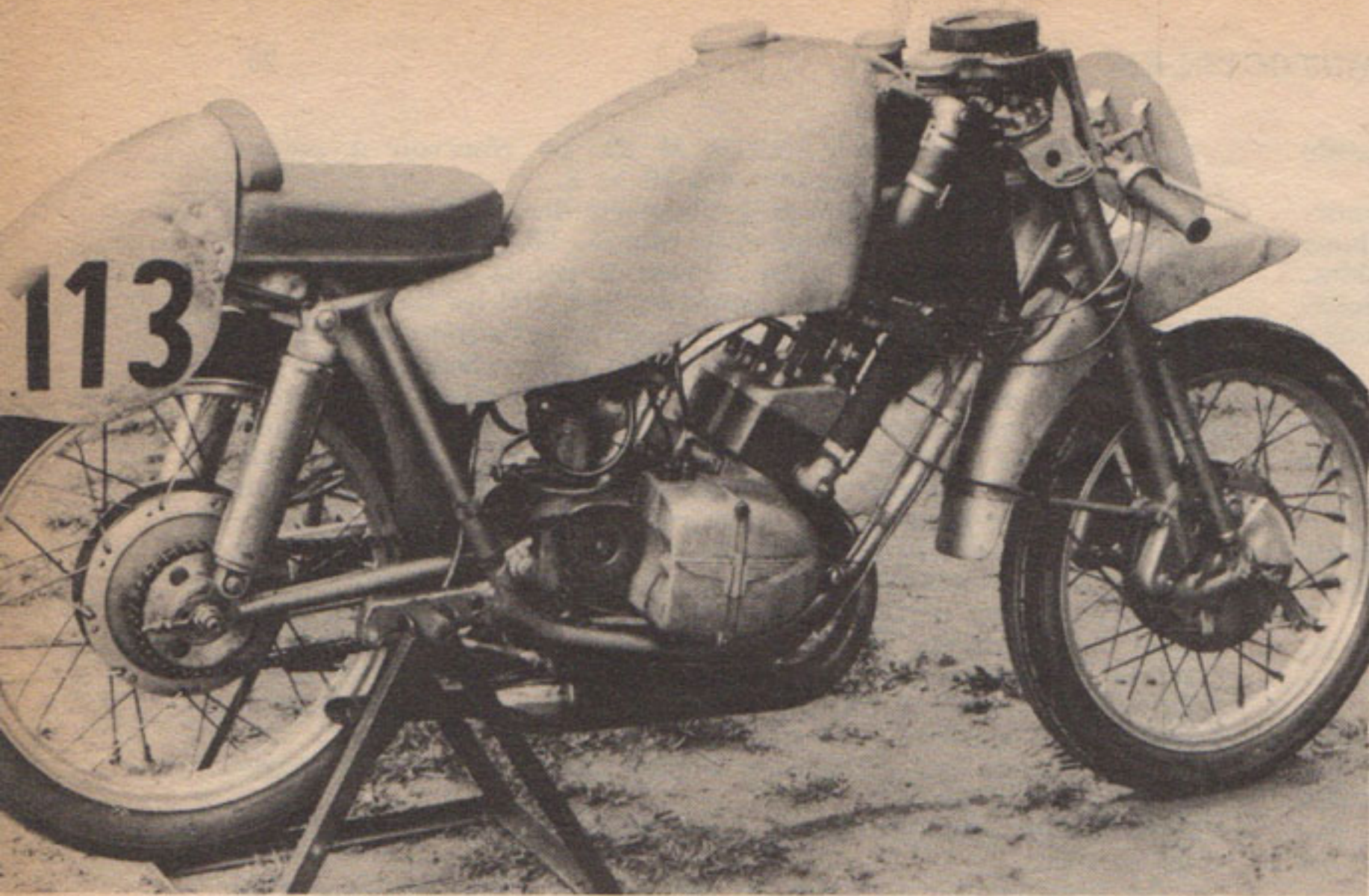
La 175 cm<sup>3</sup> F.N. M.-22-A.



Le moteur de la M.-22-A.



Détail du bloc quatre temps.

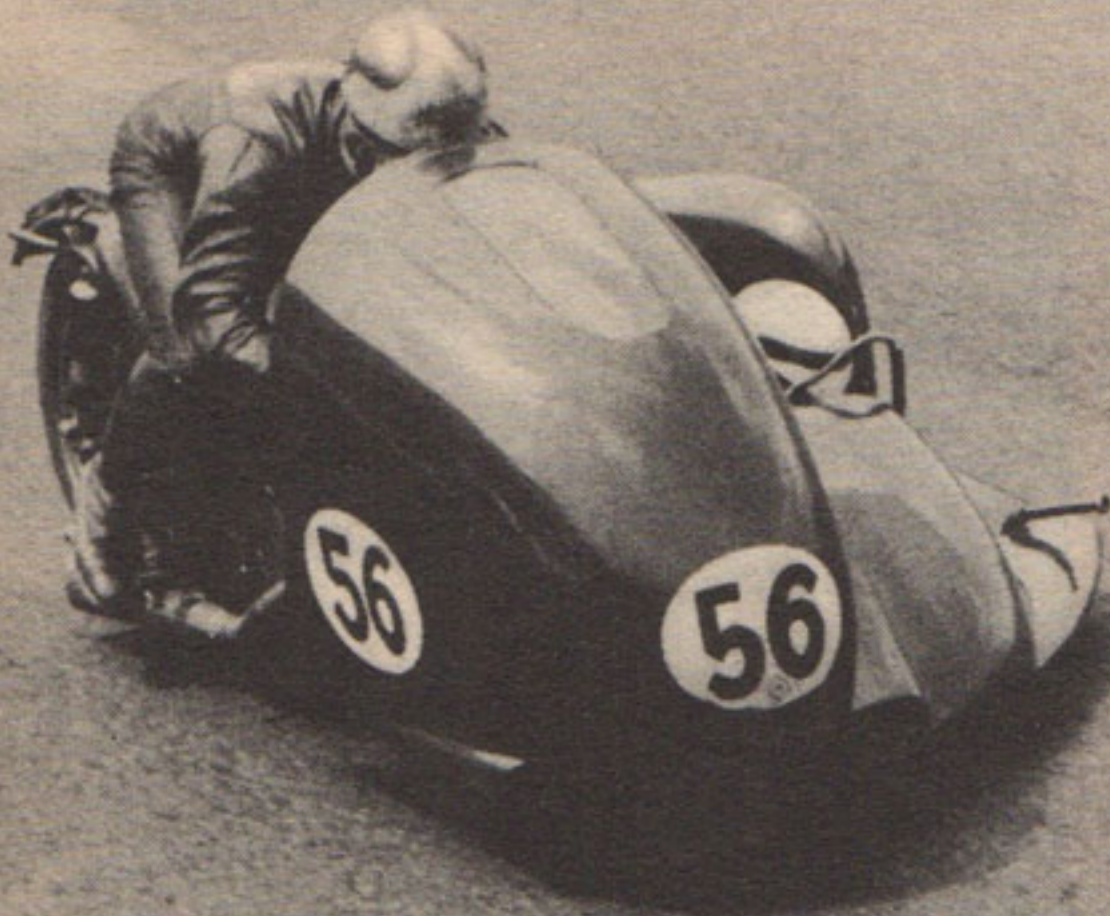


*La nouvelle Adler 250 cm<sup>3</sup>, à refroidissement liquide sans son carénage. Ce twin aurait une puissance de 33 ch. On remarquera le nouveau dessin de la suspension avant, avec amortisseur hydraulique extérieur.*

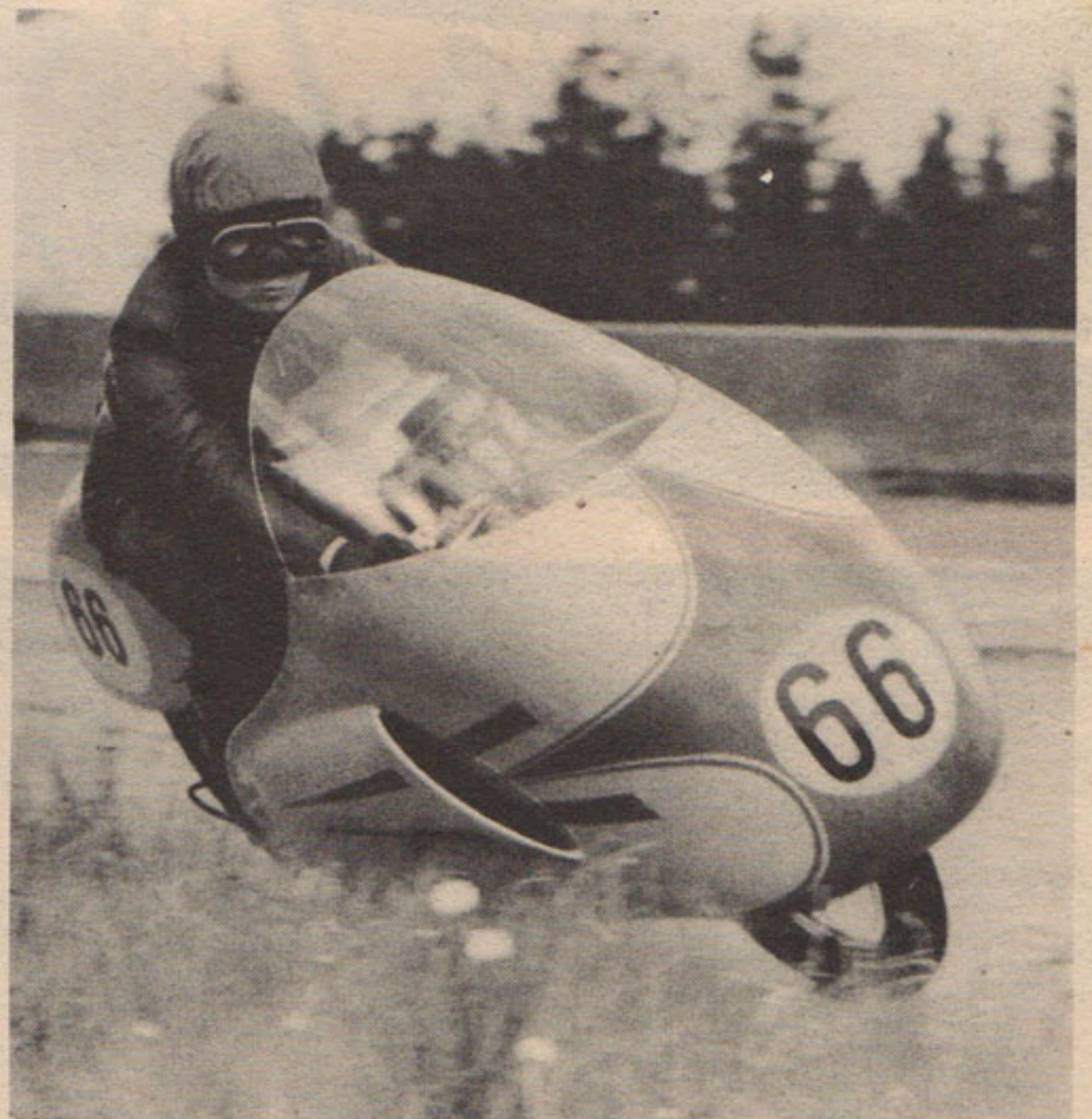
Cette course récemment disputée sur le fameux Nürburgring vit la victoire éclatante des 125 cm<sup>3</sup> I. F. A. deux temps. L'équipe de Zschopau semble avoir travaillé sérieusement pendant l'hiver!

La 250 cm<sup>3</sup> de la même marque donne l'impression de ne pas encore être tout à fait au point. Cette construction semble néanmoins être d'une bonne conception.

## EIFELRENNEN



*L'attelage aérodynamique de C. Smith. Ce carénage efficace cache un moteur Norton d'usine 1954.*



*A. Hobl, vainqueur au Nürburgring en 350 cm<sup>3</sup>. La trois cylindres D.K.W. semble être au point maintenant.*

# POURQUOI DUCATI A GAGNÉ LE TOUR D'ITALIE

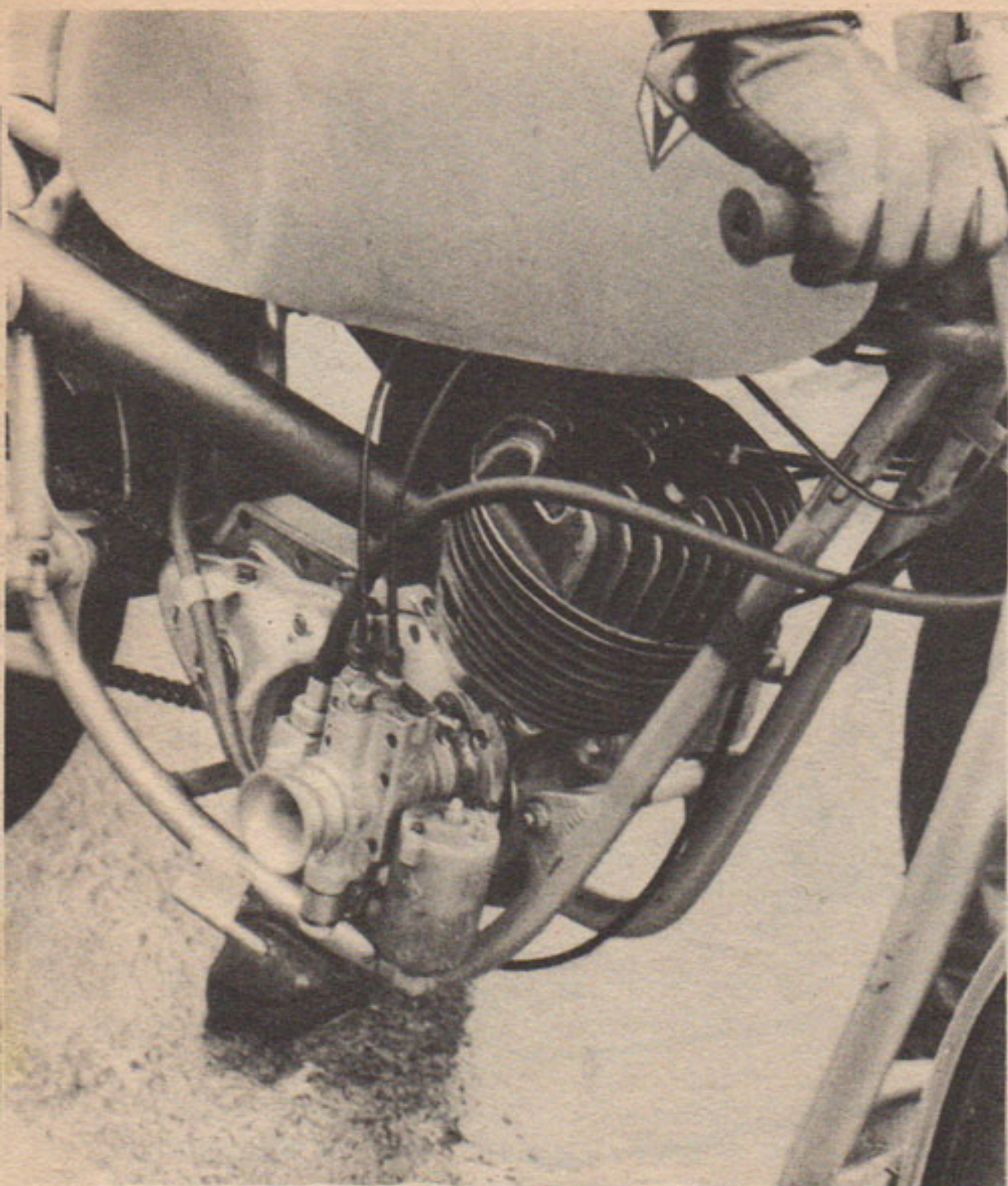
Lors de notre visite à la Foire de Milan, nous vous avons décrit quelle magnifique machine était la 100 cm<sup>3</sup> Ducati, mais nous pensons que la victoire mécanique n'est pas la seule qui ait permis aux pilotes de Ducati d'aller plus vite que les 125 cm<sup>3</sup>. Selon nous la raison est bien autre, et nous allons très brièvement vous l'expliquer.

Dès la fin du Tour d'Italie 1954 l'on commença déjà à préparer les machines et c'est l'ingénieur Fabio Taglioni qui créa cette 100 cm<sup>3</sup>. Une équipe de mécanos fut choisie et entraînée sous la direction de Eugenio Lolli.

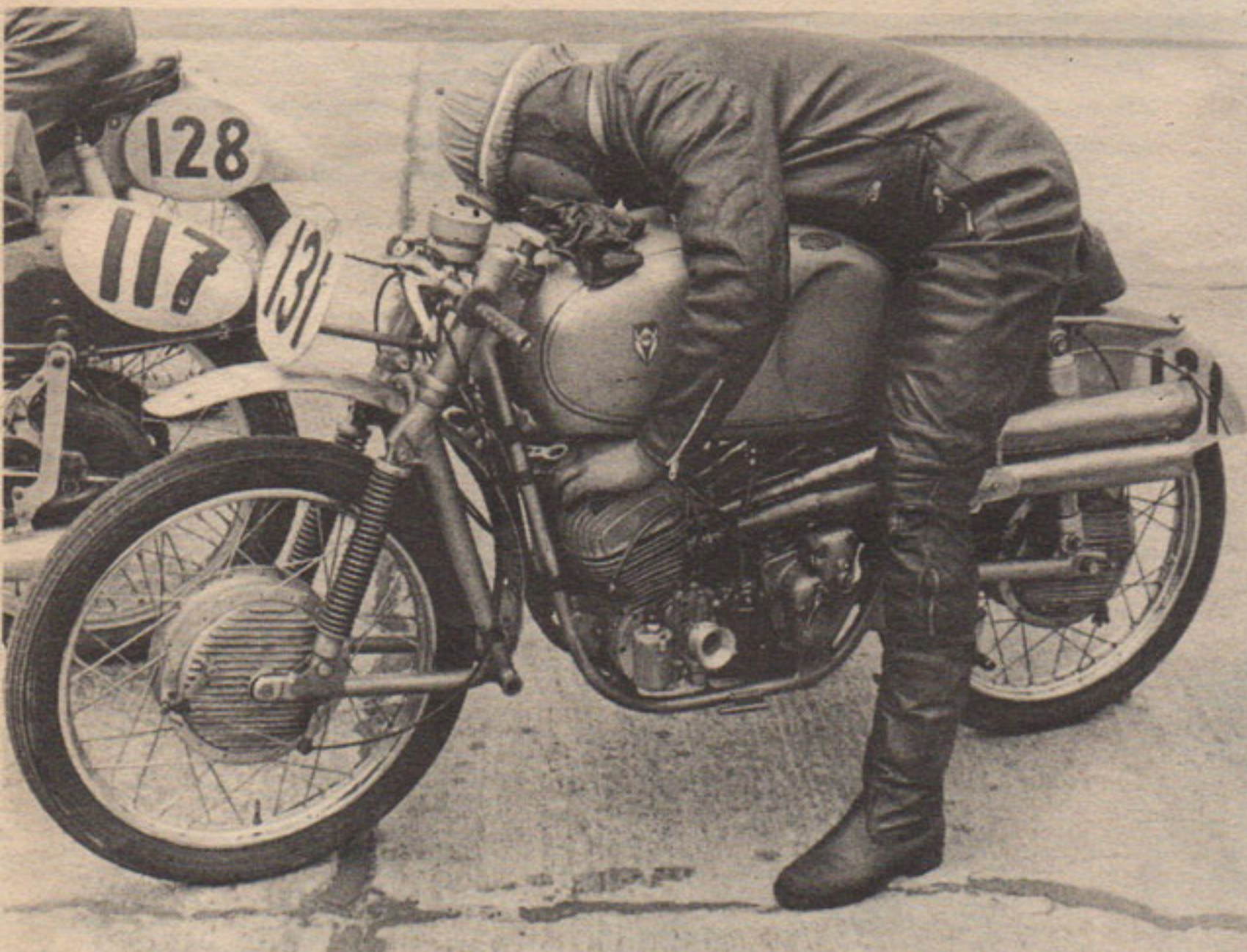
C'est un personnage très curieux que ce M. Lolli. De taille petite, le visage bronzé, une calvitie très marquée, il a été à l'unanimité, lors du Tour d'Italie 1955, surnommé « le petit moine ». Non ! sa vie privée n'est pas en jeu, mais c'est sa coupe de cheveux du genre capucin, qui lui a valu ce surnom. Lorsqu'il ausculte un moteur il semble un moine en prières, il a un doux regard pour ce bloc mécanique qui lui procure tant de joie. La mécanique c'est mon sacerdoce, pourrait-il dire. Bien souvent lors des arrivées du Tour d'Italie, nous avons vu les coureurs fatigués des nombreux kilomètres parcourus faire leur confidence mécanique et... spirituelle au Signor Lolli. Il les écoutait, la tête baissée, notait les pépins sur son calepin, et ensuite, avec la même pondération déclenchait son bataillon de mécanos.

Et les pilotes, comment se sont-ils entraînés, connus ? Trente-cinq pilotes avaient été sélectionnés et vingt jours avant le départ du Tour, avec les mécanos désignés pour cette course, et sous la direction de MM. Taglioni et Lolli, ils se rendirent à Paderno, petit village de l'Apennin. Là, l'on forgea leur moral et leur physique. L'on soigna l'alimentation : abolition des farineux, pâtes alimentaires, vin et café. Beaucoup de viande, fruits et légumes. Le matin culture physique et promenade dans les bois ; l'après-midi essais sur l'autodrome de Modène. Puis reconnaissance du parcours en autocar avec causeries techniques. On leur donna un moral de vainqueur. Des liens d'amitié naquirent entre coureurs et mécanos. Déjà au départ

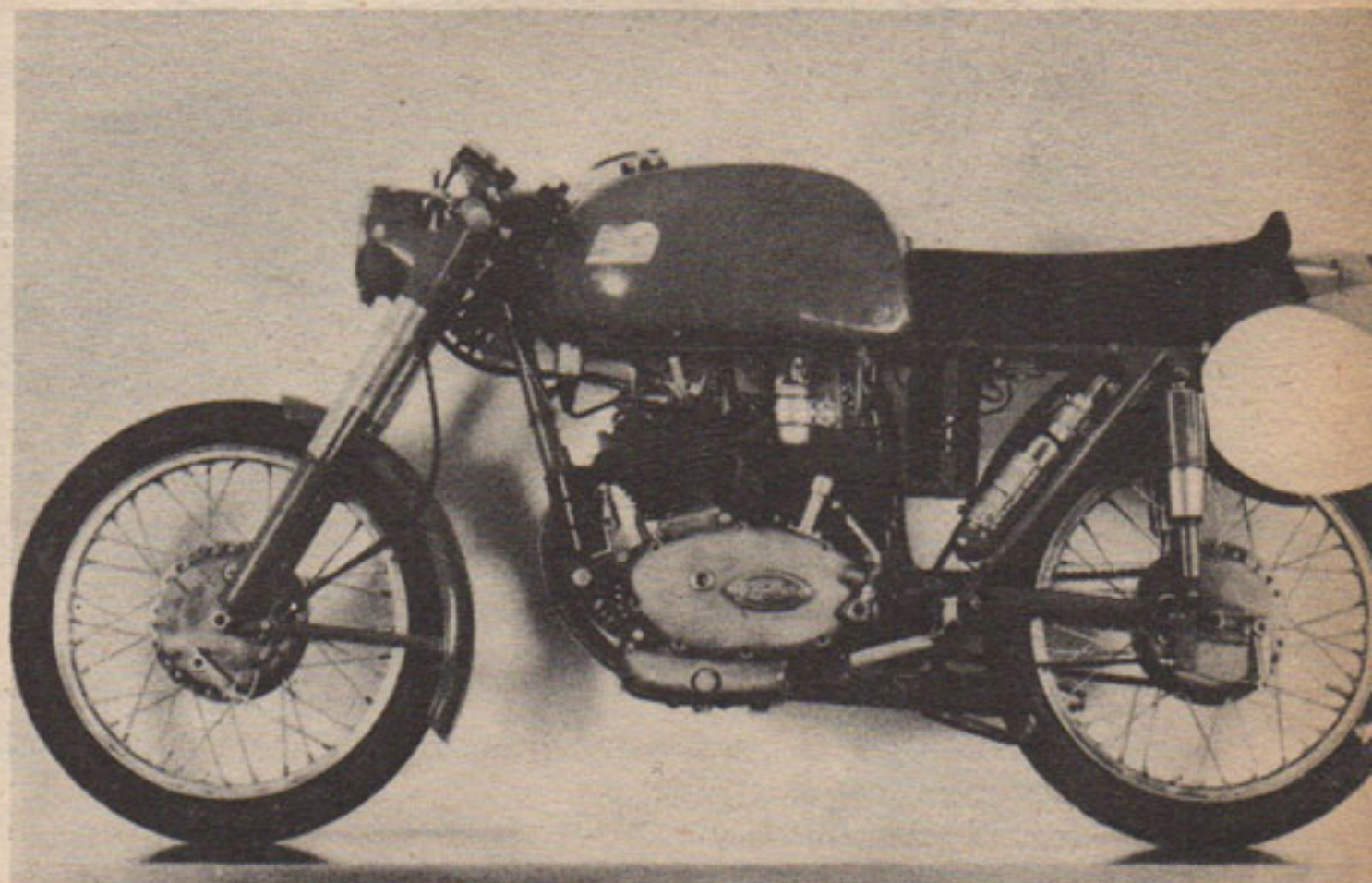
(Suite p. 43.)



*La 125 cm<sup>3</sup> I.F.A., à distributeur rotatif, qui remporta la première place dans sa catégorie. Cette machine carénée était nettement plus rapide que la M.V. client, malgré une boîte à trois vitesses seulement. D'une manière générale, mécanos et coureur sont d'une discrétion absolue.*



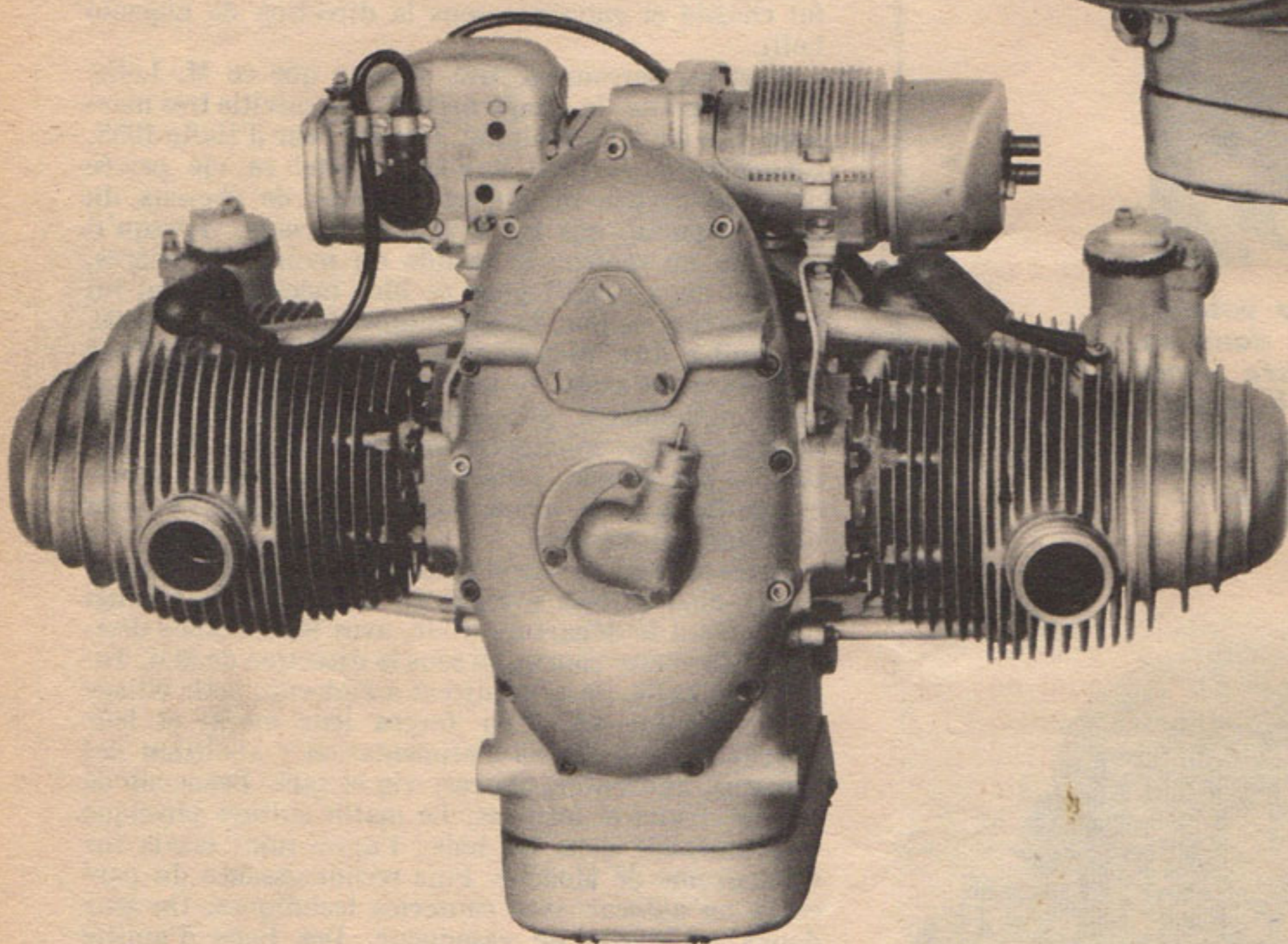
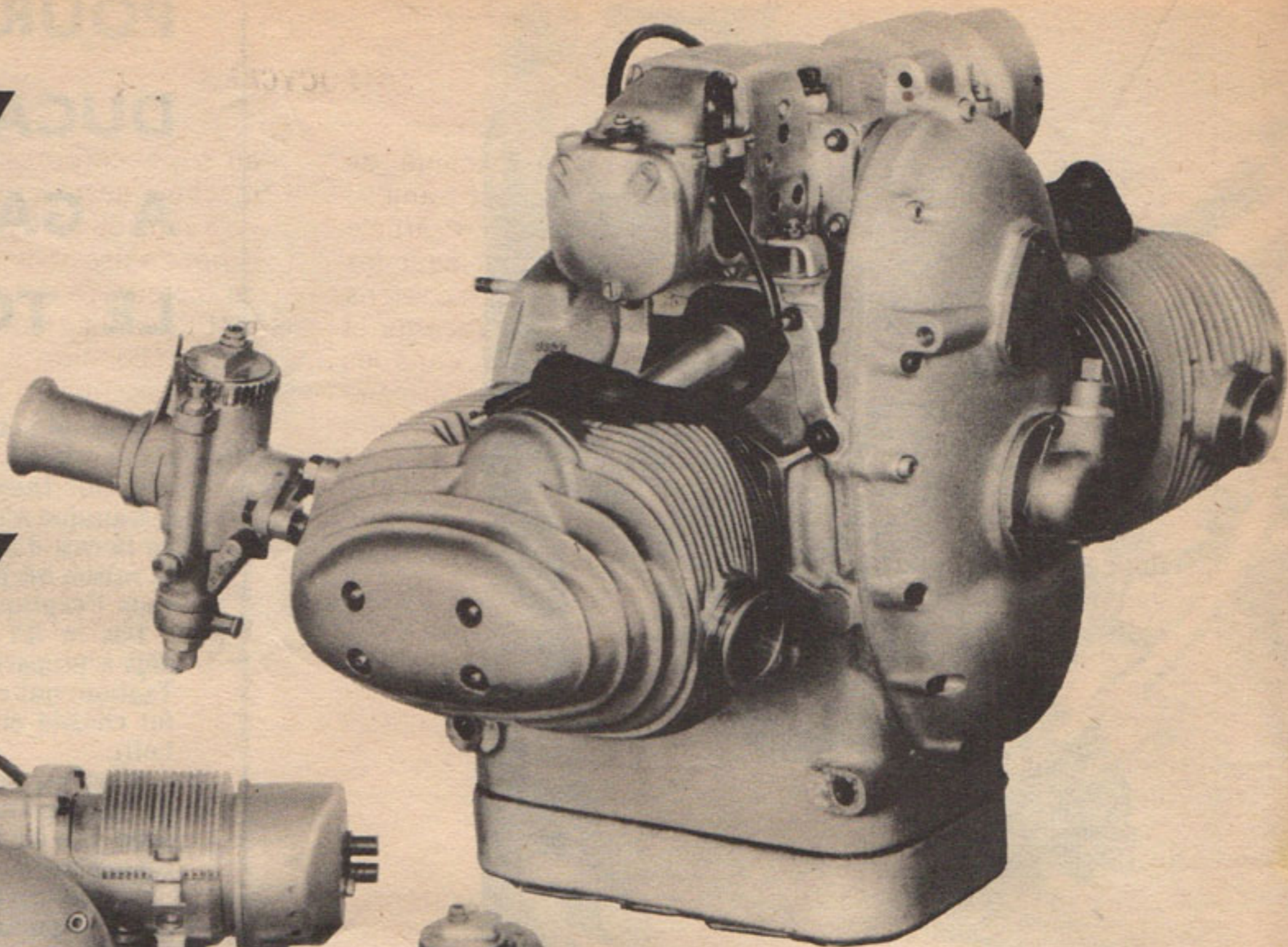
*Voici la nouvelle 250 cm<sup>3</sup> twin I.F.A. également à distributeurs rotatifs. Au circuit de l'Eifel, elle eut des ennuis mécaniques. A noter la boîte séparée, l'allumage par magnéto et l'échappement par mégaphones.*



# TOUJOURS

# LES

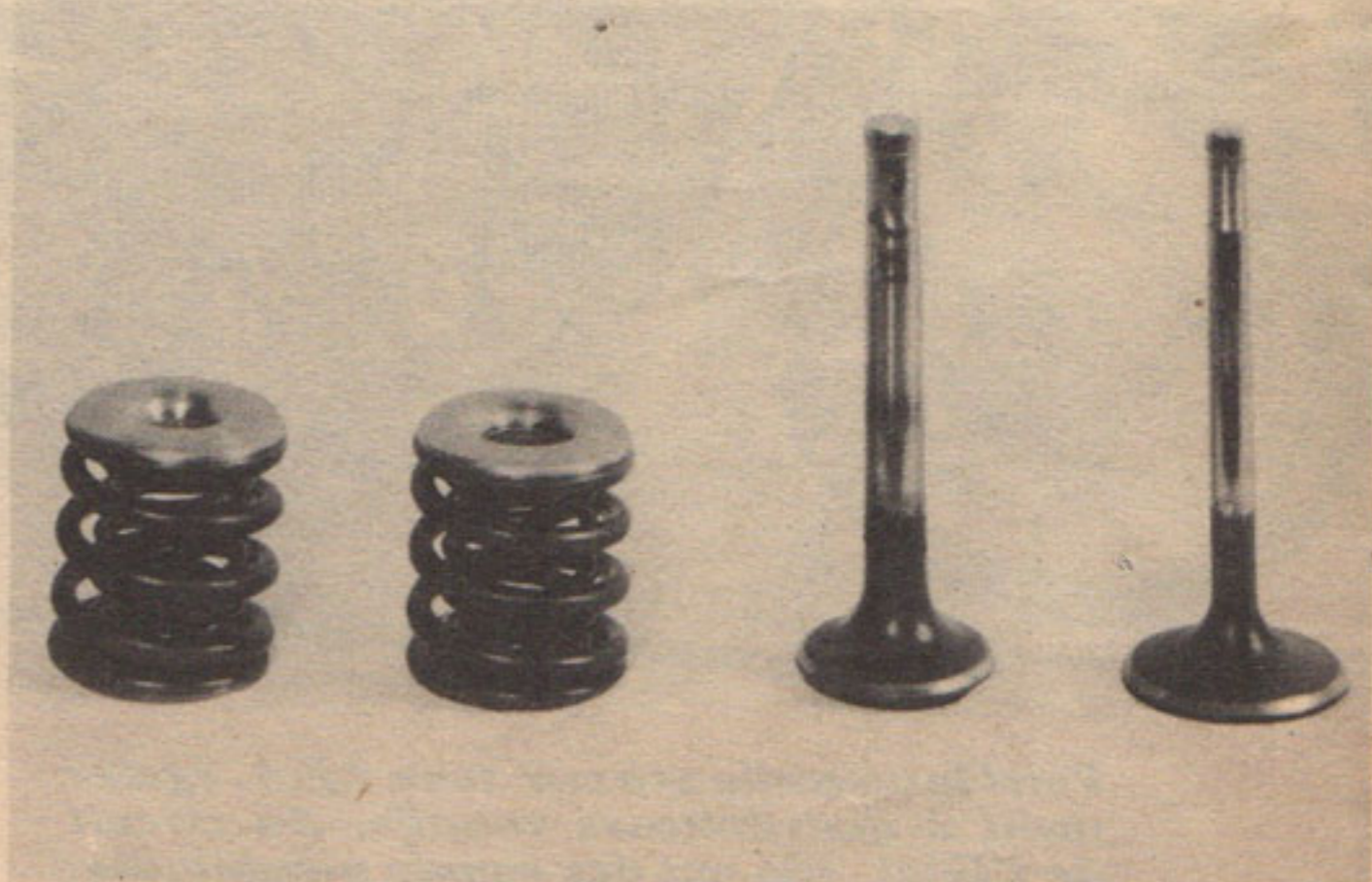
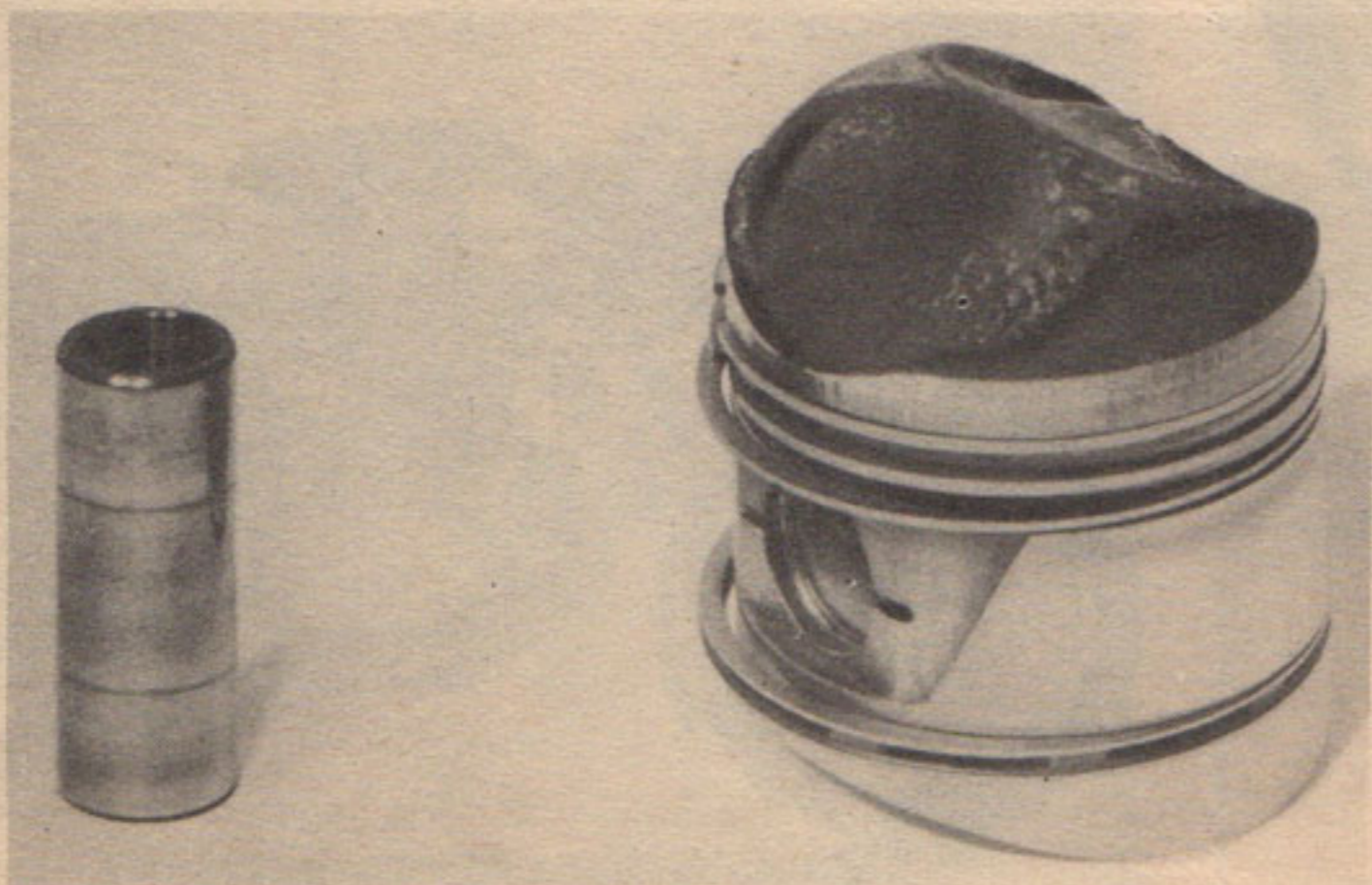
# RECORDS



PHOTOS BONSCH

Le moteur de la R.S. est extrêmement compact. La prise de compte-tours est calée en bout d'arbre-moteur. A la partie supérieure du moteur sont fixées magnéto et dynamo, cette dernière assurant l'éclairage nocturne. A signaler le montage de carburateurs Amal-racing.

La calotte du piston apparaît sérieusement calaminée. Sur le côté droit, on distingue le bossage épousant le creux de la tulipe de soupape.



Les portées de soupapes sont remarquablement nettes après cet effort de 24 heures. On notera le diamètre plus important de la queue de soupape d'échappement, très certainement refroidie au sodium.



**S**OUS le titre « Fiche signalétique d'une machine de records » notre excellent confrère et ami : H. W. Bosch vient de publier un intéressant article sur le moteur de la B.M.W. R.S ayant servi pour les records établis à Montlhéry le 13 mars dernier. Rappelons brièvement que la firme munichoise a battu 57 records et porté ainsi tous les records sur longue distance dans les catégories 500, 750 et 1.200 cm<sup>3</sup> à son actif. Dans les premières heures la moyenne fut de 160 km/h pour tomber, pendant la nuit, à 135 km/h ce qui a permis de réaliser une moyenne générale de 144,3 km/h sur les vingt-quatre heures. Le couple conique était de 9/37 dents, valeur située entre la démultiplication solo et side-car de la machine de série. Cette démultiplication combinée au carénage efficace de la moto et de la roue du side-car a déterminé un régime de 8 000 tr/mn au début tandis que vers la fin des records ce chiffre tombait à 7 000 tr/mn, ce qui nous donne une moyenne de 7 500 tr/mn sur les vingt-quatre heures. Le champion du monde Noll a prouvé par quelques tours à 170 km/h de moyenne que vers la fin de la tentative le moteur tournait encore parfaitement rond. A cette allure le régime moyen est de 8 250 tr/mn.

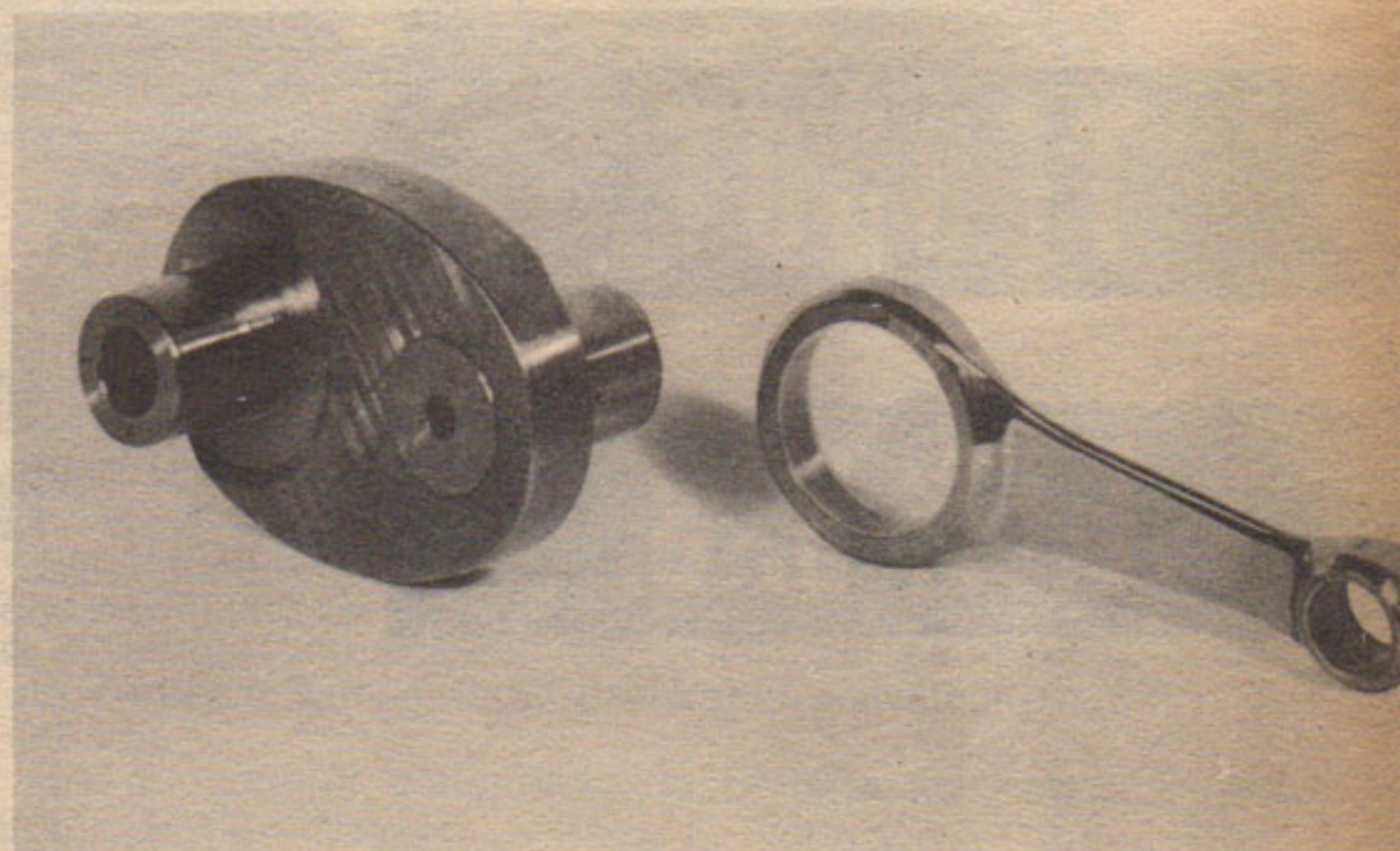
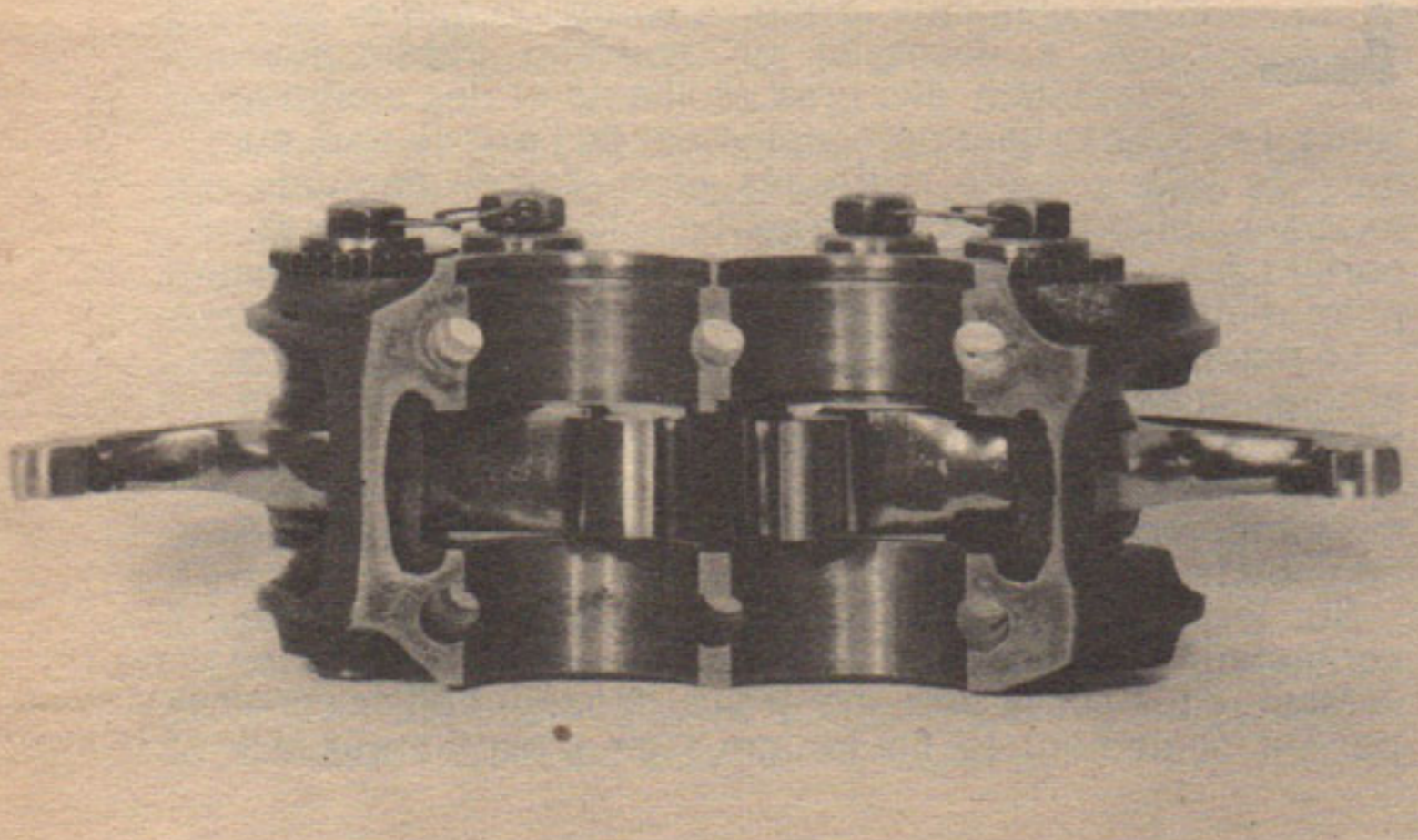
On a facilement tendance à voir dans ces records uniquement de la publicité. Pour l'usine par contre ils sont plutôt un dur banc d'essai sur longue distance à la limite des possibilités de la mécanique. Ces records B.M.W. sur vingt-quatre heures comportaient outre l'essai de longue durée toute une série d'essais secondaires correspondant aux recherches effectuées continuellement au service d'études. Citons entre autres que l'un des cylindres était en alliage léger chemisé comme celui de la R.S. vendue aux coureurs privés, tandis que le deuxième cylindre également en alliage léger était chromé dur. Ceci a permis de vérifier le comportement des deux techniques au cours d'une sollicitation maximum. Le cylindre chromé dur avait subi une usure de 0,01 mm tandis que l'usure du deuxième cylindre était de 0,015 mm. D'autre part, un piston était muni de segments Nova et l'autre avait reçu des segments Goetze. L'usure des deux fabrications était sensiblement égale. Une différence essentielle avec les records établis pendant ces dernières années résidait en fait que la R.S. fonctionnait

au super-carburant normal. Le rapport volumétrique de la machine des records était de 1 : 10 mais le moteur fonctionnait sans cliquetis. Lors de ces records sur longue distance il ne s'agissait pas de tirer le maximum de puissance de ce moteur. De toute façon, l'augmentation du rapport volumétrique était limitée par la levée des soupapes et même en fonctionnant à l'alcool on ne pouvait pas attendre une grande augmentation de puissance tandis que la consommation aurait sans doute augmenté dans de fortes proportions. Une autre modification, apparente, était le montage d'une dynamo qui, de concert avec la magnéto, était entraînée par deux pignons coniques. On se rappelle que cette dynamo fournissait non seulement la lumière pour les deux projecteurs mais encore le courant pour le chauffage des deux poignées (la température nocturne était de - 3° à - 4° C).

Les observations et expériences faites au cours des records profitent dans une large mesure à la construction de série : le meilleur exemple est fourni par l'embiellage. Les cotes des rouleaux et de leur cage sont identiques à celles de la nouvelle R. 50. Signalons également le système de lubrification du moteur R.S : par deux pompes dont une envoie l'huile sous pression à la culbuterie tandis que la seconde pompe — sans pression — envoie l'huile sur le vilebrequin dont la force centrifuge projette le lubrifiant jusqu'aux manetons. A 8 000 tr/mn, cette force centrifuge a une pression d'environ 5 atmosphères. L'état des principales pièces était excellent après ces vingt-quatre heures de grande vitesse ce qui permet de supposer que le moteur disposait encore d'importantes réserves mécaniques. Les calottes des pistons étaient normalement calaminées tandis que les segments tournaient librement dans leurs gorges et n'avaient rien perdu de leur élasticité. Seuls les ressorts de soupape montraient une certaine « fatigue » : la tension de celui du côté admission avait baissé d'environ 7 % et d'environ 14 % côté échappement.

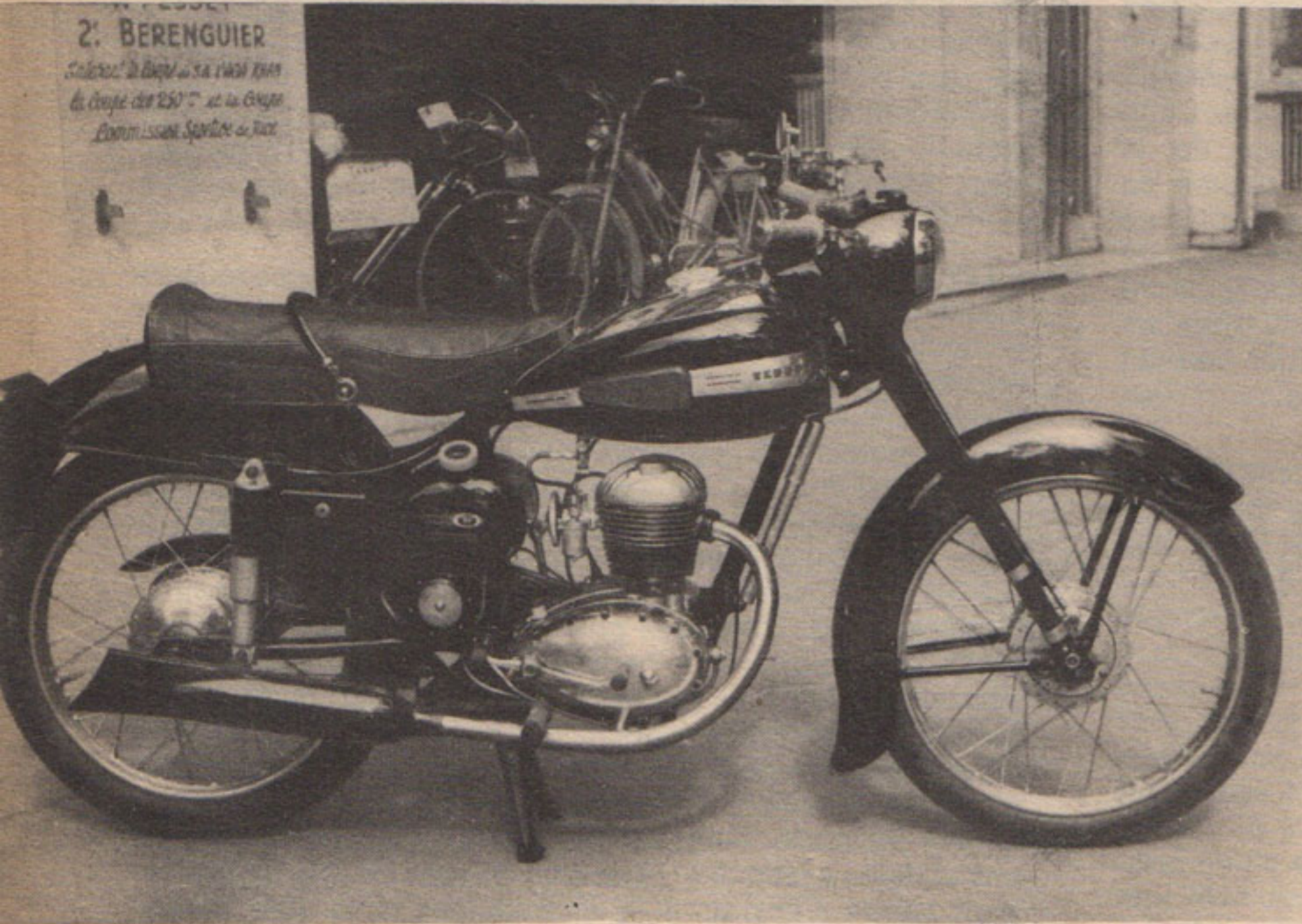
La consommation de 9 à 10 l aux 100 km démontre une fois de plus qu'un moteur à haut rendement est économique. Cependant il ne faut pas oublier qu'une bonne partie de ce mérite revient à l'excellent carénage.

**Les basculeurs  
sont construits de façon  
éminemment robuste.**



**Cette bielle, d'une finesse extrême, est pourtant une de celles qui tourneront 24 heures. Inutile de préciser que la qualité des matériaux utilisés doit être hors-pair.**

# ESSAIS *MOTOCYCLES*



La machine  
vue par le constructeur :

**Véhicule de tourisme.**

**Vitesse : non indiquée.**

**Prix : 156.566 .**

le 125

TERROT

E. T. D. S.

*Dans un numéro lointain (n° 70) nous avons déjà publié l'essai de la 125 Terrot. Le moteur n'ayant pas subi de modifications, l'intérêt d'un nouveau test résidait surtout dans l'évaluation de l'amélioration qu'apporte la nouvelle suspension arrière au point de vue tenue de route et confort.*

*La 125 Terrot que nous eûmes à notre disposition nous fut fournie par la firme de Dijon et comptait 0 km au départ.*

Partie  
cycle

**L**E cadre est toujours du type ouvert, le bloc-moteur assurant la liaison entre le tube diagonal avant et les éléments arrière. Cet ancien cadre, conservé, a nécessité un nouveau dessin pour l'adaptation des bras oscillants et des amortisseurs. Les tubes allant précédemment de l'axe de roue au tube de selle ont été redressés et renforcés par deux haubans obliques fixés d'une part sur le tube transversal portant les repose-pieds, et d'autre part boulonnés au point d'attache supérieur des amortisseurs.

Le manchon de l'axe d'articulation de la suspension arrière est solidaire du tube central, les bras oscillants travaillant par conséquent en porte-à-faux.

La fourche télescopique, avec amortisseurs hydrauliques incorporés, n'a pas varié. Par contre, un capotage englobe le phare et la tête de fourche.

Sur le phare se trouve le compteur kilométrique et le contacteur phare-code et lanterne; le guidon porte l'inverseur, situé sur la branche droite, dans un boîtier comportant également le bouton-poussoir d'avertisseur. La

poignée tournante, à double effet (!) — nous avons déjà dû dire tout le bien que nous pensons du système, surtout lorsqu'il faut changer un câble — offre l'avantage d'une course assez réduite. Les gaines de frein et d'embrayage sont équipées de tendeurs à barillet, très pratiques.

Le constructeur donne un diamètre de 150 mm pour les deux freins; il semble cependant que celui arrière soit plus volumineux. Ces freins sont du type monobloc, en alliage léger. Bien que n'étant pas du type à freinage central, leur puissance, par rapport à l'ancien modèle, se trouve augmentée du fait d'une meilleure évacuation thermique.

Les garde-boue sont très enveloppants, notamment celui arrière.

Le réservoir, plus bombé que l'ancien, bénéficie d'une nouvelle présentation, avec panneau supérieur chromé.

La selle, suspendue par le bec, est suspendue grâce à un système de levier d'angle et ressort sous tubes télescopiques, réglable en dureté.

Coffre à outillage et réservoir d'huile, de forme ovoïde, sont disposés symétriquement de part et d'autre du tube central. La batterie, placée à droite, est maintenue par une sangle métallique et protégée par un coffrage métallique.

Le pare-chaîne reste assez illusoire et ne protège guère que le pantalon.

La présentation générale est très soignée : émail noir et chrome.

En ce qui concerne les chromes, il convient de souligner leur excellente qualité, sur laquelle nous reviendrons dans le chapitre « essai ».

## Groupe moteur-transmission

Le moteur, nous l'avons dit, n'a pas changé depuis notre essai de mars 1952. Il s'agit toujours du bloc quatre temps à soupapes en tête, développant 5 ch à 5 500 tr/mn.

En fait, ce moteur est remarquablement conçu, et l'on sent qu'il dérive de la lignée Terrot de la bonne époque, signée Padovani. Peut-être lui manque-t-il à l'heure actuelle les quelques chevaux qui lui permettrait d'être dans la note 55, mais ceci ne saurait faire oublier la lubrification sous pression de la distribution — seul exemple dans la construction française — ni le réservoir d'huile séparé, autre avantage, quoique l'on puisse en dire.

Si nous examinons par le détail ce moteur, nous notons : un cylindre en fonte, avec tunnel pour le passage des tiges de culbuteurs, une culasse en alliage léger, avec soupapes à 90° rappelées par ressorts concentriques doubles, un vilebrequin tournant sur deux roulements côté transmission primaire et un roulement côté dynamo, une transmission primaire par engrenages à taille droite, un embrayage à disques multiples dans l'huile, une boîte de vitesses classique à prise directe (couronne d'embrayage et pignon de sortie sur le primaire) une pompe double pour la lubrification, et un allumage par dynamo-batterie.

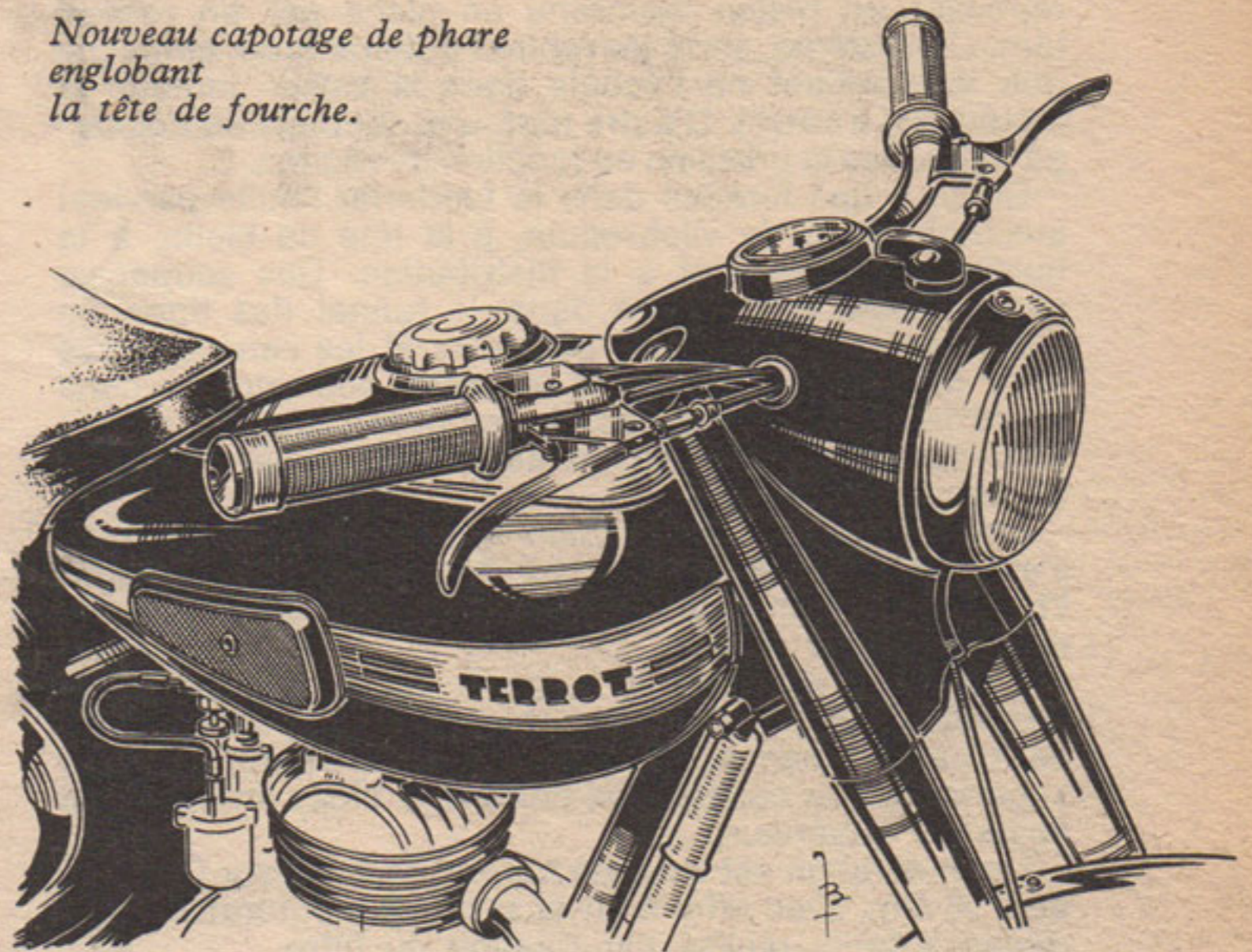
La culasse comporte des soupapes de  $\phi$  26 mm à l'admission et 24 mm à l'échappement, et des sièges rapportés en acier. Les basculeurs travaillent sur bagues bronze; le réglage du jeu d'attaque s'opère par écrou et contre-écrou, en bout des tiges de commande. Un couvercle en alliage léger coiffe la distribution.

Le cylindre a un alésage de 52 mm et est fixé par quatre goujons et écrous sur les carters.

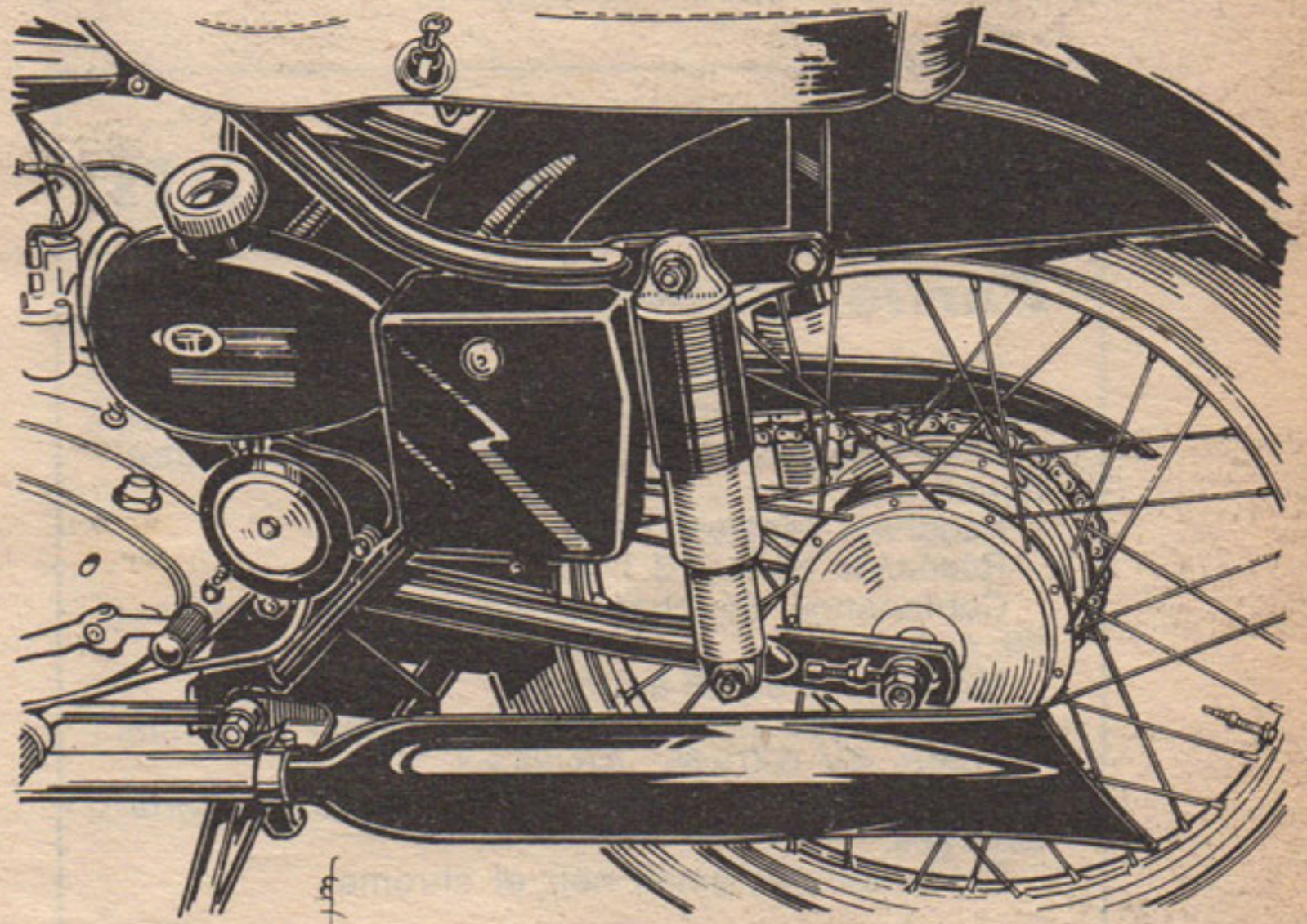
En bout de vilebrequin, deux pignons parallèles attaquent, l'un la couronne d'embrayage, l'autre le pignon d'arbre à cames. Ses cames agissent sur des poussoirs à base plate qui entraînent les tiges de culbuteurs.

L'embrayage est également calé en bout d'arbre, côté droit. Il se compose de deux disques garnis en liège, de trois disques lisses en acier et de ressorts.

*Nouveau capotage de phare englobant la tête de fourche.*



*Détail de la suspension arrière.*



Côté gauche, toujours en bout de vilebrequin, est fixée la dynamo, alimentant avec l'intermédiaire d'un régulateur, la batterie. Cette dernière fournit le courant à la bobine, située, ainsi que le régulateur, sous le couvercle gauche du bloc. Le rupteur, placé en bout d'arbre, travaille au régime du moteur, ce qui, pour un quatre-temps, constitue une solution de facilité. Un allumeur calé sur l'arbre à cames serait préférable. L'avance est automatique.

En sus du courant d'allumage, la batterie alimente l'éclairage et l'avertisseur.

La lubrification est assurée par une pompe double à engrenages. La pompe de graissage aspire l'huile dans le réservoir et l'envoie sous pression aux différents organes. Au départ de la pompe, la pression de l'huile

repousse un piston maintenu en place par un ressort taré. Ce système, sorte de robinet automatique, empêche que le lubrifiant ne l'écoule dans le carter lorsque le moteur est à l'arrêt. D'autre part, une soupape de décharge régularise la pression en fonction du régime.

Grâce à des forages dans la fonderie, l'huile parvient aux roulements de vilebrequin, à la tête de bielle, à la butée d'embrayage et à la distribution. Des soupapes, elle s'écoule par gravité dans le tunnel des tiges de culbuteurs et graisse les poussoirs et les cames. Après avoir lubrifié ces différents organes, elle retombe dans le carter, d'où la pompe de retour la récupère au travers d'un filtre et la renvoie au réservoir, où s'effectue un nouveau filtrage.

Un regard, sur le bouchon du réservoir, permet de s'assurer de la bonne marche du circuit de graissage; l'huile de retour doit s'écouler par le tube central dès que le moteur tourne.

L'avantage du réservoir séparé, est de permettre un refroidissement appréciable et un filtrage total du lubrifiant. La contenance, environ 3 l, est d'autre part nettement supérieure à la capacité de nombreux blocs de cylindrée égale ou supérieure.

L'alimentation est assurée par un carburateur Gurtner, de  $\phi$  16 mm, avec filtre à air et système d'obturation pour départ à froid, réalisé par rotation du filtre.

Un coup d'œil sur le diagramme de distribution nous renseigne sur la durée des temps d'ouverture :  $262^\circ$  pour l'admission et l'échappement, avec une valeur réduite à  $20^\circ 30$  pour l'A.O.A et le R.F.E., ce qui donne un croisement de  $41^\circ$ ; par contre l'A.O.E. et le R.F.A. se montent à  $61^\circ 30$ .

Ce diagramme sous-entend un moteur à courbe de puissance assez régulière, sans qu'il y ait prépondérance de puissance à bas ou à haut régime.

## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

### Partie cycle :

Cadre ouvert; fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques incorporés; suspension arrière par bras oscillants et amortisseurs hydrauliques.

Réservoir essence : 10 l environ.

Réservoir huile : 3 l environ.

Contenance de chaque élément de fourche :  $75 \text{ cm}^3$ .

Moyeux AV et AR à broche.

Freins : type monobloc en alliage léger  $\phi$  130 mm.

Pneus AV 600x65; AR 25x3.

Avertisseur électrique, béquille centrale, porte-bagages.

Présentation : email noir et chrome.

### Groupe-moteur transmission

Monocylindre à soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs.

Course alésage :  $58 \times 52$ .

Rapport volumétrique : 6,8 à 1.

Puissance : 5 ch à 5 500 tr/mn.

$\phi$  des soupapes : admission : 26 mm; échappement : 24 mm.

Culbuteurs sur bagues bronze.

Tarage des ressorts de rappel : 13,600 kg et 5,900 kg.

Jeu à froid : nul.

Jeu pour calage de la distribution : 5/100.

### Diagramme de distribution :

A.O.A. :  $20^\circ 30$  ou 2,3 mm avant P.M.H.

R.F.A. :  $61^\circ 30$  ou 13 mm après P.M.B.

A.O.E. :  $61^\circ 30$  ou 13 mm avant P.M.B.

R.F.E. :  $30^\circ 30$  ou 2,3 mm après P.M.H.

Vilebrequin : sur deux roulements  $25 \times 62 \times 17$  côté transmission, et un roulement côté dynamo.

Tête de bielle sur galets.

Embrayage : en bout de vilebrequin; deux disques garnis liège, trois disques acier.

Transmission primaire : par engrenages à taille droite.

Lubrification : par pompe double à engrenages.

### Boîte :

Quatre vitesses par sélecteur à double branche, rapports moteur/roue arrière (avec 15 dents en sortie de boîte) :

1<sup>re</sup> : 21,85 à 1;

2<sup>e</sup> : 13,59;

3<sup>e</sup> : 9,68;

4<sup>e</sup> : 7,57.

### Équipement électrique :

Allumage par dynamo Magnéto-France RD1, 60 W avec régulateur de tension, et bobine H.T.

Batterie : 6 V; 7 AH.

Rupteur et avance automatique en bout d'arbre.

Avance plein retard : 2 mm.

Avance plein retard : 7 mm ou  $36^\circ$ .

### Carburateur :

Gurtner H16D, avec filtre et obturateur.

Gicleur : 29.

Volet : 10.

Diffuseur : 24,33 b.

Poids de la machine à vide : 90 kg environ.

### Consommation :

Essence, 2,5 l aux 100 km.

Huile, 0,1 l aux 100 km.



Au point de vue technique constructive, la 125 Terrot souffre peu de critiques. Remarquablement finie et présentée, elle bénéficie maintenant d'une suspension totale, de freins gros-corps en alliage léger, et d'un capotage de phare et de tête de fourche qui, avec la nouvelle facture du réservoir, rehausse l'esthétique d'ensemble.

Côté mécanique, pas de reproche, sauf en ce qui concerne le rupteur en bout d'arbre, travaillant inutilement au régime du moteur. A cet inconvénient, nous ajouterons la mauvaise protection de la chaîne secondaire, équipée d'un carter assez illusoire.

#### QUALITÉS

Excellente présentation et finition.

Netteté mécanique.

Lubrification sous pression de la distribution.

Réservoir d'huile séparé. Suspension AR. oscillante.

Moyeux à broche.

#### DÉFAUTS

Rupteur en bout d'arbre.

Mauvaise protection de la chaîne secondaire.

## essai à Montlhéry

Le 125 cm<sup>3</sup> Terrot, ayant un moteur monté assez « serré », nécessite un rodage d'un millier de kilomètres environ; entendons par là qu'avant ce kilométrage il n'atteint pas ses performances maximum. Le moteur, assez mou au début, bien que nous ne lui fassions aucune concession sur le régime, toujours au maxi sur les intermédiaires, se débrida petit à petit, sans qu'aucun serrage ne se produise.

Départs à froid très faciles, même en plein hiver; par contre, il est impossible de mettre en route le moteur, même en courant à côté, boîte en première vitesse, si la batterie est à plat. Nous en avons fait l'expérience à notre corps défendant.

Comme toutes les petites cylindrées, ce 125 n'acquiert du brio qu'en le faisant fonctionner à haut régime : il se révèle alors brillant à l'accélération et rapide en vitesse de pointe.

Nous attirons cependant l'attention des utilisateurs sur l'erreur qui consiste à vouloir monter un pignon de sortie de 16 dents, au lieu du 15 dents d'origine. Si les rapports de première, deuxième et troisième se trouvent allongés, ce qui peut constituer un avantage en certains cas, par contre le moteur se refuse à tirer la quatrième, tout au moins avec un pilote de plus de 70 kg. L'usine nous avait fourni une machine équipée d'un 16 dents, ce qui, dans Paris, nous obligea à naviguer exclusivement en seconde et troisième; même sur route, le moteur s'assoit en quatrième, et s'effondre lamentablement par vent debout.

Le très court rapport de première, 21,85 à 1 avec un 15 dents, s'explique par la nécessité d'avoir une force de traction élevée pour les démarrages en duo, surtout en côte.

Nous avons monté, en utilisation courante, les intermédiaires aux vitesses suivantes (chiffres du compteur; signalons également que l'aiguille dudit compteur ne démarre qu'à 10 km/h, une butée étant fixé sur le cadran à cet endroit : en conséquence, de tous les chiffres « compteur » que nous serons amenés à citer, il faut retrancher 10 km pour retrouver une appréciation normale) :

- 1<sup>re</sup> : 30/35 km/h;
- 2<sup>e</sup> : 60/65 km/h;
- 3<sup>e</sup> : 80 km/h.

Bien que l'échappement soit sec, sans être par ailleurs désagréable, le bruit de la distribution reste perceptible. Les vitesses passent convenablement, et l'embrayage, très progressif, semble avoir acquis une robustesse qui lui fut souvent contestée par les utilisateurs de ce 125.

Le confort a été grandement amélioré par l'adoption d'une suspension arrière oscillante. Les bras oscillent, c'est incontestable, les ressorts contrôlent le débattement sans qu'il y ait talonnage, mais, par contre, le rôle des amortisseurs, si amortisseur il y a, reste assez obscur. A grande vitesse sur du mauvais terrain, on n'est pas dispensé de quelques coups de raquette, et nous avons même constaté le décollement de la roue arrière sur de mauvais pavés, avec sursur régime du moteur.

Signalons cependant que nous avons trouvé, sur d'autres 125 de la marque, des ressorts plus souples à l'arrière, ce qui, évidemment, rendrait moins sensible le rebondissement, en risquant toutefois de talonner en duo.

La fourche télescopique, très souple, absorbe remarquablement les chocs et, en utilisation courante, s'avère très correcte.

La selle est exigüe, mais a le mérite d'être bien suspendue; la place dont dispose un pilote de taille moyenne entre selle et guidon apparaît assez réduite, mais on peut difficilement demander à une 125 les cotes d'habitabilité d'une 500.

La tenue de route reste satisfaisante à toutes les allures, et le freinage puissant.

Un mot sur la qualité des chromes : notre 125 a effectué un dur service d'hiver, couchant régulièrement dehors sous les intempéries. Les chromes ont très bien résisté, sans avoir été graissés le moins du monde, et un simple coup de chiffon sec leur rendait occasionnellement leur éclat.

Passons maintenant aux performances :

L'essai à Montlhéry eut lieu après 2 800 km d'utilisation. Malgré ce kilométrage, une amorce de serrage se produisit durant le tour à vitesse maximum, bien que la carburation soit correcte et la bougie suffisamment froide. Ceci souligne le peu de tolérance laissé au montage entre piston et chemise. D'autre part, le temps était particulièrement chaud.

Une addition de Bardahl dans l'essence et l'huile nous permit de poursuivre sans nouvel incident. Il semble donc que ce produit ait une action bienfaisante sur le coefficient de friction. Nous poursuivons nos essais sur d'autres machines avant de tirer des conclusions définitives.

Les vitesses suivantes furent obtenues :

Sur un tour lancé, position assise, le chronomètre indiqua : 1' 57" soit une moyenne de 78,407 km/h.

En position allongée, la machine atteignit 91,189 km/h, résultat excellent pour un 125; la sensible différence entre ces deux résultats démontre la longueur du rapport de quatrième.

Sur le routier, la moyenne s'éleva à 73,353 km/h, soit 7' 30" 3/5 au tour. A vitesse élevée, et notamment en virage, la fourche accuse un certain manque de rigidité, inconvénient qui se ressent également lors d'un freinage dur sur l'avant. Sur les parties ondulées du circuit, l'amortissement insuffisant de la suspension arrière se fait également sentir.

Pour conclure, nous retiendrons à l'encontre de la 125 Terrot le manque d'efficacité des amortisseurs arrière, et une rigidité de la fourche télescopique, laissant à désirer à vitesse élevée.

A son crédit, nous porterons des performances de bon aloi, d'autant plus qu'avec le pignon de 15 dents, la vitesse maximum augmenterait sensiblement en position touriste, tout en permettant plus de nervosité en prise — un freinage puissant, et une bonne étanchéité du bloc.

A priori, la mécanique paraît robuste, ce jugement découlant de 3 200 km d'utilisation « sans faire de cadeaux ».

La consommation d'essence et d'huile est conforme aux chiffres énoncés par le constructeur.

R. COURT.

### Résultats d'essai

Temps très chaud; vent nul.

**Piste de vitesse** : 2 548 m.

1 tour lancé, position touriste : 1' 57"; moy. : 78,407 km/h;

1 tour lancé, position allongée : 1' 40" 3/5; moy. : 91,189 km/h.

**Circuit routier** : 9 181 m.

Meilleur tour lancé : 7' 30" 3/5; moy. : 73,353 km/h.

**Freinage** :

De 50 km/h à l'arrêt complet, action sur les deux freins : 6,50 m.

Vitesse sur les intermédiaires pour utiliser le moteur au mieux (chiffres « compteur ») :

- 1<sup>re</sup> : 30/35 km/h;
- 2<sup>e</sup> : 60/65 km/h;
- 3<sup>e</sup> : 80 km/h.

**Réglages d'essai** : d'origine.

Gicleur 29.

Bougie Marchal 34 S.

Super-carburant et huile SAE 30/40.

**Performances effectuées avec pignon de sortie de 16 dents**

### CONCLUSIONS D'ESSAI

#### Avantages

Bonnes performances.

Freinage puissant.

Bonne étanchéité du bloc.

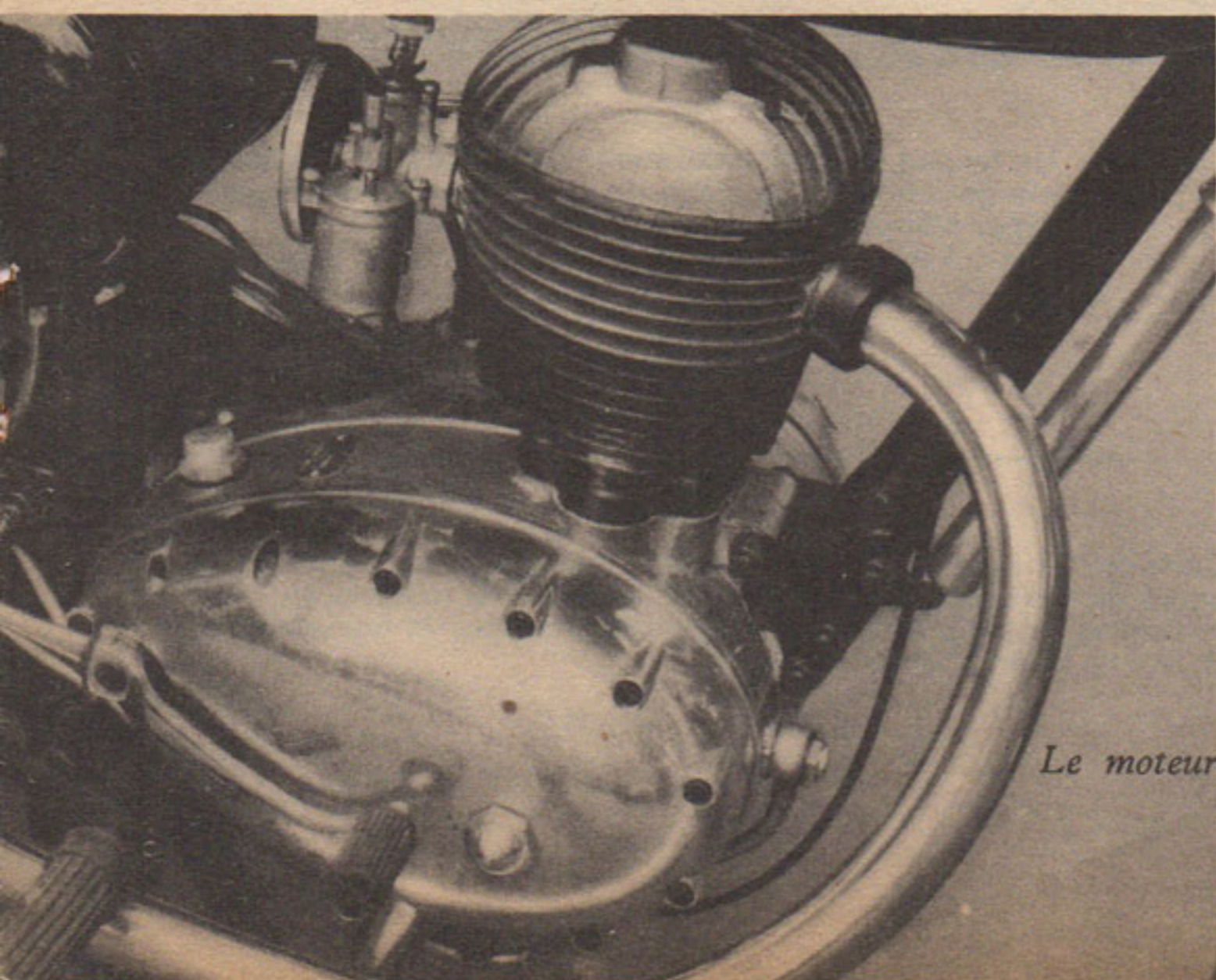
Tenue de route correcte (à vitesse d'utilisation courante).

Faible consommation.

#### Défauts

Insuffisance des amortisseurs arrière.

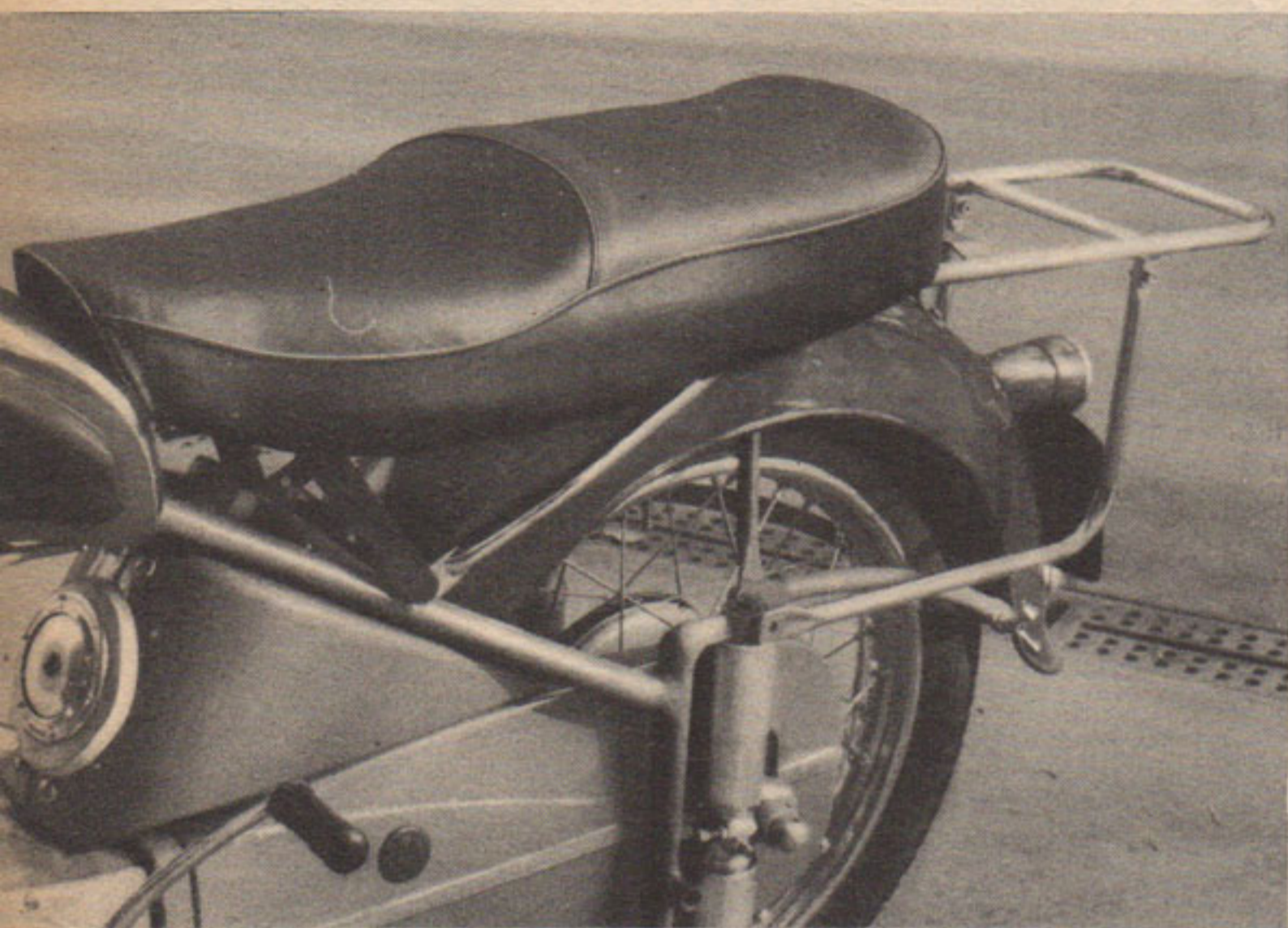
Manque de rigidité de la fourche (à vitesse élevée).



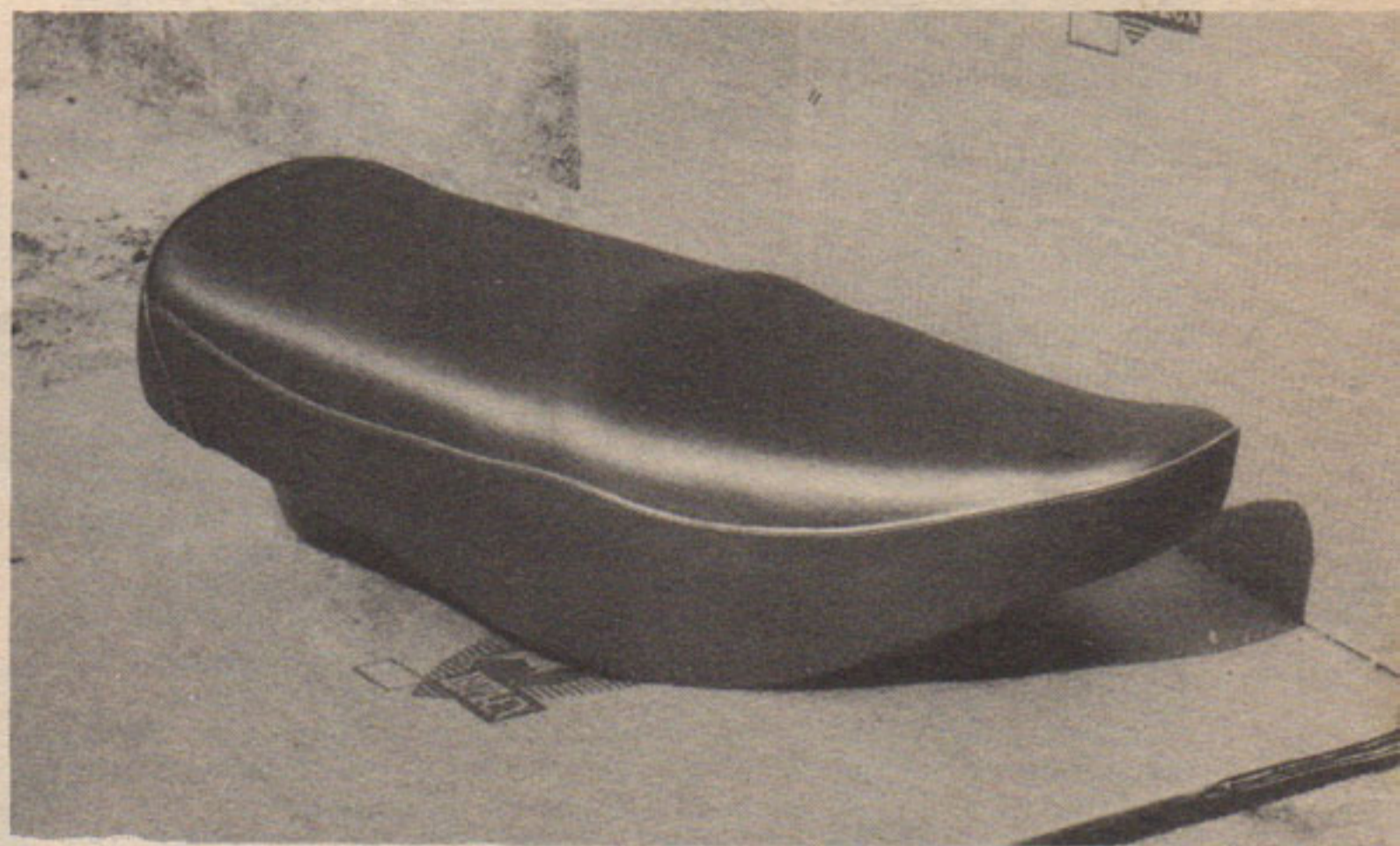
Le moteur, côté sélecteur.

# V U P O U R V O U S

## Quelques nouveautés Biplax

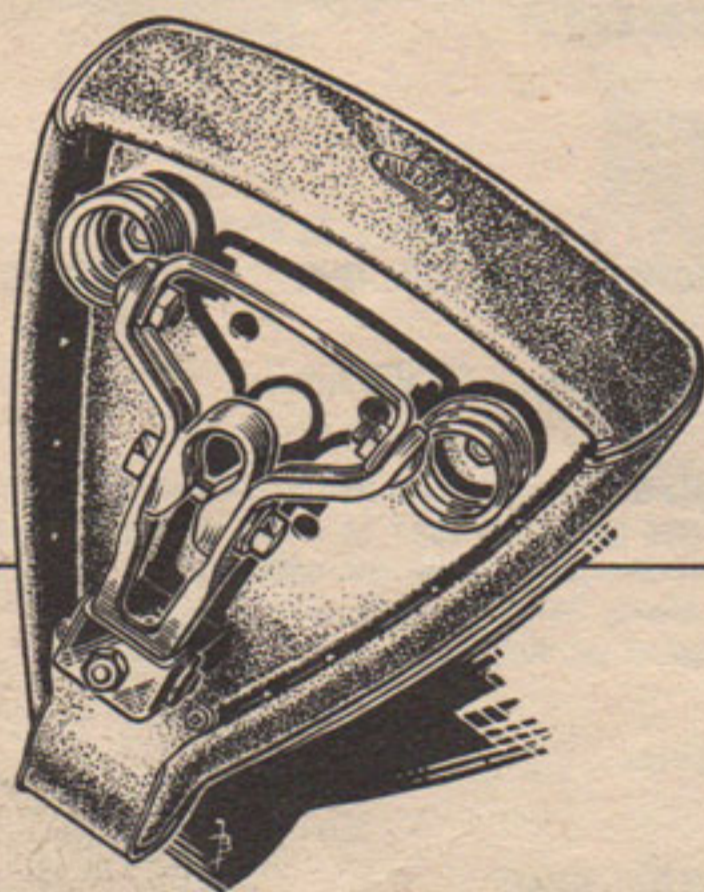


Pour la 350 Motobécane, voici une selle biplace dont la fixation a été spécialement étudiée pour un montage direct sur le porte-bagages de la machine. Un porte-bagages est également prévu il permet d'utiliser des sacoches latérales en roulant en duo.  
Prix de la selle : 9 980 fr.



Un nouveau modèle : la biplace n° 3 profilée. Le fabricant a voulu établir une selle à l'usage de tous. La sobriété de sa présentation permet des prix particulièrement intéressants, tout en bénéficiant néanmoins des qualités Aurora.

Prix : 7 900 fr. (Intérieur en mousse de latex.)

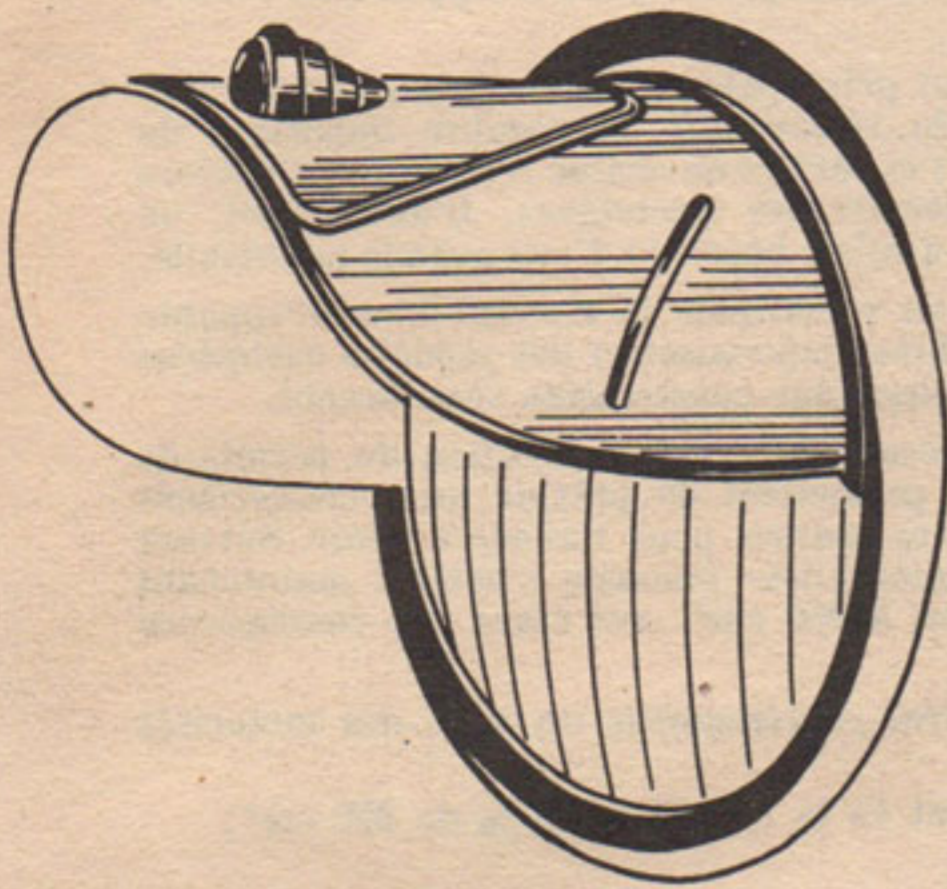


Un tansad se fixant indifféremment sur le porte-bagages ou le garde-boue. Ce siège de caoutchouc mousse peut équiper n'importe quelle marque de scooter.  
Prix : 3 980 fr.



Cette petite selle, doublement suspendue grâce au caoutchouc mousse dont elle est rembourrée plus l'armature à ressorts qui sert à sa fixation, apporte le confort aux cyclomotoristes et aux usagers des motos légères. Prix : 2 990 fr.

# V U P O U R V O U S



## Meilleure visibilité.

Le Visib des Établissements Arlé se pose sur tous les projecteurs; il dirige les rayons lumineux, empêche la lumière de se disperser et supprime l'aveuglement provoqué par les rayons réfléchis.

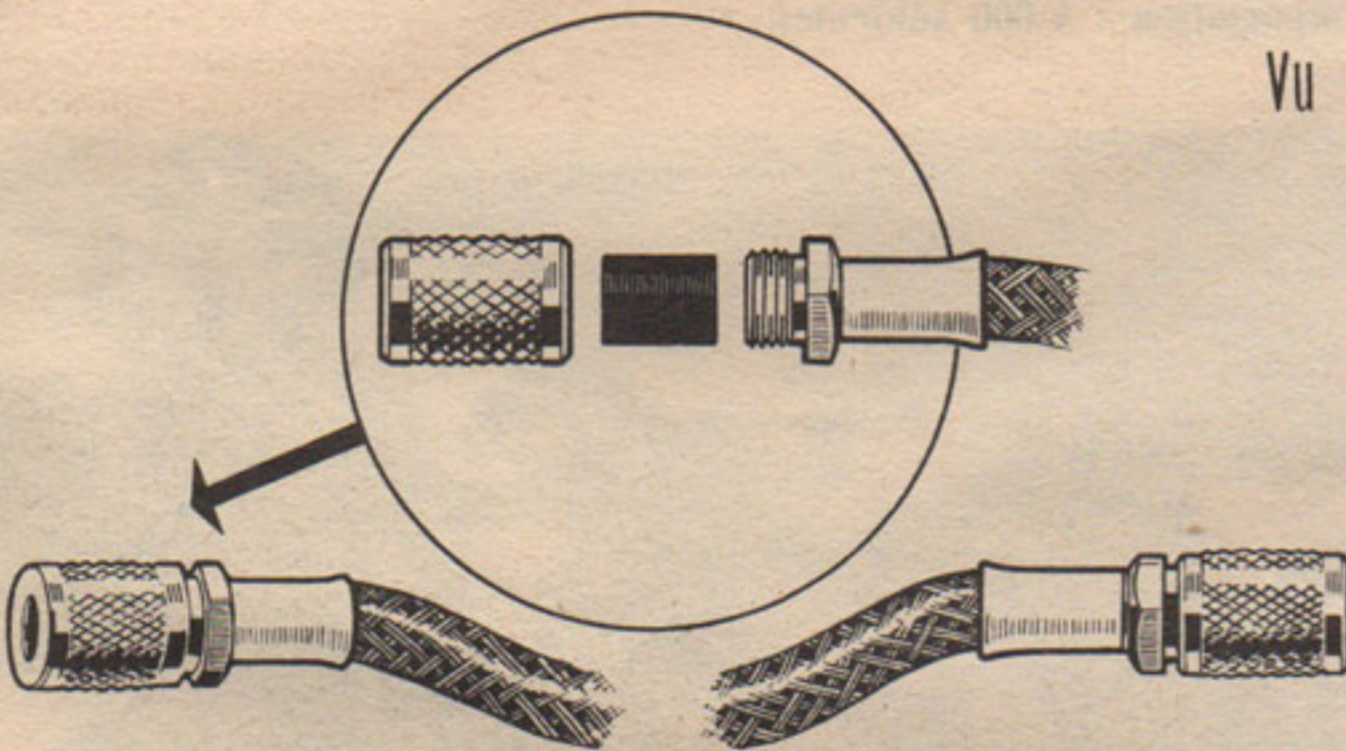
De plus, en cas de mauvais temps, il évite le brouillage et l'obscurcissement de la glace par la pluie ou la neige.

## Un extincteur souple et transparent.

Présenté par les Établissements Ch. Olivier, le Fire-away est un extincteur en plastique transparent. Il est petit, léger, incassable et de ce fait convient à la moto. Son maniement est simple : d'une main on l'ouvre en tirant sur l'anneau et de l'autre on appuie sur la poche en direction de la flamme. Il est, ce qui ne gêne rien, d'un prix vraiment abordable puisque exempt de mécanisme et de boîtier; il ne coûte guère que la valeur d'une recharge.



## Vu chez Ardor. Tuyauterie étanche pour Lambretta.

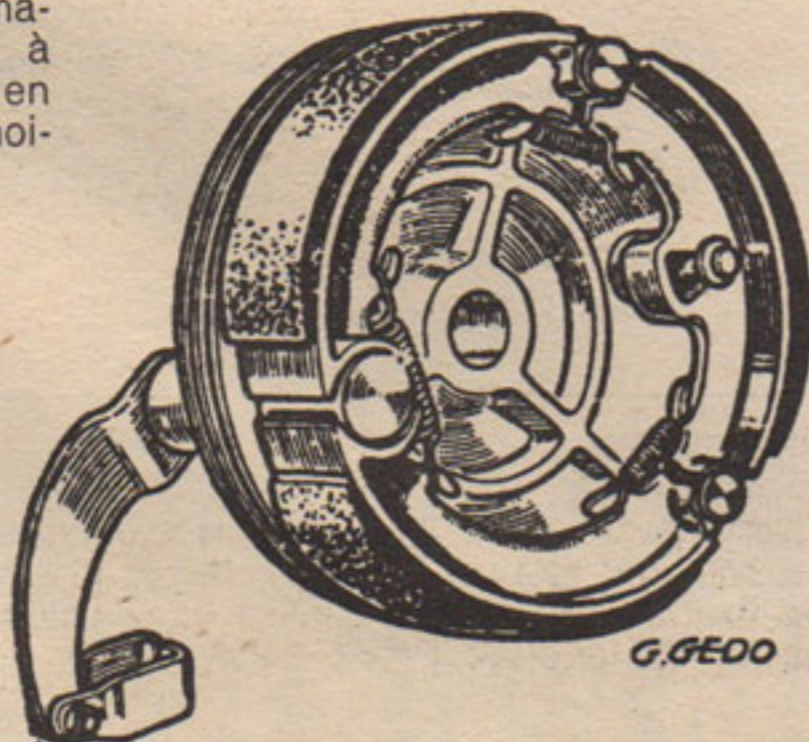


Pour remédier au manque d'étanchéité et aux durcissements et ramollissements alternés des tuyauteries en plastique, Tubotom a réalisé pour Lambretta cette tuyauterie souple en perbunan tressé comportant à chaque extrémité un raccord métallique qu'il suffit d'emmancher sur l'embout du robinet et sur celui du carburateur en bloquant à la main l'écrou molleté. Insensible aux écarts de température, aux hydrocarbures, toujours souple et élastique, cette tuyauterie réalise la jonction étanche entre le robinet et le carburateur.

## Le moyeu-frein Duo.

a fait parler de lui à la suite de records battus en petite cylindrée. Fabriqué et breveté par les Établissements Perrin de Boën-sur-Lignon, il a la particularité d'être à trois mâchoires flottantes, procédé qui accroît la surface freinante et la répartit mieux sur la circonférence du tambour.

Lorsque le frein est commandé, l'écartement des deux mâchoires supérieures s'opère. Celles-ci entrent en contact avec le tambour et, immédiatement, nous sentons une première résistance. Si l'on continue à tirer sur la biellette de commande de la came, automatiquement, la mâchoire centrale réagit à la suite de l'entrée en contact des deux mâchoires supérieures.

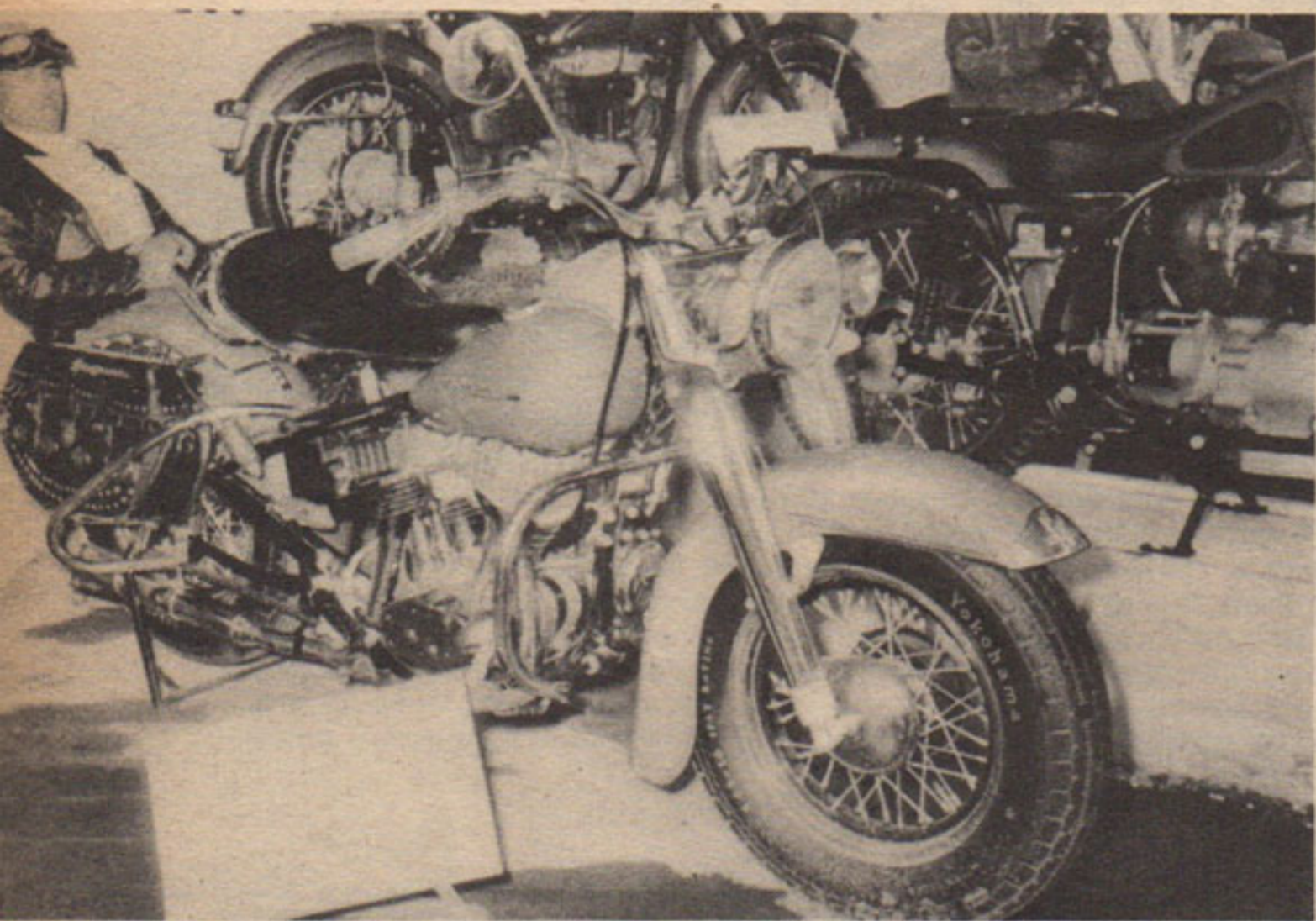


## Siège AR une place et demie.

Vu à Grande-Armée Motos cette selle 1 place 1/2, moins longue qu'une biplace normale et qui dans bien des cas sur des machines légères et de dimensions réduites, peut rendre grand service.



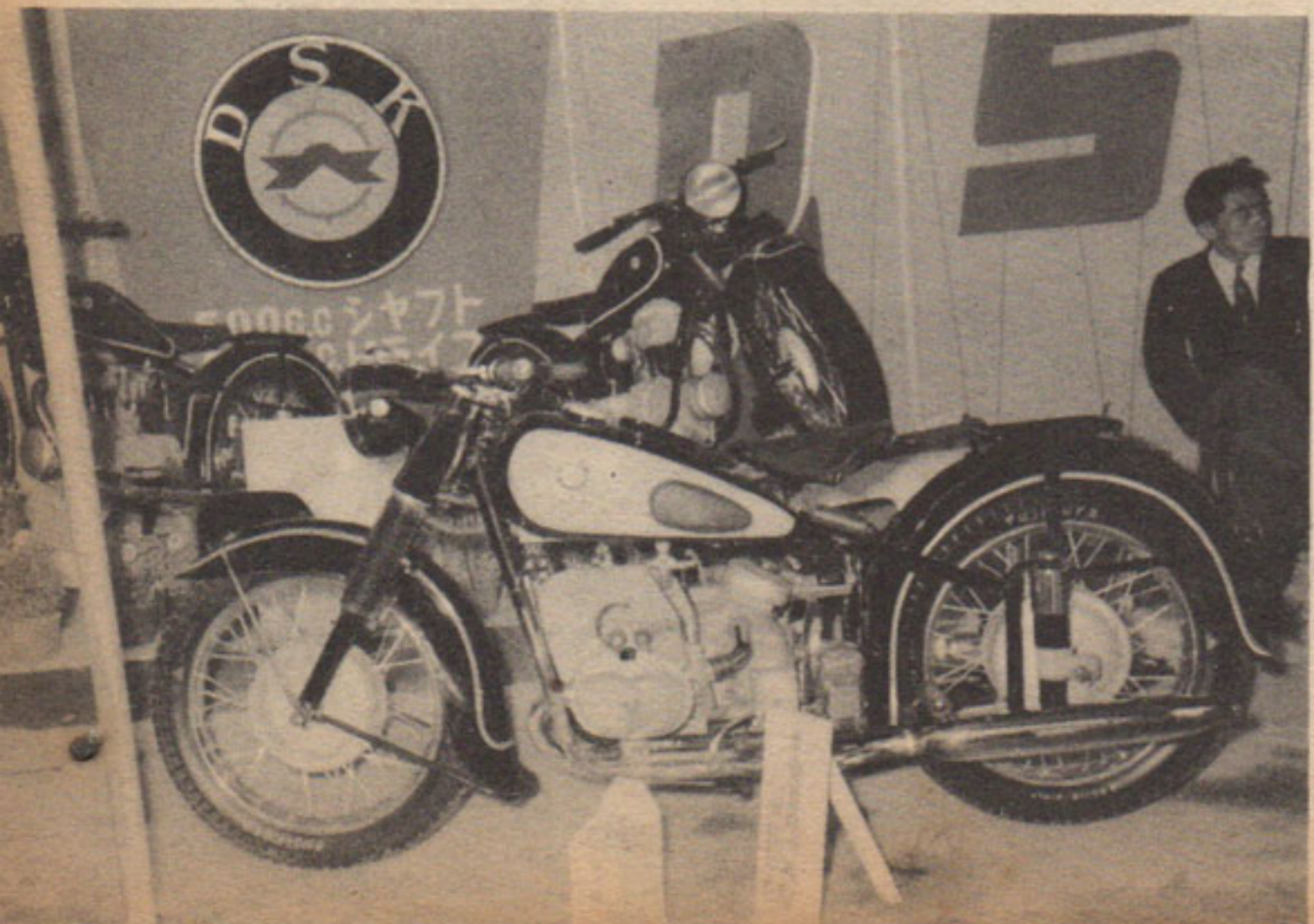
# LE SALON DE TOKYO



*Rikuo type R.Q. : bicylindre 750 cm<sup>3</sup> en V, poids 230 kg, prix : 345 000 fr. Construite par la Rikuo Motor Cycle Co. Ltd. elle est la réplique exacte de l'Harley-Davidson.*



*D.S.K., type A-50, fabriquée par la Daito Seiki Co. Ltd. Cette 500 flat-twin est vraisemblablement une B.M.W. construite sous licence. Prix : 360 000 fr.*



**C**ETTE exposition se tenait dans le parc Hibya, du 7 au 18 mai. Les principaux constructeurs exposaient leurs derniers modèles de motos, scooters et voiturettes à trois roues.

Malgré des circonstances atmosphériques défavorables, les organisateurs ont enregistré plus de 900 000 visiteurs.

Dans le domaine de la moto, on comptait 26 exposants et on peut affirmer que d'importants progrès ont été réalisés tant au point de vue esthétique que performance, depuis le premier salon nippon tenu l'année dernière.

L'attention des visiteurs fut principalement retenue par les nouveaux modèles 350 et 500 cm<sup>3</sup>. On remarquait un nombre important de fourches Earles, de carénages et carters de chaîne secondaire. Quelques modèles sont équipés de démarreurs électriques. D'autre part, on constate que la transmission acatène bénéficie d'une grande popularité.

Il est également curieux de remarquer la ressemblance frappante existant entre certaines machines japonaises et des modèles européens ou U.S.A., ce qui laisse supposer une construction sous licence.

Certains aménagements récents facilitant l'obtention du permis de conduire pour les 125 cm<sup>3</sup>, permettent de prévoir un accroissement de la production des petites cylindrées pour l'année à venir. Suivant la tendance générale, le motocycliste japonais s'oriente maintenant vers les cylindrées inférieures à 250 cm<sup>3</sup>, ceci étant une conséquence du pouvoir d'achat.

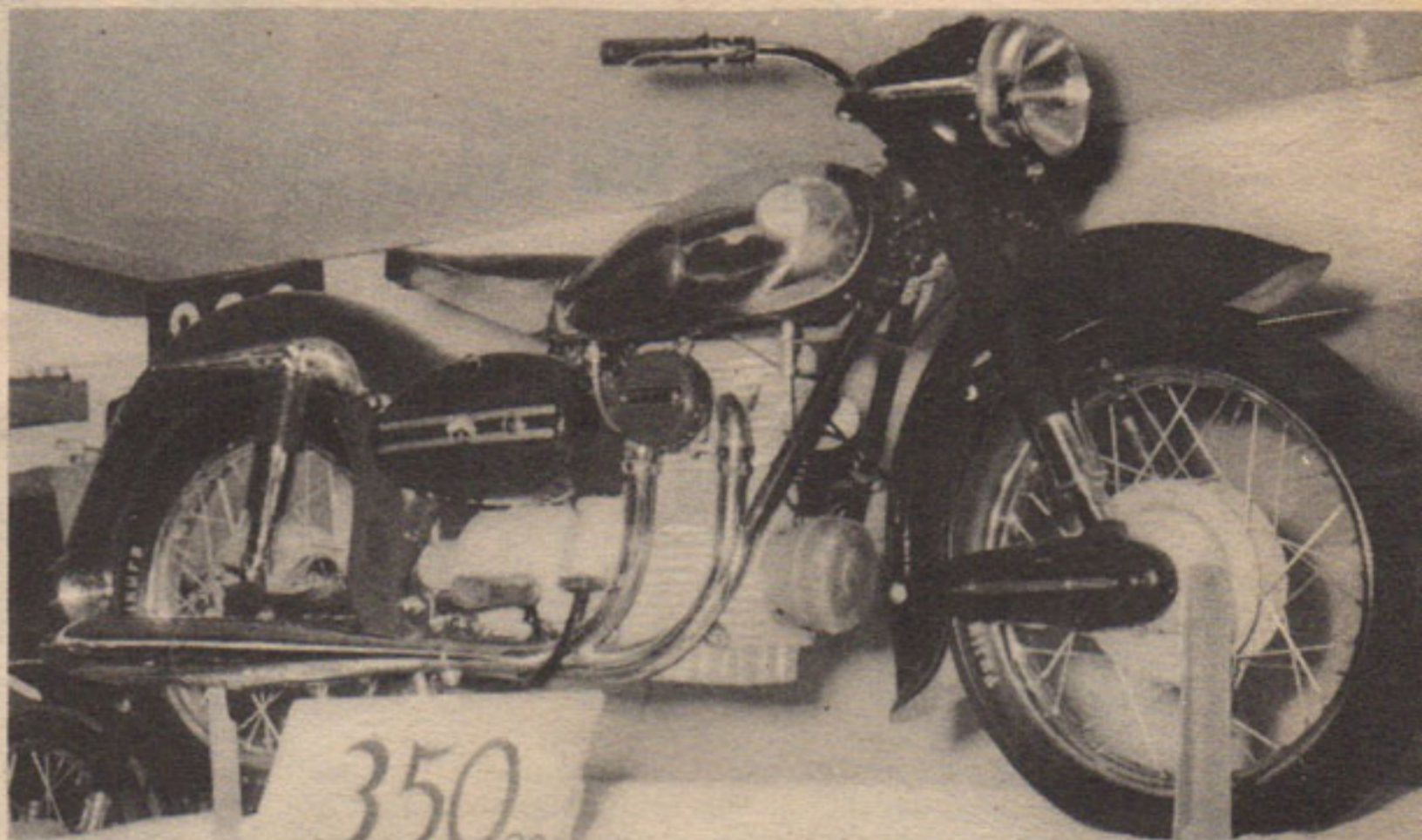
Ci-dessous, quelques chiffres représentatifs du parc des motorisés au Japon en 1954 :

Motos : environ 470 000, dont 45 % de 125 et 30 % de 250 cm<sup>3</sup> ;  
Scooters : environ 455 000.

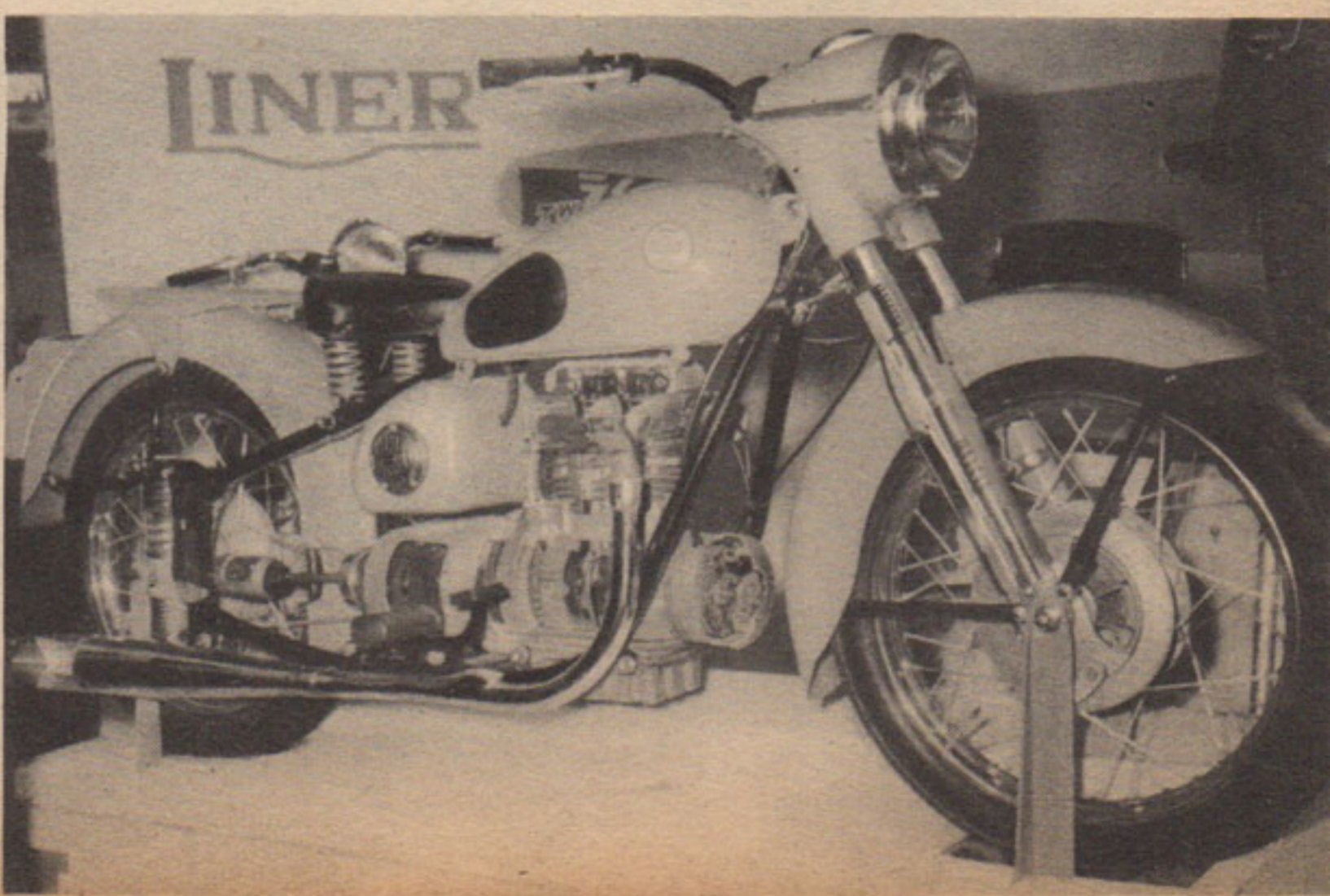
Production 1954 :

Motos : 120 000, dont 50 % de 250 cm<sup>3</sup> ;  
Scooters : 49 000 ;

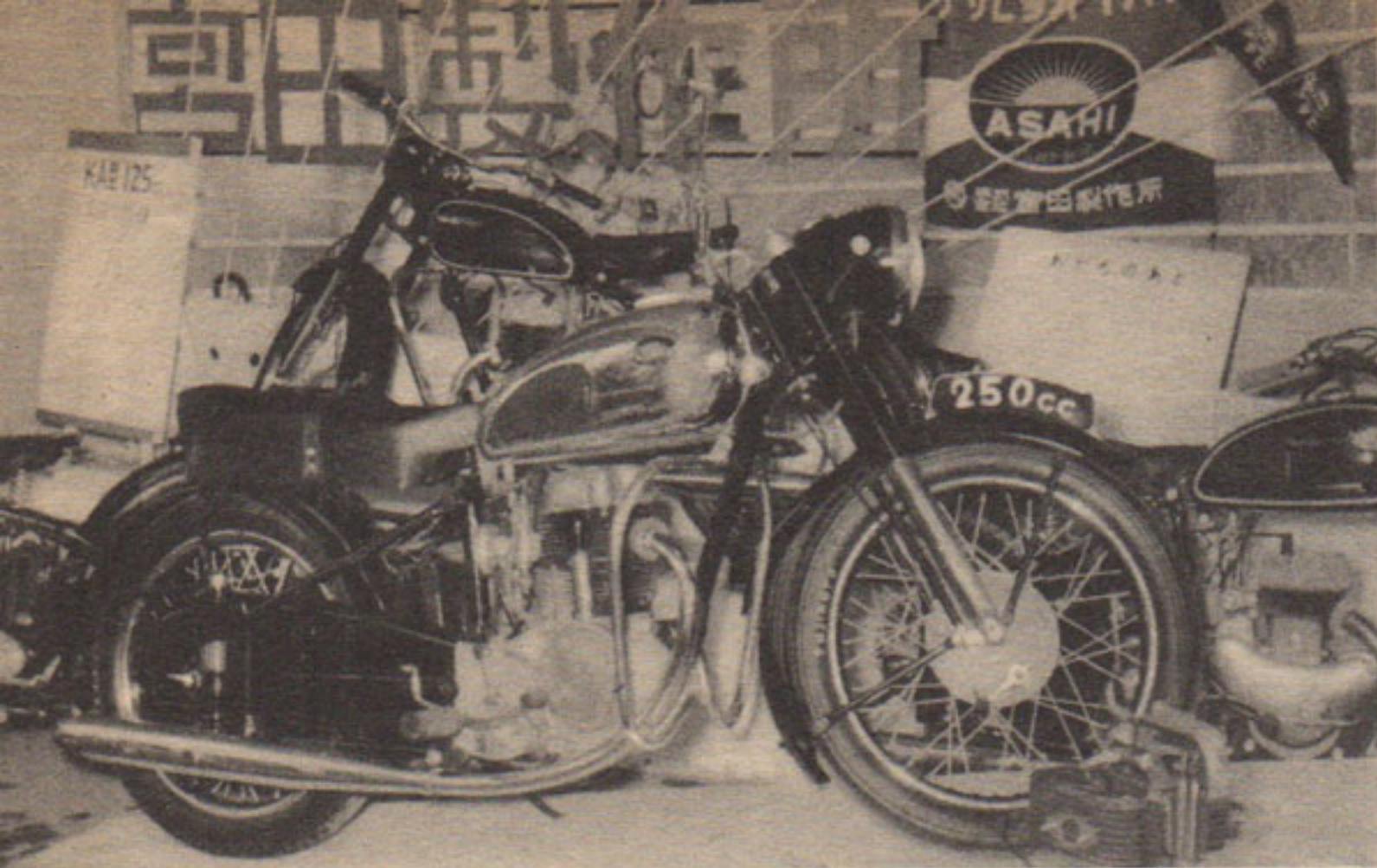
Importation : 4 000 véhicules.



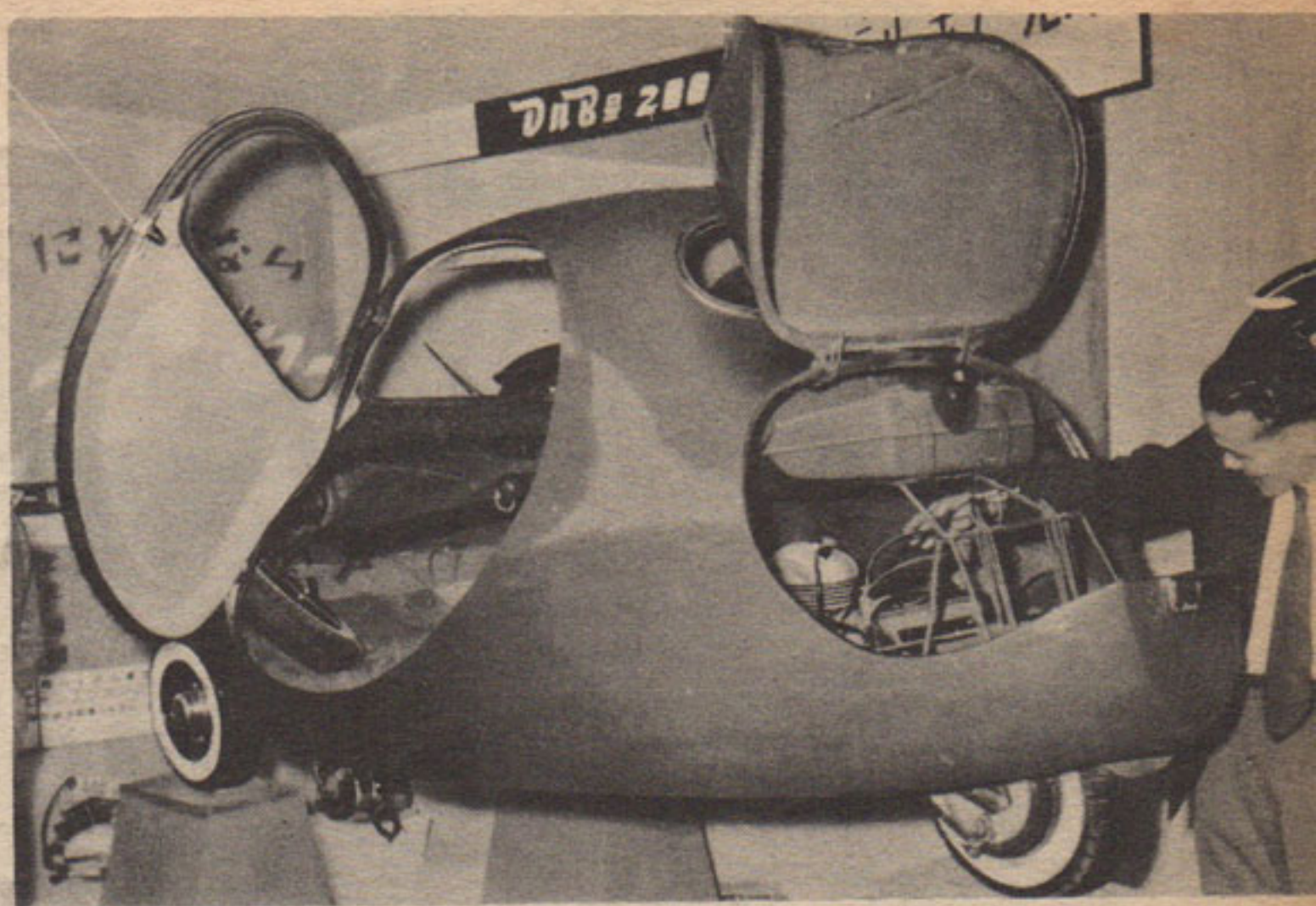
*Liner 250 et 350 cm<sup>3</sup>. Le bloc rappelle le Sunbeam, tandis que le capotage de phare est typiquement Triumph. On remarquera la suspension oscillante et la fourche Earles sur la 350 cm<sup>3</sup>.*



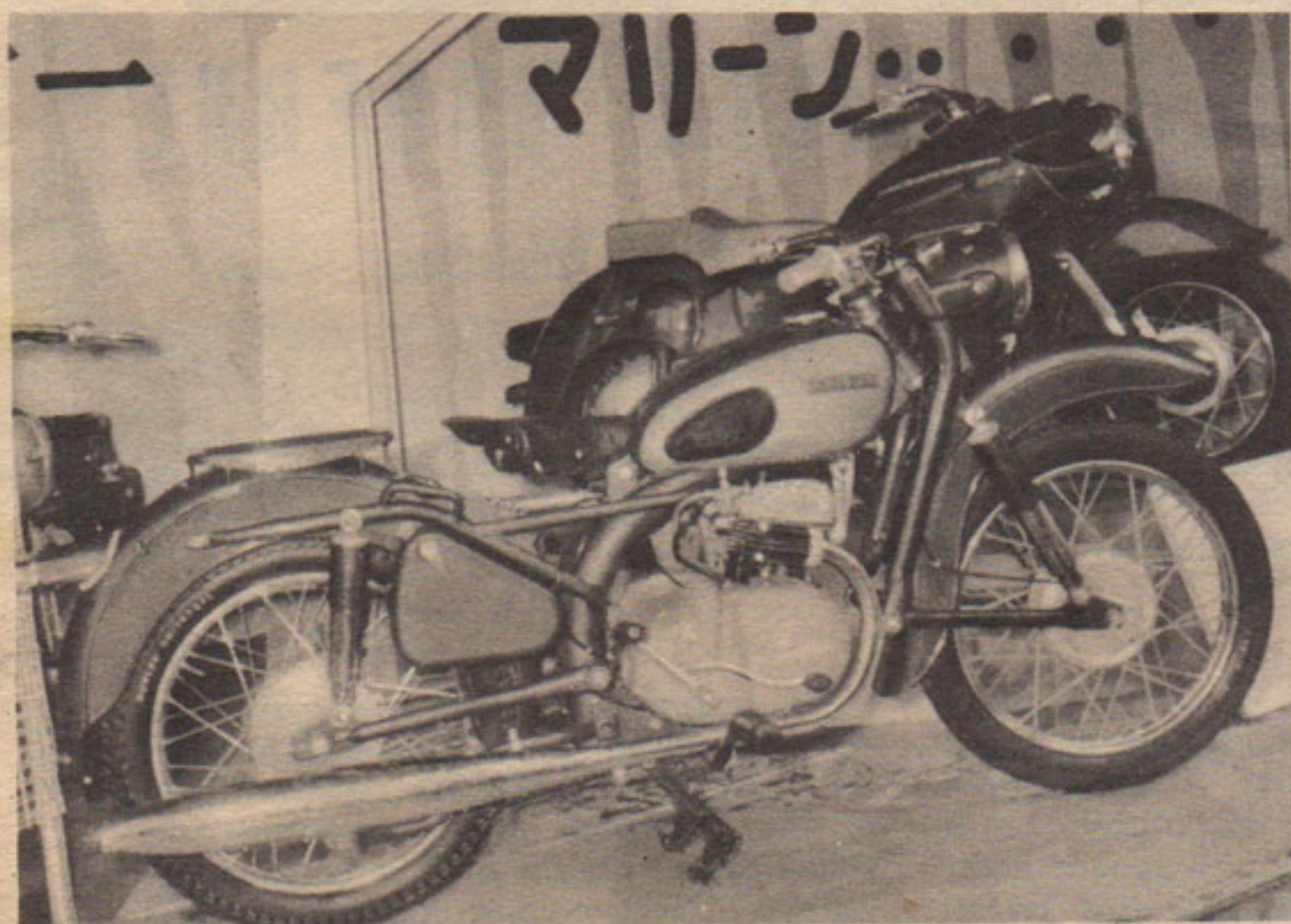




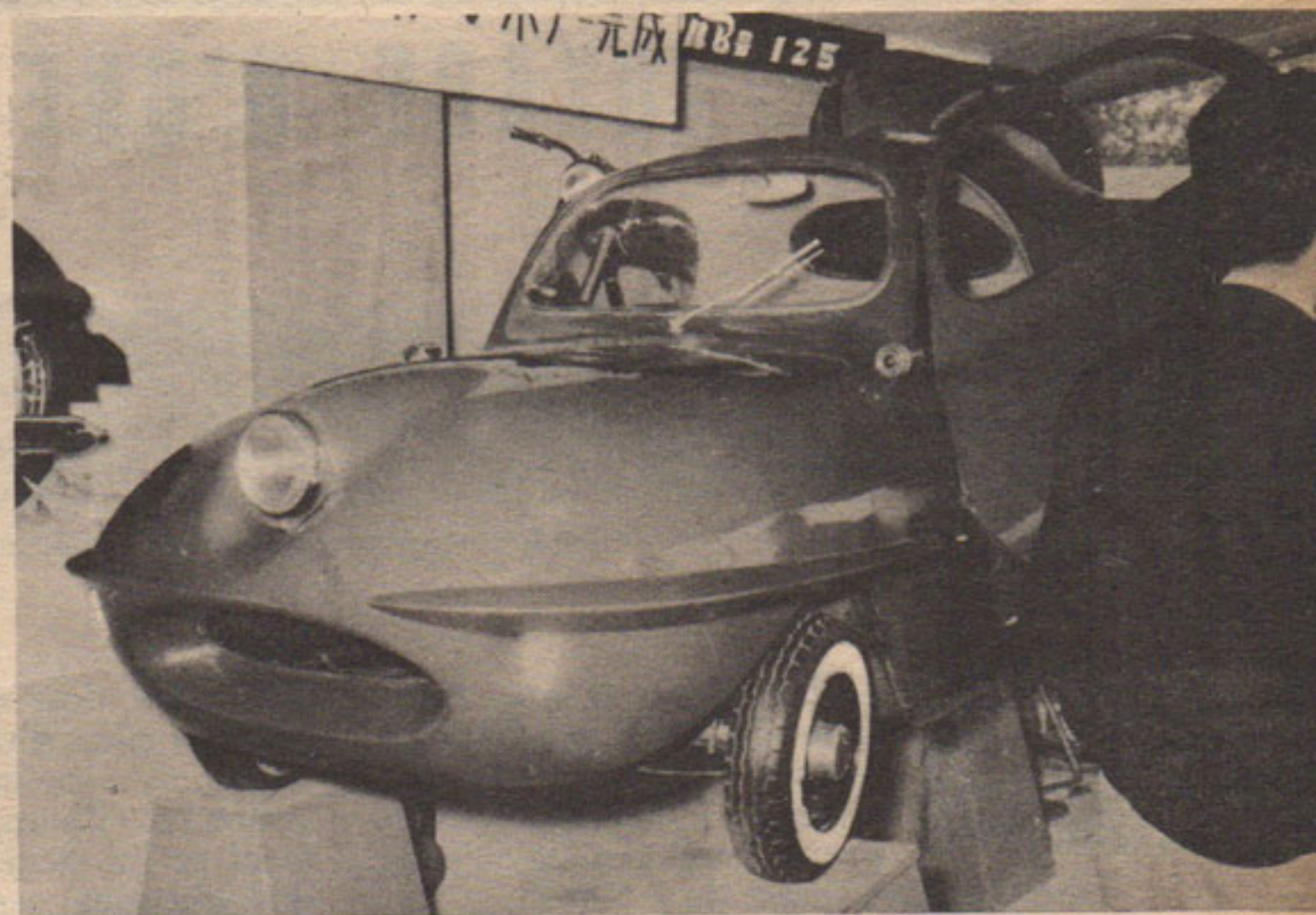
*Asahi, type HA,  
monocylindre 250 cm<sup>3</sup>,  
étroitement dérivée de la Horex.*



*Cabin scooter, voiturette trois roues avec carrosserie en matière plastique et moteur 125 cm<sup>3</sup> deux-temps.*

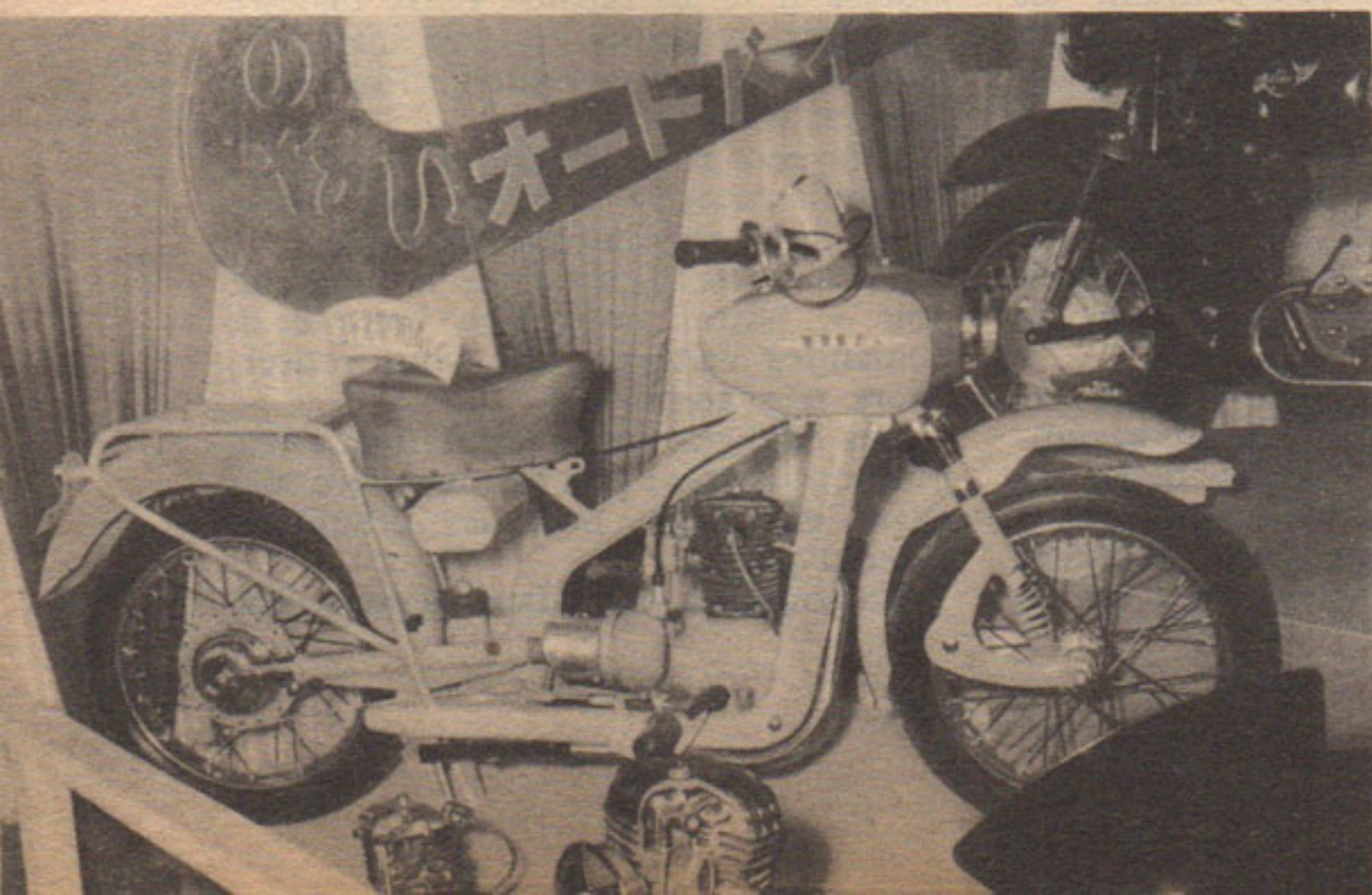


*Showa Cruiser, monocylindre 250 cm<sup>3</sup>.  
Prix : 175 000 fr.*



*Showa Marine, 350 cm<sup>3</sup> carénée.  
Cette remarquable réalisation  
remporta un succès éclatant.*

*Le curieux scooter Lilac,  
de 104 cm<sup>3</sup>, avec transmission acatène.  
Prix : 104 000 fr.*





## LONDRES - MELBOURNE en 500 B. S. A. OU LE VOYAGE D'UNE JEUNE FILLE MODERNE

par Jean Paulsen. (Suite.)

Afghanistan. — L'un des nombreux forts construits pour résister aux envahisseurs.

**P**OUR aller d'une frontière à l'autre de l'Afghanistan, il faut compter environ 1 600 km et cela prend deux semaines, pour une dépense totale de 7 500 fr.

C'est le pays le plus économique rencontré pendant ce voyage d'Europe en Australie.

Sur la côte Ouest du pays, la première ville est Hérat où je « ramasse » immédiatement un clou (toujours à l'arrière !). Une performance que j'ai répétée exactement 22 fois au cours de ces 1 600 km !

Hérat semble faire de son mieux pour être moderne. A chaque carrefour de cette ville qui ne compte que quelques milliers d'habitants, il y a un policeman en uniforme qui règle le trafic. Mais, la seule chose qui manque, c'est justement « le trafic ». A peu près une fois par heure, une voiture passe et le policier de service agite les bras et siffle comme s'il s'agissait là d'un grand événement.

Aussitôt à Hérat, je vais à la banque pour changer des voyageurs chèques. Cela me prend trois heures et dix minutes (pas une seconde de moins) pour obtenir satisfaction. Le Directeur m'avoue qu'il n'a pas changé d'argent depuis plus de deux ans et il n'est pas tellement sûr de la façon

dont cela doit être fait. Après avoir attendu plus d'une heure, je m'impatiente et, à ce moment, il se décide à contacter l'homme du marché noir local et lui demande s'il veut acheter des chèques représentant des livres.

Après avoir finalement encaissé mon argent, je me dirige vers le bureau de poste et, là, personne ne connaît le prix d'un timbre pour envoyer une lettre en Europe. Le receveur principal me fait asseoir dans son bureau, me sert du thé et envoie plusieurs de ses employés à la recherche de manuels poussiéreux susceptibles d'indiquer les tarifs postaux. J'ai apprécié comme il se doit chaque minute de mon séjour dans la poste.

Dès l'entrée en Afghanistan, les routes paraissent assez bonnes. Elles sont empierrées, évidemment, mais assez lisses et il est facile de rouler à 60 km/h sans danger et sans trop d'inconfort. Ces « bonnes routes » vont jusqu'à Caboul, et après cela, je n'aurai que 240 km de mauvais chemin pour sortir du pays par le col de Khyber.

J'utilise ma tente la plupart du temps, surtout parce que je suis accompagnée des deux Anglais mais, en quelques occasions, nous couchons à l'hôtel qui revient, en général, à moins de 100 fr pour une chambre à un lit.

En ce qui concerne la nourriture, de préférence j'achète mes provisions dans les villages et je fais ma cuisine mais, je me souviens d'un restaurant où nous nous sommes arrêtés un jour de paresse. Nous avons commandé tous les trois du poulet (la seule chose qu'il y avait). Le patron arrive en tenant deux poulets bien vivants, nous demande s'ils nous plaisent puis les tue devant nous. Après quarante-cinq minutes d'attente, nous absorbons trois pots de thé, beaucoup de pain et les deux poulets, pour une somme de 100 fr par tête.

Un peu plus tard, dans Caboul, je rencontre un Afghan qui a été étudiant aux Etats-Unis pendant quelques années et je lui raconte notre histoire du dîner au poulet. Je suis bien surprise de l'entendre me dire : « Mais vous avez été volés ! »

L'essence revient à 200 fr les 5 l et, naturellement, ce prix est basé sur le cours du change au marché noir.

Si vous ne trouvez pas le « marché noir », entrez dans une banque et demandez l'adresse. On vous renseignera très gentiment.

Les Afghans ont la réputation d'être plutôt sauvages ; cela est peut-être vrai entre eux mais, avec les étrangers, ils sont polis.

La coutume veut, dans ce pays, que

l'on mette un drapeau sur la tombe d'un homme qui a été assassiné. Il y a des milliers de drapeaux partout ! Une chemise ou n'importe quel chiffon fait l'affaire. Généralement, ces crimes sont occasionnés par des batailles au couteau (c'est ce qui m'a été dit).

Une femme qui se promène sans voile attire beaucoup l'attention et s'expose au crachat des femmes voilées.

Ce qui me plaît, c'est que l'Afghan n'a pas été gâché par les touristes mais, cela a quand même des inconvénients. Je me suis toujours inquiétée en pensant à une panne possible car les pièces de rechange n'y sont pas importées. Il n'y a même pas de poste de soudure.

Dans la capitale, le seul endroit où l'on puisse faire souder quelque chose est au garage de l'Ambassade britannique. C'est là que j'ai fait réparer mes porte-bagages et j'y ai rencontré un Américain résidant dans la ville. A chaque fois qu'il a besoin d'une pièce de rechange, il va au bazar et la commande. Il paraît qu'à la tombée du jour, un ou plusieurs employés sortent et « prennent » cette pièce sur un autre véhicule !

Pendant mon séjour de deux semaines en Afghan, j'observe pas mal de coutumes, étranges pour un Européen.

Par exemple : j'achète une veste en peau de mouton, décorée de broderie, pour environ 1 000 fr. Ces vestes sont certainement les plus belles du genre et le travail d'aiguille est parfait sauf en un endroit bien évident où l'artisan a fait une erreur voulue. Je me renseigne et j'apprends que seul Allah est parfait et un Afghan ne veut pas encourir sa colère en faisant quelque chose d'impeccable.

Un autre exemple : Avant de boire

l'eau contenue dans un récipient, les Afghans l'agitent avec les mains. En effet, leur religion leur interdit de boire de l'eau tranquille. (C'est un accommodement à ce commandement.)

Il y a aussi un homme avec lequel nous parlons sur le pas de sa porte et qui nous avoue franchement qu'il préfère parler à l'extérieur plutôt que de nous faire pénétrer chez lui car il est très croyant et il serait obligé, après notre départ, de nettoyer à fond les murs et les meubles (souillés par nos présences impures) pour être en règle avec sa religion.

Dans l'un des derniers villages avant de quitter ce pays, le patron d'un café veut m'offrir un chien afghan mais, comme il est nécessaire d'avoir la permission du Shah pour exporter un de ses chiens, il m'est impossible d'accepter. N'importe comment, il était beaucoup trop grand pour voyager sur le réservoir de la B.S.A.

Je franchis le col de Khyber. Du côté Afghan, la route est étroite et serpente entre de gros rochers ; du côté Pakhistanais, elle est pavée.

Le fonctionnaire qui timbre mon passeport à la sortie d'Afghanistan insiste pour que je prenne sa photo. Il me donne son adresse et me recommande de ne pas oublier de lui envoyer une épreuve.

Et me voilà de l'autre côté de la frontière.

Je sais qu'en deux semaines je n'ai vu que d'une façon superficielle les choses intéressantes. Mais, si vous connaissez un motocycliste désireux d'aller dans ce pays, qu'il y passe un ou deux mois. Il dépensera moins d'argent que s'il habitait chez lui en Europe, il y vivra une autre vie et ne regrettera pas alors d'avoir été si loin.

(A suivre.)

Pour la première fois j'utilise le tan-sad.

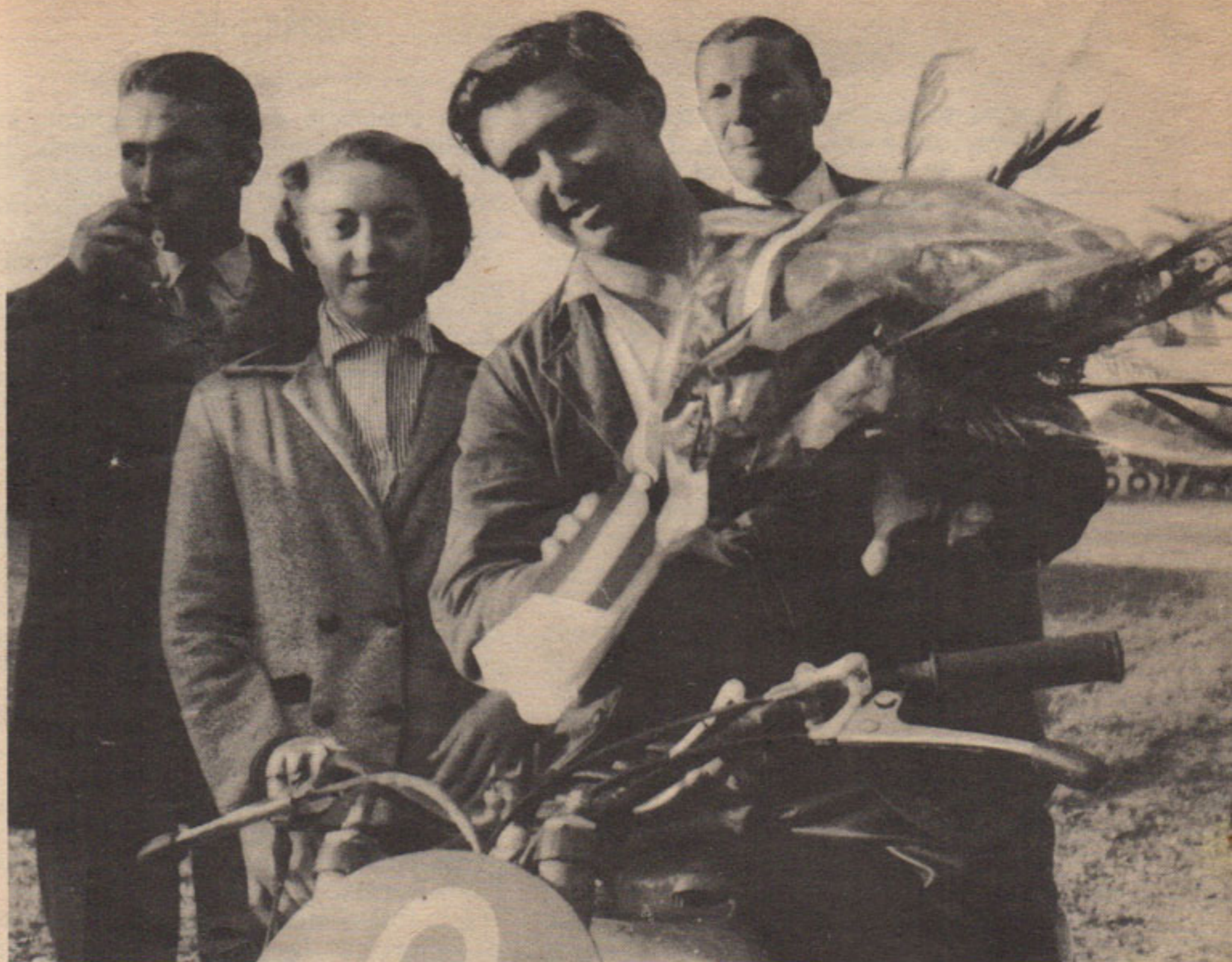


Marchandages, avec l'aide d'un interprète.



Trouver la bonne direction est parfois difficile.

*Le britannique Leslie Archer, grand vainqueur de la journée.*



**C** E Grand Prix de France s'est déroulé devant 40 000 spectateurs sur un terrain excellent : 2 km ; circuit varié demandant à la fois une grande virtuosité de pilotage et beaucoup de chevaux étant donné les très importantes lignes droites. Fait en majeure partie de chemin de terre et d'herbe, il était en conditions magnifiques par suite de la pluie de la veille et du soleil du jour.

Mais avant d'aller plus loin, rappelons où nous en étions après Genève qui ouvrit la série de ces épreuves comptant pour le titre européen. A la veille de Vesoul il restait sept épreuves à courir, le Belge Leloup gagnant de Genève menait dans la course au titre avec 8 points devant le Français Klym 6 points, le Belge Baeten 4 points, l'Anglais Stonebridge 3 points, le Belge Van Heuverswijn 2 points et l'Anglais Ward 1 point, tous les autres marquant 0 point.

Fait important : le prestigieux tenant du titre des deux précédentes années, nous avons nommé le Belge Mingels, n'avait marqué aucun point à Genève puisqu'il n'avait pas terminé... non plus que son compatriote Somja et le Suédois Nilsson qui étaient, nous l'avons dit, avec Leloup les principaux postulants, ce qui valorisait donc considérablement les 8 points de Leloup... lesquels 8 points prenaient encore plus d'importance puisqu'on apprenait au dernier moment le forfait de Mingels blessé assez grièvement aux jambes le dimanche précédent. Cependant entraient en lice deux redoutables « nouveaux » qui n'avaient pas participé à Genève : les Anglais Archer et Cheney (sur Norton simple arbre)... et également les Français Frantz et Brassine (sur F. N.).

La participation était la suivante :

#### **BELGIQUE - 5 coureurs :**

Leloup (F.N.), Somja (F.N.), Meunier (Saroléa), Baeten (Matchless), Jansen (Saroléa).

#### **ANGLETERRE - 9 coureurs :**

Archer (Norton), Cheney (Norton), Stonebridge (B.S.A.), Ward (A.J.S.), Draper (B.S.A.), Smith (B.S.A.), Hall (Ariel), Nex (B.S.A.), Curtis (Matchless).

#### **SUÈDE - 2 coureurs :**

Nilsson (B.S.A.), Lundin (B.S.A.).

#### **HOLLANDE - 1 coureur :**

Rietmann (B.S.A.).

#### **FRANCE - 11 coureurs :**

Molinari (Giléra), champion de France 1954 ; Brassine (F.N.), dont c'était la rentrée en grande internationale ; Frantz (F.N.) également ; Klym (B.S.A.), classé troisième à Genève ; Charrier (B.S.A.) ; Lusseyan (Ariel) ; Verrechia (B.S.A.), 1<sup>er</sup> champion de France ; Brulé L. (A.J.S.) ; Desmoulins (Saroléa) ; Mauveaux, de Belfort (B.S.A.) ; Adnet (Triumph).

Le programme comportait deux séries éliminatoires de quinze coureurs sur quinze tours (27 km) qualifiant chacune six coureurs dans l'ordre d'arrivée, un repêchage sur quinze tours qualifiant également les quatre premiers, et le Grand Prix de France proprement dit, épreuve unique sur vingt-cinq tours de circuit alignant au départ les seize qualifiés.

#### **PREMIÈRE ÉLIMINATOIRE**

Treize coureurs sont au départ. Leloup est retiré de la première éli-

minatoire pour prendre la place de Mingels forfait dans la seconde, ce qui rétablit l'équilibre des manches. Les Anglais alignent : Cheney, Curtis, Smith ; les Belges : Meunier, Baeten, Jansen ; les Suédois : Nilsson ; les Français : Molinari, Frantz, Charrier, Verrechia, Brulé, Desmoulins.

Dès le start, notre champion de France part en tête suivi de Smith et de Cheney et s'y maintient pendant huit tours jusqu'au moment où il casse une soupape et se retire. Le Suédois Nilsson, mal parti, fait une très belle remontée dès le premier tour et se présente cinquième ; il continuera pendant trois tours successifs à gagner chaque fois une place, ce qui le mettra donc troisième au troisième tour. Par contre, l'Anglais Cheney qui avait fait un départ sensationnel, chute et repart en dernière position pour chasser avec beaucoup de mordant. Frantz parti dans le deuxième peloton regagne deux places. Le record du tour est battu à deux reprises : au deuxième et au neuvième tour, successivement par l'Anglais Smith (2' 10") puis par le Suédois Nilsson 2' 9". Au onzième tour, c'est

# LE GRAND PRIX

## 2<sup>e</sup> ÉPREUVE COMPTANT POUR LES CHA



# DE FRANCE VESOU L LE 22 MAI

## CHAMPIONNATS D'EUROPE DE MOTO-CROSS

le Suédois Nilsson qui mène devant Smith et le Belge Jansen. Derrière il y a un grand blanc. Les accidents mécaniques vont se multiplier : le Belge Meunier et son compatriote Baeten cassent, le Français Charrier, lui, a déjà cassé sa chaîne, puis c'est le tour de Frantz qui se retire au douzième tour. Le classement passablement bousculé s'établit comme suit :

### 6 qualifiés :

Nilsson (Suède), en 33' 06" 1/5 ;  
Smith (Angleterre) ;  
Jansen (Belgique) ;  
Baeten (Belgique) ;  
Curtis (Angleterre) ;  
Cheney (Angleterre).

### Non qualifiés :

Verrechia (France) ;  
Frantz (France) ;  
Les autres concurrents accidentés terminant :  
Meunier (Belge), à 4 tours ;  
Desmoulin (France), à 5 tours ;  
Molinari (France), à 6 tours ;  
Charrier (France), à 9 tours.

### DEUXIÈME ÉLIMINATOIRE

Quinze concurrents au départ : les Anglais Archer, Stonebridge, Draper, Ward, Hall, Nex ; les Belges Leloup, Somja ; le Hollandais Rietman ; les Français Klym, Lusseyran, Mauveaux, Adnet ; le Suédois Lundin.

Après deux faux départs le Suédois Lundin prend la tête devant les Anglais Archer, Nex et Ward entre lesquels le Belge Leloup vient rapidement s'intercaler en quatrième position. Le premier des Français Klym est sixième, talonné d'ailleurs par l'Anglais Stonebridge et par le Belge Somja. En tête les places paraissent assurées, mais la lutte pour la qualification est toujours aussi âpre et Klym passe au septième tour en dixième position.

### 6 qualifiés :

Lundin (Suède), en 33' 0" 2r5 ;  
Archer (Angleterre) ;  
Nex (Angleterre) ;  
Leloup (Belgique) ;  
Stonebridge (Angleterre) ;  
Somja (Belgique).

### Non qualifiés :

Draper (Angleterre) ;  
Klym (France) ;  
Ward (Angleterre) ;  
Rietman (Hollande) ;  
Mauveaux (France) ;  
Lusseyran (France), à 1 tour ;  
Adnet (France), à 4 tours ;  
Brassine (France), à 6 tours ;  
Hall (Angleterre), à 8 tours.

### LE REPÊCHAGE

Cette épreuve groupe tous les non-qualifiés et « repêchera » les quatre premiers. Notons qu'aucun Français n'est jusqu'ici retenu pour la finale. En effet, rappelons notamment que Molinari et Frantz ont cassé leur moteur et que Charrier a cassé sa chaîne.

Klym rééditant sa première manche à Genève part en tête et la gardera tout du long, Brassine derrière lui tombe avec Draper, ils repartent attardés. Draper casse sa mécanique et s'arrête, puis c'est le Français Charrier décidément malchanceux qui casse sa boîte. Molinari, lui, remonte en troisième position derrière Klym et le Belge Meunier qui a des ennuis de moteur. On arrive ainsi à mi-course sans changement : ces trois coureurs, puis Frantz qui a aussi des ennuis de moteur semblent devoir se qualifier. En effet il n'y a plus de changement en tête :

### Non qualifiés :

1. Klym, en 33' 22" ;
2. Molinari ;
3. Frantz ;
4. Meunier ;
5. Rietman ;
6. Verrechia ;
7. Lusseyran ;
8. Mauveaux ;
9. Brulé ;
10. Charrier.

### LE GRAND PRIX DE FRANCE

Seize concurrents sont qualifiés. Rappelons que les meilleurs tours ont été bouclés par l'Anglais Smith puis par le Suédois Nilsson qui a gagné la première éliminatoire. Les partants sont :

**Suède :** Nilsson, Lundin.

**Angleterre :** Smith, Cheney, Archer, Nex, Curtis, Stonebridge.



**Belgique :** Leloup, Baeten, Jansen, Somja, Meunier.

**France :** Molinari, Frantz, Klym.

Les favoris du public sont Nilsson, Leloup, Archer et le Suédois Lundin.

**La course :**

Archer part en tête et la conservera d'un bout à l'autre sans jamais se laisser approcher... Leloup, parti dans le peloton fait un magnifique retour pour terminer troisième. Frantz en plus de ses ennuis de moteur qui continuent, crève, mais courageux repart avec un sérieux retard. Le Belge Somja fait une très grosse impression et bat le record du tour en 2' 09", record bientôt à nouveau battu par Leloup en 2' 08". La course est extrêmement spectaculaire et rapide, les chassés-croisés nombreux. Nilsson parti aux environs de la dixième place remonte jusqu'à Leloup, puis remonte avec lui jusqu'aux hommes de tête et le passera à l'avant-dernier tour; la course de ces deux hommes a été véritablement magnifique!

Archer termine seul, avec près de 15" d'avance sur Nilsson qui a pris lui-même 10" à Leloup qui précède Somja longtemps deuxième en milieu de course, puis viennent Baeten, Lundin, Smith, Jansen, Meunier, Nex. Le premier des Français est Klym à 1 tour devant son malchanceux compatriote Frantz à 4 tours.

**P**OUR terminer félicitons les dirigeants du Moto-Club du Haut-Saônois et leur président M. Paquet pour l'excellente organisation de ce Grand Prix de France... honneur qu'ils ont parfaitement mérité et qui couronne le choix de la F.F.M.

et qu'il a cependant deux points de plus que Nilsson qui lui a participé aux deux courses.

Six épreuves, six Grands Prix, restent à courir sur les huit épreuves et sur ces huit, seuls les quatre meilleurs classements sont retenus pour cha-

	Genève	Vesoul	
Leloup .....	8 pts	+ 4 pts	= 12 pts
Archer .....	N'y était pas	8 pts	= 8 pts
Nilsson .....	0 pt	+ 6 pts	= 6 pts
Klym.....	6 pts	+ 0 pt	= 6 pts
Baeten .....	4 pts	+ 2 pts	= 6 pts
Somja.....	0 pt	+ 3 pts	= 3 pts
Stonebridge.....	3 pts	+ 0 pt	= 3 pts
Van Heuverswijn ...	2 pts	N'y était pas	= 2 pts
Ward.....	1 pt	+ 0 pt	= 1 pt
Lundin.....	N'y était pas.	1 pt	= 1 pt

En résumé, après cette deuxième des huit épreuves comptant pour les championnats d'Europe de moto-cross, les positions sont les suivantes :

On remarquera qu'Archer n'a que quatre points de moins que Leloup, bien qu'il n'ait pas participé à Genève

cun : c'est dire que tout le monde garde encore sa chance... même Mingels qui jusqu'ici ne compte aucun point!

La prochaine course comptant pour le titre européen sera disputée le 5 juin à Imola (Italie).

R. MOUCHET.



● Klym reçoit la coupe décernée au premier français.

● Le Suédois Nilsson, un des plus sérieux postulants au titre de champion d'Europe.

# CIRCUIT INTERNATIONAL DE CLERMONT-FERRAND

**D**E plus en plus fort telle est je crois la devise du M.C.A. Sous l'impulsion de ses dirigeants, le puissant club motocycliste d'Auvergne organise des épreuves d'un intérêt sans cesse grandissant. Le public lui accorde d'ailleurs ses faveurs car 25 000 spectateurs au minimum ont pu vivre des minutes émotionnantes, au cours de cette belle soirée de sport mécanique. L'atout majeur de la réunion semblait orienté vers les épreuves de side-cars, qui ont d'ailleurs justifié l'intérêt qui leur était porté. Cependant les épreuves 350 et 500 ont supporté facilement la comparaison en émotions et en luttés, grâce à la combativité des coureurs. Une organisation et une sonorisation impeccables complétèrent le succès sportif de la journée.

LANGERON.

## SIDE-CARS

### 1<sup>re</sup> Série

1. Schneider (B.M.W.), 18' 33" 3/10; 2. Drion (Norton), 18' 39" 6/10; 3. Aubert; 4. Duhem; 5. Verd; 6. Ramade.

Départ en trombe de Ramade ce qui n'empêche pas Drion de passer en tête au premier tour suivi de Schneider. Ces deux coureurs prennent tour à tour l'avantage et dominent sensiblement les autres concurrents.

### 2<sup>e</sup> Série

1. Strub (Norton), 18' 48" 2/5; m. t. 1' 11"; moy. 86,190 km/h; 2. Koch (B.M.W.), 19' 10" 4/5; 3. Haldemann, 4. Rogliardo; 5. Martelin.

Epreuve très disputée entre Strub, Koch et Haldemann. Strub très en forme parvient à se détacher légèrement mais la lutte est sévère entre Koch et Haldemann qui finissent très près. Léchelon accidenté abandonne de même que Thiailier.

### Finale

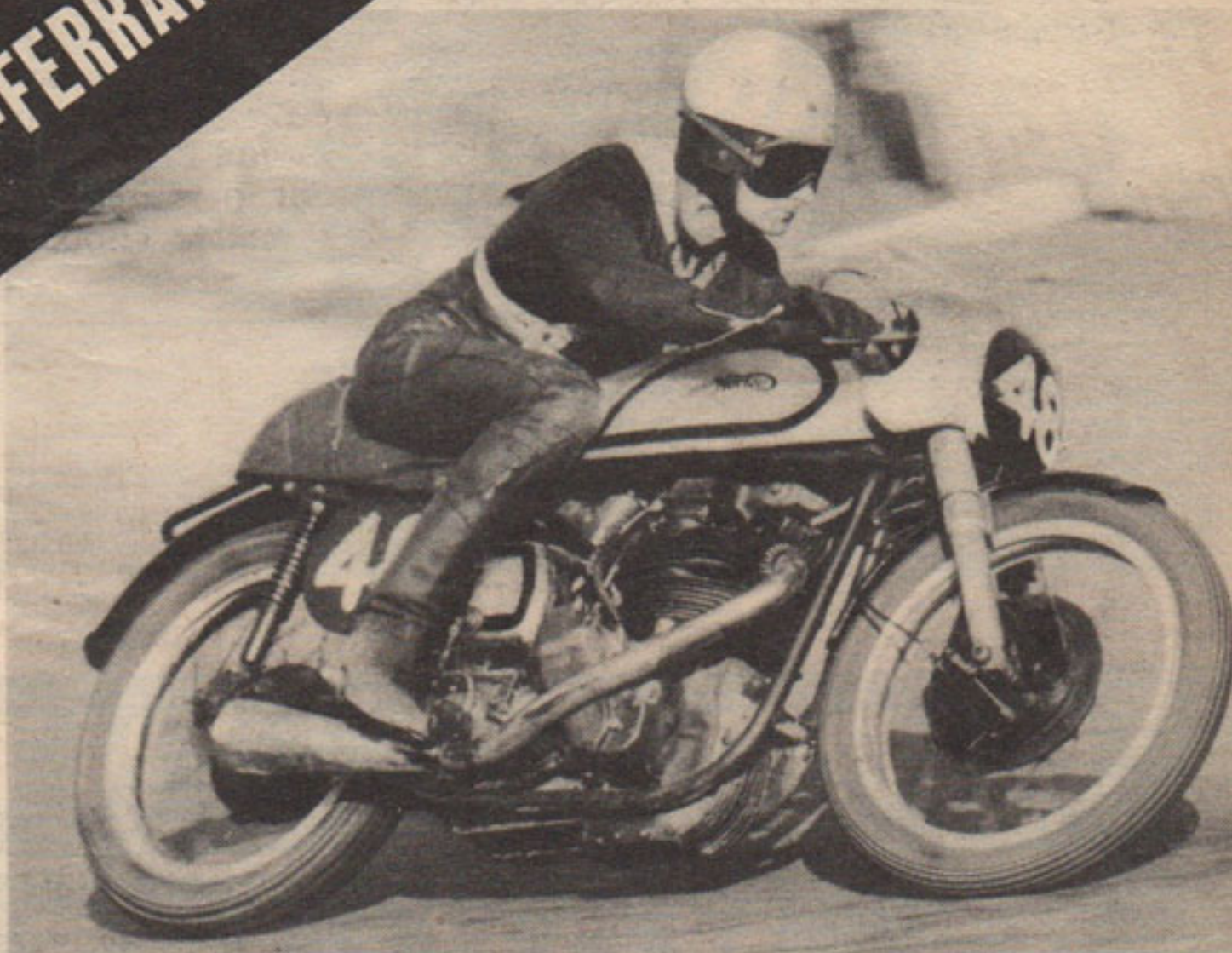
1. Schneider (B.M.W.), 29' 58" 4/5, moy. 85,048 km/h; m. t., 1' 10" 2/5, moy. 86,930 km/h; 2. Strub (Norton) 31' 1" 2/5; S. Drion (Norton), à 1 tour; 4. Aubert; 5. Rogliardo.

La finale voit à son début l'accident de Koch qui manque le premier virage. Son compatriote Schneider profite de la confusion pour prendre une avance confortable que les efforts de Strub et Drion ne pourront combler.

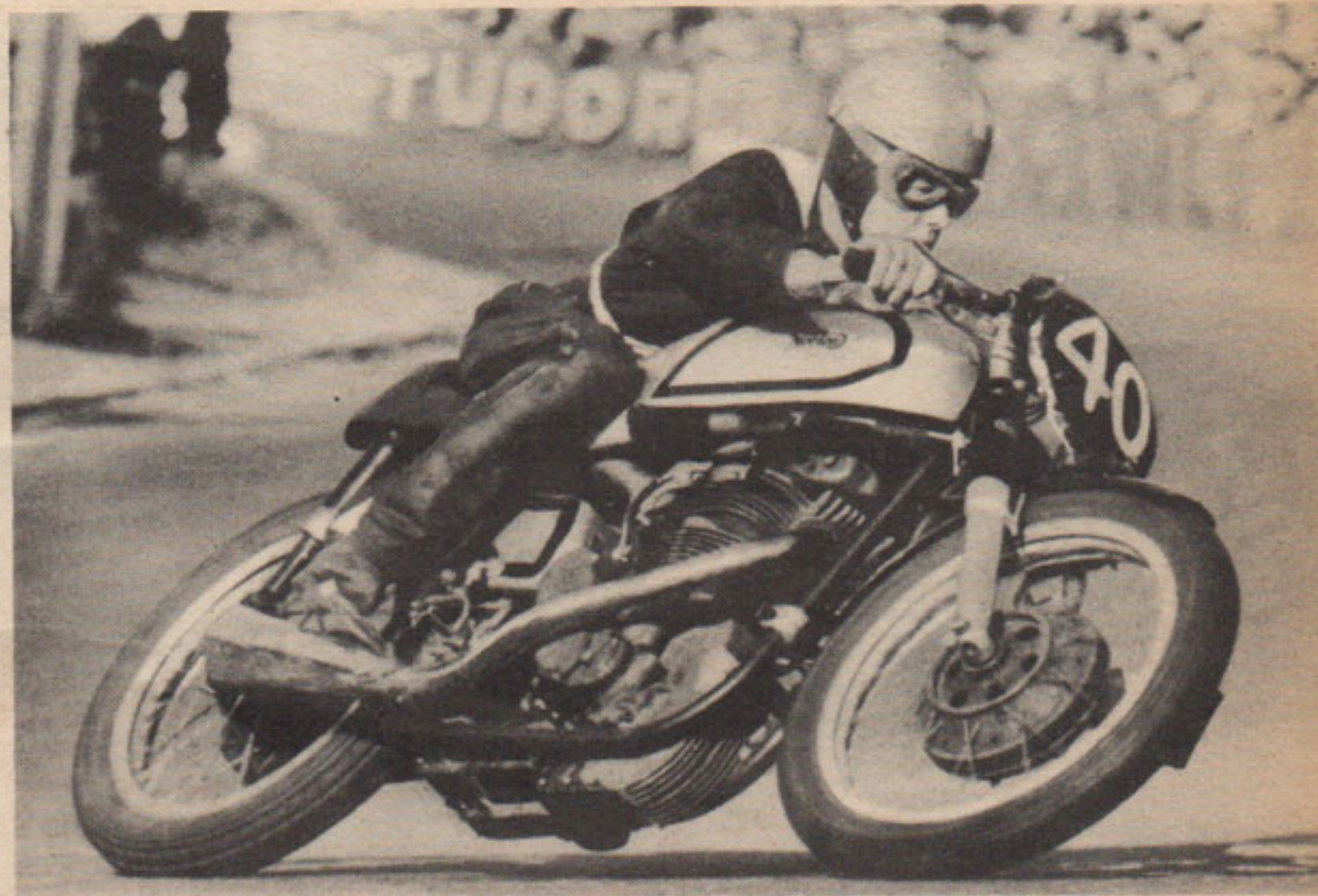
### 350

1. Campbell (Norton), 27' 51" 1/5, moy. 91,565; m. t. 1' 4", moy. 95,625 km/h; 2. Taveri (Norton), 27' 52" 1/5; 3. De Pelo (A.J.S.); 4. Guérin (A.J.S.); 5. Montagne; 6. Strub; 7. Jimbert; 8. Lambert; 9. Chapelle; 10. Bogatinoff.

La lutte se localise immédiatement entre Taveri et Campbell pour la première place. C'est une vraie bataille sans merci où les deux adversaires prennent tour à tour l'avantage. L'attention des spectateurs est également retenue par une remontée sensationnelle du jeune Guérin qui avait manqué son départ. Il vient menacer De Pelo en troisième position, le talonne plusieurs tours et double en force. Malheureusement son embrayage le lâche et De Pelo, dont la course est remarquable, conserve sa troisième place. L'indécision règne encore en tête entre Taveri et Campbell et seul un incident peut départager les deux coureurs, constamment roue dans roue. Un virage manqué du Suisse et c'est l'arrivée de Campbell au terme d'une épreuve palpitante de bout en bout.



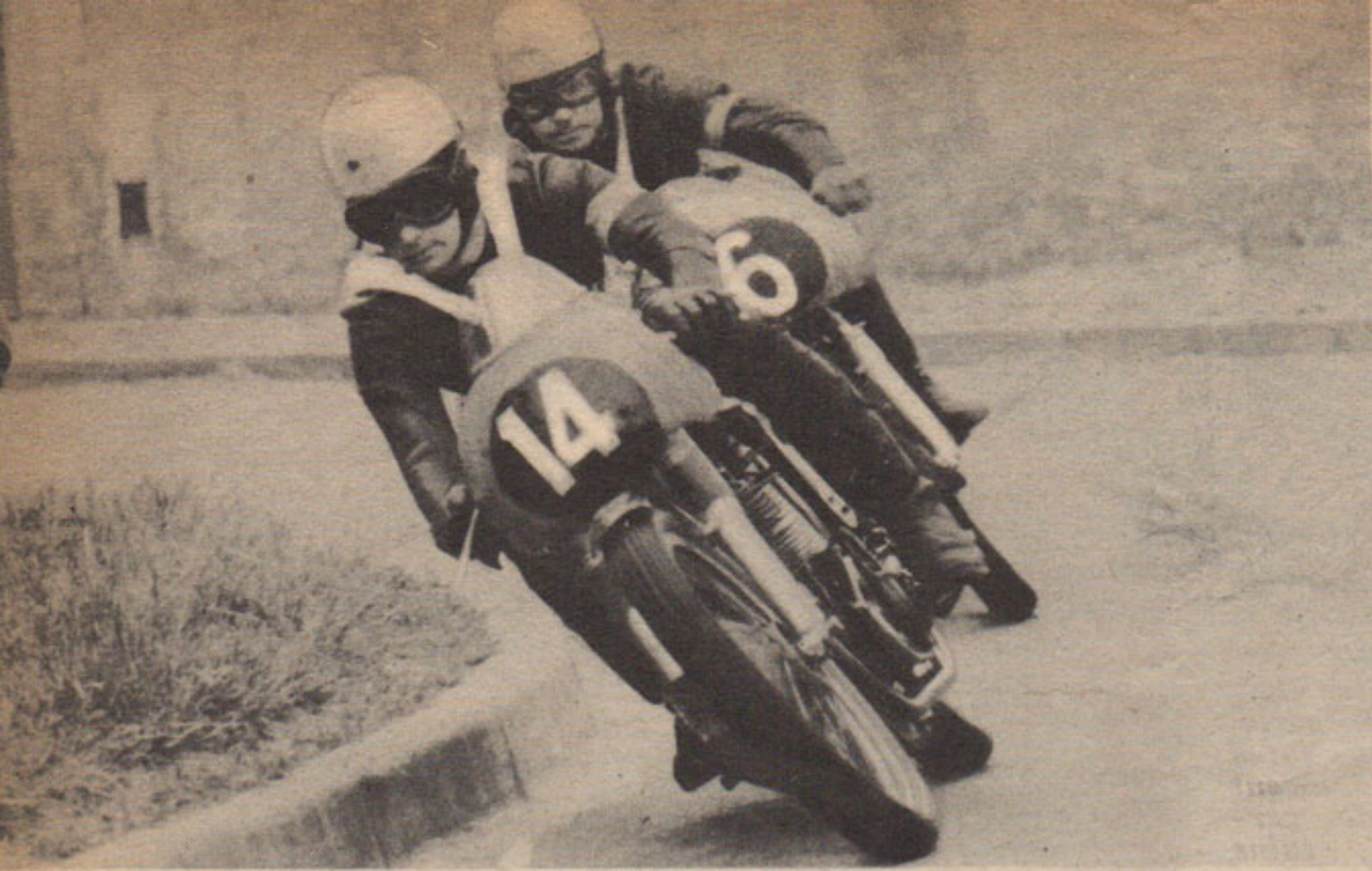
Un duel farouche opposa Taveri ci-dessous et Campbell ci-dessus en 350 et 500 cm<sup>3</sup>.



### 500

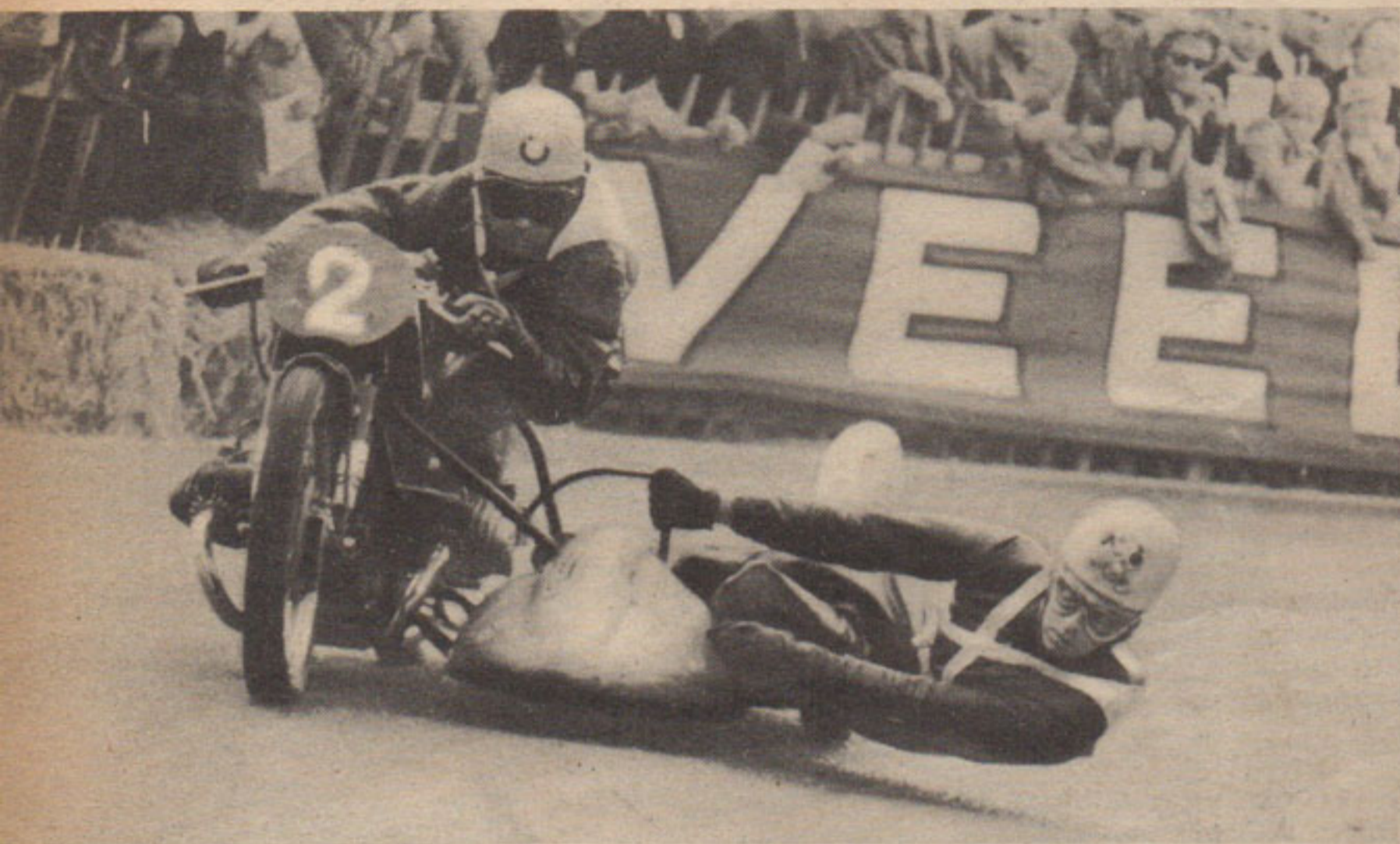
1. Taveri (Norton), 49' 42", moy. 92,355 km/h; 2. Campbell, 50' 22" 2/5; 3. Gauch, 50' 22" 3/5; m. t. 1' 3" 2/5, moy. 96,551 km/h; 4. De Pelo; 5. Haldemann; 6. Montagne; 7. Strub; 8. Jimbert; 9. Valeyre; 10. Hall; 11. Riminati.

La bagarre se renouvelle aussitôt sous une forme différente entre Campbell et Taveri désireux de prendre sa revanche. Le champion suisse a un mauvais départ, que Campbell exploite au maximum. Cependant Taveri ne lâche pas prise, bien au contraire, il remonte régulièrement, insensiblement de la huitième place à la deuxième place et c'est de nouveau le coude à coude suisse-australien qui emballe le public. Cette fois la chance se tourne vers Taveri, car son adversaire éprouve quelques ennuis mécaniques qui l'obligèrent à ralentir. Gauch menace alors sérieusement Campbell et il faut toute l'habileté de ce dernier pour conserver de justesse sa deuxième place. Epreuve très disputée où chaque concurrent a donné le meilleur de lui-même.



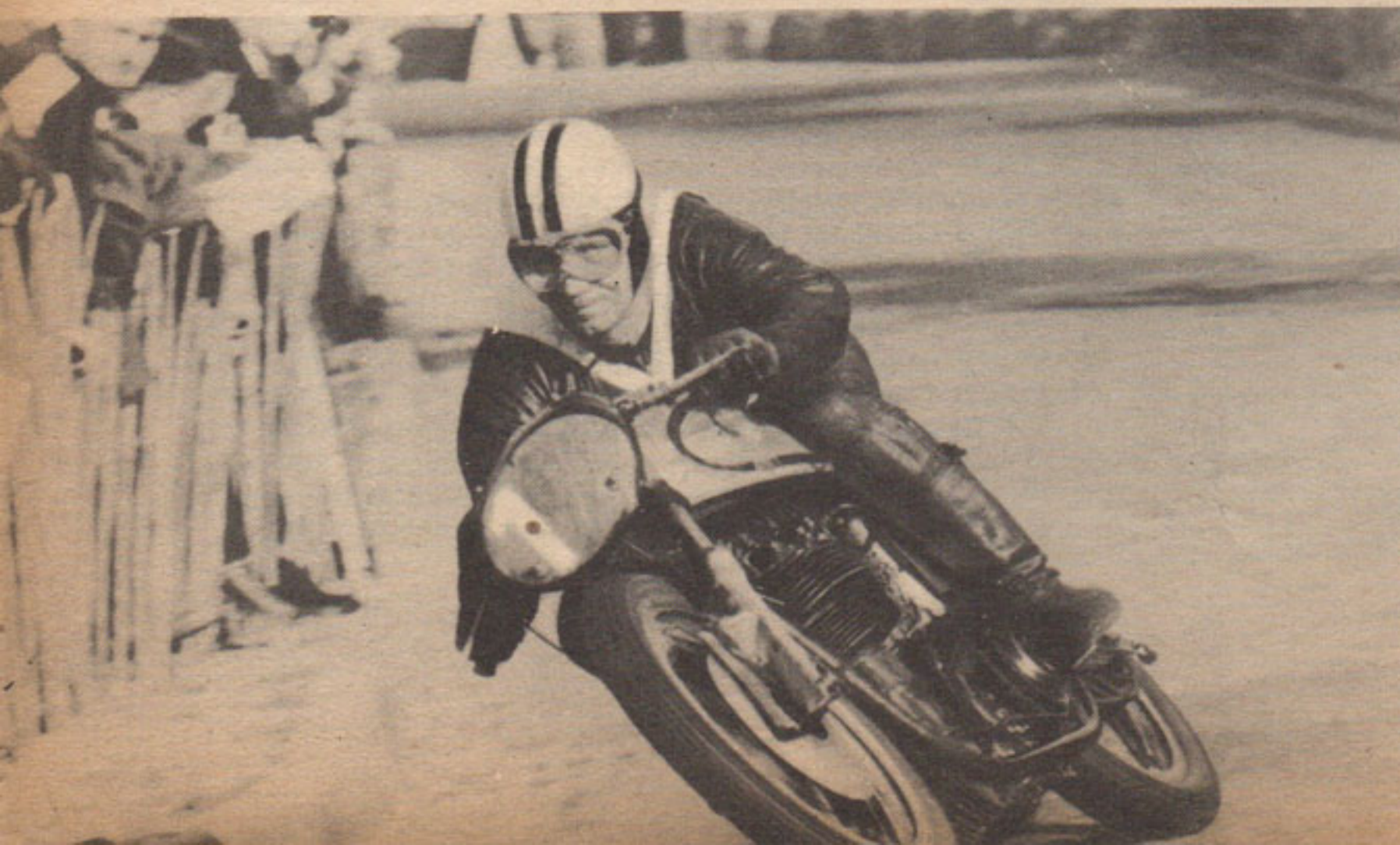
*Campbell (14) et Goffin  
se suivirent dans chaque épreuve.*

# CIRCUIT INTERNATIONAL DE MOULINS



*Murit-Flahaut,  
vainqueurs aisés en side-car.*

*Collot, le seul qui aurait pu inquiéter Campbell,  
fut victime du mauvais sort.*



Le nouveau circuit d'Yzeure, avec son tracé de 2800 m, un beau plateau de champions internationaux, une excellente organisation permettent de classer cette épreuve parmi les plus importantes. L'activité des dirigeants du Moto-Club de Moulins a fait progresser sans cesse la valeur des courses offertes à son public. Depuis le premier circuit national jusqu'aux belles luttes internationales d'aujourd'hui, que de chemin parcouru, que de soucis aussi pour le M. C. M. qui oublie ses peines dans le succès.

### 350 cm<sup>3</sup>

1. Campbell (Norton), 1 h 2' 45";  
2. Goffin, 1 h 3' 15"; 3. Flahaut, 1 h 4' 16";  
4. Wood; 5. Insermini; 6. Houseley;  
7. Hall; 8. Clark; 9. Guérin; 10. Burguière.

Départ très rapide qui voit en tête au premier tour Goffin, Campbell, Collot, Flahaut, Wood. Au deuxième tour Campbell prend le commandement et ne le lâchera plus jusqu'à la fin. Collot doit s'arrêter sur panne mécanique. Goffin perd petit à petit du terrain sur Campbell, qui pousse à fond, pour décamponner ses suivants. Le champion australien est vraiment en grande forme cette année. Très sûr de lui, il prend les virages à une allure maximum, sans donner l'impression d'effort. Il semble avoir changé de méthode en course : il attaque immédiatement au lieu d'attendre la moitié du parcours, comme il le faisait auparavant. Sans avoir le coulé de P. Monneret son style est très efficace et sa forme actuelle le classe au premier rang des pilotes internationaux.



### 500 cm<sup>3</sup>

1. Campbell, 1 h 1' 41", moy. 95, 304 km/h; 2. Goffin, 1 h 2' 4"; 3. Collot, 1 h 2' 38"; m. t. : 1'41", moy. 99, 801 km/h; 4. Flahaut, 1 h 2' 45"; 5. Wood; 6. Gauch; 7. Houseley; 8. Clark; 9. Brurguière; 10. Matthews.

Réédition de la course des 350. Départ en tête de Campbell suivi de Collot, Goffin, Flahaut, Gauch. Malheureusement un petit incident de Collot, retardé par une chute de Guérin ne permit pas à notre champion de France d'inquiéter l'Australien véritablement déchaîné. Goffin, Flahaut et Gauch furent à la hauteur de leur réputation. Wood toujours dangereux, fut le meilleur de l'équipe anglaise.

### SIDE-CARS

1. Murit (B.M.W.), 40'52", moy. 82,218 km/h; 2. Claisse (Norton), 42'1"; 3. Benz; 4. Verd; 5. Rogliardo; 6. Léchelon; 7. Prati.

Nette supériorité de Murit et de sa B.M.W. L'équipage et la machine forment un ensemble difficile à battre actuellement. Très belles courses de Verd et Claisse, le premier perdant une belle deuxième place sur avarie mécanique. Rogliardo, Léchelon, Thiailier se livrèrent une belle bataille pour les places suivantes.

### Épreuves pour machines de série

#### 125 cm<sup>3</sup>

Charbonnier part en tête; Constant sur Rumi le remonte mais bûche. Patron, mal parti, fait le « forcing » et finit en tête au dernier tour.

1. Patron (Rumi), 14'30"; 2. Charbonnier (Puch), 14'30" 3/5; 3. Claude (Puch)-14'35"; 4. Rancon (D. S. Malterre); 5. Pons-Trias (Automoto); 6. Bussonnet (Gnome-et-Rhône).

#### 175 cm<sup>3</sup>.

Les chutes se succèdent, Pahin, Boeri, Tison. Au quatrième tour Girardet est doublé par Martinat qui termine en vainqueur.

1. Martinat (Peugeot), 14'4" 2. Girardet (Peugeot), 14'8"; 3. Moury (Puch), 14'9"; 4. Viaène (Motobécane), 14'42"; 5. Bouchet (Peugeot); 6. Carbot (Peugeot), etc.

#### 250 cm<sup>3</sup>.

Dès le départ Moury prend la tête; derrière lui Bogatinoff et Charbonnier se disputent la seconde place. Le circuit est dur, et de nombreux repose-pieds traînent de la paille.

1. Moury (Puch), 17'27"; 2. Bogatinoff (Adler), 17'43"; 3. Charbonnier (Puch), 17'52"; 4. Girardet (Peugeot); 5. Rouger (Alcyon); 6. Lammont (D. S. Malterre), etc.

#### 350-500 cm<sup>3</sup>.

Encore des chutes; Mathelin, Gnudi; Pocheron. Sur sa B.S.A., Demanteau mène pendant 4 tours; finalement Gioux et Catel s'assurent le commandement. Ligier, avec une 350, s'octroie une excellente 4<sup>e</sup> place.

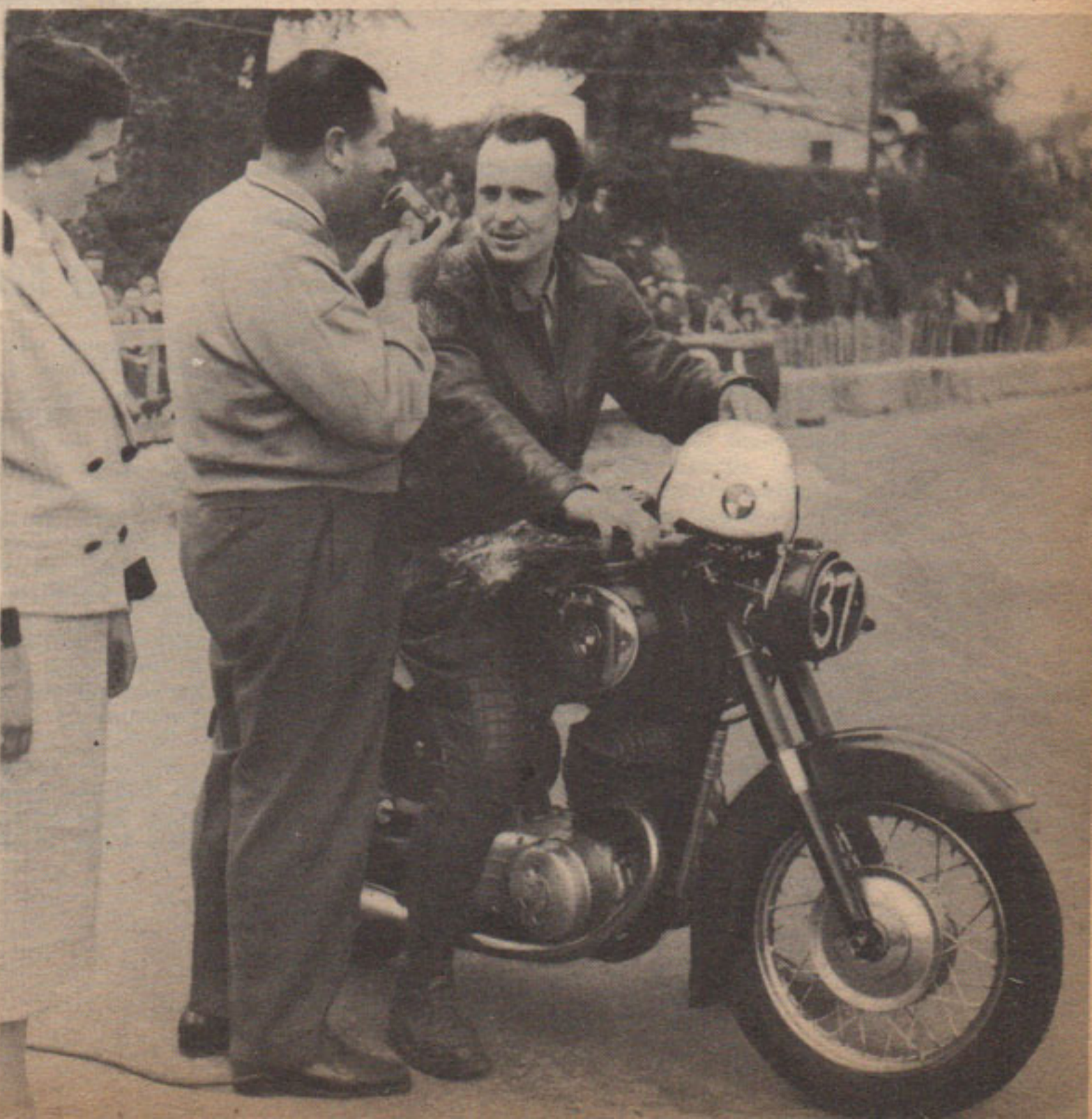
1. Gioux (Norton), 20'57"; 2. Catel (Norton), 20'58"; 3. Henriot (A.J.S.), 21'13"; 4. Ligier; 5. Guignard; 6. Demarteau, etc.



*Incidents en 500 cm<sup>3</sup> série, où quelques chutes freinèrent l'ardeur de certains concurrents.*



*Un excellent speaker commenta avec verve et compétence les épreuves : on le voit ci-contre interviewant les vainqueurs en 125 : Patron et en 250 : Moury.*



## LA 3<sup>e</sup> DES HUIT ÉPREUVES COMPTANT POUR LES CHAMPIONNATS D'EUROPE DE MOTO-CROSS

# LE GRAND PRIX D'ITALIE

## IMOLA le 5 Juin

**A**VANT toute chose, faisons le point à la suite des deux premières compétitions gagnées respectivement par le Belge Leloup, à Genève, le 8 mai et par l'Anglais Archer, à Vesoul, Grand Prix de France disputé le 22 mai.

Le tenant du titre 1953-54, le Belge Mingels, qui avait été forfait à Vesoul à la suite d'une blessure en course, s'alignait de nouveau au départ, mais il savait que ce serait sans doute la dernière pour le titre 1955, puisqu'il avait déjà retenu sa place dans une clinique d'outre-Quévrain, pour être opéré du ménisque sitôt après cette compétition.

L'Anglais Archer, non participant à Genève, vainqueur à Vesoul, ne s'est pas présenté au départ, bornons-nous à le constater, les raisons sont en effet multiples. D'abord le champion britannique juge peut-être qu'il lui reste suffisamment d'épreuves pour défendre sa chance... l'avenir nous le dira, d'autre part il appartient à la maison Norton, qui s'intéresse beaucoup plus à la course de vitesse qu'au moto-cross — précisons en passant que les machines qu'il monte et qui sont les seules avec les F.N. à être équipées d'un moteur à arbre à came en tête sont des adaptations de son cru pour la partie cycle. En tout cas, nous retrouverons vraisemblablement la sympathique « Leslie » à la prochaine épreuve, en l'occurrence le Grand Prix d'Angleterre qui se déroulera à Hawkstone Park le 3 juillet prochain et où il aura une première chance.

Chez les Français, on retrouvait nos trois piliers de la représentation internationale tricolore : le champion de France Molinari, Jacques Charrier, Robert Klym, champion de France 350 assisté de son frère René. Frantz et Brassin, qui avaient fait une apparition à Vesoul et qui, rappelons-le, relèvent de graves accidents, n'étaient pas au départ... non plus que le Britannique Draper, pour des raisons que nous ne connaissons pas.

Ce Grand Prix était, comme tous les autres qui se déroulent presque d'un dimanche sur l'autre aux quatre points cardinaux de l'Europe, un grand festival de coureurs d'usine. Jugez-en plutôt :

### CHEZ F.N. :

les Belges : Mingels, Leloup, Somja.

### CHEZ B.S.A. :

les Suédois : Nilsson et Lundin ;  
les Anglais : Stonebridge, Smit, Nex ;  
le Français : Robert Klym.

### CHEZ SAROLEA :

le Belge : Jansen.

### CHEZ MATCHLESS :

le Belge : Baeten.

### CHEZ GILERA :

le meilleur coureur maison, en l'occurrence notre champion de France Molinari.

En passant, tirons notre chapeau aux rares « indépendants » engagés dans cette galère où le prestige même des marques se trouve mis en compétition entre le nec plus ultra des coureurs mondiaux, c'est tout dire quant à l'importance et aux risques qui y sont pris. Tirons-le — ce chapeau — notamment à notre excellent international Jacques Charrier, qui est systématiquement volontaire pour tous ces coups durs, également à René Klym, champion de France 250 et coureur 500 de classe internationale, à l'Anglais Harold Lines, qui fut une des idoles de Montreuil et au Belge Neri Leader (Gilera) qui passe pour être le meilleur senior belge, venu lui « en pays » puisqu'il est de descendance italienne. Enfin, dans un lot à part, s'alignait la représentation italienne privée de son meilleur homme : Fenocchio (Gilera), en coquetterie passagère avec sa Fédération.

Les favoris étaient donc : Leloup, Lundin, et quoique blessé, l'impétueux Mingels.

### LE TERRAIN

Situé dans un parc municipal, genre petit Bois de Boulogne, aux environs immédiats de la

ville d'Imola, c'était, aux dires des participants, vraiment magnifique : à la fois vite et tourmenté, avec de belles escalades et des passages successivement en sous-bois, sur des berges de rivière et sur de longs déboulés d'herbe — chose étonnante, la piste coupait le fameux circuit de vitesse d'Imola, et l'endroit où s'est tué le prestigieux Amm en début de saison, était à 400 mètres du podium. Les coureurs sont allés s'y recueillir et y ont déposé une gerbe de fleurs.

La qualification beaucoup plus facile que lors des deux courses précédentes, retenait deux fois 10 coureurs en deux manches éliminatoires, alignant chacune 12 coureurs au départ. Chaque éliminatoire comptait 8 tours de circuit, soit 25,600 km et l'épreuve proprement dite 14 tours, soit 44,800 km. Il était prévu et normal que les coureurs italiens fassent les frais des éliminés car, quoique en progrès, ils avaient vraiment à faire à trop forte partie — c'est d'ailleurs ce qui s'est passé. Mais parlons d'abord des conditions de terrain, car elles auront, en fait, une grosse importance sur le déroulement et les péripéties de la course : bon partout, sauf — mais le moto-cross ne choisit pas ce n'est donc pas une critique — sauf un lit de rivière particulièrement poussiéreux où le peloton se trouvait enfermé dans un véritable nuage. C'est dire combien les « places » étaient chères au start — cette poussière devait d'ailleurs être fatale à notre ami René Klym.

### PREMIÈRE ÉLIMINATOIRE

Elle alignait : Leloup, Lundin, Somja, Stonebridge, Nex, Molinari, Klym (Robert), Charrier, tous facilement qualifiés, ainsi que les Italiens : Sica (Antonio), Di Sambuy (Raimondo), deux de leurs compatriotes faisant les frais de l'élimination.

A proprement parler, elle se déroula dans l'ordre du départ, à savoir : Stonebridge, qui mena de bout en bout, suivi par Nex, Somja, Lundin, Molinari, Klym (Robert), Leloup qui creva dès le début, eut le temps de changer sa roue et de remonter.

La deuxième manche qualifiant également dix coureurs sur douze et alignant Mingels, Nilsson, Baeten, Smit, Jansen, Milani, Lines et Neri Leader, etc., fut en quelque sorte la redite tactique de la première, mais fut marquée dès le premier tour par un grave accident survenant à René Klym qui, parti dans le peloton, s'égara dans la poussière, quitta la piste et vint se fracasser sur les balises. On le releva avec une fracture de l'avant-bras et une vilaine blessure à la face. Nilsson mena de bout en bout, suivi également de bout en bout par Smith, suivi lui-même de bout en bout par Baeten, suivi de la même façon par Jansen. Mingels parti en huitième position termina cinquième, sixième Neri Leader, septième Lines.

### LE GRAND PRIX D'ITALIE

La course elle-même, celle comptant pour les Championnats d'Europe, alignait donc pratiquement « tout le monde ». Une chose était certaine — vérifiée encore on vient de le voir lors des deux éliminatoires : le départ allait être quasi déterminant.

Étant donné le nombre des coureurs (20) et la largeur de la piste, une starting-gate était irréalisable, aussi les dirigeants italiens avaient-ils installé un start aux lumières, c'est-à-dire : rouge signifiant arrêt, jaune signifiant attention et vert : partez. Chacun était là, tendu, sachant pertinemment que celui qui serait « décollé » dans la poussière n'aurait plus aucune chance de rejoindre le peloton : voilà l'ambiance !

Partis !

Molinari passe en tête au premier tour, suivi du Suédois Lundin, du Belge Somja, de l'Anglais Stonebridge, du Belge Jansen, de l'Anglais Lines et de ses compatriotes Nex, Smith,

de Leloup, de Charrier, de Klym (Robert), de Sica, etc. Mingels très mal parti sort de la poussière dans les derniers avec Baeten, Nilsson et des Italiens.

Au deuxième tour, le Français rétrogradé en quatrième position a cédé la place à Lundin, qui ne la quittera plus jusqu'à la fin, suivi de Somja et de Stonebridge. Derrière eux viennent Jansen, Nex, Smith, Leloup, Lines, Charrier, Klym (Robert), Baeten, Nilsson, etc...

Au troisième tour, Jansen est passé quatrième, place qu'il gardera jusqu'à la fin. Stonebridge monte en seconde position au dixième tour et terminera deuxième. Nilsson, rappelons-le, très mal parti, chute plusieurs fois dans la poussière, mais fait une splendide remontée qui le mène de la quinzième ou seizième place à celle de septième. Leloup, parti en neuvième position, a gagné deux places au sixième tour et terminera huitième. Les Français terminent respectivement : neuvième, Molinari (en difficulté avec sa poignée de gaz) ; dixième, Klym (Robert) et douzième, Charrier. Quant à l'Anglais Lines, bien parti en sixième position, il perd des places à chaque tour, se trouve neuvième au deuxième tour, quatorzième au quatrième et finit par rentrer au parc.

Le classement définitif s'établit comme suit :

1. le Suédois Lundin, sur B.S.A., en 52'1" ;
2. l'Anglais Stonebridge, sur B.S.A. ;
3. le Belge Somja, sur F.N. ;
4. le Belge Jansen, sur Sarolea ;
5. l'Anglais Smith, sur B.S.A. ;
6. l'Anglais Nex, sur B.S.A. ;
7. le Suédois Nilsson, sur B.S.A. ;
8. le Belge Leloup, sur F.N. ;
9. le Français Molinari, sur Gilera ;
10. le Français Klym (Robert), sur B.S.A. ;
11. le Belge Mingels, sur F.N. ;
12. le Français Charrier ;
13. le Belge Neri Leader, sur Gilera, etc.

En résumé, course magnifique du Suédois Lundin, très maître de lui, ne décollant pas sur les bosses, rapide à l'accélération et tout en efficacité — mince Suédois de 24 ans, calme et froid, brun de peau et de cheveux, c'est en l'occurrence le véritable contre-pied de son compatriote Nilsson.

Trois épreuves, trois gagnants, trois nationalités, trois marques :

— au Grand Prix de Suisse : Leloup (Belgique), sur F.N. ;

— au Grand Prix de France : Archer (Angleterre), sur Norton ;

— au Grand Prix d'Italie : Lundin (Suède), sur B.S.A. ;

...et déjà, rappelons-le, le postulant n° 1 : celui qui depuis deux ans détient le titre mondial, le prestigieux Belge Mingels, qui l'année dernière à cette époque, avait déjà pratiquement gagné le titre en additionnant les victoires — se trouve hors jeu.

Le classement des Championnats d'Europe, après la troisième épreuve des huit comptant pour le titre (rappelons que seules les quatre meilleures places de chaque coureur seront retenues), s'établit comme suit :

1. — Leloup (Belge) : 12 points ;
2. — Stonebridge (Angleterre) : 9 points ;
3. — Lundin (Suède) et Archer (Angleterre) : 8 points ;
5. — Somja (Belgique) : 7 points ;
6. — Nilsson (Suède), Baeten (Belgique), René Klym (France) : 6 points.

Pour terminer, présentons nos vœux de prompt rétablissement à René Klym et nos félicitations pour sa magnifique tenue et son étonnant classement aux deux premières épreuves du Championnat d'Europe.

Certes ce jeu dangereux est terminé pour lui cette année, mais le moto-cross français, pauvre en représentants sur des circuits étrangers, sait qu'il peut dorénavant compter sur lui.

— Bon moral, à bientôt.

Le prochain Grand Prix, en l'occurrence celui d'Angleterre, sera disputé le 3 juillet à Hawkstone Park, au nord-ouest de Birmingham.. Ce n'est pas fini !

R. MOUCHET.

Suite de la page 17

## Circuit de Mulhouse.

En 175 cm<sup>3</sup>, une nouvelle 175 cm<sup>3</sup> italienne (encore une!) s'adjuge la victoire : la Bianchi, pilotée par Montanari.

Deux machines de ce type avaient déjà participé au Tour d'Italie.

En 250, la N.S.U. de Baltisberger l'emporte, devançant un peloton de quatre machines semblables. Dans cette galère, la Magnat-Debon de Schaad est reléguée à 1 tour.

En 350, Mc Alpine, sur Norton, gagne devant P. Monneret. Ce dernier se rattrape en 500 cm<sup>3</sup>, où il termine en vainqueur avec une quatre cylindres Gilera.

Deronne, B.M.W., remporte l'épreuve des side-cars, devant l'Australien Mitchel, sur Norton.

### Résultats :

**175 cm<sup>3</sup> :** 1. Montanari (It.), sur Bianchi, 48' 53", moy. 80,232 km/h; 2. Schaad (Magnat-Debon), 49' 10"; 3. Jacquier-Bret (Mondial), 49' 44"; 4. Drivet (M.V.), 50' 32"; 5. Kronmuller (M.V.), à 1 tour.

**250 cm<sup>3</sup> :** 1. Baltisberger (N.S.U.), 45' 1", moy. 87,940 km/h; 2. Klager (N.S.U.), 45' 10"; 3. P. Monneret (N.S.U.), 45' 32"; 4. Bayle (N.S.U.), 46' 54"; 5. Schaad (Magnat-Debon), à 1 tour.

**350 cm<sup>3</sup> :** 1. Mac Alpine (Norton), 52' 22", moy. 91,008 km/h; 2. P. Monneret (A.J.S.), 52' 27"; 3. Baltisberger (N.S.U.), 52' 29"; 4. Storr (Norton), 53' 19"; 5. Jaeger (A.J.S.), 53' 28"; 6. Hug (Norton), 53' 39".

**500 cm<sup>3</sup> :** 1. P. Monneret (4 cyl. Gilera), 50' 35"; 2. Riederbauch (B.M.W.), 50' 58"; 3. Storr (Norton), 51' 23"; 4. Dauwe (Norton), 51' 41"; 5. De Polo (Norton), à 1 tour; 6. Jaeger (Norton), à 2 tours; 7. Bayle (Norton), à 3 tours.

**Sidecars :** 1. Deronne (B.M.W.), 46' 7"; 2. Mitchel (Norton), 46' 15"; 3. Drion (Norton), 46' 22"; 4. Schmidt (Norton), à 1 tour; 5. Beauvais (Norton), à 1 tour.

## Circuit d'Albi,

Un accident stupide avait privé l'épreuve de la présence de Collot.

En 350, Campbell l'emporte; Monneret se plaçait en seconde position, après une lutte serrée avec Matthews sur Vélocette.

En 500, victoire de Monneret, sur Norton, devant Camathias.

### Résultats 350 cm<sup>3</sup> :

1. Campbell (Australie), sur Norton, les 119,640 km en 59' 16" 8/10, moy. 121,093 km/h; 2. P. Monneret (F.), sur

A.J.S., en 59' 28"; 3. Wood (Angleterre), sur Norton, en 59' 40" à 1 tour; 4. Bill Hall (Angleterre), sur Norton, en 59' 40" 1/10 à 1 tour; 5. Camathias (Suisse), sur A.J.S., en 1 h 03' 31", à 1 tour; 6. Touzalin (F.), sur Norton, en 59' 37" 9/10, à 2 tours; 7. Guérin (F.), sur Norton, en 59' 54" 9/10, à 4 tours.

12 partants; 5 abandons : Gauch, Derrey, Insermini, Bayle, Mouty.

**Record du tour :** Campbell (Australie), 1' 26" 8/10 : 124,052 km/h.

Pierre Monneret, champion de France 350 gagne la coupe offerte par *Motocycles*.

### Résultats 500 cm<sup>3</sup> :

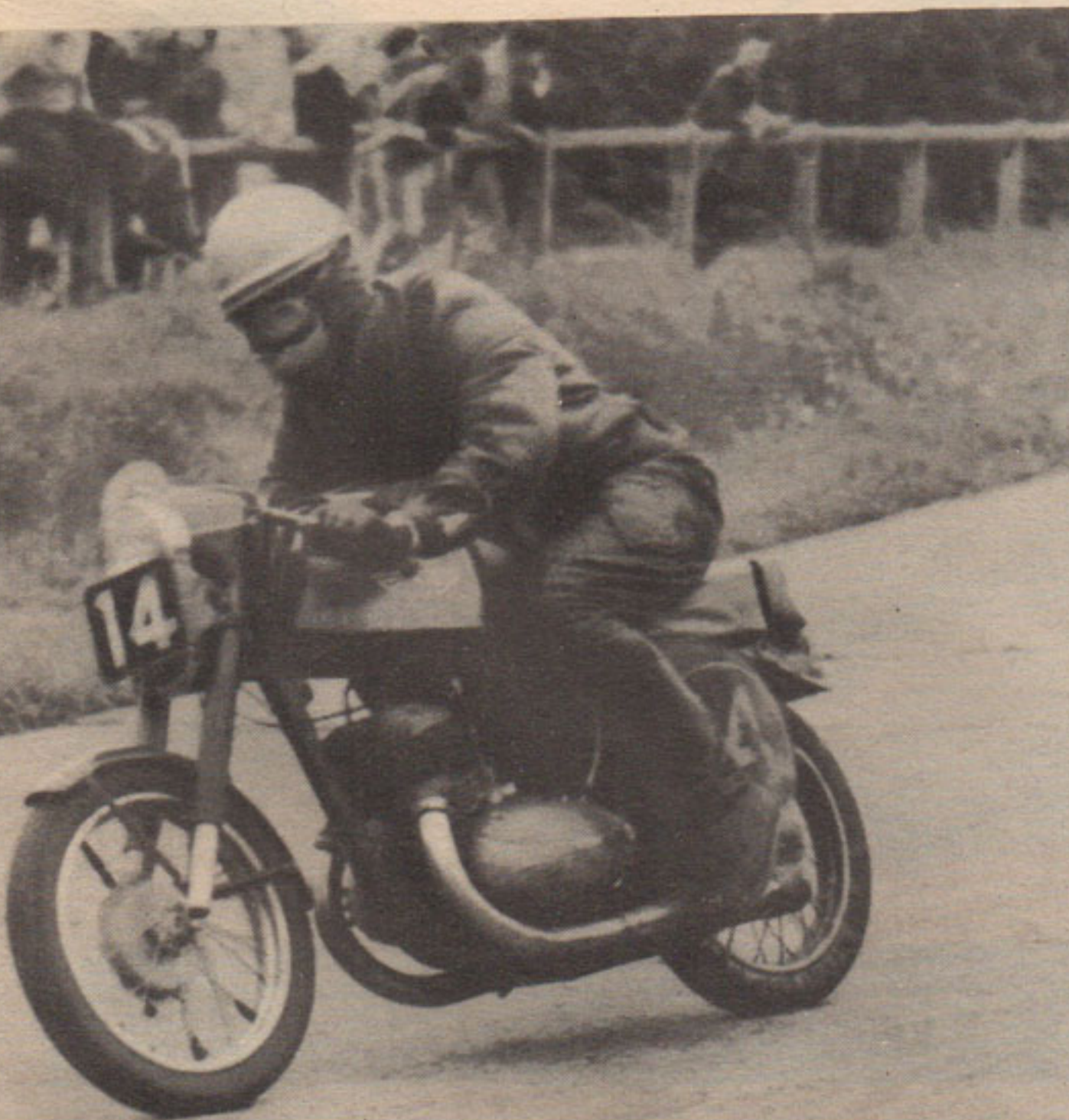
1. P. Monneret (F.), sur Norton, les 119,640 km en 57' 15" 1/10, moyenne 125,383 km/h; 2. Camathias (Suisse), sur Norton, en 58' 20" 9/10; 3. Bill Hall (Angleterre), sur Norton, en 58' 35" 2/10; 4. Gauch (F.), sur Norton, en 57' 50", à 1 tour; 5. Wood (Angleterre), sur Norton, en 58' 12", à 1 tour; 6. Insermini (F.), sur Matchless, en 58' 38" 8/10, à 1 tour; 7. Ziglioli (Italie), sur Guzzi, en 57' 23" 1/10, à 4 tours.

16 partants; 6 abandons : Bayle, Mouty, Guérin, Proffit, Derrey, Campbell.

**Record du tour :** P. Monneret (France), 1' 23" 4/10 : 129,112 km/h.

## BOL D'OR 55

L'équipe Harsmid-Klint, sur Jawa 350 cm<sup>3</sup> remporte le 27<sup>e</sup> Bol d'Or, à la moyenne de 100,425 km/h. Dans notre prochain numéro, compte-rendu de cette épreuve.



## POURQUOI DUCATI

### a gagné le Tour d'Italie ?

(Suite de la page 23.)

les pilotes de Ducati avaient gagné une bataille et non des moindres.

Pendant ce temps la direction de Borgo Panigale ne restait pas inactive. L'on présentait le plan tactique de cette course de fond. L'on répartit les trente-cinq pilotes en sept équipes de cinq. Chaque équipe serait suivie par une voiture-atelier. Sept postes d'assistance ambulants seraient placés le long de chaque étape avec des mécaniciens.

Chaque équipe aura une couleur différente sur le casque, et tous les 100 km les concessionnaires Ducati disposeront des tableaux, sept au total, de couleurs correspondantes permettant aux pilotes d'avoir une assistance rapide. Et enfin, pour que tous les pilotes Ducati soient facilement identifiés, ils furent munis de gants mousquetaires blancs.

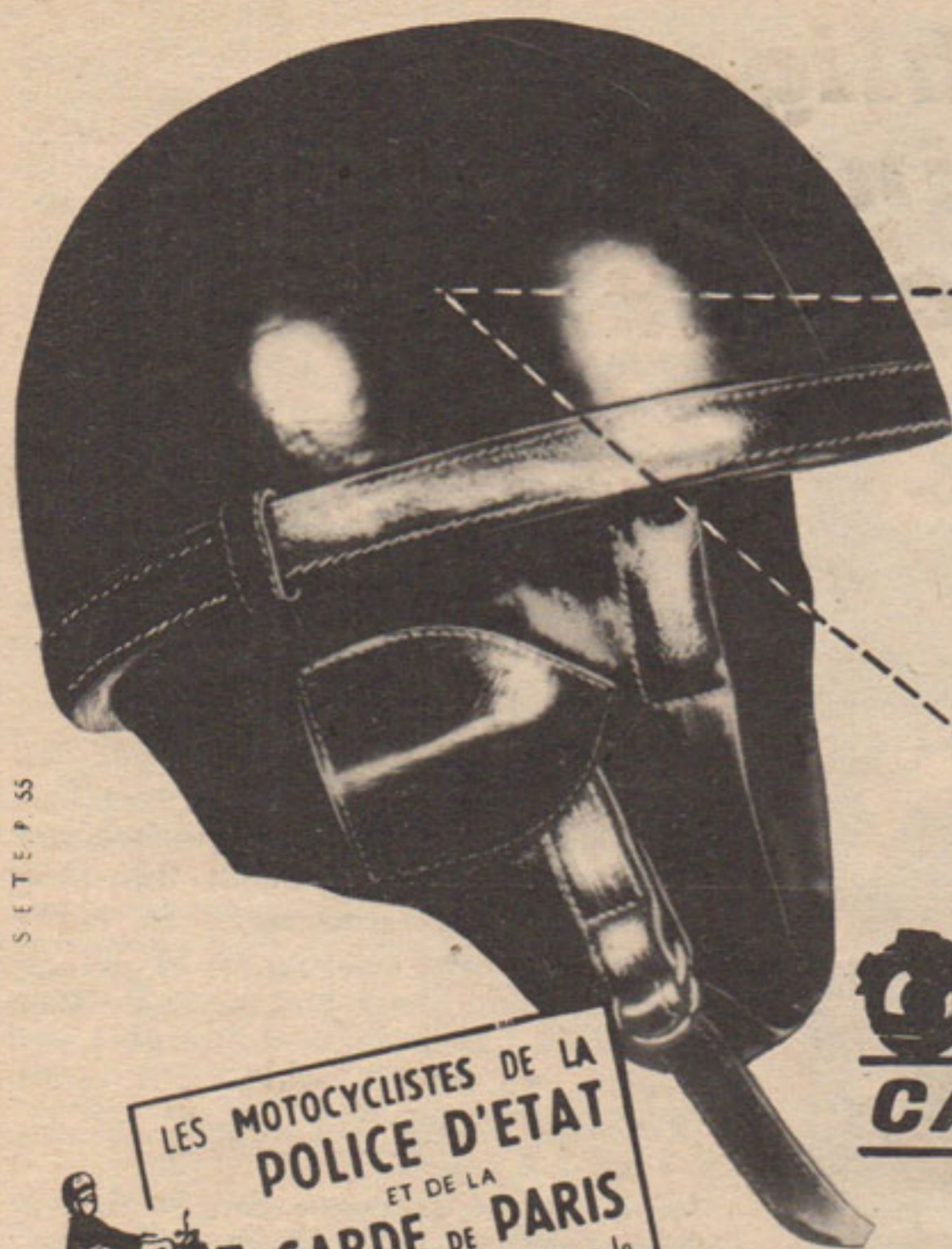
A chaque fin d'étape un masseur faisait le tour des chambres afin de contrôler la condition physique des pilotes, leurs pulsations entre autres, et l'on remarqua que le jeune Degli Antoni a le même nombre de pulsations que Coppi : 47!

A table tous les coureurs ont le même menu et toute entorse est strictement interdite.

Nous avons pensé que cette mise au point était nécessaire et qu'elle vous fera mieux comprendre pourquoi le binôme Ducati-pilote a fait des moyennes si surprenantes. L'ingénieur Taglioni et Lolli leur ont donné une machine d'exception, la direction de Ducati leur a forgé le moral et le physique. Les pilotes et les mécanos ont comblé les uns et les autres, ils ont gagné!

Hélène CINTIOLI.

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



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**

*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.

**BAYARD**

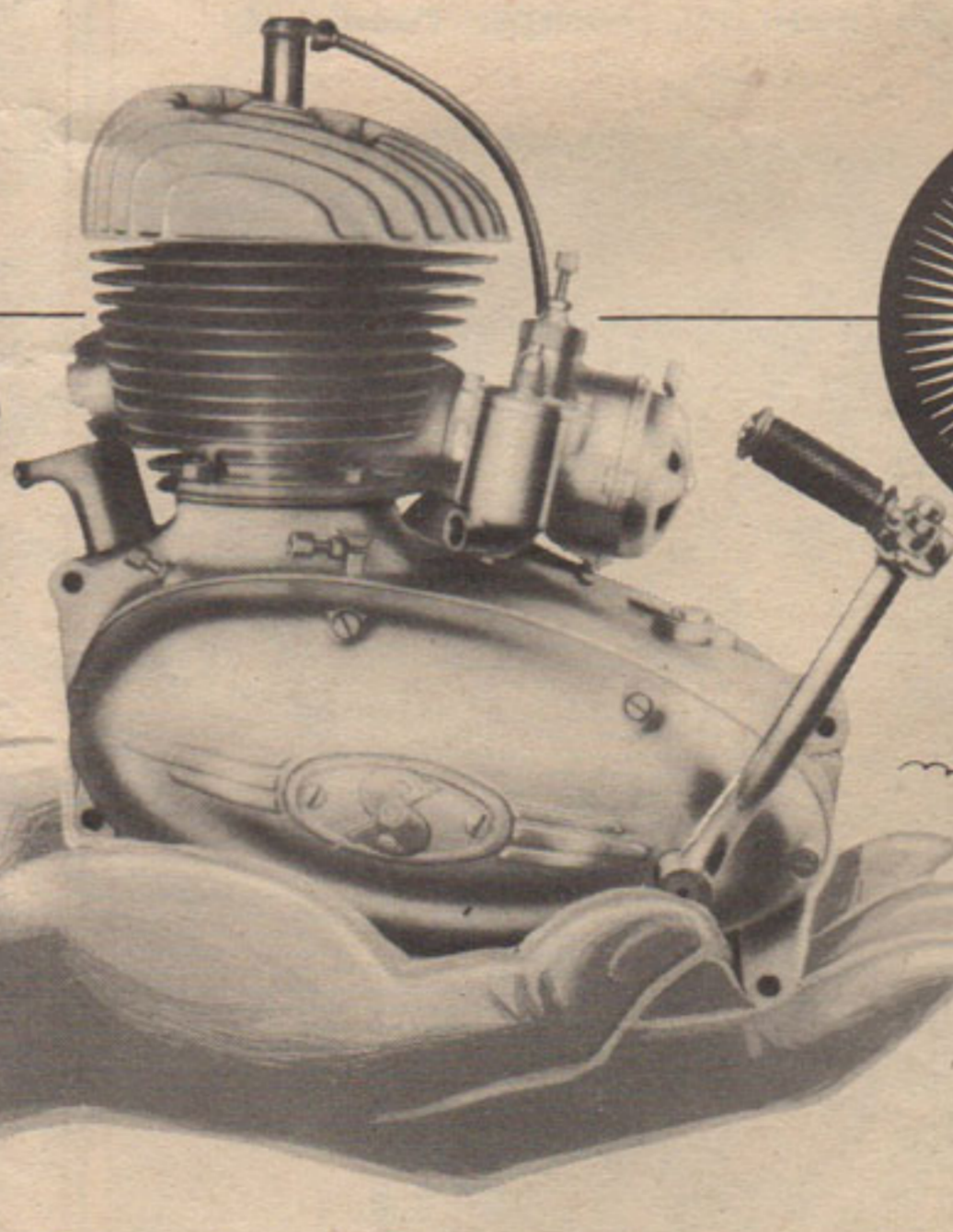
*son armure est de liège*

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

PARIS-X<sup>e</sup> • NOR. 04-47



**moteurs**  
**SACHS**



DEMANDEZ LA LISTE DES CONSTRUCTEURS AYANT ADOPTÉ CE MOTEUR A :

ÉTS NAUDER : 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS 16<sup>e</sup> - TÉL. : KLE 49-66

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard  
Soutt  
Tél. DOR 49-42PARIS  
XII<sup>e</sup>TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE  
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs**MOTO-CEINTURES**

MARQUE DÉPOSÉE

**POUR VOTRE SANTÉ**FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant  
20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSEsur demande indication  
de nos dépositairesDEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR  
LES ACCESSOIRES

Géco

PANORAMIC SCOOTER  
n° 1930 - 230<sup>F</sup>RETRO ANTI-CHOC 1955  
n° 1949 - 480<sup>F</sup>NETTOYEUR DE BOUGIE  
n° 619 - 310<sup>F</sup>

COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU

2  
accessoires  
en 1 seulPare-chocs  
EKA-DUOavec  
bequille  
latérale  
télescopique  
incorporée

NOTICE FRANCO SUR DEMANDE

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, Rue Belidor - PARIS-XVII<sup>e</sup>

ÉTOile 36-96

LE NOUVEAU CODE DE LA ROUTE

(ARTICLE 173 - DÉCRET DU 10-7-1954)

a rendu

**obligatoire  
l'indicateur  
de vitesse****JAEGER**

qui applique à toutes ses fabrications les derniers perfectionnements de la technique moderne et les ressources personnelles de sa technique horlogère vous offre un équipement de haute qualité.

Modèles adaptés à tous types de Motos Scooters VéloMOTEURS Cyclomoteurs

Cadrans gradués à  
50 Km/h. - 80 Km/h.  
100 Km/h. - 120 Km/h.  
140 Km/h.

Pose facile sur  
Guidon  
Fourche  
Potence  
Phare

à votre choix.

**L'INDICATEUR DE VITESSE**

complété par le "compteur kilométrique"  
vous apporte 3 sécurités :

- Respect de la vitesse-limite dans la traversée des agglomérations.
- Conduite sans à-coups - Régularité de la moyenne.
- Contrôle de la consommation d'essence. Entretien. Graissage.

**JAEGER**

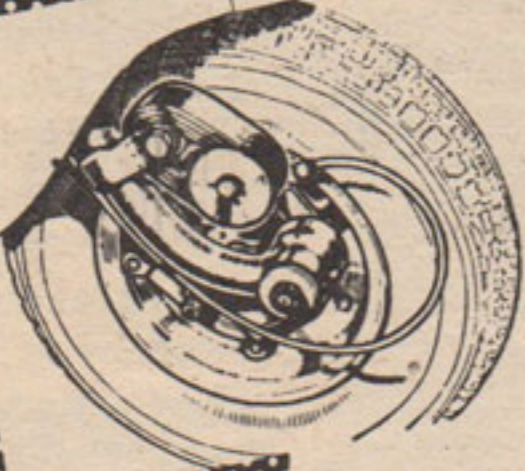
2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET



# ANTIVOL DE DIRECTION ET SUSPENSION CAOUTCHOUC

Antivol NEIMAN  
sur LAMBRETTA  
adapt. sur anc. mod.

Auto-progressive, auto-amortie  
sans ressort ni amortisseur



## PRINCIPALES RÉFÉRENCES FRANÇAISES

### MOTOS

- Aiglon
- Automoto
- Bima Peugeot
- Gnôme-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

avec des

# JANTES en MÉTAL LÉGER

*propre et  
inaltérable*



TOUS  
MODÈLES  
DE JANTES  
ET GARDE-BOUE

## Reinhard et Chapuiset

207, AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)

Tél. AVRON 31-94

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

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

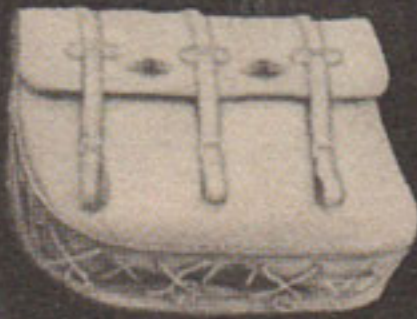
DOCUMENTATION  
SUR DEMANDE

COMBINAISON Ref. 104

VALISE Ref. 555



SACOCES CAMPING Ref. 569



VESTE Ref. 110

CASQUE Ref. 4050



PANTALON Ref. 116



PORTE-BAGAGE Ref. LC



SACOCES AVANT 3 POCES Ref. 2077

LA MARQUE



EST UNE GARANTIE DE  
QUALITÉ

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

TÉL. NORD 84-93 VENTE EXCLUSIVE EN GROS

# RÉPAREZ

*à froid  
avec*



BREVET  
ANGLAIS  
ROMAC  
CURE-C-CURE

PROTECTION  
PAR FEUILLE  
D'ALUMINIUM

et avec



NE SÈCHE PAS DANS LE TUBE



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

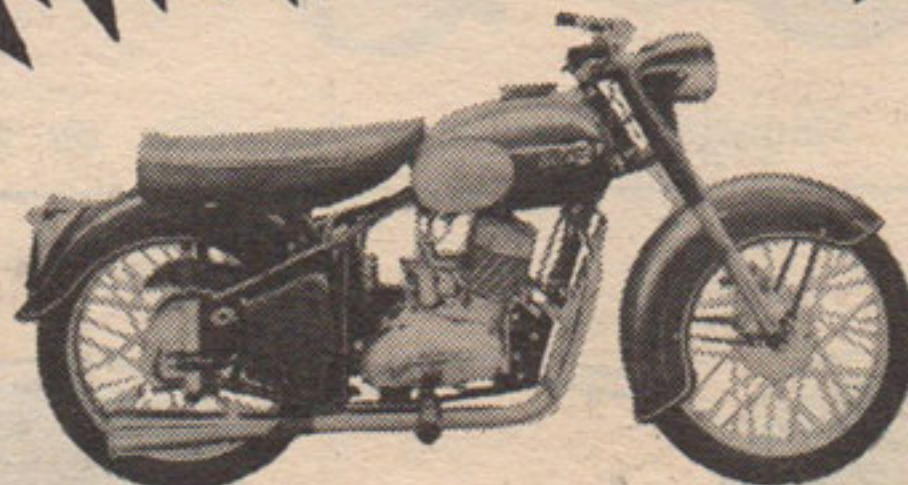
**Novi**

REPARATIONS AVEC GARANTIE  
CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

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

**Moto de grande classe**

Moteur 175 YDRAL  
Moyeux centraux  
Suspension AR par  
amortisseur télescopique



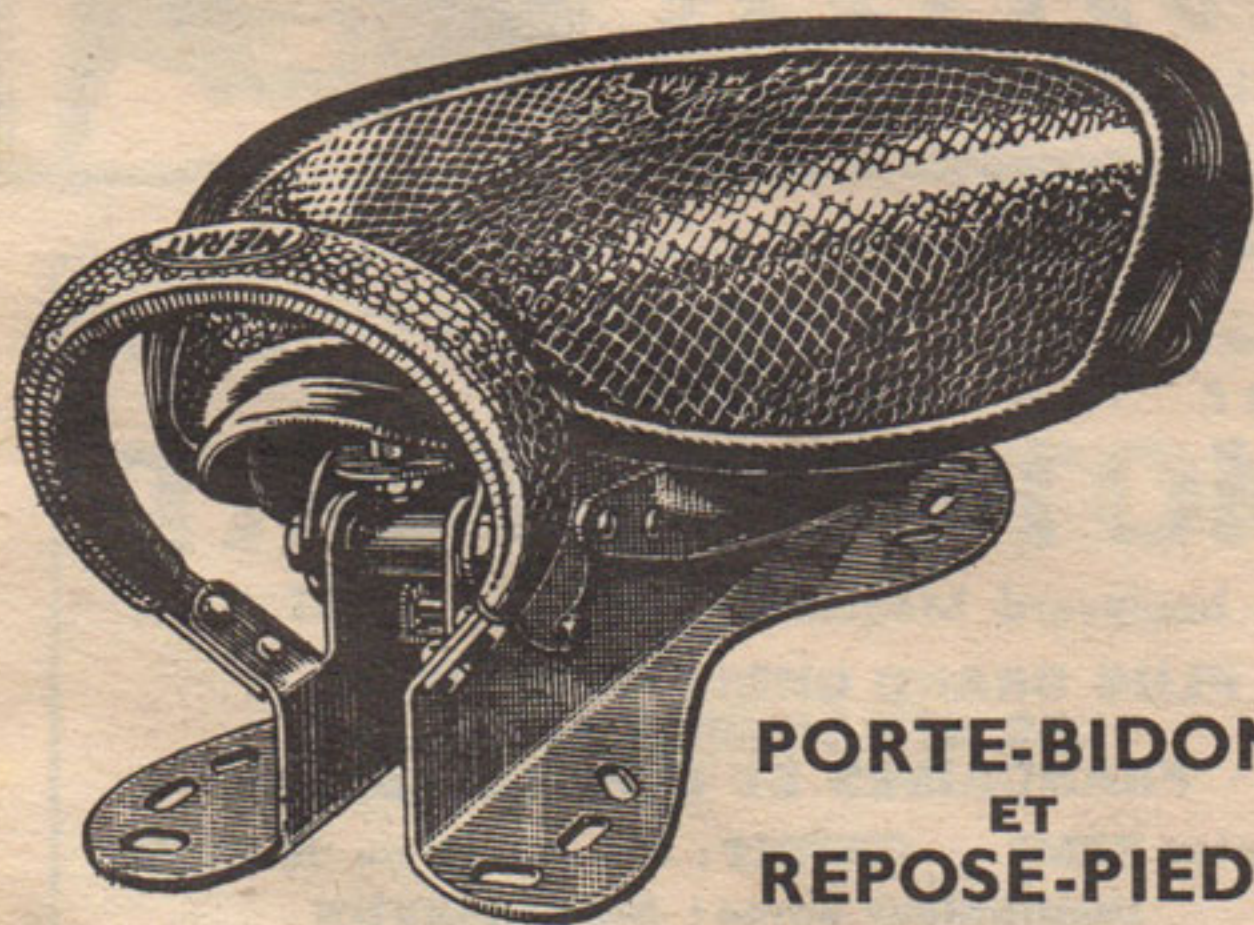
Moto GYL Sport

**GITANE** MACHECOUL  
Loire Inf.  
Tél. : 39

**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**

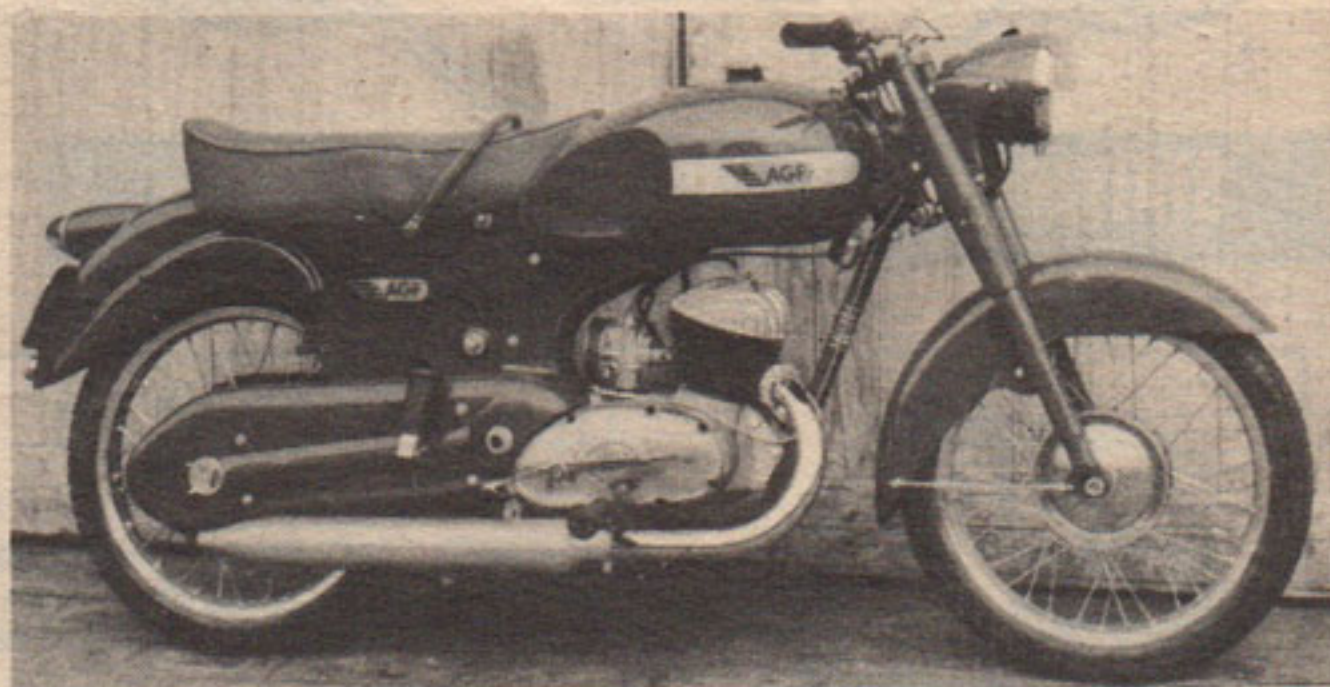
**MERAT - SURESNES (SEINE) - TÉL. LON. 18-86**



1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>,  
Bol d'Or 1954

*La moto du connaisseur*

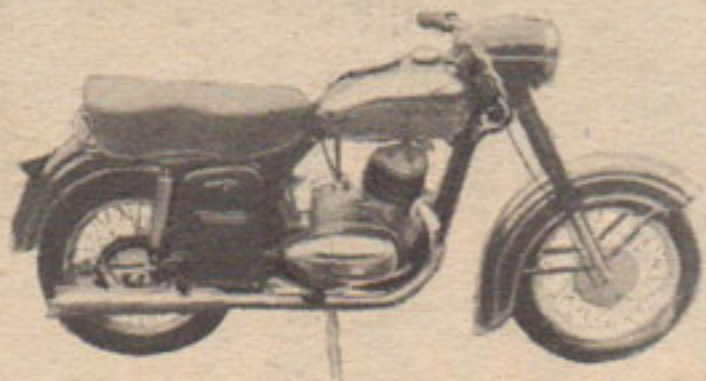
Complètement équipée - 125 - 175 cm<sup>3</sup>  
Prix : 169 000 fr. - 189 000 fr.



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



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<sup>e</sup>) - 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 6 900 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

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

## C<sup>IE</sup> DES POMPES ET DISTRIBUTEURS

★ Pour la distribution  
du mélange

★ Pour Motos et Scooters

**BAR** (contenance 100 litres)

et

**CACHE-TONNELET**

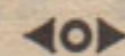
UTILISANT LE TONNELET  
DU COMMERCE

AVEC BOUTEILLE DE 1 LITRE

OU BROCS DE 1/2 LITRE

— ET DE 1 LITRE —

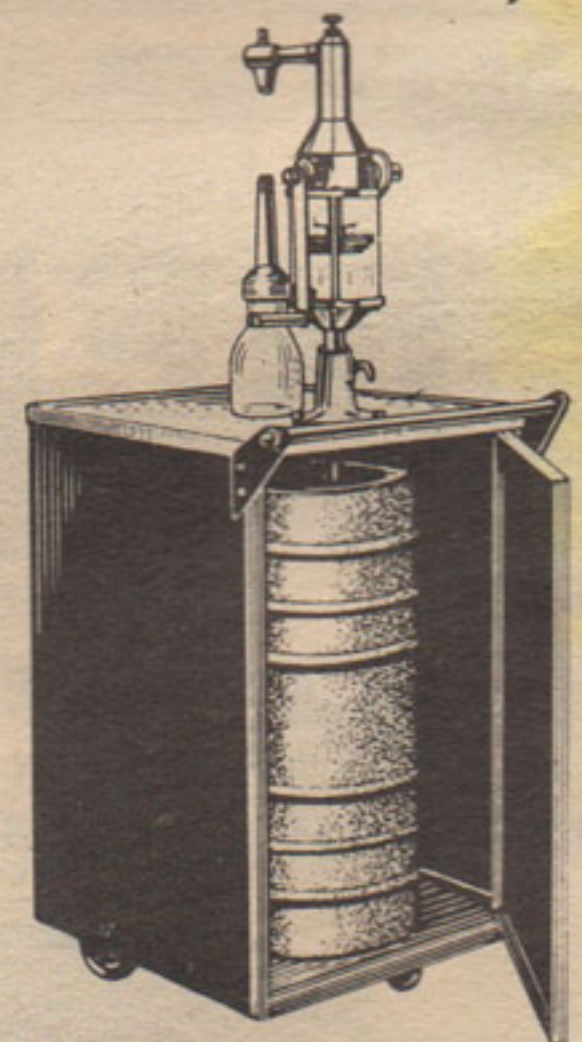
poissonnés par l'État



7, rue Jean-Macé, 7

**SURESNES**

TÉLÉPHONE : LON 23-95



UNE **PUCH** s'achète à L'AGENCE OFFICIELLE  
DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT

## FRANCE-MOTOS-SPORT

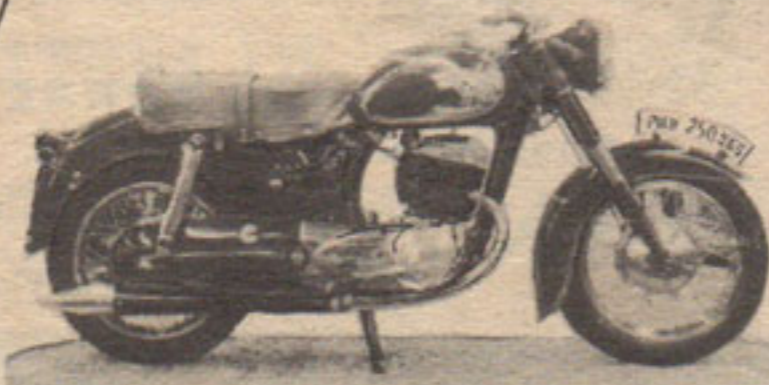
46, boulevard Magenta, PARIS-10<sup>e</sup> - BOT 87-77

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



175 MOTOCONFORT U2C, nov. 52, accessoires, sacoches cuir, très bon état, 6 500 km, 120 000, à déb. Roger Fleuriot, couvreur, Menetou, Ratel (Cher).

SIDE-CAR IMPERIAL, 1 pl. 1/2, neuf, impec., porte-bagage, roue chromée, 65 000. Rubbelin Frères, 74, rue de la Corvée, Dijon (C.-d'O.).

Vends B.M.W. R.12-600, remise à neuf, cause service militaire. Painot Robert, 5, rue Désiré-Colombes, Nantes (Loire-Inf.).

Cause voiture, vend moto 250 Ardie, bon état, 50 000. Papineau, Villentrois (Indre).

URGENT pour achat auto v. 500 JAWA très belle, état impec. 350 JAWA, même état, petit prix. Jeannaeu, Herbiers (Vendée).

### NOUS SIGNALONS

aux lecteurs acheteurs que les Ets Faurie liquident tout leur stock, 100 motos. Voyez les prix suivants :

N.S.U. 500, side Précision.....	95
Terrot 500, 1948, side.....	50
Motosacoche 500, side neuf.....	85
Triumph, B.S.A., Norton 500.....	80
Triumph 350, télescopique.....	125
B.S.A. 350 et 250 Puch 250.....	135
Indian 500, R. Gillet 1 000.....	75
Terrot 500 et 350, télescopique....	95
Peugeot 500, 350, 250 dep.....	25
Terrot 350, chromée, belle.....	50
Guiller 175, grand sport.....	115
125 et 175 Peugeot, Monet-Goyon, Gnome-Rhône, Terrot, Motobécane, Jonghi, Guillet, etc., depuis.....	35
Side-car Précision, seul.....	45

Crédit 12 mois et échanges.  
Faurie, 8, av. de Saint-Ouen, Paris.  
Métro La Fourche (dans la cour).

TERROT 125 culb. E.T.D., 52, équipée, garantie, 3 mois 20 000 et 5 mois à 10 000. 17, rue Pajol (18°).

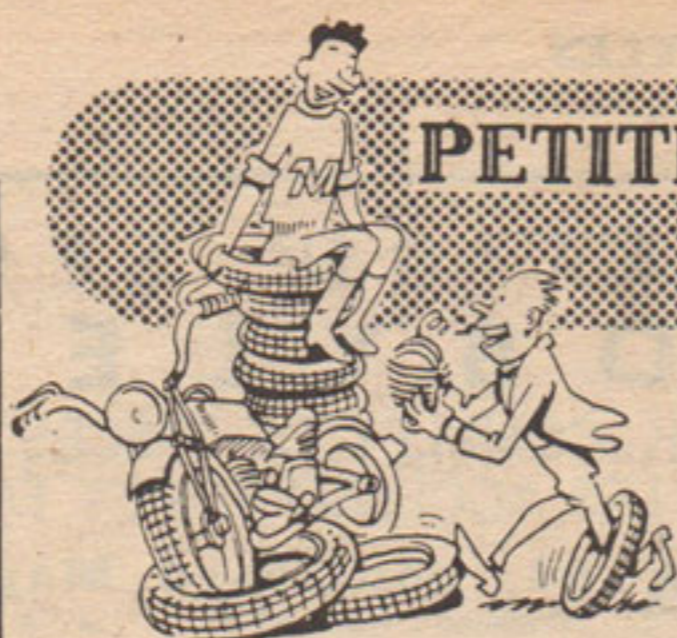
YDRAL 125 cm<sup>3</sup>, 4 vit., susp. AR, équipée, 30 000, 3 mois à 10 000, si sérieux. 17, rue Pajol (18°).

GUILLER 125 A.M.C., 4 vit., moteur neuf à roder, 85 crédit. Reprise. Leclerc, 17, rue Pajol (18°).

ALCYON 100 cm<sup>3</sup>, neuf. Soldé à 60 000. 17, rue Pajol (18°).

A vendre 500 NORTON, 1953. ES2, culb., fourche télescopique, susp. AR, très bon état, garantie, comptant ou crédit, 200 000. R. Bert, 77, r. de Dole, à Besançon.

D.K.W. 500 bic., moteur neuf. Magagna, Bouliac (Gironde).



## PETITES

## ANNONCES

La ligne de 39 lettres,  
signes ou espaces :

200 francs

### PLUS DE CABLES DÉTORONNÉS

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

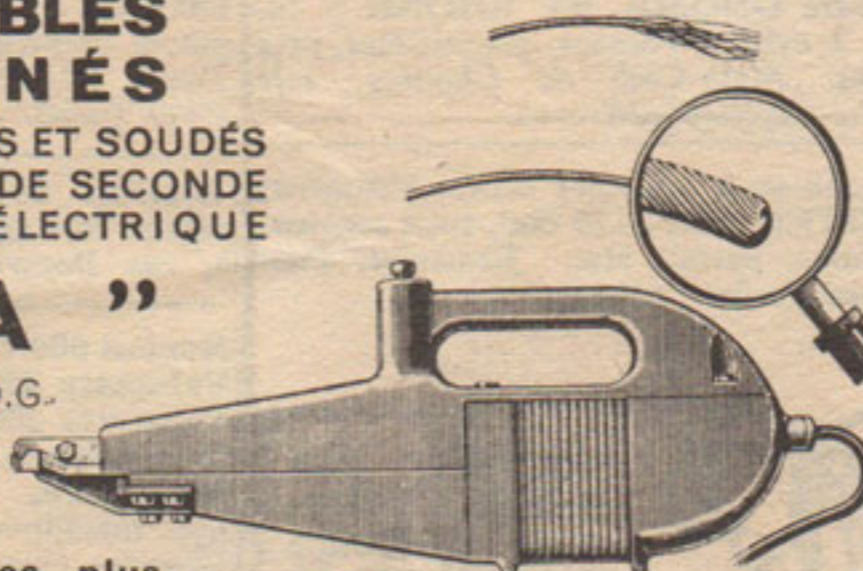
## " ELKA "

BREVETÉ S.G.D.G.

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

Notices et machines plus puissantes sur demande

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



Part. vds SAROLEA 600, lat., b. état. 50 000. Fac. de paiem. Visible. Delaunay, 62, rue Rochechouart, Paris (9°).

SCOTT, unique en France, 600 cm<sup>3</sup>, 1949, fche télescopique, 10 000 km. S.G.U.A., 266, bd Saint-Germain, Paris.

500 MONET-GOYON, b. ét., 45 000. 350 Terrot lit., b. ét., 40 000. Huc, 72, avenue A.-Eriand, Montrouge.

PUCH 250 TF luxe, rouge, nbs acc., prix int., facilités paiement. S'adress. : Chassereau, 1, rue Petit-Saint-Jean, Saint-Tropez (Var).

## Établissements MOTTAZ

307 à 311 r. de la Garenne, NANTERRE (Seine)

Téléphone : MAL. 29-77

SPÉCIALITÉ DE

## RÉSERVOIRS

et Accessoires  
:: de Tôlerie ::

pour Cyclomoteurs, VéloMOTEURS, Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES

Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes



MODÈLES DÉPOSÉS

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

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

Pour votre Jonghi...

100, 125 E, 125 ACT, et 250 cm<sup>3</sup>

## 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

NORTON, Manx. Simple arbre 500 cm<sup>3</sup>, parf. état. Blayon, 62, rue Ampère, Yzeure (Allier).

TFS PUCH, très bon état, 160 000. Navar, Balma (H.-G.).

B.S.A. AA7, 500 twin, 1952, état impeccable, accessoires. Maillot, 75-84, Richard, 28, bd Victor-Hugo, Neuilly.

A V. B.S.A. GOLDEN-flash, très peu roulé, confiance, avec ou sans side. Docteur Vauris, 14 bis, pl. Gaillard, Clermont-Ferrand, 180 000 fr.

ROYAL-ENFIELD 250 cm<sup>3</sup>, 1953, état parfait, garantie. Equipement complet : 140 000.

ROYAL-ENFIELD 500 cm<sup>3</sup>, type J, culb., fourche tél., très bon état, équipée : 165 000.

ROYAL-ENFIELD 500 cm<sup>3</sup>, culb., 1951, fourch. tél., très bon état, avec side-car Précision : 220 000.

ROYAL-ENFIELD 350 Bullet, 1953, état absolument parfait, équipement complet, d'origine : 220 000.

ARIEL 350 cm<sup>3</sup>, 1952, Red Hunter, f. tél., susp. ar., tr. bon état, avec équipement : 165 000.

ROYAL-ENFIELD 500 Twin, 1952, état parfait, garantie, équipée : 230 000.

A.J.S. 350 cm<sup>3</sup>, culb. f. tél., susp. arr., oscillante, révisée, équipée : 195 000.

MATCHLESS 350 cm<sup>3</sup>, neuve, non immatriculée, équipée : 300 000. Aris, 11, rue Labie, Paris (17°). ETO 08-66.

BERNARDET, dernier modèle, équipement hors série, c. neuf, val. 180, affaire rare, 100 000. Rames, 27, sentier Bourgogne, Meudon.

# MOTOBÉCANE

SCOOTER  
VÉLOMOTEUR  
MOTOS

**CRÉDIT JUSQU'À 18 MOIS**

CRÉDIT  
LIVRAISON  
IMMÉDIATE

CRÉDIT

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

CRÉDIT

**P. LISITA** 94, boulevard Magenta, PARIS-10<sup>e</sup>  
Téléphone : NOR 65-25 \* \* \* Métro : GARE-DU NORD

**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<sup>e</sup>  
LAB 22-08

**HARLEY 750 cm<sup>3</sup>**, tte équipée, très bon état, 120. *Maopealat*, 96, r. Colbert, Colombes.

**B.S.A. 500 cm<sup>3</sup>**, twin, type A.7, très belle, moteur impeccable, selle biplace et nbx accessoires. Vends cause achat voiture. Prix. 240 000 fr. *Mazerand J.*, 6, rue de la République, Bédarieux (Hérault).

Vends urgent 250 **JONGHI H 53**, très peu roulé, selle biplace. *Sutra J.*, Biert (Ariège).

**PERSIN**

Agent Officiel



Tél.:  
272  
à  
BRY

92, av. de Rigny - BRY (Seine)

A vendre **GNOME ET RHONE 5 ch**, culb., 2 cyl., 4 vitesses, parfait état, prix intéress. *Moto-Club de Clamecy, café P.T.T., Clamecy (Nièvre).*

A vendre ou à échanger contre Velocette, **SCOOTER AGF**, 175 cm<sup>3</sup>, roue secours, pare-brise, parfait état. *Jumentier, Fontenay-en-Parisis (S.-et-O.).*



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.

**N.S.U. 250 cm<sup>3</sup>**, 4 vit., sél., fourche tél., selle double, carter chaîne AR étanche, 95 000. *Mobylette 18 000. Duval, mairie Saint-Pierre-du-Perray, par Corbeil (S.-et-O.).*

**MATCHLESS 500**, tr. bn ét., px à débat. *Jaack, 9, Saint-Gilles, Paris (3<sup>e</sup>), après 18 h et sam. apr.-midi.*

**BOUGIES LE PERLIER**

La seule effectivement mise au point pour les moteurs à deux temps

Qualité supérieure

**MOTOS POUR TOUS**

10, rue Gît-le-Cœur  
**PARIS-VI<sup>e</sup>**

DÉPOSITAIRES SUD DE PARIS  
**M. Garbay - LUYNES (I.-et-L.)**

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

**INDIAN 1200 et 500 cm<sup>3</sup>**, motos, pièces détachées, embellages, pistons, etc. *Taury, 50, rue O.-Mirbeau, Paris (17<sup>e</sup>). ETO 12-30.*

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

**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.*

**AUTO contre MOTO**

7, r. Montreuil, Pantin. Ouv. dim.

**200 AUTOS MOTOS**

ECHANGE CREDIT TOTAL  
157, av. du Maine (14<sup>e</sup>),  
7, r. Montreuil, Pantin,  
ouv. ts les jrs et dim. 8-21 h.

**RÉPARATION GRATUITE**

Crédit sur place. 24 mois. Assurance maladie prévue. Spécialiste 4 CV et 100 autos ttes marques. Reprise moto. 7, rue de Montreuil, Pantin. Métro Eglise. Ouvert dimanche. Même Maison, 244, rue Dumesnil Asnières (4-Routes), ouvert le dimanche.

80.000 prête à rouler, 402 Peugeot cabriolet. *Laurent, 19, av. 4-Chemins, Sceaux.*

**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 cyclv et tand., pt., px, rep., crédit.  
*Sema, 10, rue de la Duée (20<sup>e</sup>). MEN 23-61.*

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

4 CV **Renault**, 50 mot., embray., bat., pneu neufs, susp. Houdaille, acces., prix 280 ou échange contre moto, 350 Jawa + Soulte. *Nevers, 44, rue d'Est.-d'Orves, Pré-Saint-Gervais (Seine).*

**MOTOS POHU, SPEC. PUCH, MOTO SERVICE PALOMA** ttes pièces détachées, acces. libres, magasin-175 SV 175 SVS, 250 GS, 250 SGS, caréné sport. Crédit : 7, 9, 12, 15 mois, 52 avenue Foch, Saint-Maur, GRA 517-6.



**TUBO STOP**

**LE ROBINET ÉTANCHE**  
et  
**IMBOUCHABLE**

**OTOM S.A.**

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

**ÉCHANGERAIS 350 F.N.** latérale, modèle 1952. Parf. état, contre 4 CV Renault, même année. Vends 350 Terrot lat., modèle 39, moteur neuf, 40 000. *Ecrire Paulet Yvon, Tugéras (Ch.-Mar.).*



**FRAISSE DEMEY**

Spécialiste

dans la Récompense Sportive

191, rue du Temple, Paris - TUR. 41-75.

AGENT OFFICIEL

**Lambretta**

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

VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX

**CRÉDIT**

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

DISTRIBUTEUR

**ISETTA - VELAM**

EXPÉDITION PROVINCE

**POURQUOI  
NE FERIEZ-VOUS PAS  
le  
grand concours  
MOTOCYCLES ET SCOOTERS ?**



- 1<sup>er</sup> PRIX : **200.000** francs EN ESPÈCES  
2<sup>e</sup> PRIX : UNE 175 GNOME ET RHONE  
3<sup>e</sup> PRIX : UN MOBYSOOTER  
4<sup>e</sup> PRIX : UN VÉLOMOTEUR PALOMA  
et de nombreux autres lots de valeur

**Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES**

14, Rue Brunel - PARIS-17<sup>e</sup>  
24 NUMÉROS PAR AN

UN AN .. .. . 800 fr.

*Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux : Salon et Compte Rendu*

Payable par virement au C.C.P. Paris 2.834-83, par — mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire —

NOM : .....

ADRESSE : .....

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, BRUXELLES  
C.C.P. 3-86 - 1 an..... Frs. : 160

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, BALE  
C.C.P. V. 10.442 - 1 an. Frs. : 12

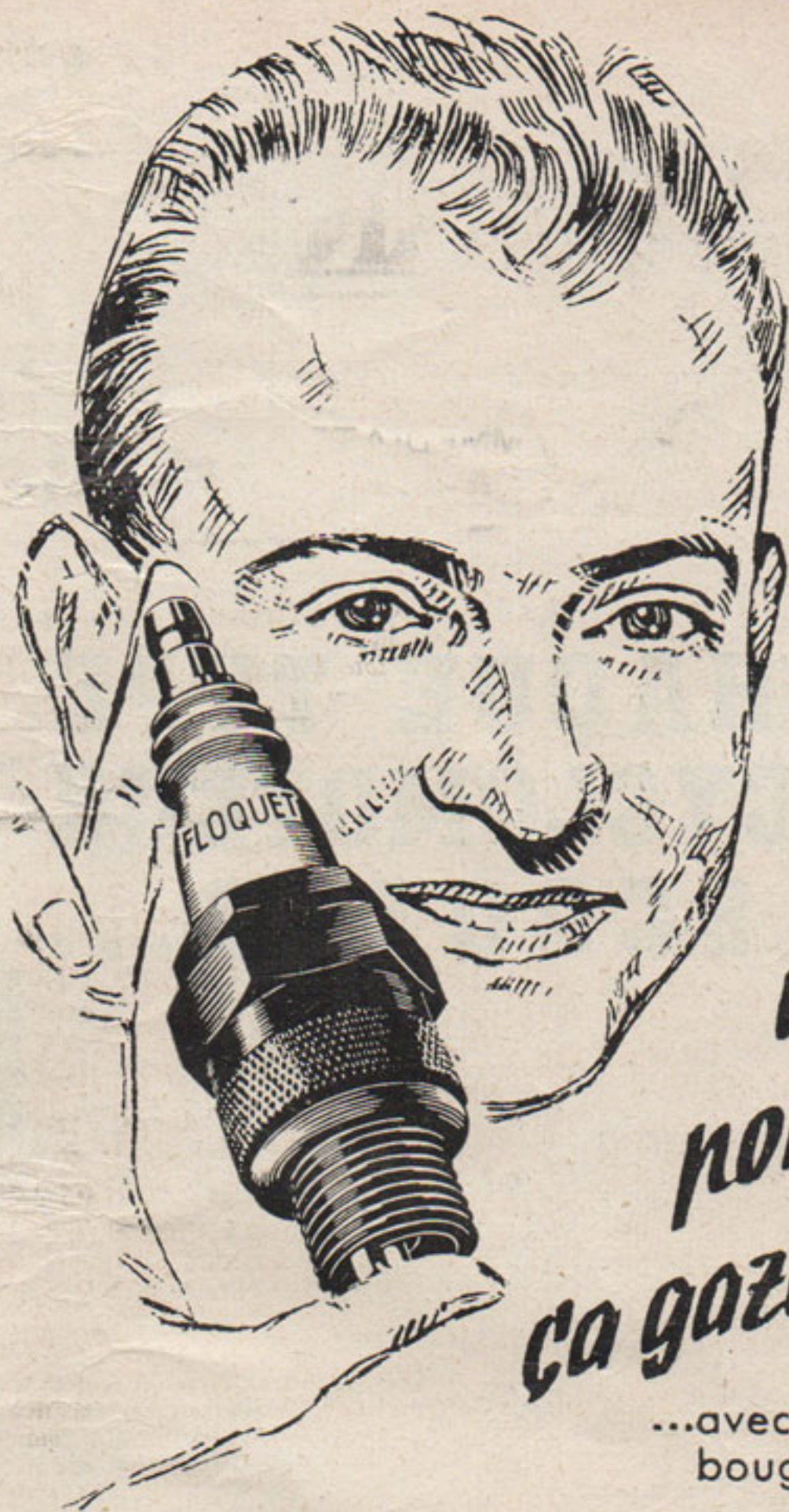
Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Frs : 1.100  
Changement d'adresse.. Frs. : 20

*L'abonnement partira du numéro .....*

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1955.)

R. L. Dupuy



Le chef de laboratoire des **BOUGIES FLOQUET** nous dit :

*voici pourquoi ca 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**

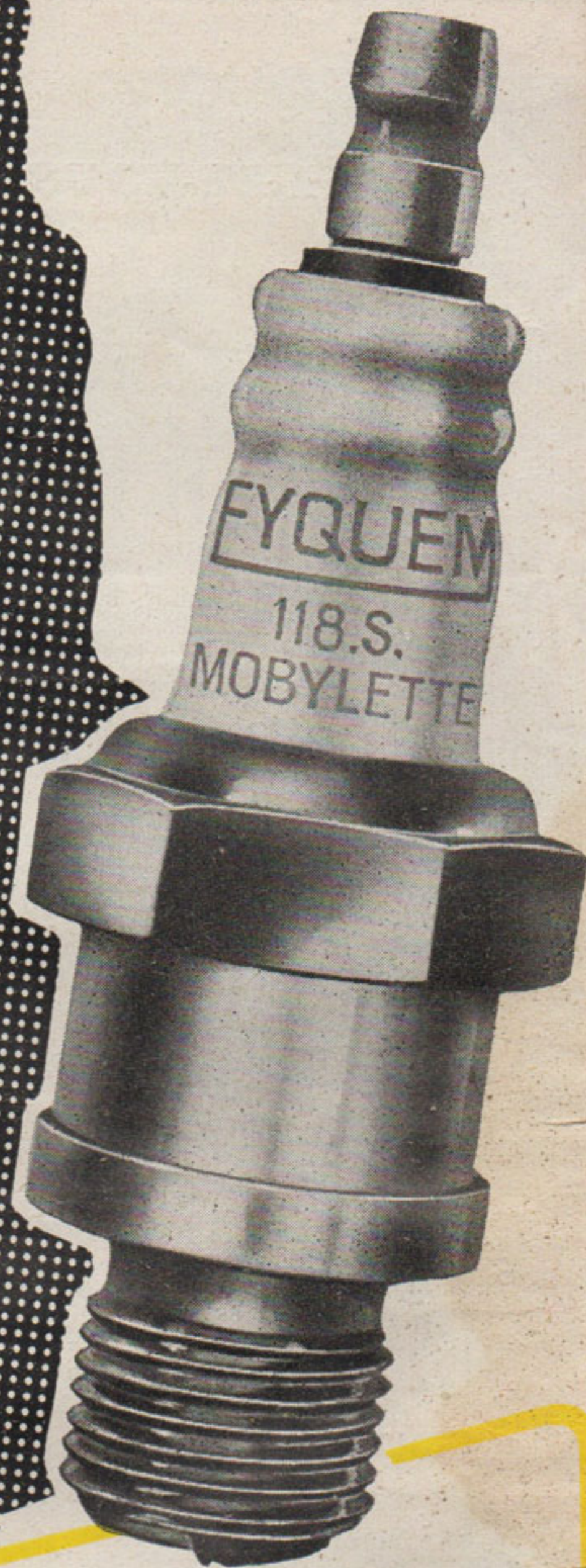
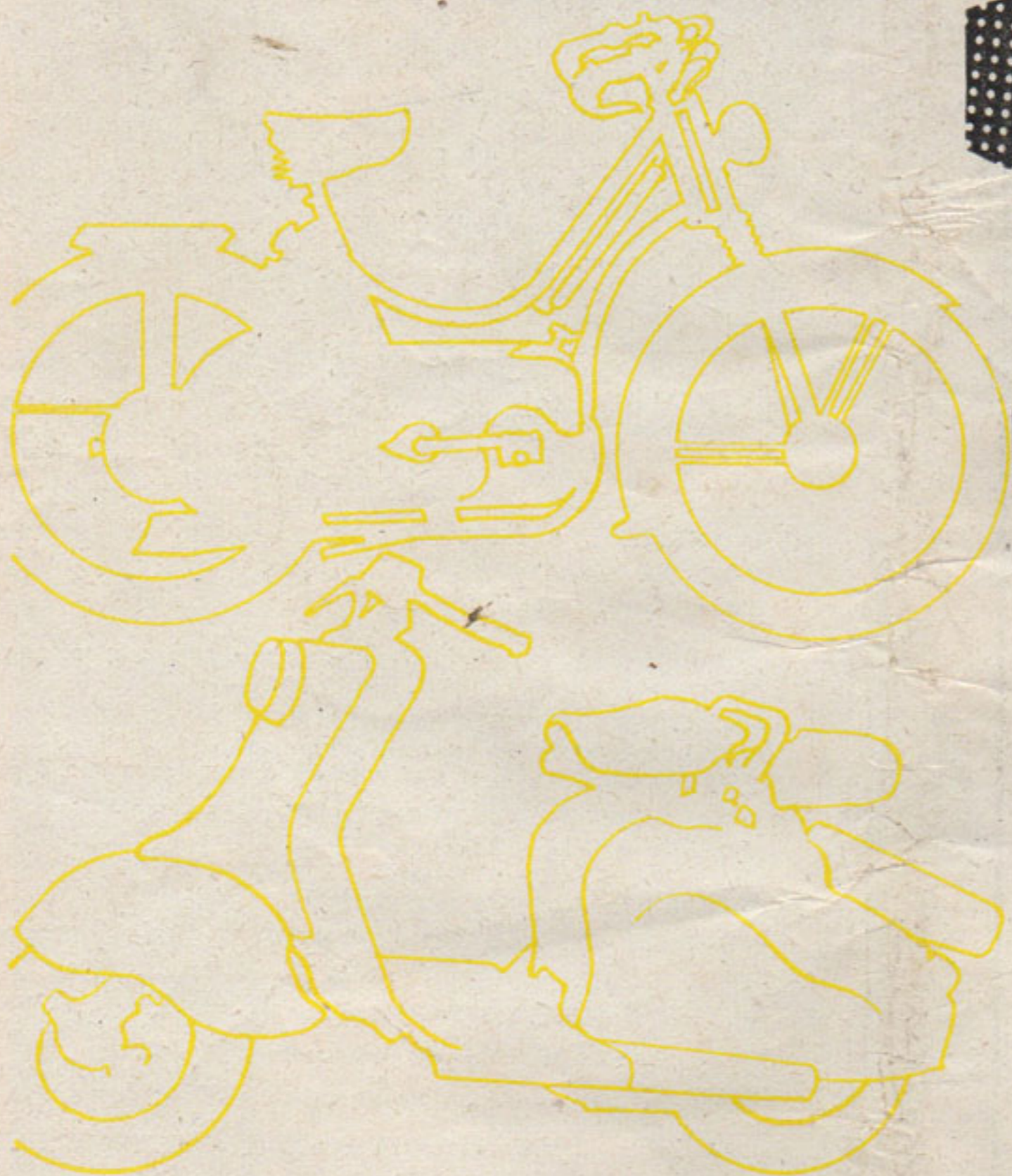
**bougies**

**FLOQUET**  
*bougies dynamiques*

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



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



<b>Pour cyclomoteurs :</b>		
MOBYLETTE .....	N° 118	Avec MOTEUR LE PAULAIN-JUNIOR N° 112
BIMA-PEUGEOT .....	N° 112	- MOTOBLOC-VAP ... N° 112
VELOSOLEX .....	N° 112	- LAVALETTE-MISTRAL N° 113
<b>Pour scooters :</b>		
YESPA .....	N° 113	<b>Pour vélomoteurs :</b>
LAMBRETTA .....	N° 113	PEUGEOT 125 cm <sup>3</sup> ... N° 113
TERROT .....	N° 112	MONET-GOYON 125 cm <sup>3</sup> ... N° 113
MOTOBÉCANE (cul. ép.)	N° 129	TERROT 125 cm <sup>3</sup> ... N° 112
		Avec moteur YDRAL ... N° 113

**...UN TYPE DE BOUGIE**

**FYQUEM**

**MONTÉE EN 1<sup>re</sup> ÉQUIPEMENT  
PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS**