

MOTOCYCLES *et Scooters*

1^{er} SEPTEMBRE 1955

9^e ANNÉE

N° 154

REVUE BIMENSUELLE

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS



DANS CE NUMÉRO :
FEUILLE - RÉPONSE
A NOTRE
GRAND CONCOURS

40 F

ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953-54-55



N^{os}

- 92 Scooter Bernardet 125.
- 93 500 Norton « Dominator ».
- 94 Scooter Lambretta.
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne.
- 96 350 Jawa.
- 97 125 Gnôme-et-Rhône R.4.
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G.S. ».
- 107 350 B.S.A. « cross ».
- 108 250 A.M.C.
- 112 700 Royal-Enfield « Météor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport ».
- 119 250 CSEPEL.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler.
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.

N^{os}

- 130 175 Motobécane Z-22-C.
- 131 250 Peugeot.
- 132 500 Norton « Daytona ».
- 136 Voiturette Inter ; 125 Ydral A.J.55.
- 137 500 B.M.W. R.51-3.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling.
- 141 250 Terrot O.S.S.D.
- 142 50 Britax.
- 143 Vespa 55.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3.
- 146 350 Motobécane ; Mobylette « Moby-matic ».
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star » ; 125 Automoto A.M.C.
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien.
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera.
- 150 125 Terrot.
- 152 350 Maïco.
- 153 175 Magnat-Debon.

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

AMAC

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

CYCLO
MOTEURS **SCOOTERS**

En vente
chez tous les
Motocistes

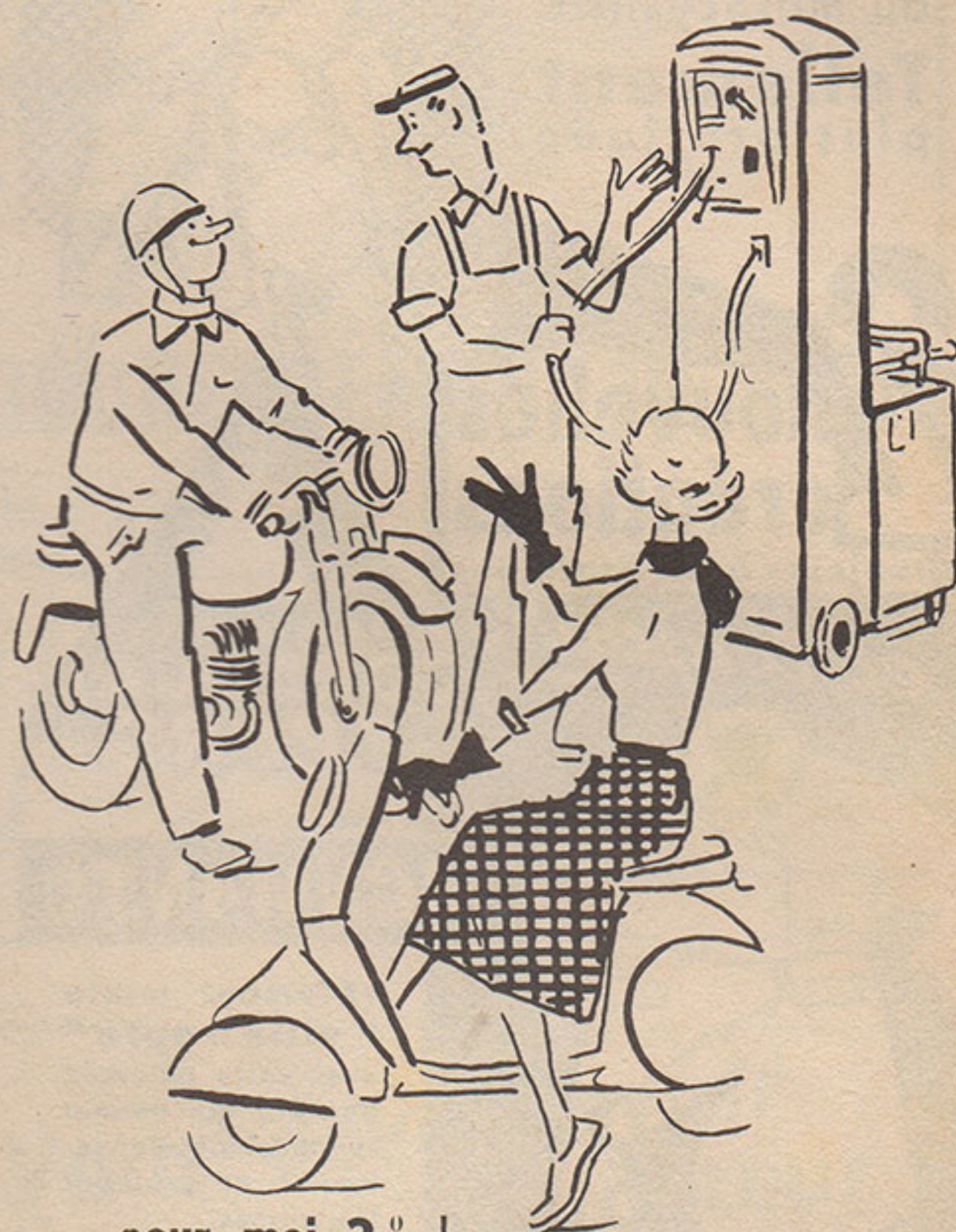
SOCOREX 21, rue Collange, 21
(ex. Station-Service AMAC) LEVALLOIS (Seine)
Tél. : PER. 06-02

LAMPE NORMA



LA LAMPE DE QUALITÉ POUR MOTOS ET SCOOTERS

A chacun son mélange ...



- pour moi 3 % !...
- pour moi 9 % !.

Choisissez vous-même, devant le **MIXER**, le pourcentage de mélange carburant qui convient à votre moteur 2 temps :
moto, scooter ou vélomoteur.

Arrêtez-vous devant les pompistes équipés du **MIXER**.

Finie, la fastidieuse et salissante "étape-bidon".
Devant vous, le **MIXER** débitera, en un clin d'œil, sans éclaboussures, le mélange d'huile et d'essence parfaitement homogène, dosé à votre convenance, et à celle de votre moteur.

DISTRIBUTEUR-DOSEUR *Mixer*

ASTER

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

Avec la célèbre

MACOMBYNN 55

BREVETÉ S. G. D. G.

Le survêtement
du motocycliste

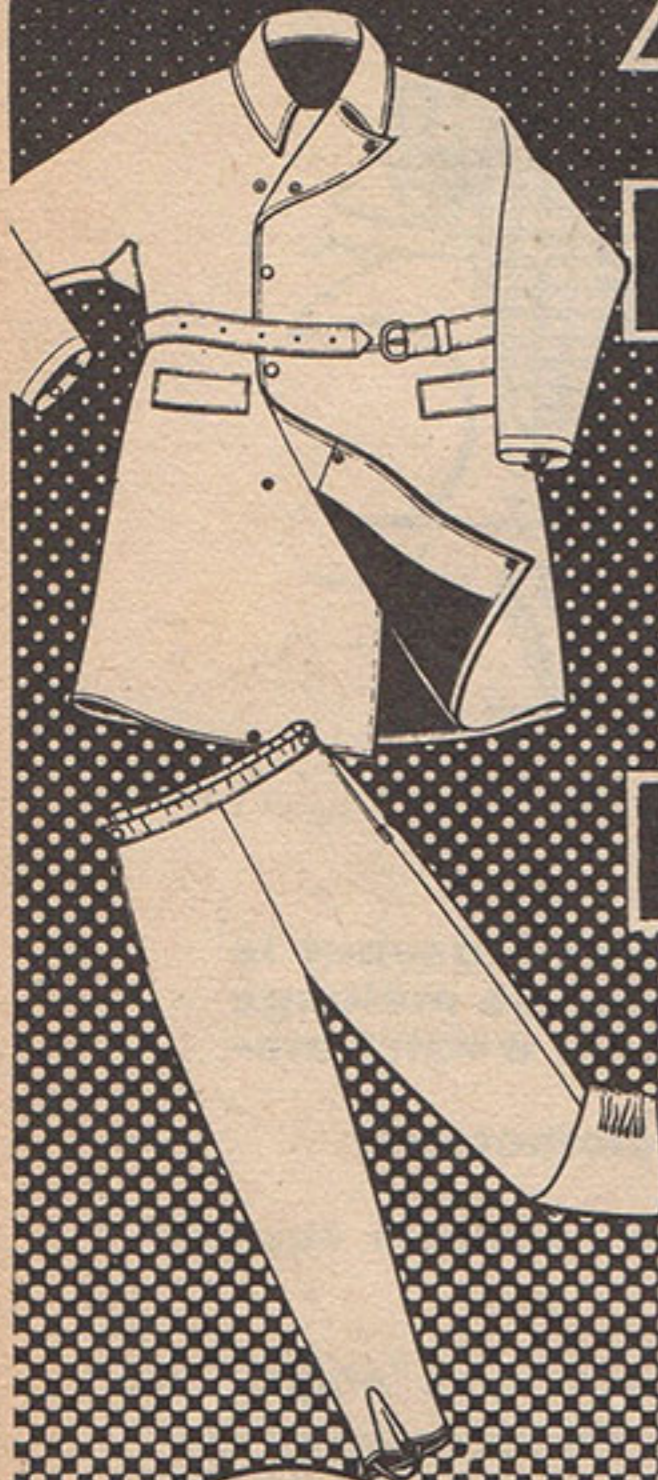
Tellement
plus pratique



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

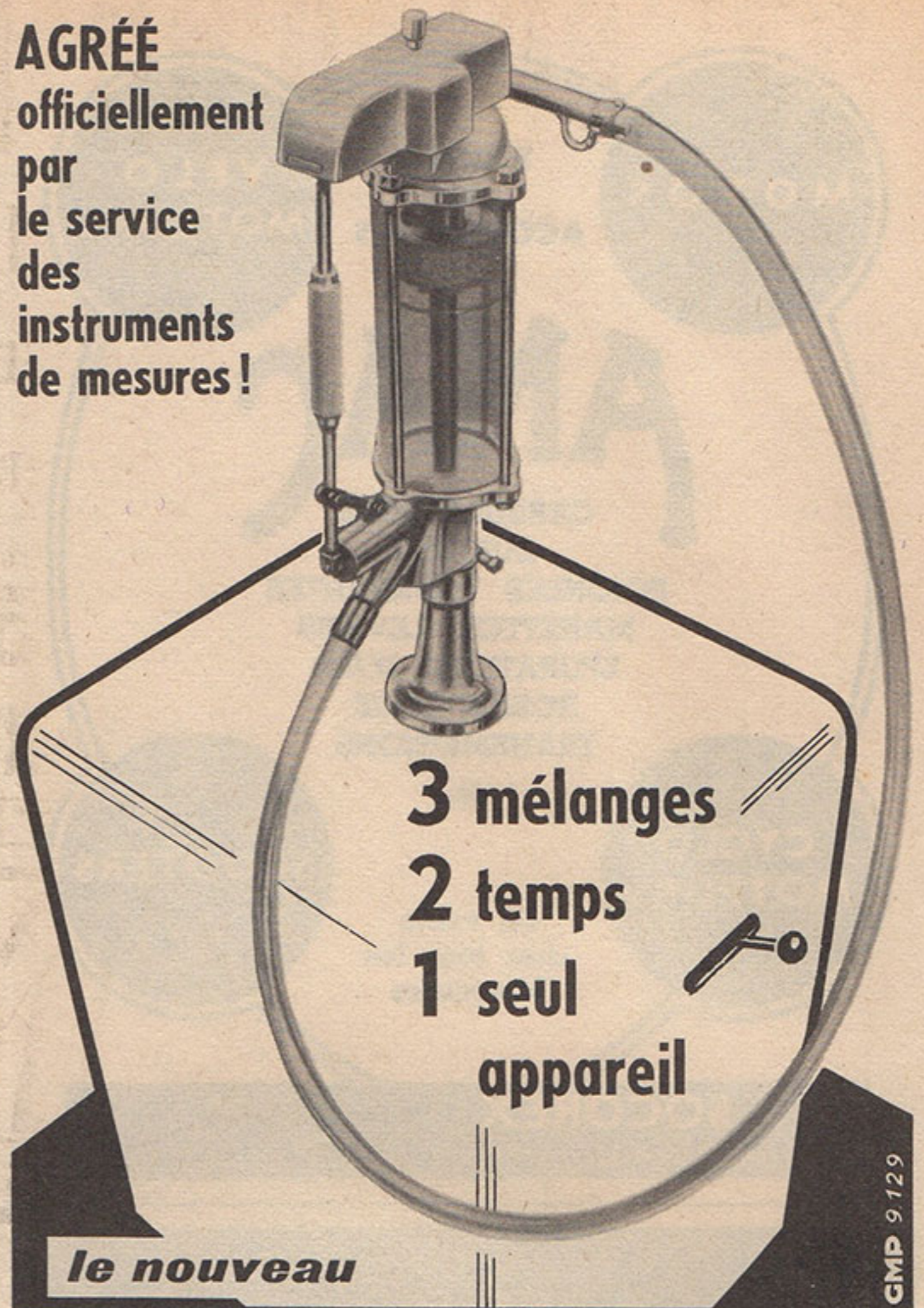
Tous renseignements et liste des
dépositaires chez le seul fabricant :

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

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

EN VENTE CHEZ LES PRINCIPAUX MOTORISTES DE VOTRE RÉGIO

AGRÉÉ
officiellement
par
le service
des
instruments
de mesures !



3 mélanges
2 temps
1 seul
appareil

le nouveau

GMP 9 129

NOVA-flex

- Équipé d'un flexible
- Puise par dépression
- Tous les mélanges en tous pourcentages à l'aide d'un dérivateur
- Sans piston, ni soupape
Désamorçage impossible

**sert 1 litre en
20 secondes**

BON POUR:
une documentation
complète

NOVA-flex

NOVA

32, RUE DE LA GARE
ARCUEIL (Seine) - ALE. 06-44 et 19-85

27^e BOL D'OR INTERNATIONAL

1^{ERS} PAHIN-RANCON

SUR AUTOMOTO

2^e ROUGER-ROBIN

SUR ALCYON

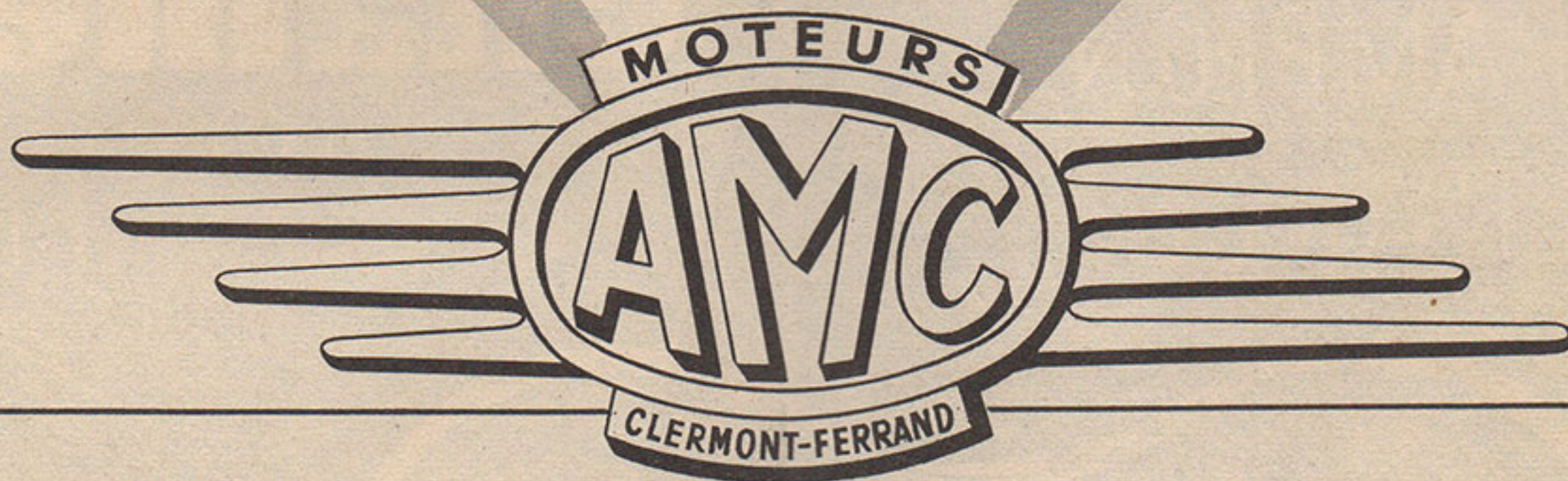
3^e ROUGER-MARTINE

SUR ALCYON

CATÉGORIE

250

MOTEURS 250 TYPE 55 - RIGOREUSEMENT DE SÉRIE



LE MEILLEUR RENDEMENT
DE VOTRE APPAREIL **Novi**
S'OBTIENT TOUJOURS AVEC

LA PIÈCE DÉTACHÉE D'ORIGINE

NOVI

REPARATIONS AVEC GARANTIE
CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

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

Vous devez avoir
un indicateur
de vitesse !

ART. 173. DÉCRET
DU 10 JUILLET 1954

“JAEGER”

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

PRÉSENTE

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

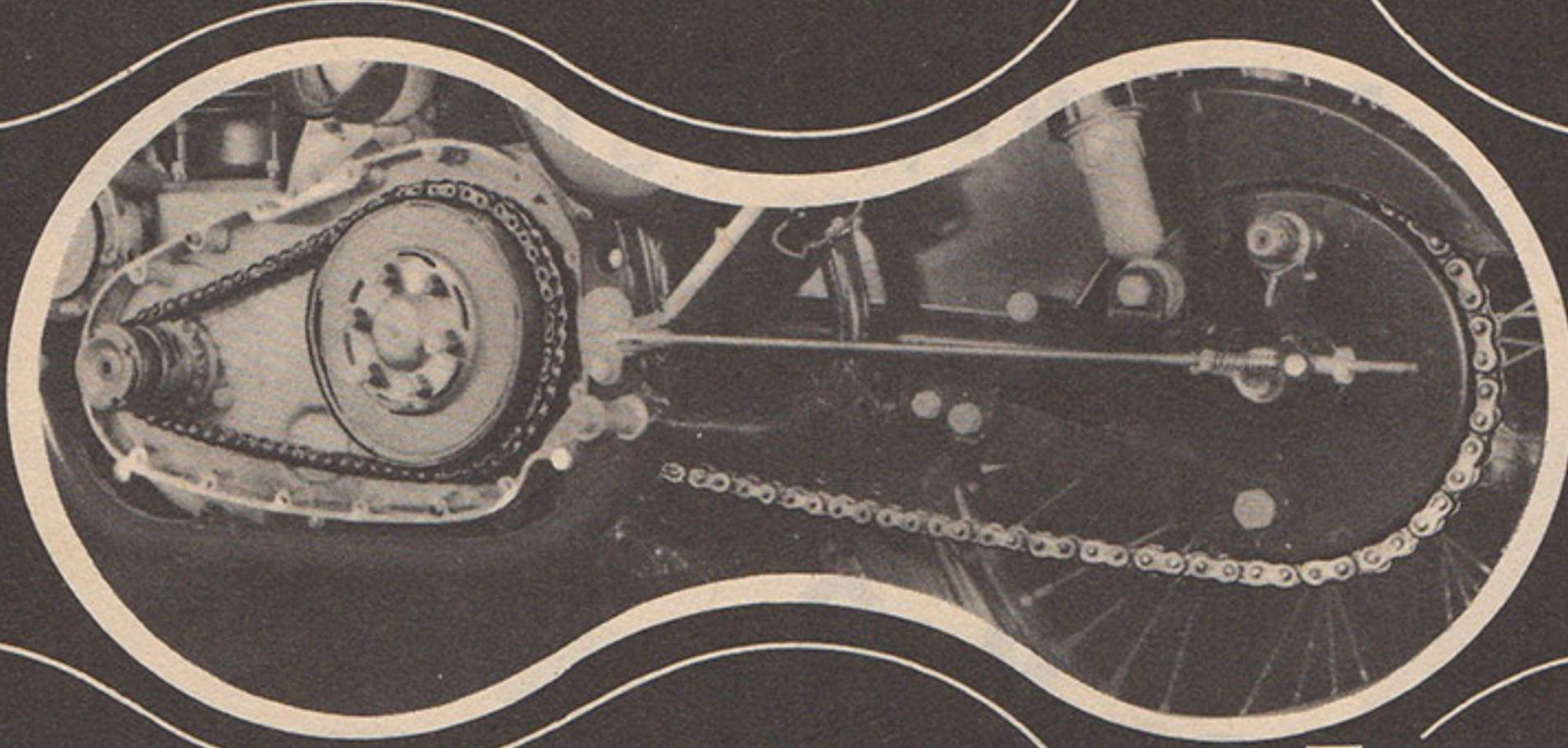
LA GARANTIE D'UNE TECHNIQUE ÉPROUVÉE
Modèles pour chaque type de moto, scooter ou vélomoteur
Pose facile sur guidon, fourche, potence, ou dans le phare.

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires



JAEGER

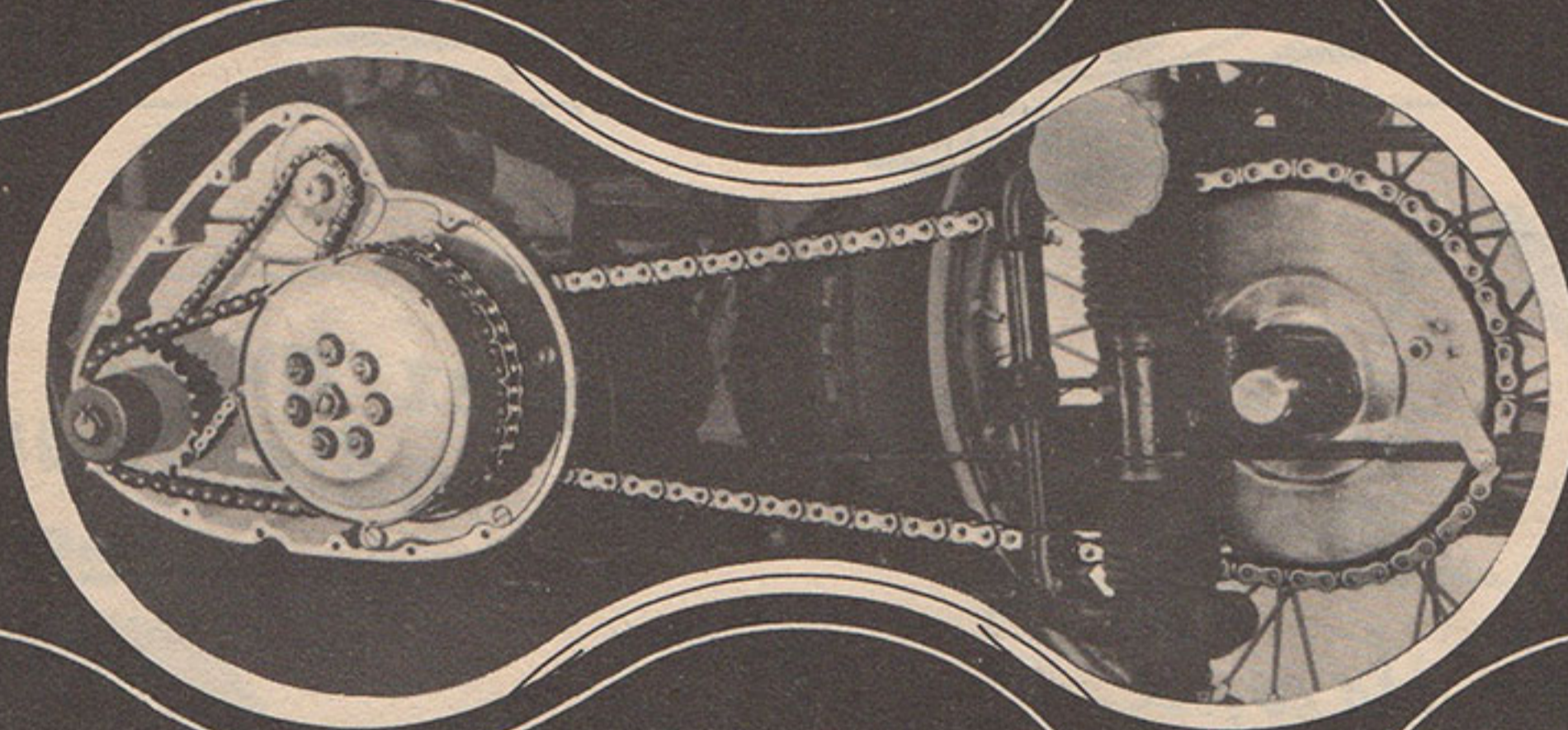
2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET



BRAMPTON
FRANCE

chaines

FRAN



BRAMPTON
FRANCE

motos

FRAN

BRAMPTON

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

A U S O M M A I R E :

- | | | | |
|--------------------------------------|----|---------------------------------------|----|
| ★ Échos..... | 8 | ★ Paris - Cap-Nord . | 22 |
| ★ Feuille - réponse du concours..... | 10 | ★ Commande hydraulique des soupapes.. | 26 |
| ★ Je suis un débutant. | 12 | ★ Vu pour vous..... | 28 |
| ★ La Victoria Swing. | 14 | ★ Sport et Clubs..... | 33 |

Le scooter CABRI
(Voir page 19.)

9^e ANNÉE

*

N° 154

*

1^{er} SEPTEMBRE 1955

MOTOCYCLES

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

**Trop
de phones
encore ?**

Si l'on en croit « Le Figaro » du 1^{er} août (et pourquoi ne pas le croire), son spirituel chroniqueur, M. Georges Ravon, entretient une correspondance suivie avec ses lecteurs, d'une part, et de l'autre, avec M. André-Louis Dubois, notre Préfet de Police, au sujet du bruit persistant et toujours aussi intolérable de toutes les catégories de motocycles dont les échappements qui, mathématiquement, s'apprécient en phones, sont, à leurs dires, trop phono-

M. Dubois reconnaît cependant par lettre, c'est M. Ravon qui l'écrit et nous citons son texte :

« Les vérifications ont révélé que seule une infime minorité des silencieux (de motos, bien entendu), 5 sur 249, pour les mois de mai et juin, produisent un bruit d'une intensité supérieure à la limite réglementaire de 90 phones fixée par le « Code de la Route ».

Et M. Ravon ajoute :

« Le Préfet de Police est décidé à multiplier les contrôles, mais il a demandé au ministre des Travaux publics l'abaissement de la limite des 90 phones, condition préalable à toute action répressive efficace. »

Et notre confrère conclut : Là est le vrai motif d'espoir!

A notre tour, nous dirons à M. Ravon ainsi qu'à ses correspondants et en tête à M. le Préfet de Police :

« Quand donc cesserez-vous de nous prendre pour des têtes de phones ?

» Dans cet orchestre cacophonique, la moto n'est qu'un instrument, pas plus discordant que les autres ; faire taire les trompettes n'empêche pas la basse de mugir, les violons de miauler, le saxo de gémir, ni les cymbales d'exploser.

» Si vous voulez supprimer ce tintamarre infernal, c'est toute la musique et non un seul instrument qu'il faut mettre en super-sourdine.

» Jusqu'ici nous avons le sentiment d'une brimade à notre seul endroit... Décrétez le silence partout ; ne nous considérant plus comme des cobayes, nous serons avec vous de tout cœur, et de toutes oreilles. »

Max Enders

M A S C H O S

Echos

LES SLOGANS DE LA PREVENTION ROUTIERE

- La grande vitesse est dangereuse... et coûteuse - à 110 à l'heure un pneu s'use 40 % plus vite qu'à 80 à l'heure.
- Percuter un arbre à 100 à l'heure produit le même effet sur la voiture et les passagers qu'une chute du sixième étage.
- Sur route mouillée un freinage énergique et progressif peut vous sauver, le « coup de frein » vous enverra au fossé.
- Août, le mois dangereux - l'an dernier trente tués par jour sur nos routes.
- Des pneus usés et des freins insuffisants ont été la cause de six mille accidents en 1954.
- Vous avez parfaitement le droit de rouler lentement, de vous promener, mais alors, tenez scrupuleusement votre droite.
- A l'arrêt, ne vous fiez pas au frein à main; en descente passez la marche arrière, en côte passez la première. Vous serez tranquille.
- Attention aux fins de journée : fatigue, énervement, apéritif, chute du jour, circulation intense. Un accident sur trois se produit entre 18 et 21 heures.
- Il y a sur nos routes deux fois et demi plus d'automobiles qu'en 1938, soyez trois fois plus prudent que vous l'étiez avant guerre.
- Piéton isolé, en circulant à gauche vous verrez venir le danger et pourrez l'éviter.

LE TRIAL S'ORGANISE : vers un prochain Championnat de l'Île-de-France.

On sait l'excellence du trial quant à l'éducation des reflexes de pilotage, aussi bien pour le coureur de moto-cross que pour le touriste toujours susceptible de s'écarter des routes goudronnées.

Le trial représente aussi un excellent test de solidité des machines, donc de sécurité.

Après avoir été longtemps boudé en France, ce sport intensément pratiqué en Angleterre et en Belgique, semble enfin acquérir chez nous droit de cité. Le programme de l'hiver prochain s'annonce d'ores et déjà très intéressant, mais encore faut-il que le trial trouve véritablement sa voie, c'est-à-dire qu'il soit codifié par un règlement précis et logique, susceptible de donner satisfaction aussi bien aux coureurs qu'aux touristes licenciés.

La Ligue motocycliste de l'Île-de-France et la Fédération française de Motocyclisme se sont réunies en une commission de trial appelée à jeter les premières bases d'un règlement définitif. Nous avons pensé intéressant de vous donner ci-après le compte rendu de cette réunion qui a examiné et entériné le projet de règlement déposé par l'Ami-

cale motocycliste de Saint-Cloud et son président sportif Roger Letang, un des plus ardents protagonistes du trial en France :

Travaux de la Commission de Trial.

Quatorze présents. Projet présenté par R. Letang, président de l'Amicale motocycliste de Saint-Cloud concernant la réglementation générale des épreuves de trial, saison 1955-1956.

Les décisions suivantes ont été prises :
1° *Longueur des parcours* : minimum 24 kilomètres soit en trois boucles de 8 kilomètres, soit des boucles d'un kilométrage supérieur, mais 24 kilomètres minimum de circuit. Une boucle pour les cyclomoteurs.

2° *Classification des machines et des pneus* :

- a) Groupe tourisme (pneus tourisme);
- b) Groupe trial (pneus trial).

Possibilité d'un troisième groupe avec autorisation de pneus de moto-cross.

Il y aura au maximum trois classements.

Dans le cas de participation étrangère, un classement international sera fait, groupant les étrangers et les licenciés inter français. L'échappement libre est interdit; l'éclairage est facultatif, le garde-boue avant est obligatoire. Toute latitude est laissée aux coureurs pour les modifier au mieux, ainsi évidemment que les rapports moteur-boîte-roue arrière.

Vérification des parcours par la Com-

mission de Trial. Préconisation d'un parcours spécial pour les touristes.

Tirage au sort pour l'ordre des départs dans chaque groupe, afin de ne pas désavantager les derniers partants, le parcours étant plus tourmenté à la fin qu'au début de l'épreuve (constatations effectuées et revérifiées à Saint-Cucufa).

3° *Points de pénalisation* :

1 pied à terre : 1 point ; 2, 3, 4, pieds à terre : 1 point par pied ; 5 pieds (maximum) : 5 points ; au-dessus de 5 pieds, échec à la zone.

Echec à la zone : 10 points par faute cumulable (voir tableau des fautes ci-dessous) :

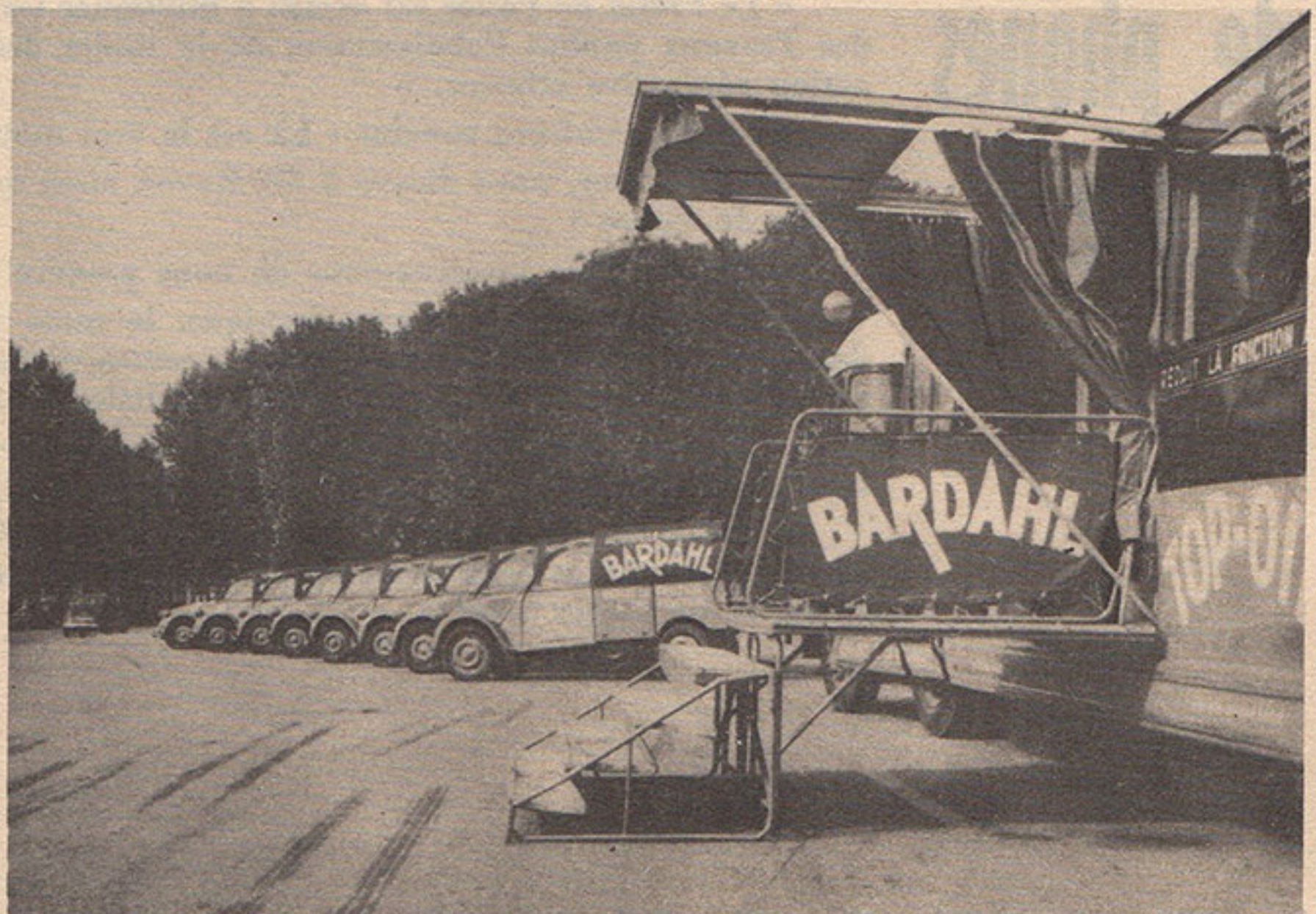
- a) Plus de 5 pieds à terre ;
- b) Arrêt de progression avec ou sans pieds à terre dans le sens du parcours ;
- c) Tête à queue avec retour en arrière ;
- d) L'arrêt du moteur, à ne pas confondre avec le concurrent qui use du décompresseur dans une descente ;
- e) Chute du concurrent ;
- f) Le fait de franchir les limites de la zone ou de renverser les drapeaux ou fanions de balisage du circuit ;
- g) Le fait d'entamer un passage non-stop en laissant les pieds traîner de chaque côté de la machine ;
- h) Appui du corps sur un arbre ou un mur.

100 points, refus d'accomplir une zone ou erreur de parcours (100 points par zone).

Les non-stop spectaculaires ou dange-

(suite page 11.)

La caravane publicitaire Bardahl, qui va suivre les grandes manifestations commerciales, industrielles et agricoles, a pris le départ pour la région du Sud-Ouest.



MOTO CYCLES

Schock

(Suite de la page 8.)

reux pour le public devront être cordés ou protégés par des barrières.

Un non-stop sera chronométré, afin de départager les ex-aequo en points de pénalisation.

La moyenne générale de l'épreuve ne devra pas être inférieure à 15 ou 20 km/h. selon la difficulté des circuits et selon les intempéries pouvant faire varier les conditions du parcours.

Il est envisagé un Championnat de Trial de l'Ile-de-France, basé sur l'addition des meilleures places obtenues au cours de toutes les épreuves disputées en Ile-de-France.

Moto-Cross de Vals-les-Bains.

A Vals-les-Bains, le 24 juillet dernier, l'écurie Mistral-Moto s'est taillée la part du lion.

L'ex-champion de France Paul Godey, licencié du club de Pernes-les-Fontaines (Vaucluse) fut un vainqueur des catégories 350 et 500 sur B.S.A.

Vila, malchanceux, arriva à obtenir une quatrième place et Annesi fut un vainqueur aisé en petites cylindrées 250 cm.

Nous levons notre... godet à l'écurie course Mistral-Moto de réalisation récente.

Paul Godey (500) triomphe au 3^e Moto Cross National de Saint-Affrique.

Remarquables épreuves organisées par le dynamique Moto-Club Saint-Affricain avec, à sa tête, M. Arlabosse.

Circuit du château de Vaxergues, d'un développé de 900 mètres, avec tremplin de saut, piste grass-track, ravin du diable, trou de l'enfer (rien n'y manquait!). Hardy, en petites cylindrées a su tirer son épingle du jeu et profiter de la malchance de Sauca en deuxième manche et des abandons d'Audemar et Romano.

Paul Godey, toujours sûr de lui, triompha des deux premières manches en catégorie 500, mais trouva son maître en finale. Le national René Combes (M.C.C. Albigeois) conserva son avantage de premier après un très spectaculaire départ pratiqué au « Sandow », malgré les assauts de l'ex-champion de France qui s'avèrent inutiles. Combes a fait une course de toute beauté devant les chevronnés Verrecchia, Lusseyran, Zacharie. Le Belge Degraux (blessé) et Cros ont été très malchanceux.

250. — 1. Hardy (M.-C. Colomiers), sur Monet-Goyon, 7 points; 2. Geil (M.C. Toulouse), sur D.O.T.; 3. Sauca (Saint-Affrique), sur N.S.U.; 4. Galzin (Saint-Affrique), sur N.S.U.; 5. Olivotti (Paris), sur Spécial-Olivotti.

Non classés : Romano, Audemar.

500. — 1. Paul Godey (Pernes), sur

B.S.A., 4 points; 2. René Combes (M.C.C. Albi), sur B.S.A., 5 points; 3. Verrecchia (Paris), sur B.S.A., 13 points; 4. Vila (Pernes), sur B.S.A., 14 points; 5. Lusseyran (Paris), sur Ariel, 18 points; 6. Zacharie (Paris), sur B.S.A., 20 points.

Non classés : Cros, Degraux. P. C.

Victoire de Klym au VI^e Moto-Cross de Lavaur.

Bonne organisation du Moto-Camping-Club vauréen sur son tracé de la Roquette. En grosse cylindrée, l'inter Melioli de Chaville, en très grande forme devait logiquement figurer en palmarès, mais l'arrêt prolongé de sa Gilera au cours de la manche finale par suite de gros ennuis mécaniques le priva de la victoire. Il avait gagné de brillante façon les deux premières manches. Klym, deux fois second et une fois premier s'octroya la victoire suivi du Toulousain Darrou, très régulier.

En 350 régional, l'Albigeois Melous gagna à l'arrachée devant le jeune espoir castrais Herail.

350 Régional. — 1. Melous (M.C.C. Albi), sur Royal-Enfield; 2. Hérail (M.C. Castres); 3. Bru (M.C. Vixiège); 4. Salabert (M. C. Lavaur); 5. Maurel (M.C. Vixiège); 6. Loubières (M.C. Saint-Affrique).

500 National. — 1. Klym Robert (Orléans), sur B.S.A., 5 points; 2. Darrou (Toulouse), sur B.S.A., 9 points; 3. Melioli (Chaville), sur Gilera, 10 points; 4. Lefèvre (Paris), sur B.S.A., 13 points; 5. Kohler; 6. Mateos; 7. Aguirre; 8. Spiroux.

Non classés : Cox (Belgique) et Vinetty (Paris).

Victoires de Galzin et Combes au Moto Cross National de Bort-les-Orgues.

Le Moto-Club d'Auvergne avait remplacé son circuit de vitesse motocycliste par un moto-cross qui a eu son légitime succès sur son nouveau terrain, en bordure de la Dordogne.

En 250, le jeune Galzin de Saint-Affrique sur N.S.U. fut le meilleur malgré les Aguirre et Melous.

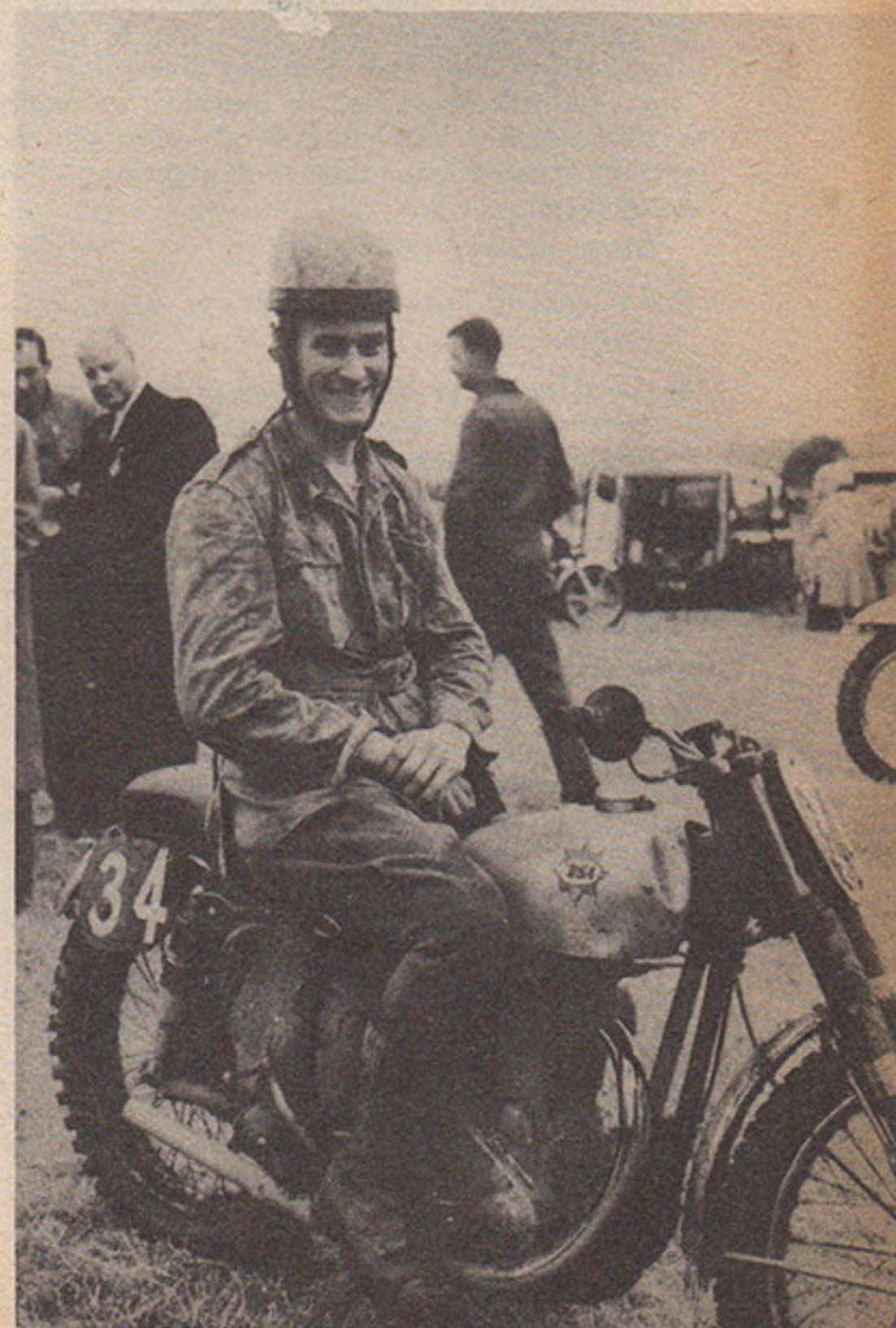
En 350, le gaillacois Combes licencié au M.C.C. albigeois, malgré une chute en deuxième manche, toujours très régulier, battit aux points Alvaro et le banlieusard parisien Vaccani. Malbec, Aguirre, furent malchanceux.

René Combes après Bort est à sa quatorzième victoire de la saison (catégories 350 et 500).

Brian Martin, étoile du trial et du cross, sur BSA, sélectionné dans l'équipe de Grande-Bretagne pour les Six Jours.



Ce scooter léger Kreidler 50 cm³ a mené son conducteur jusqu'au pied des Pyramides. On peut donc nier aujourd'hui les possibilités routières du 50 cm³.



JE SUIS UN DÉBUTANT

l'achat d'une

En motocyclettes, il y a peu de maquilleurs ou du moins pas autant qu'en automobile.

La raison en est que la motocyclette d'occasion, et principalement le vélomoteur sur lequel les transactions sont les plus nombreuses, est d'un prix relativement bas et que le maquillage ou le gonflage d'une machine fatiguée, ne serait pas rentable.

Néanmoins le « devoir » du vendeur, si nous pouvons dire, est de tirer le plus grand prix de sa machine.

Le « devoir » de l'acheteur est de faire baisser ce prix et de ne pas être volé.

C'est une sorte de jeu, passionnant, mais s'il n'est pas besoin de donner de conseil à un vendeur, car par définition il connaît le commerce, il nous semble louable d'informer le débutant ou la débutante des précautions à prendre lors de l'achat d'un vélomoteur ou d'une moto d'occasion.

Il ne saurait être question du « juste prix » d'une machine, celui-ci dépendant au premier chef de la bonne volonté du vendeur, de son désir de se débarrasser d'un engin et.. de la bourse de l'acheteur.

Un proverbe dit à ce sujet :

On en a jamais que pour son argent.

Il serait chimérique d'acquérir une 175 cm³ de l'année, ayant 10 000 km, pour 35 000 fr.

Nous allons nous borner à donner au cher débutant ou à la chère débutante un ensemble de conseils tels que sans connaître la mécanique il (ou elle) sera à même d'acquérir un engin potable et en état de marche; un engin pas très âgé et sur lequel il n'y aura pas de grosses réparations à faire ni de pannes graves à redouter.

Deux parties :

- La vue et l'examen extérieur de la machine.
- Le démontage de quelques pièces simples pouvant donner un aperçu de l'état mécanique de l'ensemble.

examen extérieur de la machine

Le premier coup d'œil sur la moto ou le scooter, s'attache à deux choses : la peinture et les chromes. Deux choses qui n'ont pas grande signification, mais qui donnent un aperçu de la manière dont la machine a été entretenue. Cet aperçu doit toutefois être tempéré par l'idée que certaines peintures de moto n'ont pas la résistance ni l'épaisseur des laques et vernis employés en automobile.

On s'attachera principalement à ce que les parties dépourvues de peinture ne soient pas rouillées jusqu'à la corrosion.

Un doigt humecté passé sur l'endroit suspect permettra de se rendre compte si la surface est restée lisse ou bien devenue granuleuse par la rouille.

Après cette prise de contact, l'examen doit être méthodique et il ne faut surtout pas craindre de froisser le vendeur car, comme tout « commerçant », il est votre obligé et tant que l'acheteur ne prendra pas un marteau pour voir si le cadre est solide, il ne peut que s'incliner devant vos petites manies et vos précautions de personnes averties.

l'âge de la machine

La carte grise indiquera toujours le type du véhicule et si l'acheteur est vraiment un profane, il peut se renseigner sur la date correspondant au type avec le numéro de sortie, soit auprès d'un motoriste, soit directement au fabricant ou au constructeur.

D'autres indices permettent toutefois de situer dans le temps le véhicule. Pour les scooters toutefois, en raison de leur apparition relativement récente, il n'est pas aisé à une personne qui n'est pas spécialisée, d'en connaître l'âge.

Pour les vélomoteurs, en gros, 1948 marque la généralisation du pneu 25 x 3, 1950 celle de la fourche télescopique et depuis 1952 la grande majorité des machines est équipée de deux suspensions. Pour le sélecteur, cet accessoire n'indique rien de précis, car à l'heure actuelle deux grandes marques françaises ont encore certains de leurs modèles modernes équipés d'un levier à main.

la partie cycle

La machine peut avoir prématurément vieilli. Le simple fait qu'elle ait été garée à l'extérieur par tous les temps, a pu la faire souffrir et la détériorer.

L'examen des garde-boue et des rayons doit être attentif. Les rayons ne doivent présenter aucun indice de torsion ni de corrosion. Ils ne doivent pas avoir de jeu.

Les roues elles-mêmes devront être exactement dans l'axe de la machine, et l'on devra se pencher jusqu'à terre pour s'en assurer.

Le fait que la machine couche dehors peut être confirmé par l'examen des ressorts situés sous la selle qui ne peuvent être atteints par la pluie mais ne sont pas à l'abri de l'humidité (sans aucune allusion, bien sûr).

Si les pneus sont en bon état, tant mieux, mais il ne faut rien en conclure, car selon leur marque, le climat sur lequel ils ont travaillé, l'état des routes sur lesquelles ils ont roulé, le laps de temps qui s'est écoulé depuis

qu'ils ont été changés, leur usure peut varier dans des proportions importantes.

On jettera un coup d'œil sur les câbles et gaines, quoique leur remplacement total n'entraîne à aucune dépense élevée.

la partie moteur

Toujours sans rien démonter, on regardera et on touchera le moteur.

Des suintements anormaux sous la culasse et d'importantes dégoulinades le long des ailettes du cylindre, surtout sur un quatre-temps, seront un premier indice de méfiance. Les joints sont peut-être usés à moins que tout simplement la culasse soit mal serrée.

En actionnant le kick à la main, on se rendra compte si le moteur compresse convenablement.

Prendre garde aux bruits anormaux des soupapes lors de la mise en marche.

Un rapide essai sera nécessaire pour se rendre compte du bon fonctionnement de la boîte de vitesses et de l'embrayage. Si le vendeur n'est pas là (et même s'il est là, à la

QUELQUES POINTS

A	L'État de la suspension avant.
B	Le phare, le compteur et le circuit électrique.
C	La direction.
D	L'aspect du cylindre.
E	Le carburateur (boulons et boisseau).
F	La transmission.
G	La suspension arrière.
H	Le bon fonctionnement et l'état des freins (commandes et garnitures).
I	Le jeu du volant magnétique.

machine d'occasion

réflexion), pousser un peu le moteur dans chacune des vitesses, car si une vitesse saute par suite de l'usure de la boîte, elle le fera bien plus volontiers à un régime élevé.

Manipuler le volant magnétique avec la main s'il est apparent pour voir s'il n'y a pas un jeu anormal. Ne quitter le moteur enfin qu'après avoir jeté un coup d'œil sur l'état des boulons du carburateur et du volant magnétique, qui ne doivent présenter aucun signe anormal de détérioration.

De si bonne apparence qu'elle soit, n'achetez *jamais* une moto ou un scooter dont les boulons sont arrondis à la suite des brutalités et sévices exercés par des mains maladroites.

la transmission

L'usure des pignons de la transmission (représentée brillamment par la couronne de la roue arrière) se voit à l'état des dents. Un pignon fatigué par un fardeau de chaîne devenu trop lourd aura des dents réduites très pointues et affûtées comme des rasoirs.

La chaîne elle-même, si elle a bonne apparence, pourra néanmoins manifester des signes

d'usure. Un jeu latéral anormal des maillons l'indiquera sûrement.

les menus accessoires

L'usure et la manière de conduire et de réparer sera visible dans les menus accessoires que leur usage soit courant ou non. Regarder plus spécialement les poignées du guidon, les caoutchoucs du sélecteur, ou les commandes de vitesses au guidon, pour essayer d'imaginer la manière dont la machine était conduite.

L'usure de la béquille pourra fournir un sûr indice de l'utilisation. Une béquille usée, tordue et malmenée indiquera que l'usage de la machine était journalier.

Regarder rapidement les boulons fixant les tringles des garde-boue et ceux qui attachent les roues au cadre. Là aussi les boulons indiqueront mieux qu'une fiche astrologique le caractère violent et immodéré de la personne qui s'en est servie ou, au contraire, sa parfaite bonne tenue.

Changer une roue de scooter en tapant sur les boulons signifie que l'on n'est pas plus doux dans sa conduite ou son entretien.

Le nombre de kilomètres indiqués au compteur est la dernière des choses à considérer, car se fier entièrement à cet accessoire serait faire montre d'un esprit dont l'optimisme n'aurait d'égal que la candeur.

le démontage de certains ensembles

Le cher débutant, ou la chère débutante, réduira bien entendu au maximum les démontages à effectuer.

Freins, moyeux et carburateur seront les clés qui emporteront votre décision.

les freins et moyeux

On ne doit pas acheter une machine d'occasion sans avoir démonté ses deux roues et vérifié l'état des freins et des moyeux. Cette règle est impérative car... c'est la partie dont l'utilisateur s'occupe le moins. Une roue continue de tourner même si ses billes sont transformées en cônes ou en ellipses.

Sur les machines munies de cuvettes il arrive fréquemment que les billes aient été mal placées lors d'un remontage et aient occasionné une usure prématurée de la cuvette.

L'état des freins devra être excellent et nous ne saurions mieux faire que vous demander de vous reporter à la page sur les freins, publiée dans cette rubrique.

le carburateur

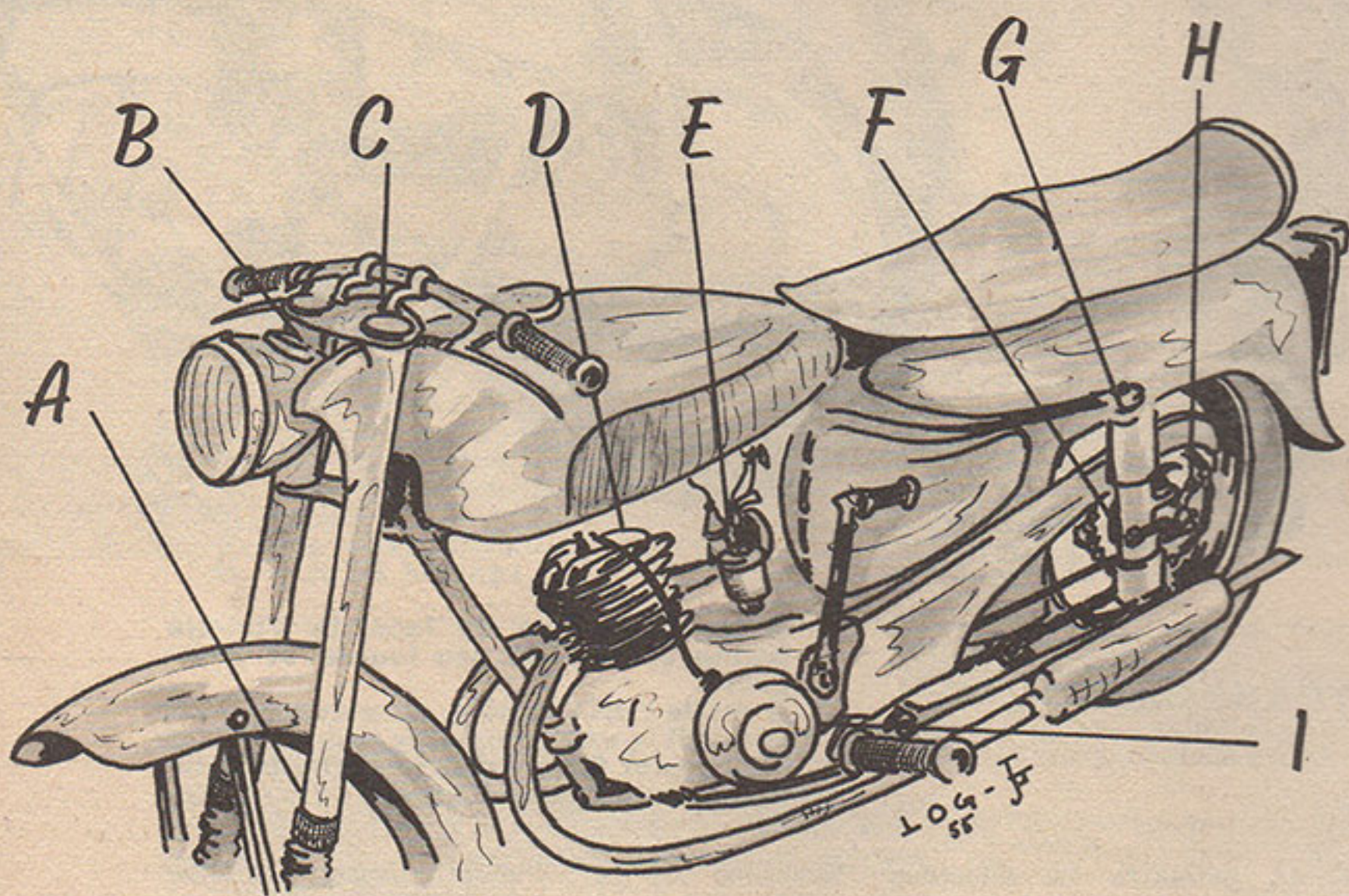
Le coulisseau (ou le papillon) des gaz sera extrait de son logement pour un examen assez minutieux.

Son usure marquera l'âge du véhicule bien mieux que tout autre indice.

En bref, il faut prendre la machine d'occasion pour ce qu'elle est et ne pas avoir la prétention d'acheter un scooter Mors pour le prix d'une lessiveuse, mais prendre toutes les précautions pour faire une bonne acquisition.

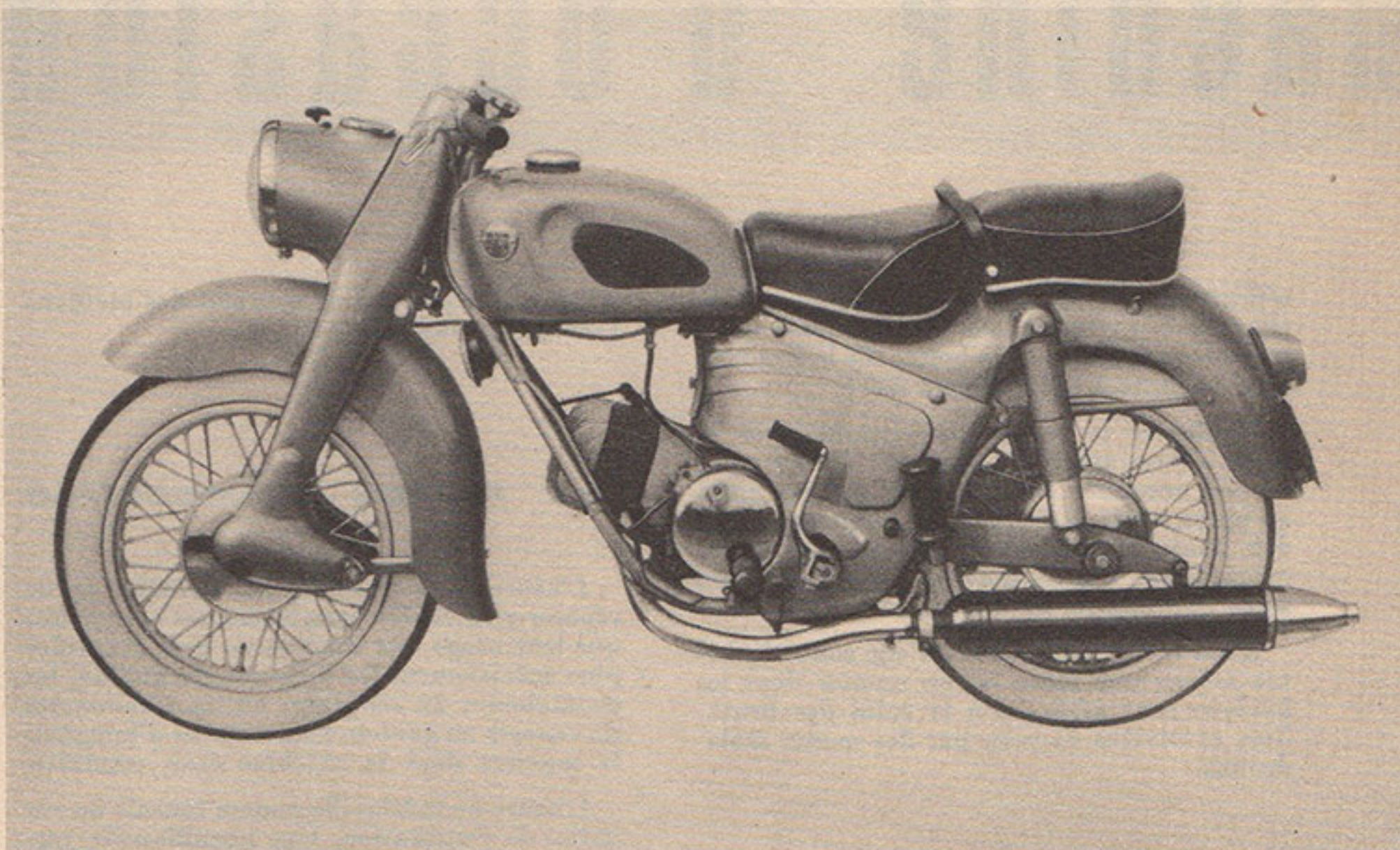
(A suivre.)

A EXAMINER SUR UNE MACHINE D'OCCASION



MACHINES NOUVELLES

LA VICTORIA "SWING 200"



Au cours d'une réception de presse, le directeur technique des usines Victoria de Nuremberg, M. Bauer, disait récemment que la crise actuelle dans le domaine de la moto démontre clairement que tout n'est pas pour le mieux entre la demande d'une clientèle importante et l'offre de l'industrie motocycliste.

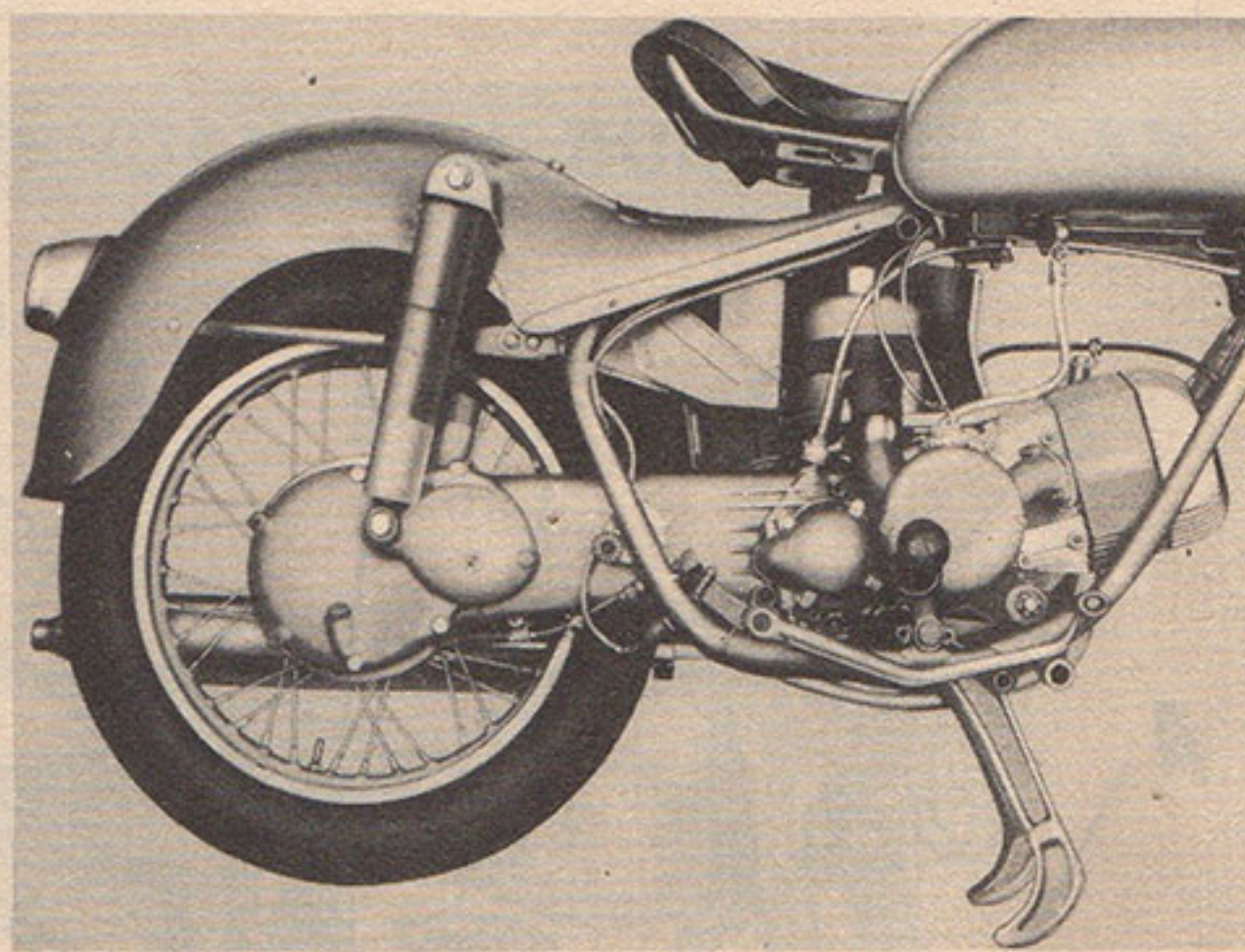
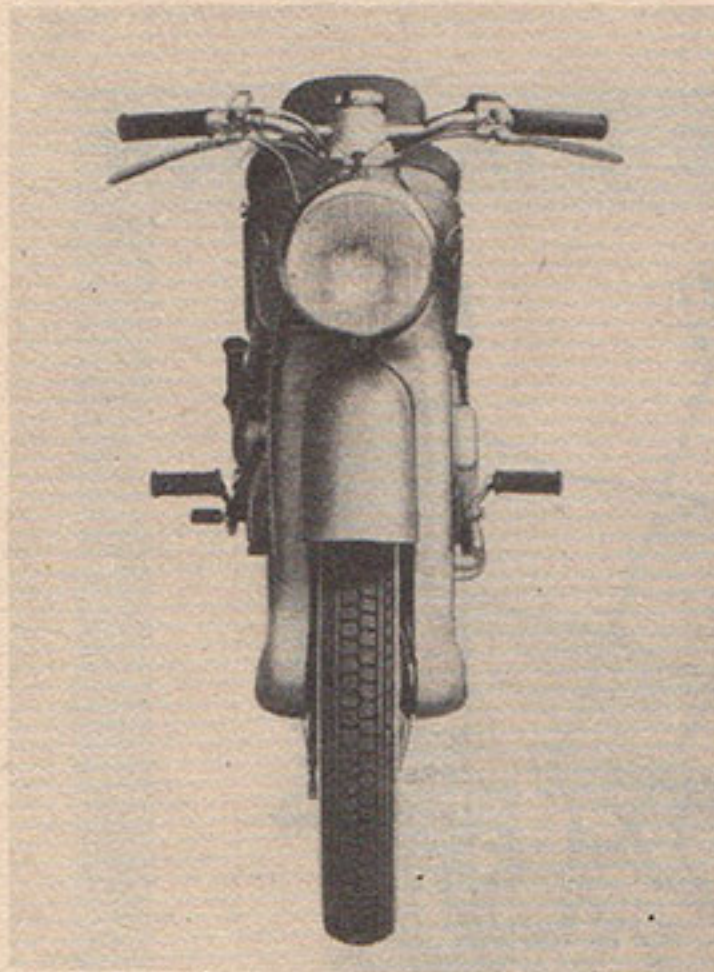
Victoria a donc essayé de remédier à cet état de choses en lançant un modèle nouveau, révolutionnaire. Les méthodes de fabrication utilisées ont permis de rester dans les limites des prix raisonnables. M. Bauer est un spécialiste de la fonderie d'aluminium sous haute pression. Ainsi, une grande partie des pièces de la Victoria Swing sont réalisées en alliage coulé sous très haute pression (100 t). Ce procédé évite une grande partie de l'usinage, donc économie appréciable.

LE MOTEUR

Nous trouvons là un deux-temps monocylindre de 200 cm³ (65 mm d'alésage pour 60 mm de course), à cause des raisons (fiscales) bien connues. Le rapport volumétrique est de 1 : 7,2. Sa puissance serait de 11,3 ch à 5 300 tr/mn. Cette machine n'ayant pas de prétentions sportives, le constructeur a volontairement mis l'accent sur une grande puissance à bas et moyen régime. On obtient donc un moteur très souple aux franches accélérations. La Swing 200 atteindrait, en première vitesse, les 38 km/h en cinq secondes, 70 km/h en quinze secondes et 90 km/h en vingt-cinq secondes. Le vilebrequin comporte trois roulements. La bielle est montée sur galets. Le piston légèrement bombé porte trois segments. Il fonctionne dans un cylindre en fonte grise tandis que la culasse est évidemment en alliage léger. Les ailettes sont disposées dans le sens de la marche afin d'obtenir un meilleur refroidissement.

Le carburateur est un Bing 1/24 à dispositif enrichisseur pour les départs à froid.

L'allumage est évidemment du type batterie bobine alimentée par une dynamo Noris 60 W. Les bougies préconisées sont des 225 Bosch ou Béru. Mentionnons également le phare de 160 mm de diamètre.



LA TRANSMISSION

La transmission primaire est effectuée par des pignons à taille hélicoïdale. L'embrayage est à trois disques.

La caractéristique dominante de cette

A gauche : Vue de face, la Victoria Swing semble un peu lourde et compacte.

A droite : Sur la tôle de carénage, on aperçoit le cadre fermé, le carburateur et l'important filtre à air. Le carter-bras de fourche est une belle pièce de fonderie.

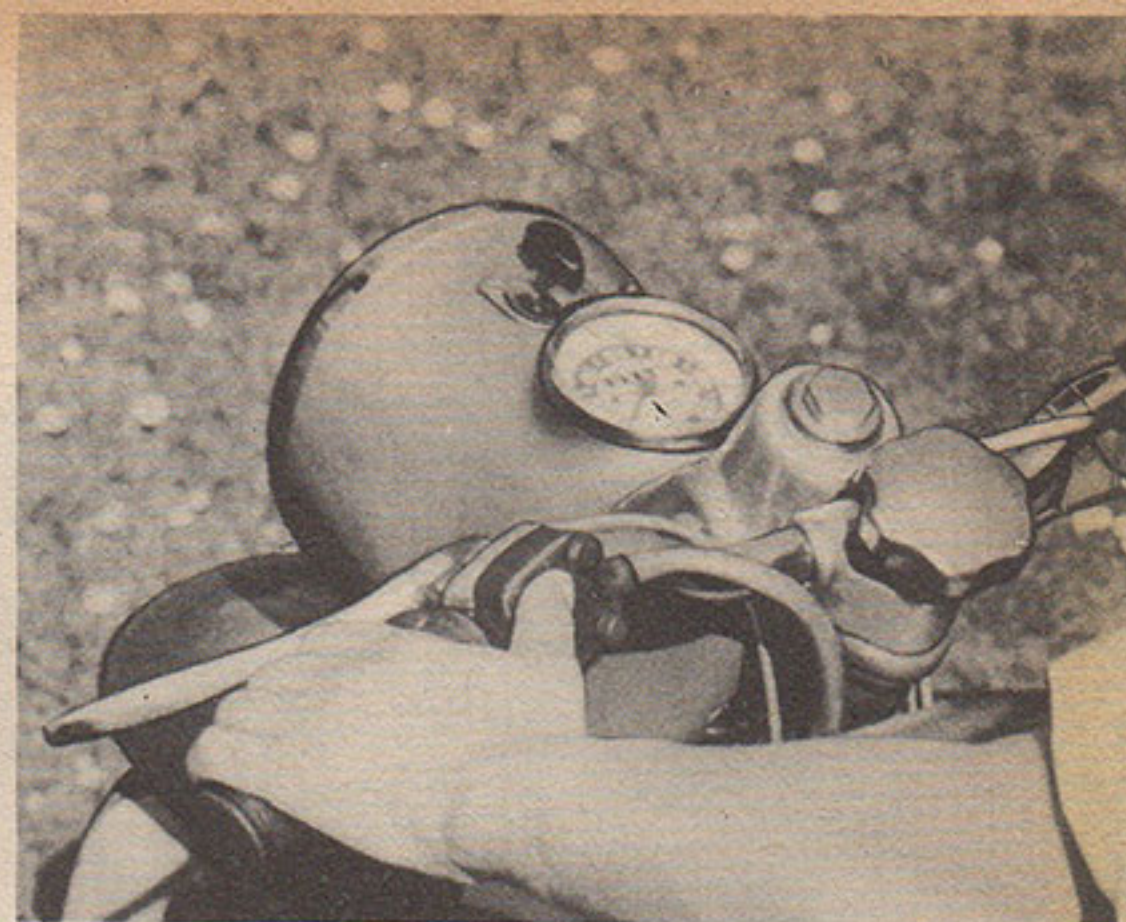
machine est la boîte de vitesses à quatre rapports à commande électromagnétique.

Le clabotage des vitesses se fait par billes poussées par une rampe à extrémité conique

coulissant à l'intérieur de l'arbre principal. La seconde extrémité de cette rampe comporte un noyau de fer doux se déplaçant entre quatre solénoïdes (bobinages magnétiques). En appuyant sur un des boutons du boîtier placé sur la branche gauche du guidon, on crée un champ magnétique assez important dans la bobine correspondante. Ce champ magnétique attire à lui le noyau de fer doux de la rampe. L'extrémité conique pousse alors une bille dans une gorge frai-

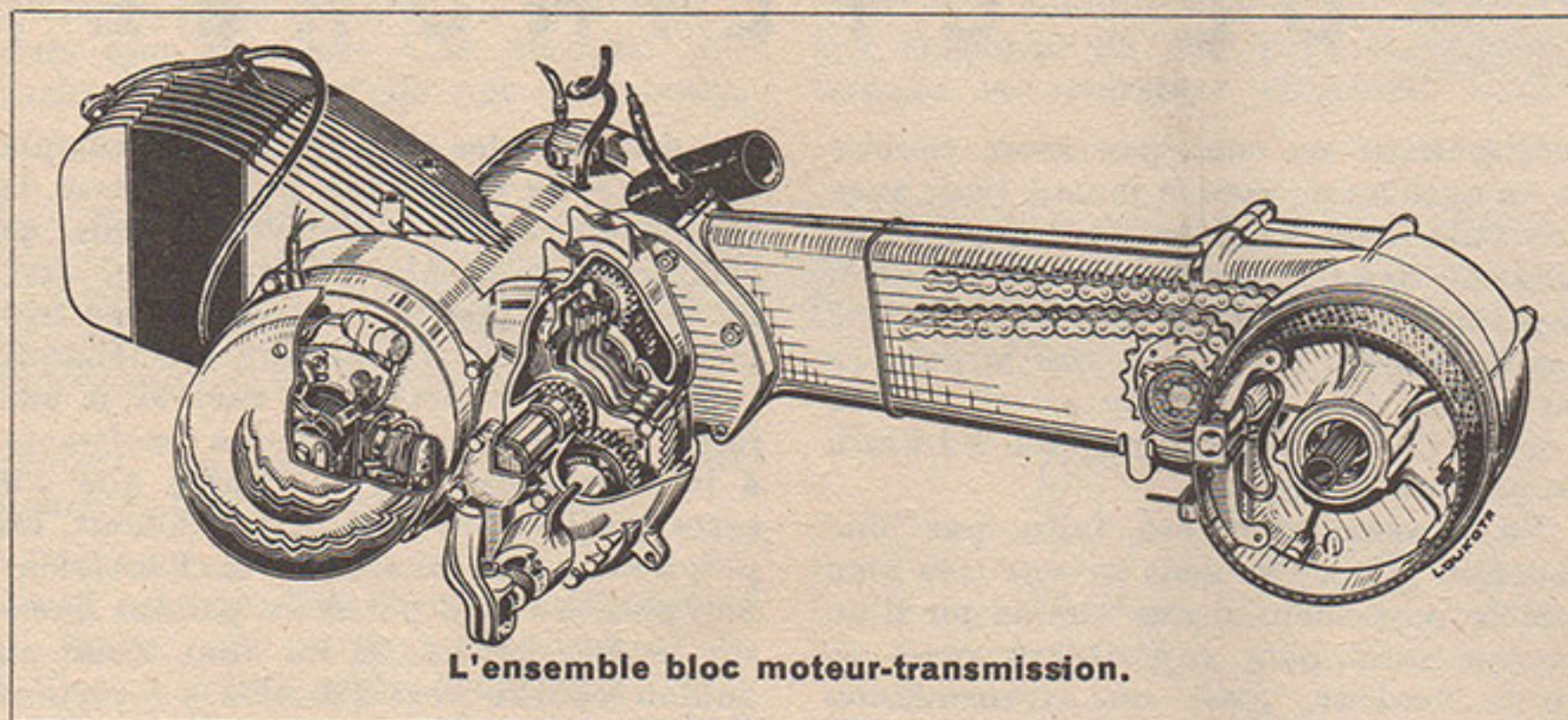
sée à l'intérieur du pignon (système Jonghi). En cas de batterie déficiente, une petite broche livrée avec la machine se visse dans la rampe, ce qui permet d'enclencher la deuxième vitesse à la main et de partir à la « poussette ». La vitesse de rotation des billes réalise une certaine synchronisation qui permettrait, avec quelque habitude, de se passer du débrayage.

Le boîtier de commande est conçu de sorte à ne pouvoir enclencher que la vitesse immé-



Le boîtier de commande des vitesses se trouve à portée du pouce.

diatement supérieure ou inférieure. Il est donc impossible de se tromper dans le choix du rapport.



L'ensemble bloc moteur-transmission.

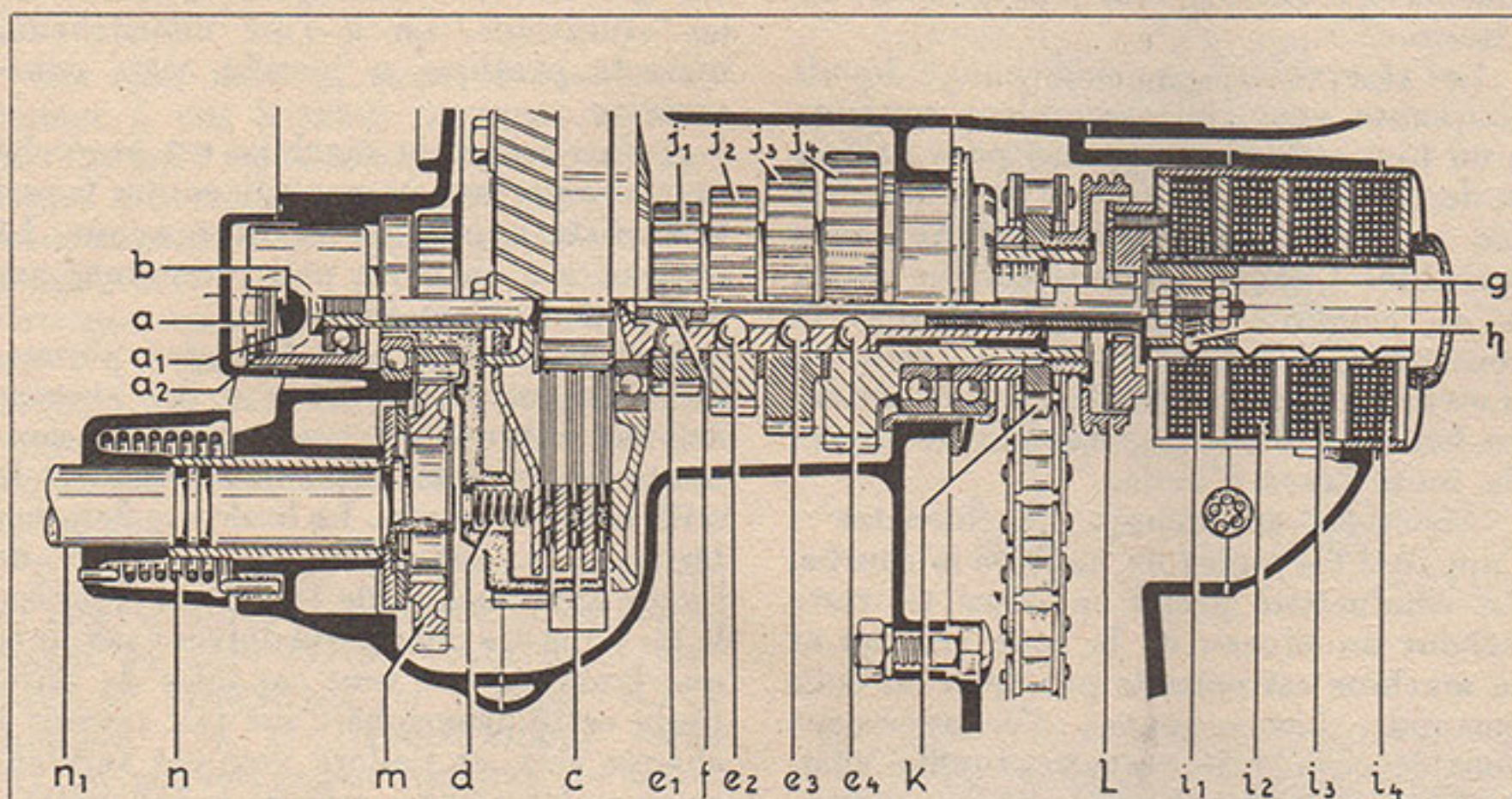
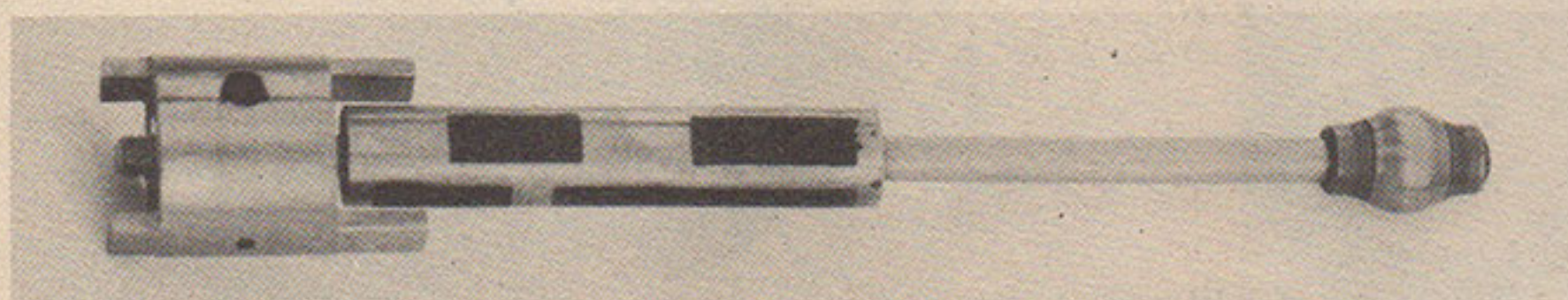


Schéma de la boîte.

- | | |
|--|---|
| <p>A. Rondelles.
A1. Rondelle.
A2. Rondelle.
B. Arbre de débrayage.
C. Garnitures de débrayage.
D. Ressorts de débrayage.
E1. Bille de verrouillage de 1^{re} vitesse.
E2. Bille de verrouillage de 2^e vitesse.
E3. Bille de verrouillage de 3^e vitesse.
E4. Bille de verrouillage de 4^e vitesse.
F. Rampe.
G. Noyau de fer doux.
H. Bille de blocage.</p> | <p>I1. Bobine pour la 1^{re} vitesse.
I2. Bobine pour la 2^e vitesse.
I3. Bobine pour la 3^e vitesse.
I4. Bobine pour la 4^e vitesse.
J1. Pignon de 1^{re} vitesse.
J2. Pignon de 2^e vitesse.
J3. Pignon de 3^e vitesse.
J4. Pignon de 4^e vitesse.
K. Pignon de sortie de boîte.
L. Vis sans fin de l'entraînement du compteur.
M. Secteur de kick.
N. Ressort de kick.</p> |
|--|---|



La rampe commandant les vitesses porte à ses extrémités l'embout poussant les billes et le noyau de fer doux.

PARTIE CYCLE

Le cadre est à double berceau, tubes d'acier étiré, soudés.

La fourche avant à petites biellettes comporte ressorts et amortisseurs hydrauliques dans sa partie supérieure, à hauteur du phare. La fourche elle-même est réalisée en tôle d'acier emboutie.

La suspension arrière, voire les bras de celle-ci, fait bloc avec le moteur. Cette solution utilisée sur nombre de machines légères et scooters (Lambretta, Motobécane, Aer-Macchi, etc.) semble donner entière satisfaction. L'articulation est montée sur silent-blocs, donc entretien nul. Les deux bras de la fourche prennent appui sur deux éléments élastiques (ressorts) dont seul le droit possède un amortisseur hydraulique (nous avons déjà rencontré cette technique sur la 400 cm³ Maïco). La suspension arrière est réglable pour l'utilisation en duo.

Les roues de 16" comportent des moyeux freins en alliage de 180 mm de diamètre. Ces freins ne possèdent pas les mâchoires habituelles mais sont à rubans. La largeur des garnitures est de 25 mm. La transmission secondaire se fait par chaîne en bain d'huile. La tension de cette chaîne est réglée automatiquement par un pignon et excentrique.

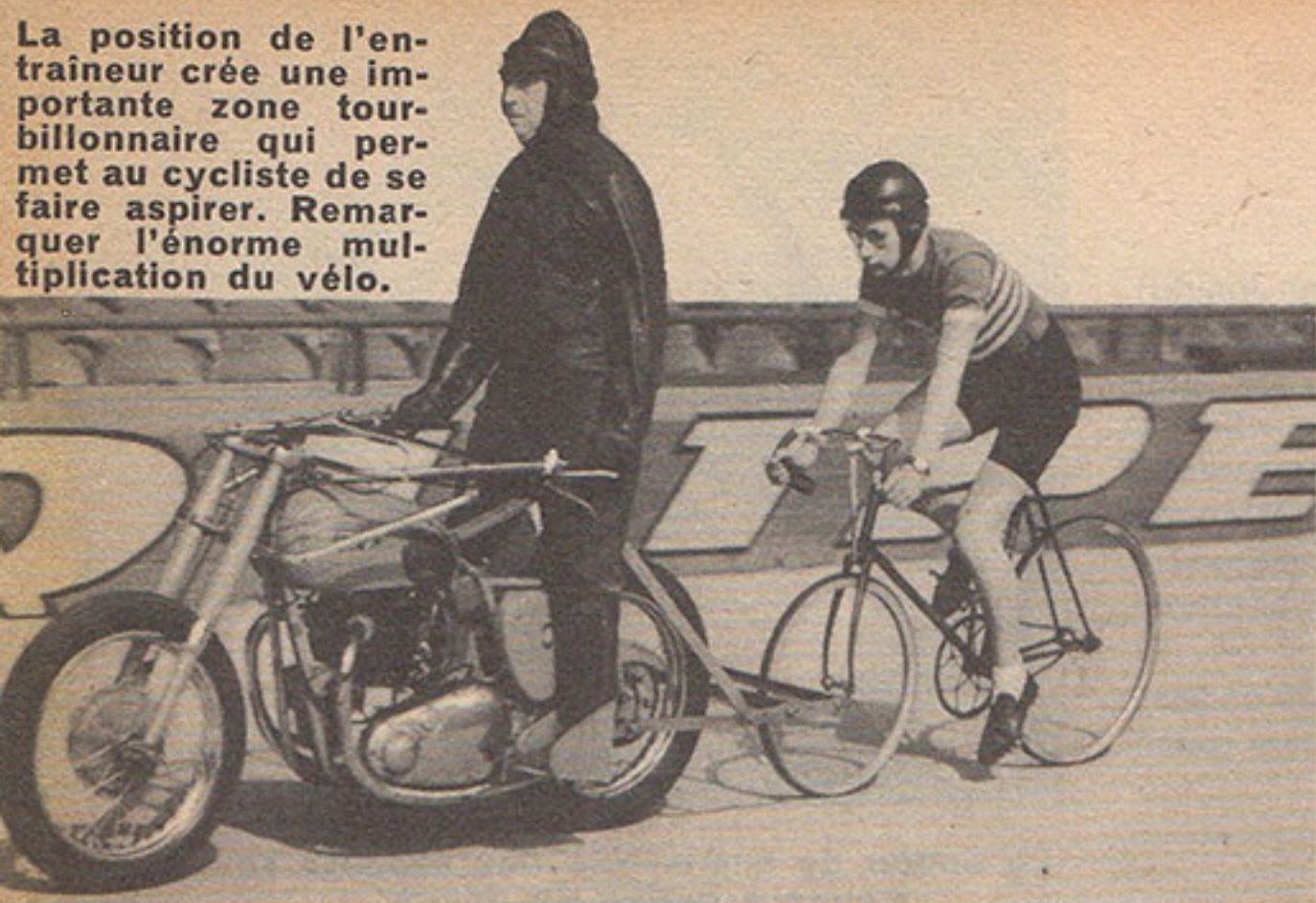
Le réservoir a une contenance de 13 l dont 1,75 l de réserve. Un indicateur lumineux incorporé au phare prévient le pilote qu'il faut songer à faire le plein.

La large utilisation de l'alliage coulé a permis de simplifier l'usinage à l'extrême. A titre de documentation, signalons que l'outillage nécessaire à la construction de la « Swing » est révenu à D.M. 380 000, soit environ 32 300 000 F, contre D.M. 4 500 000 (382 500 000 F) pour la N.S.U. Quickly (50 cm³) ! La « Swing » est vendue dans son pays d'origine à 122 000 F environ. Cette construction est signée par M. Riedel connu pour ses réalisations révolutionnaires, telle la Imme. On trouve, d'ailleurs, plus d'un point commun avec cette dernière.

Nous aurons, sans doute, l'occasion de revenir sur cette intéressante construction et nous ne manquerons pas d'en présenter l'essai à nos lecteurs le cas échéant.

(Suite page 40.)

La position de l'entraîneur crée une importante zone tourbillonnaire qui permet au cycliste de se faire aspirer. Remarquer l'énorme multiplication du vélo.



2.500 cm³

DE CYLINDRÉE !

Deux litres et demi est une cylindrée énorme. Avec de telles gamelles une voiture adulte peut atteindre le 160 à l'heure. Sur nos motos une cylindrée d'un seul litre semble déjà énorme. Et pourtant des monstres de 2 500 cm³ existent — sur le vélodrome.

Mais pourquoi de tels monstres? Ne pourrait-on pas essayer des motos ordinaires mais puissantes? On a bien transformé des Indian ou feu Mabecco, mais sans résultats encourageants. Ainsi on est revenu aux moteurs monstrueux tournant très lentement.

Sur nos machines ordinaires nous essayons de réduire au maximum la résistance de l'air, dévoreuse de chevaux. Mais dans le vélodrome, le problème se pose de façon opposée : il faut propulser un homme debout sur les marchepieds à une vitesse de 100 km/h; pas besoin d'accélération puissante, mais la vitesse doit être réglable à 1 km près. D'ailleurs, une planche verticale ferme l'espace entre les jambes du motocycliste. La résistance que l'air oppose à un tel monstre est énorme.

Mais c'est justement cette résistance qui permet aux cyclistes de se faire aspirer et d'arriver à des moyennes de l'ordre de 80 km/h. Sans cette aspiration, ils ne pourraient pas faire tourner leurs plateaux. Aussi, lorsque la moto accélère trop vite, le stayer décolle; il « nage » et est bientôt perdu, s'il n'a plus la force de rejoindre son protecteur.

C'est pour cette raison que les moteurs ordinaires ne sont pas utilisables; leurs

accélérations ne sont pas assez coulées et un cycliste ne pourra jamais tenir avec une telle machine. Il suffit de voir l'installation des bicylindres. Sur le papillon, on a monté un levier de 20 cm commandé par la poignée tournante. Sur la poignée est encore fixé un pignon arrêté par un ressort. Chaque dent correspond à 1 km/h de plus ou de moins.

La transmission est faite par une courroie plate. Ces gens savent très bien que le rendement d'une chaîne ou d'un cardan sont bien supérieurs; mais ce qu'ils veulent, c'est une transmission douce, sans à-coups. D'ailleurs, ces machines n'ont pas non plus de boîte de vitesse.

Les réservoirs n'ont pas changé depuis cinquante ans. Ils ressemblent toujours à un tonneau un peu incliné pour utiliser la dernière goutte d'huile. D'ailleurs c'est fou ce qu'il faut graisser sur une telle machine! Chaque pignon, chaque levier a sa conduite individuelle. Seuls, la courroie et les deux poulies — celle du moteur en acier, celle de la roue arrière en bois — sont soigneusement nettoyées de toute trace d'huile.

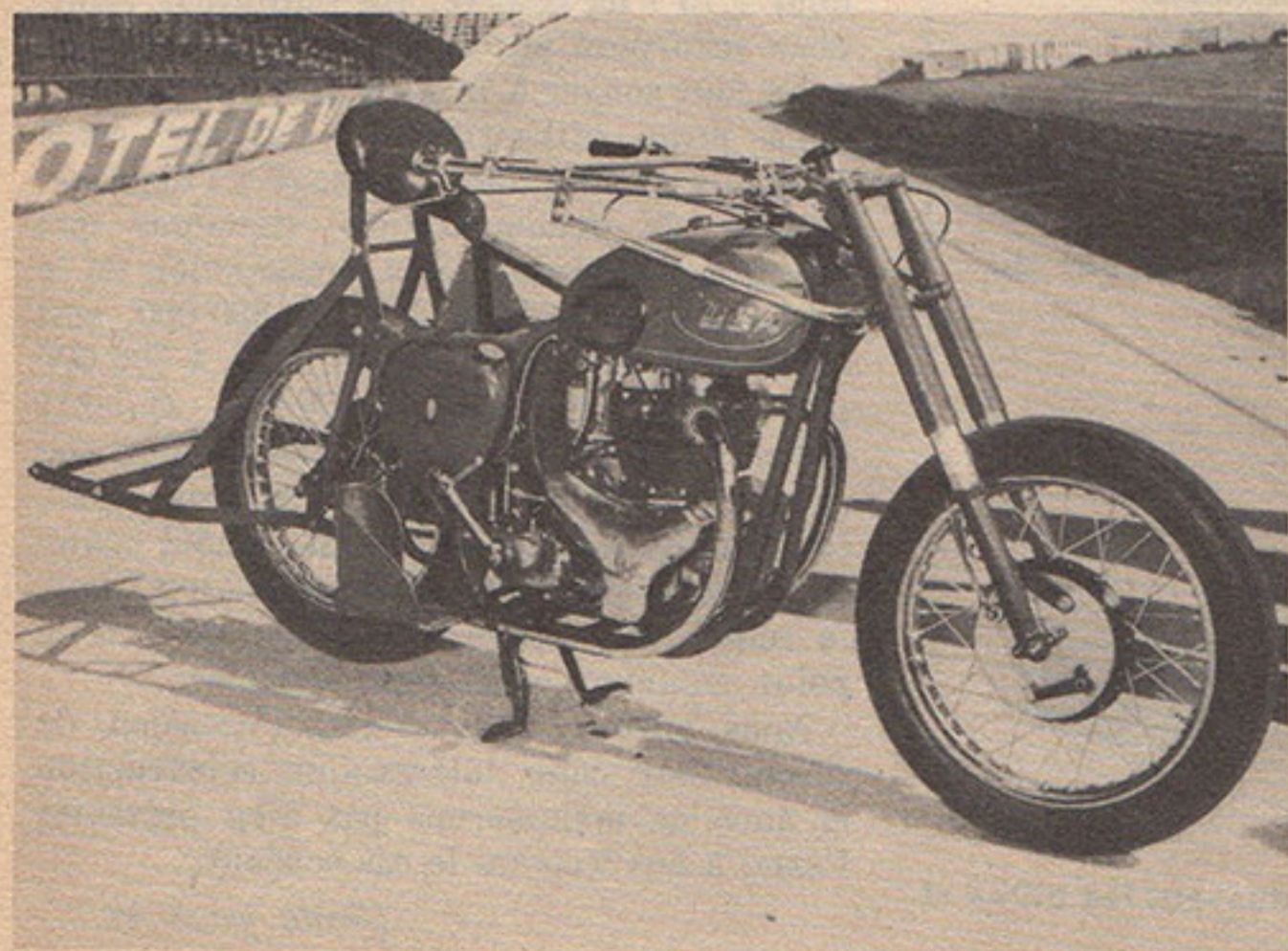
Assistons au départ du monstre : l'appareil est traîné en haut de la courbe. Le conducteur prend sa place (il reste debout au niveau de la roue arrière) et la machine est poussée par deux ou trois costauds. Les soupapes d'échappement sont levées, et le monstre souffle péniblement. Le pilote lâche le lève-soupapes, et les cylindres répondent lentement boum... boum... boum. On a l'impression

que des secondes s'écoulent entre chaque explosion. Je ne connais pas la vitesse de révolution de ces machines, mais ça doit être infiniment lent, parce que, même à 100 km/h, on peut encore très bien distinguer l'explosion de chaque cylindre. Et pourtant ce moteur a une force extraordinaire. Pensez seulement à la résistance de l'air! Parce que sur cette machine un homme est debout, les pointes des pieds tournées vers l'extérieur. Son pied est tenu par deux pointes fixées sur le marchepied. Il lui faut donc un guidon courbé vers l'arrière — surtout avec l'empatement qu'ont ces machines. Ces guidons sont triangulés pour éviter les vibrations. Ça a l'air monstrueux, mais la pratique a justifié cette construction.

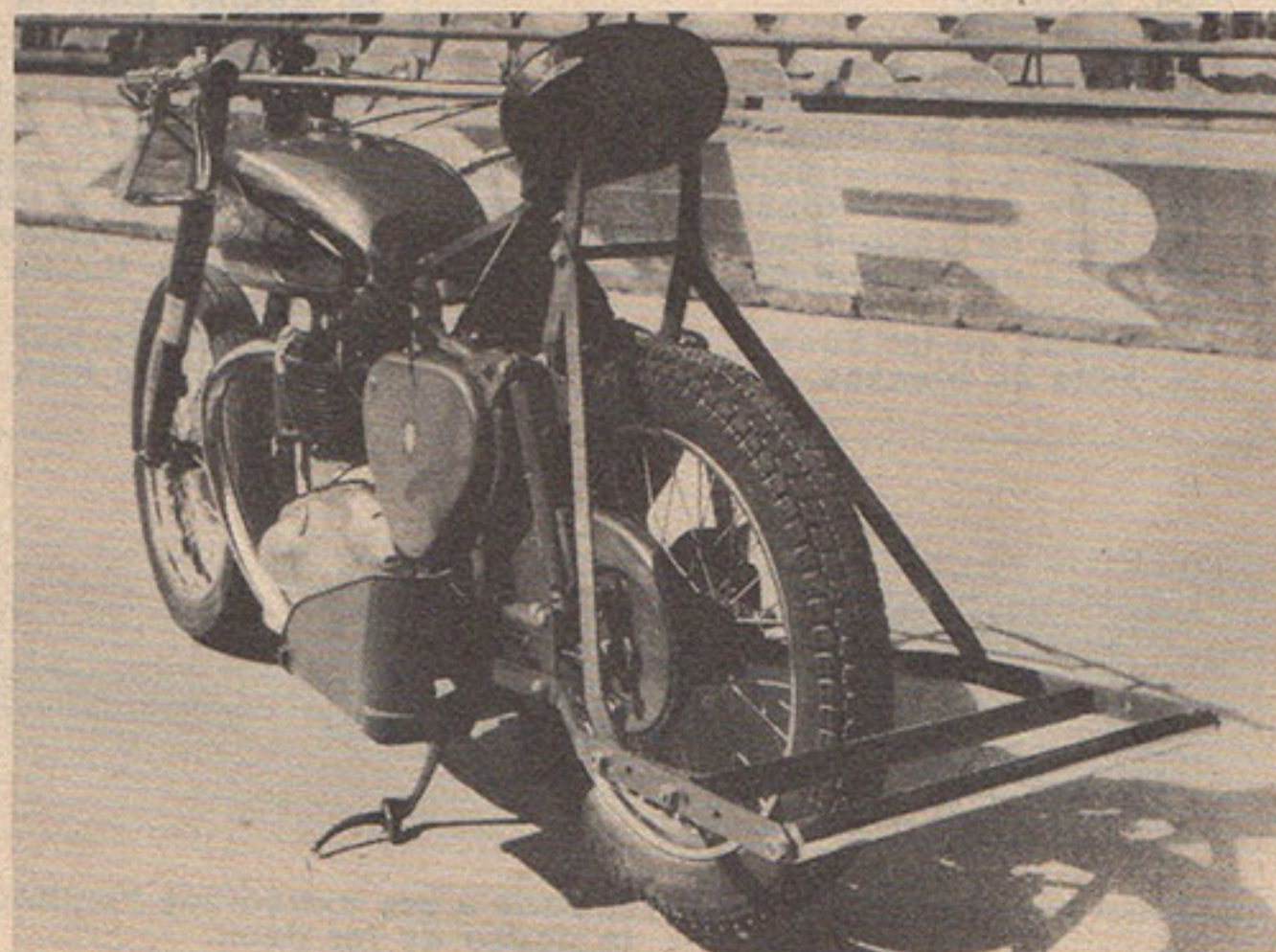
A l'arrière de la machine est accroché un cadre portant un rouleau contre lequel le cycliste appuie de sa roue avant. Le rouleau est en acier poli, et monté sur des roulements à billes.

On me jettera peut-être des pierres, mais chaque fois qu'il y a des courses derrière motos, j'y vais; c'est passionnant. En général, ces courses se font la nuit, sous les phares. La foule, les flammes bleues des échappements, le jeu de forces humaines et de forces mécaniques, la tactique des pilotes qui doivent savoir ce que leurs stayers sont capables de faire, toute cette atmosphère me fait revenir à chaque fois, et j'adore voir ces sauriens grimper les virages relevés à des vitesses extraordinaires.

O. T.



Voici une 650 cm³ B.S.A. spécialement créée pour l'entraînement de vélo sur piste.



Cette vue de trois-quarts arrière montre le rouleau en acier poli dont il est question ci-dessus.

BATIR des châteaux en Espagne » est l'expression consacrée pour désigner des projets chimériques. On a très souvent ironisé sur la péninsule ibérique. A ces « lazzis » une répartie que d'aucuns pourraient qualifier de cinglante vient de nous être faite : les prestations de Gonzalès et Sirera en Sarre et la victoire de John Grace au Grand Prix de Lyon, tous sur 125 Montesa.

S'il s'était agi d'un M.V. 2 A.C.T., d'un Mondial ou d'un Rumi super spécial on aurait pu dire : « C'est normal ». Mais une Montesa ! Une machine so-disant inspirée d'un de nos deux-temps

tation, mais deux causes l'en ont empêché.

La première est que tous les autres pays producteurs relevaient péniblement leurs ruines, éprouvaient des difficultés d'approvisionnement ardues et se trouvaient devant un parc national dégarni par la guerre et difficile à reconstituer, donc ne pouvaient guère exporter.

La deuxième est que, vraisemblablement, les dirigeants virent là une occasion et une situation qui devaient leur permettre de créer de toutes pièces une industrie nationale pouvant répondre aux exigences de leur pays et exporter lorsque la saturation viendrait. Clair-

et d'exportation très rentable. Il faut d'ailleurs ajouter qu'à la carence de routes s'ajoutait le fait que la largeur des voies de chemin de fer n'étant pas la même que celle des pays européens il en résultait des transbordements onéreux. Une grande partie des pyrites de fer absorbées par les usines de Saint-Gobain et Kulmann, par exemple, provenaient d'Espagne.

Or, après avoir extrait l'acide sulfurique, base de la chimie moderne, par grillage, les résidus sont dirigés sur les hauts fourneaux qui les transforment en fer et acier. Il existe en outre des mines de cinabre (dont on extrait le mercure), de cuivre, de manganèse, de nickel, etc., tous produits destinés à être incorporés aux métaux pour les améliorer...

Il fallait construire vite et beaucoup. De nombreuses petites industries disposant d'un strict outillage se tournèrent alors vers la moto, très certainement aidées par l'Etat, à l'inverse de chez nous. C'est ainsi que par exemple, la « Maquinaria Cinematografica » de Barcelone se mit à construire les motos Ossa et une autre firme construisant de l'horlogerie se tourna vers les deux roues.

Ce n'était pas tout de vouloir construire des motos, mais encore quel genre de motos ? Cette question fut partiellement tranchée par l'achat de licences, et des firmes italiennes ou anglaises et françaises profitèrent de l'occasion pour former en Espagne des sociétés anonymes afin de pratiquer l'exportation « intra muros ».

La Meccanica Verghera (M.V.) installée en Espagne y construit ses machines, Guzzi la Guzzi-Hispania, il y a une Rondine, et Villiers produit ses moteurs Hispano-Villiers qui équipent un bon nombre de motos.

Dellorto est représenté par « Las Industrias de Precision Arbo » à Bilbao, et des avertisseurs et équipements élec-

MOTOS...

français, un cadre vieillot, une boîte séparée... tout cela semble comique.

Pourtant les faits sont là. Grâce au travail acharné d'un chercheur passionné, X. Bulto, qui courut sportivement le T.T. sans grand espoir, Montesa a réussi ce tour de force : tirer d'un deux-temps classique autant de chevaux que d'un A.C.T.

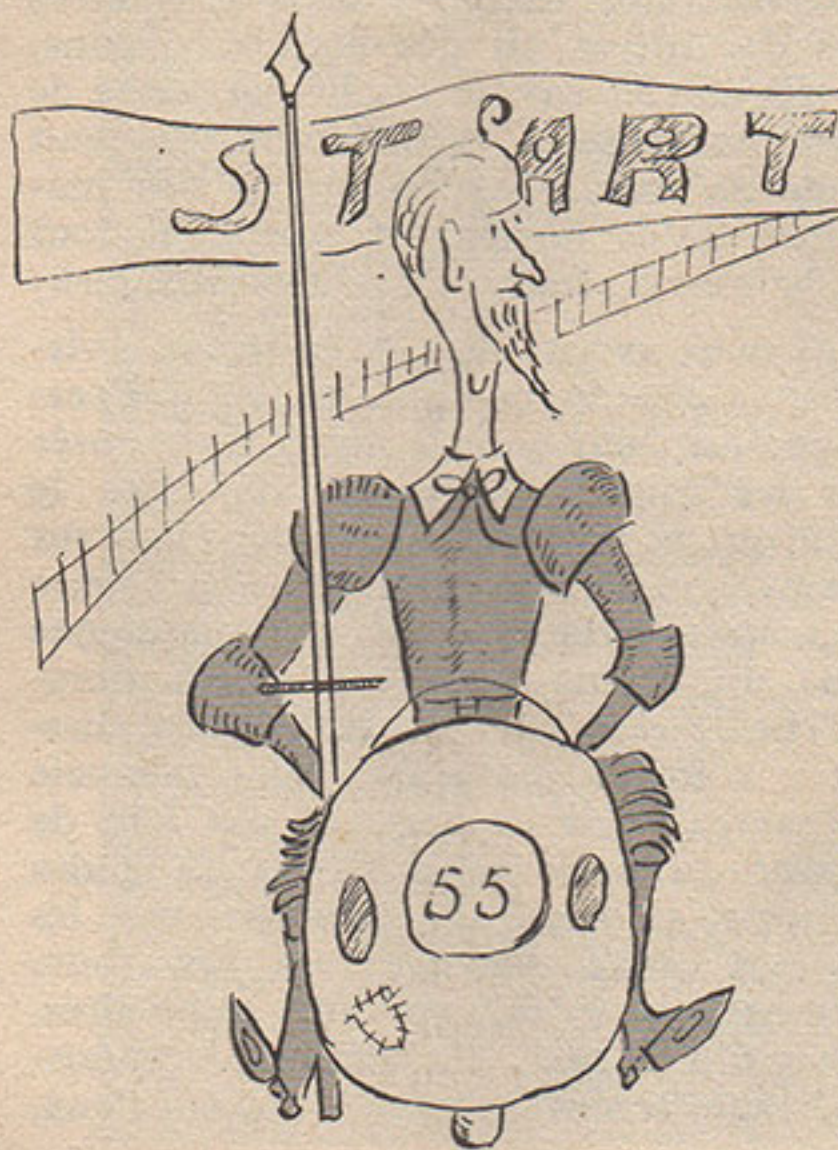
Ces faits nous poussent à essayer de donner à nos lecteurs quelques aperçus sur l'activité espagnole. Avant les événements qui modifièrent la structure gouvernementale hispanique, la construction motocycliste était presque inexistante, certaines marques étrangères, voire françaises s'y étaient taillé un marché appréciable. On voyait, en dehors de quelques-unes de nos productions, circuler des motos anglaises, américaines, allemandes et italiennes.

Il est à supposer qu'après l'armistice en 1940 et après l'effondrement de l'Allemagne en 1944-45, de nombreux techniciens se réfugièrent en Espagne. Cette occasion fut vraisemblablement saisie par un gouvernement désireux de hisser techniquement son industrie, incontestablement en retard, à la hauteur de celle des autres pays européens. Retard dû au manque de techniciens, manque dû lui-même à l'absence d'industrie mécanique.

Il est curieux, pour ceux qui s'intéressent à la production motocycliste étrangère, de constater l'extraordinaire prolifération de l'industrie des deux roues en Espagne, ainsi que l'engouement du public envers la moto et le sport motocycliste, comparable à celui que nous connaissons en France après la guerre de 1914-1918.

Un nouveau pays a été conquis, sans réserve et sans restrictions à la moto, avec, bien entendu, la traditionnelle « furia » des pays méridionaux, et devant un parc mécanique presque nul, c'est-à-dire prêt à toutes les absorptions.

Devant la pénurie de son industrie, l'Espagne aurait pu recourir à l'importation,



EN ESPAGNE!!!

voyance de vue qui paraît avoir été opportune.

Car, ne l'oublions pas, pour être à peu près inexploitée la péninsule ibérique n'en est pas moins dotée d'un sous-sol recelant un formidable réservoir de matières premières. Le réseau routier à peu près inexistant avant 1940, question à laquelle le Gouvernement espagnol semble porter une grande attention, ne permettait guère de transporter dans les ports les matières premières extraites du sol. Malgré tout de nombreux trusts internationaux y possédaient et possèdent toujours des mines et exploitations de minerais.

Mais pour les raisons précitées elles n'avaient pas une cadence de production

triqués italiens y sont également manufacturés.

Nous ne parlerons que pour mémoire de Vespa qui étend ses tentacules d'année en année. D'autres constructeurs s'inspirèrent plus simplement des moteurs D.K.W. ou Jawa et chose curieuse presque toutes les motos espagnoles sont équipées de moteurs deux-temps.

La France est représentée dans ce concert par un exécutant de marque en la personne des moteurs A.M.C. construits sous licence toujours par la firme « Riera y Junca » et équipent en particulier le trois roues inspiré du Bond Minicar anglais, le Kappi à qui on vient d'adjoindre

(suite page 18.)

MOTOS...

EN ESPAGNE !

(Suite de la page 17.)

une quatrième roue. Motobécane qui aurait été, paraît-il, l'inspirateur de la première Montesa est représentée par la Mobylette, construite par G.A.C., de Madrid. Quant aux autres marques françaises exportatrices d'avant guerre, elles ont perdu par négligence et leur absence en compétition, un marché susceptible d'intérêt.

La moto qui paraît être la plus typiquement espagnole peut-être parce que la première à avoir été construite, est sans conteste la Montesa avec sa fourche plongeant en dessous de l'axe de roues avant, son moteur classique, son cadre grêle.

Elle fut, tout au moins à ses débuts, le fruit d'un travail artisanal et son constructeur, ingénieur, metteur au point et pilote, la créa surtout en vue de la compétition, c'est pourquoi l'enfant chéri de Bulto doit ses succès à son acharnement.

Les routes d'Espagne sont loin de connaître la densité de circulation des nôtres, les motos se vendent pourtant, mais le pouvoir d'achat du grand public est plus réduit que chez nous, car le taux et le nombre des heures de travail sont relativement modestes. L'Espagne est surtout un pays où l'on cultive la terre et il va de soi que cette sorte de travail est le moins bien rétribué en rapport des travaux industriels spécialisés.

Cette impression est curieusement renforcée par la lecture des petites annonces des revues spécialisées. Il apparaît que la guerre a laissé, comme chez nous d'ailleurs, de nombreuses épaves plus ou moins complètes et que surtout de nombreux bricoleurs, plus ou moins argentés, doivent réaliser des tours de force sensationnels pour confectionner à peu de prix leurs bitzas. Et c'est avec un attendrissement particulier que nous parcourons ces annonces, les mêmes qui fleurirent longtemps chez nous vers 1925, 1926 et plus tard. On trouve de tout à vendre, depuis des cylindres, pistons, bielles pour Scott (on n'indique pas l'âge!), des culasses des blocs cylindres D.K.W., des boîtes à vitesses d'Indian, des moteurs plus ou moins complets, des carburateurs divers et même une moto Thomann et une Calthorpe dont le vendeur ajoute pudiquement « ano 33 para reconstruis »! (*sic*).

Quant aux demandes, elles ne sont pas moins touchantes à en juger par le nombre et la variété des pièces demandées, il y aurait là une mine d'or pour nos « casseurs ».

Si cet engouement pour la moto et le bricolage existe en Espagne, il est dû

en grande partie aux nombreuses courses qu'organisent les clubs motocyclistes.

En effet en dehors des grandes épreuves internationales qui se courent à Madrid, Valencia, Barcelone, Santander et ailleurs, il fleurit un très grand nombre d'épreuves mitigées entre le circuit de régularité, le type Six Jours internationaux la course de cote, le grass-track et le dirt-track.

Ces épreuves, pompeusement dénommées Trofeo ou Campéa Natos sont très fournies en participants, car elles sont réservées aux machines de série pilotées par des privés ou des équipes d'usine, et très suivies par un public passionné de sport, de virtuosité, de difficultés et surtout avide de voir le comportement des machines qu'ils envient et que nous leur souhaitons de tout cœur pouvoir acquérir.

Si nous avons employé le terme « virtuosité » c'est qu'en fait il en faut une certaine dose pour tenir la moyenne imposée sur les routes d'Espagne. En effet, le meilleur de nos spécialistes de rallies sur routes françaises trouverait peut-être saumâtres certaines routes de montagne plus ou moins bien empierrées (lorsqu'elles le sont) ou les séances de dirt-track, voire de grass-track sont monnaie courante. Nous ne sommes pas loin de penser qu'un jour ou l'autre il faudra compter, et même sérieusement, avec les équipes espagnoles dans les Six Jours internationaux ou épreuves similaires, lorsque les sites et conditions atmosphériques seront les mêmes que chez eux.

Parmi les meilleurs de ces spécialistes et nous nous excusons de ne pouvoir les citer tous, nous relevons des noms célèbres en Espagne de : Pingüino (Montesa), Anet (Montesa), Lluch (Ossa), Vidal (Ossa), Jorge et Juan Bertrand (Montesa), Bulto (Montesa), Basoli (Derbi), Tomba (Derbi), Elizalde (Montesa), Agramunt (Sanglas) et le propre directeur de la *Revista Motociclista*, David Castro.

Nous pensons que ces épreuves sont et représentent une chose typiquement espagnole et situent les aspirations des spectateurs, des coureurs et des fabricants nationaux qui, eux, ont compris que « la course paie ».

Dans le domaine courses de vitesse le lot, s'il est de qualité, est moins relevé en quantité. Ceci car les machines dites de grand prix sont rares. Quelques Norton bien entendu, que les privés espagnols se procurent comme ils le peuvent, à cause des licences d'importation. Elles ne sont parfois pas de premier choix ce qui explique le peu de prestations des pilotes ibériques malgré leur valeur. Quelques M.V. 125 simple A.C.T. ou deux-temps,

quelques Vélocettes K.T.T. qui ne sont pas plus « dans le coup » qu'ailleurs.

Seule la firme Montesa dispose de quelques racers 125 de classe internationale, qui évidemment ont du fil à retordre lorsqu'ils se trouvent dans les grands prix internationaux en face des machines d'usine Mondial, Morini ou M.V.

Une maison avait réalisé une machine 125 2 A.C.T. d'aspect italien. Elle était splendide, mais après quelques essais non couronnés de succès, elle rentra au paddock où elle est toujours, nous espérons et souhaitons la voir ressortir parfaitement au point. Cette machine était la Lube, notre ami Florès nous disait qu'elle péchait du côté des soupapes.

Certaines firmes font des efforts méritoires pour tâter du quatre-temps en cylindrées 350 cm³ et 500 cm³.

C'est dans ce but que la firme Clua s'est attachée un technicien italien, constructeur, metteur au point, le signor Carru. Ce spécialiste qui possédait un atelier de mécanique de précision, bien entendu, avait construit une 500 Twin côte à côte du type Tiger pourvu d'une curieuse commande d'A.C.T. qui passait en arrière des cylindres, nous en publiâmes une photo dans le compte rendu du grand prix du Dauphiné où il était venu courir en side. Ce même moteur monté dans un cadre Clua fut essayé dans un Grand Prix espagnol l'année dernière, mais sans succès évident.

Parmi les meilleurs spécialistes de vitesse signalons J. Atorassagasti (M.V. simple arbre), champion d'Espagne de la classe 125; les valeureux pilotes de Montesa, Cama, Elizalde, Corsin (M.V. 1 A.C.T.) dans les catégories supérieures, F. Gonzalès, actuel champion national, Ortueta, Florès, Pinto, Vidal, etc., tous connus tout au moins de nom par les amateurs français, le plus curieux de tous étant John Grace, pilote de grande classe anglais, mais de Gibraltar, que les Espagnols ont naturalisé d'office.

Enfin pour terminer ce rapide tour d'horizon sur notre pays voisin et pourtant assez peu connu, signalons qu'au dernier Trophée de Monaco c'est une équipe Montesa qui remporta la palme, et que les coureurs espagnols se rendent souvent soit en Argentine ou au Brésil où ils obtiennent des succès retentissants qui préparent le terrain, déjà, pour l'exportation future de la production espagnole.

J. PORTE.

Le

Cabri*



Le mois dernier, M. Gérard, président directeur général de la Société Le Poulain, M. Jean, directeur, et M. Ravicaris, de la D.A.M.I.C., ont présenté dans le cadre d'un établissement du Bois de Boulogne, le nouveau scooter Bernardet, Le Cabri, qui sera désormais construit entièrement par Le Poulain dans les usines de Châtillon-sous-Bagneux.

De nombreuses personnalités de l'industrie et du commerce des deux roues motorisées assistaient à cette présentation, qui fut assurée par d'agréables mannequins d'une grande maison de couture parisienne. Il s'agissait de faire apprécier l'élégance de la réalisation Le Cabri, mais aussi de montrer qu'il s'agit d'un véhicule d'une large utilisation.

Nous en donnons ci-après les caractéristiques techniques.



Ce scooter léger sort maintenant en série avec un moteur Comet 95 cm³. Diverses modifications ont été apportées au prototype initial, avant d'arriver à la version définitive commercialisée à l'heure actuelle.

Le châssis est constitué par un gros tube central dont le diamètre est compris entre 40 et 45 mm. Une équerre soudée à ce tube supporte l'axe d'articulation du groupe moteur-transmission oscillant, les mouvements étant amortis par un bloc de caoutchouc. Le carter secondaire en tôle emboutie, rigoureusement étanche abrite une chaîne duplex et supporte l'axe en porte-à-faux de la roue arrière.

La suspension avant s'effectue par

balancier et roue tirée, avec système amortisseur composé d'anneaux Neiman.

La carrosserie se compose d'une coque arrière, emboutie d'une seule pièce et englobant le réservoir de 5 l et le marchepied en alliage léger se prolongeant pour former le tablier. Un garde-boue avant très enveloppant complète la protection.

La roue de secours est fixée derrière le tablier, tandis que l'avant peut recevoir un porte-bagage.

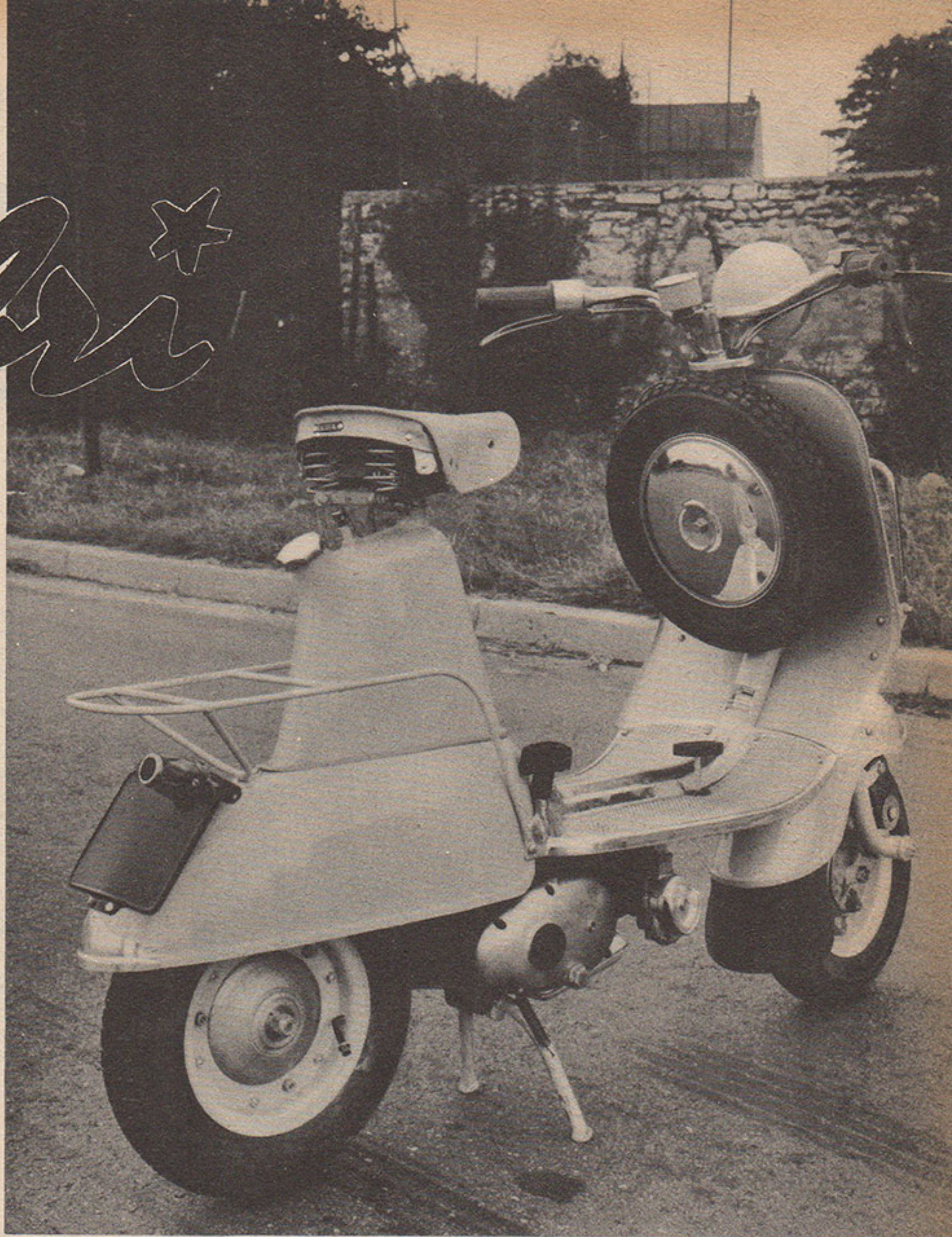
La selle est montée sur tube télescopique assurant la suspension.

Le moteur est un Comet deux temps à cylindre horizontal et boîte deux vitesses commandées par poi-

gnée tournante au guidon. La mise en route s'effectue par un lanceur à main. L'allumage et l'éclairage sont fournis par un volant magnétique de 30 W. L'embrayage comporte un jeu de disques Férodo et fonctionne dans l'huile, de même que les transmissions primaires et secondaires. Le silencieux quadrangulaire est du type à absorption par laine de verre.

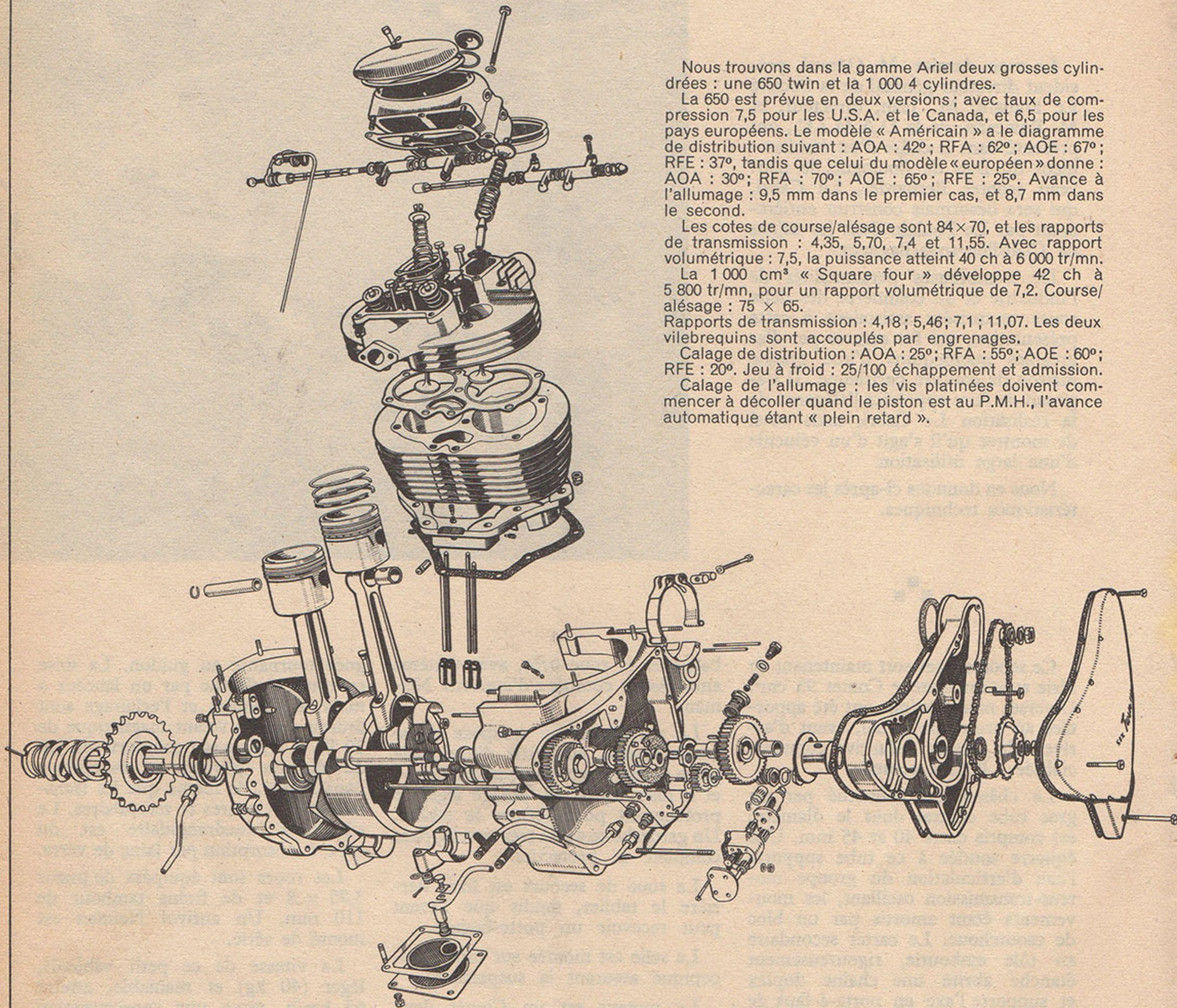
Les roues sont équipées de pneus 3,25 x 8 et de freins tambour de 110 mm. Un antivol Neiman est monté de série.

La vitesse de ce petit véhicule, léger (40 kg) et maniable, atteint 65 km/h, pour une consommation de 2 l aux 100 km, ce qui en fait un excellent engin urbain.



GROSSES CYLINDRÉES ARIEL

MODEL F.H.
650 C.C. TWIN



Nous trouvons dans la gamme Ariel deux grosses cylindrées : une 650 twin et la 1 000 4 cylindres.

La 650 est prévue en deux versions ; avec taux de compression 7,5 pour les U.S.A. et le Canada, et 6,5 pour les pays européens. Le modèle « Américain » a le diagramme de distribution suivant : AOA : 42° ; RFA : 62° ; AOE : 67° ; RFE : 37°, tandis que celui du modèle « européen » donne : AOA : 30° ; RFA : 70° ; AOE : 65° ; RFE : 25°. Avance à l'allumage : 9,5 mm dans le premier cas, et 8,7 mm dans le second.

Les cotes de course/alésage sont 84 × 70, et les rapports de transmission : 4,35, 5,70, 7,4 et 11,55. Avec rapport volumétrique : 7,5, la puissance atteint 40 ch à 6 000 tr/mn.

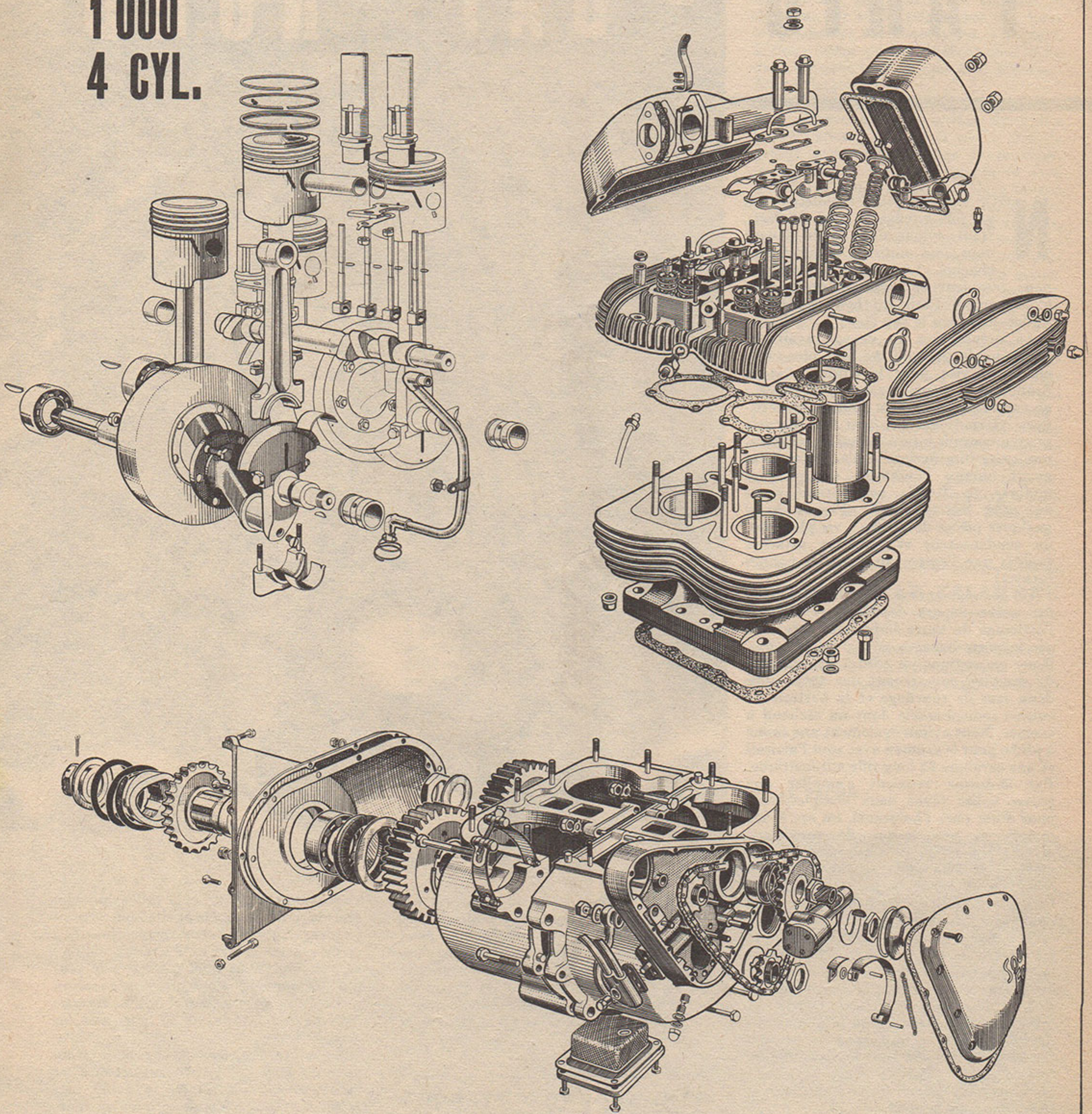
La 1 000 cm³ « Square four » développe 42 ch à 5 800 tr/mn, pour un rapport volumétrique de 7,2. Course/alésage : 75 × 65.

Rapports de transmission : 4,18 ; 5,46 ; 7,1 ; 11,07. Les deux vilebrequins sont accouplés par engrenages.

Calage de distribution : AOA : 25° ; RFA : 55° ; AOE : 60° ; RFE : 20°. Jeu à froid : 25/100 échappement et admission.

Calage de l'allumage : les vis platinees doivent commencer à décoller quand le piston est au P.M.H., l'avance automatique étant « plein retard ».

1 000
4 CYL.



PARIS - CAP NORD

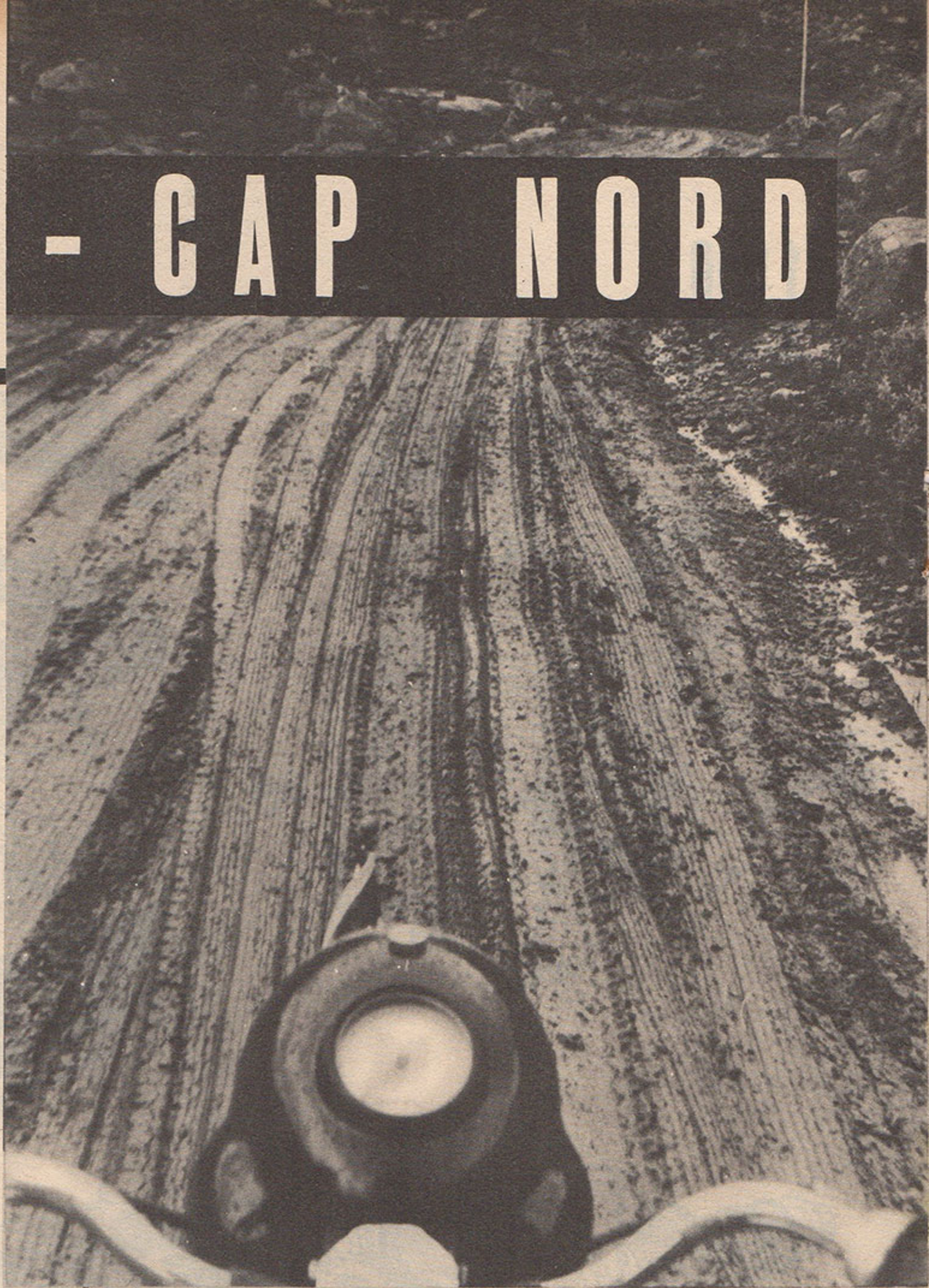
NOUS voulions faire, Claude et moi, un joli voyage à peu de frais. Nous avons deux mois devant nous, une moto et 40 000 francs chacun. Les pays scandinaves nous tentaient et voilà pourquoi nous avons quitté Paris un beau matin de juillet, direction le cap Nord.

La préparation du voyage avait été assez simple puisqu'il ne faut plus cette année de visa pour la Finlande et la Scandinavie. Seuls étaient nécessaires : un carnet de passage en douane, un certificat international qui tient lieu de carte grise, un permis international de conduire, une carte internationale d'assurances, et ayant obtenu l'ensemble en quelques minutes au T.C.F., nous étions parés du côté administratif. J'avais aussi quelques pièces détachées : vis platinées, un condensateur et plusieurs attaches rapides que j'emportais pour les pannes futures!

Un des moments le plus dur du voyage fut notre départ de Paris et surtout l'arrimage de notre imposante cargaison sur le porte-bagages arrière de la moto. Nous emportions en effet : du matériel de camping comprenant une tente avec deux sacs de couchage et la batterie de cuisine indispensable dont un réchaud à essence. Nous avions également une canne à pêche pour le saumon avec tout l'attirail et une carabine 22 long rifle automatique. Par là-dessus venaient s'empiler une grosse valise (avec deux complets-ville pour dîner chez l'habitant), un sac à dos rempli en permanence de provisions diverses, deux grosses sacoches de cuir pleines de chandails et de linge de rechange, et une autre, plus petite, contenant deux paires d'espadrilles et des papiers de douane.

Ce chargement mesurant plus de 1,20 mètre de large sur 80 centimètres de haut et pesant 60 kilogrammes, dépassait de gauche et de droite la largeur de la moto. Il nous fallut deux heures de travail et 10 mètres de corde pour équilibrer et loger le tout sous une vieille bâche américaine; moyennant quoi, Claude mon passager, avait juste la place de s'encaster derrière moi sur le siège, dans un repli de la toile!

Et nous démarrons enfin sous l'œil gouguenard des chauffeurs d'autobus. Il y a tellement de poids sur l'arrière que j'ai l'impression que la roue avant ne touche plus le sol, ce qui m'empêche de stabiliser



l'énorme ballant dû au chargement. Pourtant j'en prendrai l'habitude au cours des 11 000 kilomètres que nous allons parcourir, et je crois même que c'est à cette force d'inertie que nous devons de ne pas être tombés sur les routes de terre scandinaves, malgré les dérapages de tous les jours sous la pluie et dans la boue.

STRASBOURG - GÖTEBORG

Notre première étape nous trouve près de Strasbourg, car aussi curieux que cela puisse paraître, nous gagnons le Nord

en passant par l'Est... et la vallée du Rhin. Mais la pluie s'en mêle et elle nous accompagnera presque sans arrêt jusqu'au cercle polaire, si bien qu'il a tant plu qu'on ne sait plus dans quel pays il a le plus plu! J'apprécie alors ma combinaison à base de plastic absolument étanche qui me permet de rouler par tous les temps.

La route sinueuse qui borde le Rhin par Mayence, Coblenz est étroite et embouteillée; la pluie redouble, les pavés sont très glissants et dans un tournant... c'est la catastrophe. Un fossé complaisant nous engouffre à 50 à l'heure. Nous en ressortons, aidés par des automobilistes et réparons sur place les dégâts qui sont minimes. Un peu inquiets sur

ce que nous réserve la suite du voyage, nous gagnons un terrain de camping tout proche. Là, pour D.M. 0,75 seulement, nous passerons une excellente nuit entre une famille allemande et un jeune ménage danois. Le beau soleil qui nous réveille le lendemain nous rappelle que nous devons être dans deux jours à Frederikshavn, à la pointe nord du Danemark, pour embarquer vers Göteborg en Suède. Par mesure de précaution, nous avons retenu depuis Paris notre place à bord du bateau pour une date précise qu'il ne faut pas manquer, car, vu l'affluence des voitures et motos à transporter, si nous manquons le passage, il nous faudra attendre plusieurs jours pour trouver une place disponible.

Nous filons bientôt sur Cologne où notre vieille ennemie la pluie nous attend à la sortie de la cathédrale. Quittant alors le Rhin, nous empruntons l'autoroute qui traverse la Rhur et atteint Hanovre. Trajet assez monotone qui termine les 450 kilomètres que nous faisons journalièrement sur ces bonnes routes.

La journée suivante nous voit traverser la grande ville d'Hambourg sous un ciel très gris. Je n'en ai retenu que les nombreux rails de tramway qui se coulent à travers les rues et compliquaient encore la conduite de notre étrange équipage. Pour comble, nous perdons une sacoche en pleine avenue, ce qui nous oblige à défaire notre barda pour le remettre en place, à la grande joie des badauds que n'arrête pas le petit crachin qui tombe sans cesse.

Passage rapide de la douane à Flensburg et voici le Danemark. Ce soir, nous coucherons dans un lit à l'auberge de jeunesse d'Haderslev, car nous faisons partie de la Fédération. Les auberges de jeunesse scandinaves sont remarquable-

ment bien tenues et l'ambiance y est très sympathique. Ce sont tantôt de jolies villas, tantôt des chalets de montagne, mais c'est toujours là que l'on récolte les bonnes adresses et les indications sur l'itinéraire que l'on suivra le lendemain.

Une bonne nuit de sommeil et nous glissons de nouveau sur cette merveilleuse route n° 10, à travers un Jutland ondulé et frais. C'est dimanche et sur les bas côtés de la route, des enfants notent au passage avec un plaisir évident le numéro des véhicules qui passent : c'est un jeu, paraît-il, mais je n'en connaîtrai jamais les règles. Les mouettes parsemées dans les champs comme chez nous les corbeaux se font plus nombreuses autour du port de Frederikshavn et survolent doucement le bateau qui nous emmènera tout à l'heure sur le Kattegat. Une multitude de voitures attendent déjà à quai l'instant propice pour s'élancer à l'assaut du navire. Nous embarquons dans un calme parfait et un coup de sirène nous annonce le départ. Appuyé au bastingage, Claude regarde s'éloigner le Danemark et sur le quai brillent les dernières voitures qui n'ont pu embarquer faute de place.

Trois heures de farniente sur le pont, un superbe coucher de soleil, la nuit tombe — il est 9 heures — la côte suédoise se précise ; nous naviguons bientôt au milieu de nombreuses îles couvertes de sapins. Des balises lumineuses montrent le chenal et nous voici bientôt dans le principal port suédois.

Dans Göteborg, grande ville d'aspect moderne, la conduite est à gauche comme partout en Suède, et la priorité est aussi à gauche, ce qui pour nous n'arrange pas les choses ! Aussi, c'est avec une grande prudence que nous nous dirigeons vers le premier passant venu pour lui demander

en anglais l'adresse de l'auberge de jeunesse. En l'occurrence, c'est un monsieur très correct, âgé d'une cinquantaine d'années. Il regarde le drapeau français sur l'avant de la moto et soudain se déchaîne sur le trottoir levant très haut les jambes et brandissant son parapluie. L'énergumène s'arrête enfin et nous lâche dans un gros rire : « Ah, ah... Pârisss... Fôlies Bergère ! »

Le Turist bureau, près de la gare, sera plus efficace et nous retient deux lits par téléphone. Comme il n'y a pas de garage dans cette auberge de jeunesse, je suis obligé de laisser ma moto avec son chargement sur la petite place devant la porte — c'est, paraît-il, sans risque ! Nous payons 5 couronnes pour la nuit, soit environ 350 francs, ce qui est assez cher pour le dortoir dans lequel nous nous endormons enfin vers 1 heure du matin. Réveil forcé à 8 heures par le gardien. Tout en m'habillant, je jette un coup d'œil à ma moto par la fenêtre et je vois ma sacoche ouverte et mon linge étalé sur la chaussée. Je suis obligé de constater que l'on m'a volé pas mal de choses pendant la nuit. L'aubergiste auprès de qui je vais réclamer, s'étonne et me répond : « Hélas ! il y a dix ans on n'aurait jamais vu ça ici, mais maintenant avec l'influence étrangère... vous savez ! ». Une plainte à la police nous ferait perdre trop de temps, et nous quittons Göteborg à midi pour Oslo en Norvège, 350 kilomètres plus loin.

GOTEBORG-LE TELEMARCK

La route peu accidentée est macadamisée jusqu'à 130 kilomètres de Göteborg. Elle serpente à travers de belles

EN ROUTE POUR GOTEBORG



CLAIR DE LUNE SUR LE FJORD





VIEILLES HABITATIONS RURALES EN NORVÈGE

forêts entrecoupées de champs et de petits lacs. On aperçoit de temps à autre en haut d'une côte la mer qui brille au loin. Mais nous nous arrêtons bientôt pour « piquer la tente » près d'un lac encaissé dans les collines. Spécialiste de la vaisselle, je m'apercevrai après le dîner que ce lac est salé, qu'il y a des crabes et que c'est tout simplement la mer qui s'enfonce jusqu'ici par un invisible goulet.

Nous entrons en Norvège par un superbe pont et nous prenons la conduite à droite. Nous sommes alors à mi-route entre les Pyrénées et le cap Nord — il y a en effet autant de kilomètres de chaque côté. Sur le bord de la route se présente soudain une pancarte : Oslo. Nous sommes en rase campagne et nous poursuivons notre route sans rencontrer la capitale annoncée. Peu à peu, cependant, des villas apparaissent à droite de la route, puis à gauche, le fjord et le port ; nous rentrons alors seulement en ville. Oslo qui ne compte que 450 000 habitants, est cependant la huitième cité du monde en étendue, à tel point qu'on trouve encore quatre cent cinquante fermes sur sa superficie et qu'on peut très bien chasser l'élan, le chevreuil ou le lièvre sans sortir du périmètre.

Le séjour à Oslo est bref. Après avoir visité les sculptures de Vigeland, et les musées de l'île de Bygoy, nous repartons sur Bergen à travers le Téliemark.

C'est évidemment de la route de montagne, comme presque partout en Norvège, puisque ce pays est un immense massif rocheux, plus long que l'Italie. Après Drammen, à 100 kilomètres d'Oslo, nous faisons vraiment connaissance avec la route en terre. Le gel hivernal et la fonte des neiges érodent tellement les routes que l'entretien de bitume serait, paraît-il, trop onéreux. Aussi préfère-t-on faire passer plusieurs fois par semaine une machine qui rabote

la route, et comble ainsi les nids de poules. Mais cet engin laisse sur le milieu de la route une petite murette de terre qui peut atteindre parfois 30 centimètres de haut et sépare le chemin en deux. Ce cordon de terre meuble est très gênant lorsqu'il faut doubler, éviter une succession de trous ou de la tôle ondulée ; on doit alors le franchir d'un coup, franchement, à ses risques et périls ! Toutes ces routes tournent énormément, beaucoup plus encore que vous ne pourriez l'imaginer ; mais les Norvégiens, pleins d'humour, plantent de temps en temps un « S » de signalisation... pourquoi là plus qu'il y a 10 kilomètres ou que dans 100 kilomètres. C'est partout pareil : le rocher d'un côté, la vallée ou le lac de l'autre. Klaxonner est un péché mortel, aussi les accidents ne sont-ils pas rares, spécialement chez les touristes qui vont trop vite : j'ai cependant vu un camion du pays basculer dans un lac. Le charme de cette route est très grand, car chaque virage offre un nouveau « diorama » adroitement composé : des sapins, des cascades, des aperçus sur les lacs lointains, dans le décor des montagnes nues et des glaciers éblouissants. Ces derniers jouent un rôle important en Norvège ; ils atteignent ici des dimensions impressionnantes (300 kilomètres pour le Folgefonna..., mesurez cela sur une carte de France !) mais autrefois ils recouvraient tout le pays qu'ils ont raviné, creusant ces gorges étroites et escarpées. Sur la côte, ces vallées abruptes, envahies par la mer forment les fjords qui s'enfoncent parfois à plus de 150 kilomètres à l'intérieur des montagnes. Nous croisons sur ces routes de Kronsberg-Dalen, une jeunesse sportive et gaie qui roule en bicyclette malgré les graviers du chemin et les averses de pluie. Visite à Røldal d'une

Stavkirke (église en bois) du xv^e siècle, et nous couchons à Odda, petite ville industrielle au fond de l'Hardengerfjord. C'est, dit-on, l'un des plus jolis fjords de la Norvège. La culture des arbres fruitiers y est prospère. De-ci, de-là, sur le parcours, de superbes cascades tombent des montagnes qui s'élèvent verticales jusqu'à 1 500 mètres au-dessus de l'eau. Nous attrapons de justesse à Kinsarvik le bac qui nous transporte de l'autre côté du fjord. Plein d'essence : le litre coûte 0,94 couronnes, soit 50 francs environ. Il pleut maintenant et nous montons une route si étroite que deux voitures se croisent difficilement ; un mince parapet nous sépare seulement du torrent qui gronde 50 ou 80 mètres plus bas. Descentes et montées se succèdent et, ironie du sort, un rayon de soleil nous accueille à l'entrée de Bergen — la ville d'Europe où il pleut le plus (environ 2 mètres d'eau par an). C'est aujourd'hui samedi, il est 4 heures de l'après-midi et les magasins sont tous fermés. Nous n'avons plus de nourriture et c'est seulement en laissant voir notre petit drapeau français et en frappant fort sur la porte, que nous pouvons nous ravitailler. La charmante auberge située sur la montagne de Floien nous reçoit (1 couronne, soit 50 francs par tête et par nuit). On a de là-haut une vue superbe sur la ville et une grande partie du fjord qui est sillonné de navires car Bergen est aussi un excellent port de commerce.

Nous avons mis trois jours pour faire les 600 kilomètres qui nous séparent d'Oslo. Sur ces routes difficiles, il faut compter en moyenne 200 kilomètres par jour. Des étapes plus longues en moto sont bien sûr possibles, mais souvent au prix de quelles chutes... nous en verrons de nombreux exemples, hélas !

CRÉPUSCULE DE NORVÈGE





ÉGLISE MÉDIÉVALE EN BOIS
A STAVKICKE

BERGEN - TRONDHJEM

Deux jours de repos, et nous reprenons notre petit bonhomme de chemin... Par la route, Bergen est un cul de sac, aussi refaisons-nous, au départ les 100 kilomètres parcourus à l'aller, jusqu'au Hardengerfjord que nous abandonnons d'ailleurs rapidement. Le soir nous retrouve descendant la terrible côte en lacets (20 %) qui aboutit à Gudvangen. Cette étroite et pittoresque vallée glaciaire est dominée par un hôtel d'où l'on jouit d'une vue magnifique. Nous camperons près du fjord qui la termine pour pêcher notre dîner...

Nous embarquons le lendemain sur un bac et pendant trois heures, nous naviguons entre les parois abruptes du Sognefjord. Il n'y a, par endroits, que quelques centaines de mètres de largeur, mais plus de 1 000 mètres de fond ; et la côte est à 200 kilomètres d'ici ; c'est le plus long fjord de Norvège. Arrivé à un embranchement, notre navire stoppe pour attendre un autre petit bateau qui apparaît bientôt et se range à notre bord. Les deux bateaux tournent sur place et échantent des passagers. Une demi-heure de manège et chacun repart dans une direction différente.. c'était la correspondance ! Débarcadère. Une montée de 40 kilomètres nous porte du niveau de la mer, à travers les nuages, à 1 400 mètres d'altitude en plein Jotunheim. La mythologie nordique en a fait la demeure des géants. On s'y sent perdu dans une nature demeurée telle que, depuis les premiers âges. Les montagnes ne culminent qu'aux altitudes modestes de 2 000 à 2 500 mètres. Mais aucune végétation ne pousse dans ces rochers sauvages. A travers les brumes qui s'élèvent en spirales, nous apercevons les crevasses bleuâtres des immenses glaciers qui recouvrent en partie ce

massif. Et le calme des lacs, et le grondement des torrents ajoutent encore une note grandiose aux solitudes majestueuses de ces montagnes. La route qui n'est ouverte que depuis le 15 juillet jusqu'au 1^{er} octobre, nous redescend rapidement sur Lohm et Otta. De là, à travers les plateaux désertiques du Dovrefjell, nous gagnerons demain Trondheim pour rencontrer, à 50 kilomètres de la ville une bonne route macadamisée, et aussi la pluie qui avait perdu nos traces dans les vallées étroites que nous avons suivies.

TRONDHJEM - NARVICK

Trondhjem, port de pêche et troisième ville de Norvège (6 000 habitants) est intéressante par sa cathédrale — la plus belle des pays nordiques — où fut couronné le prince Bernadotte. Les sous-sols de la Maison des Etudiants, transformés en auberge de jeunesse nous accueillent pour la nuit.

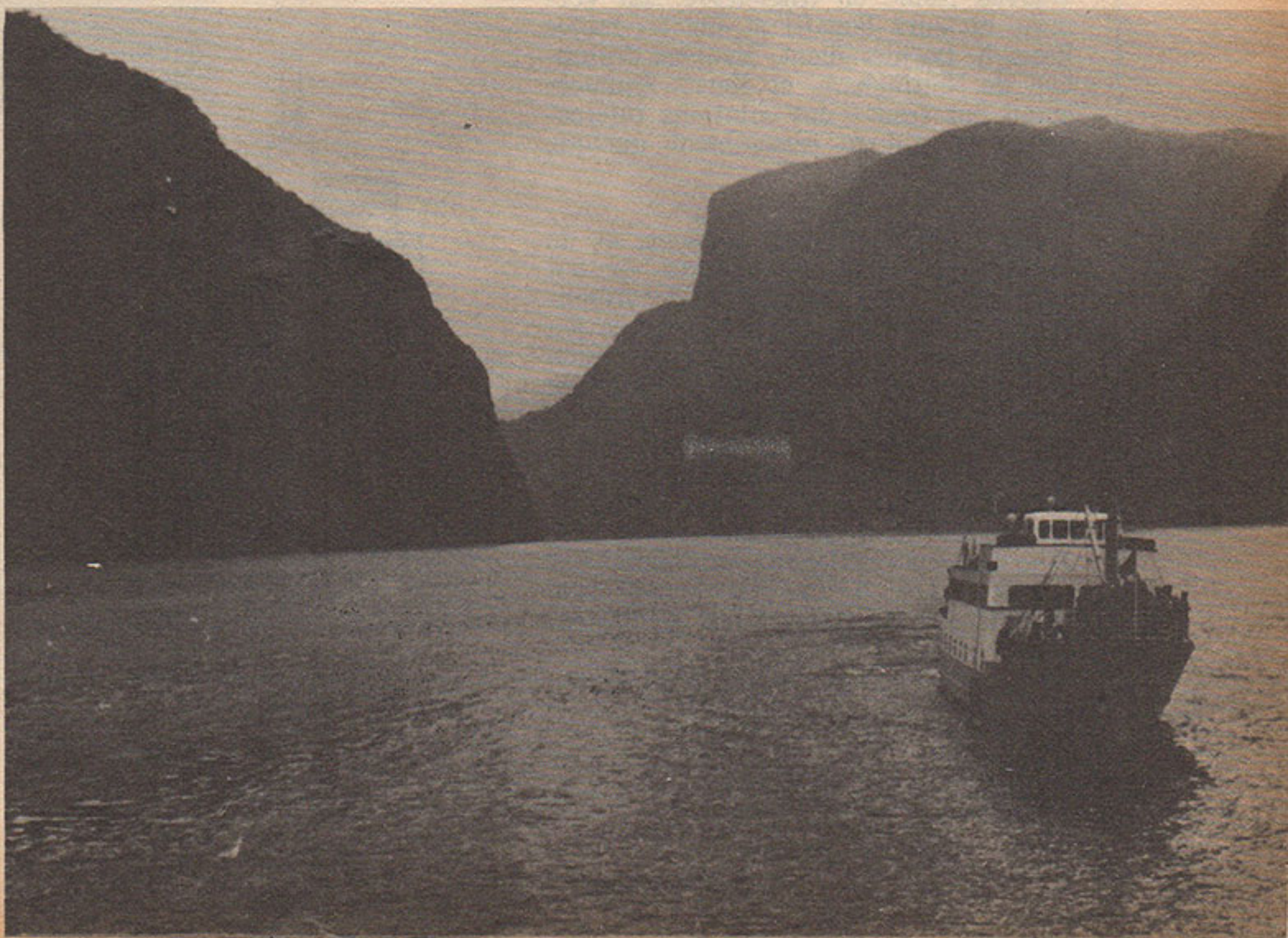
Le lendemain, visite de la cathédrale ; nos achats de vivres nous donnent l'occasion de flâner un peu dans la vieille ville. Les rues sont très larges et beaucoup de maisons sont encore en bois comme les entrepôts du port.

Toujours pressés, nous repartons plein Nord. Routes de terre très mauvaises, en réparation. Longeant le lac Majavatn, sur une route déserte, nous rattrapons bientôt un camion chargé de sable qui roule au milieu du chemin. Je m'apprête à doubler, mais le véhicule ralentit soudain, sans préavis, lève sa benne en accélérant. Il nous largue ainsi sous le nez plusieurs tonnes de sable et de gravillon. Nous nous débattons encore dans cette couche meuble, épaisse de 20 centimètres, que le camion, la conscience tranquille,

disparaît au loin sans avoir soupçonné notre présence. C'était une réparation... et dans quelques jours, la machine passera pour terminer le tout. Nous passons aujourd'hui le cercle polaire arctique à 580 kilomètres de Trondhjem. Il est indiqué par une petite colonne sur le bord de la route. Au pied, deux voitures parisiennes qui descendent vers le sud posent pour la photo. Ces Français n'ont rencontré ni rennes ni lapons et pour l'instant, nous sommes comme eux. Mais la chance nous sourit, car quelques kilomètres plus loin, notre silencieuse moto surprend un troupeau d'une centaine de têtes qui, visiblement, allait franchir la route. Panique dans la horde qui fait volte-face et s'enfuit au galop sur la toundra. C'est un spectacle étonnant de voir ces animaux, plus grands et plus gros que des cerfs, sauter avec grâce les blocs de rochers et franchir d'un bond les ruisseaux et petits marécages qui arrêtent à chaque instant la marche. Après un long mouvement tournant, nous arriverons à bon vent assez près du troupeau pour prendre quelques photos.

Pour ceux qui viennent du sud, Narvick est bien gardé. Il faut traverser quatre fjords pour atteindre la ville par la route. Mais le passage de ces bras de mer est un plaisir de plus à ajouter au charme du voyage. Le relief du pays est très curieux et l'on peut voir ces montagnes pointues se refléter dans les eaux tantôt bleues, tantôt grises ou vertes qui glissent sous le ventre du bateau. L'horaire des lacs est établi en fonction du temps qu'il faut pour parcourir la distance d'un fjord à l'autre, distance qui varie entre 15 et 100 kilomètres. Les routes de la région étaient très sablonneuses et nous avons eu le plus grand mal à garder notre équilibre.

(A suivre.)



Commande hydraulique des

DEPUIS longtemps des constructeurs cherchent une commande de soupape qui permette de se passer du système came — culbuteur — ressort. En effet, il est extrêmement difficile de construire des cames permettant des régimes élevés.

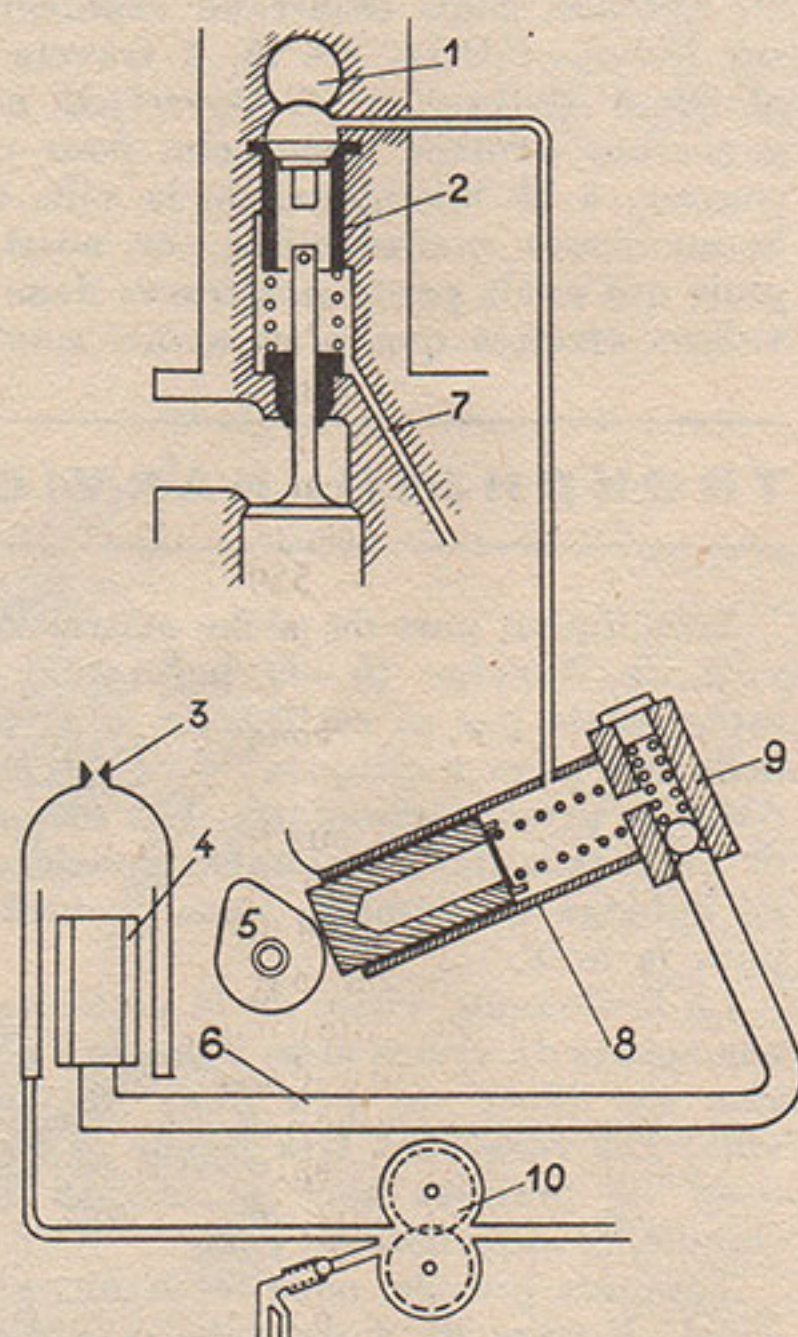
La première chose à faire était de diminuer l'inertie du système. Si nous regardons le diagramme d'ouverture, nous comprenons facilement pourquoi. Au début d'ouverture la came donne une grande accélération à la soupape, et l'inertie du système s'oppose à cette accélération; or la résistance à l'ouverture augmente avec le carré de la vitesse! On a donc trouvé des commandes plus légères, comme le double A.C.T., mais malheureusement un tel système est impossible à appliquer sur les machines de série, la précision de l'usinage et du montage rendant le moteur trop cher.

Des inventeurs se sont donc penchés sur le problème de la commande hydraulique, système qui serait facile à construire, simple à installer — il suffirait de mener deux tubulures par soupape le long du cylindre; d'autre part le refroidissement serait beaucoup plus efficace.

De plus la machine serait très silencieuse, cette commande n'ayant pas de jeux mécaniques.

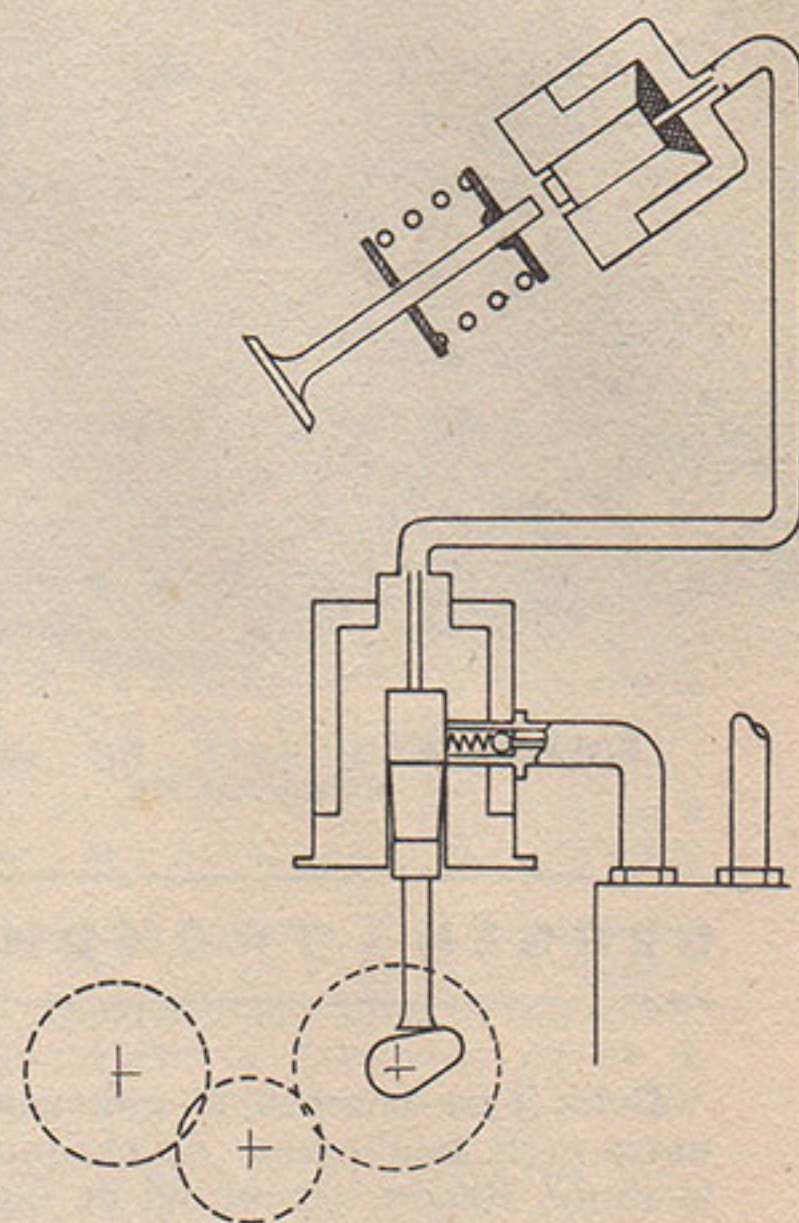
Connue depuis longtemps, cette commande était employée sur les moteurs Warren Noble en Angleterre, sur certains moteurs Bugatti et sur les motos Raleigh. Dernièrement, Maurice Crampton, de Nottingham, et Merrit Zimmermann ont trouvé des solutions intéressantes et qui se ressemblent quelque peu.

Ces réalisations sont connues, et de nombreuses revues techniques en ont parlé déjà. Leur avantage est de présenter un poids réduit et un réglage de jeu automatique. De plus l'effort sur le guide de soupape est axial, donc le guide de soupape ne s'use pratiquement pas. Le graissage du système est toujours excellent, et l'usure très réduite. Comme nous l'avons déjà mentionné, les tubulures de commande de soupape guidées le long du cylindre permettent un refroidissement excellent. Une B.S.A. 250 montée avec ce système a parcouru 5 000 kilomètres

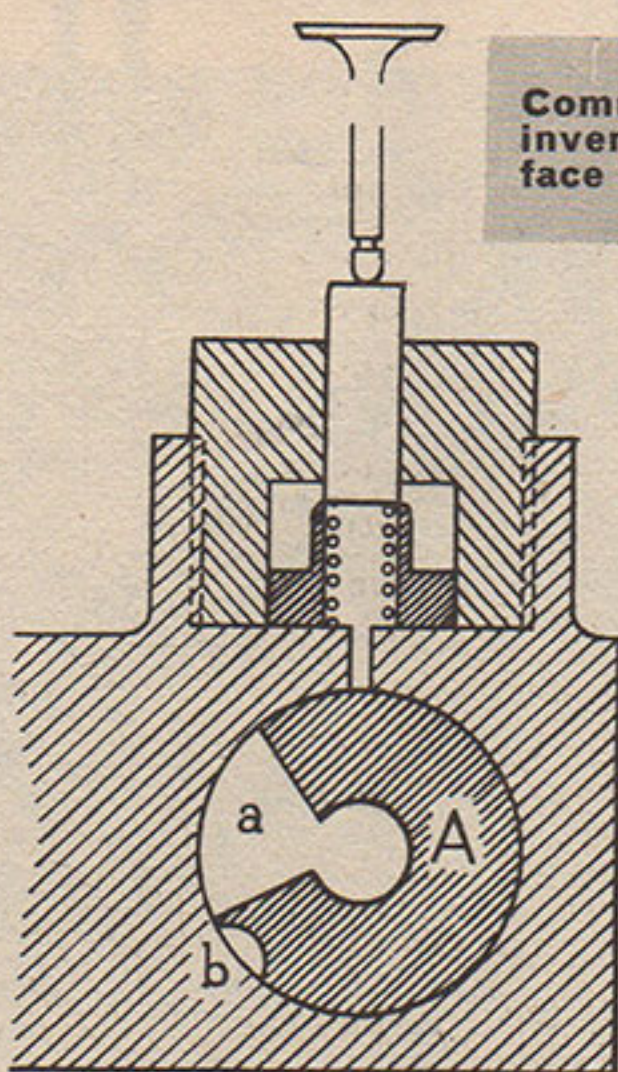


Commande adoptée par Zimmermann, Cleveland.

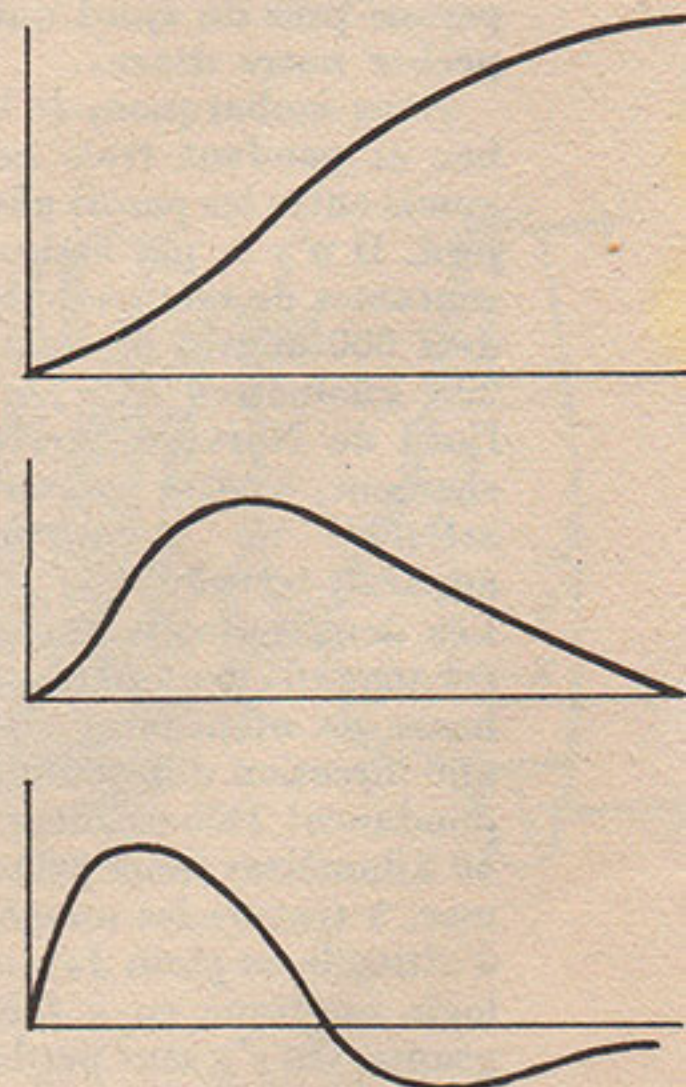
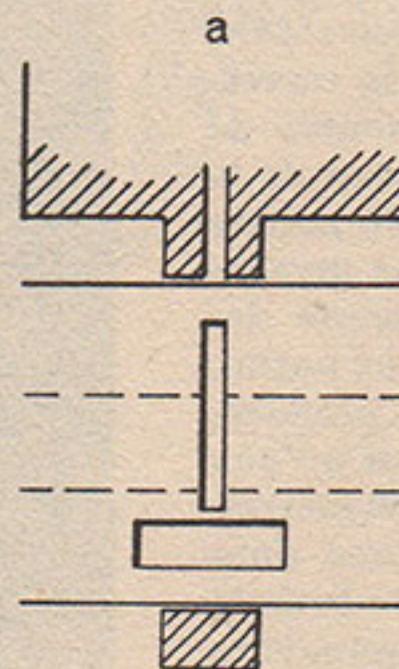
- 1 Circuit de récupération d'huile.
- 2 Cylindre de commande de la soupape.
- 3 Décharge du filtre à huile.
- 4 Filtre à huile.
- 5 Came.
- 6 Canal d'huile sous pression.
- 7 Récupération d'huile.
- 8 Clapet de décharge du circuit de commande.
- 9 Piston du cylindre de commande.
- 10 Pompe à engrenages pour ob.



Système de commande inventé par Maurice Crampton, Nottingham, et monté sur une BSA ayant parcouru 5 000 km.



Commande de soupapes latérales inventée par Houghton. a) Vue de face avec coupe partielle.



Déplacement, vitesse, et accélération de la soupape.

soupapes

et tout le monde était étonné du silence de la machine.

Dernièrement Houghton a déposé le brevet d'un nouveau système de commande qui a l'énorme avantage de pouvoir se passer de came de commande — avantage qu'apprécieront surtout ceux de nos lecteurs qui connaissent le prix de l'usinage d'une bonne came. Voici comment fonctionne ce système :

De l'huile sous pression est amenée dans un axe A qui tourne à demi-régime. Dans cet axe sont pratiquées des entailles triangulaires, dont l'angle représente l'ouverture de la soupape. Lorsque cet arbre tourne, l'huile arrive sous un piston commandant directement la soupape (le système est prévu pour des moteurs latéraux, mais nous ne voyons pas de raison pour ne pas l'appliquer en tête, avec pompe dans le carter). Suivant la pression de l'huile on peut obtenir une accélération d'ouverture plus ou moins brutale. Lorsque le secteur arrive à sa fin, l'huile s'échappe par un dégagement *b* pouvant communiquer avec une dépression. Ce système a, en plus de la marche réglable par variation de la pression d'huile, celui de ne pas marcher lorsque le carter est vide; on évite ainsi de détériorer la machine. De plus l'appareil est simple et compact.

Certains ennuis existent dans la commande hydraulique; il sont les mêmes pour tous les systèmes. Il y a des difficultés de départ avec une huile visqueuse, surtout en hiver; de plus on a besoin d'un démarreur spécial faisant accomplir de nombreux tours au moteur pour arriver à une pression d'huile suffisante. Par contre on obtient une commande très différenciée grâce à la pression variable.

Nous ne parlerons pas des poussoirs hydrauliques, ni des « culbuteurs hydrauliques » de la Harley-Davidson 74 OHV qu'on pourrait tout juste qualifier de semi-hydrauliques.

Application originale, la commande hydraulique, déjà classique pour d'autres organes, se laissera-t-elle appliquer un jour aux soupapes? Peut-être certaines maisons ont déjà des dessins dans leurs tiroirs à projets? En tout cas l'auteur serait heureux si des lecteurs pouvaient lui communiquer des réalisations de leur connaissance.

Otto TUTZAUER.

La moto idéale existe-t-elle?

A la veille du Salon, c'est la question que l'on est en droit de se poser. La machine idéale, à mon point de vue, serait une machine élégante, propre, confortable, rapide mais économique et avec des freins capables de vous arrêter en toutes circonstances; une machine d'entretien quasi nul et malgré tout une machine bon marché.

En considérant ces différents critères, il vous suffira d'attribuer des points à votre « divinité », d'en faire la somme, et si cette somme s'approche de 700, votre « divinité » est vraiment idéale. Même si elle ne fait que 500 points, ne vous plaignez pas car, en considérant les machines actuelles, je n'ai pu obtenir qu'un maximum de 520 points... vous voyez que le progrès a encore son mot à dire.

Mais laissez-moi vous expliquer ma façon de procéder :

1. En me basant sur le prix de vente, j'attribue 100 points à une machine vendue moins de 100 000 francs, avec 5 points en moins par 10.000 francs en plus; ainsi une machine vendue 110 000 francs aura droit à 95 points, une machine vendue 120 000 francs à 90 points et ainsi de suite, si bien qu'une machine vendue plus de 300 000 francs aura 0 point.

2. A ces points obtenus j'ajoute la vitesse de la machine (vitesse maximum, bien entendu!).

3. Puis la puissance maximum développée.

4. Puis la puissance au litre.

5. En me basant sur la consommation, j'ajoute : 20 points pour une consommation de moins de 3 litres aux 100 kilo-

mètres; 14 points pour une consommation de moins de 4 litres aux 100 kilomètres; 8 points pour une consommation de moins de 5 litres aux 100 kilomètres; 2 pour moins de 6 litres et pour plus de 6 litres bien entendu 0 point.

6. J'ajoute au total obtenu le diamètre moyen des freins, par exemple 160 mm à l'arrière et 140 mm à l'avant donneront 150 points à ajouter.

7. J'ajoute de même la largeur moyenne des garnitures de frein.

8. Egalement une bonification de 20 points pour une suspension arrière oscillante qui améliore très nettement le confort, diminue l'usure de la chaîne...

9. Une bonification de 8 points pour un carter de chaîne étanche qui évite l'usure de la chaîne et améliore l'esthétique et la propreté de la machine.

10. 8 points également pour un bloc moteur d'un joli dessin, donc facile à nettoyer ou pour la présence d'un carénage partiel du type « Puch ».

11. 12 points de bonification pour la présence de roues de 16" (4 points pour des roues de 18").

12. Enfin diverses bonifications de 0 à 20 points suivant l'importance des améliorations apportées à la machine.

Voici à titre d'exemple les calculs effectués pour 4 machines de même cylindrée mais de pays et de conceptions différents :

Les 350 cm³ B.S.A., Horex, Jawa et Motoconfort.

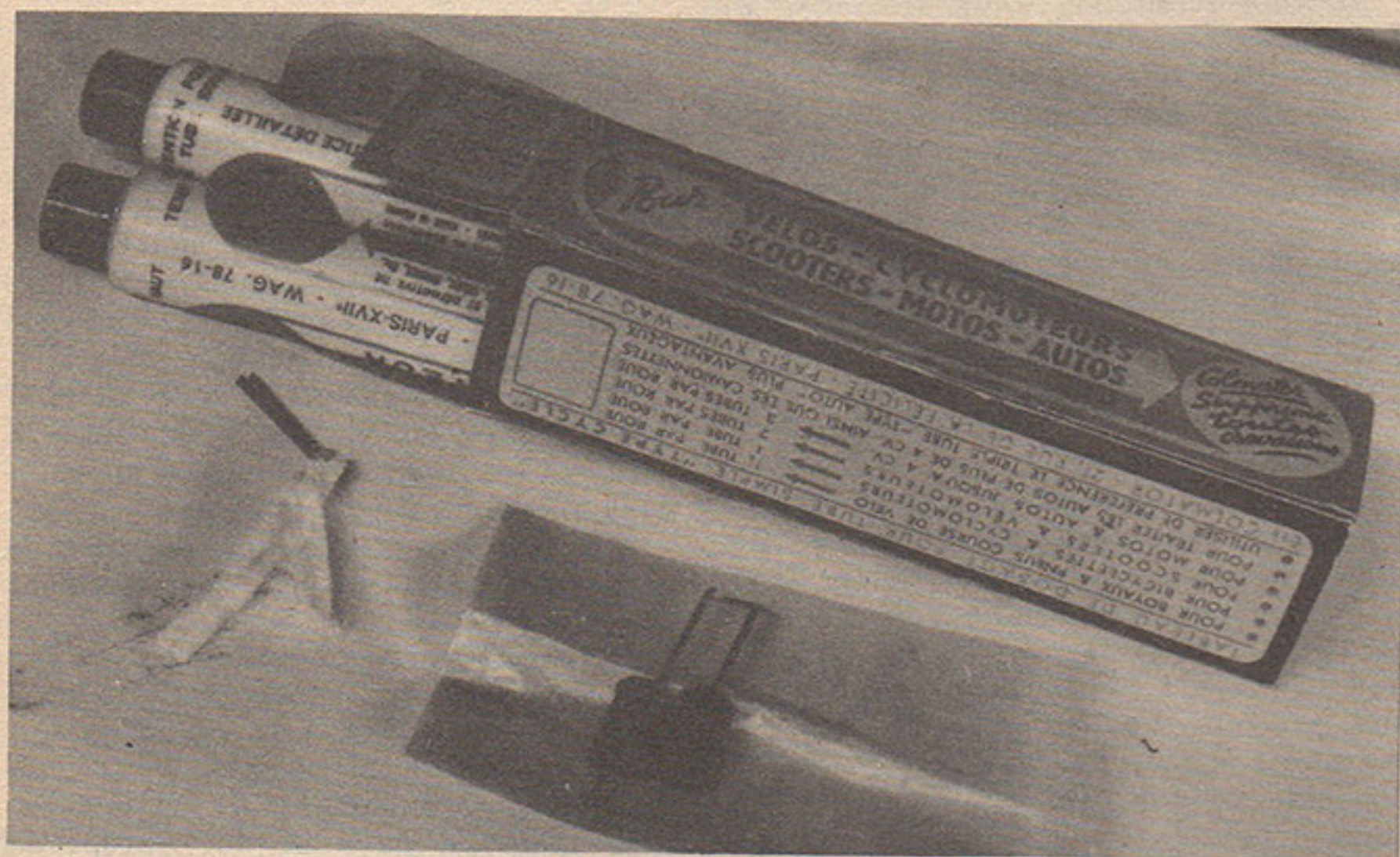
Maintenant à vous de jouer; testez votre machine... et qu'importe le total : le principal n'est-il pas au fond la satisfaction personnelle que vous tirez de Votre Moto?

J.-L. COMTE.

Machines	350 B.S.A.	350 HOREX	350 JAWA	350 MOTO-CONFORT
Prix de vente	290.000 F Soit 5	295.000 F Soit 2	249.000 F Soit 25	269.000 F Soit 15
Vitesse.....	115 km/h Soit 115	130 km/h Soit 130	112 km/h Soit 112	112 km/h Soit 112
Puissance développée .	17	18	15	16
Puissance au litre	50	55	43	46
Indice relatif à la consommation	14	14	8	14
Diamètre moyen des freins	180	165	160	160
Largeur des garnitures.	20	35	25	30
Suspension arrière oscillante	OUI 20	NON 0	OUI 20	NON 0
Carter de chaîne étanche	0	8	8	8
Carénage plus ou moins partiel	0	2	8	2
Roues de 16"	NON 0	NON 0	OUI 12	
Roues de 18"	NON 0	NON 0		OUI 4
Autres améliorations..	0	0	0	0
TOTAL	421	429	436	407

V U P O U R V O U S

*Le Colmator, produit
contre les crevaisons*



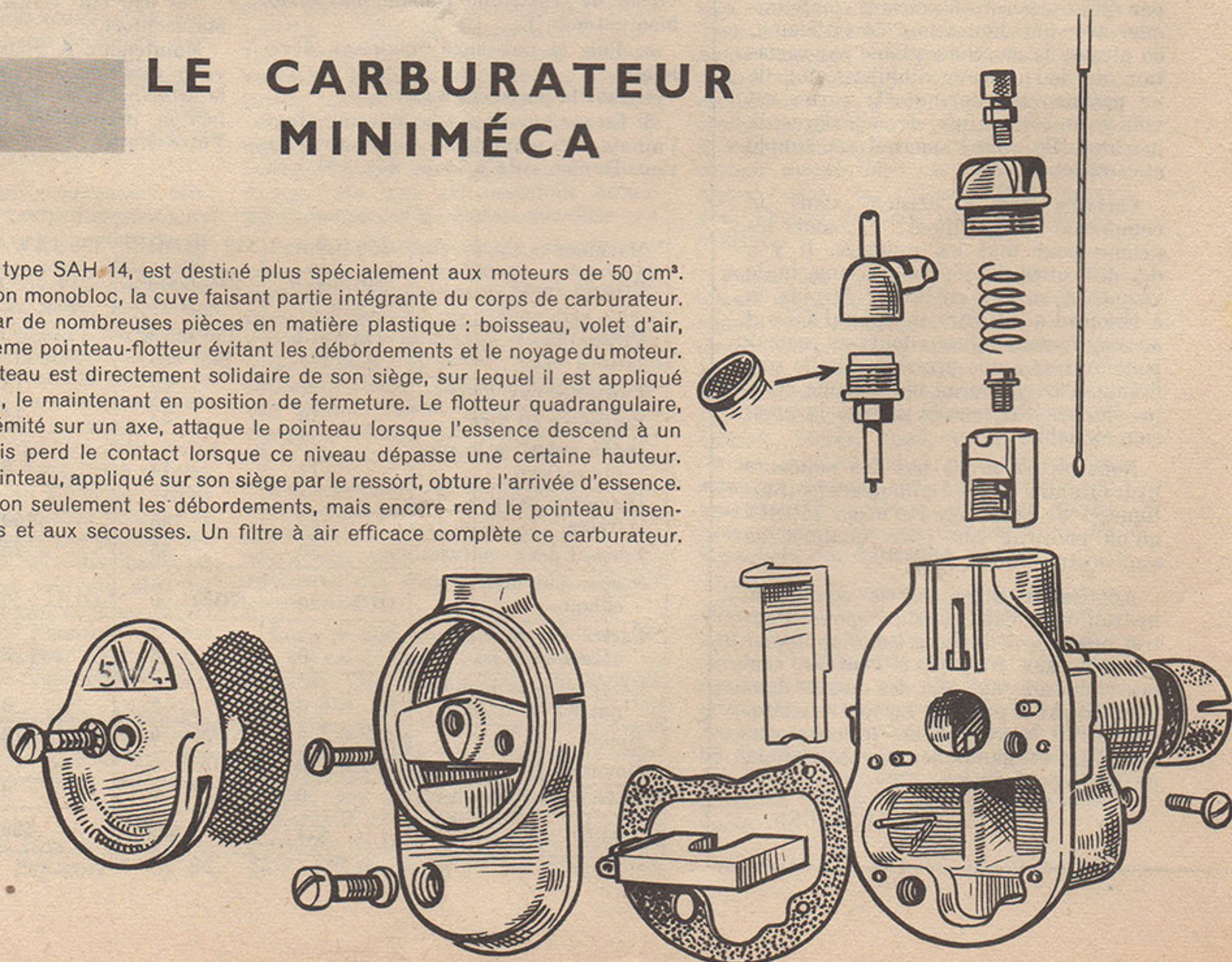
Ce produit s'injecte dans les chambres à air à travers le pneumatique, au moyen d'une aiguille creuse s'adaptant en bout du tube. Il obture instantanément toutes les crevaisons; son efficacité dure très longtemps et permet de rouler des milliers de kilomètres sans risques.

D'un procès-verbal d'essai du Conservatoire national des Arts et Métiers, il ressort que le Colmator n'a aucune influence nocive sur les caractéristiques initiales du caoutchouc, et qu'il conserve toutes ses qualités et sa stabilité chimique dans l'air confiné.

Le Colmator est présenté en étui de deux tubes avec mode d'emploi. Le fabricant conseille les doses suivantes : 1 tube par pneu pour les cyclos, 2 pour les scooters et vélomoteurs et 3 pour les motocyclettes.

LE CARBURATEUR MINIMÉCA

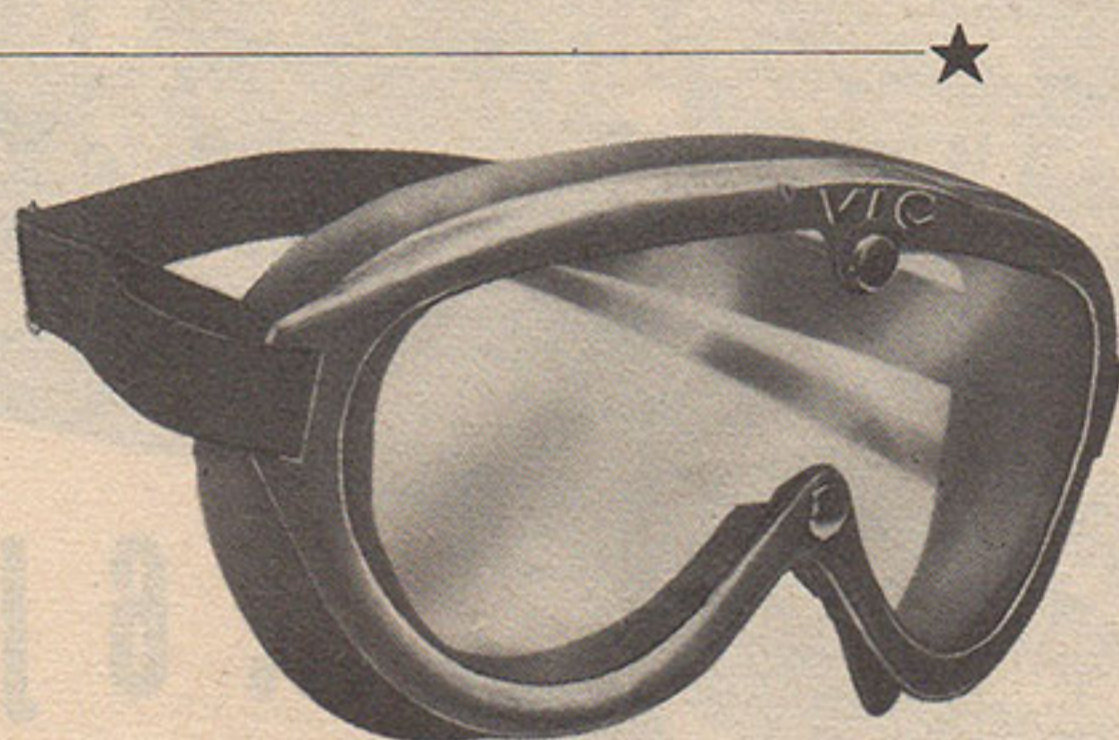
Ce carburateur, type SAH 14, est destiné plus spécialement aux moteurs de 50 cm³. Il est de construction monobloc, la cuve faisant partie intégrante du corps de carburateur. Il se caractérise par de nombreuses pièces en matière plastique : boisseau, volet d'air, flotteur, et un système pointeau-flotteur évitant les débordements et le noyage du moteur. A cet effet, le pointeau est directement solidaire de son siège, sur lequel il est appliqué par un ressort taré, le maintenant en position de fermeture. Le flotteur quadrangulaire, articulé à son extrémité sur un axe, attaque le pointeau lorsque l'essence descend à un certain niveau, mais perd le contact lorsque ce niveau dépasse une certaine hauteur. A ce moment, le pointeau, appliqué sur son siège par le ressort, obture l'arrivée d'essence. Ce système évite non seulement les débordements, mais encore rend le pointeau insensible aux vibrations et aux secousses. Un filtre à air efficace complète ce carburateur.



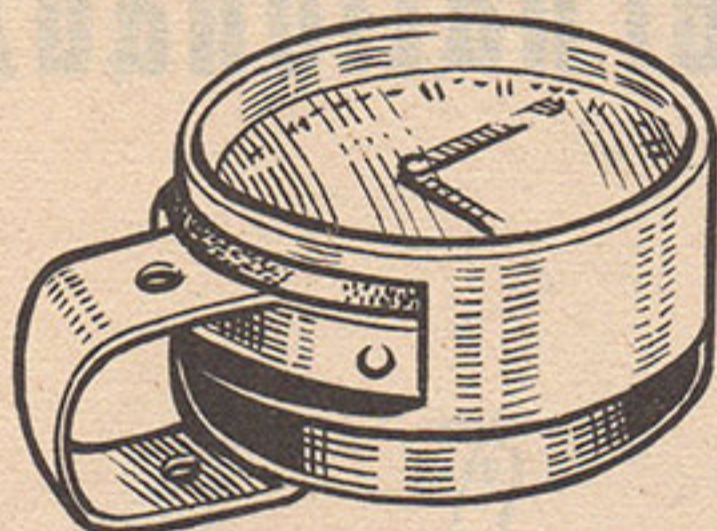
V U P O U R V O U S

Nouvelle production
Vickers

Cette lunette, fabriquée par les établissements Vickers, est dénommée Junior 55. Réalisée en caoutchouc moulée, elle est d'une étanchéité excellente, d'une présentation soignée, et d'un prix très étudié, toutes choses auxquelles seront favorables les motocyclistes.



vu chez REVIL

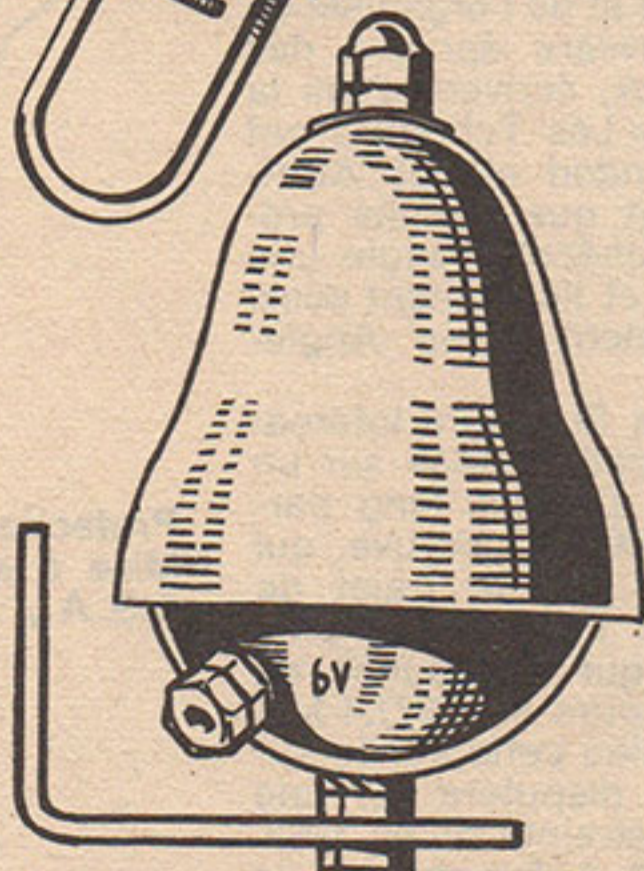
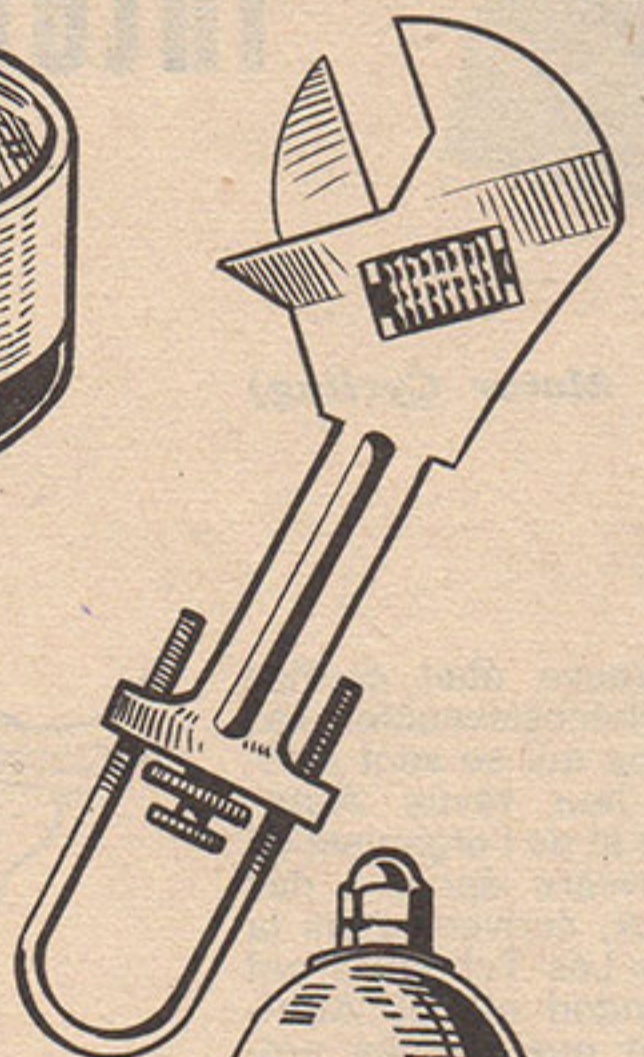
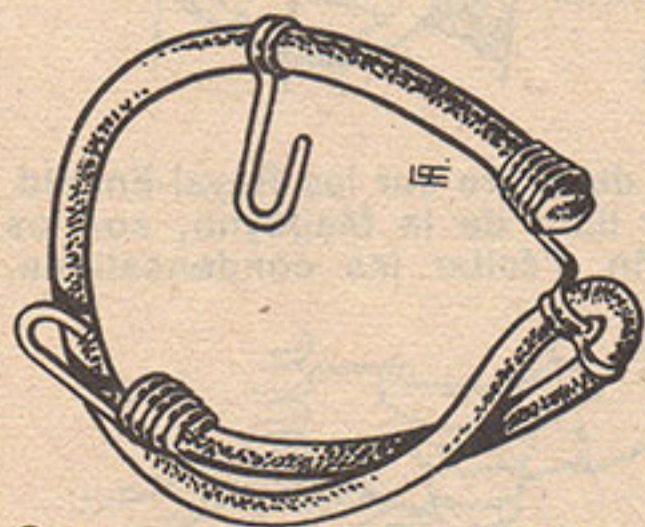


Une sonnette électrique en forme de cloche pour cyclomoteur fonctionnant sur courant 6V ; Un sandow réglable en longueur, très pratique.

Une clef à molette de poche à manche réglable

Une montre se fixant sur le guidon

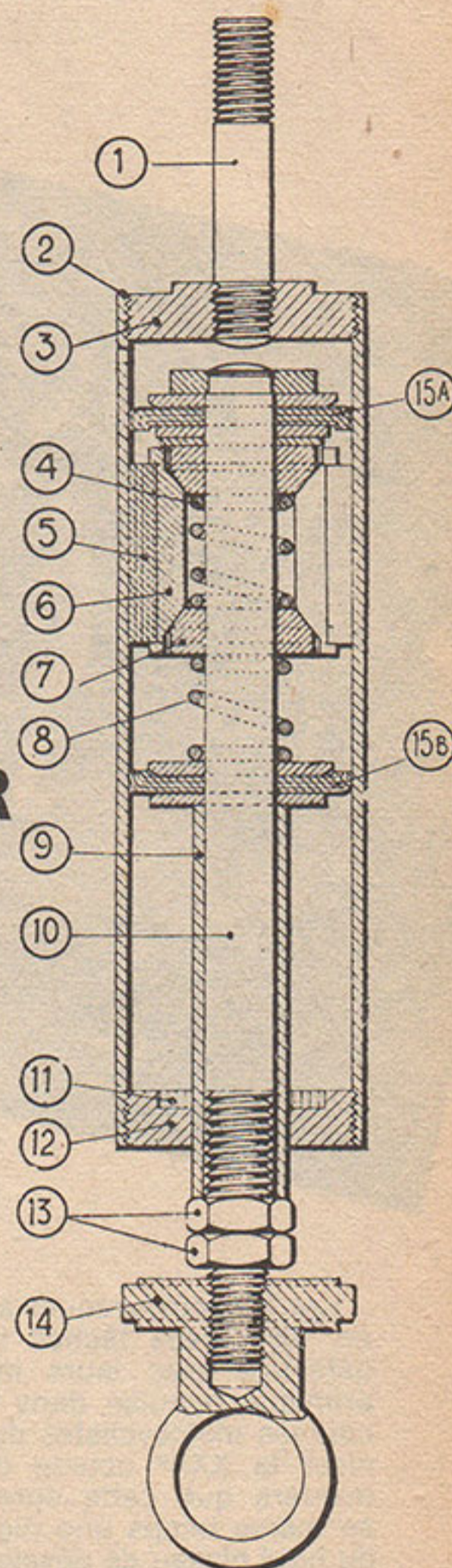
Tous accessoires fort utiles en certaines circonstances.



UN AMORTISSEUR
A FRICTION

Tout en étant télescopique l'amortisseur Automax n'est pas hydraulique mais à friction et, de plus, réglable. Voici son fonctionnement :

Lorsque la roue passe dans un caniveau, le ressort de compensation (8) absorbe la réaction ; sous l'effet de l'inertie, il comprime les deux cônes et donne l'expansion à la bague de friction. Ensuite le ressort (4) oblige les cônes à reprendre leur position primitive.



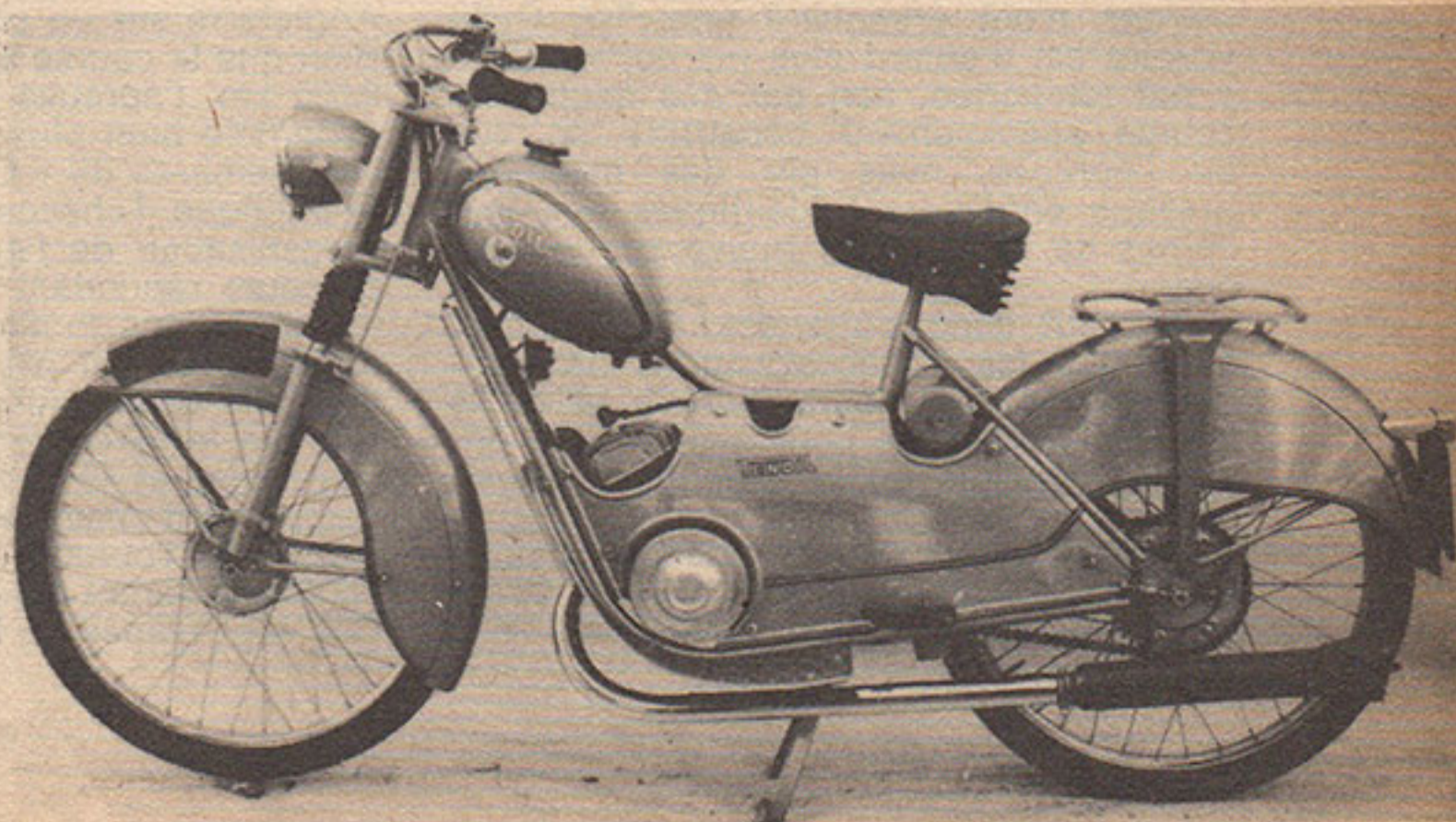
- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| 1. Axe embout. | 9. Tube. |
| 2. Tube. | 10. Axe mobile. |
| 3. Embout acier. | 11. Presse-étoupe. |
| 4. Ressort. | 12. Bague fonte. |
| 5. Garniture de frein. | 13. Ecrus de réglage. |
| 6. Bague. | 14. Œil. |
| 7. Cône de serrage. | 15 A et B. Joints racleurs. |
| 8. Ressort. | |

CHEZ...

Parmi les marques qui s'efforcent de faire œuvre personnelle et d'évoluer on remarquera ce vélomoteur Tendil dont le carénage prolongé et solidaire du garde-boue arrière est vraiment original. Ce modèle, type VMTC est équipé d'un moteur deux-temps 98 cm³ : « Comet » à deux vitesses commandées par poignée tournante.

A noter également les marchepieds formant pare-jambes.

TENDIL



AVANT les...



... 6 jours internationaux

(dessins Motor Cycling)

Les Tchécoslovaques auront à accomplir, en 1955, deux tâches très importantes : défendre avec leurs machines Jawa la primauté acquise dans la plus dure des courses motocyclistes du monde, et organiser la XXX^e course des Six Jours de manière que cette épreuve jubilaire soit en même temps une digne démonstration du haut niveau de développement du sport motocycliste actuel.

Les Tchécoslovaques, pour la troisième fois, ont remporté l'an dernier le Trophée International, grâce à leurs brillantes machines Jawa CZ. Sur 303 coureurs engagés, les 18 pilotes tchécoslovaques terminèrent tous l'épreuve et remportèrent : 9 médailles d'or spéciales, 4 médailles d'or, 3 médailles d'argent et 2 médailles de bronze.

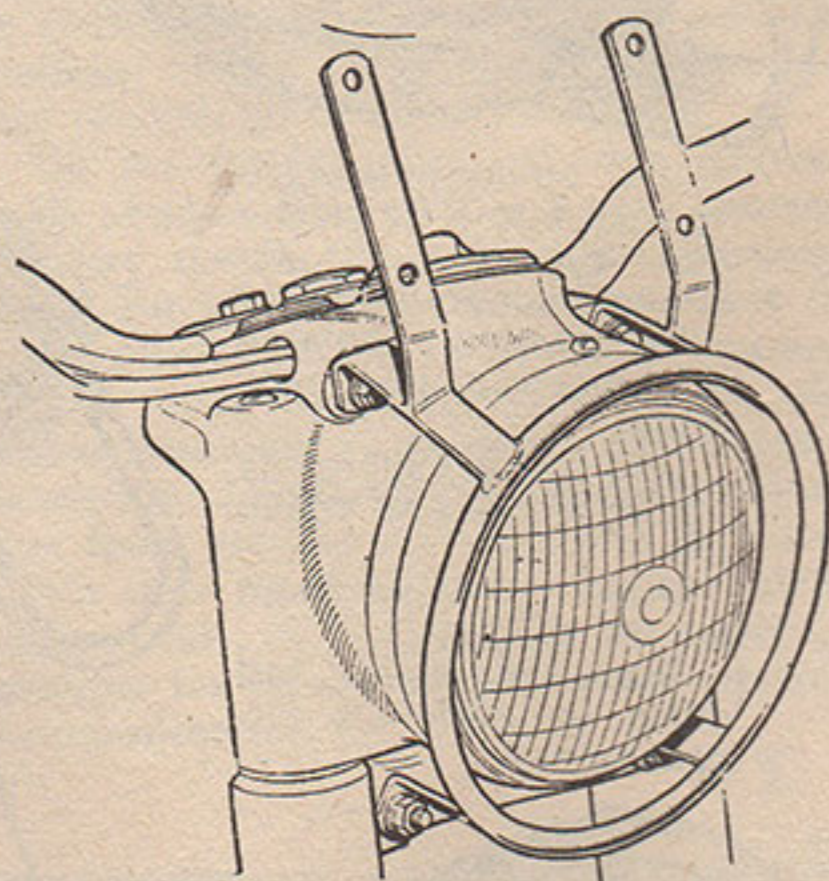
C'est là un succès sans précédent qu'aucune autre nation, aucune autre marque n'ont enregistré jusqu'ici. Cette victoire est d'autant plus méritoire qu'elle a été remportée, non par des engins de course spécialement construits en vue de l'épreuve, mais par des machines presque entièrement identiques aux machines de série qu'on trouve sur le marché.

On peut donc s'attendre, cette année, à ce que les Tchécoslovaques ne s'endorment pas sur leurs lauriers et qu'ils fassent l'impossible pour confirmer la primauté mondiale qu'ils détiennent actuellement.

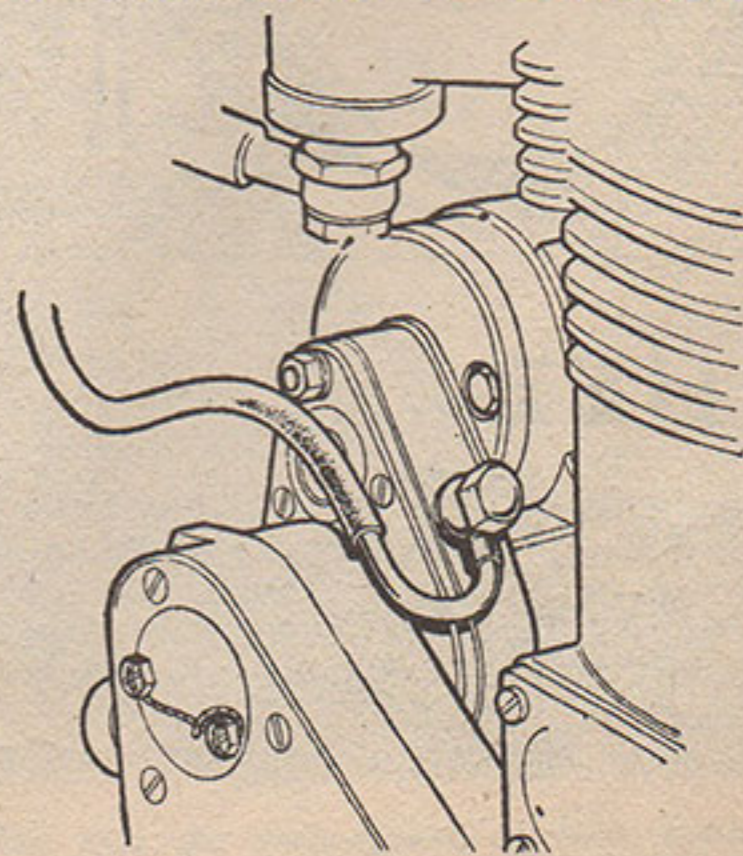
Après la mauvaise expérience acquise dans la XXIX^e épreuve, les coureurs étrangers ont appris avec satisfaction que

l'organisation de l'épreuve était confiée cette année à la Tchécoslovaquie. Les compétiteurs autrichiens qui se sont amèrement plaints dans leur revue **Auto-Touring**, des difficultés et de l'organisation insuffisante de la dernière épreuve des Six Jours Internationaux, écrivent dans la presse autrichienne : « Les Tchèques ont pris congé de Llandrindod et des Autrichiens en les assurant que l'année prochaine, il y aura en Tchécoslovaquie une meilleure organisation et ils ajoutent aussi un meilleur ravitaillement qu'en Angleterre.

La XXX^e épreuve des Six Jours Internationaux se disputera cette année sur un parcours de 2 050 km. Le plus long parcours fut celui de la XXVIII^e épreuve, qui eut lieu à Gottwaldov sur un trajet de 2 303,1 km, tandis que l'épreuve la plus courte fut la XXIV^e, qui se courait en Angleterre sur un parcours de 1.977,4 km. Bien que la course ait lieu cette année sur 2.050 km, l'épreuve se disputera sur une superficie bien plus restreinte qu'en 1953. Les membres du « Club Automobile de la République Tchécoslovaque » chargés de l'organisation de l'épreuve ont réalisé un parcours répondant parfaitement à toutes les conditions formulées au point de vue difficulté et qui est en même temps un des plus beaux qui aient été jamais courus. Sur le parcours total, 55 % présentent des routes et 45 % traversent des terrains comprenant montées, descentes, sinuosités, etc. Toutefois, ces montées et descentes ne seront ni nombreuses ni longues. Des sept étapes de l'épreuve, il y en aura



Protection de phare sur les Royal-Enfield Mise à air libre de la Magdyno, sur les B.S.A., afin d'éviter les condensations.



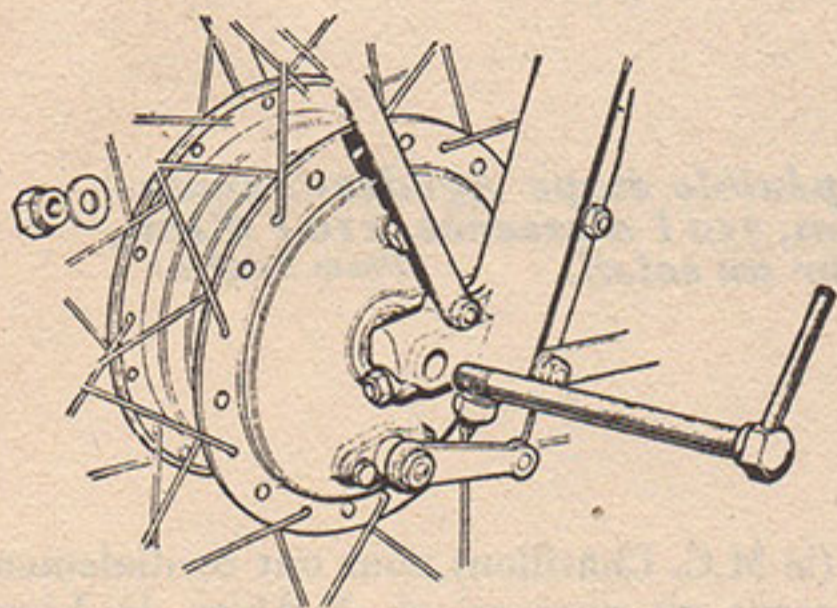
quatre de 370 km chacune, une de 230 km et une de 180 km, l'étape nocturne sera courue sur un parcours de 160 km.

Radhost, Lysa Hora, Solanec, Suca, Svata Katerina, Vrsatske, Podhradie, et bien d'autres noms inconnus jusqu'à présent aux motocyclistes étrangers, vont désormais marquer les étapes importantes d'un concours difficile.

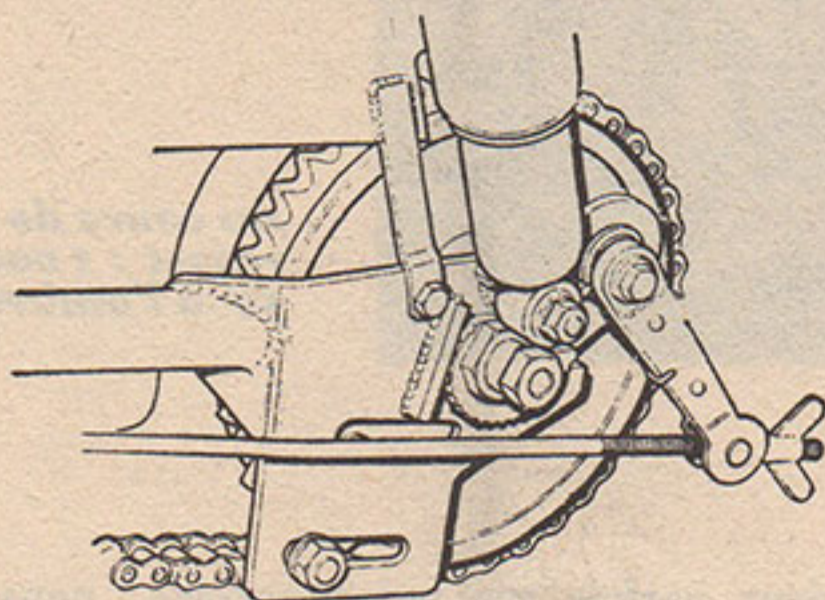
Afin que les Six Jours Internationaux deviennent vraiment ce qu'ils devraient être, c'est-à-dire une épreuve rigoureuse

les premières années des Six jours Internationaux, la production des motocyclettes a passé par une longue évolution technique. A part ce perfectionnement des machines, les voies de communications se sont améliorées de beaucoup et c'est ainsi que la difficulté du parcours a cessé de répondre aux possibilités techniques des machines et à la force physique des motocyclistes.

Il est impossible d'allonger sans cesse le trajet pour remédier au manque de dif-



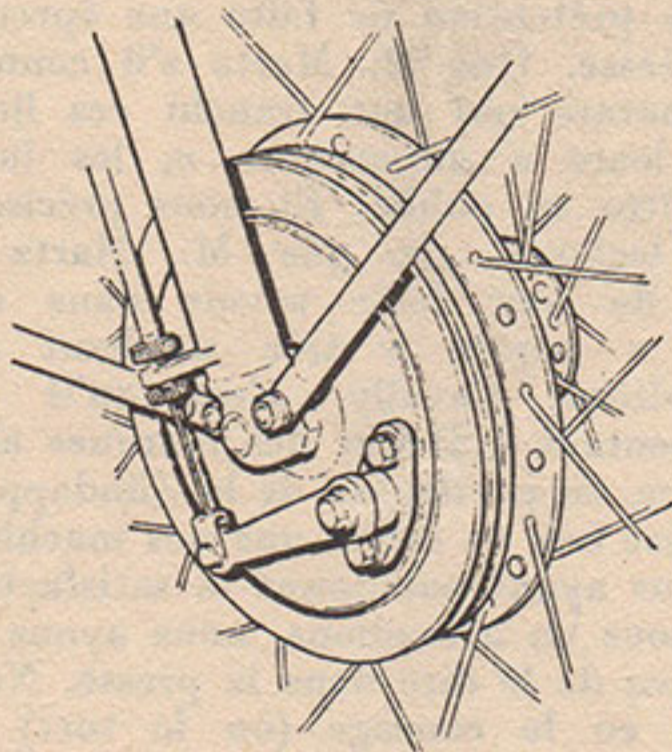
Systeme à broche Royal-Enfield.



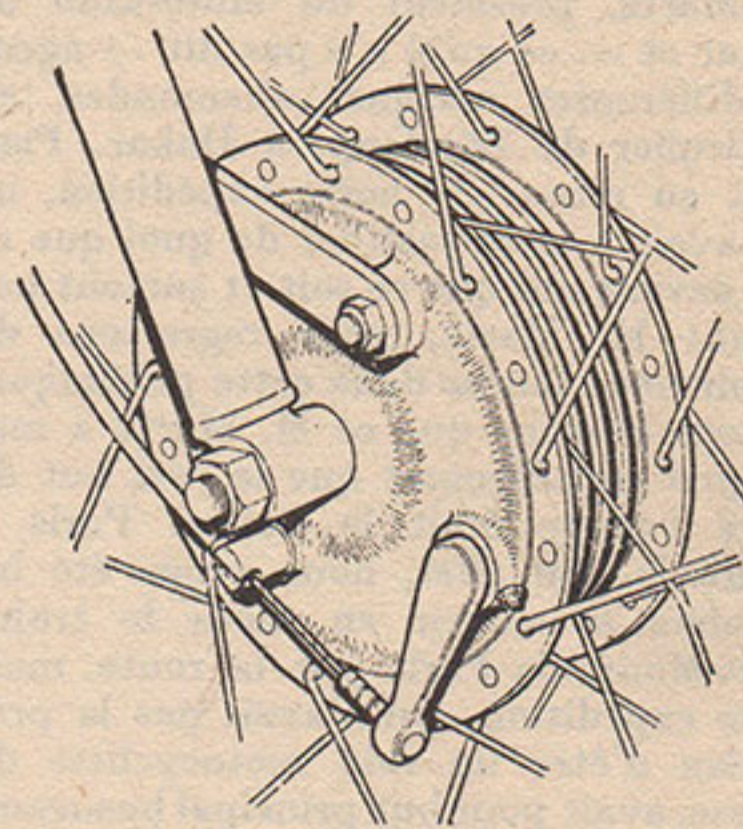
Ancrage de frein arrière sur la Royal-Enfield.

vitesse ne doit décider qu'en certaines occasions exceptionnelles mais ne doit pas devenir une règle. Il faut que les Six Jours Internationaux restent un concours de soli-

pour les machines, le Président du Comité International des Sports, P.-J. Nortier a présenté un projet de réforme des principaux règlements des Six Jours. Au cours de la séance du comité des sports F.I.M. le 17 et le 18 décembre, à Paris, il a été question de ces changements. Le Congrès qui eut lieu au printemps s'est occupé du résultat de ces délibérations et ces nouveaux règlements seront appliqués pour la première fois en septembre, à Gotwaldov. Le point le plus important réside dans les conditions de difficulté du parcours. L'idée fondamentale des auteurs des propositions est juste, mais il faut la projeter dans la réalité. Depuis

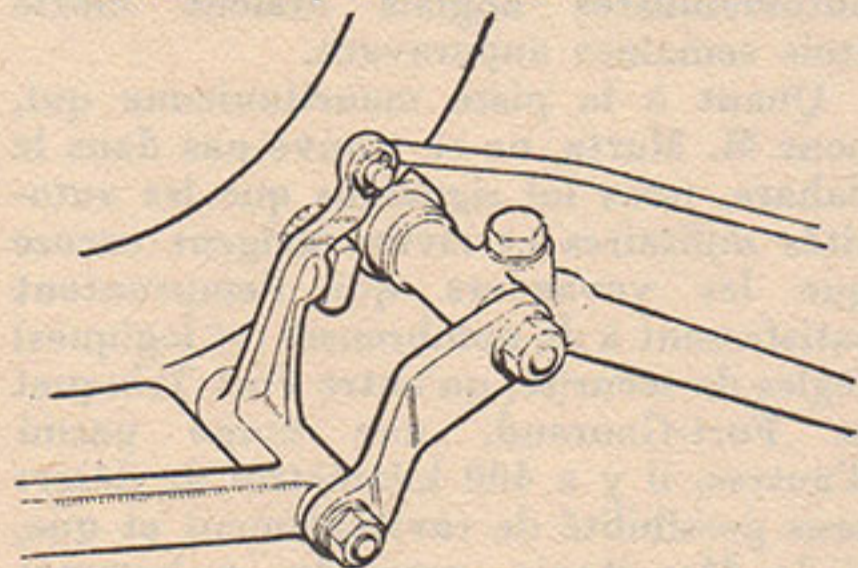


Nouveau frein avant B.S.A., pour machines « Trial » et « Scramble ».



Frein Ariel, du type central, qui sera expérimenté sur les machines de « 6 jours ».

Montage de la pédale de frein Ariel, évitant le porte-à-faux de l'axe.



ficultés. La longueur idéale demeure 2.000 km. Il est arrivé dans les dernières années que ce n'était pas le parcours qui décidait du vainqueur des Six Jours Internationaux, mais bien la « dernière heure », l'épreuve finale de vitesse. Ce point de vue n'est pas tout à fait juste. L'épreuve de

dité, le concours classique de l'art de surmonter toutes les difficultés. C'est pourquoi les membres délégués du Club de l'Automobile Tchécoslovaque ont utilisé le projet de P.-J. Nortier et leurs propres expériences pour le choix du trajet pour les Six Jours Internationaux du jubilé.





EXPÉDITION “Cavally”



Au cours de la pénible étape Agadès-Tamanrasset : 1 000 km, 350 l d'essence, 110 l d'eau, 50° à l'ombre, 80° au soleil. (Photo Semflex)

Dans le numéro du 23 juillet 1955, page 989, de *Moto-Revue*, nous étions violemment et injustement attaqués par M. Martz, président du Moto-Club de Dakar et — ce qu'il n'a pas dit — agent de différentes marques allemandes, en particulier de Zündapp, à Dakar. Pensant, au retour de notre expédition, ne pas avoir à nous justifier de quoi que ce soit devant qui que ce soit et surtout pas devant M. Martz, nous regrettons de devoir nous lancer dans cette polémique.

Nous croyons que ce M. Martz a mal compris en affirmant que le seul but de notre voyage était la liaison Paris à Monrovia. En effet, nous avons été les premiers à couvrir en moto le trajet Paris-Monrovia-Paris par la route, mais notre expédition, qui n'avait pas la prétention d'être un raid motocycliste de vitesse, avait pour but principal beaucoup plus conséquent d'explorer, à l'aide de véhicules, une partie mal connue de la forêt libérienne et la région du fleuve Cavally.

Notre but n'était pas de nous livrer, comme M. Martz semblerait l'avoir désiré, à une « exploration » de Dakar, ce qui a été fait bien avant notre venue (et commercialement surtout...) par des gens comme M. Martz. Nous avons en effet été bien reçus à Dakar, certains de nos écrits ont été mal interprétés par les journalistes à ce sujet, mais notre passage dans les grandes villes était accessoire, et nous confirmons que nous préférons de beaucoup la progression en forêt, côtoyant des hommes qu'on appelle « sauvages » au séjour dans les villes bruyantes et agitées.

Nous sommes maintenant de retour et ne pensons pas avoir lésé nos supporters qui nous suivaient par la pensée puisque nous avons mené à bien notre pénétration dans la forêt libérienne, que nous avons parcouru les abords du Cavally, parfois au prix de risques énormes, subissant les piqûres des tsé-tsé, couchant dans la boue parce qu'il n'y avait pas d'autres endroits secs, franchissant, comme entre Taï et Pata, sur 200 kilomètres 997 ponts sommaires qui s'écrou-

laient parfois sur notre passage, nous obligeant à extraire au treuil nos machines de la boue.

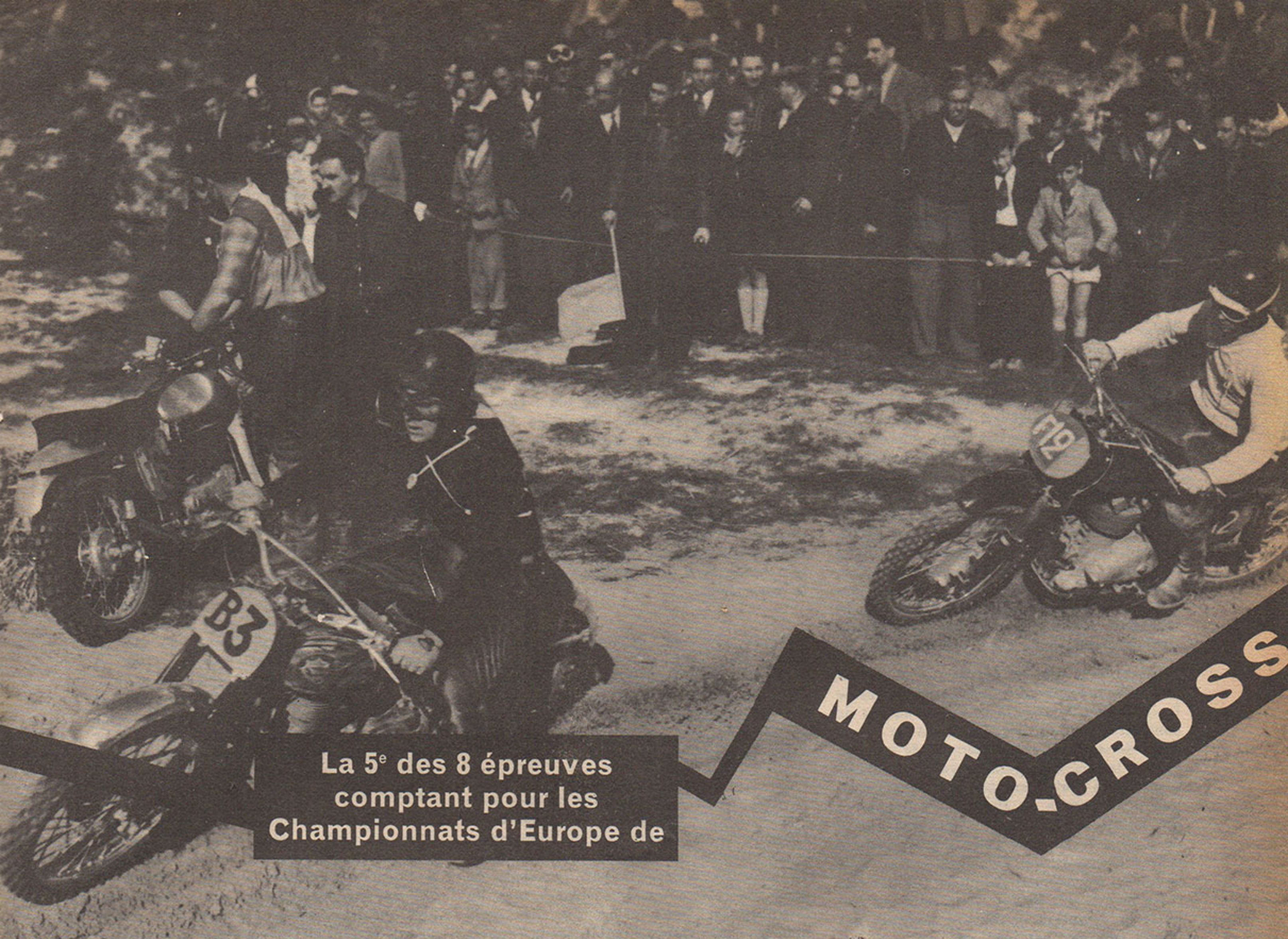
Non, M. Martz, à raison de parfois 12 kilomètres par jour, nous n'avions pas la prétention de faire une épreuve de vitesse. Que M. Martz s'il connaît des motars qui ont franchi ces lieux avec leurs « mécaniques », les fasse connaître au public. Et nous précisons aux lecteurs ce que M. Martz a omis de leur faire savoir dans son petit « papier » très méchant sur l'expédition Cavally, c'est qu'il est représentant à Dakar des marques allemandes, en particulier de la Zündapp et qu'il est très en colère que nos machines ne nous ayant pas donné la satisfaction que nous en attendions, nous ayons eu l'audace de le dire dans la presse. Nous avons eu le courage (ou le tort) de reconnaître nous être trompés sur le choix des machines, et cela, M. Martz, ne nous l'a pas pardonné. Il n'a pas pardonné que nous ayons fait mention d'avoir consommé avec nos Zündapp type Russie, 15 litres aux 100 dans le Sahara, d'avoir atteint les 24 litres aux 100 par machine alors que nous roulions en première et deuxième dans la zone du Cavally et la région de Tabou. Ce n'est évidemment pas M. Martz qui pourra critiquer les aptitudes de mécanicien de mon camarade Ciret puisque c'est dans le local de M. Martz que Ciret a procédé à Dakar à des réparations qui n'auraient pas dû être nécessaires après 3 000 kilomètres de goudron et 3 000 kilomètres de pistes, tout au moins sur des véhicules prétendus aptes au « tout-terrain », et alors que la mécanique avait été refaite à neuf, avant le départ, la mienne en particulier qui avait été révisée en Allemagne chez un agent spécialisé de la marque, avec des pièces uniquement d'origine.

Quant aux réceptions que critique M. Martz, nous n'y pouvons rien. Ce n'est pas de notre faute si lui-même en temps que président du Moto-Club local avait invité les photographes à notre départ, si des Moto-Clubs amis du nôtre

(le M.C. Châtillon) nous ont cordialement reçus au passage, si, à Alger, la Ligue Moto d'Algérie, le colonel Nabal, représentant à la fois la Shell et « Les Amis du Sahara », nous ont aimablement reçus. Nous n'y pouvons rien non plus si, au lieu de traverser le Sahara en un temps record, en choisissant la période fraîche et la meilleure piste comme le font d'ordinaire les touristes ou les recordmen, nous avons passé par Agadès-Tamanrasset (950 kilomètres sans possibilité de ravitaillement ni de secours) et par Tamanrasset-In-Salah (700 kilomètres sans ravitaillement) au mois de juin, alors que les pistes étaient administrativement fermées et certains postes évacués et que, bien que suffisamment pourvus d'une réserve de 350 litres de carburant et de 110 litres d'eau, l'un de nous, fatigué par huit mois de voyage et par 50° C à l'ombre ait été indisposé et ait bien failli laisser la vie dans le Sahara surchauffé, à l'endroit où, justement, deux automobilistes anglais étaient morts trois semaines auparavant.

Quant à la piste mauritanienne qui, pour M. Martz, ne se trouve pas dans le Sahara, nous lui signalons que les autorités militaires et civiles exigent encore que les voyageurs qui l'empruntent satisfassent à de nombreuses (et logiques) règles de sécurité, qu'entre Fort-Trinquet et Fort-Gouraud, une étape parmi d'autres, il y a 400 kilomètres de désert sans possibilité de ravitaillement et que, si la Mauritanie, pays des « hommes bleus », n'est pas, pour M. Martz, située dans le Sahara, qu'il s'adresse alors aux géographes qui ont placé la Mauritanie dans la tache jaune du Sahara, aux autorités civiles d'A.-O. F. et militaires des territoires du Sud, aux camionneurs transsahariens qui continuent à croire, en dépit des connaissances géographiques de M. Martz, que le désert mauritanien constitue l'Ouest saharien, ce qui nous a valu au retour, à Alger (mais à tort peut-être, selon M. Martz), l'octroi de l'insigne de la « traversée du Sahara ».

C. R. MAHE.



La 5^e des 8 épreuves
comptant pour les
Championnats d'Europe de

MOTO-CROSS

Le britannique DRAPER

enlève le grand prix de Belgique (Namur 7 août)

Le belge LELOUP
reprend la tête
au classement
général

APRÈS les Grands Prix de Suisse, de France, d'Italie et d'Angleterre, le Grand Prix de Belgique était disputé sur le circuit de la citadelle de Namur qui compte parmi les grands classiques européens.

Quelle était, au départ, la situation?... situation établie d'après les quatre courses précédentes, en retenant pour chaque coureur les meilleurs classements (rappelons que le titre sera décerné en fin de saison en retenant les quatre meilleurs classements de chaque coureur).

Le Belge Leloup, ex-champion d'Europe, après avoir mené au classement général pendant les trois premières épreuves (rappelons qu'il avait gagné à Genève et s'était classé troisième au Grand Prix de France à Vesoul et huitième à Imola, ce qui lui fai-

sait douze points, avait cédé sa place de leader au britannique Stonebridge qui en comptait treize après le Grand Prix d'Angleterre où Leloup n'avait pas été classé.

Derrière eux, à un point d'écart venait sur le papier » le britannique Archer qui réalisait onze points, nous disons sur le papier car le sympathique « Leslie » court ces championnats en dilettante et n'avait pas jugé opportun pour des raisons disons économiques, de venir défendre sa troisième place à Namur. En quatrième position, nous trouvons un « nouveau », le très jeune britannique Smith, monte de réserve de la firme aux trois fusils qui s'était classé cinquième à Imola et qui avait été le grand vainqueur de l'épreuve précédente des Championnats d'Angleterre à Hawkstone Park, puis venaient le Suédois Lundin, le



Belge Somja, Draper, Baeten, Nilsson, Klym ex aequo avec six points, etc.

La France était comme à l'accoutumée représentée par ses deux piliers internationaux, Jacques Charrier et Molinari. Ce Grand Prix se présentait donc comme une course très ouverte entre la Belgique (disons la Firme F.N.) qui avait l'avantage de courir sur son terrain, mais le désavantage de ne compter qu'un seul homme dans les quatre premiers au classement : le prestigieux Leloup, et l'écurie britannique (B.S.A.) encadrant ce seul homme en première, troisième, quatrième, et même cinquième et sixième place puisque ces deux dernières étaient tenues par des pilotes suédois certes, mais aussi officiels B.S.A.

Certes tout cela ne devait pas à proprement parler jouer sur les péripéties mêmes de la course de Namur, mais c'était autant de considérations qui imposaient à la firme belge de se garder pratiquement de tous les côtés à la fois, c'est-à-dire à veiller constamment à ce qu'aucun des « marqueurs » que nous venons de citer ne s'échappe, ce qui faisait de Namur une véritable course de « tête ». Et puis cette course, comme celle d'Ettelbruk qui doit suivre, sont, rappelons-le, précisément disputées sur des terrains favorisés des Belges, donc ceux sur lesquels ils comptent et doivent marquer des points pour le Championnat.

Voilà où nous en étions, mais ces facteurs

préliminaires qui avaient une lourde influence psychologique au départ même de la course se trouvaient compliqués encore par le facteur « conditions du terrain » car pour la quatrième fois consécutive, il pleuvait à Namur et, on le sait, les Anglais sont en général plus fort que les Belges dans la boue. Cette pluie avait pour effet de faire surgir un nouveau postulant aux places de tête : le Britannique Draper, grand spécialiste de la boue et du trial qui s'était classé deuxième au Grand Prix d'Angleterre (six points) et qui était parfaitement capable dans ces conditions de terrain de les doubler, voire même d'en ajouter deux de plus ! On voit donc combien la tâche du Belge Leloup — tâche qui visait à reprendre la tête du classement général et non pas à gagner la course car pour cela il eut fallu accepter de très grands risques incompatibles avec la poursuite du titre — était difficile et compliquée. Nous allons voir qu'il devait s'en tirer magistralement grâce à sa légendaire tête froide et à cette audacieuse sûreté qui le caractérise.

Après tous ces préliminaires indispensables pour celui qui veut comprendre le caractère et les incidents prépondérants de ces grandes courses professionnelles que sont les Championnats d'Europe de moto-cross et inter-firmes, voyons les péripéties de la course elle-même.

Cette course était disputée en une seule manche de dix-huit tours ; le circuit de la citadelle ne comportait pas de changement notable (nous l'avons décrit précédemment). Sa difficulté majeure restait l'escalade du glacis en quatre marches étagées sous les fortifications. Nous avons dit une seule manche, c'est préciser d'emblée toute l'importance qu'allaient avoir les positions prises au départ.

Le départ était donné aux feux, ce qui se fait d'ailleurs de plus en plus couramment, surtout lorsque le nombre de coureurs est aussi important, en l'occurrence trente-trois !

En fait, il fut extrêmement laborieux : trois faux départs avec tout l'énerverment et le tohu-bohu que cela représente... Le quatrième fut le bon, mais deux coureurs restèrent sur place moteur arrêté, en l'occurrence le Britannique Nex et le Belge Rombaut... et le fameux Suédois Lundin (vainqueur du Grand Prix d'Italie) qui devait s'accrocher et chuter tout de suite au départ pour repartir dernier.

On connaît cette ruée de front, cet éclatement de la ligne de départ — c'est le Suédois Gustafsson qui en sort en tête suivi du redoutable Smith, puis de Nilsson et de Stonebridge, leader du classement : l'homme à marquer par les Belges. Le premier Belge Cordonnier se trouve seulement en cinquième position (voir au sujet de ce coureur notre relation du Prix des Cinq Nations à Rouen), Cordonnier précédant ses compatriotes Somja et Jansen, ensuite venaient l'homme de la boue : le Britannique Draper de qui les Belges pouvaient tout craindre, puis le Hollandais Baudoin et... Leloup qui se trouvait donc ainsi parti en dixième position devant le Britannique B. Hall et le Belge Van Heuverswijn ; le Français Charrier se trouvait dans le lot en ving et unième position et notre champion de France en vingt-sixième position.

La Belgique et la Firme F.N. se trouvaient donc on peut le dire, assez mal parties. Dès le second tour, et on s'y attendait, le Suédois Gustafsson a cédé à Smith et Nilsson, mais Stonebridge qui a chuté n'est plus qu'en huitième position. Par contre Draper est, lui, déjà remonté à la cinquième place. Derrière lui vient Jansen, tournant très bien sur sa twin assez inattendue

Voici le plateau classé par nationalité et par marque :

Belgique : Leloup (F.N.) ; Somja (F.N.) ; Baeten (Matchless) ; Jansen (Saroléa) ; Van Heuverswijn (Saroléa) ; Cordonnier (B.S.A.) ; Meunier (Saroléa) ; Mert (Saroléa) ; Spiroux (Saroléa) ; Van Pee (B.S.A.) ; Cremer (B.S.A.) ; Smet (Matchless) ; Rombaut (B.S.A.) ; Nolet (B.S.A.) ; Bresseleers (Matchless) ; Dhondt (B.S.A.) ; Donnay (F.N.) ; Eeckout (B.S.A.) ; Fige (Vélocette).

Angleterre : Stonebridge (B.S.A.) ; Smith

(B.S.A.) ; Draper (B.S.A.) ; Hall (Ariel) ; Nex (B.S.A.).

France : Molinari et Charrier.

Hollande : Baudoin (Matchless) ; Clynk (B.S.A.) ; Dirks (B.S.A.).

Suède : Nilsson (B.S.A.) ; Gustafsson (B.S.A.) ; Lundin (B.S.A.).

Danemark : Hansen (Matchless).

Le malchanceux, Nic Jansen.



derrière lui Leloup qui a passé Gustaffson rétrogradé en un tour de la première à la dixième place. Quant au Suédois Lundin parti dernier, il s'est payé le luxe de passer huit concurrents au cours de cette première boucle!

Au troisième tour, Draper est monté en troisième position suivi du Belge Baeten parti neuvième et roulant très fort, Somja le coéquipier de Leloup est sixième. Stonebridge a conservé sa huitième place, mais il a maintenant Leloup derrière lui.

Au quatrième tour, Draper a passé Nilsson et se trouve en deuxième position devant Smith devançant Baeten, Nilsson, Somja, Jansen et Leloup. Lundin, lui, a encore gagné deux places. Cordonnier qui a fait un très joli début de course casse sa chaîne et rentre au parc.

Au cinquième tour, Nilsson reprend la troisième place à Baeten, Leloup est toujours en huitième position.

Au sixième tour, pas de changement notable... la tête a commencé à doubler ceux qui ont eu des malheurs et ils sont nombreux. La course commence à être difficile à suivre. Notons que Lundin continuant sa remontée est en seizième position, soit quatre nouvelles places gagnées.

Au septième tour, Stonebridge est en sixième position devant Leloup qui a passé Jansen.

Au huitième tour, Baeten qui avait fait une très brillante course en quatrième position casse et se retire.

Au neuvième tour Smith le leader, chute, tord sa fourche et se retrouve en queue. Draper prend ainsi la tête devant Nilsson qui va casser au tour suivant. Derrière eux se trouvent Somja, Stonebridge et Leloup. Draper donne alors en deux tours toute la mesure de ses possibilités réduisant son

temps au tour de 15 s et battant le record en 4 mn 43 s.

Au dixième tour, du fait de la disparition de Nilsson et de Baeten, l'ordre de passage est le suivant : Draper, Stonebridge qui passe Somja, mais fait une faute et est repassé par Somja et Leloup. Il est bon d'ouvrir une parenthèse, en tout bien tout honneur, et de rappeler que Somja et Leloup sont les deux principales montes de la F.N. et que Leloup est très en tête au classement général. On ne s'étonnera donc pas de voir Somja faciliter la course de son leader-ship, lui éviter des risques et des batailles inutiles pour la seconde place... seconde place à laquelle Leloup accède au treizième tour, position qui restera inchangée jusqu'à la fin de la course. Le quatrième est Jansen faisant une magnifique course sur sa nouvelle machine, mais il chute trois tours avant la fin et doit s'arrêter.

Il faut noter la remarquable course du grand ami des moto-crossmen français, nous avons nommé le géant Basil Hall qui parti en onzième position se jouera de toutes les embûches et terminera cinquième derrière Stonebridge... et devant le prestigieux Lundin, revenu de la trentième place, qui dit mieux; les Championnats d'Europe ne sont pas finis pour lui puisqu'il totalise encore à ce jour dix points et qu'il est sixième ex-æquo avec Smith le malchanceux. Jamais on a vu un Championnat d'Europe aussi ouvert, aussi indécis, surtout si l'on tient compte du troisième larron qui reste dans la coulisse, le sympathique Archer qui court à ses heures, mais qui a encore le temps puisqu'il lui reste trois courses pour le titre... si toutefois il veut bien les faire!

Le Grand Prix du Luxembourg, prochaine épreuve, sera disputée huit jours plus tard à Ettelbruck, terrain où Leloup est très à l'aise et où il fera peut-être sec. Nous en donnerons le compte-rendu dans notre prochain numéro.



Le calme Leloup a repris la tête du classement européen.



Basil Hall, cinquième à Namur.

Les points attribués d'après le classement à Namur, sont les suivants :
 DRAPER, 8 points ;
 LELOUP, 6 pts ;
 SOMJA, 4 pts ;
 STONEBRIDGE, 3 pts ;
 HALL, 2 pts ;
 LUNDIN, 1 pt.

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT D'EUROPE APRES NAMUR

	S	I	F	A	B	
LELOUP (Belgique)	8	4	0	0	6	= 18 pts
STONEBRIDGE (Angleterre) ...	3	0	6	4	3	= 16 pts
DRAPER (Angleterre)	0	0	0	6	8	= 14 pts
ARCHER (Angleterre)	0	8	0	3	0	= 11 pts
SOMJA (Belgique)	0	3	4	0	4	= 11 pts
SMITH (Angleterre)	0	0	2	8	0	= 10 pts
LUNDIN (Suède)	0	1	8	0	1	= 10 pts
NILSSON (Suède)	0	6	0	2	0	= 8 pts
KLYM René (France)	6	0	0	0	0	= 6 pts
BAETEN (Belgique)	4	2	0	0	0	= 6 pts
JANSEN (Belgique)	0	0	0	3	0	= 3 pts
VAN HEUVERSWIJN (Belgique)	2	0	0	0	0	= 2 pts
WARD (Angleterre)	1	0	0	1	0	= 2 pts
HALL (Angleterre)	0	0	0	0	2	= 2 pts
NEX (Angleterre)	0	0	1	0	0	= 1 pt



moto-cross

Après les interviews de Frantz et de Brassine qui furent ces dernières années les portefanions du moto-cross français, arrivons-en à celle de Charles Molinari, champion de France 500 cm³.

Une attitude caractéristique de Charles Molinari.

Rappelons d'abord qu'il fut l'année dernière « l'héritier » de Gilbert Brassine, quatre fois champion de France, découronné sans combat à la suite d'une fracture du métatarse (voir *Motocycles* du 15 juillet), tandis que Frantz, son challenger direct, pensait, lui, une très grave fracture du fémur.

Le titre ainsi vacant fut convoité par une meute de postulants bataillant un peu à tort et à travers au cours d'une saison assez confuse.

Il fallait une décision, la F.F.M. la prit l'automne dernier sur vue des palmarès en donnant la préférence à Charles Molinari qui endossa le maillot tricolore — c'était d'ailleurs et, de l'avis même de Brassine, le champion « logique ». Son habitude de la course internationale à l'étranger, notamment des championnats d'Europe, fut une considération déterminante. En effet le « métier » international ne s'acquiert précisément qu'en participant à ces énormes coups durs que sont les championnats d'Europe, championnats peu rentables et peu courus par les Français, si ce n'est précisément par Charles Molinari, Jacques Charrier et, cette année, les Klym, et ce « métier » faisait indubitablement de Molinari — à palmarès égal — notre homme le plus représentatif du moto-cross français, donc notre champion de France.

* *

Ceci dit, revenons à Charles Molinari, à « Carlo » pour l'appeler par ce diminutif sympathique usité par tous ses camarades coureurs.

Or donc, Carlo est de Messin ; il fut champion des Flandres en 1952, ce qui était un bon commencement, puis champion

de France 350 cm³ avant de devenir champion de France 500 cm³. Sur le plan social c'est un cas ; en effet Molinari, fils d'industriel, s'est voué tout entier au moto-cross qu'il pratique toutes affaires cessantes ou plutôt toutes affaires continuant entre les mains paternelles — nous saluons donc au passage cette sympathique vocation sportive car il va de soi que son intérêt matériel était ailleurs.

Ainsi l'ami Carlo court le « secteur européen » d'un bout de l'année à l'autre avec sa 500 cm³ dans ses bagages et en compagnie de son fidèle compagnon-mécano, l'imperturbable Roger au nez pointu. Son équipage fut longtemps un camion-atelier avec soudeuse autogène, magasin de pièces détachées et tout et tout, véritable providence des gars dans mon genre qui s'en vont courir les mains dans les poches en spéculant beaucoup sur la chance de ne pas casser et un peu sur les boîtes à outils d'autrui.

Charles Molinari a vingt-quatre ans, c'est un coureur grand par la classe et petit par la taille, mais avec un nerf et un muscle qui en remontent à plus échassier que lui. A ce gabarit correspond un style « faisant bloc avec la machine »... une façon bien à lui de l'enlever genoux serrés, par-dessus les obstacles ; c'est un rapide, aimant le sec, le dérapage et l'ambiance internationale qui fait faire des prouesses. Ce coureur « original », pour ne pas employer le mot « pittoresque » qui ne lui conviendrait pas comme à tant d'autres dans ce milieu sportif, monte une machine extraordinaire : la Gilera, avec son Saturno monstrueux à boîte incorporée — une machine qui renifle encore la course de vitesse et qui est un curieux mélange de performance et d'aisance mécanique. D'ailleurs cette Gilera rouge — rouge comme le veut la couleur de la marque — est un peu son enfant pour la partie cycle, car Carlo est premier

CHARLES MOLINARI

champion de France 500 cm³

pilote de cross de la firme italienne. Il nous dira plus loin ce qu'il pense de sa monture et comment il l'a « vue » à travers la machine de vitesse.

Nous avons interviewé Carlo, le 19 juin au soir, dans la salle à manger du Grand Hôtel, après le moto-cross boueux du « Saut du Renard », à Mayenne.

Une douche, une caresse du rasoir électrique avaient effacé toute trace de fatigue sur son visage rose. On ne parlait guère, tous nous avions faim... il y avait, dînant autour de nous, l'Anglais Archer, vainqueur de cette journée, aussi familier avec notre parler qu'avec nos circuits, Hazianis, simple, décontracté, au demeurant le plus tranquille dîneur du monde, ayant déjà oublié la stupéfiante finale où il avait battu les deux Anglais, et puis Klym, sans son bouquet, Charrier avec madame et son chien « Piston » et aussi à leur table Bud Ekins, du M.-C. Hollywood et sa pin-up d'épouse, tout droits sortis d'un western. A une table plus loin, Hall, salué par l'inévitable : « où t'en vas-tu Basil? », et Cheney, grand, maigre, froid et britannique en diable, et puis aussi le truculent et malchanceux Guimier qui avait cassé sa boîte après avoir gagné la première manche 250 : l'homme-sandwich de la régie des tabacs, gaulois comme à l'accoutumée, bien roulé dans sa fameuse chemise en peau de civette, rendez-vous multicolore de tous les emballages de cigarettes de l'ancien et du nouveau monde.

En bref, régnait cette ambiance après-course étonnamment détendue, ou personne, hormis moi ne parlait moto-cross : pas de héros du jour, seulement une bande de copains, c'était le « coup de calme » après l'orage. D'ailleurs il y a belle lurette que leur « maladie de champion » est terminée, c'est-à-dire (et c'est heureux pour l'hôtelier) des gars pas casseurs d'assiettes pour deux ronds.

Mais arrivons-en à nos questions :

— Par quelle cylindrée as-tu commencé?

— J'ai commencé en 1952 par les deux bouts, c'est-à-dire avec une 250 et une 500, mais j'ai presque tout de suite attaqué aussi en 350 et j'étais champion de France de la cylindrée la même année.

— Quand as-tu commencé à monter la Gilera?

— En juin 1953.

— Combien de victoires?

— Quatorze cette saison.

— Et en 1954?

— J'ai beaucoup cassé — un tas de bagatelles, câbles, boisseau, suspension — mais j'ai eu le maillot 500 cm³.

— Et tu penses le garder?

— Je te dirai ça à la saint Sylvestre, en tout cas, il y a du monde au balcon : les Klym, Hazianis, Chuchart et de nouveau Gilbert et Frantz, sans compter les Vouillon et un tas d'autres qui sont parfaitement dans le coup.

— Que penses-tu de la formule de la course unique?

— Elle n'est pas logique, un championnat de France c'est un classement national, il doit donc porter sur une saison ou tout au moins sur un ensemble de courses. Comme ça en course unique le coefficient chance : la mécanique, les départs, les accrochages toujours possibles, a vraiment trop d'importance.

— Combien de courses verrais-tu?

— A mon avis quatre en retenant les trois meilleurs — cela

permettrait aussi de se défendre sur une moyenne de terrains : des gras, des secs, des vites et des type Trial, chacun y trouverait au moins une fois, celui où il va le mieux. Evidemment, il y a des inconvénients du côté organisation et pas mal de servitudes pour les coureurs (tu me comprends), mais enfin à mon avis c'est la seule formule logique.

— Trouves-tu que le moto-cross évolue?

— Oui, ça va de plus en plus vite, surtout au freinage, on rentre plus fort dans les obstacles et dans les virages, c'est là surtout où les coureurs se départagent.

— Et les pointes de vitesse?

— Il en faut. D'ailleurs c'est l'avis des autres, et puis c'est mécanique et comme je te le disais il y a le freinage au bout.

— Sens-tu une évolution dans ta façon de conduire?

— Oui, très nette, il faut sauter le moins possible, ça fait perdre du temps. Avant j'étais toujours en l'air, maintenant je colle le plus possible, les chevaux répondent plus vite et on gagne en souplesse et en efficacité.

— Et les chevaux, y en a-t-il encore à gagner?

— C'est possible, mais il serait difficile de les utiliser, il me semble que l'on arrive à la limite de l'adhérence et de la levée à l'accélération.

— Que penses-tu des risques?

— C'est difficile à dire, c'est une question d'ambiance, ils diminuent avec le métier. La composition des plateaux a donc une grande importance pour le risque général de la course. Par exemple, moi, je prenais plus de risques en 1952 et j'allais moins vite. En tout cas ce qu'il faut, ce sont des circuits larges, surtout au départ, ces départs où tout le monde bourre à bloc; ce qu'il faut aussi c'est que tous les gars s'entraînent suffisamment afin de bien connaître le tracé avant la course. C'est valable surtout dans la poussière où on ouvre à plein pot sans voir grand-chose. A mon avis, les organisateurs devraient prévoir des entraînements plus longs avec des commissaires en place au moins jusqu'à midi. Ils devraient veiller aussi à ce que les gars s'entraînent suffisamment même quand ils viennent de loin : c'est une question de sécurité collective.

— Parle-nous de la Gilera.

— C'est une très bonne machine qui, étant donné sa répartition assez spéciale des poids convient surtout au sec. Il a fallu renforcer la partie cycle. C'est une question de monte : ce qui était valable en Italie cassait chez nous. Il a fallu par exemple complètement modifier la fourche arrière à notre façon et mettre des amortisseurs Vistoli, maintenant ça tient, mais le poids est passé de 140 à 165 kilogrammes.

— Pas d'ennui avec les roues?

— On a rayonné plus fort. Toutes les courses, il faut changer les cuvettes de caoutchouc qui font office de flector, mais ça ne prend pas plus de minutes.

— Et les chaînes?

— Puisque tu me le demandes je te dirai, sans esprit publicitaire, que je n'emploie que des Régina spéciales course, je n'en ai jamais cassé (j'en change toutes les quatre courses).

— Quel est ton programme de préparation mécanique?

— J'ouvre le moteur toutes les quatre courses et je change les soupapes toutes les cinq ou six. Je réalèse toutes les huit ou neuf courses, je change l'embellage toutes les saisons.

charles molinari

— Et le moteur?

— Il va bien, il y a des chevaux partout et il est solide : c'est le Saturno de vitesse. Une chose formidable c'est la boîte incorporée graissée avec le moteur, elle ne casse pratiquement jamais.

— Quel est le taux de compression?

— C'est un moteur semi-carré : 84 d'alésage et 90 de course qui, à mon avis, tire surtout sa puissance d'un remarquable croisement de soupapes. Le taux de compression est relativement faible : environ 7 à 1.

— Que penses-tu des championnats d'Europe, puisque tu es un des rares à y participer de façon régulière?

— C'est le grand cirque : la course à tout prix, une véritable bagarre d'usines où la plupart des coureurs jouent leur situation. Il n'y a pas de pardon, si tu baisses de forme, on te remplace, c'est te dire l'âpreté des courses, les risques qui y sont pris. D'ailleurs on est mal partagés, les Anglais et les Belges sont formidablement entourés et préparés; nous on y va pour ainsi dire en amateur et puis c'est au diable et on a du mal à couvrir les frais, c'est pour ça qu'on y voit peu de gars de chez nous — c'est dommage car c'est vraiment la Grande Ecole de la compétition internationale.

— As-tu d'autres projets?

— Oui, j'en ai un qui me tient particulièrement à cœur et que je pense réaliser : la course automobile formule 3 litres. J'ai des propositions qui doivent encore rester confidentielles, mais si tu veux tu peux le dire.

Bigre, voilà un bien gros programme... mais le motocyclisme a déjà connu cela en la personne de Jean Behra.

Souhaitons quand même que les vœux de Molinari s'accomplissent — il a indubitablement les qualités requises — souhaitons-le tout en espérant — sans cependant trop d'illusion — qu'il ne sera pas complètement perdu pour le moto-cross, ce moto-cross qui a encore besoin de lui.

Interview recueillie par Robert MOUCHET.

Le 20 juin 1954 à Montreuil.



MOTO-CROSS - MOTO-CROSS - MOTO-CROSS - MOTO-CROSS

Cross de Donnemarie - en - Montois.

Catégorie 350 cm³. — 1^{re} manche : Malbec prend la tête et mène cinq tours environ (avec une belle avance sur Julienne qui est détaché de Butteau), avant de s'arrêter, chaîne cassée. Julienne passe premier, suivi de Butteau qui remonte peu à peu son retard, le comble et passe Julienne deux tours avant la fin. Drobecq parti dans les derniers remonta très fort mais ne put faire mieux que troisième.

1. Butteau; 2. Julienne; 3. Drobecq; 4. Chollet.

Catégorie 500 cm³. — 1^{re} manche : Fige s'élance en tête, suivi de Schmidt, Menier, Ancel, Vinetti qui, malheureusement, cale dans une pente raide. Au fil des tours, Fige augmente son avance sur Menier qui a passé Schmidt maintenant talonné par Ancel et Melin. Mais il se met à tomber une averse diluvienne; Ancel est dans la roue de Fige, le passe, le Belge s'arrête pour dégonfler son pneu arrière, pendant ce temps Ancel a pris le large, mais à un tour de la fin son fil de bougie saute trois fois... Menier en profite pour passer Fige.

1. Menier; 2. Fige; 3. Vinetti; 4. Ancel le malchanceux.

Catégorie 350 cm³. — 2^e manche : dans la boue. 1. Malbec, très détaché; 2. Butteau; 3. Bongibault; 4. Julienne. Drobecq a chuté et abandonné, souffrant du bras droit.

Catégorie 500 cm³. — 2^e manche : le terrain a un peu séché.

1. Menier; 2. Fige; 3. Ancel; 4. Vinetti.

Catégorie 350 cm³. — 3^e manche : dans la boue, de plus en plus gras.

1. Malbec; 2. Julienne; 3. Butteau; 4. Chollet.

La 4^e manche fut annulée, c'était donc la finale.

Classement général : 1. Butteau, Laigle, Royal-Enfield; 2. Julienne, Montargis, B.S.A.; 3. Malbec, Nevers, B.S.A. (malchanceux en 1^{re} manche); 4. Chollet, Moret-Fontainebleau, B.S.A.

Catégorie 500 cm³. — Une deuxième averse.

1. Fige; 2. Bover; 3. Ancel; 4. Schmidt; 5. Vinetti. Menier a abandonné.

La 4^e manche fut annulée.

Classement général : 1. Fige, Belge, Vélocette; 2. Ancel, Meaux, B.S.A., l'homme de la journée; 3. Menier, Belge, Saroléa; 4. Vinetti, Meaux, B.S.A.; 5. Schmidt, Pantin, B.S.A.

Le Club Sportif de Meaux organise le 4 septembre sur un nouveau terrain de 1 700 mètres, à Crégy-les-Meaux (sur la route Meaux-Soissons), un grand moto-cross, avec la participation de : Sheahem, officiel Ariel; Bell, Anglais, Fruythof, le Belge bien connu, les Français Klym René, Chuchart, Jacquemin, Amédéo, Frantz, Vouillon et Verrechia, en catégorie inter. Melin, Ancel, Zacharie, Pineau, Thiblault, etc., en catégorie nationale.

JOUR ET NUIT L'ON TRAVAILLE POUR FAIRE DE

Il y a quelques mois, un projet avait vu le jour qui aurait fait de Monza la piste la plus vite du monde. Nous n'en sommes plus au dessin des architectes, mais chaque jour, cette piste change de visage et le 11 septembre prochain l'on courra le Grand Prix Automobile sur la piste de vitesse de 4 km et le circuit de 6 km, relié entre eux par un sous-passage, puis un virage à 180° à l'allée, alors qu'à la sortie de cette cuvette l'on reprendra la ligne droite d'arrivée.

MONZA L'AUTODROME LE PLUS VITE DU MONDE

Nous avons rendu visite au directeur des travaux, l'ingénieur Baccigaluppi, afin qu'il nous documente sur les futures installations.

« Nous avons voulu construire une piste qui soit en rapport avec les machines actuelles, leur puissance et leurs exigences.

L'on pourra, sur cette piste de vitesse, rouler à 300 km/h sans pour cela exposer les pilotes à un danger quelconque. Cette nouvelle piste sera à section transversale parabolique, avec une inclinaison maximum de 80 %, une surélévation de 6,20 m. La structure est en ciment armé, le revêtement en amalgame très étudié dans les virages et dans les lignes droites en un mélange bitumeux. »

* *

Les deux rectilignes sont l'une en descente l'autre en légère montée. Ce qui permettra de faire une moyenne, au tour, supérieure à 200 km/h.

A l'intérieur du tracé actuel, l'on aménagera une piste semblable à celle d'Indianapolis. Ce second tracé mesurera 4 km, et sera composé de deux rectilignes, et deux virages surélevés de 4,25 m avec un rayon minimum de 320 m. La largeur des rectilignes sera de 9 à 10 m et celle des virages de 12 m environ. L'inclinaison sera de 36°. Si l'on pense que la vitesse théorique maximum sera, dans les virages de 250 km/h, celle des rectilignes serait de 300 km/h; alors qu'après 500 miles, à Indianapolis, le vainqueur atteint la moyenne horaire de 210 km/h, l'on peut présumer que cette piste de Monza permettra d'atteindre le 230 km/h.

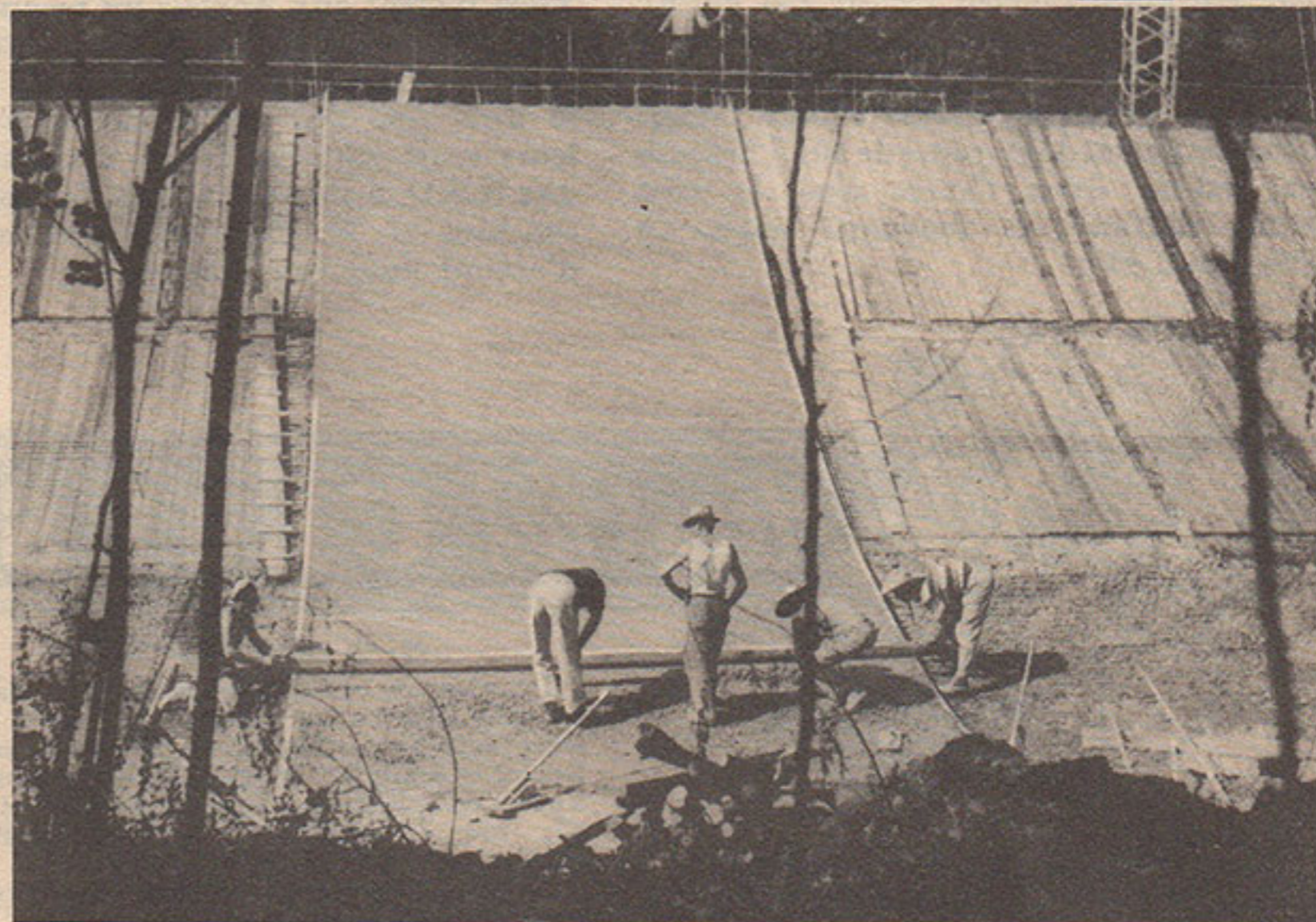
En conclusion Monza aura, en 1955 :

1. Une piste d'environ 6 km, où l'on pourra atteindre, au tour, les fatidiques 200 km/h, et même les dépasser;
2. Une piste intérieure de 4 km où les bolides pourront atteindre, au tour, 300 km/h;
3. La fusion de ces deux pistes donnera un circuit de 10 km, permettant une vitesse supposée de 220-230 km/h au tour.

* *

Chaque marque aura un box permanent sur le bord de la piste, puis en retrait chacune d'elle aura un petit bâtiment, d'un étage où se trouveront les bureaux de course et de vente.

La presse n'a pas été oubliée : un pavillon est en construction et comprendra : une salle de travail équipée de machines à écrire à claviers divers, installations téléphoniques interurbaines et avec les différents points de la piste, un poste de télévision



VUE DES TRAVAUX

sur l'écran duquel l'on pourra suivre la course, une chambre noire pour développer les photos, des chambres de repos, un bar!

Les tribunes ont été agrandies. Deux tours de contrôle permettront à des speakers de suivre la course, à 400 m de distance, et d'en narrer exactement le déroulement au public. De plus, treize tours, de dimensions moindres, seront placées le long du tracé

de l'autodrome, et reliées téléphoniquement avec les deux principales.

Devant les boxes la piste a 31 mètres de largeur et le public est protégé par un parapet d'une épaisseur de 80 cm, précédé par un fossé de 3 m de profondeur et 4 m de largeur. Un grillage métallique maintient la foule à 10 m de la piste. A l'exception des espaces occupés par les tribunes, les spectateurs ne pourront stationner qu'à l'intérieur de la piste, et seront protégés par un double grillage métallique à 10 m du bord de la piste, cet espace étant herbeux.

Voilà ce qui a été fait ou est en cours de construction pour l'autodrome lui-même, mais ce n'est pas tout. L'on vient d'inaugurer une piscine, aux dimensions olympiques 50 x 18 m. Des cabines superposées peuvent contenir à la fois 700 personnes.

En novembre l'on inaugurerà, à l'intérieur de la piste, un village de camping avec installations permanentes.

Dans un avenir très proche, l'on commencera l'aménagement de vingt terrains de tennis, dont dix seront terminés en décembre 1955, et un terrain de polo.

Monza universellement connu pour son autodrome deviendra non seulement la piste la plus vite du monde mais sera un centre omnisport.

Hélène CINTIOLI.



RECORDS VINCENT

La Fédération Internationale vient d'homologuer les deux records du monde battus, le 2 juillet dernier, à Swanuanoa, en Nouvelle-Zélande. Ces records, vitesse absolue solo et side-car, ont été établis par deux amateurs, Russel Wright et Robert Burns, sur une 1 000 cm³ Vincent « Black-Lightning » réglée à l'alcool, et équipée d'un carénage construit d'après les photos de celui de W. Hertz, précédent recordman solo sur 500 N.S.U. à compresseur.

Nouveaux records.

Catégorie A, classe 1 000 cm³ : le kilomètre lancé en 12 s 09, moyenne 297,970 km/h (ancien record : 290 km/h par W. Herz sur N.S.U.).

Catégorie B (side-car), classe 1 200 cm³ : le kilomètre lancé en 13 s 72 moyenne 262,420 km/h (ancien record 250 km/h).

Durant sa tentative solo, Wright couvrit dans un sens le kilomètre en 11 s 95, soit à la vitesse encore jamais atteinte par un deux-roues de 301,175 km/h par contre dans l'autre sens, le vent étant contraire, la moyenne tomba à 294 km/h,400.

Pour l'essai side-car, la suspension arrière avait été bloquée, et Burns réalisa 258,400 km/h à l'aller et 266,940 km/h au retour.

La machine avait été mise au point par Robert Burns, avec adjonction de culasses Vincent « big port ». Les carburateurs avaient un diamètre de 36,5 mm. Le carénage, œuvre également de Burns, fut mis au point empiriquement, sans soufflerie. Les rapports utilisés étaient les suivants : première : 5 à 1 ; deuxième : 3,9 ; troisième : 3 ; quatrième : 2,5. Le chronométrage électrique était assuré à l'aide de l'appareillage construit par le Service des Recherches Industrielles du Collège de Canterbury, et sous la direction de M. G. Oliver, chronométrateur officiel.

L'organisation de la tentative revient au Pioneer Moto Club de Christchurch. Ainsi revient aux Anglais un record longtemps convoité, mais qui jusqu'ici avait résisté à tous les assauts, menés, il faut le dire, par des enthousiastes livrés à leurs seuls moyens. Il est vraisemblable que N.S.U. essaiera sous peu de reprendre son bien et W. Herz est d'ores et déjà d'accord pour remettre ça.

LA VICTORIA " SWING "

caractéristiques :

(Suite de la page 15.)

Moteur :

Cylindre : 1, incliné vers l'avant ; Alésage : 65 mm ; Course : 66 mm ; Cylindrée : 197 cm³ ; Taux de compression : 1 : 7,2 ; Puissance : 11,3 ch à 5 300 tr/mn ; Graissage : mélange 25 : 1 ; Carburateur : Bing 1/24/57 à dispositif d'enrichissement ; Passage des gaz : 24 mm.

Embrayage :

Trois disques.

Boîte de vitesse :

A quatre rapports, commande électromagnétique, transmission primaire : engrenages ; secondaire : chaîne sous carter étanche. Démultiplication moteur boîte : 2,59 : 1. Boîte de vitesse : 1^{er} 3,07 : 1 ; 2^e 2,00 : 1 ; 3^e 1,405 : 1 ; 4^e 1 : 1.

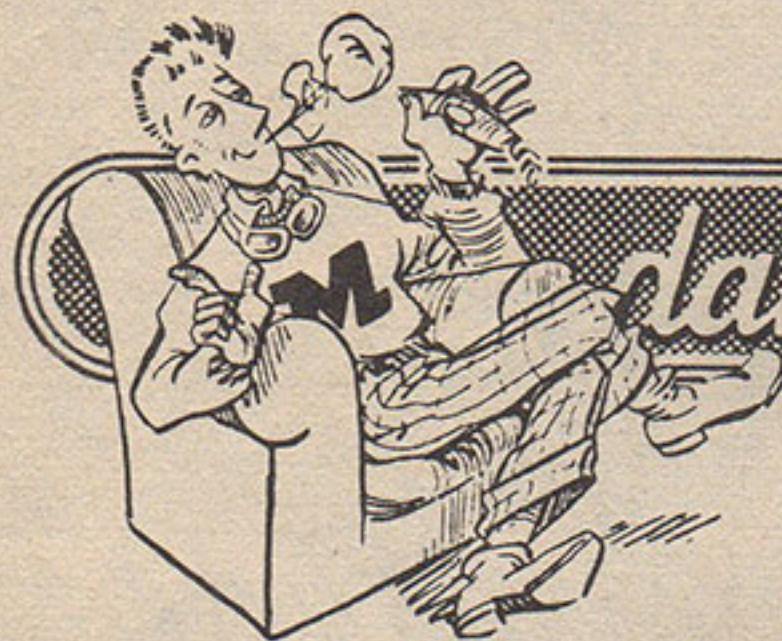
Démultiplication boîte-roue : 2,43 : 1. Démultiplication totale : 1^{er} : 19,35 : 1 ; 2^e : 12,60 : 1 ; 3^e 8,85 : 1 ; 4^e : 6,30 : 1.

Allumage :

Batterie-bobine. Dynamo : Noris 60 W. Bougie : Beru ou Bosch 225. Avance à l'allumage : 5 mm avant P.M.H. Phare : diamètre 16 mm.

Partie Cycle :

Cadre : fermé, double berceau. Suspension arrière : ensemble bloc-moteur, fourche AR en alu coulé ; ressorts et un amortisseur hydraulique réglable. Fourche avant : acier embouti, petites biellettes, ressorts et amortisseurs hydrauliques. Freins : diamètre 180 mm. Largeur des garnitures : 25 mm. Garde au sol : environ 130 mm. Hauteur hors tout : 930 mm. Largeur hors tout : 620 mm. Longueur hors tout : 1 910 mm. Empattement hors tout : 1 260 mm. Poids (réservoir plein plus outillage) : 131 kg. Vitesse maxima : 100 km/h. Consommation : environ 2,8 l aux 100 km. Réservoir : 13 litres dont 1,75 l de réserve.



dans les CLUBS

M. C. CHATILLONNAIS

L'activité du M.C.C., provisoirement suspendue en août pendant les vacances, reprendra par les deux réunions amicales qui auront lieu bi-mensuellement le **jeudi 1^{er}** et **jeudi 15 septembre 1955** à partir de 21 heures, au Siège social, Café Moderne, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine), sur la N. 306.

Le calendrier touristique établit pour le mois de septembre est le suivant :

Samedi 3. — Sortie sur ORLEANS, pour aller au devant de nos amis Mahé et Ciret de l'expédition « Cavally ». R.-V. Siège à 8 h 15, départ à 8 h 30. Route directe N. 20 jusqu'à Orléans. Rassemblement au Siège de l'A.M.C. Orléanais, place du Martroi.

L'après-midi, deuxième rassemblement sur la N. 20 à l'entrée de Monthléry à partir de 17 heures pour encadrer nos camarades jusqu'au Siège du M.C.C. ou aura lieu une cérémonie en l'honneur de nos deux courageux sociétaires MM. Mahé et Ciret rentrant de leur expédition.

Dimanche 4. — Sortie sur MONTLHERY ou vallée de la Juine à LARDY-JANVILLE, suivant que l'épreuve du M.C.C. aura lieu ou non. R.-V. Siège à 7 h 45. Départ 8 heures. Itinéraire : N. 20 Croix-de-Berny, autodrome de Monthléry ou continuer par Arpajon, N. 449, Cheptainville, Bouray, LARDY-JANVILLE. Pique-nique ou restaurant.

Dimanche 11. — Participation à la concentration de l'U.M. Vigneusienne et ensuite PONT-CARRE. R.-V. Siège 8 heures. Départ à 8 h 15. Itinéraire : Croix-de-Berny. Rassemblement général Carrefour Belle-Epine. Choisy-le-Roi, traverser le pont et tourner à droite D. 38, Villeneuve-Triage, Villeneuve-Saint-Georges, à droite N. 448 jusqu'au siège de l'U.M. Vigneux, place de l'Espérance. Pointage des cartes. Ensuite : Champrosay, Soissy, Etiolles, Tigery, Croist, N. 5, Quincy, Combs-la-Ville, Brie-Comte-Robert, Chevry, Belle-Croix, Pontcarré, pique-nique ou restaurant.

Dimanche 18. — Sortie mixte tourisme et camping. Participation à la concentration motorisée du M.C.C. à MALESHERBES (Loiret). Deux départs : samedi pour les campeurs ; dimanche matin pour les touristes. R.-V. Siège à 7 h 15. Départ à 7 h 30. Itinéraire : Croix-de-Berny,

SCOOTER-CLUB DU FOREZ

Le 18 septembre, à l'occasion de la Foire de Saint-Etienne, le Scooter-Club du Forez organise un rallye surprise et un gymkana dotés de plusieurs Coupes et de nombreux lots.

Les clubs intéressés sont cordialement invités.

Pour de plus amples renseignements, écrire au Scooter-Club du Forez, 8, rue de la République, à Saint-Etienne.

M. C. MONTOIS

Dimanche, 14 août 1955, à 14 heures, aux « Ravines » le Moto-Club du Montois a organisé sur son nouveau circuit de 1 500 mètres son deuxième moto-cross national.

Devant le succès obtenu par celui du 29 mai, le moto-club avait tenu à mettre sur pieds, en 8 courses de 350 et 500 cm³, un plateau digne de son jeune renom.

Il s'était, en effet, assuré le concours des meilleurs internationaux belges, suisses et français, parmi lesquels nous citons :

Meunier, champion de Belgique, ex-champion d'Europe (63 victoires) gagnant de la Coupe du monde et du grand prix d'Italie.

Fige, second du championnat de Belgique (52 victoires).

Lejeune, le risque-tout du moto-cross français.

Brocherieux, qui compte à son actif de nombreuses victoires sur les circuits de France et d'Europe.

Bonnin et Deshaies, les sympathiques coureurs internationaux de la Préfecture de Police.

Pinard, qui s'est vu récemment décerner par la L.M.I.F. le titre de meilleur espoir français 1954.

Bulher, le coureur suisse dont ce sera les débuts dans notre région.

A l'entr'acte, en exhibition, Patrice Viaené (6 ans) le plus jeune motocycliste de France dans ses acrobaties.



N. 20, Linas-Monthléry, Arpajon, N. 449, Cheptainville, Bouray, Itteville, La Ferté-Alais. Regroupement et pointage des cartes, Vayres, MALESHERBES. Restaurant ou pique-nique.

Dimanche 25. — Sortie-promenade à PLANCHEVILLE et BONNEVAL. R.-V. siège 7 h 15. Départ à 7 h 30. Itinéraire : Pointe-Clamart-Christ-de-Saclay, Orsay, N. 188, Limours, Rochefort, Saint-Arnoult, Ablis (Regroupement Les Routiers), D. 177, Auneau, Voise, Boisville, Croist, N. 154, Voves, Marolles, Plancheville Le Gault-Saint-Denis, D. 17, BONNEVAL. Restaurant ou pique-nique.

Dimanche 2 octobre. — Sortie-mixte sur LARCHANT, tourisme et camping. Les campeurs partiront le samedi. Dimanche R.-V., siège à 7 h 30. Départ à 8 heures. Rassemblement Belle-Epine, départ 8 h 15. Itinéraire : N. 7, Juvisy, Corbeil-Essonnes, à droite à Plessis-Chenet N. 448, Milly-la-Forêt (regroupement et casse-croûte sous la halle), D. 16, Noisy-sous-Ecole, LARCHANT. Restaurant ou pique-nique.

Le Moto-Club châtillonnais porte à la connaissance des clubs qu'il organisera le **dimanche 18 septembre 1955**, son annuelle :

IV^e CONCENTRATION TOURISTIQUE MOTORISÉE ET CAMPING

qui sera dirigée sur l'agréable ville de MALESHERBES (Loiret) et placée comme chaque année sous le patronage du Syndicat d'Initiative local et avec le concours généreux des commerçants, industriels et entrepreneurs de Malesherbes, ainsi que du journal *Le Courrier du Loiret*.

Cette manifestation n'a d'autre but que de servir le plus grandement possible la propagande du tourisme et du camping, elle est ouverte sans restriction à tous les clubs motocyclistes ainsi qu'aux associations de camping membres de ces associations ou simplement isolés pratiquants de véhicules mécaniques du cyclomoteur à l'automobile.

Plusieurs coupes récompenseront les clubs en présence, en outre le Challenge inter-clubs actuellement détenu par le Moto-Club du Loir-et-Cher sera de nouveau mis en compétition et nul doute que nos amis blésois tenteront la passe de deux victoires cette année. Enfin de nombreux prix offerts par les commerçants seront tirés au sort parmi les participants. Enfin le Comité du M.C.C. adoptera pour la première fois un système de classification

kilométrique qui permettra aux clubs petits ou forts de se mesurer sur un même pied d'égalité. Enfin l'après-midi sera consacrée à l'organisation d'un gymkana et peut-être à des courses sur cendrée sur le stade municipal. Le droit de participation est fixé à 100 francs par conducteur et à 50 francs par campeur.

Le règlement et les cartes de participation pourront être demandés à partir du 1^{er} septembre, à M. Raby Jean, 63, rue Ampère, Paris (17^e). Tél. CARnot 99-37, qui répondra à toutes les demandes écrites à partir de cette date.

RÉSULTATS DE LA QUATRIÈME CONCENTRATION MOTOCYCLISTE DE NOTRE-DAME DE LA GARDE 29 mai 1951.

Classement général : 1. Moto-Club du Mont-Blanc, 12 600 points; 2. Amicale motocycliste

catalane, 11 136 points; 3. Moto-Club d'Uzès, 7 668 points; 4. Moto-Club de Pertuis, 3 356 points; 5. Moto-Club d'Ollioules, 2 760 pts; 6. Moto-Club de Brignoles, 2 520 points; 7. Moto Club d'Aups, 1 782 points; 8. Moto-Club de Martigues, 608 points; 9. Moto-Club d'Allauch, etc.

Challenge des Commerçants de la moto de Marseille gagné par le Moto-Club du Mont-Blanc.

Plus grand nombre de motos solo : 1. M.C. de Perthus, 2. M.C. d'Uzès.

Plus grand nombre de scooters : 1. M.C. d'Allauch.

Plus grand nombre de side cars : 1. A.M. Catalana (Perpignan); 2. M.C. de Brignoles.

Plus grand nombre de passagers : 1. A.M. catalane; 2. M.C. Martigues.

Plus grand nombre de machines : 1. M.C. de Pertuis.

Scooters du point le plus éloigné : 1. Ollioules **Plus grand nombre de conductrices** : 1. M.C. de Pertuis; 2. A.M. catalane.

Club le plus éloigné (20 litres d'essence) : 1. Moto-Club du Mont-Blanc.

Classement des clubs marseillais : 1. Moto-Club Phocéen, 76 machines; 2. Groupe Terrot, 34 machines; 3. M.C. Saint-Barnabé, 27 machines; 4. A.S. Mazargues, 15 machines; 5. M.C. Gombertois, 12 machines.

Challenge Correnson, gagné pour la deuxième année par le Moto-Club phocéen.

A cette concentration ont pris part :
— 386 motos;
— 192 passagers.



DS MALTERRE 175 et 250 cm³
PUCH 250 cm³
MOTOBECANE 125 cm³
PEUGEOT 125 cm³
MONET-GOYON 200 cm³
Roger Lauf, 8, rue Castex, Paris (4^e).

Splendide MOTO SIDE AMERICAINE état neuf, toute chromée, fourche télescopique, suspension arrière, selle biplace, T.S.F., 3 phares, part-chutes, klaxon route, 120 000 fr. Quelques facilités de paiement; visible M. Schultz, 34, allée Francois-Arago, Livry-Gargan (S.-et-O.).

HARLEY SOLO 750, bon état, très bien équipée, rx inter., fac. paiem. ou reprise éventuelle, Vespa, Lambretta bon état. BRIN, Tél. AVRon 52-90.

DRESCH Pièces d'origine

Écrire à CHAMARANDE (S. & O.)

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

MOTO 3 CV allemande, sél. 4 vit. compteur, batterie, moteur neuf, nombreuses pièces rechange. Rabreau René, Arquian (Nièvre).

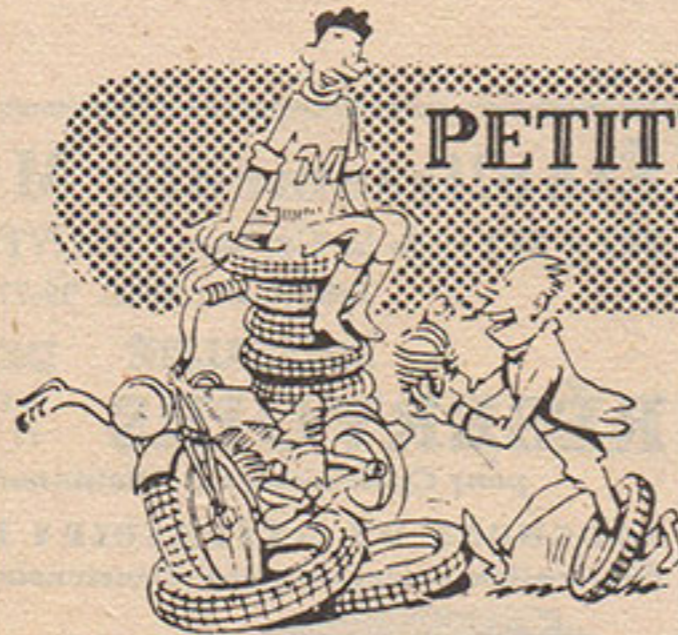
PUCH 175 SV 7. 7 000 km, selle dble, nbx acces., 130 000 fr. Napolitano, épicerie, 73, av. J.-Jaurès, Arcueil. ALE 45-95.

M. DEBON 500, C4 TS, 4 000 km, av. ou ss rem. Fulgur. Hertzog, LOU 15-87, sf dim.



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.



PETITES ANNONCES

ANNONCES

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

JEUNES HOMMES pour gagner largement votre vie

SUIVEZ NOS COURS : Mécanicien de garage; Moteurs à essence
Cours spéciaux Diesels et Automobilistes
Mécanicien motos; Chef de garage. — Durée 10 mois
GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT
Préparation pré militaire et C.A.P. - Autos-rails - P.T.T.
Cours selon temps disponible sans quitter votre emploi
Attestation de scolarité assurée — Demandez brochure gratuite N° 14

COURS TECHNIQUES AUTOS

SAINT-QUENTIN
BRUXELLES, 4, Bd Maurice-Lemonnier

Patronnés par les constructeurs français — 23^e année
Les parents de nos élèves peuvent bénéficier des allocations familiales
si leur fils est en apprentissage payé ou non payé

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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

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.

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

Vélo-moteur 125 PEUGEOT, très bon état, 55 000 fr., équipement complet, 15 000 km, 37, rue du Bocage, Saint-Cyr-sur-Loire (Indre-et-Loire).

SPECIALISTE mach. angl., pièces détachées orig., réparations sur devis de ttes marques, attel. side-cars, nbsses occas., ouv. le dim. matin. National Motos, 66, rue Nationale, Paris (13^e).

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

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

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

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



TUBO STOP

LE ROBINET ÉTANCHE et IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

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

AGENT OFFICIEL
Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - CAZENAVE - VAP - DERNY - TRIUMPH
VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX

CRÉDIT

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez
marcel perrin
RECORDMAN DU MONDE
50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine) - MOL. 29-62

DISTRIBUTEUR

ISETTA - VELAM

EXPÉDITION PROVINCE



VOLANTS MAGNETIQUES
DYNAMOS
COMMUTATEURS
DEMARREURS
ALTERNATEURS

MOREL

USINE : LA SONE (Isère) Tél. 19

DEPOT : PARIS. 65, rue de Courcelles
Tél. CARNOT 13.03

I.N.C. carburateur

DEL LORTO

Remporte les 1^{re} et 2^e places
au **BOL D'OR 1955**
catégorie 175 cm³

Ces modèles
de carburateur
sont livrables
chez

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

*Indispensable
à votre
Santé*



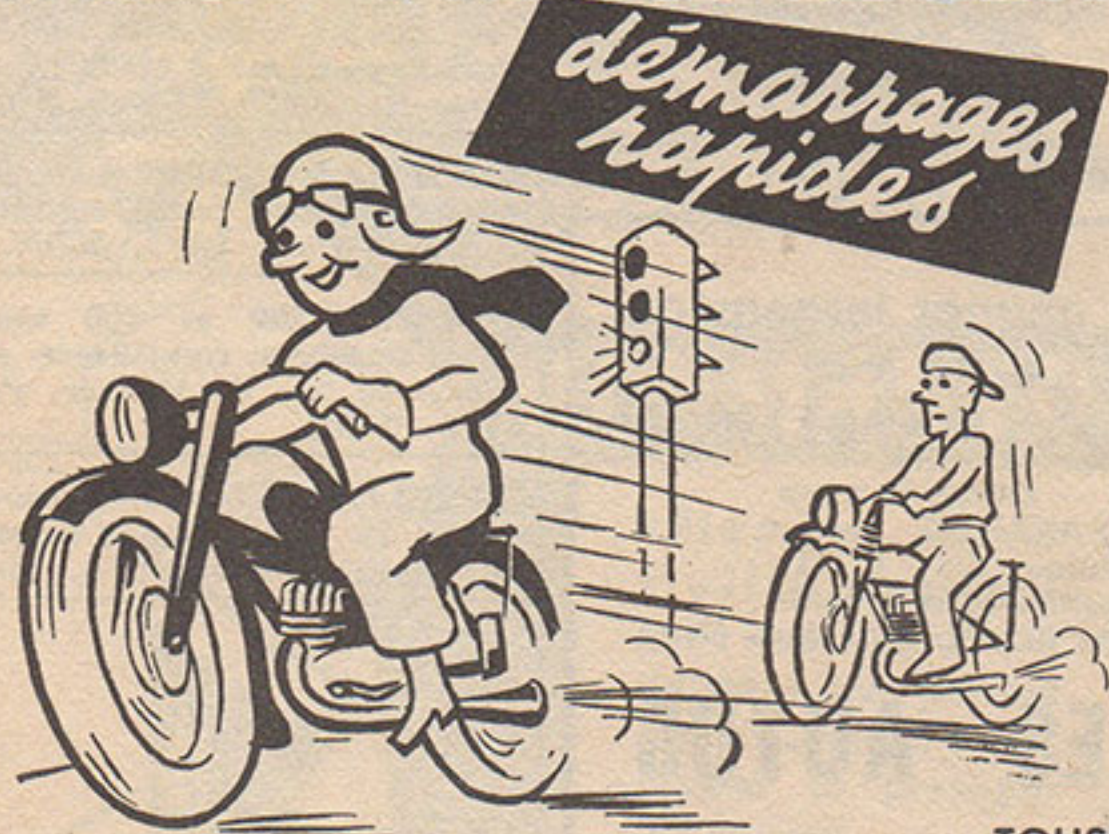
MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES

en Cuir
A. BERL

20^{bis} Rue des Jumeaux · TOULOUSE
*Demandons et indiquons
Dépositaires*
Documentation sur demande

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



Reinhard *et* Chapuiset

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

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

DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR
LES ACCESSOIRES *Géco*

PANORAMIC SCOOTER
n° 1930 - 230^F

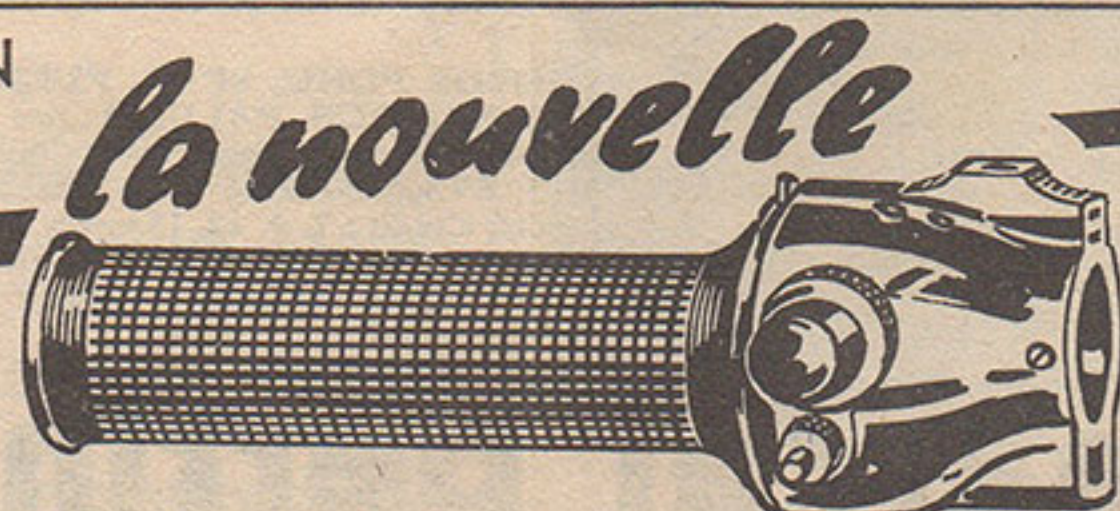
RETRO ANTI-CHOC 1955
n° 1949 - 480^F

NETTOYEUR DE BOUGIE
n° 619 - 310^F

COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

- ROBUSTE ET ELEGANTE
- SIMPLE ET SURE
- DEMONTAGE FACILE
- PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE
- AVEC FILS ET COSSES



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER *Universelle*
COURBEVOIE QUALITE SAKER

- TOUTES LES COMMANDES
- ELECTRIQUES
- REUNIES
- DEMANDEZ LA NOTICE
- COMPLETE ET DETAILLEE
- CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

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

Chasseurs !...

N'OUBLIEZ PAS DE VOUS PROCURER
LE NUMÉRO SPÉCIAL D'OUVERTURE DE

La Revue Nationale

de la

CHASSE

LE NUMÉRO :
100 Fr.

UNE DOCUMENTATION ABONDANTE
DES ARTICLES ATTRAYANTS, DE
NOMBREUX DESSINS ET PHOTOS

LA REVUE FAITE PAR DES CHASSEURS, POUR DES CHASSEURS

Mentionnez

MOTOCYCLES

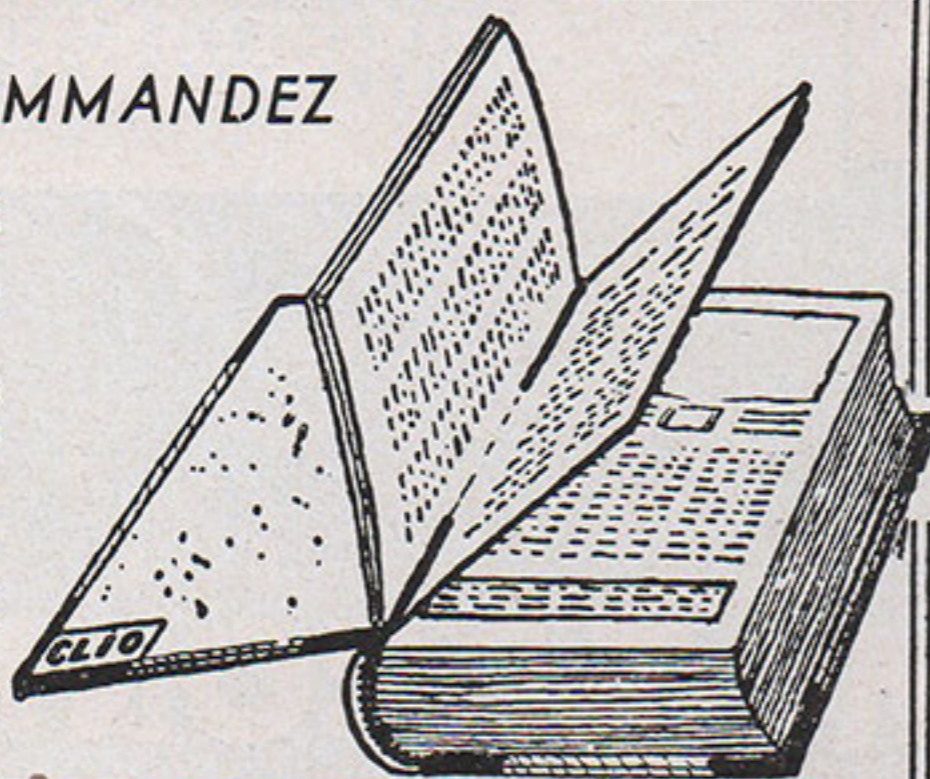
en écrivant aux Annonceurs

COMMANDEZ

VOS RELIURES
"MOTOCYCLES"

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

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



Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17°
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 BA-V
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.

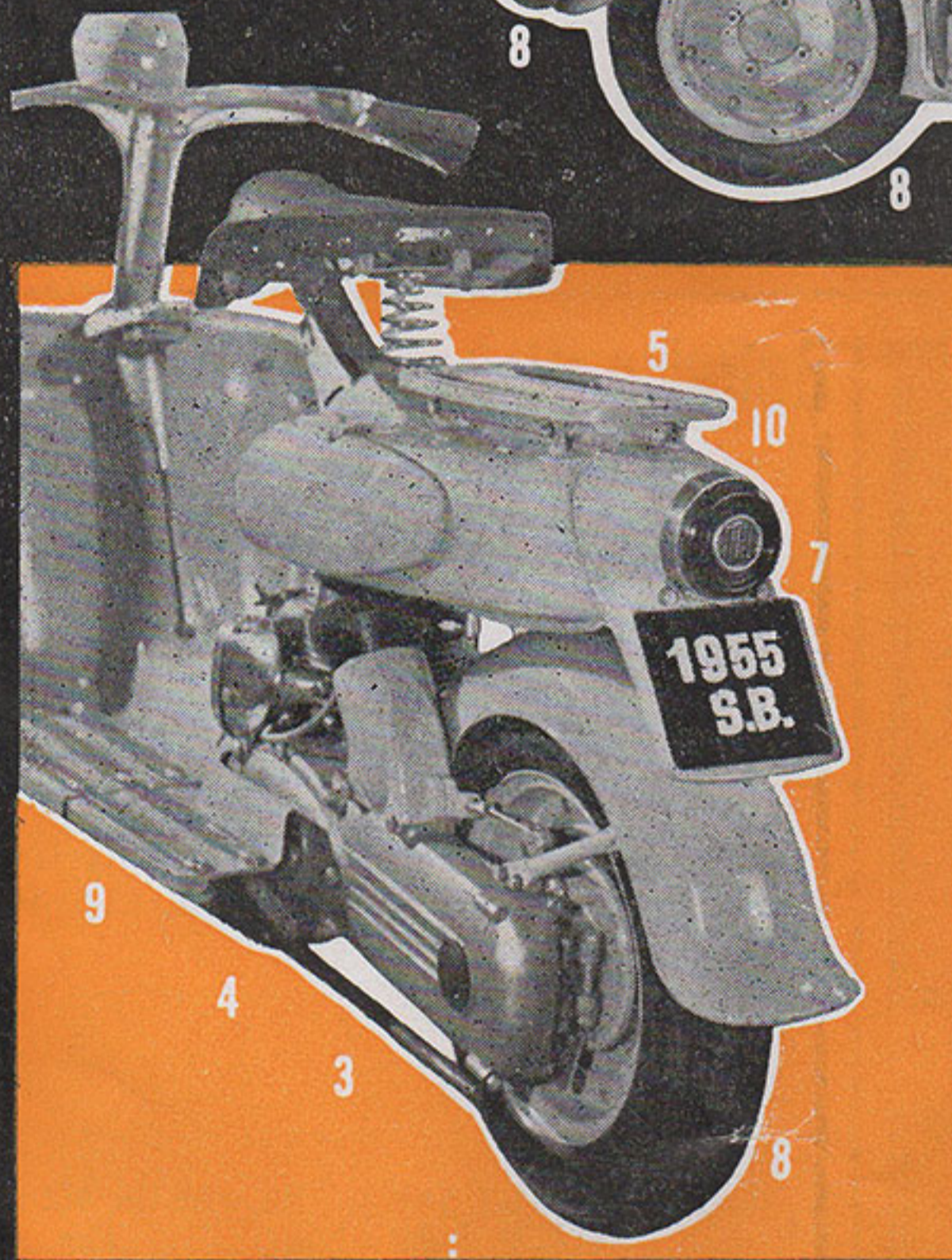
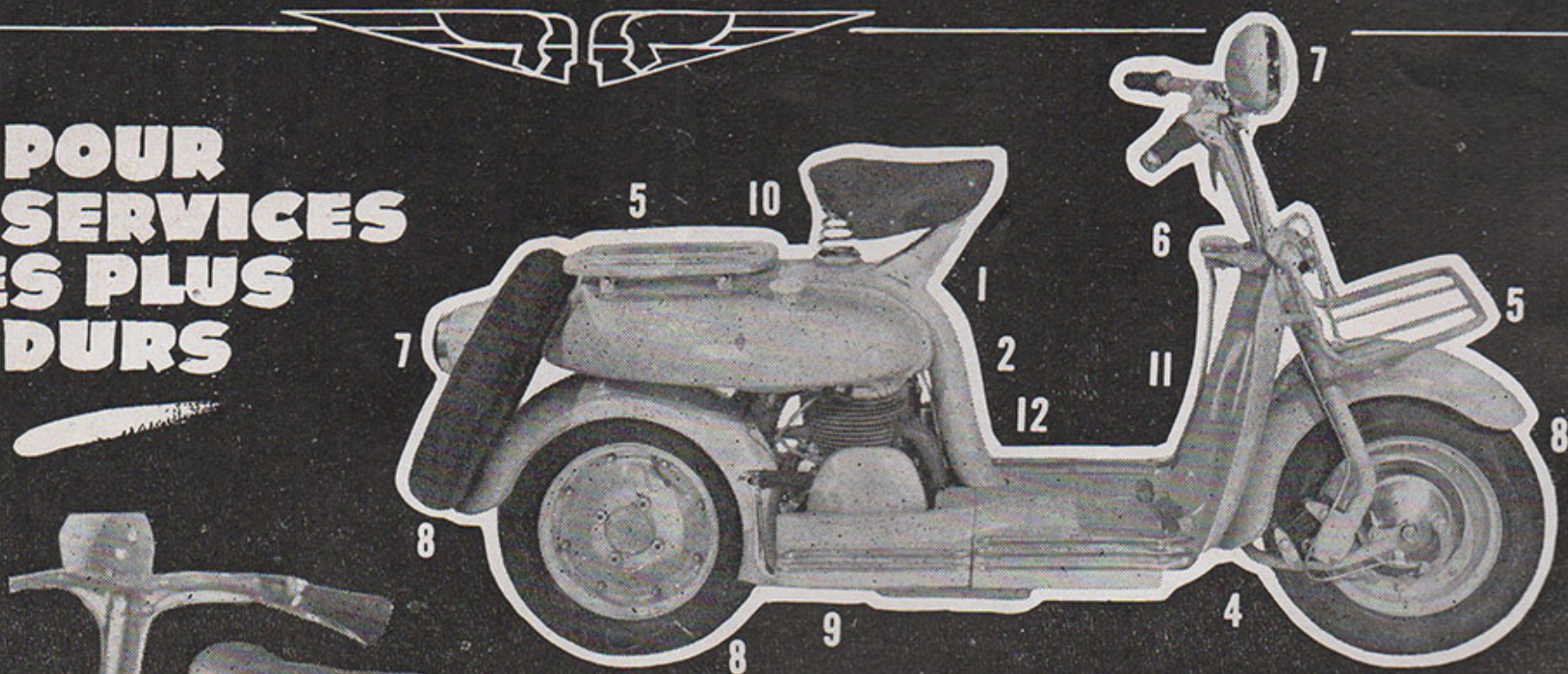
« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du
présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en
trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale
du 19 novembre 1945.)



Moby

Scooter

**POUR
LES SERVICES
LES PLUS
DURS**



- 1 BLOC MOTEUR 2 TEMPS 125 cm³
3 vitesses au guidon (commande brevetée SGDG)
- 2 CYLINDRE ALUMINIUM CHROMÉ DUR
- 3 TRANSMISSION INUSABLE A CHAÎNE SOUS
CARTER ÉTANCHE BAIN D'HUILE
- 4 SUSPENSION AV PAR ANNEAUX HEIMAN,
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