

MOTOCYCLES *et Scooters*

9^e ANNÉE

N° 157

REVUE BIMENSUELLE

15 OCTOBRE 1955

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS



**1^{ER} COMPTE RENDU
DE SALON**

40f

POUR VOS ENFANTS...



chaque semaine :

- DES CONTES FANTASTIQUES.
- DES HISTOIRES MERVEILLEUSES.
- DES RÉCITS D'AVENTURES.
- DES PAGES COMIQUES.
- DES JEUX, DES DISTRACTIONS, ETC...

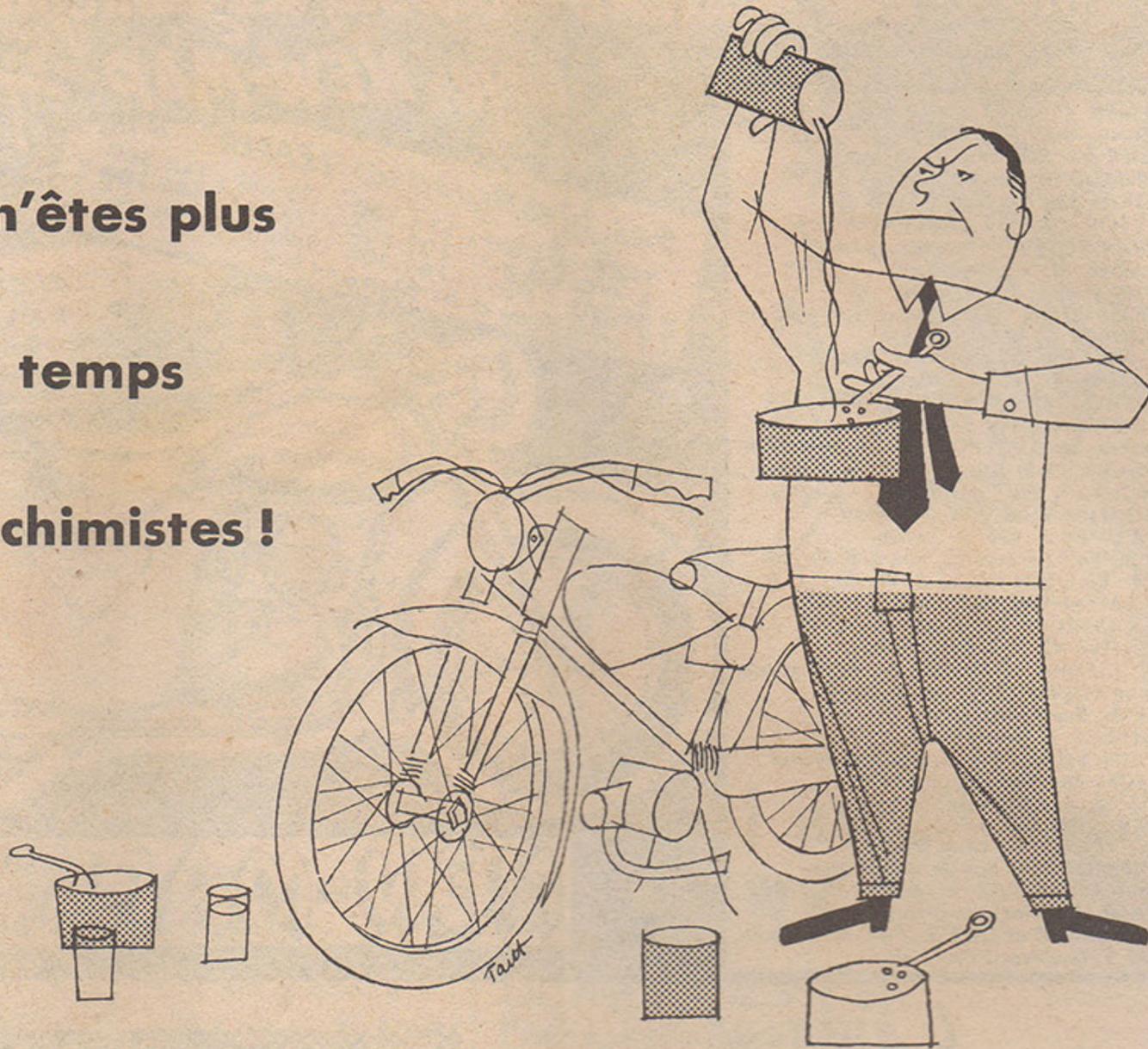


un journal sain,
un journal gai,
un journal bien vivant,
un journal pour tous
les enfants.

16 PAGES-GRAND FORMAT
ENTIÈREMENT
DESSINÉES
en noir et en
couleurs.

30 F.

**Vous n'êtes plus
au temps
des Alchimistes !**



MobilMix TT se dilue instantanément...

Elle forme d'elle-même avec l'essence un mélange immédiat. Plus besoin d'agiter : faites le plein de carburant, versez MobilMix TT dans le réservoir, et démarrez... Le graissage est parfaitement régulier : il n'y a jamais ni excès, ni manque d'huile. Vous roulez sans à-coup et sans grippage possible.

...et le graissage devient parfait.

MobilMix TT, au moment où elle assure la lubrification du moteur, n'est plus diluée dans l'essence. Tout son pouvoir lubrifiant est disponible pour le graissage.

Avec MobilMix TT, la calamine est éliminée !

Dans le carter d'un moteur 2 temps, l'huile

doit se séparer de l'essence par distillation. Avec MobilMix TT, cette séparation est immédiate et complète : la quantité d'huile pénétrant dans la chambre de combustion est réduite au minimum, ainsi que la formation des résidus. Le peu de calamine pulvérulente qui se forme encore est évacué par l'échappement.

MobilMix TT concilie deux qualités contradictoires : homogénéité du mélange huile-essence dans le réservoir, séparation complète de ce mélange dans le carter.

GRATUIT ! Demandez dès aujourd'hui le nouveau Guide d'entretien et de conduite (76 pages) édité à votre intention par Mobiloil, Service P5, 46, rue de Courcelles, Paris-8^e.



MobilMix TT la Mobiloil des "2 temps"

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

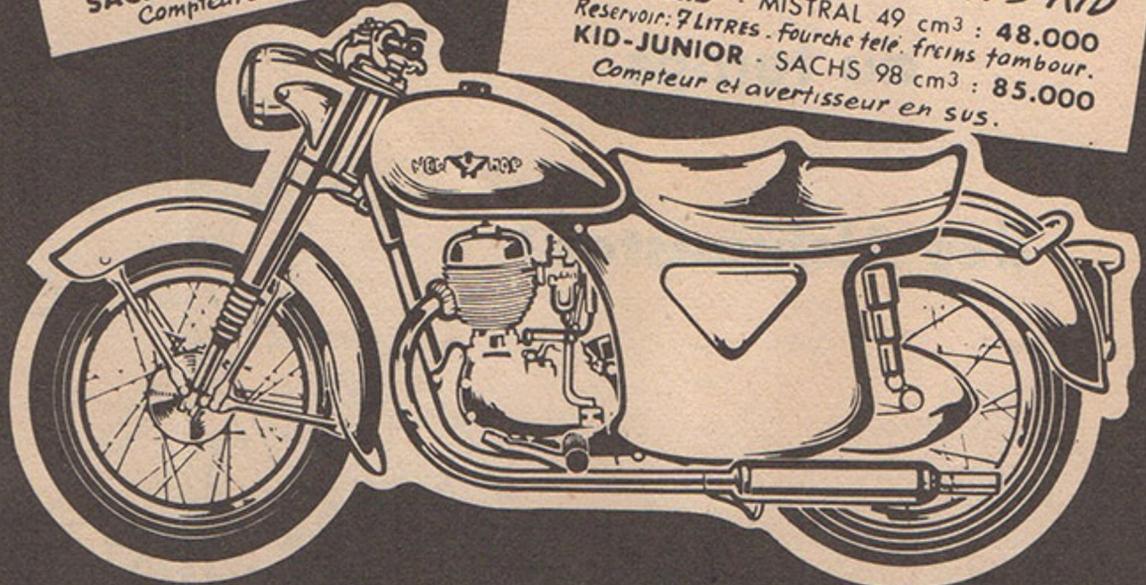
PRINCIPAUX AGENTS

Agen : CLAVERIE 42, Rue Cornières
 Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius
 Albi : MERCIER 64, Rue Séré de-Rivières
 Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont
 Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran
 Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny
 Angers : DENIS 80, Rue Pasteur
 » BARON 181, Rue Pasteur
 Arles : CORREARD 26, Bd des Lices
 Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon
 Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont
 Bar-le-Duc : HOUPERT, 45 rue Ernest Baafer
 Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet
 Bordeaux : SOLOMIAC 63, Rue de Bègles
 Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis
 Bourg-en-Bresse : Sté UTIL-SPORTS 18, Av. de Macon
 Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean Jaurès
 Briançon : ROUX fils Rue Centrale
 Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Achard
 Cavillon : CUNTY 3, Rue du Bel-Air
 Chambéry : BETEMPS frères 20, Rue J.-P. Veyrat
 Chateauroux : BELOUIN Hilaire 5, Rue St Luc
 Coutances : LAPLANCHE 45bis, Rue Gambetta
 Commercy : LASSAUGE 34, Pl. de l'Hotel-de-Ville
 Cherbourg : LITRE 42, Rue Grande-Rue
 Clermont-F : CLERMONT-MOTOS 22, Pl. de Jaude
 Dijon : Maison FOURNIER 17, Place Darcy
 Dole : BULLE 31, Rue Paintelin
 Douai : BIGERELLE 2, Rue Bra
 Grenoble : VINCENT 10, Rue du Docteur Mazet
 Issoudin : LEGER Rue Pierre Brossolette
 Issoire : MESTRE, A. 48, Bd de la Halle
 La Fère : MOINET 1, Avenue Dupuis
 La Rochelle : TRAVEL 51, Quai Valin
 Le Havre : HERROT 335, Rue Aristide-Briand
 » MALANDAIN 112, Av. Rouget-de-l'Isle
 Lille : DESRAMEAUX Place du Lion d'Or
 Le Mans : MERSANNE et BOISSEAU 12, Q. L. Blanc
 Le Puy : VIAL 3, Boulevard Gambetta

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

Ses prestigieuses "LEADER"
 YDRAL 125 cm³ : 134.500 - 175 cm³ : 149.500
 A.M.C. 125 cm³ : 139.500 - 175 cm³ : 149.500
 SACHS 175 cm³ : 169.500 (Selle monoplace)
 Compteurs et avertisseur en sus

Ses cyclomoteurs "KID"
 BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ : 48.000
 Réservoir: 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.
 KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : 85.000
 Compteur et avertisseur en sus.



NEW-MAP 124, Ave. Lacassagne LYON

Velo Mosquito
Mosquito

utilise
 et recommande
 exclusivement

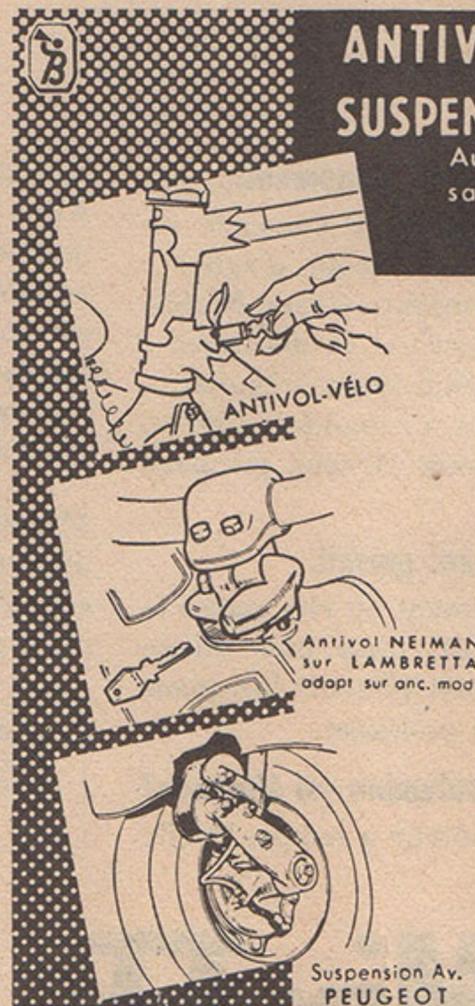
CASTROL SELF-MIXING 40

Castrol

LUBRIFIANTS

DE QUALITÉ

**ANTIVOL DE DIRECTION
 ET
 SUSPENSION CAOUTCHOUC**
 Auto-progressive, auto-amortie
 sans ressort ni amortisseur
ANTIVOL VÉLO



PRINCIPALES RÉFÉRENCES FRANÇAISES

VÉLOS

Aiglon
 Griffon
 Météore
 Peugeot

MOTOS

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

SCOOTERS

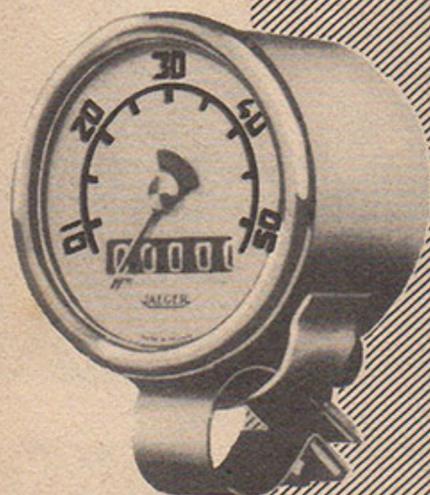
Lambretta
 Magnat-Debon
 Motobécane
 Peugeot
 Terrot
 Bernardet
 Speed-Mors

LES FABRICATIONS

NEIMAN

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

a rendu
obligatoire
l'indicateur
de vitesse



JAEGER

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

● Modèles adaptés à tous types de Motos Scooters VéloMOTEURS Cyclomoteurs

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

● Pose facile sur Guidon Fourche Potence Phare

à votre choix.

L'INDICATEUR DE VITESSE

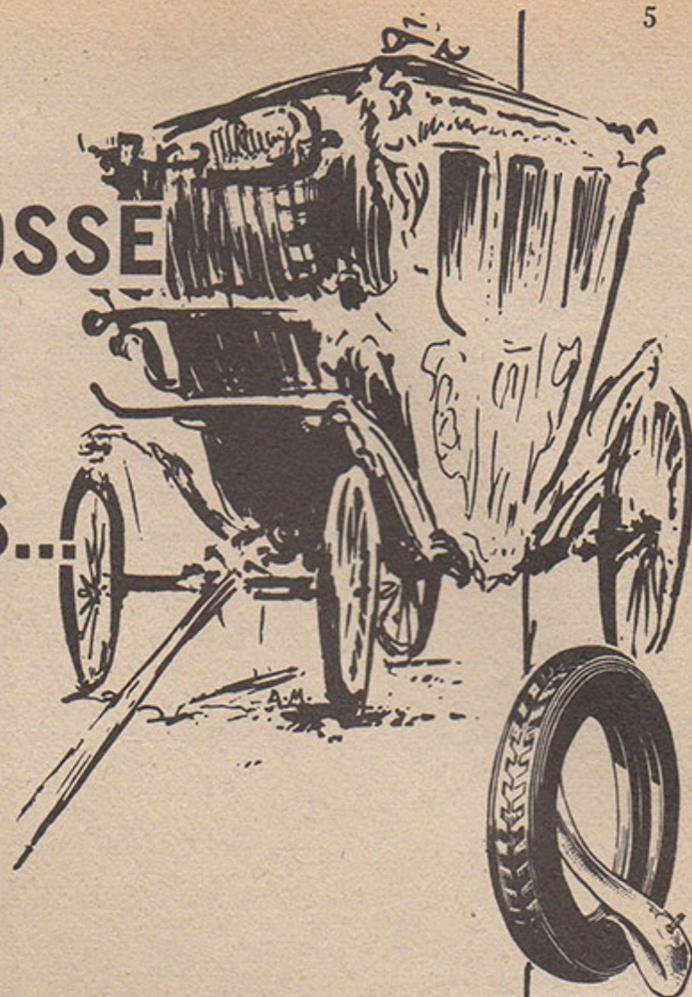
complété par le "compteur kilométrique" vous apporte 3 sécurités :

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

JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET

**SI
CE
CARROSSE
AVAIT
DES
PNEUS...**



**lui aussi aurait besoin de
RUSTINES**

La réparation c'est l'affaire de **RUSTINES**.

Pour la Moto,
RUSTINES a créé un nécessaire spécial garni de **6 RUSTINES à BORD MINCE** 1 tube de **DISSOLUTINE** 1 râpe.

Posées avec la **DISSOLUTINE** les **RUSTINES à bord mince** réalisent une véritable vulcanisation à froid par la combinaison avec la couche collante.

Procès Verbal n°15 du Laboratoire de Recherches et de Contrôle du Caoutchouc et de l'Amiante.

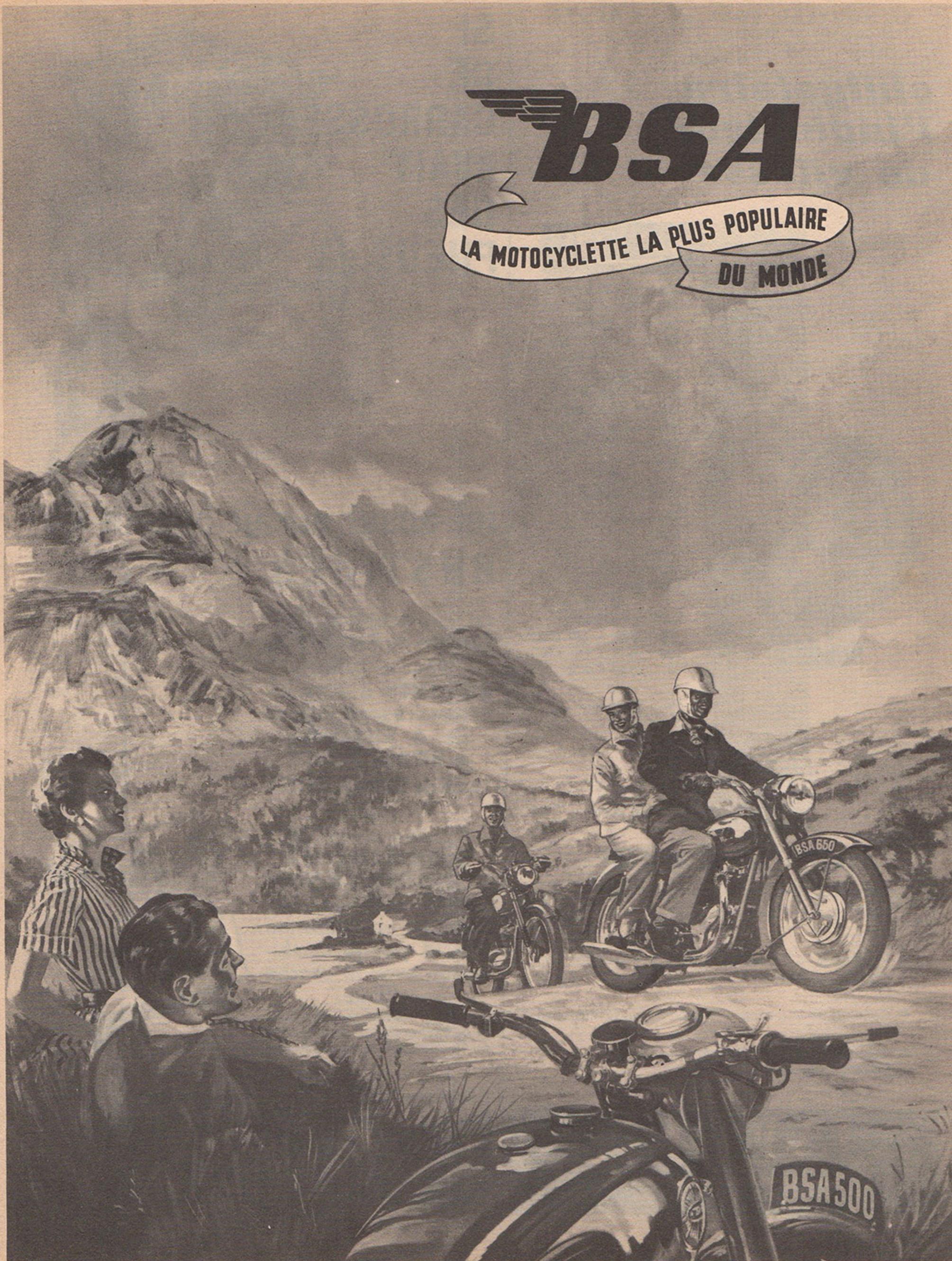
B O N
à adresser à
RUSTINES
8, R. Castérès, Clichy (S)
p' recevoir fco : notice et
échantillons **RUSTINES**
AUTO - MOTO - VÉLO
Joindre 35 F. en timbres

M. GAUBERTI 185

RUSTINES

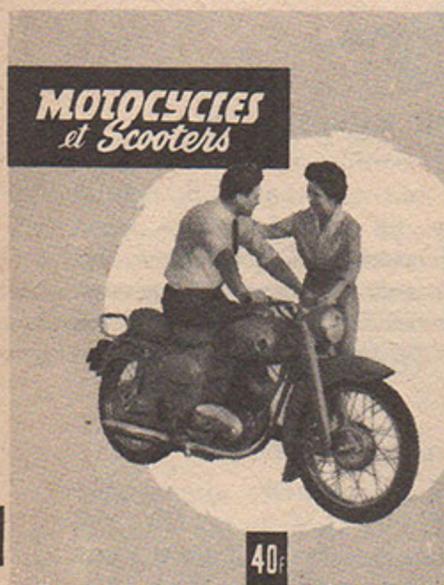
BSA

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE



A U S O M M A I R E :

★ Échos	8	★ Procès du carénage.	35
★ Nouvelles d'Angle- terre	12	★ De Brest à Quimper (suite)	40
★ Records Messer- schmitt	14	★ Accessoires et équi- pements	42
★ Le Salon en images	19	★ Les Six Jours	46

LA 230 cm³ ALCYON9^e ANNÉE

N° 157

15 OCTOBRE 1955

MOTOCYCLES

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

Nos motos

Ce titre volontairement bref dit exactement ce qu'il veut dire, puisque notre propos d'aujourd'hui est de traiter plus spécialement des catégories de plus de 125 cm³.

Les cyclomoteurs, vélomoteurs et scooters absorbant la presque totalité de la clientèle, quel est l'avenir en France des motocyclettes astreintes au permis de conduire? Voyons les chiffres de production :

Au cours du premier semestre 1955 les constructeurs ont effectivement livré et facturé : 428.832 cyclomoteurs ; 91.771 vélomoteurs ; 75.112 scooters et 19.516 motos de plus de 125 cm³, soit 595.715 machines sans permis, contre moins de 20.000 avec.

Les diverses cylindrées se répartissent ainsi :

de 126 à 175 cm ³	12.690
de 200 à 250 cm ³	5.320
350 cm ³	698
500 cm ³	675
750 cm ³	133

Nous disons bien..... 19.516 motos.

Doit-on en conclure que la clientèle française est presque exclusivement axée sur les catégories n'excédant pas 250 cm³ et qu'au-delà, il n'y a pour ainsi dire plus d'amateurs? C'est vraisemblable.

On objectera que, faute de trouver en production nationale des 350 et 500 cm³, les motars se précipitent sur les marques étrangères? C'est également plausible, mais que représente cette phalange?

En face de ces chiffres exacts et admettant 20.000 clients annuels pour ce genre de machines, si nous les répartissons — théoriquement, mais équitablement — entre la demi-douzaine de constructeurs susceptibles de les satisfaire, chacun d'eux ne pourra guère prévoir, pour chaque type, qu'un petit millier de production, soit moins de 200 par mois. Est-ce suffisant pour qu'une usine risque l'aventure et parvienne, à qualité égale, à un prix inférieur à celui des marques importées? Tout est là!

Max Enders

Echos

Priorité pour les démarreurs.

Le démarrage électrique sur certains modèles de Motocycles est depuis peu à l'ordre du jour.

Mais l'ingénieur M. Henry Lanoy, nous rappelle que ce problème a été étudié et résolu par lui depuis longtemps, c'est-à-dire depuis 1938 pour l'étude et que le premier moteur monocylindre qui ait démarré électriquement fut un Aubier-Dunne 125 cm³, au laboratoire Automoto en décembre 1949.

Bol d'or à Casa.

Ce n'est pas une réplique de notre grande épreuve des 24 heures, mais l'enseigne que vient de donner à son magasin l'ancien coureur Léon Gillot, depuis plusieurs années installé motociste à Casablanca.

Gillot est en effet un ancien recordman du Bol d'or en side-car (1936) et il a gardé la nostalgie de cette rude compétition à laquelle il a participé plusieurs fois. Gillot a été également champion de vitesse du Maroc en 1929 et 1930.

De sérieuses références en somme.

Continental en France.

On peut désormais se procurer en France, les réputés pneus « Continental ».

C'est Grande Armée Motos qui a traité avec la grande marque Allemande pour la distribution sur notre territoire, tant pour le gros que pour le détail et pour toutes les dimensions usuelles.

Jeanneret s'agrandit.

Les Etablissements Jeanneret de Nice, spécialistes dans la fabrication d'accessoires pratiques, entre autres pour Velo-Solex, viennent d'ouvrir un nouveau magasin à 50 mètres de la Promenade des Anglais et destiné à la location des Vélosolex et scooters. M. Jeanneret vient également de fonder une moto-école avec cours de perfectionnement.

Qu'est-ce que l'Udime ?

L'udime, c'est l'union des Industries Motorisées de l'Est, société au capital de 20 millions constituée par participations égales par Peugeot et Terrot pour la mise en fabrication de voitures populaires à trois ou quatre roues, d'une technique proche de celle du Motocycle.

Un scooter permute.

Les visiteurs du Salon seront, dans l'ensemble, surpris de constater qu'un scooter français, avantageusement connu, figure sur le stand d'un grand constructeur de cycles et motos. Des accords sont en effet intervenus entre ces deux producteurs et la fabrication qui s'effectuait jusqu'alors en province, se poursuivra dans la proche banlieue parisienne.

Motor Cycling Manual.

La quinzième édition du Manuel édité chaque année par notre confrère anglais *Motor Cycling* a paru en août dernier.

Chaque édition tenant compte des progrès et modifications apportés sur les motos est, de ce fait, continuellement à jour pour toutes les catégories de Motocycles.

Cet ouvrage de près de 200 pages copieusement illustré est vendu en Angleterre 6 shillings, soit, environ, 300 de nos francs.

Pas peu de pneus.

Au cours du premier semestre 1955, il a été fabriqué 15 millions de pneus dont 585.000 pour la moto et 280.000 pour le vélomoteur. On ne peut faire, parmi les chiffres publiés la distinction entre pneus de vélos et de cyclomoteurs, dont la production totale dépasse les 8 millions.

En Norvège : voiture populaire.

On annonce qu'il serait question d'entreprendre, en Norvège, la construction d'une voiturette populaire équipée d'un moteur importé d'Allemagne avec une carrosserie en matière plastique.

Jusqu'à présent elle n'est qu'à l'état de projet et n'a pas encore quitté la planche à dessin.

Par contre, en Tchécoslovaquie, on annonce la prochaine fabrication en série de la Skoda 440 qui sera, elle aussi, une voiture populaire.

Les chalands qui passent.

Alors que nos motos empêchent chaque nuit 100 000 Parisiens de dormir, les riverains du Rhin se plaignent du bruit et des odeurs émanant des chalands à moteur Diesel qui sillonnent sans arrêt cette active artère fluviale. Ils demandent à leur tour qu'on limite leurs phones. Il n'y a donc pas que nous de bruyants ; le romantique chaland qui naguère glissait silencieux sur l'onde calme ne serait-il plus que légendaire ?

Production et circulation des cyclomoteurs en Europe.

D'après notre confrère belge « La Vie du Cycle », voici quels sont, en Europe, les chiffres de production et de circulation des cyclomoteurs n'excédant pas 50 cm³ ;

Circulation : Allemagne, 800.000 ; Autriche, 31.000 ; France, 2.150.000 ; Angleterre, 155.000 ; Hollande, 376.000 ; Italie, 625.000 ; Suède, 300.000 ; Suisse, 45.000.

Production : Allemagne, 379.162 ; Autriche, 22.309 ; France, 661.154 ; Angleterre, 54.774 ; Hollande, 150.000 ; Italie, 100.000 ; Suisse, 1.500.

Sur un tableau comme sur l'autre, on voit que la France domine de loin la situation.

Importations allemandes.

D'un accord commercial du 5 août d'une validité de trois ans, il résulte qu'un échange de marchandises aura lieu entre la France et l'Allemagne, les cycles à moteur entrant dans cet échange pour la valeur de 18 millions de francs et 138 millions de francs pour les motocyclettes.

Heureux fonctionnaires !

Ce sont les fonctionnaires allemands ; un crédit de 107.000 D.M. a, en effet été voté par leur gouvernement fédéral pour les doter d'un cyclomoteur qu'ils rembourseront peu à peu sur leurs mensualités. Ils auront certainement plus de chance que les acheteurs obligatoires des premières Volkswagen.

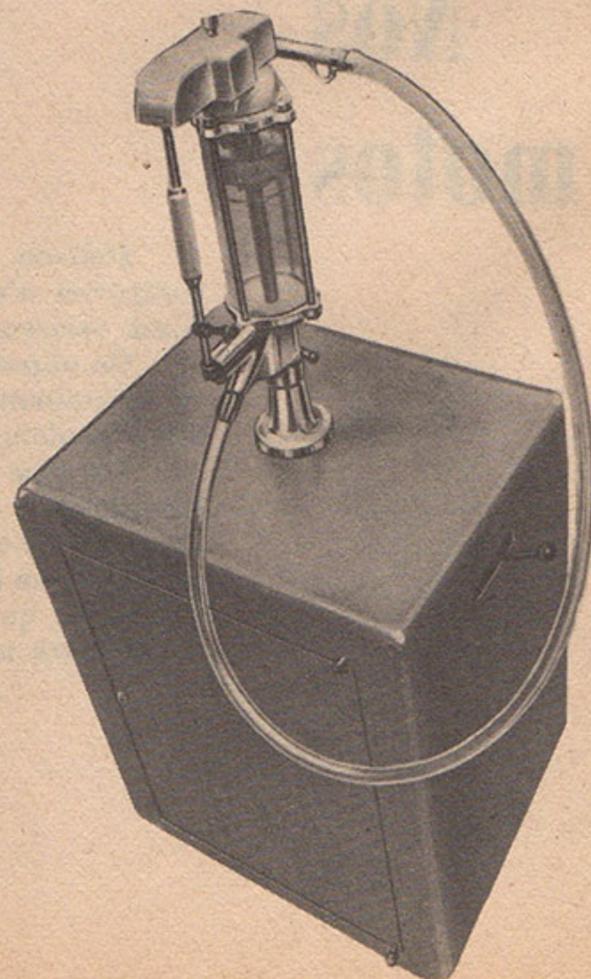
Les pièces VLT chez Briban.

Les Etablissements René Briban et C^{ie}, 14, rue de Palestro à Pantin, nous informent qu'ils ont repris le stock des moteurs V.L.T. 50 cm³ 2 vitesses et qu'ils sont à même non seulement d'assurer la fourniture des pièces détachées, mais également d'effectuer les révisions des moteurs de cette marque.

Novaflex.

Le Novaflex, ci-dessous, est ce nouveau distributeur-doseur pour mélange deux-temps, auquel nous avons fait récemment allusion.

Rappelons qu'il permet, à l'aide d'un inverseur de procurer deux ou trois mélanges de pourcentages différents, qu'il a une grande rapidité de tirage : un litre en quelques secondes.



Echos

Le Golgo 50 cm³.

Ce moteur 50 cm³ vient de sortir en Espagne, c'est un 42x41 d'une puissance de 1 cv à 4.500 tr/mn. La transmission s'opère par galet; son poids est de 3,500 kg.

Roues cylindriques.

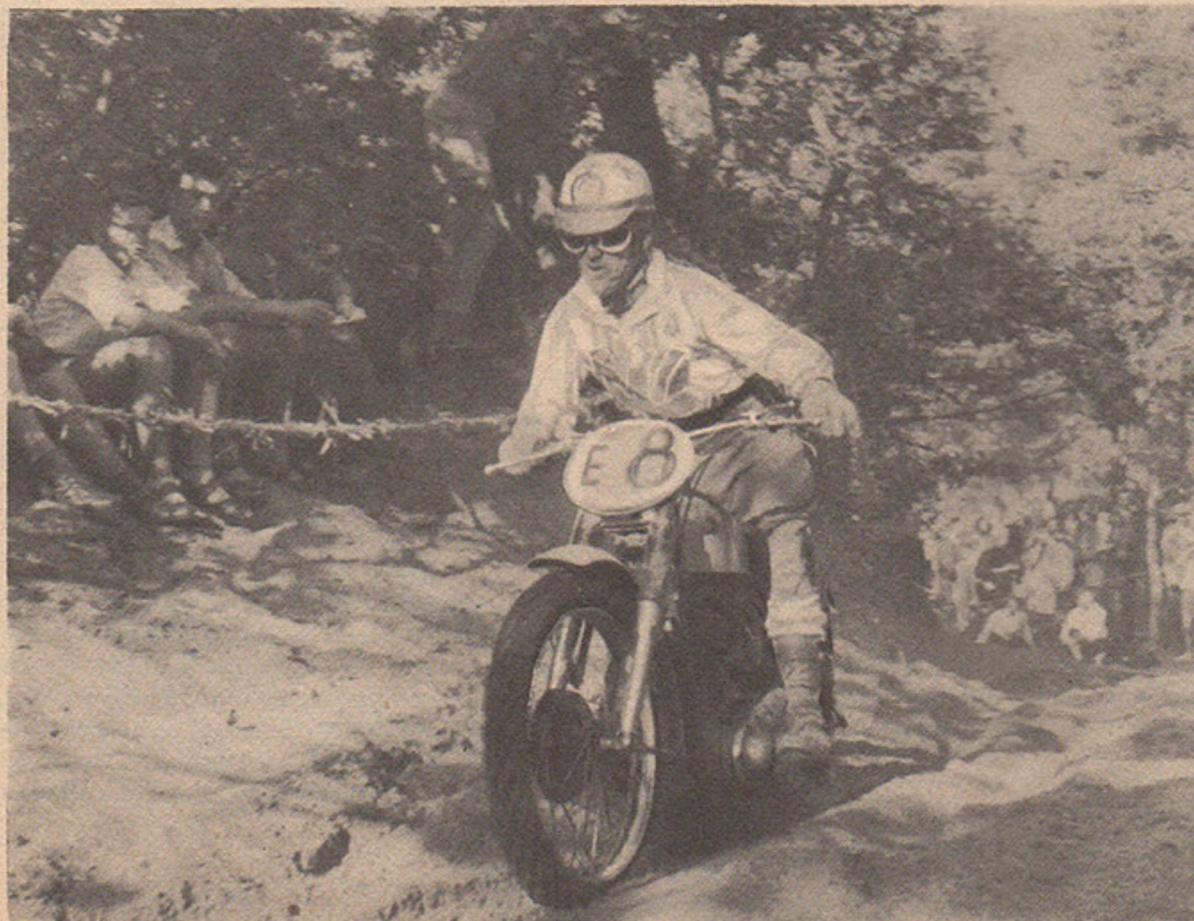
Les Américains ont inventé une nouvelle roue pneumatique dont la forme cylindrique s'apparente au rouleau compresseur. Cette roue aurait l'avantage d'une adhérence et d'une souplesse supérieures à celles de la chenille. Elle absorberait tous les cahots et toutes les dénivellations du sol. Qu'est-ce que ça donnerait à l'arrière de nos deux roues, histoire d'augmenter leur stabilité.

Bastide n'est plus.

Nous avons appris avec surprise et regrets la disparition imprévue de M. Bastide qui fut un ardent motocycliste et un des plus actifs importateurs de marques étrangères. C'est en effet lui qui introduisit le premier en France, Norton, Rudge, Wooler, en machines anglaises, puis B.M.W. et Zündapp en productions allemandes. Il représenta ensuite le side-car Stoye qu'il fabriqua peu après sous licence et bien connu en France sous la marque Précision.

Les obsèques ont eu lieu le 24 septembre. Nous adressons nos plus sincères condoléances à la famille et aux proches de M. Bastide.

John Draper en action durant le G.P. de Hollande de moto-cross, épreuve qui lui permit de s'adjuger le titre de champion d'Europe.



Si Marseille s'en mêle!

Un quotidien marseillais a consacré près d'une demi-page à la lutte contre le bruit. C'est naturellement de la moto et d'elle seule qu'il s'agit. Est-il besoin de souligner une fois de plus que ce genre d'articles ne sert à rien. Les Pouvoirs publics s'occupent de la question; le mieux est de les laisser agir, ils ont déjà, dans la région parisienne, dressé 1.177 contraventions en six mois pour échappement libre.

Un 50 cm³ D.K.W.

Si l'on en croit un confrère belge, l'usine D.K.W. envisagerait la fabrication prochaine d'un cyclomoteur de 50 cm³ qui ferait son apparition en Allemagne, son pays d'origine, courant 1956.

Distinction.

Nous adressons nos sincères compliments à M. Babe qui vient d'être décoré de la Légion d'honneur au titre militaire. Spécialisé depuis des années dans l'industrie automobile, M. Babe est, en plus, directeur de la Société Otac, productrice de nombreux accessoires pour scooters.

Un arrêté au sujet de l'éclairage des deux-roues.

Le *Journal officiel* du 13 septembre a publié un important arrêté du Ministre des Travaux publics, relatif à l'éclairage des cycles et motocycles. Nous le reproduisons ci-dessous; nos lecteurs en apprécieront la haute technique :

ARTICLE PREMIER. — La lumière visée à l'article 195 du décret du 10 juillet 1954 devra être produite par une lampe satisfaisant à la norme N.B.A. 225 R. 336.01, à ampoule en verre jaune sélectif identique à celui utilisé pour la fabrication des lampes d'automobiles par application de l'arrêté ministériel du 3 novembre 1936.

Les caractéristiques de la couleur de ce verre seront en conséquence les suivantes pour la lumière émise par un filament de tungstène à la température de couleur de 2.800° K;

Longueur d'onde de la radiation dominante comprise entre 5.750 et 5.850 UA;

Facteur de pureté compris entre 0,90 et 0,98;

Facteur de transmission supérieur ou égal à 0,78, toutes mesures étant effectuées sur un fragment d'ampoule d'une lampe ayant fonctionné à sa tension nominale pendant quarante-huit heures.

ART. 2. — L'emploi de dispositifs d'éclairage utilisant une lampe en verre incolore avec adjonction d'écran ou de glace colorés en jaune est interdit.

ART. 3. — La commission permanente de réception des projecteurs et dispositifs d'équipement pour automobiles est autorisée à effectuer chez les fabricants ou les revendeurs des prélèvements nécessaires pour lui permettre de s'assurer que les lampes sont conformes aux prescriptions ci-dessus.

L'A.M.C.C. de Lyon en deuil.

Le club de la Cité de Lyon nous a informé qu'il venait de perdre son président, M. Marcel Merle, également président de la Ligue Motocycliste du Lyonnais, décédé le 17 septembre, à la suite d'une grave maladie, dans sa cinquante-deuxième année.

M. Merle avait été, d'autre part, le créateur du Circuit International de vitesse du Palais de la Foire de Lyon.

Nos plus sincères condoléances à sa famille et à l'A.M.C.C.

Est-ce définitif?

Marcel Pabin, le champion d'Automoto, vainqueur cette année du Bol d'Or 250 cm³ série, nous a confié qu'il était contraint, par suite de ses nouvelles fonctions chez Automoto, de renoncer à la compétition, pour consacrer son activité au réseau d'agents Automoto de la région parisienne et d'un secteur étendu qui englobe la Seine-et-Marne, la Seine-et-Oise, l'Oise, la Seine-Maritime, l'Eure et l'Eure-et-Loir, le Loir-et-Cher, le Loiret et l'Yonne. Comme on le voit, beaucoup de travail, mais facilité certainement par son expérience et son renom.

Et c'est avec un regret évident que Marcel Pabin nous apprend que, de ce fait, il a décidé de céder le matériel de course qu'il avait, jusqu'alors, amoureusement soigné.

M A S O C Y C L E S

Echos

LA CIRCULATION ROUTIÈRE des motocycles français

L'industrie française du motocycle a su opérer, depuis la libération, une véritable reconversion de ses propres fabrications d'avant-guerre. De l'engin sportif, aimé de quelques-uns et craint de tous les autres, elle est passée au moyen de transport individuel, désiré par tous. Franchissant en quelques années la longue étape qui sépare le particulier du général, l'industrie française du motocycle a recueilli ainsi les fruits savoureux de sa sage compréhension des besoins modernes. En effet, de la quatrième position qui était sienne avant guerre (moins de 40.000 motocycles livrés en 1939), la France, par la quantité totale de motocycles produits en 1954, a accédé à la première place mondiale. Les statistiques du « Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocycles » fournissent les indications suivantes :

	Production totale de motocycles en 1954	Parc total à fin 1954
France	1.007.800	3.785.000
Allemagne occidentale	768.400	3.187.000
Italie	590.000	2.207.000
Grande-Bretagne..	191.000	1.009.000

Sans doute, il est aisé de prévoir que notre grande voisine de l'Est, avec sa population plus nombreuse et les facultés d'exportation que lui donne sa position privilégiée en matière de prix de revient, nous dépassera incessamment dans sa production de motocycles. La France gardera cependant le privilège d'avoir, la première, montré la voie en prouvant que le véritable destin du motocycle était dans la machine utilitaire de faible cylindrée. Et c'est précisément parce que l'Allemagne s'est franchement orientée dans cette voie avec le « moped » (nom allemand du cyclomoteur) que sa production est en croissance brutale dans cette catégorie.

Revenons au parc français à fin 1954, soit 3.785.000 motocycles, et constatons que, dès le début de 1956, il atteindra 5 millions de motocycles répartis comme suit :

Cyclomoteurs (cylindrée inférieure à 50 cm ³).....	3.000.000
--	-----------

Vélocycleurs et scooters (cylindrée de 51 à 125 cm ³)	1.600.000
Motocyclettes (cylindrée supérieure à 125 cm ³).....	400.000

Ce phénomène économique, dont nul ne songe plus à contester les heureuses conséquences sociales, fait déferler sur les routes un flot croissant d'usagers du « deux roues » motorisé. Et parce que l'automobile a depuis longtemps conscience que la route est son fief, elle a une tendance naturelle (celle du premier occupant) à considérer les nouveaux venus comme des intrus d'abord, comme des perturbateurs ensuite. Il faut, avant tout, avoir l'honnêteté de reconnaître ce fait si l'on veut aussi rechercher d'honnêtes solutions au problème de la circulation routière.

Sans doute, le respect strict des règles du Code de la Route devrait théoriquement suffire à tout. Qui oserait cependant prétendre que même la sévérité la plus féroce à l'égard des usagers permettrait de parvenir à ce stade idéal? Mieux vaut tirer des conclusions pratiques de l'observation quotidienne de la vie de la route, même si cette observation devait conduire à fixer très bas le niveau actuel de la morale routière collective. Or, la loi la plus courante sur la route est celle de la jungle : la priorité au plus fort. Qui affirmerait qu'un poids lourd, à un croisement de voies d'une agglomération urbaine, va actionner ses freins et arrêter la masse de ses 25 tonnes pour laisser seulement passer ce minuscule cyclomoteur qui débouche à sa droite, nanti de la plus authentique priorité?

A côté de la loi du plus fort, la loi du plus malin règne également sur la route. Se faufiler, dans un encombrement, par le moindre trou disponible est l'idéal de tous. Mais cet idéal n'est accessible qu'aux plus sveltes, notamment aux motocycles et bicyclettes. Et c'est là un nouveau grief que l'automobile nourrit à l'endroit du « deux roues ».

Devant la confusion croissante de la circulation, et face à l'augmentation incessante du nombre des victimes, particulièrement nombreuses chez les usagers du motocycle qui ne disposent d'aucune

La Chambre syndicale des Constructeurs a communiqué à la Presse un remarquable exposé de son président, M. de Grenier de Latour, sur la circulation routière des Motocycles français.

Maints journaux ont fait état de ce document que nous reproduisons intégralement ci-dessous; clair et précis, il n'y aurait, en effet, aucun avantage à le commenter ou à le tronquer.

carrosserie protectrice, que peut-on tenter?

Constatons d'abord que, dans toute circulation urbaine, une seule sélection a été faite : les piétons disposent de trottoirs qui leur sont exclusivement affectés. Quant aux véhicules de toutes sortes, à deux ou quatre roues, hippomobiles ou automobiles, ils se disputent malhonnêtement une chaussée unique et polyvalente.

Le torrent circulatoire de cette chaussée obéit à des lois de physique. Tout se passe à peu près bien si la vitesse d'écoulement des divers flux composant le torrent est analogue. Tout se gâte si certains flux mêlés aux autres sont beaucoup plus lents : il se produit alors des chocs moléculaires. Ce sont eux qui donnent ultérieurement naissance à des constats d'agents.

Les flux lents : ce sont les cyclistes et les cyclomoteurs. C'est donc eux qu'il s'agit, avant tout de dégager des autres véhicules. Ils y ont d'autant plus droit que leur nombre total est de l'ordre de 15 millions, soit environ 5 millions de cyclomoteurs et 12 millions de cyclistes. Ils sont les vrais parias de la route — et pratiquement rien n'est fait pour eux.

Il est, aujourd'hui, aussi indispensable d'affecter une voie particulière à ces engins qu'il a été, hier, nécessaire de doter les piétons de trottoirs à leur usage exclusif.

Les pistes à créer ainsi doivent avoir au moins 3 mètres de largeur (à sens unique, donc de part et d'autre de la chaussée principale) et leur mise en place affectera par priorité les artères conduisant des centres de travail aux centres de grosse population des banlieues urbaines.

(Suite page 44).

NOUVEAUTÉS D'OUTRE-RHIN

La Superfox N.S.U.

Le succès croissant de la M.A.X. a incité le constructeur de Neckarsulm à sortir un modèle semblable dans une cylindrée inférieure : 125 cm³. La nouvelle Superfox N.S.U. reste entièrement dans la tradition de la maison.

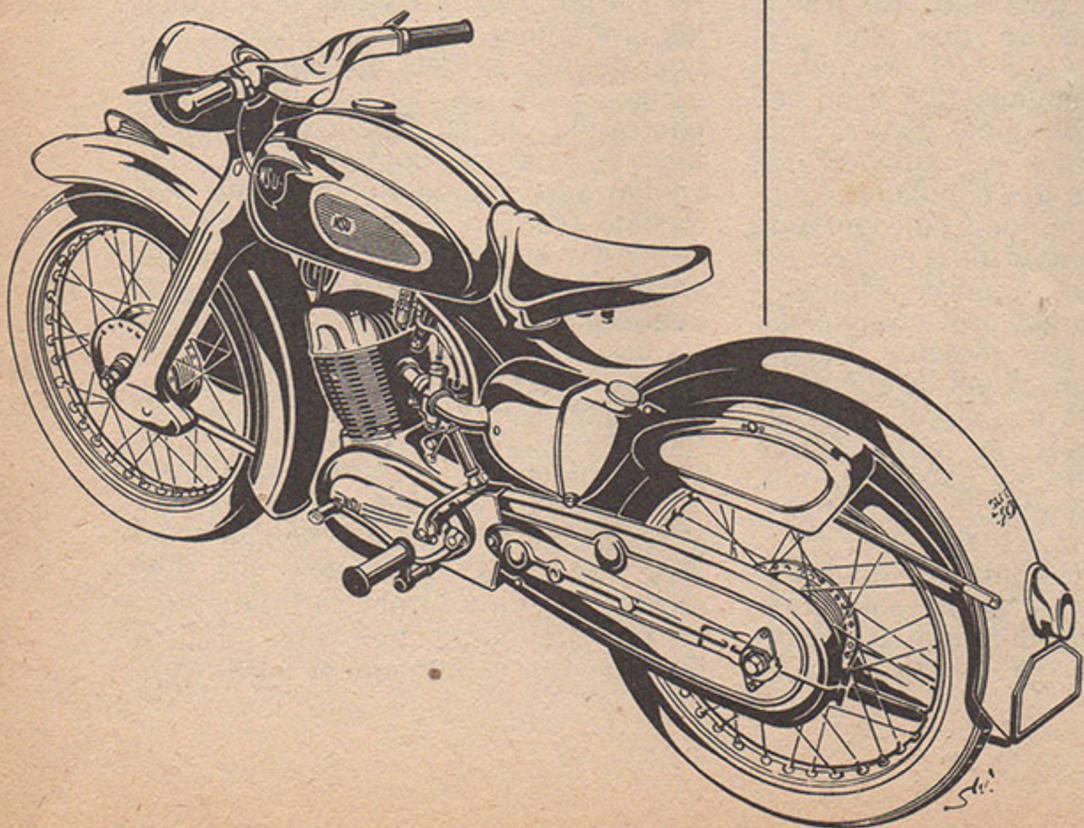
La partie cycle comporte toujours un cadre à poutre dorsale en tôle emboutie, suspension AR oscillante, la fourche N.S.U. désormais bien connue et des moyeux-freins centraux d'un diamètre de 140 mm.

Le moteur semble être un modèle réduit de la M.A.X. Il s'agit d'un monocylindre A.C.T. commandé par bielles et excentriques. Il développe 8,8 ch à 6.500 tr/mn et le constructeur annonce une vitesse de 95 km/h.

La transmission primaire s'effectue par engrenages à taille hélicoïdale. La boîte de vitesses est évidemment à 4 rapports commandés par sélecteur. L'embrayage à disques multiples fonctionne à sec. Signalons qu'il est facilement accessible sans démontage du bloc-moteur.

Le réservoir a une contenance de 10,8 l dont 0,8 de réserve, ce qui permet de prendre 10 l de carburant dès que l'on est sur la réserve.

Signalons encore les roues à broches interchangeable et le prix qui est environ de 120.000 francs.



La Champion MAÏCO

DANS notre précédent numéro, nous avons annoncé la reprise de la construction de la voiturette « Champion » par les usines Maïco. Etant donné que cela est maintenant chose faite, nous revenons brièvement sur la « Champion ».

Le premier modèle de cette marque, répandu à quelques milliers d'exemplaires seulement, était un deux places. La maison Maïco a repris ce modèle, mais construit en premier lieu une 4 places redessinée.

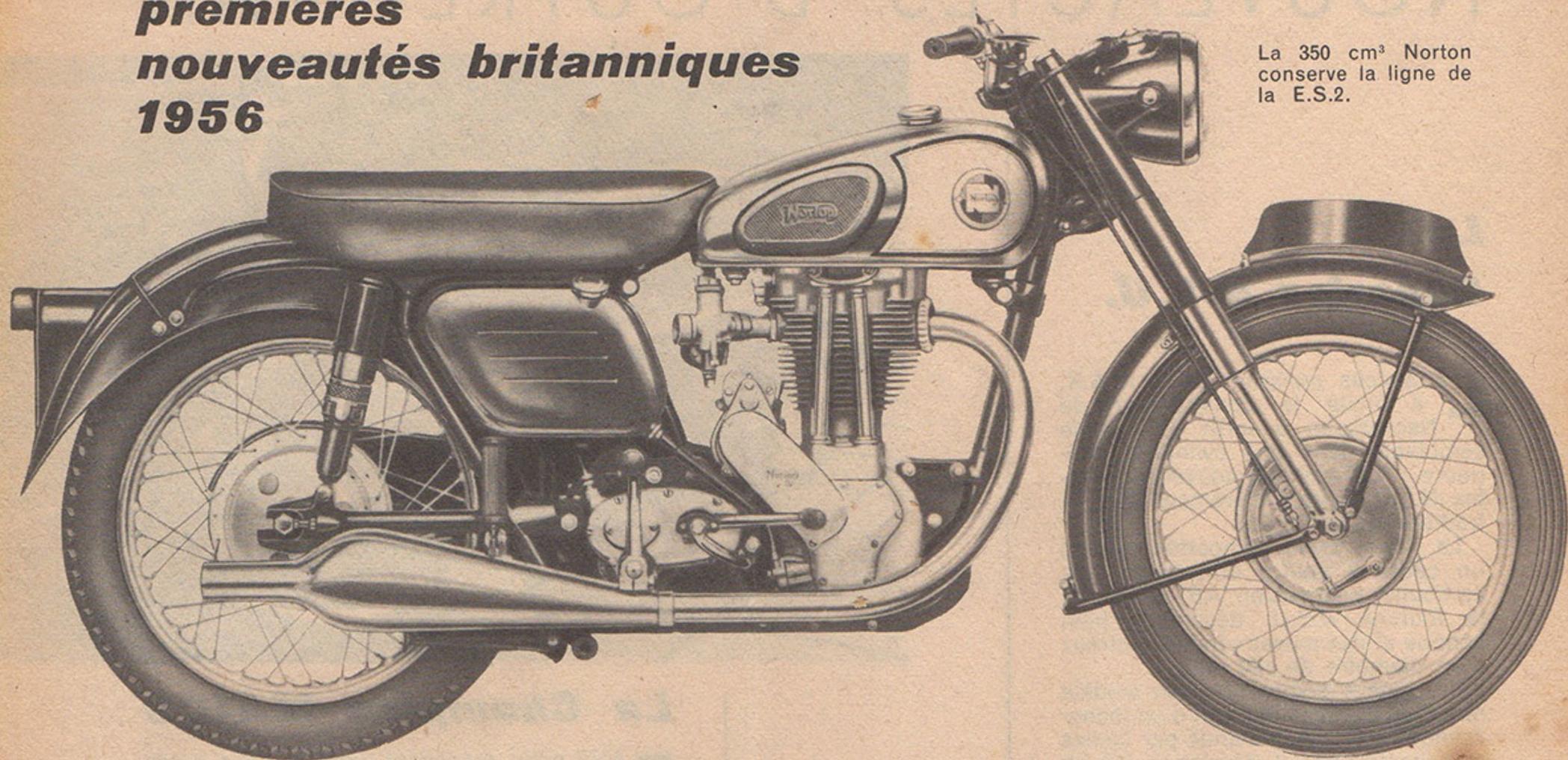
Le châssis est constitué par une poutre tubulaire centrale et deux traverses. Aux extrémités du tube central sont placés les bras de suspension des quatre roues indépendantes. Quatre blocs de caoutchouc travaillant à la torsion font office de ressorts. A l'avant, ils sont complétés par deux amortisseurs hydrauliques.

La carrosserie en tôle d'acier comporte deux portes et glaces coulissantes. Les 5 roues à jantes d'acier sont équipées de pneus de 4,80 x 15. Les freins sur les quatre roues sont hydrauliques, tandis que le frein à main agit mécaniquement sur les roues arrières.

Le moteur est un deux cylindres, deux-temps à refroidissement par eau. L'alésage est de 62 mm pour 66 mm de course ce qui nous donne 398 cm³ de cylindrée exacte. Avec un rapport volumétrique de 6,6, ce 400 cm³ développe une puissance de 15 ch à 4 000 tr/mn. L'embrayage du type monodisque à sec transmet cette puissance à la boîte de vitesses à 3 rapports et marche arrière. Le graissage s'effectue par mélange de 1/25. Le réservoir contient 24 l dont 4 l de réserve. Signalons encore les projecteurs de 160 mm de diamètre et l'éclairage intérieur. La « Champion » pèse 560 kg et dépasserait le 90 km/h.

Le prix de la Maïco-Champion est d'environ 300.000 francs mais précisons qu'elle n'est pas importée pour le moment.

premières nouveautés britanniques 1956



La 350 cm³ Norton conserve la ligne de la E.S.2.

Vincent abandonne.

LE Salon de Londres, qui aura lieu en novembre, conduit certaines marques à présenter dès septembre les nouveaux modèles et les derniers perfectionnements apportés aux modèles existants. La firme Ariel nous offre un carter étanche de chaîne secondaire, la chaîne est graissée à l'huile perdue par une dérivation du circuit de graissage moteur, solutions qui, sur une machine moderne ne sont pas un luxe, mais une nécessité. La roue arrière est ainsi obligatoirement à broche, malheureusement il faut détacher la commande de frein et desserrer l'ancrage, le frein étant à moyeu central de belle facture. Ces améliorations ne sont valables que sur les modèles à suspension arrière oscillante, la célèbre 1.000 à 4 cylindres et la 200 Colt, les deux extrêmes de la gamme Ariel, conservant la chaîne à nu. Les monos à culbuteurs ont désormais les tiges qui passent dans deux tunnels venus de fonderie. Tous les modèles, sauf le colt, seront équipés d'un capotage de phare assez rudimentaire mais ayant des avantages certains de protection et de non-réverbération du phare. La 1.000, comme d'autres machines britanniques, a un réservoir d'huile de formes « adoucies ». Sa contenance a été augmentée de 60 % pour augmenter le refroidissement du moteur. (Soit maintenant 4,500 l.) Chez A.J.S. et Matchless la grande nouveauté est une 600 basée sur les 500 twin

bien connues, donnant ainsi une augmentation de puissance d'environ 20 %. Ce sera un argument de vente qui ne laissera pas insensible les amateurs d'Associated Motorcycles. Améliorations de détails aussi, sacoches à outils, réservoir d'huile et batterie sont logés dans une volumineuse boîte en tôle, l'avertisseur, désormais sous la double selle et « cerné » par le coffre susmentionné, doit être rendu ainsi fort discret. Quoique la firme vendait encore à de nombreux motars britanniques peu évolués des machines à arrière rigide, elle ne produit plus que des cadres élastiques, même sur les modèles trials. Les cadres ont été redessinés, tandis que des améliorations de réglage ont été apportées aux freins. Contrairement à ce que l'on voit généralement, A.J.S. et Matchless sortent leurs machines 1956 avec des rapports volumétriques élevés, afin d'utiliser au mieux les qualités des super-carburants, très populaires d'emploi outre-Manche, mais sur demande ces maisons équipent leurs motos avec des pistons pour rapports volumétriques moyens, James sort un nouveau cadre destiné aux moteurs Villiers 100 cm³ et 150 cm³, il est de construction mixte, tubes et caisson, ce dernier occupe toute la partie située sous la selle et forme capotage, malheureusement la chaîne est oubliée, c'est dommage.

Chez Francis-Barnett, les quelques modèles trials et scramble sont améliorés; une 150 utilitaire à cadre caisson semble, à première vue,

identique à la James. D'ailleurs caractéristiques et prix (98.500 fr!) sont les mêmes.

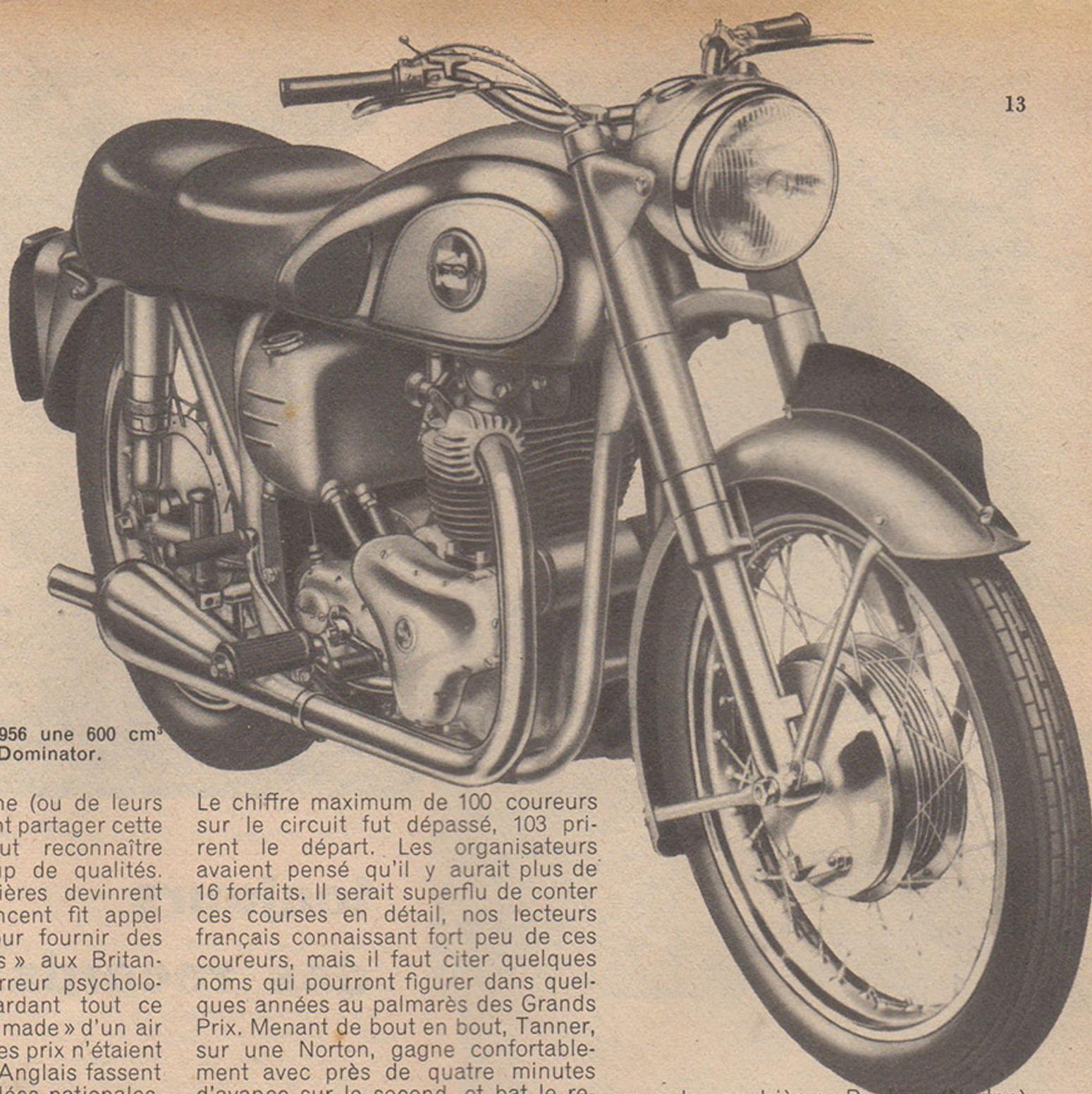
Norton suit le même programme que ses associés financiers A.J.S. et Matchless en produisant une 600 twin équipant un cadre Featherbed, le modèle est connu sous le numéro 99.

Là aussi on assiste à une modification de la forme du réservoir d'huile. Les Norton étant équipées du nouveau phare Lucas F.700 à compteur incorporé, le petit tableau qui joignait les deux bras de fourche est supprimé.

L'angle de braquage a été augmenté sur tous les modèles. Il y a aussi une nouvelle 350 à culbuteurs, sœur cadette de la 500 E.S.2.

Les motars français ne sont pas sans avoir rencontré sur nos routes les ineffables side-cars anglais, du type fermé, bateau ou transport en commun. On pouvait néanmoins rencontrer le Jet 80 Swallow qui avait une apparence continentale. Watsonian sort maintenant en série son modèle Monaco, qui offre la particularité d'avoir un cadre en forme de parallépipède autour duquel une coque en fibre de verre est attachée. Ce qui ne gêne rien la ligne est « up to date ». Les concurrents et les spectateurs du dernier Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne ont pu admirer un spécimen attelé à une Vincent « habillée »

Parler de Vincent nous conduit à annoncer la nouvelle bombe Vincent, mais elle ne laissera que des regrets, la firme arrête sa fabrication et ne continuera que ses 48 cm³ Firefly. Pour beaucoup la 1.000 Vin-



Norton présente pour 1956 une 600 cm³ twin dérivée de la 500 Dominator.

cent était la moto-reine (ou de leurs rêves), on peut ou point partager cette opinion, mais il faut reconnaître qu'elle avait beaucoup de qualités. Les difficultés financières devinrent évidentes lorsque Vincent fit appel à N.S.U. en 1953 pour fournir des N.S.U. « anglicanisées » aux Britanniques. C'était une erreur psychologique, l'Anglais regardant tout ce qui n'est pas « British made » d'un air dédaigneux. De plus les prix n'étaient pas faits pour que les Anglais fassent abstraction de leurs idées nationales.

On a tenté de sauver les meubles en créant les Vincent carénées, c'était encore une fois oublier l'esprit de tradition du Britannique, et surtout son portefeuille. De tous temps, les Vincent, très finies, ont été chères, la 500 monocylindre était cataloguée 18.000 francs plus chère qu'une 650 twin développant 42 ch d'une marque concurrente, cette dernière machine n'étant guère inférieure en vitesse pure à la 1.000 Rapide valant 86.000 fr de plus. C'est une grande perte pour le motocyclisme sportif et le motocyclisme tout court que la disparition d'une marque dont un modèle, mis au point par un client, détient le record de vitesse absolu sur deux roues.

Les Manx Grands Prix.

Les Clubman's T.T. n'ayant plus lieu sur le réputé et difficile circuit de montagne de l'île de Man, mais sur un circuit plus continental de tracé, les amateurs avaient boudé ces épreuves. Pour d'ailleurs se rattraper dans les Manx Grands Prix, courus sur 6 tours du fameux circuit. Une grande recrudescence des engagements fut donc constatée, 116 pour le Junior 350, 113 pour le Senior 500.

Le chiffre maximum de 100 coureurs sur le circuit fut dépassé, 103 prirent le départ. Les organisateurs avaient pensé qu'il y aurait plus de 16 forfaits. Il serait superflu de conter ces courses en détail, nos lecteurs français connaissant fort peu de ces coureurs, mais il faut citer quelques noms qui pourront figurer dans quelques années au palmarès des Grands Prix. Menant de bout en bout, Tanner, sur une Norton, gagne confortablement avec près de quatre minutes d'avance sur le second, et bat le record de l'épreuve. Le record du tour est battu de trente secondes. La même moyenne générale lui aurait permis de terminer second derrière Duke au Junior T.T. de 1951.

Derrière Tanner, les trois suivants ont bataillé ferme, pour n'être séparés que par 2 secondes après 4 tours (245 km/l). Mais l'Écossais King, (A.J.S.) alors qu'il était second, casse sa chaîne après le 5^e tour. L'Écossais Buchan (Norton) perd du terrain aussi dans ce dernier tour. Des Manxmen occupent les 2^e, 3^e et 5^e places. La course fut endeuillée par un accident mortel survenu à Davie, alors quatrième. Il se jeta sur la moto d'un concurrent tombé quelques secondes avant son passage. Classement :

1^{er} Tanner (Norton) (moyenne : 142,320),

2^e Holmes (Norton), à 3' 58",

3^e Wood (B.S.A.), à 4' 42",

4^e Buchan (Norton), à 4' 46",

5^e Crooks (Norton), à 6' 47",

6^e Boyce (Norton), à 7' 45".

La course des 500 vit 93 des 113 engagés sur la ligne de départ. Si Tanner réussit un magnifique et enviable doublé, ce ne fut pas cette fois sans grande résistance de ses adversaires. Le premier tour le voit avec vingt-deux secondes d'avance

sur le quatrième, Buchan (Norton), au deuxième tour King (Norton) le précède de deux secondes, vingt-six secondes séparent le premier du quatrième, Tanner reprend la tête aux trois tours (vingt-cinq secondes entre un et quatre) puis le ravitaillement le fait rétrograder ainsi que Boyce (Norton) au profit du quatrième Buchan, tandis que King réalise, lui, un doublé d'abandons, cette fois c'est la boîte de vitesses. Mais au cinquième tour Tanner bat le record tandis que Buchan renouvelle sa course du Junior en ralentissant sur la fin. Boyce risque trop et fait une chute spectaculaire, sans gravité pour lui, mais la machine passe à travers plusieurs haies ! La moyenne générale de Tanner (jardinier municipal dans le civil) l'aurait classé au Senior T.T. de 1951 troisième, derrière Duke et Doran, à quelques secondes de ce dernier.

Classement :

1^{er} Tanner (Norton) (moyenne : 147,100).

2^e Buchan (Norton), à 1' 32",

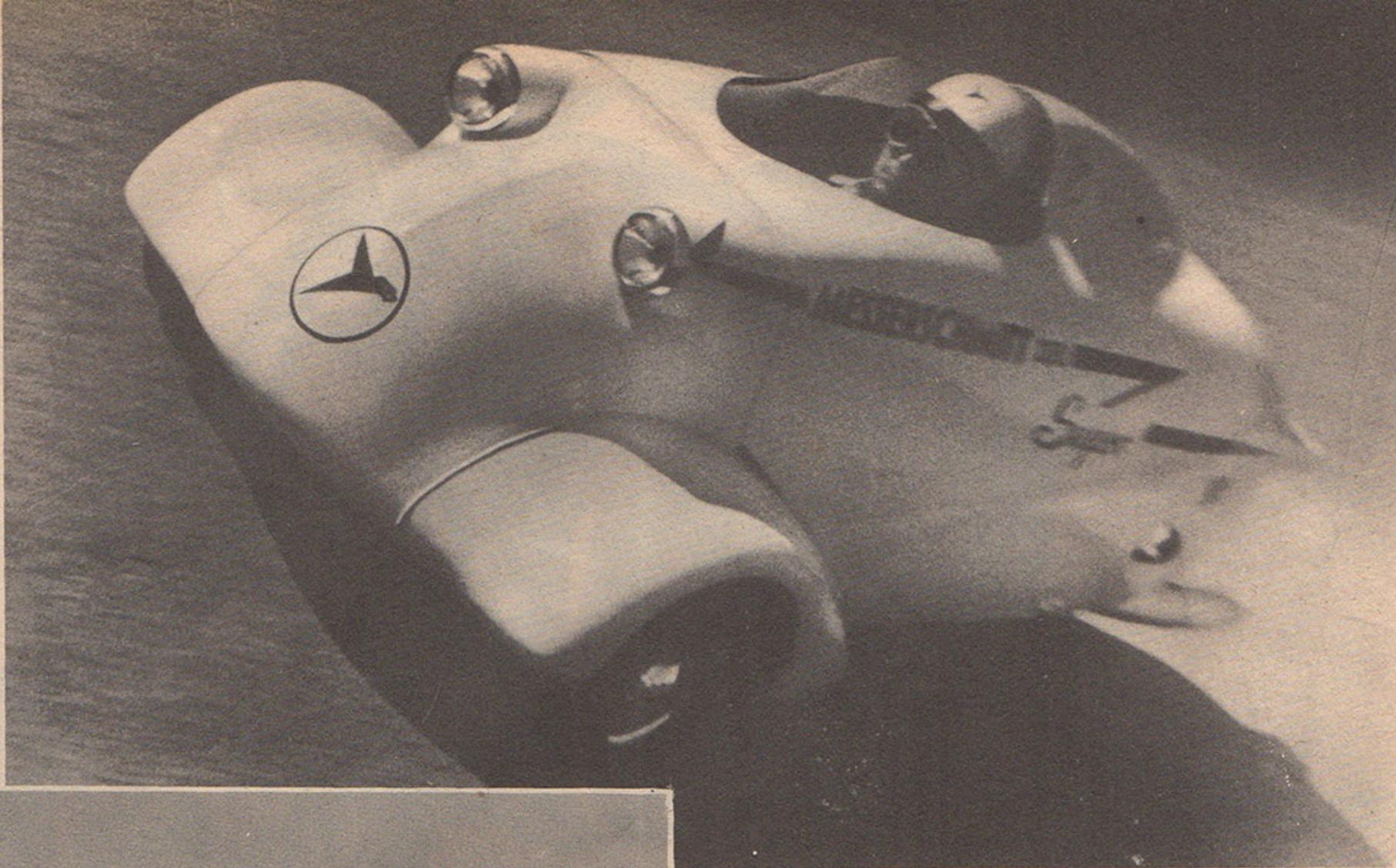
3^e Christian (Matchless), à 5' 04",

4^e Trow (Norton), à 5' 14",

5^e Thompson (Matchless), à 5' 21",

6^e Crooks (Norton), à 5' 42".

(Des Manxmen prennent les 3^e et 6^e places.)



encore des records

DANS notre numéro 155 nous avons signalé les quelque trente records établis les 29 et 30 août dernier par une voiturette Messerschmitt sur le circuit de Hockenheim. Les records établis sont valables pour la nouvelle catégorie cyclecar ou sidecar 250 et certains en 350 cm³. Ces records prouvent en premier lieu l'efficacité de la construction Messerschmitt, étant donné que le « Super 200 » ne diffère que très peu du trois roues de série. Après vingt-quatre heures, la moyenne générale était encore de 103 km/h ! Afin de situer ce chiffre indiquons que des voitures de course de 750 cm³ avaient réalisé, en 1949, 107,7 km/h de moyenne sur une distance bien plus courte. L'intérêt que porte actuellement un nombreux public aux petits véhicules à « protection intégrale » justifie sans aucun doute ces essais avec une voiturette d'une note un peu plus sportive que celle commercialisée pour le moment.

A la suite de ces records plusieurs questions s'imposent : comparés à une moto classique, quels sont les avantages et inconvénients de la voiturette à trois roues ?

D'autre part, il sera intéressant de voir dans quelle mesure l'utilisateur de la moto et du sidecar sera attiré par ces véhicules hybrides, mais offrant une grande protection contre les intempéries.

Notre excellent ami et confrère, M. H.W. Bönsch, qui fut un des conseillers techniques de Messerschmitt, pilotant lui-même le « Super 200 », nous a fait parvenir une abondante documentation concernant cette tentative intéressante. Les détails techniques et impressions qui vont suivre coulent donc de source, si l'on veut me permettre cette boutade.

De prime abord, on serait en droit de se demander la raison qui a poussé le constructeur à utiliser un véhicule 100 % uti-

toujours des records

litaire pour des records. Comme toute compétition, ces records ont permis d'éprouver les diverses parties constituantes du Messerschmitt, soit le moteur, la direction, la suspension, la transmission, etc. au-delà de la limite d'utilisation normale. Le moteur Sachs fut conservé en 200 cm³ bien que le règlement de la F.I.M. permette 50 cm³ de plus. Ainsi le moteur correspondait à la fabrication de série, bien qu'il ait été quelque peu gonflé. Le rapport volumétrique porté à 8, une modification de la distribution, un carburateur de 27 mm de passage et un léger agrandissement des lumières d'admission et d'échappement ont permis de faire tourner le moteur à 5.500 tr/mn. A ce régime la puissance est de l'ordre de 14 ch, ce qui confère une vitesse d'environ 120 km/h au véhicule. La vitesse maximum serait de 128-130 km/h, mais au-delà de 6.000 tr/mn la courbe de puissance tombe très rapidement. Le mélange essence-huile utilisé était de l'ordre de 1/25 avec une légère adjonction d'huile de ricin. Signalons encore que les transferts étaient absolument de série, de même que le silencieux.

Le châssis était également de série à l'exception de la suspension arrière qui a subi une légère modification en raison de la répartition des charges différentes. Nous parlons du réservoir de 30 l placé derrière le pilote (remplaçant le réservoir d'origine de 14 l) et des deux plaques d'acier de 60 kg constituant le lest réglementaire.

Les roues étaient des 4,00 x 8 d'origine, dont les pneus étaient gonflés à 1,8 kg. La chaleur engendrée par le frottement porte cette pression à 2,1-2,2 kg pendant la marche. L'usure des pneus est de l'ordre de 1 à 1,5 mm par trois heures, soit plus de 300 km.

La transmission secondaire s'effectue par chaîne primaire en bain d'huile. Notre photo montre une gouttière montée,

après un certain nombre d'essais, à l'intérieur du carter étanche. Cette gouttière collecte l'huile projetée par la chaîne pour la ramener directement sur les rouleaux. Ce dispositif a très nettement amélioré le rendement de la transmission secondaire. Il faut encore signaler les rapports de la boîte qui sont plus « serrés » que ceux du modèle de série. Le « Super 200 » atteint 45 km/h en première, 80 km/h en seconde, 105 km/h en troisième et plus de 125 km/h en quatrième.

Pendant les entraînements le tour le plus rapide a été chronométré à 116 km/h de moyenne, ce qui signifie une belle performance pour qui connaît ce circuit.

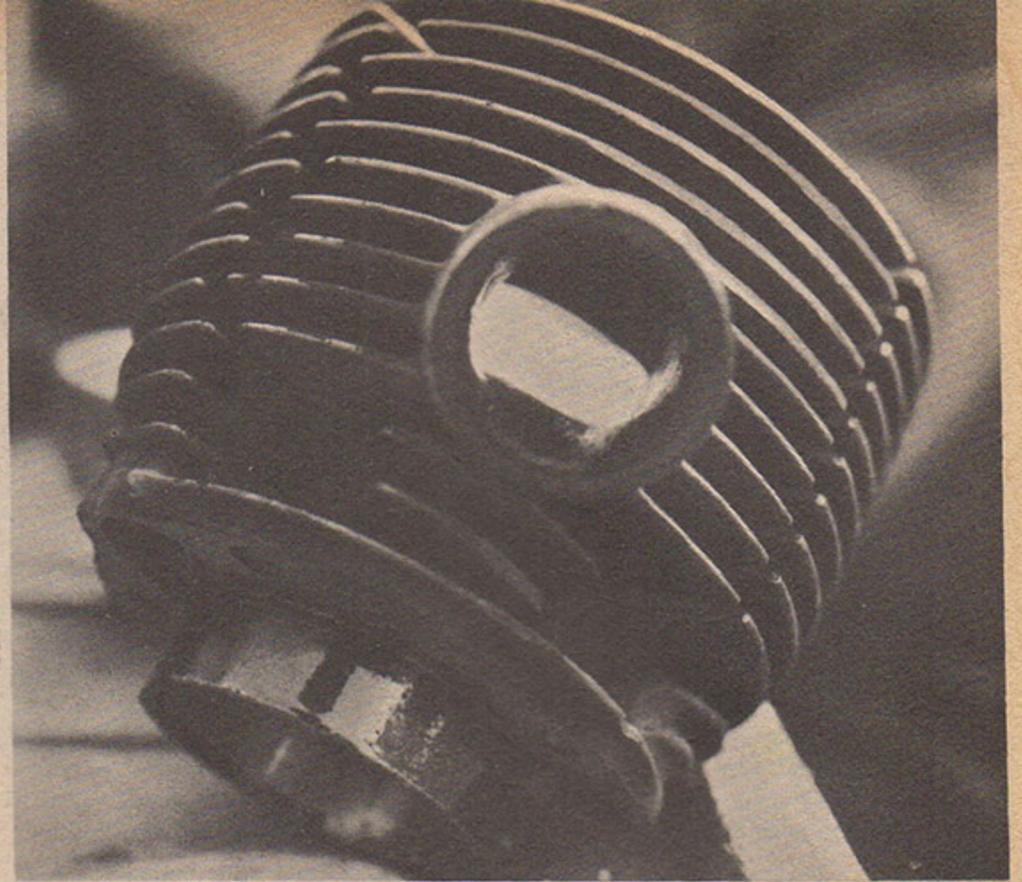
Le nom « Messerschmitt » implique une garantie en ce qui concerne l'aérodynamique. Le constructeur aurait, certes, pu réaliser un carénage plus plat et améliorer ainsi considérablement le coefficient de pénétration et l'écoulement des filets d'air. Mais il ne s'agissait nullement de construire un véhicule spécial pour records, mais de définir les possibilités de la machine de série. La seule transformation fut donc la suppression du dôme en plexi et son remplacement par un cockpit genre avion comprenant un petit pare-brise. Un tel véhicule sport n'est viable que si les vitesses atteintes ne sont pas trop loin de celles de la construction de série. D'autre part, le prix de vente de la voiturette doit absolument rester dans le domaine des bourses moyennes.

Les premiers essais avec le « Super 200 » amenèrent une déception. Malgré une petite amélioration du carénage des « ailes », le Messerschmitt ne dépassait pas le 116 km/h en pointe. Différents essais et calculs ont permis de constater que pour une vitesse de 120 km/h il fallait disposer de 10 ch à la roue arrière.

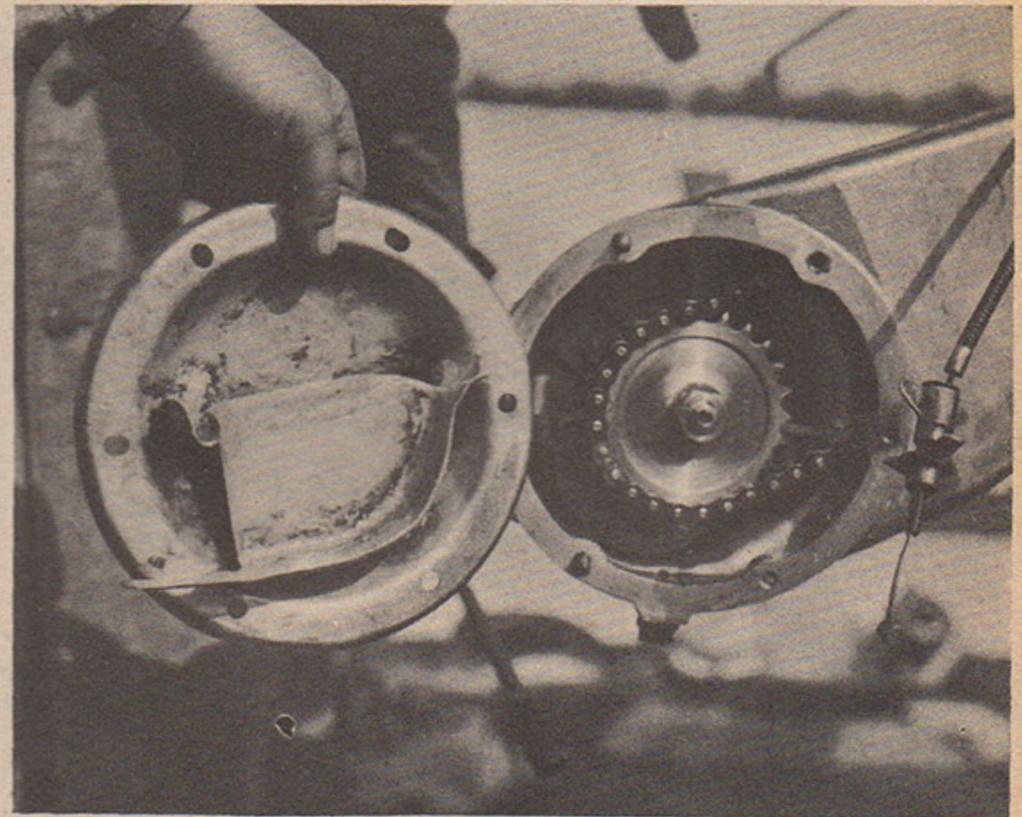
Etant donné les 14 ch obtenus au banc, on devait trouver environ 12,5 ch, puissance permettant le 130 km/h.

Il fallait donc trouver les « pertes » dans la transmission. C'est à ce moment que fut ajoutée la gouttière du carter de chaîne dont nous parlons plus haut. A la surprise générale on constate ensuite que le pignon du kick tournant fou « avalait » également une partie de la puissance transmise. Mais la perte n'était pas due uniquement à la transmission. Le moteur n'avait pas, une fois monté dans le « Super 200 », retrouvé les chevaux qu'il avait sur le banc d'essais. Après adjonction d'une prise d'air supplémentaire, le moteur retrouva toute sa cavalerie.

*Le « Super 200 » vu de profil.
Remarquez le silencieux de série
et la prise d'air
de refroidissement du moteur.*

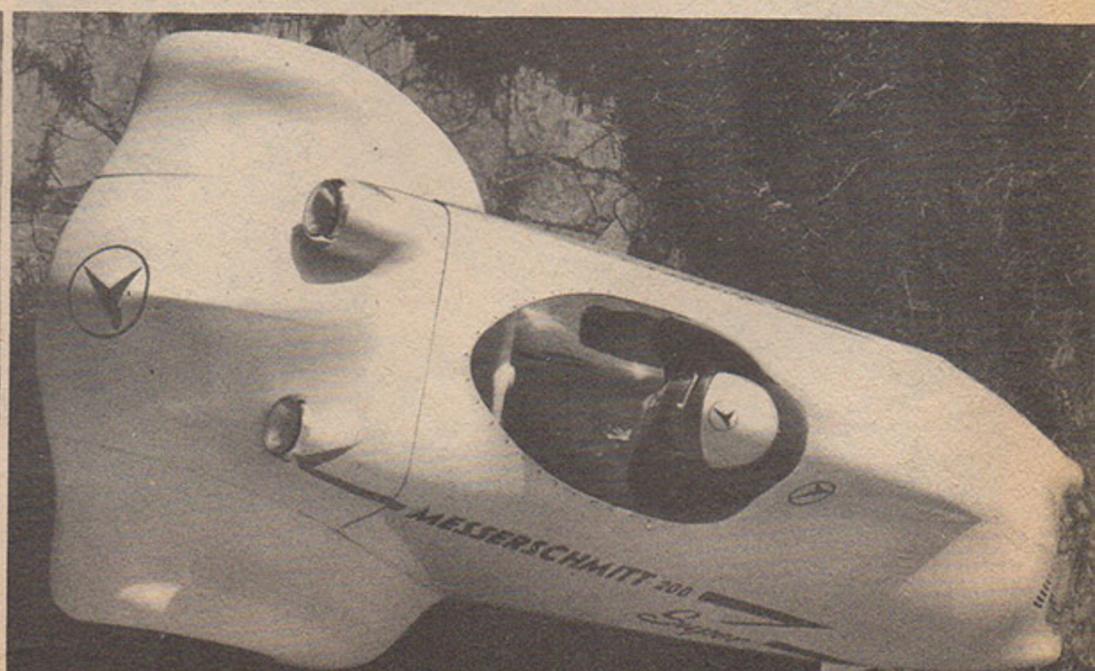


Le deux-temps à haut rendement semble apprécier une allure rapide et soutenue. Il n'y a, pour ainsi dire, pas de calamine dans la lumière d'échappement.



Le pignon arrière de la transmission secondaire n'avait que 25 dents. La gouttière, non d'origine, recueille l'huile projetée par la chaîne et la redirige sur les rouleaux.

★
On reconnaît là le constructeur d'avions!



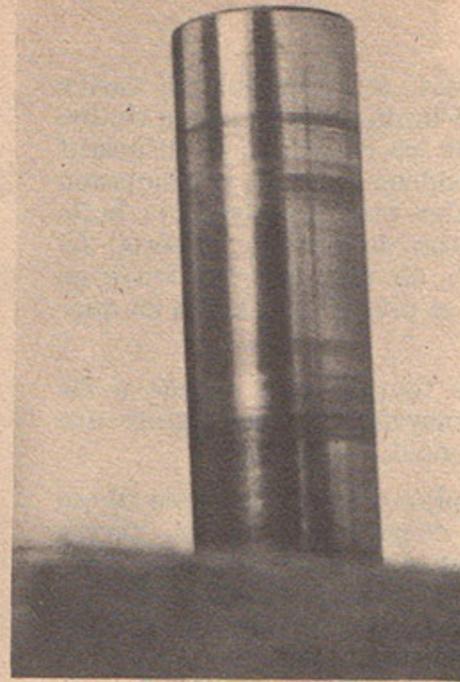
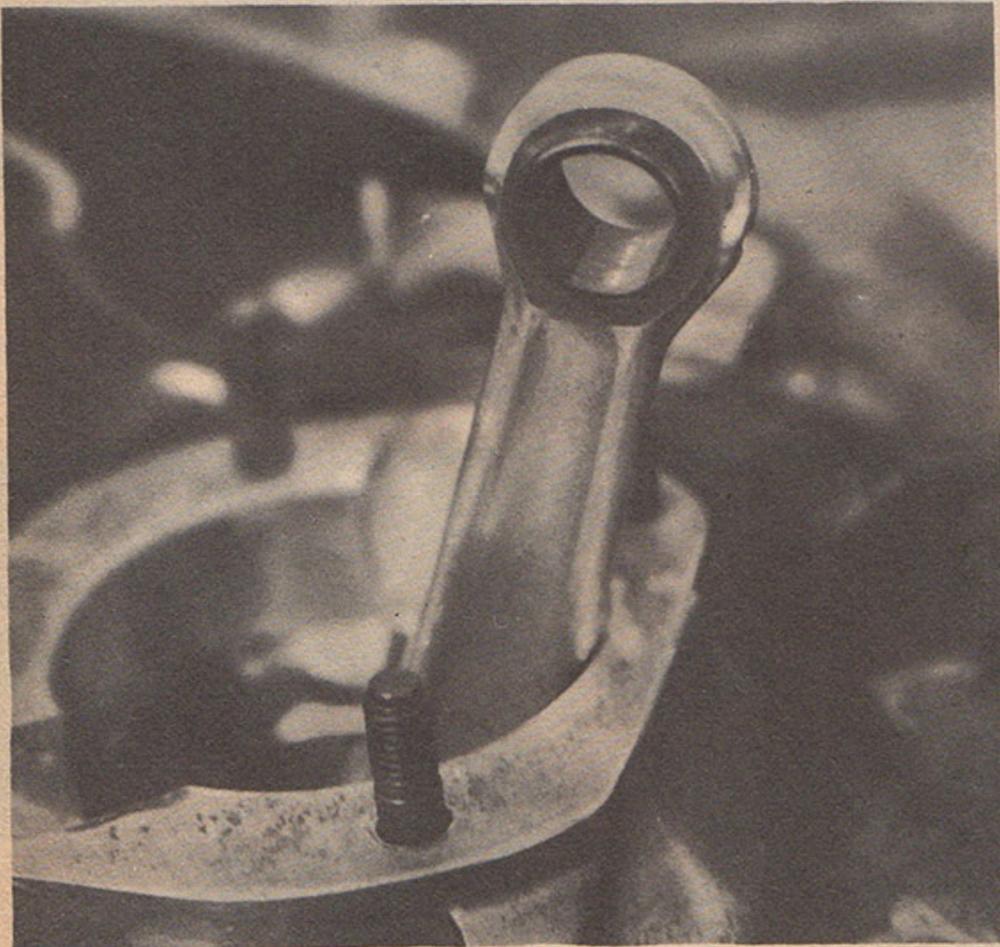
Le circuit comporte deux virages : le virage Est et celui dit « de la ville ». Ce dernier, le plus serré, est pris en seconde à 60 km/h tandis que le virage Est, bien que plus long, est attaqué en quatrième à 90 km/h. Etant donné ces chiffres, la moyenne du tour fut fixée à 105 km/h, ce qui laissa suffisamment de marge pour les ravitaillements et le brouillard probable. Le circuit de Hockenheim fait 7,7 km de longueur et malgré cela les différences entre deux tours n'étaient que de l'ordre de 1-2 s. L'ingénieur F. Fend, constructeur du « Super 200 », a tourné pendant trente tours à 4' 22" au tour sans le moindre écart. Un autre pilote, le Dr Schwind, a réalisé le même exploit en seize tours de conduite nocturne. A 120 km/h la direction était toujours très précise, mais il fallait diminuer quelque peu la pression des pneus. Cette pression augmenta, après deux tours très rapides, de 0,3 kg. En partant avec 1,8 kg on obtient rapidement les 2,1-2,2 kg requis. N'oublions pas que les petites roues de 8" tournent, à 120 km/h, à 1.600 tr/mn. A la douzième heure le pneu avant droit fut changé (deux virages à gauche) tandis que le pneu arrière resta en service jusqu'à la seizième heure.

Un inconvénient grave était constitué par certains mouchérons qui abondent dans la région. Nous avons déjà constaté cela lors de notre essai des machines d'usine N.S.U. sur ce même circuit. Après quelques tours, l'avant du « Super 200 » ainsi que le pare-brise étaient recouverts d'une couche noirâtre de plusieurs millimètres d'épaisseur. Un déflecteur semblable à ceux que l'on monte actuellement sur beaucoup de voitures ne donna pas de résultats. Ceci obligea les pilotes à se relayer toutes les deux heures et à nettoyer le pare-brise à cette occasion. Les traces que laissaient ces mouchérons montraient par contre clairement les points de décollage des filets d'air. Ces points sont situés loin vers l'arrière, aussi bien sur les ailes des roues avant que sur la carrosserie. Ceci prouve évidemment l'efficacité du dessin de cette dernière.

Aussitôt les records battus, le moteur fut démonté. Sur nos clichés, le piston, son axe ainsi que la bague du pied de bielle

Photos T. MAYR et H.W. BÖNSCH.

La bague du pied de bielle était en parfait état...



... tout comme l'axe de piston. Les traces visibles sur la photo sont imputables au fait que les deux surfaces en friction sont des métaux différents.



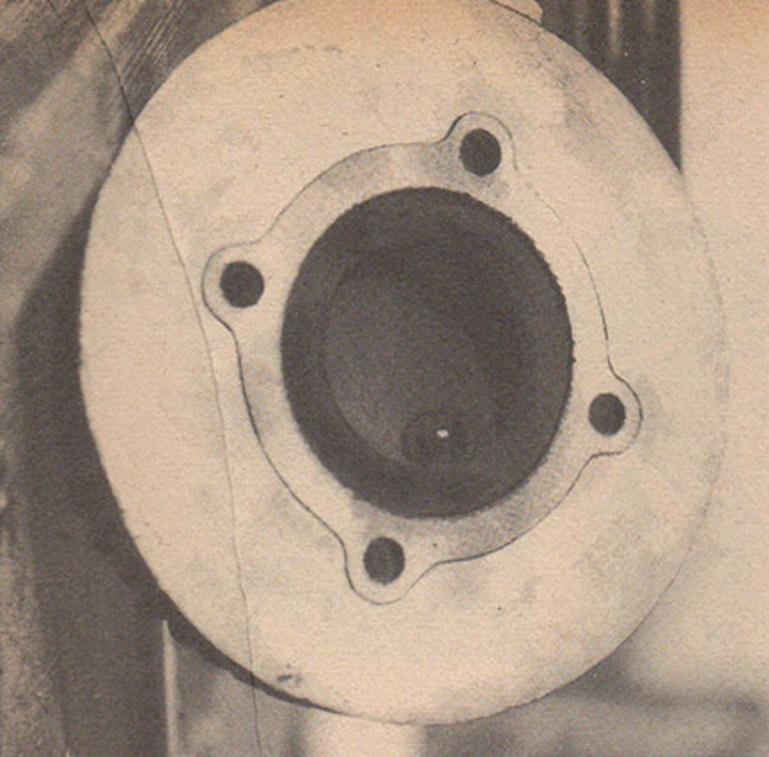
On trouve relativement le plus de calamine sur la calotte du piston.

semblent être en parfait état. Tous les segments étaient entièrement libres. La calotte du piston était recouverte par un très léger dépôt de calamine, uniforme et de couleur gris clair. Les bords étaient humides tandis que le centre était bien sec. La calamine était un peu plus abondante dans la culasse. Elle indiquait d'ailleurs nettement le sens du balayage. La lumière d'échappement était par contre entièrement libre de calamine. Rappelons que le carburant utilisé était celui du commerce (Aral) mélangé, comme nous l'avons déjà indiqué, à une huile spéciale légèrement ricinée dans la proportion de 1/25 soit 4 %. Cette tendance vers un mélange « maigre » est d'ailleurs très généralisée chez nos voisins d'outre-Rhin.

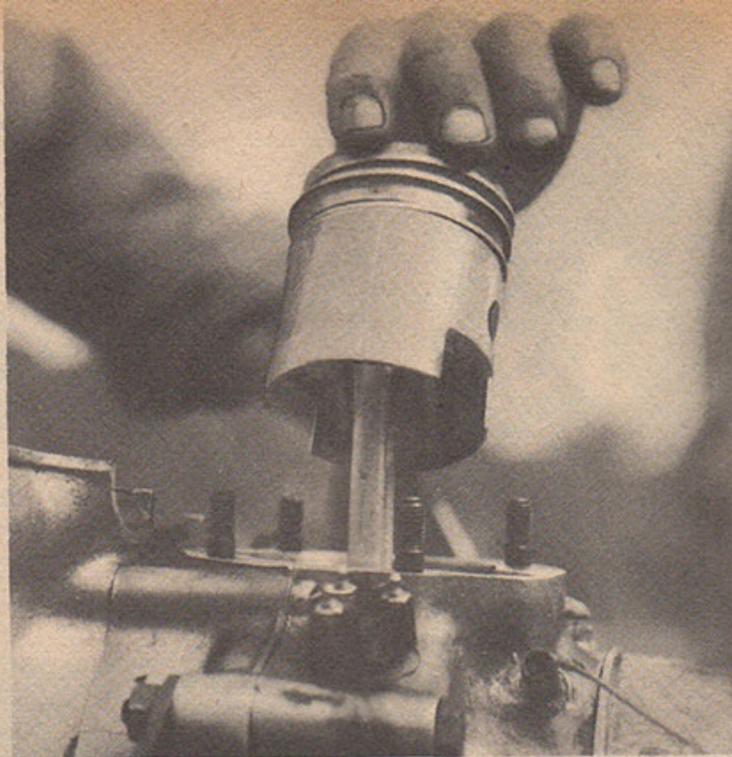
La consommation était de 4,8 l/100 km, ce qui est peu, compte tenu de la performance. Cela prouve une fois de plus l'intérêt certain du carénage à condition qu'il soit très étudié et non simplement un amas de tôles diverses et variées !

On serait en droit de se demander pourquoi ces records n'ont pas eu lieu à Montlhéry ou à Monza, pistes permettant des vitesses bien plus élevées que le circuit de Hockenheim. La réponse est fort simple : le circuit avec ces deux virages et différentes « courbettes » donnait des renseignements utiles quant aux châssis, roues, direction, etc. et il n'est pas dit que la maison Messerschmitt ne tentera pas prochainement d'améliorer ses propres records sur une des pistes citées ci-dessus.

P. NIEDERMANN.

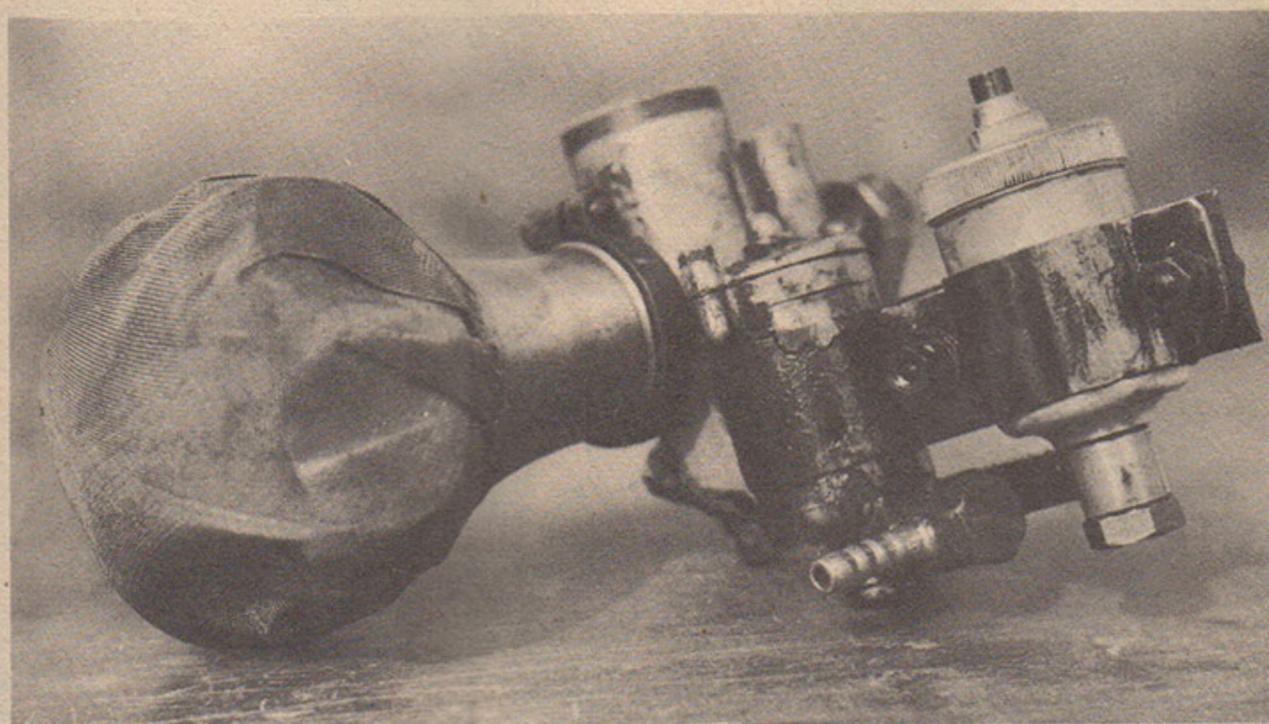


La culasse
du 200 cm³ Sachs.



Le piston des records.
Remarquez l'espace
entre le deuxième et le
troisième segment. Les
deux traces claires pro-
viennent certainement de
corps étrangers qui au-
ront pu passer dans le
cylindre au début de la
tentative, le carburateur
n'étant pas encore équi-
pé de son filtre.

Voici
le carburateur Bing 27 mm ϕ
avec son filtre de gaze.
La seconde cuve
sert de complément
dans les virages rapides.



records

établis

Distance

50 km
50 mil
100 km
100 mil
500 km
500 mil
1.000 km
1.000 mil
2.000 km

Moyenne

106 km/h
107 km/h
107 km/h
107 km/h
106 km/h
106 km/h
106 km/h
106 km/h
106 km/h
105 km/h

M.p.h.

66
66
66
66
66
66
66
66
66
65

Durée

1 heure
2 heures
3 heures
4 heures
5 heures
6 heures
7 heures
8 heures
9 heures
10 heures
11 heures
12 heures
24 heures

Moyenne

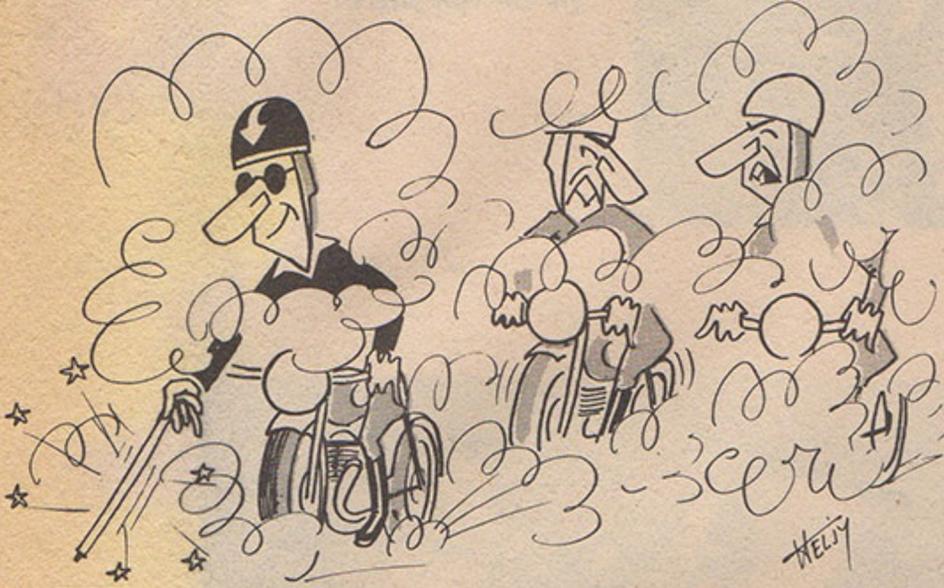
107 km/h
107 km/h
107 km/h
106 km/h
103 km/h

M.p.h.

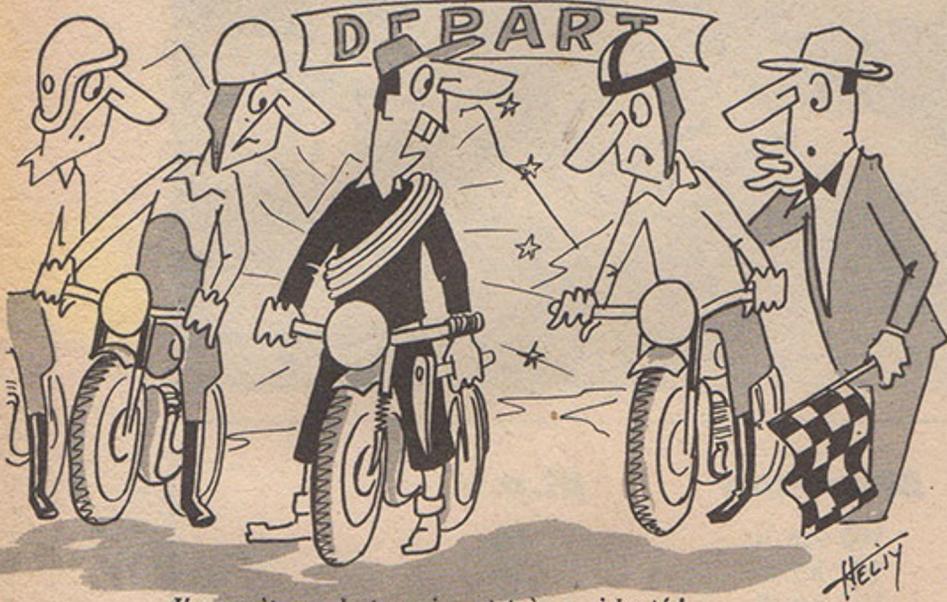
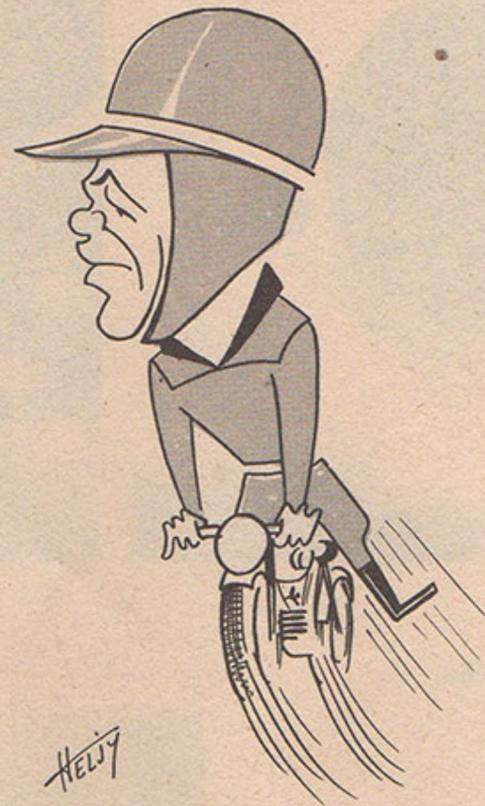
66
66
67
66
66
66
65
65
65
65
66
66
64

Sous réserve d'homologation par la F.I.M.

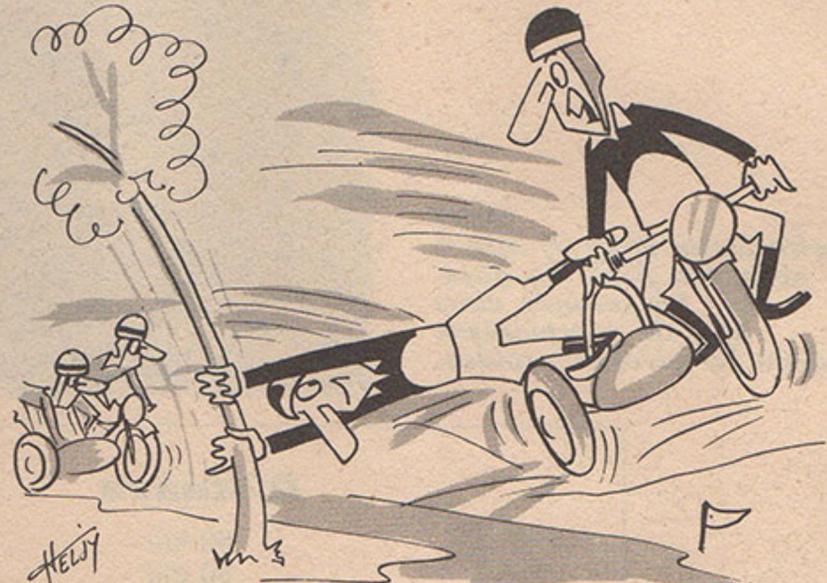
MOTO-CROSS HUMOUR



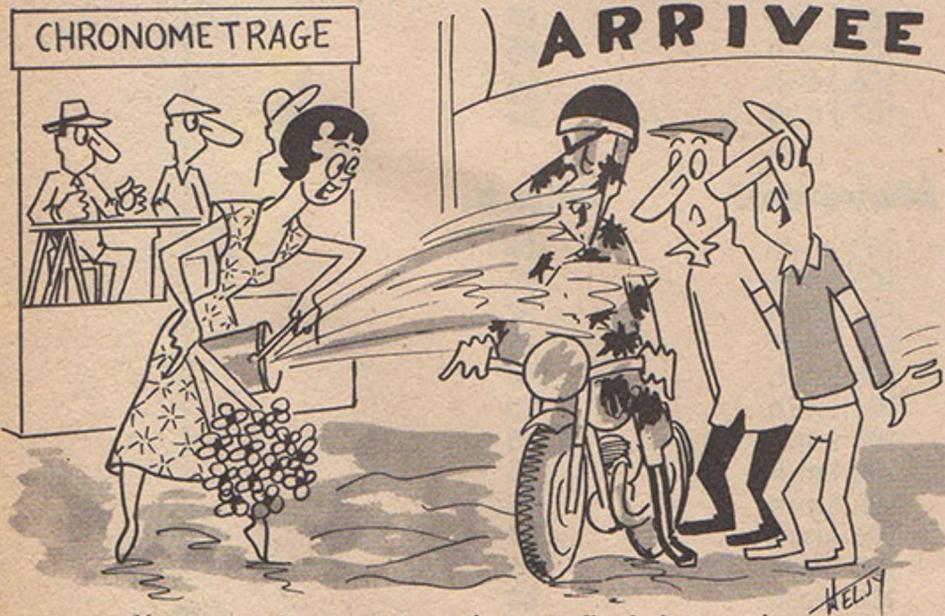
Forcément, lui, avec la poussière, il se trouve favorisé!



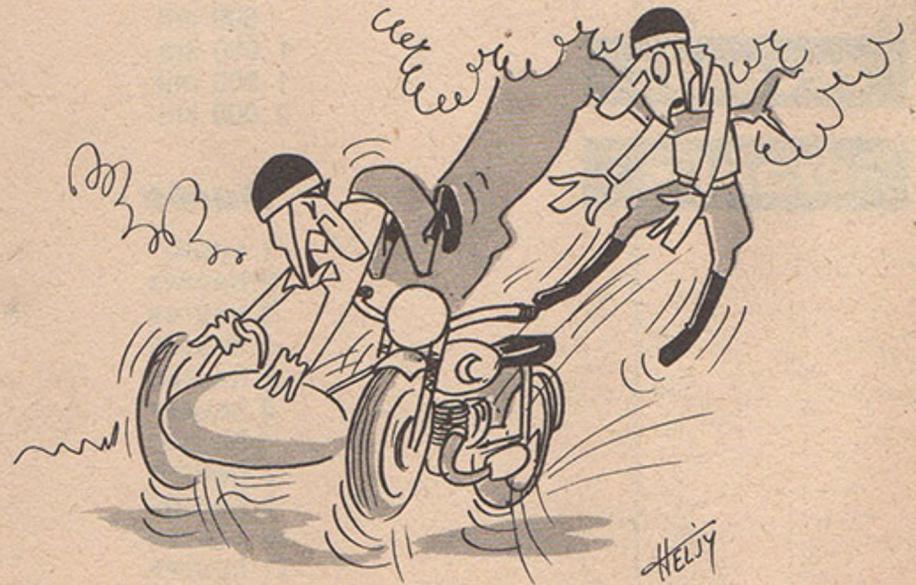
Il paraît que le terrain est très accidenté!



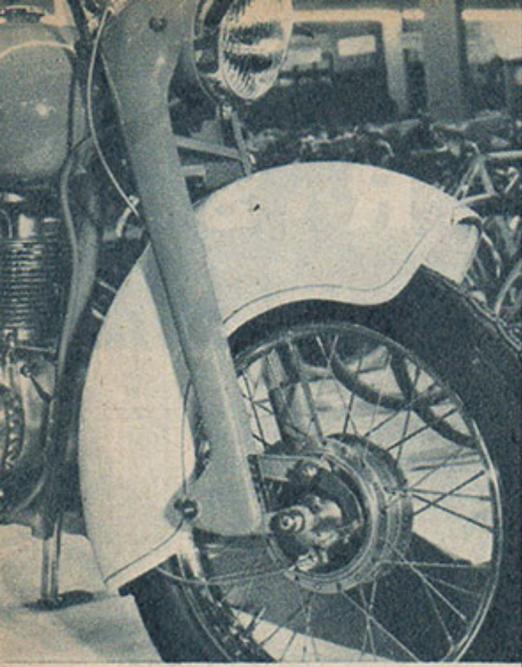
Tu commences à m'inquiéter avec ta nouvelle technique dans les virages.



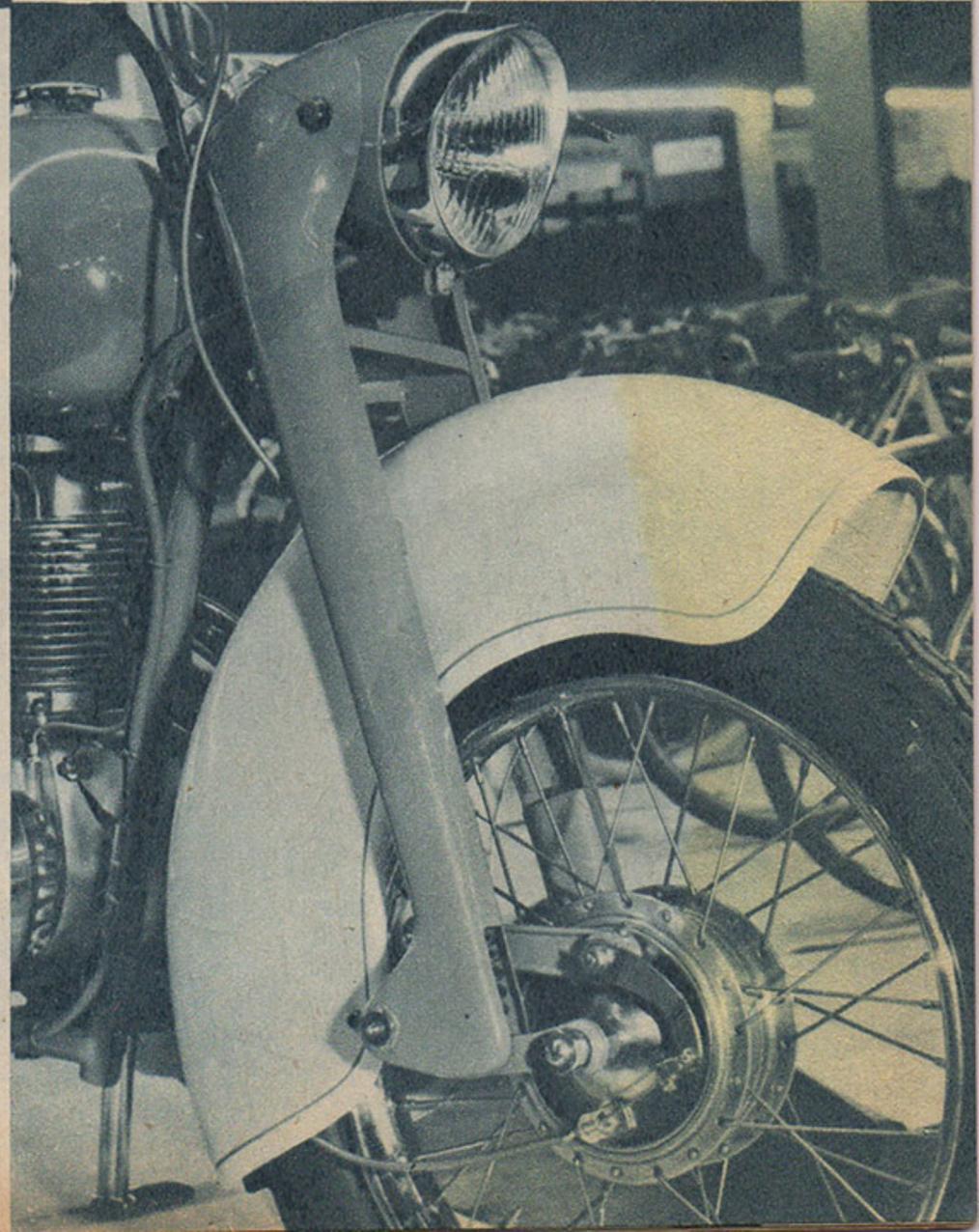
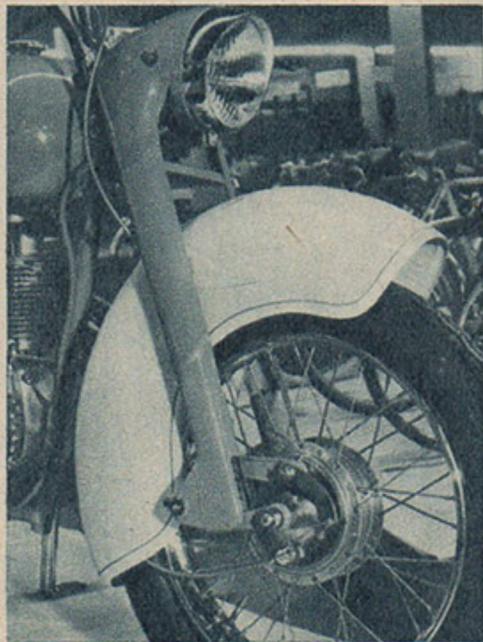
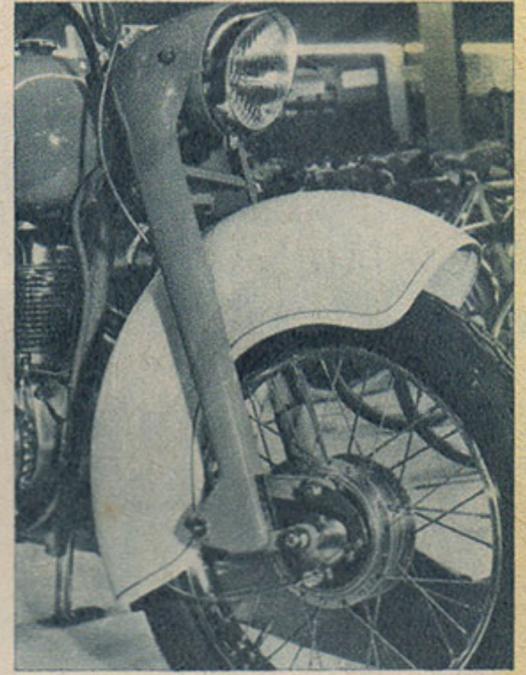
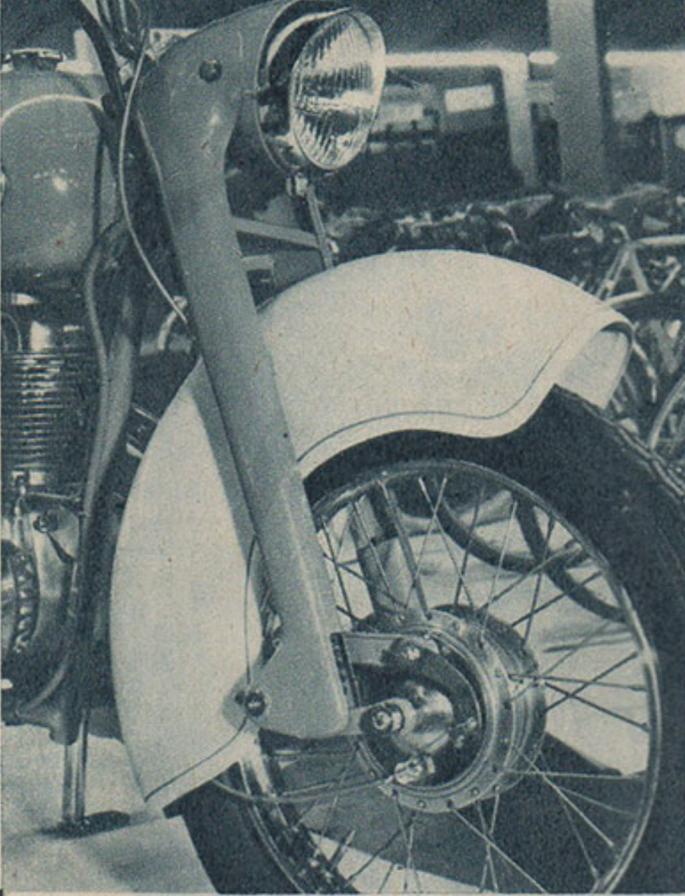
Vous permettez, avant que je vous offre le bouquet!



Quels cahots, tu devrais revoir ta suspension!



LE SALON EN IMAGES



C Y C L O M O T E U R S

LE monde du cyclomoteur, tout entier tendu vers la bataille des prix, qui pour certains sera peut-être l'ultime, connaît un climat peu favorable à une évolution technique importante. Mis à part les spécimens d'exposition, la formule reine reste le monovitesse à courroie, dans un cadre très simplifié, avec des accessoires « passe-partout » que l'on retrouve sur toutes les marques.

Cependant, il nous faut noter un nouveau bloc deux vitesses chez Terrot, un trois-vitesses à cylindre horizontal et transmission par arbre présenté par Martinet, et quelques timides tentatives de suspension arrière : Paloma, Follis, Cazenave, Liberia.

L'embrayage centrifuge automatique gagne du terrain, mais équipe la plupart du temps les modèles « luxe ».

Devant la désaffection marquée de la clientèle envers, les moyennes cylindrées, le cyclomoteur, en progression numérique constante, reste la seule planche de salut pour de nombreux constructeurs, qui, parfois, y viennent un peu tardivement.

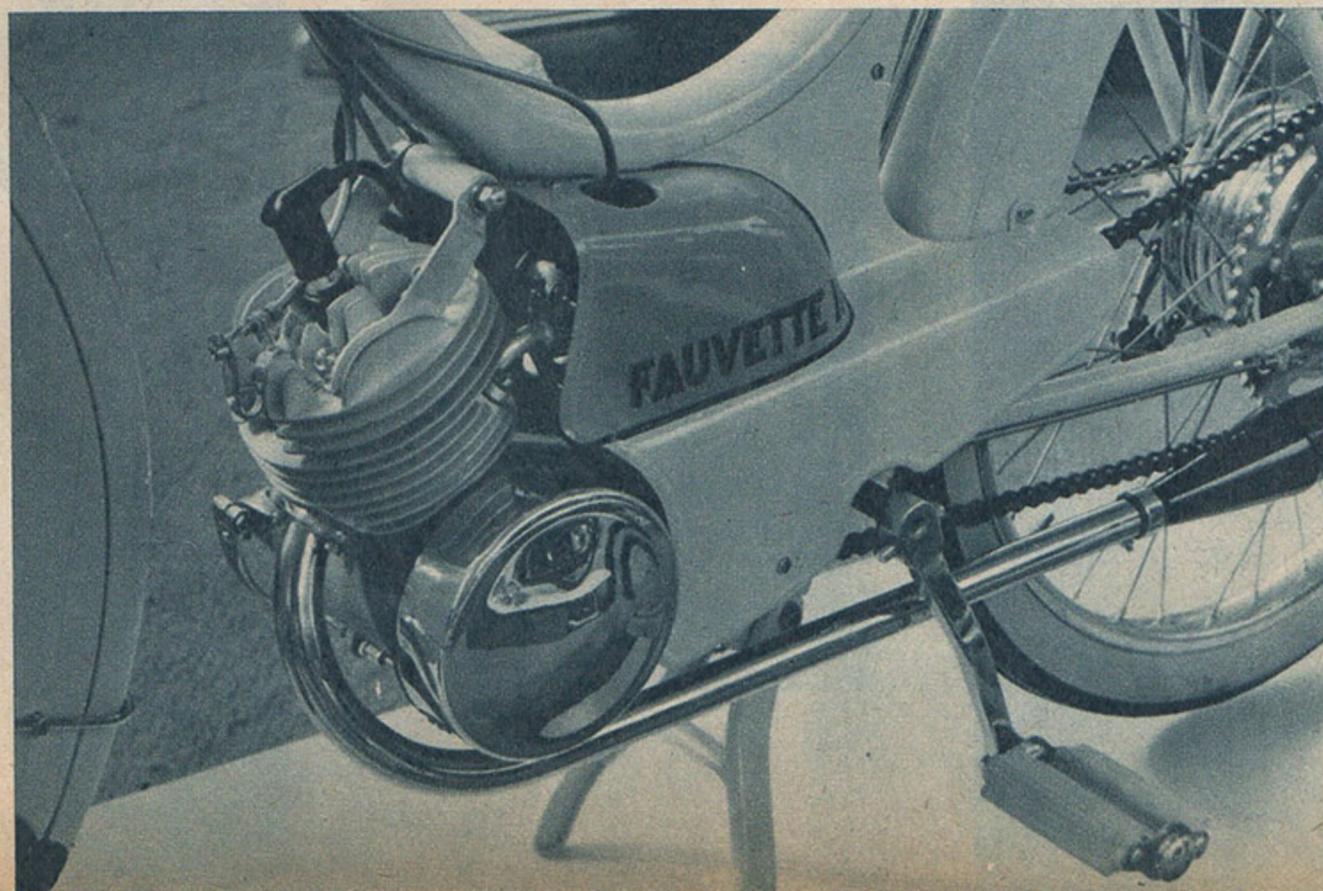
Bien que les prix ne puissent être fixés avec certitude avant la fin du Salon, nous avons relevé quelques exemples de véhicules offerts à moins de 30.000 francs.

La démocratisation du cyclomoteur — qui, sous les sujétions de la conjoncture économique, retourne à sa forme la plus simple — prépare celle du 125 cm³, qui succèdera au 100 cm³ actuel, engin de transition.

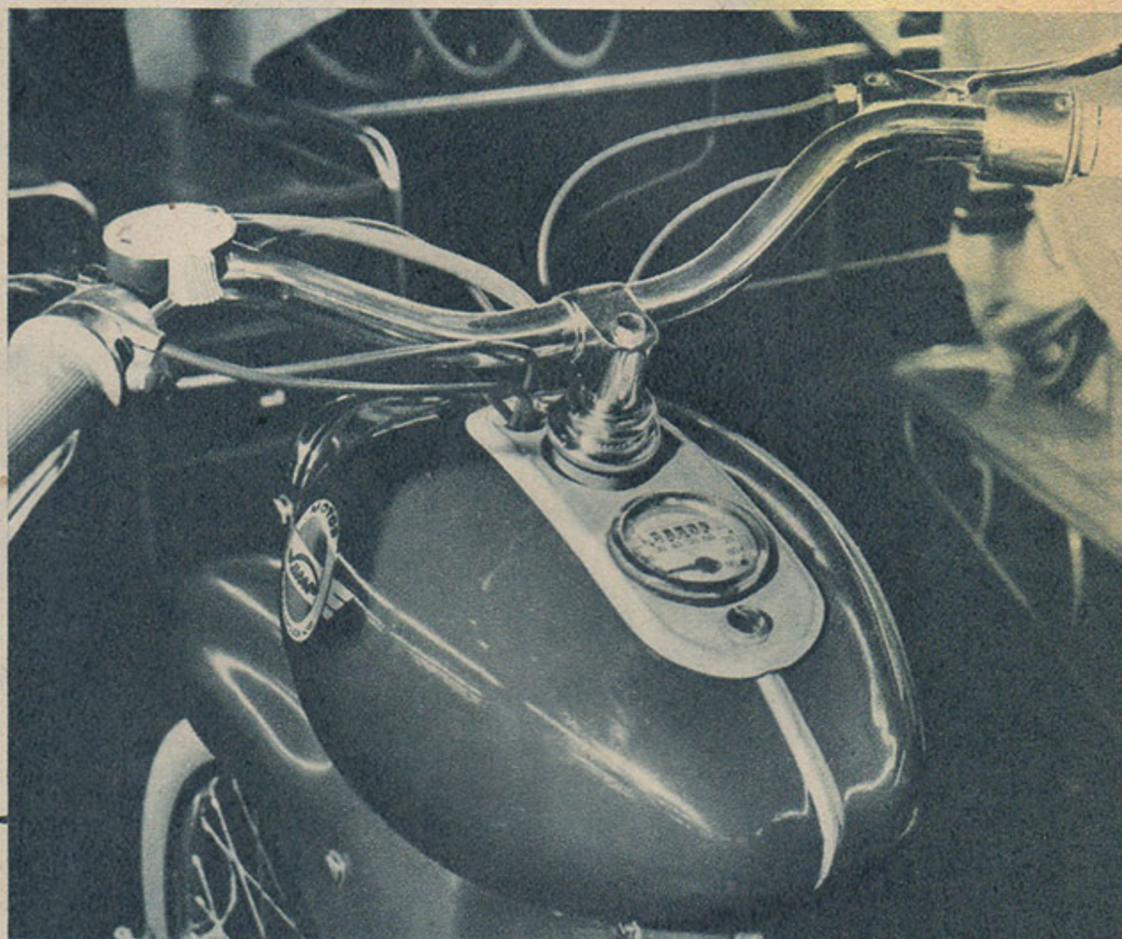
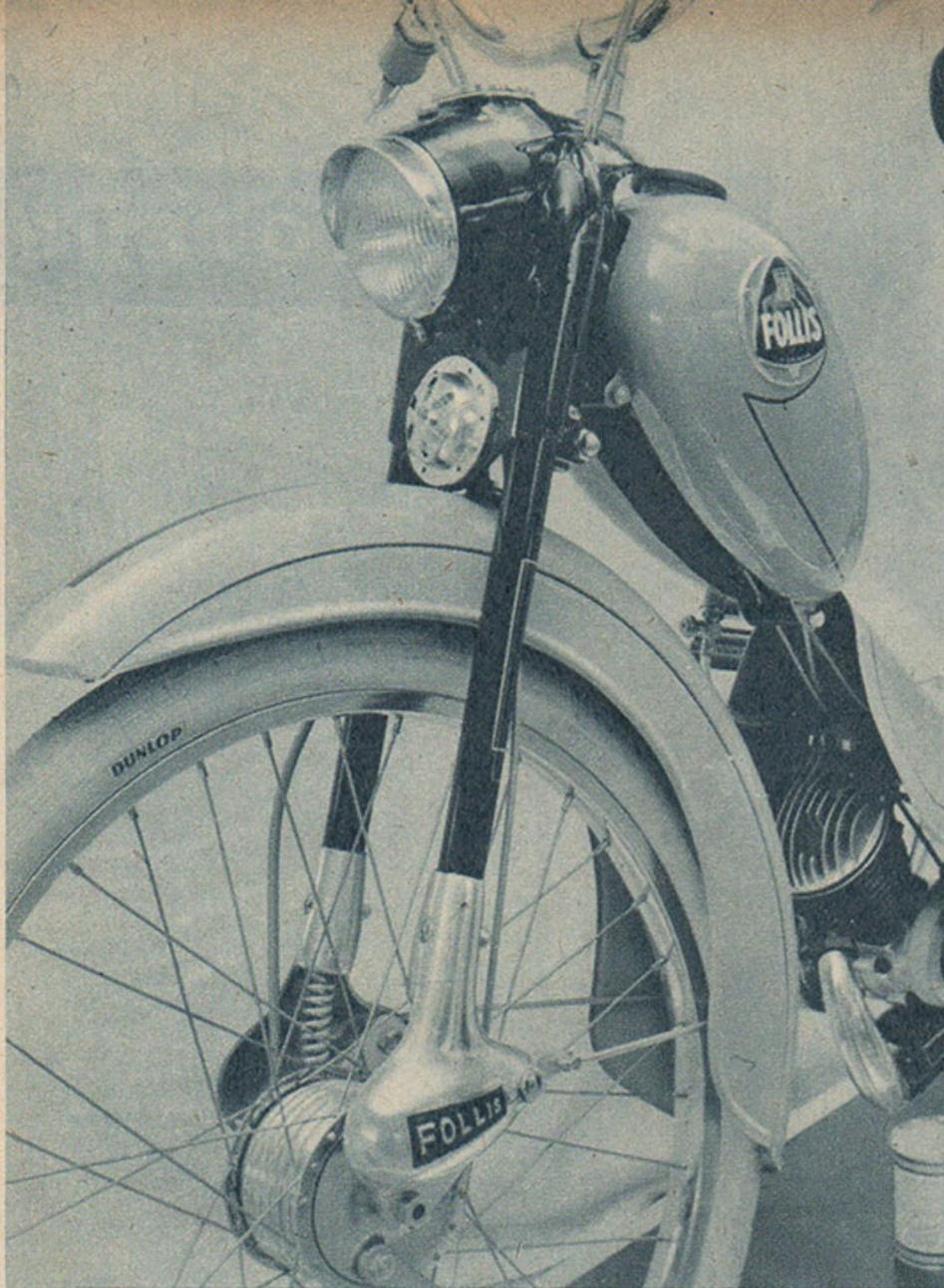


Le nouveau cyclomoteur Automoto utilise un cadre en alliage léger coulé et un 50 cm³ monovitesse. Les dimensions du bloc laissent prévoir une future version bivitesse.

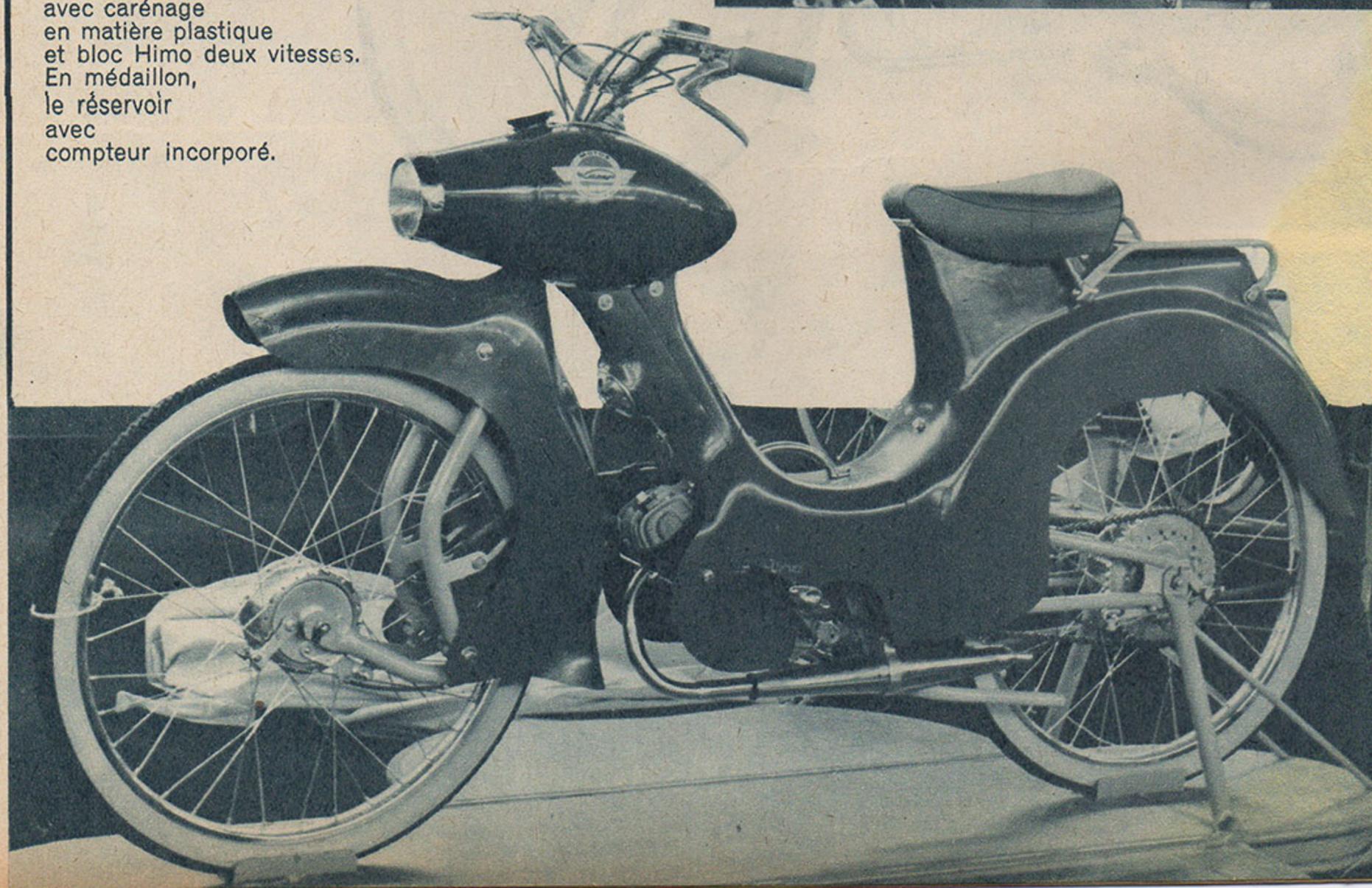
Le bloc deux vitesses Terrot, très compact.

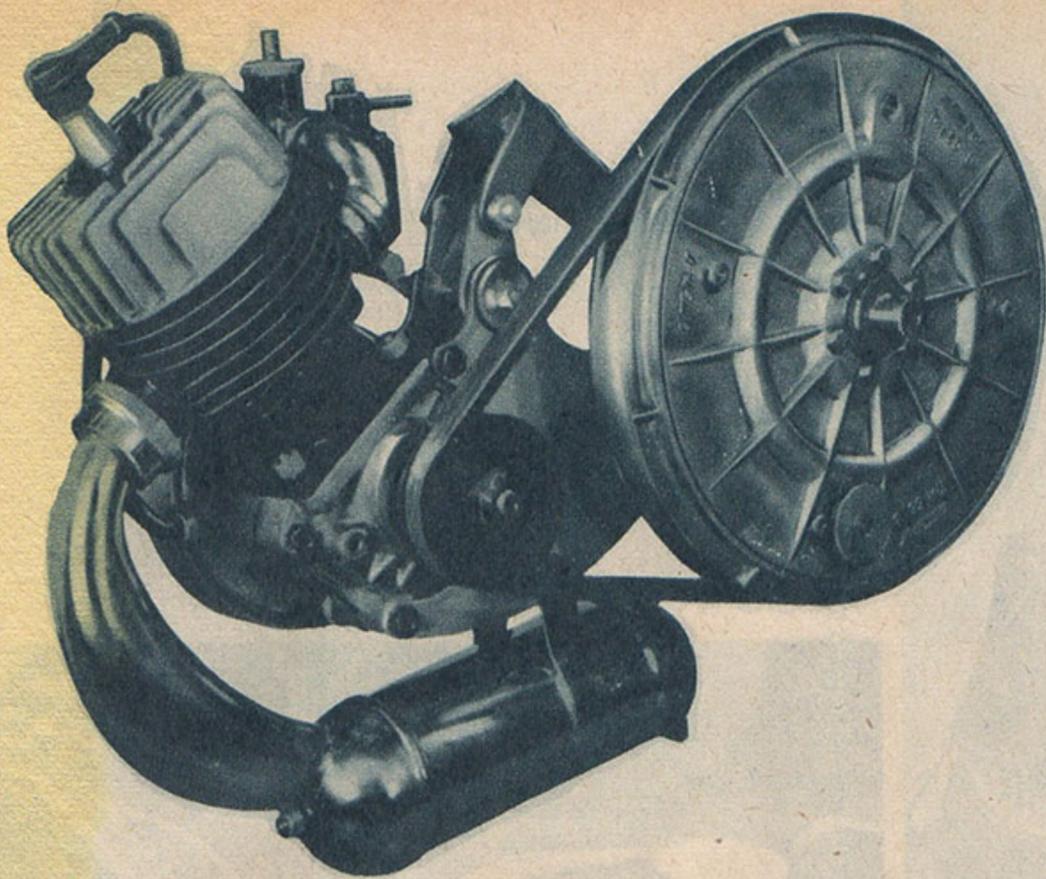


Fourche Follis
à balanciers et roue poussée,
avec capotage de phare.



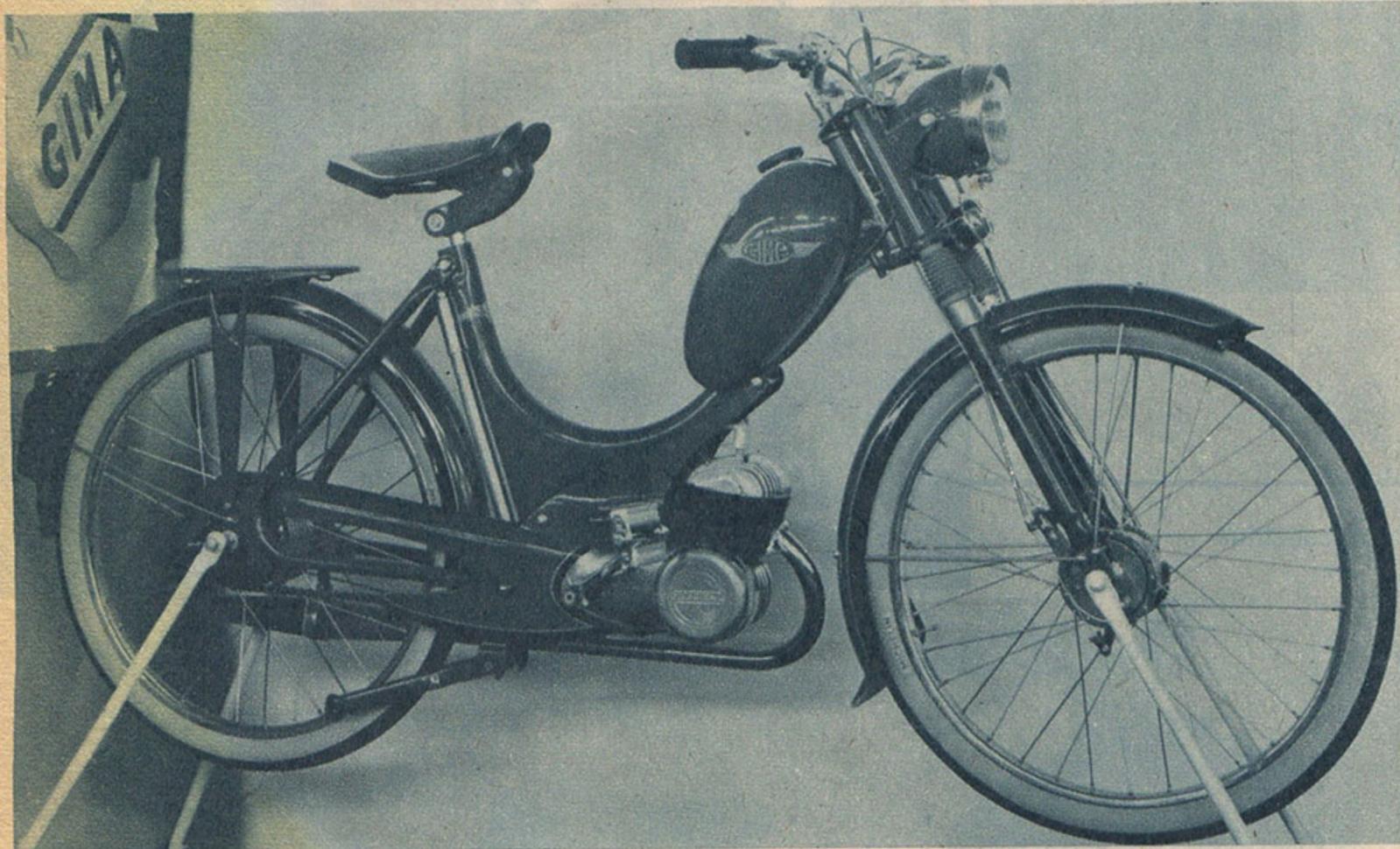
L'Ondine, présentée par Lucer, constitue
un cyclomoteur de luxe,
avec carénage
en matière plastique
et bloc Himo deux vitesses.
En médaillon,
le réservoir
avec
compteur incorporé.



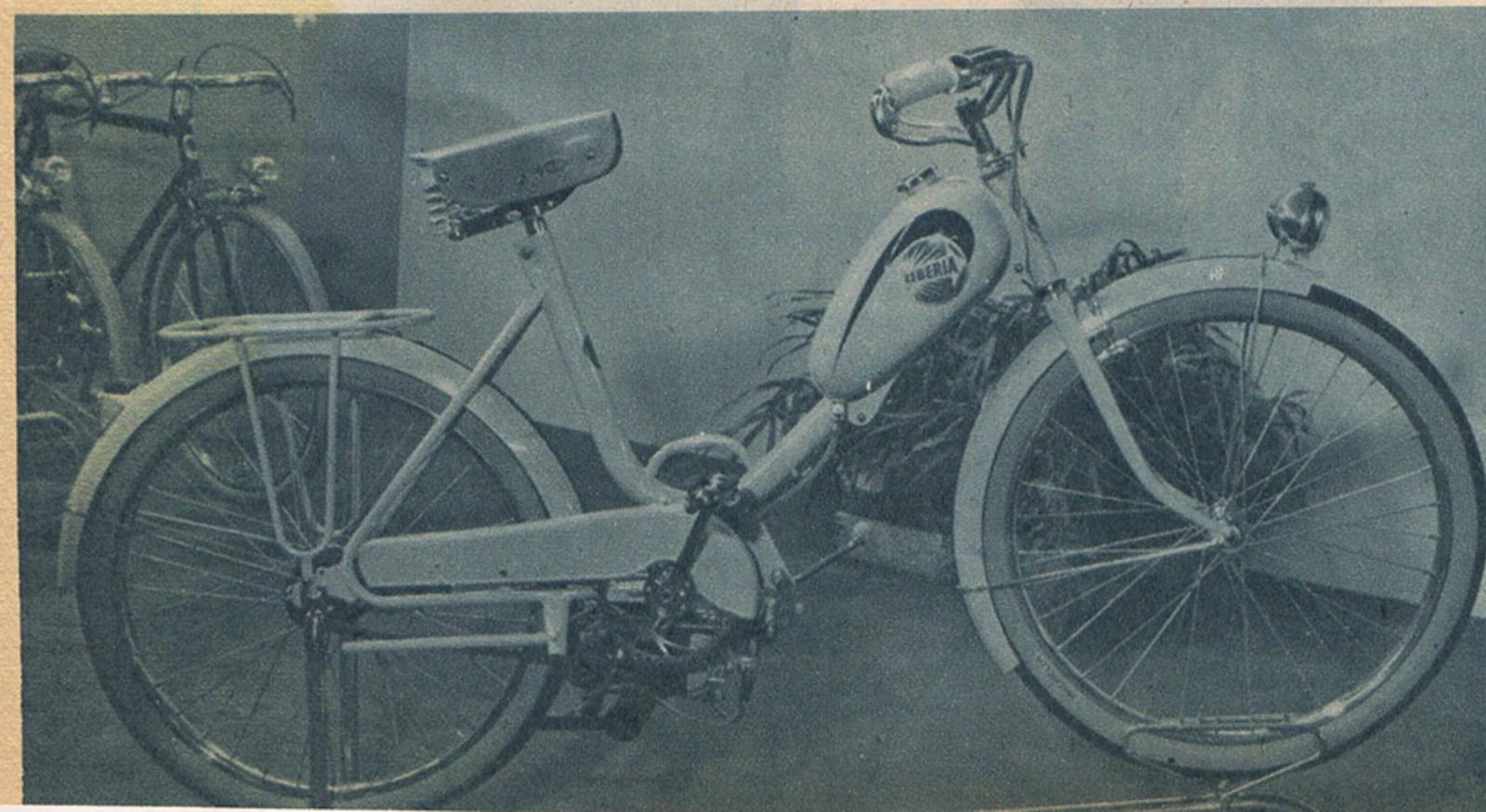


CYCLOMOTEURS

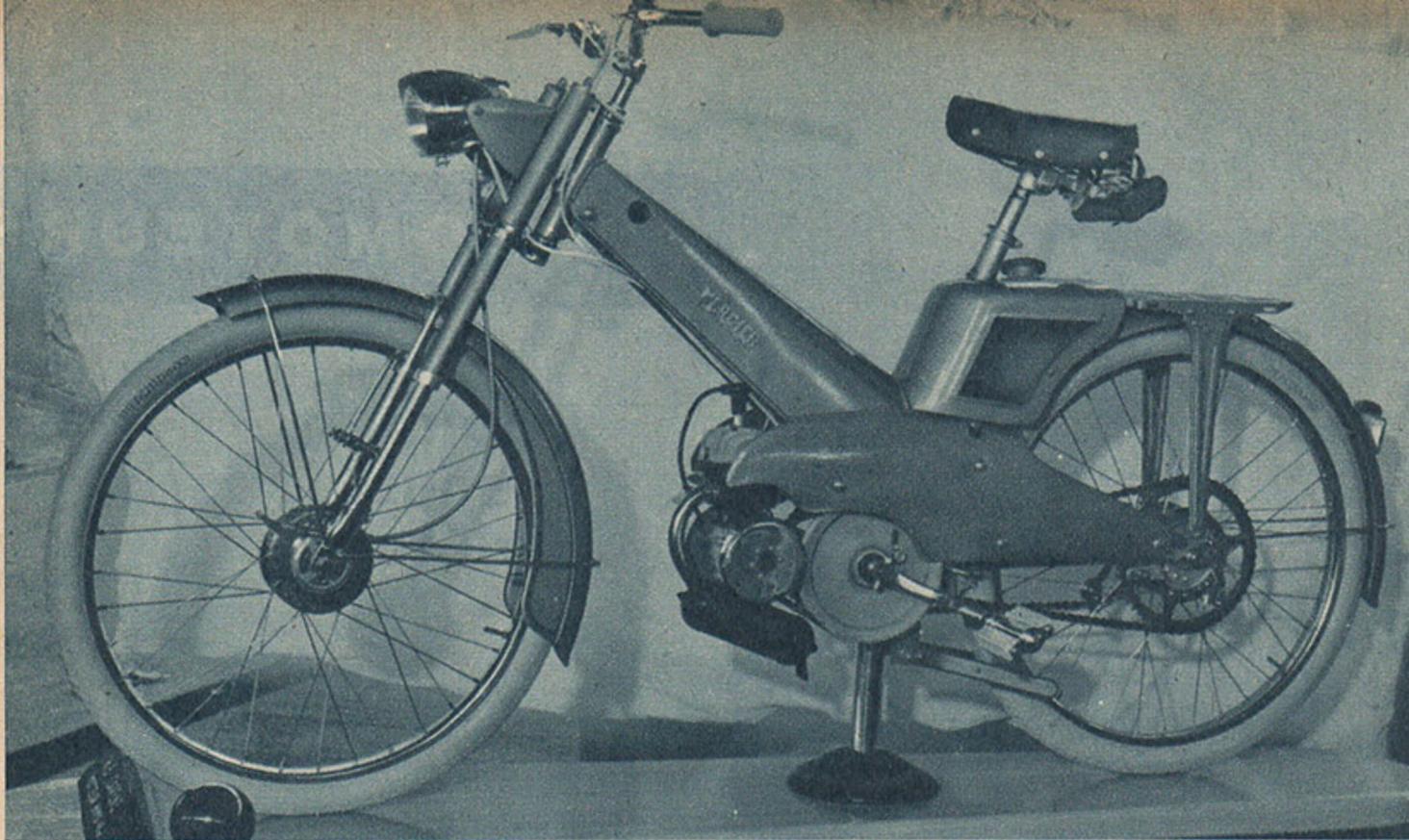
Le monovitesse Mistral, avec embrayage centrifuge dans la grande poulie.



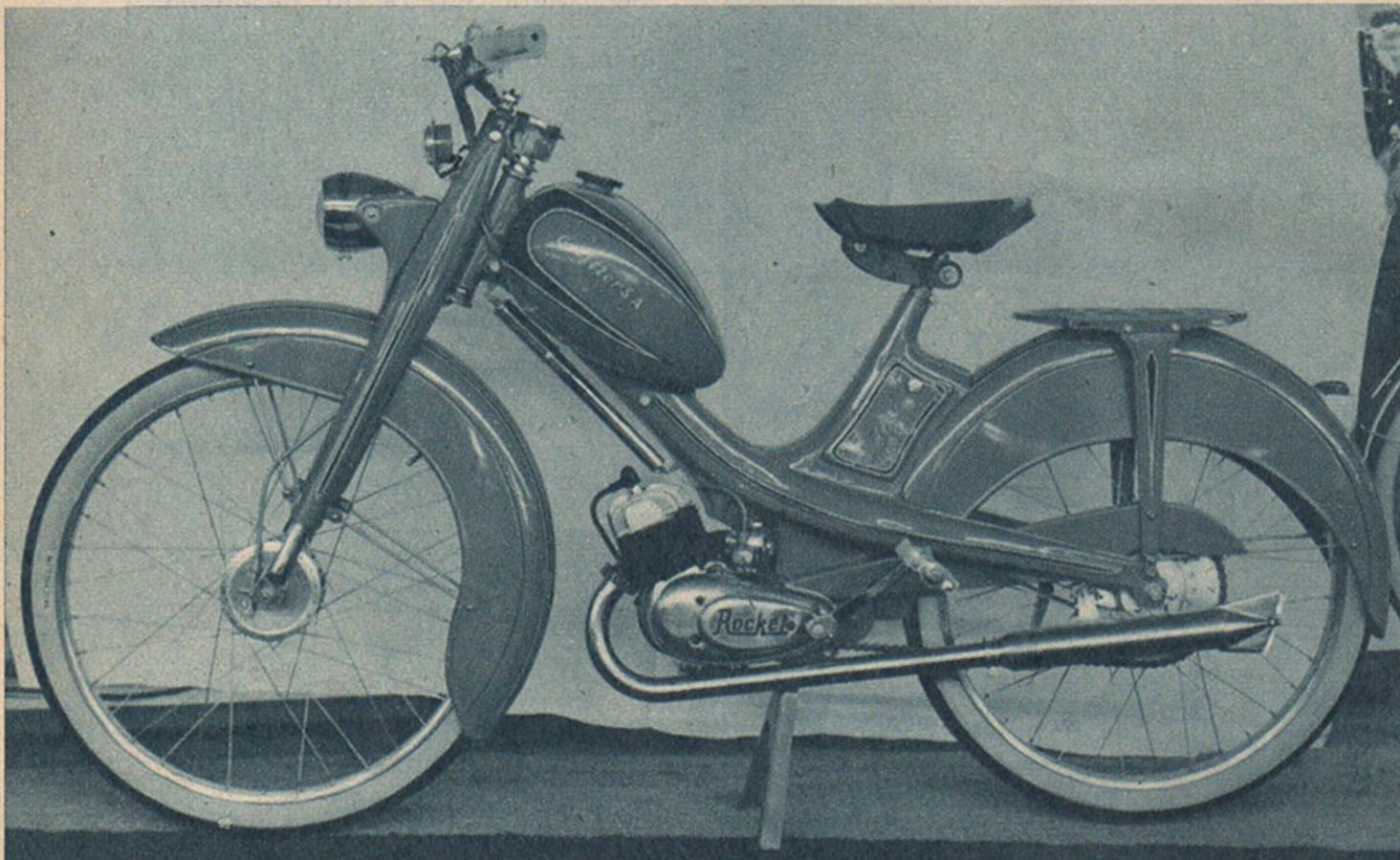
Le cyclomoteur Gima illustre la liaison de cette marque avec Favor. Le moteur est un Alter deux vitesses et pédalier incorporé, seul du genre dans la construction française.



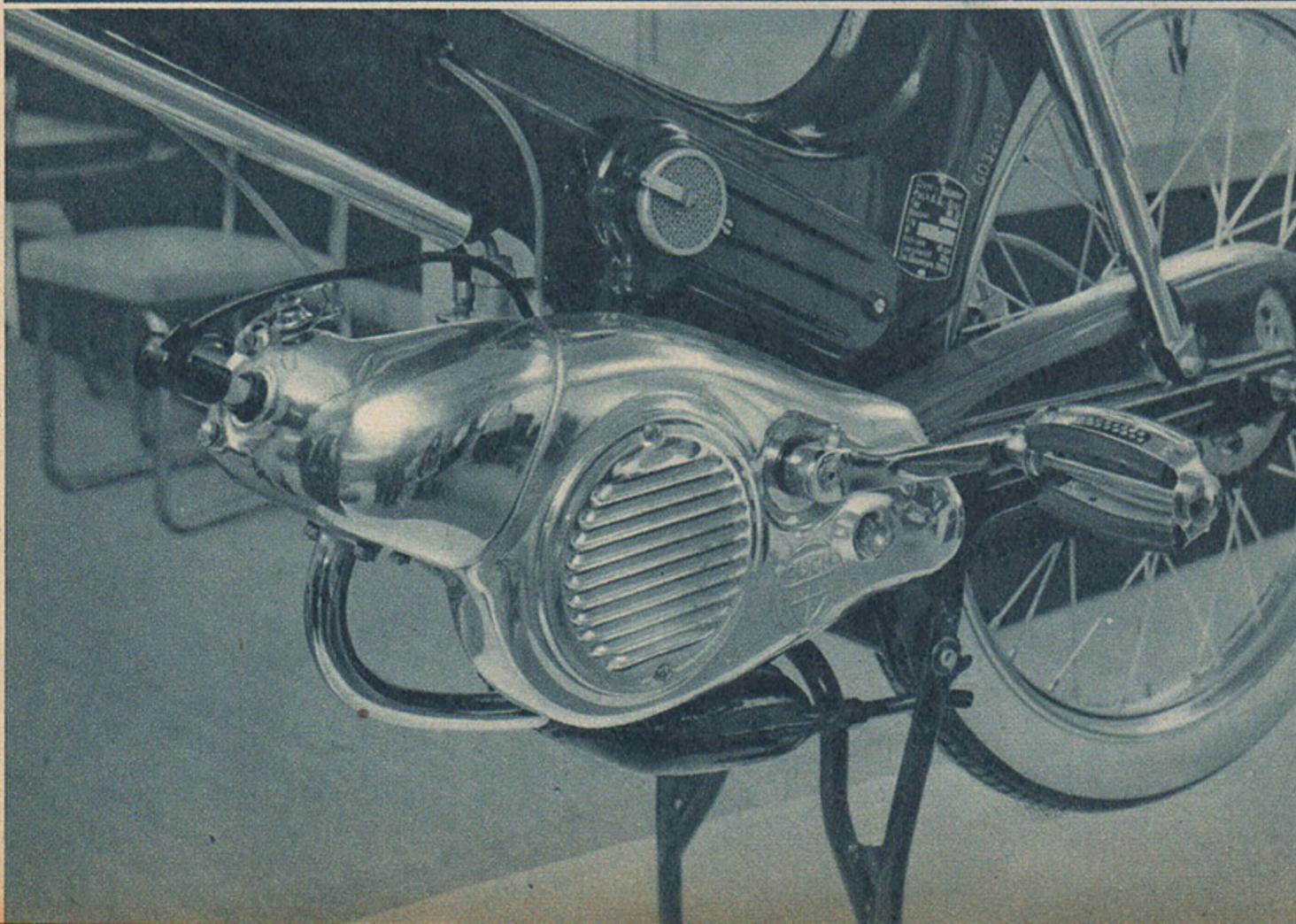
Cyclomoteur Liberia, avec moteur Itom à galet.



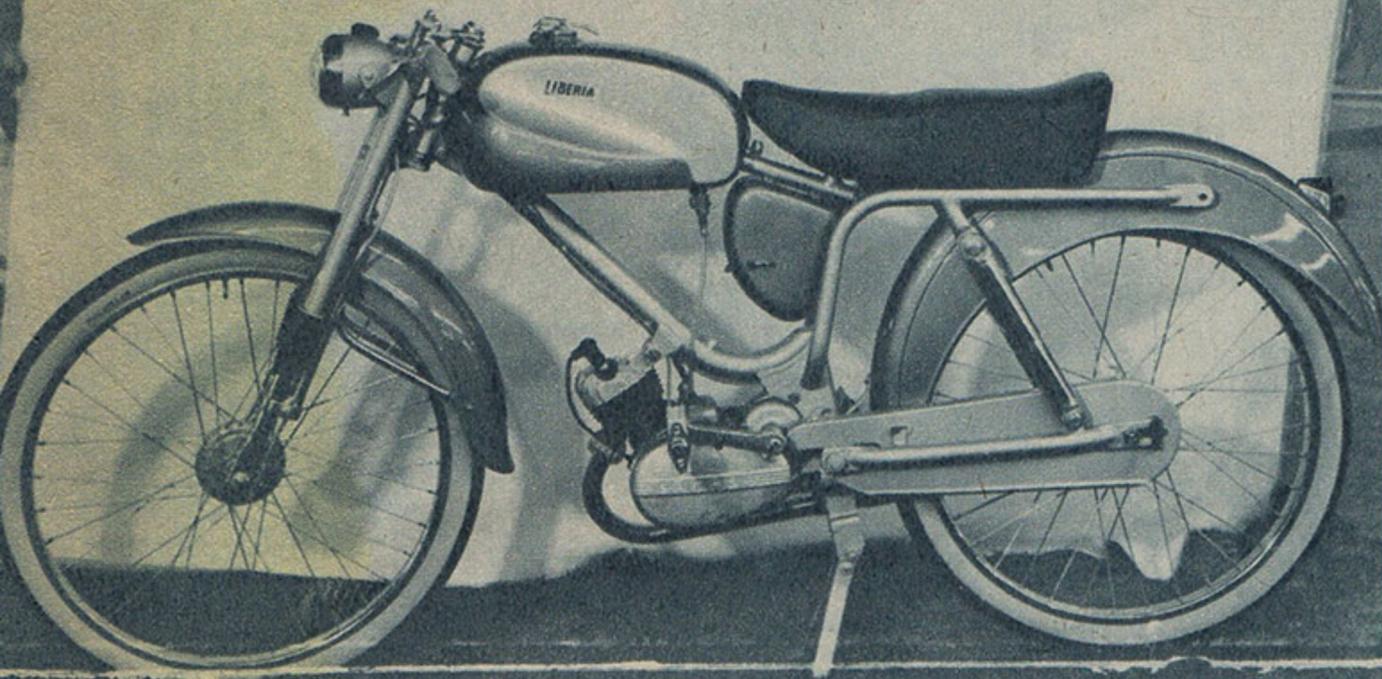
Cyclomoteur Mercier,
utilisant
un cadre-poutre.



Le Guillier S.A. dérive
étroitement du Rocket,
et constitue un des rares
exemples d'utilisation
d'un châssis en tôle
emboutie. Le moteur est
un 50 cm³ Myster mono-
vitesse.



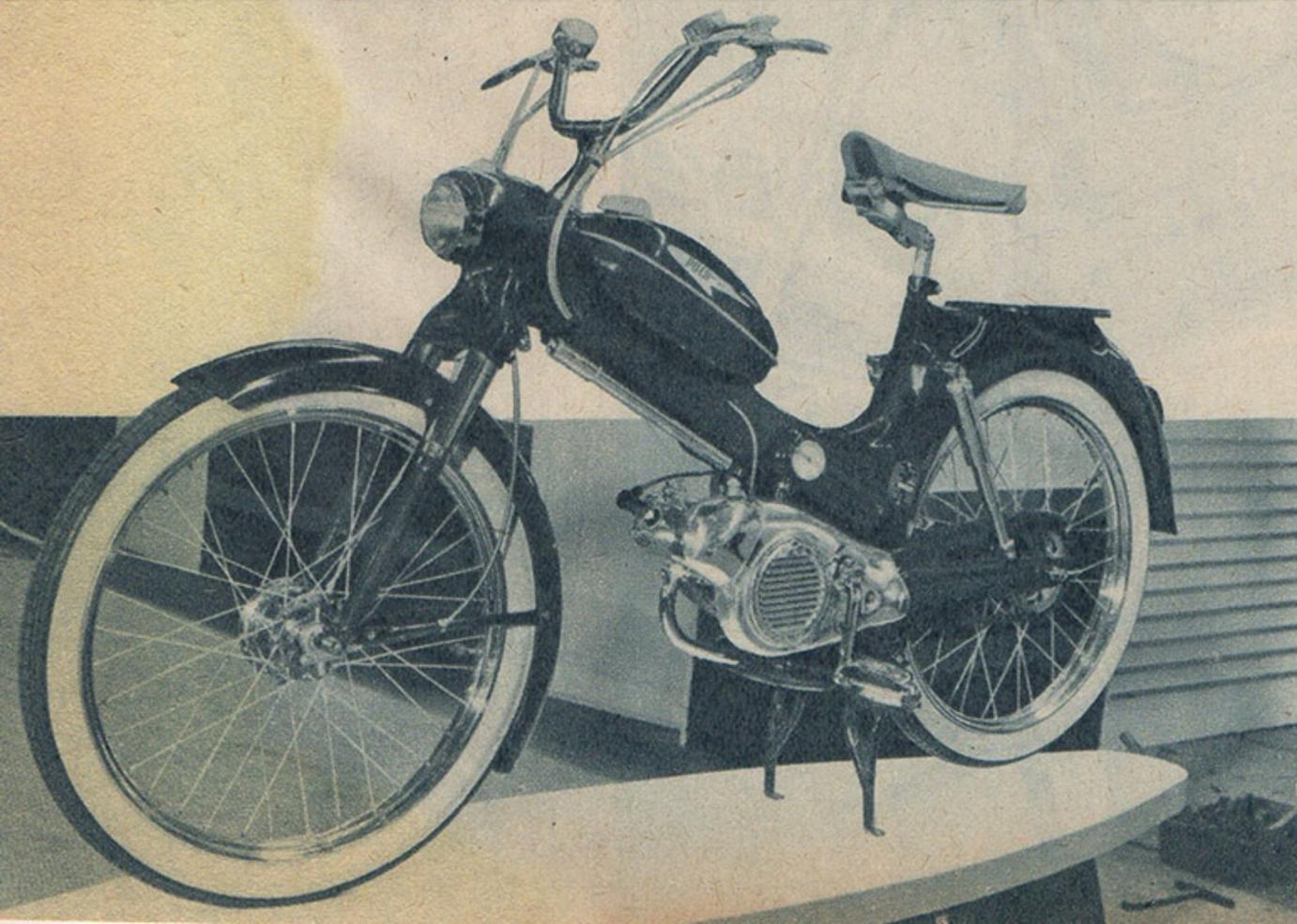
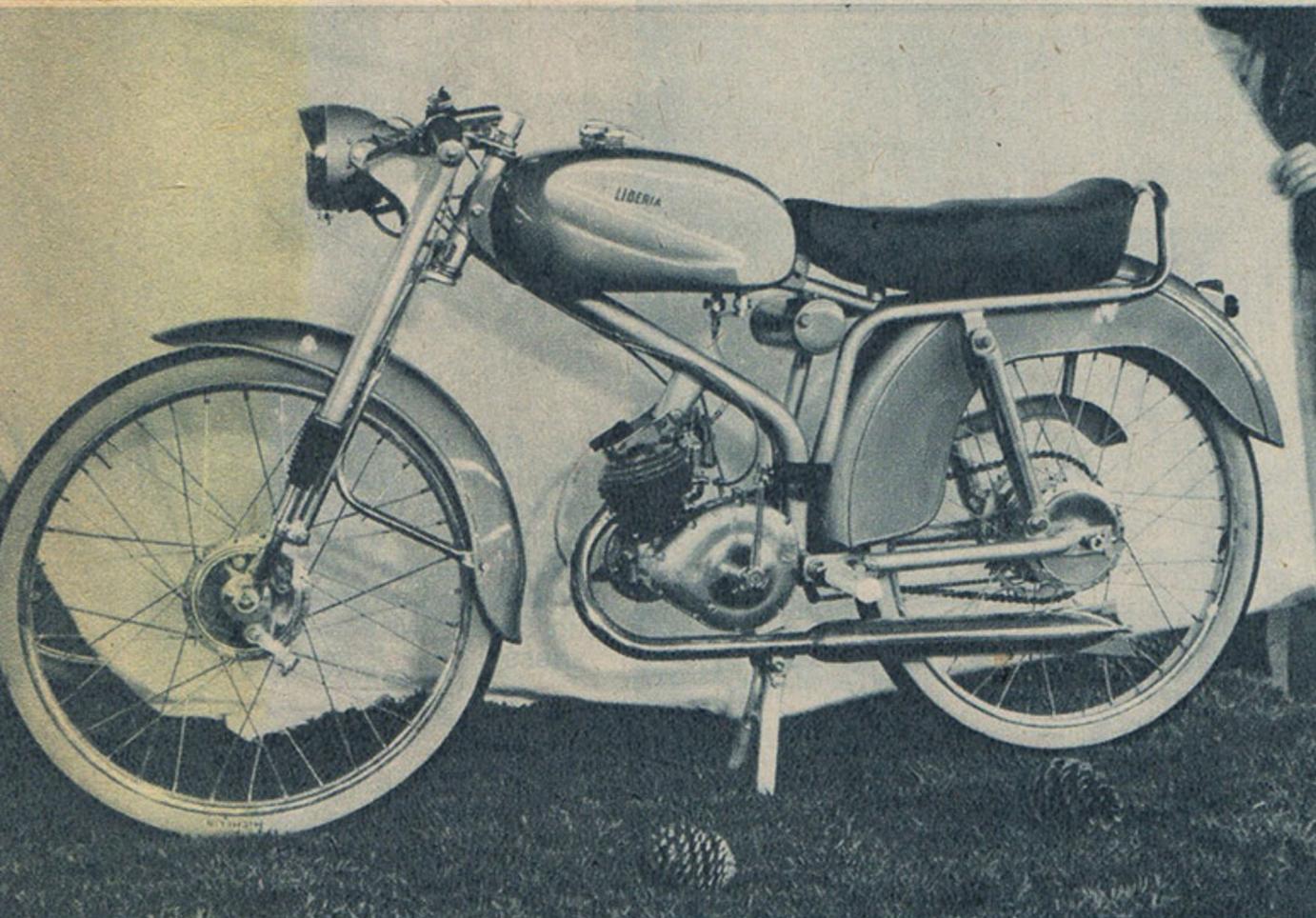
Le moteur, refroidi par
turbine, du 50 cm³ Puch
deux vitesses. Le pédalier
incorporé commande par
rétropédalage le frein
arrière.



CYCLOMOTEURS

Quelques suspensions arrière....

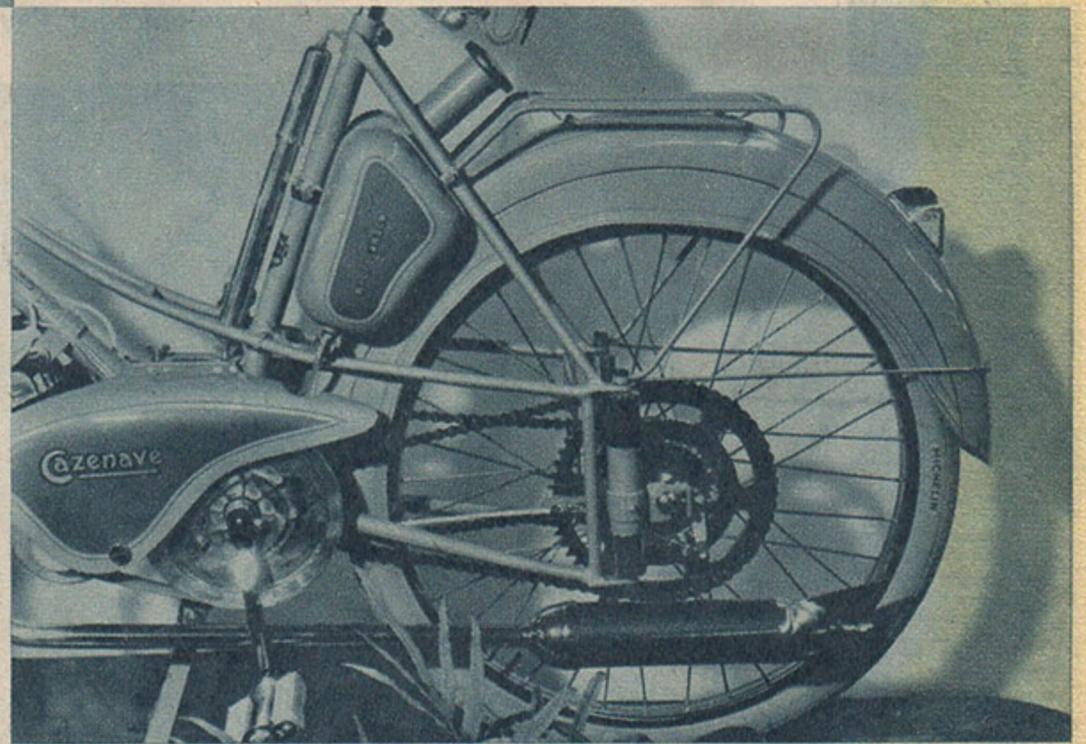
Deux belles réalisations Liberia, en formule sport, avec moteur SER 70 cm³ ou Sachs deux vitesses. L'inspiration italienne se fait heureusement sentir.



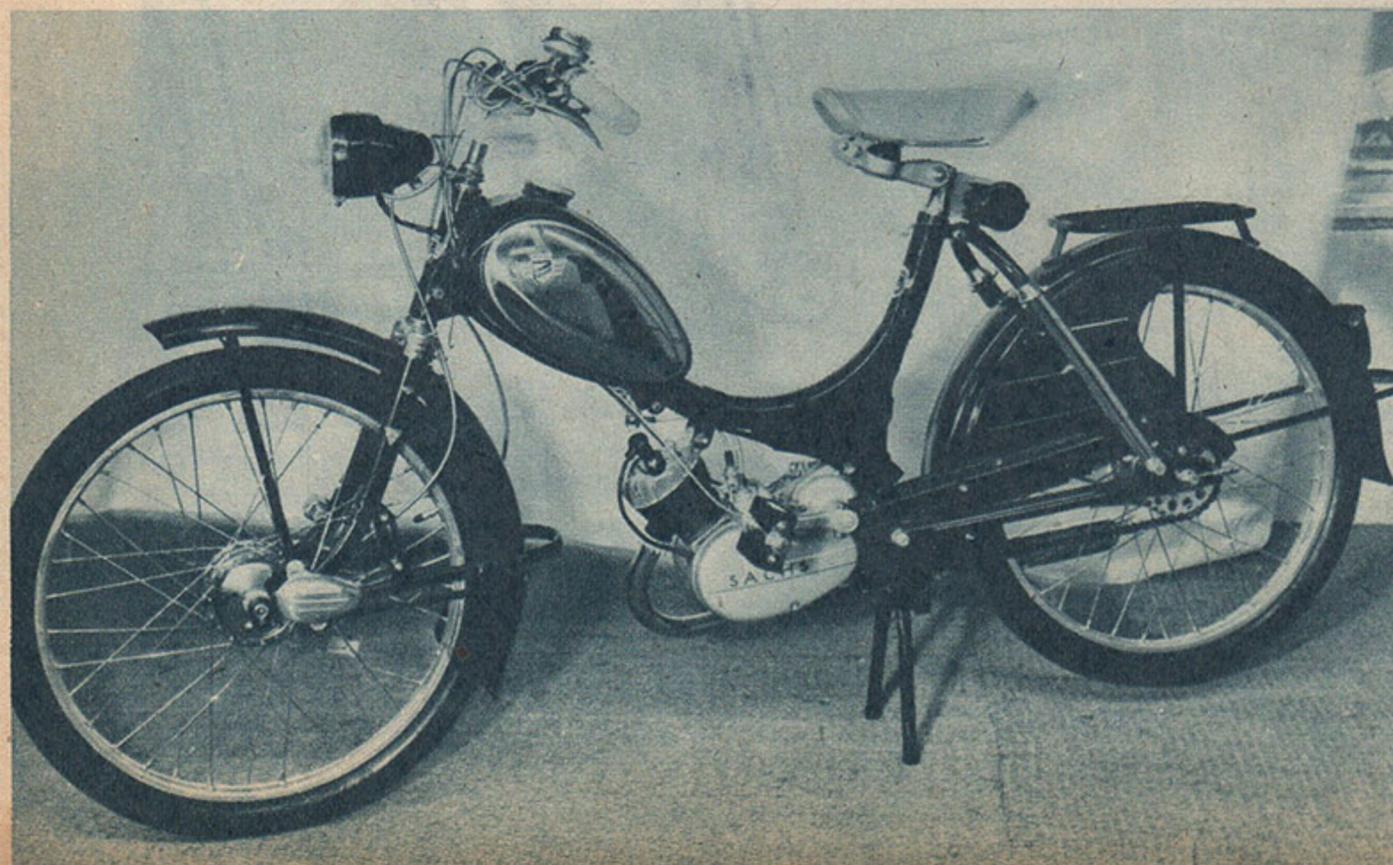
Le cyclomoteur Puch possède également des bras oscillants, avec amortisseurs télescopiques.



Suspension oscillante sur cyclomoteur Folliis.
La sobriété de l'exécution est à noter.



Cazenave
adopte des coulisseaux :
débattement moindre,
mais prix de revient moins élevé.



Suspension oscillante
assez curieuse
sur
le 50 cm³ Rixe allemand.

LA prolifération des moteurs 100 cm³ et la multiplicité des véhicules qui en découlent semble être l'indication dominante de ce salon. La pérennité du vélomoteur 100 cm³ nous paraît être difficile à assurer dans le temps, du fait que la législateur tolère, jusqu'à 125 cm³, l'exemption du permis.

D'autre part, le légitime désir d'utiliser en duo la machine, favorisera l'élévation de cylindrée, fait confirmé par Mistral dont le Super-Cent est en vérité un 115 cm³ (52 × 52).

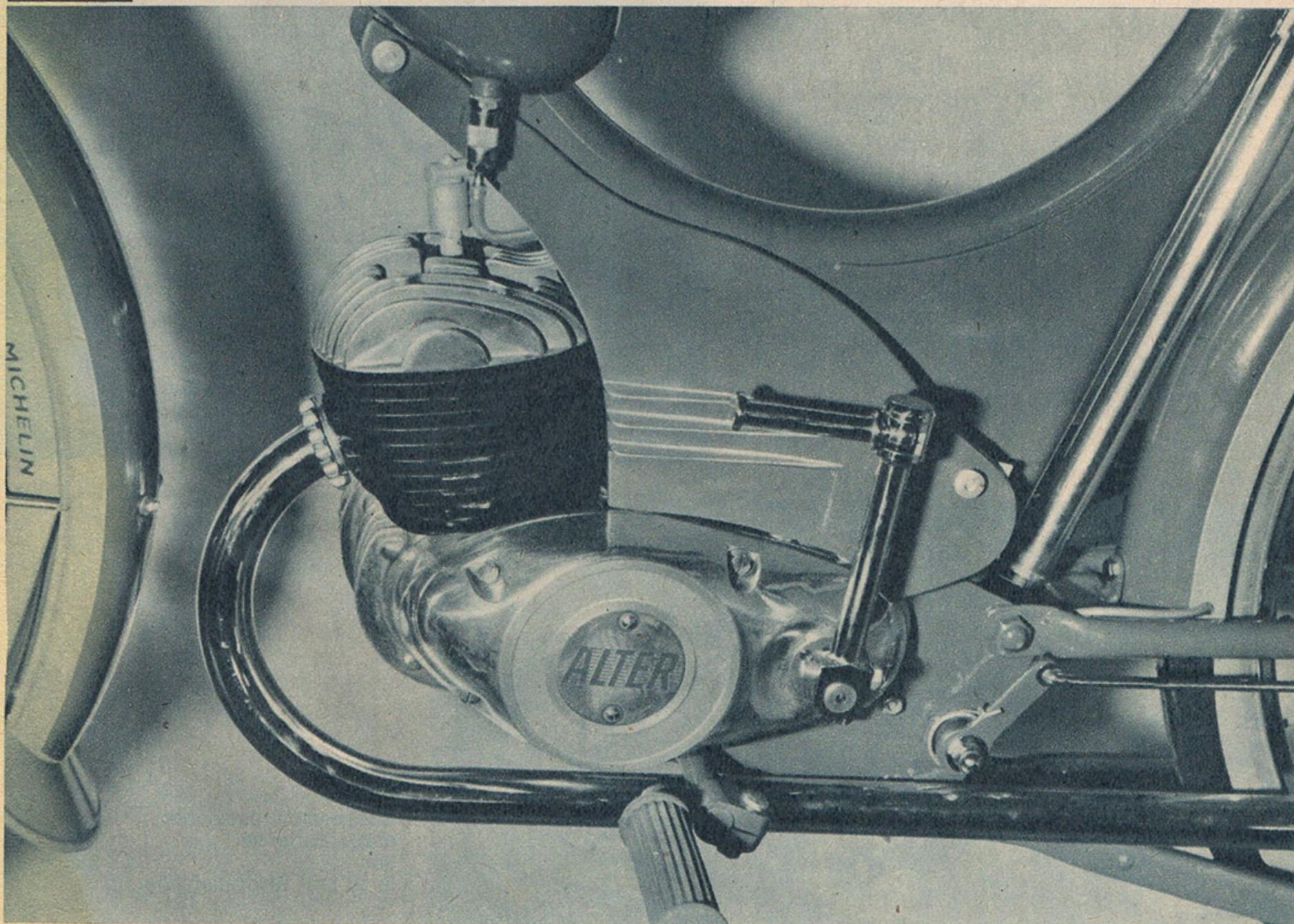
Cette brusque flambée du 100 cm³ s'explique par le fait que ce sont surtout les spécialistes du cyclomoteur qui ont attaqué le problème en premier, voyant avec raison dans le vélomoteur une extrapolation plus forte du 50 cm³, mais ne sortant pas d'une formule dont ils connaissaient la valeur.

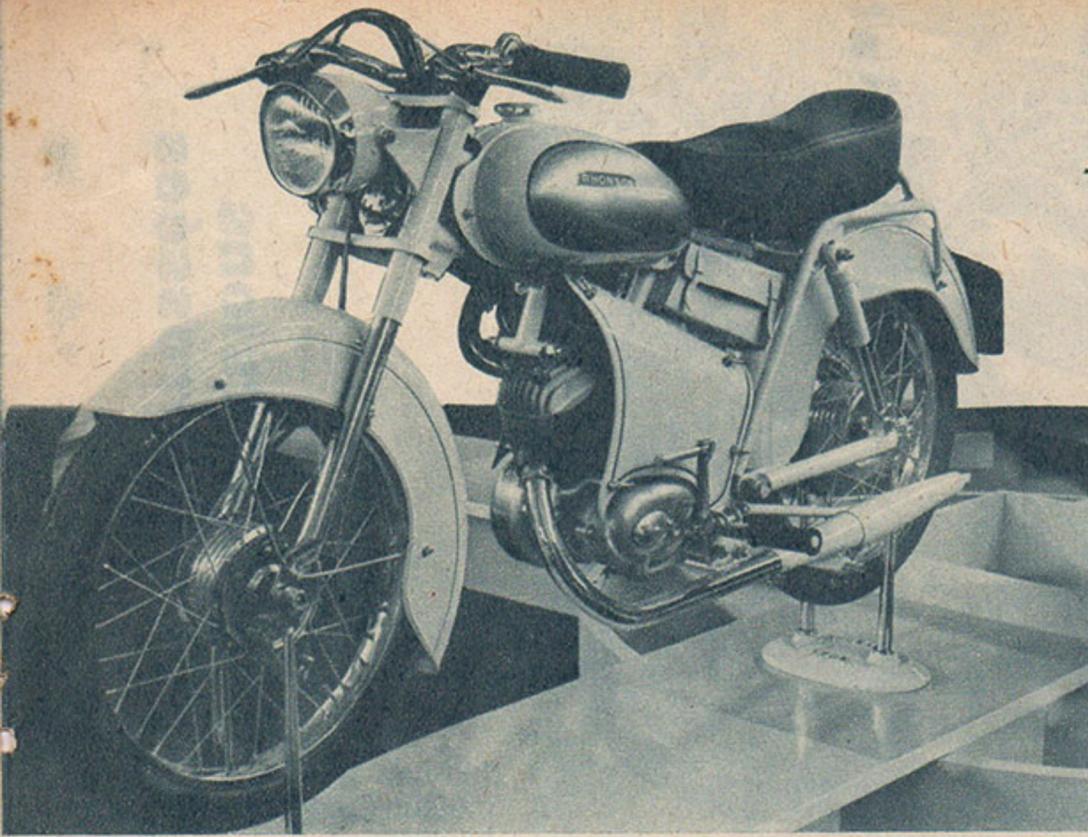
Ils furent aidés en cela par la naissance de moteurs dérivant directement des 50 cm³, équipés de deux ou trois vitesses. Donc technique constructive volontairement simple et rustique, gage de facile diffusion.

L'exemple n'a pas été perdu et, d'ores et déjà, Gnome-et-Rhône, Follis, René-Gillet, Paloma, etc., présentent des vélomoteurs 125 cm³, trois vitesses, à commande au guidon.

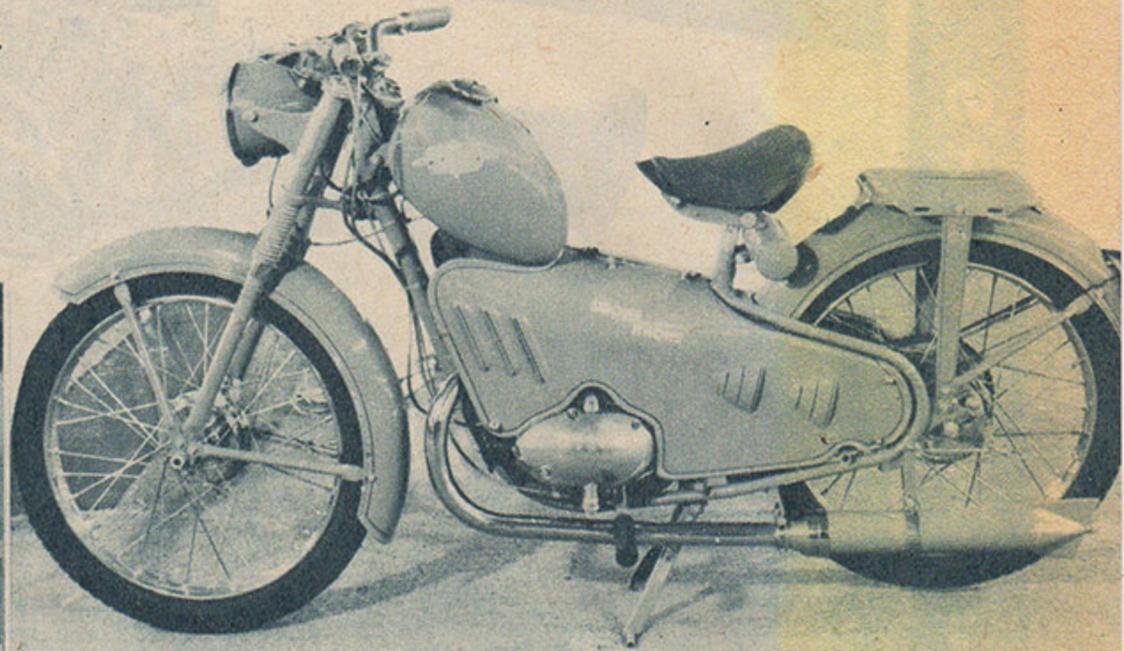
Ceci annonce vraisemblablement la démocratisation du 125 cm³ qui, arrivé à l'aboutissement limite de sa formule, doit opérer un retour en arrière pour retrouver l'audience des masses.

Moteur 70 cm³ Alter
deux vitesses,
avec kick,
équipant un vélomoteur Favor.



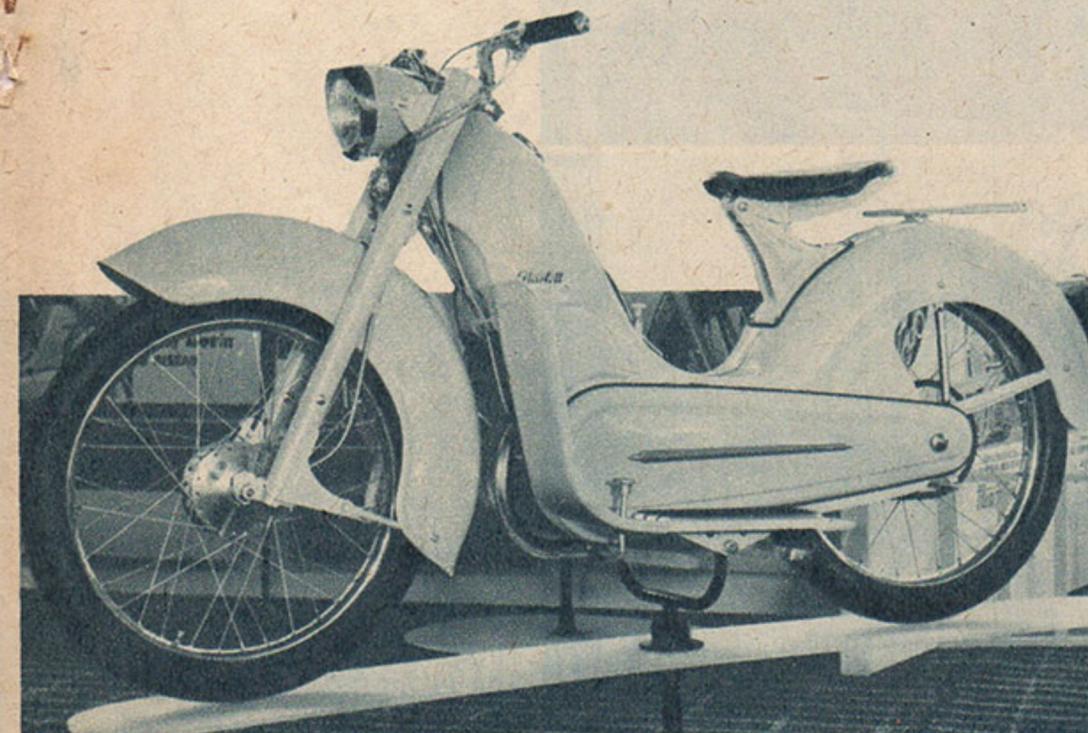


Vélocycle Rhonson,
moteur 100 cm³ A.B.G.
trois vitesses,
et suspension arrière
oscillante.

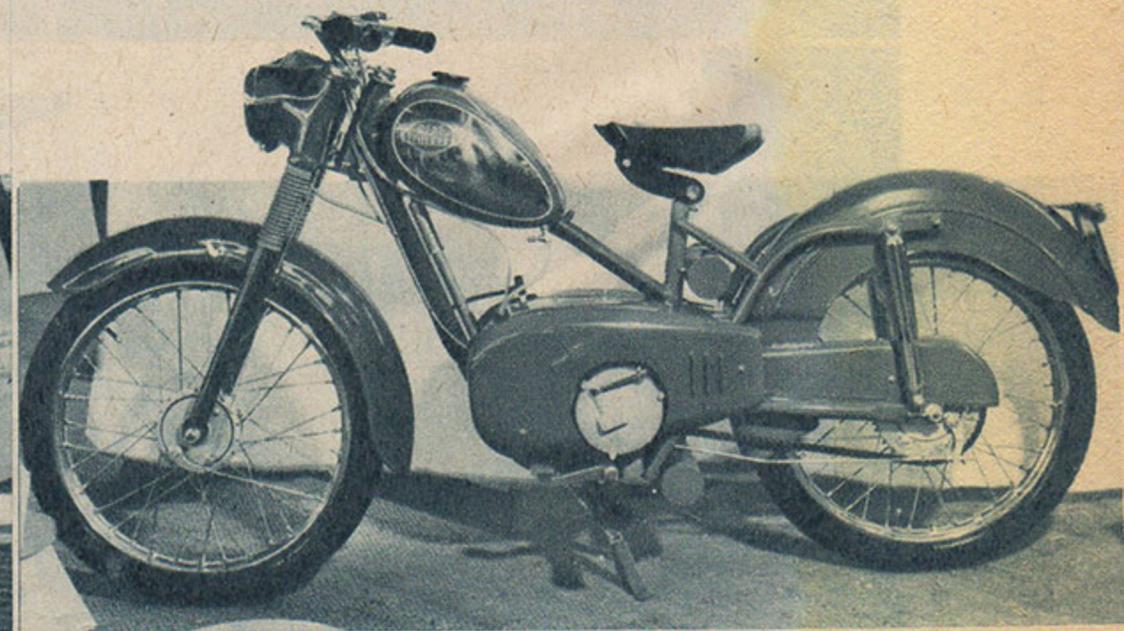


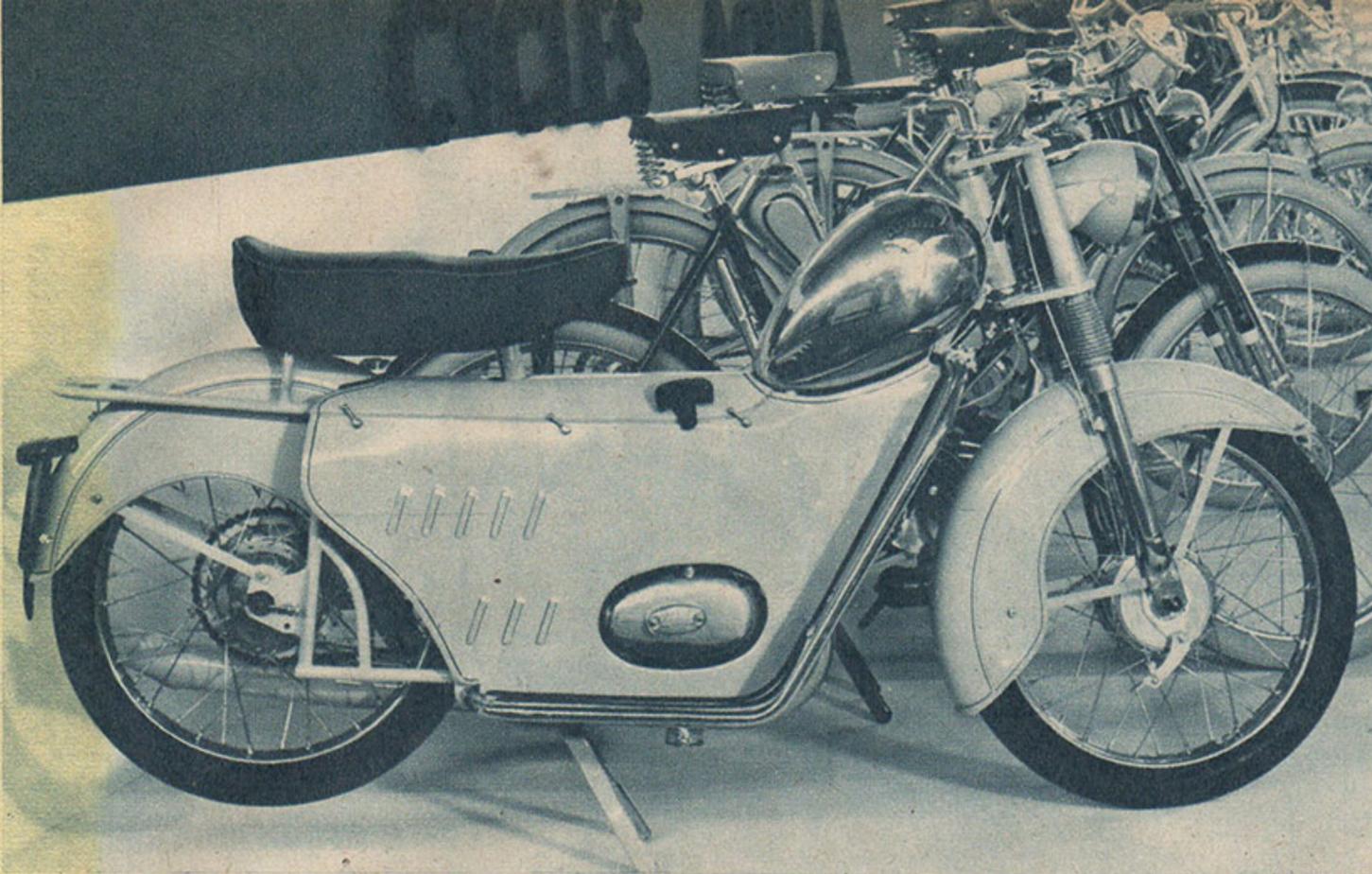
Vélocycle 125 cm³
Gnome-et-Rhône
trois vitesses.

La Starlett
existe maintenant
en version 115 cm³,
toujours avec moteur Villiers
deux vitesses.

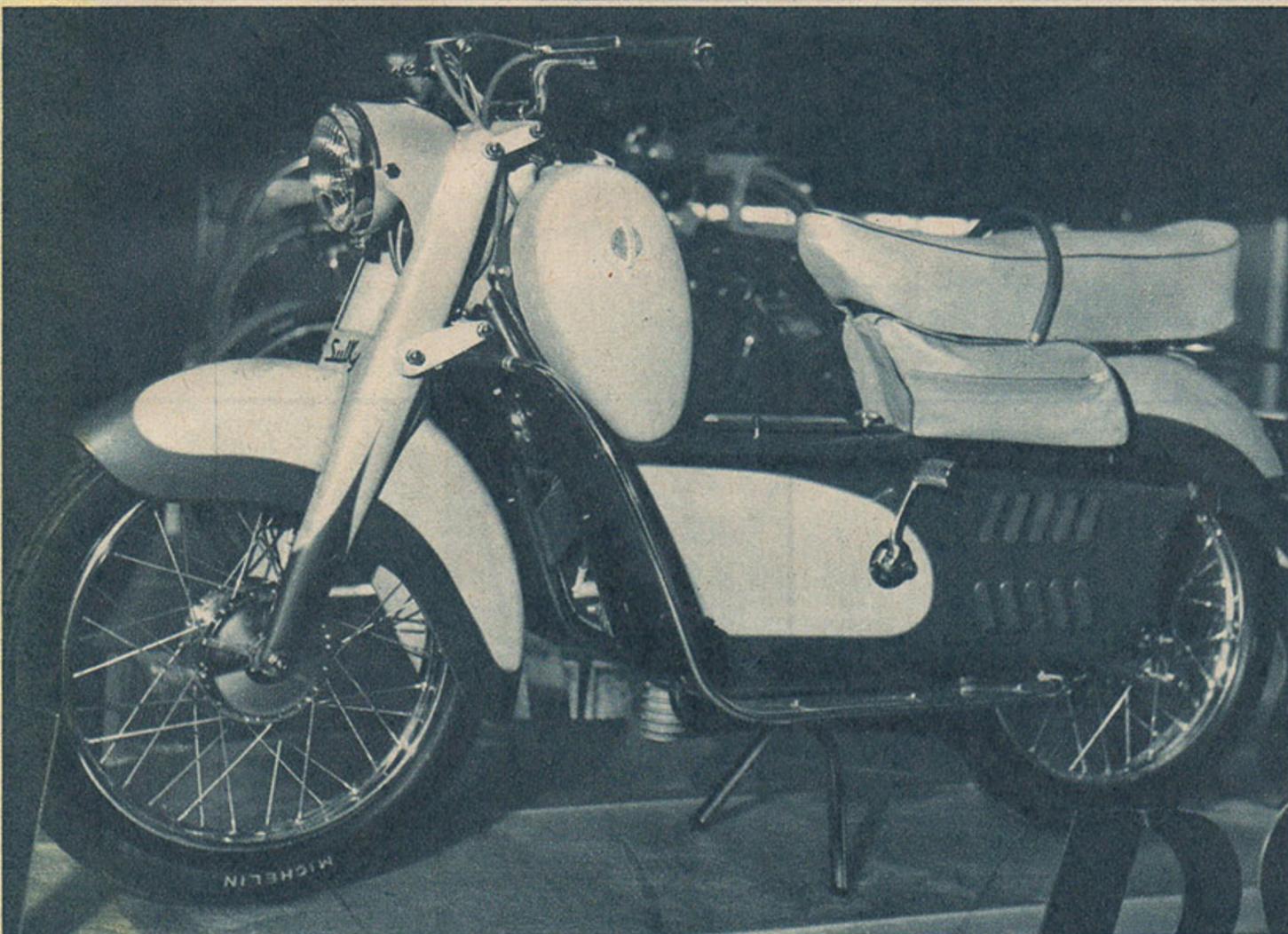


Vélocycle
125 cm³ René-Gillet
trois vitesses
et suspension arrière
oscillante.

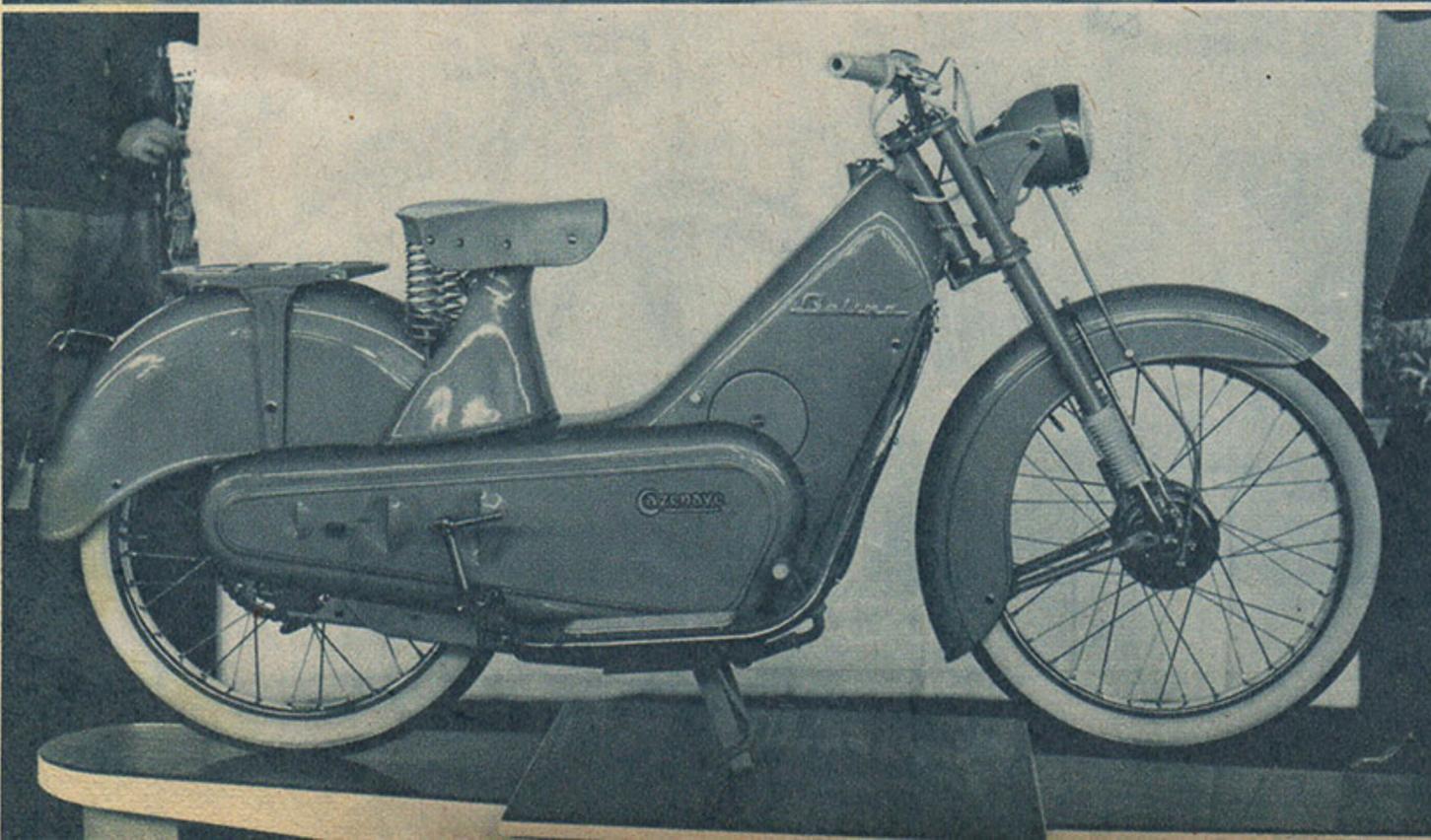




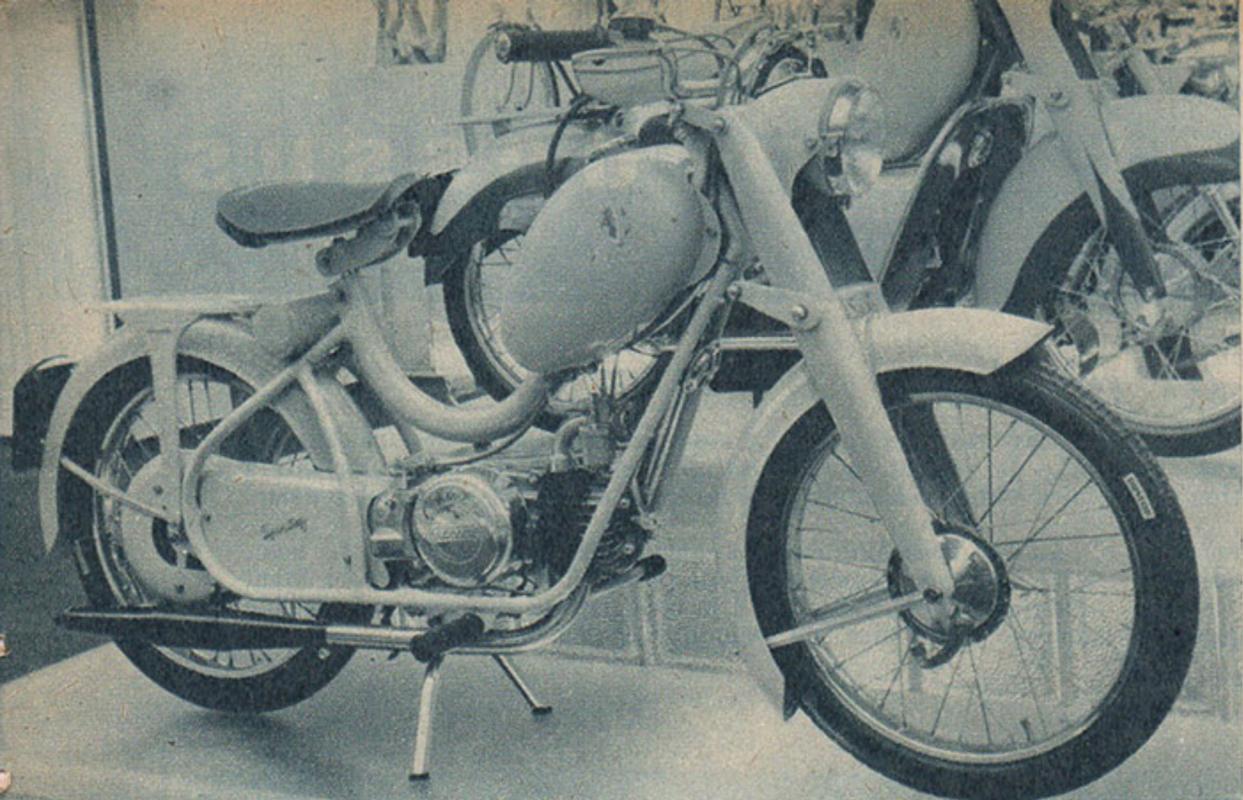
100 cm³ Aquila,
moteur Comet
biviesser.



Le Sulky,
production Riva-Sport,
moteur 100 cm³ A.M.C.
trois vitesses,
et suspension arrière
oscillante.

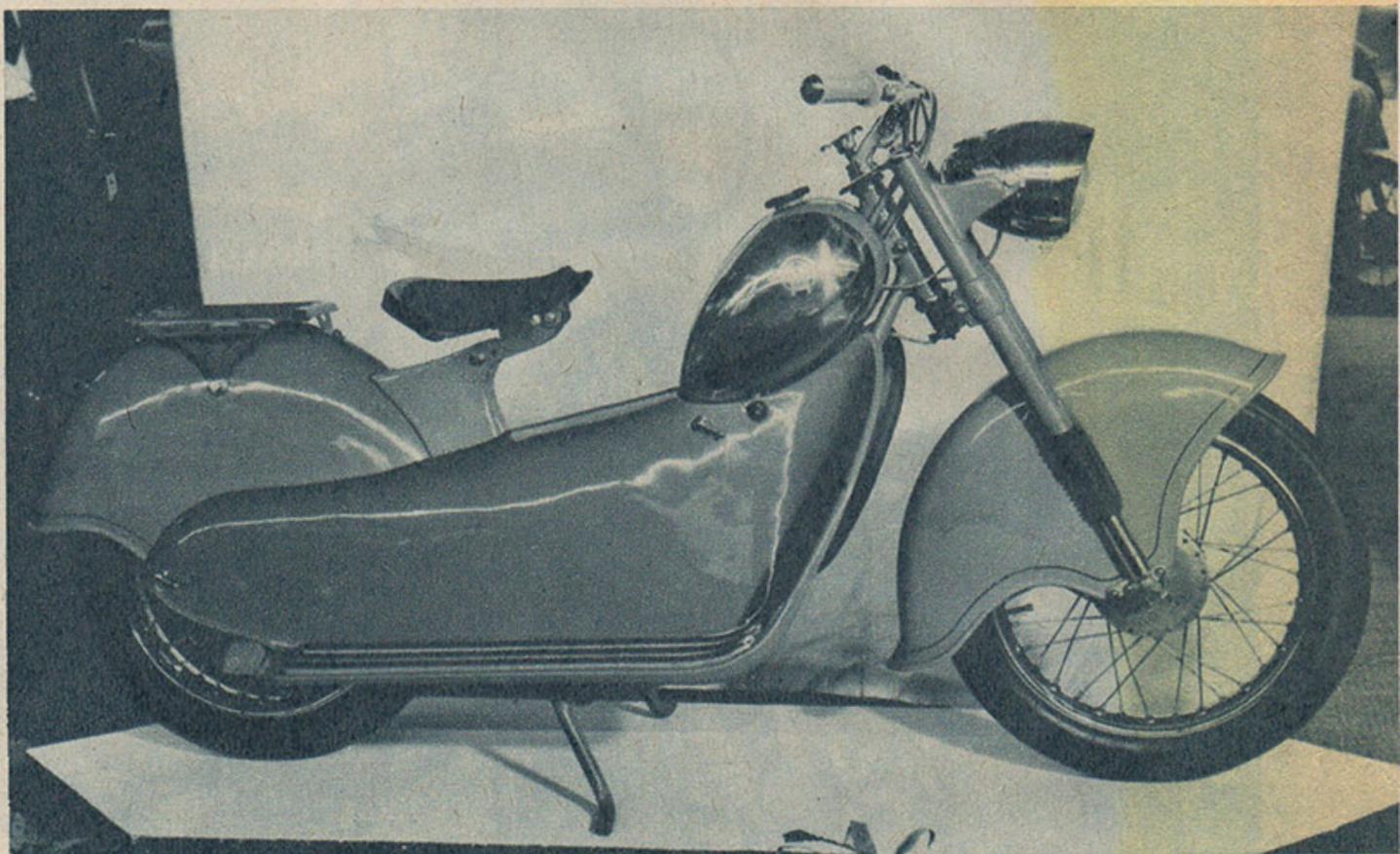


Vélocoteur
Cazenave
visiblement
inspiré
de la Starlett.

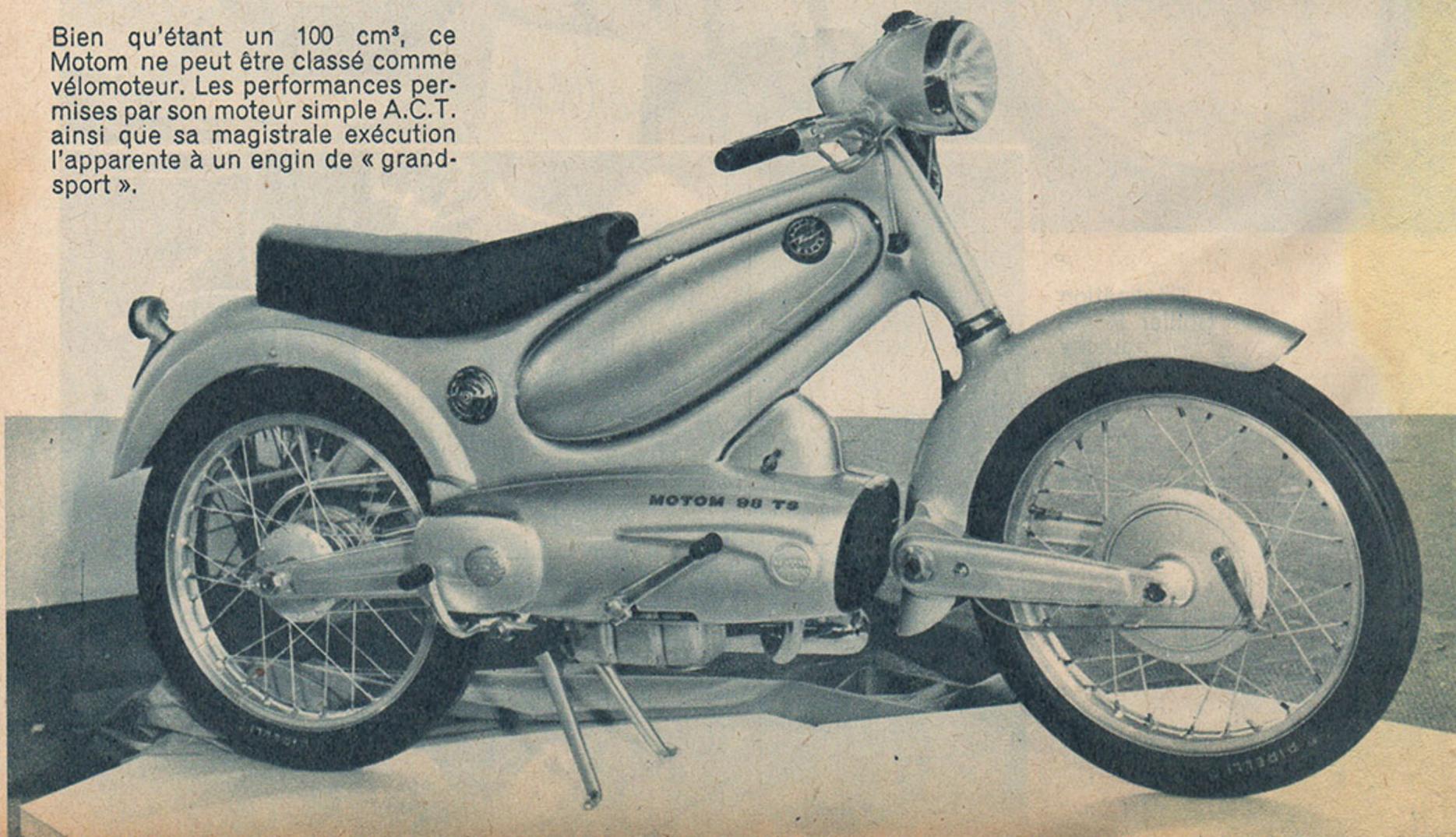


Vélocoteur
Riva-Sport
moteur A.M.C.
trois vitesses.

Vélocoteur
New-Map
à carénage intégral.



Bien qu'étant un 100 cm³, ce Motom ne peut être classé comme vélocoteur. Les performances permises par son moteur simple A.C.T. ainsi que sa magistrale exécution l'apparente à un engin de « grand-sport ».



125 cm³ et au-dessus

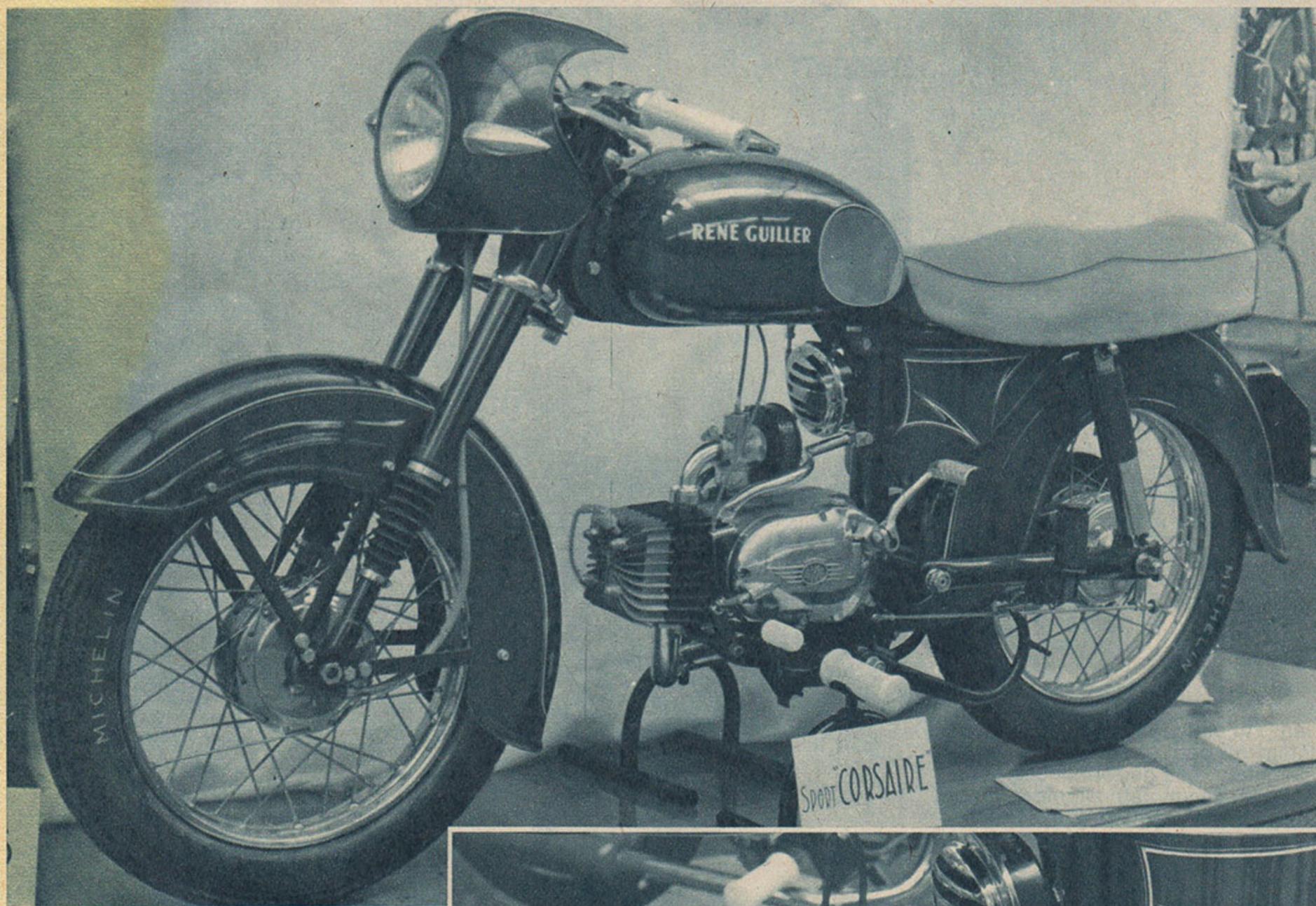
LE fait le plus marquant de cette catégorie est l'apparition du 125 A.M.C., deux temps, quatre vitesses, moteur permettant, grâce à la disposition horizontale du cylindre, la réalisation de cadres simplifiés et d'un dessin nouveau.

La suspension oscillante continue à gagner du terrain, le dernier adepte étant Motobécane qui en équipe certains modèles, tandis que Terrot l'adopte sur sa 500 cm³.

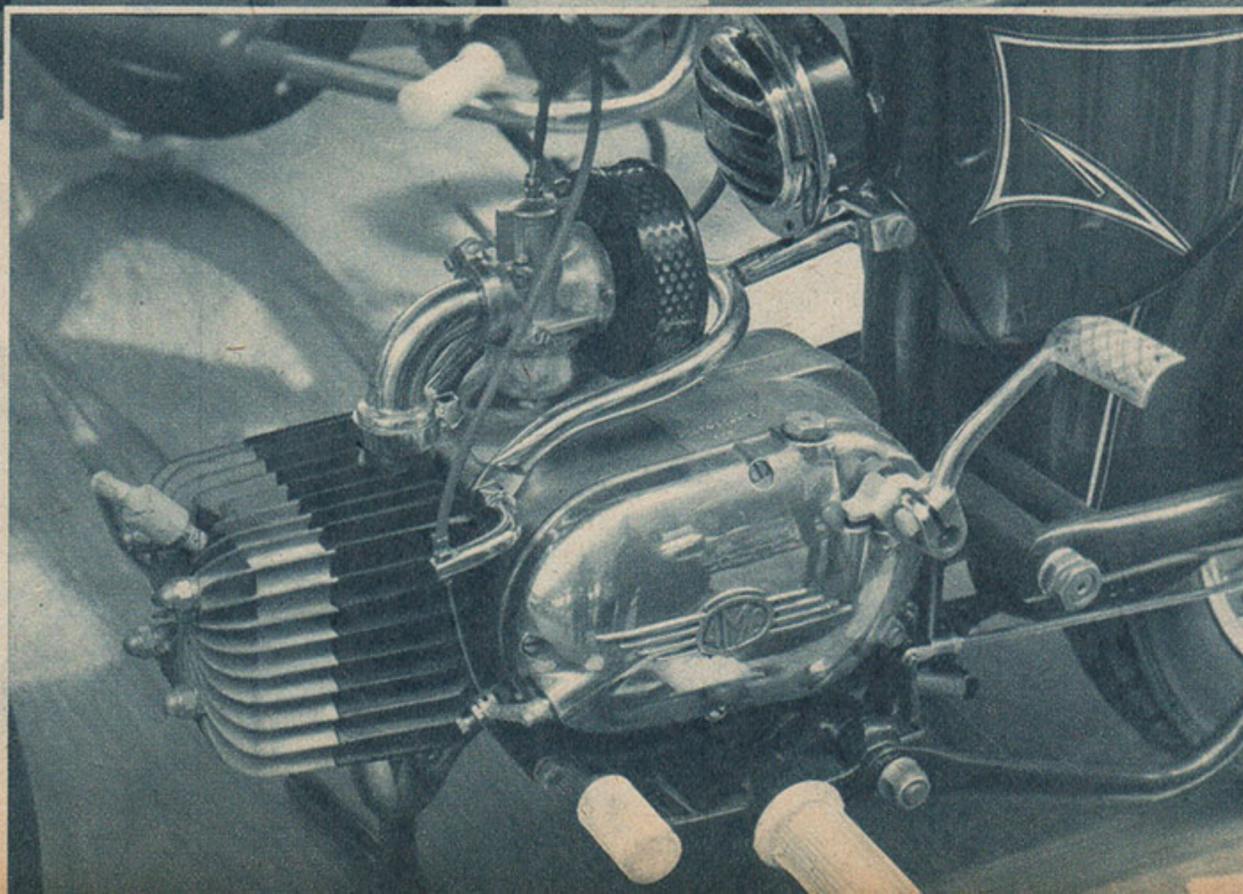
La suspension par coulisseaux apparaît de plus en plus archaïque,

et les marques qui s'y cramponnent, pour des raisons de prix de revient, auront certainement bien du mal à l'avenir à faire admettre à la clientèle les qualités supposés d'un tel système.

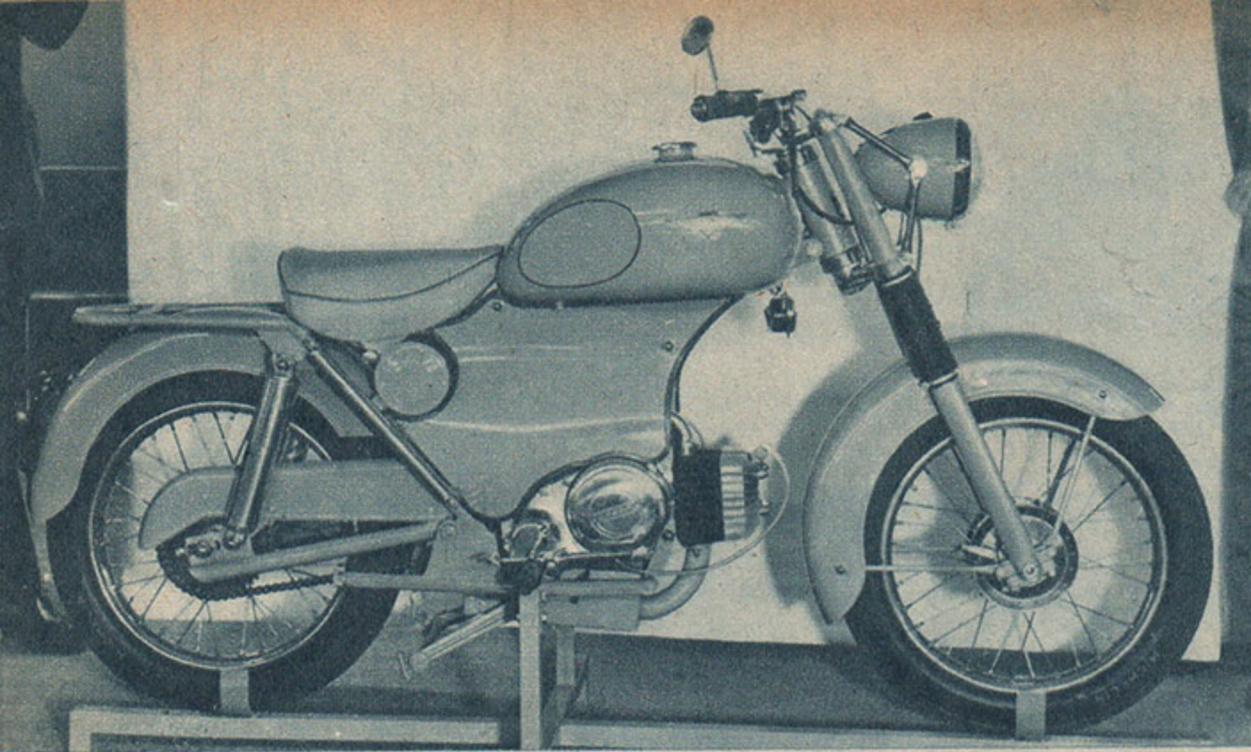
Aucune nouveauté dans la catégorie 250 cm³ qui n'as pas tenu, et de loin, les promesses qu'elle portait à sa naissance, ceci étant une question de prix, face à la concurrence étrangère, et ayons le courage de le dire, de technique également.



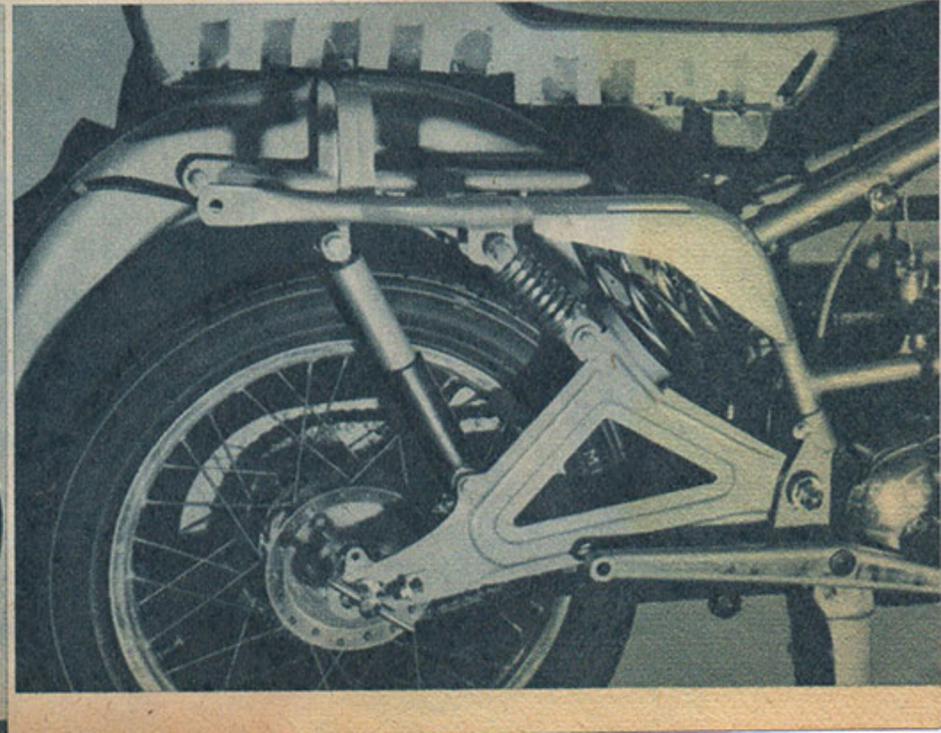
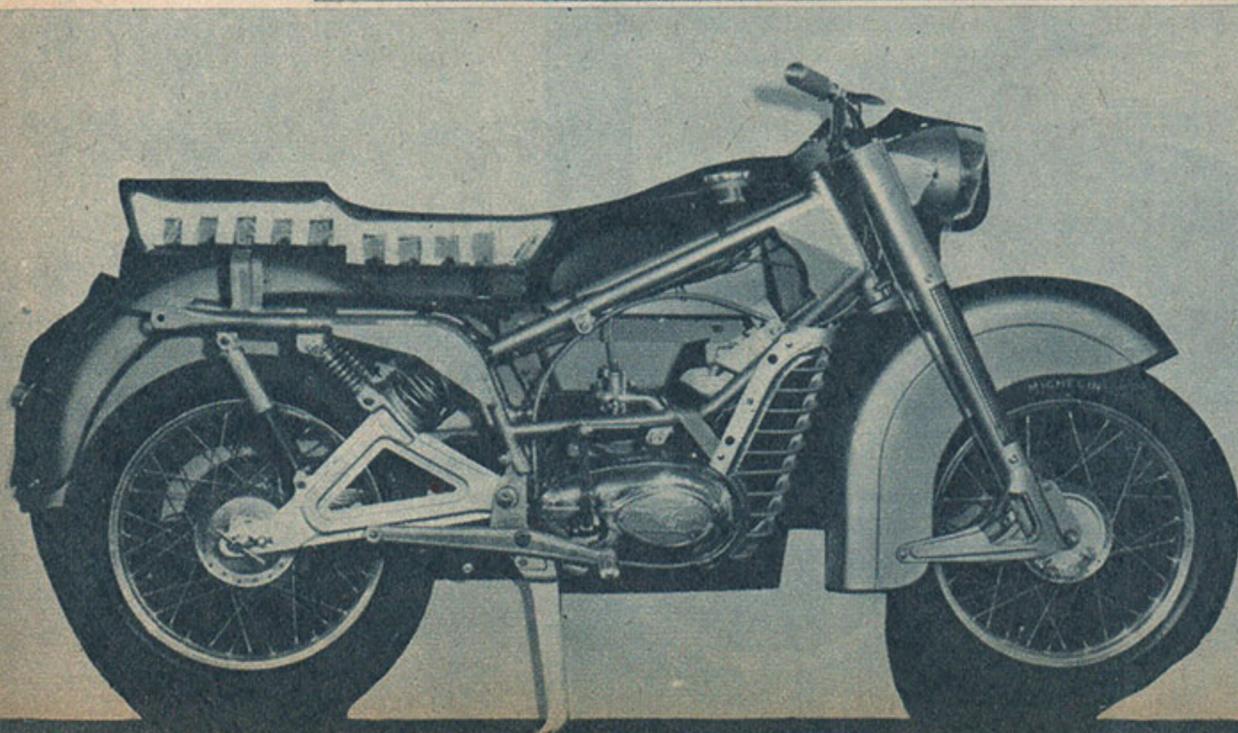
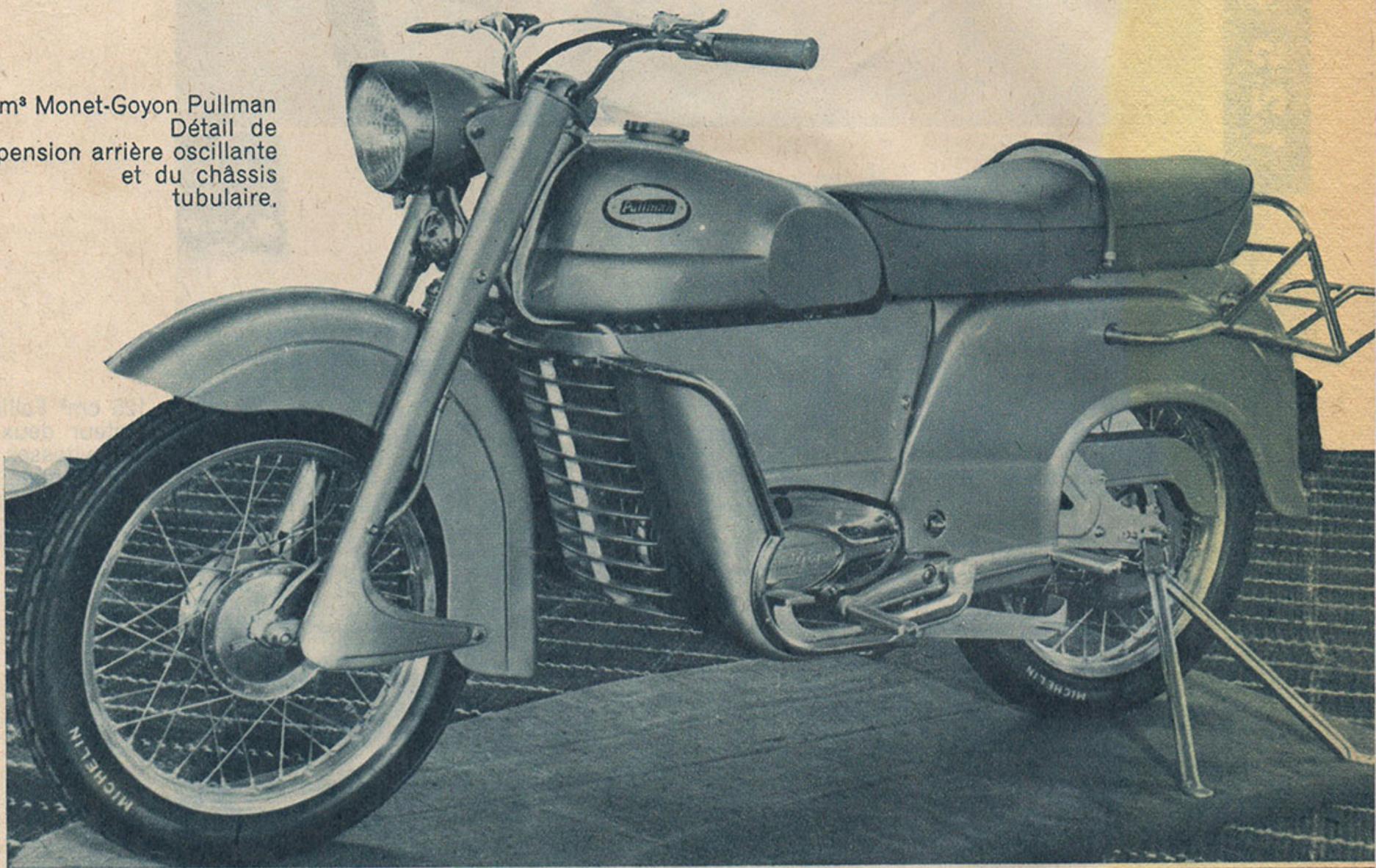
Réalisation
Guiller René,
autour
du 125 cm³ A.M.C...

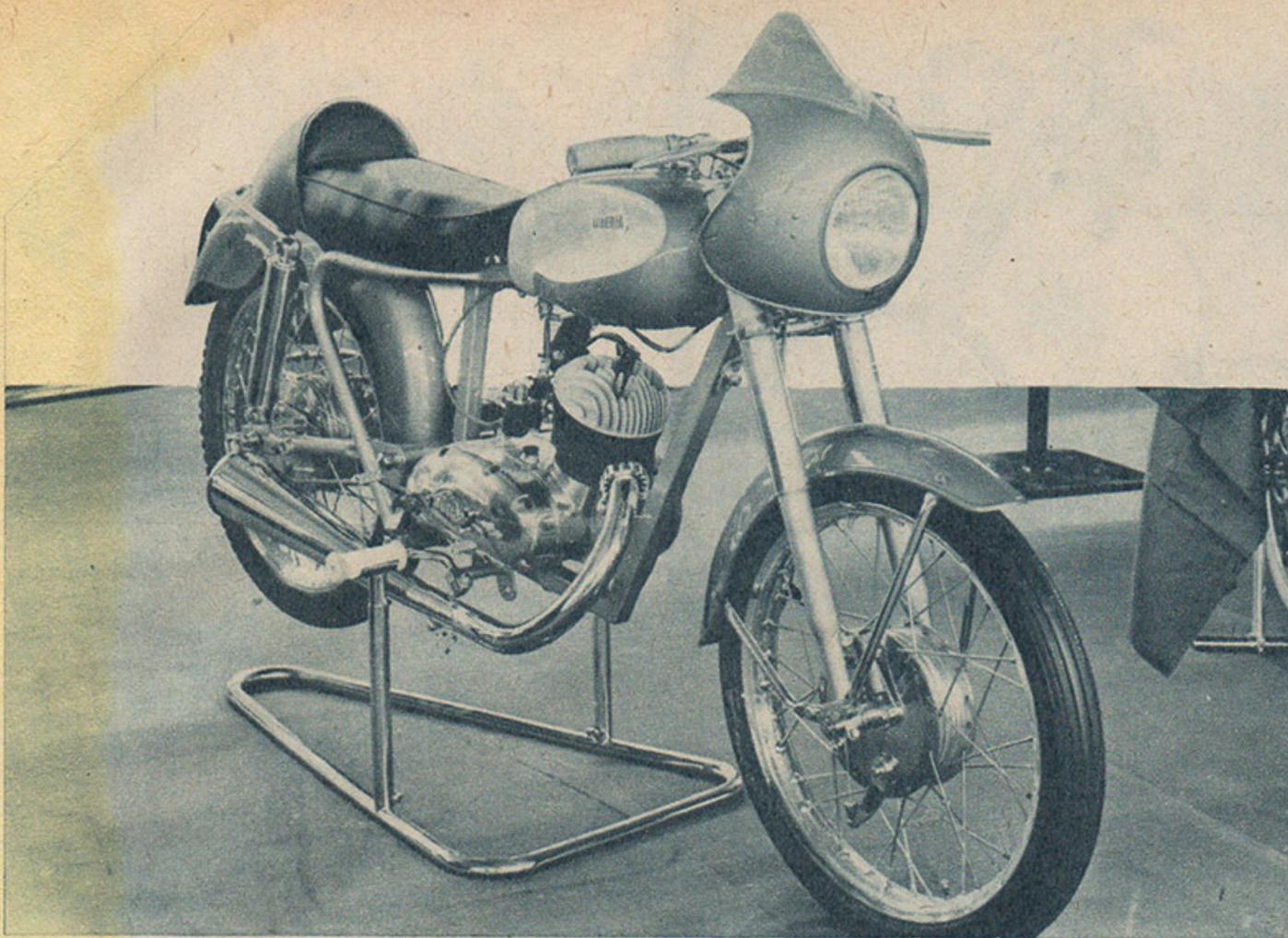


... et Gima.

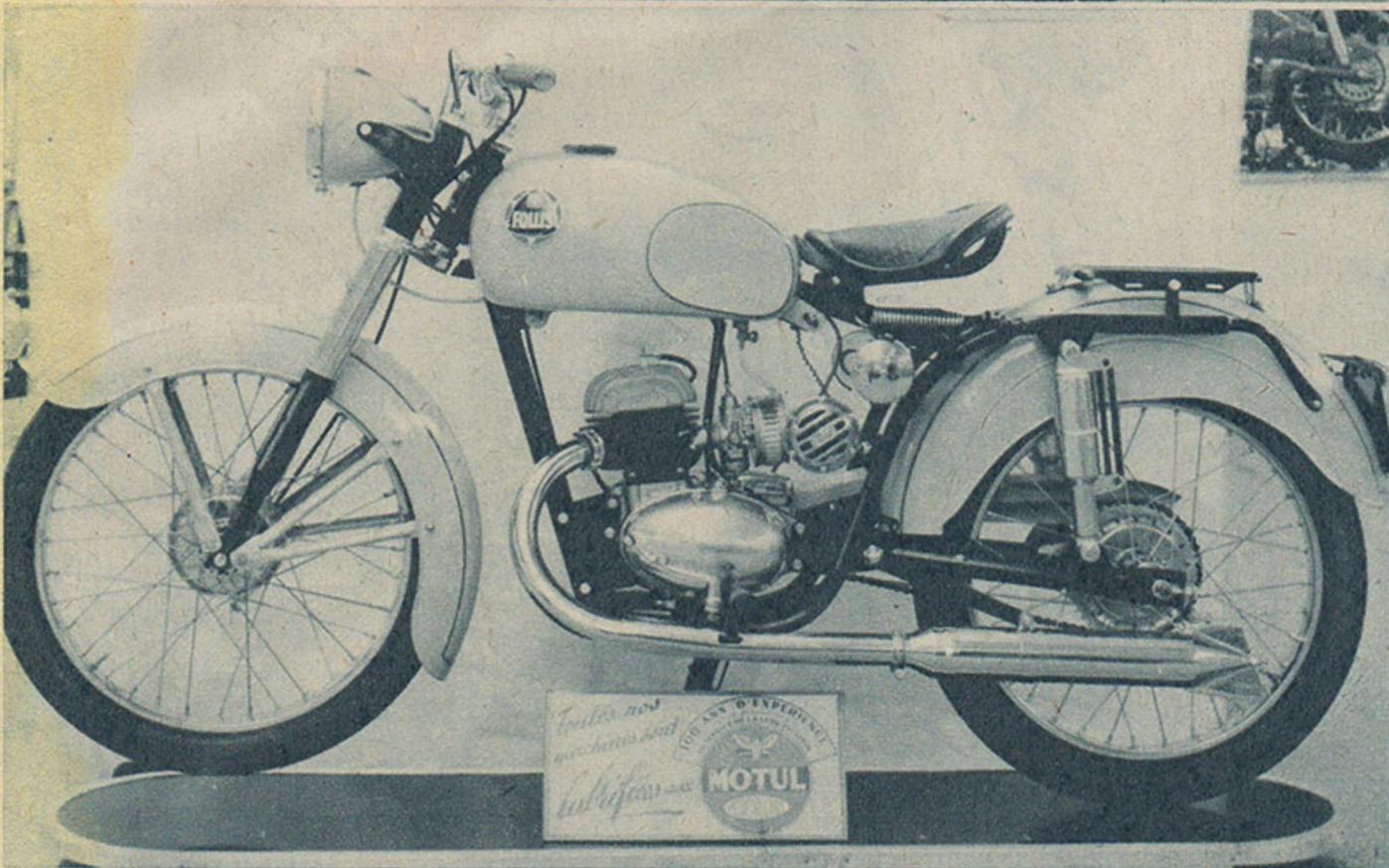


Le 125 cm³ Monet-Goyon Pullman
Détail de
la suspension arrière oscillante
et du châssis
tubulaire.

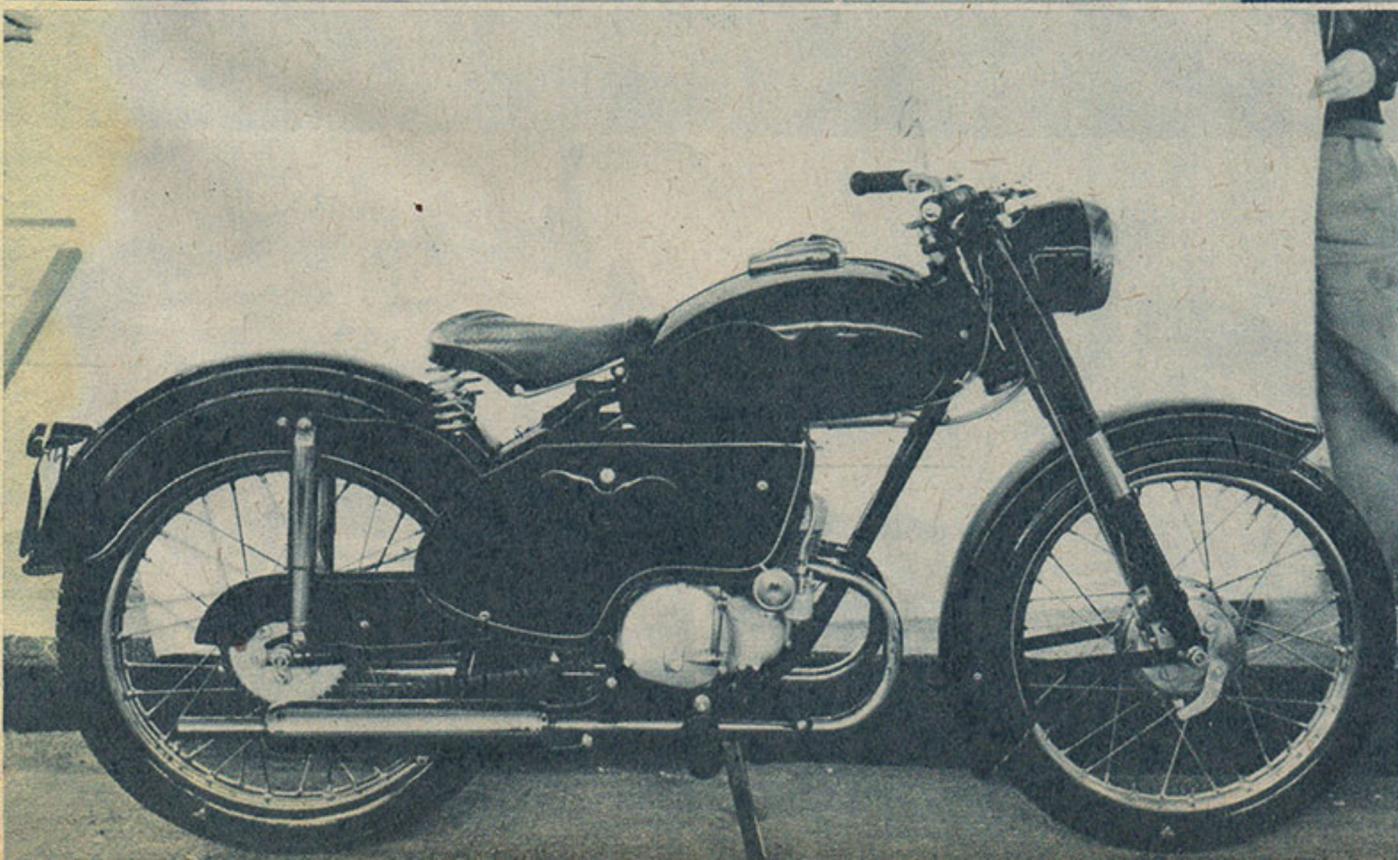




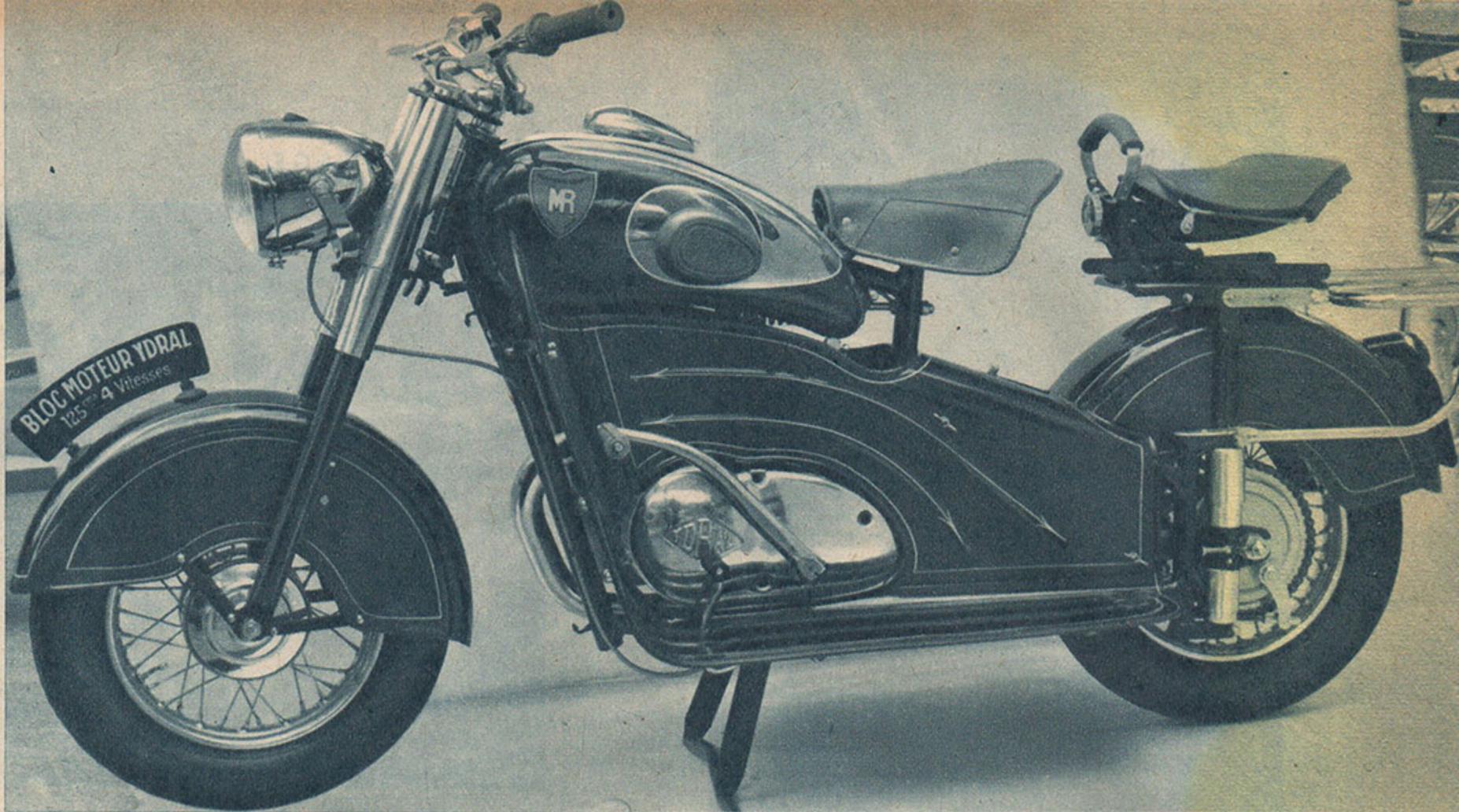
Remarquable 125 cm³ sport, exécuté par Liberia; moteur Ydral quatre vitesses.



125 cm³ Follis, moteur deux temps, trois vitesses par poignée tournante.

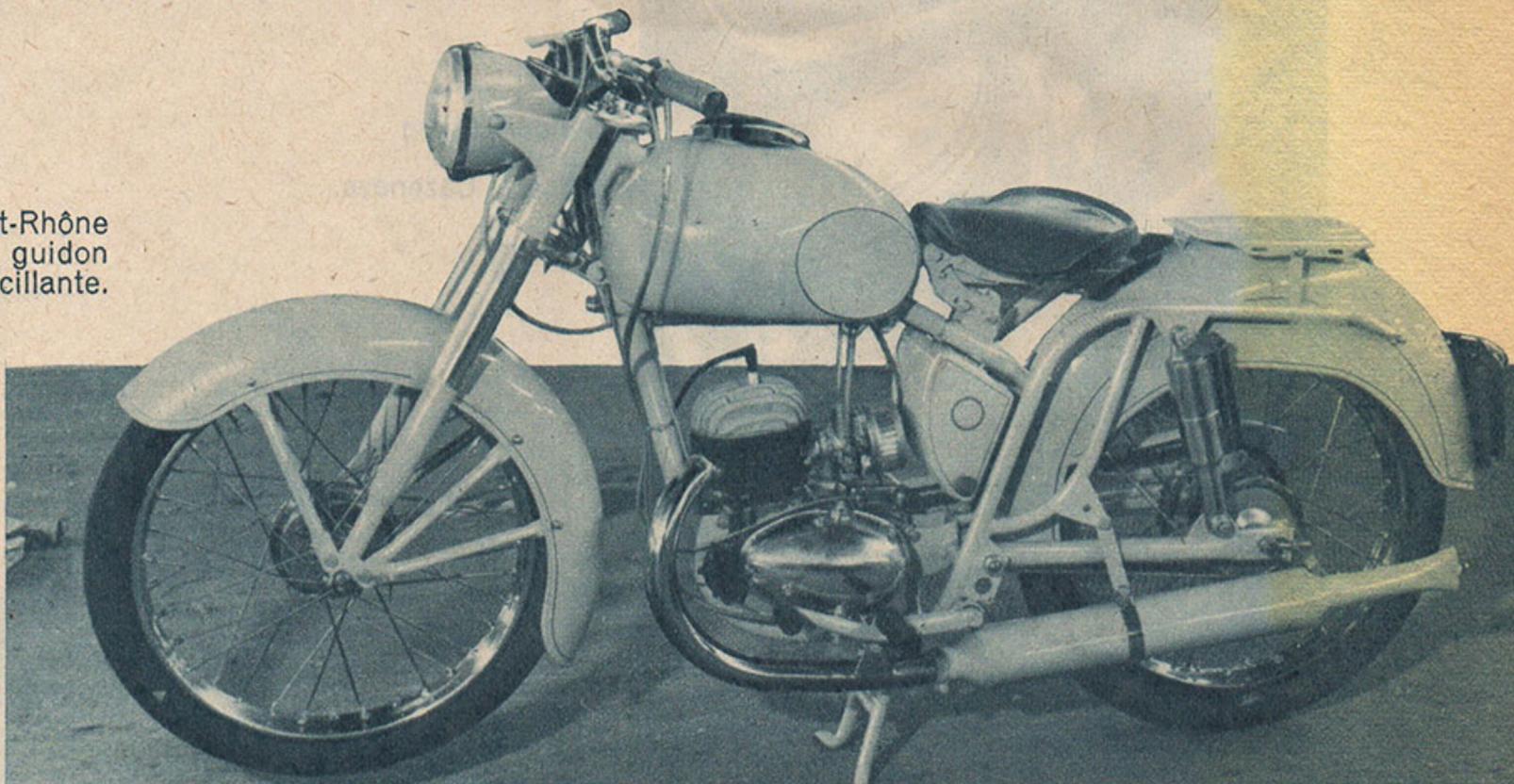


Le 125 cm³ René-Gillet, modernisé par l'adjonction d'une suspension oscillante et d'un carénage central.

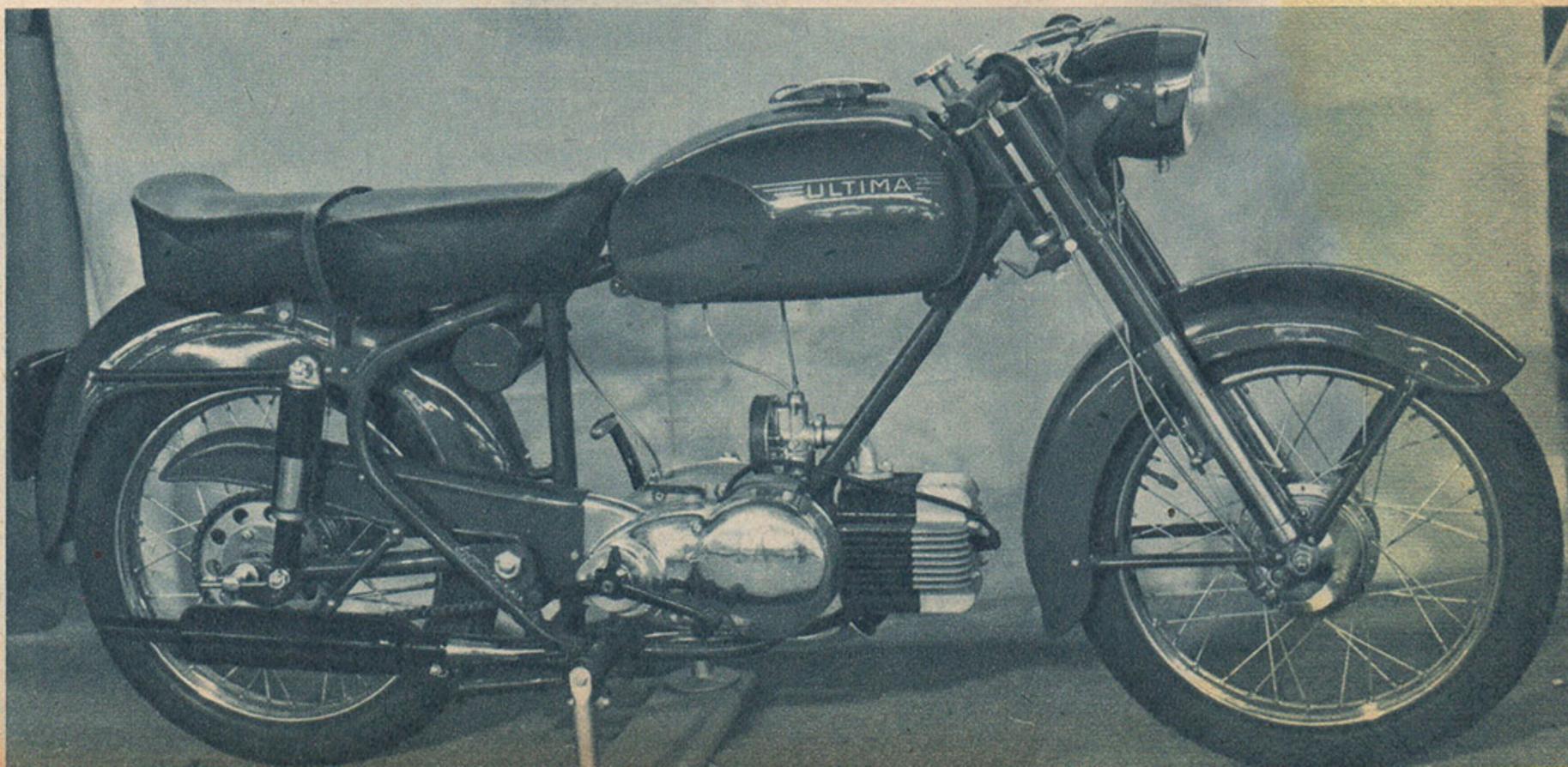


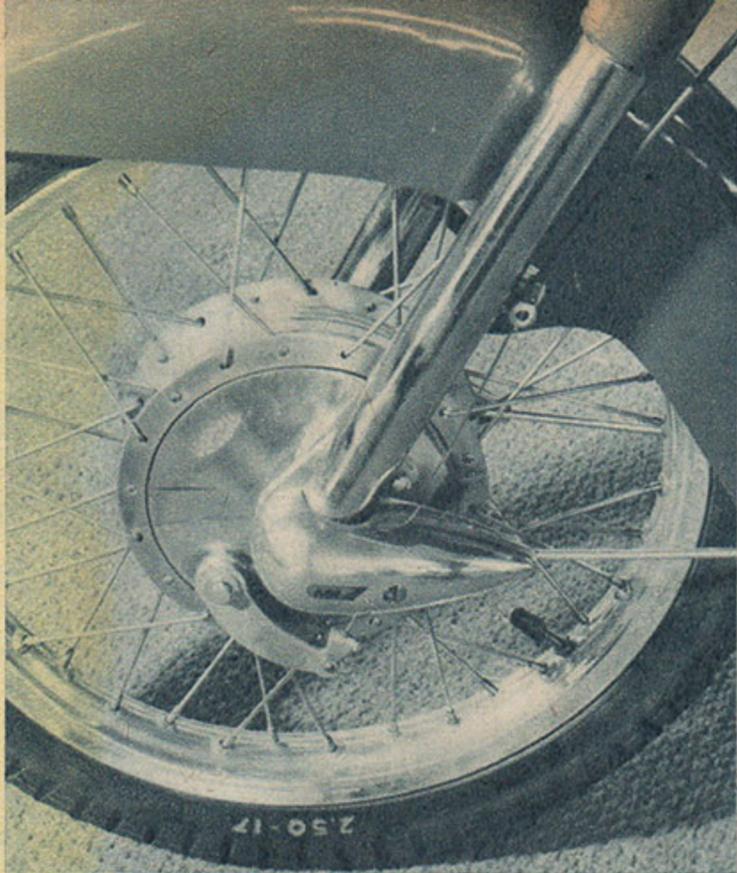
Intermédiaire entre le scooter et la moto, le M.R. 125 cm³

Nouveau 125 cm³ Gnome-et-Rhône
trois vitesses au guidon
et suspension oscillante.

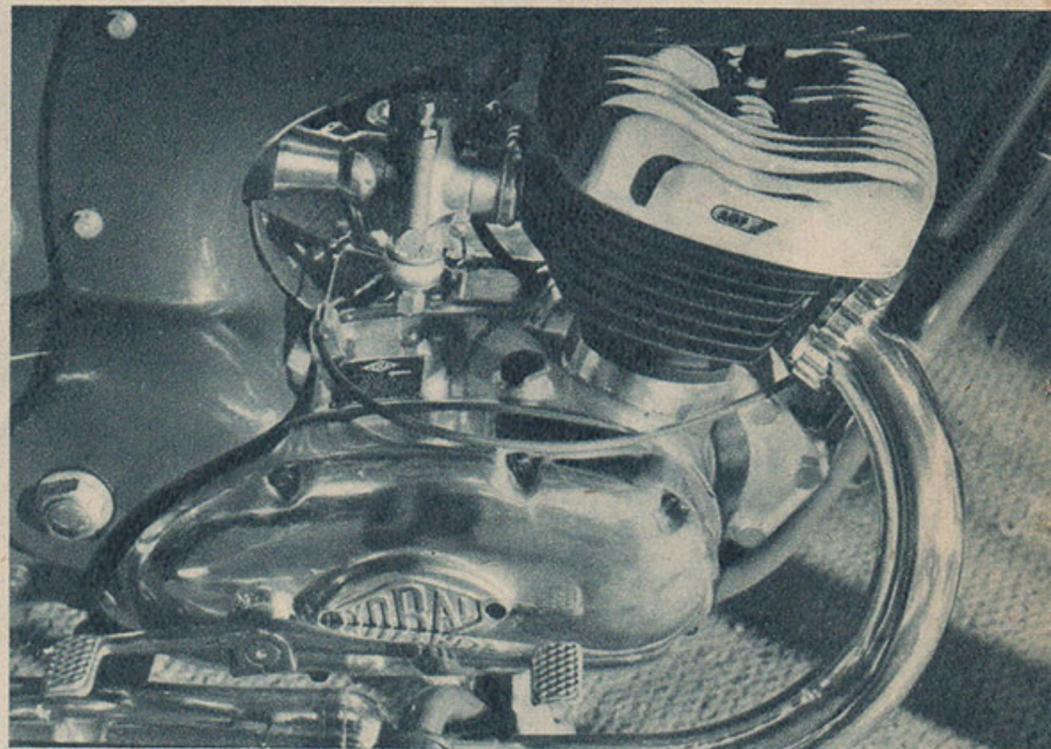


Le 125 cm³ Ultima,
équipé d'un
moteur Ultima
trois vitesses
et cylindre
horizontal.

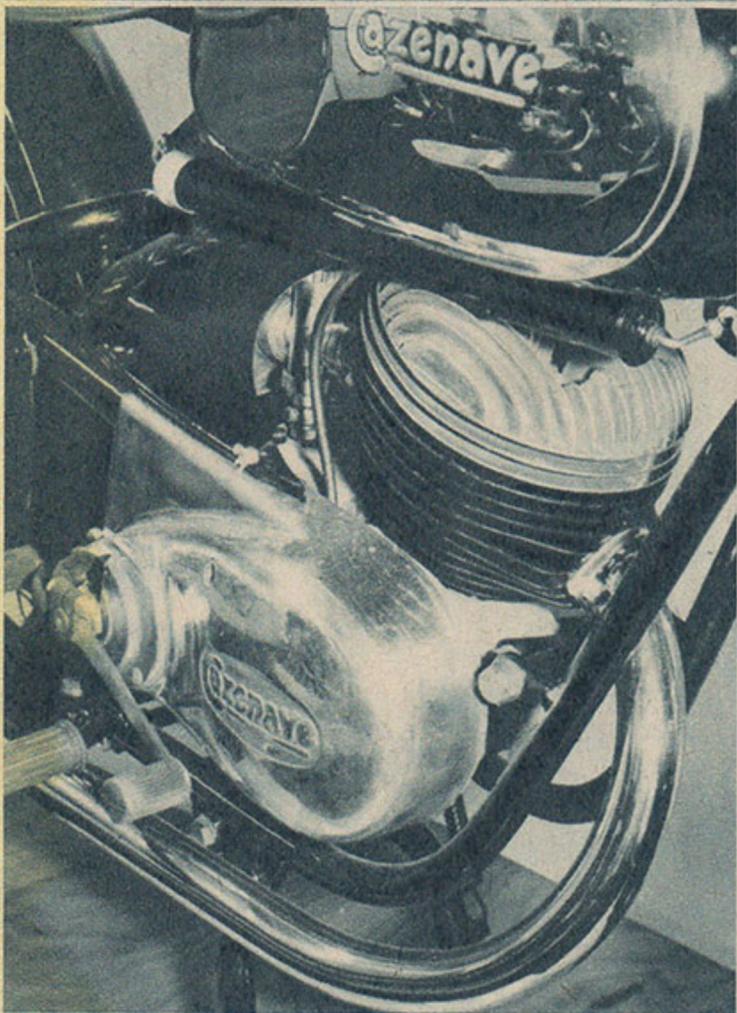




Enjoliveur de fourche sur l'A.G.F.



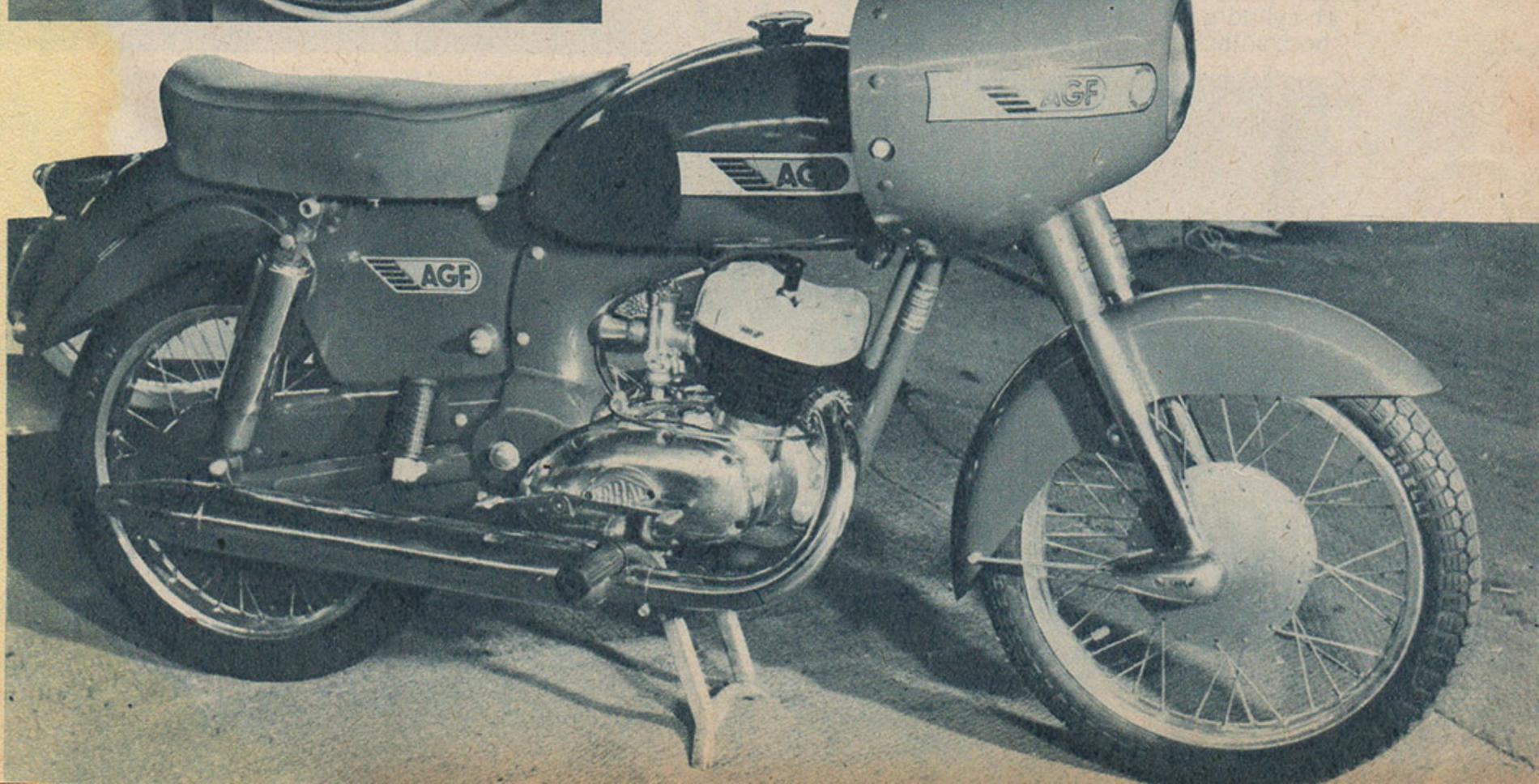
La superclasse A.G.F.,
adaptable
au moteur Ydral.



Moteur Ultima
sur une
175 cm³ Cazenave.



175 cm³ A.G.F.,
type
« Bol d'Or ».





procès du carénage ?

LE MONDE MOTOCYCLISTE A LA RECHERCHE D'UNE FORMULE

PEU après la dernière guerre, certaines compétences du sport motocycliste soulignaient les inconvénients d'une formule qu'elles jugeaient périmée; dix ans après, la même formule de course tient toujours, mais maintenant les adversaires en sont beaucoup plus nombreux.

Il y eut une timide tentative (nous disons timide car la Commission Sportive Internationale de qui elle émanait n'a pas osé maintenir sa décision) pour faire du nouveau, en fait une solution de paresse, la suppression des 500 pour 1955 et des 350 pour 1956.

D'après ce que nous avons vu cette année, les 500 de 1954, année du projet, seront rattrapées, en vitesse, par les 250 de 1957, ce que nous avons d'ailleurs prévu à l'époque.

Nous avons maintes fois déclaré que la cause des vitesses fabuleuses des machines de circuit actuelles était les conceptions particulières des organisateurs et fédérations qui ont créé des parcours avec, pour unique objectif, la réalisation de moyennes les plus élevées possibles, dont une des principales conséquences est le carénage, et un type de circuit dont Monza est l'illustration flagrante.

Le plus curieux est que la majorité des coureurs n'aime pas ces circuits, de même qu'ils n'aiment pas le carénage. On est en droit de se demander pourquoi ils l'utilisent? Nous en donnerons l'explication en nous excusant pour ce faire, de citer

l'exemple du désarmement : tous les pays sont pour, mais pas un ne veut commencer, de crainte d'être victime de ceux qui attendent que le premier pas soit fait par les autres.

Interdire le carénage en course pourrait sembler être une manœuvre d'adversaires du progrès, mais nous ne pensons pas que les carènes des machines de circuit actuelles se retrouveront sur nos montures quotidiennes; dans ce dernier cas, il s'agit plus de protection que de performances.

Nous allons maintenant citer les opinions de constructeurs, puis de pilotes, sur ce sujet qui est le plus discuté actuellement. Ces opinions furent émises dans les colonnes de notre confrère italien « Tutto-sport Motori ».

L'ingénieur Carcano, le responsable des Guzzi, a déclaré; avantage d'une vitesse plus élevée, mais poids plus grand, accessibilité réduite du moteur, dangereux si le carénage est mal réalisé. (Sur ce point, nous admettons de bonne grâce que la carène à la « Guzzi » est certainement celle qui offre la plus grande sécurité par vent latéral.)

En cas de chute, le carénage permet une certaine protection. (Nous avons constaté au T.T. que la blessure du pied, sans gravité d'ailleurs, du coureur Wright sur N.S.U., était due au coincement de son pied dans le carénage endommagé, mais cela eût pu se terminer tout autrement.)

M. Carcano déclare que le carénage sera encore employé dans les Grands Prix futurs. (Cette prédiction est motivée par les moyennes réalisées dans les Grands Prix 1955.)

M. Gilera, qu'il est superflu de présenter, souligne l'évidence d'une vitesse accrue par l'utilisation de profilage, mais il apporte aussi ses problèmes de refroidissement et de stabilité, il n'est pas aisé de concilier carénage et refroidissement par air.

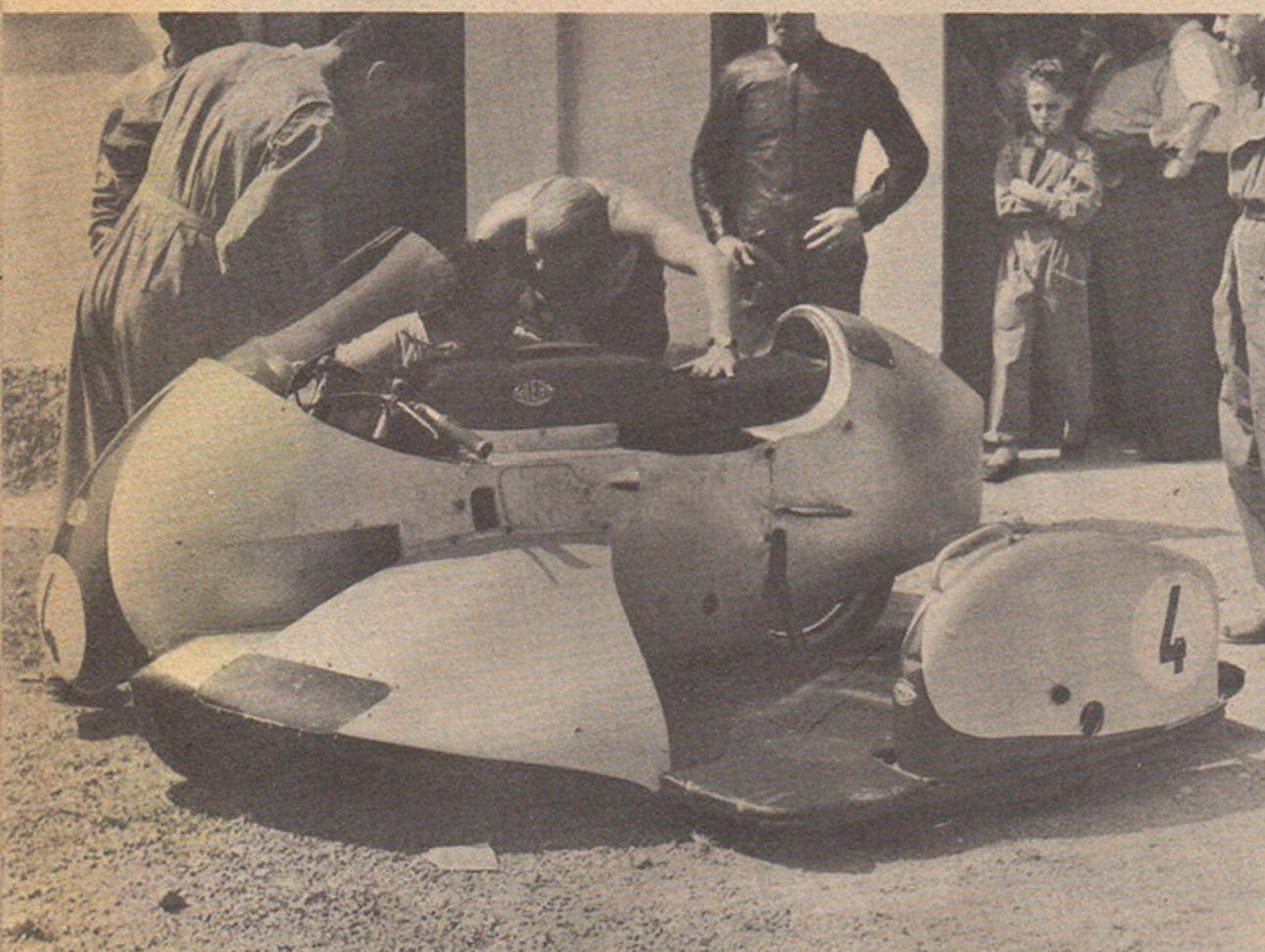
Les vents élevés le rendent « hasardeux ». La « poubelle » ne fut pas utilisée sur les Gilera du T.T. car le climat très changeant de l'île de Man ne permet pas de prévoir le temps avec certitude suffisamment à l'avance. Il préfère perdre des kilomètres-heure que d'avoir le souci de graves conséquences.

M. Gilera partage les opinions émises par les coureurs qui ont demandé l'interdiction du carénage, pour le danger encouru et, raison surprenante pour un latin, qu'une moto carénée perd ses caractéristiques naturelles et traditionnelles. (Les motards anglais ont dû « jubiler » à la lecture de cette explication !)

L'utilisation de carène enveloppante est justifiée lorsque le circuit est rapide, avec virages à grand rayon et air calme. Autrement profilage partiel de tête de fourche et réservoir.

Il ne pense pas que nous verrons sur nos motos de tourisme la roue avant enfermée dans une « poubelle ».

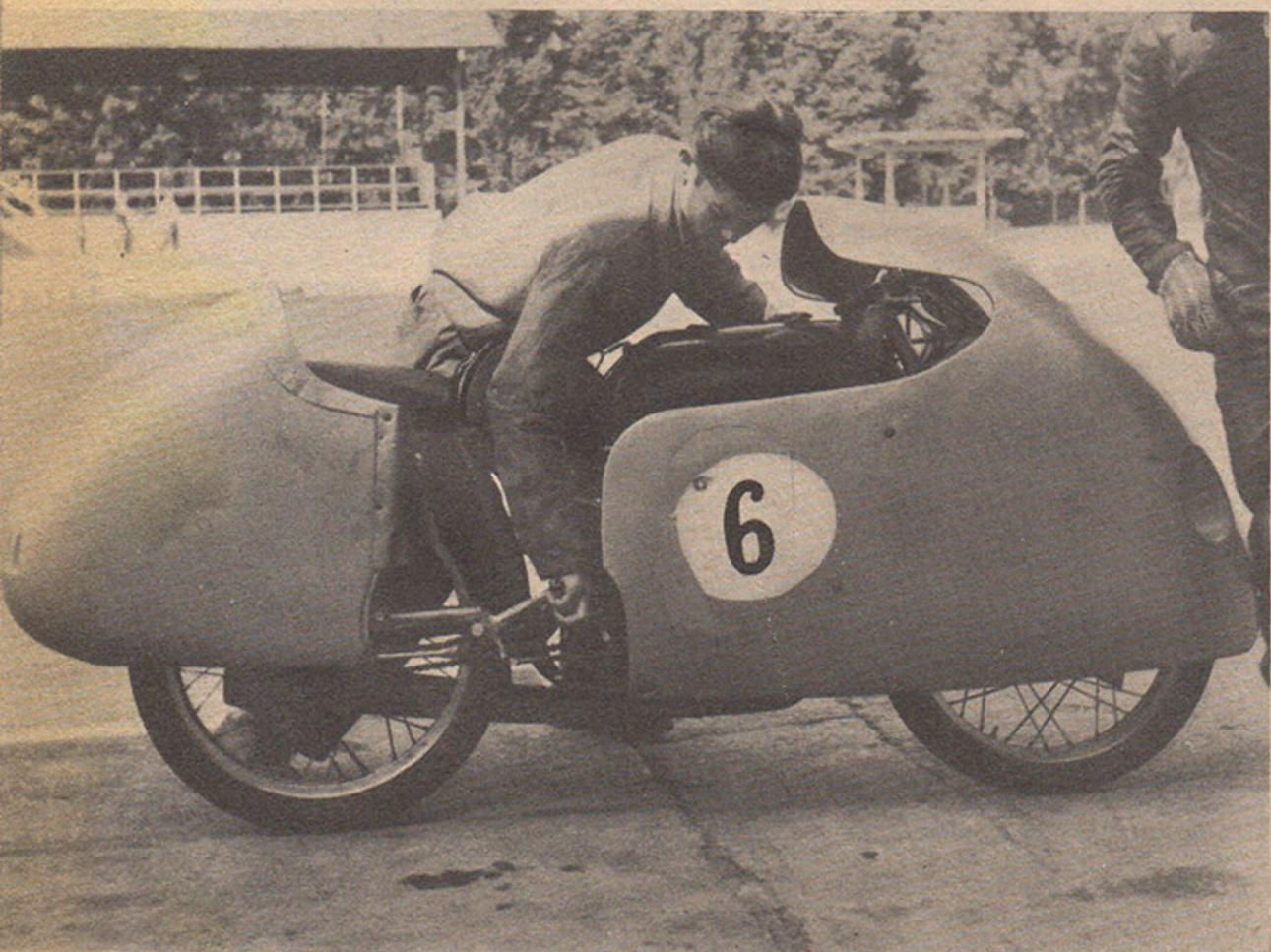
Le comte Agusta, directeur de la M.V.



L'ensemble sidecar Gilera, préparé pour le G.P. de Monza.



Sur la 125 M.V., le carénage atteint son emploi maximum pour une machine de circuit.



reconnaît aussi (qui ne le pourrait) l'avantage de vitesse, mais les dangers qui en forment, d'après lui, la contrepartie sont la sensibilité au vent latéral (en 125 un de ses coureurs à l'Ulster Grand Prix de 1954 fut envoyé au talus), la maniabilité réduite par angle de braquage diminué, vibrations, et il peut également se détacher. La visibilité, même avec les meilleurs pare-brise, laisse à désirer, un coureur petit est donc obligé de se déplacer pour mieux voir en courbe, la pression de l'air augmente le poids sur la roue avant, et si l'on veut placer le centre de gravité plus en arrière pour y remédier, la direction devient trop légère à grande vitesse, lorsque la suspension arrière « travaille » à plein. Pour conclure, il espère que les organisations responsables interdiront le carénage, ou le cantonneront dans de strictes limites.

Le comte Agusta ajoute que ses machines en sont munies contre son gré par l'état actuel de la compétition.

M. Morini, le constructeur de racers bien connu est plus catégorique encore.

Aucun avantage technique, sensibilité au vent latéral, ne tolérer qu'un profilage partiel de fourche, guidon et réservoir

Le carénage ne peut être admis que pour les tentatives de record.

Il pense que son interdiction ne saurait tarder, comme l'a été le compresseur.

D'ailleurs, il est interdit sur les machines compétition de sport, et la majorité des coureurs internationaux est contre.

Dans le clan des coureurs italiens, Lorenzetti est pour l'interdiction, mais son coéquipier Agostini prétend qu'il fut protégé par son carénage dans au moins deux chutes, Forconi et Merlo sont du même avis que Lorenzetti, tandis que Liberati se tient dans une prudente neutralité, disant que le carénage Gilera n'est pas dangereux.

De tout ceci il ressort qu'en Italie, où le carénage a été plus travaillé, ses utilisateurs ne l'aime pas.

Chez D.K.W., nous savons que Hobi est le seul coureur à l'apprécier.

On ne saurait ignorer l'opinion de Duke. Son expérience, ses qualités et son palmarès nous obligent à en faire grand cas. Le carénage, dit-il, tend à cacher l'individualité des machines, de plus, c'est un mauvais procédé d'obtenir une augmentation de la vitesse par cet artifice, et dans certaines conditions, c'est un élément de danger.

Pour en terminer avec le carénage, nous citerons l'opinion du regretté Graham, coureur aussi de grande expérience. Peu avant sa mort tragique, en 1953, alors que les machines de courses n'en étaient qu'au profilage de tête de fourche, « Les » déclaraient que travailler au « flair » en aérodynamique pour tricher avec le vent était tricher avec sa vie. Il n'aimait pas le profilage de tête de fourche qui diminuait la visibilité vers le bas.

Ce que toutes les personnalités que nous venons de citer n'ont pas mentionné, parce qu'indirectement intéressées au problème, est la malheureuse situation des coureurs privés qui s'alignent dans un Grand Prix.

Leurs machines, déjà intrinsèquement inférieures à celles d'usine, quelque 30 km/h entre une 500 Norton-client et une Gilera, voient l'écart passer à 60 km/h par l'utilisation du carénage. Quand on connaît le prix de revient et les aléas d'une carène exécutée « au nez », il n'étonne personne que les privés ne tiennent pas à l'employer, à de rares exceptions près.

Cela fait déjà une trentaine d'années qu'on entend des personnes liées au sport motocycliste dire que les 500 vont trop vite, c'est probablement plus vrai aujourd'hui.

d'hui qu'en 1925 ou 1930, quoique tenue de route, maniabilité, freinage, solidité aient progressé presque à l'égal de la vitesse, mais il est probable que le facteur humain n'a pas suivi le train. Il faut néanmoins retenir qu'un « grand monsieur » comme Leslie Graham, a aussi fait sien cette formule citée plus haut, cela bien avant sa mort. Contrairement à ce que l'on pourrait supposer après ce que nous venons d'écrire, l'accident dont il fut victime ne met pas en cause la vitesse des 500 ou la tenue de route de sa machine, nous ne pouvons en mentionner la raison ici, mais avec une 250 le résultat eût été identique, un concours malheureux de circonstances, comme presque toujours en pareil cas, ne lui ayant pas permis de s'en tirer.

Graham demandait en 1953 une formule semblable à celle utilisée en compétition automobile, avec variations des limites de cylindrée à intervalles déterminés.

On peut dire sans craindre d'opposition, sauf des organisations aveugles, ou qui ne veulent pas voir, que depuis cette année 1953, la compétition motocycliste est en déclin, et une des causes principales est le désintéressement de plusieurs marques à entretenir de la mécanique spéciale. Il faut dire aussi que virtuellement dans chaque classe on assiste à la domination d'une marque, ce qui retire de l'intérêt à la course et n'encourage guère les autres constructeurs à répliquer. Cette opinion est aussi celle de Geoff Duke qui, dans les colonnes de notre confrère « Motor-Cycling » vient lui aussi d'attaquer la formule actuelle.

Il estime qu'entre courir « à la limite » avec du matériel surclassé et gagner sans grand plaisir parce qu'on a la machine la plus vite, il y a place pour un juste milieu.

(On a l'impression que Duke regrette les victoires qu'il a obtenues à l'arraché sur sa 500 Norton.)

L'avenir de la course, ajoute-t-il, dépend surtout de l'intérêt que lui porte les spectateurs, or, actuellement, la course n'est guère plus qu'une procession organisée et il n'y voit aucun avenir. (Où sont les « magnifiques » Grands Prix annoncés par les fédérations?).

Il émet ensuite des suggestions, et aussi que si la F.I.M. sorte enfin de sa léthargie, ce soit pour appliquer un nouveau règlement dès l'année prochaine, si le délai est de deux ou trois ans, il sera peut-être trop tard.

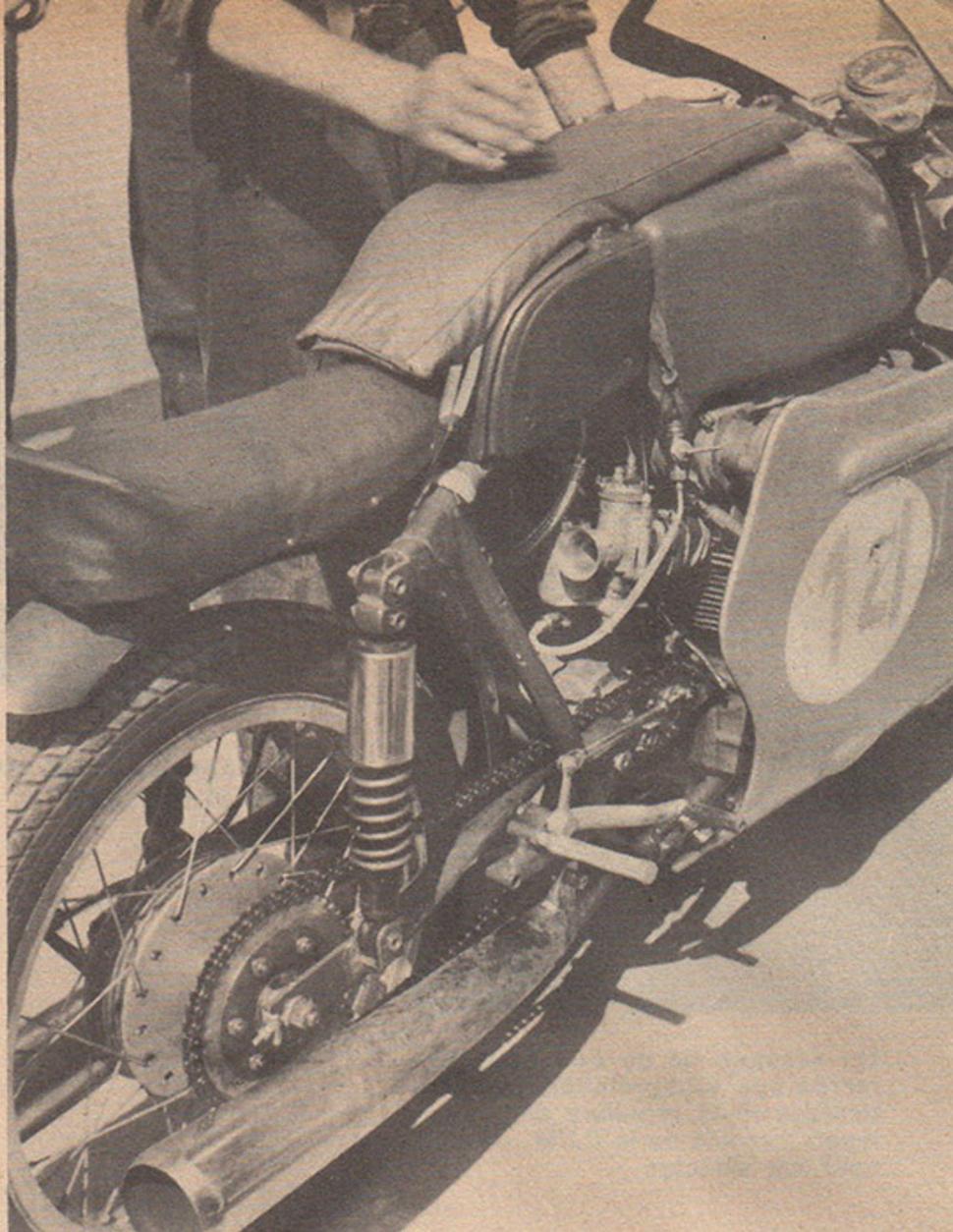
Voici en gros ce que préconise Duke: Le règlement des championnats du monde et le type de machine de circuit utilisés, sont à rayer totalement!

Les motos autorisées à courir devant être produites en certaines quantités, 100 par exemple, c'est-à-dire toutes les machines du commerce, mais améliorées suivant des limites bien définies, mais assez larges, puisque soupapes, passages de gaz, carburateurs et même méthode de commande de soupapes seraient libres, mais certains dessins de base du moteur seraient intouchables.

Parmi les restrictions aisément contrôlables, on note aucun carénage (encore) autour des roues, pas de mégaphones (logique), nombre de rapports identique au catalogue, réservoir d'essence de même contenance sur toutes les marques, à plus ou moins 2 litres près, pas de compresseur.

Puisqu'il y a moins de coureurs, ajoute-t-il, capables d'honorer une 500 que les machines de cylindrée inférieure, on pourrait supprimer cette catégorie afin d'augmenter l'attrait des courses « inférieures ». Par contre, amener les cylindrées à 100, 200, 300 et 400 cm³ comme il l'a été pro-

Sur cette nouvelle bicylindre M.V. 250 cm³, le carénage avant est seul utilisé. L'accessibilité au moteur paraît assez réduite.



posé, ne serait pas juste, car ce ne sont pas les cotes traditionnelles de nos moteurs, et les coureurs privés se retrouveraient du jour au lendemain avec du matériel périmé. Toute tentative pour faire des courses pour machines strictement de série est appelée à un échec, trop de gens malins cherchent les lacunes des règlements pour en tirer parti. Les courses du Clubman's T.T. actuel dans lesquelles on ne trouve pratiquement qu'une seule marque en lice est la conséquence de failles de règlements.

On ne pourrait suspecter Geoff de parti pris lorsqu'il veut que les Championnats mondiaux soient abandonnés, car ils sont à la base de son « vedettariat ».

Quatre raisons majeures. 1° frictions entre les coureurs d'une même marque (connaissant la prédilection des Italiens pour les courses pré-arrangées, ce n'est pas pour nous étonner); 2° le risque de perdre des points pour les coureurs d'usine s'ils ne prennent pas le départ permet aux organisateurs de réduire notablement les primes de départ; 3° les coureurs privés, qui ne sont guère d'ahs le coup pour les titres, reçoivent les éclaboussures du « secundo », puisque les primes de départ sont au prorata de la valeur marchande du matériel et des pilotes; 4° la nécessité pour les constructeurs de courir dans des épreuves sans intérêts commerciaux pour eux. (C'est là que les organisateurs fédéraux bondissent, car il n'est plus question de sport, mais travaillent-ils pour rien ces « sportifs », il en est qui sont désintéressés, ne généralisons pas, mais il y a aussi les appointés.)

Duke rejoint nos vues lorsqu'il déclare que, si les championnats mondiaux étaient néanmoins reconnus nécessaires, six courses seulement devraient être qualificatives. Les grands prix italien, allemand et anglais

(T.T.) tous les ans, les autres pays ayant leur Grand Prix un an sur deux en deux « équipes ». (Notez que les 3 G.P. susmentionnés sont ceux des pays des constructeurs qui supportent la course et ces derniers peuvent en tirer utilement des arguments publicitaires.)

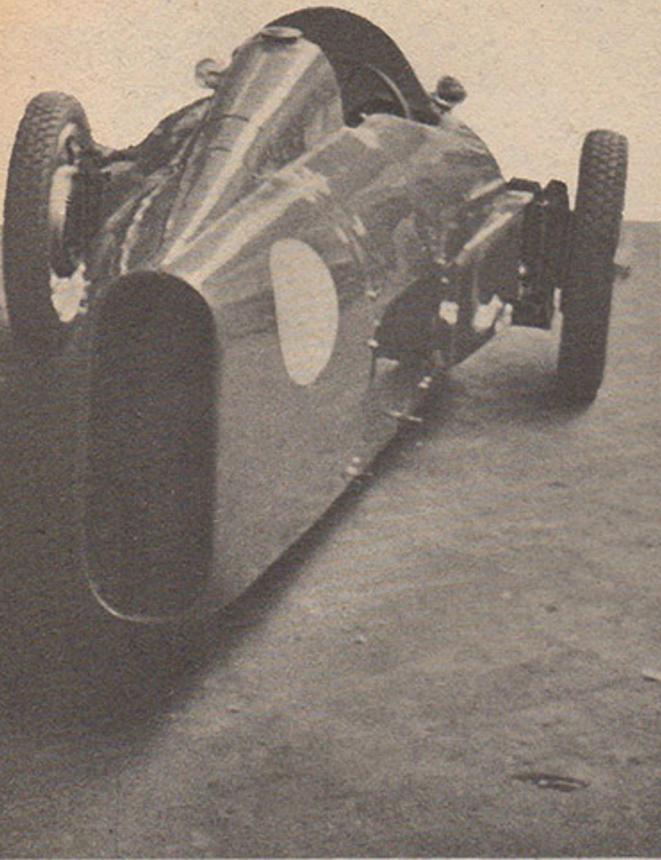
Il pense que la F.I.M. devrait, pour éviter les grèves et autres fâcheux incidents préjudiciables au sport (G.P. de Hollande et Ulster), établir un barème de primes de départ et au-dessus d'une certaine affluence (50 000) les coureurs devraient recevoir un pourcentage sur les recettes. (Pauvres concurrents du Grand Prix de France!)

Nous terminerons l'exposé de Geoff Duke en montrant nos craintes pour sa formule qui est en quelque sorte pour machines sport. On sait ce qu'il est advenu de la formule sport en automobile: la voiture sport est une voiture de course déguisée et l'adjonction de phares, démarreurs et autres fadaïses n'en a pas fait des voitures sport pour autant.

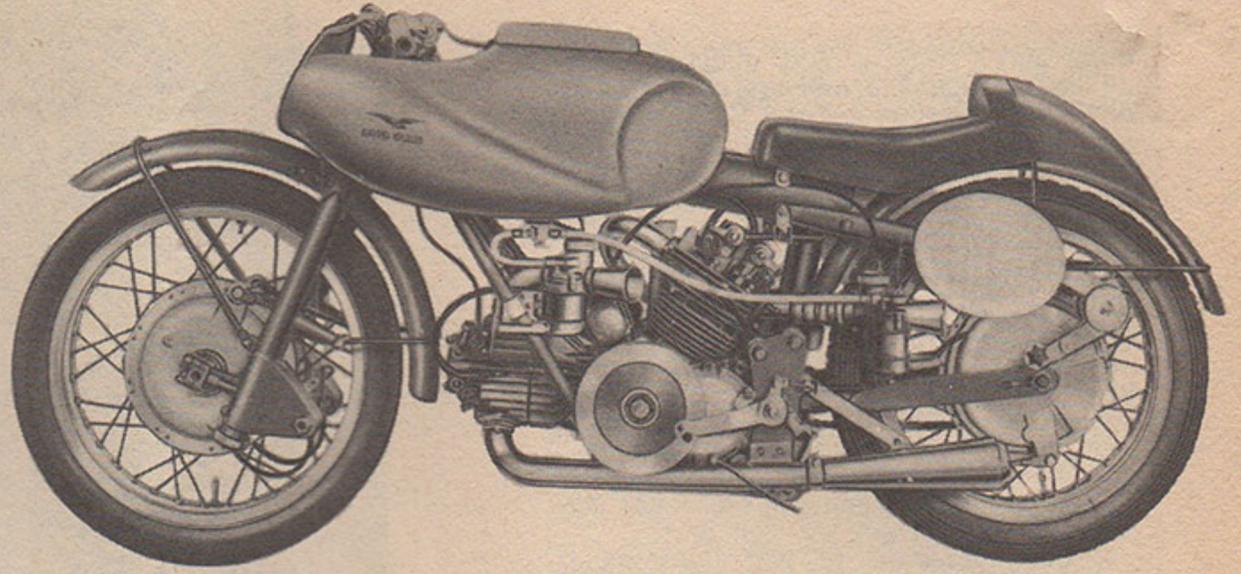
La formule proposée par les Italiens, il y a près de dix ans, 120 kg maximum à vide et limitation de la consommation est certainement plus près de la solution idéale.

Quant à nous, nous verrions aussi une limite de poids, mais réservoirs pleins, avec pour corollaire, utilisation maximum des alliages légers, diminution de la cylindrée en raison du poids et de la quantité d'essence à emporter, laquelle sera ainsi limitée par le poids total; néanmoins les ravitaillements seront permis pour les assoiffés, avec les inconvénients évidents qui les accompagnent, les motos à moteur deux-temps généralement plus légères mais plus gourmandes, auraient donc la possibilité d'emporter plus de carburant, alors que la formule italienne les désavantage.

Quelle que soit la formule qui sera adop-



Un exemple de ce que peut permettre une interprétation très particulière mais régulière des règlements actuels de la F.I.M. concernant les sidecars.

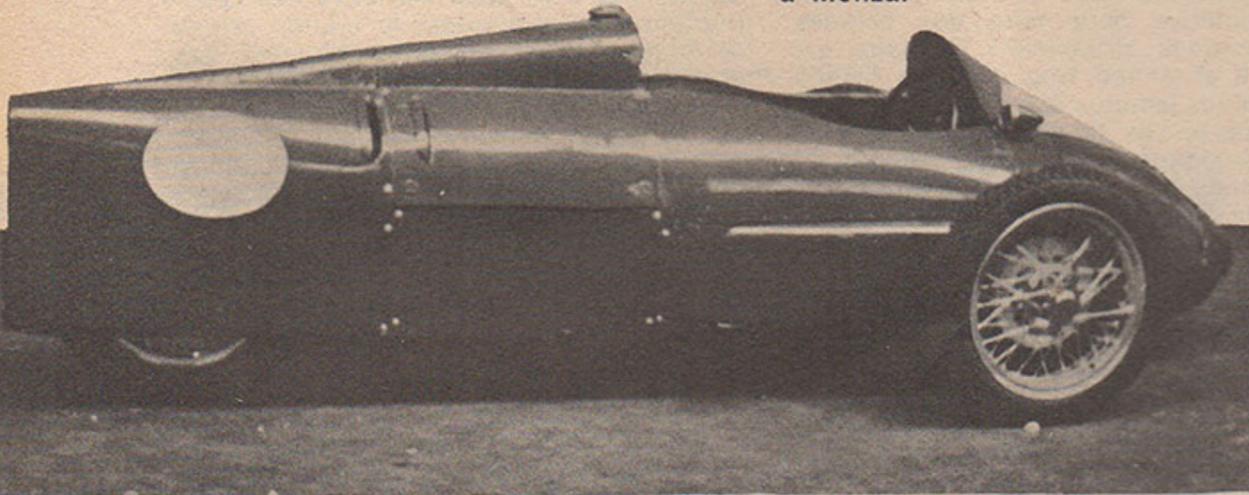


Sur l'ancienne 500 Guzzi bicylindre, la forme du réservoir annonçait les premiers pas vers le carénage.

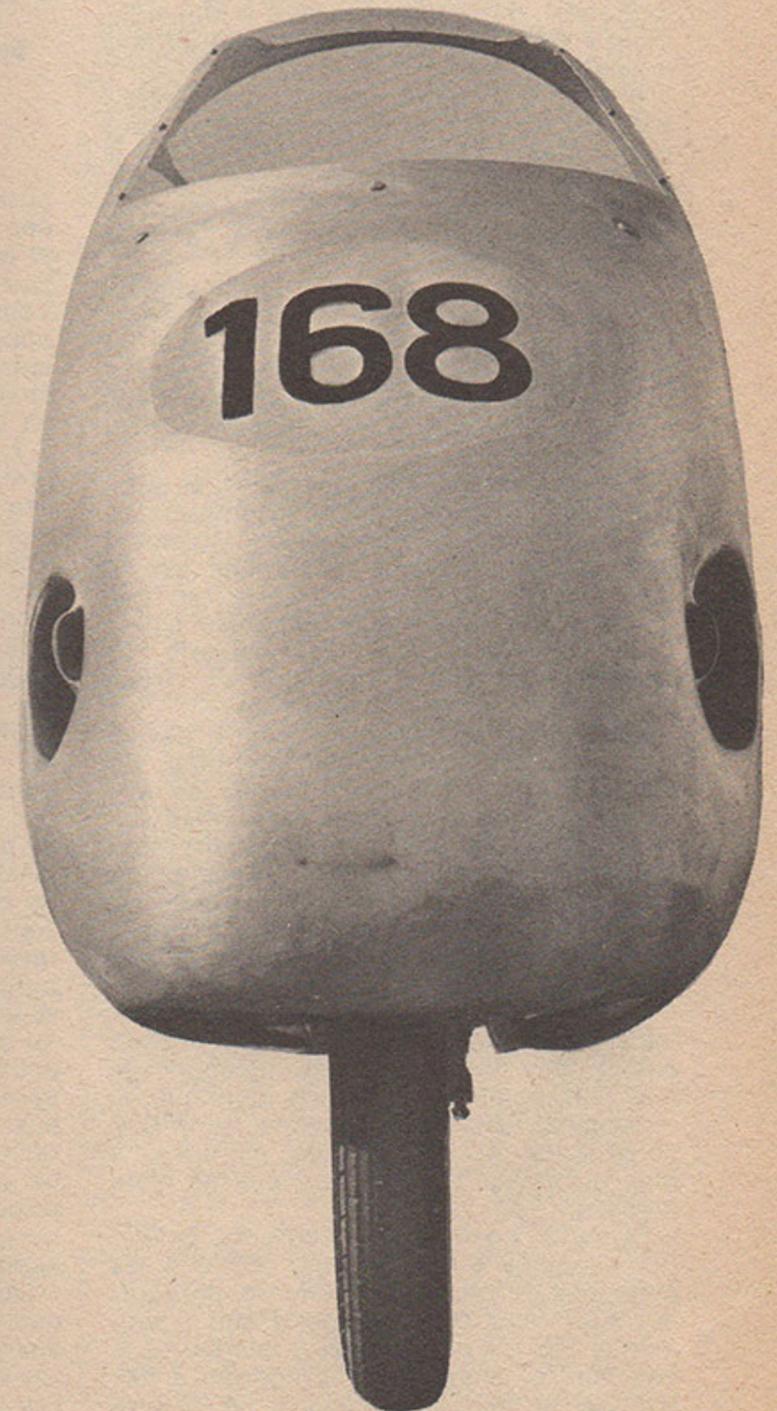
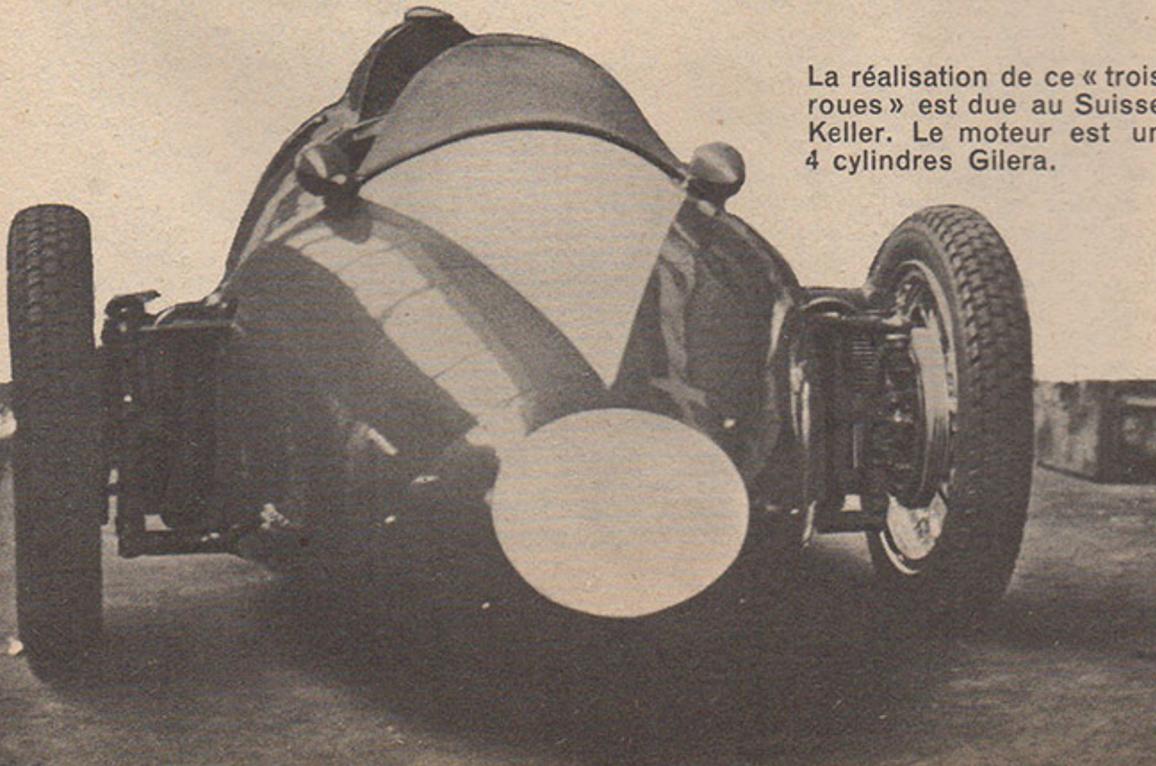
tée, elle ne réunira probablement pas 50 % des voix en sa faveur, mais ce qu'il nous faut, c'est une F.I.M. qui sorte de son doux sommeil, que ses membres pensent plus au sport qu'aux honneurs, et surtout qu'ils veuillent faire face à leurs responsabilités.

R. DOLICQUE.

Il est bien évident que cet engin n'offre plus qu'un rapport lointain avec le sidecar tel qu'on le conçoit. Devant l'hostilité déclarée des autres concurrents, ce véhicule ne fut pas admis à prendre le départ à Monza.



La réalisation de ce « trois roues » est due au Suisse Keller. Le moteur est un 4 cylindres Gilera.

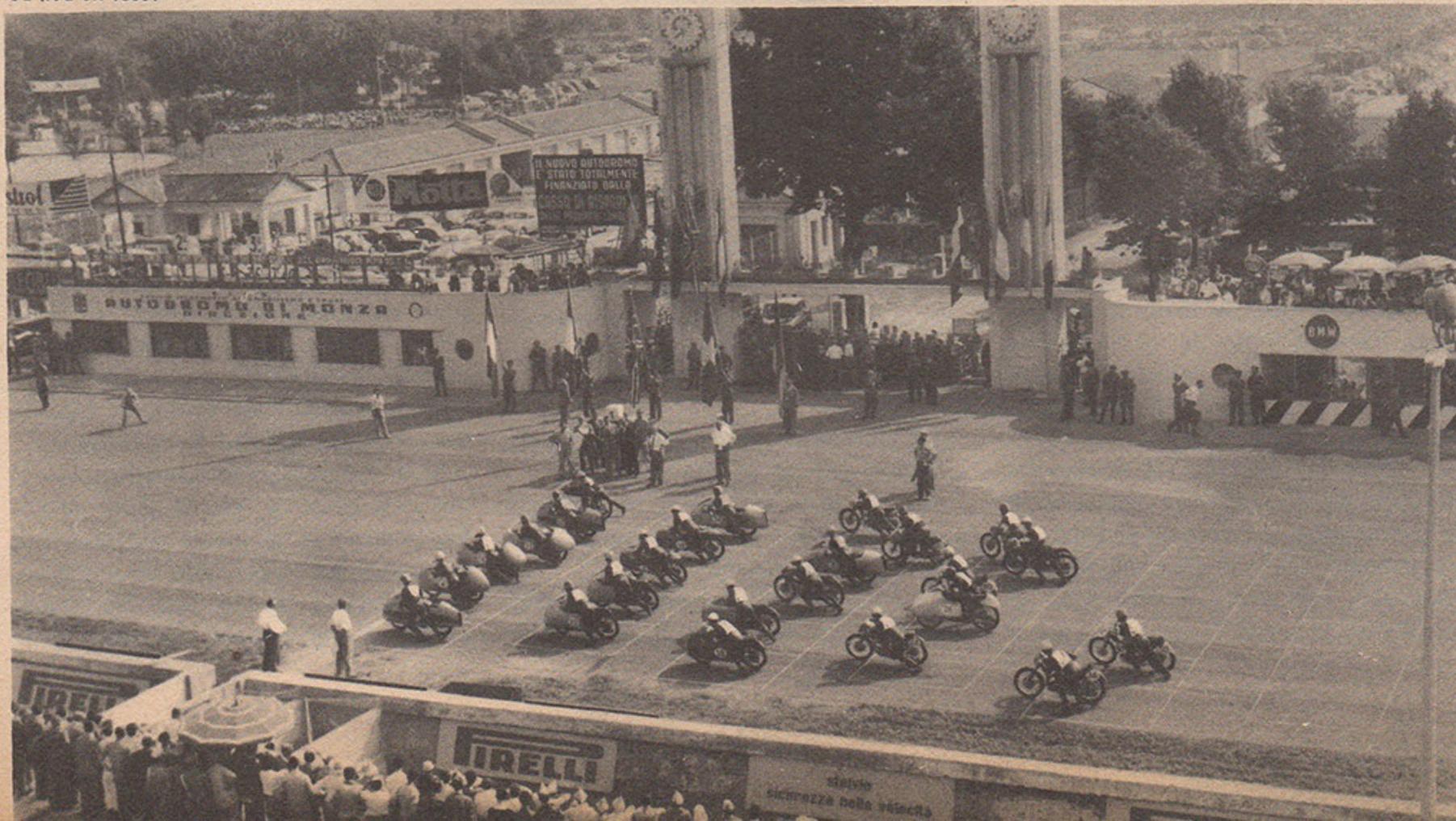


Le carénage de la 250 N.S.U. d'usine, vu de face.

MOYENNES COMPARÉES DES CHAMPIONNATS 54 ET 55

	ÉPREUVE	1954		1955					
		Moyenne du vainqueur	Tour le plus rapide	Moyenne du vainqueur	Tour le plus rapide				
125 cm ³	G.P. Espagne	Provini (Mondial)	103, 912	Ubbiali (M.V.)	106, 595	Taveri (M.V.)	105, 271	Taveri (M.V.)	105, 785
	G.P. France					Ubbiali (M.V.)	147, 598	Ferri (Mondial)	151, 861
	Tourist Trophy	Hollaus (N.S.U.)	111, 959			Ubbiali (M.V.)	112, 120	Ubbiali (M.V.)	115, 307
	G.P. Allemagne	Hollaus (N.S.U.)	127	Hollaus (N.S.U.)	128, 700				
	G.P. Hollande	Hollaus (N.S.U.)	137, 396	Hollaus (N.S.U.)	138, 941	Ubbiali (M.V.)	112, 977	Taveri (M.V.)	118, 833
	G.P. Ulster	Hollaus (N.S.U.)	123, 920	Ubbiali (M.V.)	127, 120	Ubbiali (M.V.)	110, 500	Ubbiali (M.V.)	115, 307
G.P. des Nations	Sala (M.V.)	146, 535	Ubbiali (M.V.)	150, 497	Ubbiali (M.V.)	151, 229	Ubbiali (M.V.)	156, 937	
250 cm ³	G.P. Espagne								
	G.P. France	Haas (N.S.U.)	162, 685	Muller (N.S.U.)	164, 662	Lomas (M.V.)	114, 857	Lomas (M.V.)	117, 800
	Tourist Trophy	Haas (N.S.U.)	146, 225			Muller (N.S.U.)	123, 800	Muller (N.S.U.)	126, 800
	G.P. Allemagne	Haas (N.S.U.)	136, 200	Hollaus (N.S.V.)	138, 400	Lomas (M.U.)	122, 076	Lomas (M.V.)	124, 712
	G.P. Hollande	Haas (N.S.U.)	153, 624	Haas (N.S.U.)	155, 885	Surtees (N.S.U.)	141, 023	Surtees (N.S.U.)	141, 718
	G.P. Ulster	Haas (N.S.V.)	124, 890			Ubbiali (M.V.)	162, 986	Baltisberger (N.S.U.)	165, 732
G.P. Suisse	Hollaus (M.V.)	126, 925							
G.P. Nations	Wheeler (Guzzi)	148, 657	Wheeler (Guzzi)	151, 908					
350 cm ³	G.P. Espagne	Anderson (Guzzi)	106, 096	Anderson (Guzzi)	109, 03	Agostini (Guzzi)	156, 729	Agostini (Guzzi)	164, 210
	G.P. France	Monneret (A.J.S.)	153, 897	Monneret (A.J.S.)	156, 883	Lomas (Guzzi)	148, 530	Lomas (Guzzi)	151, 406
	Tourist Trophy	Coleman (A.J.S.)	147, 239			Lomas (Guzzi)	127, 900	Lomas (Guzzi)	129, 300
	G.P. Allemagne	Amm (Norton)	134, 600	Kavanagh (Guzzi)	141, 100	Kavanagh (Guzzi)	125, 615	Dale (Guzzi)	129, 035
	G.P. Hollande	Anderson (Guzzi)	157, 248	Anderson (Guzzi)	159, 532	Lomas (Guzzi)	170, 073	Lomas (Guzzi)	173, 488
	G.P. Belgique	Kavanagh (Guzzi)	163, 686	Anderson (Guzzi)	167, 817	Lomas (Guzzi)	143, 728	Lomas (Guzzi)	146, 142
G.P. Ulster	Amm (Norton)	135, 300			Dale (Guzzi)	168, 277	Lomas (Guzzi)	171, 216	
G.P. Suisse	Anderson (Guzzi)	141, 464							
G.P. Nations	Anderson (Guzzi)	163, 670	Anderson (Guzzi)	168, 249					
500 cm ³	G.P. Espagne	Dale (M.V.)	107, 739	Kavanagh (Guzzi)	111, 635	Armstrong (Gilera)	109, 200	Bandirola (M.V.)	111, 886
	G.P. France	Monneret (Gilera)	174, 790	Monneret (Gilera)	183, 689	Duke (Gilera)	180, 297	Duke (Gilera)	187, 964
	Tourist Trophy	Amm (Norton)	141, 813			Duke (Gilera)	157, 600	Duke (Gilera)	160, 880
	G.P. Allemagne	Duke (Gilera)	144, 100	Duke (Gilera)	147, 500	Duke (Gilera)	130, 900	Duke (Gilera)	131, 700
	G.P. Hollande	Duke (Gilera)	167, 863	Duke (Gilera)	169, 761	Duke (Gilera)	127, 814	Duke-Armstrong (Gilera)	131, 077
	G.P. Belgique	Duke (Gilera)	176, 348	Duke (Gilera)	180, 191	Colnago (Gilera)	179, 023	Duke (Gilera)	184, 373
G.P. Ulster	Amm (Gilera)	140, 400			Lomas (Guzzi)	148, 510	Lomas (Guzzi)	151, 822	
G.P. Suisse	Duke (Gilera)	150, 850			Masetti (M.V.)	177, 390	Duke (Gilera)	181, 419	
G.P. Nations	Duke (Gilera)	179, 474	Duke (Gilera)	182, 022					
500 cm ³ sidecar	G.P. Espagne					Faust (B.M.W.)	98,967	Faust (B.M.W.)	101, 084
	Tourist Trophy	Oliver (Norton)	126, 926			Schneider (B.M.W.)	112,670	Noll (B.M.W.)	115, 750
	G.P. Belgique	Oliver (Norton)	151, 703	Oliver (Norton)	153, 896	Noll (B.M.W.)	154, 625	Smith (Norton)	158, 703
	G.P. Ulster	Oliver (Norton)	123, 110						
	G.P. Allemagne	Noll (B.M.W.)	122, 800	Noll (B.M.W.)	124, 700	Faust (B.M.W.)	116, 800	Faust (B.M.W.)	117, 800
	G.P. Hollande					Faust (B.M.W.)	116, 083	Smith (Norton)	119, 602
G.P. Suisse	Noll (B.M.W.)	130, 100			Noll (B.M.W.)	150, 144	Milani (Gilera)	155, 756	
G.P. des Nations	Noll (B.M.W.)	149, 968	Noll (B.M.W.)	153, 243					

NOTA. - En 1954, le G.P. d'Allemagne eut lieu sur le circuit de la Solitude à Stuttgart, alors que cette année il se déroula à Nürburgring. Le Circuit d'Assen (G.P. de Hollande), le G.P. d'Ulster et de Monza, ont été modifiés par rapport à celui utilisé en 1954. Le G.P. de Suisse n'a pas eu lieu en 1955.



MOTO-CAMPING (Suite du n° 156)

II. - RANDONNÉES ET VACANCES

Si le matériel que l'on emporte avec soi lors d'un week-end est simplifié à l'extrême, celui dont on doit se munir lors d'une grande randonnée ou d'un départ en vacances doit être placé sous le double signe de la minutie et de la qualité.

Rien ne doit être laissé au hasard et nous irons même jusqu'à dire que chacun des objets doit avoir dans les saches, la valise ou ailleurs, une place déterminée strictement qu'il ne devra jamais quitter, sauf pour son utilisation, bien entendu.

On doit savoir qu'il faut dénicher les fourchettes dans le fond arrière de la sacoche gauche et qu'elles se trouvent dans les quarts ou les timbales.

Disons tout de suite que la place réservée à chaque objet, bien que fixe, ne doit pas être laissée à l'arbitraire. En effet, il y a des objets plus usuels que d'autres, et la commodité exige que les plus usuels soient les plus accessibles. Il serait ridicule de placer la brosse à dents sur le dessus d'une sacoche et d'enterrer les rustines au fond d'une sacoche.

L'ARRIVÉE AU CAMP

Le premier soin du campeur avisé, immédiatement après avoir cherché (et trouvé) le point d'eau le plus proche, est de « planter guitoune ».

L'heure judicieuse se situe entre 5 et 7 heures, le soir, et il sera bon de faire l'approvisionnement auparavant afin d'éviter tout déplacement fatigant après l'effort de la route.

La guitoune doit être évidemment placée à part et, surtout, pouvoir être ôtée sans qu'il soit besoin de toucher aux saches. Pour la moto en solo, la place idéale est sur le porte-bagages au-dessus des autres baluchons. Eventuellement, si la forme de l'engin le permet, on peut la placer sur le réservoir (dans le réservoir est déconseillé en raison des poussières qui risqueraient de provoquer des ennuis de gicleur).

L'ensemble tente, double-toit, piquets, mâts, etc., doit être rassemblé dans un même sac. Il serait fâcheux d'avoir à

manquer de dignité en jurant parce qu'on est obligé de secouer la sacoche pour en faire tomber les piquets, comme des gouttes. Le sac qui est fourni avec chaque tente est en général suffisant, pour contenir à la fois, la tente et tous ses accessoires.

Nous avons examiné déjà les modèles de tentes, dans la partie week-end. Ils ne diffèrent pas sensiblement de ceux que l'on doit utiliser dans un camp de plusieurs semaines, avec cette exception toutefois, qu'il sera bon que les tentes de cette dernière catégorie, soient munies d'une généreuse avancée ainsi que d'une vaste abside.

Ne pas oublier d'emporter des piquets de tente en surnombre, un peloton de 4 ou 5 m de cordes, deux ou trois tendeurs de rechange et des ronds de mât. Pour que le confort soit total, emporter un tapis de sol supplémentaire. L'agrément qu'il apporte justifie sa présence. Il est de toutes sortes d'utilités. Il protège du froid venant du sol, il permet d'entrer sous la tente avec les pieds mouillés ou boueux, car il est d'un nettoyage facile. De plus, lors du démontage il permet de sortir en vrac tous les petits objets qui se trouvent dans la tente et de n'en point oublier en les rangeant commodément. Il sera placé, dans l'équipement de route, sur le dessus des bagages où il servira de protection contre la pluie ou la poussière. On l'appréciera lors d'un pique-nique ou... d'une panne car il permettra de s'allonger dans l'herbe sans risquer de salir les vêtements ou de s'accrocher aux ronces. S'il survient en route une très forte pluie, on peut à la rigueur s'abriter dessous.

Enfin, tendu entre deux arbres, il sera un excellent coupe-vent ou un masque apprécié contre le soleil.

LE REPAS

Les deux piliers des repas du campeur sont la popote et le réchaud.

Sur ces deux articles il ne faut pas lésiner et toute économie serait une source de désagrément.

Le réchaud du motocycliste sera tout naturellement un réchaud à essence.

Un tour de clé à la base du tubotom, permettra de remplir commodément le réchaud et, l'on ne se trouvera jamais à court de carburant, car un motocycliste doit *toujours* avoir deux à trois litres d'essence dans son réservoir.

Pour les possesseurs de deux-temps, ils devront, sous peine d'encrassement et de mauvais fonctionnement, puiser l'essence dans le bidon de réserve, qu'ils prendront soin de n'emplir que d'essence non mélangée.

Pour ceux qui séjournent volontiers plusieurs semaines dans un même camp, à proximité d'une ville équipée, un réchaud Camping-gaz par exemple leur donnera l'équivalent du gaz de



ville. Toutefois, un tel réchaud n'est pas recommandé à ceux qui randonnent et dont le goût de l'aventure fait qu'il ne se fixent jamais dans un endroit précis. Le réchaud à essence leur donnera la certitude de manger chaud, même s'ils décident de manger au bord de la route, loin de toute agglomération, et sans qu'ils aient à se préoccuper de la difficulté de trouver une recharge.

Les réchauds à pétrole et à alcool, malgré leur sûreté de marche et leur pouvoir calorifique présentent l'inconvénient d'avoir à se munir d'une nourrice supplémentaire de carburant. De plus, ils présentent le danger que l'on risque de ne pas voir la flamme par les journées ensoleillées et de regarnir le réchaud sans qu'il soit éteint. La majorité des accidents provient de cette cause.

Si le réchaud à essence, aussi paradoxal que cela paraisse, est au point de vue fonctionnement le moins dangereux, il est toutefois recommandé de désherber soigneusement (surtout dans les régions arides) l'emplacement du réchaud et

une circonférence d'une trentaine de centimètres autour. Il faut également en éloigner tous les objets inflammables, tels que papiers, vêtements, etc. Car la région qui environne la flamme directement est très chaude. Rappelons à ce propos qu'il ne faut pas jeter d'eau sur l'essence qui brûle, pour éteindre un commencement d'incendie mais, étouffer le foyer avec une couverture, du sable, ou tout simplement de la terre, en prenant soin de ne pas la jeter violemment sur le feu, ce qui aurait pour effet de faire sauter des flammèches et des particules d'essence enflammée.

Le réchaud, plus ou du moins autant que tout autre matériel de camping, doit

être un exemple) font que la vie de certains campeurs est douce, mieux organisée que celle de la majorité des autres. Le pliant métallique qui tient une place très restreinte est l'un d'eux. Son possesseur en est légitimement fier, quand il voit ses semblables mal installés sur un terrain rocailleux.

D'un prix minime, d'un encombrement égal, il offre, entre autres avantages, la possibilité de faire une petite table où l'on peut poser les objets fragiles ou, à l'intérieur de la tente, le cendrier.

C'est dans l'éclairage que l'on voit également le campeur avisé. La meilleure des solutions semble être l'adaptation d'un circuit électrique dont le courant

petite n'est pas fragile et il suffit de prendre les mêmes précautions que lorsqu'on transporte une bouteille de vin.

L'inconvénient est que son odeur ne plaît pas à tout le monde surtout quand la mèche file. Consolons les odorats délicats, en leur confirmant que les moustiques n'aiment pas non plus cette odeur, et que suspendre la lampe à l'entrée de la tente est un excellent moyen pour qu'il n'y entre aucun insecte ailé.

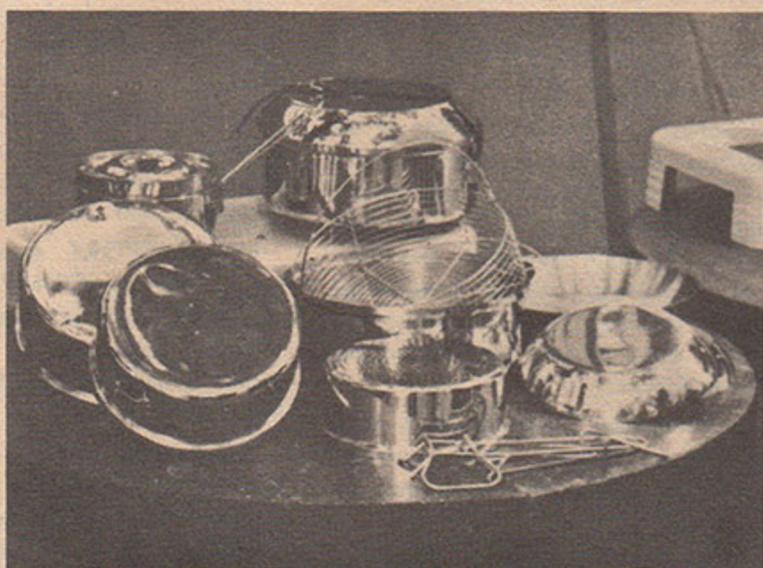
Encore, la lampe tempête fonctionne par temps de pluie et par grand vent et, presque à l'horizontale.

Pour conclure, nous dirons que le meilleur agrément du camping est réservé à celui qui, calmement et posément, a

←
Pliants et lampe-
tempête à pétrole
« DITMAR ».

Matériel de cuisine
« La Randonneuse ».

Réchauds « Camping-
gaz ».



être tout particulièrement entretenu durant la saison d'hiver. On se bornera à le nettoyer soigneusement dès qu'il sera inactif en le démontant au besoin s'il n'est pas serti et à le surveiller périodiquement, afin que les pièces ne s'oxydent pas.

La popote, autre instrument majeur de l'orchestre du campeur, est en aluminium fort.

Nous recommandons spécialement les types de popote dont « La Randonneuse » offre un exemple parfait : trois gamelles, trois poêles-assiettes, une friteuse, un égouttoir, des couvercles et des anses.

Elle fait un long usage et ne cause aucun tracas. Pour éviter l'inconvénient de noircir abondamment le fond des gamelles, il est recommandé d'employer un carburant aussi pur que possible. Certaines maisons font d'ailleurs des carburants spécialement destinés à cet usage.

POUR UN BON CONFORT

Un certain nombre d'accessoires ou de « trucs » (dont le double tapis de sol

est fournie par la batterie d'accumulateurs de la moto.

L'éclairage par piles paraît aussi être la solution la plus élégante, mais elle demeure un peu coûteuse.

Nous préconisons pour notre part, la petite lampe tempête à pétrole, et ce, pour de multiples raisons.

L'éclairage donné par la lampe à pétrole est excellent, facilement réglable, n'éblouit pas. Le prix de revient est négligeable, et un petit bidon d'un demi-litre dure pratiquement toutes les vacances. De plus elle permet de pouvoir circuler la nuit dans la campagne, et de trouver les water-closets dans les endroits inaccessibles où ils vont se cacher, dès que la nuit est complète. Arrivé dans les dits water il n'est pas besoin de mettre la lampe dans sa bouche ou ailleurs car elle se pose simplement sur le sol. Le faisceau d'une telle lampe n'est pas dirigé, mais irradiant ; ce qui supprime les zones sombres et obvie à l'inconvénient d'un faisceau lumineux.

Malgré ses apparences, la lampe tem-

su choisir non pas le matériel le plus cher, ou le plus inattendu, mais celui qui donne satisfaction par la simplicité et la robustesse de sa conception.

Avant tout, dans le choix d'un matériel de camping c'est la qualité du produit qui doit être recherchée. Lésiner sur une différence de prix souvent minime, c'est avoir un matériel risquant d'être boiteux. Ne comptez pas sur votre voisin de tente pour pallier à des difficultés de dernière heure et ne dites surtout pas : « Dans les camps, l'eau n'est pas à plus de 50 m ; il n'est donc pas utile de se munir d'une vache, et quand on aura besoin de tremper quelque chose, on ira en chercher une casserole. »

La plupart des points d'eau dans les camps se trouvent à une distance respectable variant entre 20 m et... 1 km.

Profitez de l'automne et de l'hiver pour vous choisir un matériel sensationnel que le temps vous fera trouver au meilleur compte.

LEGRAND-JACQUES.

Plastique, métal, polyester... chez GÉNO



Le modèle "sport" à bourrelet

Le casque Géno type "Aviation"



Les établissements Guéneau-Géno, les plus anciens fabricants de casques motocyclistes en France, exposent cette année à la Porte de Versailles, au stand n° 157, toute la gamme de leurs productions. On peut dire que les productions Géno sont actuellement, dans la fabrication des casques de moto, les plus complètes.

En effet, voulant satisfaire une clientèle très étendue, M. Guéneau, directeur des établissements Géno, n'a pas craint de lancer successivement sur le marché des casques toutes tailles, toutes teintes, toutes façons, dont le matériau de base est, pour une série, le métal (alliage léger), pour une autre série la matière plastique et enfin, pour une troisième série, le polyester.

A l'heure actuelle, les usines d'Ezy et de Lamotte-Beuvron conjuguant leurs efforts sortent les casques, que tous les motocyclistes connaissent bien, à une cadence moyenne de mille par jour. Les Pouvoirs Publics intéressés depuis longtemps par la qualité de ces casques comptent parmi les plus gros clients des établissements Guéneau-Géno.

Nous nous bornerons simplement à rappeler les différents modèles avec lesquels les casques Géno ont conquis le marché français.

— Le modèle AVIATION en fibre de verre, actuellement adopté par les pilotes d'avions supersoniques ainsi que par les amateurs de grandes vitesses dont les coureurs Jacques Collot, Prieur, Frantz, Brassine, Pierre Monneret, etc., les coureurs automobilistes, les parachutistes, même les acrobates puisque les coureurs des stock cars, Roland Toutain en tête, n'hésitent pas à affirmer que le casque Géno est le meilleur protecteur.

— Le modèle COMPETITION à calotte métallique en aluminium, est du reste offi-

ciellement homologué comme le type « AVIATION » par la Fédération Française de Motocyclistes et la F.I.M. Il se voit sur toutes les têtes des coureurs de rallyes et de vitesse pure.

— Le modèle RECORD à calotte en feutre et toile comprimés est le casque idéal pour les longs records sur piste, pour le moto-cross et le moto-ball.

— Le SPORT à bourrelet semblable au COMPETITION avec l'apport d'un bourrelet frontal convient parfaitement à la passagère du side-car et de plus aux scootéristes puisque la teinte du SPORT à bourrelet est celle des grandes marques de série.

— Le casque TOURISME à dessus cuir a une forme plus réduite et il est très apprécié par les conducteurs qui roulent généralement en ville.

— Le SPORT à visière est également semblable au COMPETITION, mais sa visière en fait le casque parfait pour la longue route sous le soleil et la pluie. La visière rigide en cas de chute en avant protège efficacement le nez et le visage.

Rappelons que c'est à ce casque que la pilote Annie Bousquet, récemment accidentée dans sa tentative de record de l'heure, a dû la vie sauve.

Outre les champions et recordmen précités, nous ne pensons pas que le slogan de « GÉNO, le casque des champions » soit usurpé puisque, dans le monde motocycliste, tous les chefs de file utilisent ce casque.

Ajoutons à cette liste des personnalités bien connues du monde sportif, telles que Jacqueline Auriol, Michèle Cancre, le chevalier d'Orgeix et, tout récemment, les deux championnes du saut en chute libre Colette Duval et Odette Rousseau.

M. Guéneau s'est toujours élevé vivement contre la tendance populaire qui croit que plus un casque est rigide, mieux il protège. En effet, si l'on imaginait un casque fabriqué à partir d'un matériau très résistant et très dur, en cas d'accident grave cette coiffure ne se déformerait certainement pas, mais la colonne vertébrale à la hauteur des vertèbres cervicales encaisserait violemment le coup et l'accidenté n'aurait aucune chance de sortir indemne de son aventure.

« Le casque motocycliste, nous dit M. Guéneau, doit avant tout amortir le choc et il vaut mieux en cas de chute grave un casque déformé en surface qu'un homme mort. Bien entendu, les matériaux qui entrent dans la fabrication possèdent « cette souplesse résistante », mais ils ne nous ont pas fait oublier, pour autant, les autres impératifs qui sont la légèreté du casque et son isothermie. »

Un nouveau distributeur de mélange pour DEUX-TEMPS

La Compagnie des Pompes et Distributeurs avait sorti l'année dernière un appareil nouveau permettant la distribution de mélange essence-huile pour deux-temps, dont nous avons parlé plusieurs fois et qui répond donc toujours aux besoins. Cette compagnie présente une version nouvelle de cet appareil, un Bar de 100 l, monté également sur roulettes.

Avec cet appareil, le pompiste peut mettre dans le réservoir une certaine quantité d'essence au moyen du distributeur qui lui sert pour la vente aux automobilistes, puis compléter ensuite avec une quantité

d'huile lui donnant le mélange au pourcentage qu'il désire.

Cet appareil est équipé d'une pompe et d'une bouteille ou d'un broc poinçonné de 1 litre (rappelons que l'emploi de flexible de distribution sur les appareils de ce genre est formellement interdit par le Service des Instruments de Mesure), et, sur demande, de deux brocs, un de 1 litre et un de 0,5 l, permettant ainsi la vente aux clients ne pouvant pas se ravitailler par litre, du fait de la faible contenance de leur réservoir, une jauge graduée permet au pompiste de connaître constamment la quantité de mélange qui reste dans son réservoir.

ÉQUIPEMENTS

Remorques RUBY

CARACTÉRISTIQUES DE LA REMORQUE MONOROUÉ RUBY 55

CARROSSERIE INDEPENDANTE du châssis, en tôle émaillée ; fermeture par tringle et cadenas. Deux poignées facilitent la manutention, et servent à l'arrimage de la carrosserie sur le châssis par l'intermédiaire de deux tirants munis d'un écrou à frein empêchant tout desserrage accidentel. Cette carrosserie, de construction soignée, peut être employée comme malle indépendamment du châssis. Couleur vert foncé.

DIMENSIONS : Modèle A : 76 × 41 × 35. Poids 9,200 kg. - Modèle B : 80 × 45 × 38. Poids 10,500 kg. - Modèle C : 84 × 49 × 41. Poids 11,300 kg. - Modèle D : 88 × 55 × 44. Poids 13,900 kg.

CHASSIS transformable par échange des longerons de bois interchangeable, assurant une liaison parfaite entre la carrosserie et le châssis. Construit très solidement en tube de 30 mm, cintré en trois endroits et d'une seule pièce, entretoisé en deux endroits et indéformable. Il peut être utilisé indépendamment de la carrosserie, en plateau, par la pose d'un plancher cloué sur les longerons.

SUSPENSION à flexibilité variable par anneaux Neiman triples, en caoutchouc spécial et pratiquement inusable, montés sur tendeurs réglables par deux écrous à oreilles. Fourche oscillante à roue tirée, articulée sur Flexiblocs à base de caoutchouc comprimé, et fonctionnant en amortisseurs de rebond, à torsion. Roue de 350 × 75 ou 350 × 55. Garde-boue indesserrable.

Cette suspension d'une très grande douceur et progressivité autorise le transport d'objets fragiles.

FIXATION : deux modes de fixation sont prévus :

1° Sur machines à châssis tubulaire, fixation d'une paire de blocs Ruby posés sur un tube quelconque, de part et d'autre de la machine, et assurant l'articulation et la liaison de la machine avec la remorque. Blocage rapide par papillons de vélo.

2° Sur scooters et machines carénées, fixation à rotules restant à demeure sur la machine avec système de blocage instantané.

TENUE DE ROUTE IDEALE par la suspension totale de la remorque, et fixation au cadre de la machine ; excellente répartition des masses centrées sur l'axe de l'attelage, le tout formant un ensemble homogène.

POSSIBILITES : Charge utile 100 kg avec roue de 350 × 75 et 50 kg avec roue de 350 × 55. Vitesse en rapport avec le poids, la puissance de la machine et les conditions d'utilisation. Poids du châssis nu 13 kg. Cette remorque convient merveilleusement au grand tourisme derrière machine rapide, ainsi que pour machines légères.

Sous le signe de l'esthétique

L'accession en masse de la femme et de la jeunesse tout entière aux plaisirs de la bicyclette motorisée, scooter ou cyclomoteur, impose de plus en plus aux constructeurs l'adoucissement des organes de commandes, la suppression des aspérités dangereuses de toutes sortes, et surtout l'embellissement artistique des formes apparentes.

L'organe le plus apparent d'un engin à deux roues étant précisément le guidon, le grand public appréciera au premier coup d'œil les nouveaux modèles AMAC qui équipent, cette année, au Salon, la quasi-totalité des grandes marques.

Sur ces modèles, toutes les commandes, poignées tournantes, leviers de frein ou débrayage, contacts électriques, etc., sont groupées de part et d'autre en deux blocs harmonieusement profilés et galbés d'où n'émerge plus aucune tête de vis, aucun axe d'articulation, aucun collier aux bords coupants, qui puisse accrocher la vue ou même le doigt.

Toutes les servitudes mécaniques, comme dans un avion à réaction, sont à l'intérieur.

Un poli finement chromé, comme le guidon lui-même, rehausse l'ensemble d'un éclat tout particulier : une caresse pour l'œil du connaisseur.

Quant à la mécanique, voici ses avantages :

— Poignée tournante pour les gaz à rampe unique, coulisseau en bronze comprimé à larges portées, câble extérieur à attache instantanée sans soudure, durée indéfinie, sans jeu, sans aucun entretien.

— Leviers frein et débrayage sur articulation invisible à rattrapage de jeu réglable par en dessous pour supprimer toute vibration.

— Commutateur électrique combiné, 4 positions, phare-code par bouton push-pull tumbler séparé, bouton avertisseur, le tout noyé dans la coquille gauche.

— Poignée tournante à gauche pour éventuelle commande des vitesses, de 3 à 5 positions par double câble ou par câble unique push-pull.

— Support de rétroviseur en bout de guidon. Manette d'air ou d'avance à l'allumage additionnelle par en-dessous.

Toutes formes et dimensions de cintre au choix.

Établissement DUNOIS et Fils

Chez J. DUNOIS et FILS, la firme bien connue de Vincennes, nous avons revu avec le même intérêt les excellentes et si réputées POMPES MISTRAL, dont la gamme s'est étendue avec les créations de pompes Mistral pour cyclomoteurs et scooters en 400 × 24 et 300 × 28, et pour vélomoteurs et petites motos avec la POMPE MISTRAL à étrier 400 × 28 ; le modèle pour grosses motos avec poignée métallique amovible existe toujours, bien entendu, sous le n° 991. Toutes ces pompes sont entièrement en laiton chromé sur nickel brillant et sont garanties.

Dans les garde-chaînes, la maison DUNOIS a maintenu ses modèles ALUDUR pour homme, dame et enfant, fabriqués en alu au manganèse matricé et poli de 20/10 d'épaisseur, et impose de plus en plus sa marque si demandée.

Elle fabrique des modèles en alu et en acier pour l'exportation, modèles très couvrants et très longs, toujours exigés par la clientèle anglo-saxonne, avec prolongement à l'arrière, nouveau modèle « américain » pour les U.S.A.

De nouveaux porte-bagages et plateaux adaptables sont nés. Pour l'exportation, porte-bagages avec tube d'acier émaillé noir avec serre-paquets à ressorts, genre allemand, avec ou sans béquille d'appui et plateau adaptable pour Mobylette, et de jolis porte-bagages pour vélos d'enfants.

Nous avons vu également de nouveaux repose-pieds pour cyclomoteurs et pour Vélosolex et Mobylette, et un porte-lampe pour l'exportation.

Nous avons remarqué une gamme très étendue de capotages de moteurs de cyclomoteurs en acier de 8/10 d'épaisseur galbés, nervurés de lignes nouvelles et harmonieuses pour tous moteurs.

Des coffrets à outils métalliques adaptables sur cadres Mobylette et pour tous cyclomoteurs, de forme rectangulaire, ronde et oblongue.

Nous gardons pour la fin les pompes « OKE » pour constructeurs, solides, élégantes et d'un prix très intéressant, qui se font également pour enfants.

Nous ne pouvons que conseiller une visite au stand n° 17 dans le hall du Cycle au Palais des Expositions de la Porte de Versailles où l'on trouvera quantités d'articles intéressants en plus des principaux énumérés ci-dessus.

Les segments AMÉDÉE BOLLÉE

Les segments Amédée Bollée sont fabriqués au Mans. L'usine emploie 170 personnes et fabrique 600.000 segments par mois. Les motocyclettes, les scooters et les moteurs auxiliaires utilisent un quart de la production. Cela représente à peu près 75.000 de ces machines qui sont équipées, tous les mois, avec des segments Amédée Bollée. Les constructeurs et les réparateurs les utilisent également.

Ces segments sont fabriqués en partant d'anneaux. Les anneaux sont coulés en grappes. La fonderie est électrique. La fusion de la fonte est obtenue par rayonnement d'une électrode en graphite. Ce procédé de fonderie, comparable au procédé des laboratoires, permet un contrôle absolu de la qualité.

Ils présentent une remarquable aptitude au frottement. C'est-à-dire qu'ils subissent les frottements sans usure appréciable et sans user les cylindres. Cette qualité résulte essentiellement de la répartition fine et régulière du carbone libre ou graphitique.

Les segments Amédée Bollée sont traités au Parcolubrite. Ce traitement transforme la surface en cristaux fins de phosphate de fer, moins durs que la fonte et mieux aptes à retenir l'huile de graissage. On évite ainsi le frottement direct du métal des segments sur la paroi neuve des cylindres, au début du rodage.

Pour les moteurs à 2 temps, l'usine livre aussi des segments avec encoche à la coupe. Ces segments sont utilisables, sans retouche, sur les pistons des moteurs à 2 temps munis d'ergots dans les gorges.

Productions REINHARD et CHAPUISET

Les Etablissements REINHARD et CHAPUISET exposent cette année pour la première fois au Salon du Cycle.

Cette maison qui va bientôt fêter son cinquantenaire expose des articles dont la qualité résulte de sa très grande expérience dans la fabrication de ces accessoires.

Sa dernière création a véritablement conquis le public. Il s'agit des jantes en métal léger pour vélomoteurs et motos. Ces jantes, fabriquées sur des machines conçues spécialement pour cette fabrication, ont donné toute satisfaction, d'abord aux essais de laboratoire, puis sur route, enfin à tous les nombreux utilisateurs qui sillonnent les routes dans toute la France.

Les jantes en métal léger sont de plus en plus demandées par les constructeurs qui ont été conquis par les avantages de légèreté, de résistance et de propreté. En effet, ces jantes en matière inoxydable, ne craignent pas la rouille.

Elles ont remporté au dernier Bol d'Or un magnifique succès :

1^{er} sur machine GUILLER S.A., catégorie machine de série 125 cm³.

1^{er} sur machine GUILLER S.A., catégorie machine de série 175 cm³.

1^{er} sur machine A.G.F., catégorie sport 175 cm³.

Toutefois, elles ne sont pas destinées uniquement à la compétition qui constitue un dur banc d'essai, et elles sont montées en série sur les machines de plusieurs constructeurs.

La fabrication de ces établissements comprend également la réalisation des garde-boue pour les différents modèles de motos existant en 16, 17, 18 ou 19 pouces, de forme moderne et enveloppante, montés par les plus importants constructeurs français et étrangers.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE DES MOTOCYCLISTES FRANÇAIS

(Suite de la page 14.)

Il faut donc détecter d'abord les voies remplissant de semblables conditions et réaliser en première urgence les pistes indispensables.

Quant à nos routes nationales, il suffit d'évoquer la situation qui règne, durant les fins de semaine et les périodes de congé, sur les plus fréquentées d'entre elles, pour comprendre également la nécessité d'agir vite en pensant enfin, à partir de zéro, le problème du motocycle.

Lors d'un récent voyage en Hollande, j'ai parcouru en voiture l'autoroute nouvelle conduisant d'Amsterdam à Arnhem et constaté qu'au long de tout son parcours cette voie est doublée, de chaque côté, par une piste pour cycles et cyclomoteurs; cette piste n'épouse généralement pas le même profil que la route et, en tout cas, elle est suffisamment éloignée de la chaussée principale pour qu'une embardée de voiture jusque sur l'accotement soit sans incidence pour les usagers de la piste. Ceux-ci sont d'ailleurs actuellement encore rares — et c'est le principal sujet de mon admiration pour le sens de la prévision ainsi affirmé. La Hollande, qui compte 5 millions de bicyclettes pour 10 millions

d'habitants, a bien préparé l'avenir du « deux roues » motorisé.

* * *

Le problème des motocycles autres que le cyclomoteur (soit : vélomoteurs, scooters et motocyclettes) est absolument différent de celui des cyclomoteurs et vélos, du fait de la différence de leurs vitesses respectives d'écoulement. Leur impartir la voie prévue pour les vélos et cyclomoteurs aurait pour seule conséquence de recréer, sur cette voie, l'insécurité existant sur la chaussée commune à tout véhicule. Il y a cependant 2 millions de vélomoteurs, scooters et motocyclettes. Si l'on ne peut créer une voie qui leur soit propre, il faut, en tout cas, en élargissant les voies communes, délimiter par une bande de couleur autre que celle déterminant les voies des voitures (adopter le rouge de préférence) une zone de priorité pour ces engins.

Comme il serait indésirable d'interdire l'accès, soit de cette zone aux automobiles, soit du reste de la chaussée aux motocycles, chaque fois que cela est compatible avec la sécurité, il suffirait de prescrire qu'en cas d'accident entre une voiture et un motocycle à l'intérieur de cette zone, la responsabilité de la voiture

serait engagée d'office; réciproquement en cas de collision entre un motocycle et une voiture à l'extérieur de la zone affectée aux motocycles, la responsabilité du motocycle serait retenue d'office.

Rien de sérieux ne peut être invoqué pour différer l'application de solutions d'autant plus impérieuses que les usagers du motocycle sont particulièrement vulnérables. Rappelons une fois de plus que le motocycle, du fait de la généralisation du moteur deux temps dans les faibles cylindrées, est un gros consommateur d'essence et d'huile et, par conséquent, un excellent percepteur d'impôts. Les motocyclistes ont donc un droit certain à la considération des Pouvoirs publics : ils ne leur demandent pas l'aumône, mais seulement la justice. Il est urgent que s'exerce cette justice si l'on est décidé à ce que la sécurité de circulation devienne enfin une réalité.

Sans infrastructure routière spécialement pensée et réalisée pour le motocycle, en fonction de ses diverses catégories, l'avenir du « deux roues » motorisé est gravement compromis. Nous n'acceptons pas de croire que cela puisse être le désir de quiconque, devant l'évidence du bienfait social qu'il entraîne.

G. de GRENIER de LATOUR

MOTO-CROSS

d'Argenteuil

Catégorie Nationale

1. Blandin M.C. Châtillon sur Ariel, vainqueur nettement détaché des trois manches ; 2. Le Guyader A.M.S. sur B.S.A. ; 3. Bongibault C.S. Meaux sur B.S.A., très régulier ; 4. Gondet A.M.S. sur la Matchless que lui avait prêtée Batisse.

Catégorie internationale

1^{er} manche. — Ward est le plus rapide au départ mais il ne garde la tête qu'un tour car c'est Frantz qui passe 1^{er} au second tour devant Ward, Jacquemin, Brassine et Amédéo. 3^e tour : Frantz avec Ward dans sa roue, Jacquemin déjà distancé (celui-ci est désavantagé par rapport à Frantz et Leloup sur F.N. d'usine, Nex et Clynke sur B.S.A. d'usine, Ward A.J.S. d'usine) puis Brassine à 50 m, Clynke, Nex et Leloup qui sont ensemble. Au 4^e tour, Ward reprend la tête et Frantz perd peu à peu du terrain et se fait même un moment rattraper par Jacquemin suivi de Brassine qui se fait doubler par Nex, Leloup et Clynke. Amédéo s'arrête (amortisseur arrière cassé). L'arrivée donne le classement suivant : Ward, Frantz, Jacquemin, Leloup, Nex, Clynke et Brassine.

2^e manche. — Cette fois c'est Frantz qui prend la tête avec autorité devant Ward, Jacquemin, Nex, Brassine et Leloup et pendant 10 tours les positions varient peu : Nex passe Jacquemin qui lui a résisté longtemps, Leloup et Clynke sautent Brassine. Ward passe Frantz d'extrême justesse en bas de la descente de sable au 10^e tour environ. 1^{er} Ward, 2^e Frantz, 3^e Nex, 4^e Jacquemin, 5^e Leloup, 6^e Clynke, 7^e Brassine qui a eu des ennuis mécaniques.

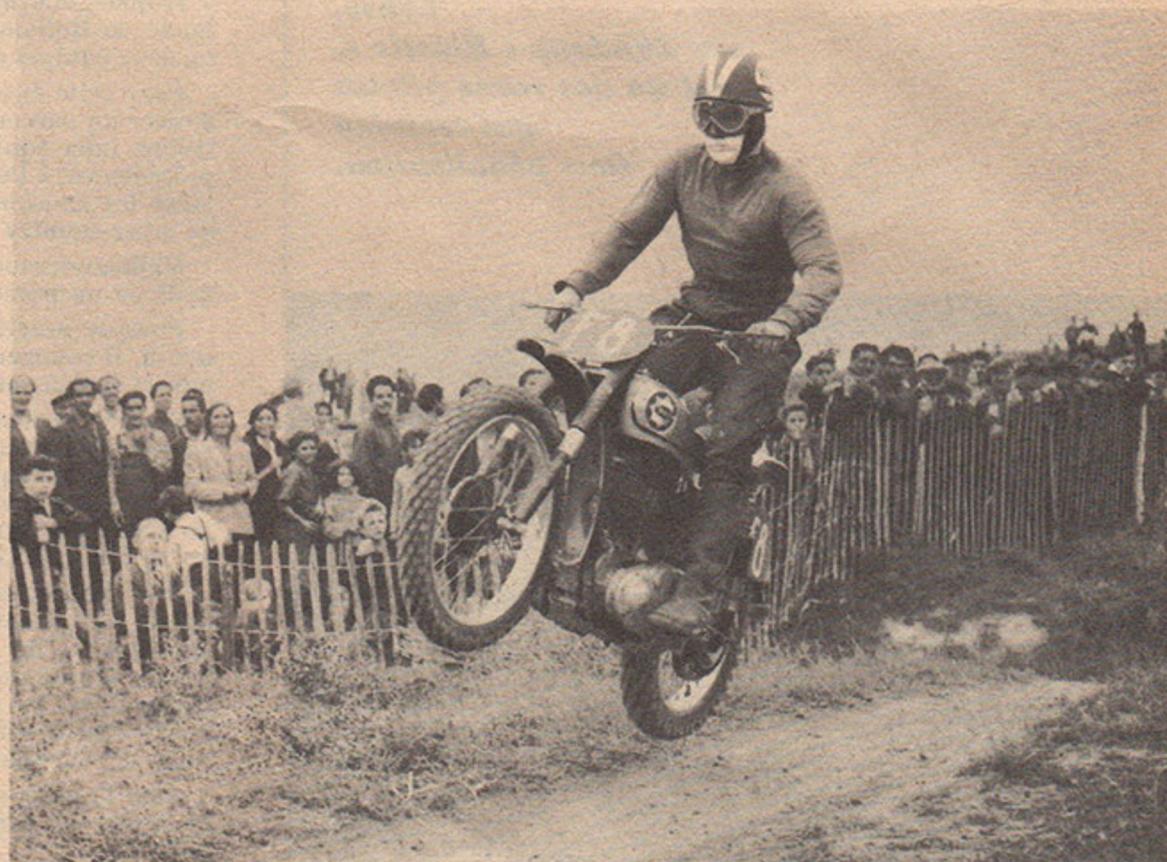
3^e manche. — Frantz une nouvelle fois est le plus rapide, le 2^e est Nex, 3^e Amédéo, 4^e Ward, 5^e Brassine et Jacquemin. 2^e tour : Frantz, Nex, Amédéo, Jacquemin, Brassine. Au 3^e tour : Frantz, Nex, Ward, Jacquemin, Clynke et Brassine. 4^e tour : inchangé. 5^e tour : Ward a passé son ami Nex. 6^e tour : Ward prend la tête, Jacquemin est distancé. 7^e tour : Ward prend 50 à 70 m à Frantz qui a dans sa roue Nex, puis Clynke et Leloup, qui ont passé Jacquemin... et c'est l'arrivée : Ward, Frantz, Nex, Clynke, Leloup, Jacquemin, et Brassine qui donne des signes de fatigue.

Finale. — Ward bon 1^{er} devant Jacquemin, Nex, Frantz, Clynke, Amédéo, Lusseyran et... Brassine. 2^e tour : Frantz saute Nex. 3^e tour : Frantz passe maintenant Jacquemin. 4^e tour : rien. 5^e tour : Ward, Frantz, Nex, Jacquemin, Clynke et Brassine. Amédéo chute dans la descente de sable et repart avec son guidon de travers sous les applaudissements de la foule, Frantz se fait repasser par Nex et... Clynke qui capitule au tour suivant ; pendant ce temps, Nex saute Ward, et l'arrivée voit les places suivantes : Nex, Ward, Frantz, Clynke, Jacquemin, Leloup et Brassine.

Classement général : 1^{er} Ward A.J.S. d'usine ; 2^e Frantz F.N. d'usine ; 3^e Nex B.S.A. d'usine ; 4^e Jacquemin B.S.A. (le plus méritant) ; 5^e Clynke B.S.A. d'usine ; 6^e Leloup, F.N. d'usine ; 7^e Brassine sur B.S.A.



L'Anglais Ward, vainqueur de la réunion, sur A.J.S.



Jacquemin, le meilleur Français avec Frantz.

●
Un départ : on reconnaît en tête Ward, suivi de Brassine, Frantz, Jacquemin et Leloup.



LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

*Lohse,
sur Zündapp « Élastique »,
est un des rares pilotes
qui termina
sans pénalisation.*



l'Allemagne gagne le Trophée international

POUR la première fois depuis vingt ans, l'Allemagne gagne le « Trophée international », la plus grande récompense des 6 jours internationaux qui ont eu lieu, cette année, du 13 au 18 septembre.

Organisée par la Fédération internationale Motocycliste et par le Ustredni Autoklub C.S.R., cette épreuve, la trentième depuis sa fondation, avait son centre à Gottwaldov, en Moravie orientale.

Il y avait plus de 250 engagés et 243 partants en provenance de 17 pays différents. L'Autriche, la Tchécoslovaquie, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie et la Suède avaient inscrit des équipes de 5 pilotes pour le « Trophée international » et ces pays plus la Belgique, la Bulgarie, la Finlande, la Hollande, la Norvège, la Pologne, la Roumanie et la Suisse, une ou deux équipes de 3 hommes pour le « Vase d'argent ».

Pour cette épreuve, les organisateurs tchécoslovaques s'étaient ingéniés à créer un parcours suffisamment difficile pour que les résultats des compétitions inter-équipes soient acquis sans avoir recours, comme les années précédentes, à l'épreuve de vitesse courue sur une heure et destinée à départager les *ex-æquo*. Pour arriver à cela, ils avaient inclus beaucoup plus de cross-country dans le parcours que les autres années.

Malheureusement, la pluie eut pour effet de transformer ce parcours difficile en un parcours presque impossible.

Presque aussitôt après le départ du dernier concurrent, le premier matin, il commença à pleuvoir. Le pluie tomba toute cette journée, toute la nuit et également le jour suivant.

Dès le premier jour, 30 concurrents abandonnèrent et un plus grand nombre perdirent des points. Seules deux équipes concourant pour le « Trophée » (l'équipe autrichienne pilotant des K.T.M. 125 et des Puch 248, et l'équipe allemande montant des 174 D.K.W. et des 175 et 245 Maico) ne furent pas pénalisées. L'équipe suédoise, qui utilisait des 175 Husqvarna et des 250 N.V. et Monark souffrit de l'abandon d'un des pilotes de Monark.

Dans l'épreuve du Vase d'argent, la majorité des équipes perdirent des points et il y eut plusieurs abandons. Hans Meyer, par exemple, pilotant une B.M.W. de l'équipe A allemande, fit une chute et se cassa un bras. Un des pilotes de Gilera, Dietrich Serafini, qui comptait dans l'équipe italienne B, fut tué dans une collision avec un trolleybus alors qu'il retournait à Gottwaldov à la fin de la journée. En signe de deuil, tous les pilotes italiens se retirèrent de la compétition.

Avec la pluie qui continuait le deuxième jour, les conditions empirèrent et devinrent particulièrement mauvaises après le contrôle du repas de midi.

Dans une côte très raide, le pilote allemand de side-car, Werner Kritter (sur Zündapp) s'arrêta et en obstruant le chemin occasionna pas mal de retard à ses suivants immédiats dont certains arrivèrent avec plus d'une heure de retard au contrôle.

Ce soir-là, le jury international se réunit et décida que tous les résultats de l'après-midi seraient annulés. Tous les concurrents qui avaient rejoint le parc fermé, quel que soit leur retard, ou dont les machines avaient été ramenées par les camions officiels furent autorisés à prendre le départ le troisième jour et on leur alloua une heure pour réparer les machines.

En ce qui concerne la compétition pour le « Trophée international », il ressortait, au commencement du troisième jour, que l'équipe allemande n'avait pas perdu un seul point; la Tchécoslovaquie en avait perdu 3, l'Autriche 101, la Grande-Bretagne 124 et la Suède 300.

Pour le Vase d'argent, seulement 3 des 23 équipes concourant : la Tchécoslovaquie équipe B, la Pologne équipe A (sur des 248 Jawa), ainsi que l'Allemagne équipe B (sur des 247 N.S.U.) demeuraient sans pénalisation.

Presque la moitié des 243 concurrents ayant pris le départ était déjà éliminée et les organisateurs s'arrangèrent pour qu'il y ait au moins quelques équipes en course pour la fin de la semaine. Pour cela, le parcours du troisième jour et des jours suivants fut modifié de fond en comble afin que tous les chemins de cross-country et toutes les collines par trop raides soient éliminés. En conséquence, il y eut moins d'abandons et 56 concurrents furent qualifiés pour les médailles d'or décernées à ceux qui n'avaient pas perdu de points pendant toute la semaine. 24 autres ayant été pénalisés de 1 à 25 points récoltèrent des médailles d'argent et 35 autres arrivants des médailles de bronze.

Jusqu'à la fin du trial, l'équipe allemande pour le « Trophée international » ne perdit aucun point et ses 5 membres méritent pleinement leur victoire.

Pour la Tchécoslovaquie, tout espoir de gagner le Trophée disparut le quatrième jour, lorsqu'un de ses équipiers, Roucka (sur 148 CZ) chuta. Il fut blessé sérieusement au visage et dut recevoir les soins de la Croix-Rouge. Son arrêt lui coûta 26 points.

La Grande-Bretagne avait déjà perdu 11 points au début de la semaine, lorsque la roue arrière de la machine de Ted Usher se desserra. L'équipe anglaise perdit encore 54 et 60 points lorsque Bob Ray (Ariel) et Jimmy Alves (Triumph) avalèrent de l'eau et de la boue par leurs carburateurs au matin du deuxième jour, puis d'autres points, le cinquième jour, quand Usher abandonna avec un amortisseur de transmission endommagé.

A la fin de la semaine, les équipes autrichiennes et suédoises avaient perdu trois hommes chacune.

Les trois équipes qui n'avaient pas été pénalisées pour le « Vase d'argent » durent participer à l'épreuve de vitesse pour se départager et ce fut une surprise de voir les Jawa plus rapides que les N.S.U.

Les Tchécoslovaques améliorèrent de beaucoup la moyenne fixée pour leur catégorie et gagnèrent ainsi le « Vase d'argent ». Les Polonais vinrent ensuite et les Allemands terminèrent en troisième position.

C. QUANTRILL.

RÉSULTATS

Trophée international.

1^{re} Allemagne (J. Abt, 174 D.K.W. ; O. Brack, 174 D.K.W. ; U. Fesser 174 D.K.W. ; E. Deike, 172 Maico ; V. Von Zitzewitz, 245 Maico). — Pas de pénalisation.

2^e Tchécoslovaquie. (J. Pudil, 148 C.Z. ; B. Roucka, 148 C.Z. ; J. Cizek, 248 Jawa ; S. Klimt, 248 Jawa ; V. Sedina, 248 Jawa.) — 29 points perdus.

3^e Grande-Bretagne. (P.H. Alves, 498 Triumph ; J.V. Brittain, 346 Royal Enfield ; S.B. Manns, 498 Matchless ; C.M. Ray, 498 Ariel ; E. Usher, 498, Matchless.) — 329 points perdus.

4^e Autriche, 1.147 points.

5^e Suède, 1.500 points.

Le Vase d'argent.

1^{re} Tchécoslovaquie B. (Z. Polanka, 248 Jawa ; M. Soucek, 248 Jawa ; S. Stastka, 248 Jawa.) — Pas de pénalisation ; 1.541, 4 s d'amélioration sur la moyenne fixée pour la catégorie.

2^e Pologne A. (W. Markowski, 248 Jawa ; J. Paluch, 248 Jawa ; R. Zurawiecki, 248 Jawa.) — Pas de pénalisation ; 1.206 s d'amélioration sur la moyenne fixée pour la catégorie.

3^e Allemagne B. (M. Frey, 247 N.S.U. ; O. Haas, 247 N.S.U. ; K. Westphal, 247 N.S.U.) — Pas de pénalisation ; 1.171 s d'amélioration.

4^e Tchécoslovaquie A ; 5^e Autriche ; 6^e Belgique A ; 7^e Bulgarie ; 8^e Grande-Bretagne A ; 9^e Finlande ; 10^e Allemagne A ; 11^e Hollande B ; 12^e Roumanie B ; 13^e Hollande A ; 14^e Grande-Bretagne B ; 15^e Pologne B ; 16^e Belgique B ; 17^e Norvège ; 18^e Suède B ; 19^e Suède A ; 20^e Suisse.

Médailles d'or.

Autriche : K. Zöhrer (172 Maico), F. Muck (248 Jawa). **Tchécoslovaquie** : O. Chasak (148 C.Z.), S. Stastka (148 C.Z.), J. Pudil (148 C.Z.), A. Zemen (148 C.Z.), Z. Polanka (148 C.Z.), M. Soucek (148 C.Z.), K. Pecha (248 Jawa), J. Sulc (248 Jawa), A. Matejka (248 Jawa), V. Sedina (248 Jawa), I. Abraham (248 Jawa), S. Klimt (248 Jawa), O. Hamrsmid (248 Jawa), J. Brabec (248 Jawa). **Allemagne** : H. Marnet (247 N.S.U. side), W. Sautter (247 N.S.U. side), R. Dollman (247 N.S.U. side), J. Abt (174 D.K.W.), O. Brack (174 D.K.W.), E. Deike (172 Maico), K. Wellnhöfer (172 Maico), F. Wöhe (174 Mars-Stella), E. Stump (173 T.W.N.), G. Leistner (172 Ardie), U. Fesser (174 D.K.W.), V. von Zitzewits (245 Maico), O. Haas (247 N.S.U.), W. Gehring (246 Zündapp), O. Frey (247 N.S.U.) K. Westphal (247 N.S.U.), G. Lohse (246 Zündapp), H. Mayer (245 Victoria), W. Kri- ter (597 Zündapp side), E. Strohe (344 T.W.N.), A. Hartner (344 T.W.N.), H. Roth (490 B.M.W.). **Grande-Bretagne** : J.V. Brittain (346 Royal Enfield), B.W. Martin (499 B.S.A.), S.B. Manns (498 Matchless), N.S. Holmes (498 Ariel), J.E. Wicken (498 Triumph), J. Giles (498 Triumph). **Hollande** : P.A. Knijnenburg (174 D.K.W.), M.P. den Haan (248 Puch). **Pologne** : W. Markowski (248 Jawa), R. Zurawiecki (248 Jawa), J. Paluch (248 Jawa), J. Kuroczko (248 Jawa). **Roumanie** : L. Szabo (148 Jawa-C.Z.). **Suède** : L. Erlandsson (174 Husqvarna), L.O. Hagman (174 Husqvarna), L. Hansson (174 Husqvarna), R. Wallentinsson (248 Monark), E. Forsberg (244 N.V.).



W. KRITTER est un des meilleurs spécialistes allemands du gros sidecar. Le voici pilotant son « éléphant vert » dans un passage à gué.

On se rend compte de l'effort que demande le pilotage de side lourd dans le tout terrain !

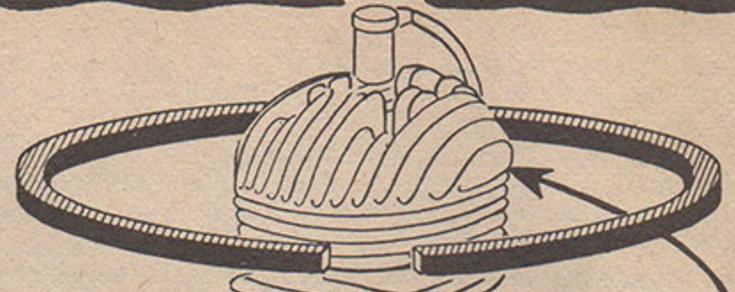


RECHERCHONS SPÉCIALISTE

SCOOTERS - MOTOS

possédant capitaux pour créer centre scooter près rond-point Défense. Disposons garage, boutique et bureau.

LUXE-AUTOS - 44 bis, rue Octave-Mirbeau, Paris-17^e



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

152

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLEX

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

chez tous les Grossistes

SUR-PUISSANCE!



BORGO

"Qualité supérieure"

"Renommée mondiale"

S.A.F. capital de 72.000.000 de Francs

TURIN
(Italie)

NEULLY
(Paris)

BILBAO
(Espagne)

Salon de l'Automobile Balcon A - Stand 36

Orthotron

"POCKET-CHARGER 55"

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

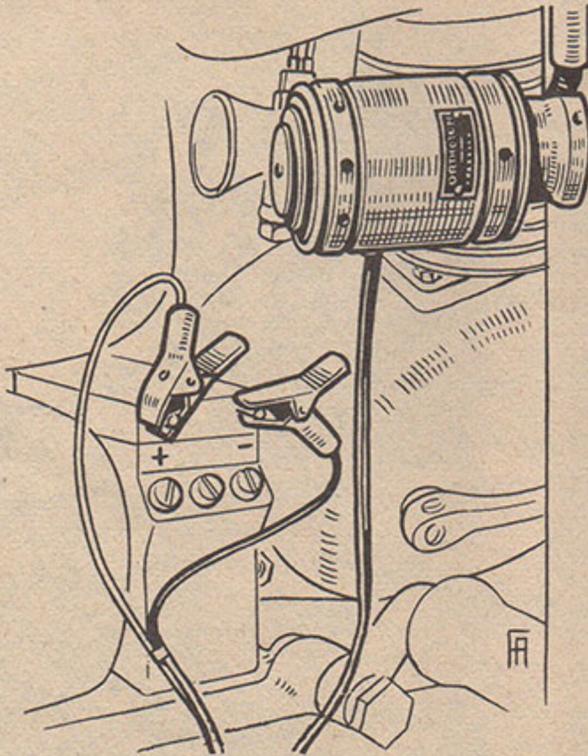
Dans une prise
de courant :

Un Redresseur
de charge pour
batterie de moto

Un Redresseur
d'entretien pour
batterie de voiture

« Vie illimitée »
Encombrement
Poids et... prix

RÉDUITS... Fr. 3 975



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

LAMPE NORMA

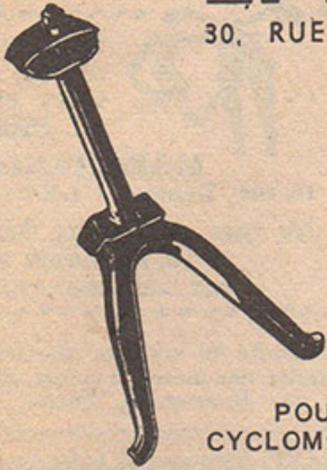


LA LAMPE DE QUALITÉ POUR MOTOS ET SCOOTERS

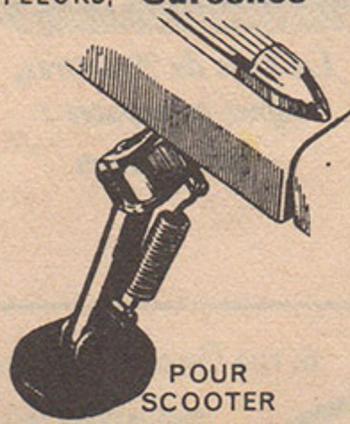
TÉLÉPHONE :
LON 18-86

L. MEYRAT
30, RUE DES FLEURS, Suresnes

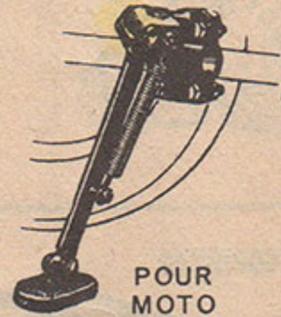
SPÉCIALISTE DES BÉQUILLES
POUR MOTOS, SCOOTERS
ET VÉLOMOTEURS DE
TOUTES MARQUES



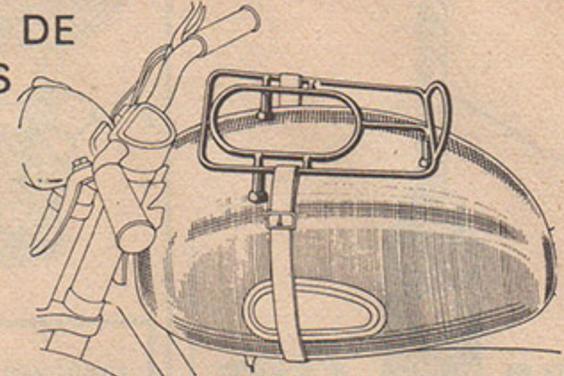
POUR
CYCLOMOTEUR



POUR
SCOOTER



POUR
MOTO



PORTE-PAQUET MEYRAT
POUR RÉSERVOIR MOTO

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

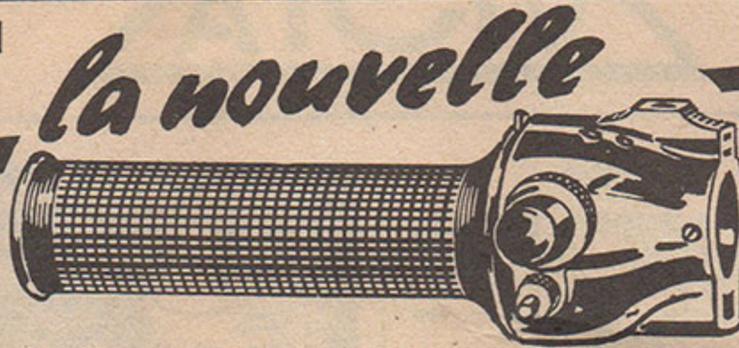
ROBUSTE ET ELEGANTE

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

**GNOME
RHONE**

pour ses
VÉLOMOTEURS
et ses
MOTOCYCLETTES

utilise et recommande
exclusivement

Castrol

LUBRIFIANTS

DE QUALITÉ

AMÉLIOREZ VOTRE INTÉRIEUR

AUGMENTEZ VOTRE CONFORT
AUX MOINDRES FRAIS
en lisant...

bricolons

LA REVUE DE L'AMATEUR HABILE

Tous les Mois

48 Pages de Conseils illustrés
de Plans, Photos et Dessins

EN VENTE PARTOUT **40 FR.**



TUBO STOP

LE ROBINET
ÉTANCHE
et
IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

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

NORTON 500 culb. 53-ES2, peu roulé, parf. ét., 220, crédit poss. ou éch. c/500 twin ANGL. 55, état neuf + soulté. Moreau, 3 bis, rue des Remises, à Saint Maur (S.).

250 RENE GILLET. 7.500 km. Impec. T.S. casques, P. Bag., essai si int. AP. 19 H.120.000 F. Nitschelm, 96, r. Saint-Maur, Paris.

Mag. Deb. 250 cm³, juillet 54, 19.000 km. Sel. double. D'Hondt.-C.-Marpent (Nord).

DOT 232. Cross, susp. AR. M. Costes, 22, r. Sacrot, Saint-Mandé (Seine).

125 cm³ MOTOBECANE 1955 laté. susp. avant et arrt. roulé 6.000 km comme neuf avec 2 casques. 75.000 F. Duval, à Beaudignies par le Quesnoy (Nord).

500 JAWA 2 cyl. A.C.T. 1952 selle bi. impec. 160.000. Jeanneau, Herbiers (Vendée).

VESPA 53 15.000 km. Réf. neuf access. Lys, 23, r. des Gravières, Saint-Ouen. Le soir, 19 h.

SIDECAR ZUNDAPP K 500, précision - 4 vit. - fiche parallélogramme, tte équip. Maribas, 48, bd Général Leclerc, Clichy. Vis. samedi ou tél. NOR. 97-53.

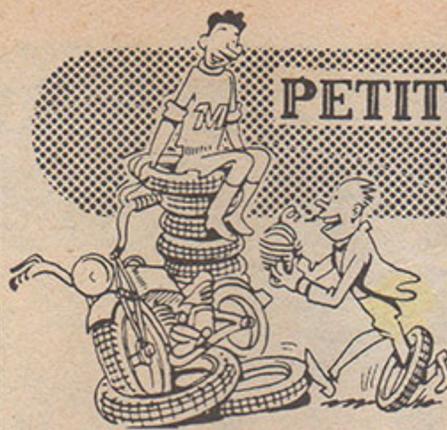
Vend à crédit : 500 NORTON neuve. Très rapide. Ydral sport. type Bol d'or. Feraï reprise. Proffit, 28, rue Martimprey, Meaux. Tél. 385.

BMW-R12. Sacrif. 75.000. Urgent. Lalanne, r. de Brest, Dinan (C.-du.N.).

NORTON 16 H. Bon ét, besoin argent, px int. Tony Sport, 76, r. Riquet. Tél. COM. 77-11.

Raison santé moto 175 GIMA TYPE « CAPRI » caréné livré courant mai 55, en rodage, 600 km parcourus. Etat absolu neuf; moteur Ydral 4 vitesses sélecteur, selle biplace, moyeu broche arrière, freins centraux. Ecrire Cussac, Vieille-Brioude par Brioude (Haute-Loire).

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



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

6, rue Georges-Lacaud

SUSPENSIONS AR.

GOURBEVOIE (Seine)

HYDRAU-

LIQUES

VISTA

DEF 27-87

DIVERS

AUTO CRÉDIT TOTAL
RÉPARATION GRATUITE
PAR CONTRAT, CREDIT 24 MOIS.
Le plus important organisme de vente
ECA

7, r. de Montreuil PANTIN (Seine).
244, rue du Mesnil ASNIERES (Seine).
SECTION MOTOS, 157, av. du Maine (14^e).

REPRISE MOTOS SCOOT.
A QUALITE EGALE
DEFIONS TOUTE CONCURRENCE.
Consultez vos amis, votre garagiste notre
référence sera faite.

Achat paiement immédiat. Scooters,
motos. Moto Record, 151, rue Marcadet,
Paris (8^e). MON. 24-40.

AUTO CRÉDIT
TOTAL 18 MOIS
ASSURANCE GRATUITE
REPRISE MOTOS
244, r. du Mesnil, 4 routes, Asnières.

AUTOMOUCHE MONET-GOYON.
Entièrement révisée, garantie, essais,
Convient à personne âgée ou infirme.
Détails c. timbre. Berlocher, 8, rue Guil-
lerand, Moissac (T.-et-G.).

MOTEURS 2 TEMPS

JLO

TOUTES CYLINDRÉES

TOUTES APPLICATIONS

Attraction **MOTOCYCLISTE**
« GLOBE INFERNAL » comprenant
sphère, 4 motos. Home-trainer, 2 amplis,
6 haut-parleurs, installation électrique,
facade, entourage, toile, visible, vogue
croix-Rousse, Lyon (Rhône) du 1^{er} octobre
au 13 novembre, ou s'adresser Guillot
Frères, Andrézieux (Loire).

AUTOS MOTOS
GARANTIE, CREDIT
REPRISE SCOOTER
7, r. de Montreuil, PANTIN. M^o Eglise.
Ouv. dimanche.

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

MON AUTO CONTRE MOTO
Eca, R., r. de Montreuil,
Pantin. Tél. VIL 09-21.

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

A vendre pet. maison neuve, 2 pces,
déb., élect., eau s.p. puit, mare, b. jard.
1.225 m. Très bon état. Cour ciment, et,
à 10 m, 1 maison 1 pce 5 m x 5 m bon état,
élect., eau puits à 5 m. Cte 275 m. Clos
jardin. Prix le tout 475.000 F. Nion.
« Les Maisons Cattin » par Jouet-sur-l'Au-
bois (Cher).

SPECIALISTE mach. ang., pièces déta-
chées orig., réparations sur devis de ttes
marques, attel. sidecars, nbsses occas.,
ouv. le dim. matin. National Motos,
66, rue Nationale, Paris (13^e).

Ach. 4 CV, Aronde, VIL 09-21
7, r. de Montreuil. PANTIN

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

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

SAXO Alto avec sa boîte, état impeccable
27.500 F. Phono malette « Columbia »
origine anglaise 7.500 F. Olivier, 26, pas-
sage Maurice, Pierrefitte (Seine).

CRÉDIT TOTAL
IMMÉDIAT

1000 René Gillet side.....	85 et 90
800 Gnome-Rhône side.....	55
750 BMW Domaines.....	35
500 Indian Scout.... de 30 à 55	
500 BSA culb.....	50
500 Dresch 2 cyl. cardan.....	30
500 DKW 2 cyl.....	60
350 Terrot lat.....	15
350 Motobécane culb.....	50
350 Terrot culb.....	25
350 Monet Goyon.....	45
250 Monet lat.....	45
350 Peugeot P. 112.....	40
175 BSA culb.....	50
200 Ardie.....	35
198 DKW et Ardie et NSU.....	40
100 Motobécane.....	15

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

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

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.

100 MOTOS SCOOT.

157, av. du Maine,
Paris (14^e).

ouv. dim. éch. créd. av. 50.000.

VENTES. ACHATS ECHANGE!
Vélocettes. Depuis 15.000 F, motos,
depuis 25.000 F.
Stock de pièces toutes marques, boîtes
de vitesse, cadres, roues, etc.
Voitures marque : Renault, Peugeot,
Mercedes. Prix très intéressants. Renaudel,
40, rue Guy-Mocquet, Malakoff (Seine)
ALE 58-12.

MÉCANICIEN !

UN MÉTIER PASSIONNANT ET QUI PAIE

Facile à apprendre : en 8 mois d'études chez vous, sans
quitter votre emploi habituel, vous pouvez connaître
l'automobile, le tracteur ou la moto.

Aucune condition d'âge; pas besoin de diplôme pour
suivre par correspondance les

COURS TECHNIQUES AUTOS

SAINT-QUENTIN (Aisne)

Demandez notre documentation gratuite n° 14
en précisant nom, prénom et adresse.
Grandes facilités de paiement.

Toute la mode

et tous les modèles

dans

L'ALBUM AUTOMNE-HIVER DE

voire **MODE**

320 modèles inédits

54 patrons en pochettes

un album grand format en noir et en couleurs

En vente partout : 150 fr.

LE CATALOGUE DES CATALOGUES

GUIDE PRATIQUE AUTOMOBILE
POUR PROFESSIONNELS ET USAGERS

1955

(49^e Année)

PUBLIE :

CARACTÉRISTIQUES ET PRIX 1955

Voitures particulières ◊ Véhicules industriels
Tracteurs agricoles

CARACTÉRISTIQUES et n^{os} de **CHASSIS**
des véhicules de construction antérieure à 1955

TABLEAUX DE RÉGLAGE

des moteurs des principales marques françaises
et étrangères

RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

(Permis de conduire - Cartes grises - Dates d'émission des signes
minéralogiques - Circulation internationale - Tarifs garages - Tarifs
d'assurances)

ADRESSES DES PRINCIPAUX FOURNISSEURS DE L'AUTOMOBILE

PRIX : 850 fr. franco, contre mandat, chèque postal ou bancaire ;
920 fr. contre remboursement.

Éditions LEFÈVRE

1, av. Félix-Faure, PARIS-15^e

Tél. VAU 43-24

Ch. Post. 258-48 PARIS

Éditions antérieures non épuisées : 1926, 1947 (Franco 425 fr.)

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

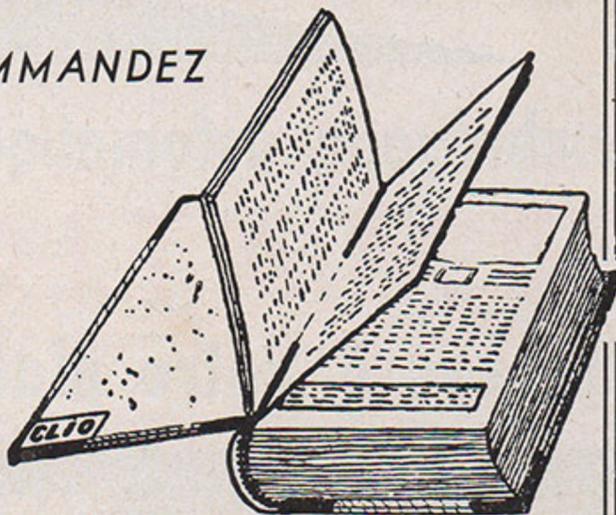
COMMANDEZ

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^e

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..... Fr. : 160

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

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 1.100
Changement d'adresse.. Fr. : 30

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 modi-
fiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

les 2 grands noms du Salon



Calvi*

MONOPLACE
2 SCOOTERS POUR
LE PRIX D'UN
12 mois de crédit



Jaguar

125 MONO
125 TWIN
200 TWIN
12 mois de crédit

et sur tous les modèles l'embrayage automatique
SERVOMATIC
embraye et passe les vitesses à votre place

CONSTRUCTION 100 % FRANÇAISE