

MOTOCYCLES *et Scooters*

9^e ANNÉE

N° 158

REVUE BIMENSUELLE

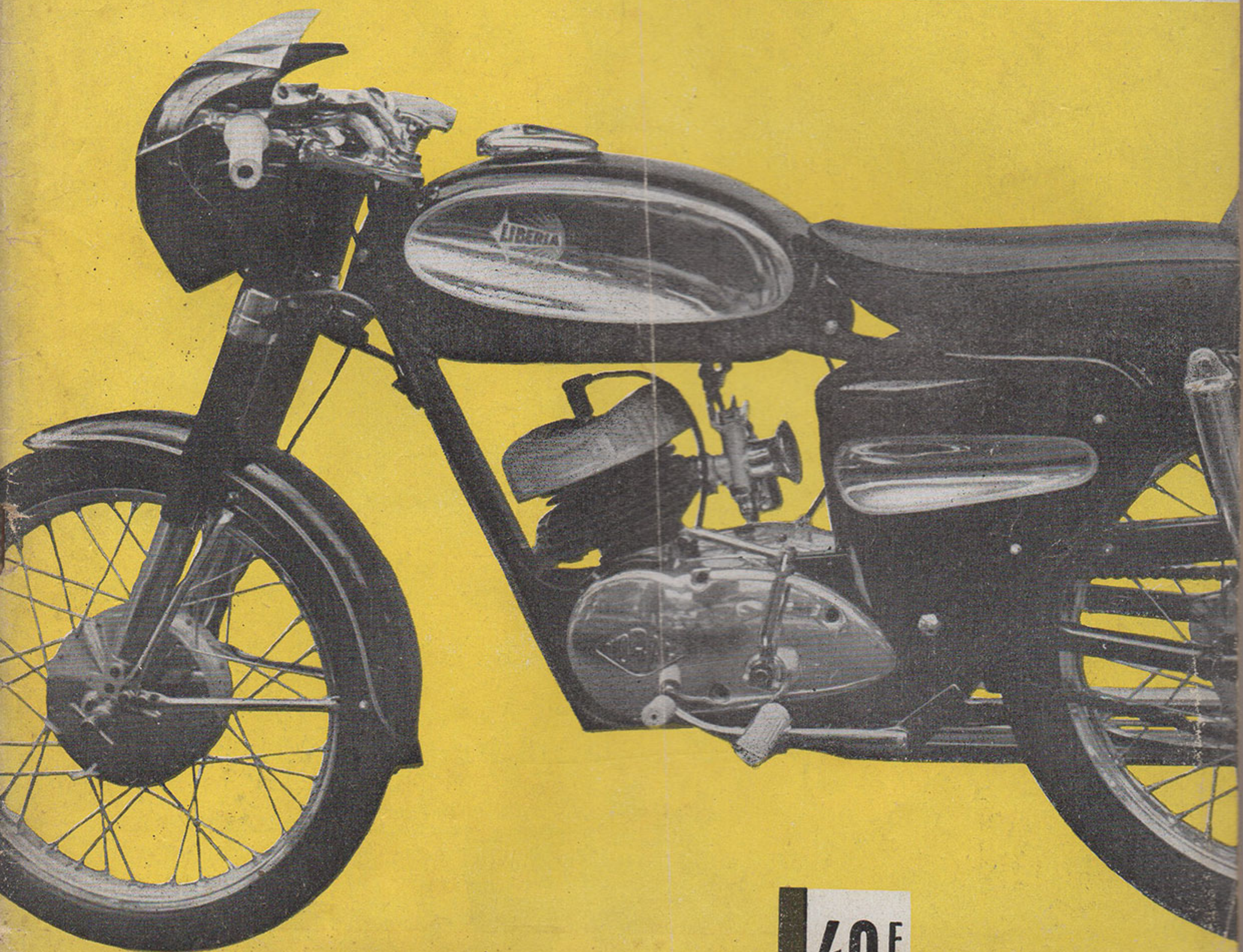
1^{er} NOVEMBRE 1955

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS

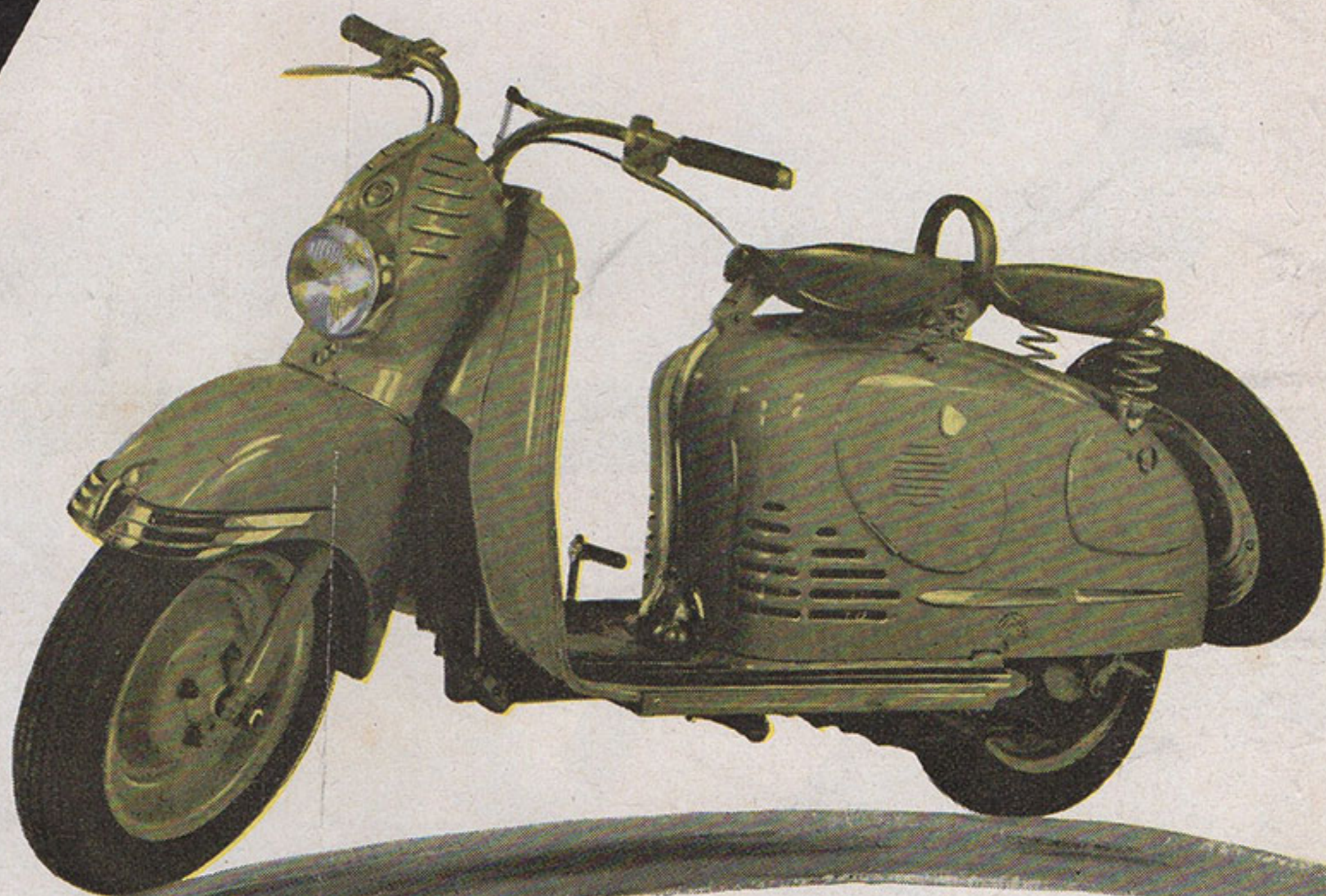
14, RUE BRUNEL - PARIS

COMPTE-RENDU **de** **SALON**



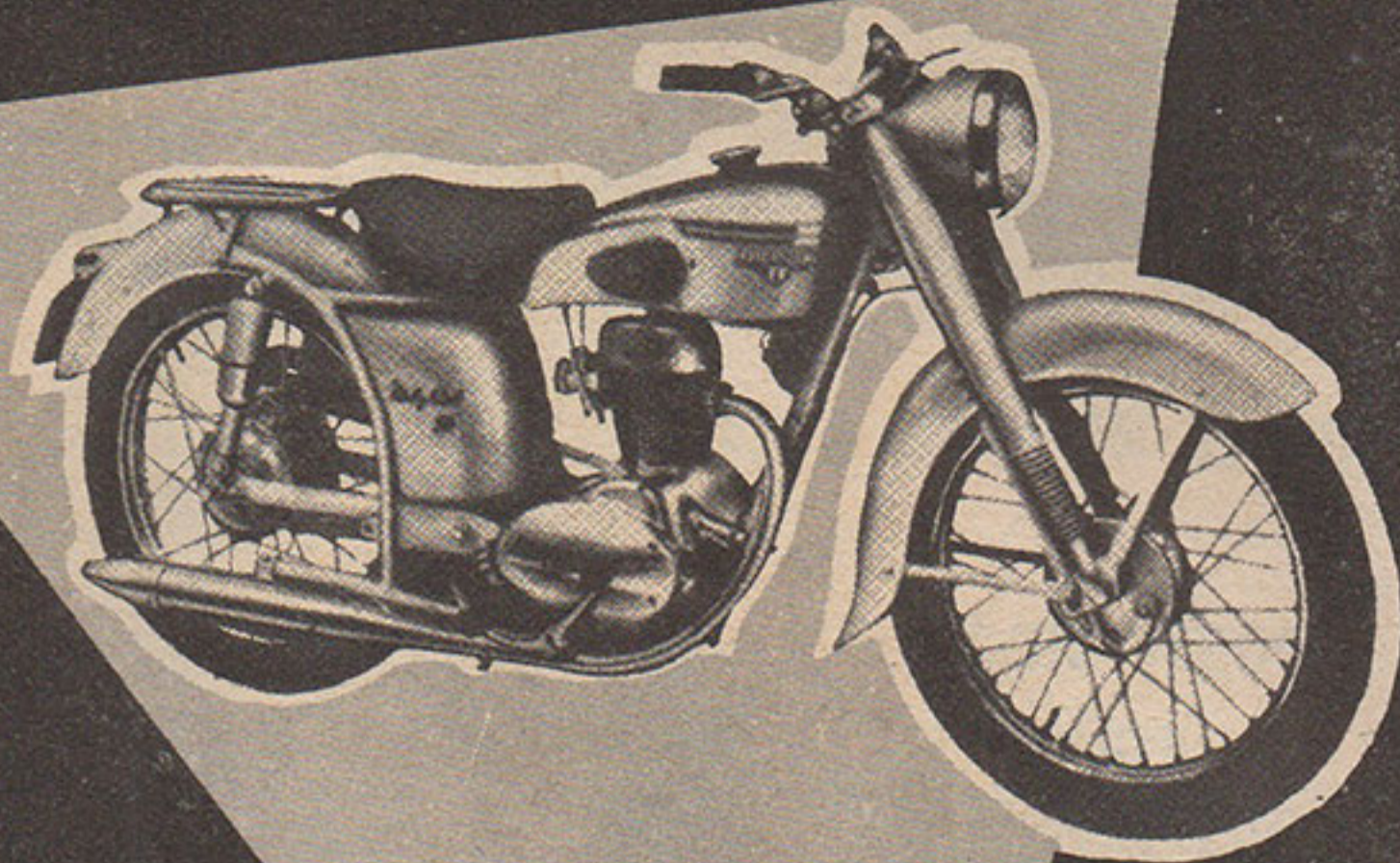
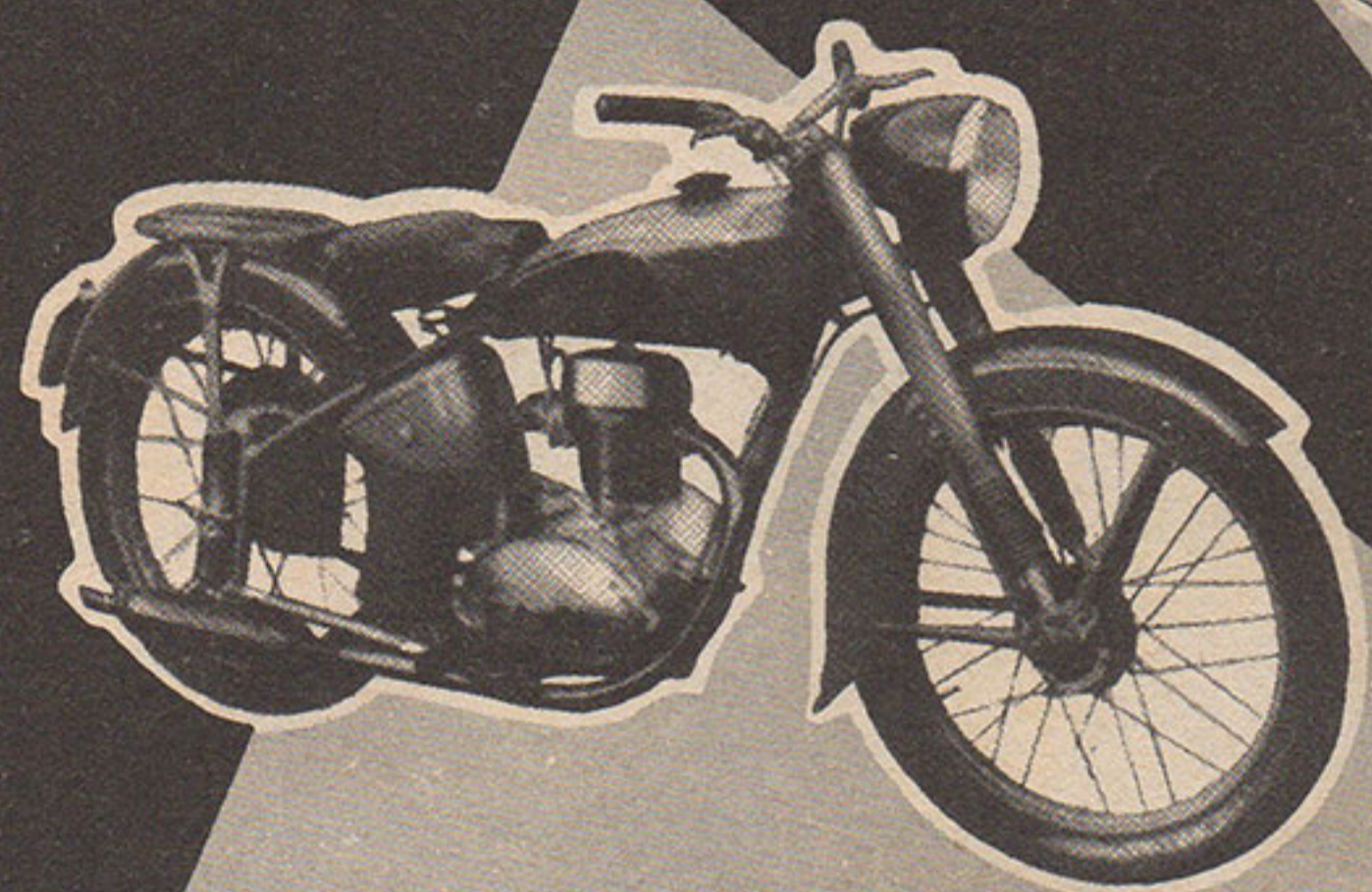
40^F

*Il vous fera connaître
la joie de vivre*

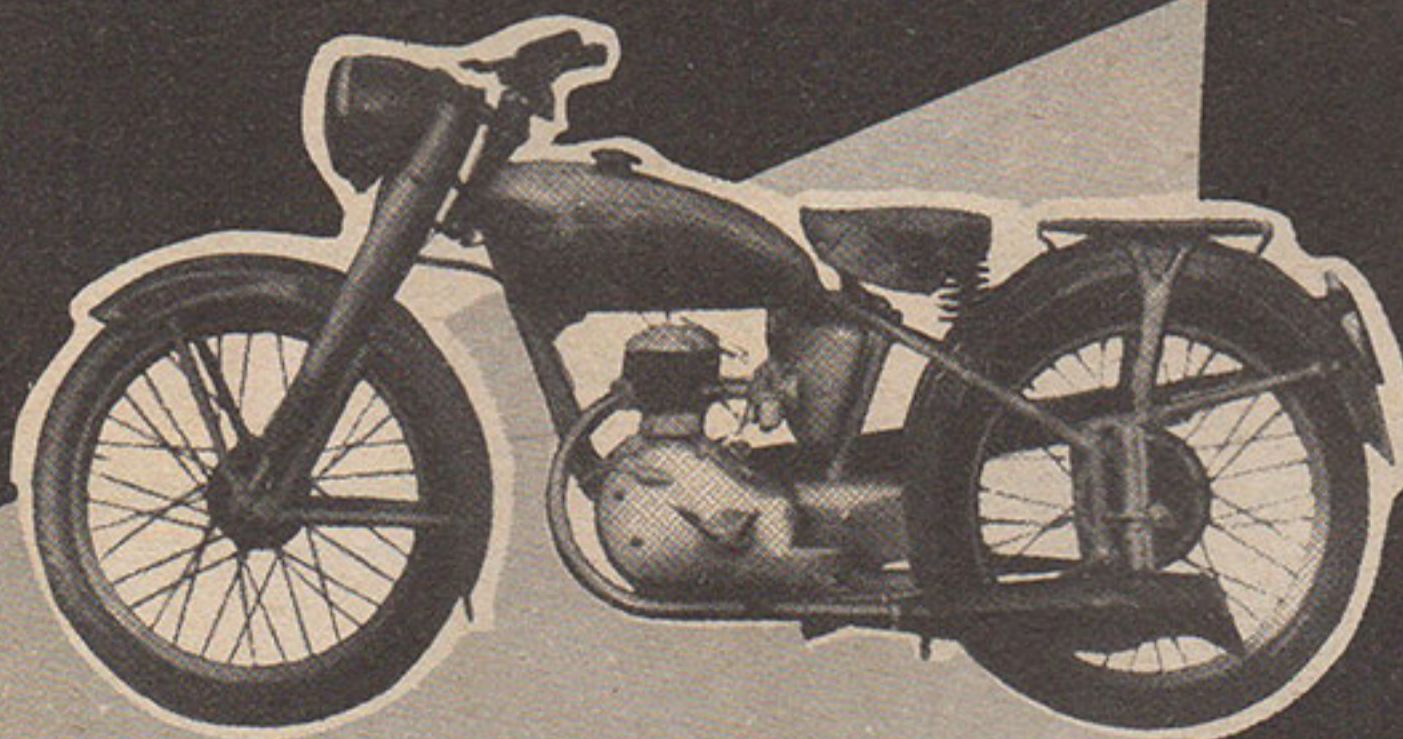


JOIE DES WEEK-ENDS
JOIE DES VACANCES
JOIE DE TOUS LES JOURS
ACHETEZ

PUCH

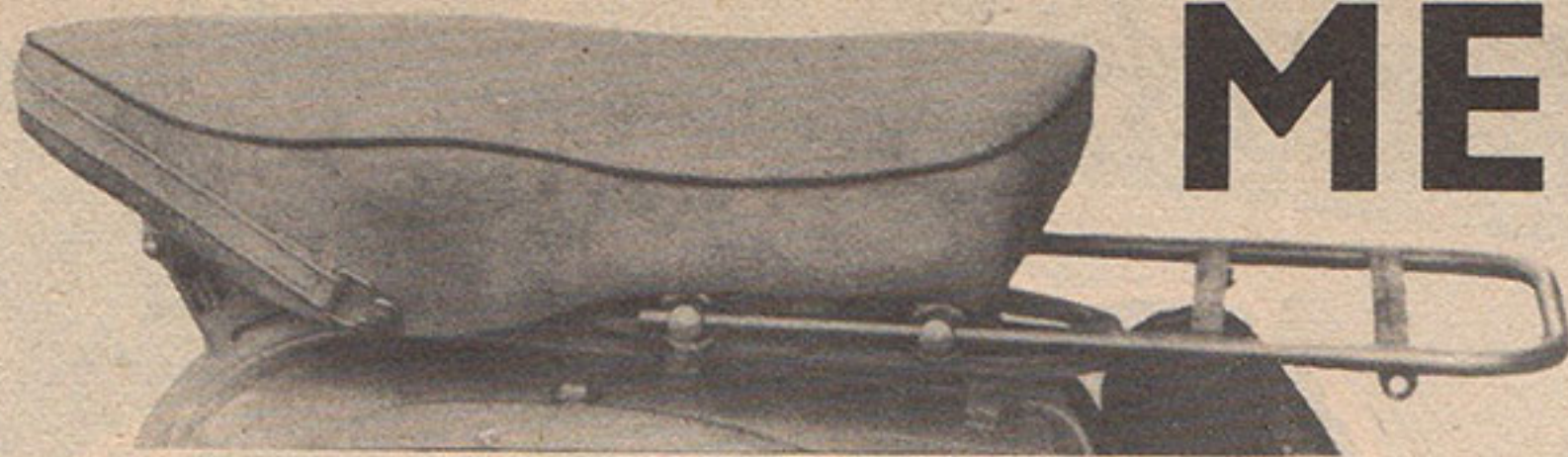


velomoteurs 125^{cm3}



FABRICATION DES USINES
MOTOBÉCANE * MOTOCONFORT
PANTIN - SEINE

LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES

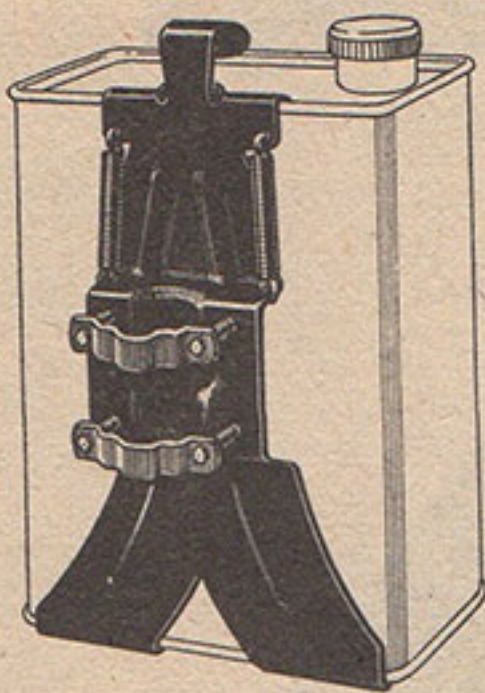


MERAT

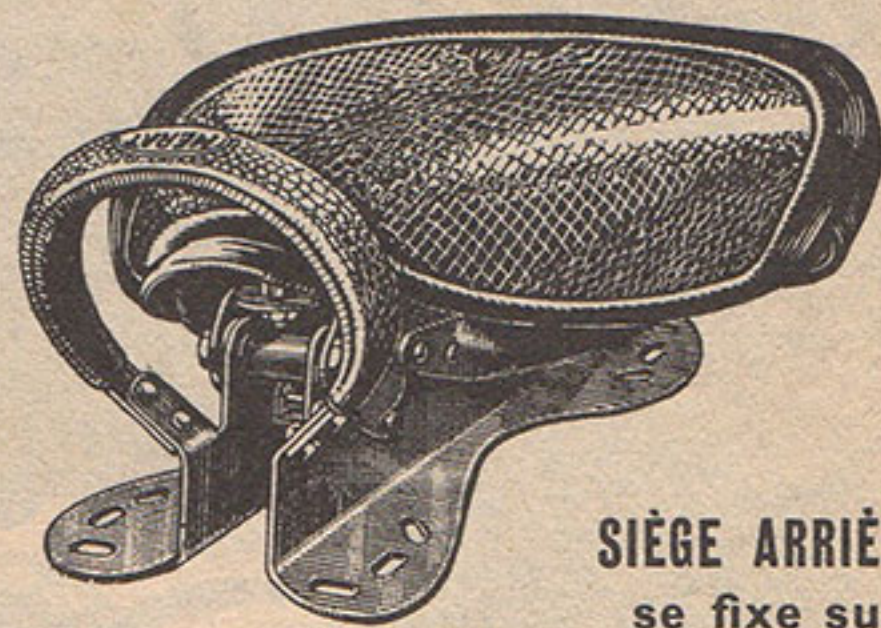
Suresnes
(Seine)
Tél. Lon. 18-86

SELLE BIPLACE à suspension réglable
et porte-bagages adaptable

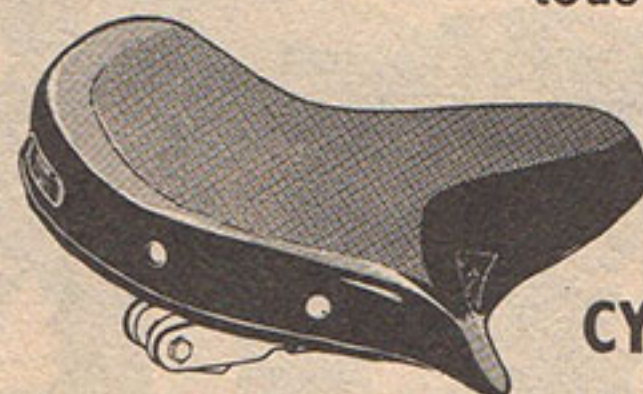
PORTE-BIDON
POUR
CYCLOMOTEUR
FIXATION
TOUTES
FOURCHES



**FABRICATIONS
BREVETÉES ET
DÉPOSÉES**



SIÈGE ARRIÈRE
se fixe sur
tous porte-bagages



**SELLE
CYCLOMOTEUR**

Suspension bloc-caoutchouc
chariot orientable

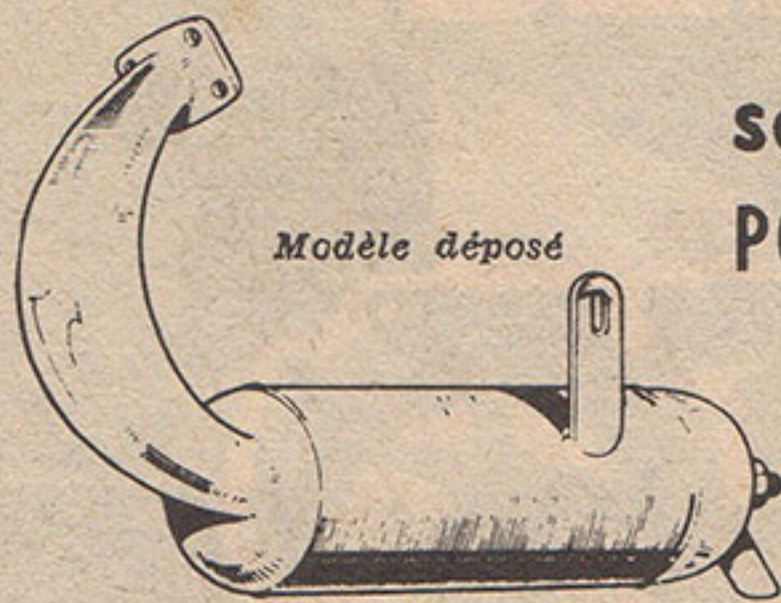
SPÉCIALITÉS POUR : **CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS - MOTOS - SCOOTERS - SELLES AVANT
SIÈGES AR - SELLES BIPLACES - REPOSE-PIEDS - PORTE-BIDONS - PORTE-BAGAGES, ETC.**

LA SOCIÉTÉ GAMA

rue J. B. BRU
CUSSET (Allier)

VOUS PRESENTE

ses **NOUVEAUX SILENCIEUX**
POUR MOTEURS DE 50 cc. à 100 cc.



Modèle déposé

Silencieux à prédétente,
Fixation sous le moteur

Fixation
sur le tube
par joint
**AUTO-SER-
REUR** in-
terchangea-
ble (Breveté
S.G.D.G.
Ø 22 - 25
26 - 28

Qualité

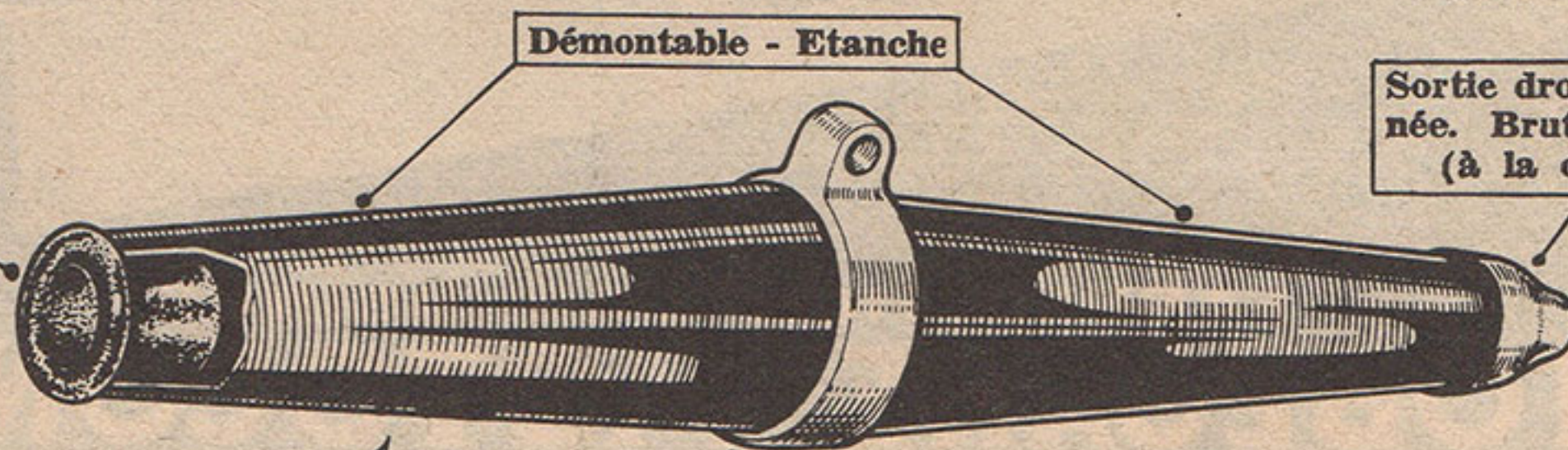
Rendement

Silence



Bt^e S.G.D.G.

Le même modèle se fait avec
tube remplaçant
la prédétente



Démontable - Etanche

Sortie droite ou incli-
née. Brute ou polie
(à la demande)

Pour moteurs de 50 à 70 cc.

Bague centrale polie, formant
chicane et patte de fixation

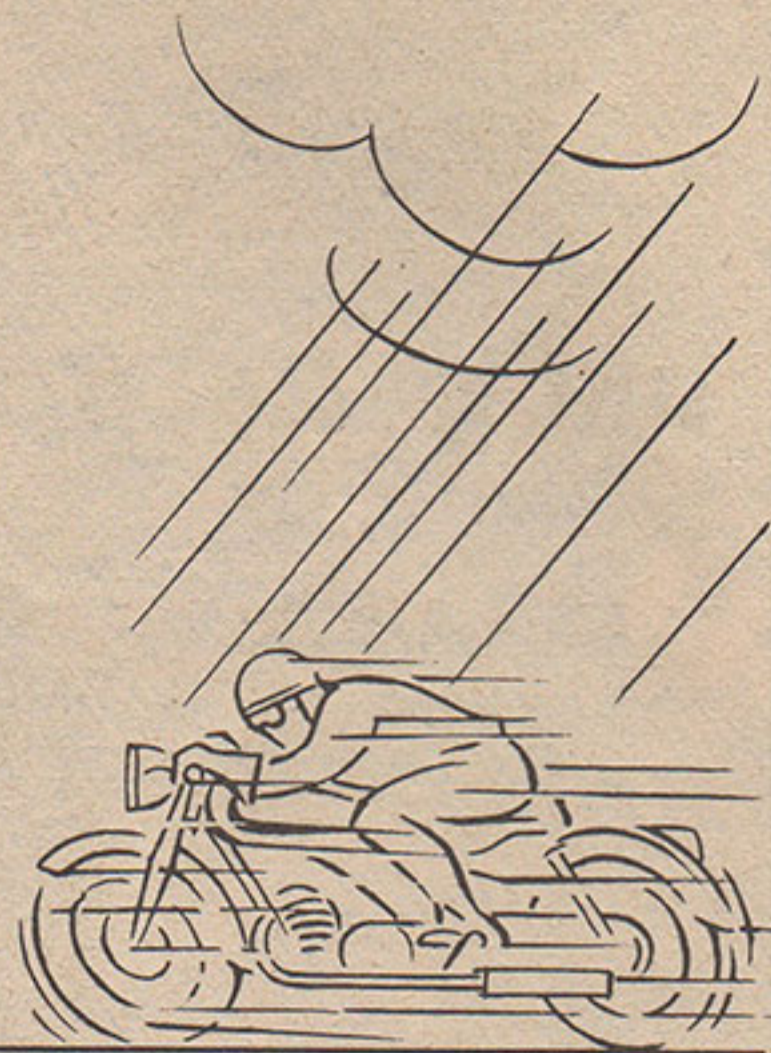
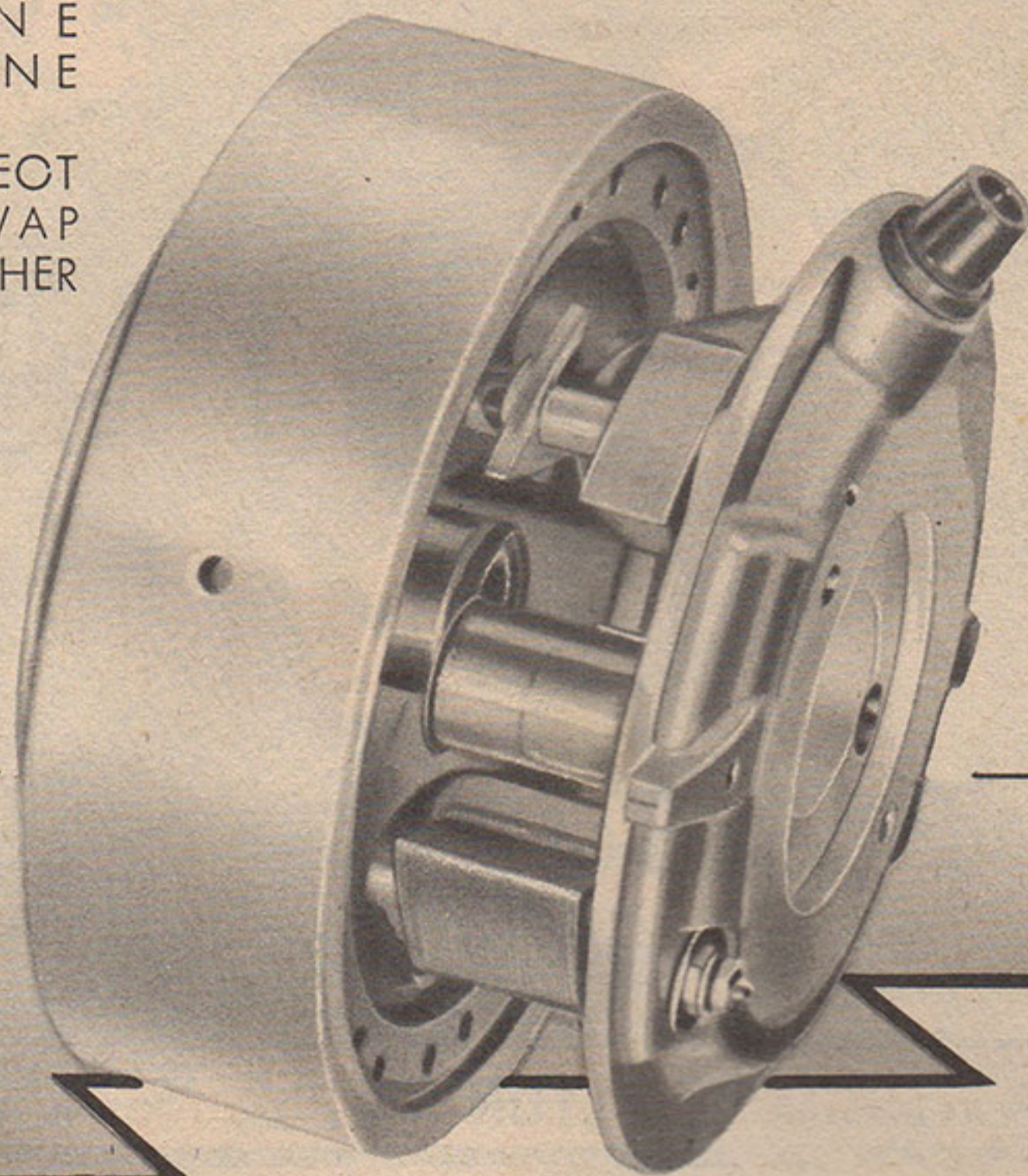
Tous modèles brevetés et déposés

LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

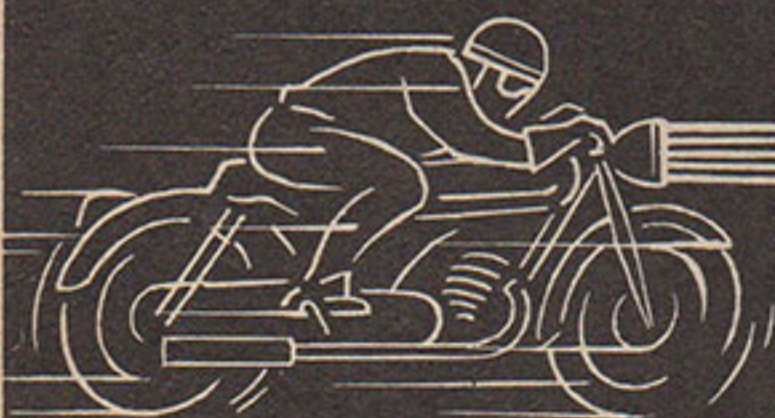
5

Sélectionnés par l'Elite des Grandes Marques

ALCYON, AMC
AUBIER-DUNNE
GNOME-ET-RHONE
LAMBRETTA
MONET-GOYON, PEUGEOT
SOTECMA, ULTIMA, VAP
VELOCAR, YDRAL, ZURCHER



ABG



SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 300.000.000 DE FRS

DÉPARTEMENT AVIATION

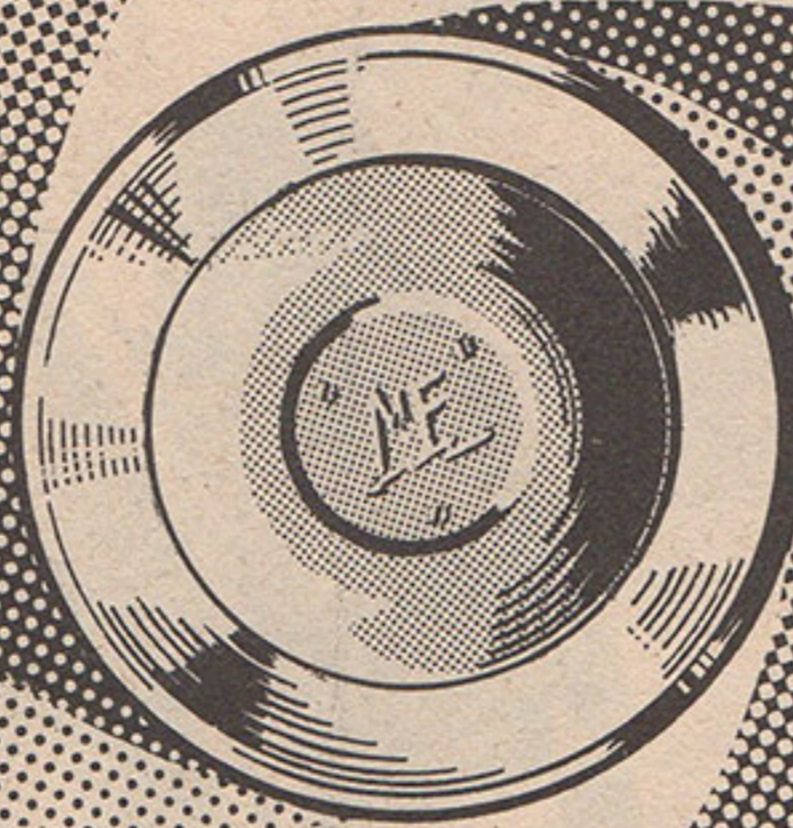
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

GENESE

au service de

**LA TECHNIQUE
LA QUALITE**

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



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

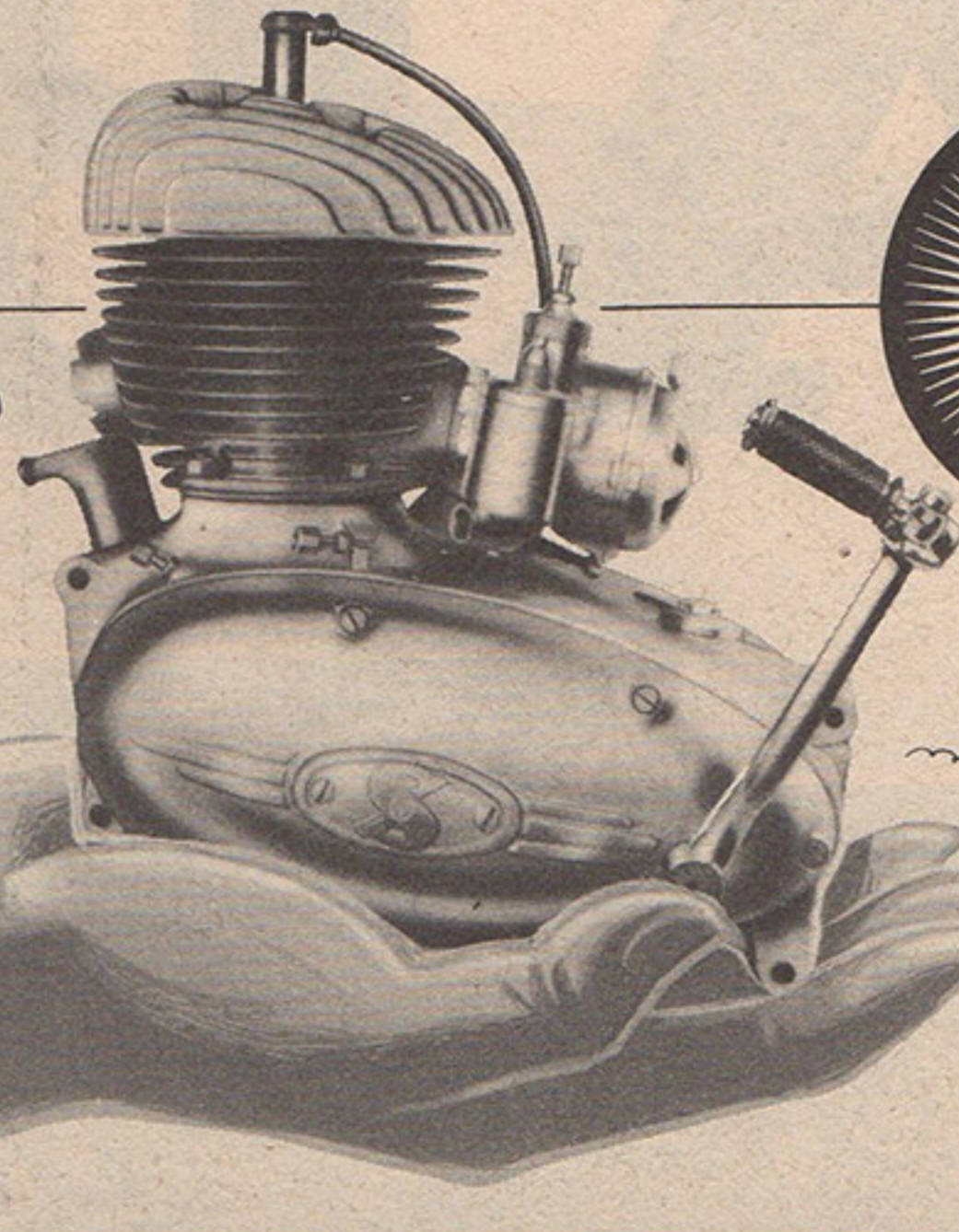
Magnéto-Francois

Pub. BULLY.

DRESLER

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

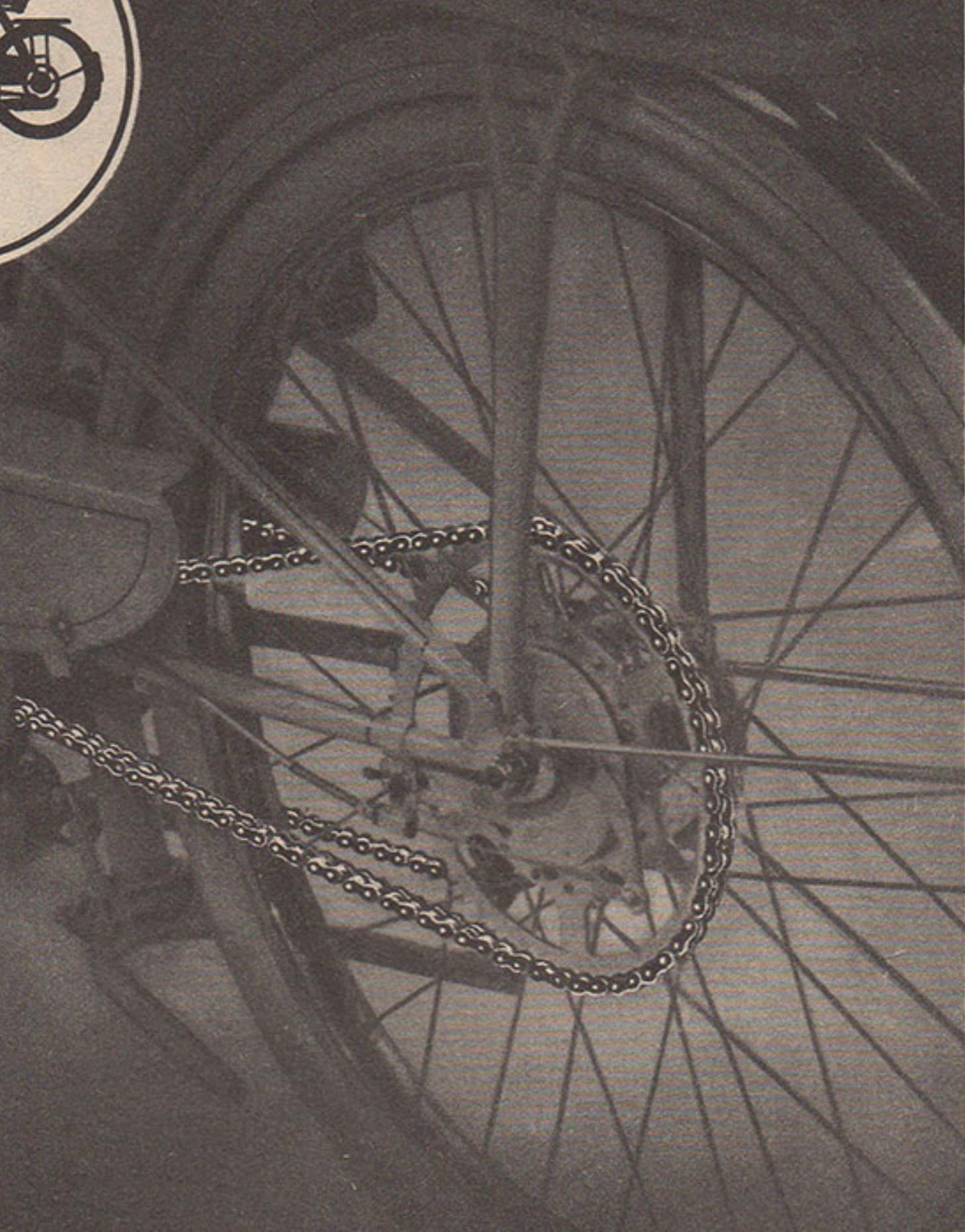
**moteurs
SACHS**



DEMANDEZ LA LISTE DES CONSTRUCTEURS AYANT ADOPTÉ CE MOTEUR A :

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

CHAINE CYCLOMOTEUR



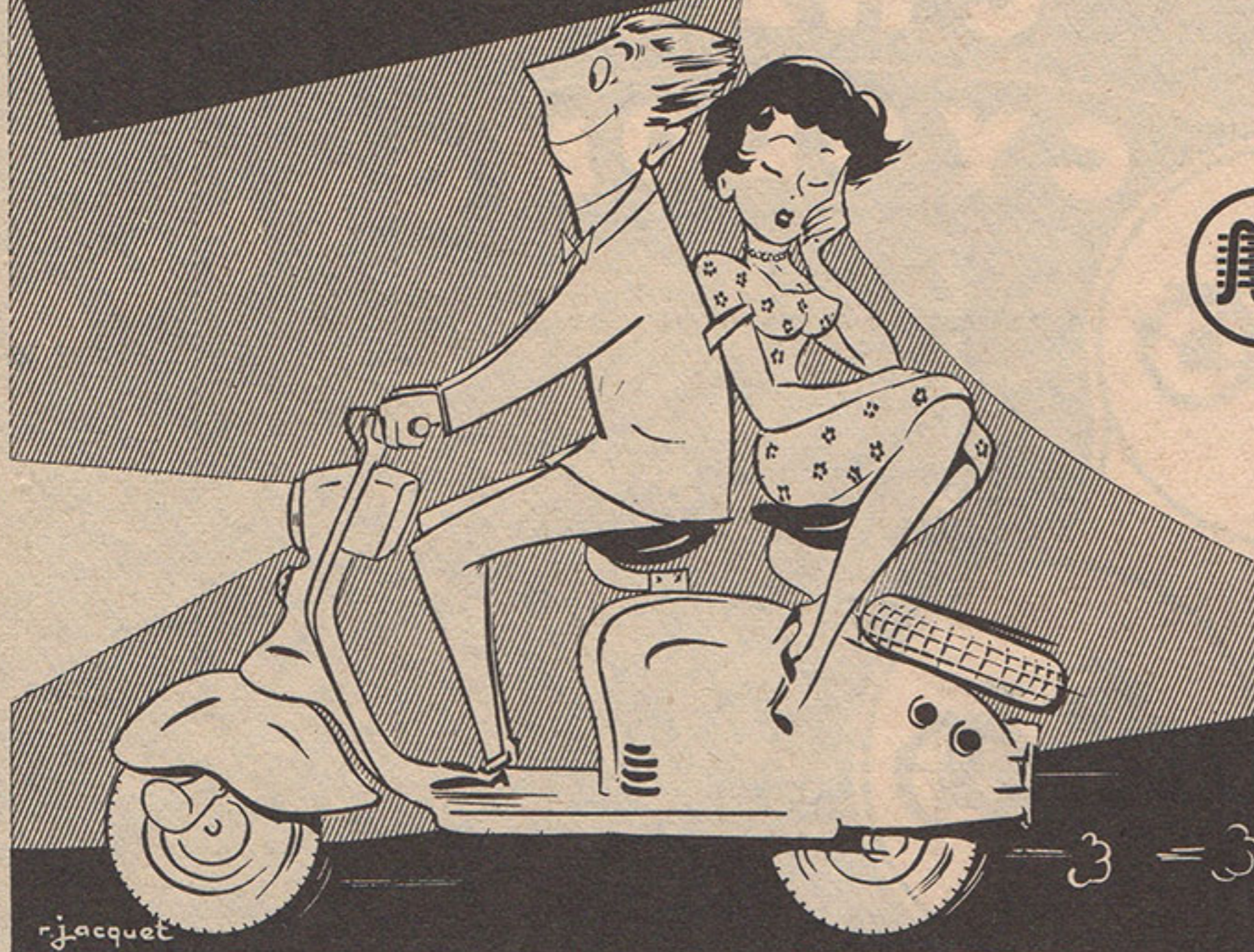
BRAMPTON

20, RUE JACQUES DULUD, NEUILLY-s-SEINE

la nuit : meilleures moyennes ...
Roulez tranquille
 avec votre

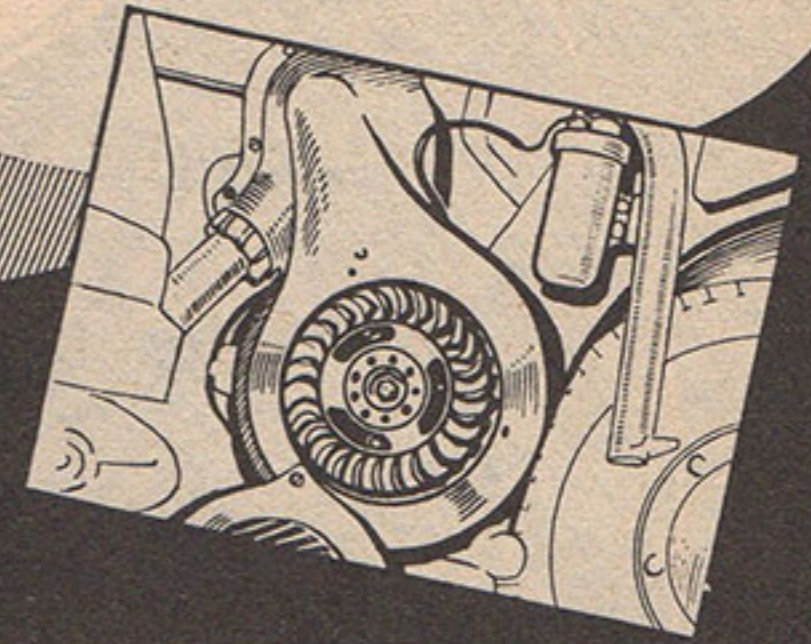
VOLANT MAGNÉTIQUE à bobine séparée
 ET CONDENSATEUR A BAIN D'HUILE

TYPE SG 58 - SL T58



MOREL
 LA SONE (ISERE)

Il existe un volant **MOREL**
 pour votre scooter.



Souple, à toute épreuve !...

la
 nouvelle



de luxe
 250 cm³

a remporté un succès mérité au SALON

12 CH, moteur 2 temps. Fourche avant télescopique,
 suspension arrière oscillante avec amortisseur à l'huile.
 Vitesse moyenne : 70/80 km/h, vitesse max. : 110 km/h.

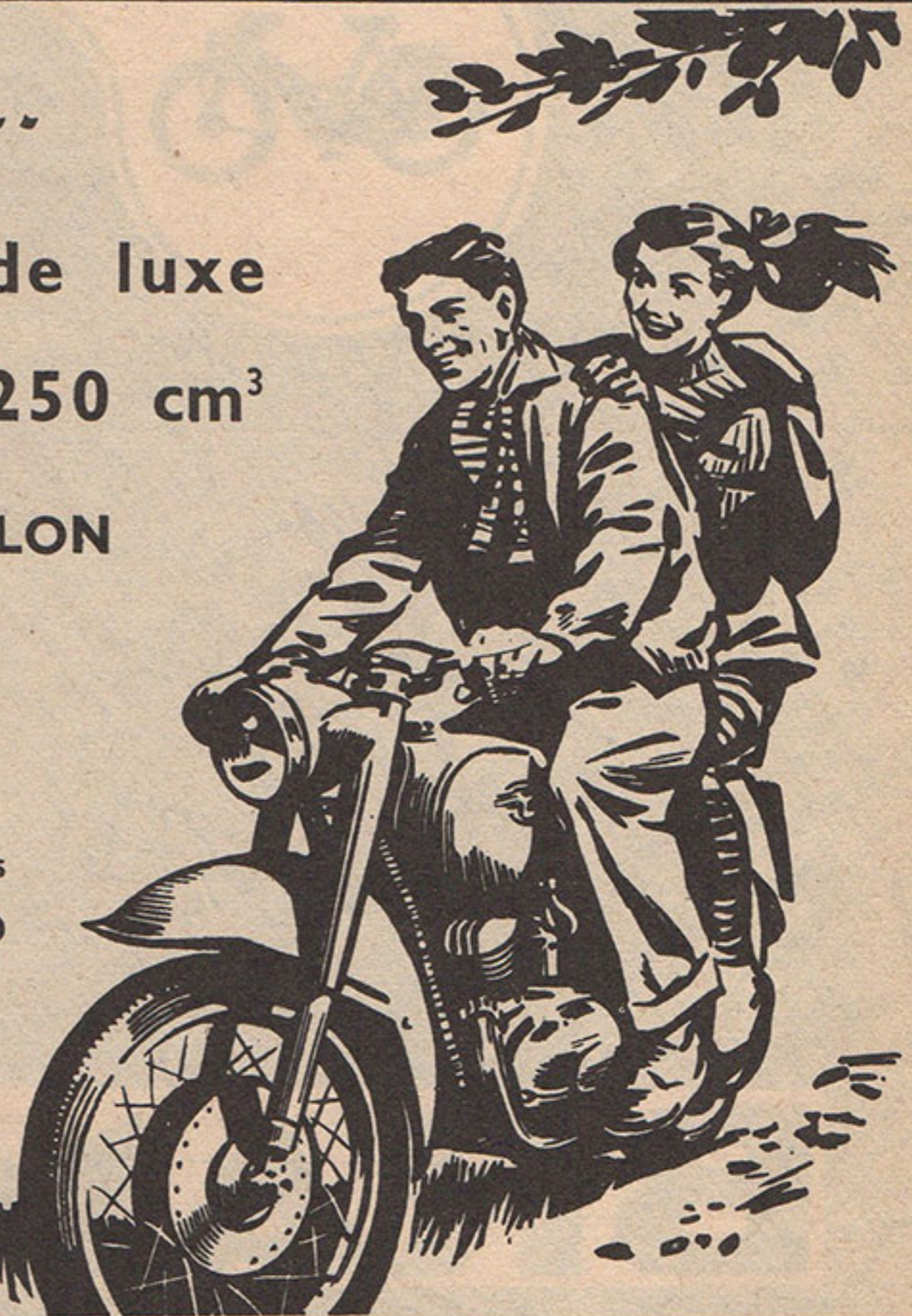
MOGURT Sté Hongroise pour le Commerce d'Automobiles
 BUDAPEST 62 HONGRIE B.P. 249

Agent général :

E^{ts} J. POCH

127, av. de Neuilly - NEUILLY-S/-SEINE

Mai 51-70



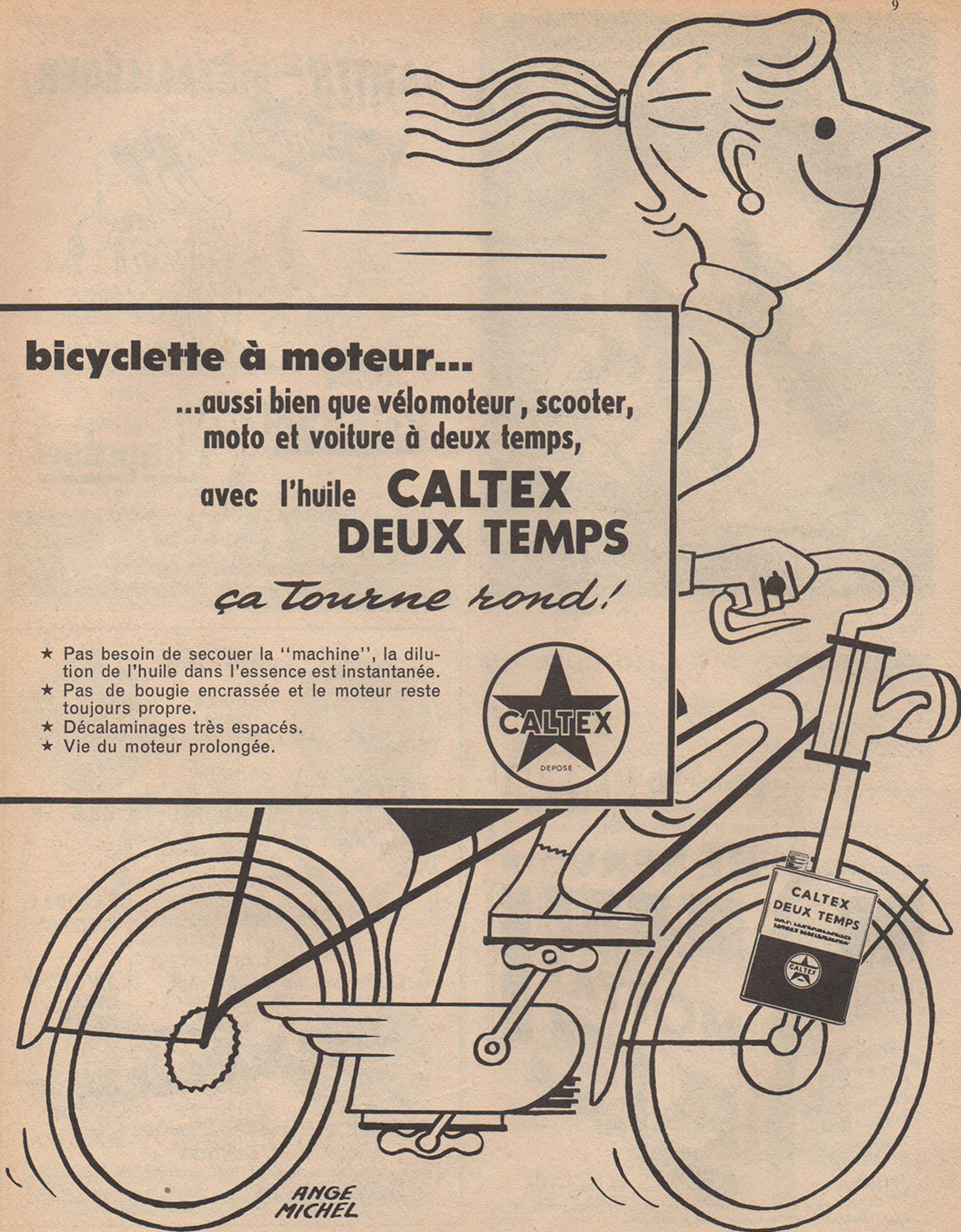
bicyclette à moteur...

...aussi bien que vélomoteur, scooter,
moto et voiture à deux temps,

avec l'huile **CALTEX**
DEUX TEMPS

ça tourne rond!

- ★ Pas besoin de secouer la "machine", la dilution de l'huile dans l'essence est instantanée.
- ★ Pas de bougie encrassée et le moteur reste toujours propre.
- ★ Décalaminages très espacés.
- ★ Vie du moteur prolongée.



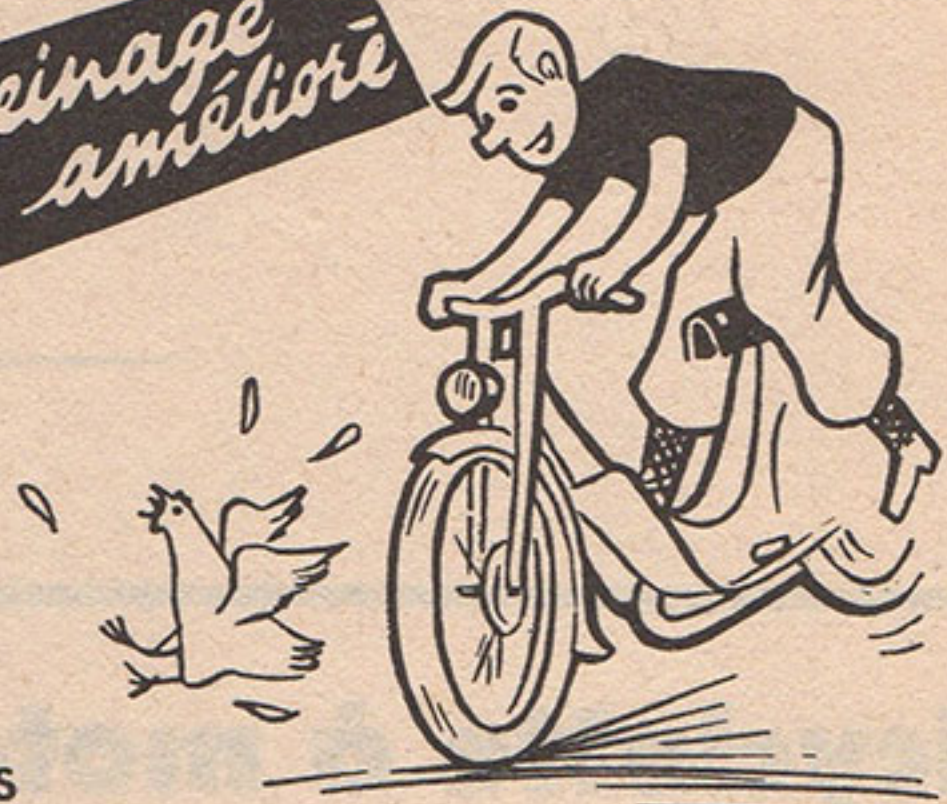
LAMPE NORMA



LA LAMPE DE QUALITE POUR MOTOS ET SCOOTERS

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER

freinage amélioré



TOUS
MODÈLES
DE JANTES
ET GARDE-BOUE

Reinhard et Chapuiset

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

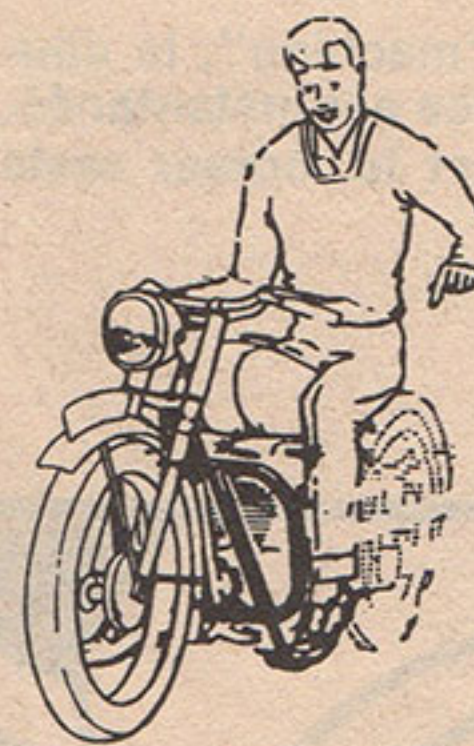
La Maison
du
RÉSERVOIR

ÉDOUARD
MOTTAZ

40 ANNÉES
D'EXPERIENCE

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

TOUS LES
RÉSERVOIRS
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
BOUCHONS
B's "MOTTAZ"
Spécialités en
tôle emboutie



Pare Choc.
avec
BÉQUILLE
LATÉRALE
TÉLESCOPIQUE

EKA-DUO

Béquille
LATÉRALE
TÉLESCOPIQUE
adaptable sur tous
pare-choc

EKA 13

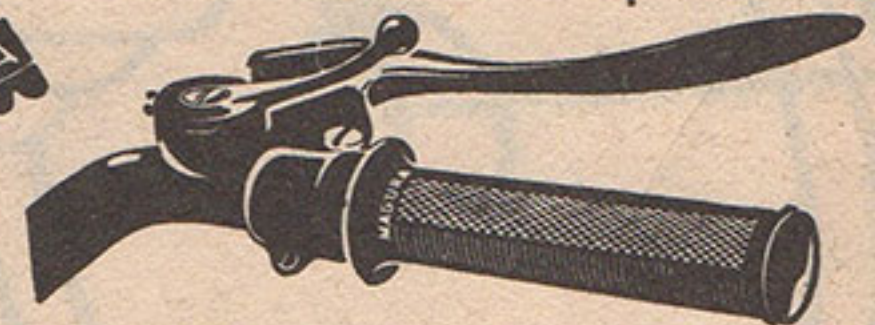
Selles doubles

FERIDAX
LYCETT

Coussins DE GARDE-BOUE

LYCETT

MAGURA



Guidons Poignées tournantes
Manettes et Leviers **MAGURA**

L'Accessoire Motocycliste, 9, rue Belidor, Paris (17^e)

Vous devez avoir un indicateur de vitesse !

ART. 173. DÉCRET
DU 10 JUILLET 1954

"JAEGER"

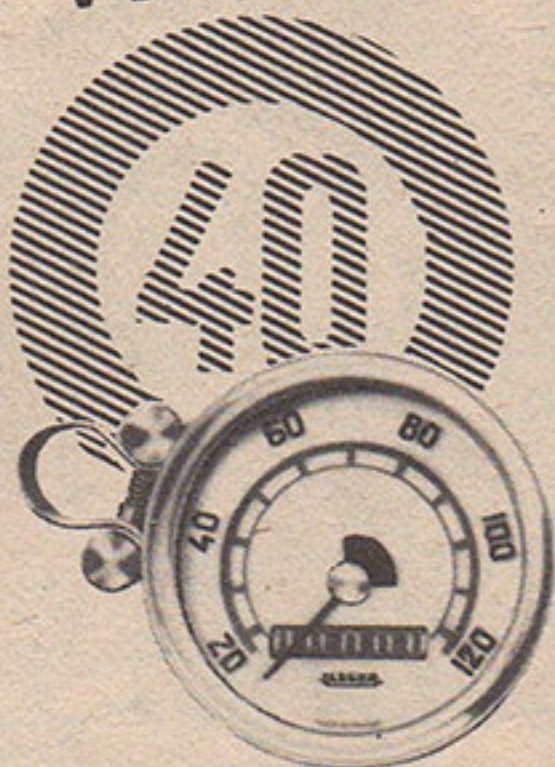
La grande marque spécialisée
dans la fabrication des appa-
reils de contrôle pour l'auto-
mobile, l'aviation, la moto.

PRÉSENTE

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

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

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

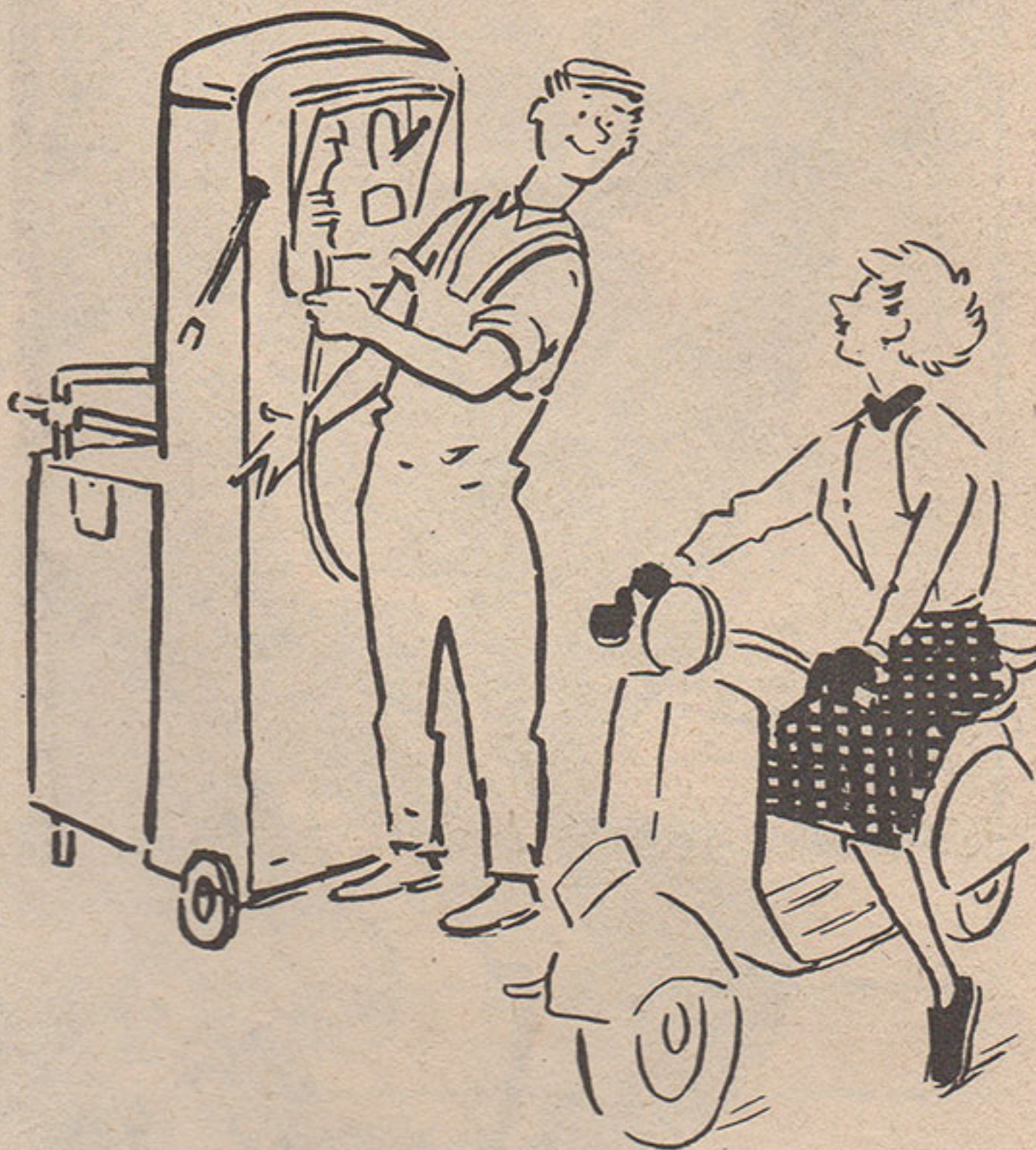


JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET

5 litres de mélange à 3%

en vitesse !...



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

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

Ils s'arrêtent tous devant le *Mixer*

ASTER

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

MOTOS

EXIGEZ
les
ACCESSOIRES

VELO
MOTEURS

AMAC

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

etc...

CYCLO
MOTEURS

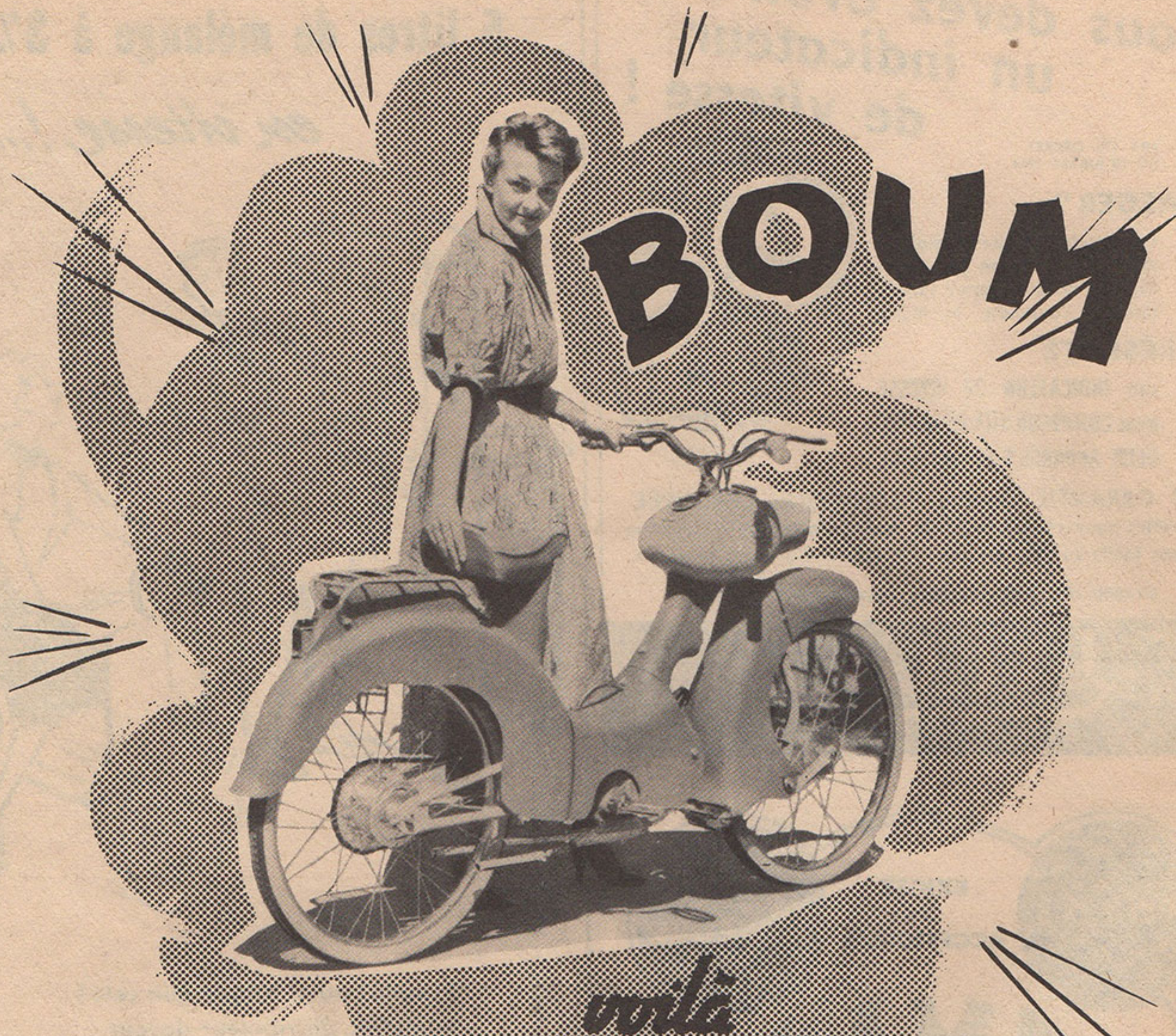
En vente
chez tous les
Motocistes

SCOOTERS

SOCOREX

(ex. Station-Service AMAC)

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

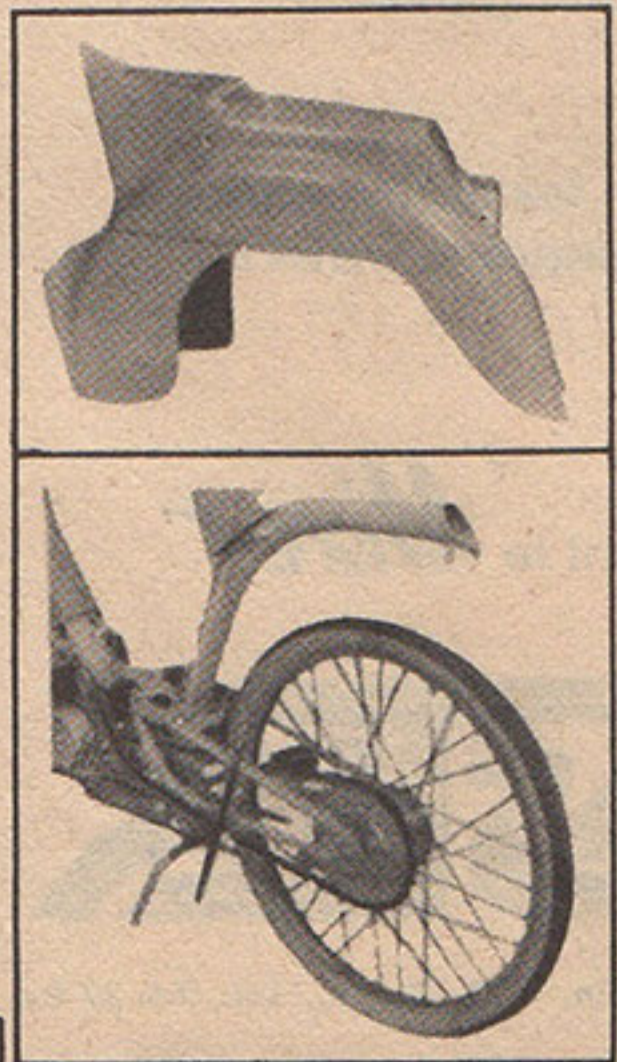


vilà

L'ondine

LE PREMIER CYCLOSCOOTER
CARROSSÉ EN MATIÈRE PLASTIQUE

- bloc moteur 2 vitesses à pédalier incorporé et chaîne unique.
- à suspension intégrale, à l'avant par anneaux Neiman à l'arrière par silent-blocs.
- réservoir 7 litres.
- livré avec avertisseur.



UNE PRODUCTION DES Ets LUCER, HAZEBROUCK (Nord)



Si vous préférez l'original
à la copie

EXIGEZ
POUR VOTRE APPAREIL
NOVI
LA PIÈCE D'ORIGINE
NOVI

8 à 20 RUE DES VIGNES - DANTIN - SEINE
TEL. VII. 96-30



Orthotron

**“ POCKET-
CHARGER 55 ”**

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

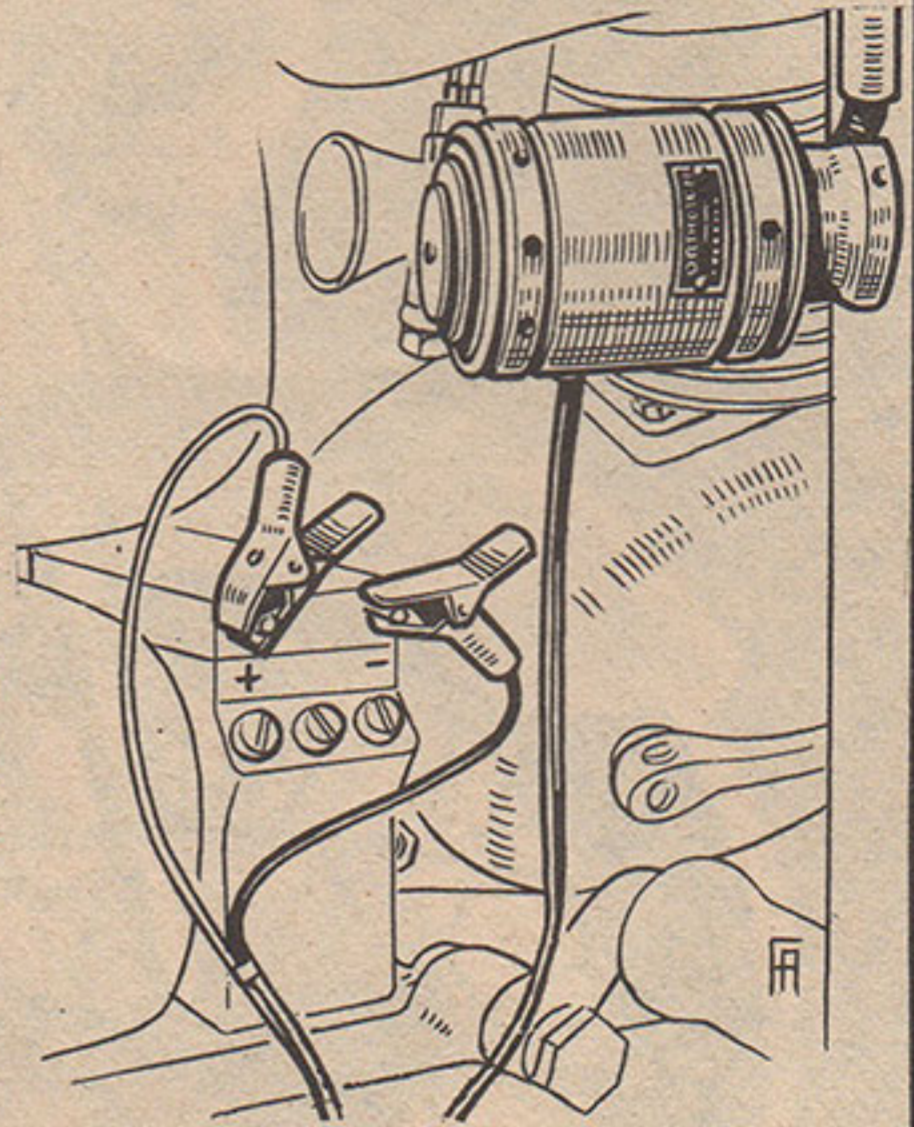
Dans une prise
de courant :

Un Redresseur
de charge pour
batterie de moto

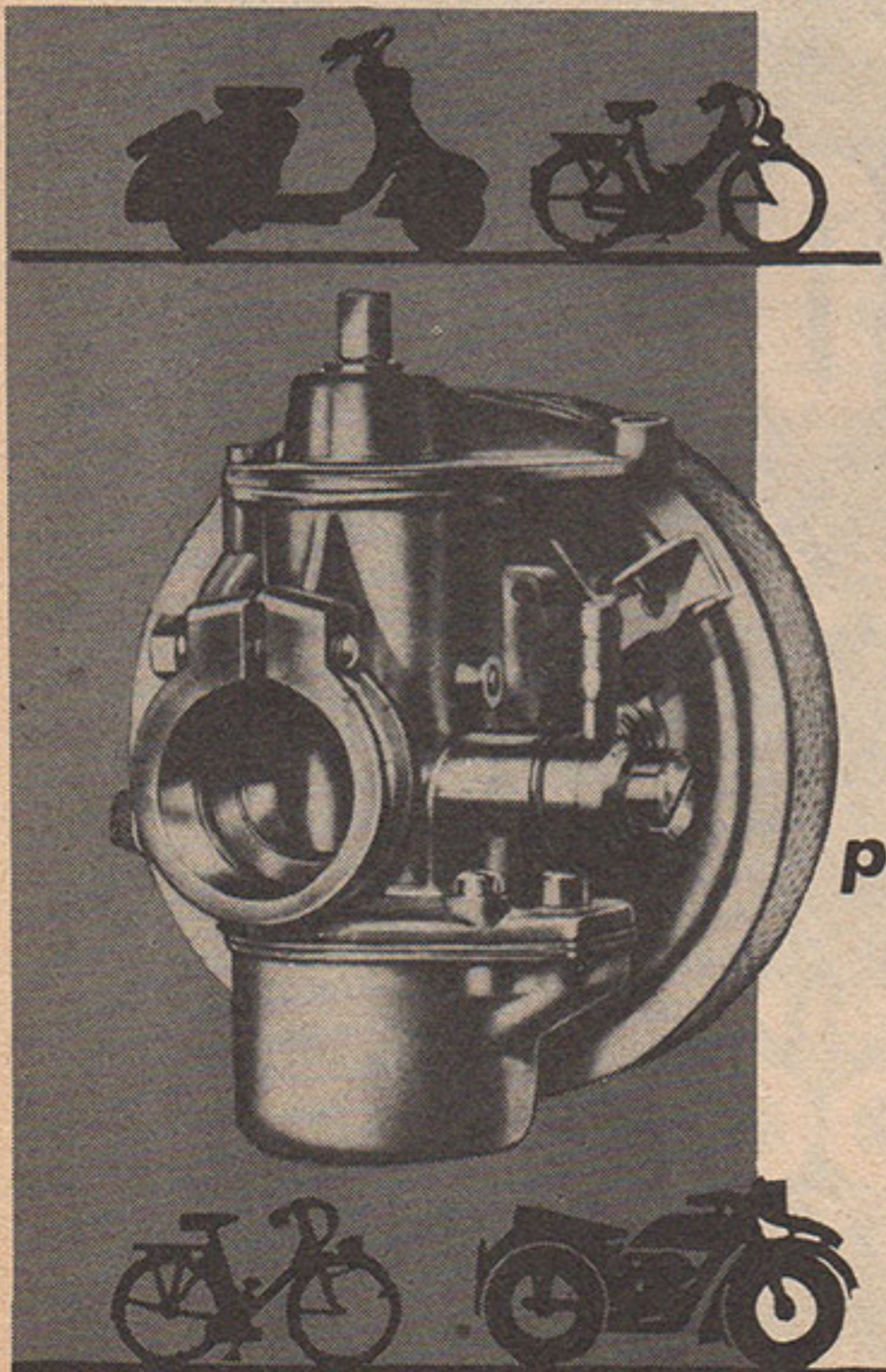
Un Redresseur
d'entretien pour
batterie de voiture

« Vie illimitée »
Encombrement
Poids et... prix

RÉDUITS... Fr. 3 975



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



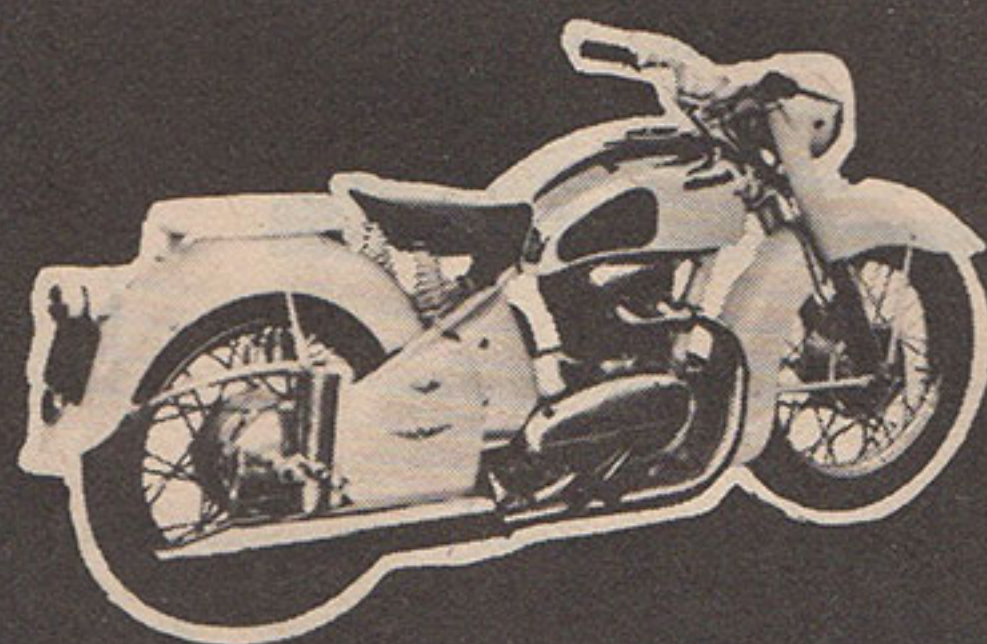
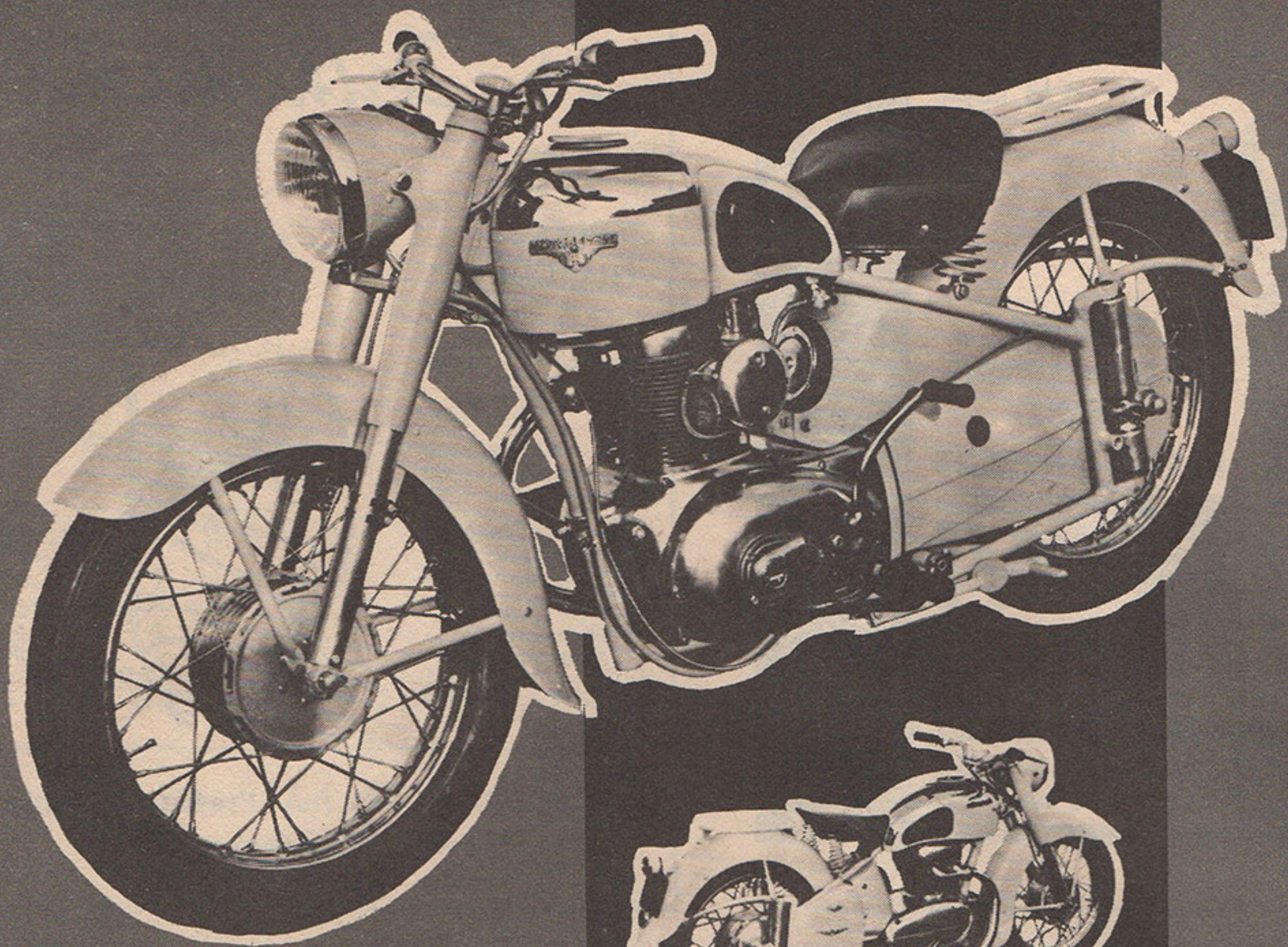
CARBURATEUR
ZENITH
MX

pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,
cyclomoteurs.

Étanche aux poussières.

Cuve centrale à niveau stabilisé.

Sté du carburateur ZENITH, 26 à 32, rue de Villiers LEVALLOIS-PERRET
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)



la
bicylindre
de grand
tourisme

350^{cm³}

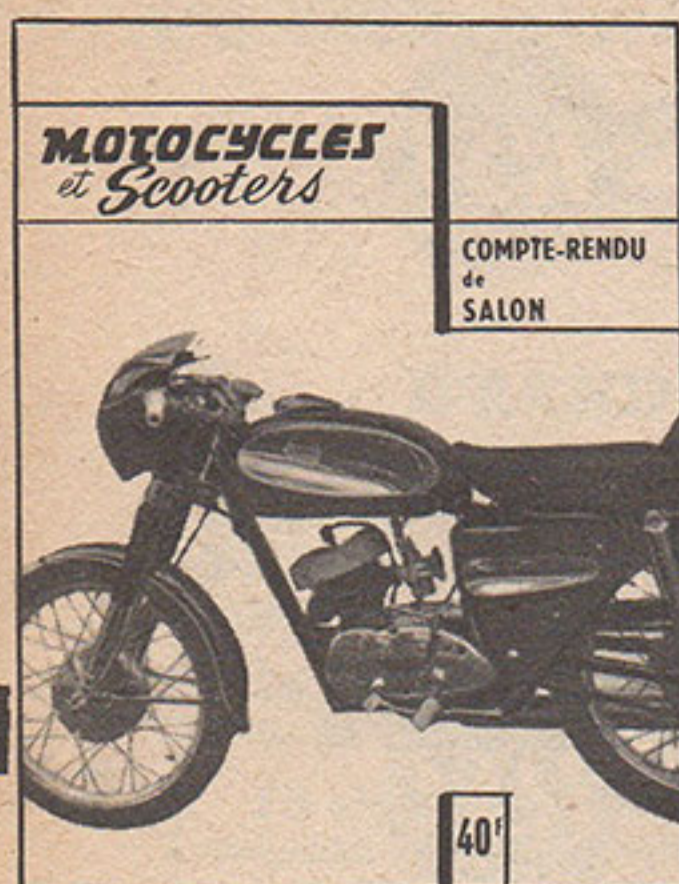
puissance et souplesse

FABRICATION DES USINES

MOTOBÉCANE * MOTOCONFORT

PANTIN - SEINE

LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE DE MOTOCYCLES



A U S O M M A I R E :

★ Échos	17	★ Records B.M.W....	40
★ Le Salon en images	18	★ Championnat du Monde de Cross....	45
★ Le 50 ^{cm³} Pony ...	38	★ 311 km/h sur une Triumph	47

Compte rendu du Salon

9^e ANNÉE

N° 158

1^{er} NOVEMBRE 1955

MOTOCYCLES

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

Les lauriers sont coupés...

Les classiques et traditionnelles coupes du Salon, qui promettaient du beau sport, n'ont pu avoir lieu cette année.

Pourquoi? N'ayant pas compris, nous nous abstenons de juger et plus encore de critiquer, mais, curieux par profession, nous questionnons.

Ces coupes, qui se sont toujours déroulées sans incident, sont organisées par le club qui, au lendemain de la tragédie du Mans, avait recueilli tous les suffrages pour l'impeccable déroulement de son Bol d'Or à Montlhéry.

Est-il donc vrai que c'est ce même Montlhéry qui, malgré toutes les autorisations officielles, préfectorales, administratives et autres, a, seul, opposé son veto, alors qu'il se plaint par ailleurs, qu'on délaisse de plus en plus sa piste et son circuit?

Est-ce pour favoriser dans leurs tentatives de records, une marque anglaise et une italienne qu'on a refusé aux coureurs et constructeurs français l'occasion de clore une brillante saison sportive qui n'avait été endeuillée par aucun incident tragique?

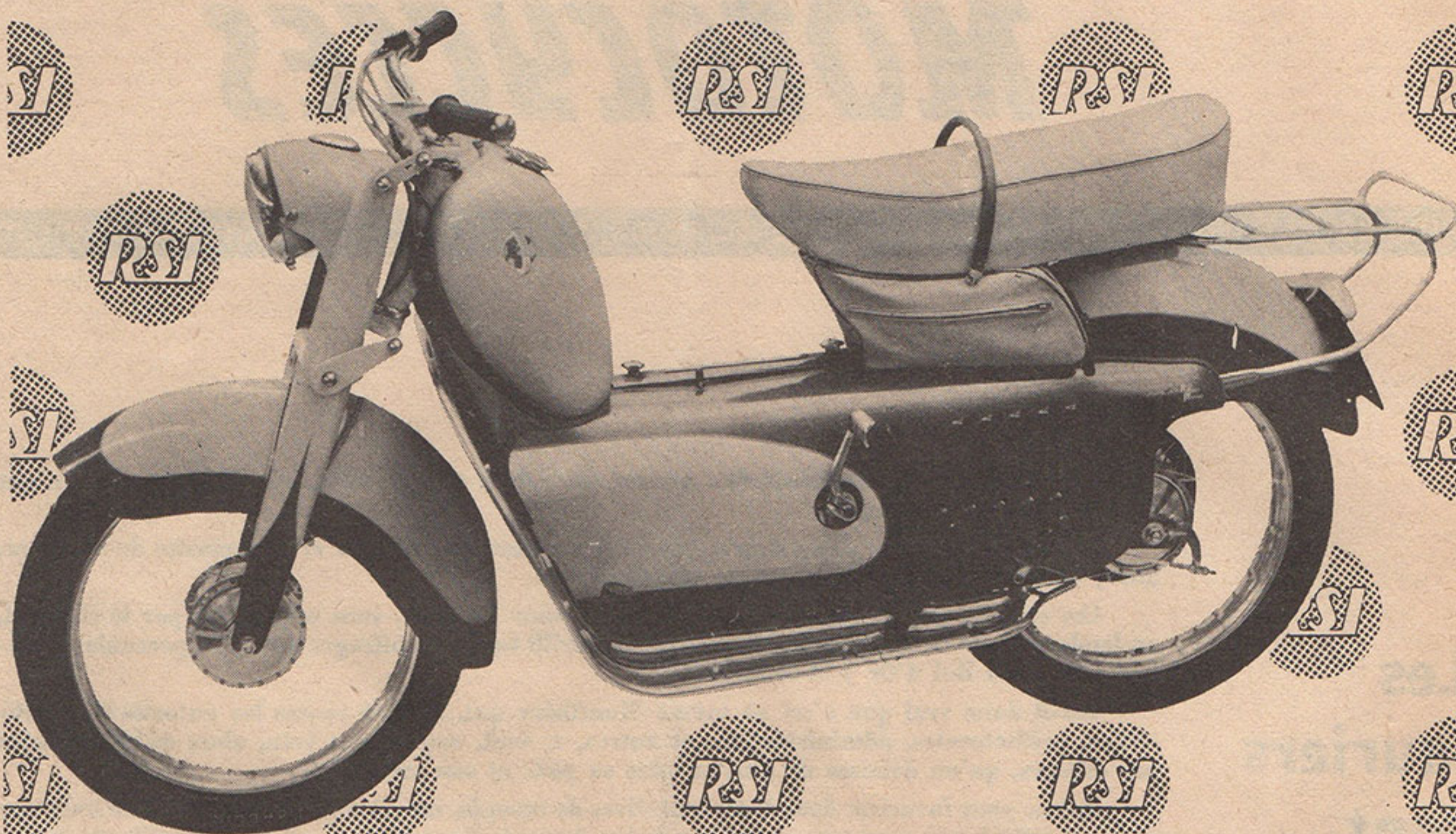
Est-ce, comme certains le chuchotent, sous la pression d'un organisme technique influencé lui-même par un autre organisme professionnel?

De toute façon, cet interdit devant être sérieusement motivé, pourquoi les raisons valables n'ont-elles pas été divulguées. Les motocyclistes n'ont-ils pas le droit d'être tenus au courant de tout ce qui concerne leur sport?

Autant de questions, autant de réponses souhaitables que nous publierons bien volontiers si l'on veut bien nous répondre, comme l'ont dit à Saint-Eutrope, d'Utac au tac.

Max Enders

Sulky **DUO**



MOTEUR AMC MUSTANG

100 cm³ - 2 Temps - 3 Vitesses

4 CV 5 - BIPLACE

Suspension AR oscillante

109.900

SULKY « SOLO ».....	95.900
SPORTING RECORD	92.900
SPORTING	82.900

RIVA-SPORT INDUSTRIES S.A.

Siège Social : 14-18, rue de MADRID - VICHY - Téléphone 54-34

Direction Commerciale : 134, avenue MALAKOFF - PARIS - Tél. KLÉ. 61-80

MOTOS ET VEHICULES

Echos

GRAND CONCOURS MOTOCYCLES

Le dépouillement du Concours a révélé deux premiers ex aequo et, à partir du 3^e, d'autres multiples ex aequo qu'il nous faut, les uns et les autres départager par des questions subsidiaires, conformément à l'article 7 du règlement.

Le même Jury qui a jugé les premiers résultats, tranchera en dernier ressort sous le contrôle du même officier ministériel.

En attendant la publication des résultats définitifs qui seront publiés après la réunion du Jury, nous sommes heureux de pouvoir annoncer à nos lecteurs que les gagnants des premiers prix habitent les villes ou départements suivants :

Albi, les Ardennes, Versailles, Alger, Reims, Dôle, la Nièvre, Belfort, Paris, le Gard, le Loiret, l'Allier, Angers, Bernay, la Charente, le Nord, la Seine-et-Oise, le Pas-de-Calais, Tourcoing, Indre-et-Loire, Charente-Maritime, Rouen, le Jura, la Seine, le Var, Lens, Tulle, Rochefort-sur-Mer. Bordeaux, Marseille, Granville.

Cocktail Acma-Vespa.

Profitant du Salon et de la présence de la plupart de ses agents en cette occasion, l'Acma leur a offert, ainsi qu'à la Presse, un cocktail le 11 octobre, au cours duquel le Prince de Beauvau-Craon, président-directeur général prononça une brève allocution.

Il expliqua pourquoi Vespa n'avait pas, à proprement parler, présenté de nouveautés qui, d'ailleurs, ne s'imposaient pas, le modèle actuel étant bien au point et toujours aussi apprécié.

L'effort s'est porté, pour répondre à une demande sans cesse croissante sur les moyens de production. De 20 Vespa par jour, au début, les cadences sont successivement passées à 50, 80, 150, pour atteindre aujourd'hui 270, ce qui a nécessité les agrandissements continus de l'Usine de Fourchambault (600 000 m², dont 80 000 m² couverts), et l'augmentation considérable du parc de machines-outils.

Cet effort a d'ailleurs permis, et c'est un résultat plus important qu'une apparente modification, une sensible réduction du prix de vente.

Terrot-Débarcadère.

La rue du Débarcadère, Paris (17^e), est sensiblement parallèle à l'avenue de la Grande-Armée, sur laquelle s'ouvre le vaste magasin d'exposition Terrot. Depuis le 10 octobre, ce magasin communique avec un immense local dont les entrées sont rue du Débarcadère et dans lequel vont être reportés progressivement tous les services du dépôt de Suresnes : administration, stock des machines et des pièces détachées et station-service pour réparations sous garantie, le tout à destination des agents de la marque.

Une première inauguration officielle a

été faite ce 10 octobre à l'occasion du Salon ; nous serons avisés de la date à laquelle ce transport de Suresnes à Paris sera terminé et nous la communiquerons aux intéressés.

Paris-Nice : Alcyon.

On a remarqué que figurait sur le stand Alcyon le scooter « Paris-Nice », fabriqué jusqu'alors par Mors.

A la suite d'un accord entre ces deux maisons, Alcyon reprend progressivement la fabrication du scooter Paris-Nice qui sera distribué dans toute la France par la Société Gentil (constructeur d'Alcyon).

Cette concentration permettra à la Société Mors de se consacrer exclusivement au domaine électrique et électromécanique, sa principale activité.

Pare-brise sur phare.

La Société Otac a présenté sur son stand un pare-brise qui se fixe simplement, par une sorte de large collier en caoutchouc sur la calotte du phare, supprimant ainsi tous colliers et tringles ; le montage de ce pare-brise, d'origine allemande est instantané.

L'essence et le fisc.

Le Citroën qui est un bulletin d'informations à l'usage des propriétaires de voitures de cette marque, consacre quelques lignes dans son numéro du 2 octobre au prix de l'essence sur lequel il donne les précisions suivantes :

Le litre d'essence revient, tout compris (marchandise et travail de distribution) à 19,50 fr. Saviez-vous que c'était si bon marché ? On vend ce litre d'essence 64,20 fr, la différence, soit 44,70 fr, est représentée par la cascade des taxes.

Et de conclure très justement :

« 45 fr de taxe pour un prix de détail de 65 fr, cela représente près de 70 % d'impôt. Connaissez-vous beaucoup de produits, même de luxe, qui soient aussi lourdement taxés ? »

Vespa au Chili.

Les scooters Vespa connaissant un indéniable succès au Chili, la direction de Gênes a décidé de les faire fabriquer sur place.

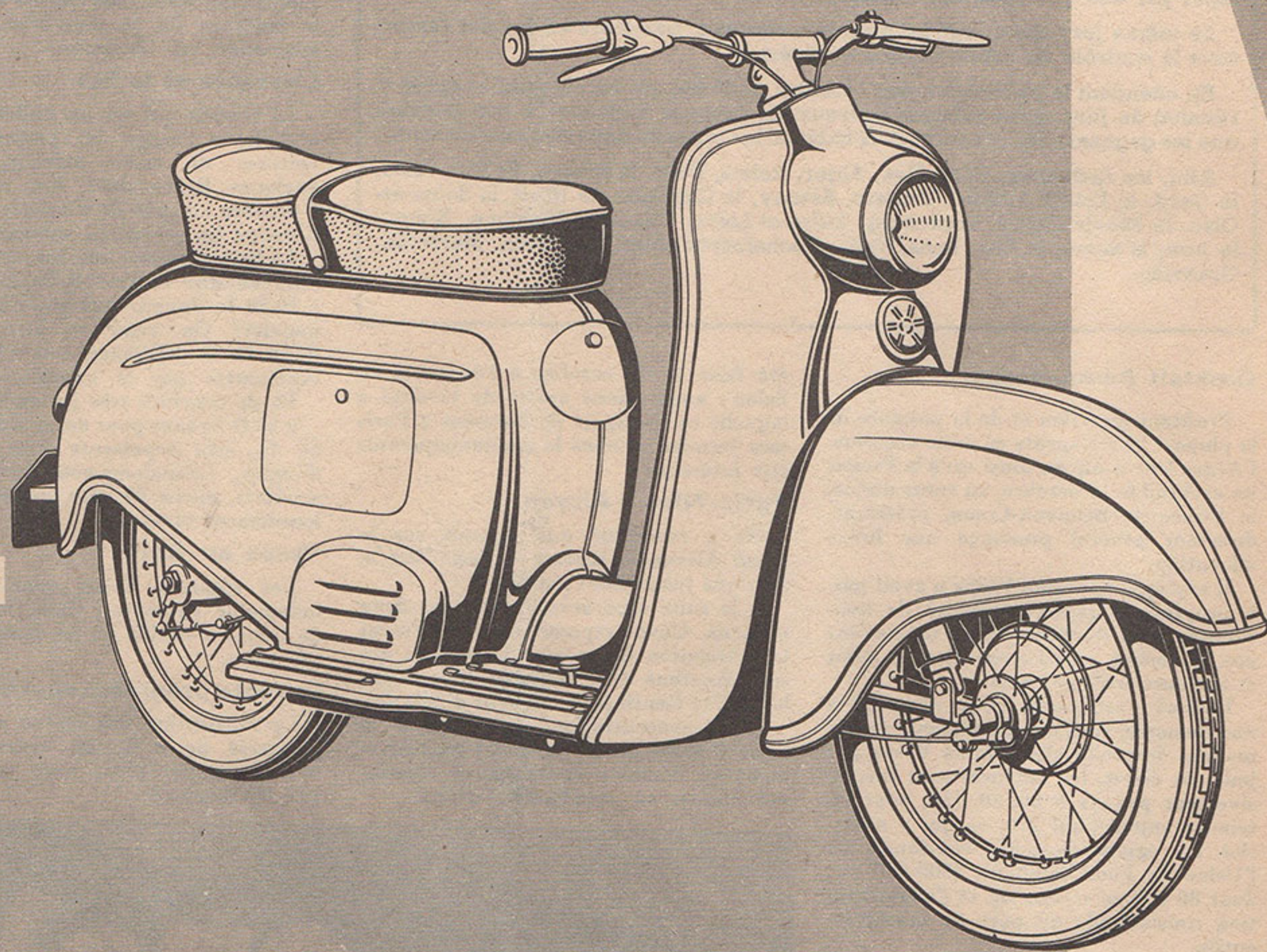
La moto progresse en Angleterre.

La fabrication des motos anglaises a progressé de 6 % au cours du premier semestre 1955, avec un total de 102 380 machines.



HUILE spéciale pour moteurs 2 temps

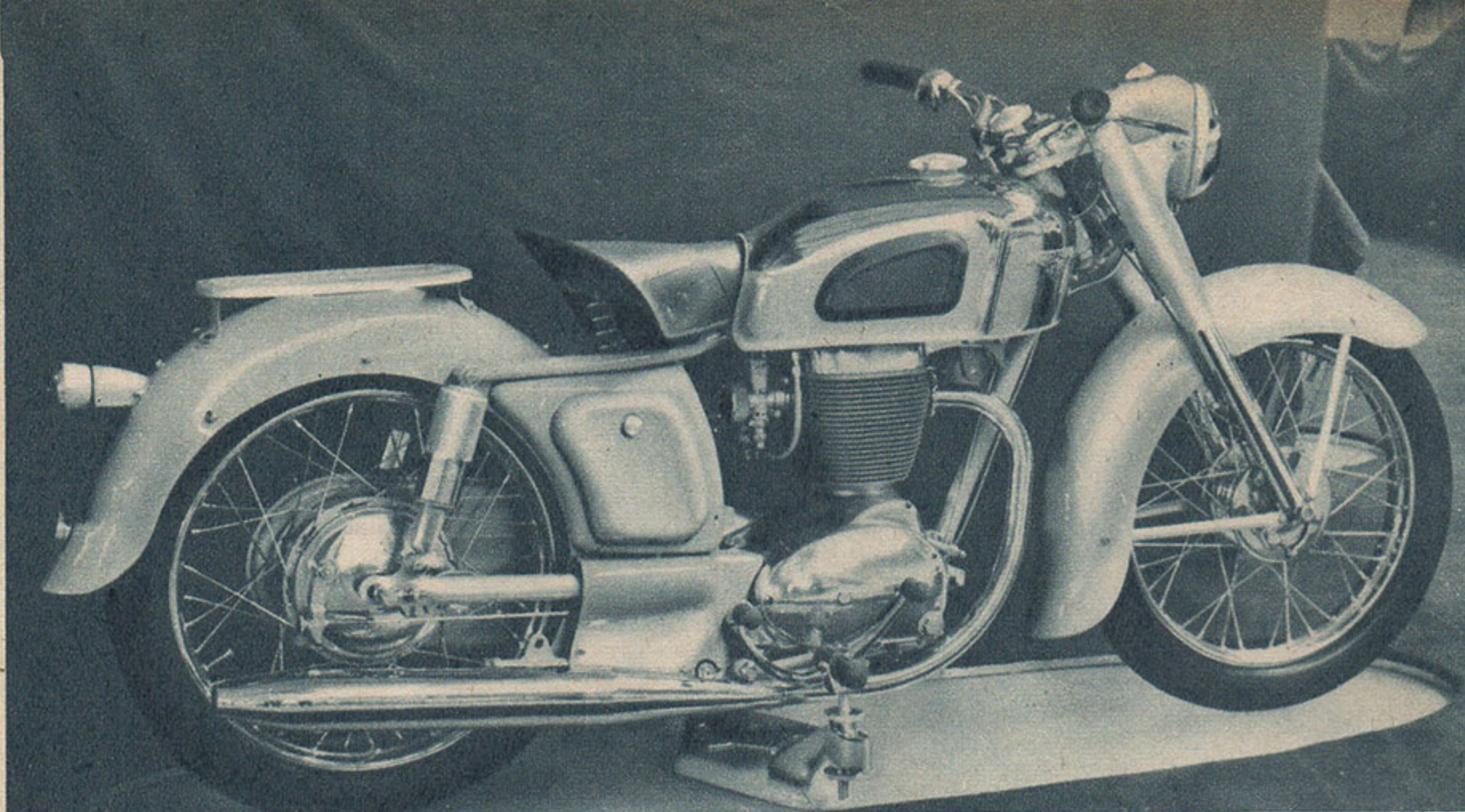
LE SALON



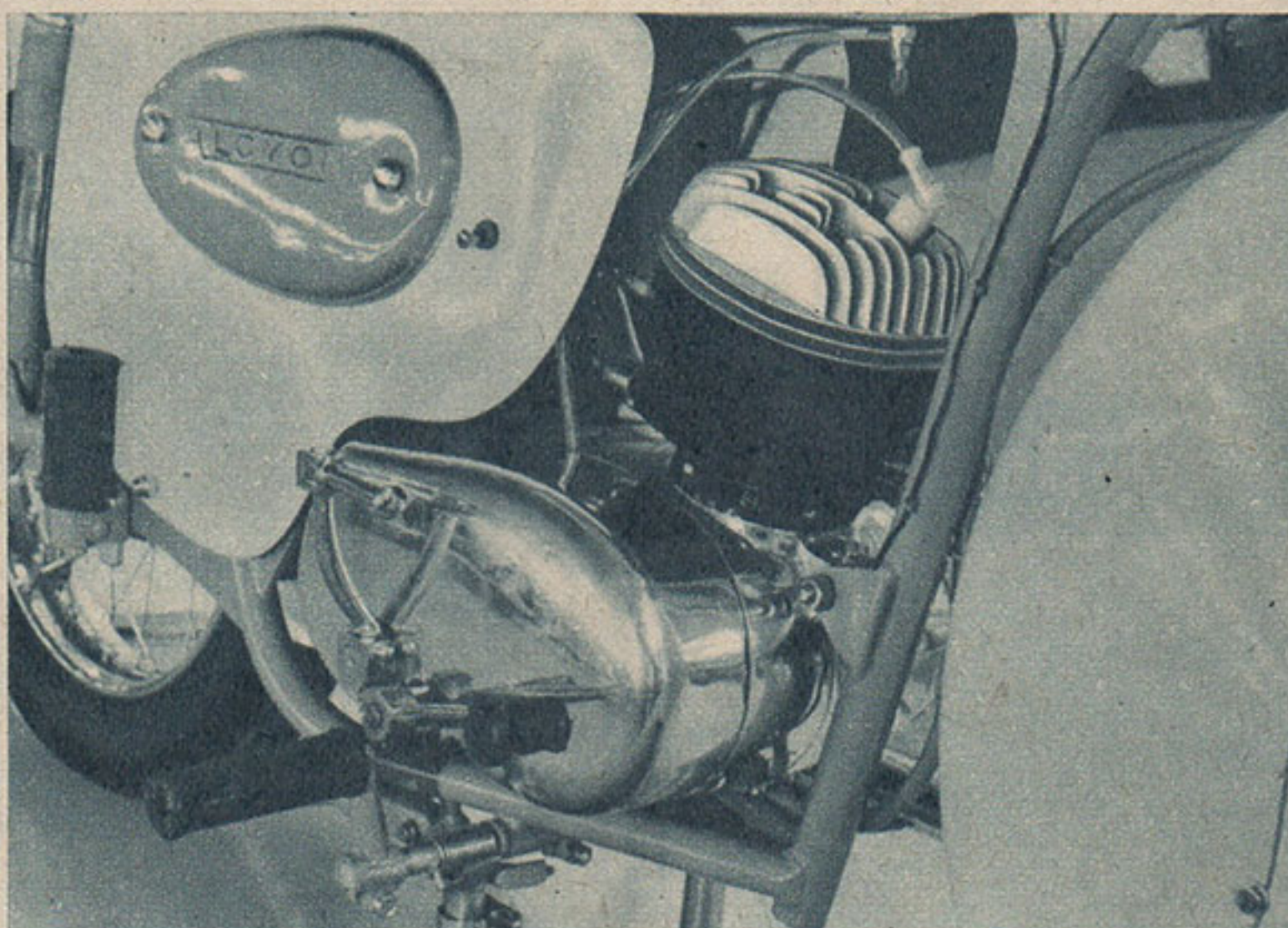
EN

IMAGES (suite)

125 cm³ et au-dessus

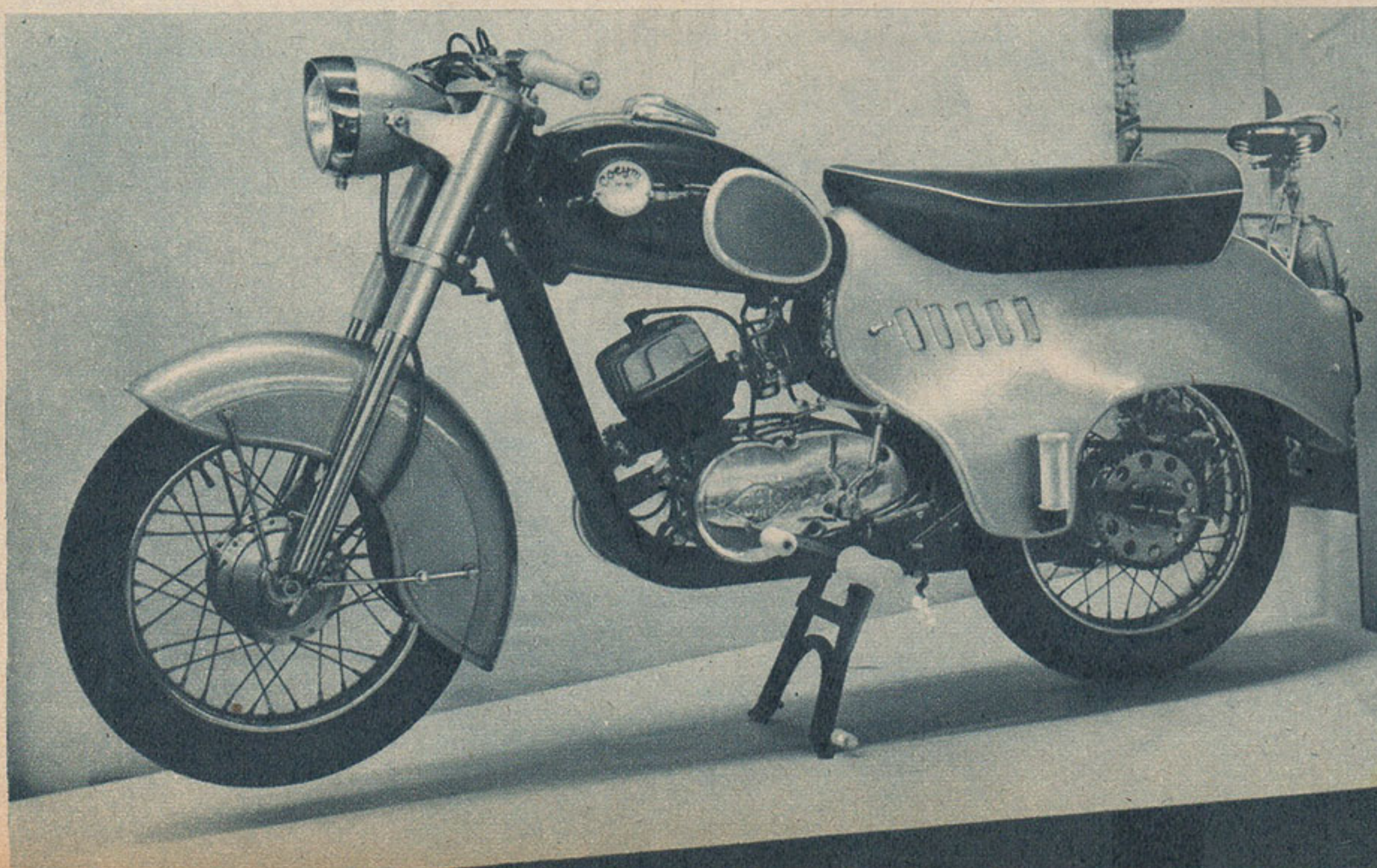


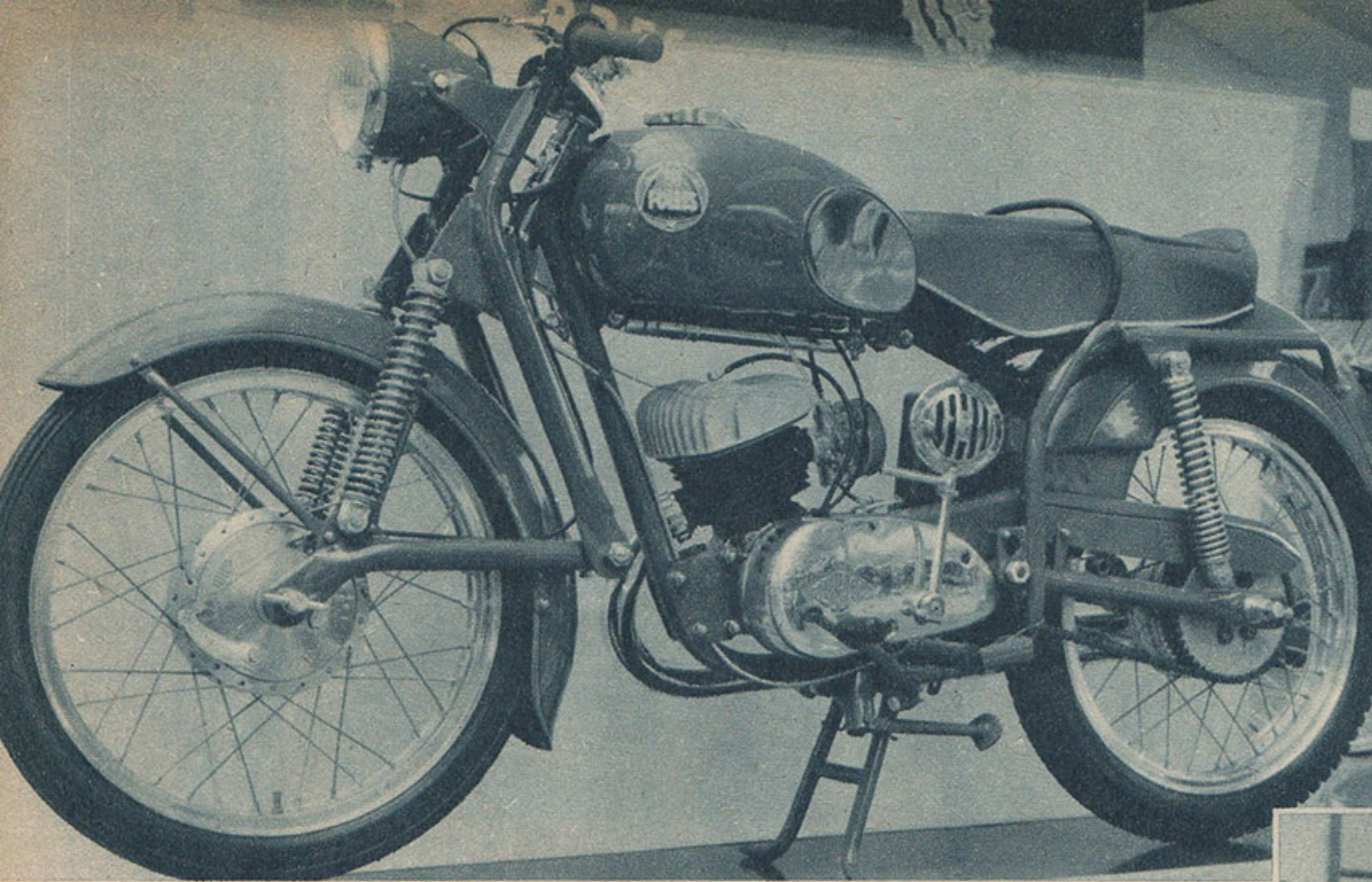
Suspension arrière oscillante et nouveau silencieux sur la 175 cm³ Motobécane.



Le 232 cm³ Alcyon deux temps.

La Cocymo 175 cm³ fait appel à un carénage arrière d'une seule pièce.



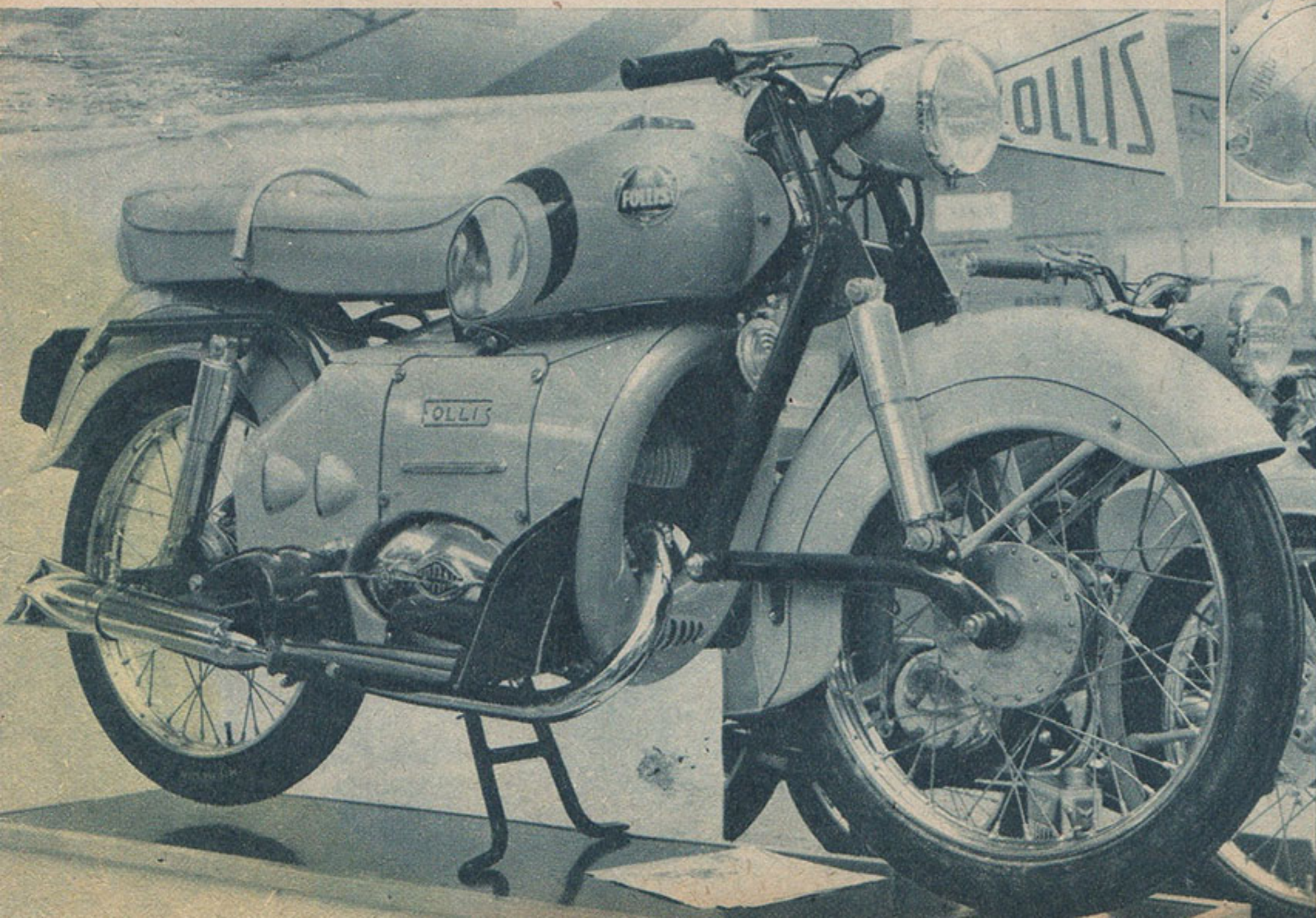
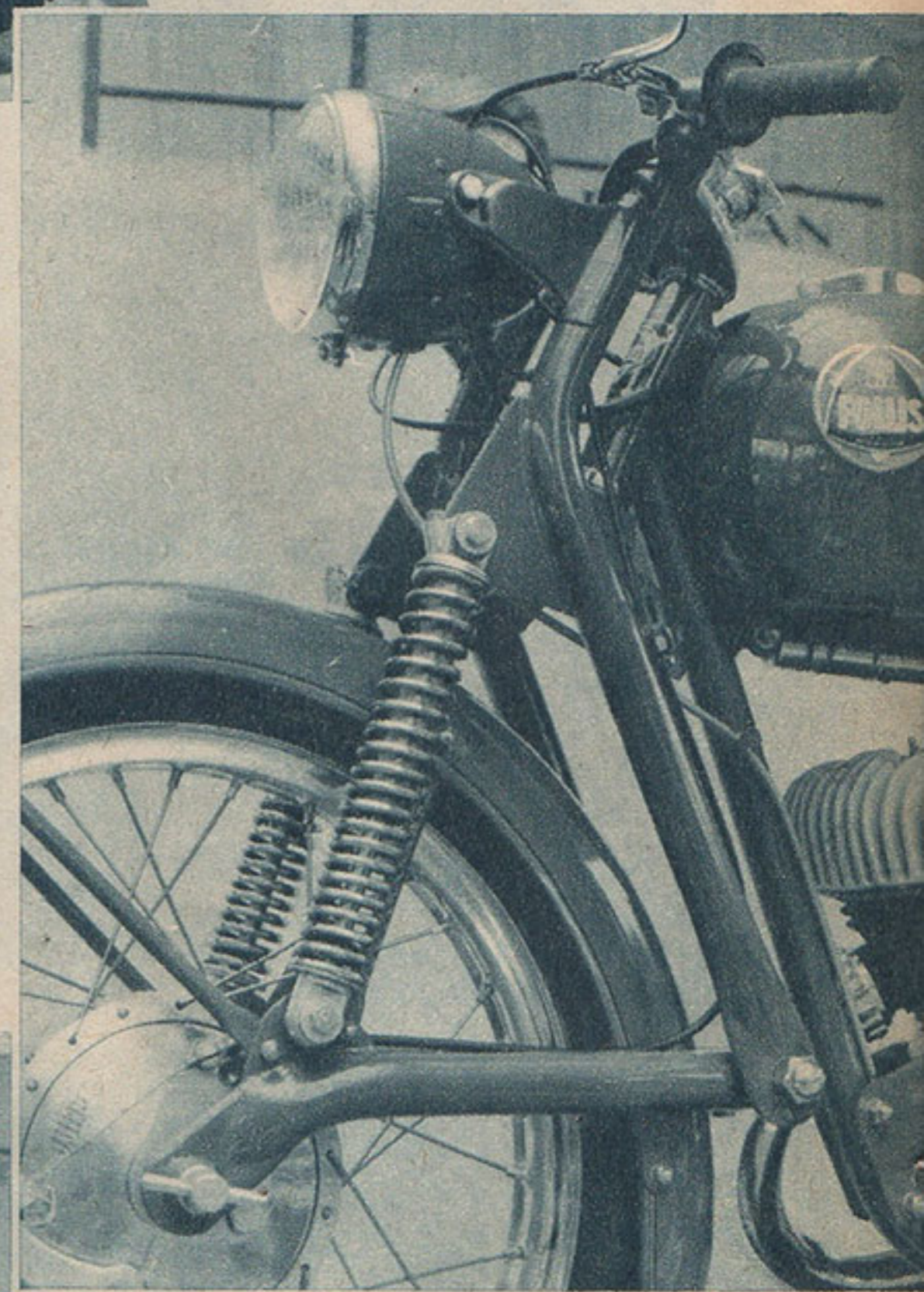


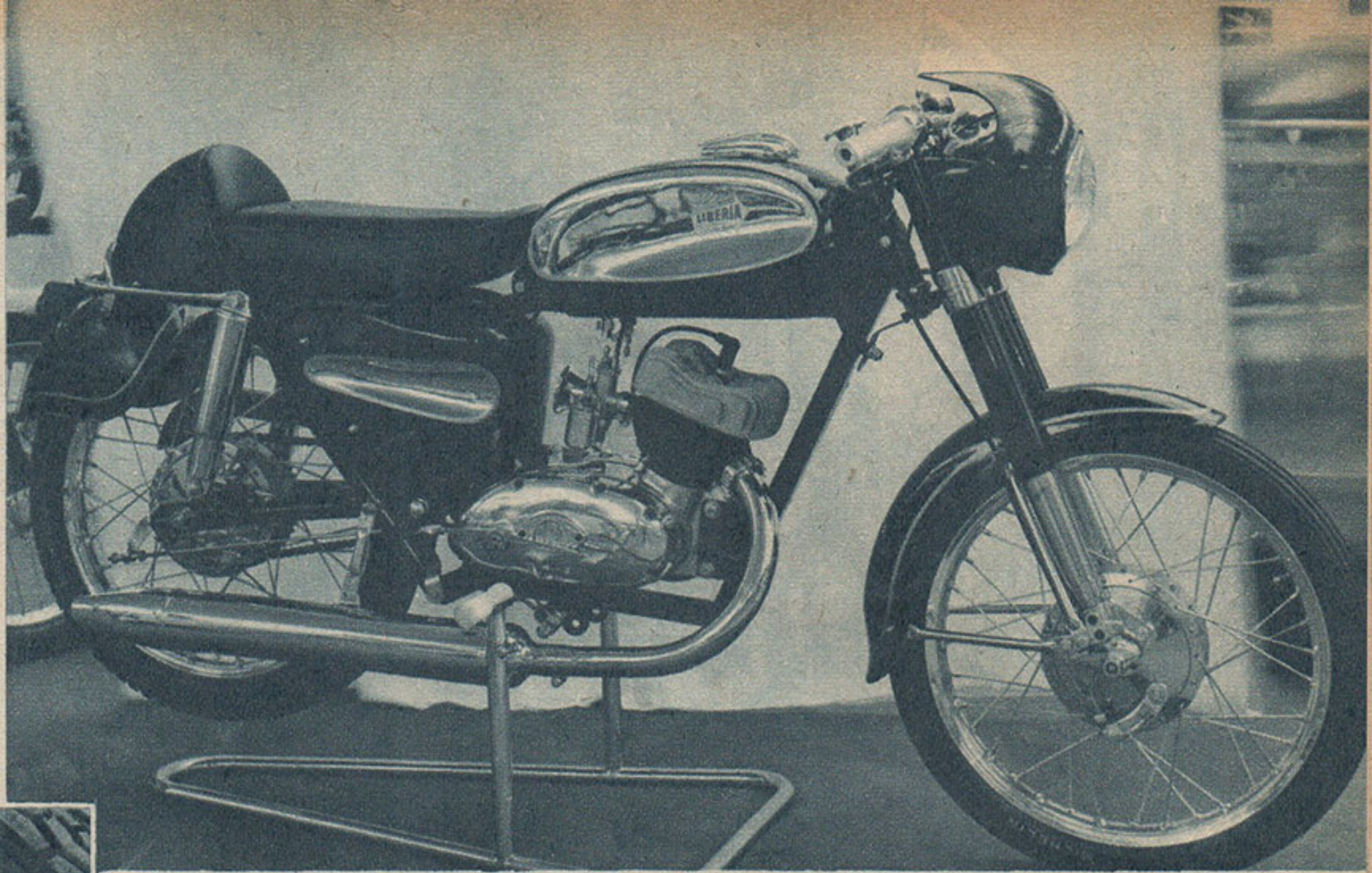
Une machine « sport » très réussie :
la 175 cm³ Follis, moteur Ydral et super-culasse Follis.

125 cm³ et au-dessus

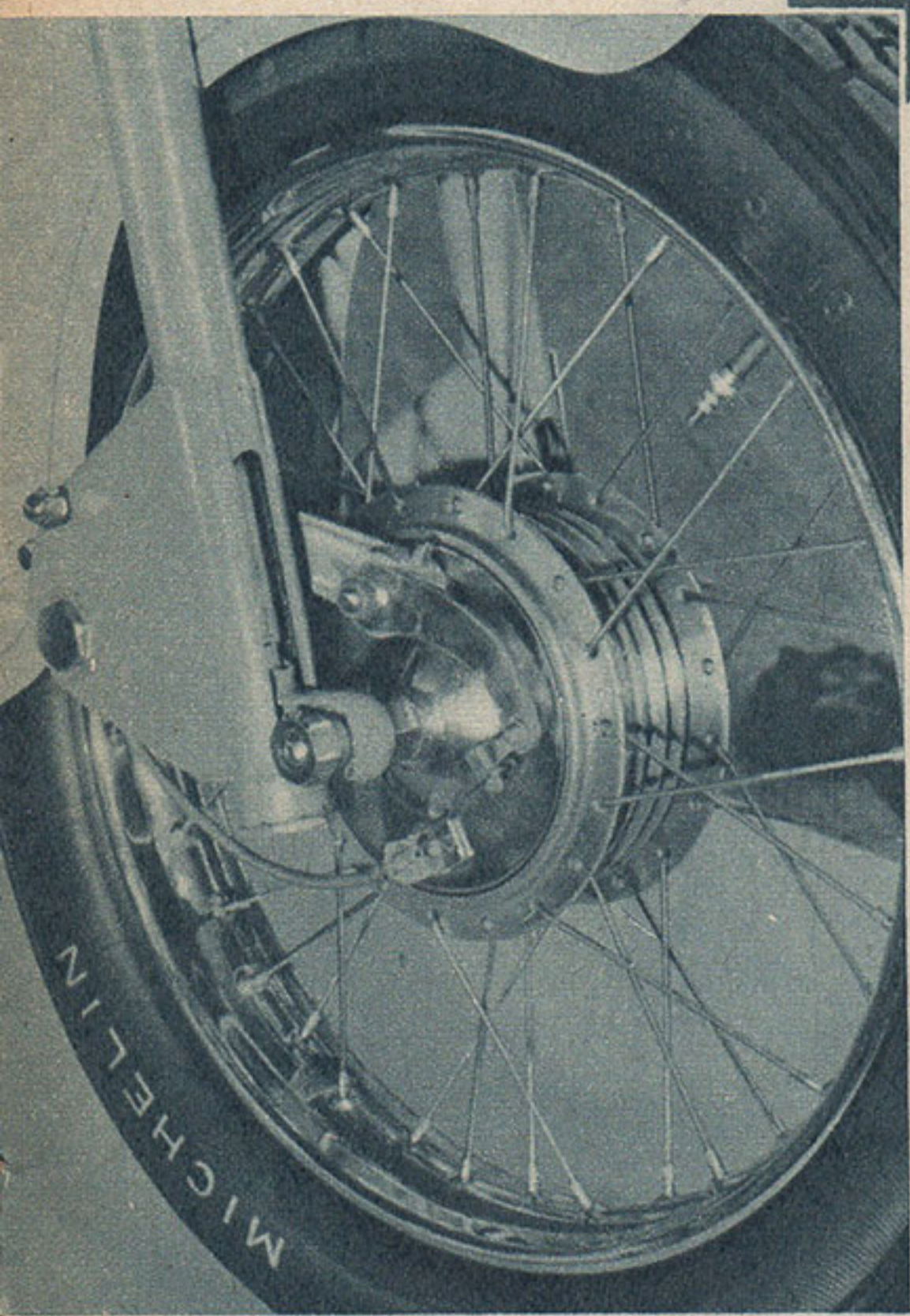
Toujours chez Follis,
machine carénée,
avec marchepieds protecteurs.

Détail
de la fourche Follis,
type Earles.



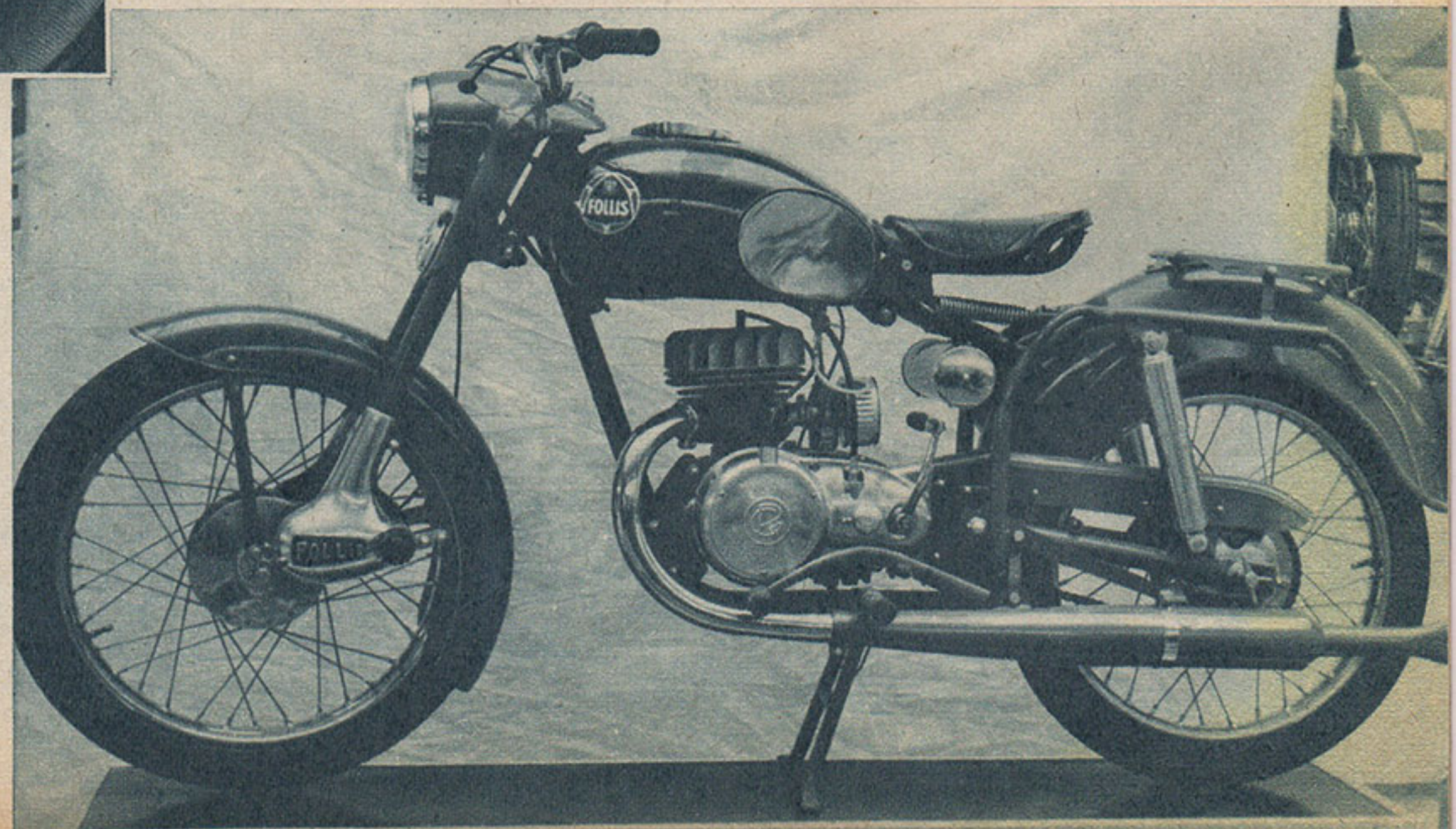


Une impeccable réalisation Liberia :
cette 175 cm³ « sport » d'une ligne très italienne,
fera rêver bien des sportifs.



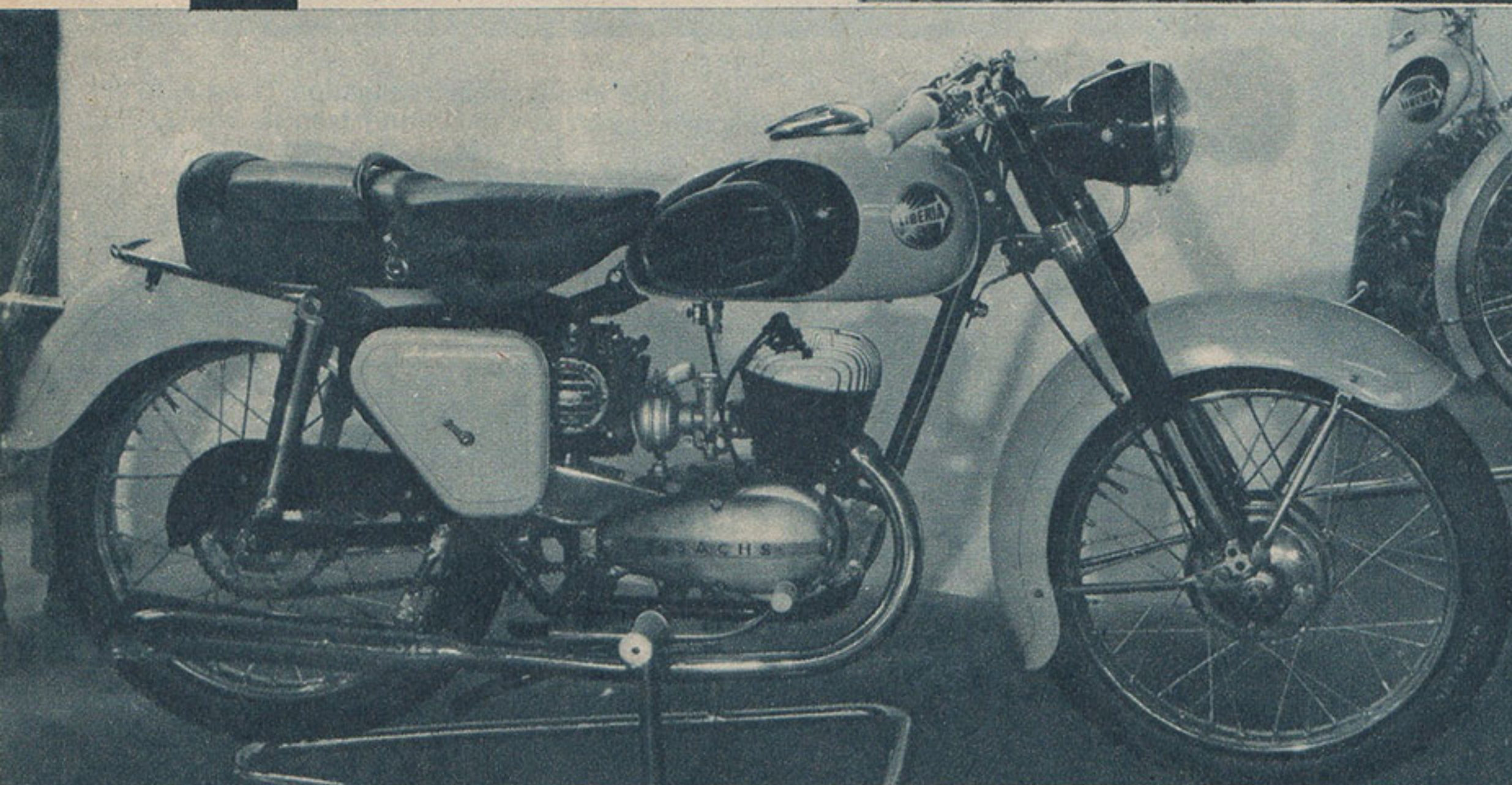
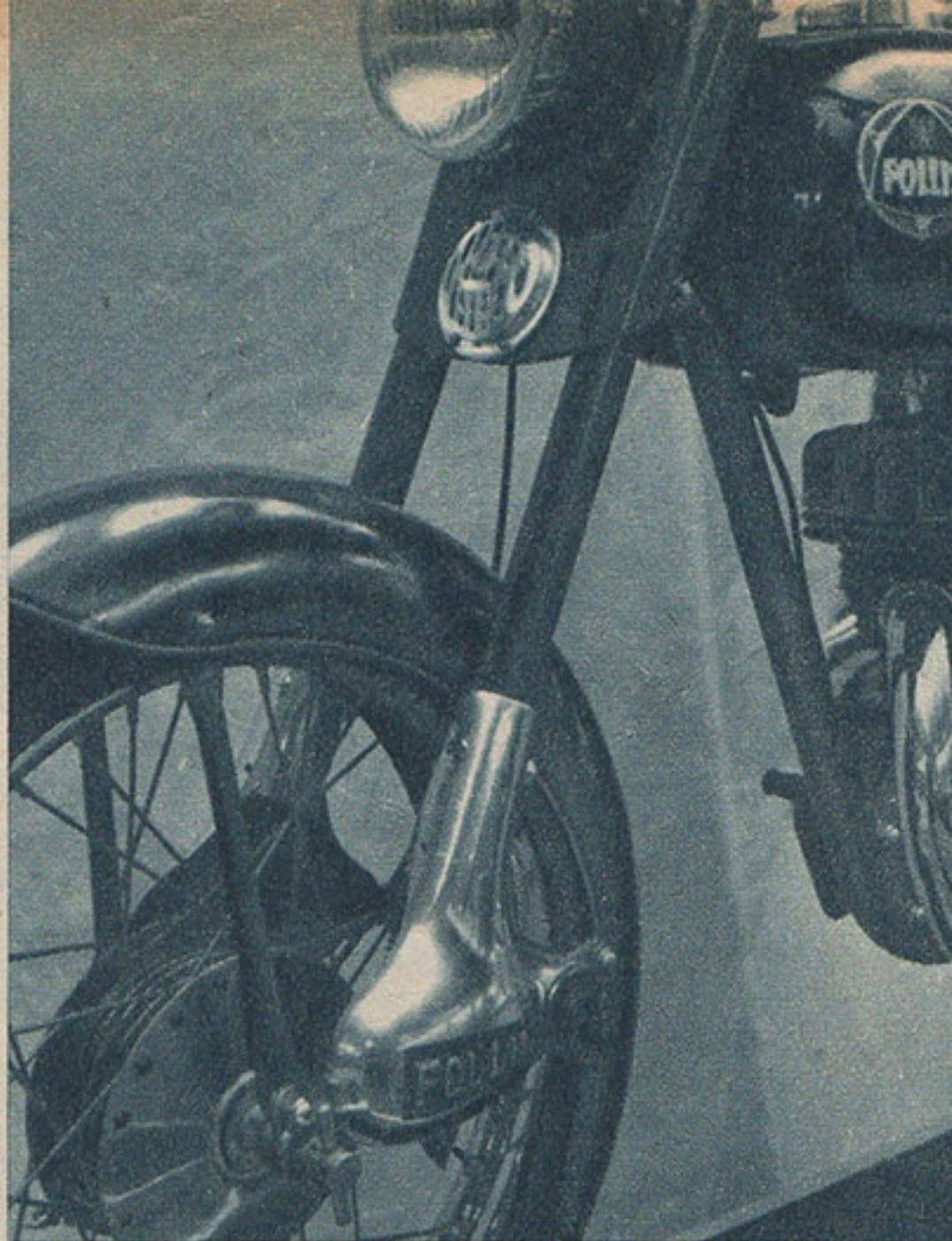
Fourche Alcyon
à roue poussée
et balanciers.

175 cm³ Follis,
moteur Gnome-et-Rhône
quatre vitesses et fourche à balanciers.

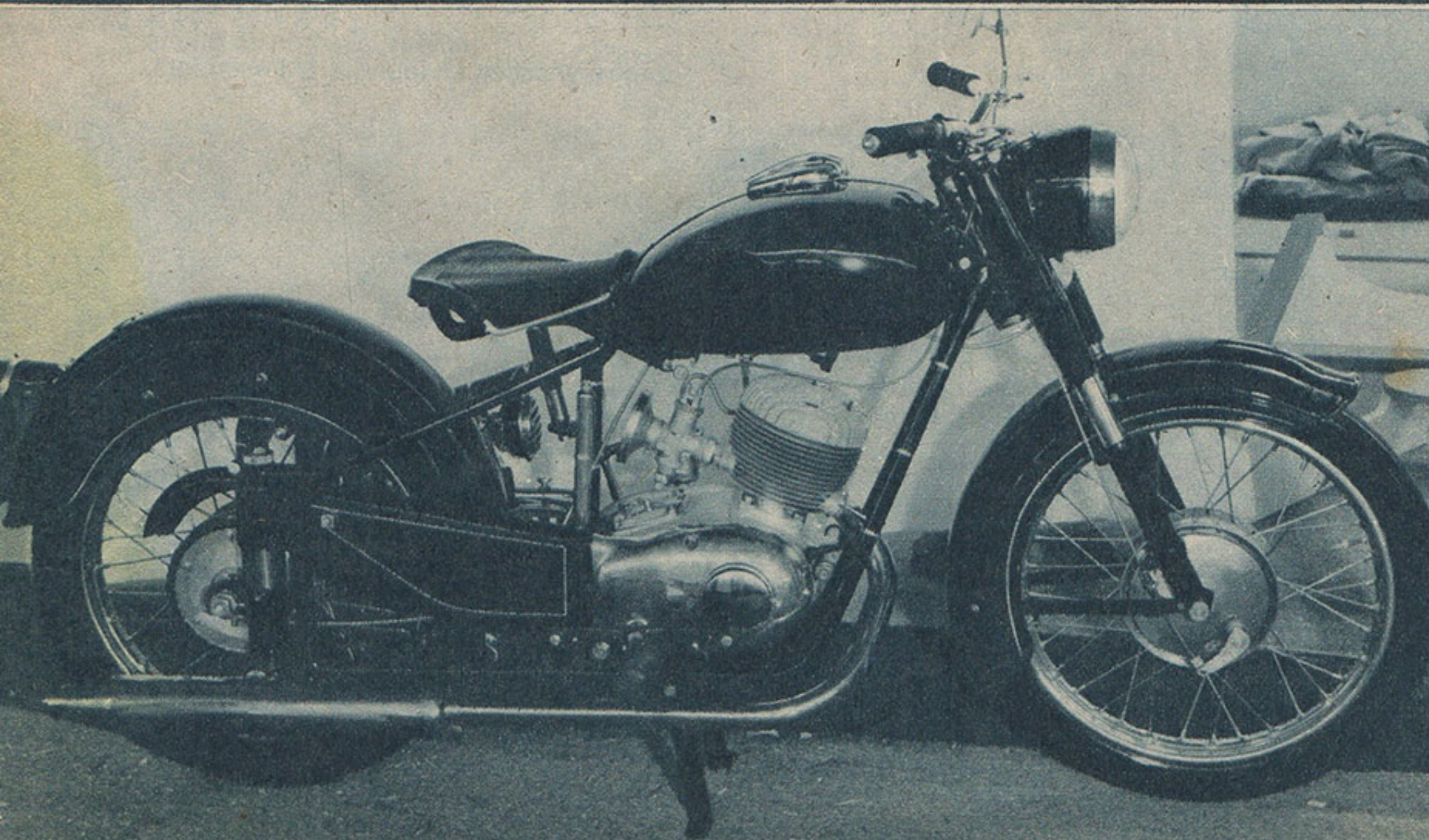


125 cm³ et au-dessus

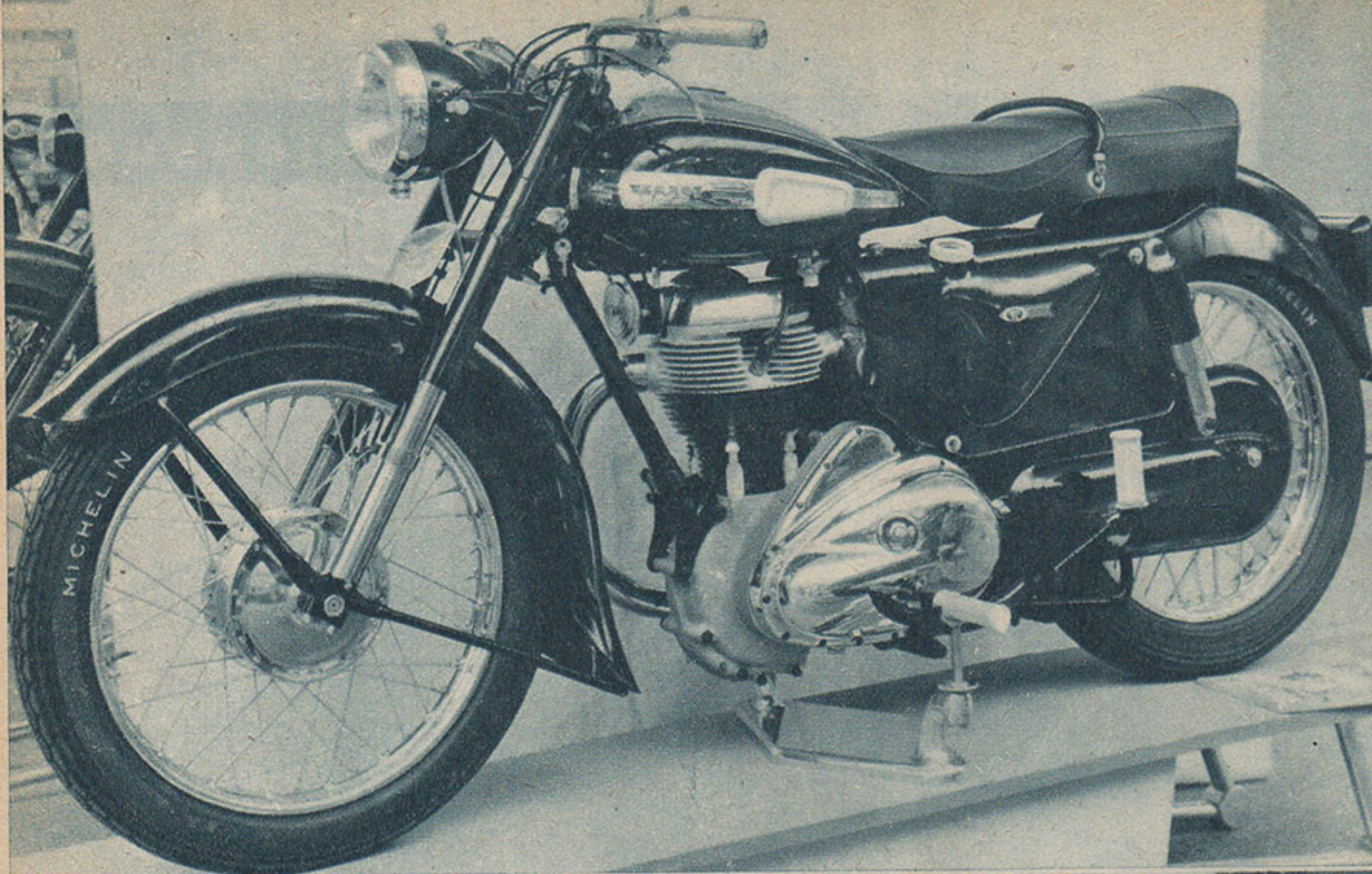
Fourche Follis,
à balanciers
et amortisseurs à friction
réglables.



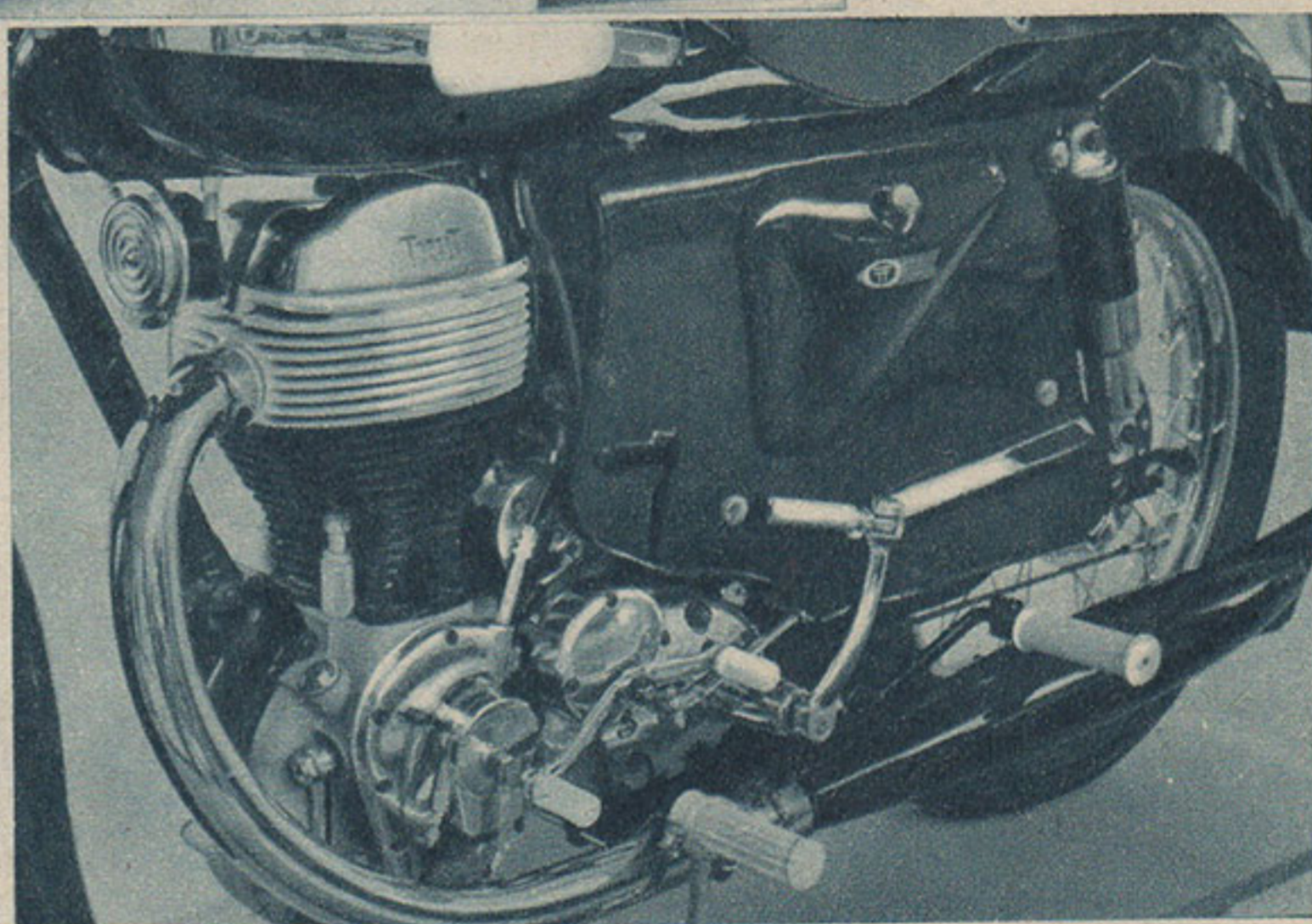
175 cm³ Liberia
de tourisme,
moteur Sachs.



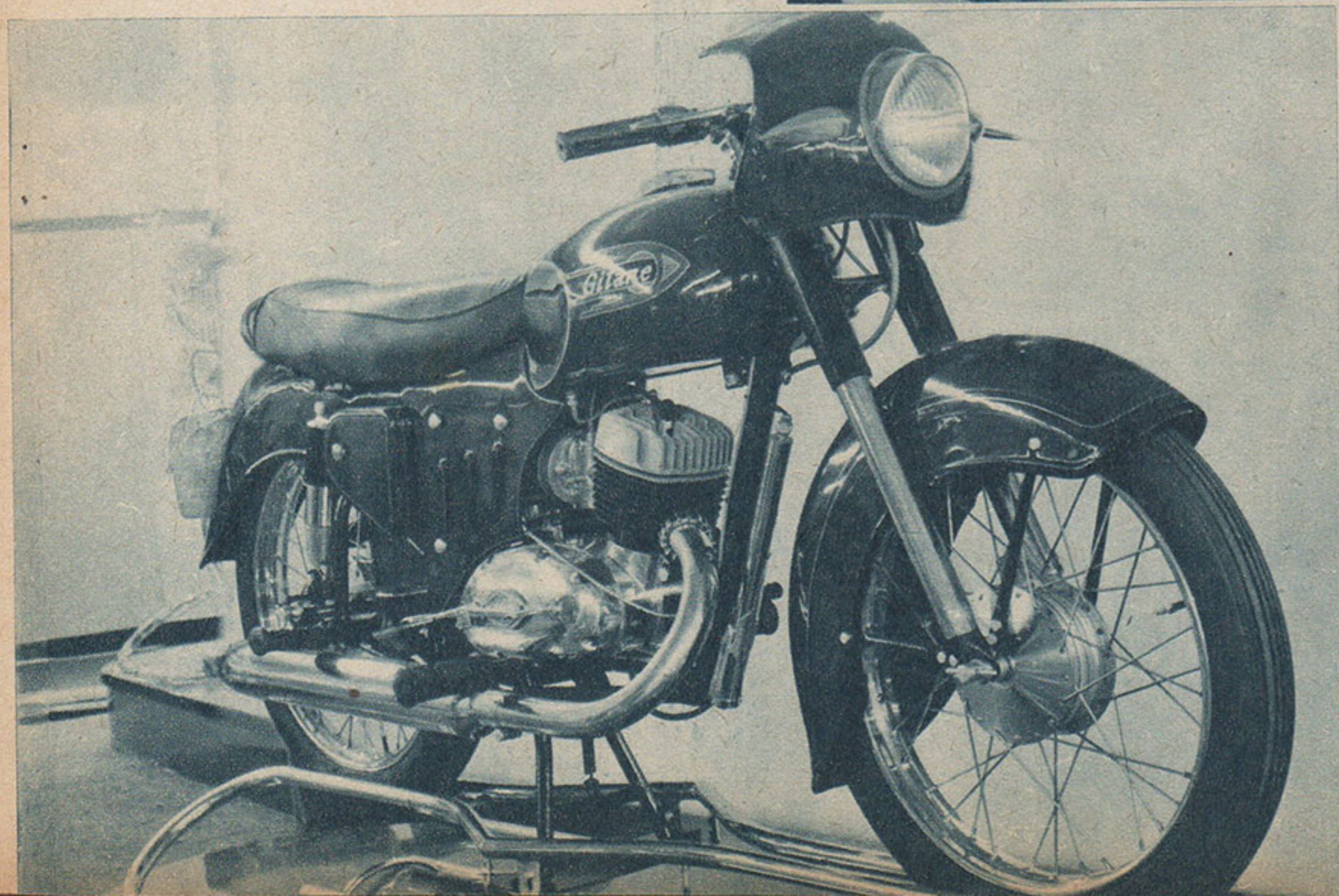
La 250 cm³
René-Gillet.

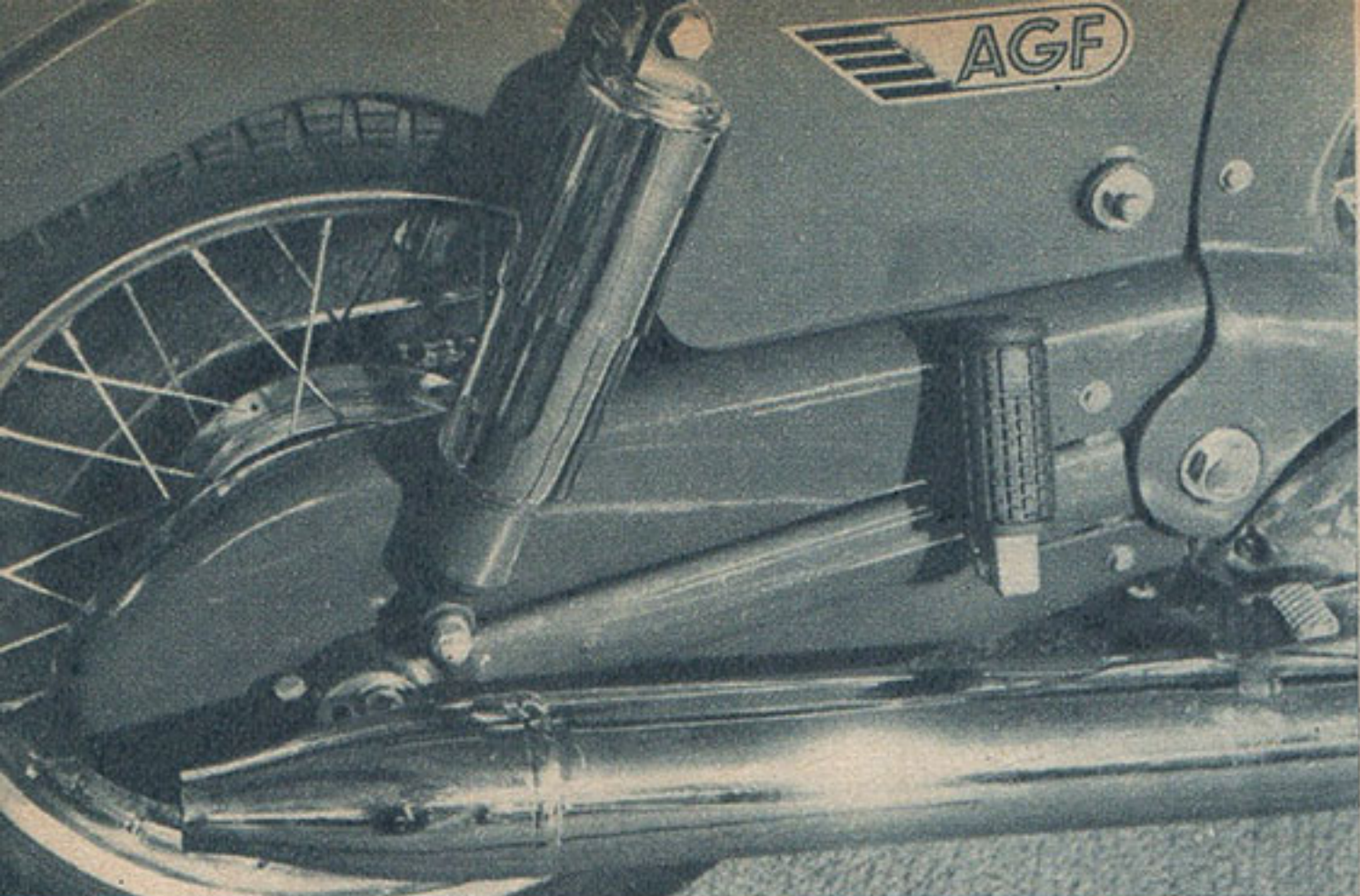


La 500 cm³ Terrot est maintenant équipée d'un cadre dérivé de celui de la 250 cm³, de freins centraux, et d'une suspension arrière oscillante avec carter secondaire étanche. On notera le carénage protecteur autour du réservoir d'huile. Le carburateur est un Amal « monobloc ».



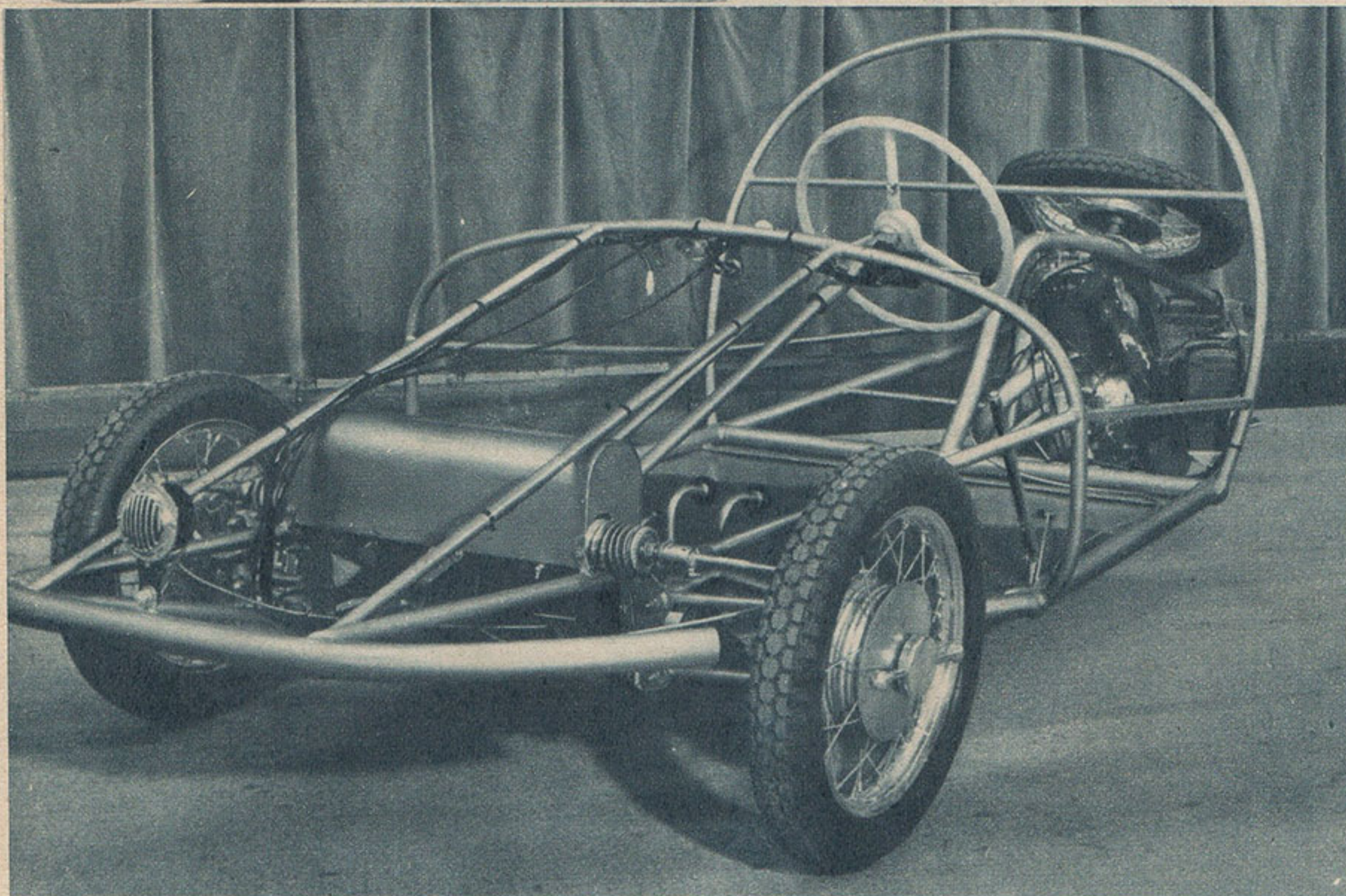
175 cm³ Gitane,
moteur Ydral,
suspension oscillante
et carénage de phare.



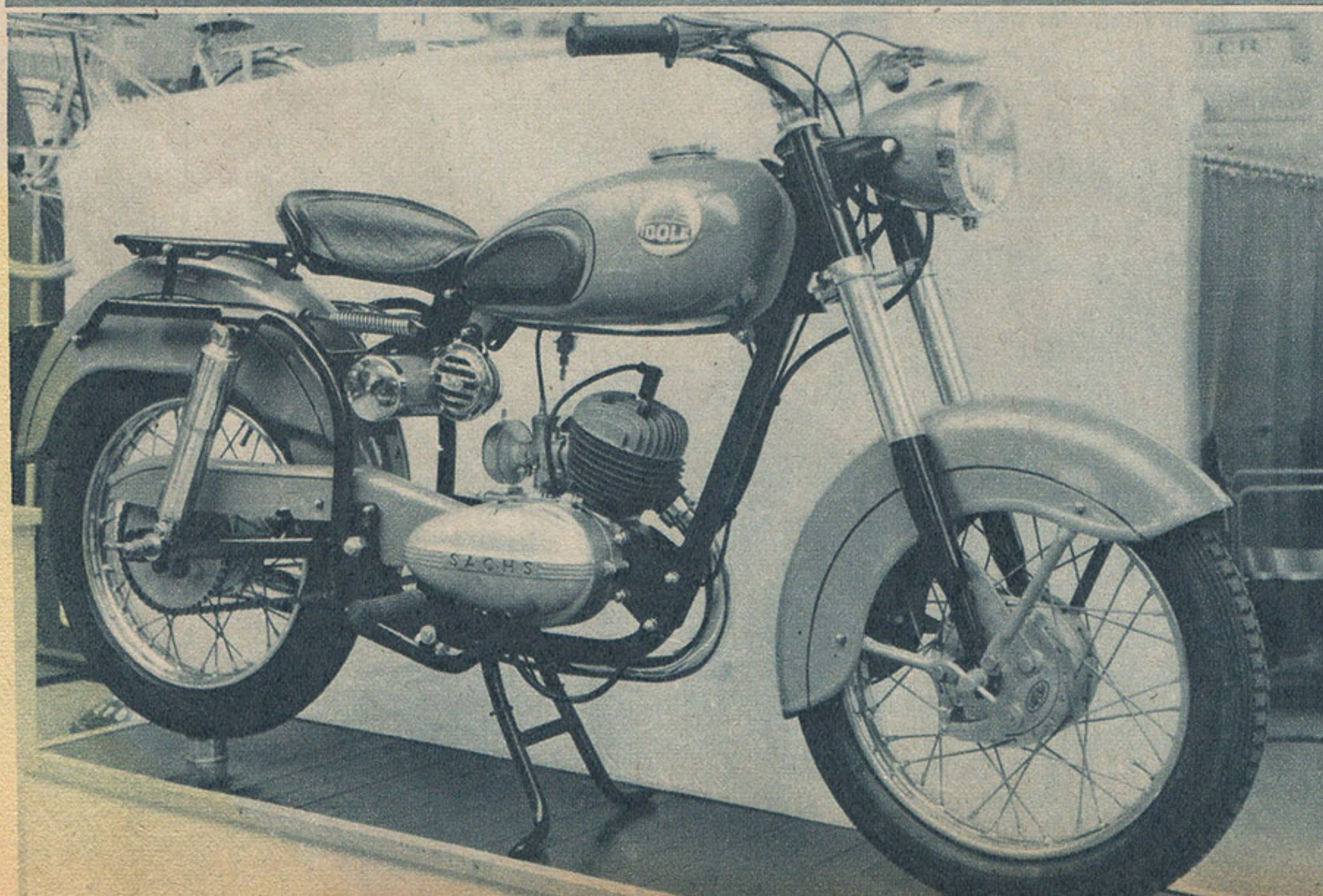


125 cm³ et au-dessus

Détail
de la suspension arrière oscillante A.G.F.,
avec amortisseurs hydrauliques.

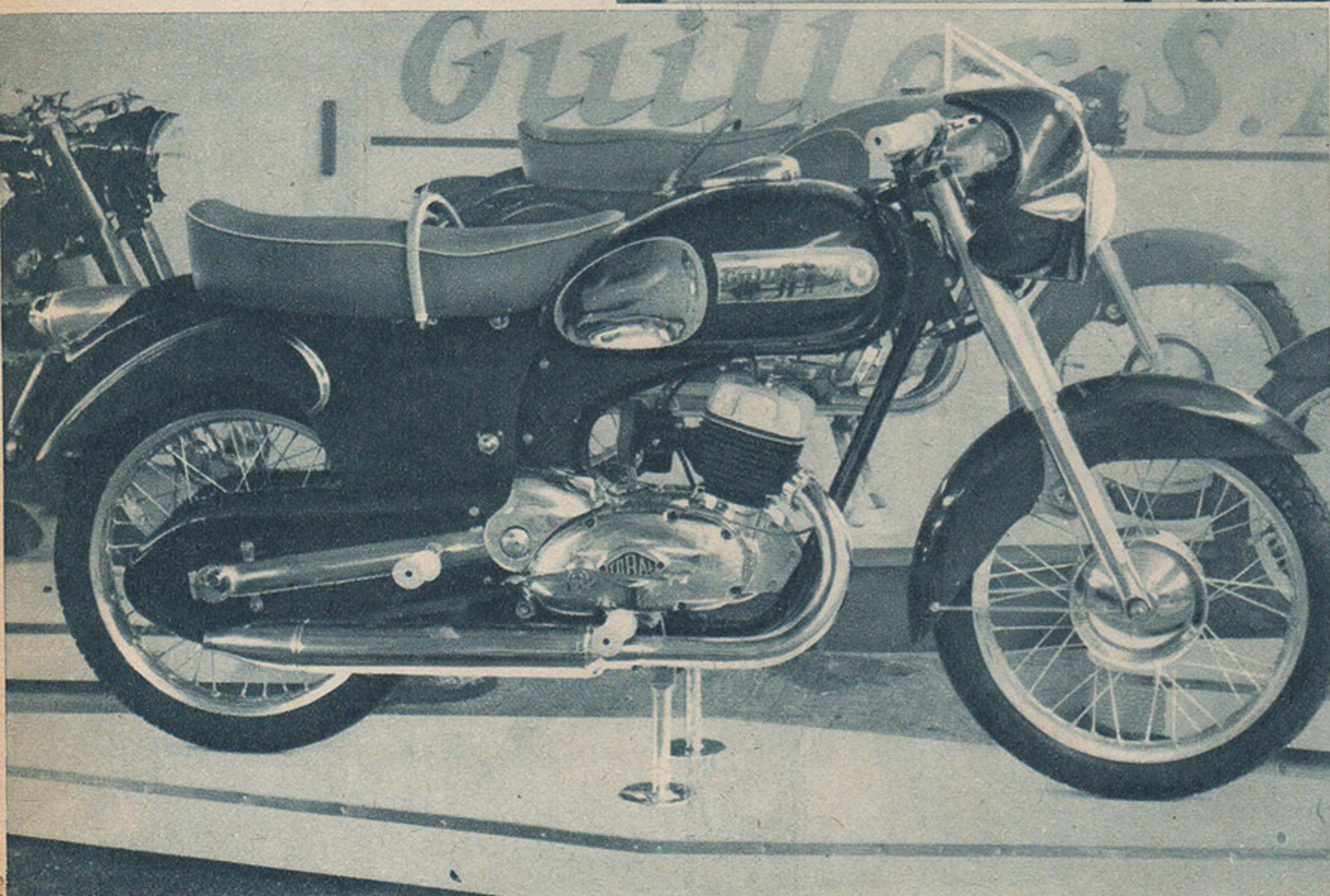
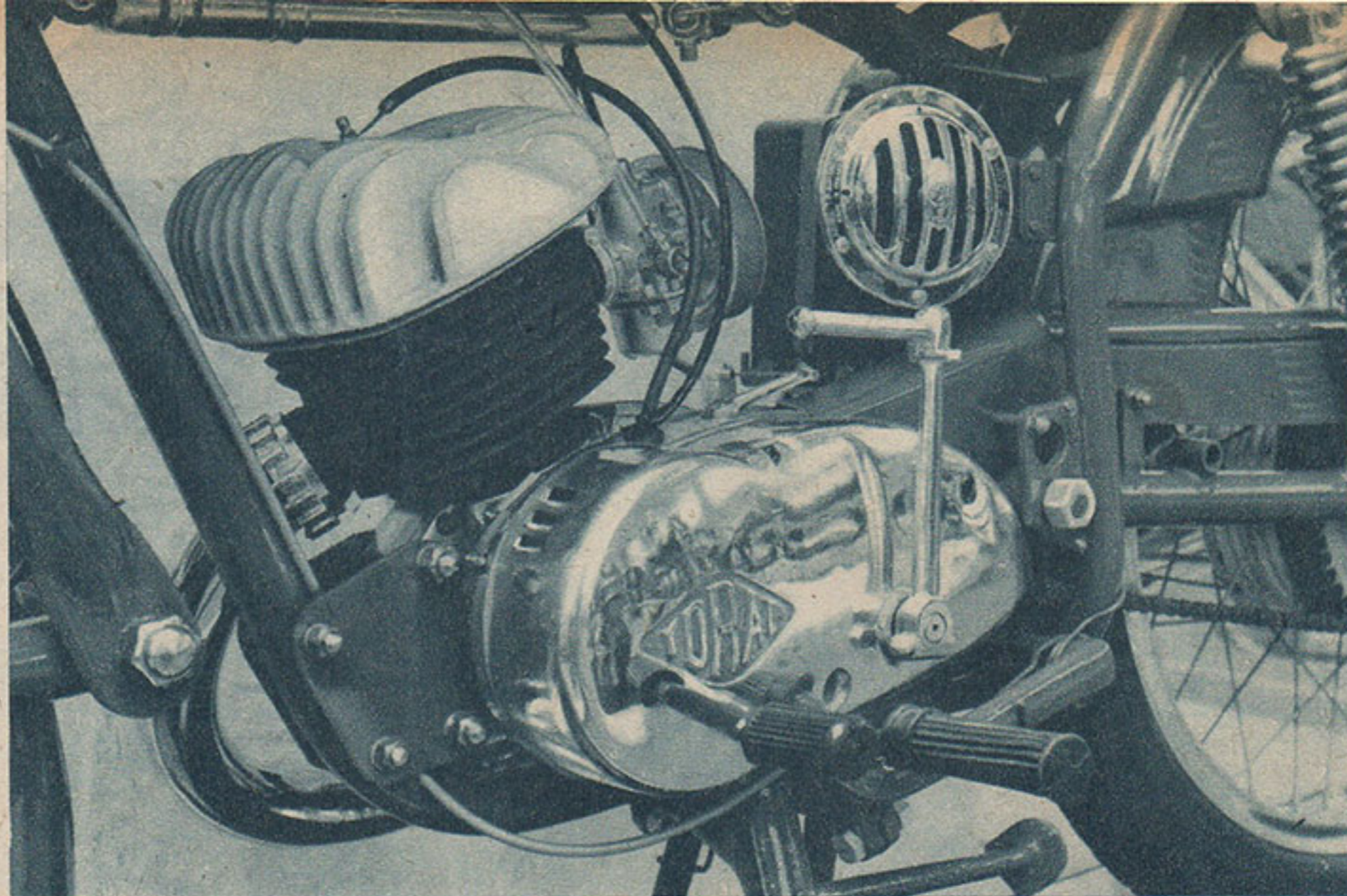


Châssis
de
la voiturette
trois roues
D.S. Malterre.

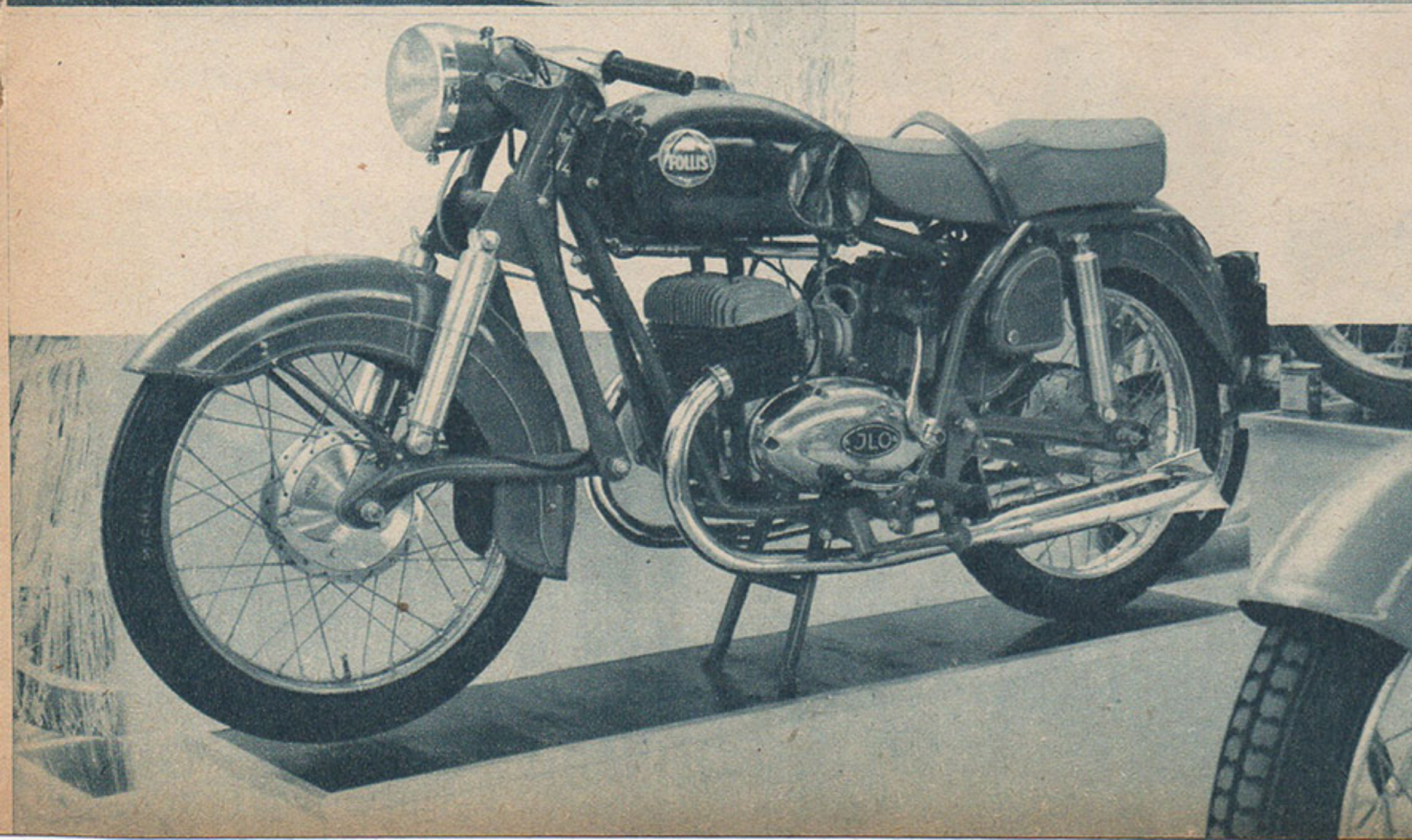


La 125 cm³ Idole,
moteur Sachs,
exposée
au stand Follis.

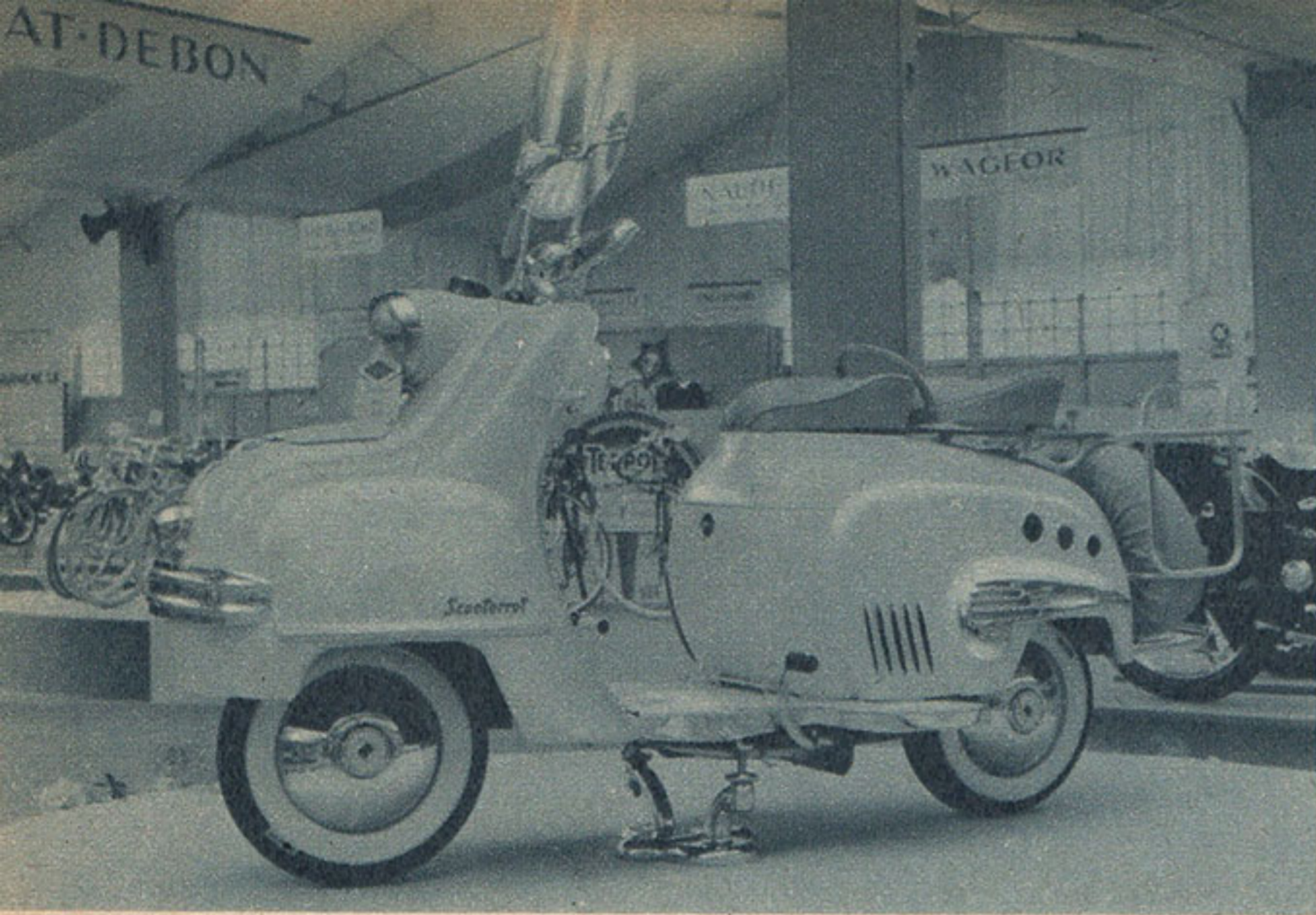
Superclasse Follis
sur
un moteur Ydral.



175 cm³ Guiller S.A.
type
« sport ».

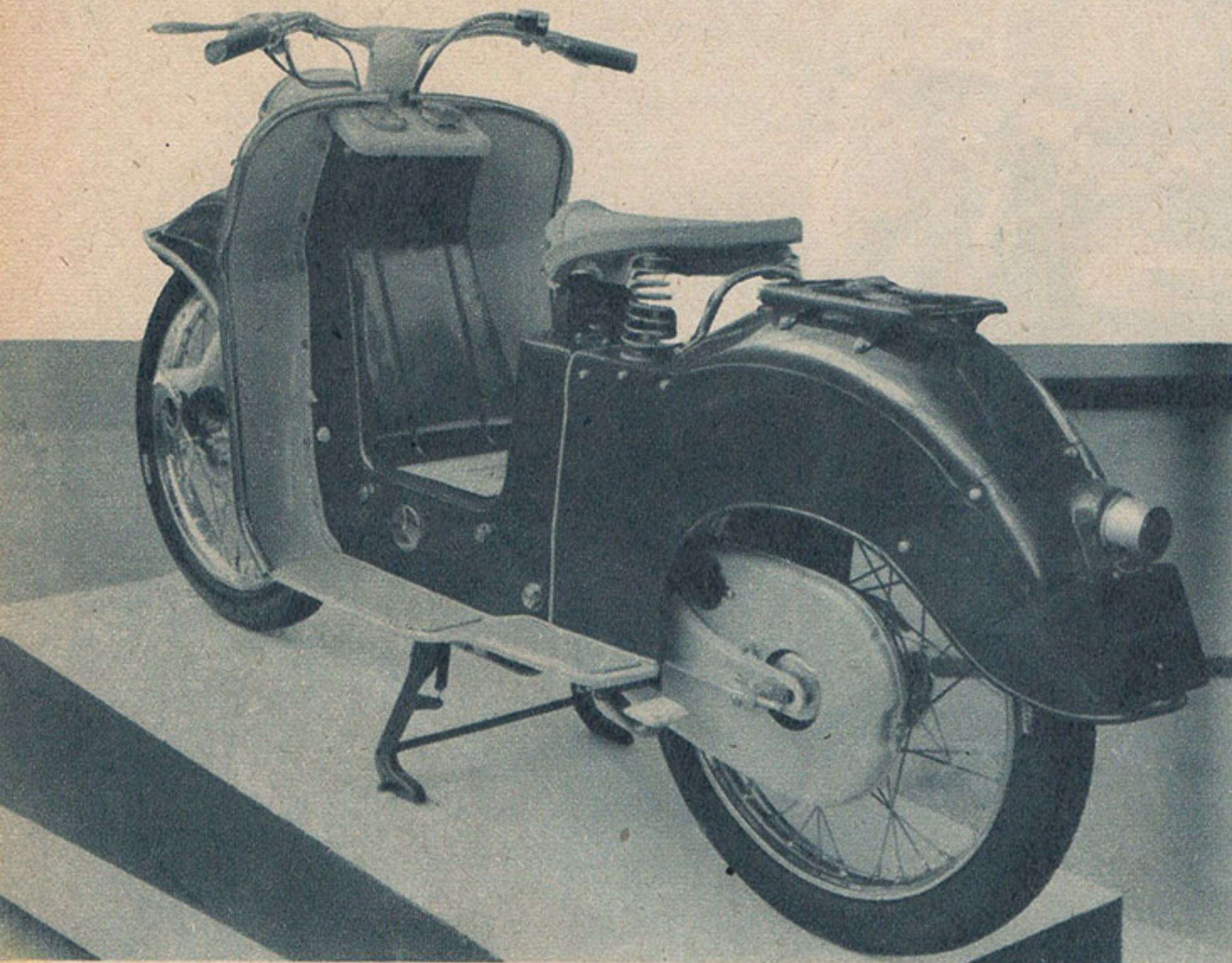


Une 250 cm³ Follis,
moteur bicylindre
J.L.O.

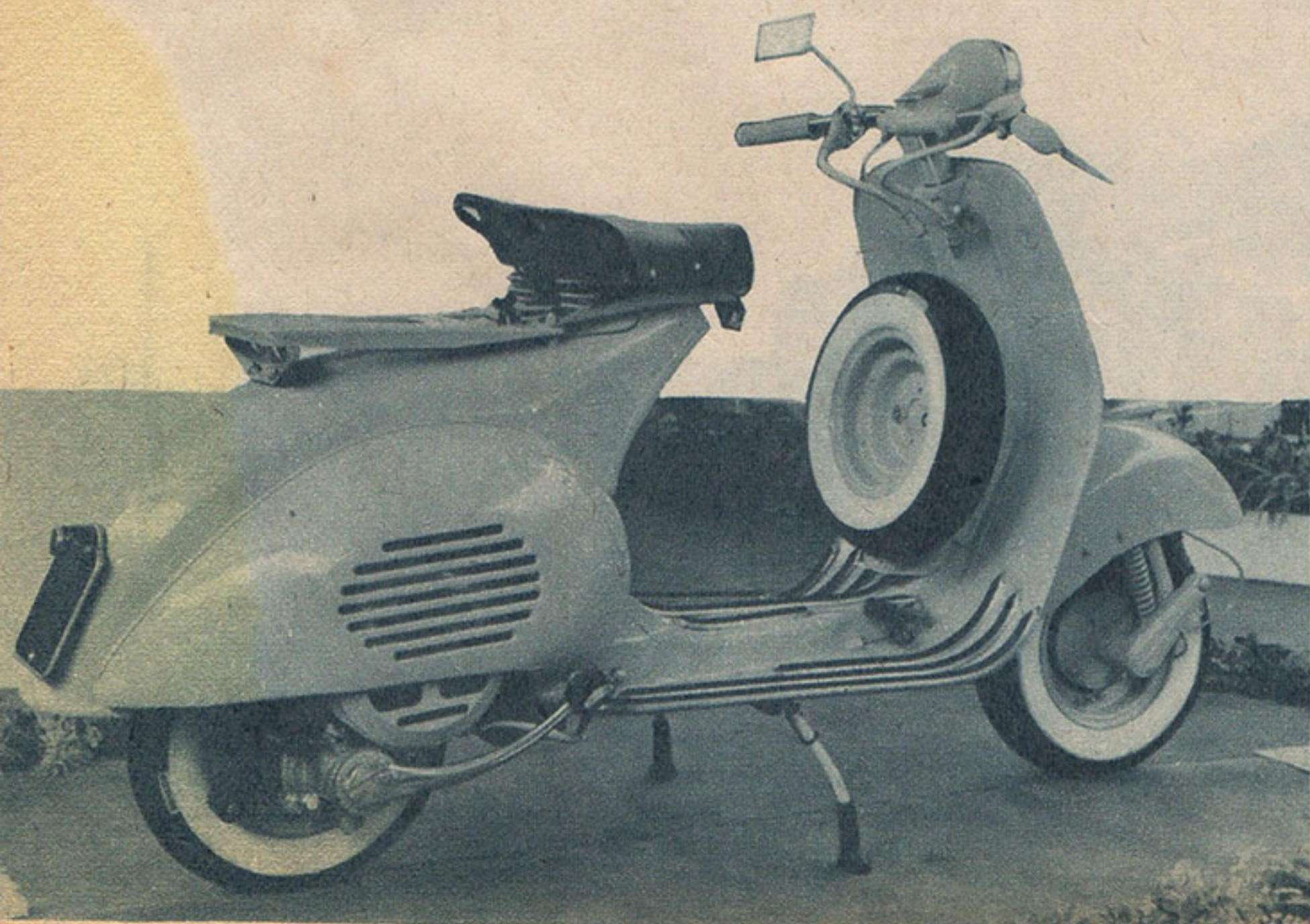


SCOOTERS

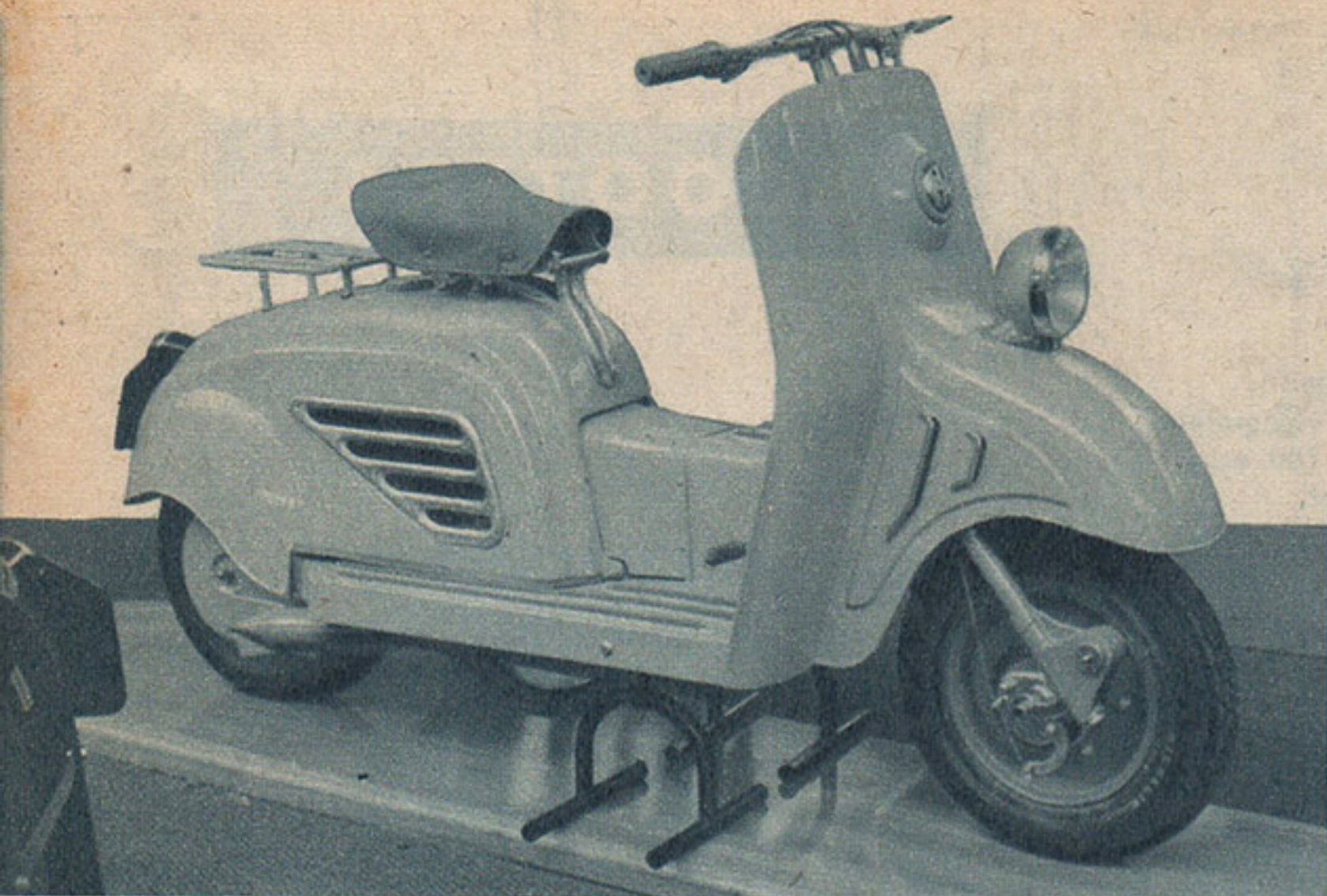
Le Scooterrot,
boîte 3 vitesses
présélective.



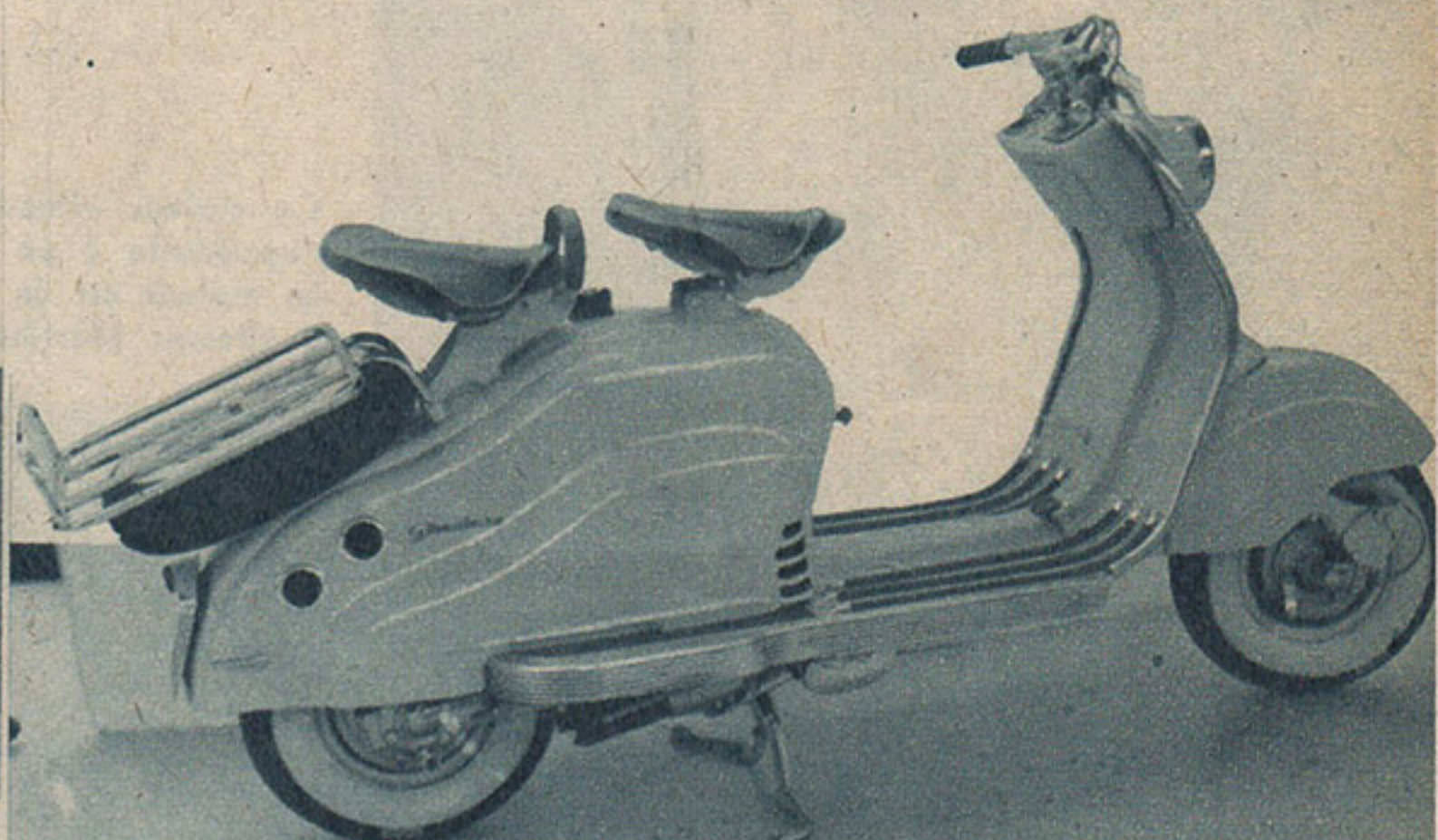
Le Jonghi « Polo »,
carrosserie
deux tons.



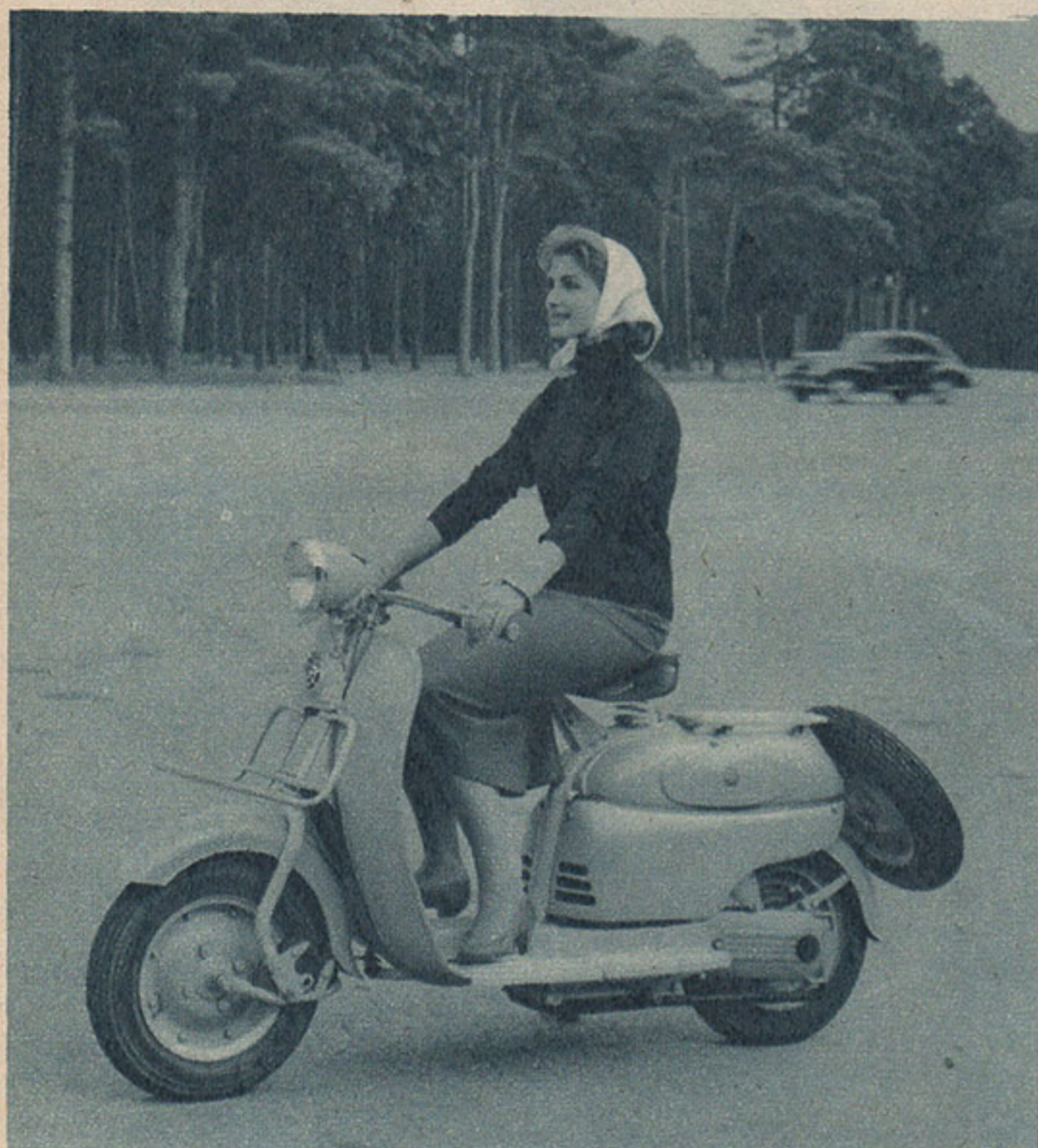
La Vespa 56,
la roue de secours
est derrière
le tablier.



Le scooter Guillier,
moteur A.M.C. et Aubier-Dunne.



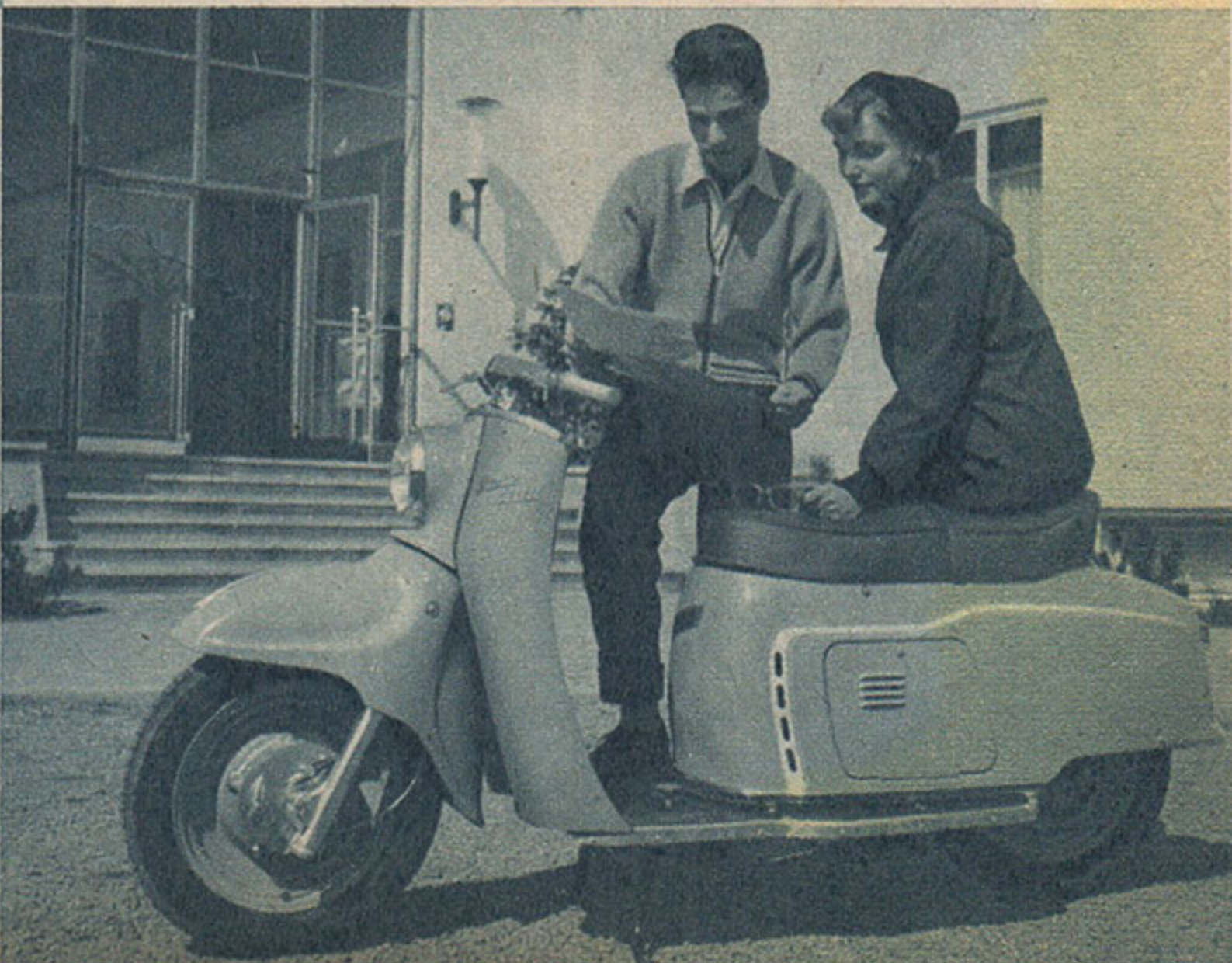
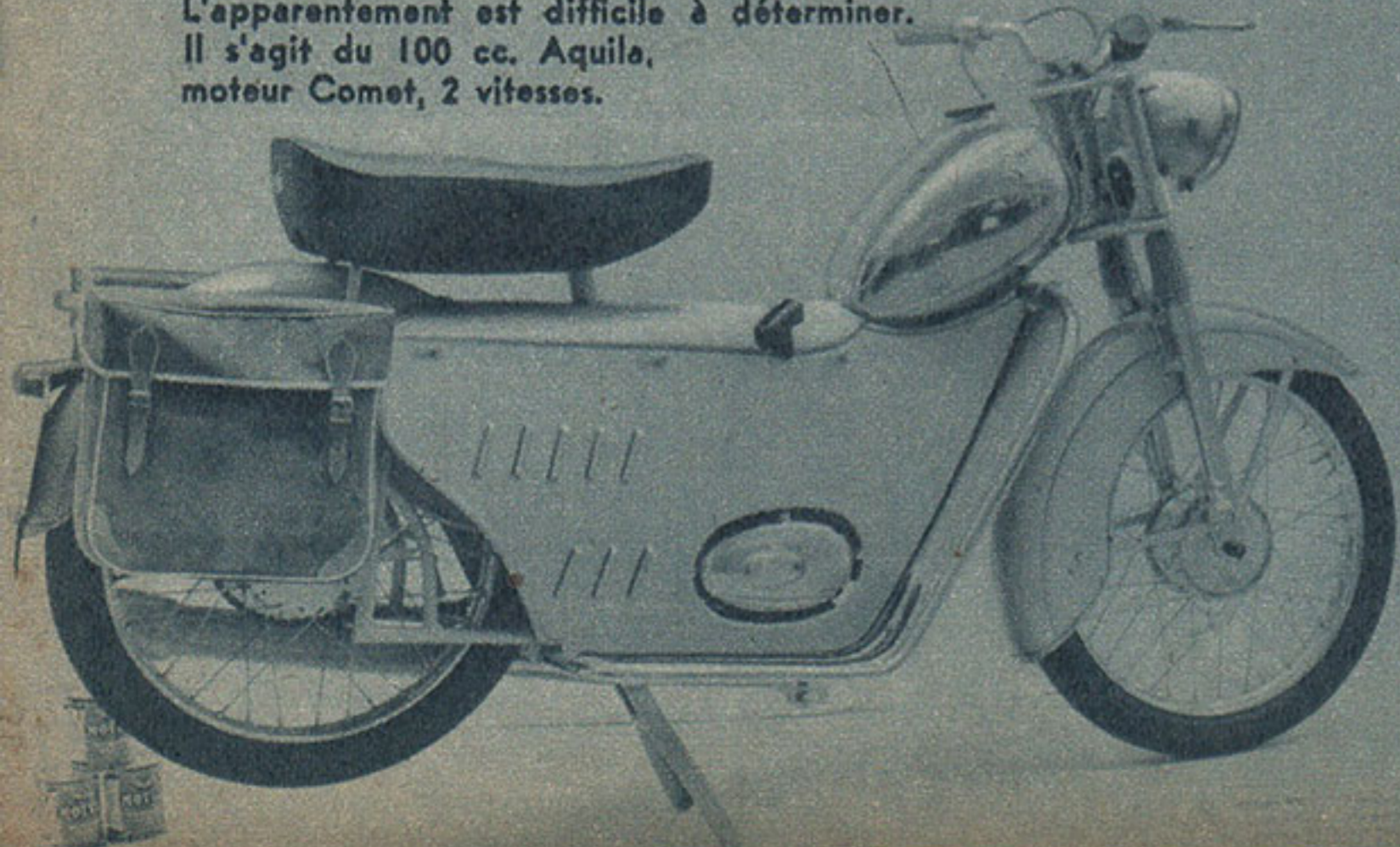
Le Lambretta 56
diffère peu
du modèle 55.



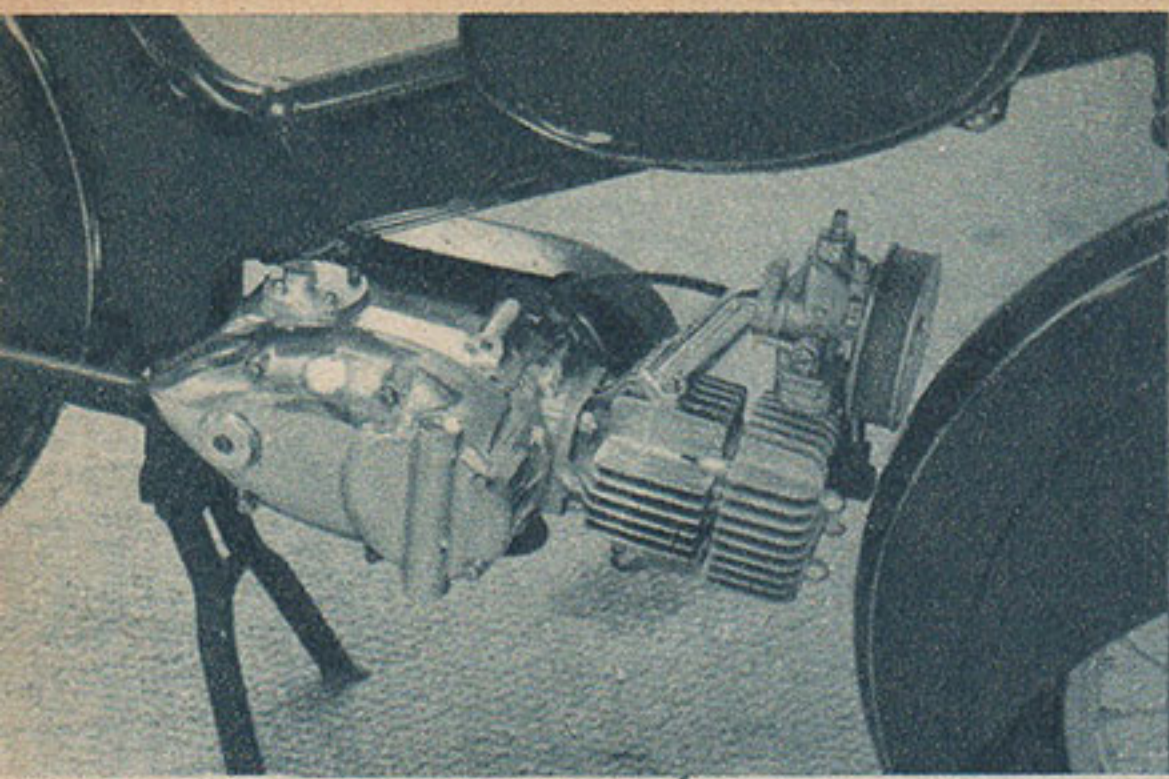
Le Mobyscooter,
version habillée
(nous parlons
de la carrosserie).

Le scooter 250 cc. Maicoletta
dont l'importation
débutera après le Salon.

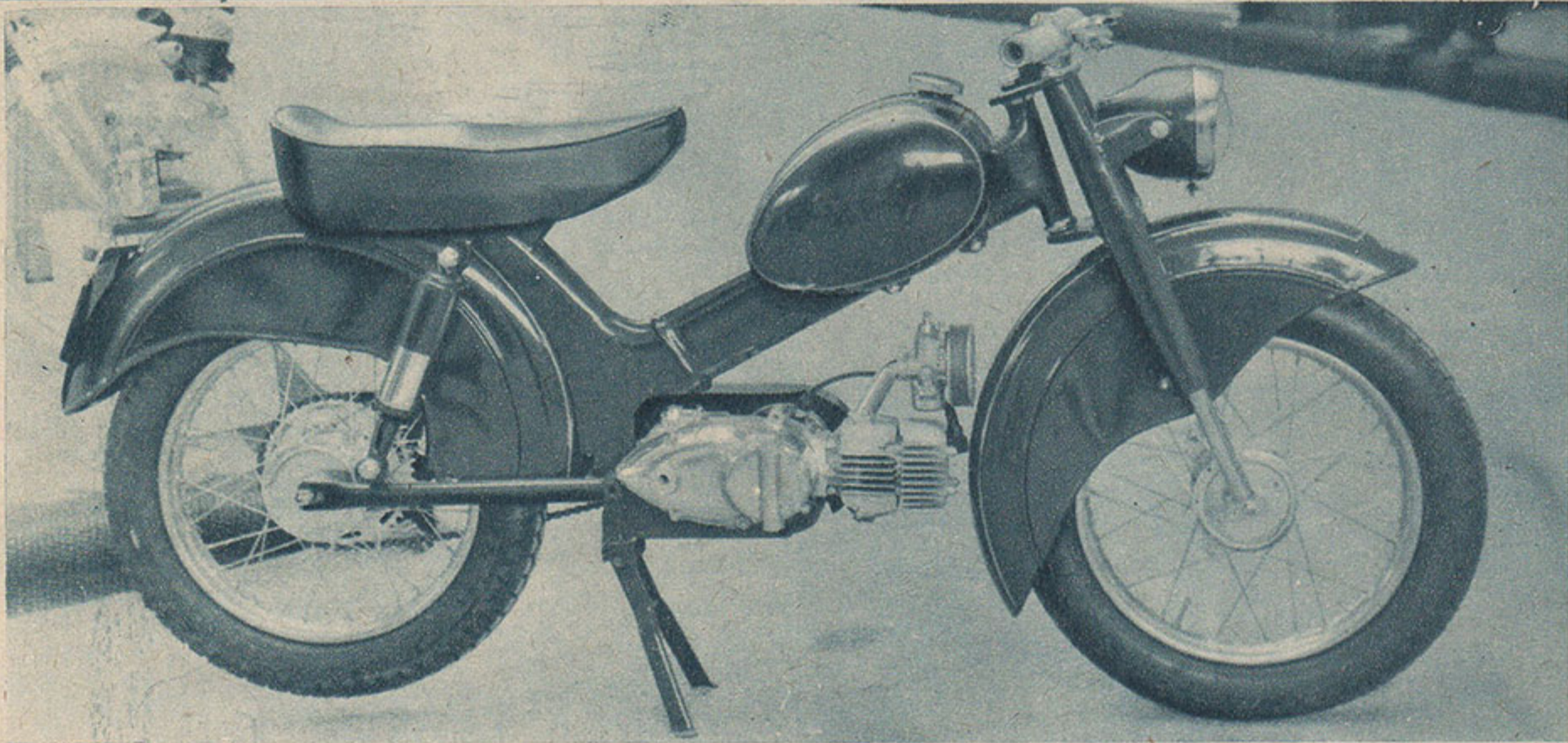
Scooter léger ou vélomoteur ?
L'apparement est difficile à déterminer.
Il s'agit du 100 cc. Aquila,
moteur Comet, 2 vitesses.



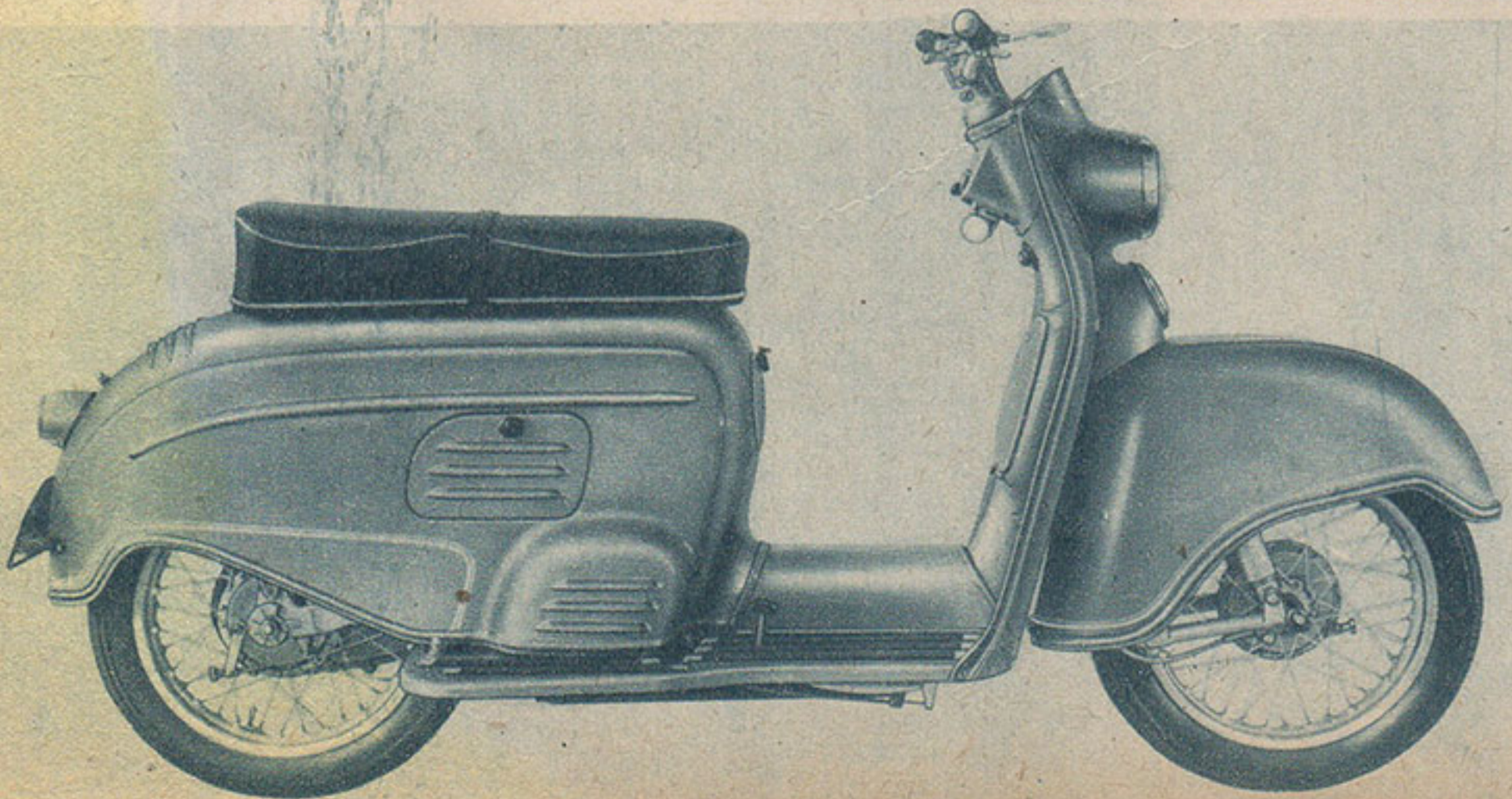
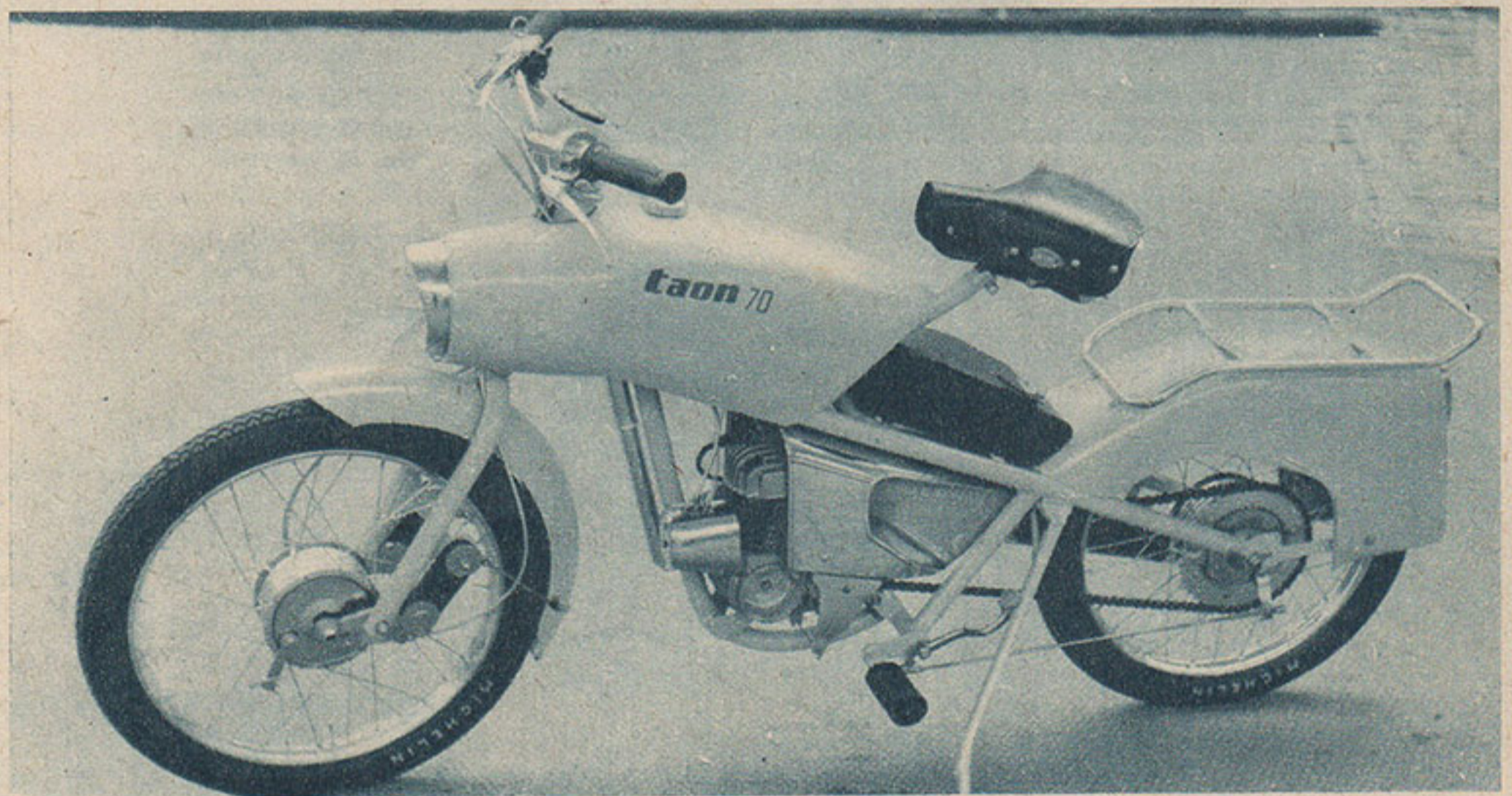
SCOOTERS



Ce curieux véhicule
s'apparente à un vélomoteur.
Le moteur est un 100 cc.
3 vitesses Martinet.

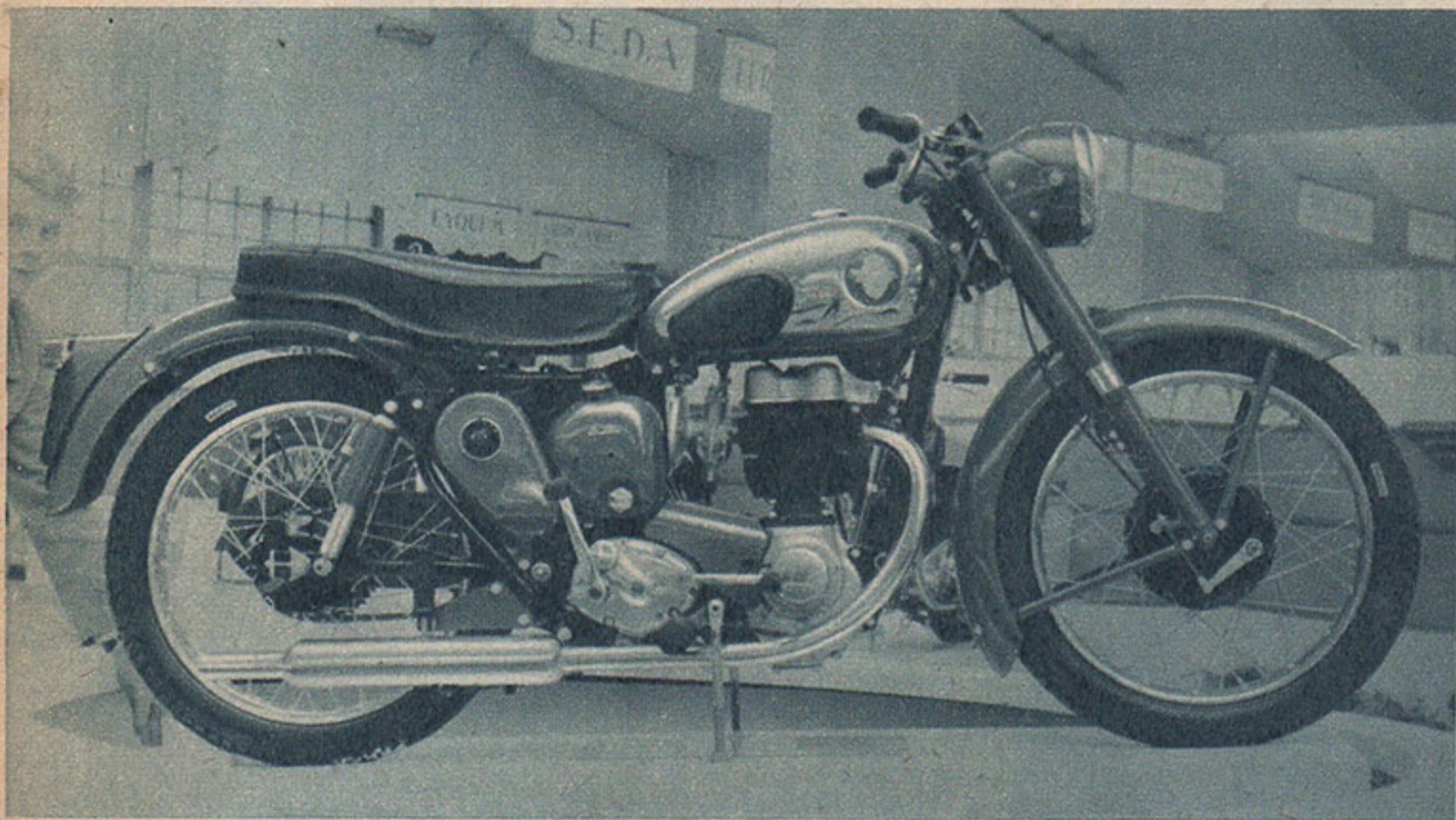


Réalisation due à Dery.
L'intention était bonne,
mais il aurait fallu
aller jusqu'au bout.

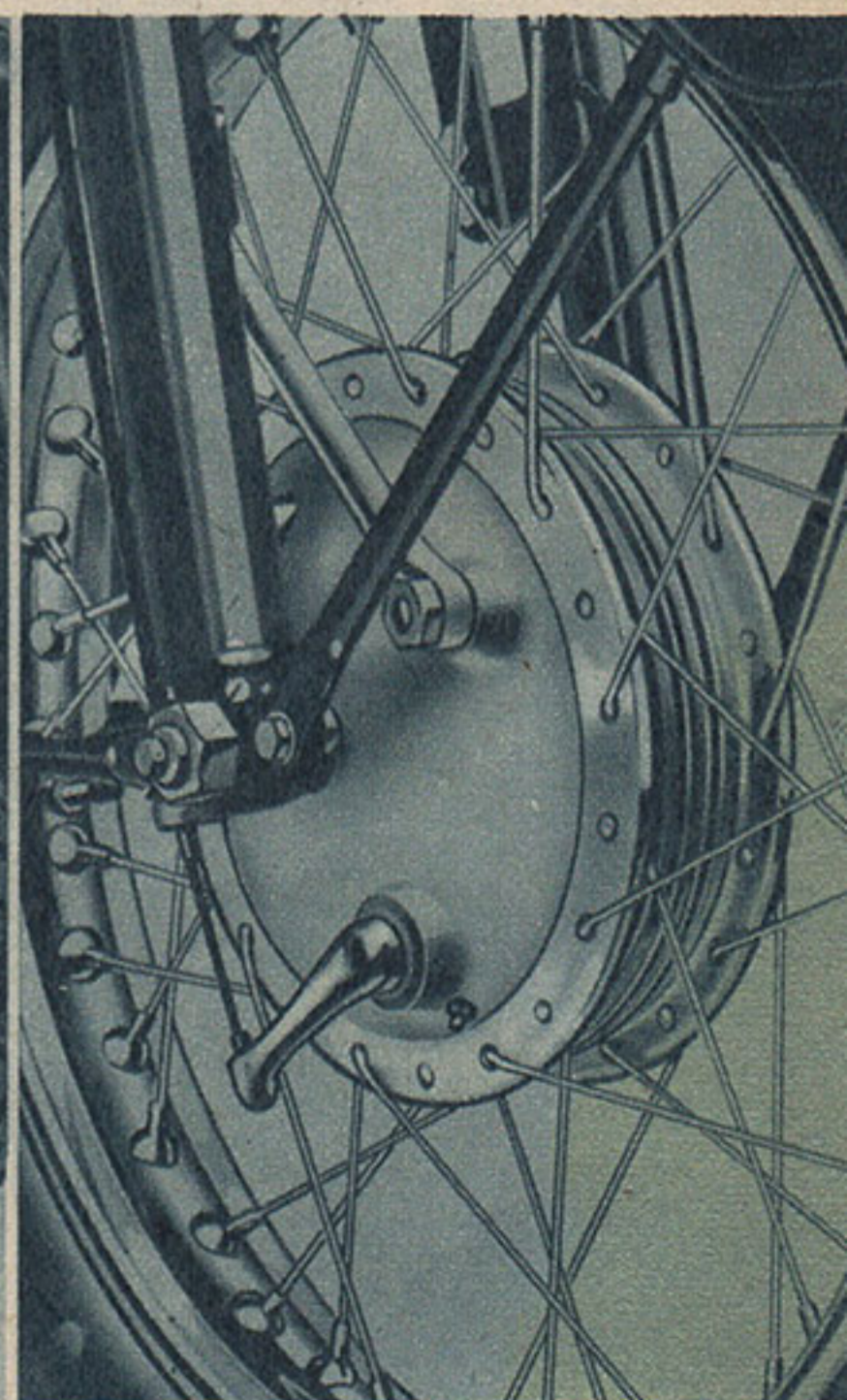
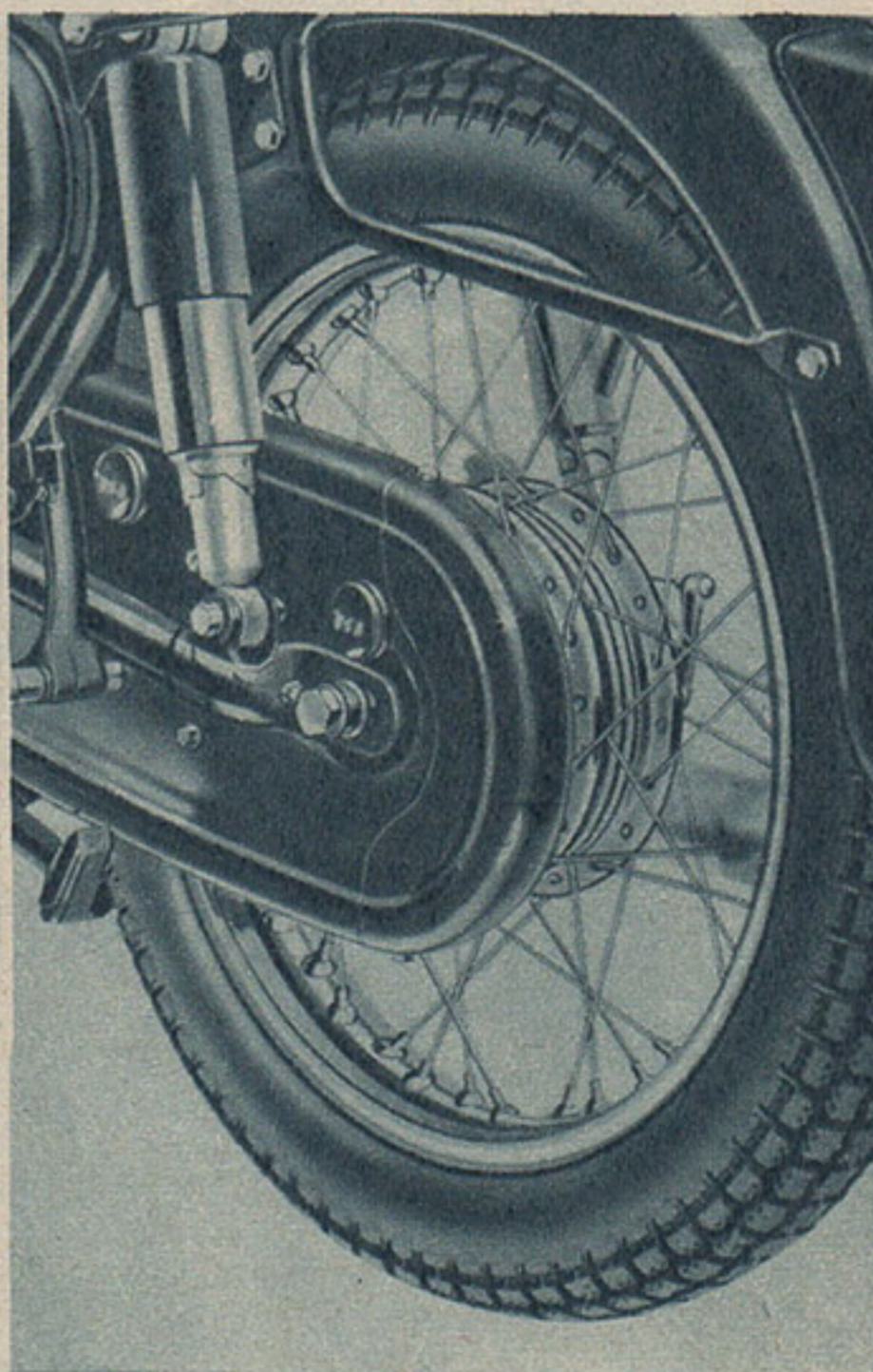
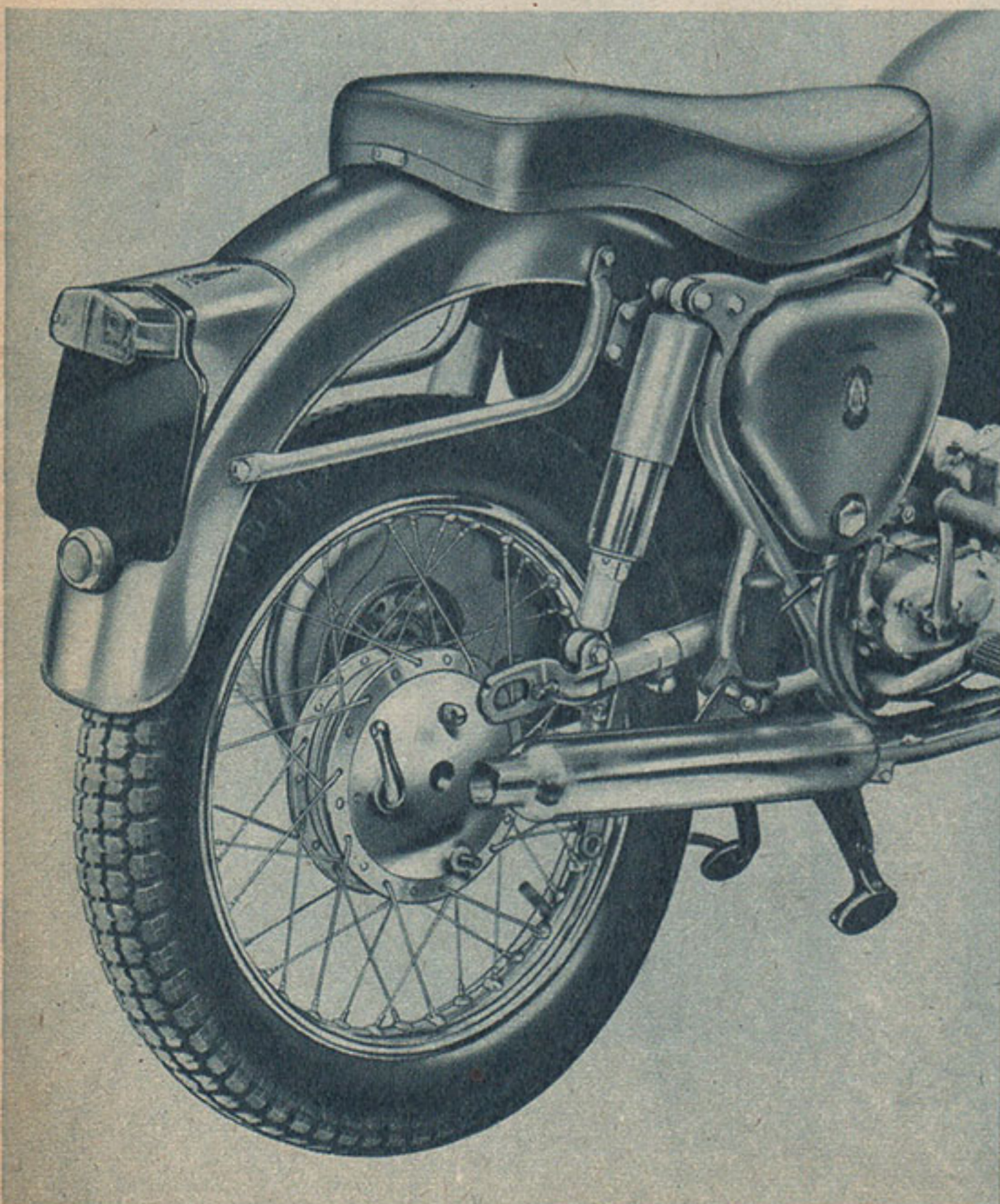
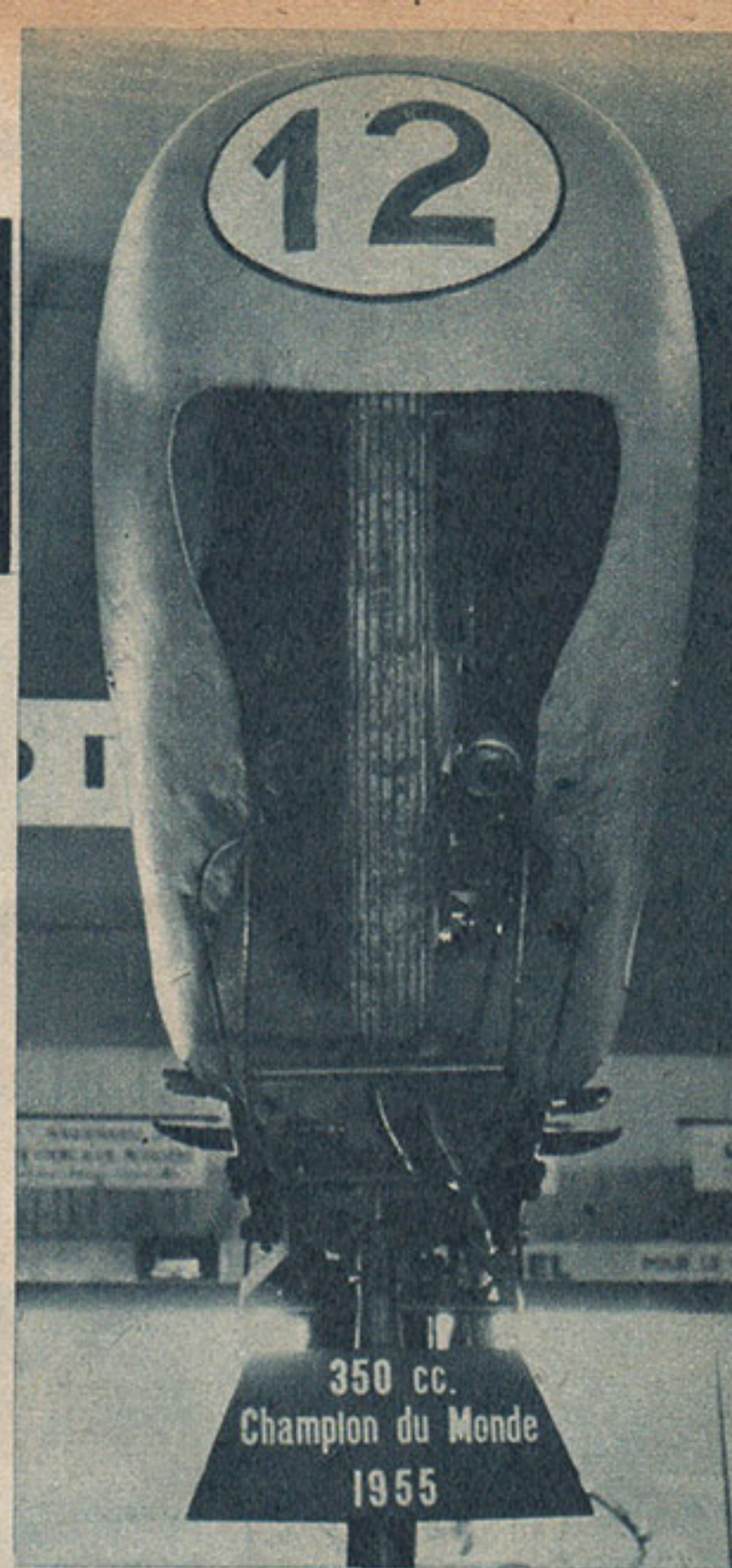


Le scooter Adler 98 cc.
dispose d'un démarreur électrique.

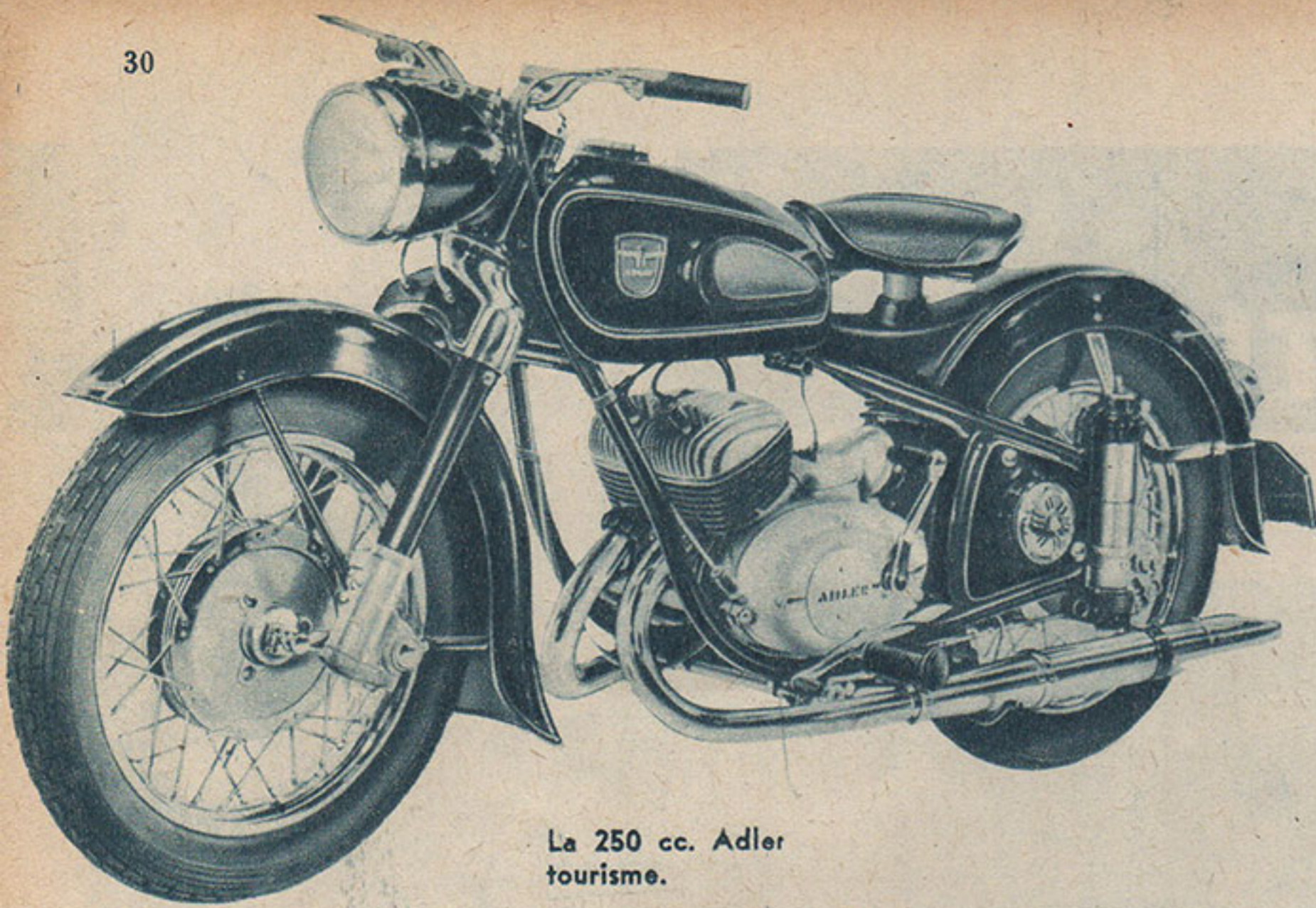
MACHINES D'IMPORTATION



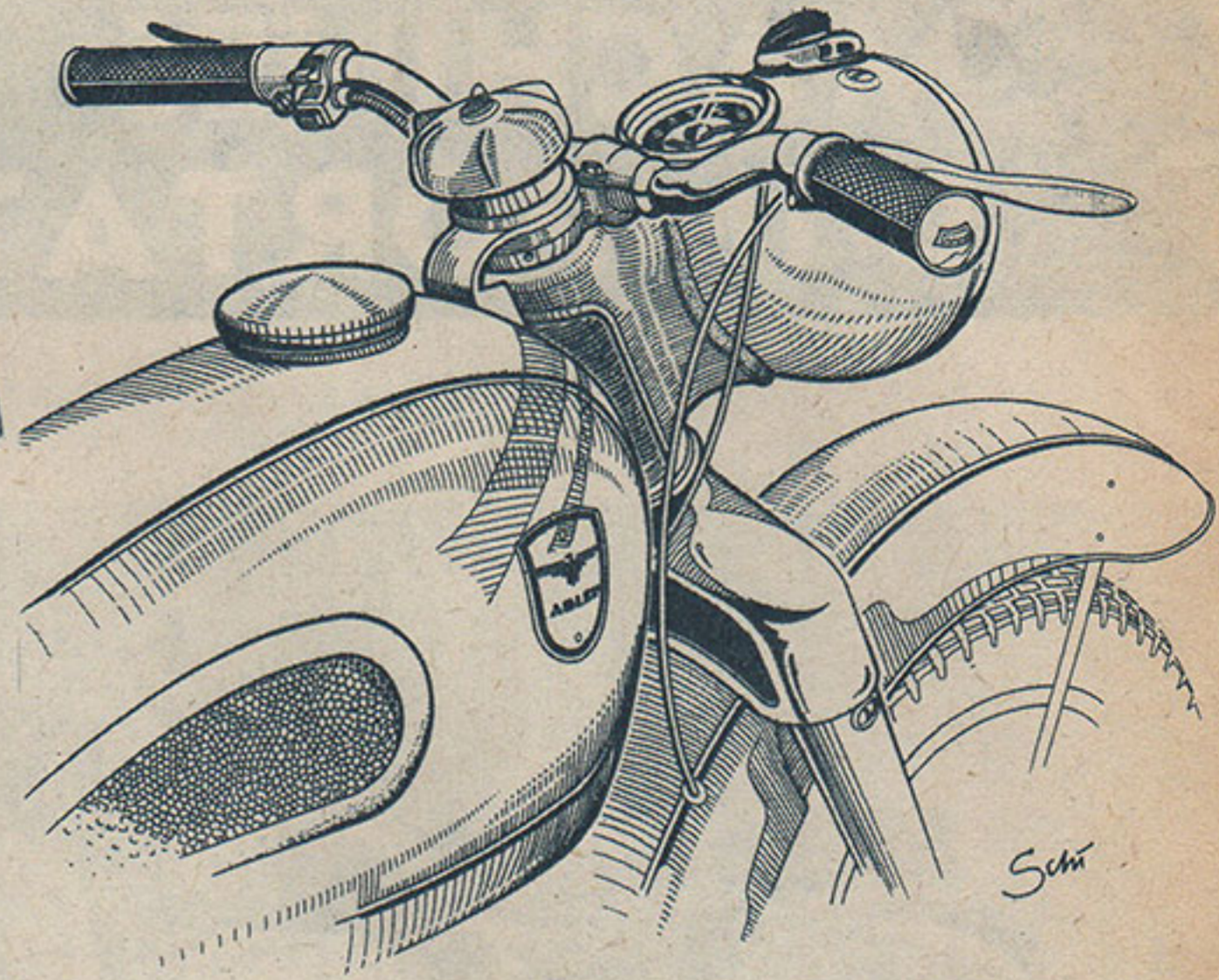
La nouvelle 250 B.S.A. à suspension oscillante.



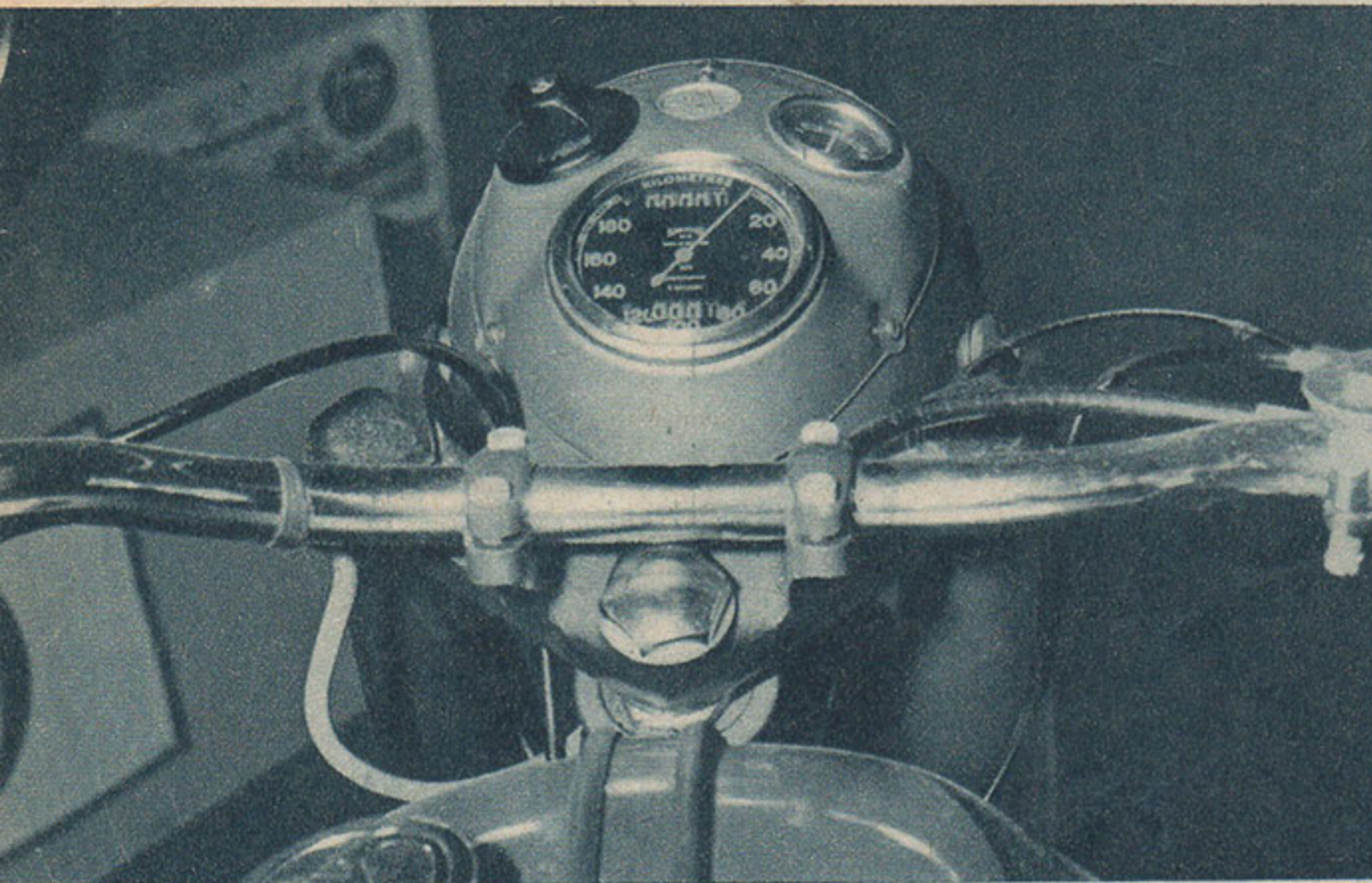
Sur les B.S.A. twins: freins centraux en alliage léger, carter secondaire étanche (en supplément) et nouveau système à broche à l'arrière.



La 250 cc. Adler
tourisme.

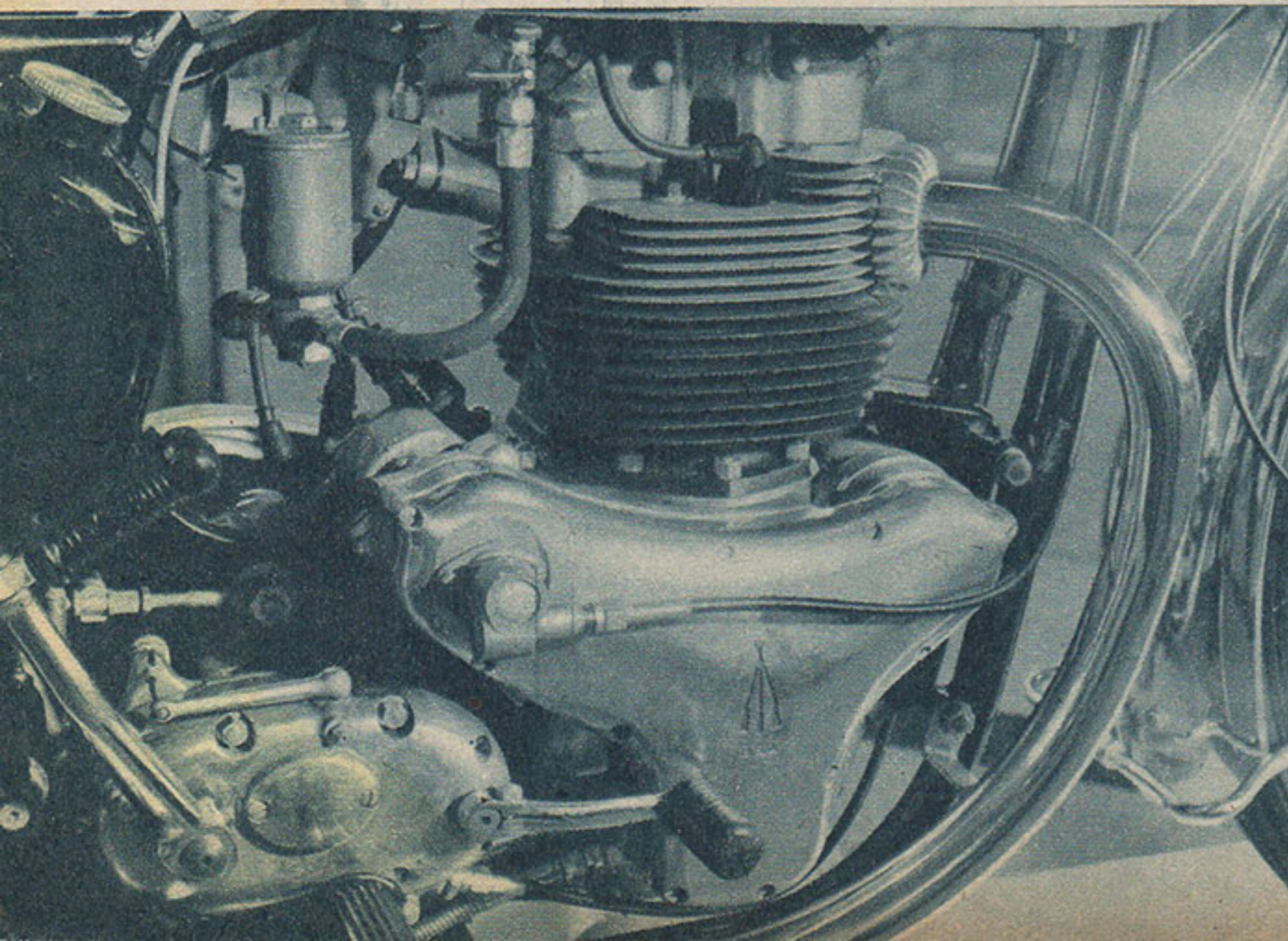


Détail
de la tête de fourche
Adler.

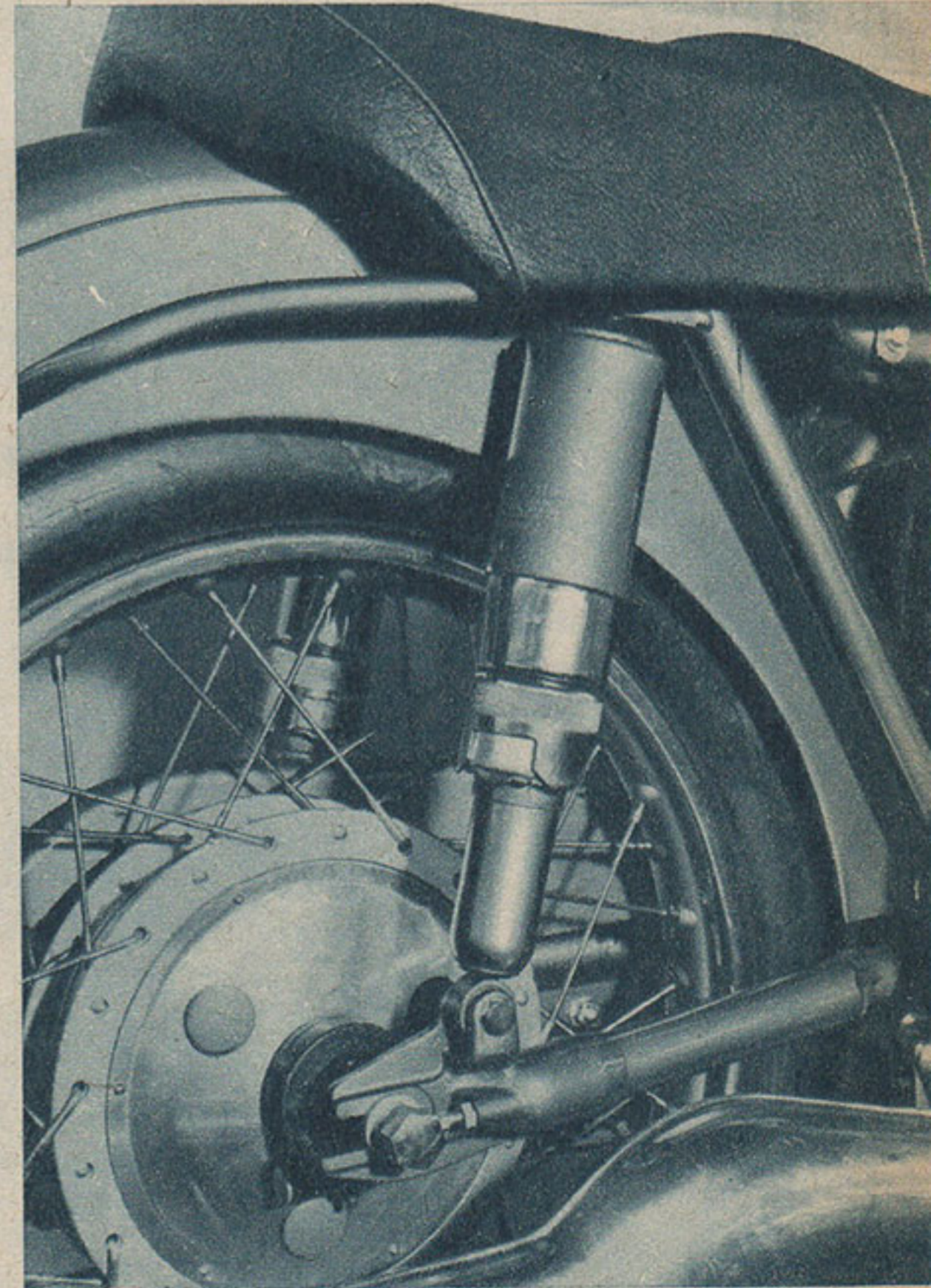


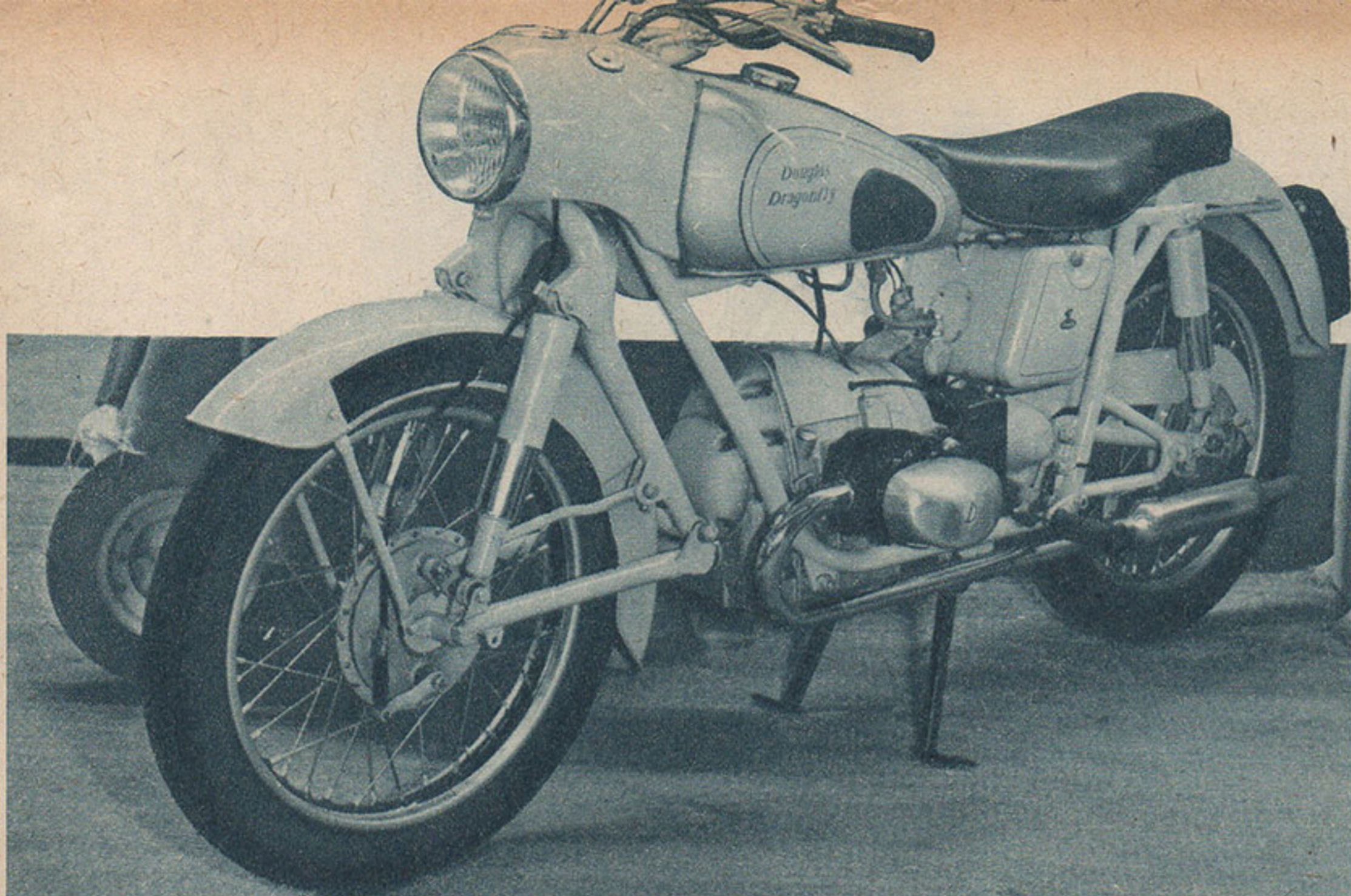
Les Norton possèdent maintenant un phare
avec compteur incorporé.

Le moteur de la 650 cc. « Road-Rocket » B.S.A.

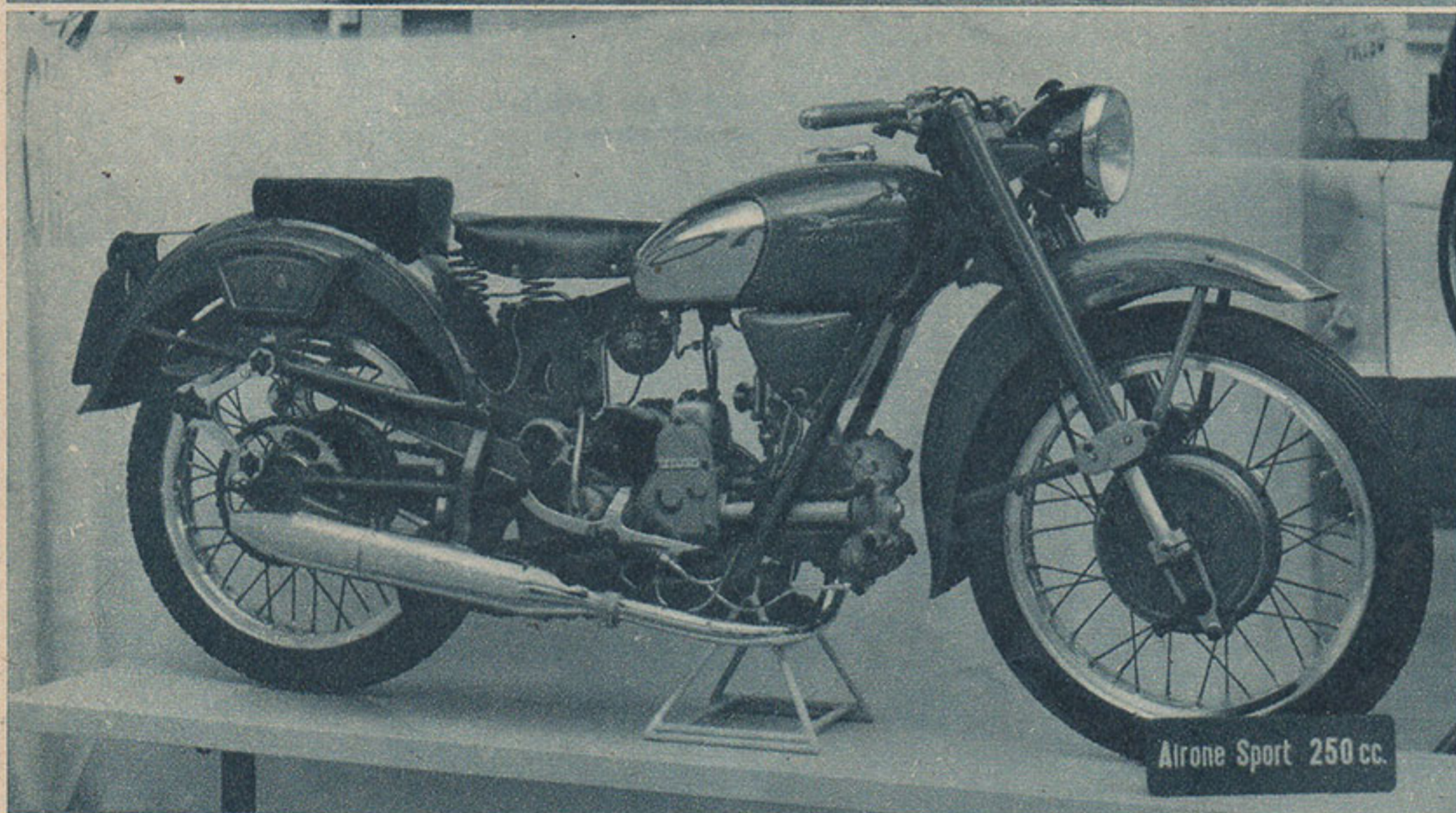


Amortisseurs réglables
sur la 600 cc. Norton.

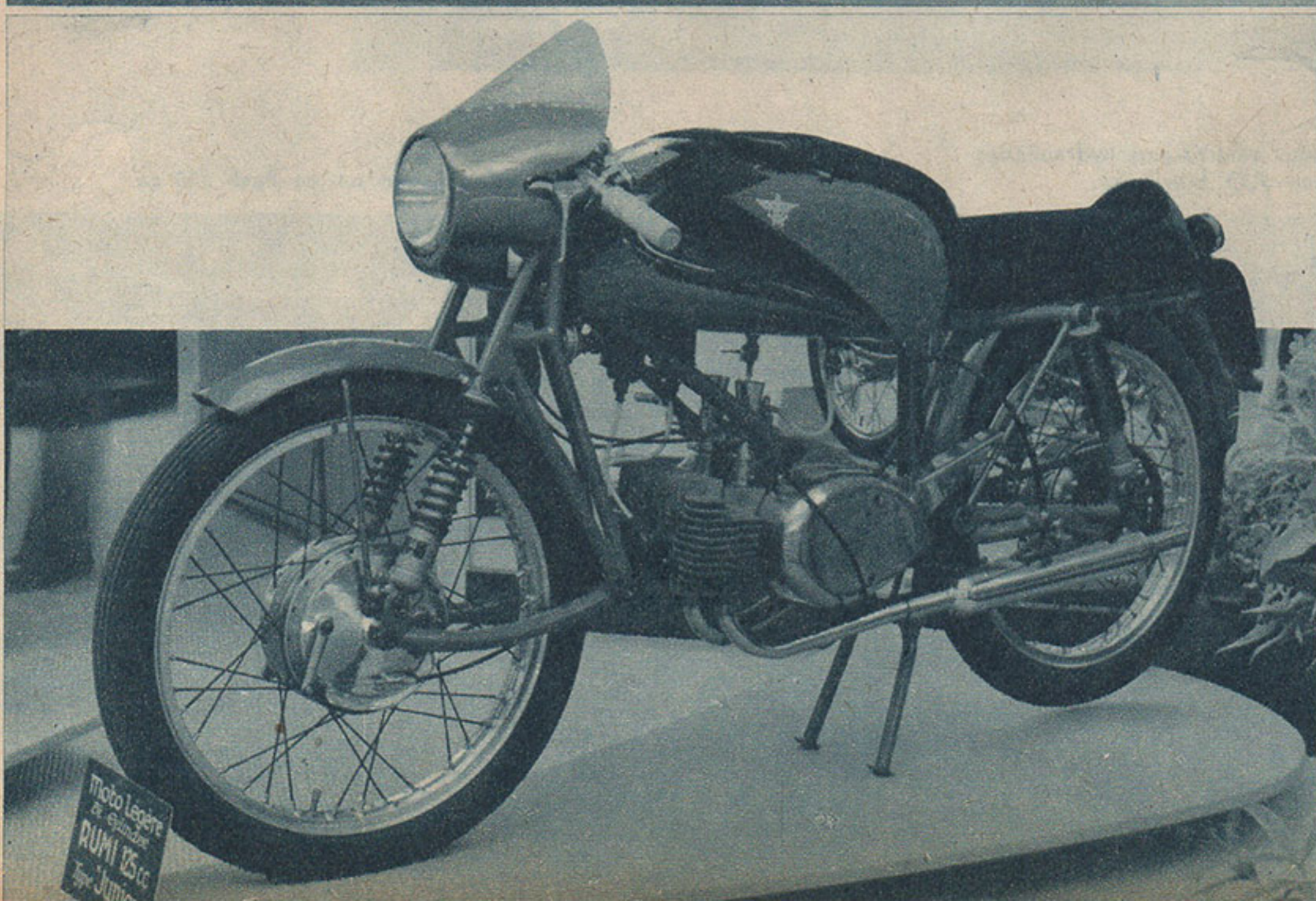




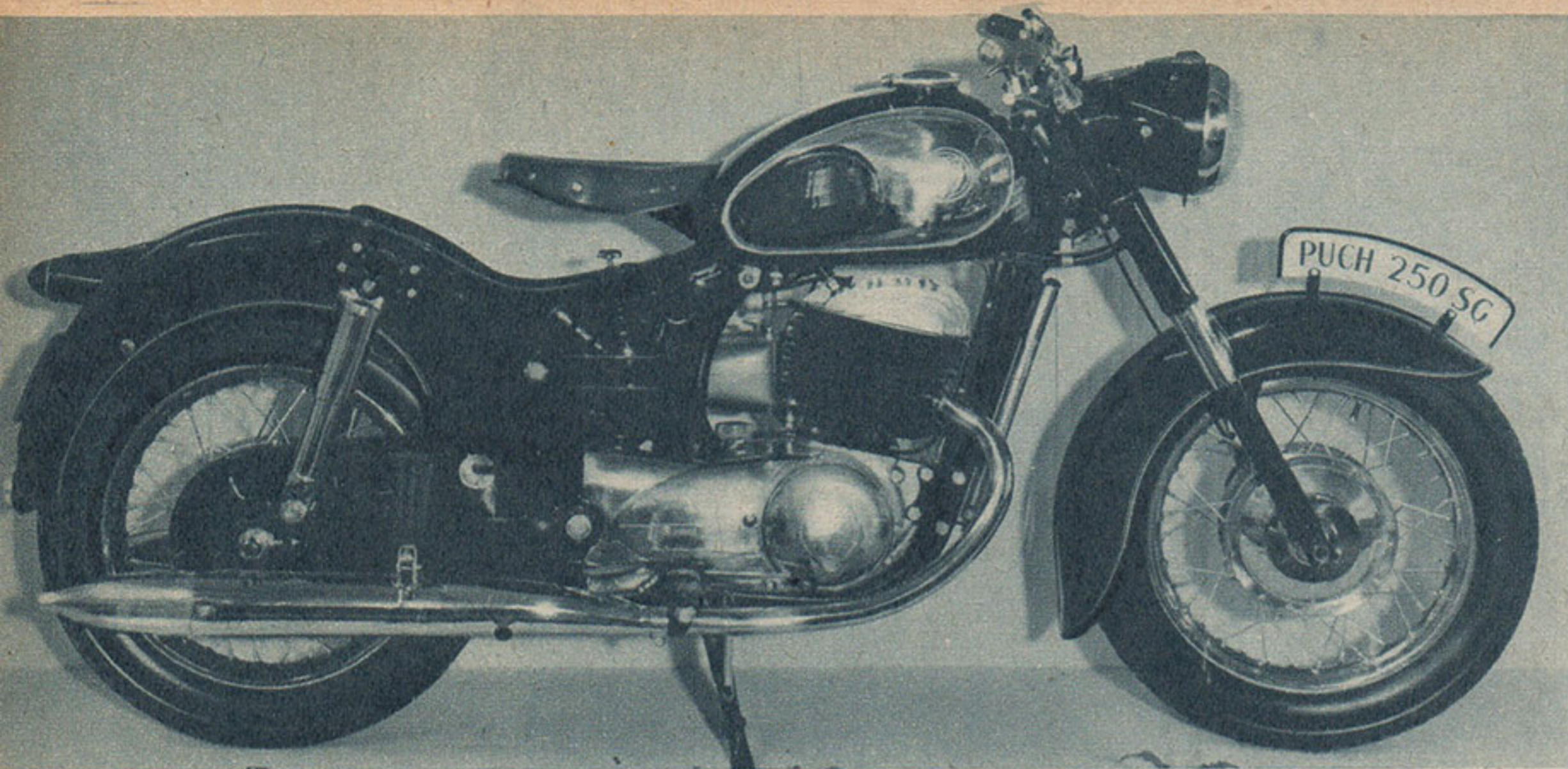
La 350 cc. Douglas
« Dragonfly ».



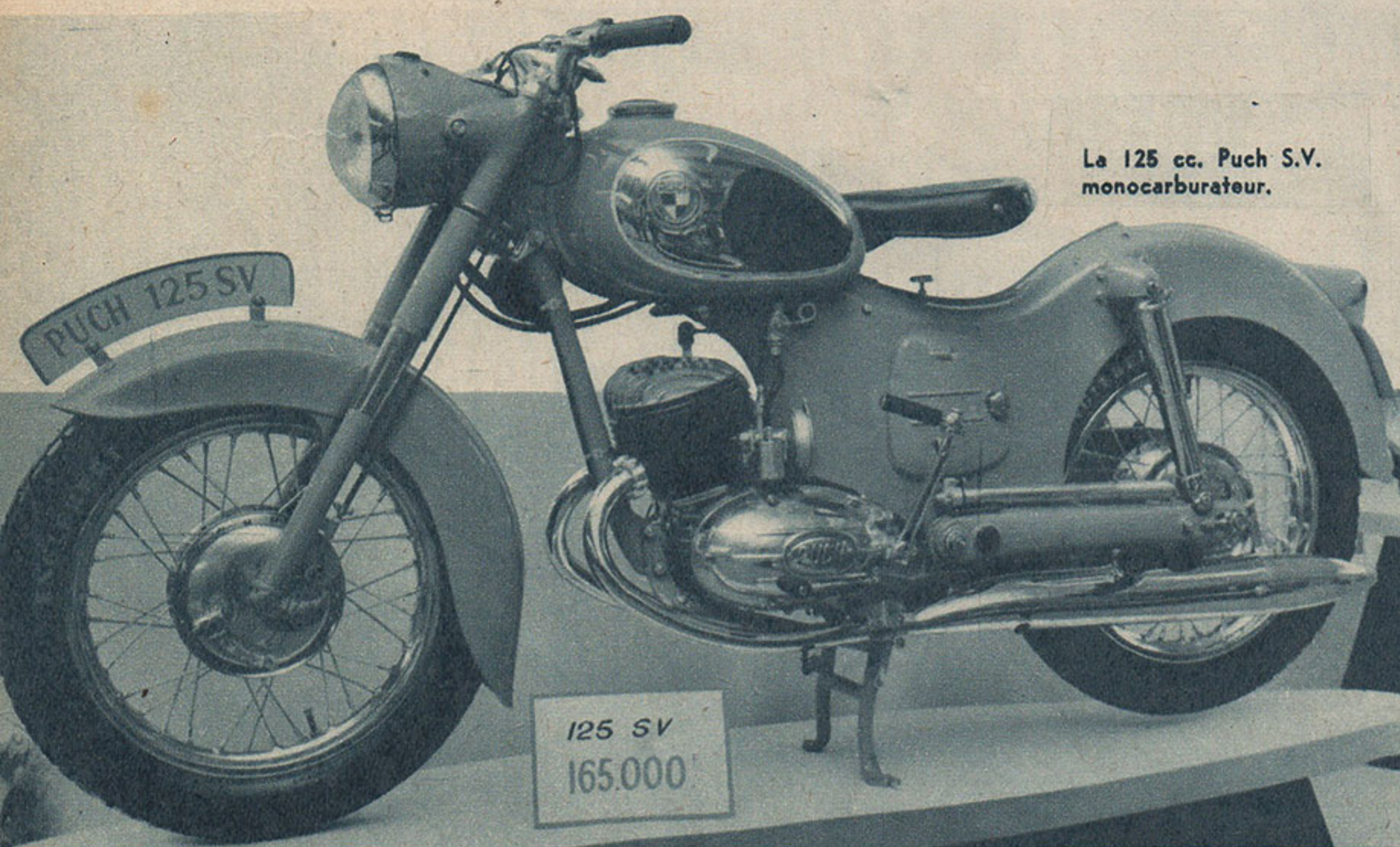
La 250 cc. Guzzi
apparaît immuable ;
on notera
cependant
un nouveau silencieux.



Le Rumi « Junior »,
125 cc.,
bicarburateur
de sport.



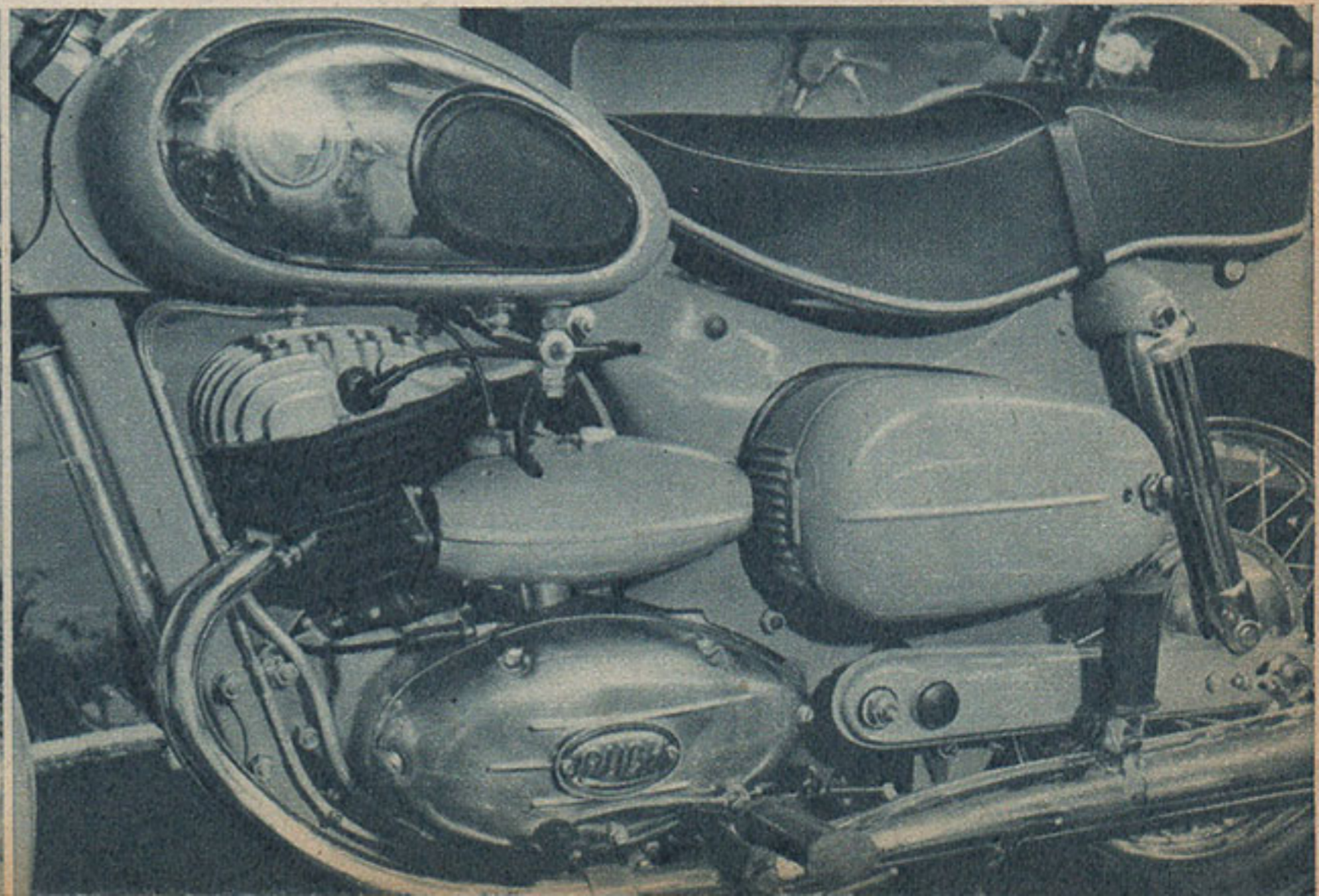
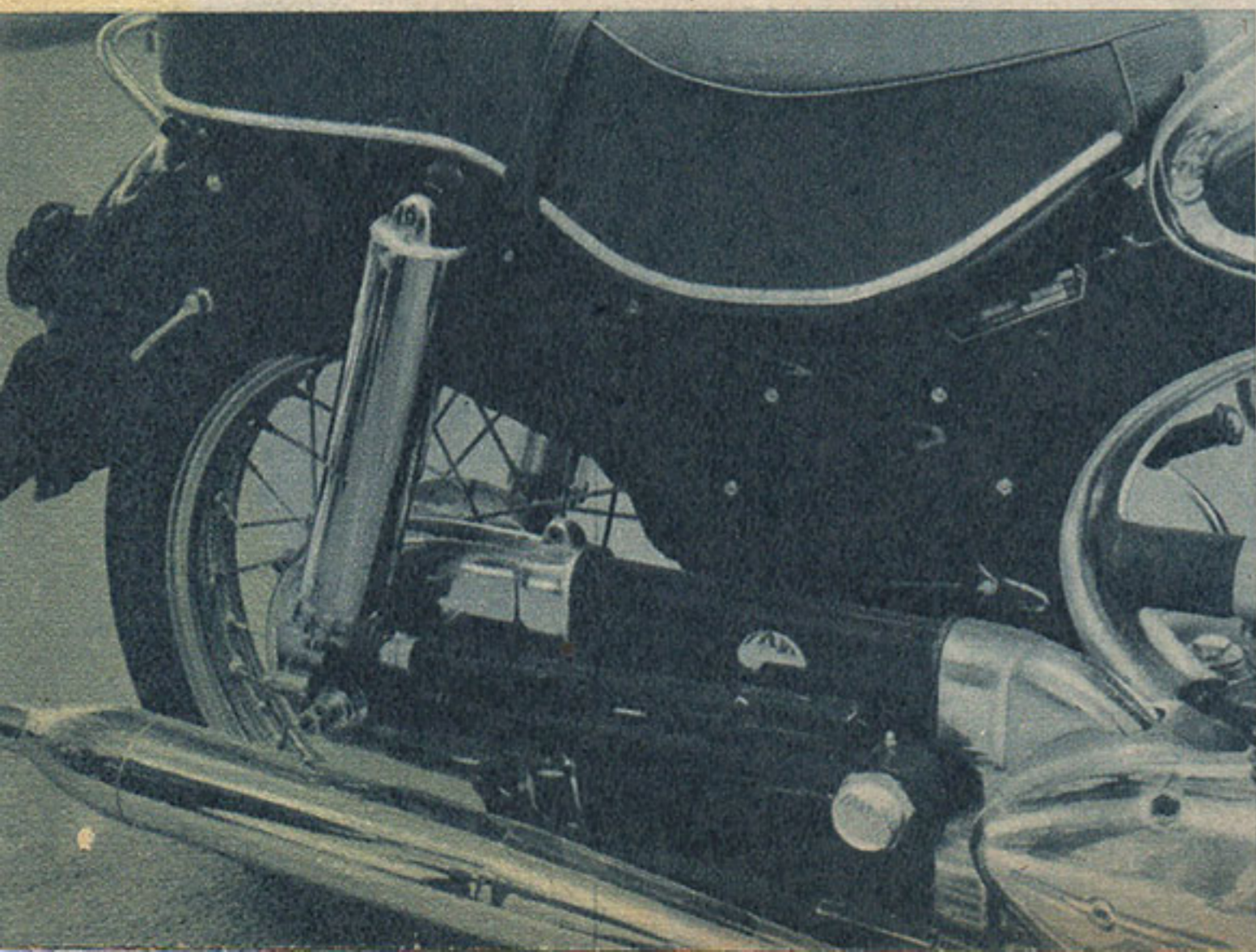
La 250 cc.
Puch S.G.

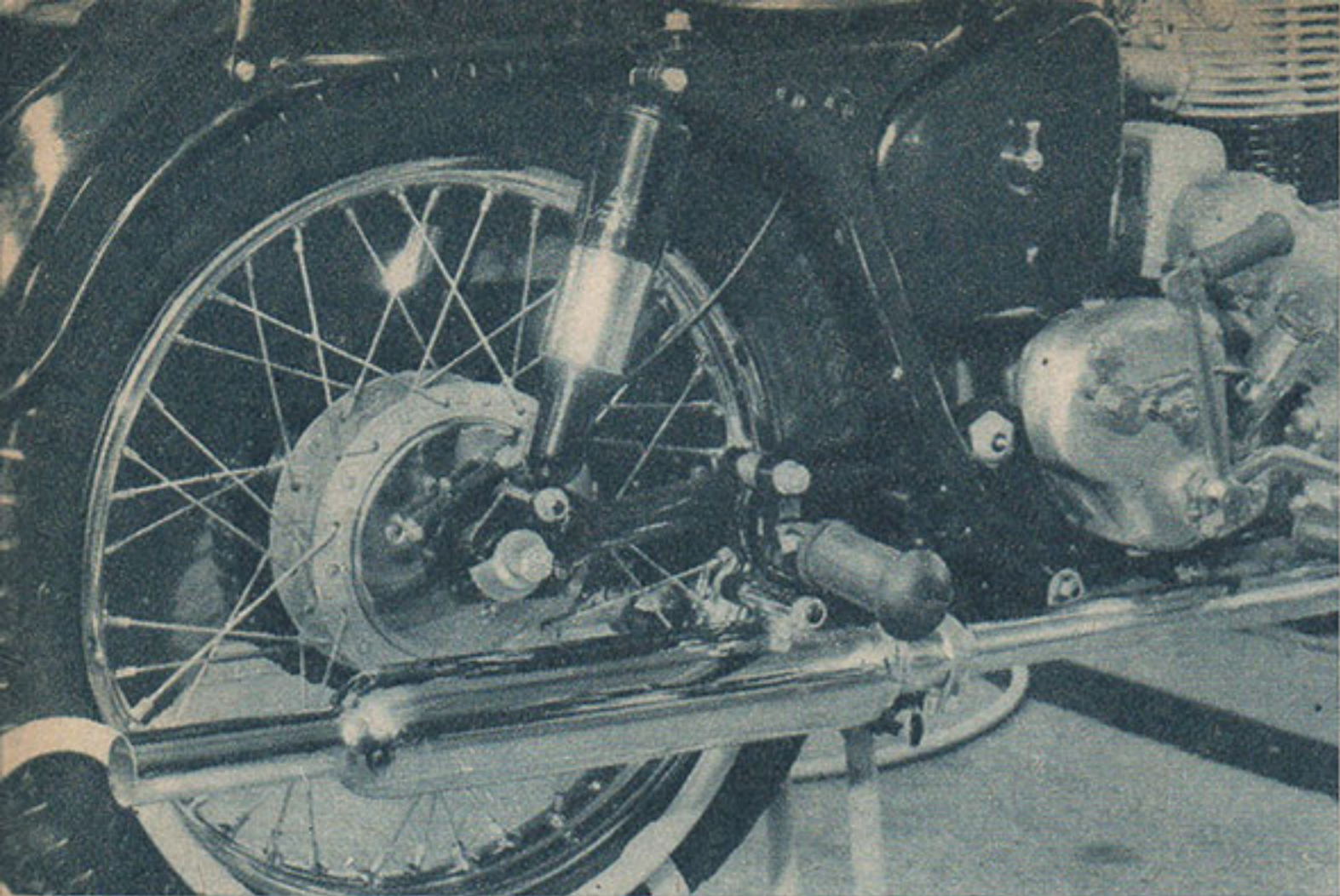


La 125 cc. Puch S.V.
monocarburateur.

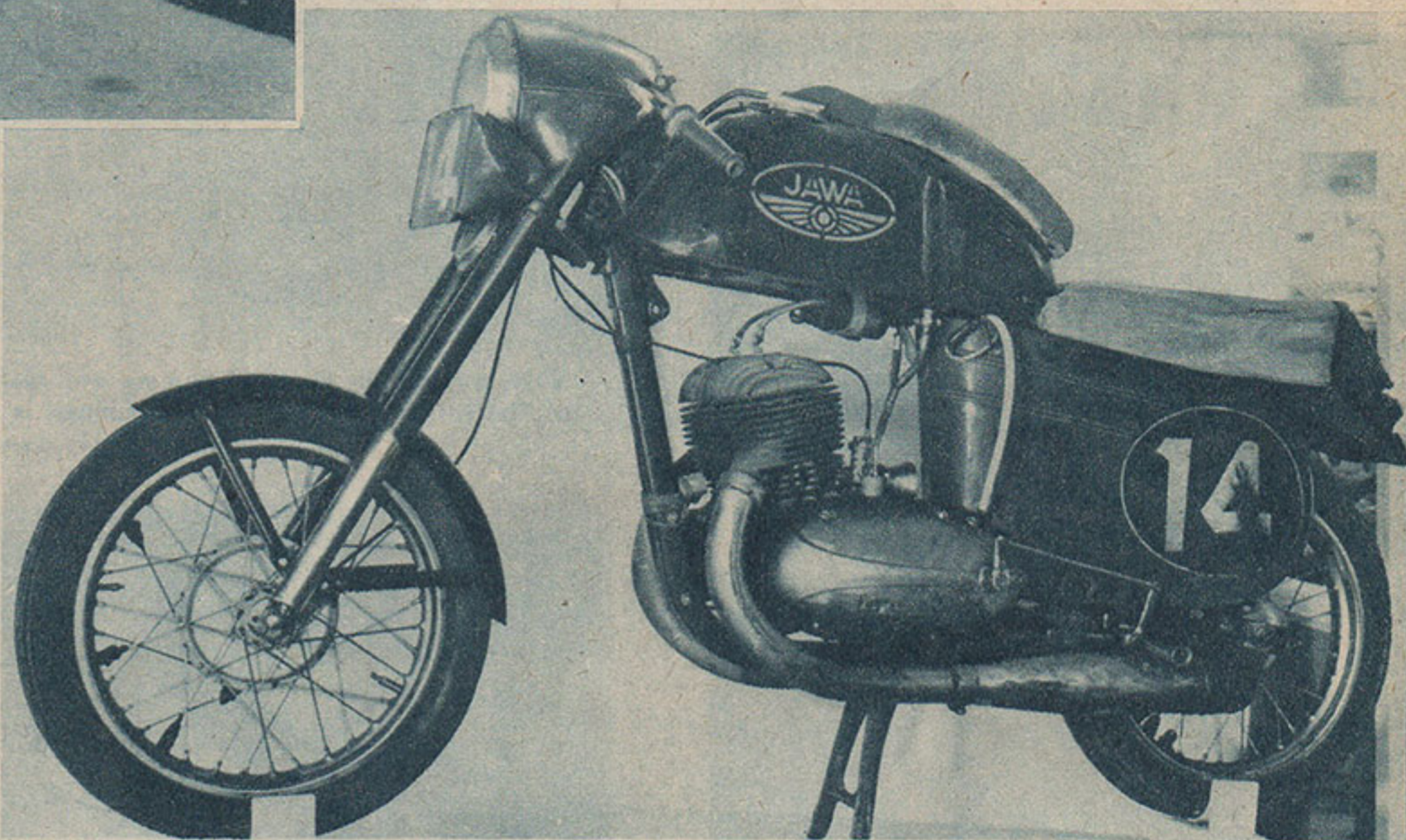
Carter secondaire étanche et volumineux amortisseurs hydrauliques
sur la 250 cc. Rixe, moteur JLO bicylindre.

Silencieux d'admission sur les Puch 250 cc.

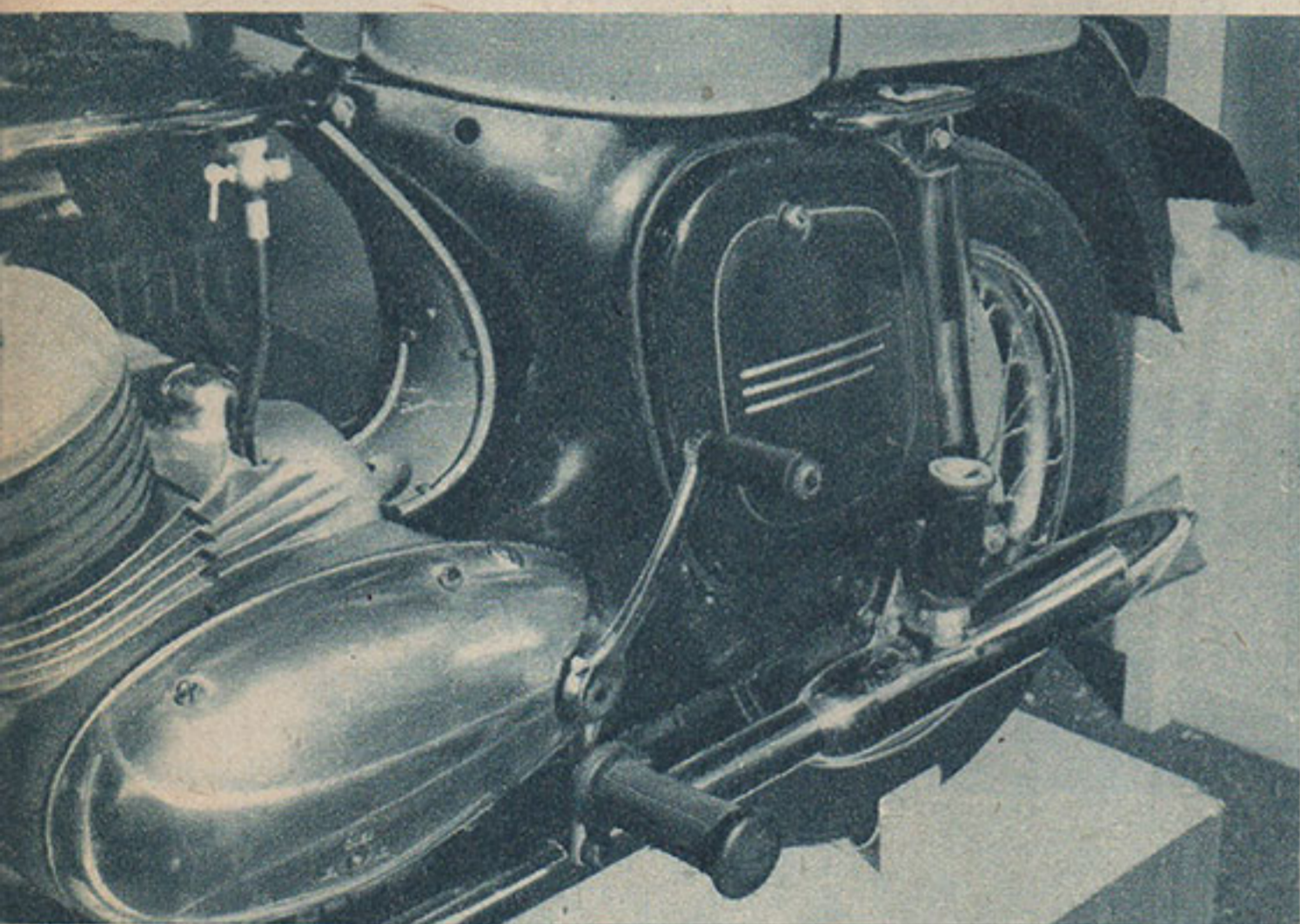




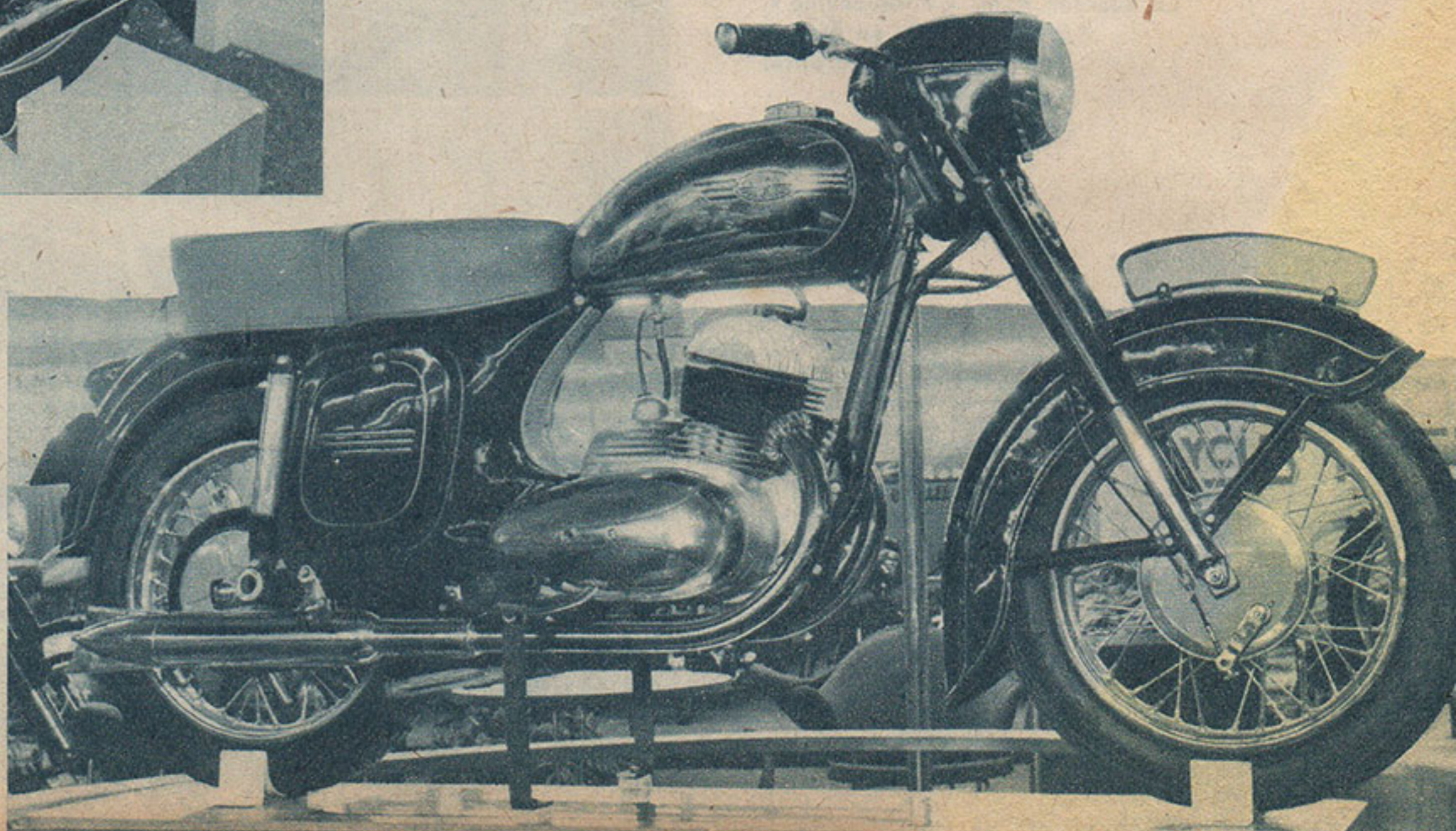
Détail du cadre et de la suspension arrière sur la 700 cc. Royal-Enfield.

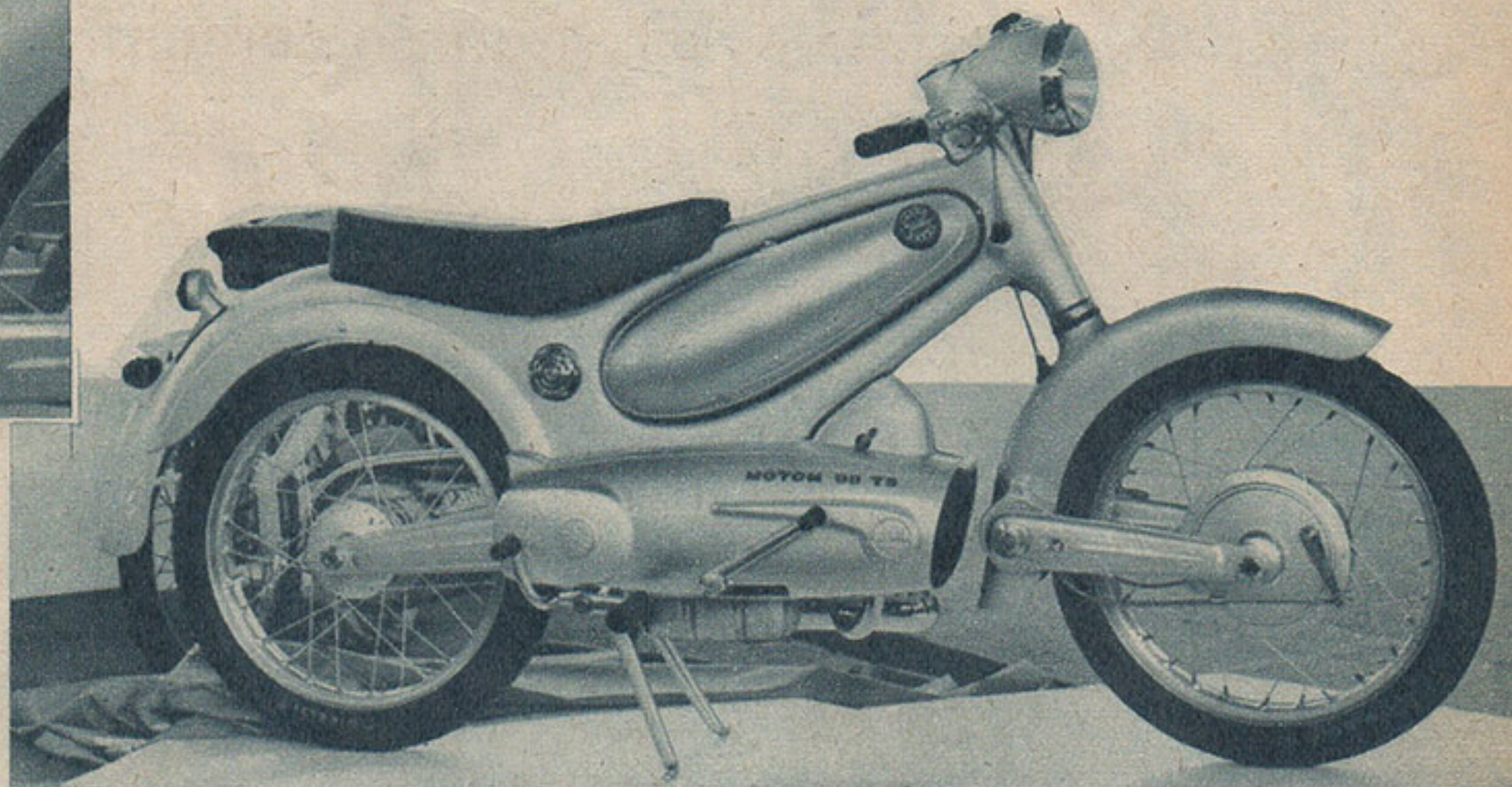
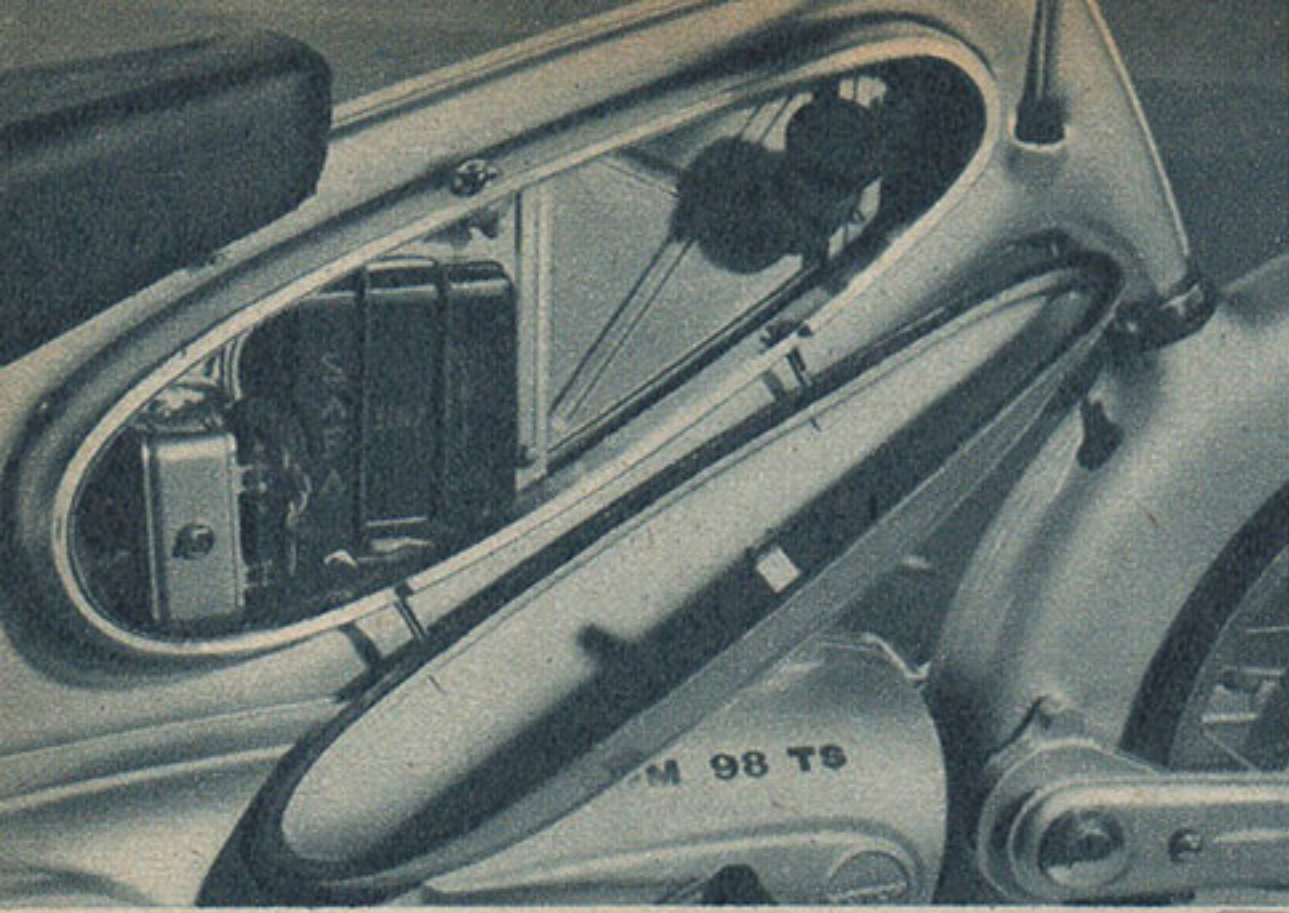


La 350 cc. Jawa vainqueur du Bol d'Or trône sur le stand de la marque.

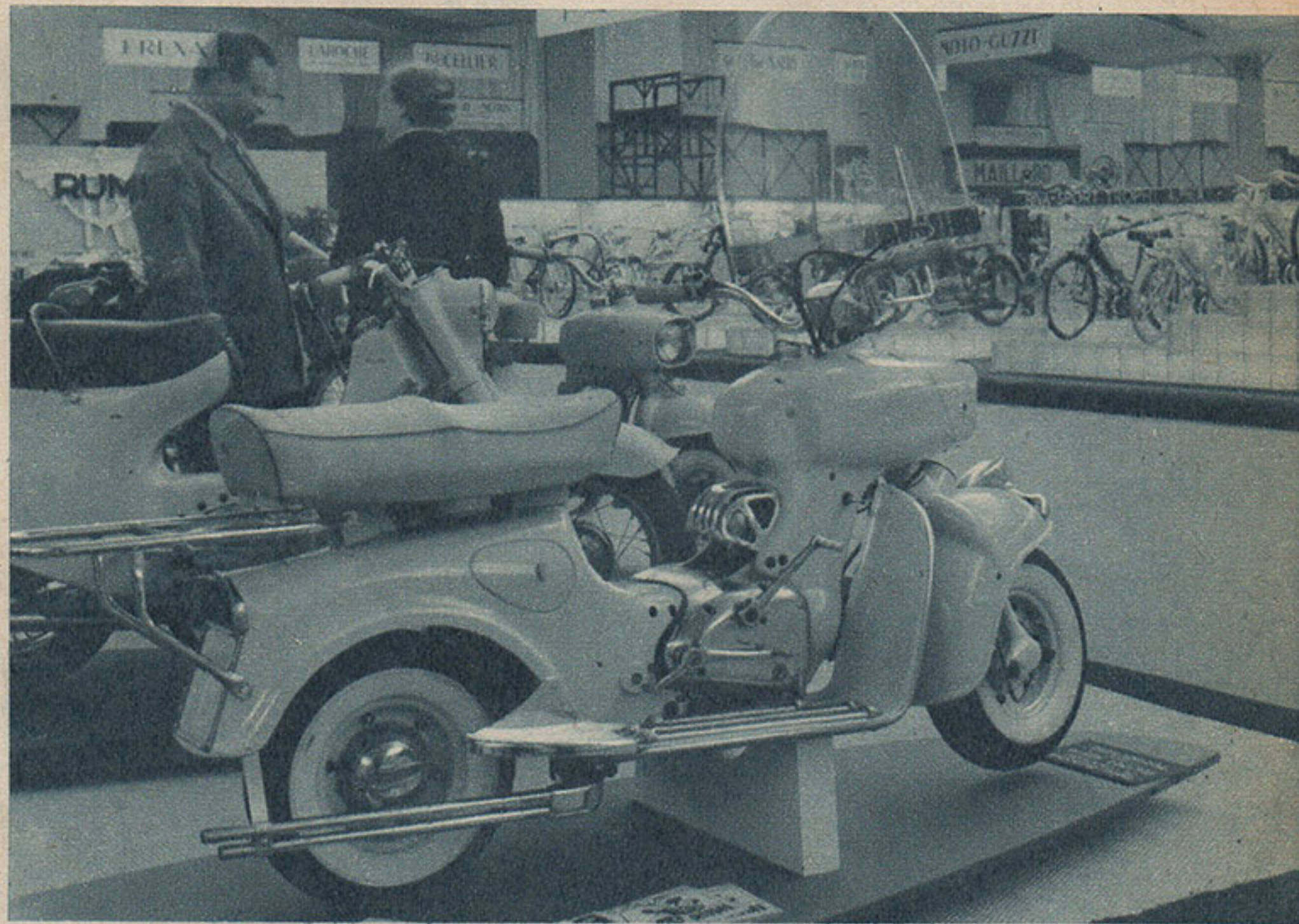
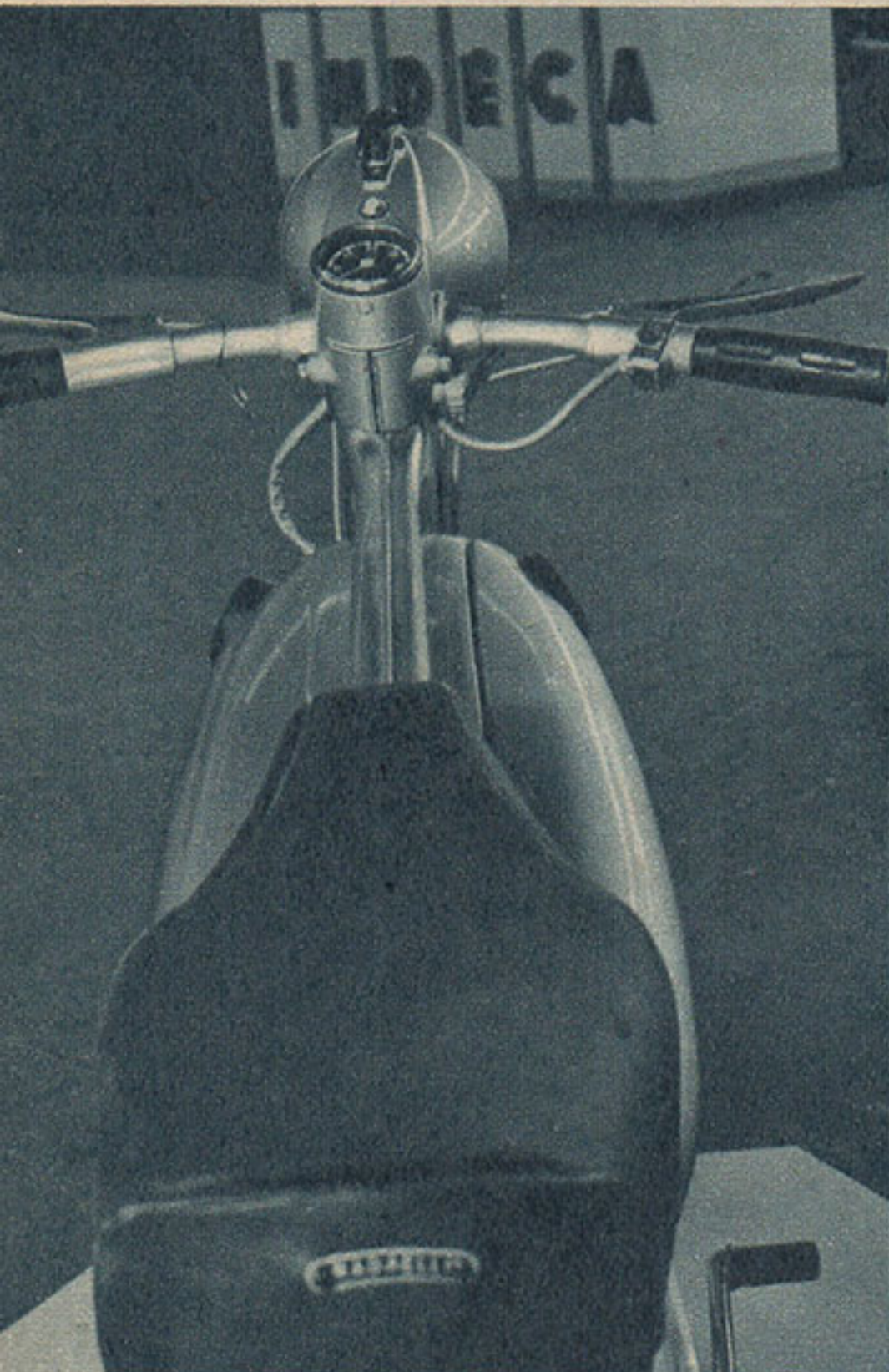


Les Jawa 56 comportent un carter secondaire étanche, des freins centraux et une pédale unique kick-sélecteur.

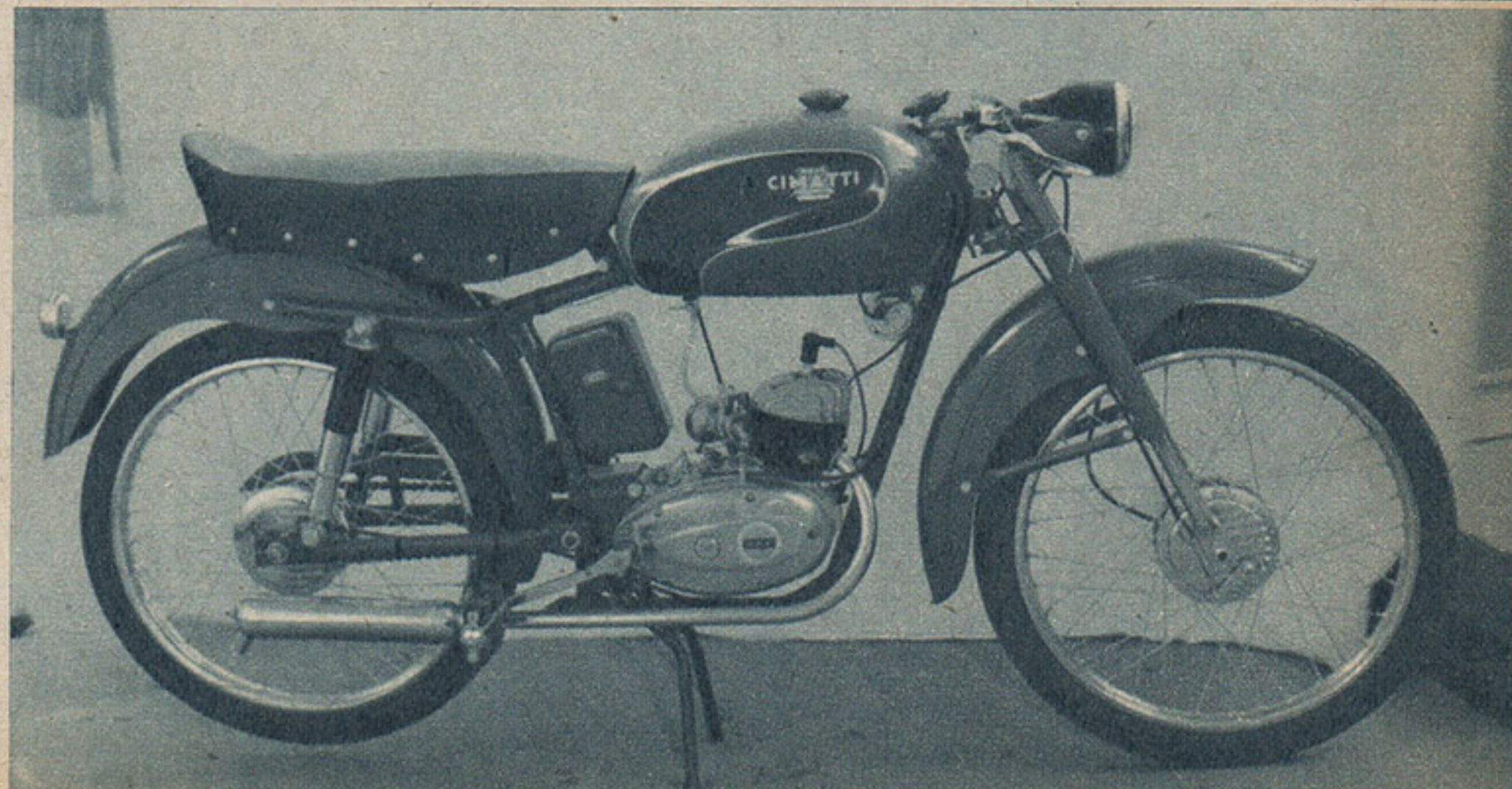




Le 98 cc. Motom apparaît comme une réalisation d'avant-garde. Il est à regretter que seuls les Italiens soient à même de donner le ton en construction motocycliste. A chacun sa spécialité, pourrions-nous conclure !



Le scooter Rumi « Formicchino », dont le succès en France ne fait que croître.



Cyclomoteur Cimati « Grand-Sport », moteur H.M.W.

Les Succès continuent!...

Après avoir triomphalement remporté le

BOL D'OR 55

toutes catégories



ajoute à son palmarès ses
brillants succès dans les

SIX JOURS INTERNATIONAUX

1^{re} et 2^e
pour la **COUPE D'ARGENT**
2^e
du concours **TROPHÉE INTERNATIONAL**
1^{re}
sur 25 concurrents des **CLUBS-ÉQUIPES**

20 MÉDAILLES D'OR
10 MÉDAILLES D'ARGENT
20 MÉDAILLES DE BRONZE

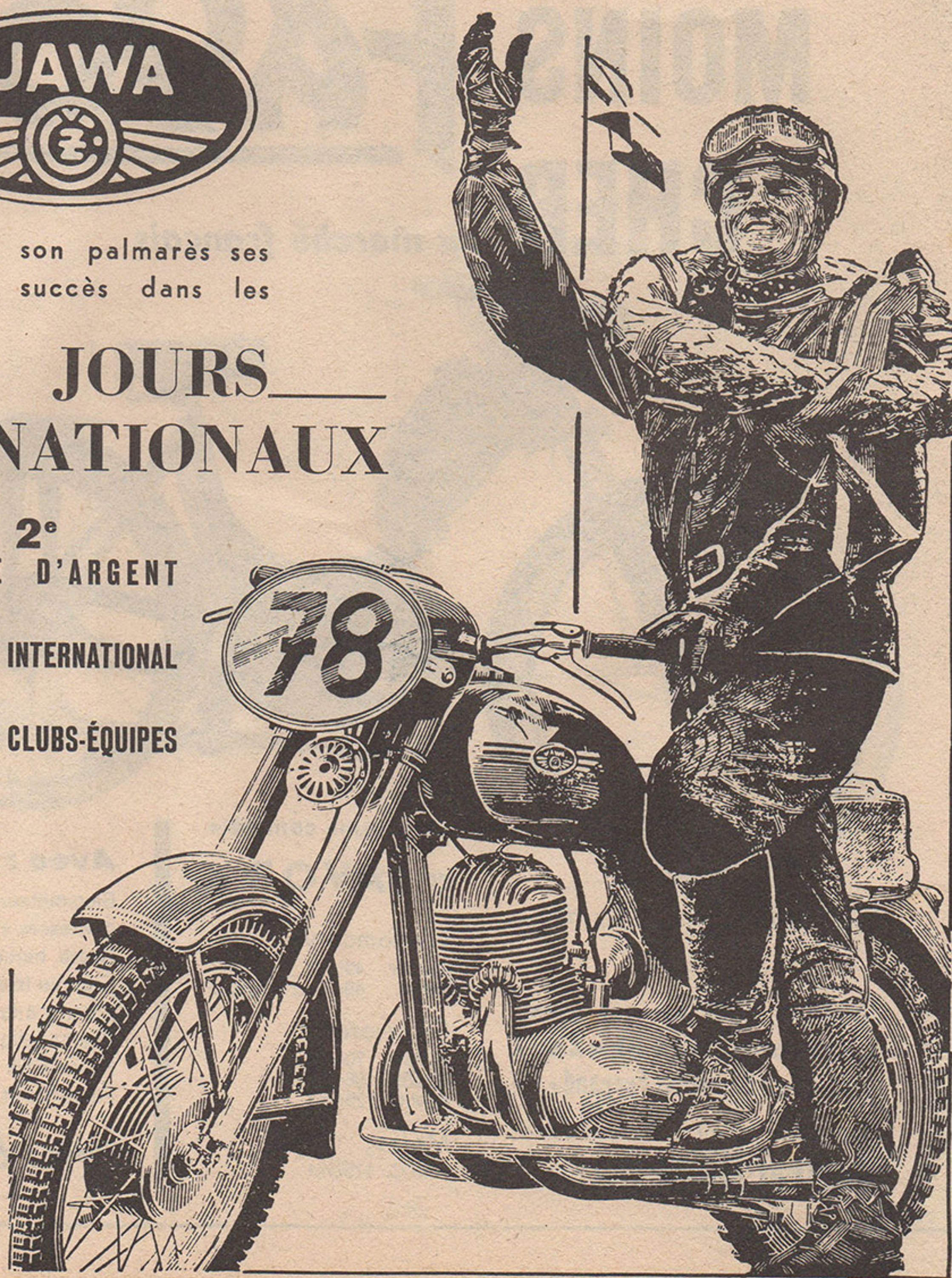
MOTOKOV
PRAGUE

Agent général :

ETS J. POCH

127, Avenue de Neuilly
NEUILLY-SUR-SEINE

MAI. 61-70



LE VELOMOTEUR

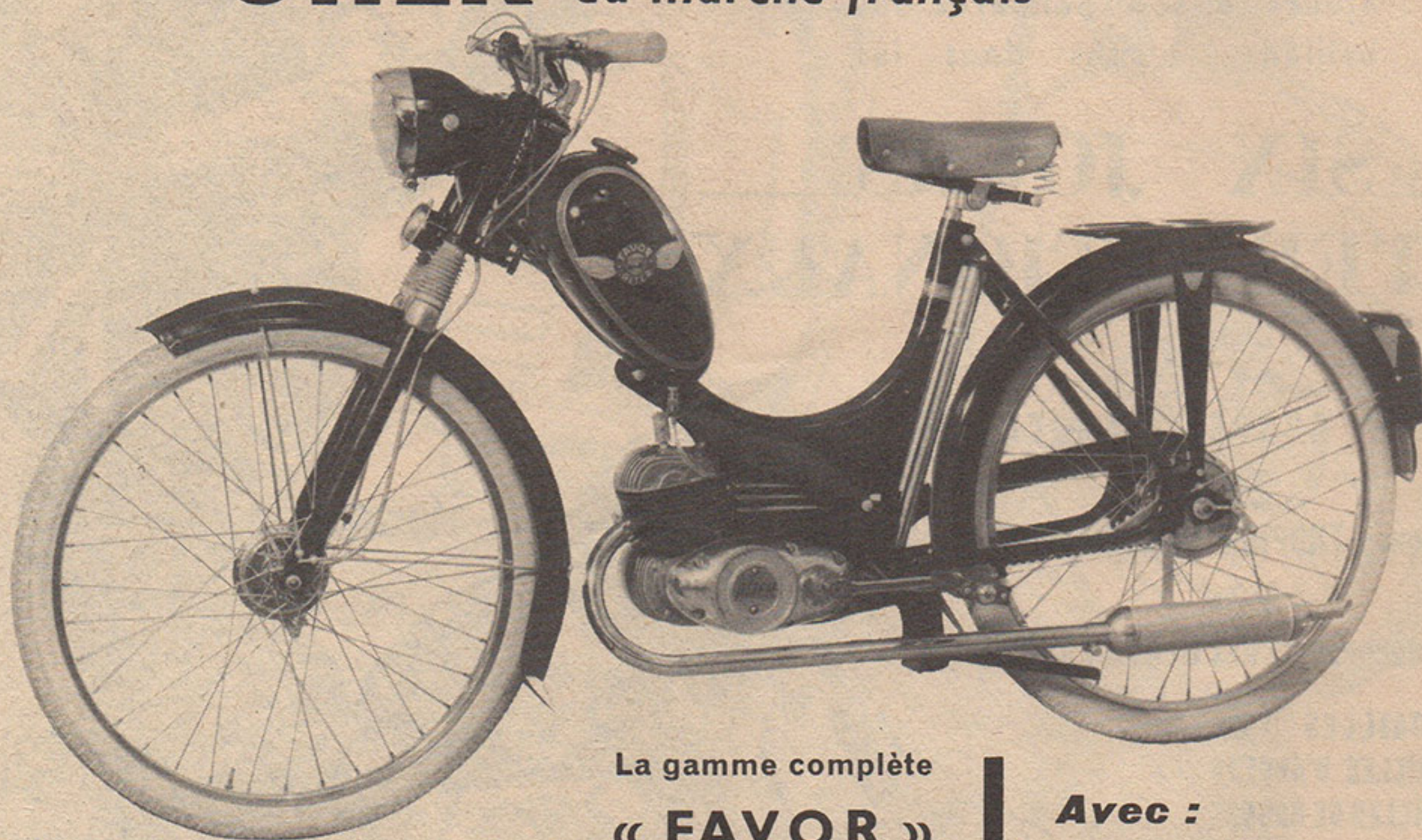
LE
MOINS
CHER

FAVOR

du marché français

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles

MOTUL
MIX-COURSES



Vélocycle 3 CV Type V.A.L. 70 cm³

Vente à crédit par nos agents

CATALOGUE SUR DEMANDE

aux usines à **Clermont-Ferrand** (P.-de-D.)

Agent distributeur p. Paris et Seine :

Central Motor 23, rue du Louvre
PARIS 1^{er}

La gamme complète

« FAVOR »

Cyclomoteurs :

Junior. 49cm³

Alter.. 49cm³ 2 vitesses

Vélocycle :

Alter.. 70cm³

Sachs. 98cm³

A.M.C. 125cm³

Motos :

A.M.C. 175cm³

Avec :

Bloc-moteur ALTER caréné

(2 vitesses et point mort)

Cadre berceau monopoutre

Fourche télescopique

2 freins à tambour

Chaîne unique

Réservoir à l'avant

Équipement luxe

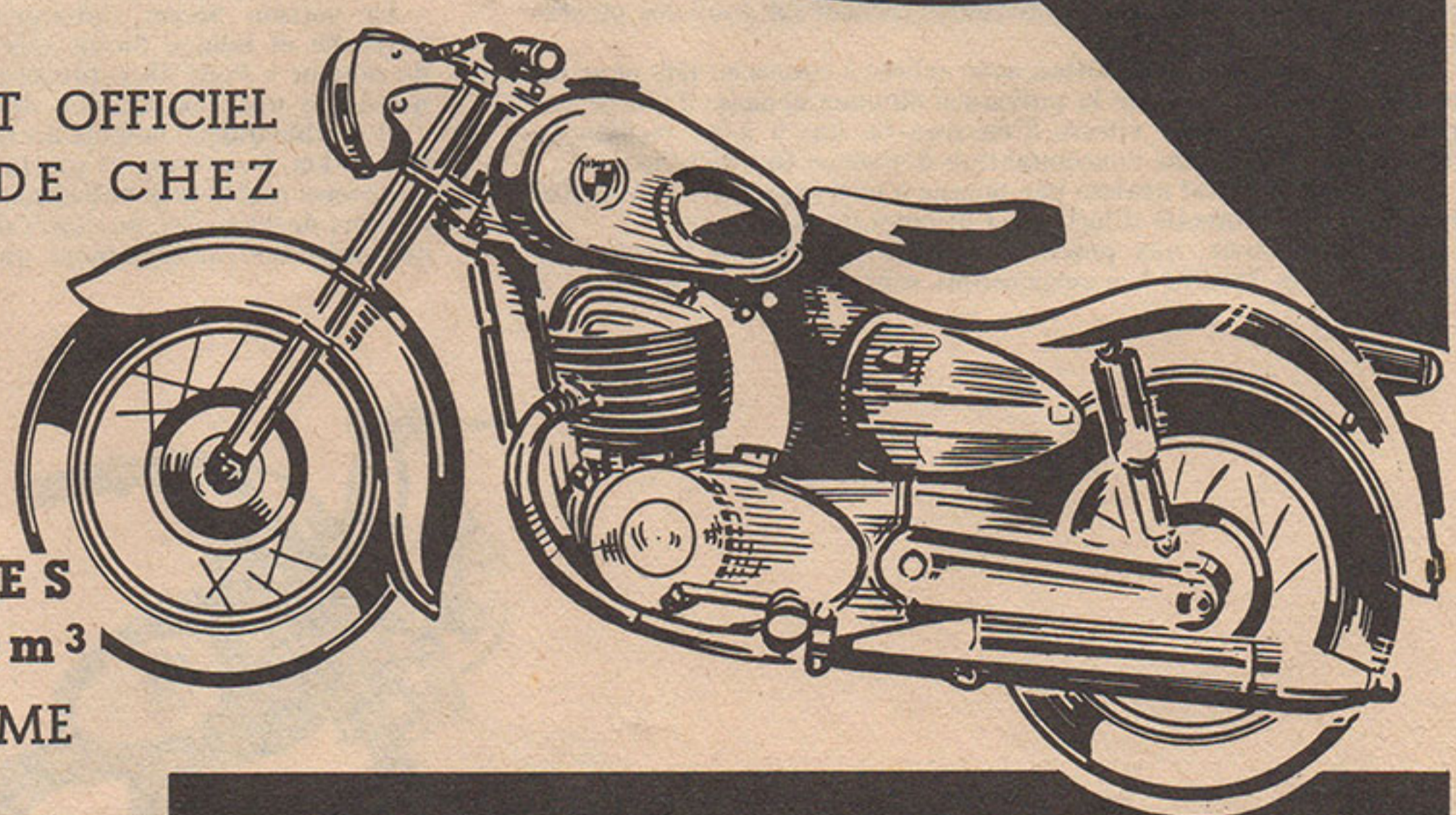
Prix : 66.400 fr.

Appréciez-vous vraiment un service

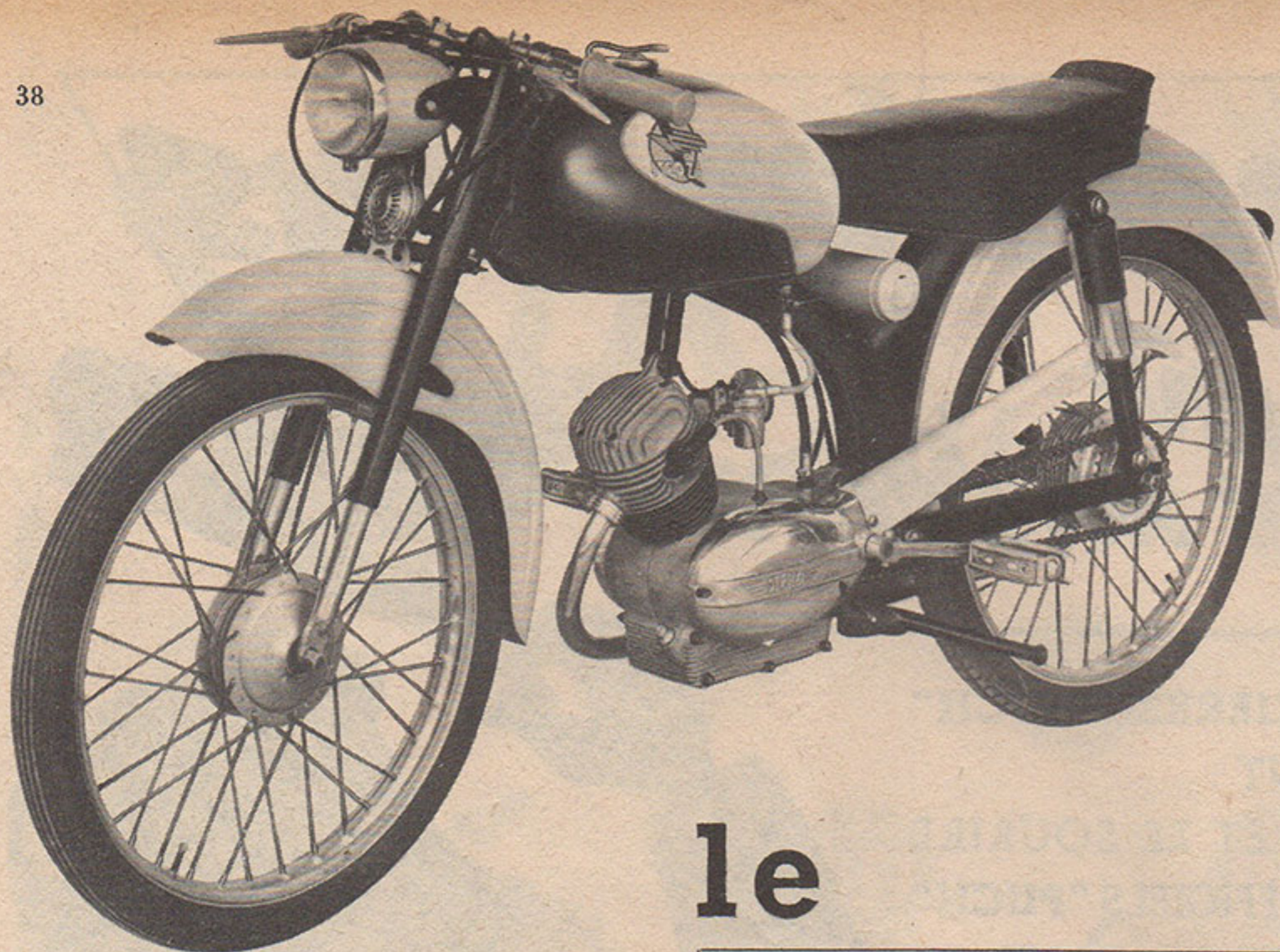
...VOUS APPRECIEREZ "PUCH"
 PARTEZ CONFIANT :
 L'INTELLIGENCE ET LE SOURIRE
 DES 250 AGENTS OFFICIELS "PUCH"
 VOUS VAUDRONT PARTOUT ET
 TOUJOURS UN "SERVICE" SUR,
 IMMEDIAT... COMPLET !
 AVEC UNE "PUCH"... ON PASSE !
 QUELLE QUE SOIT LA ROUTE,
 QUEL QUE SOIT LE TEMPS,
 LE SERVICE "PUCH" VEILLE
 SUR VOUS !

*
 IL Y A UN AGENT OFFICIEL
 "PUCH" PRES DE CHEZ
 VOUS.

3 CYLINDRES
 125 - 175 - 250 cm³
 SPORT ET TOURISME



COSMOS-PUBLICITÉ 4



Le 49 cm³ Pony « sprint »
traité en moto légère.

le

PONY 49 cm³

LA maison Sterzi, bien connue en Italie par ses motocyclettes de 125 cm³ et 175 cm³ deux temps, dont elle assure entièrement la construction et par une moto 175 cm³ quatre temps, équipée d'un moteur Franco Morini, construit un nouveau cyclomoteur de 49 cm³ : le « Pony 49 ».

L'originalité de ce nouveau venu est le moteur quatre temps avec distribution à arbre à cames en tête ! C'est la première fois qu'un petit moteur de moins de 50 cm³, destiné à l'usager, est équipé avec une telle distribution, réservée, jusqu'à présent, aux engins construits pour les tentatives de records ou pour des prestations sportives.

L'avantage de la distribution avec arbres à cames en tête pour un moteur de 49 cm³ est que la puissance obtenue dépasse 2 ch, ce qui permet d'obtenir une vitesse d'environ 65 km/h à un régime de 6.500 tr/mn, avec une consommation d'essence très réduite.

Le « Pony 49 » est graissé par pompe à engrenages, ce qui assure la quantité rationnelle d'huile aux organes de la culasse.

Ce petit moteur, aux possibilités surprenantes, est monté dans un cadre très étudié. Les suspensions sont du type télescopique à

l'avant et oscillante à l'arrière tout comme s'il s'agissait d'une machine de cylindrée moyenne.

Le « Pony 49 » est construit en deux modèles : « Sprint » et « Tourist ».

La différence entre ces deux types est déterminée par la forme et la capacité du réservoir, un guidon plus bas et plus étroit pour le « Sprint ».

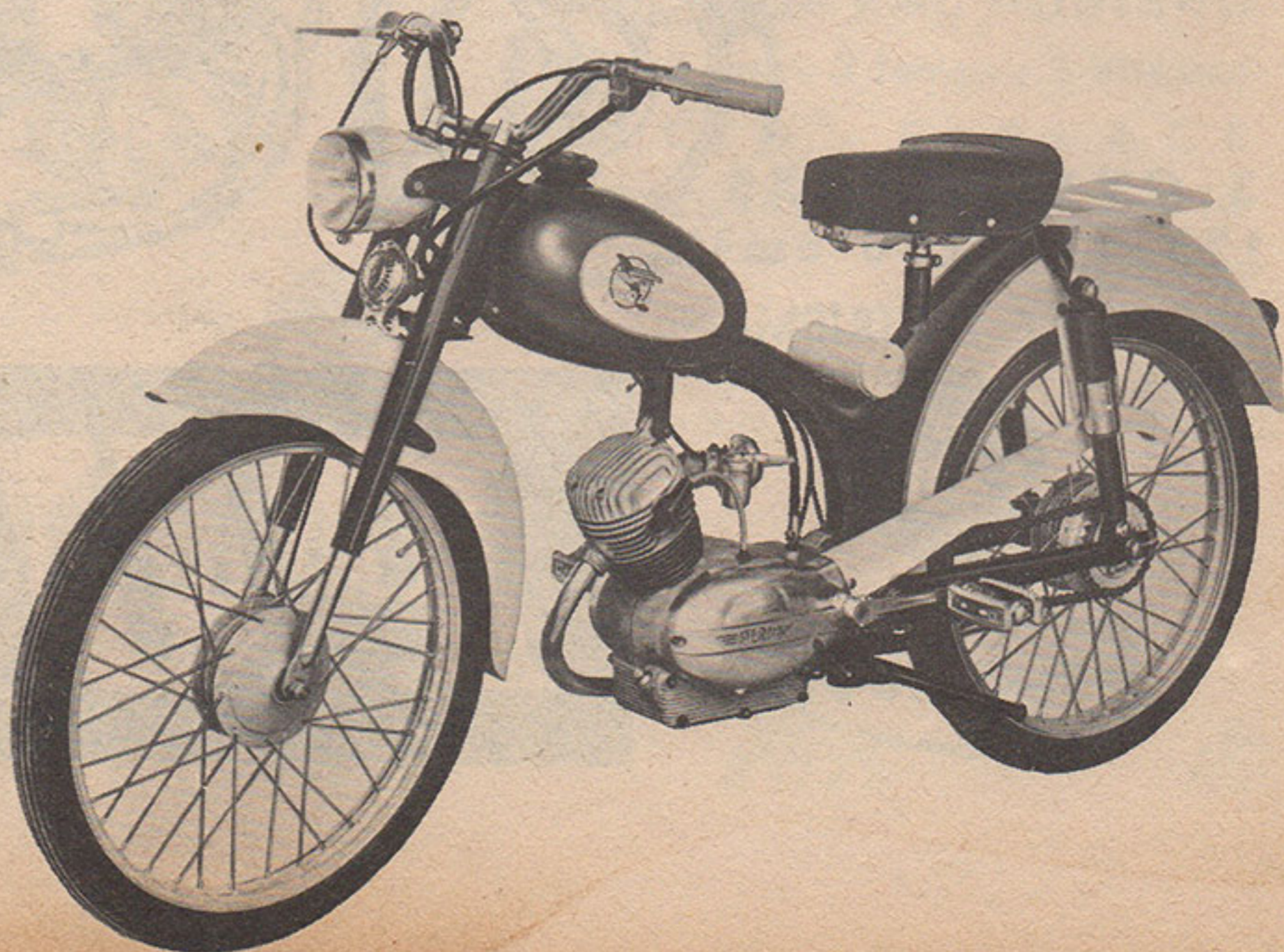
Le cadre est en tubes, du type ouvert, mais le moteur est attaché à la partie supérieure du cadre par le couvercle de la culasse.

La maison Sterzi s'attaquera prochainement aux records de moyenne et longue durée avec un engin caréné, très bas, équipé du moteur « Pony 49 » qui sera comprimé à 1/12, alors que le type normal a une compression de 1/6,5.

Il semble que ce moteur de record atteindra une vitesse de pointe de 130 km/h environ, ce qui lui permettrait de dépasser les vitesses moyennes réalisées dernièrement par Guazzoni, et aussi de se mettre à l'abri de surprises possibles de la part de Alpino, Devil et Demm, qui préparent actuellement un engin d'une même cylindrée.

Franco LINI.

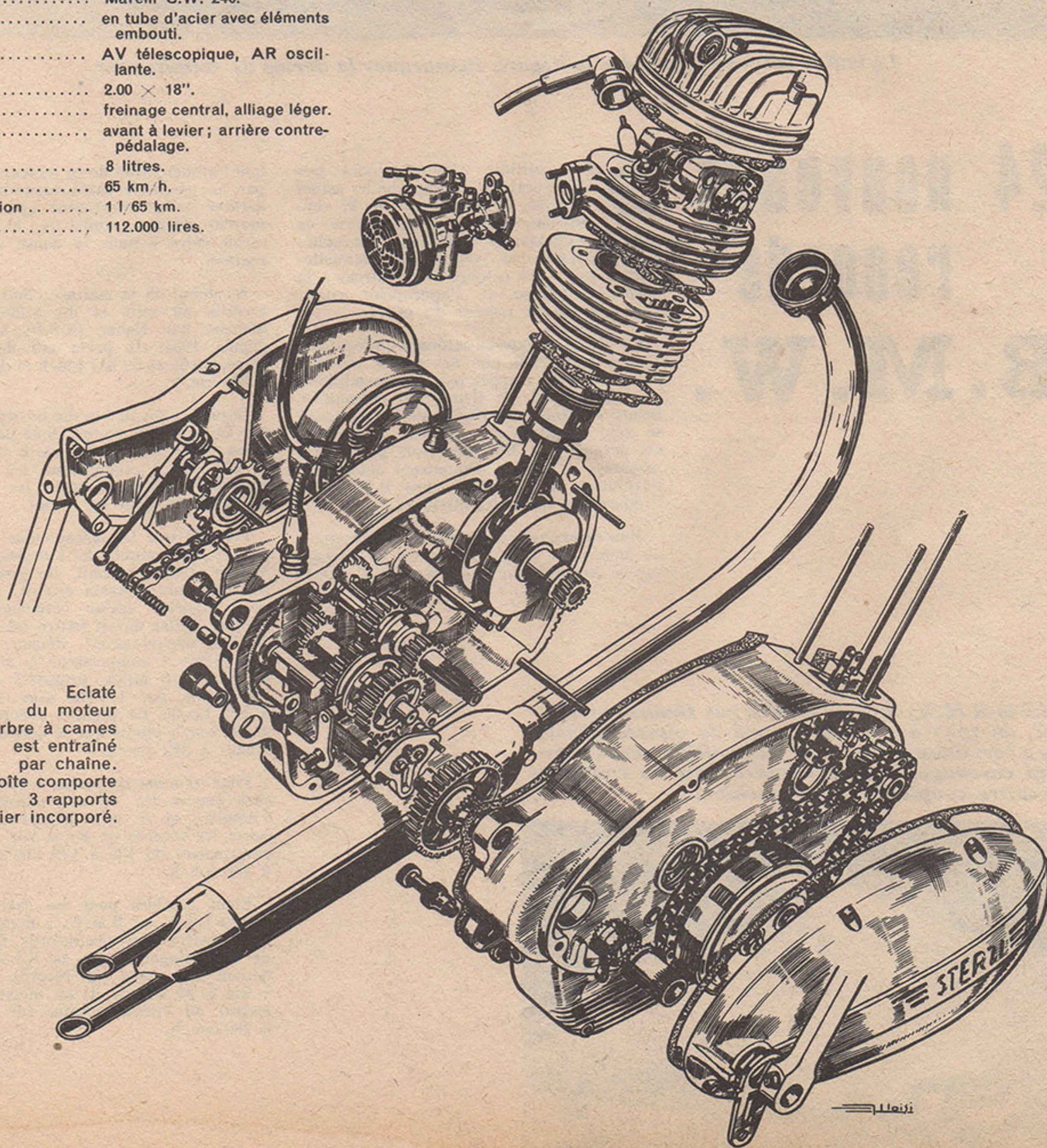
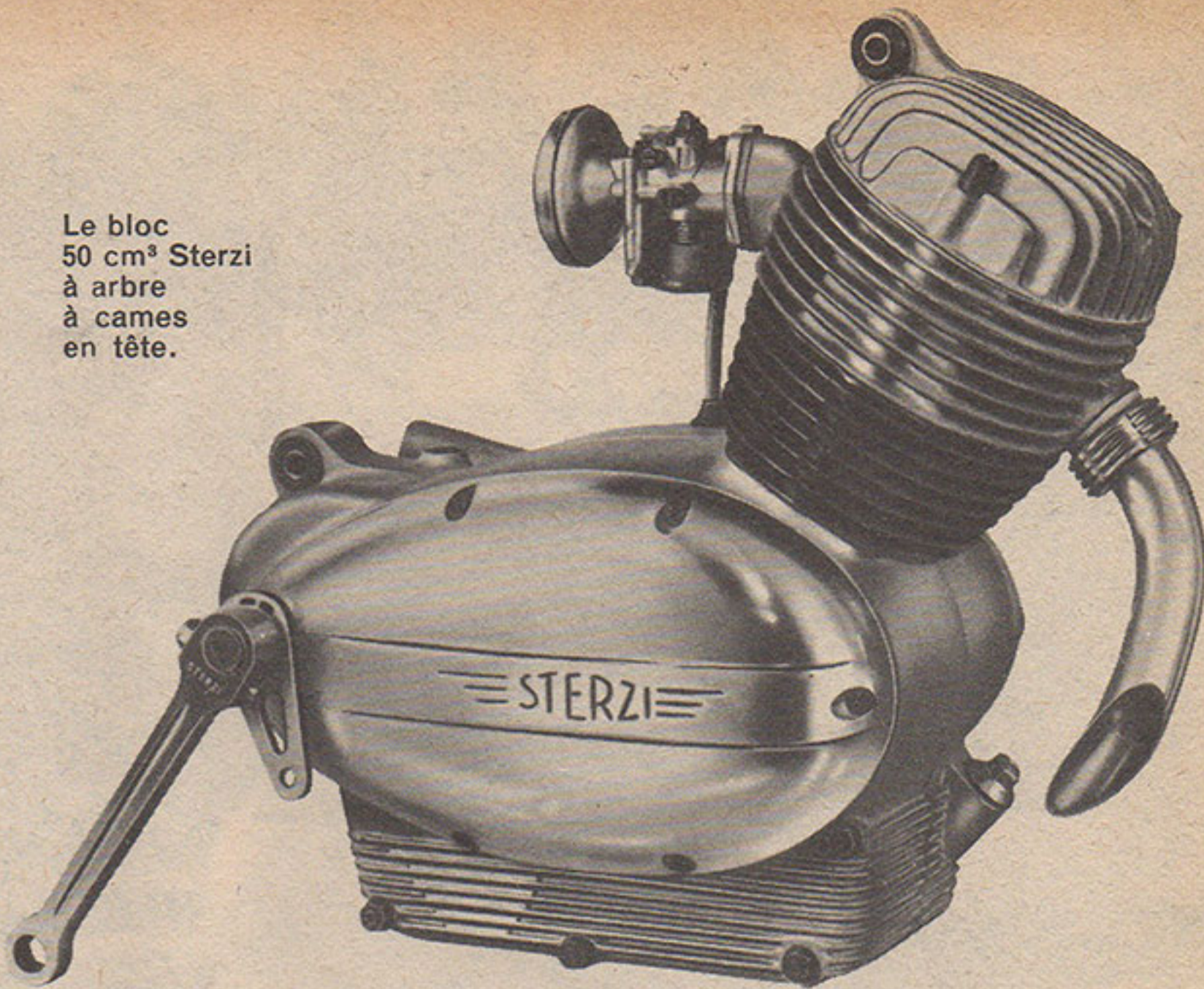
Le Pony « touriste », bien que d'allure plus tranquille, conserve sensiblement les mêmes performances que le « Sprint ».



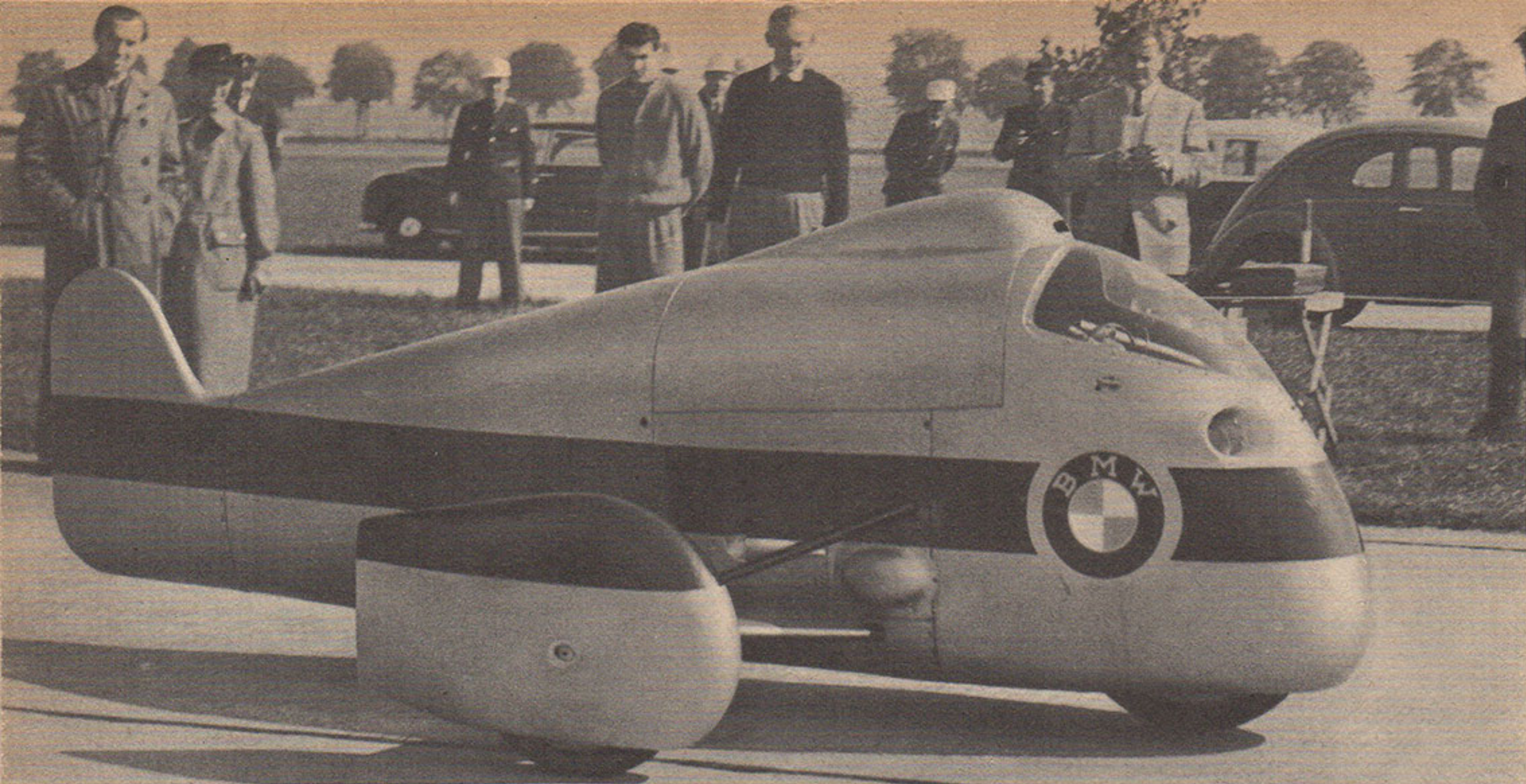
Caractéristiques

Cycle	4 temps.
Nombre de cylindre ...	un.
Alésage	41 mm.
Course	37,5 mm.
Distribution	arbre à cames en tête avec soupape inclinée à 60°.
Graissage	pompe à engrenages.
Puissance effective	2,2 ch.
Régime	6 500 tr/mn.
Cylindre	en fonte.
Culasse	en alliage léger.
Embiellage	sur galets.
Mise en marche	à l'arrêt avec pédalier incor- poré.
Nombre de vitesses	trois.
Changement de vitesse.	en bloc avec commande par poignée.
Transmission primaire .	chaîne.
Embrayage.....	à disques multiples dans un bain d'huile.
Carburateur.....	Weber de 11.
Volant magnétique	Filso 6 V, 18 W.
Bougie	Marelli C.W. 240.
Cadre	en tube d'acier avec éléments embouti.
Suspension	AV télescopique, AR oscil- lante.
Roues.....	2.00 x 18".
Moyeux	freinage central, alliage léger.
Freins	avant à levier; arrière contre- pédalage.
Réservoir.....	8 litres.
Vitesse	65 km/h.
Consommation	1 l/65 km.
Prix	112.000 liras.

Le bloc
50 cm³ Sterzi
à arbre
à cames
en tête.



Eclaté
du moteur
l'arbre à cames
est entraîné
par chaîne.
La boîte comporte
3 rapports
et le pédalier incorporé.



Le bolide est prêt à prendre le départ. Remarquez la dérive de stabilisation.

24 nouveaux records B.M.W.

DES conditions atmosphériques très défavorables ont empêché les usines B.M.W. de s'attaquer, le 27 septembre dernier, à une série de records. Ces mêmes conditions atmosphériques étaient, par contre, exceptionnellement bonnes le 4 octobre et permirent à la firme munichoise de s'approprier vingt-quatre nouveaux records du monde.

En voyant le nouveau carénage qui équipait l'attelage de Noll lors des divers records, nous avons été frappés par sa ressemblance avec la B.M.W. de Henne qui détenait le record du monde de 1937 à 1951. Les lignes se sont, néanmoins, affinées; l'ensemble est devenu plus bas. Les trois photos des machines de circuit démontrent clairement l'évolution du carénage chez B.M.W. et l'importance qu'on lui attribue.

Mais revenons à ces records. L'ex-champion du monde W. Noll pilotait donc un attelage caréné 500 cm³, sans compresseur. Il paraît

que l'alimentation de ce moteur était assurée par un ensemble carburateur-injecteur. Ce dernier aurait fonctionné aux bas et aux moyens régimes, tandis que le carburateur serait entré « dans la danse » aux hauts régimes.

Au début de la matinée, Noll attaqua les records du mile et du kilomètre lancé, détenus par Bohm (N.S.U. compresseur) depuis 1951. Il porta ces deux records respectivement de 247 km/h et de 262 km/h à 280 km/h.

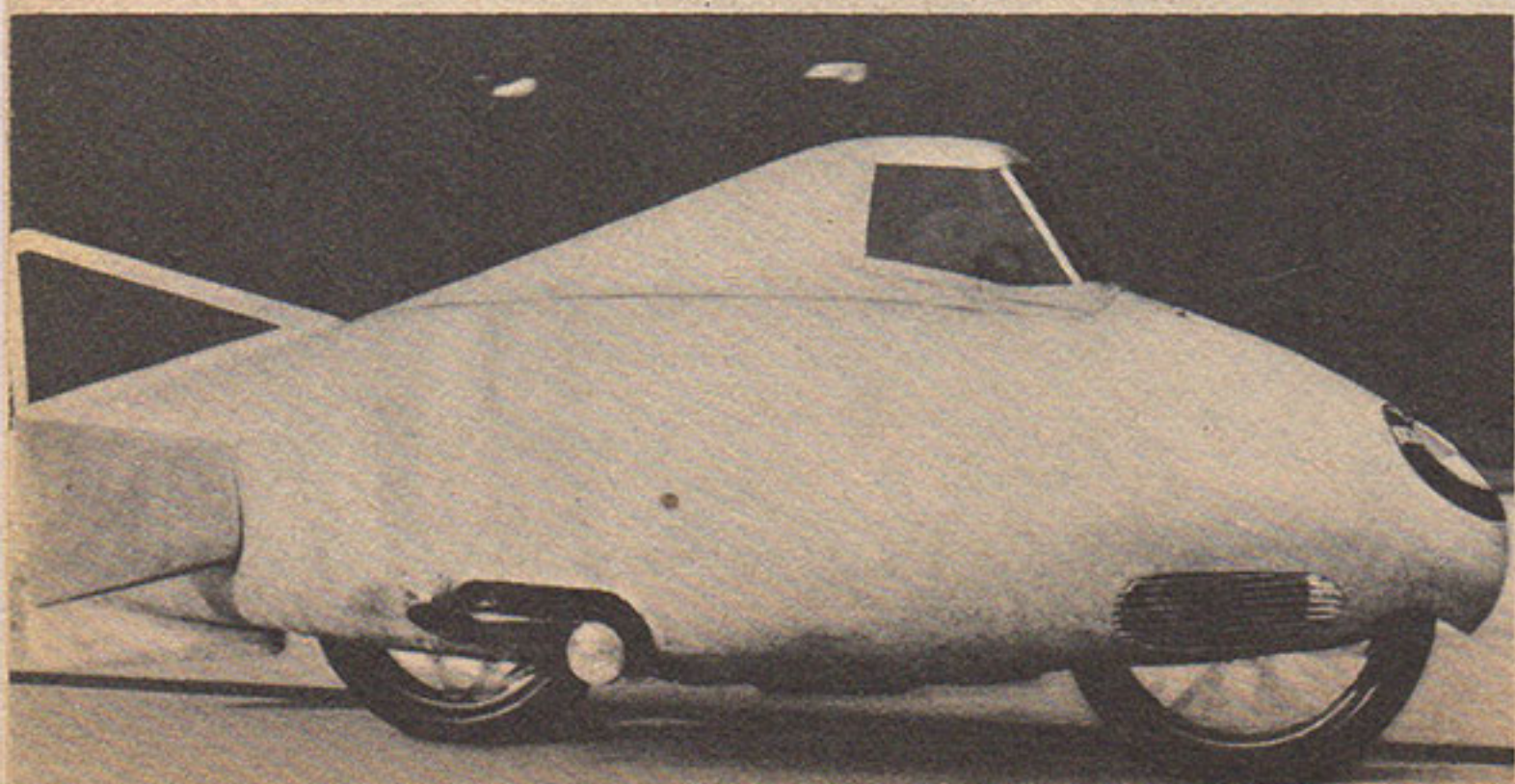
Ensuite ce fut au tour des records de Cavana sur Guzzi d'être battus. Noll parcourut les 5 km départ lancé à 271 km/h et les 5 miles à 276 km/h améliorant les précédents records de 73 km/h (pour les 5 miles) et de 65 km/h (pour les 5 km).

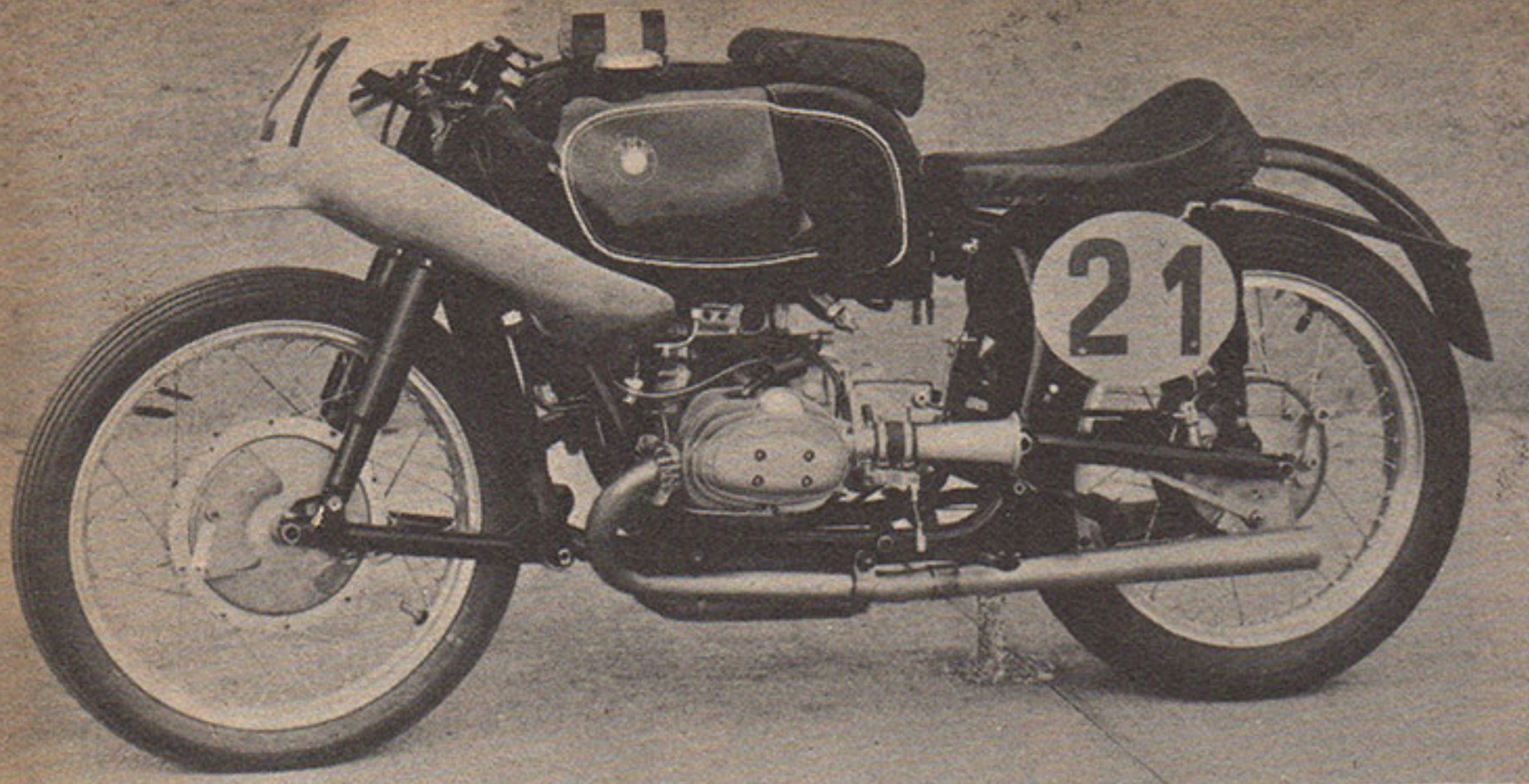
Pendant que les mécaniciens changeaient le couple conique de l'attelage de Noll, Walter Zeller prenait la piste sur une 500 cm³ solo, version circuit. La machine ne comportait qu'un carénage partiel à l'avant. Zeller devait battre les records des 10 km, départ arrêté, détenu par Taruffi sur Gilera à compresseur à 222 km/h et celui des 10 miles, propriété du regretté Ray Amm sur Norton sans compresseur à 221 km/h. Le premier record fut porté à 233 km/h tandis que le second est maintenant à 242 km/h.

Pour terminer ces tentatives, Noll s'appropriera encore les records sidecar pour le kilomètre et le mile départ arrêté. Noll porta les records de Bohm sur N.S.U. respectivement de 136 à 138 km/h et de 157 à 166 km/h.

Etant valables pour les catégories 500, 750 et 1.000 cm³ B.M.W. a donc moissonné vingt-quatre nouveaux records. Sous réserve de l'homologation par la F.I.M., B.M.W. détient donc tous les records sidecar de 1 km à 24 heures et, en même temps, le record de vitesse absolue sur trois roues à 280 km/h.

Voici la B.M.W. carénée pilotée par Henne qui détenait, de 1937 à 1951, le record de vitesse absolu. Il y a certainement un « air de famille » avec le nouveau carénage. Il serait intéressant de connaître le maître-couple des deux machines!





Ceci était l'un des premiers essais de carénage des machines de circuit chez B.M.W...

Tableaux des nouveaux records

Sidecar

1 km, départ lancé, 280 km/h (ancien record, Burns, Vincent H.R.D., 262 km/h).

1 mile, départ lancé, 280 km/h (ancien record, Bohm, N.S.U., 247 km/h).

1 km, départ arrêté, 139 km/h (ancien record, Bohm, N.S.U., 136 km/h).

1 mile, départ arrêté, 166 km/h (ancien record, Bohm, N.S.U., 157 km/h).

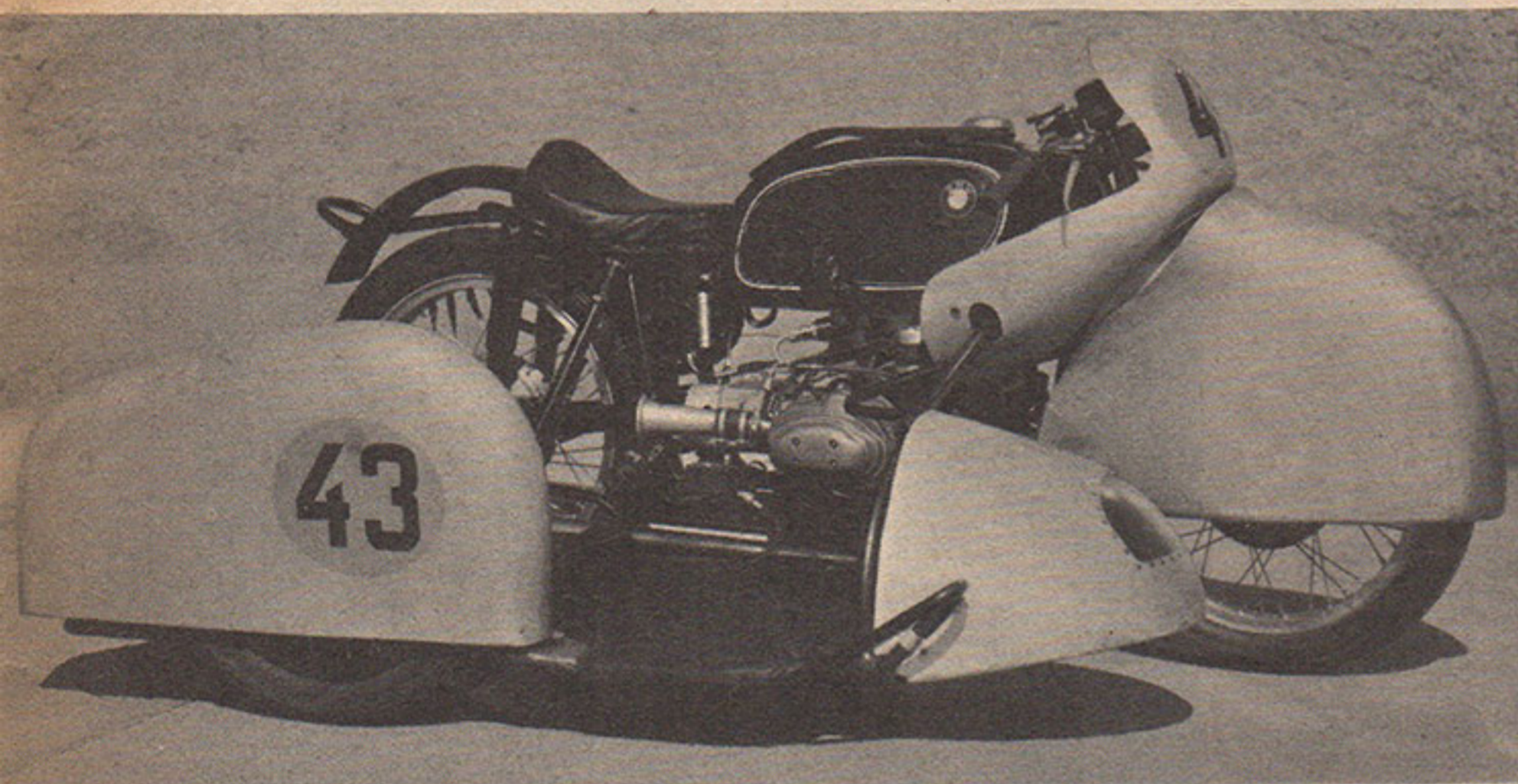
5 km, départ lancé, 271 km/h (ancien record, Cavanna, Guzzi, 206 km/h).

5 miles, départ lancé, 276 km/h (ancien record, Cavanna, Guzzi, 203 km/h).

Solo

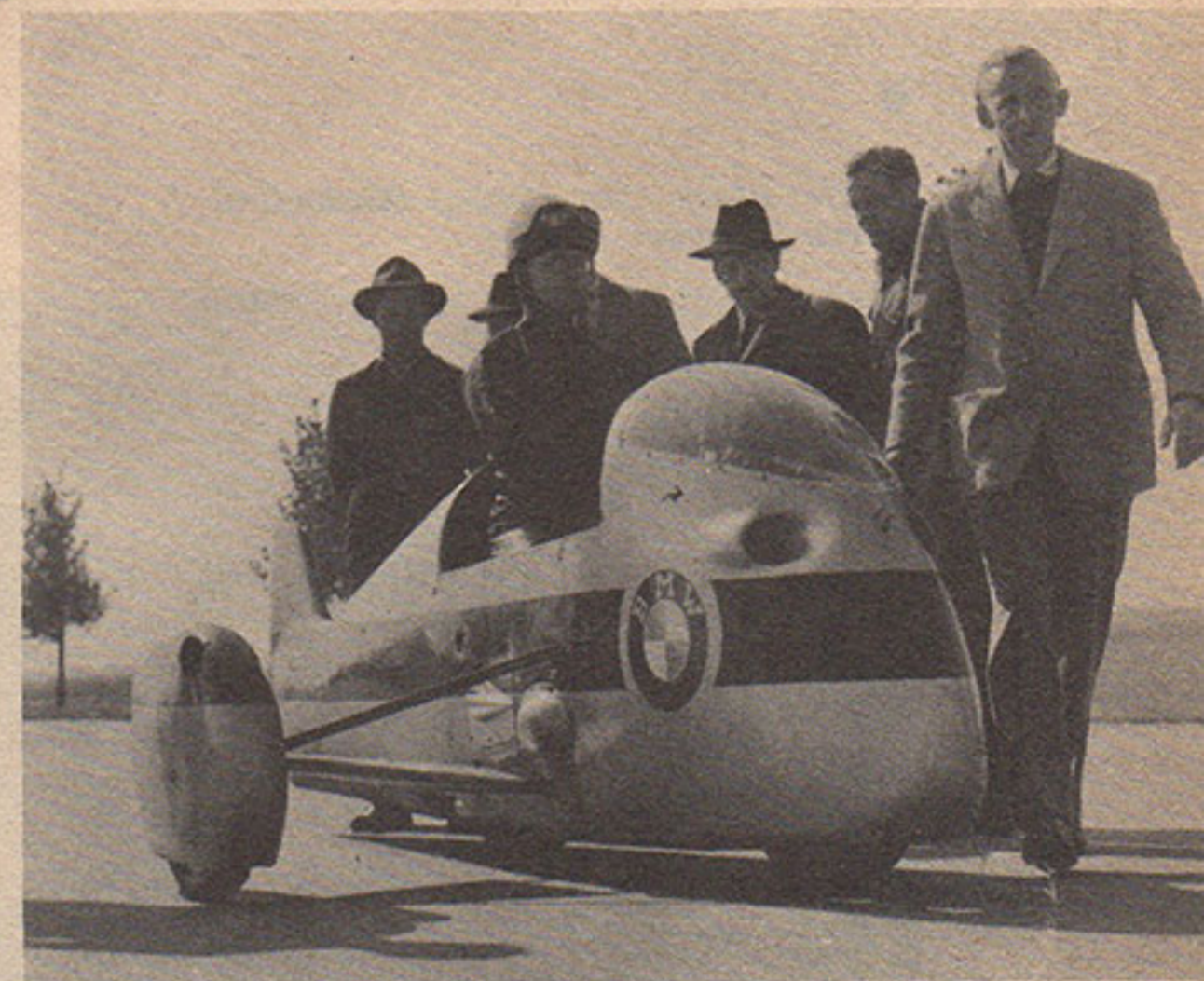
10 km, départ arrêté, 233 km/h (ancien record, Taruffi, Gilera, 222 km/h).

10 miles, départ arrêté, 242 km/h (ancien record, Ray Amm, Norton, 221 km/h).

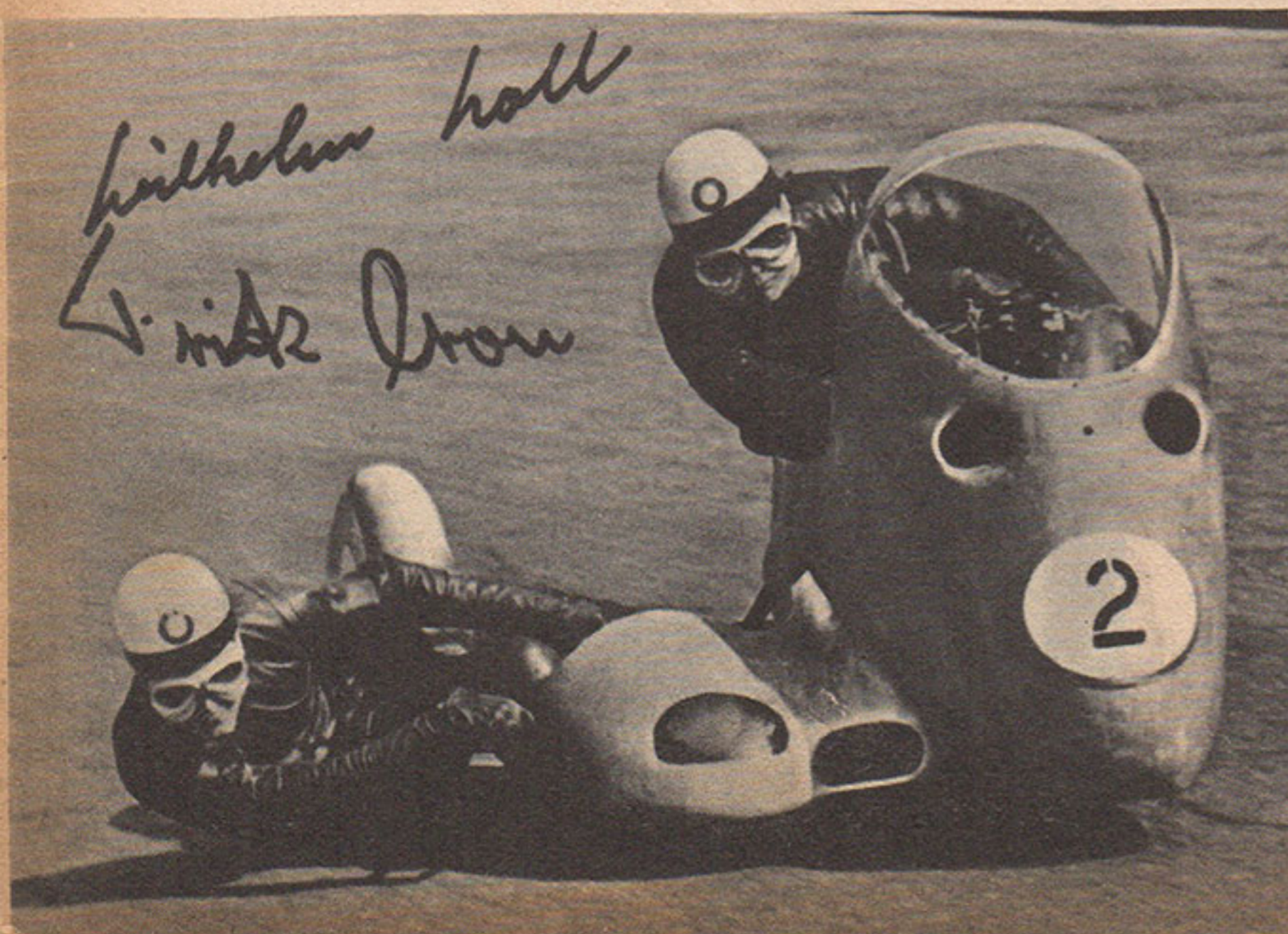


... qui fut développé ensuite comme le montre ce cliché.

Depuis deux ans environ on voit ces « monstres » sur tous les circuits. En sidecar, plus encore qu'en solo, le carénage a prouvé son efficacité.



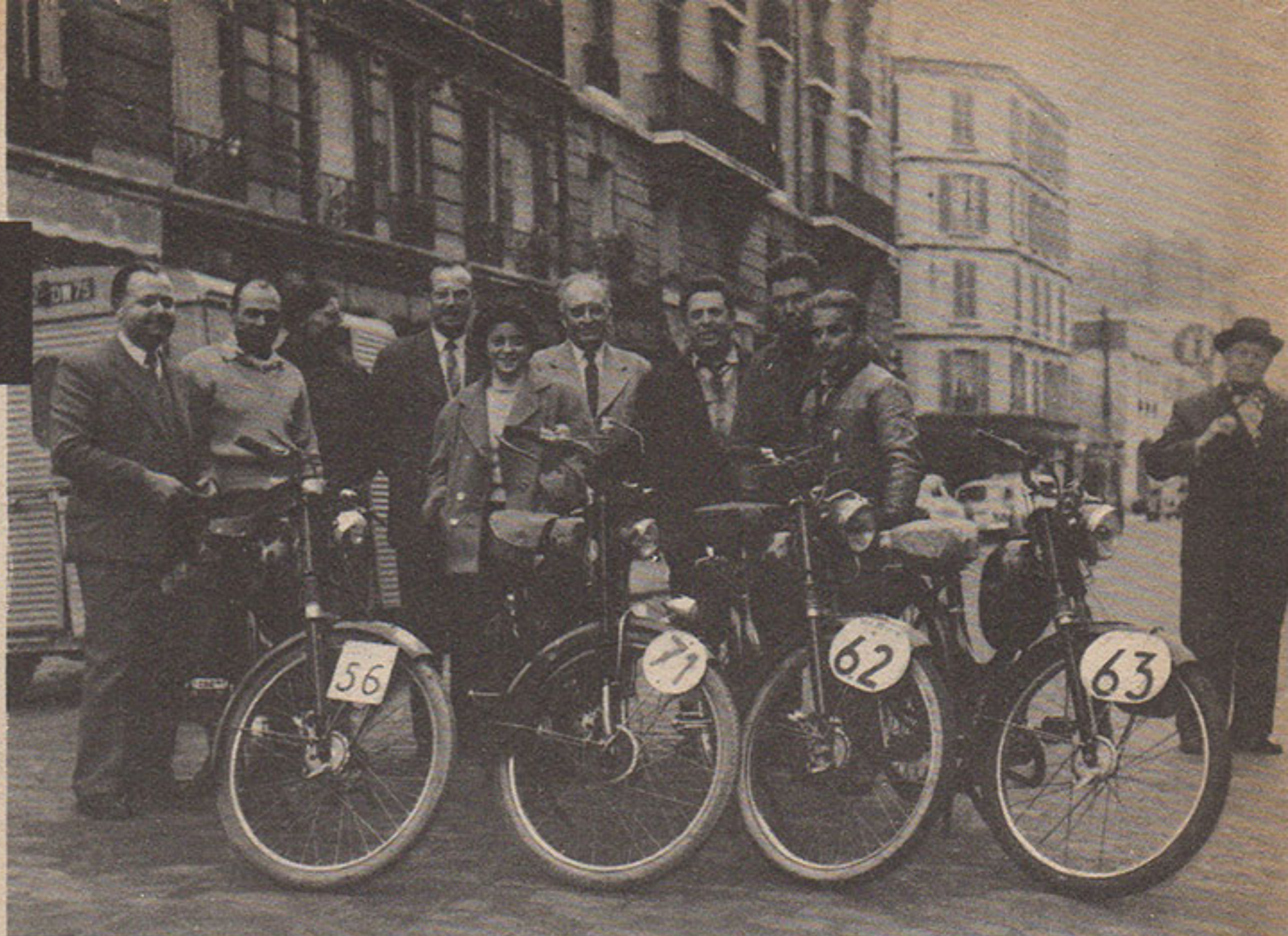
Noll attend le signe du départ. On distingue nettement la tôle enveloppant les barres inférieures du side et le lest. Au premier plan, M. V. Falkenhausen, chef du service des courses chez B.M.W.



PARIS-BREST

et retour

Ce rallye d'endurance, organisé par notre confrère *Le Journal du Cyclomoteur* et patronné par B.P. Energol, a vu la victoire de Primaux, sur Cointot-Rémondini. La sélection s'est opérée grâce à quatre épreuves auxiliaires : démarrage-freinage, course de côte, accélération, et zone chronométrée de 6 km.

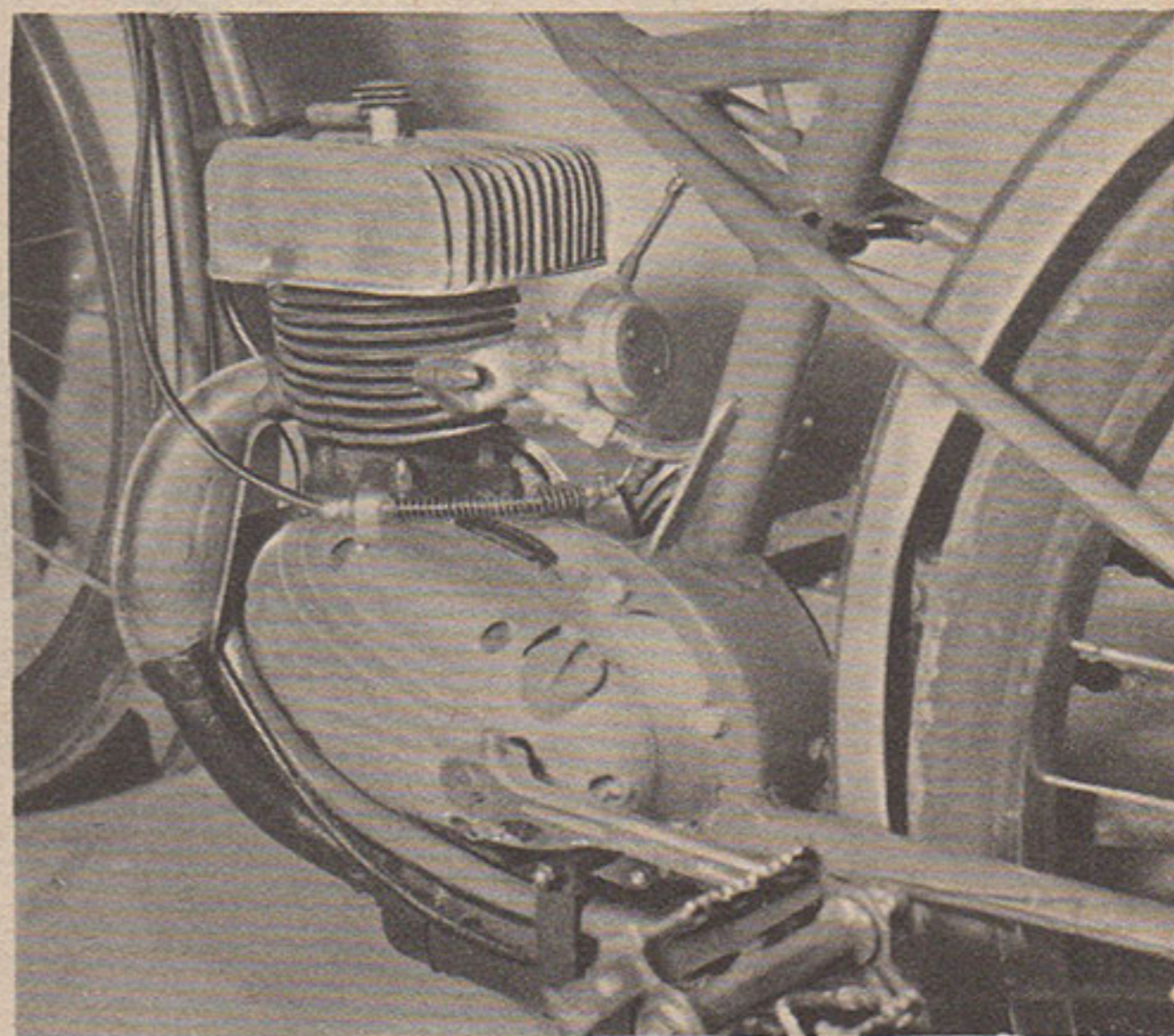


*L'équipe Favor-Arliguie, 4 au départ, 4 à l'arrivée
Une bonne performance des moteurs Alter.*

Classement général

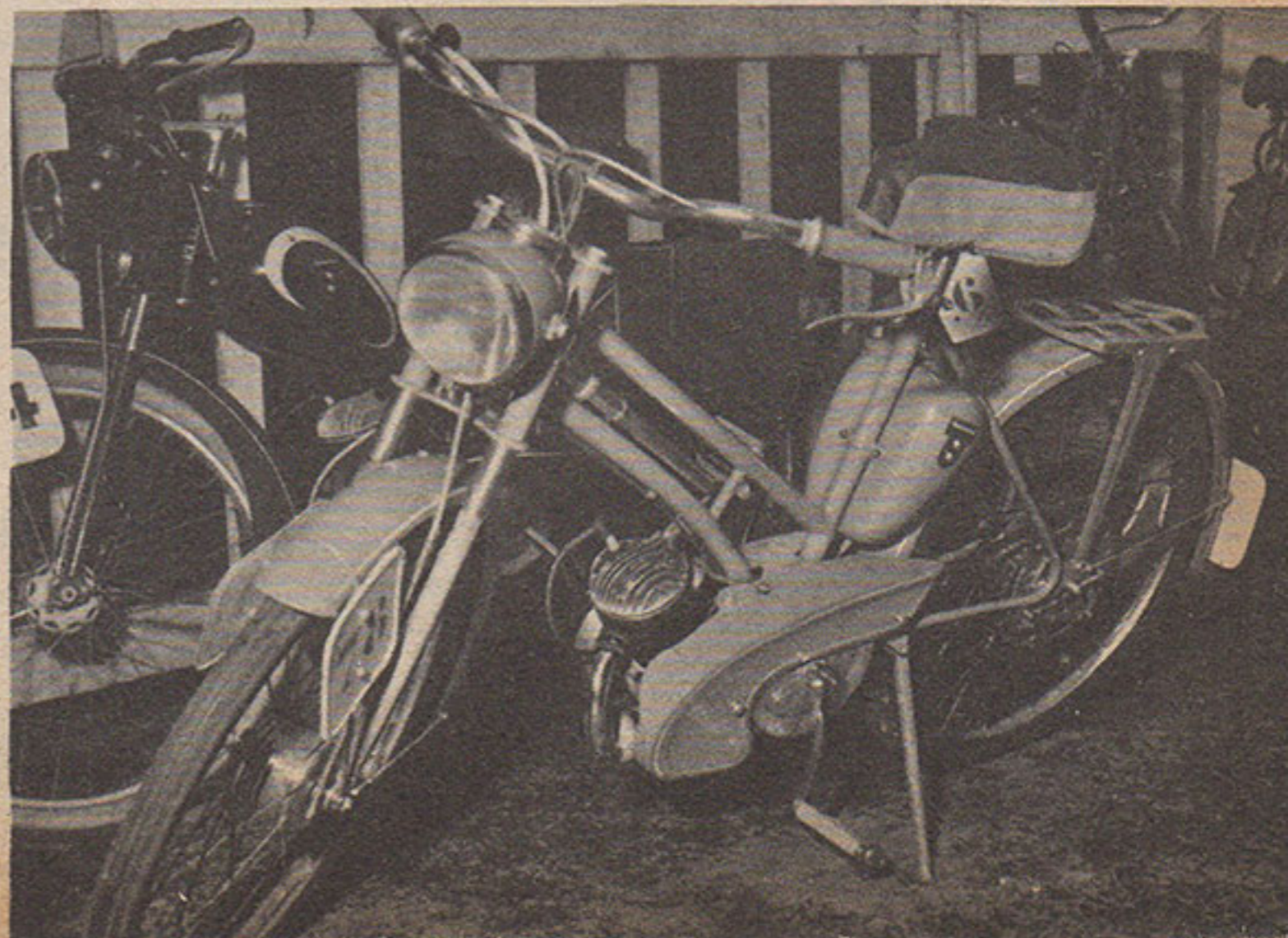
- 1^{er} PRIMAUX, Cointot-Rémondini, 58 pts ;
- 2^e MORPHYRE, C.N.C. Mistral, 68 pts ;
- 3^e FLETCHER, C.N.C. Cucciolo, 79 pts ;
- 4^e Maignen, Gitan Vap, 134 pts ;
- 5^e GAY, Philippe Myster, 143 pts ;
- 6^e HERPIN, Favor Alter, 162 pts ;
- 7^e SOURTY, Martinet, 200 pts ;
- 8^e ROBAS, Paloma Lavalette, 203 pts ;
- 9^e MORNAS, Martinet, 213 pts ;
- 10^e PASCAUD, Gilson Myster, 221 pts ;
- 11^e DEPHILIPPON, Philippe Myster, 258 pts ;

●
*Claire Blaise, sur Cointot-Rémondini,
enleva l'épreuve de côte,*



Super-culasse sur un moteur Le Poulain.

●
Les Paloma de série s'alignaient dans l'épreuve.

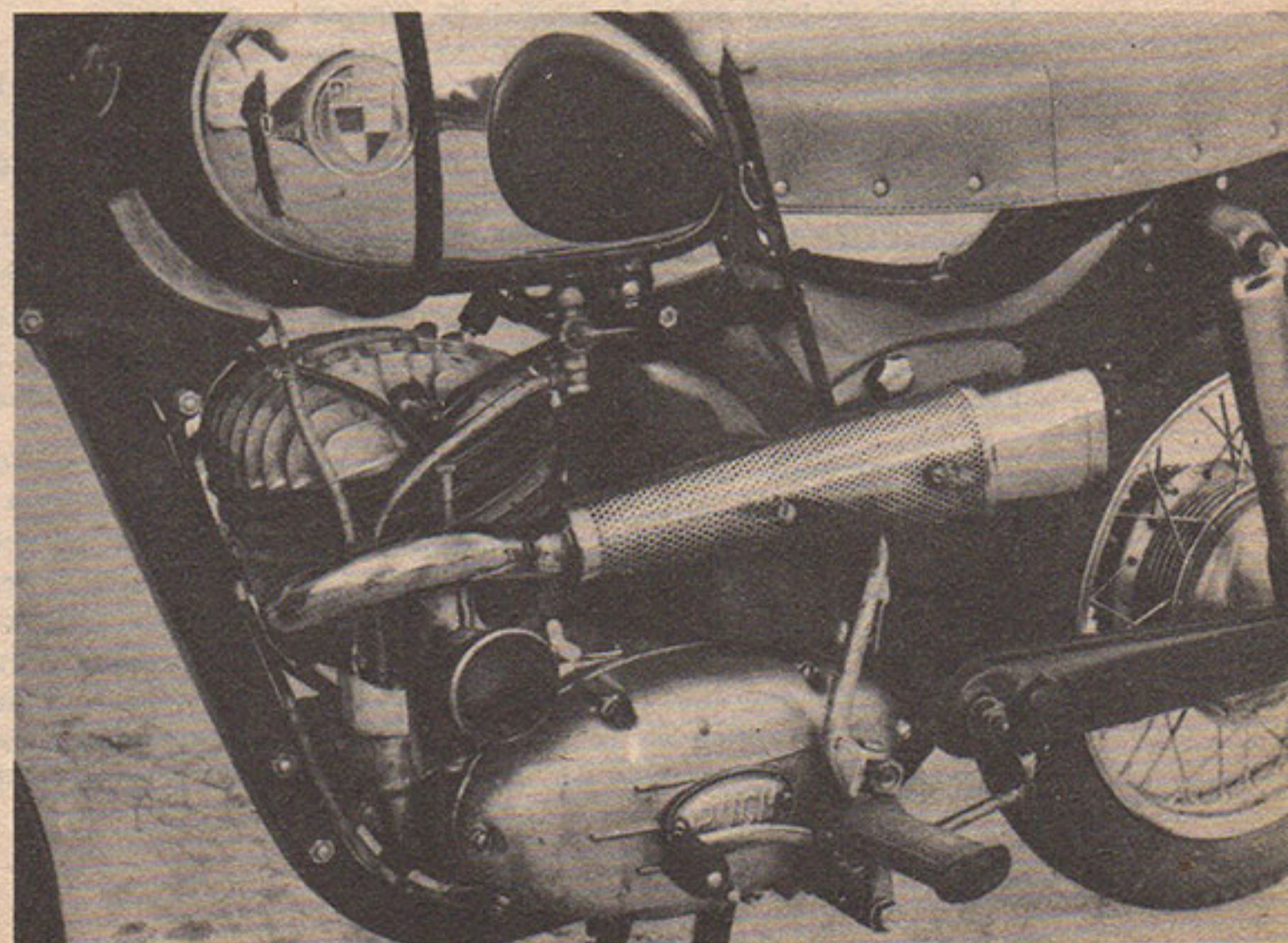
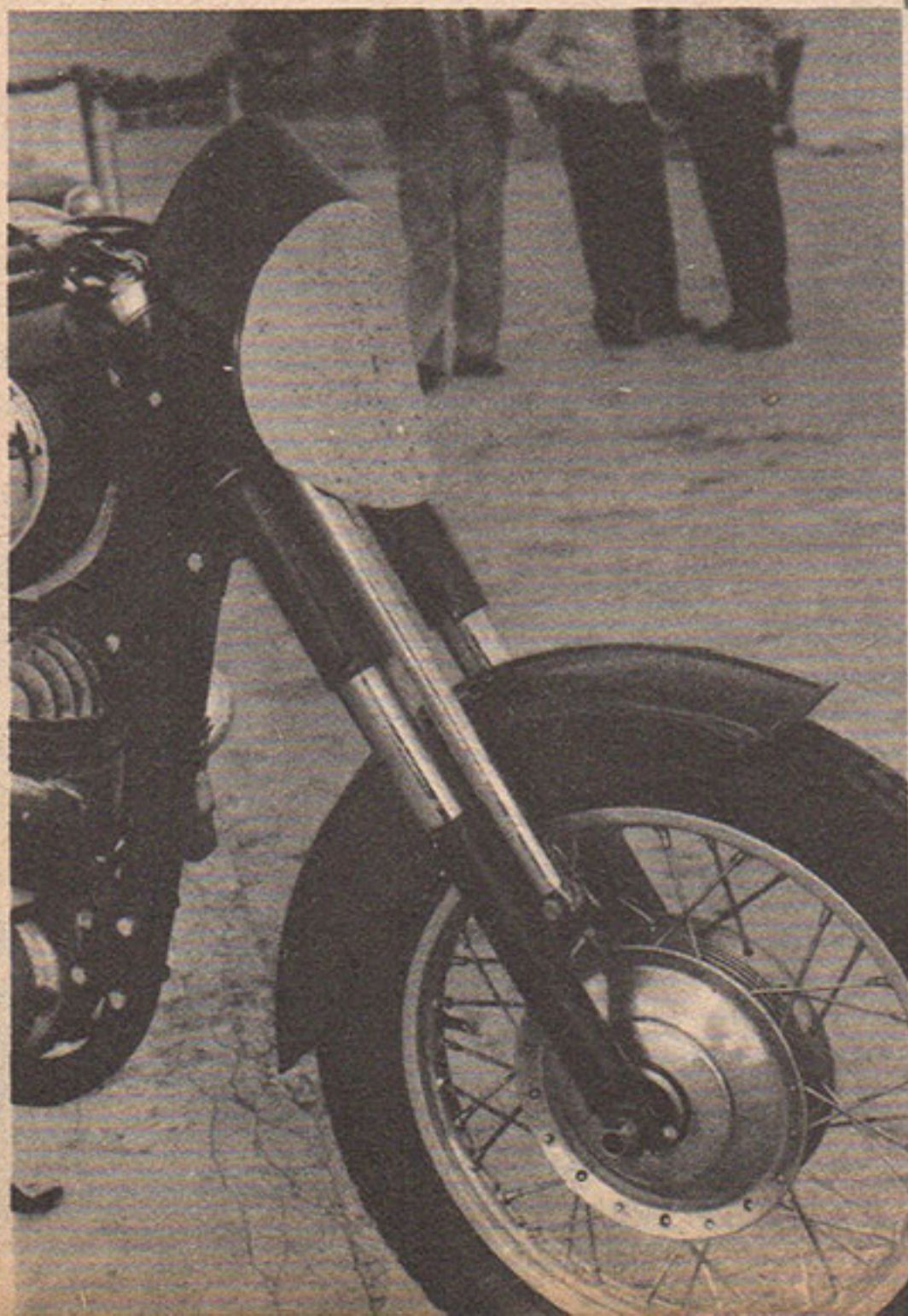
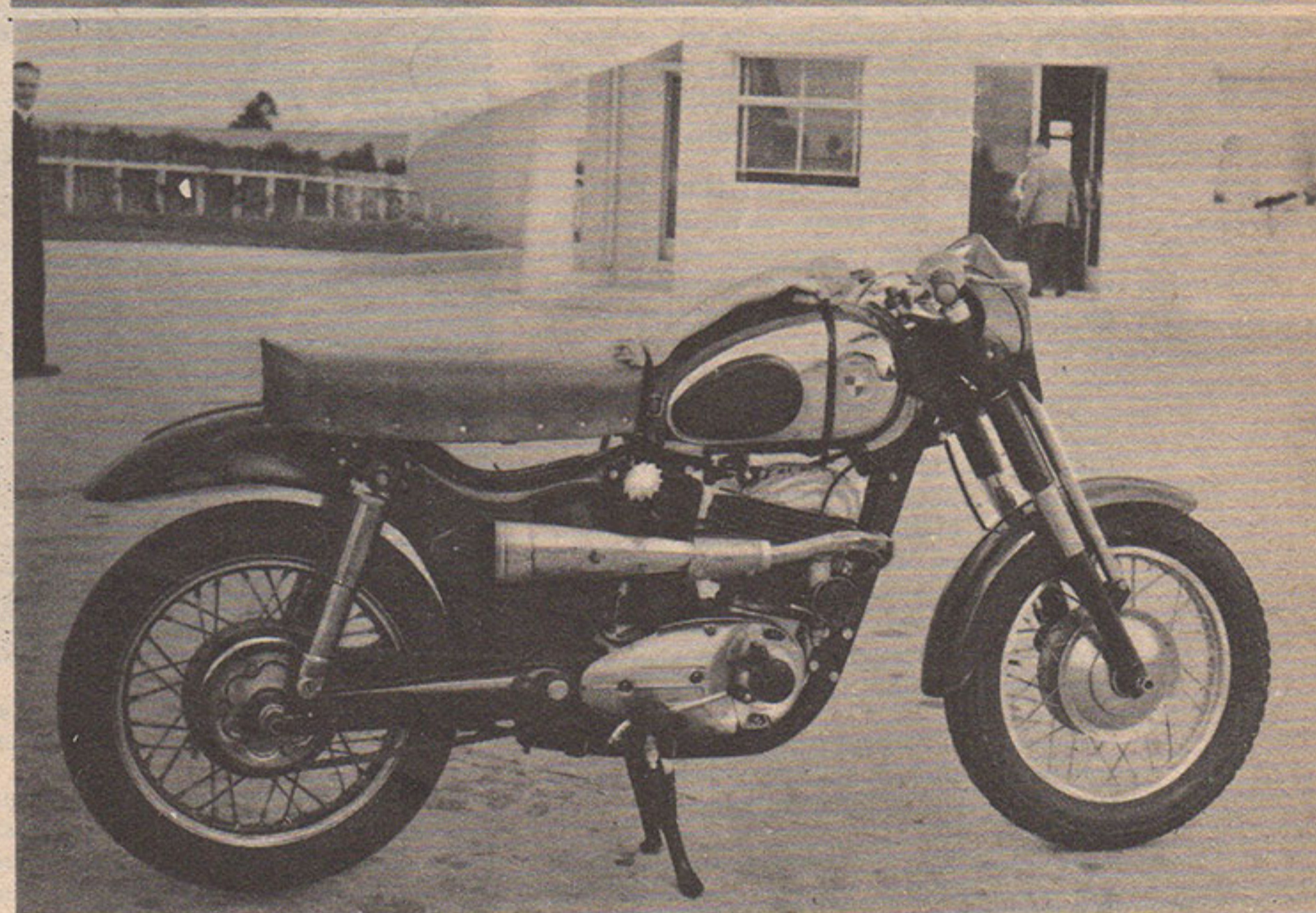
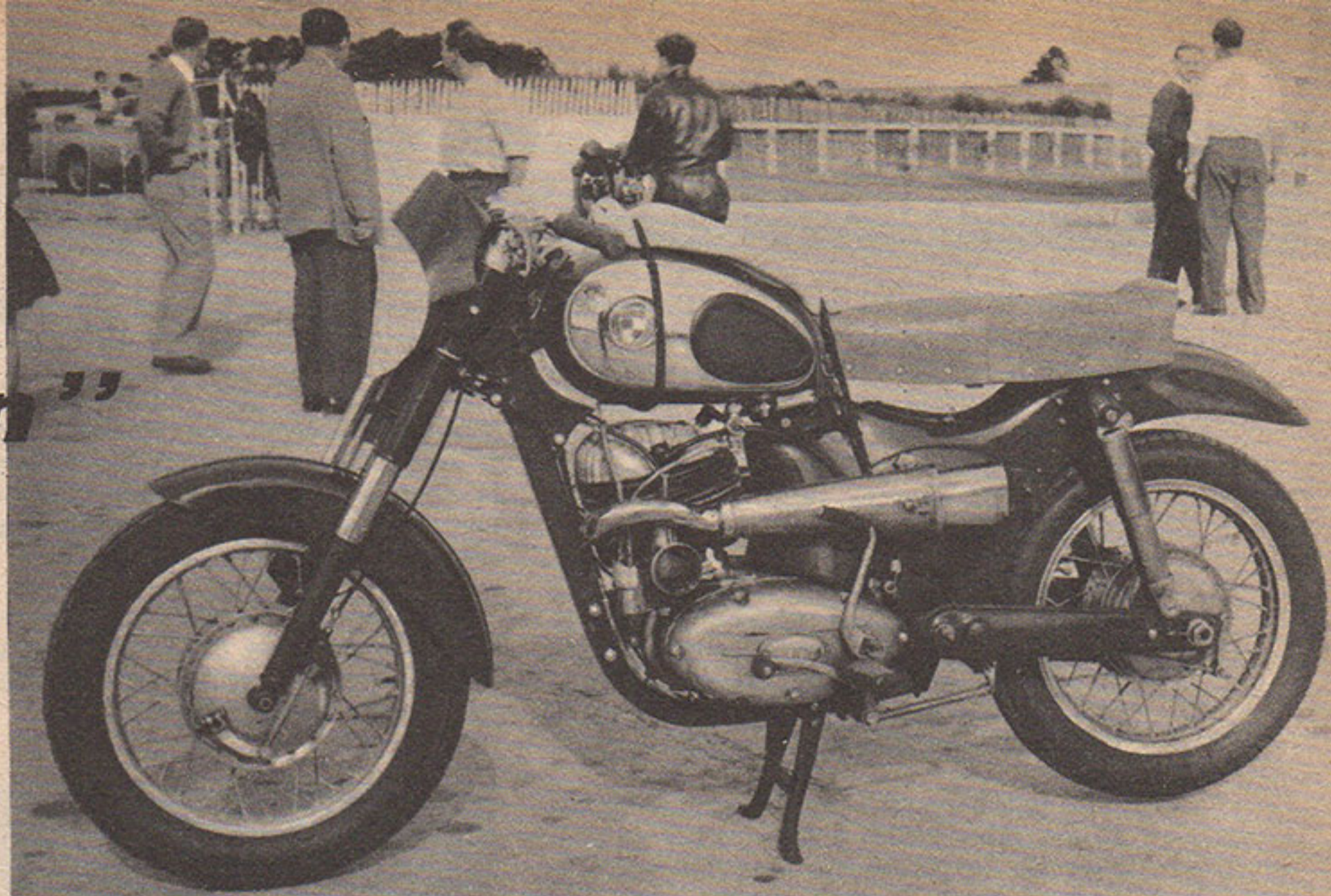


250 cm³ PUCH

“Compétition”

QUELQUES machines de ce type ont été confiées par la maison Puch à plusieurs agents sportifs de la marque. Moury notamment en possède une avec laquelle il se distingua en début de saison. Nous avons pu photographier à Montlhéry, en cours de mise au point, celle appartenant aux Établissements Humblot.

Le cylindre, analogue à celui des machines « Bol d'Or » est en alliage léger chromé dur. La partie cycle s'apparente étroitement à la série, mis à part un amortisseur supplémentaire sur la fourche. La vitesse atteindrait 150 km/h.



DE BREST A QUIBERON

(suite du n° 156)

Pour le repos ou la saison, Concarneau mérite un arrêt de plusieurs jours. Ville complète où l'on trouve tout ce qui peut séduire l'estivant, le touriste, et l'homme de goût. Le port est très actif, les bateaux petits ou grands y sont nombreux, et leur pêche alimente sans cesse le gouffre des conserveries.

On y pratique surtout la pêche en haute mer et les bâtiments partent en tournée souvent pour plusieurs jours. Les installations du port sont récentes et les gens y étant aimables on peut les visiter sans risquer de se faire éconduire comme un intrus.

La Ville close est le repaire des marchands de souvenirs. Reliée à la terre par un pont c'est une île, placée dans le port et entourée de hauts remparts que l'on peut visiter. Elle est un peu trop encombrée de commerçants qui proposent des objets d'art très beaux, mais qui retiennent peut-être trop l'attention dès qu'on entre dans l'enceinte.

L'ambiance de cette ville close enserrée dans la ville elle-même, isolée de la terre, est très agréable, reposante, et les rares automobiles qui y ont accès, n'appartiennent qu'aux commerçants et aux habitants de ce petit paradis de calme.

L'impression de Concarneau est celle d'une ville totale. On y trouve l'estivant, le commerçant, le marin, l'habitant, l'industriel, le retraité et l'artiste peintre. Un peu à l'écart de la ville se trouve un ensemble de plages superbes avec une corniche attrayante et l'on peut camper aux alentours de la Plage des Sables blancs. Le T.C.F. y possède trois camps dont un superbement aménagé (douches, prises pour rasoir, épicerie, etc.).

Concarneau ne peut décevoir car quel que soit le caractère de chacun, il peut y puiser à son goût tout ce qui l'enchant.

De Concarneau au Pouldu, la route surprend par ses nombreux virages... et passe par Belon.

Le Pouldu est une jolie petite station, malheureusement assez mal équipée. Tout le monde ne peut avoir la chance de camper comme nous dans un verger, chez un fermier charmant.

Il y a sur la route allant à la plage une crêperie privée en face d'un tabac. Aucun commentaire à faire, sinon qu'il vaut mieux compter les crêpes avec soin, avant de les manger, commander le nombre voulu, exactement, et... payer d'avance. Ceci afin d'éviter de multiples surprises.

Le lendemain, si l'on s'est fait prendre une fois, il vaut mieux aller en face, au tabac, où les crêpes sont excellentes et où pour le même prix on peut en manger cinq fois plus.

Du Pouldu, par une route très pittoresque, en suivant la vallée de la Laïta, on arrive à Quimperlé, petite ville un peu endormie

mais qui retient le touriste par ses églises et la visite que l'on se doit d'y faire.

La première l'église Sainte-Croix est très claire. Elle présente une curiosité : le chœur est surélevé par rapport aux absides et couvre la crypte que l'on peut également visiter. Le tout avec des colonnes, des chapiteaux et des fenêtres superbes.

La seconde dans la ville haute, Notre-Dame de l'Assomption est du XIV^e siècle, et mérite l'admiration pour son superbe porche. Elle est dominée d'une tour carrée.



Une grande promenade bordée d'arbres immenses vous fait sortir de Quimperlé.

Lorient est encore triste. A côté d'amas de briques, de pierres et gravats qui résultent d'il y a dix ans, on trouve des constructions toutes neuves et modernes. Et dans une grande avenue, une suite de baraques dans lesquelles sont installés les commerçants. Ceci terminé d'ailleurs par un pont de bois sur lequel il est recommandé de passer avec précaution.

En un mot, toute la ville rappelle les destructions et semble avoir bien du mal à se reconstruire vu son étendue.

D'une traite, atteignons Quiberon par Auray. L'entrée dans la presqu'île est curieuse et la route en de larges et impressionnants virages donne plutôt l'impression que l'on va pénétrer dans une très grande ville.

Ensuite la route droite suit la presqu'île et à un endroit (Fort-Penthièvre), au passage à niveau, on peut avoir une vue pour le moins originale. A droite, une mer violente, même par les plus beaux temps, dont les vagues blanches d'écume viennent se briser sur les rochers à quelques mètres de la route et à gauche une mer calme, plate, sans vague, qui est celle de la Baie de Quiberon.

La ville de Quiberon elle-même surprend par son animation. Des commerçants partout, un port vivant, plusieurs plages dont une au moins très grande et très bien aménagée et un fourmillement de buts de promenades.

Pour camper, il existe aux alentours du ravissant petit Port Haliguen, plusieurs emplacements réservés à quelques mètres de la mer.

Sur la côte calme, vers la baie de Quiberon, on peut ainsi passer des nuits douces au

cours desquelles on est seulement bercé que par le très léger clapotis de l'eau.

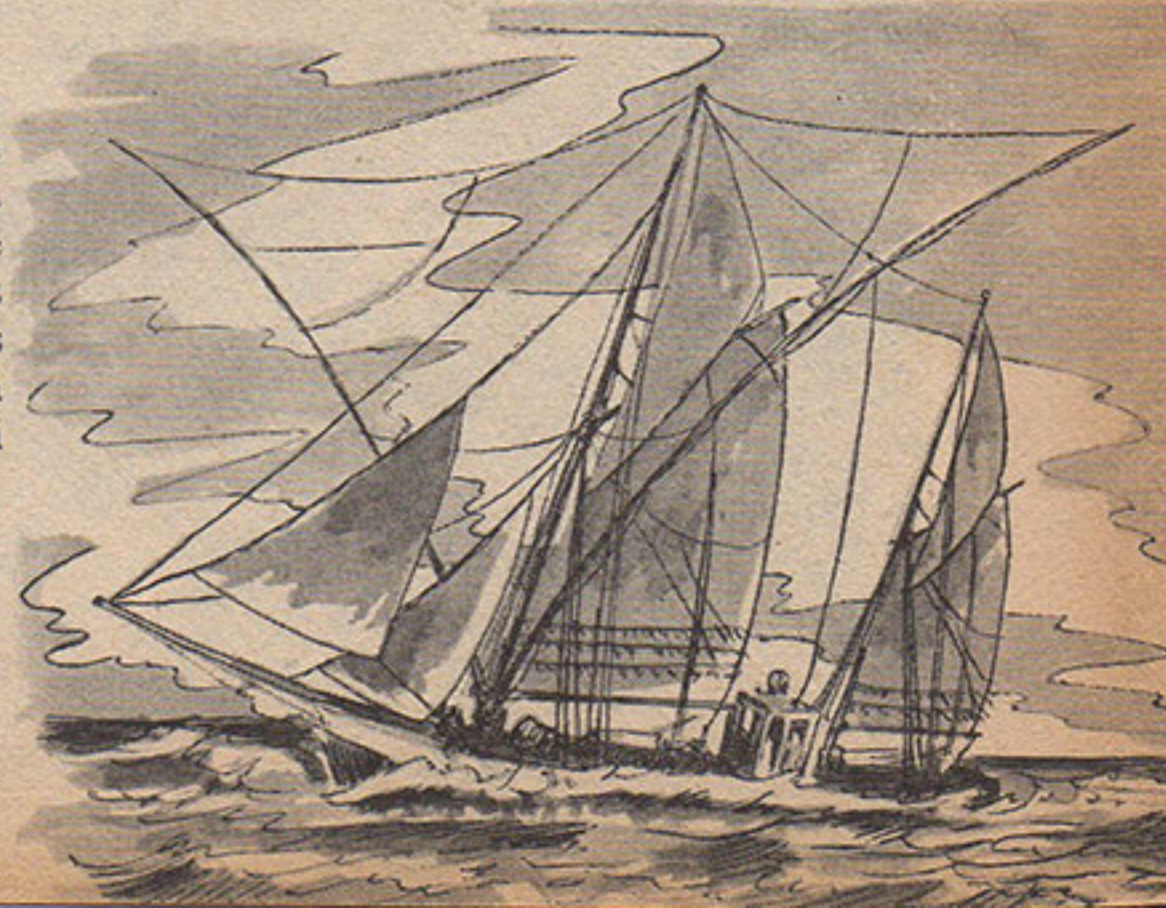
L'autre côte, la « côte sauvage », attire chaque année une demi-douzaine de campeurs qui vont se nicher sous un relief de terrain, car la mer est déchaînée et il souffle continuellement un vent violent.

L'opposition entre ces deux côtes sera d'autant plus saisissante qu'on passera dans la même heure de la côte sauvage à la baie.

Au Fort Penthièvre, en quelques enjambées, on passe du calme à la tempête.

La baie de Quiberon donne l'impression lorsqu'on y est, d'être une lagune, et pourtant, jetez un coup d'œil à la carte...

LEGRAND-JACQUES



LE BRITANNIQUE DRAPER SUR B.S.A. CHAMPION D'EUROPE DE MOTO-CROSS

Motocycles s'est efforcé de retracer, compétition par compétition, les péripéties des 8 épreuves comptant pour les championnats d'Europe de moto-cross qui ont valeur de championnat du monde.

Dans l'ordre chronologique nous avons relaté ainsi les 5 premiers championnats, respectivement ceux de Suisse, d'Italie, de France, d'Angleterre, de Belgique. Terminons aujourd'hui cette passe de 8 qui a mené au couronnement — imprévu — du Britannique Draper.

A vrai dire le palmarès de ces cinq premières avait été un véritable échantillonnage de vainqueurs, de nations et de marques : le Belge Leloup sur F.N. à Genève; le Suédois Lundin sur B.S.A. à Imola; le Belge Smith sur B.S.A. à Hawkstone Park; le Britannique Draper sur B.S.A. à Namur, résultats qui donnaient au classement individuel par additions de points : 1^{er} Leloup (18 points) (qui venait de reprendre à Namur la tête du classement général perdue la fois précédente au bénéfice de Stonebridge), 2^e Stonebridge (16 points), 3^e Draper (14 points), 4^e ex aequo Archer et Somja (11 points), 6^e ex aequo Smith et Lundin (11 points), 8^e Nilsson (8 points), etc., ce qui, malgré des résultats d'apparence hétéroclite, représente bien, sinon l'ordre hiérarchique, du moins le peloton de tête.

A ce moment, et malgré l'âpreté de la compétition, Leloup paraissait bien placé pour conserver à la Belgique et à la firme F. N. ce titre européen qu'elle s'était octroyé depuis la fondation voici quatre ans — bien placé par sa très grande forme et parce que le terrain d'Ettelbruck très à sa main devait lui permettre d'augmenter son avance.

G. P. DU LUXEMBOURG : ETTELBRUCK

En fait, nous allons voir que ces championnats à épisodes allaient continuer à donner des résultats très éclectiques, c'est-à-dire à dérouter les pronostics et ceci in extrémis lors des deux derniers tours d'Ettelbruck. En effet pendant 15 des 17 tours de cette épreuve unique, la Belgique fut magnifiquement placée : Somja, co-pilote d'usine F. N. et 5^e au classement général européen, menait avec autorité et semblait si près du poteau avoir course gagnée; derrière lui venait le Britannique Archer poursuivi par Leloup à 5". Il suffit alors d'un demi-tour pour bouleverser complètement la situation qui paraissait acquise!

Un tour et demi avant la fin, Somja, le leader casse sa chaîne. Presque aussitôt Leloup crève... Archer se trouve donc porté en tête de façon très détachée et ceci à près d'un tour de la fin; derrière lui viennent maintenant les deux brillants Suédois Nilsson et Lundin (7^e et 8^e au classement européen) et Leloup qui a réussi à changer de roue en 40" et à battre le record du

tour en 3' 53" (en fait, nous verrons plus loin que ce point perdu lui coûtera le titre, lorsqu'on fera la comptabilité finale).

Mais là ne s'arrêtent pas les malheurs de la prestigieuse équipe belge, puisque Nic Jansen (Saroléa) avait lui aussi crevé, mais ceci au premier tour et que Baeten avait été contraint à l'abandon. Donc, victoire d'Archer, cet homme étonnant qui court les championnats d'Europe quand ça lui chante, à sa façon, sur une Norton spéciale à moitié de son cru — étonnant est bien le mot qui convient à ce mélange d'extrême aisance, de désinvolture, d'efficacité et de présence dans l'action (car c'est un garçon qui se trouve toujours au bon endroit et au bon moment). Quant aux deux Suédois Nilsson et Lundin, appuyés d'ailleurs par leur excellent compatriote Gustaffson qui termine 5^e, ils mènent depuis le début des championnats d'Europe une remarquable course d'équipe, l'un favorisant l'autre au gré des opportunités de la course, course d'équipe qui va les mener tout près du titre...

Remarquons que le 2^e Anglais, Nex, est classé 6^e. Archer semblait en effet avoir trusté ce jour-là la forme et la chance du team britannique : Stonebridge et Smith cassèrent dès le début, tandis que Draper, vainqueur de Namur et troisième au classement général, connut des enchaînements divers qui l'empêchèrent de donner toute sa fougue et il termina 9^e.

Le premier — et le seul Français — Jacques Charrier — fit une belle course dans cette compagnie si relevée puisqu'il termine 12^e.

Voici le classement de cette 6^e course comptant pour les championnats d'Europe : 1^{er} Archer (Norton), 2^e Nilsson (B.S.A.), 3^e Lundin (B.S.A.), 4^e Leloup (F. N.), 5^e Gustaffson (B.S.A.), 6^e Nex (B.S.A.), 7^e Van Heuverswijn (Saroléa), 8^e Nolet (B.S.A.), 9^e Draper (B.S.A.), 10^e Baudoin (Matchless), 11^e Hansen (Matchless), 12^e Charrier (B.S.A.), 13^e Somja (F. N.), 14^e Cremer (B.S.A.).

Les positions avant l'avant-dernière épreuve étaient donc les suivantes : Leloup menait avec 21 points devant Archer 19 points, Stonebridge 16 points, Lundin, Nilsson et Draper 14 points, Somja 11 points, Smith 10 points, Klym René, Baeten 6 points, Jansen 3 points, Van Heuverswijn, Ward, Hall, Gustaffson 2 points, Nex 1 point.

On notera que le Français René Klym reste alors sur le papier en 9^e position bien qu'il n'ait participé qu'à la première épreuve de Genève où il se classa 3^e. Rappelons qu'il fut accidenté à Imola à la course suivante et de ce fait, renonça pour cette année à la suite des championnats d'Europe.

G. P. DE SUÈDE : SAXDORP

Les Français ne participèrent pas au Grand Prix de Suède, avant-dernière

épreuve — d'autre part, Motocycles n'a pu s'y faire représenter... En conséquence, les commentaires ne nous parvinrent pas avec suffisamment de précisions et de sûreté pour pouvoir être relatés. Nous nous bornerons donc à donner le classement :

1^{er} Draper (B.S.A.), Angleterre, 2^e Nilsson (B.S.A.), Suède, 3^e Smith (B.S.A.), Angleterre, 4^e Bergman (B.S.A.), Suède, 5^e Gustaffson (B.S.A.), Suède, 6^e Leloup (F. N.), Belgique.

Après ce Grand Prix de Suède, le classement général aux championnats d'Europe était le suivant :

1^{ers} ex aequo, Draper et Leloup 22 points, 3^e Archer 19 points, 4^e Nilsson 18 points, 5^e Stonebridge 16 points, 6^{es} ex aequo, Smith et Lundin 14 points.

G. P. DE HOLLANDE : NORG

Ce dernier des 8 Grands Prix allait donc sacrer le champion d'Europe de moto-cross. Qui pouvait l'être? 6 points partageaient les 6 premiers hommes dont deux ex aequo pour la première place. Les pronostiqueurs avaient à nouveau le plus grand choix : Archer et Nilsson semblaient cependant les deux grands favoris.

A vrai dire cette course se présentait d'une façon un peu déconcertante. En effet la formule qui ne retient, rappelons-le, que les cinq meilleurs des 8 classements de chaque coureur vise précisément à permettre à chacun trois coups pour rien, c'est-à-dire, dans la mesure du possible, à mettre le meilleur à l'abri de la casse mécanique ou des impondérables de la course. Donc, au départ de cette dernière course le champion aurait dû être déjà désigné de fait ou à peu près par le jeu arithmétique des courses précédentes — comme ce fut d'ailleurs le cas pour Mingels qui était pratiquement champion d'Europe dès la 4^e course en 1952... désigné ou tout au moins distingué par une nette avance sur les autres challengers. Il n'en était rien : le titre pratiquement vacant allait donc être attribué à « l'intérieur » d'une seule course en fonction des positions relatives des coureurs à l'arrivée. Ce n'est pas une critique, c'est une constatation, et nous sommes persuadés qu'en l'occurrence la F.I.M. n'avait pas voulu cela.

Cette épreuve décisive ayant été courue en l'absence de journalistes français et de coureurs français nous tournerons notre langue sept fois dans notre bouche et nous nous bornerons à reprendre l'essentiel des commentaires de notre excellent confrère belge Keutens envoyé, par le journal belge « Les Sports » :

« Les deux séries qualificatives retenant chacune neuf hommes furent enlevées respectivement par Rietman et Baeten. Au départ s'alignaient 5 Belges : Leloup, Baeten, Rombauts, Smets, Bresselers; 5 Hollandais : Rietman, Hansen, Van Heulekom, Witberg, Vander Mei; 3 Britanni-

LE BRITANNIQUE
DRAPER SUR B.S.A.

CHAMPION D'EUROPE DE MOTO-CROSS

ques : Draper, Stonebridge, Cheshire ;
1 Danois : Jansen ; 4 Suédois : Lundin,
Nilsson, Gustaffson, Anderson.

» Archer l'un des favoris aux points et sur le terrain ne participait pas en finale, ayant abandonné en série... les championnats d'Europe et le Grand Prix de Hollande y perdirent d'emblée beaucoup.

» Les Suédois composant une équipe remarquable conduisirent en grande partie la finale. Voici en raccourci les péripéties de la course telles que les donne notre confrère :

» L'envolée se fit sous la conduite de Lundin. Au premier tour, celui-ci était en tête, suivi de Rietman, Vander Mei, Gustafson, Nilsson, Stonebridge, Anderson, puis Baeten, Leloup, Rombauts, Bresseleers. Comme on le voit, nos forces étaient bien groupées et Draper était 13^e. Mais aussi, il fallait remarquer que 4 Suédois se trouvaient dans les cinq premiers.

» La course s'avérait très dure et à l'issue du 2^e tour, on notait les abandons successifs de Smets, Vandermee et Stonebridge. Au tour suivant, nous perdions Rombauts qui rentra à son tour au parc sur bris de chaîne primaire. A l'issue du 5^e tour, on ne pointait plus non plus Bresseleers. Nos chances, à ce moment, restaient aux mains de Baeten 4^e et Leloup 7^e, mais la coalition suédoise s'affirmait de plus en plus.

» A mi-course Lundin menait toujours devant Rietman que Nilsson talonnait pour lui ravir la seconde place. A ce moment précis, le Suédois était champion d'Europe. Il était protégé à l'arrière par Gustaffson qui bloquait Baeten et précédait Anderson qui fermait lui-même le passage à Leloup.

» Baeten parvint à la 3^e place mais Victor Leloup se voyait dépassé par Draper et toute chance était définitivement perdue car nous étions à trois tours de la fin. En faisant le point une dernière fois nous trouvions en tête Lundin, puis Rietman, Baeten, Nilsson, Gustaffson, draper et Leloup.

» Les jeux étaient faits, Lundin remportait magistralement la victoire dans cette finale hallucinante et, passant par le chas de l'aiguille, Draper devenait champion d'Europe.»

1^{er} Lundin (Suède), 2^e Rietman (Hollande), 3^e Nilsson (Suède), 4^e Baeten (Belgique), 5^e Gustaffson (Suède), 6^e Draper (Angleterre), 7^e Leloup (Belgique), 8^e Anderson (Suède), 9^e Jansen (Danemark), 10^e Van Heukelom (Hollande), 11^e Witberg (Hollande), 12^e Hansen (Hollande).

Une fois de plus les belges furent abandonnés par la chance.

DRAPER (B.S.A.) CHAMPION D'EUROPE DE MOTO-CROSS

Ainsi, les jeux sont faits ; après une saison de bataille, c'est le britannique Draper, grand spécialiste de la boue et du trial (2^e du Grand Prix d'Angleterre) une des premières montes de la firme B.S.A. qui est sacré champion d'Europe. Pour

la première fois le titre échappe à la Belgique et à la firme F. N., ces dernières ayant été, rappelons-le simplement pour le principe et non pour épiloguer, privées de leur meilleur homme, le prestigieux Mingsels dès la deuxième course comptant pour le titre. Quant à Leloup il fit une saison magnifique, malgré l'usure nerveuse et physique que représentent tant d'aléas successifs. Constatons-le encore une fois sans épiloguer il n'a pas été servi par la chance. Le britannique Archer, lui, resté sur la touche au départ de la dernière course où il était favori pour le titre, doit regretter amèrement — comme nous l'avons d'ailleurs prévu — d'avoir négligé 3 des 8 courses en question.

Nilsson à mi-course, s'est trouvé en position de champion d'Europe. Quant à Lundin, il a fait une fin de saison stupéfiante et compte parmi les plus forts, comme l'atteste sa place de 3^e ex aequo avec Leloup... mais il faut en citer d'autres encore, dont le jeune britannique Smith qui sera certainement parmi les plus redoutables l'année prochaine, les malchanceux Somja et Baeten, etc., autant de champions d'Europe en puissance.

Robert MOUCHET.

Le classement final du championnat d'Europe s'établit comme suit :

1^{er} Draper (B.S.A.) Angleterre, 23 points,
2^e Nilsson (B.S.A.) Suède, 22 points,
3^e ex aequo Leloup (F. N.) Belgique, 21 points, Lundin (B.S.A.) Suède, 21 points,
5^e Archer (Norton) Angleterre, 19 points,
6^e Stonebridge (B.S.A.) Angleterre, 16 points, 7^e Smith (B.S.A.) Angleterre, 14 points, 8^e Somja (F. N.) Belgique, 11 points, 9^e Baeten (Matchless) Belgique, 9 points, 10^e ex aequo Klym (B.S.A.) France, 6 points, Rietman (Hollande), 6 points.

4^E TRIAL INTERNATIONAL de SAINT-CUCUFA

L'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud nous informe que son 4^e Trial motocycliste international de la forêt de Saint-Cucufa inscrit depuis peu au calendrier de la F.I.M. sera organisé le 13 novembre prochain. En effet, M. Letang, président et organisateur de la manifestation nous indique que son épreuve va revêtir cette année une importance exceptionnelle du fait de la participation suivante : quatre Anglais (deux officiels B.S.A., deux Ariel) deux Américains (dont Bud Ekins, le champion de moto-cross d'Amérique), deux Belges, trois Allemands (dont Koelher, champion d'Allemagne de moto-cross), opposés aux meilleurs Français de la spécialité.

Placé sous le haut patronage de la municipalité de Rueil et avec le concours des Maisons K.L.G., Movéa - B.S.A., Veedol, Rapid'Moto - Crunelle - Avon et Ricard, ce 4^e trial est ouvert à tous les motocyclistes licenciés de la Fédération Motocycliste Française et propriétaires de machines allant de 125 à 1 000 cm³.

Le circuit de 10,500 km tracé dans les bois de Saint-Cucufa sera sensiblement le même que l'année dernière et comportera trois tours à effectuer à une moyenne minimum de 20 km/h et sera truffé de passages difficiles appelés non-stop.

Le plus difficile de ces passages non-stop ne sera pas emprunté par la catégorie Tourisme.

Les concurrents seront répartis en trois groupes qui sont :

1^{er} groupe : TOURISME (licences tourisme ou nationale), pneus tourisme ;

2^e groupe : TRIAL (licences tourisme ou nationale), pneus trial ;

3^e groupe : CROSS (licences nationales), machines et pneus cross ;

4^e groupe : INTERNATIONAL (licences inter), machines cross ou trial mais équipées de pneus trial.

Un seul classement inter-cylindrée par groupe.

Les points de pénalisation seront décomptés selon les décisions arrêtées par le Comité de Trial qui s'est réuni en juin dernier, à savoir : 1 pied à terre : 1 point ; plusieurs pieds à terre, maximum 5 : 5 points à raison de 1 point par pied ; échec à la zone : 10 points cumulables pour les fautes suivantes : au-dessus de 5 pieds, chute du concurrent, calage du moteur, le fait d'entamer la zone avec les pieds traînant de part et d'autre de la machine, tête à queue avec retour en arrière, arrêt de progression dans le sens du parcours,

appui du corps sur un arbre ou sur un mur, renverser ou franchir les drapeaux de balisage du circuit. Refus d'accomplir une zone ou erreur de parcours : 100 points par zone.

Les machines pourront être transformées au gré du concurrent mais devront néanmoins porter deux garde-boue et plaques d'immatriculation. L'éclairage est facultatif, le silencieux est obligatoire pour les deux premiers groupes.

De très nombreux prix viendront récompenser les concurrents ainsi que les challenges suivants :

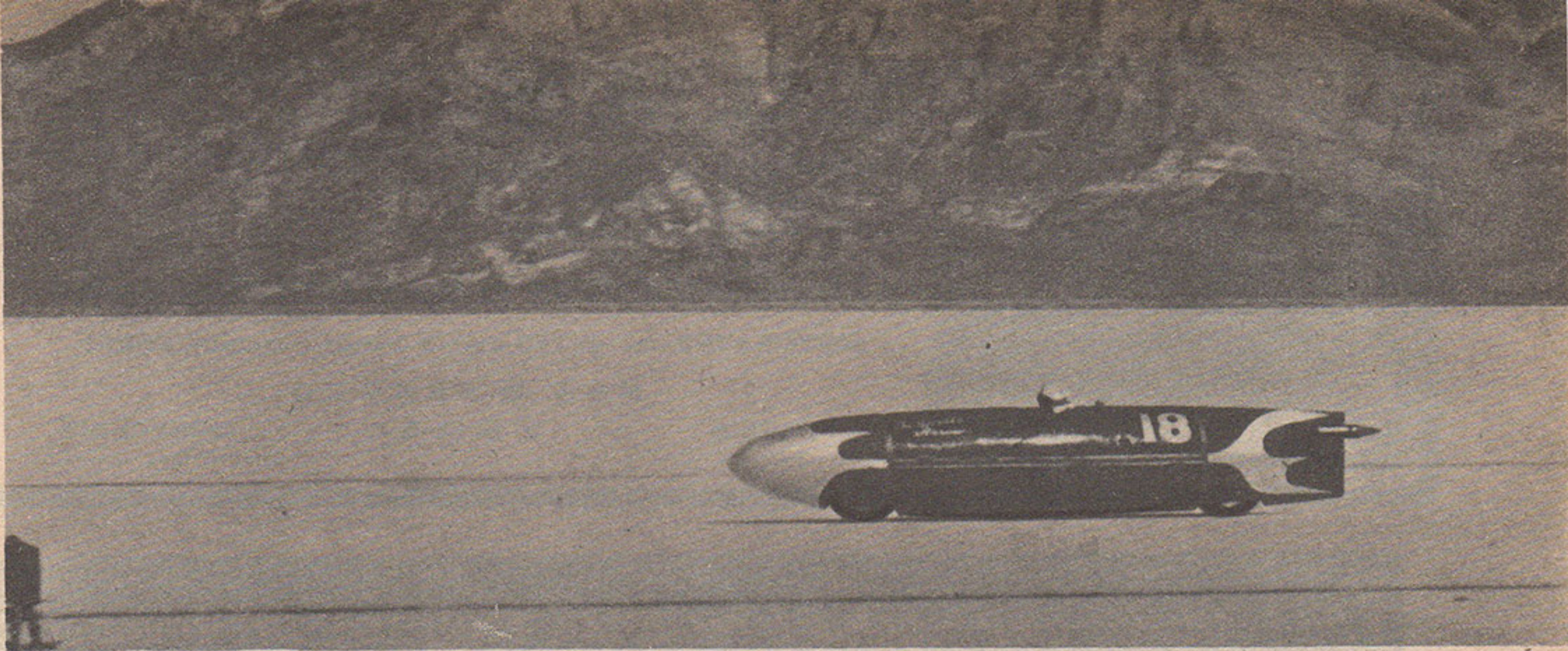
Un challenge international Veedol ira à l'équipe des deux meilleurs pilotes d'une nation ayant encouru le plus petit nombre de points de pénalisation ;

Un challenge inter-club Rapid'Moto ira au club plaçant ses quatre meilleurs hommes, points de pénalisation additionnés ; en cas d'ex-æquo un passage non-stop sera chronométré et servira de départage.

Une coupe viendra récompenser chaque premier de groupe (classement général).

Pour tous renseignements concernant cette épreuve, s'adresser à M. Letang, 6, rue Dailly, à Saint-Cloud (Seine-et-Oise). Téléphone : MOL 21-29.

R. M.

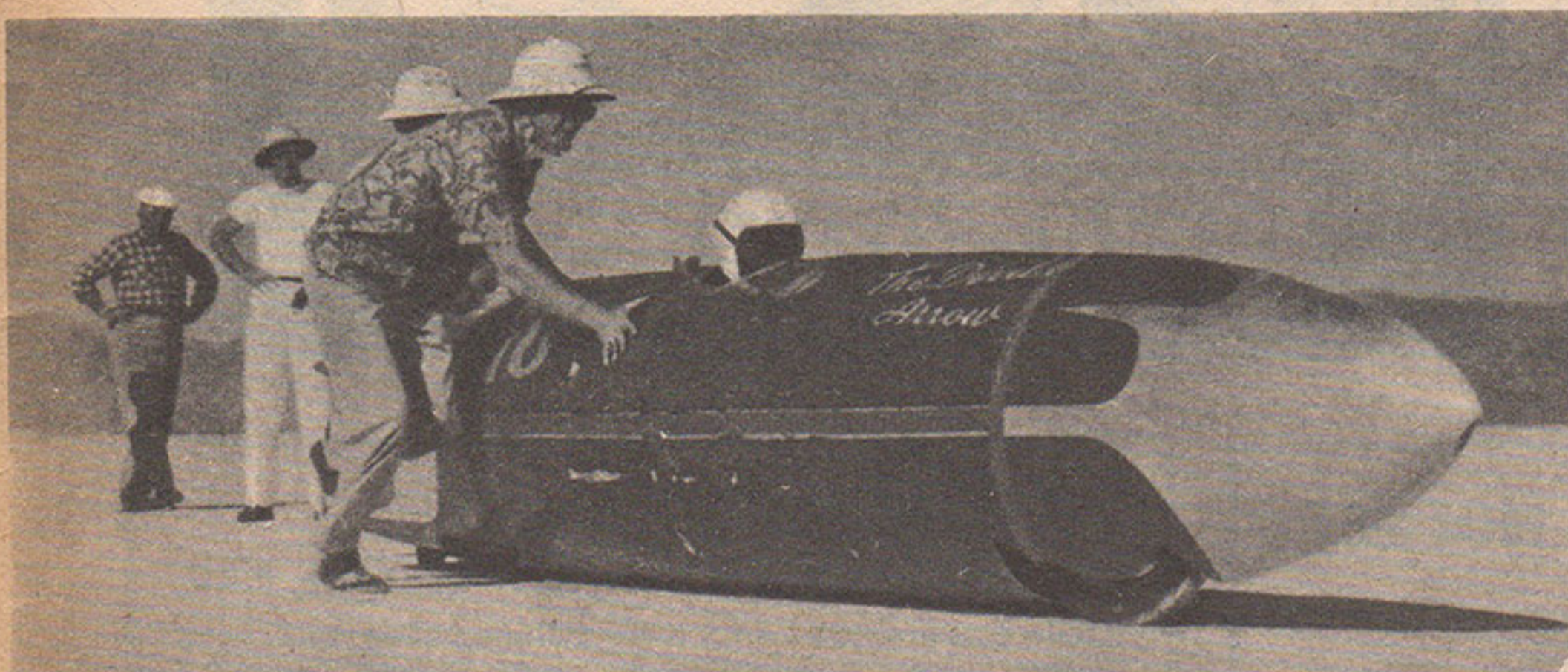


Johnny Allen en pleine action sur sa « Flèche du Diable ».

**un Américain porte
le record de
VITESSE
ABSOLUE à
311,43 km/h**

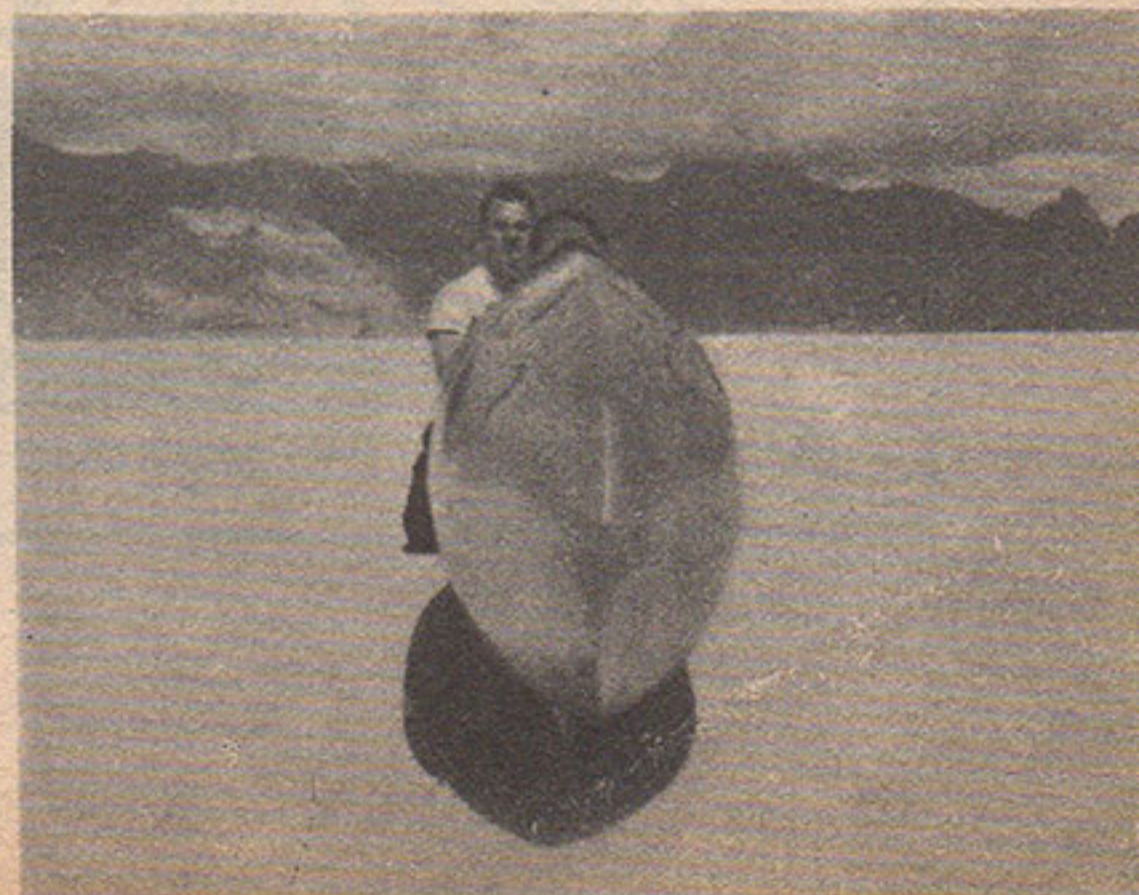
DANS les derniers jours de septembre un jeune Américain, Johnny Allen, a réalisé une performance remarquable. Une tentative de records sur le Lac Salé de Bonneville (Utah) fut couronnée de succès puisque le record du kilomètre lancé fut porté à 311,43 km/h de moyenne et le mille lancé à 309,42 km/h. Son engin en forme de torpille fut propulsé par un moteur Triumph 650 cm³ sans compresseur fonctionnant à l'alcool (compression : 11 : 1). Le carénage paraît être une construction mi-tubulaire, mi-plastique. La garde au sol est de 50,8 mm.

Etant donné que l'« American Motorcycle Association » (A.M.A.) n'est pas affiliée à la F.I.M., il n'est pas dit que ces records seront homologués mais la performance constitue, néanmoins, un exploit remarquable.



*L'engin au départ.
Allen est poussé par S. Maugham,
le constructeur,
et Jack Wilson;
le metteur au point.*

*On peut se rendre compte
du coefficient de pénétration du carénage.
Les flancs arrondis diminuent
la sensibilité au vent latéral.*



Siège social et administration :
68, rue du Château-d'Eau
PARIS-10^e - Tél. : TAI 77-45



S.C.M.S.

CONSTRUCTEUR DE CYCLES
CYCLOMOTEURS
VÉLOMOTEURS, MOTOS

Usines et ateliers à
ANGERVILLE (Seine et Oise)

« **Le sérieux de la fabrication française** »

MOTOS : 125 cm³ et 175 cm³, 2 temps - moteur YDRAL

NOS MARQUES

SYLVANIA

S. C. M. S.

MONECLAIR

Moteur : SER - VLT

Mot : MISTRAL - LAVALETTE

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

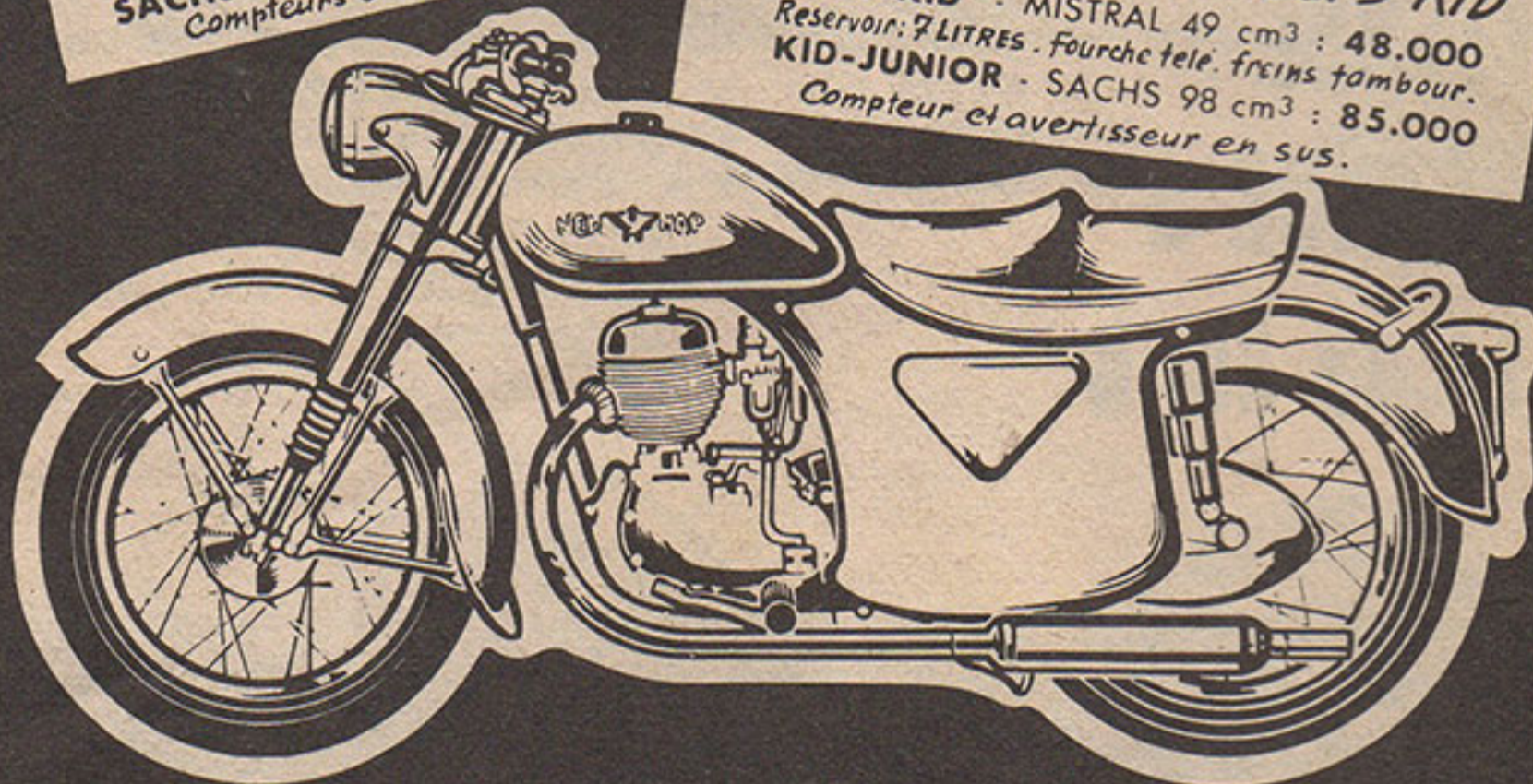
PRINCIPAUX AGENTS

Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette
Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel
Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire
Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud
» A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)
Metz : MANINI 120 Rue des Allemands
Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac
Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République
Moulins : DARSON 16, Place d'Allier
Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement
Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph
Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante
» BUFFA AUTO 5, Rue Verdi
Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne
Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole-France
Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte Anne
Perpignan : TIGNIÈRES 34^{bis} Av. Louis Torcat
Reims : PERARD 17, Bd Pasteur
Rennes : DEBROISE 159, Rue de Paris
Rodez : GUIZARD 25, Bd Laromiguière
Roubaix : OOSTERLINCK 198, Rue de l'Ommelet
Rouen : ABRAHAM 41, Avenue Gustave-Flaubert
Saintes : BERTHELOT Place de la Prison
Saint-Claude : MOTO-SPORTS 13, Rue Carnot
Saint-Die : GEORGEL 21, Rue des Trois Villes
Saint-Dizier : SARREY 9, Place Aristide Briand
Saint-Gaudens : LASSALLE 34, Bd Charles de Gaulle
Saint-Lo : DUBOIS Place Ste-Croix
Saint-Quentin : THIEBAUT 87, Rue de Paris
Strasbourg Shiltigheim : DILIGENT-HIRT 27, R. de Brumath
Thionville : VOHNER 1, Rue de Verdun
Toulon : AUDEMAR 13, Place d'Armes
Toulouse : GINESTET Jeune 8, Place Dupuy
Toulouse : GINESTET Aîné 8, Pl. Lafourcade St-Michel
Tourcoing : GERARD 21, Rue de Dunkerque
Tulle : ORLIAGUET, 2, Rue du Docteur Valette
Valence : VALLA 29 Rue Faventines
Vesoul : COURTOIS 41, Rue G. Genoux
Vichy : DUMAS 65, Avenue de Gramont

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

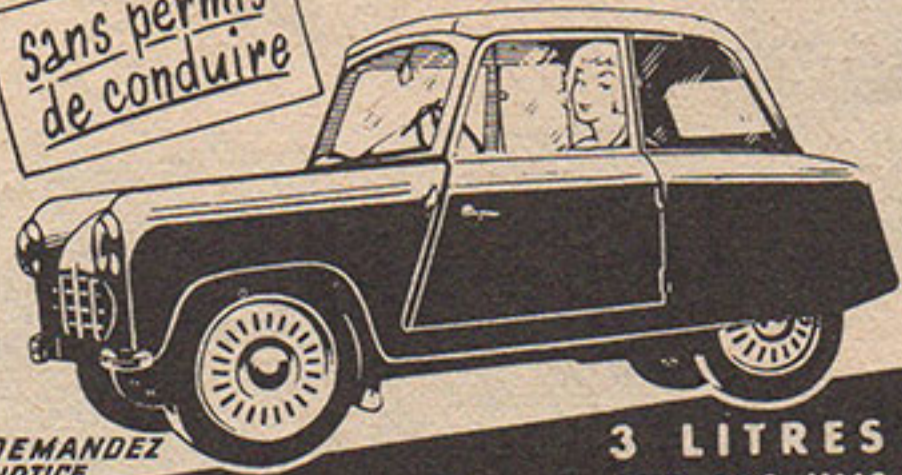
Ses cyclomoteurs "KID"
BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ : 48.000
Réservoir : 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : 85.000
Compteur et avertisseur en sus.



NEW-MAP 124, Ave.
Lacassagne
LYON

AUTOMOBILES CH. MOCHET

*sans permis
de conduire*



DEMANDEZ
NOTICE

**3 LITRES
AUX 100 KMS**

68, r. Roque-de-Fillol, PUTEAUX (Seine) Tél. : LON 07-25

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.

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

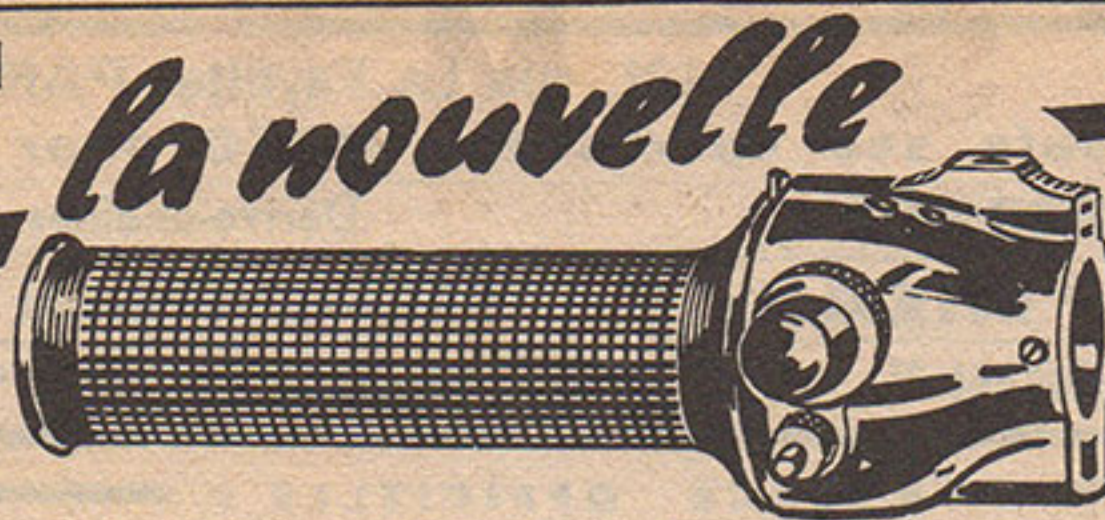
ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

la nouvelle
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

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

SACQUES SPECIALES POUR
CYCLO-TOURISME
TOUS EQUIPEMENTS POUR
CYCLES, MOTOS & SCOOTERS

DOCUMENTATION
SUR DEMANDE

COMBINAISON Ref. 104

VALISE Ref. 555

VESTE Ref. 110

CASQUE Ref. 4050

PANTALON Ref. 116

SACQUES CAMPING Ref. 509

PORTE-BAGAGE Ref. LC

SACQUES AVANT 3 POCHES Ref. 2077

LA MARQUE



EST UNE GARANTIE DE
QUALITÉ

Ets SABLÉ FRÈRES,

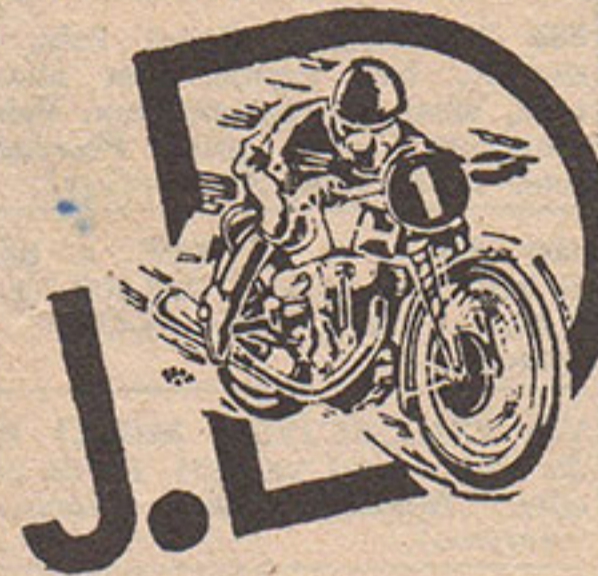
PANTIN (Seine) 20-22, Rue du Pré Saint-Gervais,

TÉL: NORD 84-93 VENTE EXCLUSIVE EN GROS

MOTOS - VÉLOMOTEURS - SCOOTERS

ACCESSOIRES

Pièces détachées
expédition Province



J.L. Grand

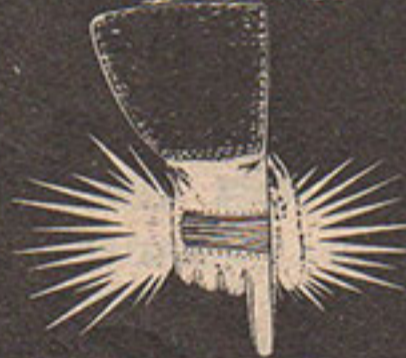
Ex-coureur professionnel
Champion de France

Agent Motobécane - Terrot
B.S.A - Sunbeam - Puch

Automoto - Monet-Goyon - RUMI - M.R. - Gima
PLUSIEURS MODELES SONT DISPONIBLES DE SUITE

46, Bd de Stalingrad, VITRY-s-SEINE, ITA. 31-64

Reflete la lumière
des phares



Coutures extérieures
inusables

Roulez en toute
sécurité

“décontracté”

Pourquoi les champions de la moto ont-ils
adopté définitivement le gant défatiGant
Gamet? Parce que son soufflet spécial sur
le dos de la main favorise la libre circula-
tion du sang: plus de main comprimée,
plus de crampe, vous roulez décontracté.

De plus, ce soufflet brille la nuit (rayons
Z): quand vous étendez la main pour
tourner, donnez-lui un mouvement de rota-
tion autour du poignet: voilà un feu
clignotant qui peut vous sauver la vie.

Adopté dans les trials et par tous les vrais sportifs.

Gant moto défatiGant

Gamet

A Paris, dépositaire principal: Établissements Révil,
82, avenue des Ternes (17^e). — Pour Paris: Goux Jean,
61, rue Chardon-Lagache (16^e). Tél.: SUF 33-01. —
Gros: Gamet, 5, boul. Jean-Jaurès, La Ciotat (B.-du-Rhône). Se recommander de cette revue.

MÉFIEZ-VOUS DES CONTREFAÇONS!

EXIGEZ ROD →88→

LUNETTES COMPÉTITION
AVIATION, MONITEUR
BAMBI

ÉCRANS
ANTI-BROUILLARD
ANTI-PLUIE
“NEIGE ET PLUIE”
VERDAL
ORANGÉ
FUMÉ
INCOLORE

AGRÉÉE PAR L'AIR - MARINE - F.F.S. - MOTO-CLUBS INTERNATIONAUX

LUNETTERIE ROD

30 - 32, Rue des Monts-Clairs
COLOMBES CHA. 49-09

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.

Cyclomoteurs, scooters, motos

" ROYAL-FABI "

Scooter pliant

" VALMOBILE "

Le meilleur moteur

" LE MARTINET "

sont des productions...

MARTIN MOULET & Cie

14, rue Robespierre à BAGNOLET - AVRON 11-38

4 usines - Les meilleurs techniciens
Une production de choix.

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

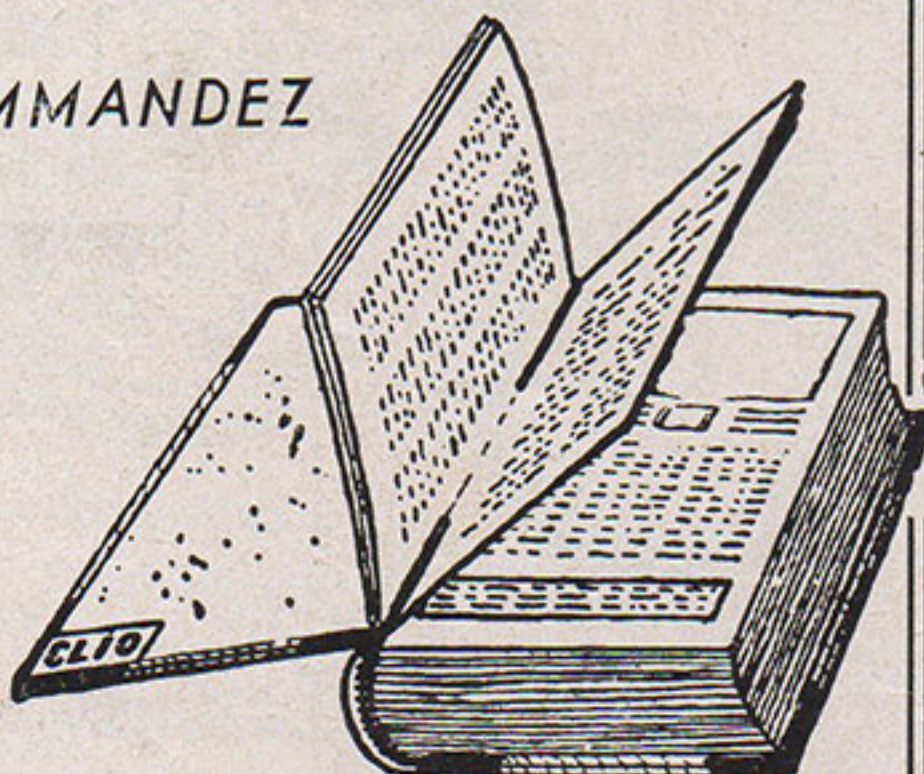
COMMANDEZ

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.)

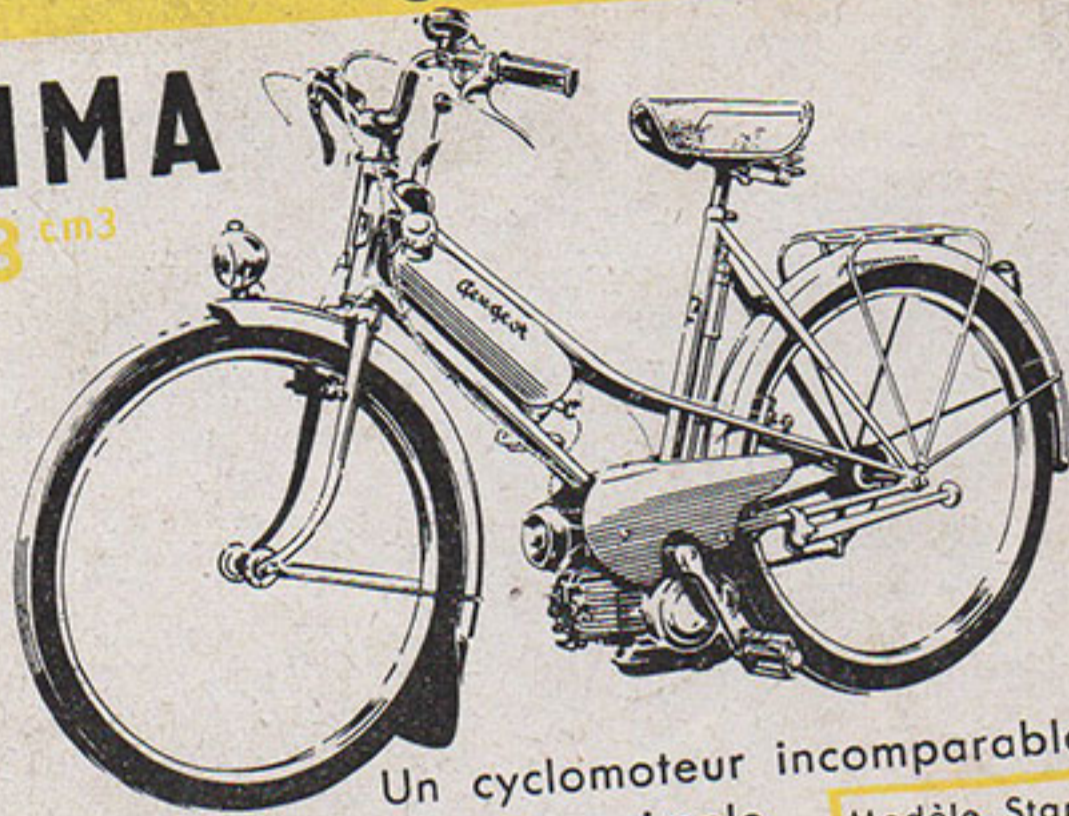
Qui veut la QUALITÉ... choisit Peugeot

Une qualité proverbiale. Un fini irréprochable.
Des prix raisonnables que seuls expliquent et justifient :

- une production massive dans 6 usines spécialisées, dotées de très puissants moyens techniques.
- un chiffre d'affaires de plus de 10 milliards.

Voilà la garantie PEUGEOT !

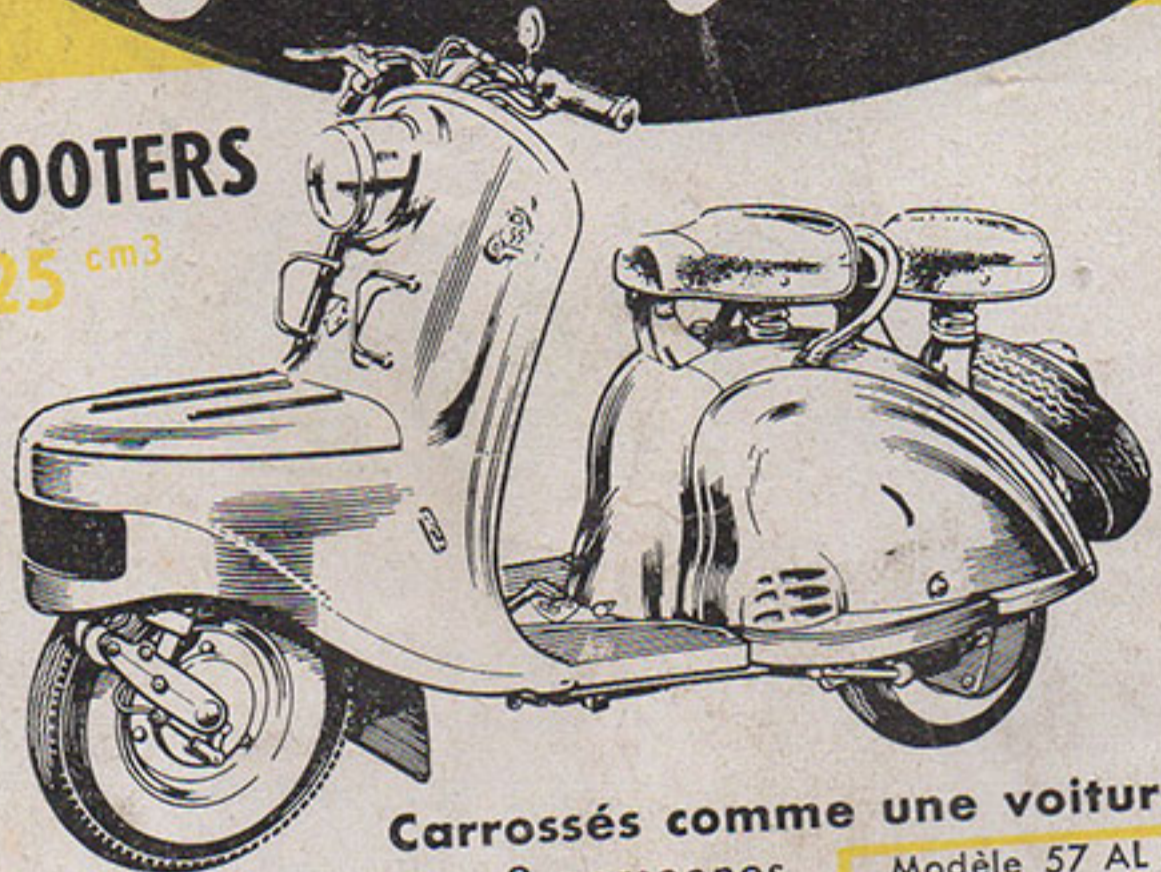
BIMA
48 cm³



Un cyclomoteur incomparablement silencieux. Une mécanique simple, un moteur souple et puissant. Toutes les côtes montées allègrement.

Modèle Standard :
38000^F

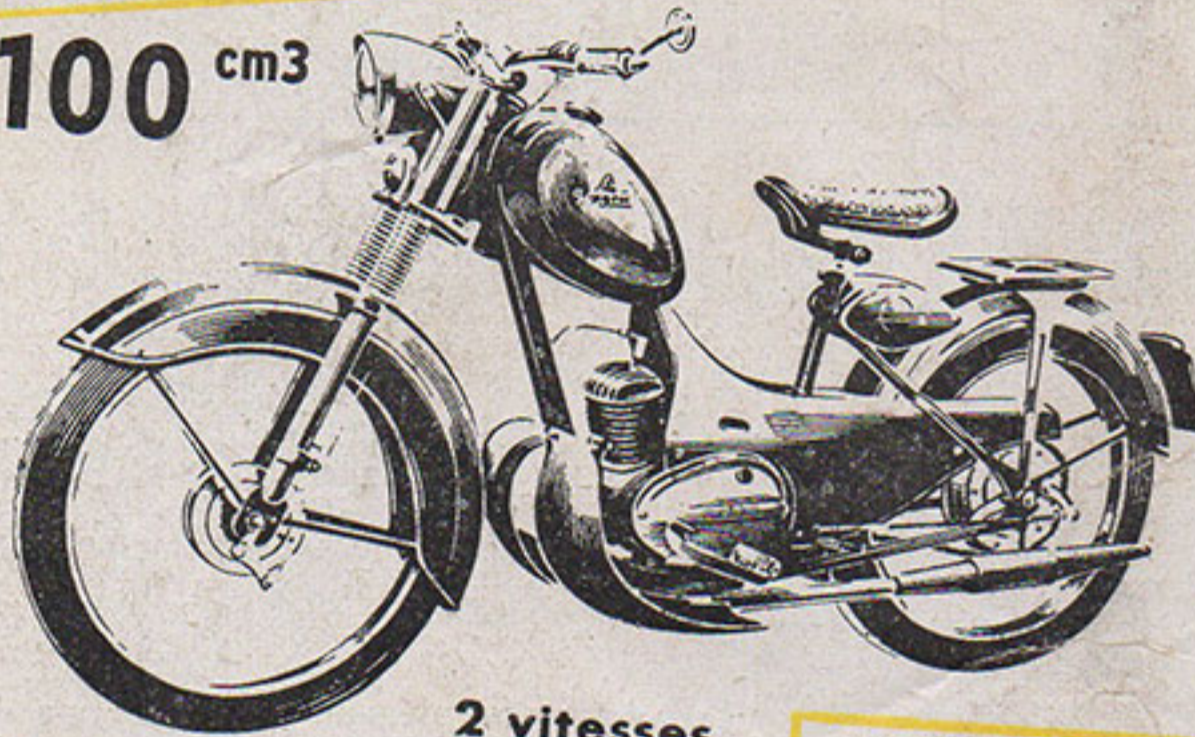
SCOOTERS
125 cm³



Carrossés comme une voiture. Ils sont conçus pour 2 personnes avec leurs bagages. Bien protégés, bien suspendus et confortables.

Modèle 57 AL :
133000^F

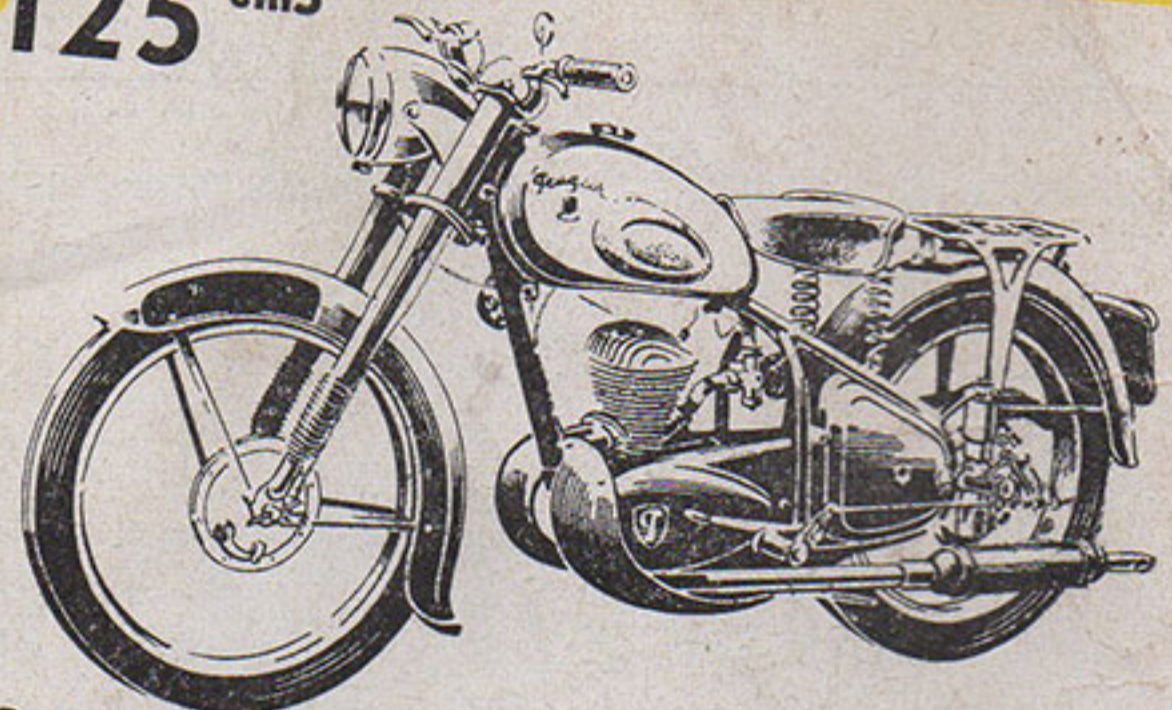
100 cm³



2 vitesses.
Nouveau vélomoteur léger, nerveux, puissant et bien protégé.

Modèle 98 D :
79.500^F

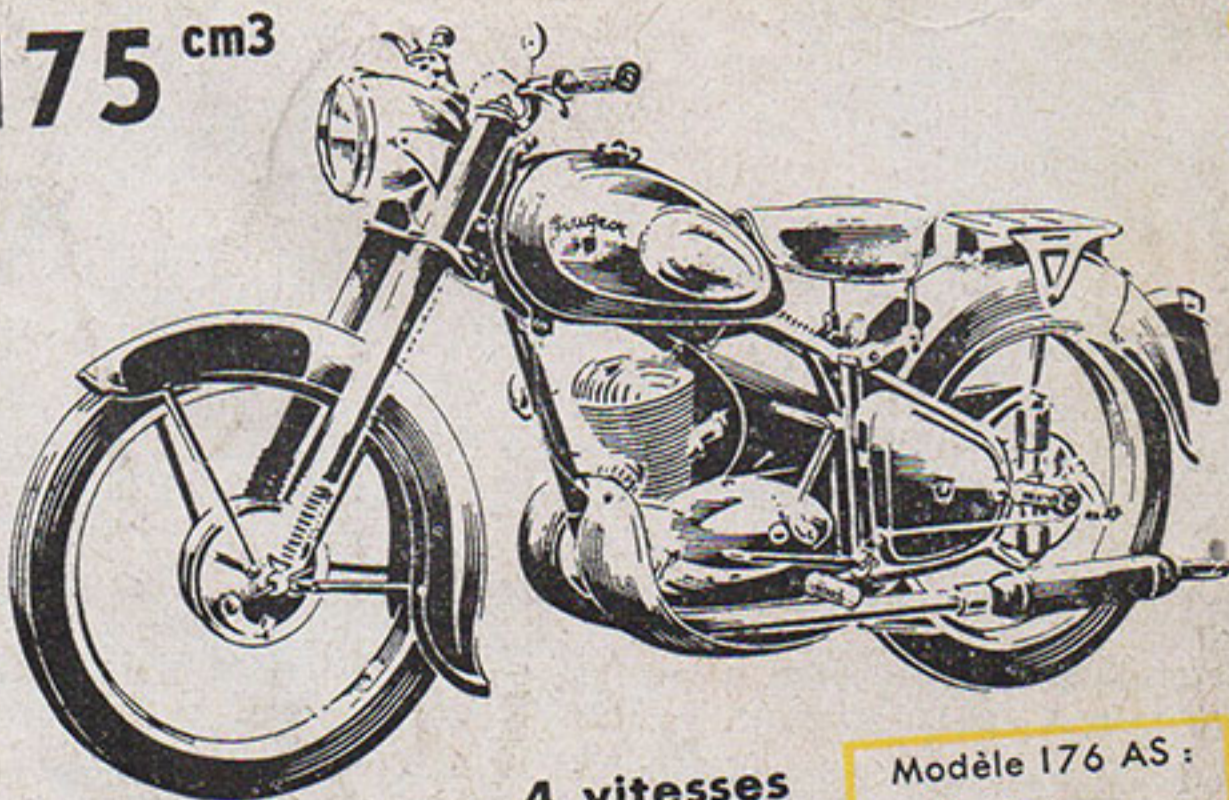
125 cm³



Des modèles puissants et robustes pour le tourisme à 2 personnes. Plusieurs centaines de mille en circulation.

3 et 4 vitesses
Modèle 57 TA :
98.700^F

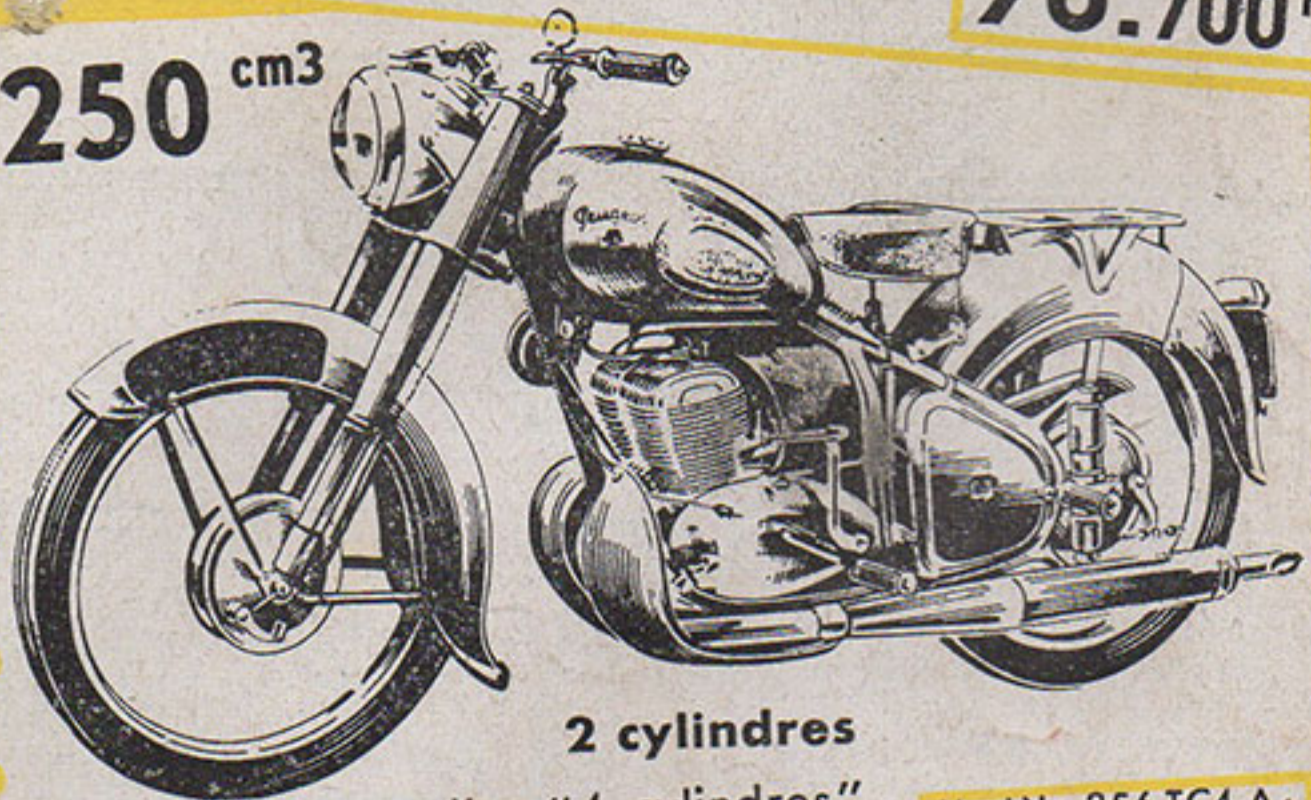
175 cm³



4 vitesses
Des motos modernes, nerveuses, rapides, bien protégées.

Modèle 176 AS :
139000^F

250 cm³



2 cylindres
La souplesse d'un "4 cylindres" voiture, grâce à son moteur 2 cylindres 2 temps. Puissance 13 CV.

Modèle 256 TC4.A :
195000^F

Vente à crédit aux conditions les plus libérales
Consultez nos Agents