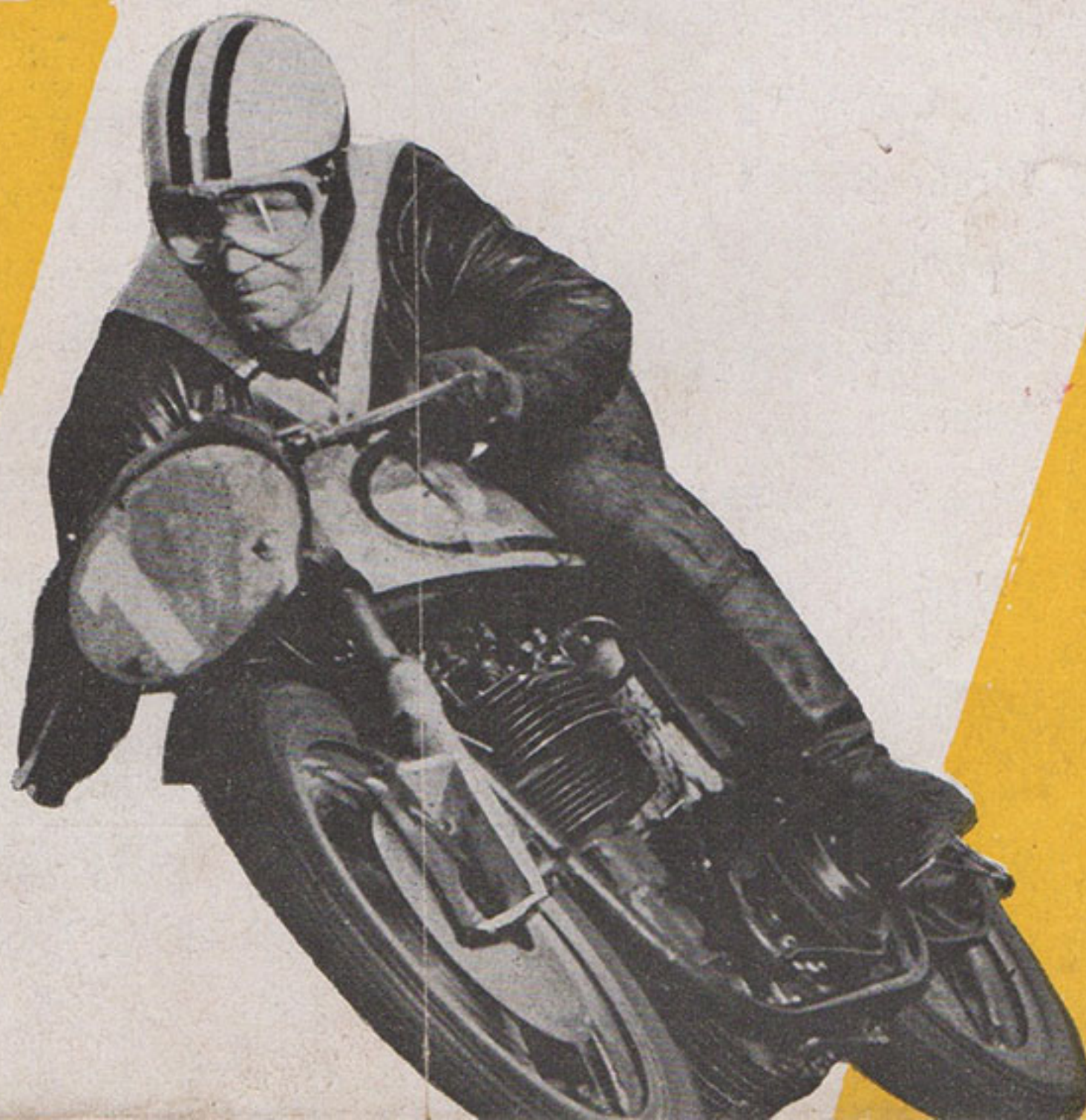


# MOTOCYCLES et Scooters

15 DÉCEMBRE 1955 - 9<sup>e</sup> ANNEE  
N° 161 : REVUE BIMENSUELLE  
DIR. : MAX ENDERS - AD. : M. LEGRAS  
14, RUE BRUNEL - PARIS



Les  
**CHAMPIONS**  
de  
**FRANCE**



40f

# ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953-54-55



Nos

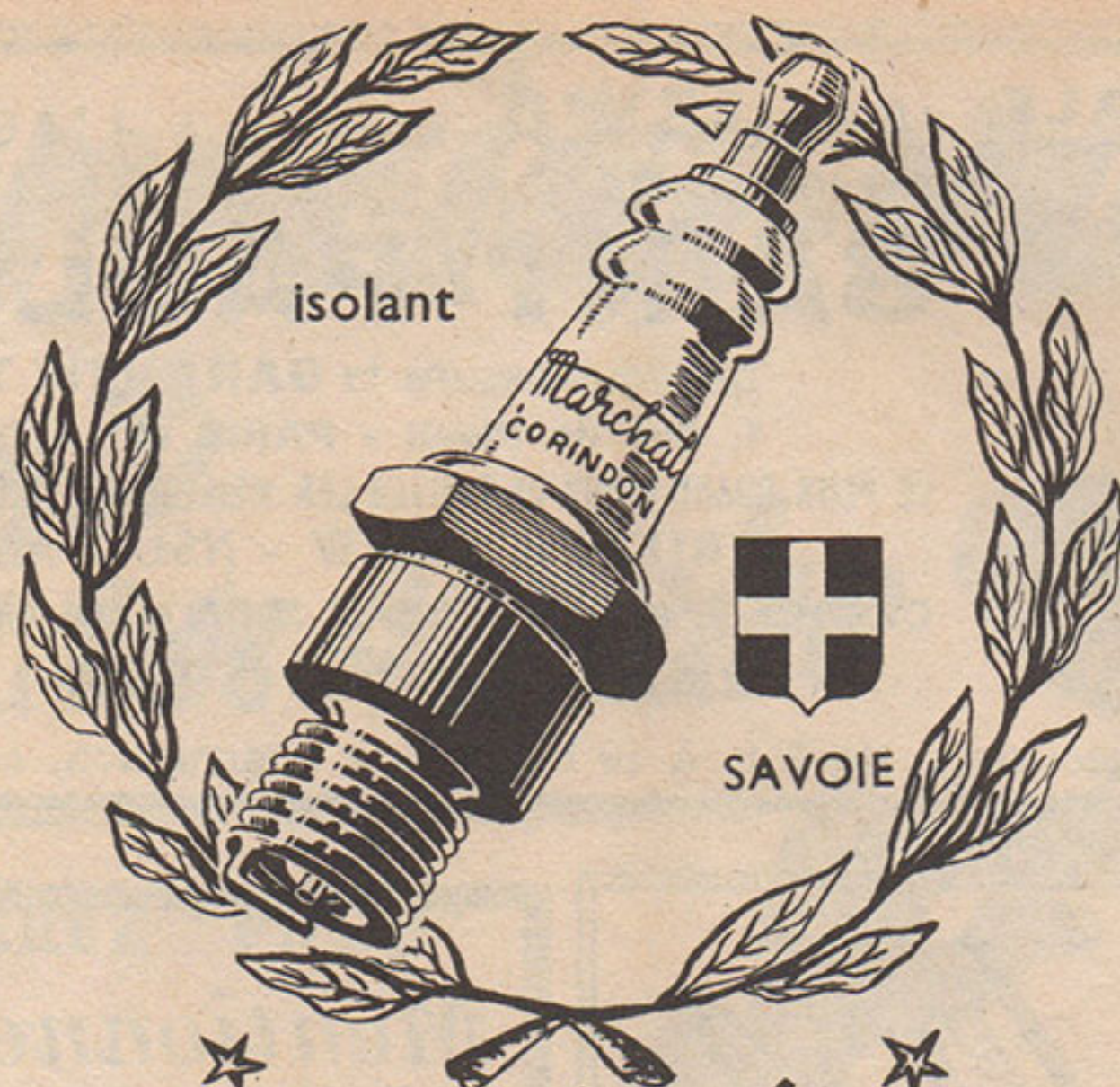
- 92 Scooter Bernardet 125.
- 93 500 Norton « Dominator ».
- 94 Scooter Lambretta.
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne.
- 96 350 Jawa.
- 97 125 Gnome-et-Rhône R.4.
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G.S. ».
- 107 350 B.S.A.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

Nos

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

PALMARES

1955



*La Bougie des Vainqueurs*

**193 Victoires**

et les

**CHAMPIONS DE FRANCE**

**Internationale Vitesse**

Cat. 175 cc.	Schaad	sur Terrot
250 cc.	Monneret P.	sur N. S. U.
350 cc.	Monneret P.	sur A. J. S.
500 cc.	Collot J.	sur Norton
Side 500 cc.	Murrit J.	sur B.M.W.

**Nationale Vitesse**

Cat. 175 cc. Onda J. sur Magnat

**Internationale Moto-Cross**

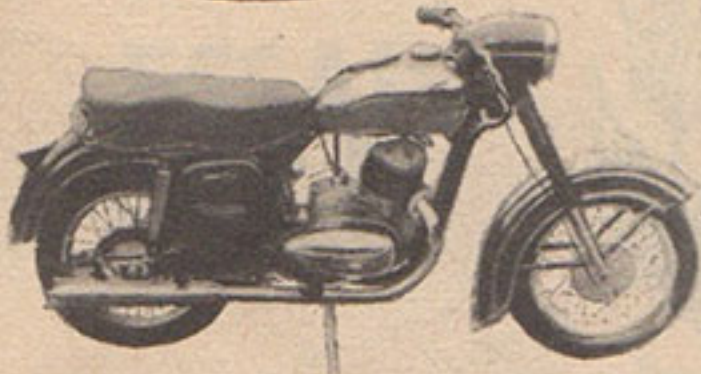
Cat. 250 cc.	Delpeyrat G.	sur N. S. U.
350 cc.	Hazianis J.	sur B. S. A.

**et 13 Records du Monde**

Cat. 250 cc.	} Collignon - Jacquier Bret et Perrin sur Guzzi
Side	

**MARCHAL**

Demandez notice spéciale moto n° 2.07 · MARCHAL, 35, rue du Pont - Neuilly-sur-Seine

**GARANTIE TOTALE**

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

# SAINT-PAUL-MOTOS

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

1, Rue de Rivoli - PARIS (4<sup>e</sup>) - Tél. : ARCHIVES 71-46

LE PLUS GRAND CHOIX DE TOUTES LES MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES  
**TRIUMPH - DKW - NSU - ADLER - AJS - etc.**

**CRÉDIT : 6-9-12-15 ou 18 MOIS - Distributeur agréé MACOMBYNN**

— • **VÉLOSOLEX** • —

— Magasin ouvert tous les jours, de 9 h. à 19 h. 15 sans interruption, sauf dimanches et fêtes —

COMMANDEZ

VOS RELIURES

" **MOTOCYCLES** "

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

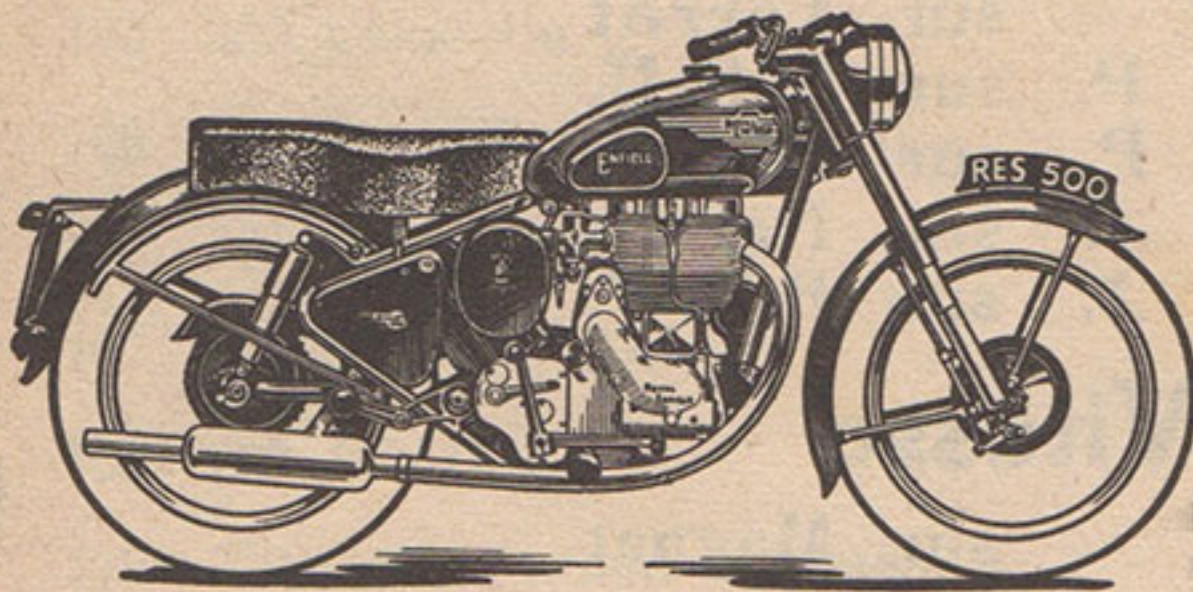
Envoi contre 500 fr. à  
verser au C.C. du journal  
Paris 2834-83 ou contre  
mandat.



*Mentionnez*

# MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs



# ROYAL ENFIELD



*présente chacun de ses modèles 1956 muni de  
de tous les perfectionnements d'une technique  
moderne et au prix le plus abordable*

<b>SUPER METEOR 700</b>	<b>375.000 f</b>
<b>500 TWIN</b>	<b>355.000 f</b>
<b>500 BULLET</b>	<b>325.000 f</b>
<b>350 BULLET</b>	<b>315.000 f</b>
<b>250 CLIPPER</b>	<b>260.000 f</b>

FINITION INÉGALÉE • ÉQUIPEMENT COMPLET SANS MAJORATION DE PRIX • ROBUSTESSE ET QUALITÉ LÉGENDAIRES

Consultez l'Importateur exclusif pour la France : **ÉTS PIERRE PSALTY**

80, avenue des Ternes, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTO 55-52

• TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE SONT ASSURÉES POUR TOUS MODÈLES •

# 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 cm<sup>3</sup>  
SPORT ET TOURISME

HUILES  
LABO

PNEUS  
Englebert

# PUCH

IMPORTATEUR : Ets P. HUMBLLOT, 79-81, RUE DU FAUBOURG-SAINT-JACQUES, PARIS -- 250 AGENTS A VOTRE SERVICE

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCROYABLE,

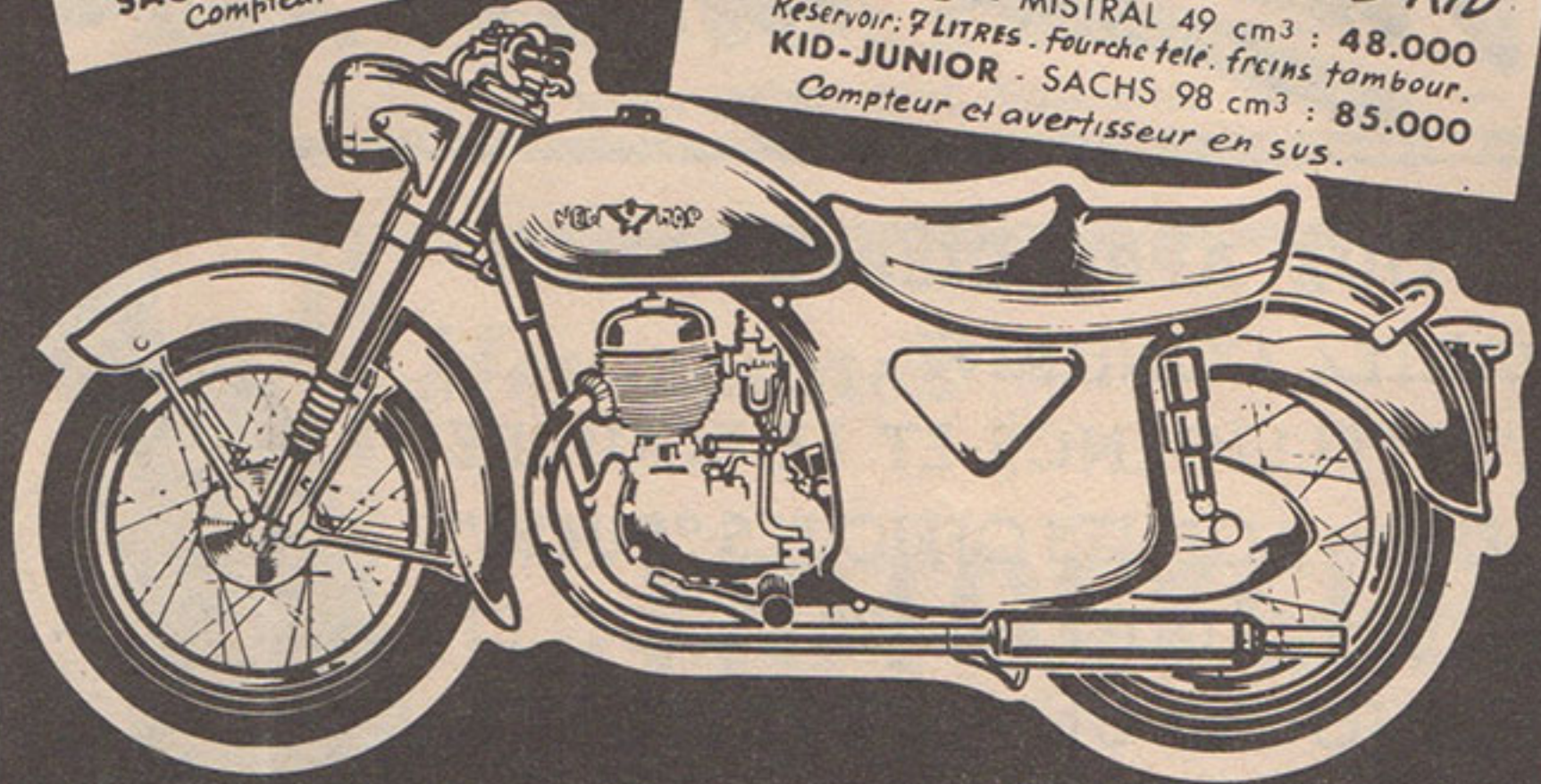
PRINCIPAUX AGENTS

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 Baafar  
 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 Pointelin  
 Douai : BIGERELLE 2, Rue Bra  
 Grenoble : VINCENT 10, Rue du Docteur Mazet  
 Issoudin : LEGER Rue Pierre Brossolette  
 Issoire : MESTRE, A. 48, Bd de la Halle  
 La Fère : MOINET 1, Avenue Dupuis  
 La Rochelle : TRAVEL 51, Quai Valin  
 Le Havre : HERROT 335, Rue Aristide-Briand  
 » MALANDAIN 112, Av. Rouget-de-l'Isle  
 Lille : DESRAMEAUX Place du Lion d'Or  
 Le Mans : MERSANNE et BOISSEAU 12, Q. L. Blanc  
 Le Puy : VIAL 3, Boulevard Gambetta

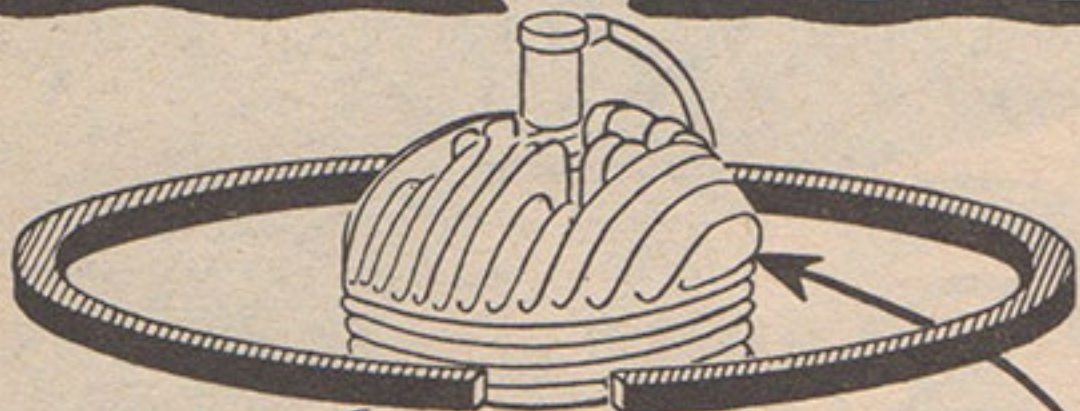
VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

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

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



NEW-MAP 124, Ave.  
 Lacassagne  
 LYON



Segments noirs Amedée Bollée  
 Surface traitée au Parcolubrite  
 épaisseur 3 microns  
 spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps  
 à refroidissement par air

152

CONTACT TOTAL

et  
 PERMANENT

entre  
 PISTON et CYLINDRE

Silence - Rendement - Durée  
 MAXIMUM !

grâce à l'usinage extérieur à profil  
 complexe T.O.B. réalisé en série dans

LA NOUVELLE  
 PRODUCTION

**BORGO**

Capital  
 72.000.000 Frs

TURIN

PARIS

BILBAO



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

**FRANCE-MOTOS-SPORT**

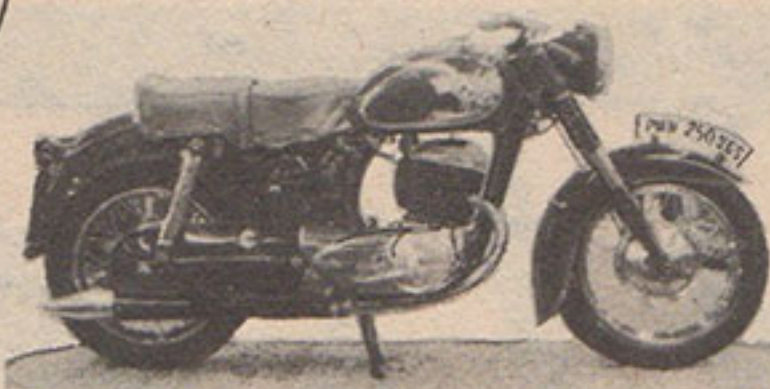
46, boulevard Magenta, PARIS-10<sup>e</sup> - BOT 87-77

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

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

Distributeur agréé: MACOMBYNN

— Gants GANKOS brevetés —



Magasin ouvert tous les jours, sauf dimanche, de 9 à 12 h. 30 et de 14 à 19 h. 15

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

★ Résultats du concours 8	★ Le Dürkopp "Diana" ..... 18
★ Échos ..... 10	★ Trial de St-Cucufa. 22
★ Je suis un débutant. 12	★ Coupes de l'Armistice 24
★ Programme Monet- Goyon ..... 14	★ Champions de France ..... 31

9<sup>e</sup> ANNÉE

\* N° 161

\* 15 DÉCEMBRE 1955

# MOTOCYCLES

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

La grande presse (elle ne pouvait pas manquer l'occasion) a claironné la proposition de loi déposée par deux députés, MM. Hugues et Begouin, tendant à refuser aux moins de dix-huit ans l'autorisation de conduire tout motocycle dépassant le 35 à l'heure.

Ces deux honorables ont probablement en mains les arguments en faveur de leur thèse, mais nous aimerions bien savoir sur quoi ils s'appuient pour justifier leur vœu. Nul doute, si nous le leur demandons, qu'ils tiendront à nous donner les raisons de leur initiative, ne serait-ce qu'en répondant clairement et sans ambiguïté aux questions suivantes :

1° Combien circule-t-il en France de motocycles n'atteignant pas le 35 à l'heure et combien qui le dépassent?

2° Quel est le pourcentage des accidents qui sont imputables aux uns et aux autres?

3° Combien de vélomoteurs ou scooters sont-ils pilotés par des moins de dix-huit ans?

4° Combien par des plus de dix-huit ans?

5° Quelle est la proportion des accidents provoqués ou subis par les premiers?

6° Quelle est celle dont sont responsables ou victimes les seconds?

7° Quel test contrôlable et irréfutable permet d'affirmer qu'un conducteur entre seize et dix-huit ans est plus dangereux, pour lui et pour les autres, qu'un jeune homme ayant dépassé cet âge? ou qu'un homme mûr, soi-disant assagi, mais parfois avachi? (Mon âge personnel me permet de poser cette question sans irrespect pour certains de mes contemporains.)

Tout problème, pour être résolu, avec preuve à l'appui, doit être exposé avec des données claires et précises. Or ici nous n'avons pas les éléments nous permettant de reconnaître juste et, par suite, d'approuver la solution proposée par MM. Hugues et Begouin.

Nous prendrons d'ailleurs la liberté, la quinzaine prochaine, à cette même place et sur le même sujet, de poser une nouvelle question à M. Hugues. Nous disons donc : la suite au prochain numéro.

Un  
problème  
16/18 = ?

*Max Enders*

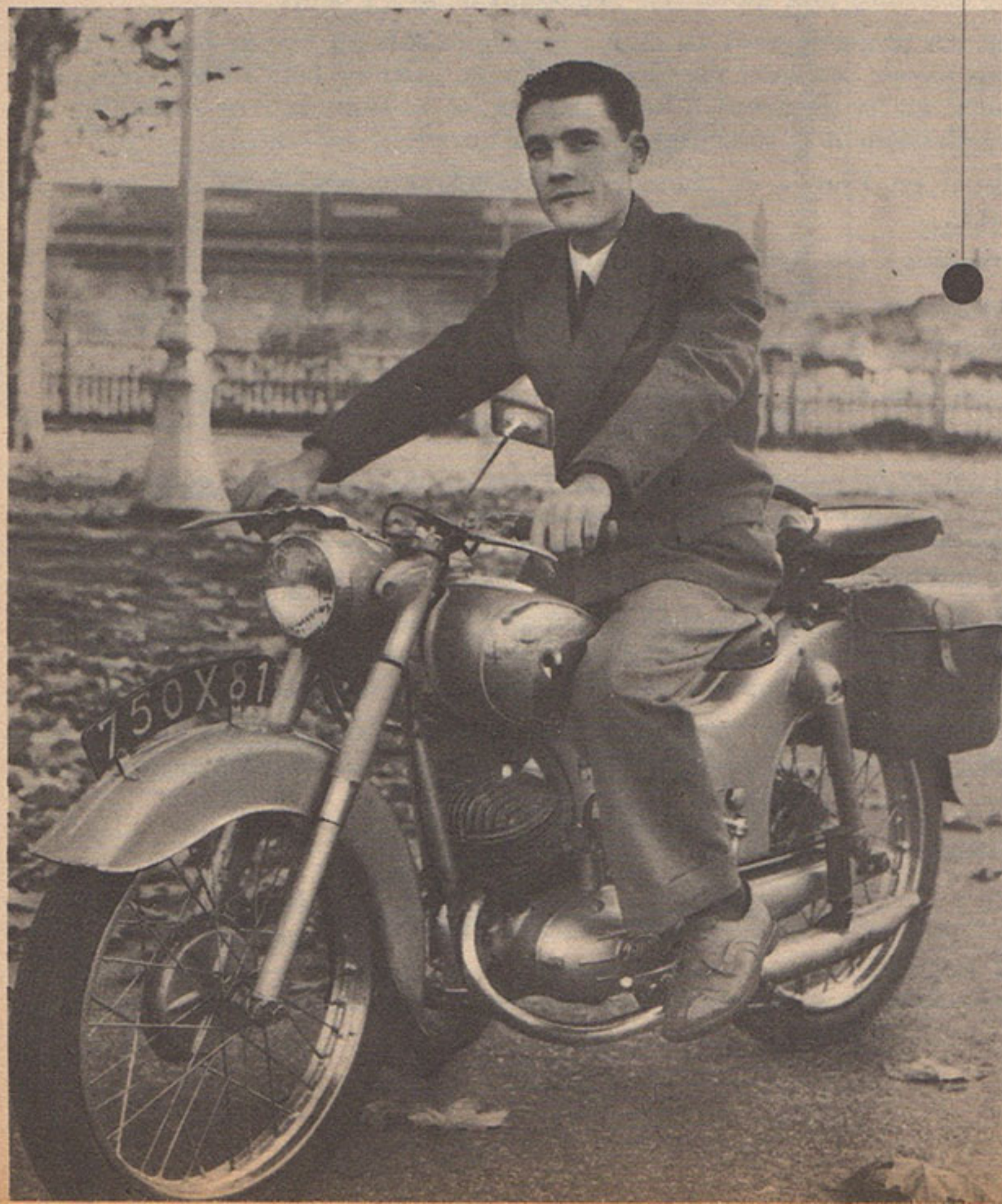
# CONCOURS MOTOCYCLES

**Bravo !  
M. Goulesque**

C'est notre confrère le journal Sud-Ouest qui aura l'agréable mission de remettre au gagnant de notre Concours le premier prix de 200 000 fr en espèces.

Sud-Ouest a d'ailleurs déjà consacré un article à cet heureux événement. Nous avons ainsi appris par lui que le vainqueur, M. René Goulesque, originaire d'Albi, est âgé de vingt-deux ans. Ayant fait ses études à l'Ecole Normale de Rodez, il est actuellement instituteur au Cours complémentaire de Naucelle (Aveyron).

M. Goulesque dont voici la photographie ci-dessous est, on le voit, un motocycliste convaincu.



**COMMENT S'EST EFFECTUÉ LE CLASSEMENT ?**

**N**OUS rappelons que ce concours comportait cinq questions dont la dernière, destinée à départager les ex aequo : reproduisons, d'ailleurs à son sujet, le règlement même publié dans Motocycles et Scooters du 15 mai 1955 :

Art. 2. — « La cinquième question destinée à départager les ex aequo sera : Classez dans l'ordre de leur valeur publicitaire les six slogans que nous publierons dans les numéros du concours. »

Art. 6. — Le Jury qui se réunira avant le 15 août sera composé de techniciens qualifiés dont les noms seront publiés ultérieurement. Il établira la liste type correspondant aux questions posées aux concurrents et qui sera déposée sous enveloppe scellée chez un huissier à Paris.

Art. 7. — Le classement des concurrents se fera dans l'ordre des réponses se rapprochant le plus de la liste type établie par le jury. En cas d'ex aequo, les concurrents seront départagés par une question supplémentaire.

Art. 10. — Toutes les opérations du concours seront effectuées sous le contrôle d'un huissier. La liste type établie par le jury est sans appel.

Le pli cacheté contenant les réponses des jurés a été ouvert après clôture du concours, soit le 16 septembre, par l'officier ministériel qui en avait la garde et qui a, alors, procédé au classement établissant la liste que voici :

- 1° Motocycles et Scooters, la revue du bon conseil et du bon accueil ;
- 2° Motocycles et Scooters dit ce qu'il sait, sait ce qu'il dit et le prouve ;
- 3° Motocycles et Scooters, rendez-vous de tous les motocyclistes ;
- 4° Le fidèle reflet du monde motocycliste, Motocycles et Scooters ;
- 5° 400 000 motos, un seul organe. Motocycles et Scooters ;
- 6° 52 pages sur deux roues, Motocycles et Scooters chaque quinzaine.

C'est donc d'après cette liste qu'à son tour a été établi, toujours sous contrôle d'un huissier, le classement des concurrents.

Les questions étant relativement faciles, il s'est trouvé, en dehors des deux premiers dont les solutions concordaient rigoureusement, une certaine quantité d'ex aequo auxquels il a fallu individuellement poser, pour les départager équitablement, les questions subsidiaires suivantes :

- 1° Quel est le kilométrage exact de la piste de vitesse (anneau) de Montlhéry ?
- 2° Quel est le kilométrage exact du tour de Longchamp sur lequel nous effectuons nos essais de cyclomoteurs et qui a été rigoureusement mesuré à l'occasion de l'annuel Criterium des as ?
- 3° Quel est le constructeur de motocycles de toutes catégories (cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et motos) ayant atteint, dans le monde, la plus grande production au cours de l'année 1954. ?
- 4° En quelle année a été fabriquée cette moto carénée ? Quelle est sa cylindrée ? (voir photo ci-contre.)

C'est cette quatrième question qui a permis d'établir un classement définitif rigoureux, toujours sous contrôle de l'officier ministériel.

Nous nous devons, d'ailleurs, de donner



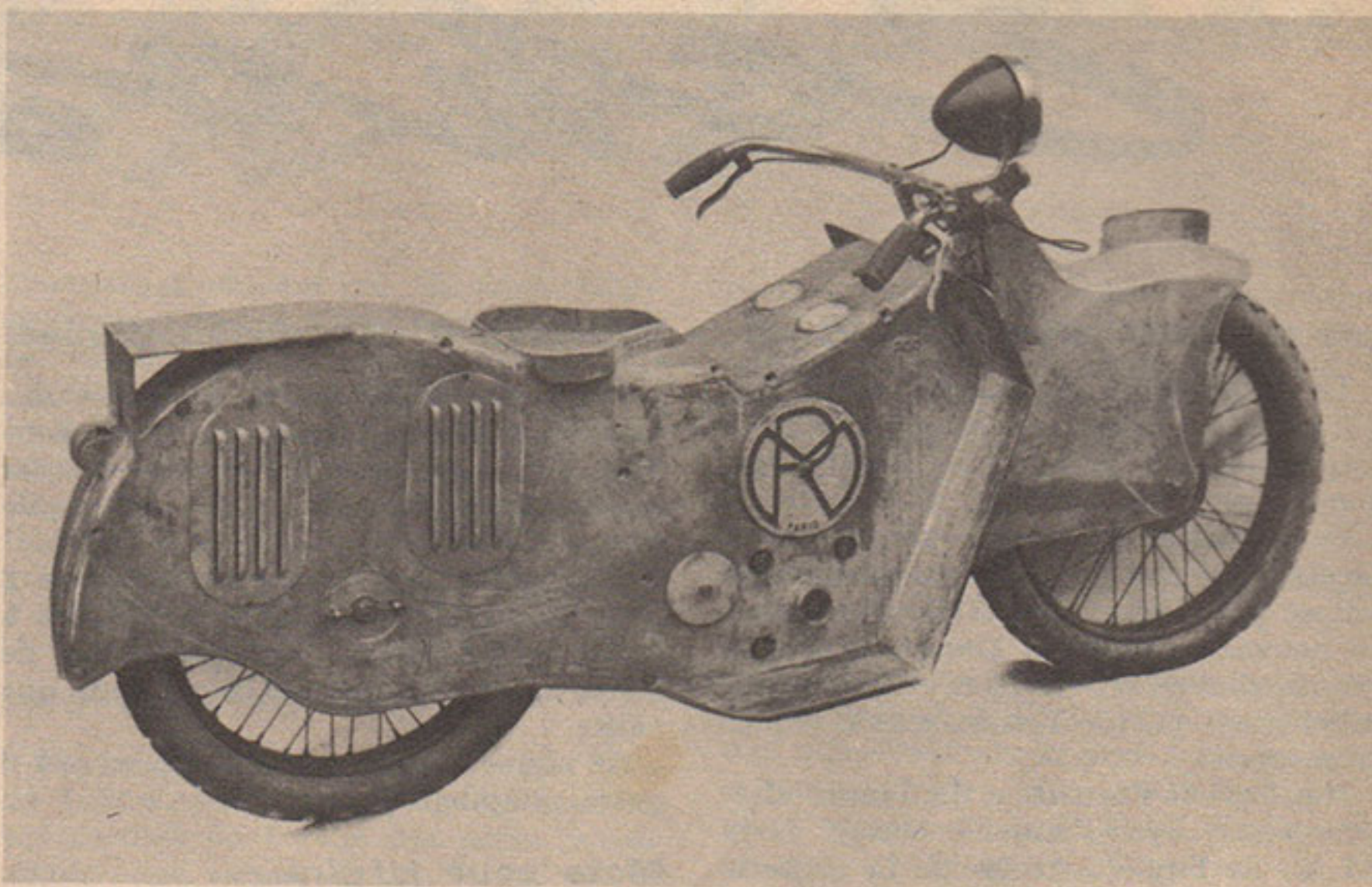
quelques précisions sur cette machine que certains, c'est tout à l'honneur du créateur, ont pris pour un prototype 1955.

D'aucuns, par contre, qui sont classés, naturellement parmi les premiers ont été exacts. D'autres, voulant donner plus de précisions, ont indiqué, ayant repéré les initiales sur la carrosserie, que c'était une production Mandille et Roux : M.R.

En réalité, cette moto est une R. M., c'est-à-dire René Macé. Elle a été dessinée et réalisée en 1921 par M. Jack Enders, co-directeur et fondateur de la Société Otom.

Le châssis caisson se résumait en deux pièces : une fourche avant avec garde-boue solidaire et une carrosserie. Sur les premiers modèles la carrosserie était en deux coquilles assemblées par des boulons (notre photo); ensuite, M. Enders Jacks la réalisa en coque monobloc. Le tout était déjà en alliage léger.

Le moteur ou, mieux, le bloc moteur, était un 350 cm<sup>3</sup> deux temps avec carburateur monté à hauteur du vilebrequin qui faisait office de distributeur. La boîte comportait un changement de vitesses épicyclique.



### Classement de notre concours (suite)

Nous avons donné les noms des cinq premiers dans notre précédent numéro; nous publions aujourd'hui la liste des treize suivants, gagnant tous une montre homme Waterproff Stainless, antichoc et étanche, mouvement 21 rubis, cadran lumineux et trotteuse centrale.

Dans nos deux prochains numéros, nous terminerons la publication de la liste des lauréats.

- |  |   |   |
|--|---|---|
| 6. <b>Dimanche Robert</b> , La Tur-lurette, Imphy (Nièvre).                    | 11. <b>Baron René Patrick</b> , quai du Canal, Cepoy (Loiret).                                    | 14. <b>Havet Raymond</b> , rue de l'Eglise, La Gorgue (Nord).                         |
| 7. <b>Bellancourt Pierre</b> , 54, rue de Louvois, Reims (Marne).              | 12. <b>Osmont Roger</b> , square Alexandre-1 <sup>er</sup> , Angers (Maine-et-Loire).             | 15. <b>Gatôt Roland</b> , 49, rue Thiers, Bernay (Eure).                              |
| 8. <b>Juttet Roger</b> , 1, rue de Belfort, Beaucourt (Territoire de Belfort). | 13. <b>Demonet Albert</b> , pâtissier, 26, rue de Moulins, Saint-Germain - des - Fosses (Allier). | 16. <b>Rouquette Fernand Albert</b> , 3, rue de Lancry, Paris (10 <sup>e</sup> ).     |
| 9. <b>Viala Edouard</b> , 7, cité des Ribes, La Grand' Combe (Gard).           |   | 17. <b>Yot Roger</b> , 6, rue des Til-leuls, Saint-Martin-du-Ter-tre (Seine-et-Oise). |
| 10. <b>Morisson Georges</b> , rue  |   | 18. <b>Lanquetin Albert</b> , 25, rue Guénégaud, Paris (6 <sup>e</sup> ).             |

## UN CONCOURS SCOOTER-CAMPING

La revue Le Scooter organise, sous l'égide de la Direction du Salon du Camping et des Sports, un vaste concours doté de nombreux prix, destiné à définir quel est l'Équipement type du Campeur à scooter. Les résultats de cette communication seront

communiqués aux fabricants d'équipement de camping, afin qu'ils présentent, à l'occasion du prochain Salon du Sport et du Camping, un ensemble de créations répondant parfaitement aux désirs et aux besoins des usagers.

Tous renseignements dans le numéro de janvier de Le Scooter, en vente dans tous les kiosques ou envois contre la somme de 80 fr ou au C.C.P. Paris 12 608-88 Le Scooter, 14, rue Brunel, Paris.

# MOTOCYCLES

# Scholar

## Les anneaux Neiman à la S.I.A.

Le 7 novembre M. Neiman a fait à la S.I.A. une instructive causerie sur les suspensions par anneaux de caoutchouc, dont il est l'inventeur et le réalisateur.

Ce dispositif, qui avait connu un grand succès, puis avait été quelque temps éclipsé par les fourches télescopiques, est de nouveau utilisé en grandes séries en France comme à l'étranger et plus particulièrement par de nombreuses marques de scooters.

Nous avons l'intention de donner ultérieurement, avec l'aimable accord de la S.I.A., de larges extraits de la causerie de M. Neiman, dont le premier brevet relatif à la suspension date de 1929.

## Deux-temps à culbuteurs.

A la suite des records établis par la voiturette Llyod avec un 386 cm<sup>3</sup>, deux cylindres à deux temps, la Société Industrielle d'Exploitation Mécanique a écrit à notre confrère la revue *L'Automobile* pour lancer un défi à tous les constructeurs français et étrangers en déclarant qu'elle pouvait certainement faire mieux qu'eux avec son propre moteur breveté 350 ou 500 cm<sup>3</sup> deux temps à deux soupapes d'admission en tête commandées par culbuteurs.

Notre confrère fait suivre cette lettre de sa réponse au cours de laquelle il se déclare tout disposé à donner à cette invention toute la diffusion qu'elle mérite. Nous nous permettons d'informer les constructeurs que, pour la moto, nous sommes également prêts à leur donner tout notre appui et que nos essayeurs qualifiés sont à leur disposition pour toute démonstration sur le circuit étalonné de *Motocycles et Scooter* à Monthléry.

## Le scooter en Angleterre.

Nos lecteurs se souviennent sans doute de l'Albatross, premier scooter anglais. Le modèle 1956 de cette marque ci-contre a subi d'importantes modifications. La carrosserie complètement redessinée comporte maintenant quatre éléments séparés en tôle emboutie. Le scooter est livré en jaune et noir, marron et beige et bleu (deux tons) à la demande. La batterie se trouve maintenant à gauche tandis que la fenêtre visible sur notre photo ferme le coffre à outils. Le tableau de bord comporte un compteur, un ampèremètre et les interrupteurs d'allumage et d'éclairage. Rappelons encore la suspension arrière oscillante, la fourche Earles, les roues de 12" à broches. Le moteur est un Villiers 225 cm<sup>3</sup> deux temps refroidi par air canalisé. Le constructeur annonce une vitesse de 104 km/h, ce qui est réjouissant pour un scooter.

## Tentes en briques pneumatiques.

On vient de lancer en Amérique des briques triangulaires en plastique, gonflées d'air avec lesquelles on peut réaliser en un temps record toutes sortes de constructions.

Exemple : une cabane de 1 m sur 2 peut être édiflée en quelques instants à l'aide de 112 briques d'un poids total de 4,500 kg et qui peuvent tenir dans une valise.

Ce nouveau procédé révolutionnera-t-il notre camping ?

## Moto pour jardinier.

Notre ami Jacques Prévost, directeur de Grande-Armée-Motos racontait dernièrement, à la suite du Salon, qu'il y avait entendu discuter deux visiteurs, indéniablement campagnards, dont l'un expliquait à l'autre que les nouvelles motos étaient équipées de « sécateurs » au

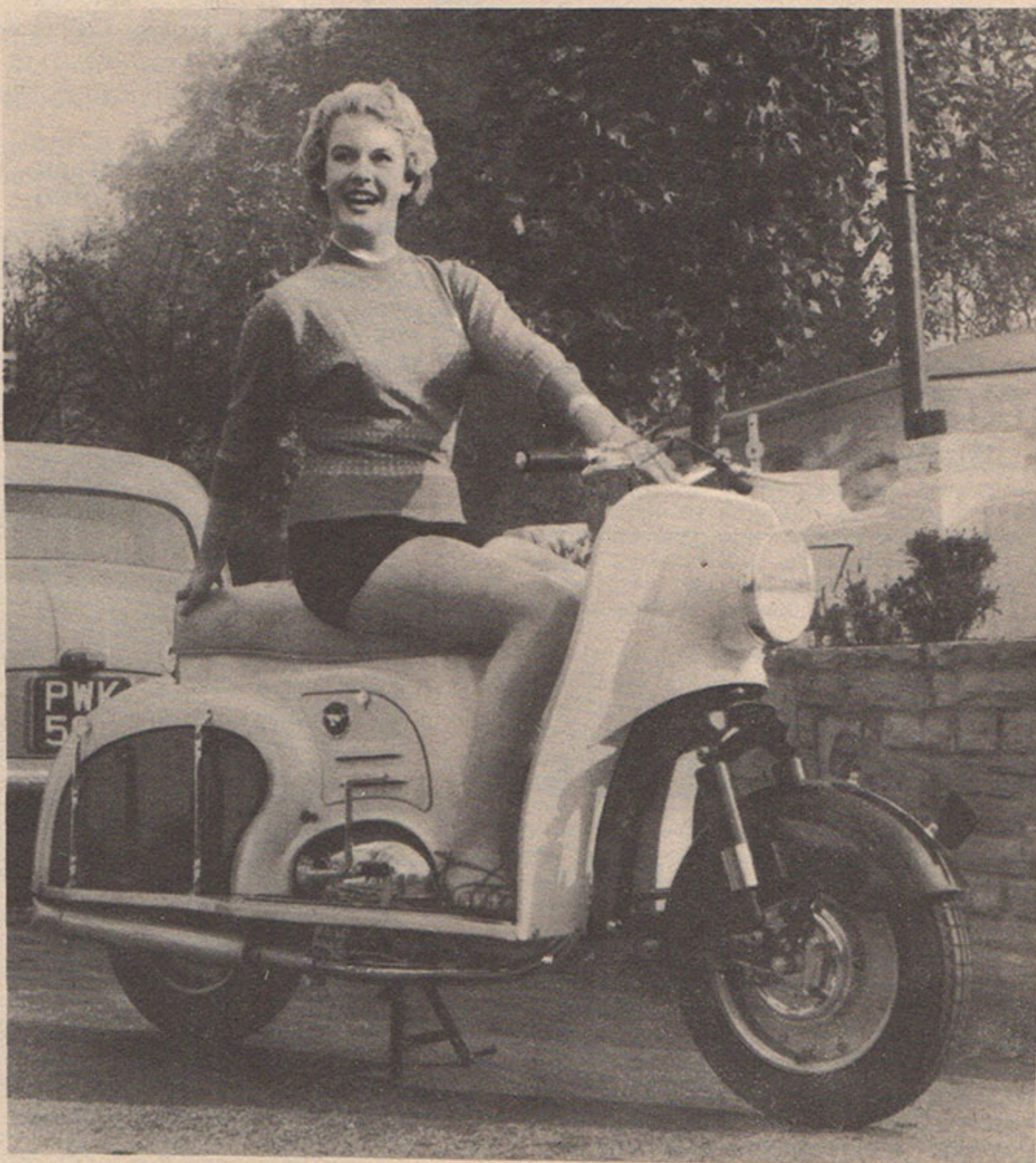
pied et de fourches « microscopiques », ce qui lui semblait bien pratique pour son travail de jardinage.

Nous avons, à son origine, entendu parler de la mise en route par « pisse par terre », mais ça c'est de l'histoire ancienne.

## Anonyme.

Le cas est peu fréquent parmi nos lecteurs : une lettre anonyme par an, c'est quantité négligeable. Pourquoi faut-il que celui-ci évite, dans la sienne du 14 novembre, dactylographiée, de nous communiquer son nom et son adresse puisque les questions qu'il nous pose, bien gentiment d'ailleurs, lui auraient valu notre amicale réponse.

Sa lettre a trait aux différentes marques que nous avons ou que nous n'avons pas encore essayées. S'il veut savoir pourquoi les unes et pas les autres qu'il se fasse connaître, nous lui donnerons tous les éclaircissements qu'il souhaite.



# M O P E D S Schock

## Production d'octobre.

On constate un certain fléchissement dans la production de motocycles en octobre : 81.741 contre 94.390 en septembre.

En voici la répartition par catégorie : cyclomoteurs, 64.323 ; vélomoteurs, 8.520 ; scooters, 7.616 ; motocyclettes, 1.282.

Pour les vélomoteurs on en dénombre 2.431 dans les cylindrées de 51 à 100 cm<sup>3</sup> et 6.089 dans celles comprises entre 101 et 125.

La catégorie motocyclette se subdivise ainsi : 175 cm<sup>3</sup>, 1.092 ; 200 cm<sup>3</sup>, 33 ; 250 cm<sup>3</sup>, 97 ; 350 cm<sup>3</sup>, 27 ; 500 cm<sup>3</sup>, 3 ; 750 cm<sup>3</sup>, 30 ; ces dernières destinées à la police et à la gendarmerie.

En scooter avec 5.000 machines Acma-Vespa représente la moitié de la production.

Dans le même mois il s'est fabriqué 387 trimoteurs dont plus de la moitié par Peugeot et 30 cyclecars Mochet.

## La Super-gaine chauffante M.I.O

L'idée des poignées chauffantes n'est pas nouvelle mais chaque année, à l'approche des grands froids, cet accessoire bénéficie d'un renouveau d'intérêt de la part des motocyclistes et scooteristes circulant par tous les temps.

La Super-gaine M.I.O. consiste en une double feuille de tissu plastique « Sobral » s'attachant autour du guidon à l'aide d'une fermeture éclair. Une résistance électrique spéciale, du genre couverture chauffante, serpente entre les deux épaisseurs de plastique. Ces poignées

chauffantes peuvent être branchées indistinctement sur le volant magnétique ou la batterie. Leur intérêt indiscutable réside dans la simplicité de leur pose et la faible consommation de courant : 200 mA ou 3 W, soit moins qu'une ampoule de feu rouge arrière ! Elles sont fabriquées en trois teintes : gris perle, gris foncé et vert. Le prix est raisonnable : 1 200 F, interrupteur compris.

## Le programme Favor.

Du programme Favor, la grande firme du Centre, dont la plupart des modèles comportent pour 1956 des perfectionnements, nous extrayons :

Son vélomoteur léger, toujours équipé du moteur « Alter » deux vitesses, 70 cm<sup>3</sup> à pédales ;

La même machine est présentée avec le nouveau moteur 75 cm<sup>3</sup>, avec kick, en version luxueuse, toujours en deux vitesses.

De plus, une 125 cm<sup>3</sup>, quatre vitesses, sélecteur, moteur horizontal A.M.C. deux temps, avec suspension arrière oscillante d'un prix abordable, pour un rendement approchant le 90, qui se livre également en biplace.

Des moto-scooter 98 cm<sup>3</sup>, 125 et 175 cm<sup>3</sup> qui ont été également exposées sur le stand de Favor.

## Meilleur allumage.

Un nouveau dispositif pour améliorer l'allumage des bougies vient de faire son apparition ; il s'agit d'un « convertisseur » permanent haute fréquence ; c'est un

petit appareil de la grosseur d'un capuchon de stylo qu'on intercale entre la bobine et le distributeur ou entre le distributeur et les ou la bougies.

Nous demandons à l'agent distributeur s'il est d'accord pour un essai.

## Stationnement sans motif légitime ?

Parmi les contraventions dressées ces temps derniers à Paris, nous en relevons une quantité assez impressionnante pour « stationnement sans motif légitime ». Nous voudrions bien savoir exactement ce que les autorités entendent par là, car l'explication nous semble nécessaire pour tous. Nous nous renseignons et vous éclairerons dès réponse reçue.

## Bonne chance, M. Dubois.

M. Dubois, notre préfet dont l'action en faveur du silence dans la cité n'a pas été, bien au contraire, inutile, nous a quitté pour de nouvelles fonctions au Maroc. Nous avons suivi avec attention ses bienfaisantes initiatives à Paris. Nous lui souhaitons également du succès dans son nouveau poste. Puisse-t-il également imposer là-bas le silence aux mitraillettes, grenades et autres bombes.

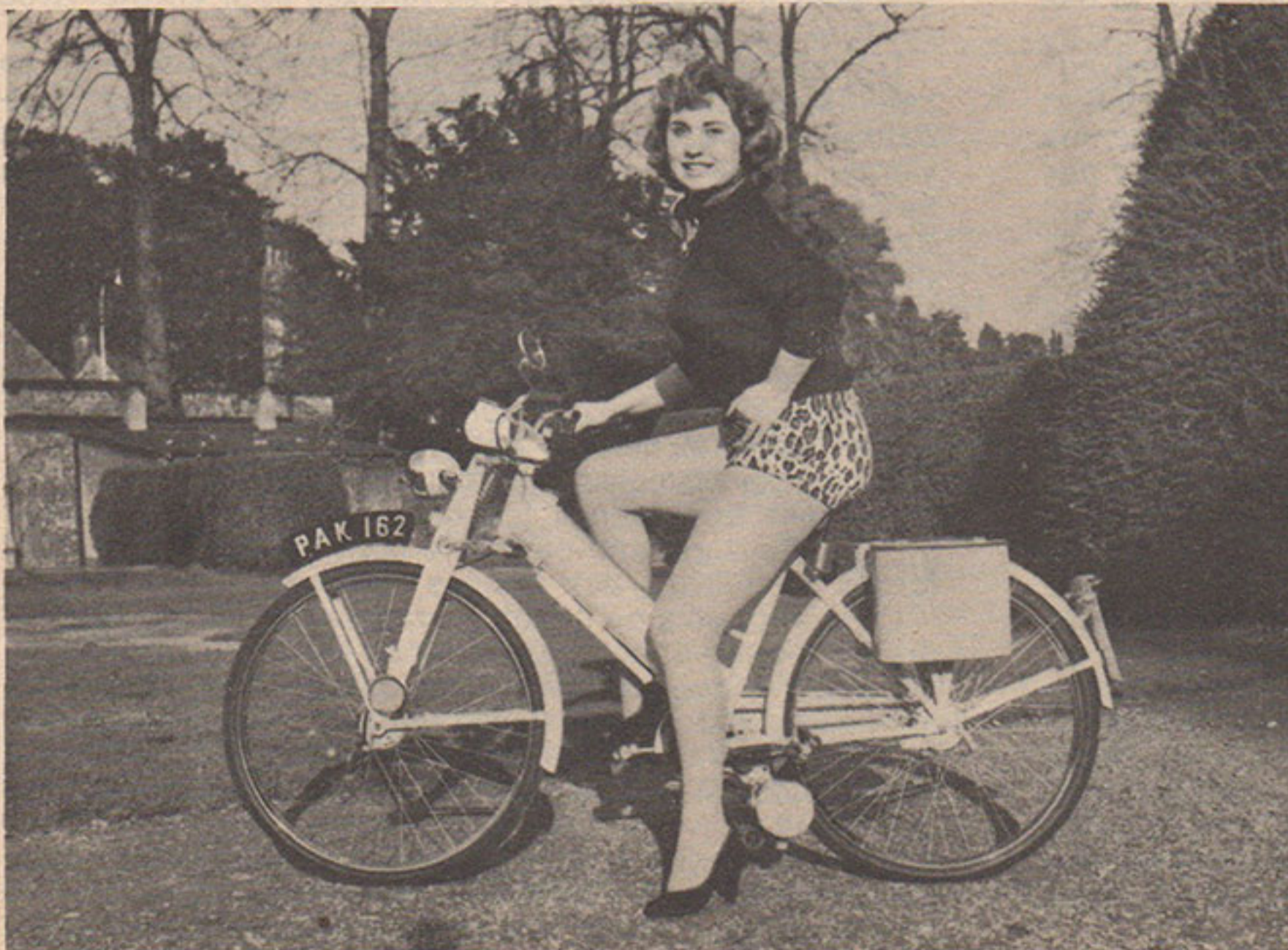
## Un nouveau cyclomoteur anglais, le Moped.

Une maison anglaise, la Power-Pak Engineering Company Ltd., à Coventry, vient de sortir un nouveau cyclomoteur dénommé Moped (ci-contre).

La partie cycle comporte un cadre en tôle emboutie et tubes coudés et une fourche à parallélogramme déformable, également en tôle emboutie. Cette fourche est pourvue d'amortisseurs à friction. Un « tableau de bord » profilé groupe le compteur, le contact ainsi que les commutateurs du phare et des clignotants (genre flèche lumineuse). Ce cyclo est équipé, de part et d'autre du porte-bagages, de deux sacoches métalliques. Les roues sont des 26".

Le moteur est un 49 cm<sup>3</sup> deux temps, de 39 mm d'alésage pour 40 mm de course : cylindre fonte — culasse alliage léger. Deux roulements à rouleaux supportent le vilebrequin. Le graissage s'effectue par mélange dans la proportion 20 : 1.

Un volant magnétique assure l'allumage et l'éclairage du phare, du feu rouge et stop (!), du tableau de bord ainsi que des clignotants avant et arrière. Le réservoir contient environ 2,25 l de carburant. Signalons que le Moped est émaillé gris, rouge et chromé. Son poids serait de 32 kg environ.



# JE SUIS UN DÉBUTANT

## psychologie du motocycliste et tenue du guidon

La conduite est avant tout une habitude comme l'utilisation de toute machine. C'est une habitude qui nécessite cependant de l'application car il ne suffit pas de faire marcher cette machine, mais de la diriger, l'arrêter, la faire aller plus ou moins vite selon les lieux et les circonstances.

Pour être un bon conducteur il faut être, si nous osons le dire, une personne non seulement appliquée, mais studieuse. Le bon conducteur est comme un bon élève.

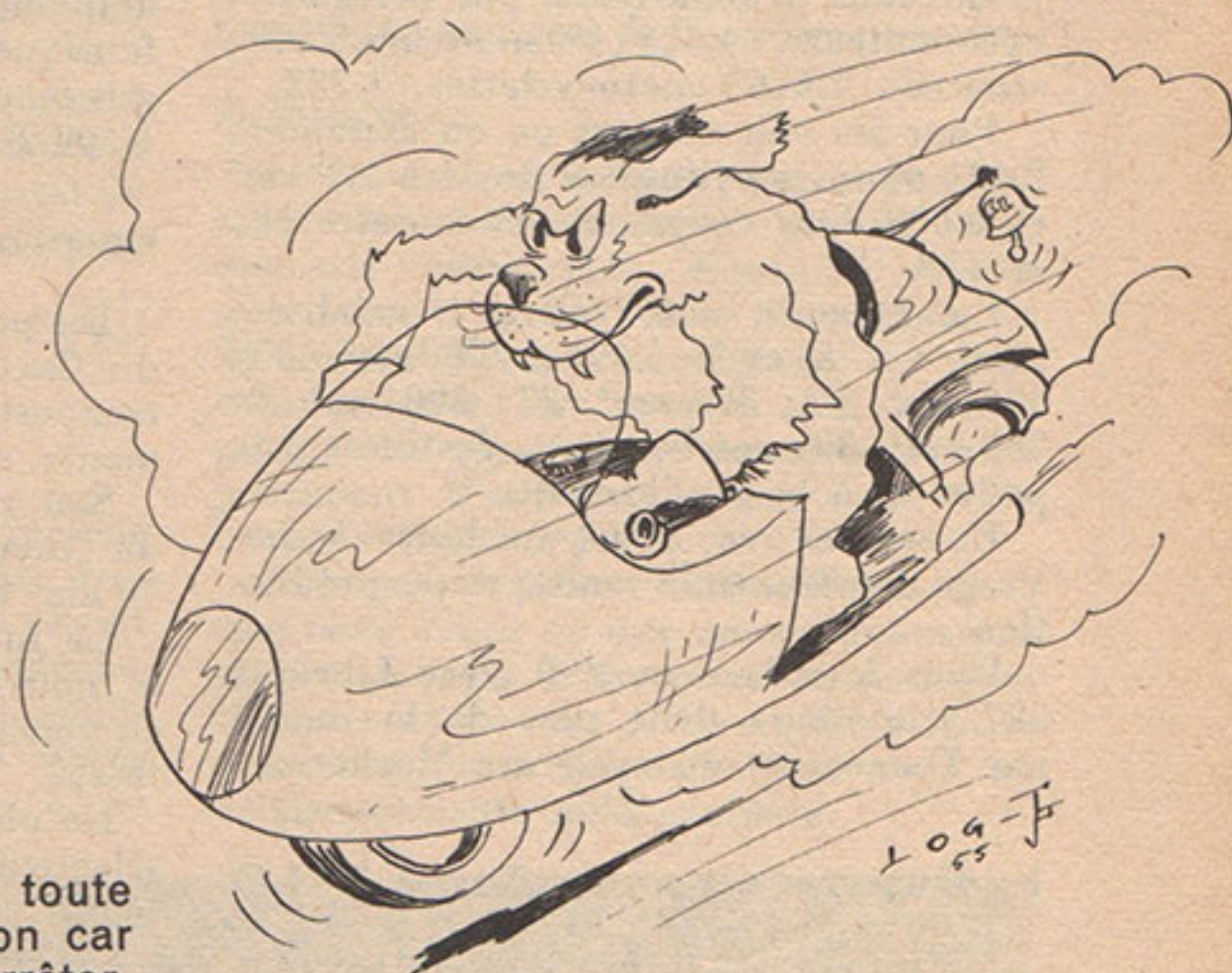
### LA PSYCHOLOGIE DU CONDUCTEUR MOTOCYCLISTE

La conduite d'un véhicule à deux roues, plus encore que celle d'un véhicule à quatre roues, est un automatisme qui comporte dans son déroulement l'apport des sens et des organes physiques.

Si les yeux servent à la direction de l'engin, c'est aux nerfs et aux muscles qu'il convient de demander l'effort rapide et « maximum » lorsque, après avoir enregistré une image, l'œil la transmet au cerveau chargé d'en tirer des conséquences. C'est dire qu'il faut d'abord une vue qui soit nette et non déformée ; l'appréciation des distances, qui manque à tant de conducteurs, est la première des qualités pour que le cerveau reçoive une image nette et précise des configurations de la route ou d'un obstacle qui se présente.

L'œil doit d'abord voir au plus juste afin d'éviter au cerveau d'avoir à se poser des questions, tant sur la nature d'un obstacle que sur l'endroit précis où il peut se trouver.

Lorsque surgit un obstacle, l'esprit l'interprète aussitôt et en tire les conséquences qu'il juge utiles. Si un œil normalement constitué peut transmettre au cerveau l'image non déformée d'un chat accroupi sur le bord de la route, le cerveau peut interpréter cette présence de diverses manières. S'il s'agit d'un cerveau désordonné, commandant à des nerfs fatigués, il pourra très bien ordonner aux nerfs et aux muscles d'arrêter brusquement la machine. C'est un mauvais réflexe, car l'esprit normal sait, en une fraction de seconde, discerner l'importance de cet obstacle, se rendre compte que le chat n'a aucune raison de bouger et que, même s'il bouge, il ne peut pas, à coup sûr, rouler sous la machine.



Il s'agit donc, pour conduire, non seulement d'avoir des yeux précis et une adaptation des réflexes normale, mais procéder à l'éducation de ces réflexes pour en trier avec sévérité les bons et les mauvais.

Un bon nombre de motocyclistes sont comme le chien célèbre qui salivait en entendant une cloche, car, pendant des jours, on sonnait une cloche en lui donnant sa viande. Certains conducteurs, en effet, ont ce réflexe automatique qui consiste, dès qu'il y a quelque chose d'anormal sur la route, à freiner immédiatement des deux freins en débrayant.

Or, le bon réflexe doit surtout venir à la suite d'un raisonnement que l'on fait une fois pour toutes. Qui dit réflexe dit chose automatique, et il faut bien prendre garde qu'un appareil (et l'homme en est un sous plusieurs de ses aspects), déréglé dès le début de son fonctionnement, ne sera jamais qu'un mauvais appareil, voire même une chose dangereuse (ce qu'on a coutume d'appeler un chauffard est une personne dont les réflexes se sont forgés au hasard des bonnes fortunes).

C'est pour cela qu'il faut, à proprement parler, **apprendre** à conduire et non pas **savoir** se servir d'une machine.

Se sert d'une machine celui qui, dans une descente prolongée, appuie sans discontinuer sur son frein arrière, mais, au contraire, a appris à conduire celui qui utilise le frein moteur et appuie alternativement et doucement sur ses freins.

Il faut connaître le véhicule que l'on utilise et ce fut le but de cette série d'entretiens qui prend fin, et se dire qu'une grande partie des conducteurs (auto et moto)

apprennent mal leur « métier », sitôt quittées les écoles de conduite. Plus grave est encore le cas des pilotes de vélomoteurs, de cyclomoteurs et de cycles qui n'ont pas toujours, lorsqu'ils prennent le guidon pour la première fois, les quelques qualités nécessaires.

Pour les deux-roues, deux problèmes accapotent l'avant-scène : l'équilibre et l'adhérence. Il faut songer qu'un enfant, devant un obstacle, saurait freiner, mais que le conducteur normal sait rétrograder et freiner. Il faut rester un être humain avec tout son discernement, lorsqu'on pilote une machine, et n'être pas un robot.

## LA TENUE AU GUIDON

Nous terminerons en passant en revue les problèmes les plus importants de la conduite ainsi que les statistiques des compagnies d'assurances les révèlent tristement.

**En ville**, c'est le carrefour qui cause le plus grand nombre d'accidents. Il ne faut pas aborder un carrefour, si dégagé qu'il puisse paraître, sans avoir fortement ralenti et rétrogradé.

A vitesse devenue basse, se tenant prêt à freiner, le conducteur qui doit s'attendre à l'arrivée d'un obstacle n'est jamais surpris et doit s'arrêter sitôt qu'il surgit en oubliant s'il a ou non la priorité. C'est tellement gentil de voir, comme il arrive quelquefois, deux véhicules se faire des politesses comme devaient s'en échanger les conducteurs de carrosses au grand siècle. Dire que les deux véhicules doivent partir en même temps après s'être fait de jolis sourires, est peut-être faire preuve d'un humour un peu particulier.

Toujours en ville, les accidents viennent souvent de ce que les conducteurs ne savent pas respecter les files. Amis motocyclistes, s'il est normal de changer de file pour tourner à gauche ou à droite, il n'est pas recommandé de le faire pour « gratter » une place. Bien sûr, de par la minceur et la maniabilité de son engin, le motocycliste ou le scooteriste a le désir légitime de se faufiler. Pour éviter ceci mais pour aller tout de même très vite, permettez-nous de vous indiquer quelques « tuyaux ».

Restez sagement derrière la voiture que vous suivez, en ne longeant pas de trop près les voitures arrêtées au bord des trottoirs pour éviter de casser les jambes aux conducteurs impolis qui en sortent, mais tenez-vous prêt

à doubler celui qui vous précède. Vient un feu rouge, attendez que les voitures soient arrêtées et gagnez ainsi en toute sécurité quelques places. Prenez garde de repérer un « trou » où vous pourrez trouver refuge, si le feu devient vert, avant l'arrivée du flot inverse.

Pour les piétons, considérez que tout individu circulant sur un trottoir ne demande qu'à être admis à l'hôpital Cochin et veut à tout prix se jeter sous votre machine.

Enfin, sachez prendre les tournants. Pour tourner dans une rue à votre gauche, il faut tenir compte du centre imaginaire du carrefour et le contourner **comme s'il y avait une borne**. Combien d'accidents seraient évités si cette question, d'un élémentaire bon sens, était résolue par les conducteurs avant même que le problème se pose.

**Sur la route**, il en va un peu différemment et il faut prendre garde aux dépassements, à la vitesse et aux traversées des petites localités.

Les dépassements doivent toujours s'effectuer à gauche et il n'est pas inutile de le rappeler car les pilotes de machines puissantes ont quelquefois tendance à vouloir passer tantôt à gauche, tantôt à droite..., tantôt au travers.

La route doit être dégagée, ce qui interdit le dépassement en virage et en haut de côte, et l'on doit disposer d'une **réserve de puissance** assez grande. Doubler un véhicule marchant à 60 à l'heure, avec une machine dont la vitesse maximum est de 62 est une folie. Le dépassement doit être bref.

La vitesse ne doit pas être excessive et l'on doit surtout prendre garde de ne pas trop marcher à la vitesse maximum. Les conditions de stabilité, de décélération et de freinage sont en effet très variables, à cette allure, selon les machines.

Il faut prendre garde également aux traverseés des petites localités en ralentissant franchement et non pas, si l'on marche à 90, baisser sa vitesse à... 85.

Sur une machine à quatre vitesses, il est opportun de passer en troisième, ce qui ne fait pas baisser la moyenne, surtout si elle risque de tomber à zéro, lors de l'arrivée à l'hôpital.

En résumé, connaître le fonctionnement de sa machine, avoir appris à la conduire correctement, il n'en faut pas plus pour dépasser le stade du débutant et rejoindre celui du vétéran.

FIN

LEGRAND-JACQUES.

---

## ÉCHOS ★ ÉCHOS ★ ÉCHOS ★ ÉCHOS ★ ÉCHOS ★ ÉCHOS

---

### Terrot-Paris.

Nous avons annoncé précédemment que les services Terrot de Suresnes allaient être transférés à Paris, Porte Maillot, juste derrière le magasin d'exposition de l'avenue de la Grande-Armée, exactement rue du Débarcadère.

A noter que le bâtiment qui leur fait suite a été repris et remis à neuf par Hutchinson.

### L'activité de D.K.W.

Cette grande marque allemande est, on le sait, une des plus spécialisées dans le moteur deux temps dont elle équipe toutes ses motos et ses voitures dont les plus récents modèles sont équipés d'un trois-cylindres en ligne.

De 1949, époque à laquelle D.K.W. Auto-Union a vraiment repris son acti-

tivité, au 10 novembre dernier, cette firme a produit 500.000 véhicules deux et quatre roues. C'est une voiture D.K.W. type 3 = 6 qui a eu l'honneur de franchir le cap des 500.000, dont 300.000 motos et scooters.

Auto-Union qui occupait 300 employés lors de sa reprise utilise actuellement 11.000 personnes.

### N.S.U. annonce.

... que le Dr Froede, M. Germer et l'ex-champion W. Herz sont de retour d'Amérique. Herz aurait atteint presque 220 km/h sur une Sport-Max « Client ». N.S.U. attaquera, en 1956, le record absolu, mais la date de cette tentative n'est pas encore fixée. La maison n'a pas pris de décision quant au véhicule qui serait employé : le « Cigare » ou une moto normale.

### Contre le scooter.

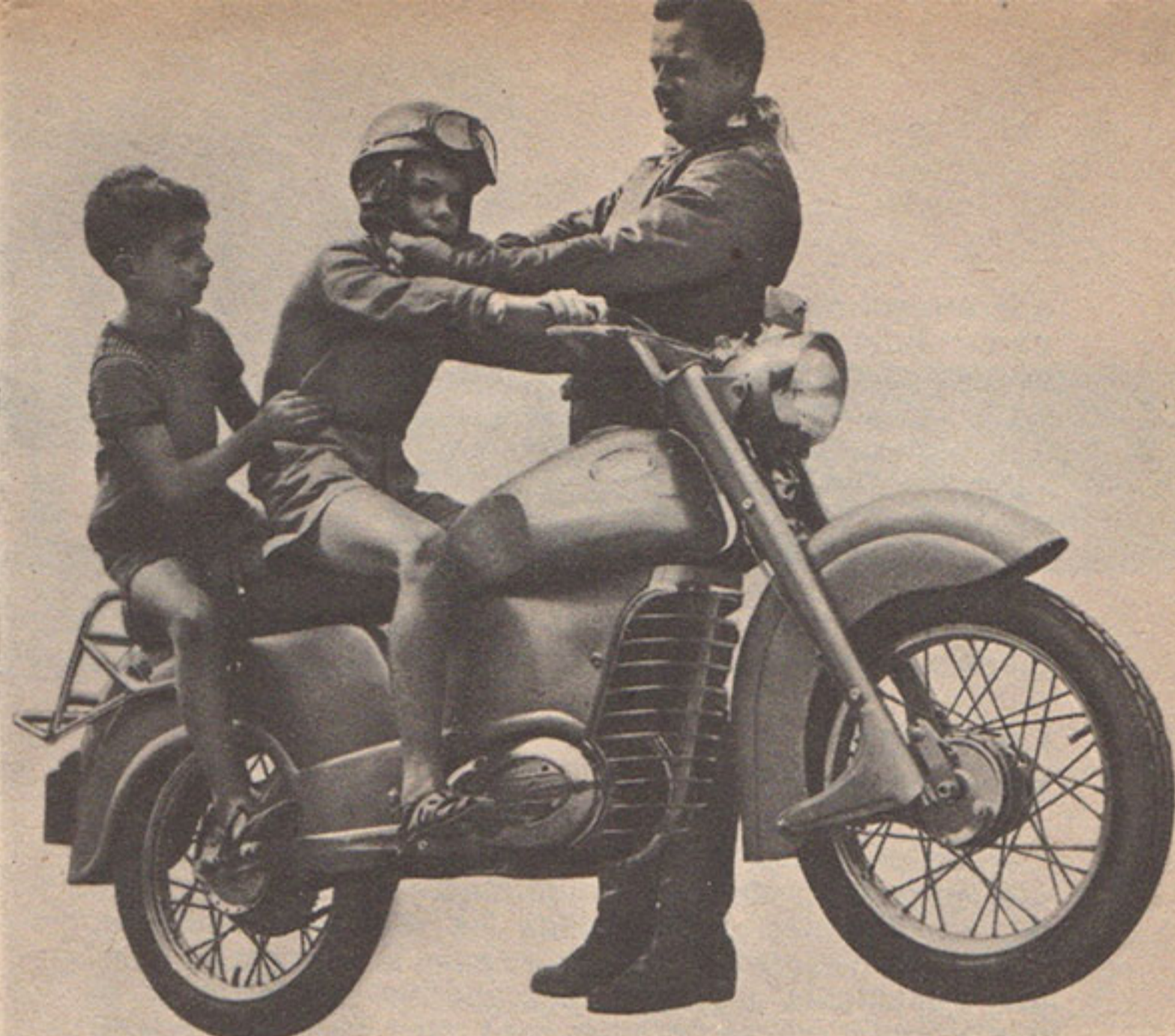
Les constructeurs groupés au sein de la V.F.M. (Association des constructeurs allemands du cycle et du motocycle) se sont prononcés contre les épreuves de scooters lors d'une récente réunion. Les constructeurs ont précisé que l'idée du scooter — son carénage visant le confort maximum — est incompatible avec le sport, mais ils ont cependant excepté les gymkhanas et autres épreuves du même caractère.

### Exportations.

Un des grands magasins de New York vend depuis quelque temps déjà des « trois-roues » Messerschmitt à \$ 870-1.000, selon l'équipement du véhicule.

# programme

# MONET-GOYON

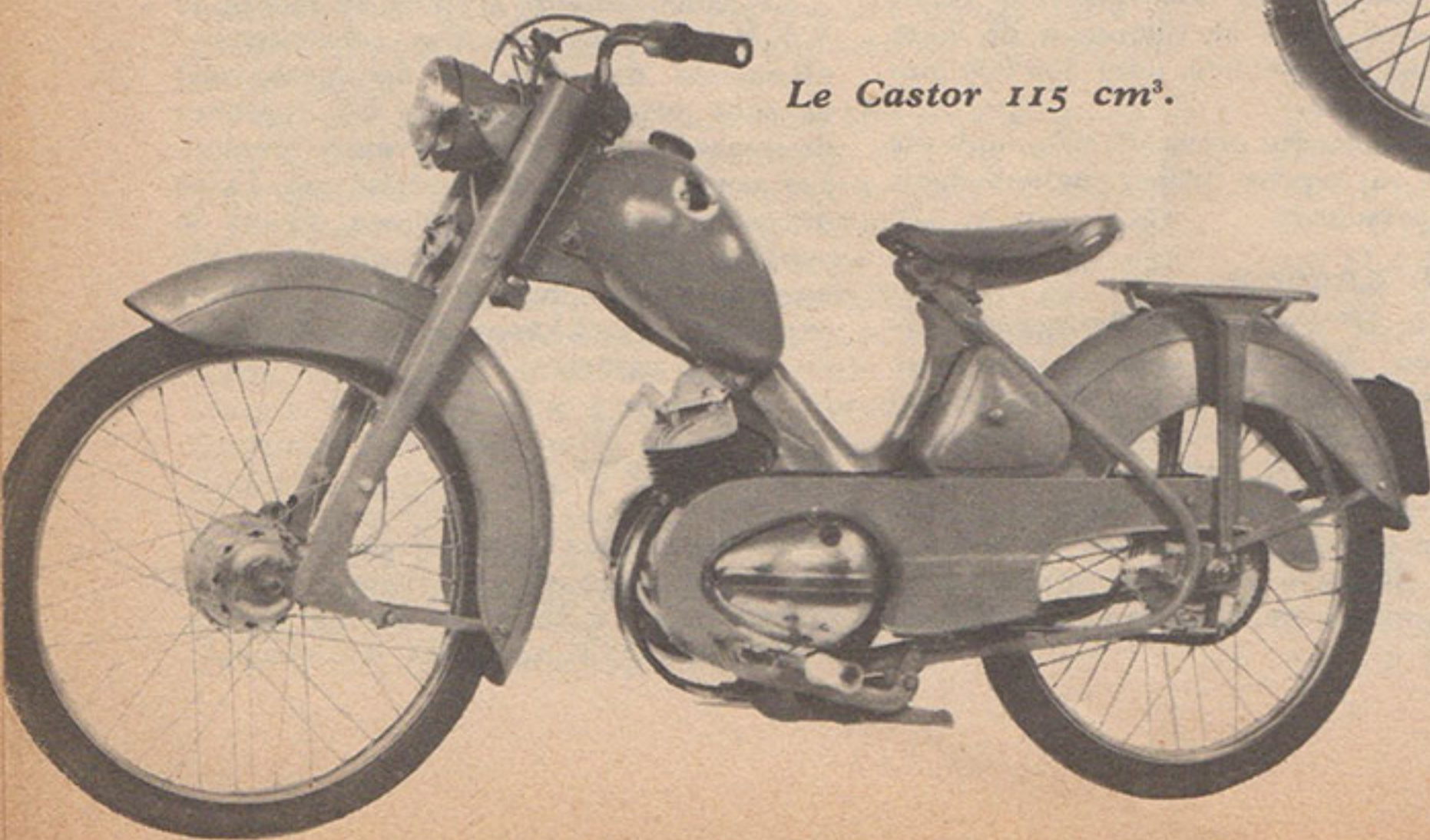


## **CASTOR 98 cm<sup>3</sup>.**

Vélocoteur léger ; moteur VILLIERS ; deux temps ; deux vitesses par poignée tournante ; fourche télescopique GREGOIRE à flexibilité variable ; 2,7 ch à 4 400 tr/mn ; lancement par kick starter ; cadre ouvert à tubes renforcés ; jantes émaillées ; guidon chromé ; pneus 600 × 55 C ; moyeux tambour de 115 ; garde-boue arrière enveloppant ; avertisseur électrique ; compteur incorporé dans le phare ; protection par deux grands carters latéraux et cache-carburateur ; autonomie de route : 300 km ; phare à visière trois feux ; porte-bagage à large plateau ; poids : 62 kg ; émail bleu Valencia.

## **CASTOR 115 cm<sup>3</sup>.**

Modèle luxe ; moteur VILLIERS 115 cm<sup>3</sup> à haut rendement ; 3 ch, 2 000 à 4 400 tr/mn ; mêmes définitions que ci-dessus mais montage luxe ; toutes pièces chromées ; garde-boue avant et arrière enveloppants ; selle à suspension particulièrement confortable ; émail rouge ou bleu Valencia.

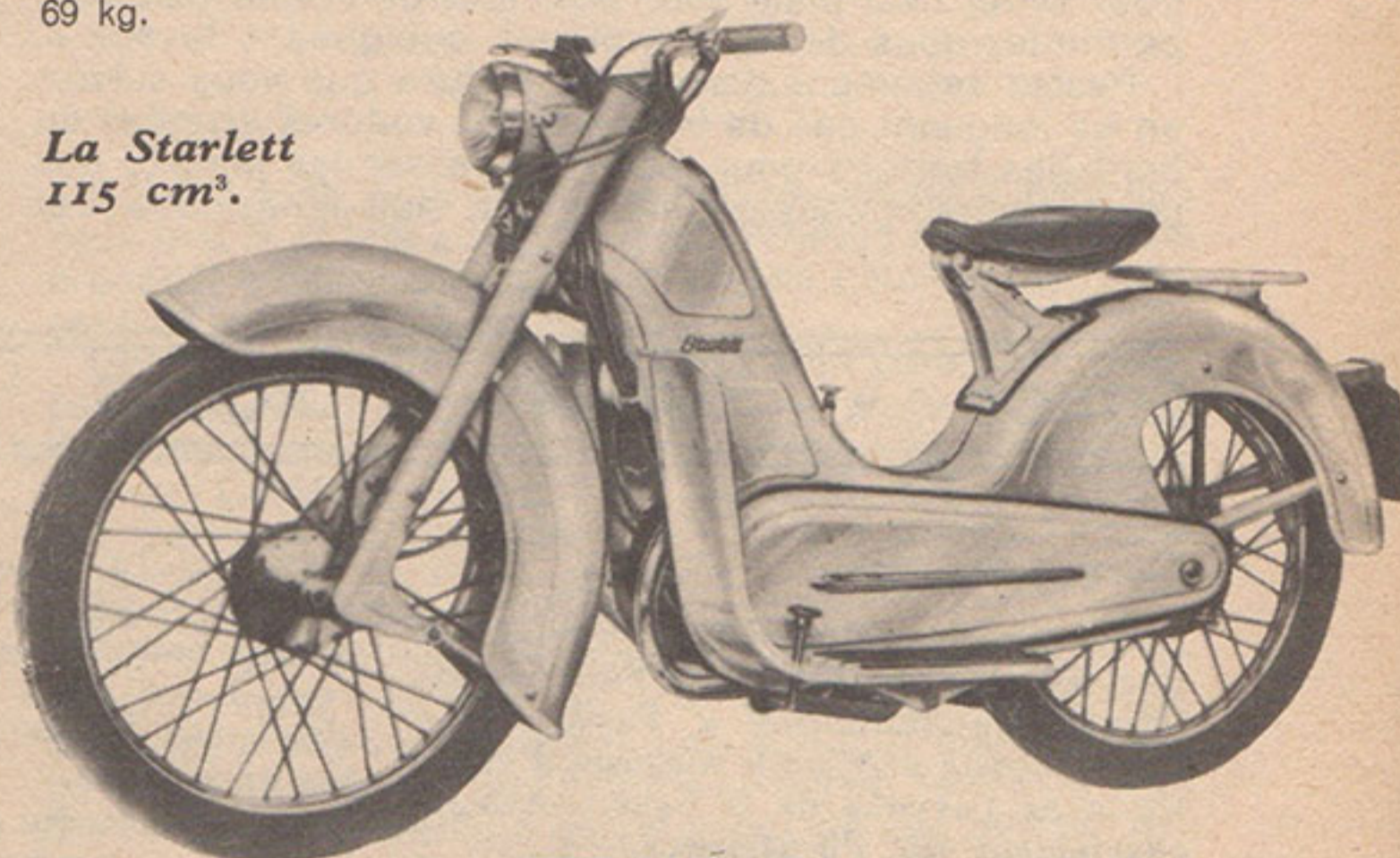


*Le Castor 115 cm<sup>3</sup>.*

## **STARLETT S2 S 98 cm<sup>3</sup>.**

Modèle standard ; moteur VILLIERS ; 98 cm<sup>3</sup> ; deux temps ; deux vitesses par poignée tournante ; 2,7 ch à 4 400 tr/mn ; châssis coque auto-porteur avec pare-jambes ; fourche télescopique GREGOIRE à flexibilité variable ; garde-boue avant enveloppant ; garde-boue arrière intégré au châssis monocoque ; jante et guidon émaillés ; lancement du moteur à main ; pneus 600 × 65 ; avertisseur électrique ; compteur incorporé dans le phare ; rétroviseur ; porte-bagage ; autonomie de route : 300 km ; poids : 69 kg.

## **La Starlett 115 cm<sup>3</sup>.**



## **STARLETT S2 S 115 cm<sup>3</sup>.**

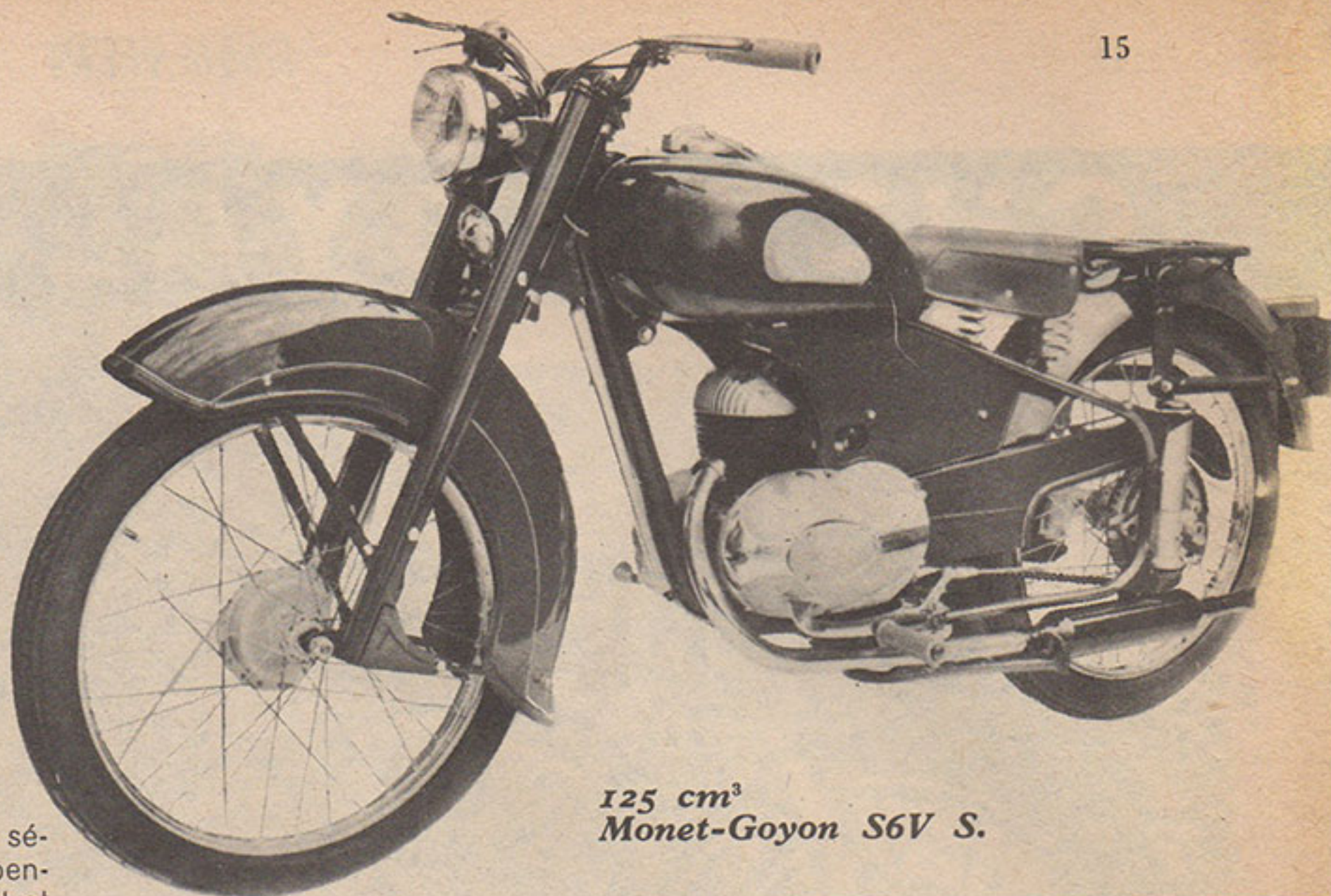
Mêmes définitions que ci-dessus mais avec moteur VILLIERS 115 cm<sup>3</sup> ; 3,2 ch à 4 400 tr/mn ; jantes et guidon chromés ; selle suspendue ; laque martelée bleu.

## **STARLETT S2 L 115 cm<sup>3</sup>.**

Grand luxe ; même modèle que S2S 115 cm<sup>3</sup>, mais moyeux monobloc à broche ; phare avec visière ; selle suspendue grand confort, émail grand luxe ; jaune ou bleu Valencia.

**S6V S STANDARD 125 cm<sup>3</sup>.**

Moteur VILLIERS; deux temps; trois vitesses par sélecteur; 4 ch à 4 200 tr/mn; fourche télescopique GREGOIRE large, à flexibilité variable avec enjoliveurs de correcteurs; carénage du moteur, de la boîte du volant magnétique et du carburateur; lancement par kick, chaîne secondaire très protégée par carter enveloppant; suspension arrière; pneus avant 600 × 65; arrière 25 × 3; jantes et guidon chromés; garde-boue avant et arrière enveloppants; autonomie de route: 400 km; phare avec visière; avertisseur électrique; rétroviseur; compteur incorporé; poids: 77 kg; émail-lage luxe rouge ou bleu Ile-de-France.



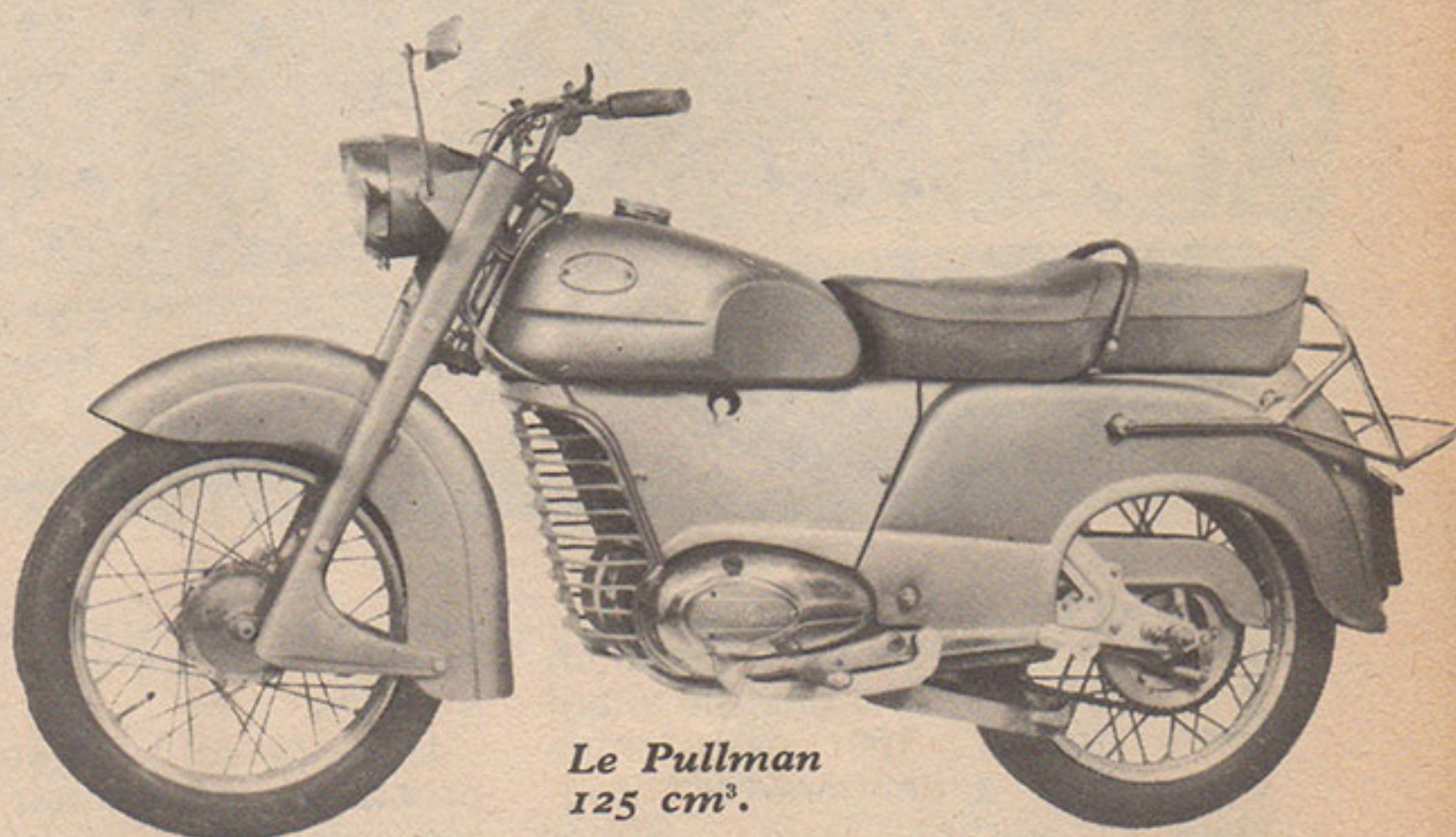
125 cm<sup>3</sup>  
Monet-Goyon S6V S.

**S6V 40 TOURISME LUXE 125 cm<sup>3</sup>.**

Moteur VILLIERS; deux temps; quatre vitesses par sélecteur; 4 ch à 4 200 tr/mn; fourche télescopique; suspension arrière avec correcteur GREGOIRE; pneus avant et arrière 25 × 3; garde-boue avant et arrière enveloppants; carénage intégral du moteur, de la boîte, du volant et du carburateur; allumage et éclairage par volant magnétique; selle suspendue à ressort central; phare chromé avec compteur incorporé; poids 85 kg; émail-lage luxe rouge ou bleu Ile-de-France.

**PULLMAN 125 cm<sup>3</sup>.**

Entièrement caréné; moteur VILLIERS 125 cm<sup>3</sup>, deux temps à cylindre incliné; 5 ch à 4 800 tr/mn; embrayage à ressort central; trois vitesses commandées au guidon par transmission à lames sur billes; allumage et éclairage par volant magnétique; carburateur à starter avec commande conjuguée au robinet d'essence; cadre tubulaire à double berceau; fourche télescopique GREGOIRE large à flexibilité variable avec enjoliveurs de correcteurs; suspension arrière GREGOIRE à balancier avec amortisseur ALLINQUANT; carénage intégral par panneaux latéraux instantanément démontables et calandre avant; roues de 16 pouces; pneus de 16 × 3; jantes en alliage léger; garde-boue avant très enveloppant; selle biplace, coussin mousse; repose-pied avant et arrière garnis caoutchouc; béquille centrale à très large assise; réservoir 17 l; autonomie de route: 500 km; poids: 92 kg; phare trois feux avec compteur incorporé; avertisseur électrique; rétroviseur; plaque arrière à quatre feux: veilleuse, stop, indicateurs de direction; émail grand luxe; bleu Pullman; en supplément: porte-bagage et pare-jambes.



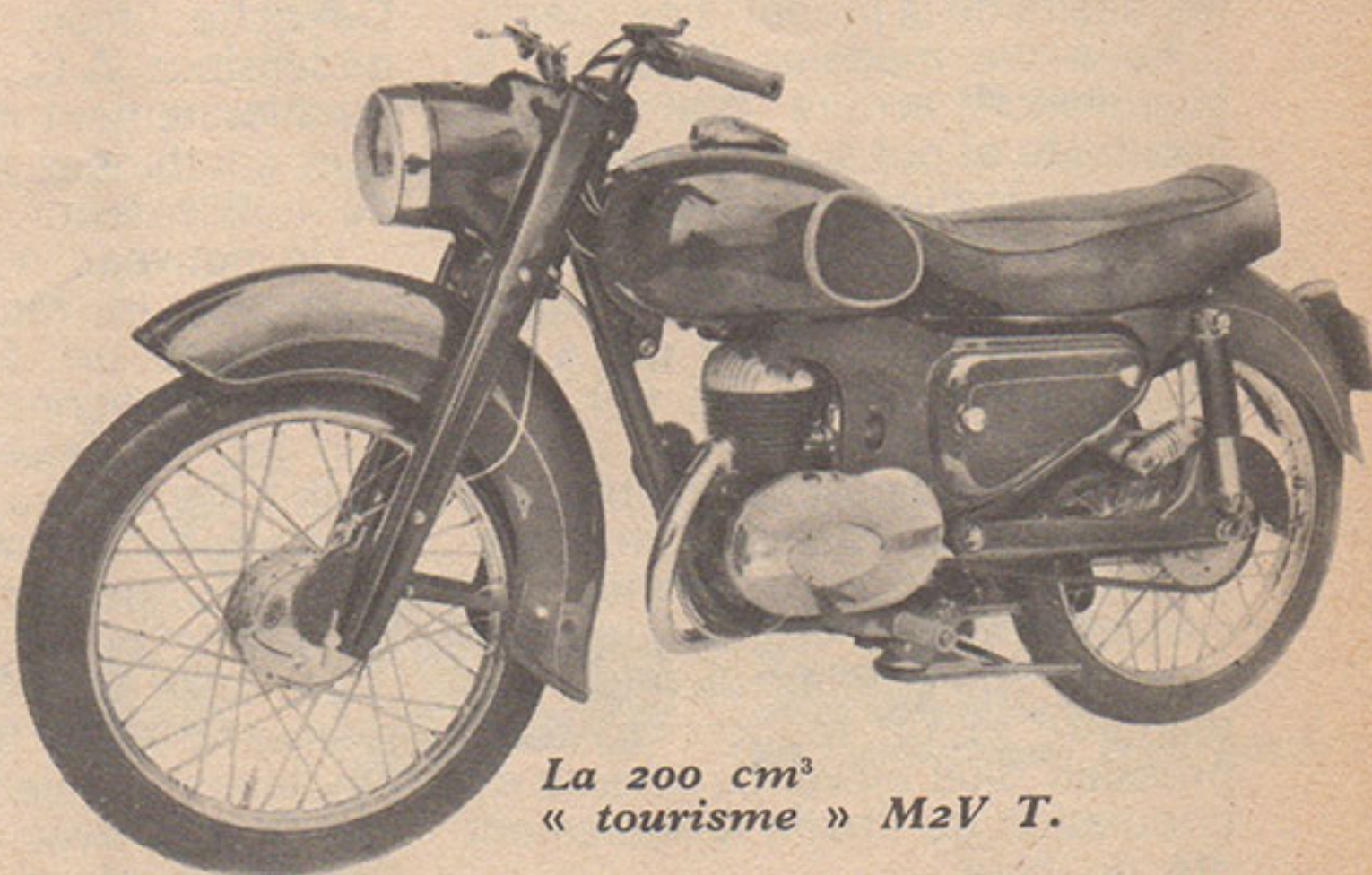
Le Pullman  
125 cm<sup>3</sup>.

**M2V T TOURISME 200 cm<sup>3</sup>.**

Moteur VILLIERS; deux temps; 8 ch à 4 600 tr/mn; allumage et éclairage par dynamo avec batterie et régulateur; trois vitesses par sélecteur; fourche télescopique; suspension arrière avec correcteur GREGOIRE; selle suspendue; moyeu arrière à broche; poignée de relevage; garde-boue arrière à charnière; pneus avant et arrière 25 × 3; autonomie de route: 400 km; compteur incorporé; avertisseur; rétroviseur; émail rouge ou bleu Ile-de-France.

**M2V DO TOURISME LUXE 200 cm<sup>3</sup>.**

Moteur VILLIERS; deux temps; 8 ch 4 600 tr/mn; allumage et éclairage par dynamo avec batterie et régulateur; quatre vitesses par sélecteur; châssis en tubes soudés et brasés; fourche télescopique à flexibilité variable GREGOIRE avec phare incorporé et suspension arrière à bras oscillant avec correcteur GREGOIRE et amortisseur ALLINQUANT; garde-boue enveloppant; compteur incorporé; avertisseur; rétroviseur; moyeux à broches; pneus avant et arrière 25 × 3; selle suspendue; autonomie de route: 400 km; en supplément: selle double et pare-chocs.

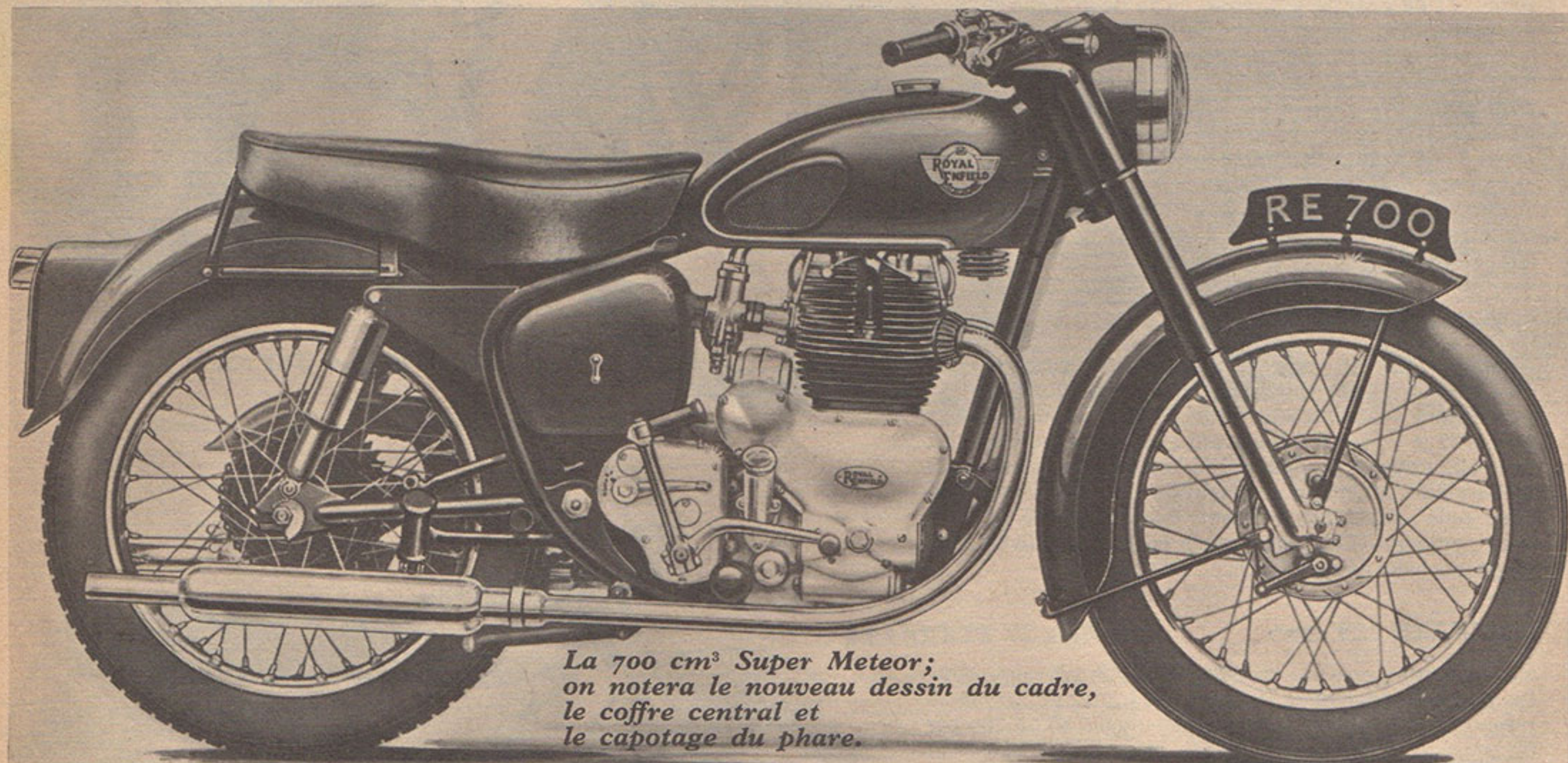


La 200 cm<sup>3</sup>  
« tourisme » M2V T.

**M2V O SPORT LUXE 232 cm<sup>3</sup>.**

Moteur VILLIERS 232 cm<sup>3</sup>; 10 ch à 4 800 tr/mn; éclairage et allumage par dynamo avec régulateur; batterie; quatre vitesses par sélecteur; suspension avant et arrière comme ci-dessus; garde-boue enveloppants; compteur incorporé; avertisseur; rétroviseur; réservoir de 16 l; moyeux à broches alliage léger; pneus avant et arrière 25 × 3; selle double.

# CHEZ ROYAL-ENFIELD



*La 700 cm<sup>3</sup> Super Meteor; on notera le nouveau dessin du cadre, le coffre central et le capotage du phare.*

LA maison de Redditch annonce une gamme allant de la 150 deux-temps « Ensign » à l'entièrement nouvelle 700 vertical Twin « Super Meteor », ce qui permet de combler les désirs de la plupart des clients.

Tous les modèles 1956 ont la suspension arrière par fourche oscillante et ont subi de nombreuses modifications et améliorations.

Il est probable que l'intérêt sera centré sur la nouvelle « Super Meteor 700 cm<sup>3</sup> Twin » qui a été sensiblement remaniée par rapport à la Meteor dont elle dérive.

Le moteur possède maintenant une nouvelle culasse, des passages de gaz plus grands, un vilebrequin plus rigide supporté par des roulements de plus fort diamètre et un rapport de compression plus élevé. La vitesse de circulation de l'huile a également été doublée.

Ces améliorations se traduisent par une puissance considérablement accrue et la vitesse dépasse maintenant les 160 km/h.

Ce moteur est monté dans un nouveau cadre possédant un coffre métallique central abritant la

batterie, le filtre à air et la boîte à outils.

L'équipement électrique comprend un générateur A.C. avec redresseur pour l'éclairage et une magnéto séparée pour l'allumage. De cette façon, la simplicité du générateur A.C. et la sûreté de fonctionnement de la magnéto sont combinées pour le bénéfice de l'utilisateur.

Un nouveau moyeu permettant d'enlever la roue en dévissant seulement un écrou peut être fourni, moyennant supplément, sur les modèles bicylindres et Bullet. Ce moyeu central possède un frein de 178 mm de diamètre et un amortisseur de transmission en caoutchouc.

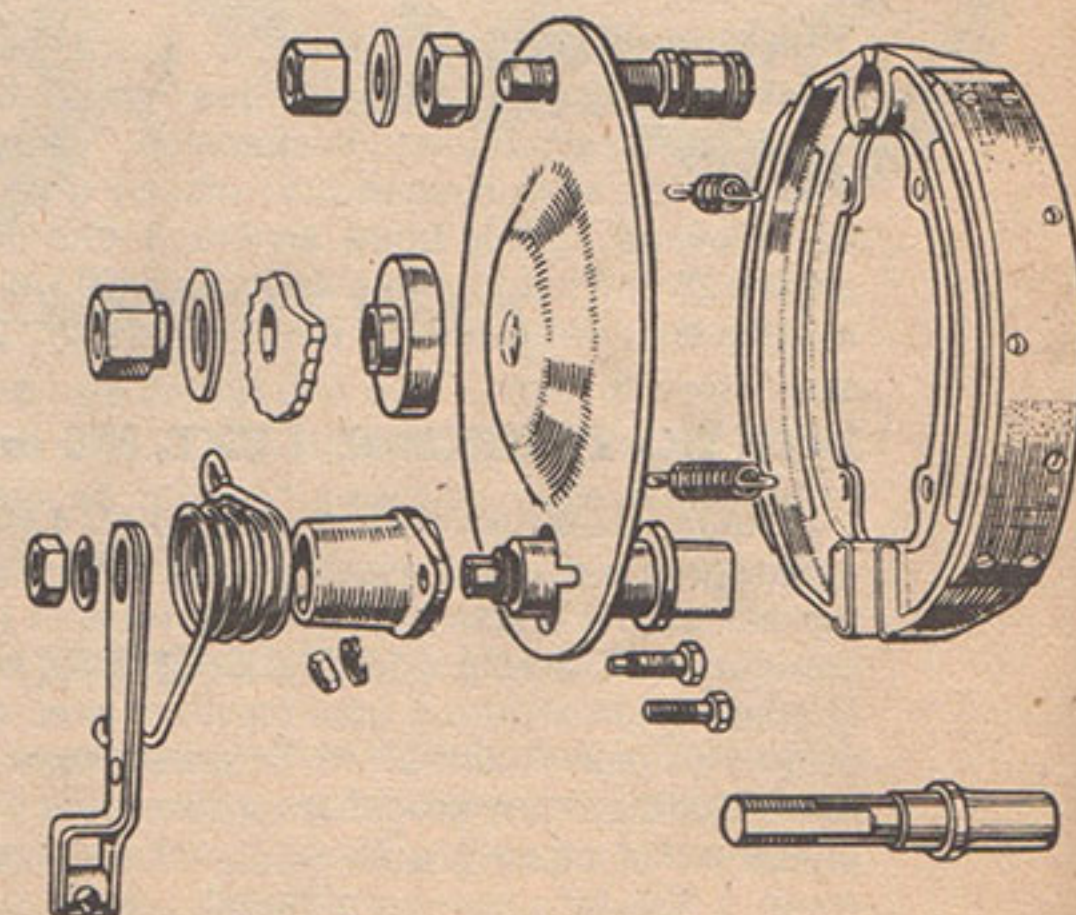
Les 350 et 500 Bullet ont le même nouveau type de cadre et emploient également un générateur A.C. avec redresseur pour l'éclairage et une magnéto pour l'allumage. Ces machines sont également munies, de série, d'un double frein avant. Les chaînes primaires utilisées sont du type Duplex et les carburateurs des Amal mono-bloc.

La 250 Clipper, la G. de Luxe

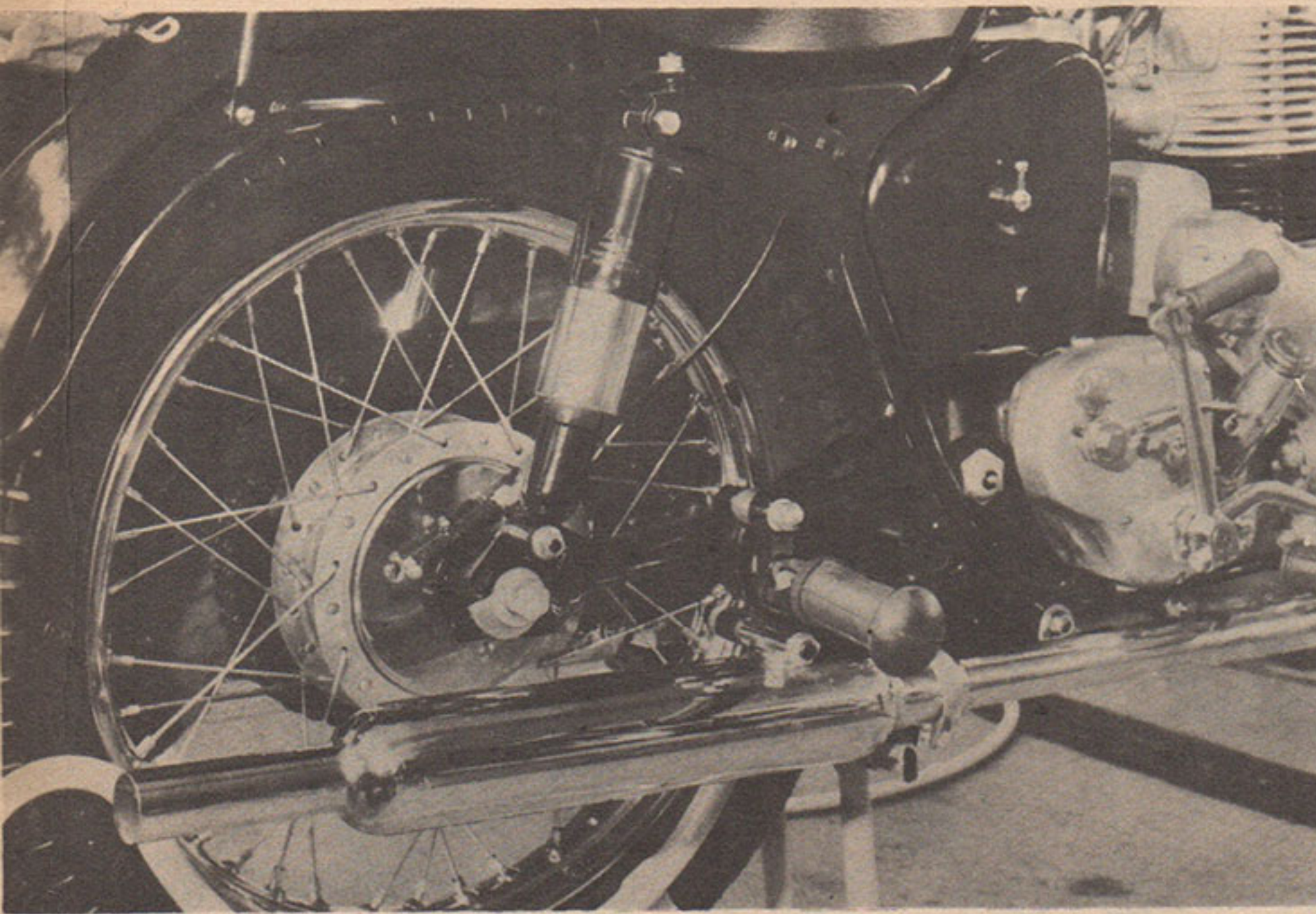
et la 500 Twin ne sont pas modifiées, si l'on excepte quelques améliorations de détail.

Tous les modèles 1956 sont émaillés en grenat et les parties brillantes sont chromées, sauf le modèle G. de Luxe qui continue à être émaillé en vert olive.

Les réservoirs à essence des Bullet et des Twin sont décorés par un motif en plastique d'un modèle nouveau.



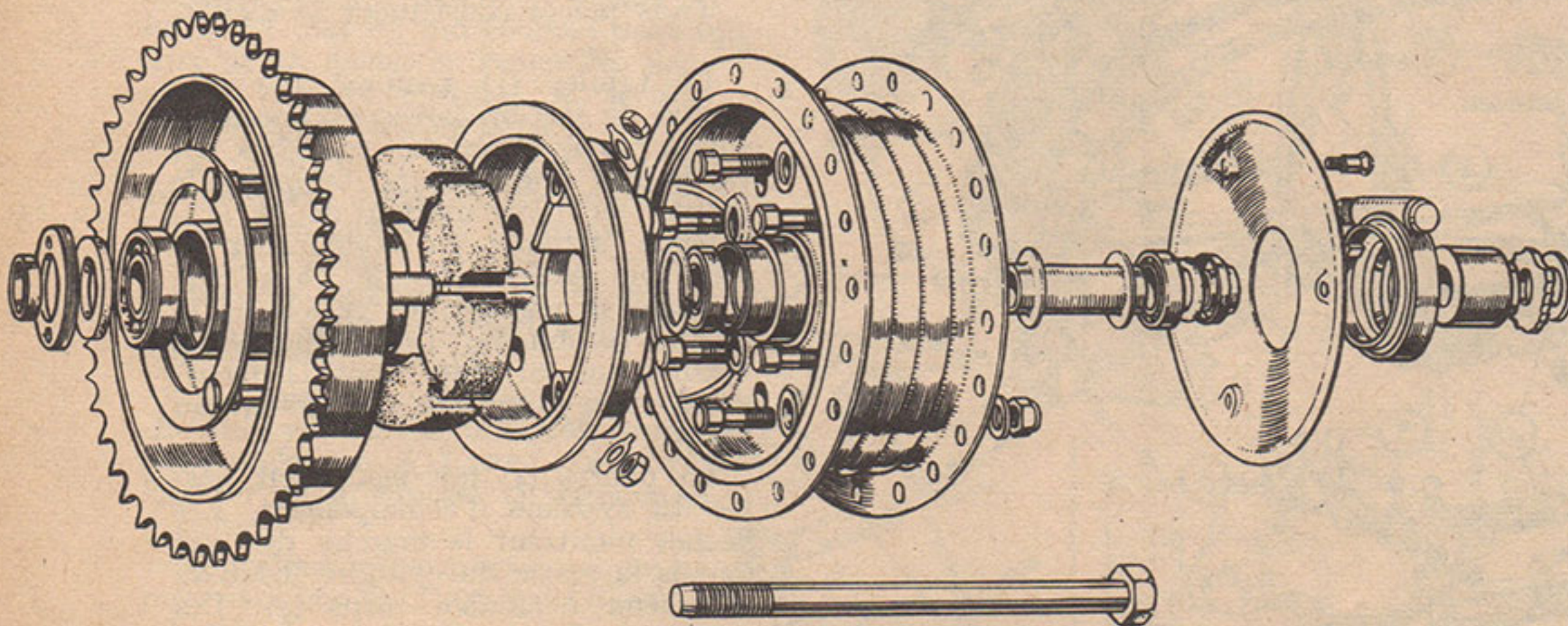




*Détail de la suspension arrière oscillante, équipée d'amortisseurs hydrauliques Armstrong.*

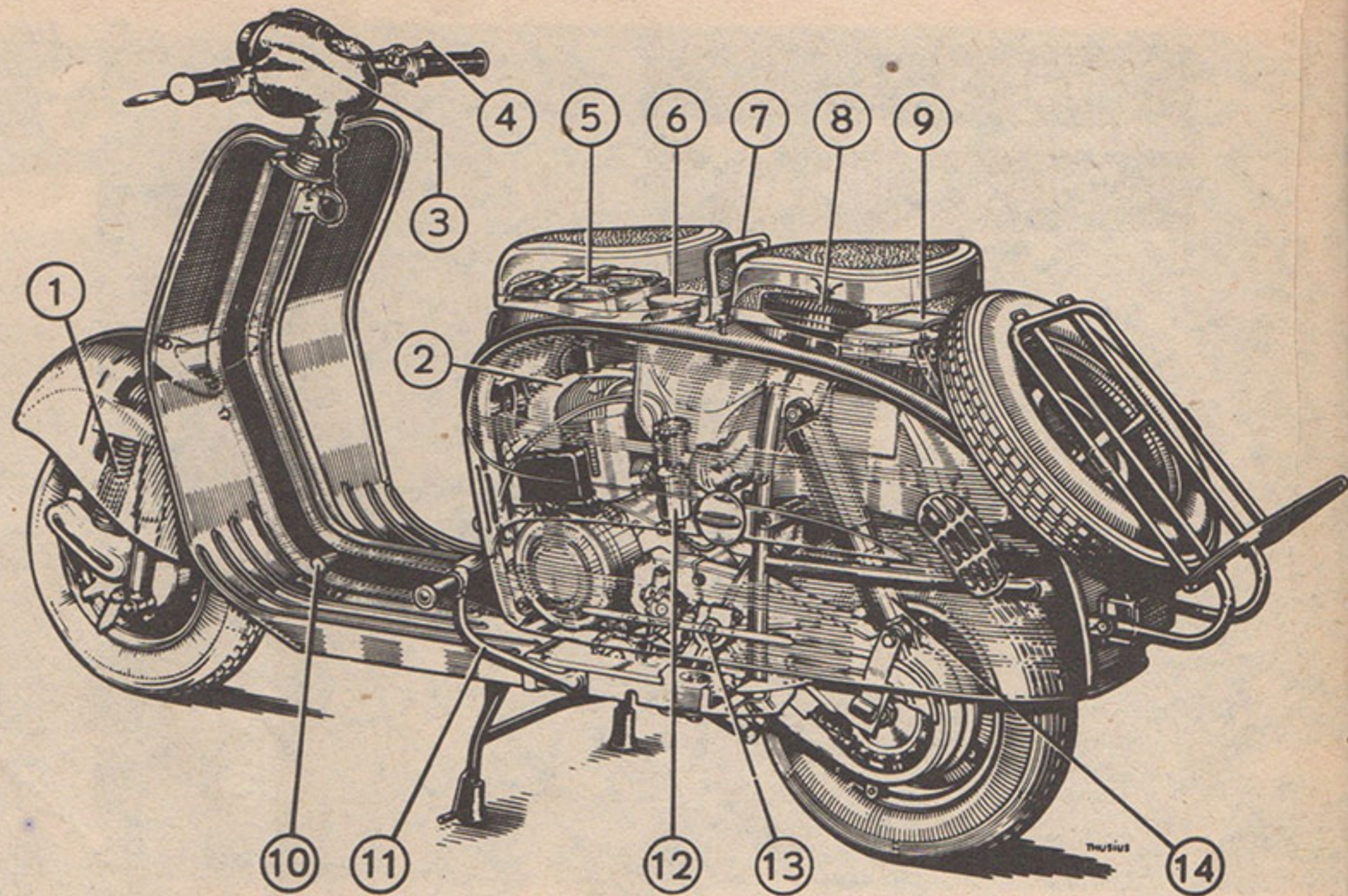
**CARACTÉRISTIQUES  
DES MODÈLES  
ROYAL-ENFIELD**

	Super-Météor	500 Twin	500 Bullet	350 Bullet	250 Clipper
Alésage/course .....	70×90	64×77	84×90	70×90	64×77
Cylindrée .....	692	496	499	346	248
Rapport volumétrique .....	7,25	7,5	6,5	7,25	6,5
Puissance .....	40 ch à 5 500 tr/mn	27 ch à 6 000 tr/mn	25 ch à 5 250 tr/mn	19 ch à 6 000 tr/mn	11 ch à 5 500 tr/mn
Rapports solo .....	4,33 5,63 7,87 12,05	5,15 6,7 9,35 14,3	4,9 6,4 8,8 13,6	5,7 7,45 10,35 15,9	6,25 8,45 13,1 18,15
Rapports side .....	4,88 6,34 8,85 13,55		5,72 7,45 10,35 15,9		
Vitesse maxi .....	160 km/h	140 km/h	140 km/h	130 km/h	105 km/h



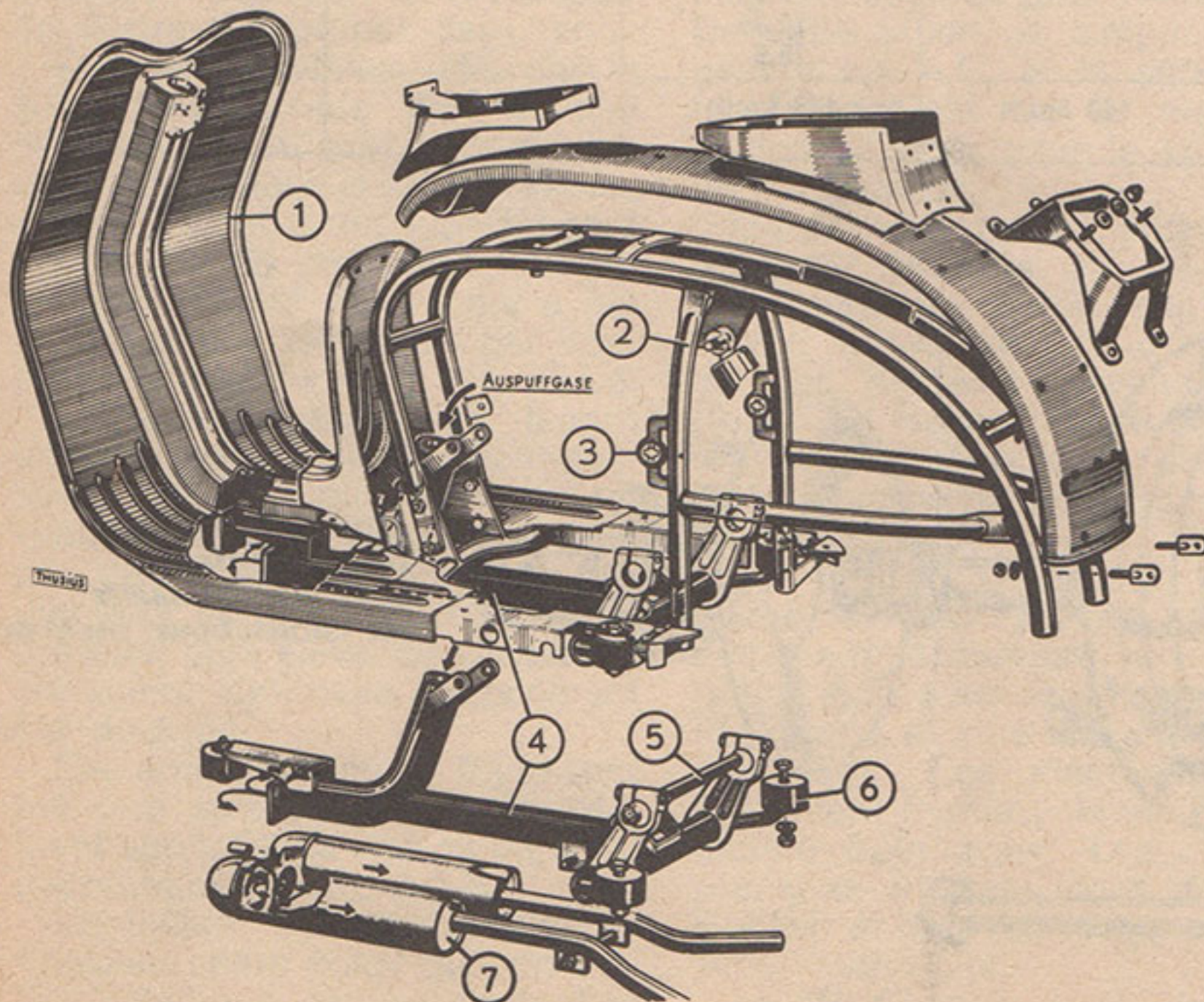
*Moyeu à broche Royal-Enfield, avec amortisseur en caoutchouc incorporé.*

# Le SCOOTER DURKOPP DIANA



Selon la tendance allemande, le Durkopp Diana est équipé d'un moteur de 200 cm<sup>3</sup>, mais, cette cylindrée importante n'a pas empêché le constructeur de dessiner un scooter aux lignes fines et élégantes. Nos dessins illustrent clairement les détails constructifs du Diana qui ont contribué largement à son succès chez nos voisins d'Outre-Rhin.

- 1 - Ressort de suspension avant.
- 2 - Moteur monocylindre deux temps, refroidi par turbine, avec démarreur électrique ; la machine comporte néanmoins un kick.
- 3 - Projecteur situé au point le plus élevé du véhicule.
- 4 - Manette commandant le dispositif enrichisseur du carburateur Bing.
- 5 - Coffre à outils.
- 6 - Orifice de remplissage du réservoir.
- 7 - Poignée du tan-sad. Au premier plan la commande du robinet d'essence.
- 8 - Filtre à air.
- 9 - Deux batteries.
- 10 - Sélecteur.
- 11 - Kick starter.
- 12 - Carburateur Bing à gicleur « en biais » facilement accessible.
- 13 - Articulation de la suspension arrière.
- 14 - Élément élastique avec amortisseur hydraulique incorporé.



Trois pièces constituent le « châssis ».

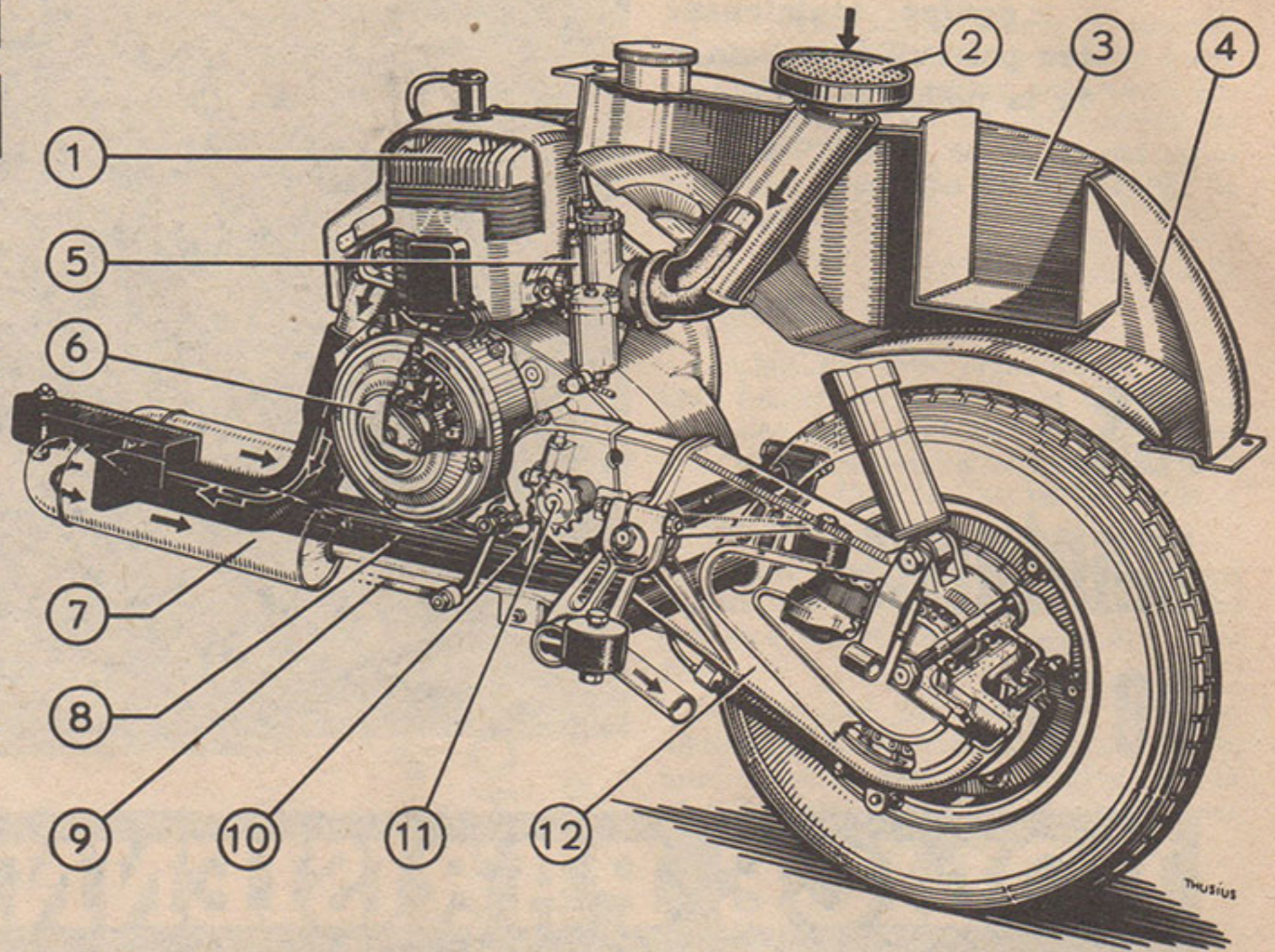
Le tablier (1) renforcé par une poutre de section carrée, est boulonné sur la partie supérieure en tubes (2). La poutre inférieure (4) supporte le moteur et l'articulation de la suspension arrière (5). Remarquer le montage excentrique de l'axe permettant le réglage de tension de la chaîne secondaire. Les éléments de caoutchouc (6) empêchent la transmission de vibrations du moteur au pilote.

La poutre (4) fait également partie du système d'échappement. Les flèches montrent la marche des gaz depuis la sortie du cylindre jusqu'au silencieux à double corps (7). Les panneaux latéraux sont verrouillés dans les boutonnières (3).

## BLOC MOTEUR ET

## SUSPENSION AR

- 1 - Cylindre abondamment aileté.
- 2 - Filtre à air.
- 3 - Emplacement des deux batteries.
- 4 - Réservoir du carburant d'une capacité de 12 litres.
- 5 - Carburateur.
- 6 - Démarreur électrique.
- 7 - Silencieux à double corps.
- 8 - Poutre inférieure du cadre.
- 9 - Tringlerie du sélecteur.
- 10 - Levier d'embrayage.
- 11 - Axe de kickstarter.
- 12 - Bras de suspension arrière avec carter de chaîne secondaire.



## BOITE DE VITESSES

La boîte de Diana offre certaines particularités et notamment la remise au point mort automatique illustré par notre dessin.

En enclenchant une vitesse par l'intermédiaire de la pédale du sélecteur (7) la tringlerie (8) et le dispositif de sélection (13), on tourne le secteur (12) à droite ou à gauche. Les deux cames (15) solidaires du secteur se tournent, évidemment, dans la même mesure et soulèvent le fer plat (9). Une poussée sur le levier du kick est transmise par la chaîne (3), l'arbre de kick (2), le poussoir (5), et le basculeur à galet (1) sur le fer plat (9) qui coulisse dans le sens de la flèche et remet les deux cames (15) et partant, le secteur, dans leur position de départ.

On peut donc retrouver à partir de n'importe quelle vitesse le « vrai » point mort entre la première et la seconde vitesse. Le dessin montre encore les fourchettes (6) et le ressort (14) ramenant la pédale de sélecteur en position neutre.

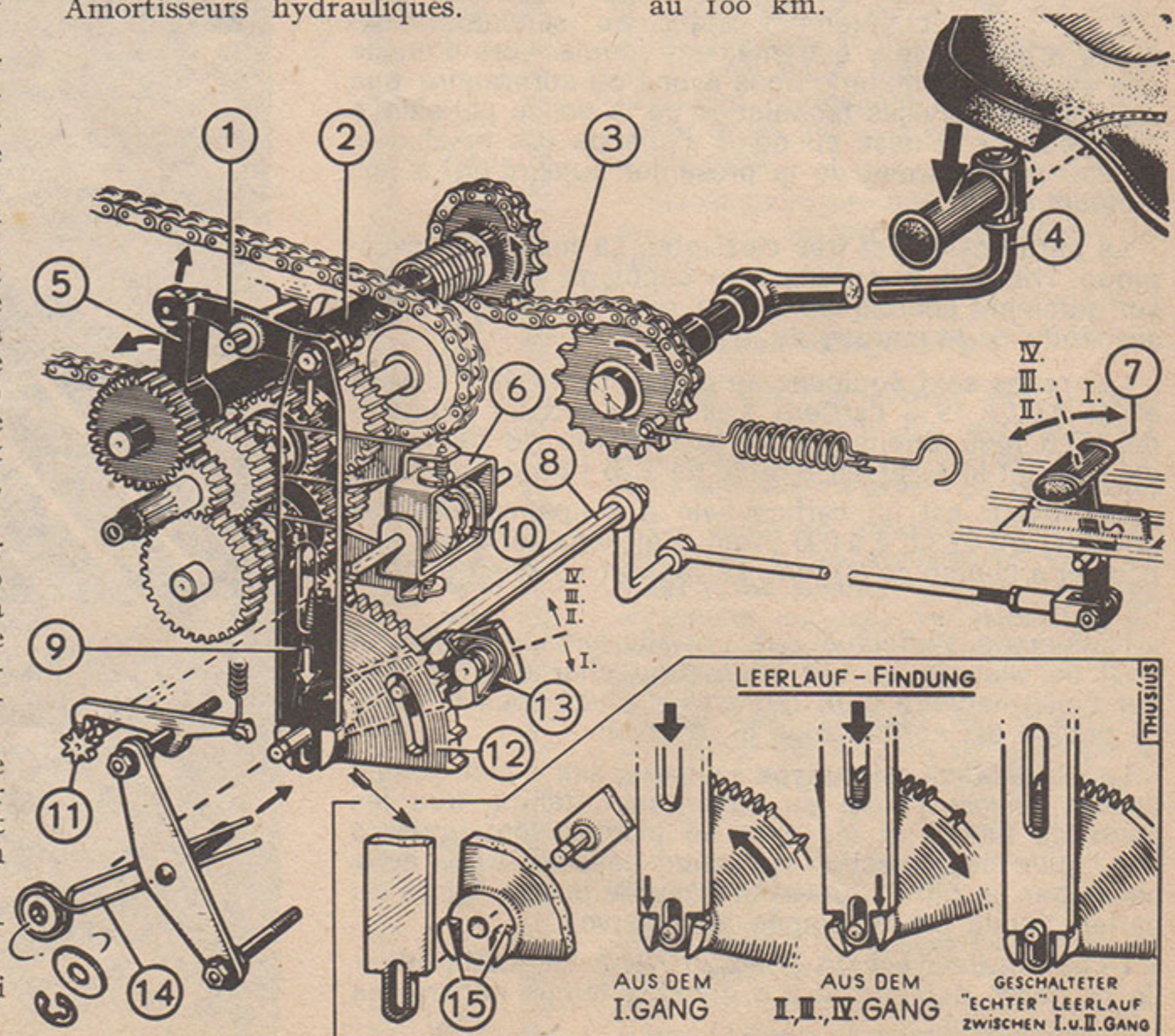
La remise au point mort peut être effectuée en roulant, à l'arrêt, moteur en marche ou à l'arrêt. Cela doit faciliter énormément la circulation urbaine.

Rappelons brièvement quelques caractéristiques du Durkopp Diana :

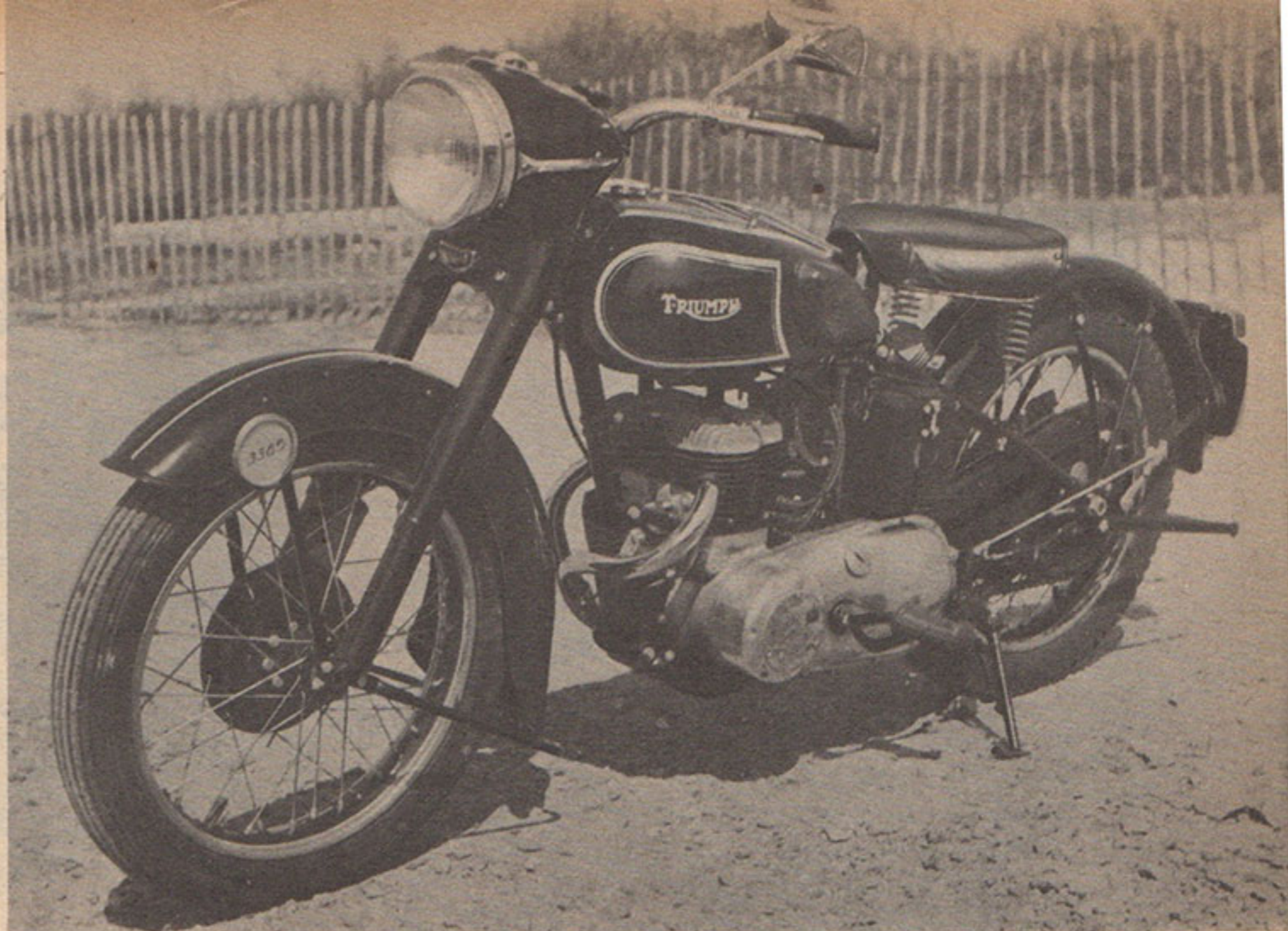
- Moteur 200 cm<sup>3</sup> deux temps, refroidi par turbine.

- Kick, démarreur électrique et carburateur à enrichisseur.
- Boîte à quatre rapports et remise automatique au point mort.
- Puissance 9,5 CV à 5 500 tr/mn.
- Suspension AR et AV oscillante. Amortisseurs hydrauliques.

- Freins : diamètre 150 mm.
- Roues 10 « interchangeables ».
- Vitesse maximum pour deux personnes et bagages : 80 km/h.
- Consommation approximative : 3 l au 100 km.



Cette 500 cm<sup>3</sup> latérales  
équipe maintenant  
les patrouilles urbaines  
de la police municipale  
de la capitale.



les  
montures  
de la

## POLICE PARISIENNE

**D** EPUIS quelque temps déjà les patrouilles de la police parisienne sont équipées de motos Triumph 500 cm<sup>3</sup> twin à soupapes latérales, type T.R.W. Construites à l'origine pour l'Armée britannique, ces machines sont particulièrement aptes au service urbain grâce à leur moteur extrêmement souple. Lors d'un de nos essais à Montlhéry, nous avons pu surprendre une équipe des Services techniques de la police parisienne occupée par la mise au point d'une de ces machines. Ce qui nous permet de la présenter aujourd'hui à nos lecteurs.

La partie cycle est très classique. La fourche télescopique Triumph comprenant le capotage du phare est suffisamment connue de même que le fameux moyeu suspendu de la marque de Coventry.

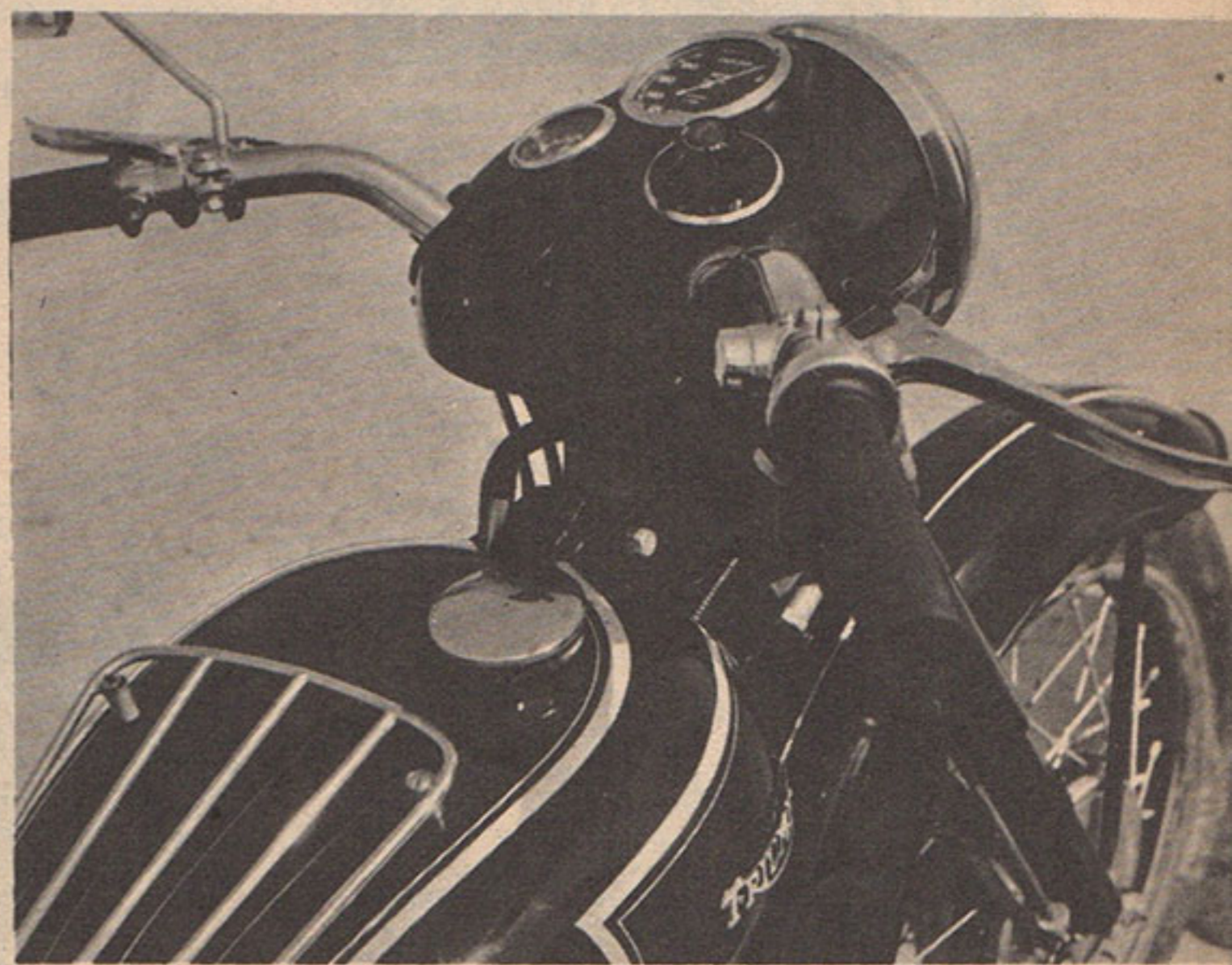
Les roues sont équipées de pneus 3,25 x 19 à l'avant et de 4,00 x 19 à l'arrière. Les freins ont un diamètre de 177,8 mm. Citons encore le réservoir de carburant de 13,5 l et le réservoir d'huile de 2,25 l de contenance.

Le moteur est un vertical-twin à soupapes latérales développant 22 ch à 5 000 tr/mn. L'alésage est de 63 mm pour une course de 80 mm. Le rapport volumétrique est de 6 : 1.

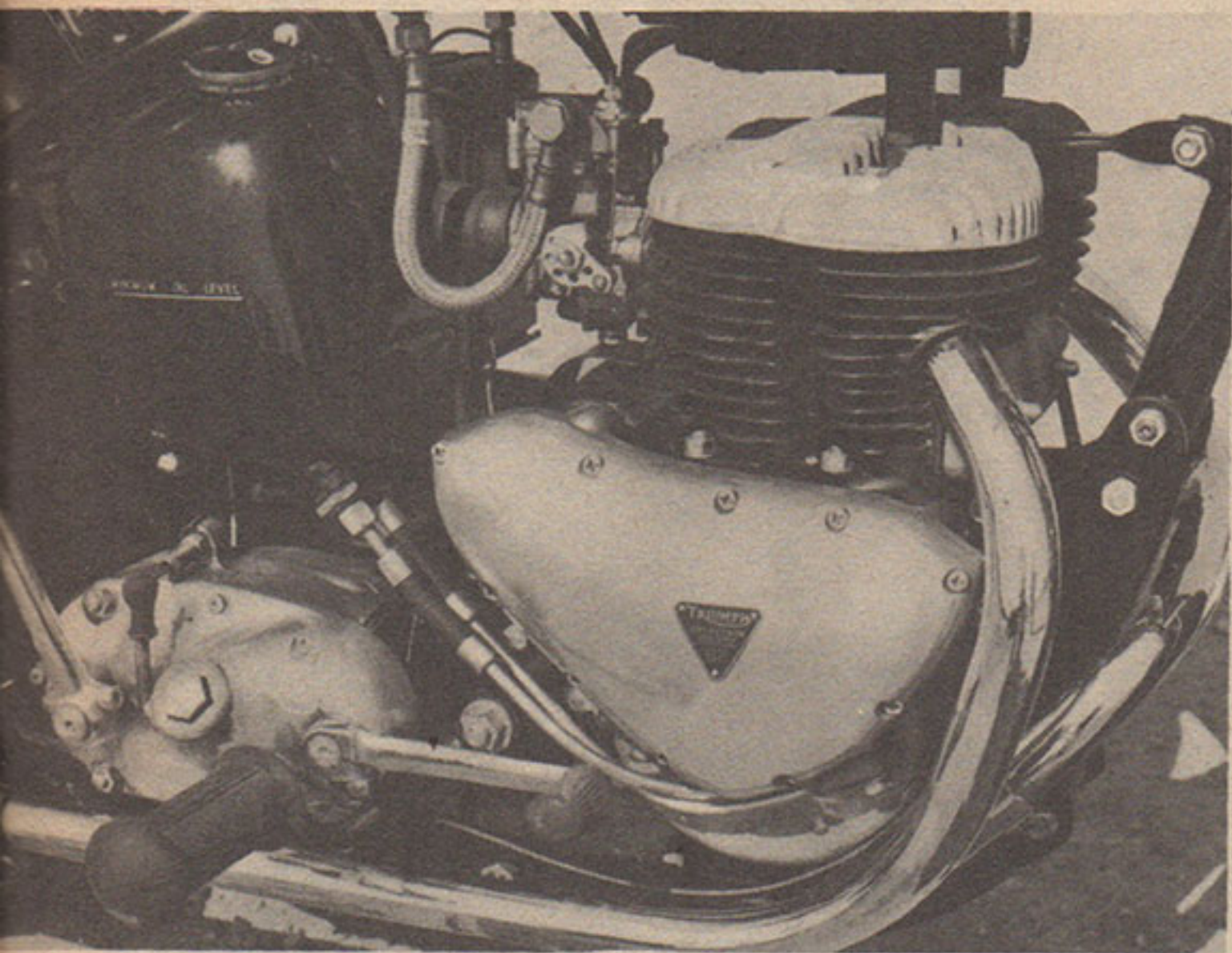
L'allumage s'effectue par un alternateur monté en bout de vilebrequin. Cet alternateur charge la batterie par l'intermédiaire d'un redresseur placé sous la selle. La bobine est abritée sous le réservoir.

La lubrification est du type à « carter sec ». Une pompe double envoie l'huile au vilebrequin, tandis que les pieds de bielles et les axes de pistons sont graissés par l'huile de projection du volant central. Après avoir passé par un filtre situé dans la partie la plus basse du carter, l'huile est repompée au réservoir.

Le carburateur est un Solex 26 WH-2. Un carburateur de ce genre équipait, il y a quelque temps encore, les 1 000 cm<sup>3</sup> Ariel.



**Guidon,  
tableau de bord  
et réservoir  
sont  
dans le plus pur style Triumph.**



Vue du moteur  
côté distribution...

La transmission primaire est assurée par chaîne sous carter étanche. L'embrayage comprend quatre disques liège et cinq disques acier.

La boîte de vitesses est à quatre rapports :

1 <sup>er</sup>	16,85 : 1,
2 <sup>e</sup>	12,8 : 1,
3 <sup>e</sup>	8,25 : 1,
4 <sup>e</sup>	5,8 : 1.

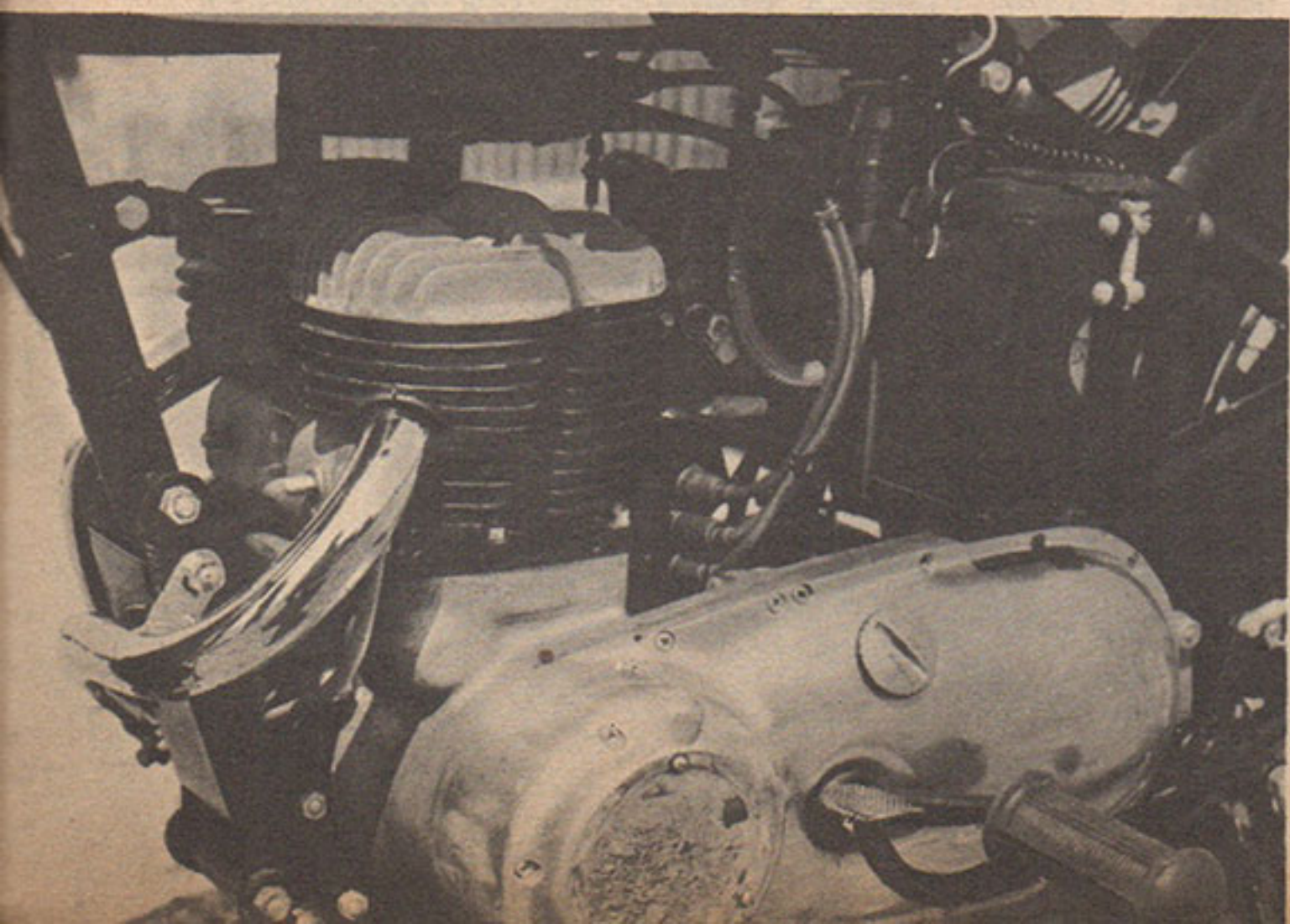
Les pignons montés de série sont les suivants :

Sortie moteur :	19 dents
Sortie embrayage :	43 —
Sortie de boîte :	18 —
Roue arrière :	46 —

... tandis que sur le côté transmission

on remarque le renflement du carter renfermant l'alternateur.

La bobine se trouve sous le réservoir.



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

#### Les pneus augmentent-ils ?

Une revue professionnelle a annoncé dans son numéro du 17 novembre qu'en raison de l'augmentation importante des cours mondiaux sur les caoutchoucs, les fabricants français de pneus ont envisagé une majoration de 8 à 10 % de leurs tarifs.

#### L'A.M.C.F. à Dourdan.

L'A.M.C.F., club organisateur de la Côte Lapize, du Bol d'Or et des Coupes du Salon qui n'ont pas été autorisées cette année, a terminé sa saison par une sortie vers Dourdan et un déjeuner à l'Auberge du Château.

Journée particulièrement clémente qui permet une promenade charmante avec quelques visites des châteaux des environs.

Le déjeuner fut suivi de plusieurs allocutions laissant prévoir, pour 1956, une nouvelle activité sportive de ce sportif club avec l'appui assuré par avance de la Fédération.

#### En Australie.

Les 24 heures du Mount-Duitt pour machines de série, disputées près de Sydney, comptent parmi les épreuves les plus sévères d'Australie.

Cette année, elle fut remportée par une Triumph-T-100, couvrant 2 414 km à la moyenne de 99,7 km/h. La T-100 était pilotée par les deux frères Sluice et B. Woodyatt. Ce dernier fit une chute à la 10<sup>e</sup> heures et dut abandonner avec un poignet foulé. Ses deux coéquipiers réussirent néanmoins — après une panne de 45 mn — à conserver la première place.

Signalons encore que sur 38 partants seuls 19 concurrents terminèrent la course.

#### Assurance obligatoire ?

Cette question revient sur le tapis après constatation du nombre élevé d'accidents provoqués par des conducteurs non garantis et souvent insolubles.

Le fonds de garantie essaie de se substituer à ces non-assurés, mais ce fonds étant alimenté par une surprime obligatoire ce sont en définitive les assurés qui payent pour ceux qui ne le sont pas.

Mais pour l'instant les experts et techniciens des finances estiment que le moment n'est pas encore venu de résoudre ce problème

#### Werner Haas,

aurait déclaré récemment qu'il ne pense plus courir sur circuit. Par contre il espère se consacrer un peu plus au trial. Il suit d'ailleurs un entraînement continu.



## LE 4<sup>e</sup> TRIAL

# INTERNATIONAL

## DE SAINT-CUCUFA

**P**OUR la quatrième fois, l'Association Motocycliste de Saint-Cloud a organisé « son » Trial dans les bois de Saint-Cucufa. Le parcours était le même que celui de l'année dernière. Long de 10,500 km, ce circuit comportait cinq passages non-stop, soit un de plus que le dernier trial organisé à Saint-Cucufa. Signalons que le cinquième non-stop, le « Gué-des-Joncs », nous a réellement semblé trop dur : même les as internationaux tels les Anglais Nicholson et Martin finissaient par mettre les pieds... dans la boue.

En parlant des deux officiels B.S.A. nommés ci-dessus, nous venons à parler des concurrents. Le titre de « Trial international » n'a pas été usurpé puisque parmi plus de cent engagés nous trouvons deux Anglais, six Belges, un Italien et deux Allemands. Nicholson pilotait une 500 B.S.A., tandis que son coéquipier Brian Martin conduisait la 350 cm<sup>3</sup>. Ces deux machines possédaient une suspension arrière oscillante. Les Belges montaient une B.S.A. 500, une James à moteur Villiers, une Socovel, deux 175 F.N. et une 250 N.S.U.-Max transformée. L'Italien Faccio pilotait, oh! hérésie, une

500 B.S.A. Goldstar! Les Allemands Kohler (que l'on connaît en Moto-Cross) et Kamper étaient aux guidons de deux Maïco 250. M. Pohl, constructeur de ces machines, nous affirmait récemment qu'il parvenait à tirer près de 20 ch de ces deux-temps. Les coureurs français pilotaient soit des machines anglaises, soit des productions nationales. Claude Delauné montait sa 175 Motobécane, tandis que l'éternel Adnet pilotait une « Bitza » de son cru, dans laquelle on pouvait néanmoins reconnaître les éléments Terrot.

L'organisateur prévoyait quatre classes : les internationaux (uniquement pneus trial); catégorie Cross (pneus Cross); Trial (pneus Trial); et enfin la catégorie tourisme dont les concurrents devaient utiliser les pneus normaux. Selon la catégorie choisie, les concurrents bouclaient le circuit deux ou trois fois.

Ce quatrième Trial de Saint-Cucufa fut incontestablement un succès. Dans les bois on pouvait voir d'élégantes promeneuses sur talons hauts et de la boue jusqu'aux chevilles, ainsi que les fanatiques du trial, munis d'un équipement ad hoc. Il est heureux de cons-

tater que ce sport sympathique se développe sans cesse en France mais à notre avis, les organisateurs sont encore un peu trop sous l'influence du moto-cross.

Mais quand il y aura autant de trials en France qu'en Allemagne ou Angleterre, ce sport aura sans doute trouvé sa forme et son caractère définitifs.

## CLASSEMENT

### Internationaux.

1. Bill Nicholson (G.-B.) 30 pts; 2. Martin (G.-B.) 31 pts, tous deux sur B.S.A.; 3. Colin (Belg.) sur 250 N.S.U., 34 pts; 4. Delauné (Fr.) sur 175 Motobécane, 37 pts; 5. Bidoul (Belg.) sur 200 Socovel, 58 pts; 6. Graindorge (Belg.) sur 175 F.N., 62 pts; 7. Hermand (Belg.) sur 200 James, 75 pts; 8. Kamper (All.) sur 250 Maïco, 91 pts; 9. Sterkendries (Belg.) sur 175 F.N., 91 pts; 10. Charrier (Fr.) sur 500 B.S.A., 138 pts; 11. Van Pée (Belg.) sur 500 B.S.A. 222 pts; 12. Faccio (Ital.) sur 500 B.S.A. 265 pts; 13. Kohler (All.) sur 250 Maïco, 290 pts; 14. Jacquemin (Fr.) sur 500 B.S.A., 444 pts.

### Trial.

1. Couturier (250 Puch) 253 pts; 2. Gavard, 292 pts; 3. Mauriot, 327 pts; 4. Tardiff 490 pts; 5. Greneau;

6. Gausсен; 7. Schmidt; 8. Sury; 9. Alex; 10. Mauge; 11. Sinclivier; 12. Gibert; 13. Nowack; 14. Parkofi.

### Cross.

1. Bruno Bordio sur D.S. Malterre, 140 pts; 2. Chauderon 255 pts; 3. Guignabodet 307 pts; 4. Gainon 341 pts; 5. Rittaud; 6. Doinel; 7. Prévot; 8. Delgobe; 9. Molton; 10. Monneroux; 11. Butteau; 12. Bardon; 13. Mesner; 14. Moore; 15. Housseau.

### Tourisme.

1. Bordio sur 175 D.S. Malterre, 126 pts; 2. Heuqueville, 136 pts; 3. Mathieu, 180 pts; 4. Dufour, 321 pts; 5. Gibert; 6. Pringent; 7. Visers; 8. Luault; 9. Vallée.

### Challenge Internations.

1. Grande-Bretagne, 61 pts; 2. Belgique, 120 pts; 3. France, 175 pts.



*Un passage de Nicholson, sur B.S.A.*



*Delauné, premier des Français, sur 175 Motobécane.*

*Le Belge Colin, sur 250 cm<sup>3</sup> N.S.U., 3<sup>e</sup> du classement général.*



*Bordio, premier en catégorie cross et tourisme, sur 175 cm<sup>3</sup> D.S. Malterre.*





## Coupe de l'Armistice

**E**N l'honneur de la majorité de la Coupe, le Motorcycle-Club de France avait établi un parcours nettement plus difficile que les années précédentes, néanmoins cet effort pour corser l'épreuve fut rendu relativement stérile par la clémence du temps. Très peu de boue dans les chemins forestiers, par contre, brouillard assez fort dans certains secteurs ; il y eut donc beaucoup plus de non-pénalités que les organisateurs l'espéraient, 23 exactement, alors que la sévérité du parcours alliée à l'humidité ou au gel habituel de cette époque aurait dû faire pénaliser tous les concurrents.

Le forfait d'une quinzaine de concurrents laissait au départ 104 partants, dont 59 militaires, gendarmes et policiers ; le déchet témoigne de la dureté de l'épreuve, 29 concurrents ne purent atteindre Versailles dans les délais. Les passages en sous-bois étaient très nombreux et les moyennes de 50 km/h pour les 175, 55 km/h pour les 250 et 60 km/h pour les cylindrées supérieures très difficile à tenir entre deux contrôles horaires.

Pour départager les non-pénalisés une base secrète fonctionnant à la seconde et pénalisant à raison de 1 point par seconde en plus ou en moins du temps idéal avait été instituée avant Lardy, après un passage très difficile : les concurrents se trouvaient donc devant un dilemme, forcer pour

arriver au contrôle d'Arpajon sans retard et négliger le départage, ou marcher à la seconde pendant 10 km et courir le risque d'être pénalisés à Arpajon. Les plus avisés furent ceux qui choisirent la première solution. Le vainqueur au classement général fut le brigadier Rivière du C.M.S.N., sur Cemec, machine que l'on croyait généralement peu apte à ce travail. Par contre, les nouvelles B.M.W. de l'armée s'avérèrent de suspensions nettement trop souples pour le « job », une seule sur quatre termine, tandis que deux autres, par suite du talonnage répété de la fourche avant, perdaient leur garde-boue avant, désarçonnant leurs pilotes dont l'un fut assez touché. Les civils firent proportionnellement un peu moins bien que les militaires et policiers, mais le handicap pour la plupart des civils de courir sur leur machine personnelle et de tous les jours se faisait sentir.

Notons la belle défense de la triplète du M.C. Châtillonnais en 750, 2 points de pénalisation seulement à eux trois.

Les 13 points de Chartier en 175, sont dus en grande partie à un carburateur noyé à un contrôle de passage ; Porchet en 250 termine sans tuyau d'échappement, il ne restait que les fils de fer qui l'avaient maintenu précairement durant de nombreux kilomètres ; habitude du plein régime sans

doute, le moteur emballé ne voulait plus s'arrêter après l'arrivée.

Quant à Van Laere, il eut le privilège d'être le concurrent le moins fatigué : avant Saint-Cyr, il dût abandonner pour ennuis de piston et revint à pied au départ.

Une lacune du règlement fut cause d'un incident entre civil et policier responsables de clubs. Alors que le règlement pour civils interdisait les pneus trial et cross, le règlement pour militaires ne mentionnait pas la question pneumatiques.

Deux policiers partirent donc sur des Gold Star B.S.A. à pneus cross.

Le classement pour la première place au classement général aurait pu être ainsi faussé, mais heureusement il n'en fut rien.

Cette histoire de pneus cross, quoique antisportive, respectait le règlement, mais il ne faudrait pas que le président de ce club de police se moque des organisateurs en prétendant que les policiers utilisent ces pneus pour assurer leurs liaisons, à moins qu'ils ne jouent les facteurs ruraux.

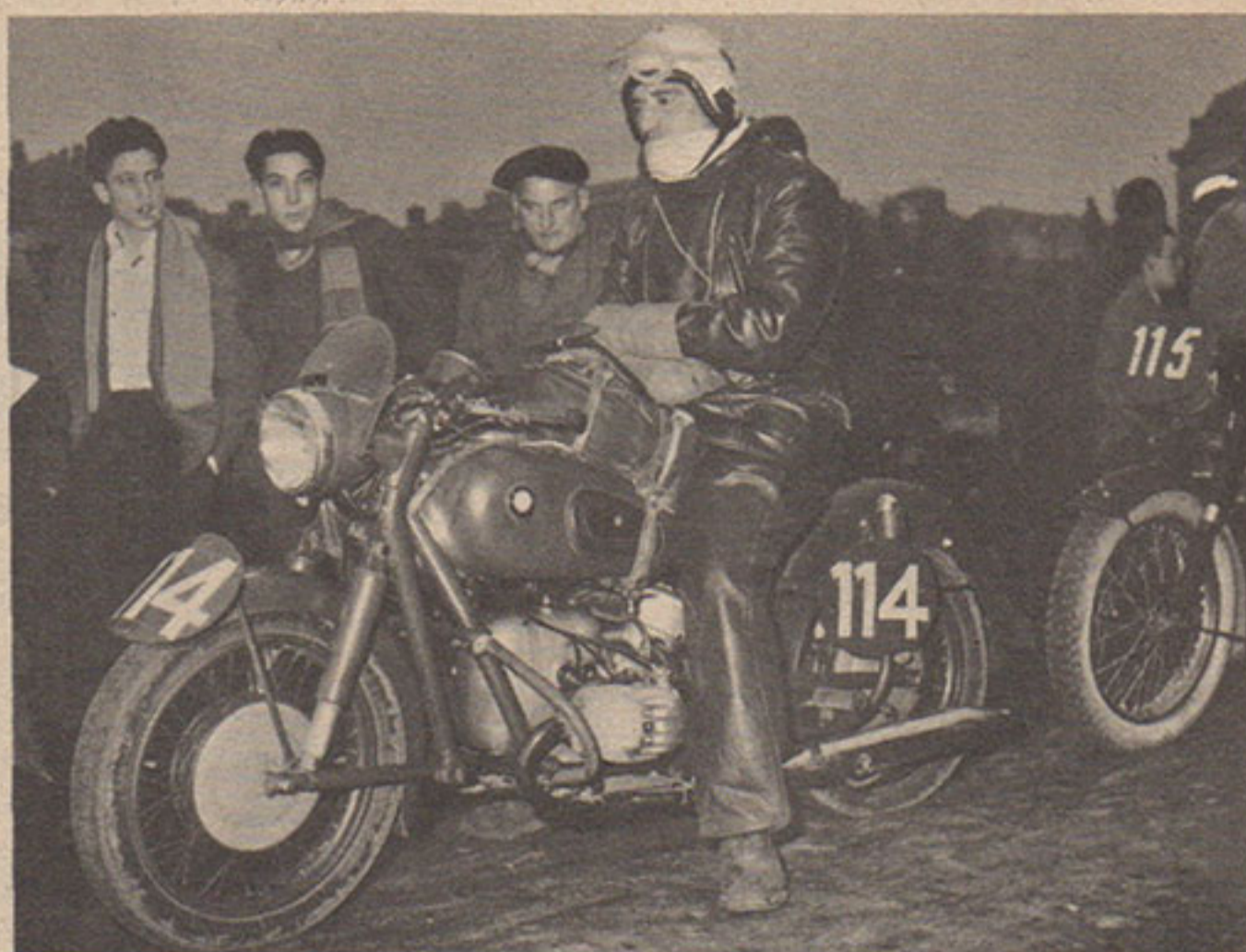
Pour terminer, ajoutons que les 283 km du parcours, qui étaient au moins 300, étaient jalonnés de contrôles horaires et de passage, et de postes placés aux endroits épineux tenus par les membres du M.C. Châtillonnais et des moto-clubs locaux.

R. DOLICQUE.





**Van Zandt, du C.M.S.N.,  
1<sup>er</sup> en catégorie 250 cm<sup>3</sup>  
militaires et policiers  
sur A.G.F. 175 cm<sup>3</sup>.**



**L'armée  
étrennait  
de nouvelles  
B.M.W. R. 50.**



**Bouin, sur 250 cm<sup>3</sup> Peugeot, dut  
effectuer une partie du parcours  
avec le pneu avant à plat.**



**Delauné,  
sur 175 Motobécane.**

## CONCURRENTS CIVILS

**175 cm<sup>3</sup>** : 1. M. Martine (M.C. Rambouillet), sur Motobécane, 0 pt; 2. Vacher (M.C.F.), 0 pt; 3. Delauné (M.C. Chât.), 0 pt; 4. Sacareau (M.C.; Valentigney), 4 pts; 5. Roget (A.M.P.), 12 pts; 6. Chartier (M.C. Val.), 13 pts; 7. Ruthowski (M.C. Provins), 39 pts; 8. Philiponneau (V.M.C.P.), 50 pts.

**250 cm<sup>3</sup>** : 1. A. Bouin (M.C. Val.), sur Peugeot, 0 pt; 2. Vadaillac (U.S.M.T.), 3 pts; 3. Luault (M.C. Chât.), 13 pts; 4. Porchet (M.C. Chât.), 22 pts; 5. R. Carré père (U.S.M.T.), 28 pts; 6. R. Carré fils (U.S.M.T.), 30 pts.

**350 cm<sup>3</sup>** : 1. S. Pain (U.S.M.T.), sur Ariel, 29 pts.

**500 cm<sup>3</sup>** : 1. G. Boussion (M.C. Chât.), sur Norton, 0 pt; 2. Leconte (M.C. Chât.), 2 pts; 3. Brochard (U.S.M.T.), 6 pts; 4. Bazot (M.C. Chât.), 9 pts; 5. Soibinet (U.M. Ardennes), 10 pts; 6. Billotte (U.M. Marne), 12 pts; 7. Gelot (M.C. Chât.), 17 pts; 8. Guerrat (M.C. Saint-Germain), 21 pts; 9. Fender (M.C. Saint-Germain), 36 pts.

**750 cm<sup>3</sup>** : 1. Durand (M.C. Chât.), sur Ariel, 0 pt; 2. Loyau (M.C. Chât.), 0 pt; 3. Guibaud (M.C. Chât.), 2 pts

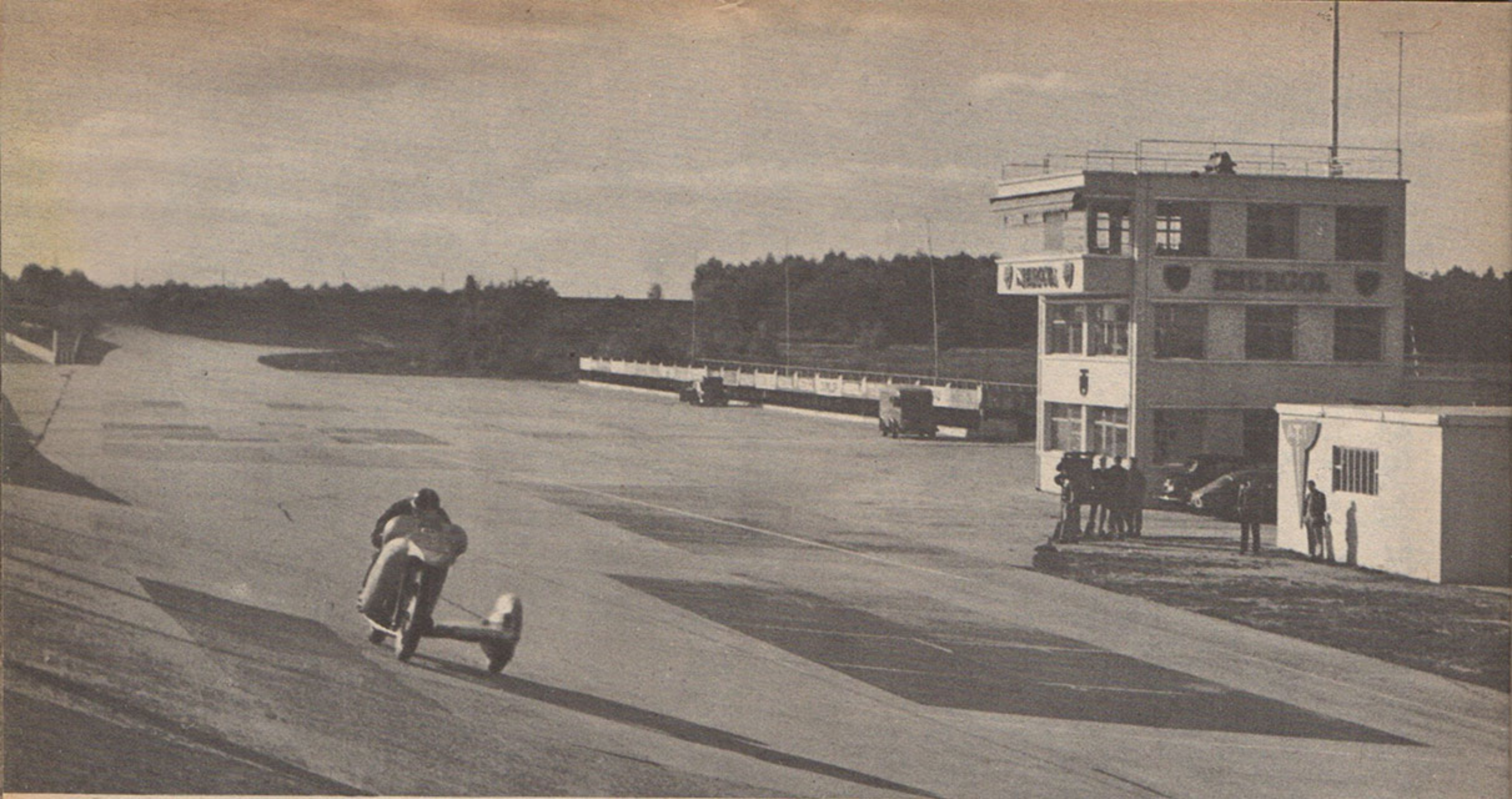
## MILITAIRES ET POLICIERS

**250 cm<sup>3</sup>** : 1. G. Van Zandt (C.M.S.N.), sur A.G.F., 13 pts.

**350 cm<sup>3</sup>** : 1. Bardon (1<sup>er</sup> rég. du Train), sur B.S.A., 0 pt; 2. Gausson (1<sup>er</sup> rég. du Train), 0 pt; 3. Nowack (1<sup>er</sup> rég. du Train), 0 pt; 4. Guignabodet (1<sup>er</sup> rég. du Train), 1 pt; 5. Baillard (Ecole Applic. du Train), 30 points.

**500 cm<sup>3</sup>** : 1. Vasseur (E.M.G.R.P.), sur B.S.A., 0 pt; 2. Nitriot (E.M.G.R.P.), 0 pt; 3. Charles (E.M.G.R.P.), 0 pt; 4. Ouvrardot (E.M.G.R.P.), 0 pt; 5. Laigle (E.M.G.R.P.), 0 pt; 6. Anne (E.M.G.R.P.), 1 pt; 7. Saint-Marc (G.C.R., 602), 6 pts; 8. Lambert (G.C.R. 602), 7 pts; 9. Bruniaux (G.C.R. 602), 11 pts; 10. Piot (C.G.R. 601), 13 pts; 11. Parpaillon (C.M.S.N.), 15 pts; 12. Metaut (C.M.S.N.), 17 pts; 13. Morissan (G.C.R. 601), 45 pts.

**750 cm<sup>3</sup>** : 1. Rivière (C.M.S.N.), sur C.E.M.E.C., 0 pt; 2. Magdeleine (C.M.S.N.), 0 pt; 3. Laleu (C.M.S.N.), 0 pt; 4. Tellier (C.M.S.N.), 0 pt; 5. Thieuleux (C.M.S.N.), 0 pt; 6. Ageorges (E.M.G.R.P.), 0 pt; 7. Christophe (C.M.S.N.), 0 pt; 8. Agache (C.M.S.N.), 0 pt; 9. Vinçon (C.M.S.N.), 1 pt; 10. Claudon (E.M.G.R.P.), 2 pts; 11. Dernivez (C.M.S.N.), 2 pts; 12. Dezutter (C.M.S.N.) 3 pts; 13. Vervack (C.M.S.N.), 4 pts; 14. Doyhenard (C.M.S.N.), 7 pts; 15. Jouanne (C.M.S.N.), 7 pts; 16. Collumeau (C.M.S.N.), 9 pts; 17. Julien (E.M.G.R.P.), 9 pts; 18. Daniean (C.M.S.N.), 17 pts; 19. Jassaud (C.M.S.N.), 24 pts; 20. Chapotot (C.M.S.N.), 28 pts; 21. Pillard (C.M.S.N.), 29 pts; 22. Forgeon (C.M.S.N.), 42 points.



# la MOTO-GUZZI

à

# Montlhéry

**Q**UELQUES jours après la tentative de records de l'équipe Collignon-Jacquier-Bret-Perrin, le camion rouge du service « course » de Guzzi faisait son entrée sur l'autodrome de Montlhéry. L'ingénieur Carcano et Fergus Anderson dirigeaient la troupe des mécanos et coureurs comprenant Lomas, Sandford, Dale et Agostini. Cette équipe disposait de trois machines : un attelage formé d'une machine d'usine 1953 et d'un side-car articulé Cavanna, une 350 solo de circuit, modèle 55 et un « œuf très rapide » — pour reprendre l'expression d'Anderson. Disons tout de suite que cette dernière machine destinée au record de l'heure, ne put être utilisée en raison du vent soufflant par rafales atteignant 30 km/h.

Anderson décida d'attaquer en premier lieu les records en 350 cm<sup>3</sup> side-car établis par Doran et Monneret en 1951 sur A.J.S. Le brouillard et le givre qui règnent sur le plateau de Saint-Eutrope en cette saison, ne permirent pas de prendre le départ avant 11 h 15 environ. Anderson prit le guidon et tourna régulièrement aux alentours de 156 km/h.

Quatre records descendent bientôt :

50 km à la moyenne de	149 km/h
50 miles —	148 —
100 km —	148 —
1 heure —	156,570 km/h

Lomas prend la suite et « abat » deux autres records :

100 miles à 156,65 km/h de moyenne  
et 2 heures à 155,66 km/h de moyenne.

Dickie Dale ne put couvrir que 50 km; il porta le record sur cette distance à 163,48 km/h, mais le moteur céda et on dut abandonner. Après réparation, ce fut au tour du châssis du side-car (attaché en deux points seulement) de casser et Anderson décida de se tourner vers les records solo. Signalons toutefois que ce sont les premières expériences de Guzzi dans le domaine du side-car et même les ingénieurs de l'usine de Mandello apprennent à leurs dépens!

Ce fût ensuite au tour de la 350 cm<sup>3</sup> de circuit de prendre le départ aux mains de Dale. A juger par la trajectoire de la machine, l'allure est

rapide. Dale tourne très, très près du bord supérieur de la piste et on apprend bientôt qu'il vient déjà de battre trois records :

10 km	à 196,19 km/h	de moyenne	
10 miles	à 201,62 km/h		—
50 km	à 201,92 km/h		—

Les anciens records appartenaient à Ray Amm sur Norton!

Anderson arrête la tentative afin de préparer la mécanique pour le record de l'heure prévu pour le lendemain.

A 7 h du matin l'équipe est au travail : c'est la machine attelée au « panier » qui devra attaquer le record des 12 h solo. Le side est démonté rapidement et à 8 h Anderson prend le départ. Il est relayé par Dale et Bill Lomas toutes les 1 h 30 au début et toutes les heures ensuite.

La vitesse moyenne sur un tour était d'environ 168 km/h, ce qui laisse supposer une bonne réserve de puissance, quand on compare ce chiffre à celui obtenu la veille en side-car. Cette tentative comportait un risque : il fallait tourner pour rien pendant 10 heures, étant donné que la Moto-Guzzi détenait déjà tous les records de 6 à 10 heures. A partir de la onzième heure, trois records étaient établis :

11 heures	à 164,550 km/h	de moyenne	
12 —	à 164,570 km/h		—
2 000 km	à 164,660 km/h		—

Notons que ces trois records sont également valables dans les catégories 500, 750 et 1 000 cm<sup>3</sup>.

Cette tentative menée à bien sans aucun incident est remarquable puisque démarrée sur une piste givrée à 8 h du matin, et terminée dans l'obscurité pendant près de deux heures!

Peu après 14 h, pendant la marche de la simple A.C.T., Dickie Dale prenait le départ sur la « Bi-Albero » pour la tentative sur l'heure. Ce record est certainement un des plus durs à réaliser, à cause du terrible effort qu'impose au pilote la pleine vitesse à soutenir pendant soixante minutes.

On se souvient que Ray Amm détenait ce record à 200 km/h 306. Dale tournait assez régulièrement à environ 215 km/h. Son meilleur tour fut chronométré à 216,360 km/h de moyenne. A cette allure il était évidemment très proche du bord de la piste, ce qui constituait un spectacle impressionnant. Tous ceux de nos lecteurs qui ont déjà tourné sur une piste pourront se faire une vague idée de l'effort que Dale a dû fournir pour soutenir cette vitesse pendant une heure sur l'anneau de Montlhéry... Si l'état de notre « piste nationale » laisse à désirer, celui de

## A Montlhéry

la

# 350 Guzzi

équipée d'un carburateur

# DEL LORTO

bat

**25 records mondiaux**

dont le record de l'heure

à plus de

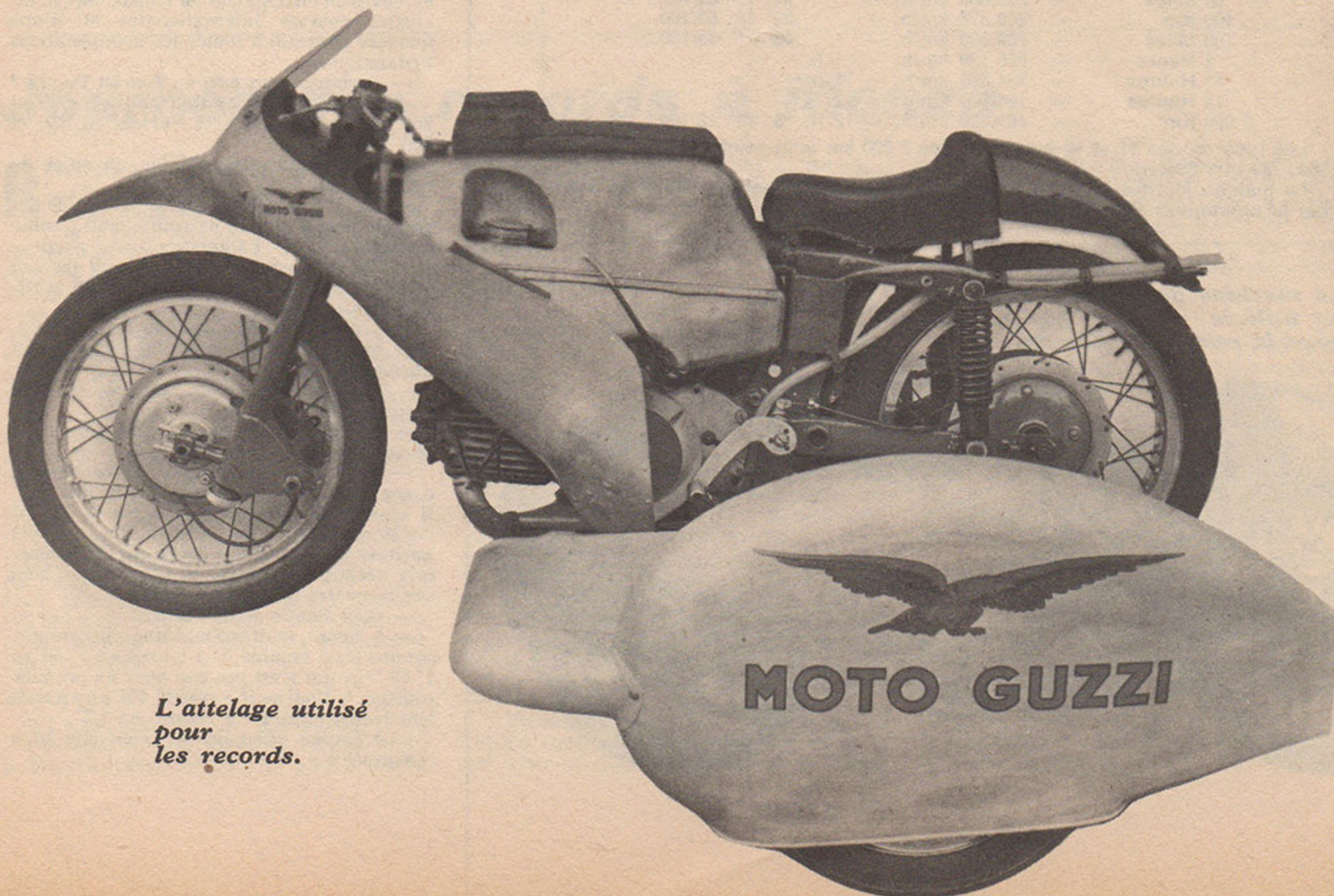
**210 km/h**

de moyenne



**T.L.M., 74, rue de Rome, PARIS**

Tél. : LAB 22-08



*L'attelage utilisé  
pour  
les records.*

'autodrome de Monza est encore pire... si nous en croyons l'expérience de Fergus Anderson. Si Monza autorise de très grandes vitesses, il est extrêmement difficile sinon impossible de rouler pendant longtemps. Ce sont évidemment ces raisons qui ont amené l'équipe Guzzi à Montlhéry.

Le lendemain Bill Lomas pilotait cette même machine, munie d'un braquet un peu moins long, sur le circuit routier de 3.333 km, afin de prouver que c'était bien la machine de circuit connue de tout le monde. Il battait le record local en tournant en 1'27" 1/10, soit 137,614 km/h de moyenne.

Rappelons brièvement les principales caractéristiques connues des deux machines utilisées. Le modèle 1953 à bec de pingouin était un simple A.C.T. de 75 mm d'alésage pour 79 mm de course, rapport volumétrique 7 : 1 et ressorts de soupapes en épingle. Le carburateur Dell'Orto a un passage de 37 mm. Puissance 29 ch à 7 000 tr/min. Le réservoir a une capacité de 24 l. Le side Cavanna articulé comportait deux attaches seulement et une roue de 12".

Le modèle 55 est un double A.C.T. à ressorts de soupapes hélicoïdaux. Alésage 80 mm. Course 69,5 mm. Cette machine développerait 37 ch à 8 000 tr/min. L'allumage est assuré par batterie-bobine. Réservoir de 30 l.

Signalons que le carburant utilisé était un ternaire préparé par Shell : 70 % super, 20 % benzol et 10 % méthanol.

### Records battus :

#### CATÉGORIE SIDE-CAR 350 :

50 Km	moy. 163,48 km/h,	—	18' 20" 90/100.
50 Miles	— 155,13 km/h,	—	31' 7" 32/100.
100 Km	— 155,61 km/h,	—	38' 33" 48/100.
1 Heure	— 156,57 km/h,	—	1 h.
100 Miles	— 156,65 km/h,	—	1 h. 1' 38" 71/100.
2 Heures	— 155,66 km/h,	—	2 h.

Ces différents records appartenaient à l'équipe Doran-Monneret sur A.J.S., depuis 1951.

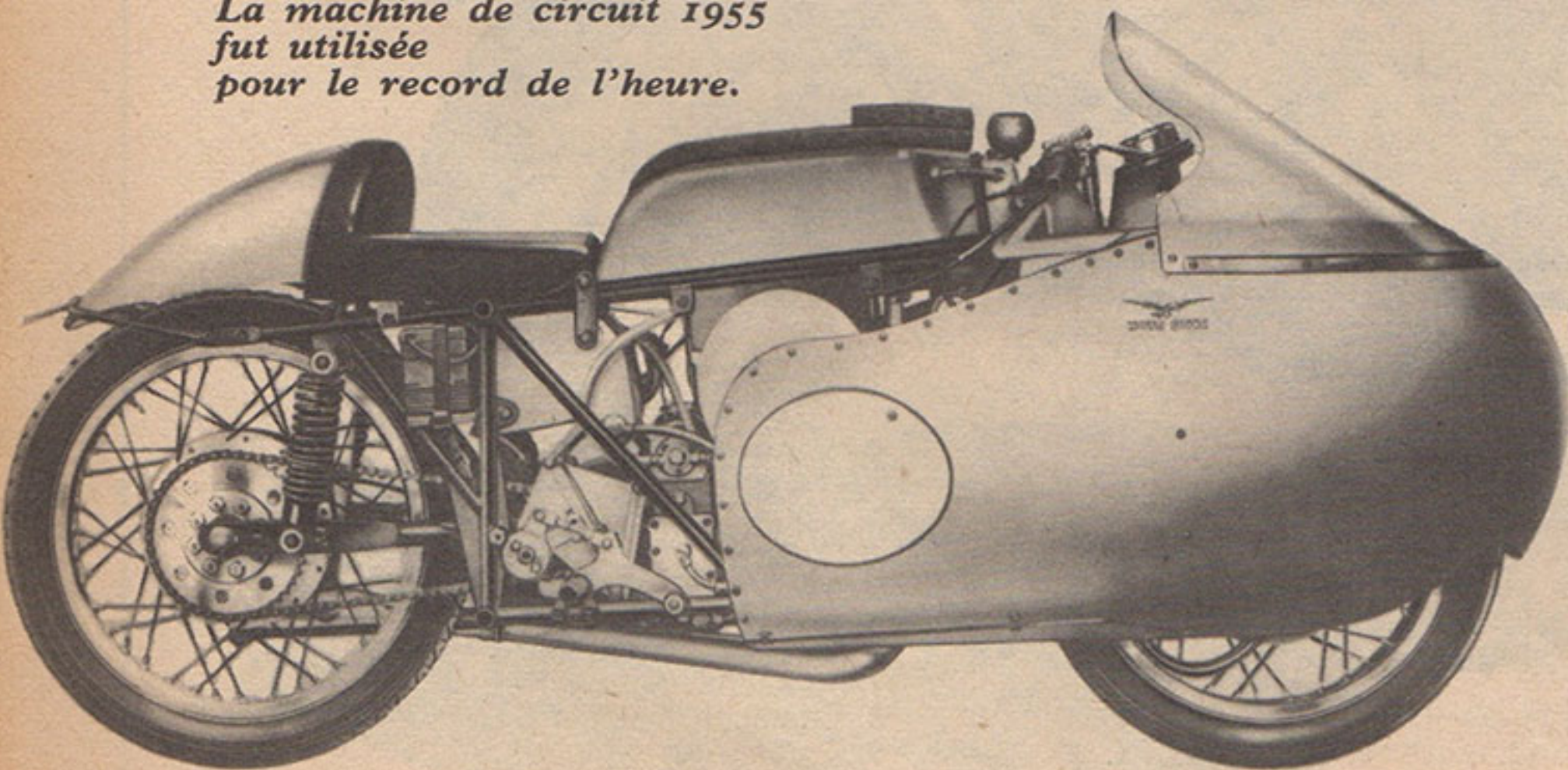
#### CATÉGORIE SOLO 350 :

10 Km	moy. 196,19 km/h,	—	3' 3" 50/100.
10 Miles	— 201,62 km/h,	—	4' 47" 35/100.
50 Km	— 206,621 km/h,	—	14' 31" 16/100.
50 Miles	— 208,330 km/h,	—	23' 10" 55/100.
100 Km	— 208,370 km/h,	—	28' 43" 53/100.
100 Miles	— 209,800 km/h,	—	46' 1" 35/100.
1 Heure	— 210,129 km/h,	—	1 h.
11 Heures	— 164,550 km/h,	—	11 h.
12 Heures	— 164,570 km/h,	—	12 h.
2 000 Km	— 164,660 km/h,	—	12 h. 8' 46" 12/100.

Les records des 11 et 12 heures et des 2 000 km sont valables en catégorie 500, 750 et 1 000 cm<sup>3</sup>.

La maison Norton perd six records, dont celui de l'heure, établis en 1953 par le prestigieux Ray Amm.

*La machine de circuit 1955 fut utilisée pour le record de l'heure.*



# en bavardant avec le Comte AGUSTA

**N**OTRE confrère et ami, Giovanni Luraschi, directeur de la revue italienne *La Moto*, a obtenu, du comte Domenico Agusta, une interview sur les projets et opinions de la M.V. pour 1956.

— Le Contrat de Surtees est-il limité à 1956 ?

— Je puis affirmer que Surtees a signé avec la M.V.-Agusta un contrat à long terme.

— Surtees courra-t-il seulement en 500 cm<sup>3</sup> ?

— Sûrement en 500 et 350 cm<sup>3</sup> et éventuellement dans d'autres cylindrées.

— Prendra-t-il part seulement au championnat du monde ?

— Surtees prendra part à toutes les épreuves du championnat du monde, aux principales courses internationales et d'une manière générale à toutes les manifestations britanniques.

— Prendrez-vous part au Tourist Trophy ?

— Avec les équipes officielles en 125 et 250 cm<sup>3</sup>, seulement avec Surtees en 350 et 500 cm<sup>3</sup>.

— Quelle est votre opinion au sujet de cette course ?

— Le T.T. est une course très difficile, non seulement par son parcours, mais à cause du climat et de l'ambiance toute particulière. Un coureur et une machine qui gagnent cette épreuve sont appelés à faire une excellente saison.

— L'on a souvent attaqué le T.T. ; pensez-vous que c'est une épreuve de championnat du monde ?

— Certainement, nous irons et sommes certains de bien faire.

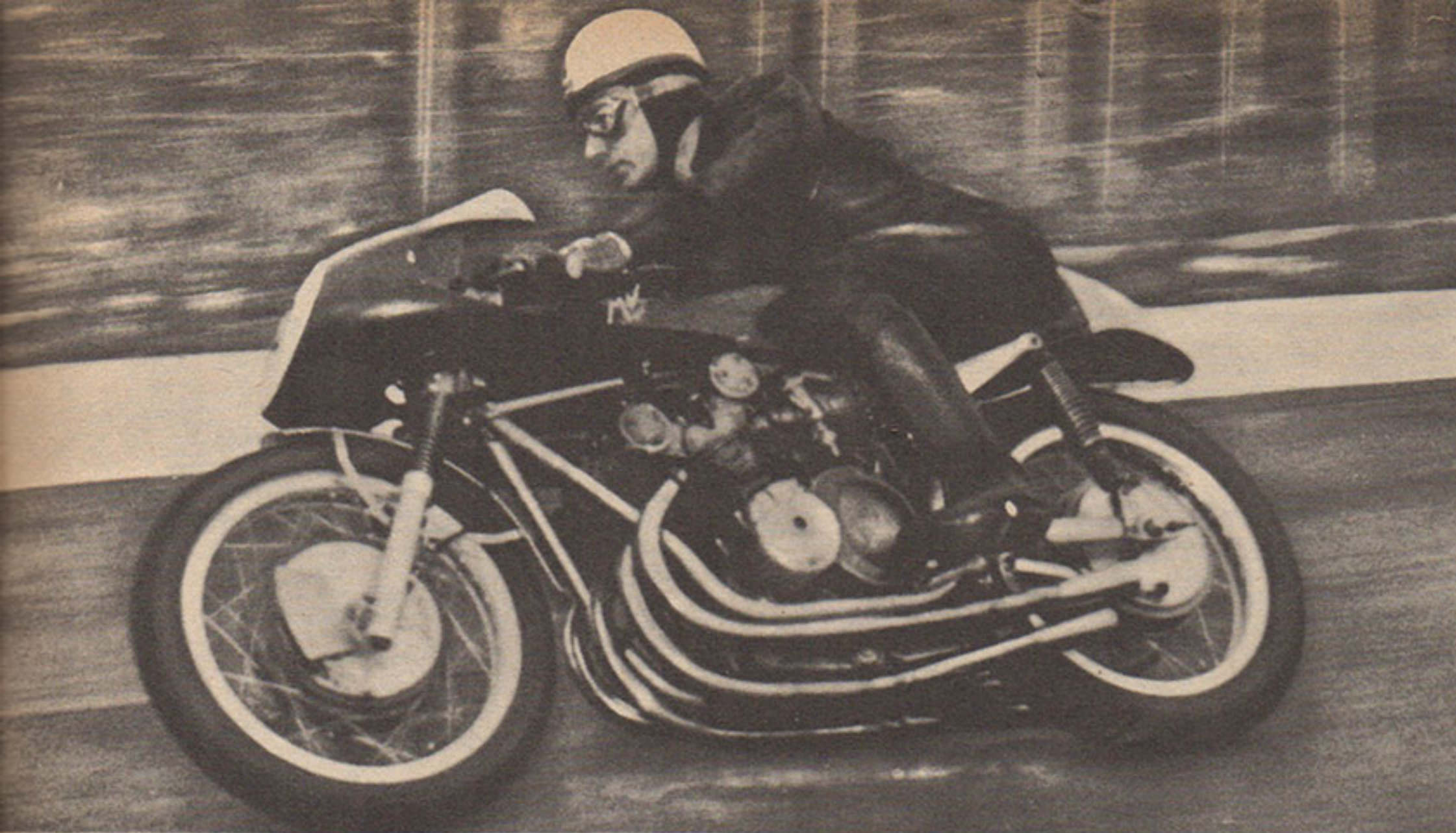
— Quelles sont vos impressions sur Surtees ?

— J'ai eu l'impression que Surtees connaissait cette machine depuis dix ans, il a piloté la quatre-cylindres sur le circuit de Monza comme un vétéran. De son côté Surtees, après les essais de Monza et Modène, m'a déclaré se trouver à l'aise aussi bien sur la quatre que sur sa mono.

— Quel temps a-t-il réalisé ?

— A Monza, avec une machine non carénée, sur une piste humide, il a tourné en 1' 58" et 1' 59", ce qui n'est pas mal pour un premier contact. A Modène il a réalisé 1' 8", un excellent temps puisque le record est 1' 7".

— L'équipe officielle M.V. est-elle déjà constituée ?



**John Surtees**  
(M.V. Agusta)

— En 350 et 500 cm<sup>3</sup> nous aurons Surtees, Masetti, Bandirola et Forconi comme réserve; le Suisse Taveri participera à quelques épreuves en 350 cm<sup>3</sup>. En 125 et 250 cm<sup>3</sup> nous retrouverons Taveri, Ubbiali et Venturi. Nello Pagani a été promu au rang d'entraîneur et chef des essais, son influence sera précieuse ainsi d'ailleurs que sa grande expérience.

— Vos machines seront-elles modifiées?

— La quatre-cylindres 500 cm<sup>3</sup> sera celle de 1955, avec quelques améliorations en vitesse et puissance. La quatre-cylindres 350 cm<sup>3</sup> sera présente au côté d'une nouvelle bicylindre. Nous abandonnons la 175 majorée à 203 cm<sup>3</sup>, et serons en piste avec la 250 cm<sup>3</sup> bicylindre. Rien de changé pour la 125 cm<sup>3</sup> qui nous a donné satisfaction.

— Quelle est votre opinion sur la disqualification de Lomas?

— Je pense que c'est injuste d'avoir pris une telle décision en fin de championnat. Si Lomas avait su que les points acquis au

G. P. d'Assen étaient annulés, à Monza il n'aurait pas adopté la tactique qu'il a employée.

— Pensez-vous faire quelque chose?

— Certainement. Bien que Lomas ne soit plus avec nous je défendrai ses intérêts.

— Il y a dans la presse italienne, un courant d'idées contraire à l'utilisation de pilotes étrangers. Qu'en pensez-vous?

— Je pense qu'il est utile d'engager des pilotes étrangers, et je vais vous en dire le pourquoi. Une raison importante est que la plus grande part des épreuves du championnat du monde se disputent sur des circuits très différents de ceux que nous avons en Italie, dans des conditions atmosphériques et ambiance différentes. Il y a d'autres raisons encore. J'ai eu, dans mon équipe Lees Graham qui ne fut pas seulement un grand pilote, mais il contribua largement aux améliorations apportées à la quatre-cylindres. Je puis vous affirmer qu'au lendemain de la course de Monza, il pensait déjà au Tourist

Trophy et me « bombardait » du matin au soir. Voyez-vous, le coureur britannique est un professionnel, et exerce le métier de coureur avec application : après le réveillon de Noël, il se met immédiatement au régime, et est fin prêt en début de saison. Le coureur italien n'est pas moins sérieux, mais il a un autre tempérament, et ne voit pas son métier sous le même angle que le britannique. Je pense qu'indépendamment de ceci il faut avoir des pilotes du pays où se disputent les grandes épreuves et le fait d'avoir un Britannique dans une équipe élève le rendement de celle-ci, sans compter que les pilotes capables de tenir une quatre-cylindres ne courent pas les rues.

— La M.V. participera-t-elle au Tour d'Italie et à la Milan-Tarente?

— Non.

Voilà terminé l'interview qui, pensons-nous, intéressera nos lecteurs.

Hélène CINTROLI.

## Journée des records à Monza

**R**EPRENANT son intéressante initiative d'il y a deux ans, le « Gentlemen's moto club de Milano » a organisé, le 6 novembre dernier, une journée de records sur le kilomètre lancé. Cette épreuve se déroulait à Monza, sur la ligne droite devant les tribunes. Les 300 m de « lancement » prévus primitivement se révélèrent insuffisants pour les grosses cylindrées. De nombreux pilotes s'attaquèrent aux records des catégories 75, 100, 125, 175, 250 et 500 cm<sup>3</sup>. Ci-dessous, nous donnons les meilleurs résultats obtenus au cours de cette journée. On notera en particulier les vitesses atteintes par les 75, 100, 125 et 175 cm<sup>3</sup>.

On notait aussi la présence « hors concours » de trois machines officielles M.V. : une mono 203 cm<sup>3</sup> aux mains de Libanori couvrait le kilomètre lancé à 185,567 km/h de moyenne, tandis qu'Ubbiali sur la 250 twin apparue en fin de saison réalisait 192,513 km/h. Pagani pilotait une « quatre » avec laquelle il effectua un passage à 215,568 km/h.

### Catégorie 75 cm<sup>3</sup>.

1. Carlini (Ceccato), 1<sup>er</sup> passage, 31" 3/10, 2<sup>e</sup> passage, 31" 1/10, moyenne 115,755 km/h; 2. Zito (Ceccato), 31" 2/10, 31" 5/10; 3. Maffei

(Capriolo) 31" 2/10, 31" 8/10; 4. Silvestri (Ceccato) 31" 4/10, 33" 7/10; 5. Fontanili (Ceccato) 31" 7/10, 32" 1/10; 6. Pansera (Capriolo) 32" 8/10, 32" 7/10; 7. Pasini (Laverda) 32" 1/10, 32" 4/10.

### Catégorie 100 cm<sup>3</sup>.

1. Silvestri (Ceccato) 28" 7/10, 27" 9/10, moyenne 129,500 km/h; 2. Pozzoni (Ceccato) 28" 1/10, 28". 3. Zito (Ceccato) 28" 6/10, 28" 5/10; 4. Fontanili (Ceccato) 28" 8/10, 28" 7/10; 5. Mandolini (Ducati) 29" 5/10, 29" 8/10; 6. Gemelli (Ducati) 31" 6/10, 32".

### Catégorie 125 cm<sup>3</sup>.

1. Provini (Mondial) 21" 4/10, 21" 1/10, moyenne 170,616 km/h; 2. Mandolini A. (Ducati) 39" 3/10, 24" 1/10; 3. Genevini M. (M.V.) 24" 6/10, 25"; 4. Sartori R. (Mondial) 25" 7/10, 25" 5/10; 5. Campagnoli E. (Mondial) 28" 3/10, 28" 3/10; 6. Carena Gino (Mondial) 29" 3/10, 28" 8/10; 7. Molteni (M.V.) 28" 9/10, 29"; 8. Marelli (M.V.) 29" 2/10, 29" 7/10; 9. Lamperti (Mondial) 29" 5/10, —; 10. Geddo (M.V.) 30" 2/10, 29" 6/10.

### Catégorie 175 cm<sup>3</sup>.

1. Provini (Mondial) 19" 8/10, 20", moyenne 181,818 km/h; 2. Sartori (Mondial) 25" 2/10, 23" 1/10; 3. Mondini (Aldbert) 24" 4/10,

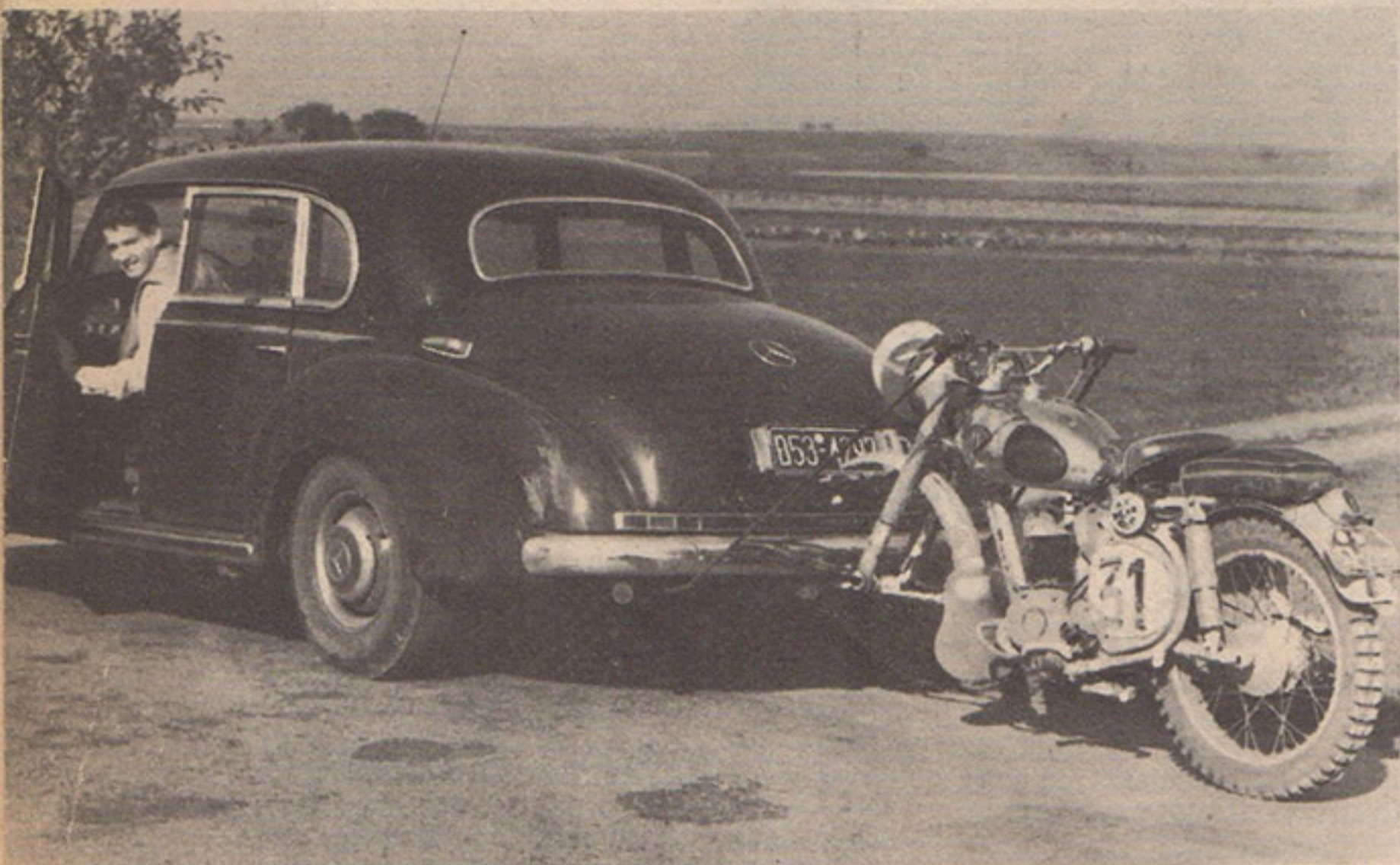
28" 7/10; 4. Dall'Ara (Mi-Val) 26" 2/10, 25" 4/10; 5. Rinaldi (M.V.) 25" 5/10, 25" 4/10; 6. Loro (M.V.) 26" 3/10, 25" 5/10; 7. Visco (M.V.) 27" 5/10; 8. Tenconi (M.V.) 27" 7/10, 27" 5/10; 9. Garnagnolo (M.V.) 28" 6/10, 28" 5/10; 10. Castelli (Aldbert) 28" 7/10, 29" 1/10.

### Catégorie 250 cm<sup>3</sup>.

1. Colombo (Moto Guzzi) 20" 1/10, 20" 2/10, moyenne 179,104 km/h; 2. Mandolini (Moto Guzzi) 20" 8/10, 20" 2/10; 3. Marelli (Moto Guzzi) 21" 5/10, 22"; 4. Genevini (Moto Guzzi) 22" 4/10, 24" 7/10; 5. Baviera (Moto Guzzi) 23" 3/10, 22" 6/10; 6. Rinaldi (Motobi) 25" 3/10, 25" 4/10; 7. Loro (Motobi) 25" 5/10, 26" 2/10; 8. Gemelli (Motobi) 25" 9/10; 9. Canova (Mondial) 28" 6/10, 26" 7/10; 10. Miodini (Motobi) 27" 6/10, 26" 9/10.

### Catégorie 500 cm<sup>3</sup>.

1. Galante (Norton) 19" 3/10, 19" 7/10, moyenne 186,528 km/h; 2. Chinelli (Gilera) 20" 7/10, 20" 1/10; 3. Mantelli (Gilera) 21" 8/10, 21"; 4. Maspes (Triumph) 23" 5/10, 28" 8/10; 5. Marchesani (Triumph) 23" 4/10, 22" 9/10; 6. Mattioli (Triumph) 23" 9/10, 24" 2/10; 7. Portaluppi (Moto Guzzi) 26" 7/10, 24" 2/10; 8. Campagnoli (Moto Guzzi) 24" 5/10, 24"; 9. Carena (Moto Guzzi) 25" 1/10, 25" 6/10.



*K. Wellnhofer est champion d'Allemagne de Trial catégorie 175 cm<sup>3</sup>. Pour amener sa Maïco à pied d'œuvre il a imaginé le procédé illustré sur notre photo, ce qui évite l'utilisation d'une remorque.*

## Hillebrand court de nouveau !

Ce side-cariste allemand bien connu vient de prouver une fois de plus sa classe. Il a battu de 35", lors d'une récente course à Saragosse (Espagne), le champion du monde Faust. Nos lecteurs se souviennent sans doute de l'accident de Hillebrand pendant la dernière saison, mais sa jambe fracturée semble être guérie entièrement.

Dans cette même course de Saragosse, le jeune Allemand Knees sur B.M.W. devait battre Goffin et Grace (Norton), en 500 cm<sup>3</sup>.

## I.S.-D.T. 1956.

La Commission sportive de la Fédération allemande (O.M.K.) vient de fixer les lieux des prochains Six Jours internationaux. Garmisch-Partenkirchen, la station d'hiver bien connue, sera le centre de l'épreuve. Le parcours, qui empruntera également certaines routes autrichiennes, atteindra son point culminant à 1.400 m d'altitude.

## T.W.N. annonce...

... que le Championnat d'Allemagne de Trial en catégorie 350 cm<sup>3</sup> a été remporté par E. Strohe, sur T.W.N.-Boss. La seconde place revient à S. Hartner, également sur Boss.

## Le T.T. australien.

Cette épreuve, disputée le 16 octobre sur un circuit de 962 km près de Southport (Queensland) vit une victoire de J. Forrest (N.S.U.) devant Hogan et Swainson (Velocette) en 250 cm<sup>3</sup>, tandis que Eric Hinton réussit un « doublé »

en 350 et 500 cm<sup>3</sup> sur Norton. En side-car, une 1.000 Vincent aux mains de A. McCrae remporta la course.

## H. P. Müller...

s'est vu attribuer le titre de champion du monde en catégorie 250 cm<sup>3</sup> lors du Congrès de la F.I.M., le 23 octobre dernier. Ceci est le couronnement d'une vie entièrement consacrée au sport motocycliste. Müller a remporté pendant les derniers vingt-cinq ans quelque 203 victoires et sept fois le titre de champion d'Allemagne dans différentes catégories.

## Le Sport en Allemagne.

L'O.M.K. (Commission sportive des Fédérations allemandes) vient de décider de ne plus délivrer de licences aux coureurs en dessous de dix-huit ans. L'O.M.K. fera néanmoins une exception pour les courses sur route ou piste jusqu'à 125 cm<sup>3</sup> et le Moto-Cross jusqu'à 175 cm<sup>3</sup>.

## En Roumanie.

La ville de Stalinstad (Roumanie) fut récemment le théâtre d'une importante épreuve d'endurance motocycliste. Sur la ligne de départ on trouva quelque 120 concurrents, venant de Russie, de la Chine (!), de Hongrie, de la Tchécoslovaquie, de Bulgarie, de la Mongolie et, bien sûr, de Roumanie. Les coureurs russes ont dominé l'épreuve de bout en bout, tant sur la route que dans le tout-terrain. Au classement individuel les Roumains occupaient la seconde et la troisième place. Cette réunion se ter-

mina par une épreuve pour dames, dont le premier prix devait aller au team hongrois tandis que la pilote russe N.-A. Sousova accomplissait la meilleure performance.

## Du nouveau chez Norton, A.J.S. et Matchless.

Ces maisons viennent de présenter leurs modèles courses 1956. Comme ce fut annoncé précédemment, ces firmes anglaises ont transposé les derniers perfectionnements des machines d'usines sur les modèles « client ». Extérieurement les Manx-Norton n'ont pas subi de modifications importantes mais les 350 et 500 cm<sup>3</sup> disposent maintenant des cames spéciales des machines d'usines 1955, d'une fourche plus rigide, avec garde-boue étroit et d'un nouveau carburateur. Le graissage des chaînes, le système d'échappement et la suspension arrière ont également été revus. Signalons encore le montage de la nouvelle magnéto-course de chez Lucas.

Les machines « client » de A.J.S. et Matchless sont également les fidèles copies des machines officielles. Le moteur de la 350 A.J.S. est maintenant pour ainsi dire carré. Le vilebrequin a reçu un nouveau roulement à galets double côté distribution. Le piston n'a plus que deux segments et sur cette machine nous trouverons également la nouvelle magnéto Lucas.

Le boîtier de culbuterie de la G-45 a été renforcé ainsi que le carter-moteur. La nouvelle magnéto est de rigueur. Les réservoirs d'essence et d'huile sont devenus un peu plus étroits, le cadre a été renforcé. On note encore de nouveaux amortisseurs et une nouvelle prise d'air des freins.

## Échos d'Allemagne...

K. Lottes, le coureur privé allemand bien connu vient d'ouvrir une station-service Esso à Marburg. Le champion d'Allemagne en 125 cm<sup>3</sup> entend néanmoins poursuivre son activité sportive en 1956.

Le privé allemand Riedelbauch (B.M.W.) a accepté une invitation pour Addis-Abéba où il doit participer à une course internationale en l'honneur du jubilé du règne de Sa Majesté Haïlé Sélassié.



De gauche à droite : J. Murit, J. Collot, C. Molinari, Hazianis, Schaad, Onda, P. Monneret et Delpeyrat.

## LES CHAMPIONS DE FRANCE A LA F.F.M.

En conclusion d'une saison passablement atrophiee, la F.F.M. remettait le 25 octobre les titres de champion de France. Le tableau était loin d'être complet, puisque aucun titre national n'était attribué, sauf en 175 cm<sup>3</sup>, du fait du nombre insuffisant d'épreuves disputées avant l'interdiction des compétitions.

Il fut toutefois précisé qu'en 125 cm<sup>3</sup> Onda était en tête avec 16 points, suivi de Touzalin, que ce même Touzalin était leader en 350 cm<sup>3</sup> avec 16 points également, et qu'en 500 cm<sup>3</sup> Braun, tenant du titre 1954, menait avec 14 points.

Au cours de son allocution, le président Pérouse stigmatisa le courage et l'enthousiasme des coureurs motocyclistes, tout en regrettant que les événements n'aient pu permettre le déroulement d'une saison normale.

On aurait aimé qu'il mette l'accent sur la quasi-impossibilité où en sont réduits les débutants et les coureurs nationaux, sinon de conquérir un palmarès honorable, tout au moins de pouvoir pratiquer leur sport sans avoir à subir un trop grand préjudice financier.

On aurait aimé, également, que M. Pérouse précise les dispositions que la Fédération comptait prendre pour insuffler une nouvelle vigueur au sport motocycliste de vitesse, qui incontestablement a du

« plomb dans l'aile », du fait du prix et de la rareté des machines et disons-le, du manque de renouvellement des éléments.

Il semble urgent d'adopter le classement des coureurs par catégorie, 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et inter ou débutants, junior, senior et inter, de façon à niveler les valeurs, et éviter que les quelques nationaux encore en activité se voient systématiquement barrés par les inter, qui ont droit d'accès aux circuits nationaux.

La politique sclérosée de la F.F.M., si elle continue, aboutira inmanquablement à l'étouffement du sport motocycliste. Puissent M. Pérouse, et les quelques responsables compétents, y réfléchir avant qu'il ne soit trop tard.

Revenons à la catégorie internationale, qui voit Jacques Collot et P. Monneret conserver leur titre en 500 et 350 cm<sup>3</sup>, P. Murit enlever la palme en sidecar, et à nouveau Monneret inscrire son nom en 250 cm<sup>3</sup> au terme d'une saison qui consacre sans discussion leur valeur de grand champion.

En 175, Schaad et sa Magnat-Debon se voient couronnés, et ceci récompense heureusement les efforts de la firme de Dijon et des frères Nougier.

Voici donc les champions internationaux 1955 et leur palmarès.

**175 cm<sup>3</sup>** : Henri Schaad (M.C. Avignon) sur Terrot, vainqueur à Mulhouse (5-6 juin) et à Lyon (12 juin).

**250 cm<sup>3</sup>** : Pierre Monneret (M.C. Châtillonais), sur N.S.U. vainqueur à Rochefort (8 mai), et à Mulhouse (5 juin).

**350 cm<sup>3</sup>** : Pierre Monneret (M.C. Châtillonais), sur A.J.S. vainqueur à Mulhouse (5 juin) et à Lyon (12 juin).

**500 cm<sup>3</sup>** : Jacques Collot (M.C. Haut-Saônois), sur Norton, vainqueur à Bourg-en-Bresse (1<sup>er</sup> mai), à Rochefort (8 mai), à Moulins (5 juin) et premier des indépendants au Grand Prix de France (15 mai).

**Sidecars 500 cm<sup>3</sup>** : Jean Murit (M.C. Marocain), sur B.M.W. vainqueur à Bordeaux (23 avril), à Bourg-en-Bresse (1<sup>er</sup> mai), à Rochefort (8 mai) et à Moulins (5 juin).

En moto-cross, une épreuve unique a départagé les candidats désignés par la Commission de moto-cross :

Delpeyrat, sur N.S.U., l'emporte en 250, Hazianis sur B.S.A., conquiert le titre en 350, tandis qu'en 500, Molinari conserve son bien, sur sa fidèle Gilera.

Précisons, pour conclure, que le seul titre national, en vitesse, revient à Onda, sur Magnat-Debon, qui devient champion de France, catégorie 175 cm<sup>3</sup>.

R. COURT.

# REGARDS SUR LA VOITURE DE MUTILÉ :

(voir n° 159.)

## *son conducteur*

**C'**EST avec un attendrissement dédaigneux qu'un familier du monde motocycliste considérait l'autre jour à mes côtés la reproduction d'un ancêtre de la moto. C'est avec la même expression que le public non prévenu regarde actuellement la voiturette du diminué physique, appelée généralement vélocimane.

Car, hélas ! si la technique a fait d'importants progrès suivis et appliqués par les constructeurs de motos, vélomoteurs et scooters, il n'en a pas été de même dans l'évolution du vélocimane ; et le modèle actuel est fort peu différent de ses grands parents.

On s'était avisé, un jour, que l'autonomie de déplacement était souhaitable à ces fauteuils roulants qu'un tiers devait pousser. Pensée charitable, désir de s'épargner une charge, ou premier sursaut d'indépendance, ce point restera obscur ; le résultat seul compte.

Bien des années après, un événement changea la face des choses et entraîna le monde en un cycle nouveau : le véhicule à moteur. Automobiles, motos, cycles à moteurs auxiliaires, scooters, mirent à la portée de chacun un moyen de déplacement de plus en plus pratique et de plus en plus répandu.

Les populations s'égaillèrent, ayant toutes facilités ; l'infirmes resta seul.

D'autant plus seul que ses moyens mécaniques de déplacement demeuraient anachroniques ou lamentablement retardataires.

Jusqu'à ce que, considérant le terrain non défriché, et pris de peur, on sauta le pas, posant les moteurs dit « auxiliaires » sur les vélocimanes.

Si l'on en avait équipé quelque temps, sans conditionnement, des cycles vétustes, les constructeurs adaptèrent rapidement leurs modèles à des poses éventuelles tandis que les ingénieurs s'efforçaient de rendre la motorisation auxiliaire plus respectueuse de la fragilité du cycle.

On se contentait, pour le vélocimane de chercher un mode d'adaptation du moteur suffisamment efficace. Je crois d'ailleurs que là encore, le mérite de la solution revint à un fabricant de moteurs.

Les châssis en demeuraient à leur routine. La voiturette étroite et haute, opposant moins de résistance à la propulsion était sereinement gardée comme archétype. Solution de paresse et de facilité. Pourquoi changer ? Quelque chose obligeait-il à changer ?

Eh bien oui ! L'infirmes avait changé ! Les conditions sociales, les méthodes de rééducation, de réadaptation, faisaient de l'inapte, de l'incurable un être pour qui des horizons fermés jusque-là s'ouvraient, et qui reprenait une place dans la société.

L'inflation des cas de poliomyélite mettait sur le marché un nombre toujours croissant d'usagers du vélocimane. Surtout et d'abord, fait extrêmement important, de jeunes.

Et le public fit connaissance avec ceux que j'ai entendu cordialement appeler « Prs » (Paralysés) à roulettes ». Ambiance mitigée de sympathie et d'effroi : un véhicule de plus ! Et quel véhicule !

Mais, reconnaissons-le, l'appréhension instinctivement éprouvée devant un engin très apparemment mené par un infirme s'adresse d'abord au conducteur. Pourtant, la réflexion montre que jamais il ne se serait livré à sa machine s'il ne s'en savait maître. Son handicap physique lui suffit : il se gardera bien de l'accroître. Est-on bien sûr, par contre, de la maîtrise du monsieur extérieurement normal chez qui la vanité ou le désir de rapidité domine un sentiment de préservation.

Il est donc bon de faire le point, de relever la position du diminué physique, en temps que conducteur.

La plupart du temps, c'est un usager de la route. Deux ou quatre fois par jour, il l'emprunte pour aller à son travail ou des déplacements étroitement liés à celui-ci. Dans les autres cas, sa voiture étant son seul moyen d'autonomie, il trouvera avec elle l'aisance refusée à ses membres. Il se considérera donc, avant tout, comme un conducteur, et comme tel, possesseur des mêmes droits et soumis aux mêmes devoirs.

Il ne traversera pas le passage clouté si le feu est rouge. Et s'il frôle le piéton, le feu redevenu vert, c'est au même titre que le cycliste ou le motard reconquérant le passage sur un flâneur. S'il traverse une rue dans les clous ou emprunte le trottoir pour s'approcher d'un immeuble, il n'y a nullement lieu de s'effrayer.

Mais il ne fera pas un grand détour pour éviter qui le regarde venir, planté comme un piquet, ni le groupe côte à côte qui serait mieux en file indienne !

Ayant les droits du conducteur, il passera à sa priorité et rouspétera si on la lui prend ; en ayant les devoirs, il ne la prendra pas et remerciera si on la lui donne, du signe amical de cette politesse routière si agréable et si peu pratiquée. Considérer toujours qu'il *prend son droit ou respecte son devoir* comme le conducteur qu'il est, et comme quoi il veut être regardé.

Des tolérances qui lui sont accordées il n'usera pas, dans la majorité des cas, par simple prudence. Prendre un sens interdit ? Va bien ! s'il est court et large ! Mais la belle gloire d'encombrer, retarder la circulation, ou se faire tordre une roue ! Et les agents le savent bien, dont la mansuétude ne saurait manquer d'objectivité. J'ai infiniment plus souvent eu affaire à des hommes sociables et courtois qu'à des « pandores » : ce que j'attribue avant tout à la façon dont on en use envers eux. Ce dont chacun peut tirer enseignement.

J'ai voulu, avant tout, aujourd'hui, camper un peu mieux dans votre esprit cette silhouette aux caractéristiques encore mal connues : le diminué physique et sa voiture. Nous le retrouverons, le connaissant mieux, aux prises avec les exigences techniques de sa mécanique particulière.

R. PETIT.



**MATCHLESS 500**, spec. cross, modèle 54-55, crédit possible. *Batisse, 100, av. de la République, Aubervilliers (Seine).*

**TERROT R.G.S.T.**, 1951, 10 000 km, bien conservée : 120 000 F. Bernardet : 250 cm<sup>3</sup>, 1951, 15 000 km, bon état : 75 000 F. *Bernard, 19, rue E.-Renan, Liancourt (Oise).*

CSE départ armée, **175 PEUGEOT**, comp. 130 km, Nb pièces de rechange, val. 200 000, vd 100 000. *Rittaud, 15, cité Beauharnais, Paris (11°).*

**350 VELOCETTE M.A.C.**, dern. mod. imp. 500. Rudge-Ulster, Sport (aff. rare) *Louis, 25, rue Fontaine-du-But (18°).*

A v., **B.S.A. 500 cm<sup>3</sup>**, gold Star, tourisme, et. nf, 6 000 km, 350 Royal-Enfield, cross, impec. *L. Leroy, Torsac (Charente).*

**RENÉ GILLET 750** avec side Bernardet, suspension arrière, pièces de rechange, bas prix. *Ecrire Dillas Henri, 1, rue Amand-Dumeau, Langon (Gironde).*

**B.S.A. B33**, mod. 55, susp. oscillante, Sumbeam avec ou sans side précision, état impec. *JAWA 350 Byc. Se présenter ou écrire Schobert, 20, rue Racine, Neuilly-sur-Marne (S.-et-O.).*

**MOTO PEUGEOT 176 T.C.4**, 11 000 km, impec. avec accessoires, casque, sacoches cuir et tand-sad. *M. Astua, 71, bd de la Marne, Rouen (S.-M.).*

**M. R. YDRAL**, 90 000.  
**TERROT**, 100 cm<sup>3</sup>, 40 000.  
**PEUGEOT**, 100, 40 000.  
**MOTOBECANE**, D45S, 45 000.  
**DOLLAR**, 250, 20 000.  
**CYCLE VAP**, 30 000.  
*111, Grande-Rue, Sèvres (S.-et-O.).*

**GUZZI GAMBALUNGHINO 250** moteur de fabrique 1954, fourche à balancier, très rapide, 350 000. **B.M.W. RS** avec 2 side-cars, très rapide, 350 000. *Florian Camathias, Montreux (Suisse).*

**MOTO 250 TERROT TYPE O.S.S.O.**, année 1954, prix : 165 000 F, équipée, état neuf. *Visible de 8 h à 18 h sauf samedi et dimanche, chez M. Langlais, 208, rue Saint-Maur, Paris (10°).*

**B.S.A. GOLD STAR 500**, Clubman TT, 1954, roulé 5 000 km, pièces détachées, px int. 180, av. *V.-Hugo, le soir, tél. KLE 79-39.*



## PETITES ANNONCES

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

**FOURCHES TÉLESCOPIQUES** 6, rue Georges-Lacaud  
**SUSPENSIONS AR.** COURBEVOIE (Seine)  
**HYDRAULIQUES** DEF 27-87



**MONDIAL 125 cm<sup>3</sup>**, compétition, moteur absol. nf de l'usine, machine dédoublée, garantie. 135 km chrono avec pilote de 75 kg. Visible tous les jours. *S'adresser M. Pahin, cycles Peugeot, 71, av. de la Grande-Armée.*



**Clinique des cadres. Réservoirs et Roues**  
tel. PER. 20-68

**MARCHAND Frères**  
16, rue Danton - LEVALLOIS  
*Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.*

**DE 10 000 A 20 000 F**

100	MOTOBECANE	15 000
200	ARDIE	20 000
350	TERROT lat.	15 000
350	TERROT culb.	15 000
500	DRESCH 2 cyl.	20 000
500	MONET-GOYON L 5 AI.	20 000

**DE 20 000 A 40 000 F**

125	PEUGEOT	25 000
196	N.S.U.	30 000
198	D.K.W. SB.	40 000
175	B.S.A. culb.	40 000
250	MONET 47 lat.	35 000
250	GNOME JUNIOR	40 000
350	MOTOBECANE culb.	40 000
350	TERROT lat.	35 000
350	MONET-GOYON lat.	35 000
500	INDIAN SCOUT	35 000
500	B.S.A. culb.	40 000
800	GNOME AX2	40 000

**DE 40 000 A 100 000 F**

1000	RENE GILLET, side 52.	80 000
800	GNOME, side	45 000
500	TERROT R.G.S.T. 54...	100 000
500	VELOCETTE	90 000
175	MOTOBECANE Z2C...	70 000
175	GUILLER, c. neuf	55 000
350	TERROT, télesc.	60 000
350	JAWA	100 000
125	LAMBRETTA, ital.	70 000
125	PEUGEOT, télesc.	45 000
125	MOTOBECANE D45S	65 000
125	MOTOBECANE culb.	55 000
125	PUCH	85 000
125	MONET-GOYON	50 000

**DE 100 000 A 150 000 F**

500	GILLET HERSTEL 53 oscil.	150 000
750	B.M.W.	120 000
250	CSEPEL	130 000
250	PUCH	145 000
250	JAWA S. Bipl.	130 000
250	B.S.A. C. 11.S.L.	150 000
250	D.K.W., susp. ar. et tél.	145 000
250	EXELSIOR	125 000

**DE 150 000 A 250 000 F**

650	B.S.A. Golden	230 000
500	TRIUMPH TIOOC	230 000
500	B.S.A. A7	210 000
500	NORTON oscill.	240 000
500	A.J.S. osci.	205 000
350	B.S.A. B31	175 000
350	N.S.U. CONSUL	185 000
250	B.M.W. R.25/2	210 000

**DE 250 000 A 340 000 F**

500	B.M.W. R.51/2 Impec.	290 000
600	B.M.W. R.67/2	340 000

Voitures 4 CV Renault reprise moto. Nx sdes car Précision gauche et droite 1/3 comptant, CREDIT UN AN.  
**MOTO RECORD, 151, rue Marcadet, Paris (18°).** Métro Lamarck. MON 24-40.

**B.M.W. 51**, transf. rennsport-2 Delorto comp. tour, Dle Selle-Fr. Central. Rouge. *Transact' Motos-Les Salins, Clermont-Ferrand.*

**TRIUMPH-T.110**, année 1955, *Falaise, 73, av. Joffre, Maisons-Alfort (Seine).*

**SELS RÉGULATRICES DE TENSION**

## INTERLUX

**UNIVERSELLES POUR TOUS VOLANTS MAGNÉTIQUES**  
6/12 VOLTS - 8/25/40 WATTS

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

Vd **BEL. AFFAIRE MOTO**, bd Magenta en plein essor, nbrses représent., pr ts renseign. *Ecr. n° 18 925. PUB., 36 ter, r. Tour-d'Auvergne, Paris.*

Poignées chauffantes **KICHOF**. *Prat, Sainte-Terre (Gironde).*

**JACQUES MOTOS**, 116, av. P.-Brossolette, Malakoff (Seine). **SOLDE** cyclo, vélom., motos nves et occas : Guiller, Vallée, Monet-Goyon, Paloma, M.R., Yonghi, Puch, etc. Crédit ss frais et garant.

Vends **FONDS MOTOS CYCLES**, emplac. 1<sup>er</sup> ordre, bon chif., px rais. *Cabinet Frassetto, Villeneuve-s-Yonne (Yonne).*

**MAISON « J'ACHÈTE TOUT »**. Achats toute occasion. Tél. LEC 89-60 - SUF 36-75. *M. Dimitroff.*

**PAIE DE SUITE** le plus cher. Toutes Motos et Scooters. *Alazard, 47, av. de Clichy (17°).* (Fond passage, côté cinéma). Ouvert spécialement dimanche matin.

**Achat paiement immédiat.** Scooters, motos, *Moto Record, 151, rue Marcadet, Paris (18°).* MON 24-40.

**TOUTES CHAINES** courantes, cotes spéciales, anglaises et allemandes, pour motos, cyclos, Darmont, distributions, dynamos. Grandes marques. *Dalbiac, 1, r. des Jardins-St-Paul, Paris (4°).*

**INDIAN 1.200 et 500 cm<sup>3</sup>**, motos, pièces détachées, embellages, pistons, etc. *Taury, 50, rue O.-Mirbeau, Paris (17°).* ETO 12-30.

**MOTOS POHU, SPEC., PUCH, MOTO SERVICE PALOMA** ttes pièces détachées, accès. 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.*

**RÉPARATEURS MOTOCISTES** facilitez et complétez votre réparation en vous servant du décalamineur Vonin (modèle déposé) pour nettoyer les tuyaux d'échappement, livré avec notice aux px de 1 200 F + port 125 F. C.C.P. Dijon 1348-11. *Vonin, motociste, Valentigney (Doubs).*

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


**SPÉCIALISTE** mach. ang., pièces détachées orig., réparations sur devis de ttes marques, attel, side-cars, nbses occas., ouv. le dim. matin. *National Motos, 66, rue Nationale, Paris (13°).*

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

A vendre **350 « Ariel »**, type N.H., neuve, non immatriculée, urgent, prix intéressant. *Visible Fautrat, 11, rue Pergolèse, Paris (16°).* Tél. PAS. 57-79.

**NORD MOTO**, 1 bis, passage de la Fontaine-del-Saulx, Lille. Vente en gros tous accessoires et pièces mécaniques. Réalésages, réfections embellages, fretages, tournages, prix très étudiés.

**NORTON FEATHERBED 500**, 1955, petite course; ét. nf, nb pces, px int. *MURIT, 70, rue du Dr Bauer, St-Ouen.*



**TUBO STOP**

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

**OTOM S.A.**  
5 BIS, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE  
DEF. 21-63 - 25-91

**Indispensable à votre Santé**



**MOTO-CEINTURES en Cuir**  
**A. BERL**  
20<sup>bis</sup> Rue des Jumeaux - TOULOUSE  
*Demandons et indiquons Dépositaires Documentation sur demande*

**PETITES ANNONCES (Suite).**

Jean MURIT, champion de France  
side-car.

**ACHAT-VENTE-REPRISE**

Motos et Voitures.

200 voitures d'occasion  
reprise motos, échange.

**LONG CREDIT**

Réparation, dépôt-vente,  
garage gratuit.

PARKING-AUTO, 52, bd de la Somme.  
Gal. 85-89.

175 PEUGEOT, à crédit, assurance  
gratuite. B. Proffit, poste restante, 128,  
Paris.

**E.C.A. PANTIN**

7, r. de Montreuil, ouv. dim.  
**AUTO MOTO GARANTIES**

**MON AUTO  
CONTRE MOTO**

7, r. de Montreuil, PANTIN

**SUR VOITURES  
NEUVES**

et d'occasion.

**REPRISE MOTOS, SCOO-  
TERS, SEMA, 10, rue de la  
Duée. MEN 23-61.**

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

**B.S.A. 500. B33**, très belle, px int.  
Jousselin, 7, impasse Trézel, Plaine-St-Denis.

Pour tte pièce détachée d'occasion pour  
moto toute marque moteurs, boîtes,  
roues, cadres, fourches, pneus, carbus,  
magnétos, dynamos, tan-sad, réserv.,  
carters, pignons, etc. Stock considér.  
pour Chaise, Dreisch, Peugeot, Motob.,  
Terrot, Jap, Monet-Goy, B.S.A. M20  
Ariel RH, Norton 16H, Gnome, etc.  
Roger SCEAUX, 4, r. Beurepaire,  
Pantin. VIL 15-18.

**MOTOBÉCANE**

SCOOTER  
VÉLOMOTEUR  
MOTOS

CRÉDIT  
LIVRAISON  
IMMÉDIATE

**CRÉDIT JUSQU'À 18 MOIS**

**STATION SERVICE  
MOBYLETTE**

Stock complet de pièces détachées - Tous les accessoires et équipements  
VOTRE MOTO AVEC VERSEMENT DE 15 à 20 000 F  
ASSURANCE ET TOUS FRAIS COMPRIS

**P. LISITA 94, boulevard Magenta, PARIS-10<sup>e</sup>**

Téléphone : NOR 65-25

\*\*\*

Métro : GARE DU NORD

CRÉDIT



**DANS NOTRE  
NUMÉRO DU  
1<sup>er</sup> JANVIER 1956**

● **LE SALON DE MILAN**

● **EN EXCLUSIVITÉ :**

**Le nouveau scooter Horex**

● **NOS ESSAIS :**

**La 500 B.M.W. R 50**

**La 250 PUCH SG**

● **Nouvel embrayage auto-  
matique Motobloc et les  
dernières informations  
du monde motocycliste**

**Retenez dès maintenant  
ce premier numéro  
de l'année 1956**

# Votre Cœur

REPARAIT...

Vous y trouverez :

## BELLA DE GORDES

Un passionnant roman d'amour et d'aventures par FRANCIS DIDELOT et ANGES GILLES

## Son Amour lui vint du Ciel

Un magnifique roman, entièrement en images

des interviews de vos vedettes préférées, etc...

CHAQUE SEMAINE

Votre Cœur vous

vous fera passer des heures agréables

25 francs

## Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17<sup>e</sup>

24 NUMÉROS PAR AN

UN AN . . . . . 800 fr.

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

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

NOM : .....

ADRESSE : .....

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, Bruxelles  
C.C.P. 3-86 - 1 an..... 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 modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

Une suggestion  
pour vos cadeaux  
de fin d'année!

Profitez de cette annonce!

Offrez une magnifique collection

● Les 12 premiers numéros de

# La Bonne Cuisine

à la portée de tous

● La reliure pratique et solide pour les 12 numéros

3.500 recettes de cuisine

500 plats hors-texte

250 plats présentés en couleurs

pour le prix exceptionnel de

1.500 francs

Franco domicile

Tous nos envois seront recommandés

**ATTENTION!** Cette offre est valable seulement pour la France métropolitaine et jusqu'à épuisement des collections existantes



Envoyez vos commandes accompagnées de leur montant à :

La Bonne Cuisine, 14, rue Brunel

PARIS (17<sup>e</sup>)

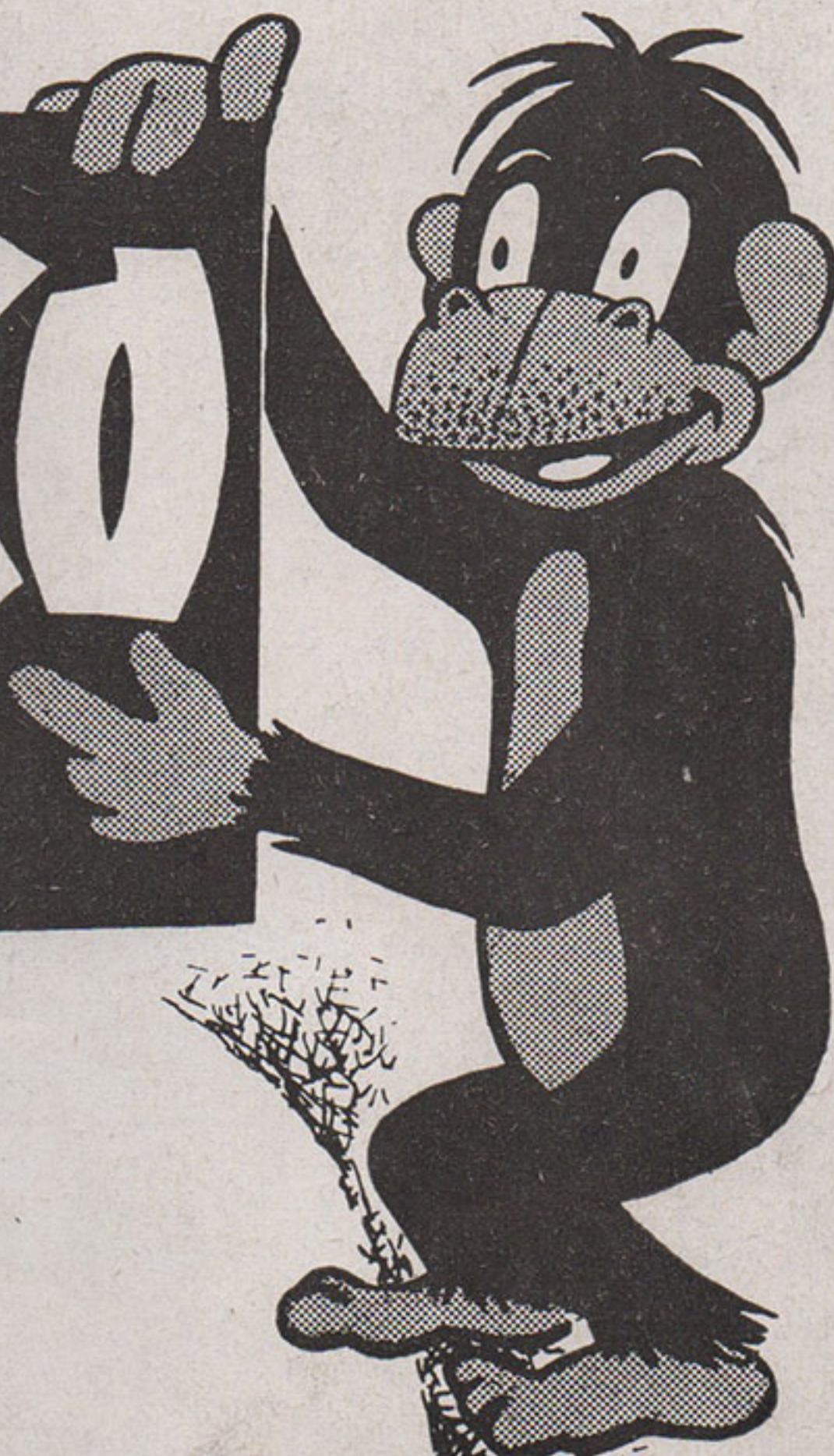
C. C. P. Paris 11.686.01

Aucun envoi ne sera fait contre remboursement

POUR VOS ENFANTS...

# JOCKO

LE JOURNAL PRÉFÉRÉ DES  
PETITS ET DES GRANDS...



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.