

# **MOTOCYCLES** *et Scooters*

N° 167 - 15 MARS 1956  
9<sup>e</sup> ANNÉE  
REVUE BIMENSUELLE  
DIR. : MAX ENDERS  
AD' : M. LEGRAS  
14, RUE BRUNEL, PARIS

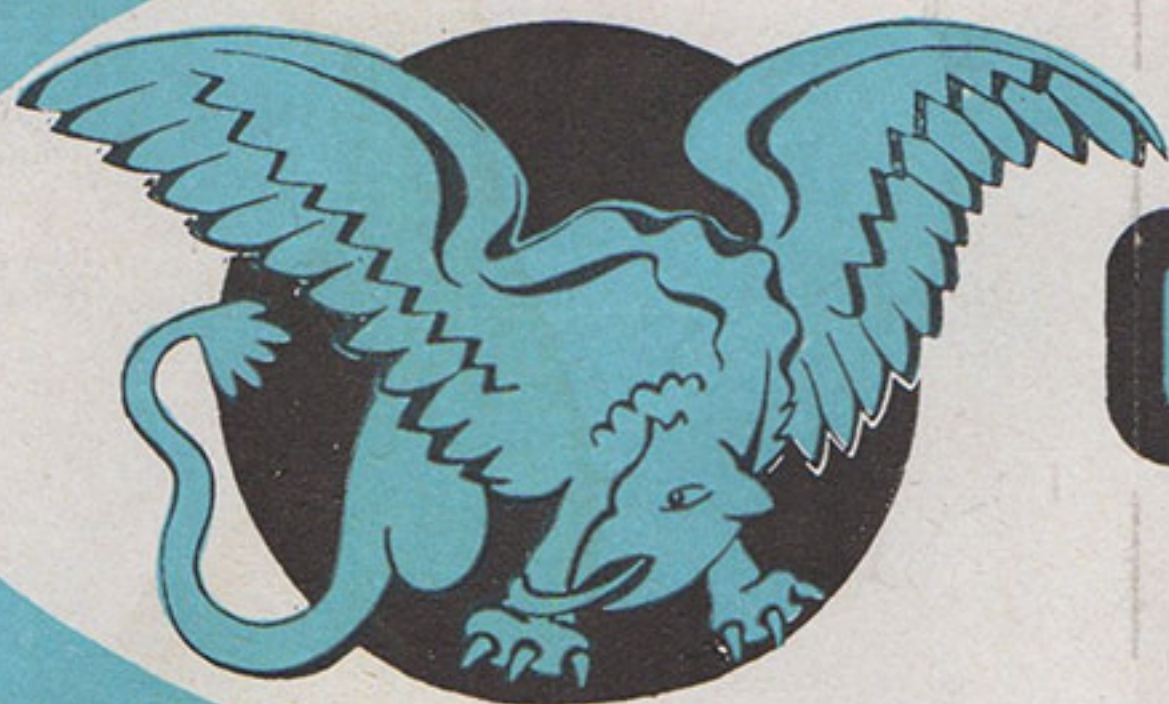


**TRIAL  
D'HIVER**

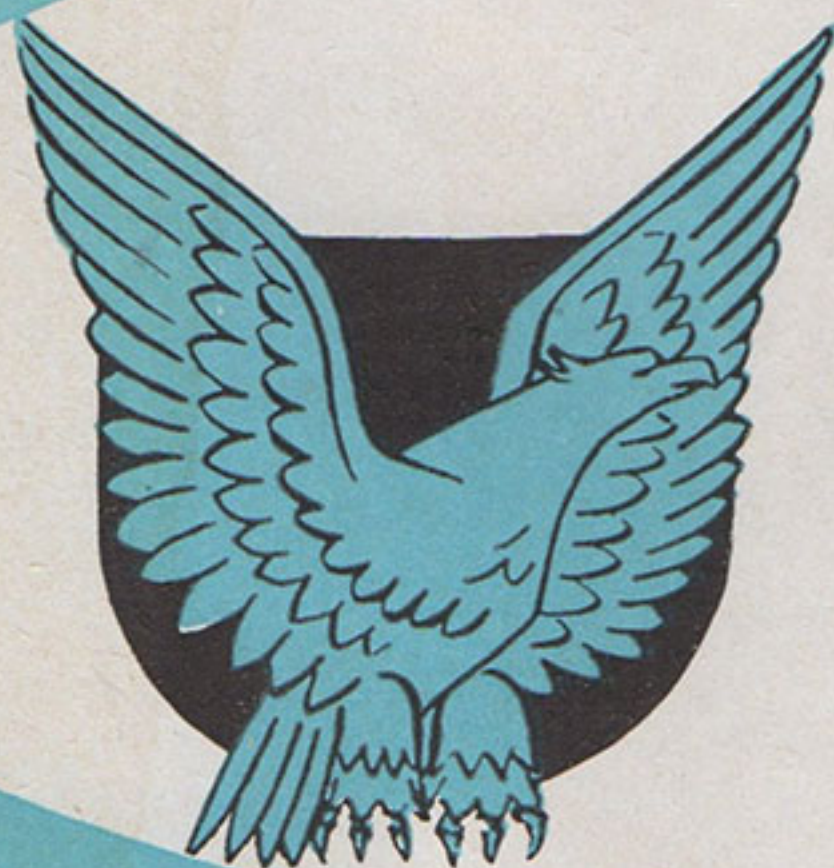
**40<sup>F</sup>**



Les agences officielles: .



**GRIFFON**



**AIGLON**

peuvent satisfaire à toutes les demandes:

BICYCLETTES  
BICYCLETTES A MOTEUR  
VÉLOMOTEURS

MOTOCYCLETTES  
SCOOTERS  
TRIS A MOTEUR

PRODUCTION DE LA  
FRANCE MOTOR CYCLES

**F M C**

MANDEURE  
(DOUBS)





Vous qui n'avez qu'**UNE** bougie,

# FLOPQUET



l'ami des 2 temps  
a encore pensé à vous  
avec sa nouvelle

## ***bougie ROSE*** ***Super étincelle***

- Elle augmente la puissance de votre moteur.
- Supprime les ratés.
- Évite le perlage,  
...et c'est une bougie  
d'une robustesse exceptionnelle.

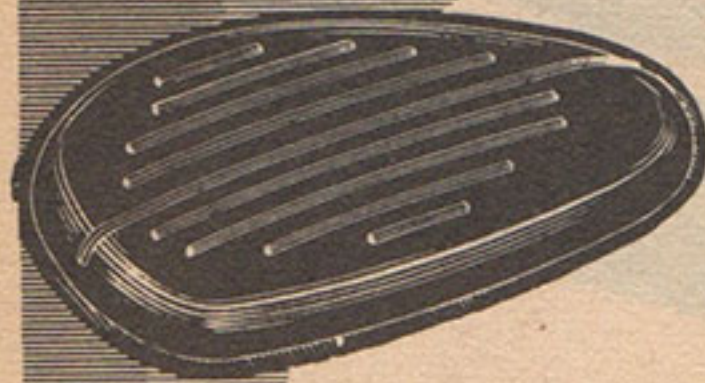
**Ne ratez pas l'occasion  
d'essayer la bougie ROSE !**

Bougie Rose  
Série 101 : 385 F.



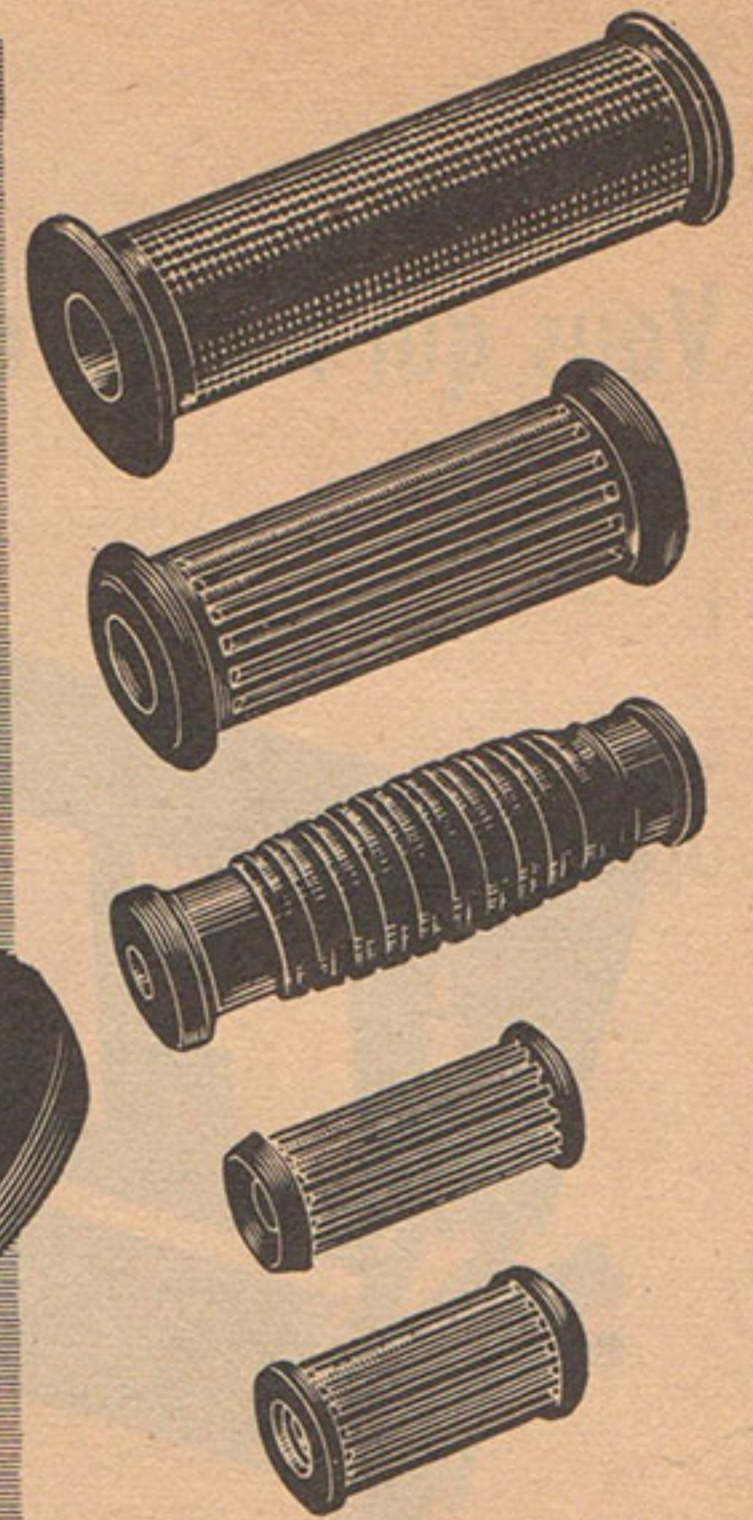
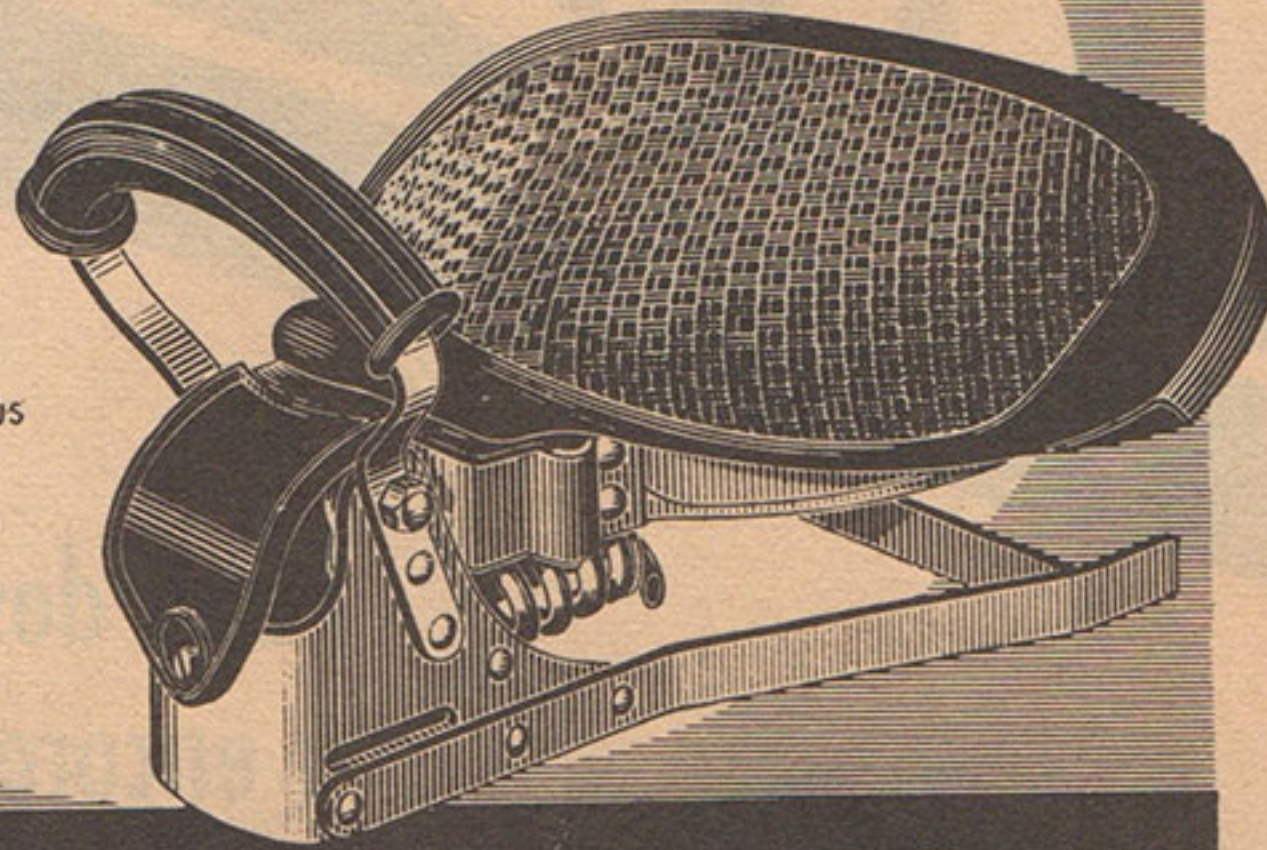
# L'équipement caoutchouc

## VÉLOMOTEUR, SCOOTER, MOTO...



SIÈGE ARRIÈRE  
ADAPTATION SUR TOUS  
PORTE-BAGAGES  
ADAPTATION VESPA

POIGNÉES toutes broches  
BLOCS REPOSE-PIEDS  
GRIPPE-GENOUX  
BLOCS SÉLECTEURS  
BLOCS DE KICKS  
SOUFFLETS DE FOURCHES TÉLESCOPIQUES



CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE & D'INDUSTRIE - 17, Impasse Truillot - PARIS

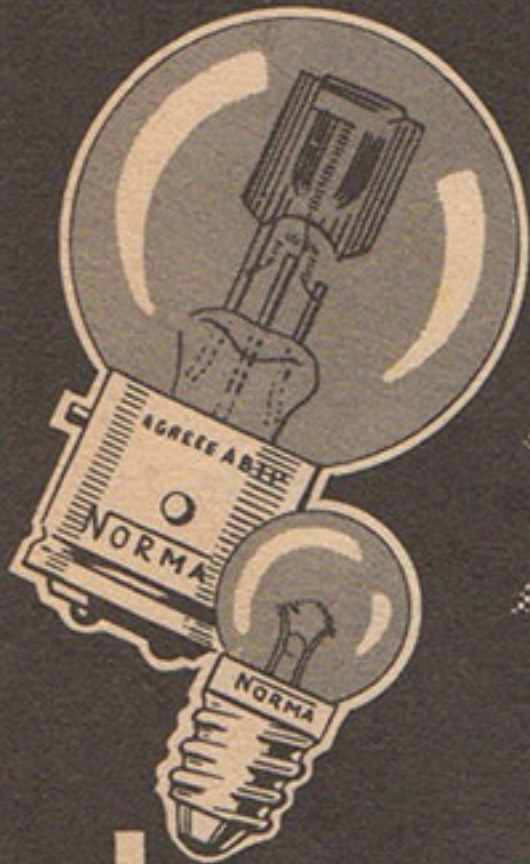
CATALOGUE

SUR DEMANDE

S.P.P.

L'utilisation des lampes jaunes  
dans les projecteurs des  
CYCLOMOTEURS & CYCLES  
sera obligatoire à dater  
du 1<sup>er</sup> Juillet 1956

La lampe **NORMA**  
à ampoule sélective jaune  
vous donnera  
toute satisfaction



DURÉE

RÉSISTANCE

QUALITÉ DE LUMIÈRE

*Exigez-la!*

**LAMPE NORMA**



## Un Side-Car

POUR MOTO ET SCOOTER  
LIVRAISON : 1 MOIS  
(MODÈLE 2 PLACES : 2 MOIS)



augmente la stabilité et le  
confort

ET PERMET LE

transport de 2 passagers

MÊME AVEC

de volumineux bagages

## HALL DE LA MOTO

18-20 RUE REBEVAL - PARIS-19<sup>e</sup> - Bot. 27-12

PEUGEOT

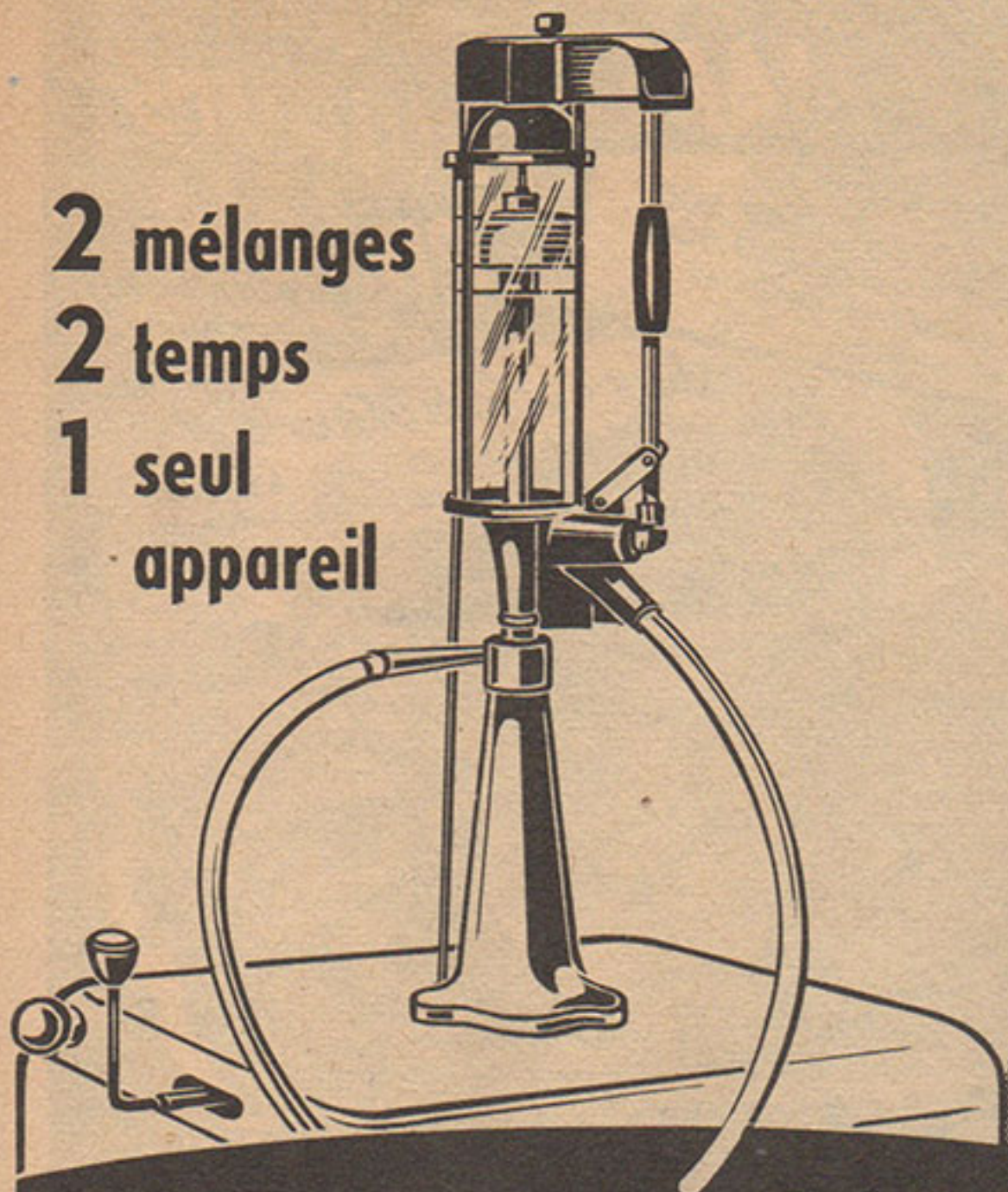
T.W.N.

TERROT

ZÜNDAPP



2 mélanges  
2 temps  
1 seul  
appareil



# NOVA-flex

AGRÉÉ OFFICIELLEMENT PAR LE SERVICE DES INSTRUMENTS DE MESURE  
SOUS LE N° 1945 B d 2.

- ★ Équipé d'un flexible
- ★ Travaille par dépression
- ★ Tous les mélanges en tous pourcentages, à l'aide d'un dérivateur
- ★ Tuyauterie toujours vide
- ★ Sans piston ni soupape
- ★ Désamorçage impossible
- ★ Sert 1 litre en 20 secondes

D.M.B. 3-4-7



NOVA-FLEX  
Sur cuve

NOVA-FLEX  
Sur diable



# NOVA

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

FOIRE DE LYON - GROUPE 38 - STAND 209 - PETIT PALAIS

**BON N° 2  
POUR:**

une documentation  
complète

**NOVA-flex**



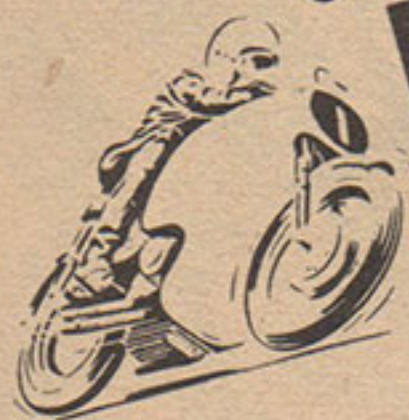
## N'EST PAS UN BLINDAGE !

Un casque en béton armé ou en acier trempé ne se déformerait pas en cas de choc. Mais un tel casque provoquerait en cas d'accident une **rupture immédiate des vertèbres cervicales** de son utilisateur. Les **CASQUES GENO** ont prouvé, des milliers de fois, qu'en cas de chute leur résistance est suffisante pour ne pas se briser. En outre, ils conservent la souplesse voulue pour **ABSORBER LE CHOC.**

COUVERT D'UN

# GENO

C'EST ÊTRE A COUVERT !



LES CASQUES GENO sont les seuls officiellement homologués par la F.F.M. et la F.I.M.

Modèle SPORT A BOURRELET, convient parfaitement à la passagère du sidecar. Se fait à la teinte assortie aux scooters.

Ecrivez-nous, nous vous donnerons l'adresse de notre dépositaire le plus proche.

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

**E<sup>S</sup> GUENEAU-GENO, 6, Fg-Saint-Honoré - PARIS-8<sup>e</sup>**





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

**PRINCIPAUX AGENTS**

Agen : CLAVERIE 42, Rue Cornières  
 Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius  
 Albi : MERCIER 64, Rue Séré de-Rivières  
 Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont  
 Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran  
 Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny  
 Angers : DENIS 80, Rue Pasteur  
 » BARON 181, Rue Pasteur  
 Arles : CORREARD 26, Bd des Lices  
 Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon  
 Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont  
 Bar-le-Duc : HOUPERT, 45 rue Ernest Baafer  
 Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet  
 Bordeaux : SOLOMIAC 63, Rue de Bègles  
 Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis  
 Bourg-en-Bresse : Sté UTIL-SPORTS 18, Av. de Macon  
 Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean-Jaurès  
 Briancçon : ROUX fils Rue Centrale  
 Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Achard  
 Cavallion : 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

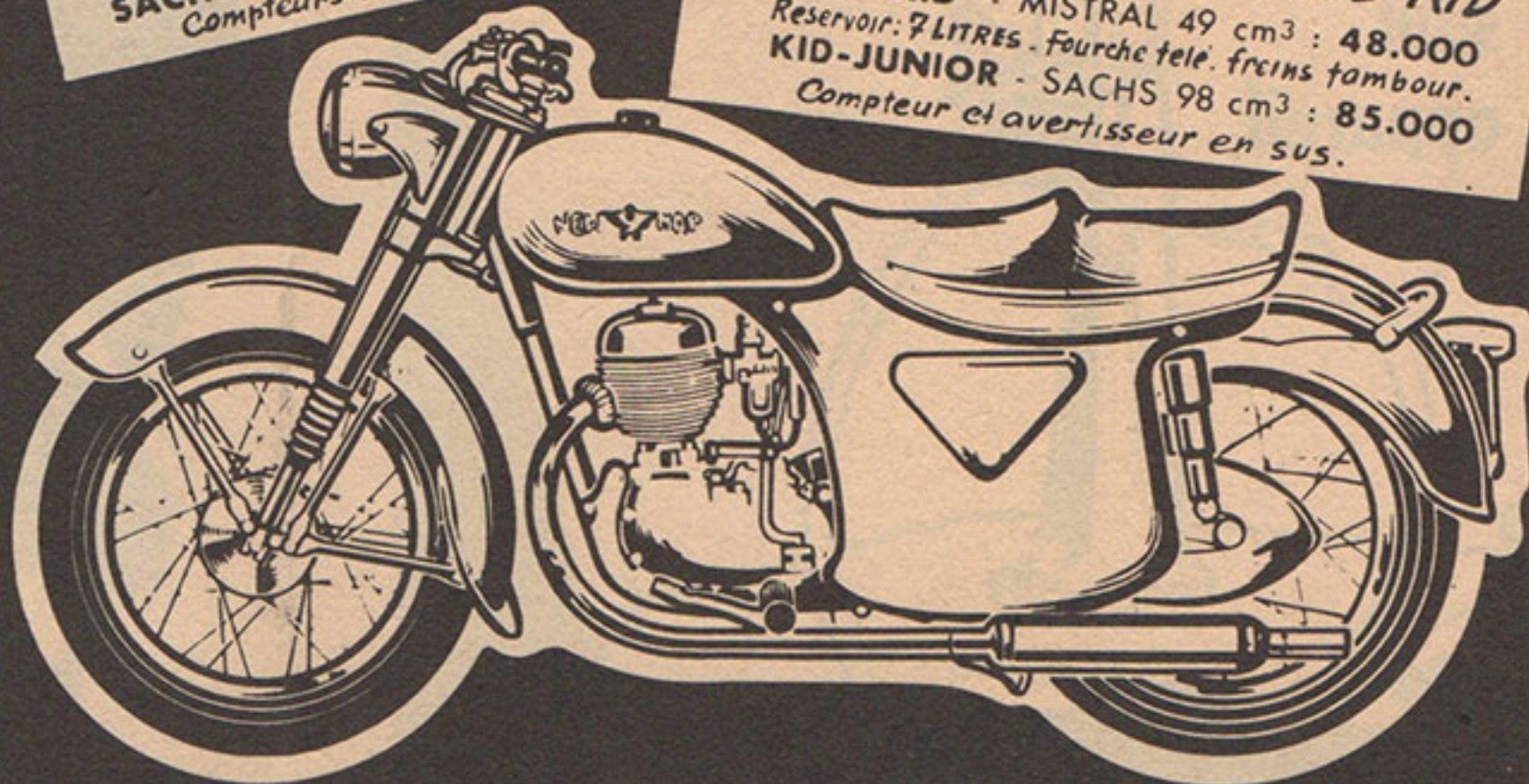
**VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête**

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



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

PUB. G. L.

*Belle sera la route...*  
 TRACÉE PAR  
**Firestone**  
 SERVICE GÉNÉRAL DU PNEU  
 Concessionnaire exclusif pour la France  
 12, Bld BINEAU - LEVALLOIS - PERRET (Seine)

**MOTTAZ** Depuis plus de 40 ans  
 LIGNE ET SA PAR SA QUALITE  
 RESERVOIRS S'IMPOSE  
 MOTOS-SCOOTERS  
 VELO-MOTEURS  
 CYCLOMOTEURS

ETs MOTTAZ  
 307, 311 rue de la Garene  
 NANTERRE ★ Tél. MAL. 29-77





Grandes roues  
Moteur Central  
Suspension J.A. GRÉGOIRE

C'est  
une  
**ASSURANCE**

STABILITÉ

**Starlett**

CATÉGORIE 125 cc

- Engin sûr, sans défaillance
- moteur robuste
- 32 victoires nationales en 1955
- Utilisation simplifiée :  
2 vitesses bien étagées.
- Suspension AV J.A. GRÉGOIRE  
à flexibilité variable qui  
assure une tenue de route du  
tonnerre à petite ou grande  
allure, pour le pilote et le  
passager avec ou sans bagages.
- La STARLETT permet de longs  
parcours à bonne moyenne.

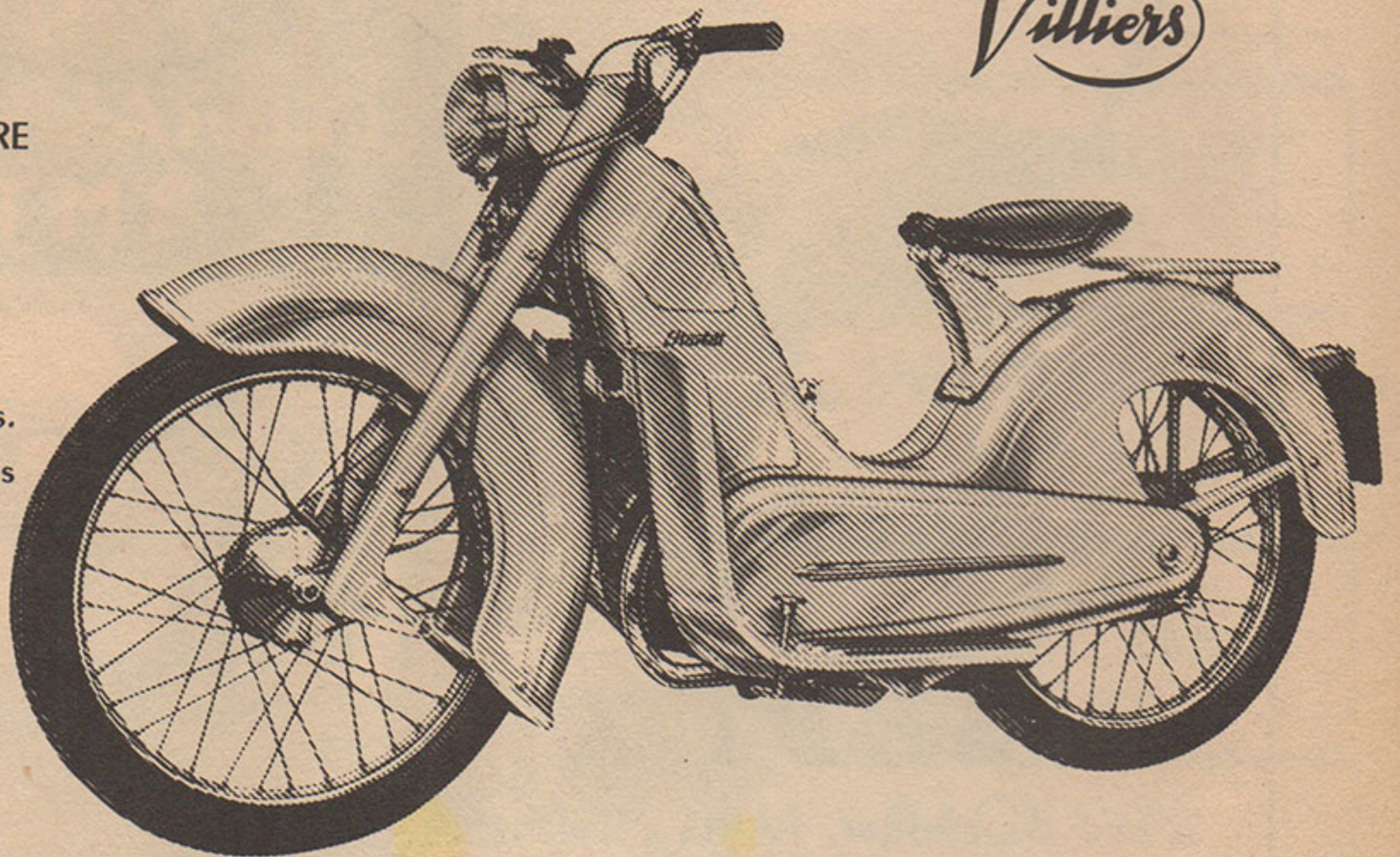
C'est une création  
**MONET & GOYON**



*Monet Goyon*  
*Koehler Escoffier*

Moteur  
licence

*Villiers*



Nous préconisons exclusivement B. P. ÉNERGOL pour le graissage de nos moteurs



*protection et sécurité  
totales*



SPECIALISTE EN OPTIQUE DEPUIS 1875  
TOUTES NOS LUNETTES ET MASQUES  
SONT ÉTUDIÉS POUR RÉPONDRE AUX  
EXIGENCES DES UTILISATEURS  
(Tourisme ou compétition)



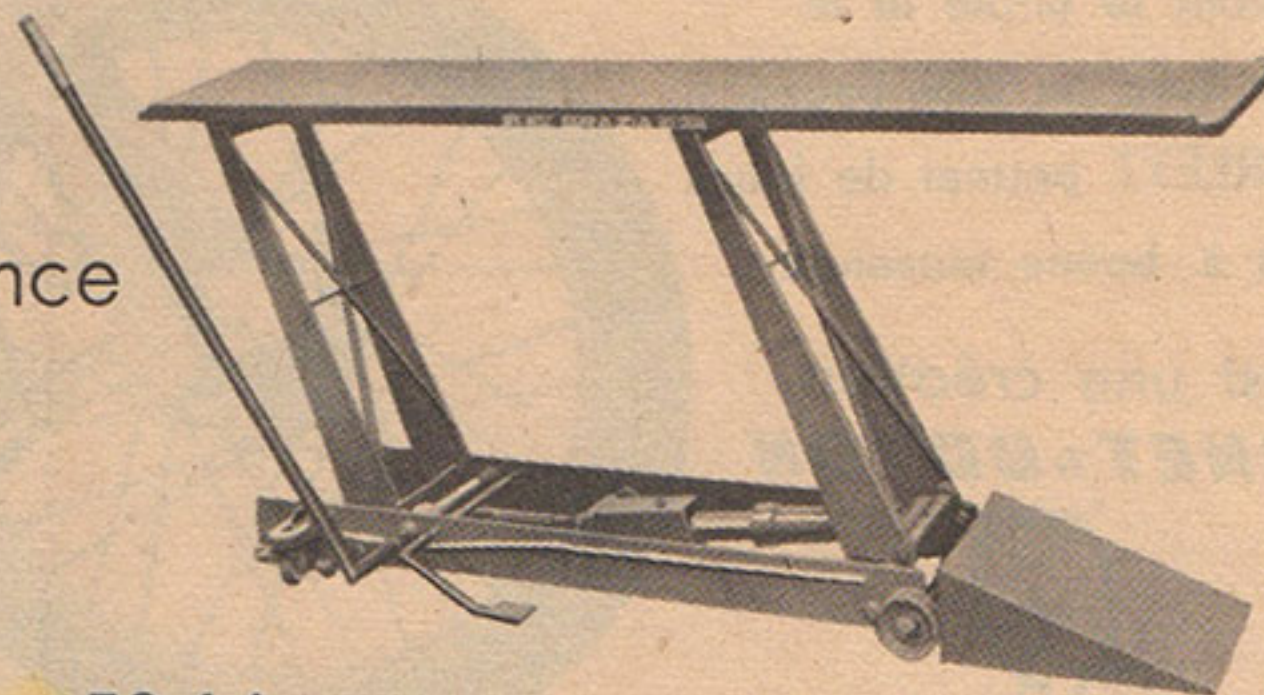
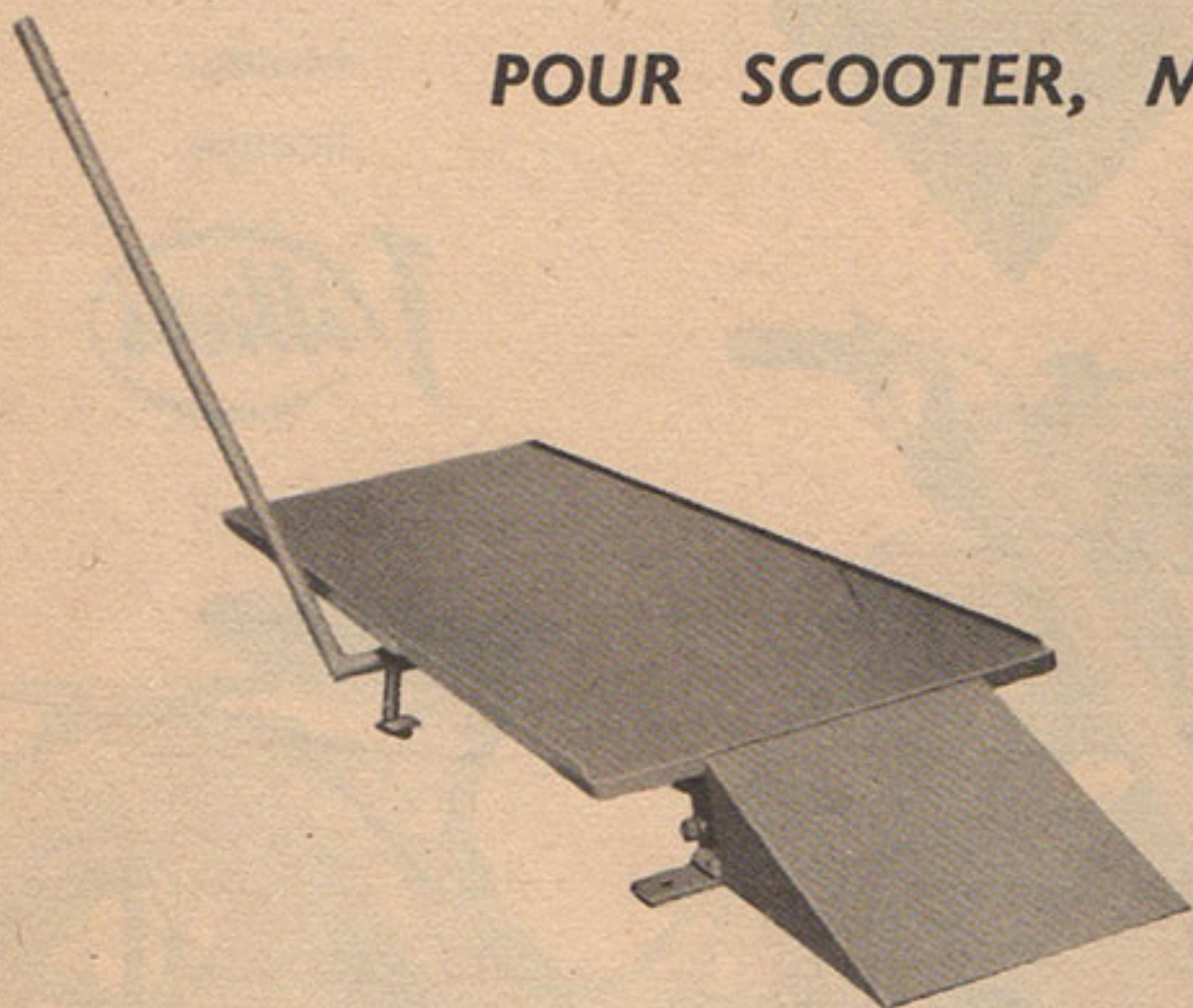
CATALOGUE

SUR DEMANDE

CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE & D'INDUSTRIE - 17, Impasse Truillot - PARIS

POUR SCOOTER, MOTOS ET TRIPORTEURS

**PONT  
HYDRAULIQUE  
BMT**



Fabriqué en France sous licence

par

**SEPEX**

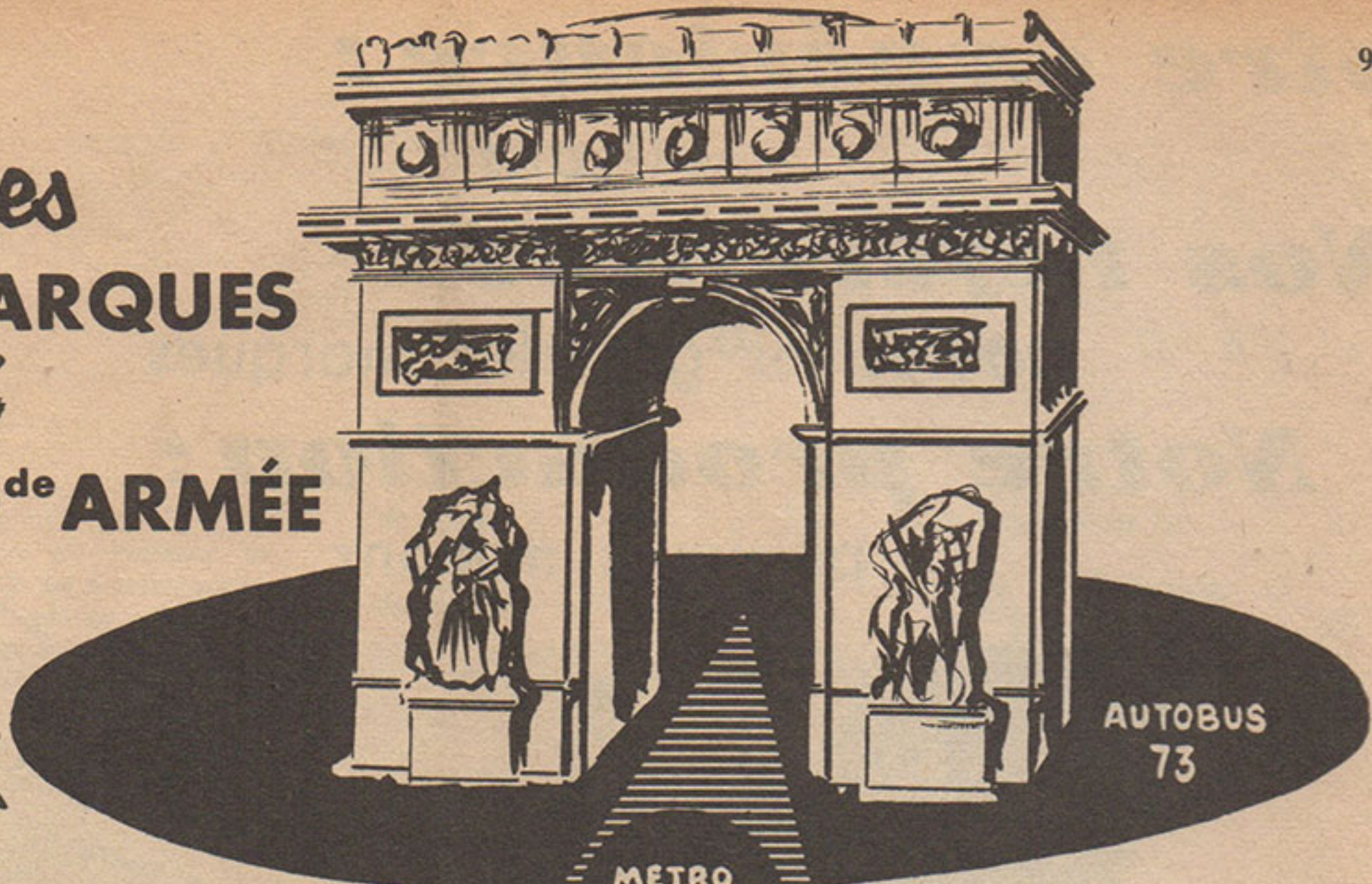
2, rue du Helder, PARIS - Tél. : PRO 53-64

Prix : 49.500 fr. T.T.C.

Livraison immédiate

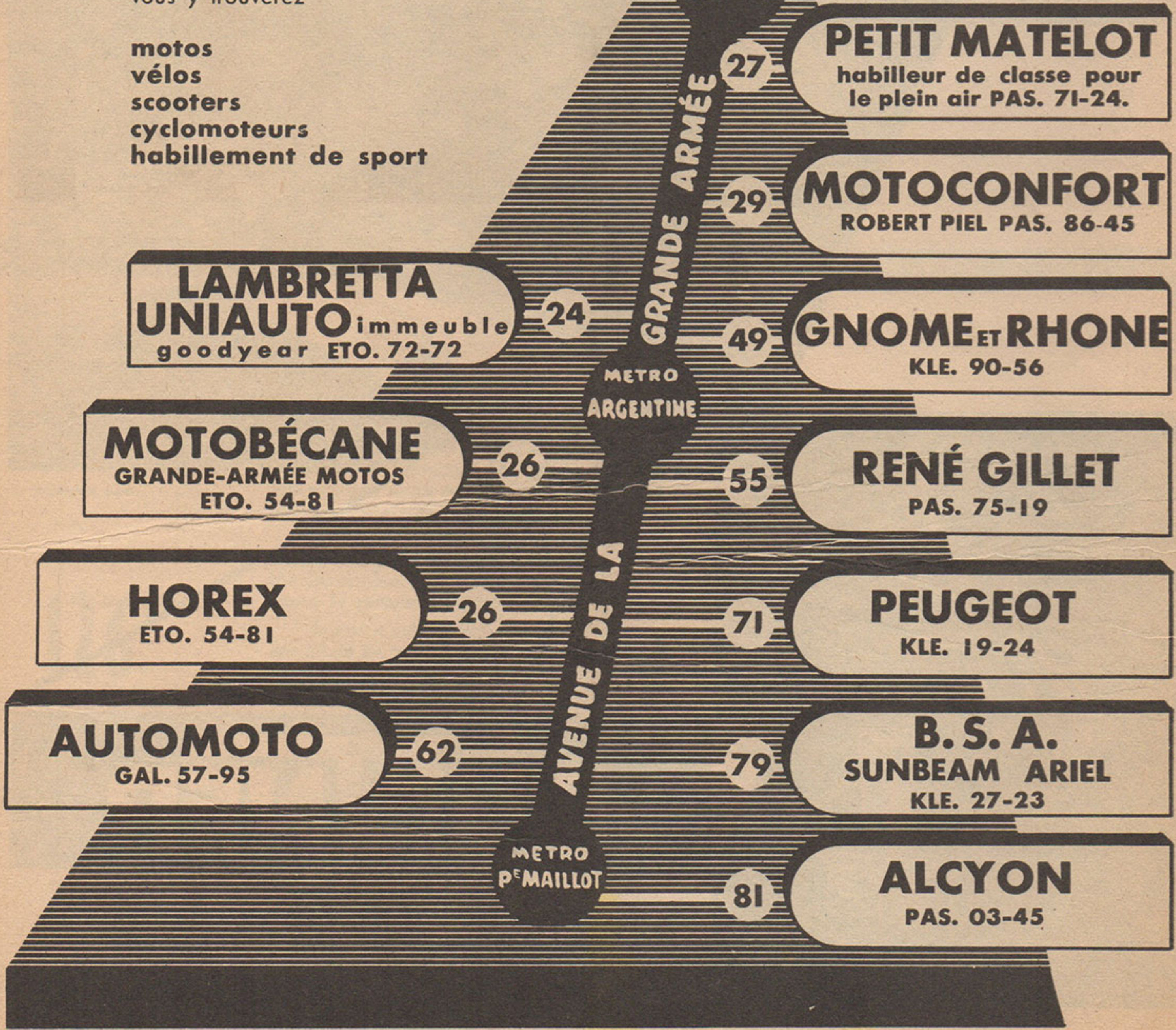


Toutes les  
**GRANDES MARQUES**  
 sont  
**AVENUE de la G<sup>de</sup> ARMÉE**  
 "Avenue des  
 jours heureux"



vous y trouverez

motos  
 vélos  
 scooters  
 cyclomoteurs  
 habillement de sport





**Notre expérience :**

50 ans

**Nos références :**

toutes les grandes marques

**Notre production :**

plusieurs millions

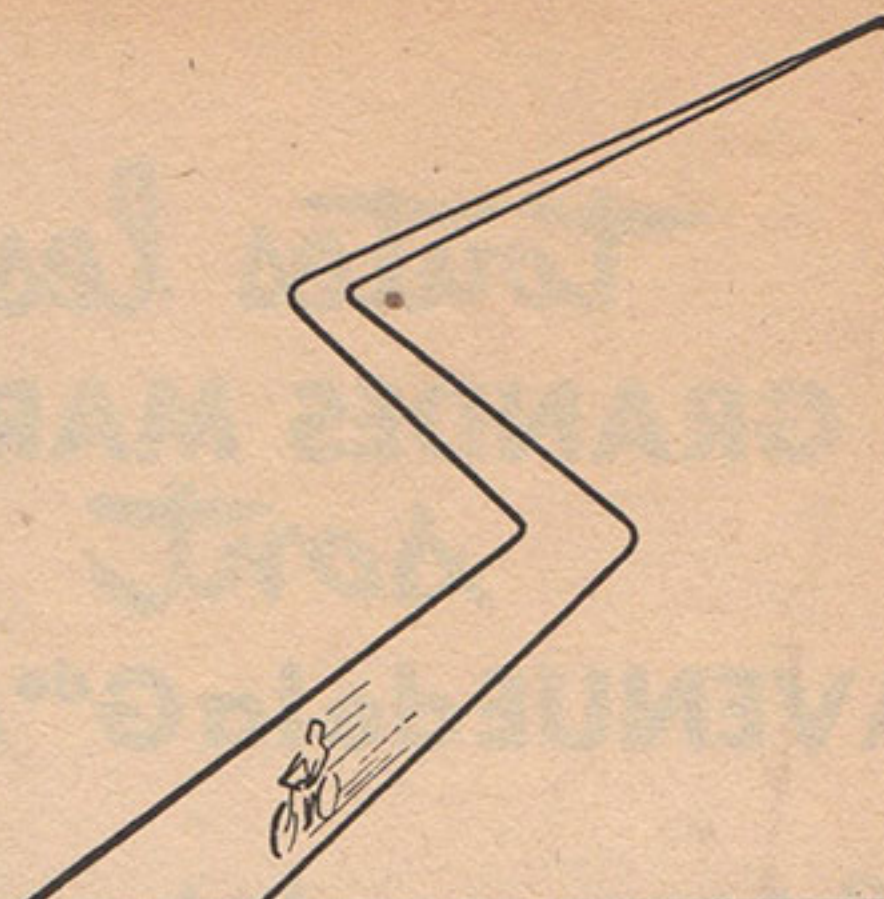
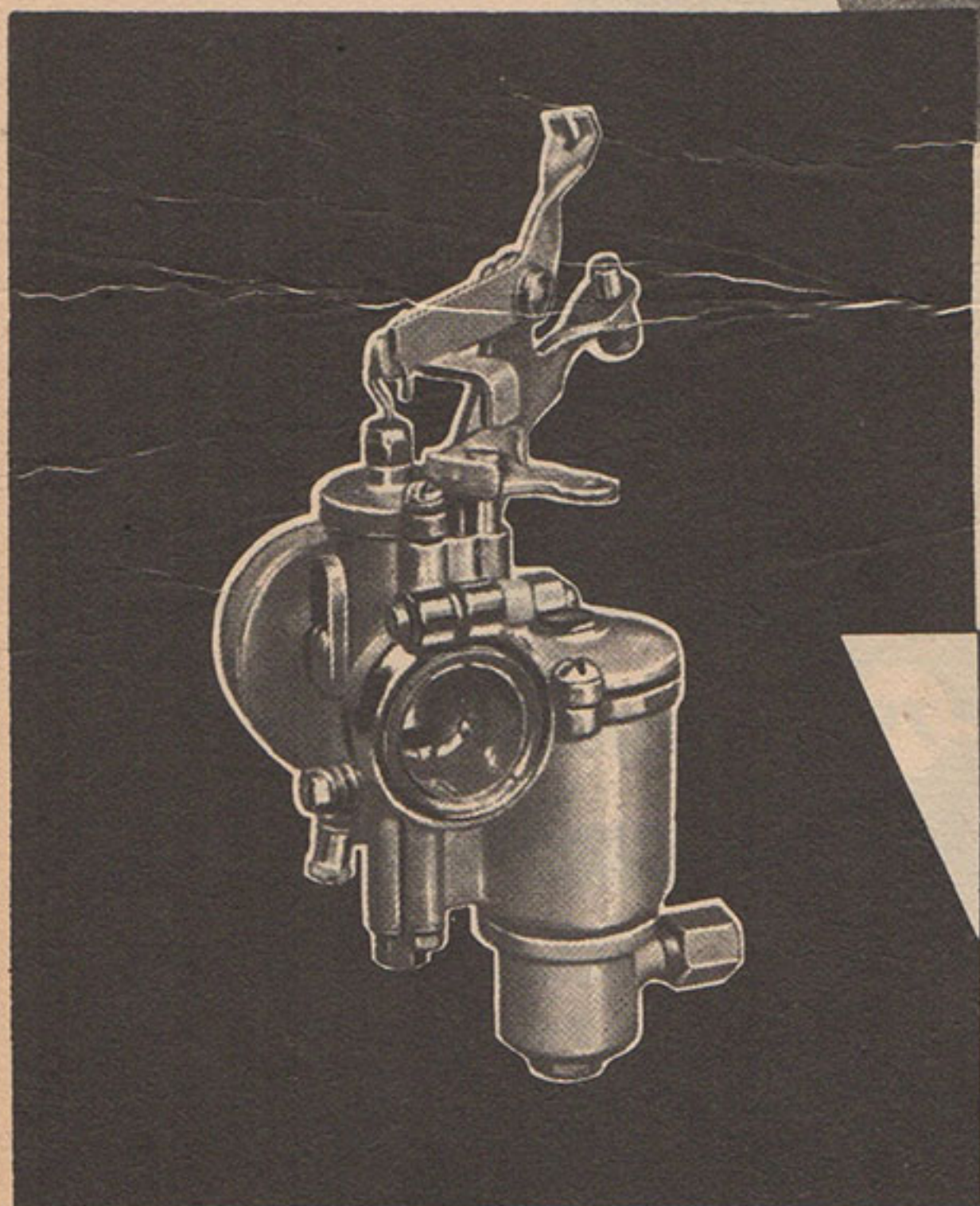


Photo P. DUBURE

MAUBEN-LEGAY



carburateurs

**GURTNER**

*le maximum de puissance pour le minimum de consommation.*

36<sup>bis</sup> rue Guersant - Paris





Le 1<sup>er</sup> régiment du train est brillamment représenté en Trial par le chef Gosselin.

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

★ Échos .....	12	★ Production Iso.....	22
★ Moteur Oméga ....	15	★ De Villefranche à Chablis .....	26
★ Démarreur électrique	18	★ Trial .....	28

9<sup>e</sup> ANNÉE

\*

N° 167

\*

15 MARS 1956

# MOTOCYCLES

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

## 126<sup>cm<sup>3</sup></sup>

La polémique pour ou contre l'accès des 125 cm<sup>3</sup> à la compétition est toujours aussi ardente depuis que la F.F.M. s'est élevée aussi ouvertement contre l'obstruction de la Chambre syndicale des Constructeurs. Qui l'emportera? Nous ne pouvons désormais, après avoir maintes fois exprimé notre point de vue, qu'attendre le résultat de ce match entre les deux organes les plus représentatifs, l'un du sport, l'autre de l'industrie.

Un de nos confrères cependant, plus qualifié toutefois pour l'automobile que pour le motorcycle, propose un moyen terme : la création d'une catégorie 126 cm<sup>3</sup> accessible aux machines découlant par conception du vélomoteur, mais, considérées par leur cylindrée, nécessitant le permis de conduire, comme motos.

L'idée n'est pas nouvelle ; nous avons ici même émis cette suggestion dans nos éditoriaux des 1<sup>er</sup> et 15 mai 1951. Notre regretté Mauve, le père du Bol d'Or, l'avait approuvée et espérait bien aligner quelques jours après pour les célèbres 24 heures une belle équipe de 126, ex 125 cm<sup>3</sup>.

Il n'en fut rien, cette proposition ayant été considérée comme « malice cousue de fils blancs ».

Le climat n'étant plus le même maintenant que Fédération et constructeurs ne s'accordent plus, mais, au contraire, s'opposent farouchement, cette formule, ramenée à la lumière, aura-t-elle des chances d'être adoptée?

Si l'idée est, cette fois, retenue par la F.F.M., il ne fait pas de doute que la lutte sera serrée, et nous n'osons risquer un pronostic.

*Max Enders*



# MOTOS ET CYCLES

## Echos

### Commerce et compétition.

La saison 1955 de Pierre Monneret a été très chargée, celle de 1956 s'annonce également bien remplie.

Cependant les compétitions ne doivent pas faire oublier la « saison commerciale » lorsque l'on est importateur de marques comme A.J.S., James ou Gilera.

Le seul représentant des Etablissements Georges Monneret, est Pierre Monneret.

Aussi la saison à peine terminée, Pierre Monneret a-t-il entamé un tour de France de ses agents.

Dès maintenant il recommence son entraînement et prépare certainement une excellente saison.

### Qui veut une A.J.S. de course ?

Pierre et Georges Monneret signalent qu'ils veulent vendre leurs A.J.S. de course :

Une A.J.S. 7 R 350 cm<sup>3</sup> avec laquelle ils ont été champion de France en 1953.

Une A.J.S. 7 R 350 cm<sup>3</sup> avec laquelle ils ont été champion de France en 1954 et 1955.

Ces machines seront vendues avec un crédit de quinze mois et une garantie de vitesse.

### Les deux heures reportées.

L'A.M.C.F. qui organise également la Côte Lapize et le Bol d'Or, nous demande d'aviser nos lecteurs que son autre épreuve « Les deux heures » éliminatoires du Bol d'Or se déroulera non le 25 mars comme prévu antérieurement, mais le dimanche 8 avril prochain.

Ce report, espérons-le, nous apportera meilleur temps.

### Une initiative de la Prévention-Routière.

Poursuivant ses efforts et multipliant ses initiatives cet organisme vient d'éditer, en liaison avec l'Institut National de Sécurité, un code pour l'éducation des usagers des véhicules à deux roues, cyclistes et motocyclistes, destiné aux élèves des écoles primaires. Tirée à 300 000 exemplaires, la diffusion de cette brochure sera assurée par ce Ministère.

L'idée d'apprendre le code, dès l'école, est excellente; comme nous l'avons dit précédemment, cela pourrait faire l'objet d'une sorte de brevet qui rendrait moins rébarbative la corvée de l'examen du Permis de conduire.

### Distinction.

Nous avons appris avec plaisir la promotion dans l'ordre de la Légion d'honneur, de M. Paul Le Hir, chef du département propagande et publicité à la Société Dunlop.

M. Le Hir a rendu de très nombreux

services à la cause du Tourisme. Nous lui adressons nos plus sincères félicitations.

### Chez Bernardet.

La Direction commerciale des Etablissements Bernardet a été confiée récemment à M. Lassalas dont l'activité s'exerce depuis plusieurs années dans le domaine du scooter. M. Lassalas aura ainsi à collaborer activement à l'effort de cette société pour le lancement des nouveaux scooters dont le modèle « Servomatic ».

### Villiers, exemple de productivité.

La maison anglaise Villiers, dont les moteurs bien connus sont fabriqués sous licence en France par Monet-Goyon, publie périodiquement une luxueuse plaquette consacrée à ses multiples activités. Les moteurs de cette marque trouvent en effet en Grande-Bretagne de vastes débouchés. Outre les nombreux constructeurs de cyclomoteurs, motos, scooters et même cyclecars, des industries très diverses utilisent le moteur Villiers, entre autre : groupes électrogènes, scies forestières, matériel agricole fixe et de culture, machines à traire, défricheuses, défonceuses et foreuses, élévateurs, pulvérisateurs, moto-pompes, etc.

### Protégez vos scooters.

Un produit qui, par sa conception supprime dans une large mesure la vibration des tôles, rend les jointures étanches et constitue en même temps un anti-rouille efficace semble tout indiqué pour l'insonorisation et la protection des carrosseries de scooters.

Ce genre de produit est déjà utilisé depuis un certain temps sur les automobiles, son application nécessite toutefois une sérieuse installation, un personnel bien qualifié, donc un traitement assez onéreux.

La Société Ergos dont les produits sont éprouvés depuis de nombreuses années a eu l'heureuse initiative de lancer, pour les scooters, une trousse d'insonorisation individuelle qui permet à chacun de faire cette application en quelques minutes, avec facilité et efficacité absolue pour une dépense modique.

### Nouveaux signaux.

Concernant la circulation routière le *Journal Officiel* du 8 février annonce deux nouveaux signaux :

L'un, pour l'interdiction des avertisseurs sonores comporte une trompette sur disque rouge;

L'autre indique le sens giratoire obligatoire avec une flèche blanche sur disque bleu.

Rappelons en outre la signalisation automatique des passages à niveau non gardés, au moyen de deux feux rouges clignotant ou d'un feu rouge sur une demi-barrière mobile.

### Eclectisme.

Si l'on se reporte à notre nomenclature des motos essayées par nous au cours des années 1953-1954-1955, on énumère 45 essais contrôlés dont 26 de machines françaises contre 18 d'étrangères.

Toutes les catégories ont été passées en revue : cyclomoteurs, vélomoteurs et scooters, motos de tourisme, de sport ou de compétition, jusqu'à 700 cm<sup>3</sup> et même cyclecars.

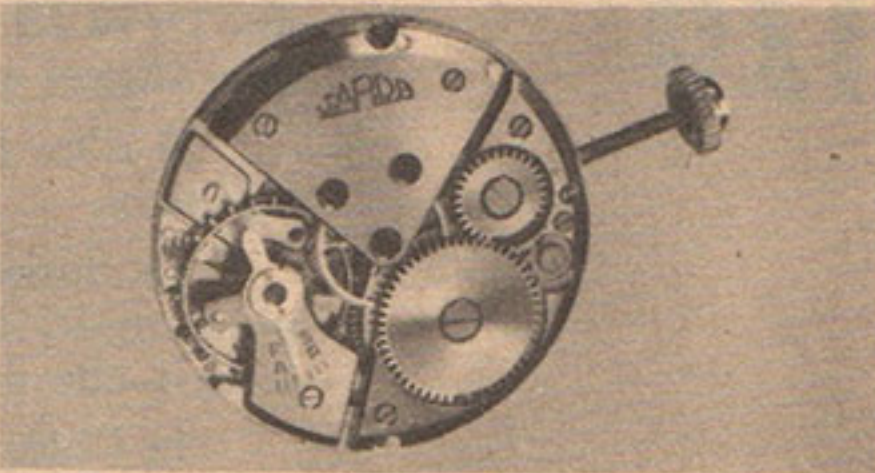
Ainsi donc nous pensons avoir jusqu'ici traité les catégories de motocycles intéressant les différentes tendances et aspirations de nos lecteurs. Nous continuons bien entendu à alterner ces essais dans la mesure du possible pour satisfaire chaque catégorie d'usagers.

### Du nouveau chez B.M.W. ?

Lors de la présentation de la nouvelle 250 cm<sup>3</sup> R 26, le directeur du Service de course de la firme munichoise, A.V. Falkenhausen a précisé qu'il n'y aurait pas d'équipe officielle B.M.W. en 1956. Néanmoins on verra des R.S. modifiées et améliorées tant en sidecar qu'en solo aux mains de Zeller Riedelbauch, Klinger, Faust, Noll, Schneider, Hillebrand, etc. Il convient de signaler ici une visite prolongée de Fergus Anderson chez B.M.W. Bien qu'aucun membre de l'usine ni Anderson lui-même ait précisé quoi que ce soit, il est probable que l'ex-directeur du Service compétition de la Moto-Guzzi prenne le départ sur une flat-twin munichoise.

### Dans une montre c'est l'intérieur qui compte.

Les Etablissements Sarda, les horlogers de Besançon dont nous utilisons avec satisfaction les chronomètres pour nos essais, nous confirment que la garantie 100 % qu'ils attachent à leurs montres n'est pas illusoire, cette garantie veut dire que tous les frais de réparation, d'entretien et de remplacement des pièces sont 100 % à la charge de Sarda,



même si la responsabilité du possesseur de la montre se trouve engagée pour une cause accidentelle.

Sarda nous avise en outre qu'il adressera gratuitement à nos lecteurs son album illustré « Montres et compteurs de temps ». Voici l'adresse : Sarda, 21, avenue Carnot, Besançon.



## • 28<sup>e</sup> BOL D'OR •

Ce 28<sup>e</sup> Bol d'Or revêtira une importance exceptionnelle, d'abord en raison du prestige de l'épreuve, renforcé par une réglementation sévère, mais aussi par la qualité des engagés. On nous signale la participation de six Jawa officielles : deux 250 cm<sup>3</sup>, deux 350 cm<sup>3</sup> et deux 500 bicylindre A.C.T. Voilà qui promet du sport.

D'autre part, nous pouvons annoncer que la firme Gnome et Rhône sera au départ, avec deux ou trois 175 cm<sup>3</sup>, qui prendront un premier envol à l'occasion des « Deux heures », le

8 avril. Alcyon alignera deux machines, également en 175 cm<sup>3</sup>, de même que Ydral, qui détient le record de la catégorie. Enfin, l'équipe Bouin-Goll prépare des Peugeot, qui constitueront certainement l'attraction n° 1, au point de vue technique-moteur.

Horex enverra deux 350 cm<sup>3</sup>, Puch sera certainement présent, Zundapp est partant sûr avec une 250 et un side K.S. 601, et le bruit court toujours, de la participation d'une célèbre marque italienne.

## • CALENDRIER SPORTIF - 15 MARS - 15 AVRIL 1956 •

**Nota.** — Les épreuves internationales étrangères sont indiquées en CAPITALES MAIGRES, les épreuves internationales françaises en minuscules grasses, les épreuves nationales en minuscules maigres.

### Mars

18	MOTO-CROSS .....	Belgique.
19	3 <sup>e</sup> TROPHEO INT. DE FALLAS..	Espagne.
19	CROSS INT. DE TORINO.....	Italie.
17/18	Paris-Nice régularité .....	M.C. Nice.
18	Régularité .....	M.C. Deux-Sèvres.
18	Régularité .....	M.C. Dunois.
18	Cross du Château-du-Loir .....	M.C. Castélorien.
18	Cross de Moret.....	A.M. Moret-Fontainebleau.
18	Cross .....	M.C. Vendée.
18	Cross .....	M.C. Pertuis.
24	ROAD RACE SEBRING.....	U.S.A..
25	CROSS INTER .....	Belgique.
25	CROSS SAINT-ANTHONIS .....	Hollande.
24/25	12 HEURES D'IXELLES .....	Belgique.
25	Course de côte .....	M.C. Mazanais
25	Concentration.....	M.C. Brignolais.
25	Course sur piste Saint-Etienne .....	Sp-Moto Forézien
25	Cross Argenteuil .....	M.C. Banlieue Nord
25	Cross de la Hayes-Fouassières .....	A.M. Nantes.
25	Cross .....	M.C. Frangy.
25	Cross .....	M.C. Limousin.
25	Cross ou grass-track.....	M.C. Agenais.
25	Cross .....	A.M. Doubs.
25	Cross .....	M.C. Angevin.

### Avril

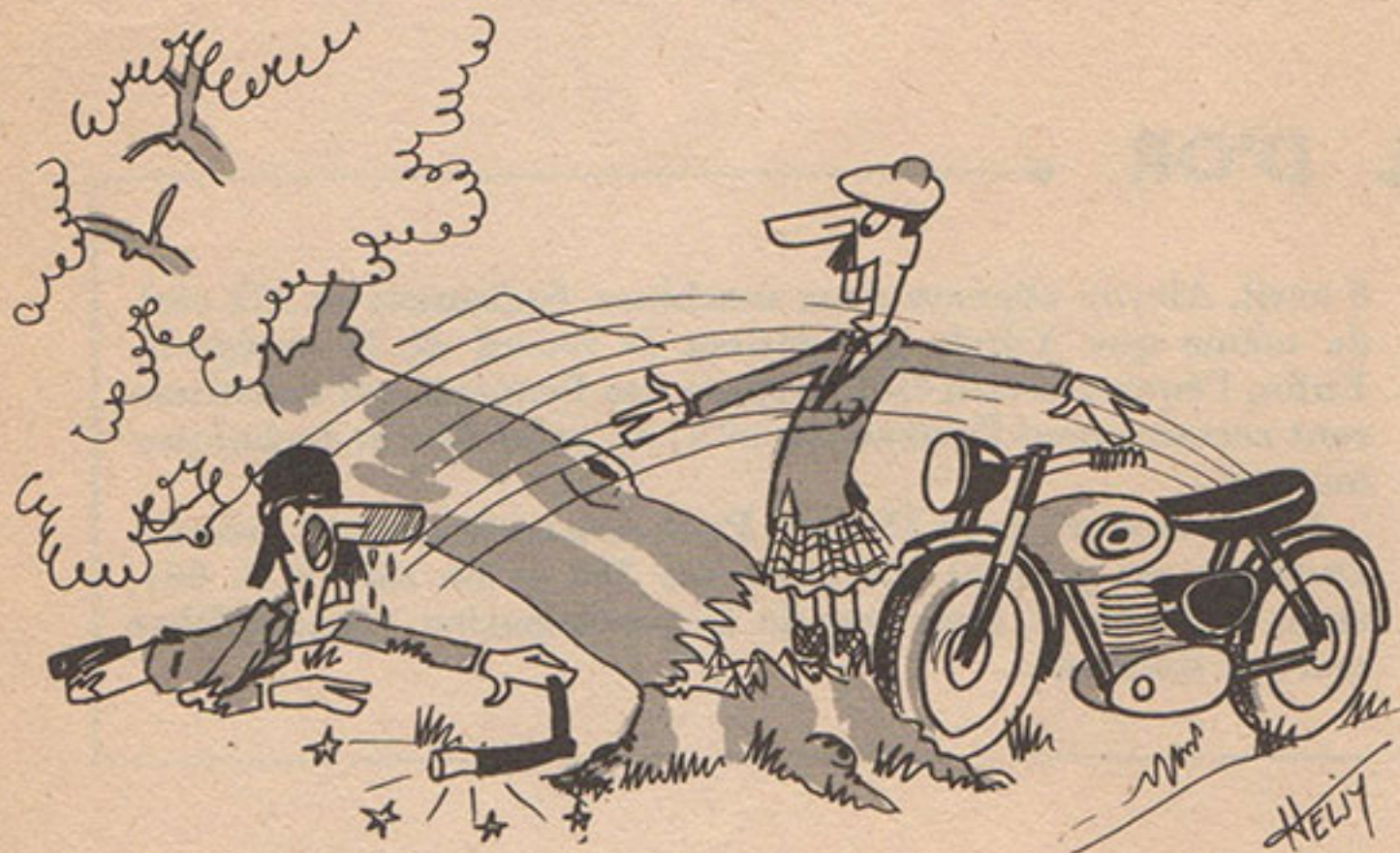
1	MOTO-CROSS-INTER .....	Belgique.
1 ou 8	INT.RELIABILITY TRIAL FOR ROAD TRAFFIC POLICE .....	Italie.
1	Circuit de vitesse du Béarn .....	M.C. Béarn.
1	Course sur piste Alençon .....	M.C. Alençonnais.
1	Régularité .....	M.C. Algérie.
1 ou 2	Concentration.....	M.C. Loir-et-Cher.
1	Cross .....	M.C. Aix-les-Bains.
1	Cross .....	M.C. Orléannais.
1	Cross Thilly-sur-Seulle .....	Caen M.C.
1	Cross .....	M.C. Angérien.
2	COPPA D'ORO SHELL .....	Italie.
2	CROSS INTER .....	Belgique.

2	CROSS BOEKEL .....	Hollande.
2	Cross Montreuil-Soucelle.....	U.M. Anjou.
2	Cross Sillé.....	M.C. Maine.
2	Cross .....	M.C. Thomer-la-Sogne.
2	Cross Fauville-en-Caux .....	M.C. Bondevillais.
2	Cross Fontainebleau .....	M.C. Bellifontain.
8	10 <sup>e</sup> GRAN TROFEO DE SAN-REMO	Italie.
8	CROSS INTER .....	Belgique.
.	INT.ADAC-SPEEDWAY RENNEN	Allemagne.
.	INT D.M.V-SPEEDWAY ENNENN	Allemagne.
8	Course sur piste Clermont-Ferrand.	M.C. Auvergne.
8	Course de côte .....	M.C. Lyon.
8	Challenge Bré .....	M.C. Lyon.
8	Concentration.....	A.M. Nantes.
8	Cross .....	M.C. Mont-Blanc.
8	Cross et side-car cross .....	M.C. Normandie.
8	Cross .....	V.M.C. Valentigney.
8	Cross .....	L.M. Anjou.
8	Cross .....	M.C. Moulins.
8	Cross .....	M.C. Périgueux.
8	Cross .....	A.M.S.
8	Cross Bongenoult .....	M.C. Oise.
8	Cross .....	M.S. Bitterois.
8	Cross .....	L.M. Poitou.
8	Cross et side-car cross .....	M.C. Jonzacais.
8	Cross .....	M.C. Luçonnais.
13/14		
15	Circuit de vitesse .....	M.C. Marseille.
15	DIEBURGER RENNEN.....	Allemagne.
15/25	4 <sup>e</sup> GIRO D'ITALIA.....	Italie.
15	20 <sup>e</sup> CIRCUIT DES CRETES .....	Belgique.
15	CROSS INTER .....	Belgique.
15	Critérium série et sport .....	L.M. Ile-de-France.
15	Course de côte de Murdjajo .....	U.M. Oranie.
15	Cross .....	A.M. Castelnovienne.
15	Cross Château-Thierry .....	U.M. Aisne.
15	Cross Laon .....	A.M. Laonnoise.
15	Cross .....	M.C. Savoie.
15	Cross Aires-sur-Lys .....	M.C. Flandres.
15	Cross .....	A.M. Limousin.
15	Cross .....	M.C. Yonnais.
15	Cross .....	Lyon O.U.
15	Cross .....	M.C. Mayennais.
15	Cross .....	M.C. Montargis.

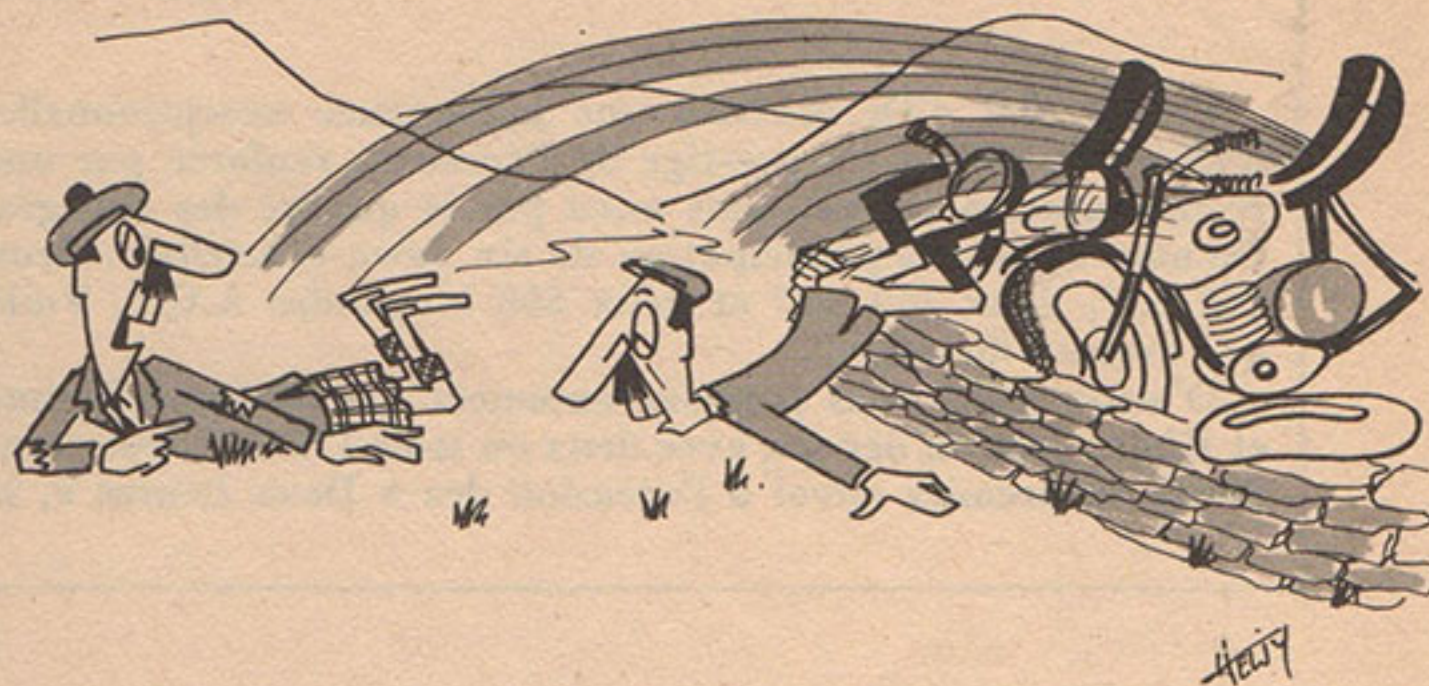


## HUMOUR

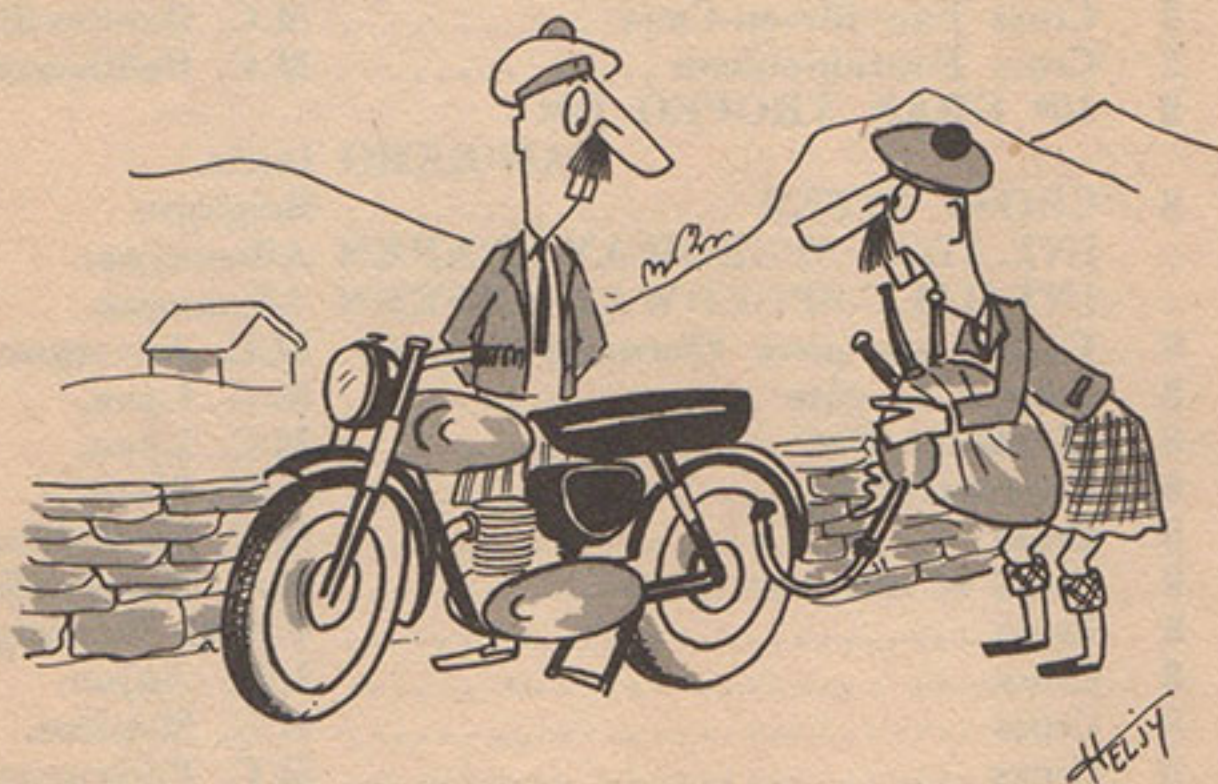
## ÉCOSSAIS



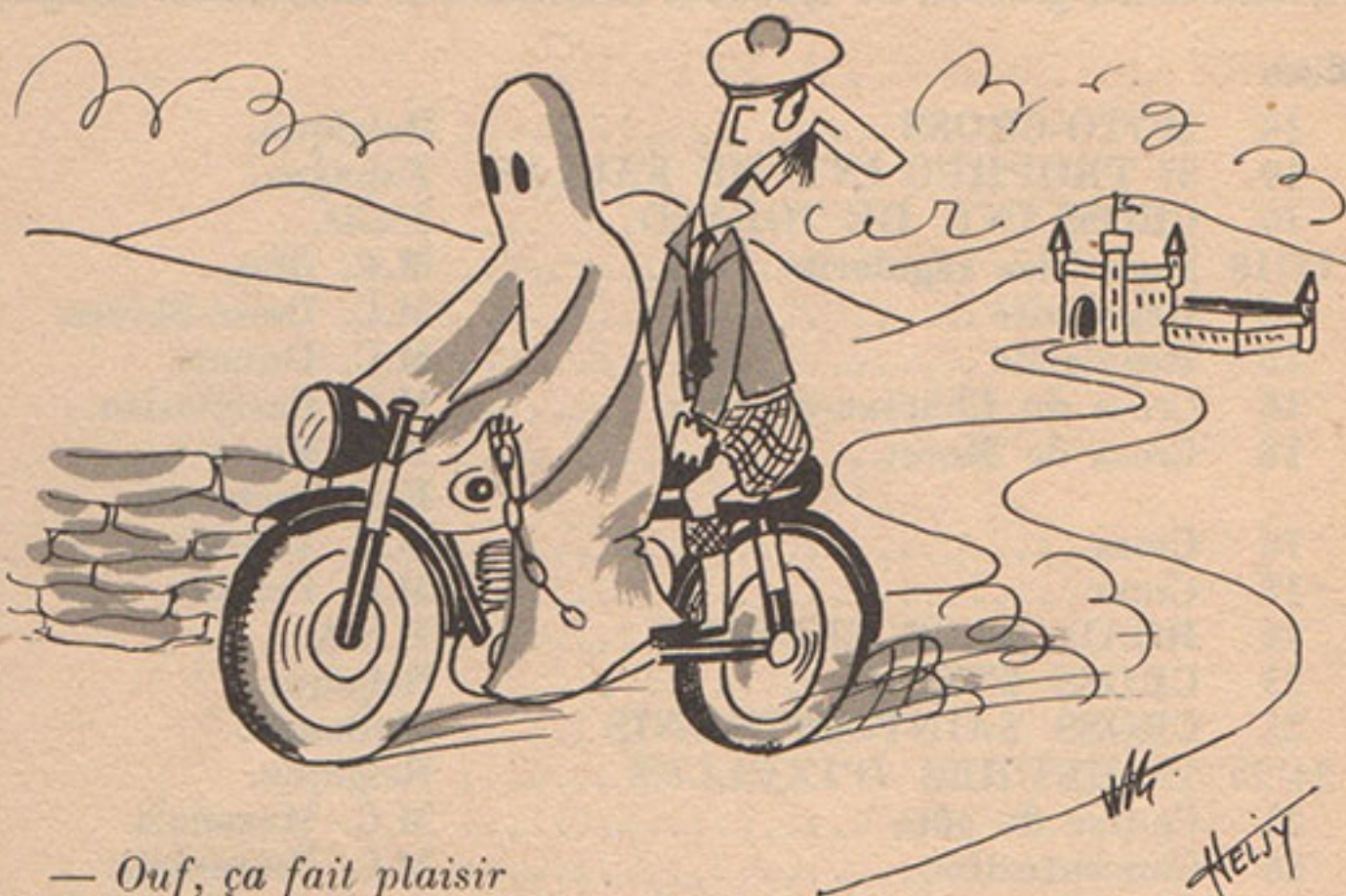
— Vous avez de la chance  
votre moto est intacte !



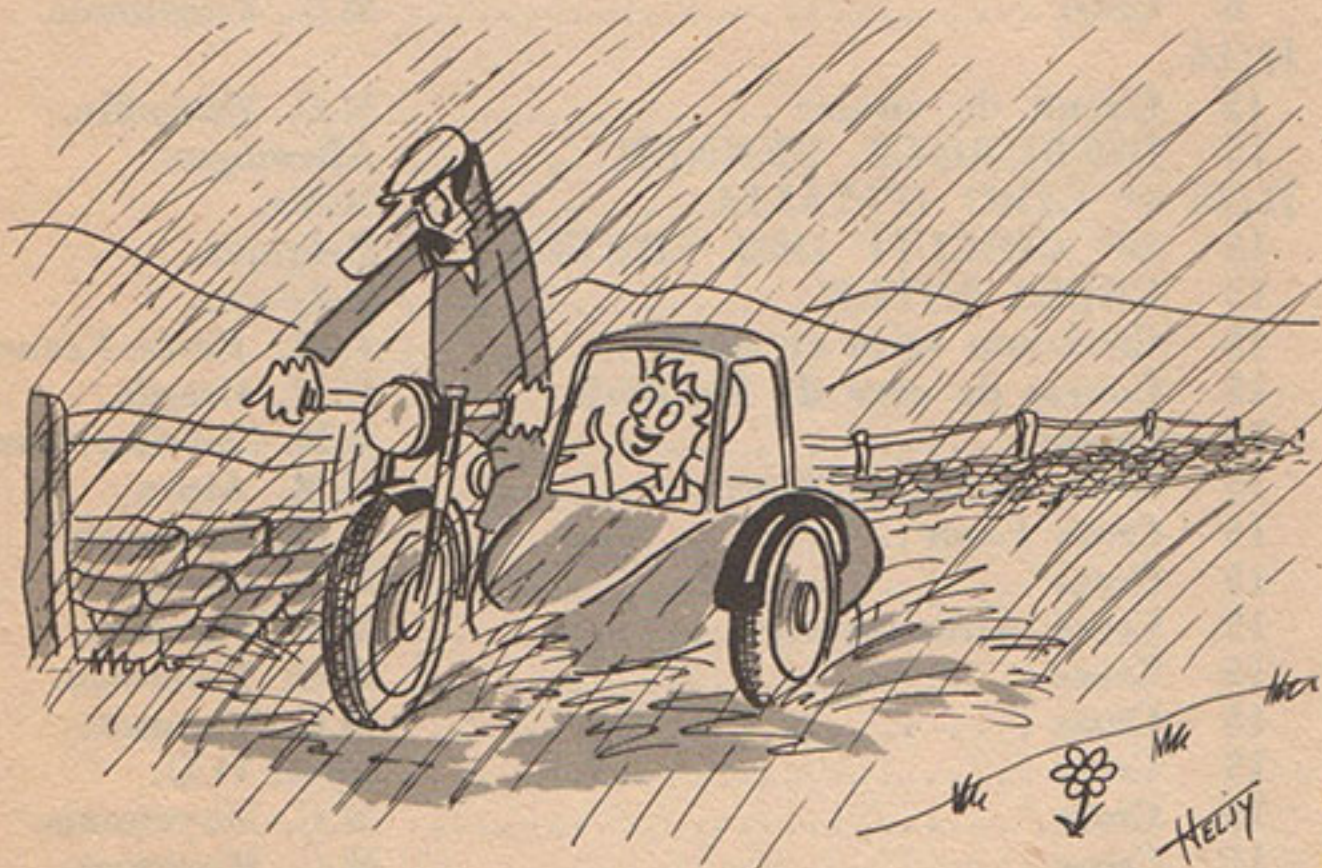
— Soyez sportif et reconnaissez  
que je vous ai battu de deux longueurs !



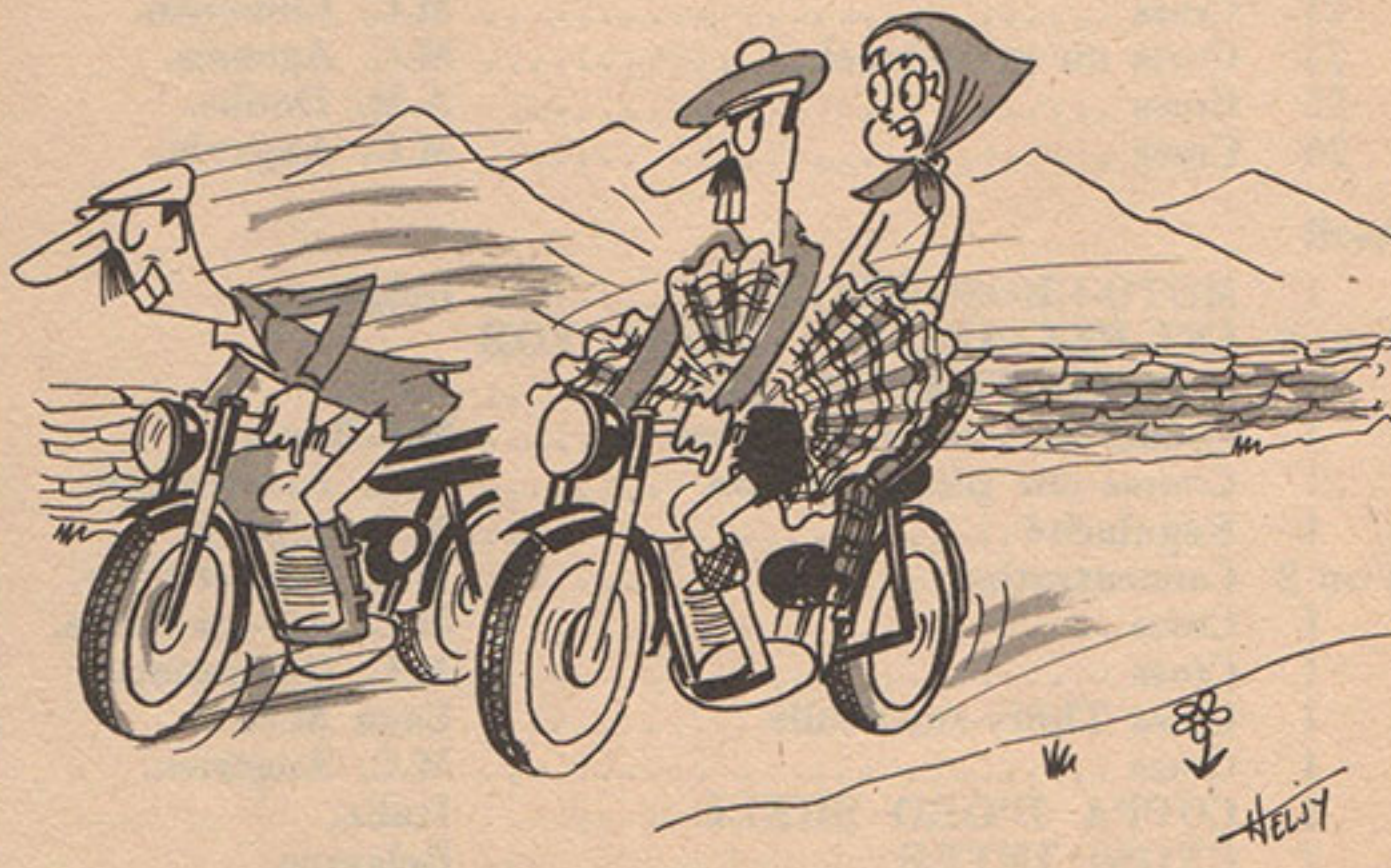
— J'ai pensé  
qu'une pompe ferait double emploi !



— Ouf, ça fait plaisir  
de quitter ce château hanté !



— Mais reconnais qu'un temps frais vaut mieux que la chaleur  
pour la carburation !



— Ce que tu es ennuyeux avec ton folklore,  
ton kilt fait frein aérodynamique !





# “ POURQUOI J'AI INVENTÉ L'OMÉGA ”

par Grandville BRADSHAW

D'APRÈS MOTORCYCLING

**G**RANVILLE Bradshaw a répondu aux critiques que son moteur révolutionnaire avait suscitées dans certains milieux spécialisés de la propulsion mécanique.

D'après lui, les critiques sont surtout soulevées par des personnes n'ayant pas suffisamment étudié son moteur ou par des journalistes n'ayant donné qu'une description sommaire.

Il précise que ce moteur n'est pas né d'une inspiration subite mais qu'au contraire, au cours des six dernières années, il a construit et essayé quatre différents groupes, chacun de ces moteurs se révélant supérieur à son prédécesseur. Mais, malgré tout, au départ c'est une investigation mathématique dans les efforts subis par le moteur qui lui a donné l'idée de modifier la disposition des pièces en mouvement.

## COMPARAISON DES EFFORTS

Au sujet des efforts, Bradshaw prend comme exemple un moteur monocylindrique de 500 cm<sup>3</sup>, ayant 85 d'alésage pour 88 de course, autrement dit des plus classiques.

Dans le cycle à quatre temps, il y a un temps d'admission, un temps de compression, un temps d'explosion et enfin un temps d'échappement, mais il ne faut pas oublier que, pendant cette période, le piston renverse huit fois son sens de marche, en d'autres termes il faut l'accélérer au début de la course du temps d'admission pour l'arrêter en bas et ainsi de suite pour tous les autres temps.

Mais, nos moteurs actuels tournent à 6.000 tours et plus dans certaines épreuves de vitesse. Cela représente 100 révolutions par seconde et le piston avec ses segments, son axe et le tiers de la bielle pèse environ 1 kg. La force nécessaire pour accélérer ce poids du sommet de sa course est de l'ordre de 3.500 livres et une force de 2.800 livres est nécessaire pour la freiner en fin de course. La charge sur les portées est en moyenne d'une tonne et demie à chaque renversement (la poussée moyenne de puissance sur le maneton est de 30 livres seulement avec un maximum de 150 livres lors d'une accélération en prise).

Ces charges nécessaires pour lancer et arrêter le piston sont des charges parasites car elles n'aident en aucune façon à la production des chevaux-vapeur. Même sur un moteur 500 monocylindrique, elles s'élèvent à près de 6 tonnes par tour ou 600 tonnes par seconde ! Et nous nous accommodons avec cette charge pour obtenir un couple de 50 livres à l'axe du moteur ! Cela paraît fantastique pour des moteurs modernes.

Les bases de la conception du moteur OMEGA reposent sur le fait que 8 têtes de pistons sont prévues pour s'adapter aux 8 renversements de direction du cycle à 4 temps, de telle façon que les pistons soient rejetés par la pression de l'explosion, ce qui a pour avantage de soulager les paliers des lourdes charges.

Très peu de mécaniciens peuvent réaliser que la pression maximum sur n'importe laquelle des portées de l'OMEGA est d'environ 4 livres par centimètre carré et que, par ce fait, elles devraient pouvoir durer une vingtaine d'années, surtout si l'on se souvient que sur les moteurs de 500 actuels les charges s'élèvent à 400 livres par centimètre carré.

Il y a un autre point important qui mérite d'être cité. Dans certains moteurs à régime lent, tels que ceux employés sur les tondeuses à gazon ou pour certains usages industriels, on se sert des pistons lourds, en fonte, d'un poids tel qu'ils absorbent par eux-mêmes la force initiale de l'explosion. La faible puissance retirée de la force produite par les gaz d'explosion est transmise au vilebrequin quand celui-ci les freine pendant la seconde moitié de la course. Dans un moteur normal, un piston lourd est un handicap parce qu'une fois accéléré, sa force d'inertie est élevée (l'usure du maneton est toujours plus prononcée sur le dessous, car c'est la partie qui arrête le piston à la fin de sa course).

Dans le groupe OMEGA, la force d'inertie est largement absorbée dans la compression des gaz entre les paires de pistons diamétralement opposés, ce qui soulage le maneton des charges excessives.

## DISTORSION ? INEXISTANTE !

Certaines critiques formulées au sujet de la distorsion possible du cylindre sont réfutées par M. Bradshaw qui les considère comme sans fondement. Il est vrai, dit-il, que tout moteur nouveau doit subir une certaine mise au point au cours de laquelle certaines améliorations peuvent être apportées et le mien en devra passer par là. Mais on doit remarquer qu'à n'importe quel moment la compression n'est maintenue que sur moins du quart de la circonférence du cylindre, étant donné que, sur les trois autres surfaces « entre pistons » du cylindre, les ouvertures d'admission et d'échappement sont démasquées et qu'à ces points la pression des gaz n'a évidemment aucune importance.

En fait, les ouvertures d'admission et d'échappement sont toujours ouvertes à un point où à l'autre du cylindre et le flot des gaz est continu, exactement comme dans une turbine à gaz.

De même, la précision d'usinage dont on parle tant est un non-sens s'il n'existe pas de pressions élevées. Les faibles tolérances des moteurs classiques s'expliquent car elles évitent au piston de se balancer en fin de course étant donné l'angle que prend la bielle à ce moment-là.

Le moteur OMEGA n'a pas de problèmes de renversement, pas plus que de poussée angulaire de la bielle, et le piston a un jeu de 3 centièmes de millimètres.

L'OMEGA abolit également les coefficients élevés de frottement provoqués par le balancement angulaire d'une bielle normale. La tige de cette bielle pèse un certain poids, et, à 6.000 tours, elle se balance à la façon d'un pendule 200 fois par seconde et son mouvement s'arrête et se renverse au moment même où elle atteint le maximum de vitesse. Cette seule action cause la perte de 15 à 18 % de la puissance produite par le moteur et, dans le temps d'admission, les facteurs pression + vitesse s'élèvent à plus de 166.500 livres par centimètre et par minute.

Dans le moteur OMEGA, le chiffre maximum atteint 665 livres/cm par minute et ce, à n'importe quel moment du cycle à 4 temps.



## “ POURQUOI J'AI INVENTÉ L'OMÉGA ”

### REFROIDISSEMENT :

Le problème posé par le refroidissement doit facilement être résolu car il n'y a pas moins de 61 cm du cylindre munis d'ailettes en aluminium sur le moteur de 500. Les points chauds occasionnés par la soupape et la pipe d'échappement sont évités et le cliquetis supprimé par l'emploi d'une nouvelle forme de chambre de combustion. On sait maintenant que le cliquetis est provoqué par une poche de gaz éloignée de la bougie :

L'étincelle enflamme le mélange gazeux et à l'aide de photographies prises au rythme de 40.000 par seconde, on constate que la flamme semble grossir comme un ballon. La pression s'élève, la chaleur augmente et une petite poche de gaz éloignée au maximum de la bougie s'enflamme alors spontanément en produisant le cliquetis.

Les pistons du moteur OMEGA s'écartent l'un de l'autre dans le temps d'explosion et la pression excessive sur les gaz d'extrémité est donc ainsi réduite avant d'avoir pu produire une détonation.

La fabrication des pièces composant le moteur peut être également résolue à des prix abordables. L'inventeur ayant demandé à une maison spécialisée s'il était possible de réaliser son moteur économiquement en série, se vit répondre, après examen des dessins, que l'outillage pour faire les pistons et le cylindre (qui ont tous deux des formes peu habituelles) serait très simple à faire dans un atelier moderne. Le temps prévu pour tourner le piston, y compris les gorges de segments, a été évalué à 55 secondes par piston !

Au sujet des pistons, il est bien connu que sur les moteurs classiques, la pression de l'explosion tasse avec force le segment de feu sur la partie inférieure de la gorge et à ce moment la bielle pousse le piston de côté dans le cylindre, ce qui est la cause de l'usure ovale du cylindre.

Par contre, dans l'OMEGA, la pression des gaz maintient seulement le segment et c'est ce dernier qui « place » le piston à l'intérieur du cylindre sans aucune poussée latérale.

Le groupe OMEGA a été examiné par des experts en turbines pour autos qui sont demeurés songeurs et non sans raison :

La turbine à gaz aspire une charge à une compression relativement basse (pour éviter de brûler les pales) et cette charge enflammée se heurte alors contre la roue de la turbine.

Dans l'OMEGA, la charge est admise par une pipe sur un des côtés du cylindre et est coincée entre deux pistons sous une compression d'environ 8 à 1. La charge explose alors et les pistons sont brusquement écartés l'un de l'autre. Une seconde pipe, située sur l'autre côté du cylindre assure l'évacuation des gaz brûlés. Pourquoi alors utiliser une roue de turbine d'un prix très élevé alors qu'elle peut être évitée ?

Incidemment, le système d'échappement rotatif qui extrait les gaz dans l'OMEGA réduit les pertes de pompage à 5 % et donne un gaz d'échappement complètement silencieux car les gaz brûlés tombent dans l'air sans vitesse aucune.

L'inventeur se résume en disant qu'il est convaincu que le moteur turbo-hélice d'aviation sera démodé avant un an parce que, dans l'aviation commerciale, la charge payante est d'importance primordiale. Un avion équipé d'un groupe OMEGA de puissance suffisante pourrait traverser l'Atlantique aller et retour sans ravitailler. De plus, à puissance développée égale, l'OMEGA est plus petit en diamètre, plus léger et a une résistance frontale moins élevée qu'une turbine à gaz. Pour terminer, un autre avantage : il peut être utilisé avec du gas oil et en consommer moins qu'un Diesel.

# LA ZÜNDAPP

## 175 S

Bien que le modèle 200 S (le dernier 200 cm<sup>3</sup>) ait connu un succès mérité sur le marché allemand et à l'exportation, le constructeur vient de lancer une 175 cm<sup>3</sup>.

Ce nouveau modèle est justifié par une différence de 26,5 % d'impôts et de prime d'assurance (obligatoire en Allemagne) à payer en moins annuellement.

La partie cycle de la 175 S est restée identique à celle de la 200 S. Rappelons que le cadre à épine dorsale comporte une fourche télescopique et une suspension arrière oscillante à amortisseurs hydrauliques. Les roues de 165 pouces sont équipées de moyeux-freins en alliage léger de 160 mm de diamètre.

La vaste selle double recouvre deux « assiettes » en tôle reliées l'une à l'autre par une articulation. Chacune de ces assiettes repose sur deux ressorts hélicoïdaux à grosses spires.

Signalons également le réservoir de 14 l.



Le moteur est toujours un deux-temps monocylindre. Un alésage de 60 mm pour 62 mm de course nous donne une cylindrée exacte de 174 cm<sup>3</sup>. Avec un rapport volumétrique de 6,8 : 1 le constructeur annonce 11,4 ch à 5.450 tr/mn, tandis que le régime maximum se situe à 5 640 tr/mn à 100 km/h.

Le cylindre est en fonte et la culasse en alliage léger. Les ailettes de cette dernière, placées en éventail, rappellent les culasses des anciens modèles Villiers. Le vilebrequin monté sur trois roulements à billes et l'embiellage sur aiguilles restent dans la tradition Zündapp.

L'allumage par batterie et bobine reçoit le courant d'une nouvelle dynamo Noris d'une puissance de 90 W.

Le carburateur Bing a un passage des gaz de 24 mm. Un soin particulier a été apporté à la construction de l'ensemble filtre à air/silencieux d'admission.

La boîte de vitesses Zündapp, avec le système de verrouillage à billes, est désormais bien connue. Elle comprend quatre rapports avec les démultiplications internes suivantes :

3,14  
1,964  
1,405  
1,00

La transmission finale s'effectue par chaîne simple sous carter. Démultiplications moteur-roue arrière :

1<sup>re</sup> — 1 : 18,85  
2<sup>e</sup> — 1 : 11,79  
3<sup>e</sup> — 1 : 8,43  
4<sup>e</sup> — 1 : 6,00

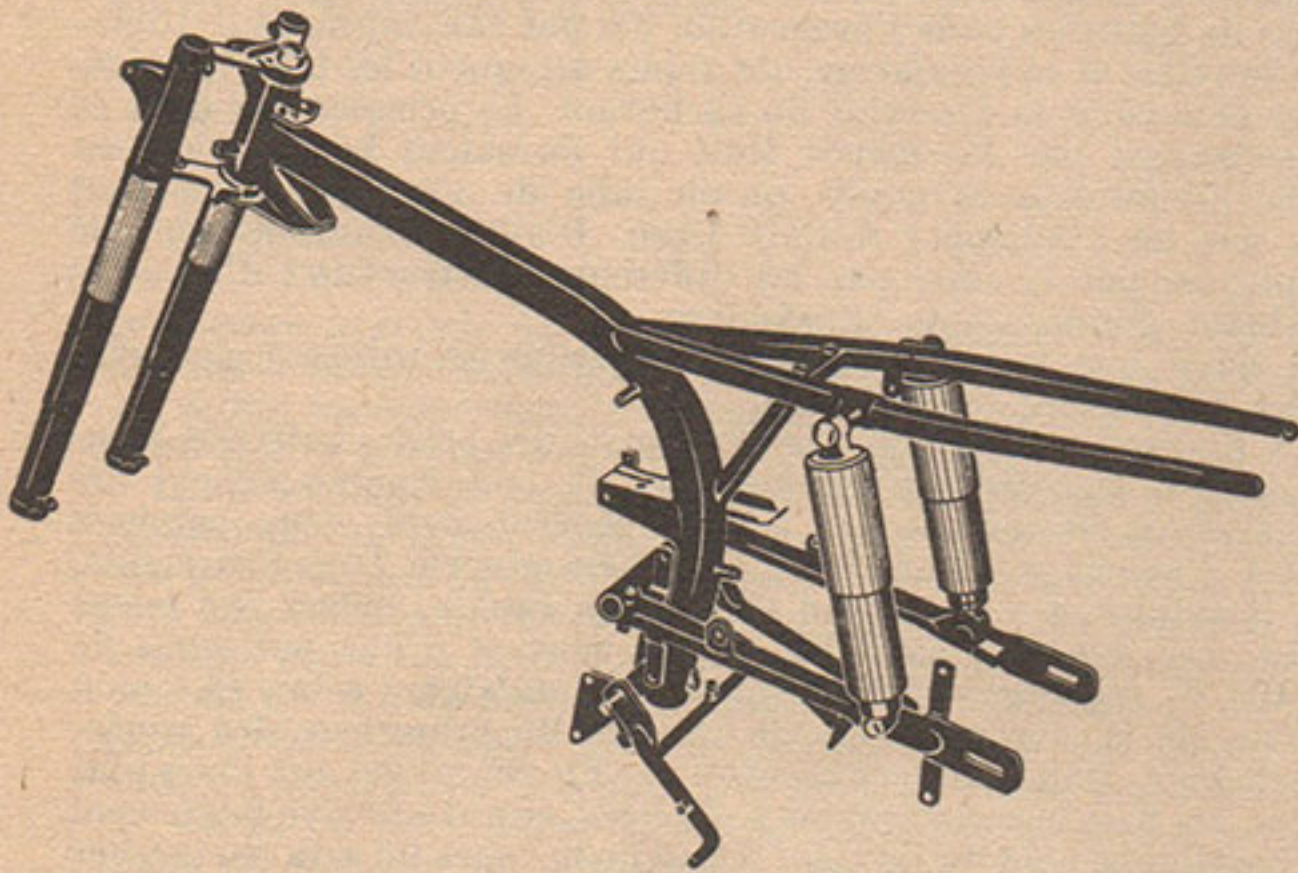
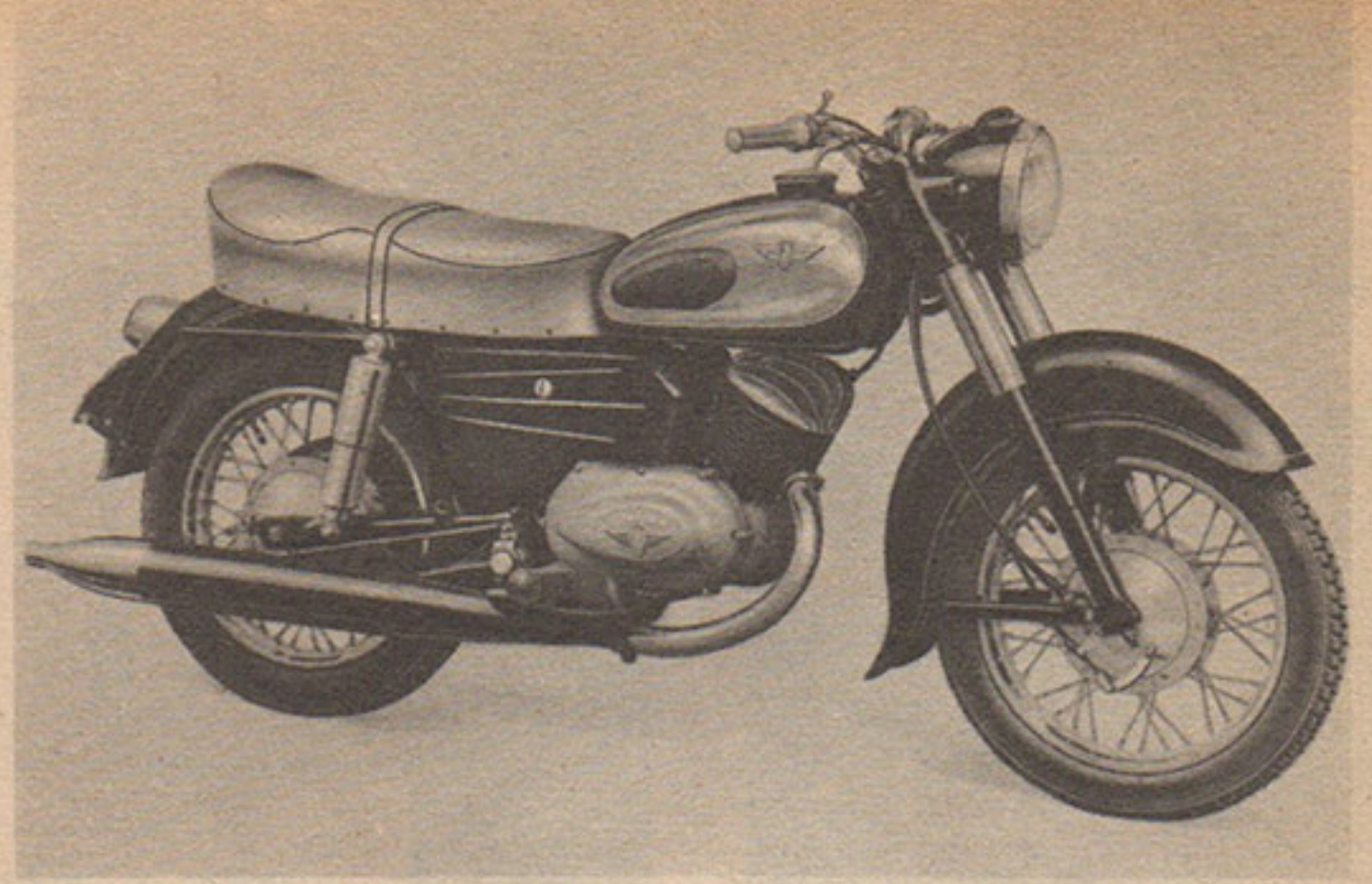
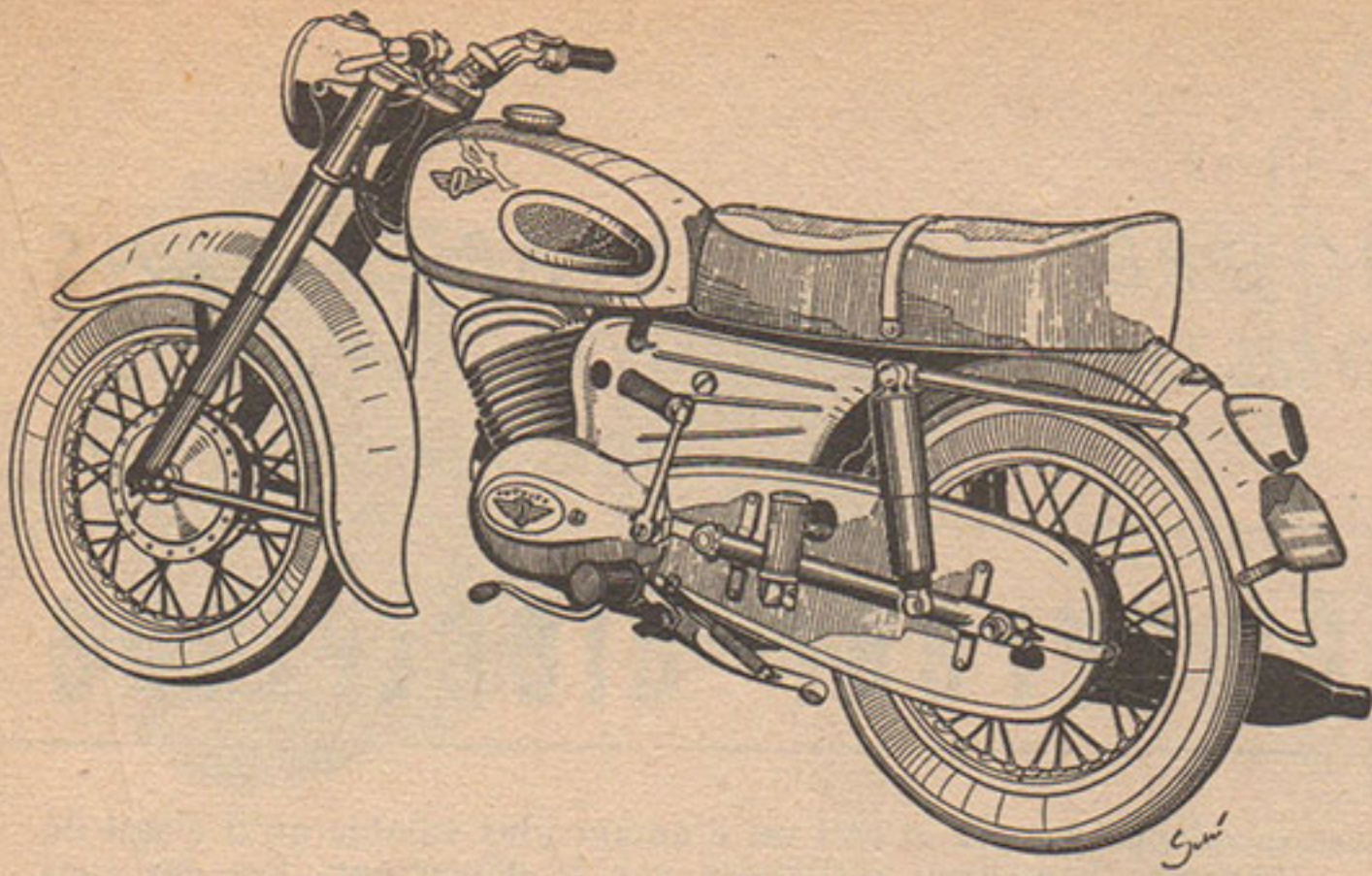
La 175 Zündapp pèse 131 kg (réservoir plein et outillage) et atteint une vitesse de pointe de 95 km/h.

Pour terminer, voici quelques chiffres :

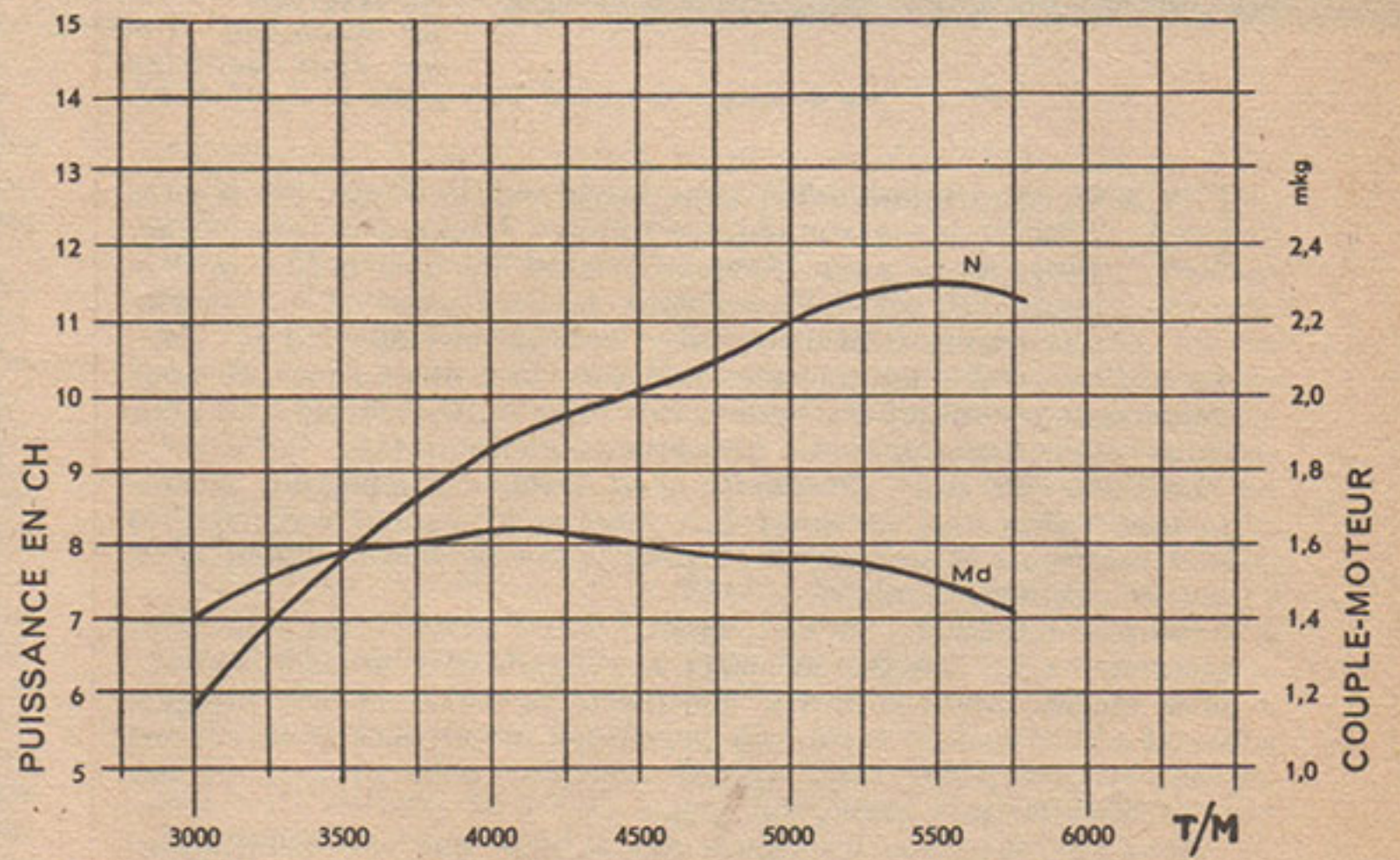
Empattement .....	1 300 mm
Longueur hors tout .....	1 990 mm
Hauteur hors tout .....	950 mm
Largeur hors tout .....	620 mm
Garde au sol mesurée au silencieux, moto sous charge .....	130 mm
Angle de fourche .....	63°
Chasse de la fourche .....	87 mm

Bien que ce modèle ne sera probablement pas importé en France, il serait intéressant de comparer ses performances à celles de nos productions nationales.

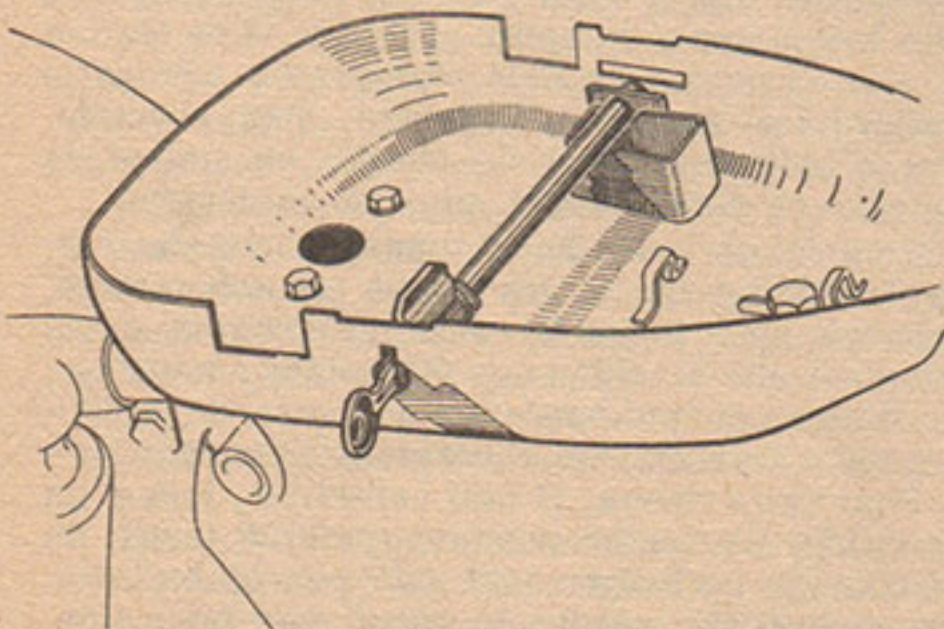
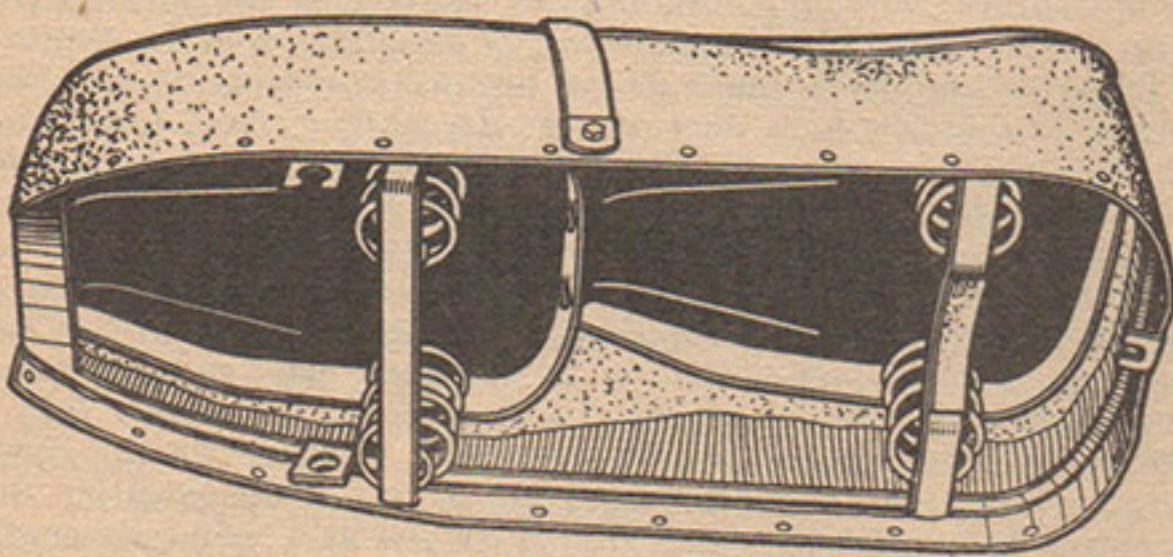




*Le cadre ouvert et les suspensions. On est obligé d'admirer la simplicité de cette construction.*

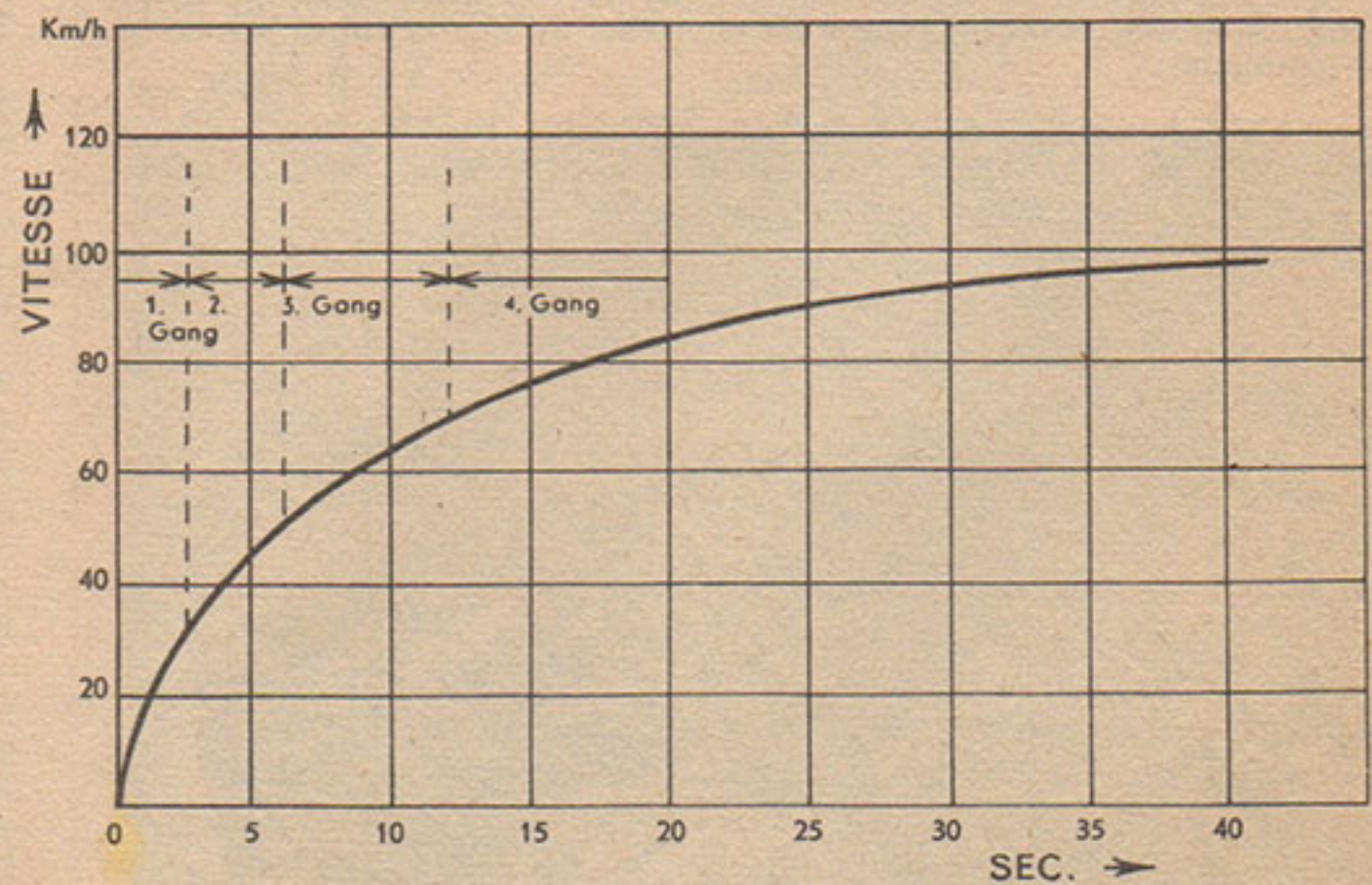


*La courbe plate du couple est caractéristique des machines utilitaires Zündapp.*



*La selle double recouvre le coffre à outils.*

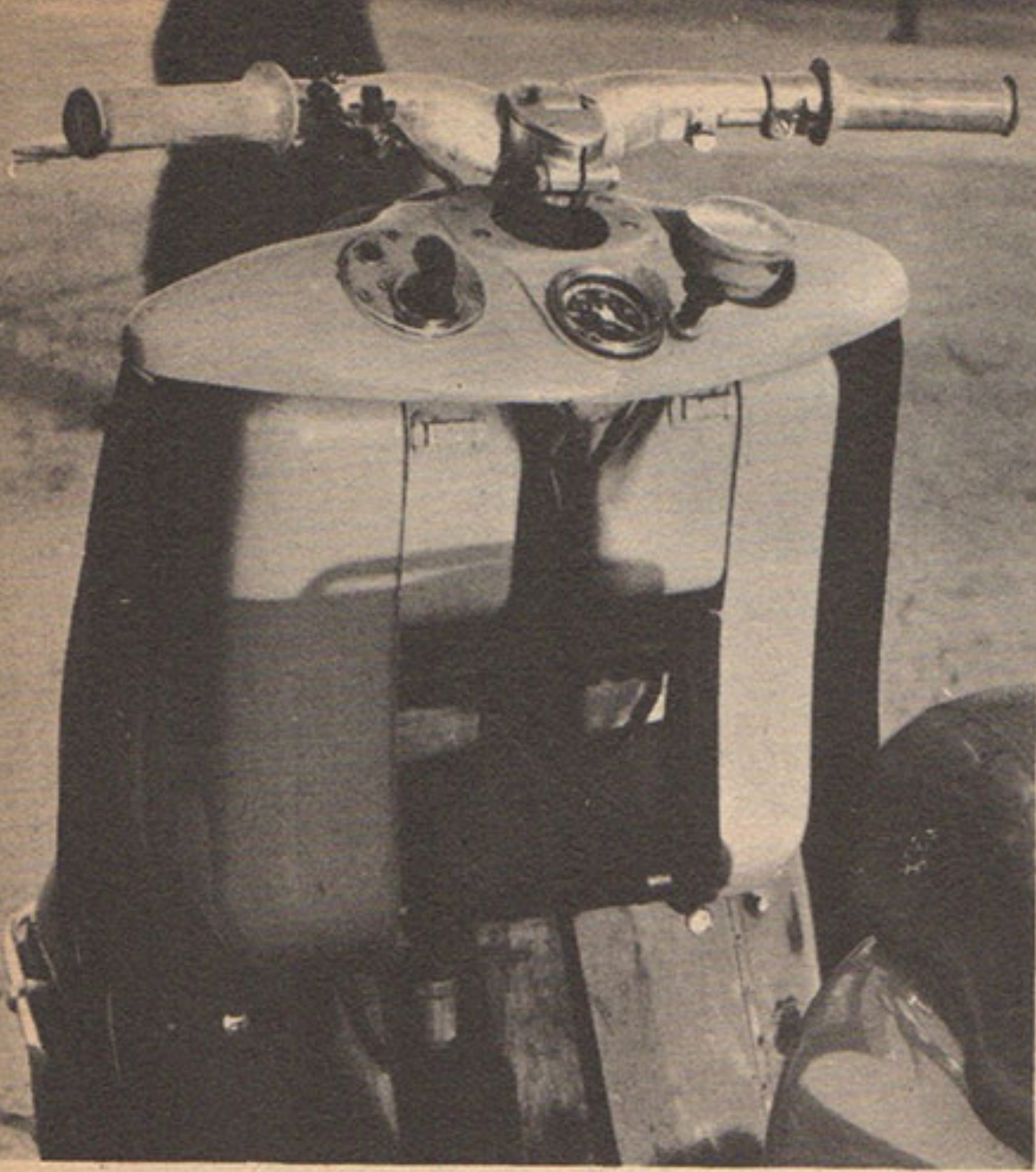
*La courbe d'accélération montre clairement l'influence des chevaux « en bas » : 60 km/h en 8 secondes, constituent un agrément notable pour la circulation urbaine.*





## UN PROGRÈS INDISPUTABLE DANS LA CONSTRUCTION MOTOCYCLISTE

# Le démarreur électrique



Sur le « tableau de bord » du scooter T.W.N.-Contessa on aperçoit la clé de contact qui actionne également le démarreur. Entre les deux parties du réservoir de carburant, les deux batteries

de 6 volts ont trouvé une place tout indiquée.

DANS notre numéro 164 nous avons publié l'essai du scooter T.W.N. Contessa équipé d'un démarreur électrique. Jusqu'alors nous n'avions attaché qu'une faible importance à ce genre d'accessoire, mais ce point de vue mérite une sérieuse révision. Ces installations électriques sont, aujourd'hui, bien au point et adaptées aux deux roues et nous reconnaissons volontiers que c'est sans enthousiasme que nous avons repris une machine à kick-starter classique !

Une fois de plus l'exemple nous vient d'Allemagne. Depuis quelque temps déjà de nombreux scooters allemands sont équipés de démarreurs électriques et ce progrès fut particulièrement salué par la clientèle féminine.

Nous connaissons, actuellement, deux motos équipées avec démarreur : la T.W.N. Cornet et la nouvelle 350 cm<sup>3</sup> M.V. Agusta. Sans aucun doute d'autres constructeurs suivront cet exemple car il n'y a aucune raison de priver les deux roues d'un confort jusqu'alors réservé à la voiture. Certains nous prouveront par A + B qu'un prix prohibitif, etc.

Nous verrons dans les lignes qui suivent que ces installations sont réalisables à des prix raisonnables et bien des conducteurs — et surtout des conductrices — accepteront une majoration de prix dans les limites du plausible en contrepartie d'un confort accru.

Si pour les premiers démarreurs le montage simultané d'un kick-starter paraissait souhaitable, il fallait en accuser les maladies infantiles inhérentes à toute innovation technique.

Les constructeurs, et plus particulièrement les constructeurs de scooters ont appris bien des choses et, actuellement, les démarreurs sont impeccables dans leur quasi-totalité. Les dites difficultés concernaient principalement la conception et l'emplacement des batteries, relais et régulateurs. L'exemple du premier Goggo 200 cm<sup>3</sup> est caractéristique : sur ce modèle tous ces organes sont placés groupés sous le siège. On sait qu'une batterie en charge

Sous la turbine de refroidissement du Contessa se trouve la dynamo. A droite, devant le filtre à air, le boîtier du régulateur et la bobine d'allumage.

développe des gaz et ceci est d'autant plus valable qu'il s'agit de batteries hautement sollicitées par le démarreur. Ces gaz sont imprégnés d'acides attaquant les métaux et isolants des relais et régulateurs. Ceci explique que ces deux organes sensibles furent placés, quelques mois plus tard, dans un coffre séparé.

Ensuite, il faut dire un mot sur l'effort accompli par les fabricants de batteries pour l'évacuation des gaz car, même sans atteindre le relais et le régulateur, les acides attaquent les tôles du carénage et surtout le réservoir de carburant. Le premier pas dans ce sens fut fait par les usines Moll qui fermaient hermétiquement leurs accumulateurs tandis qu'un tube de plastique permettait aux gaz de s'échapper à l'air libre. D'autres solutions ont été employées par la suite par les différents constructeurs d'accus et semblent donner toute satisfaction.

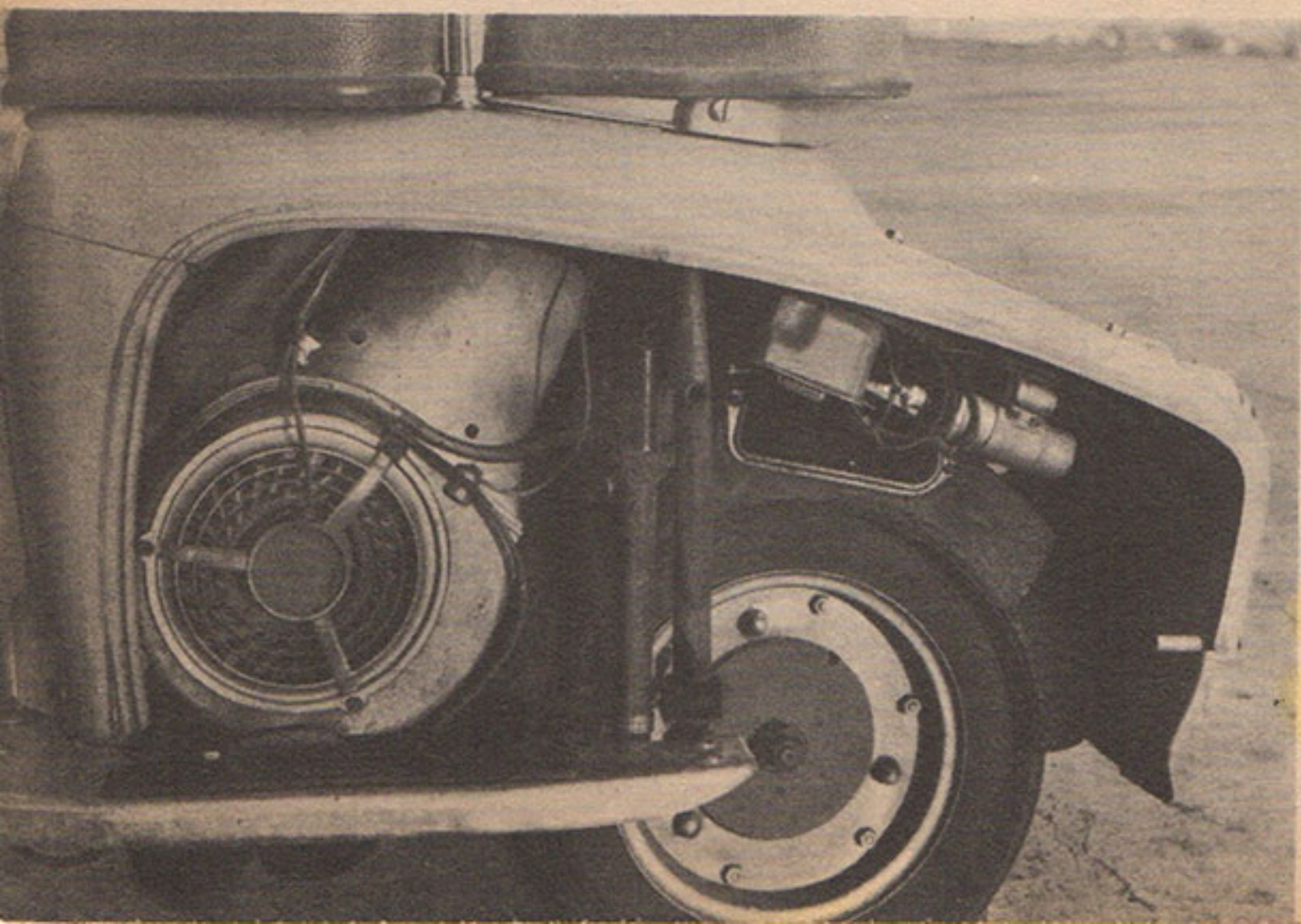
A noter que la majeure partie des batteries utilisées sont réalisées en matière transparente.

La pratique a démontré que la capacité des petites batteries habituelles est largement suffisante pour le bon fonctionnement des démarreurs électriques. On trouve, généralement, deux batteries de 6 V d'une capacité de 11 A/h branchées en série. Dans l'ensemble, ces installations assurent un démarrage rapide, même par temps froid. Les dynamos actuelles, dotées souvent d'une puissance de 60-100 W, rechargent facilement les accumulateurs même en tenant compte de la consommation de courant du projecteur, feu rouge, avertisseur, stop et autres accessoires. En été, grâce aux jours plus longs, les batteries sont moins sollicitées, ce qui entraîne fatalement un bouillonnement du liquide, il faut donc vouer un soin particulier à l'emplacement du tuyau d'évacuation des gaz.

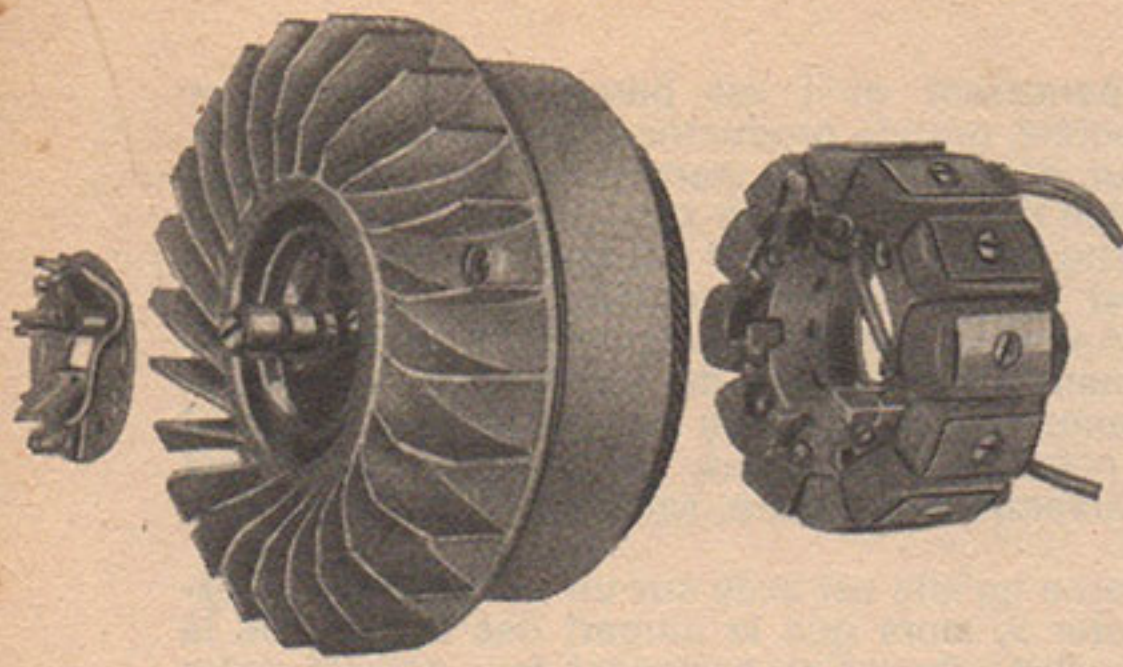
Sur les modèles plus anciens où la batterie et le régulateur sont souvent montés dans un même coffre, il y a lieu d'assurer l'étanchéité du régulateur avec un peu de chattering afin d'empêcher les gaz acides de pénétrer dans les bobines. Le régulateur-disjoncteur est un appareil très complexe et sensible : il ne doit pas charger trop rapidement une batterie « à plat », ne pas envoyer trop de courant dans une batterie bien chargée, augmenter la charge par temps très froid, etc. Il est d'ailleurs bien connu que régulateur et accumulateur sont très sensibles aux variations de température. La charge augmente avec la température, ce qui peut amener une surcharge toujours nuisible. On comprendra aisément que, outre une température estivale ambiante, les radiations thermiques du moteur auront une influence néfaste sur la batterie et le régulateur. Ceci explique le montage de ces organes sur certains modèles nouveaux de scooters hors du carénage du moteur, dans le tablier frontal (exemple : la nouvelle Bella Zündapp). Il est certain que le *nec plus ultra* du régulateur n'a pas encore été atteint et que les constructeurs améliorent constamment cet appareil. Le cadre de cet article ne nous permet pas de nous étendre plus avant sur ces phénomènes complexes et compliqués. Disons simplement que les régulateurs généralement utilisés n'abaissent pas suffisamment la tension lors des débits élevés. Ils devraient, pour bien faire, maintenir une tension un peu supérieure à l'utilisation normale de courant dès que le débit augmente. Il est à déconseiller de « bricoler » le régulateur, étant donné qu'il s'agit, généralement, de différences de tension de moins d'un volt qui ne peuvent être contrôlées qu'avec des instruments de haute précision. Une station service « électricité » se chargera de tous réglages en offrant le maximum de garanties. Un réglage s'imposera, par exemple, quand l'ampèremètre n'indiquera plus de charge ou quand la lampe rouge de contrôle ne fonctionnera plus normalement.

Avec une installation électrique fonctionnant normalement, cette lampe de contrôle s'éteint quand les divers consommateurs, tel l'allumage, les phares, etc., tirent le courant, non plus de la batterie mais directement de la dynamo. Signalons, toutefois, qu'une dynamo ne donne sa puissance qu'à partir de 1 200-1 500 tr/mn et la batterie n'emmagasine le surplus de courant qu'à partir de ce régime. Pour cette raison, il faut conseiller, lors d'un départ avec batterie faible, de rouler pendant quelque temps en première ou seconde afin de recharger tant soit peu la batterie.

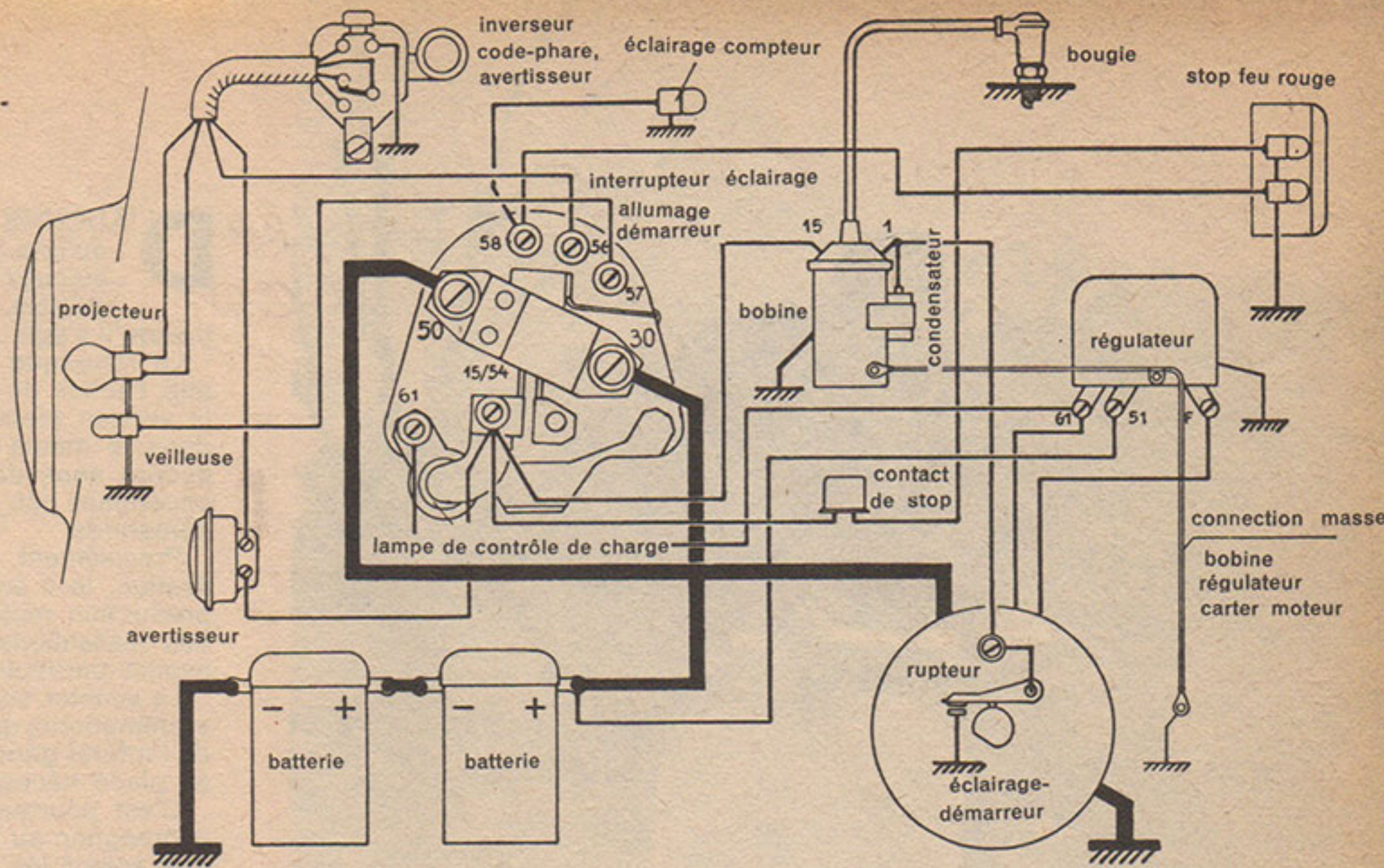
Après ces quelques généralités, voyons le démarreur lui-même. Etant donné la similitude de construction entre une génératrice et un moteur à courant continu, les constructeurs cherchaient depuis







Détail du démarreur du Contessa. A droite, les inducteurs fixes, au centre l'induit tournant (forme de cloche) avec la turbine de refroidissement et à gauche le rupteur.



Le schéma de l'installation électrique Noris Lag 12/100 sur le T.W.N.-Contessa.

longtemps à réunir la dynamo et le démarreur dans un même appareil. Cette solution offre, outre la simplicité de la réalisation, un faible encombrement de l'appareil ainsi qu'une réduction du bruit mécanique (un appareil au lieu de deux).

Les conditions de fonctionnement très différentes ont néanmoins occasionné quelques difficultés. Le démarreur travaille à 50-100 tr/mn tandis que la dynamo est susceptible de fournir une tension constante entre 800-6 000 tr/mn environ. Cela oblige le constructeur à prévoir deux bobinages d'inducteurs répartis alternativement sur 8 à 12 masses polaires pour un bobinage d'induit. La Maison Bosch équipait déjà le cyclecar Goliath des années 1930 avec un appareil de ce genre et la majeure partie des démarreurs de motos ou de scooters utilise actuellement ce même principe. Dans sa fonction de démarreur l'appareil travaille comme un moteur électrique à bobinages d'induit et de démarrage branchés en série. En lâchant la clé de contact quand le moteur tourne, on coupe le circuit de démarrage et la seconde série de bobinages, fonctionnant en dynamo, fournit le courant normalement. A part quelques exceptions, tel le gyro-starter (n'offrant d'ailleurs qu'un faible intérêt), tous les démarreurs travaillent selon ce principe. Nous n'avons encore que peu de détails sur les constructions italiennes, mais en Allemagne on rencontre fréquemment les installations Siba, Noris et Bosch. La puissance de ces démarreurs est généralement de l'ordre de 0,15 ch. Puisqu'ils doivent « passer » la compression sans aucun élan préalable, les démarreurs travaillent en 12 V afin de ne solliciter de chacune des deux batteries de 6 V que la moitié du courant nécessaire.

Le scooter T.W.N. Contessa essayé récemment, la « Cornet » de la même marque, ainsi que le scooter Zündapp « Bella » sont équipés avec l'installation Noris. Nos clichés permettent de voir la conception de cet appareil sur les différents modèles : quatre bobinages de démarrage, quatre bobinages d'inducteurs, l'induit cylindrique avec le collecteur et les charbons. Comme sur tous ces appareils l'induit est monté en bout d'arbre, claveté et bloqué par un boulon tandis que le stator, comprenant les bobinages et les aimants, est boulonné au carter-moteur. Précisons, toutefois, que l'induit peut tourner à l'intérieur des bobinages ou coiffer ceux-ci.

Le porte-rupteur, comportant des boutonnières pour le réglage de l'avance et le dispositif d'avance automatique, est monté en bout d'arbre. Un couvercle assure l'étanchéité de l'installation.

La dyna-start Noris, travaillant en 12 V, a une puissance de 100 W. Elle peut être pourvue, tout comme l'appareil Bosch, d'une turbine de refroidissement en alliage léger coulé. Ceci est le cas sur le T.W.N. Contessa, par exemple.

Nous avons l'habitude de trouver sur nos machines des dynamos à induit tournant à l'intérieur du stator formé par les inducteurs. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus on trouve quelques dyna-start utilisant le principe inversé, c'est-à-dire un induit en forme de pot tournant autour des masses polaires et leurs bobinages. Ceci est le cas pour le démarreur de la Contessa essayée. Le collecteur des lamelles radiales est, dans ce cas, placé au fond du « pot ».

Les types de démarreurs dont il a été question ci-dessus passent obligatoirement la compression au début du « démarrage ». Cela implique une forte consommation de courant, donc câbles épais.

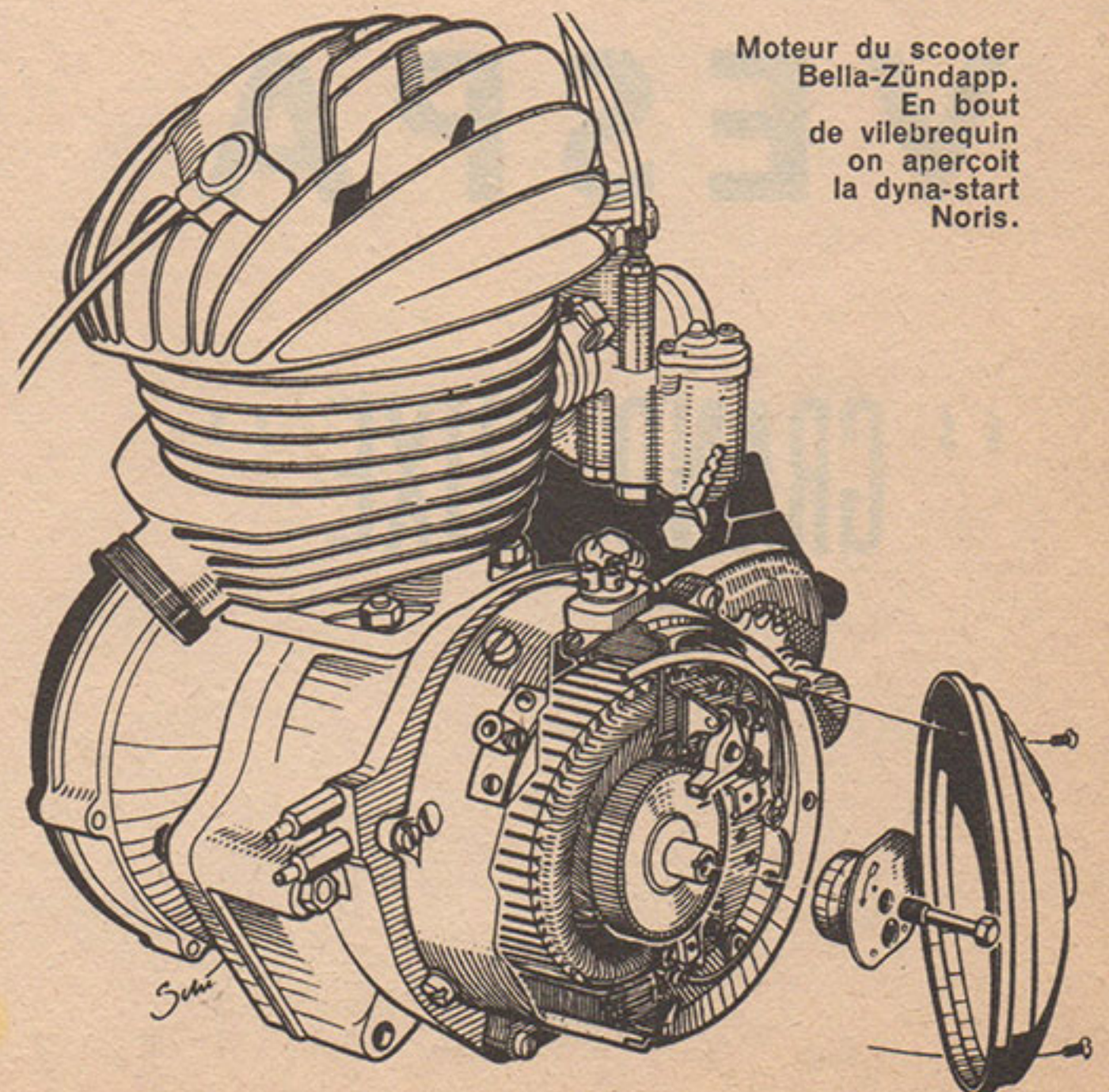
Afin de ne pas fatiguer les accumulateurs, les démarreurs travaillent en 12 V. Comme nous l'avons déjà dit, cette tension est

obtenue par le branchement en série de deux batteries de 6 V.

La Maison Bosch de Stuttgart a récemment mis au point un système nouveau utilisé actuellement sur le scooter Maico « Maicoletta ». Il s'agit d'un appareil « pendulaire », imprimant un mouvement de va et vient au vilebrequin autour du point mort bas. Ce mouvement, commandé par un relais automatique, va en s'amplifiant jusqu'à 60° environ avant le point mort haut. Le même relais automatique assure également la formation d'une étincelle à chaque changement de direction d'arrière en avant. Ces étincelles produisent les premières explosions et le moteur se met en marche. L'énergie nécessaire à ce processus est évidemment plus faible que celle utilisée pour les démarreurs décrits précédemment. D'après des recherches de la Maison Bosch, le couple nécessaire pour un moteur de 200 cm<sup>3</sup> est de l'ordre de 0,6-0,7 mkg et ce à une température de - 10° C. Cela correspond à une consommation moyenne de courant de 40-50 A avec une tension de 6 V. A titre de comparaison, Bosch indique un couple de 1,7-1,8 mkg pour les dyna-start normales. Sur la Maicoletta nous avons donc une seule batterie de 6 V 11 A/h et le système semble donner toutes satisfactions.

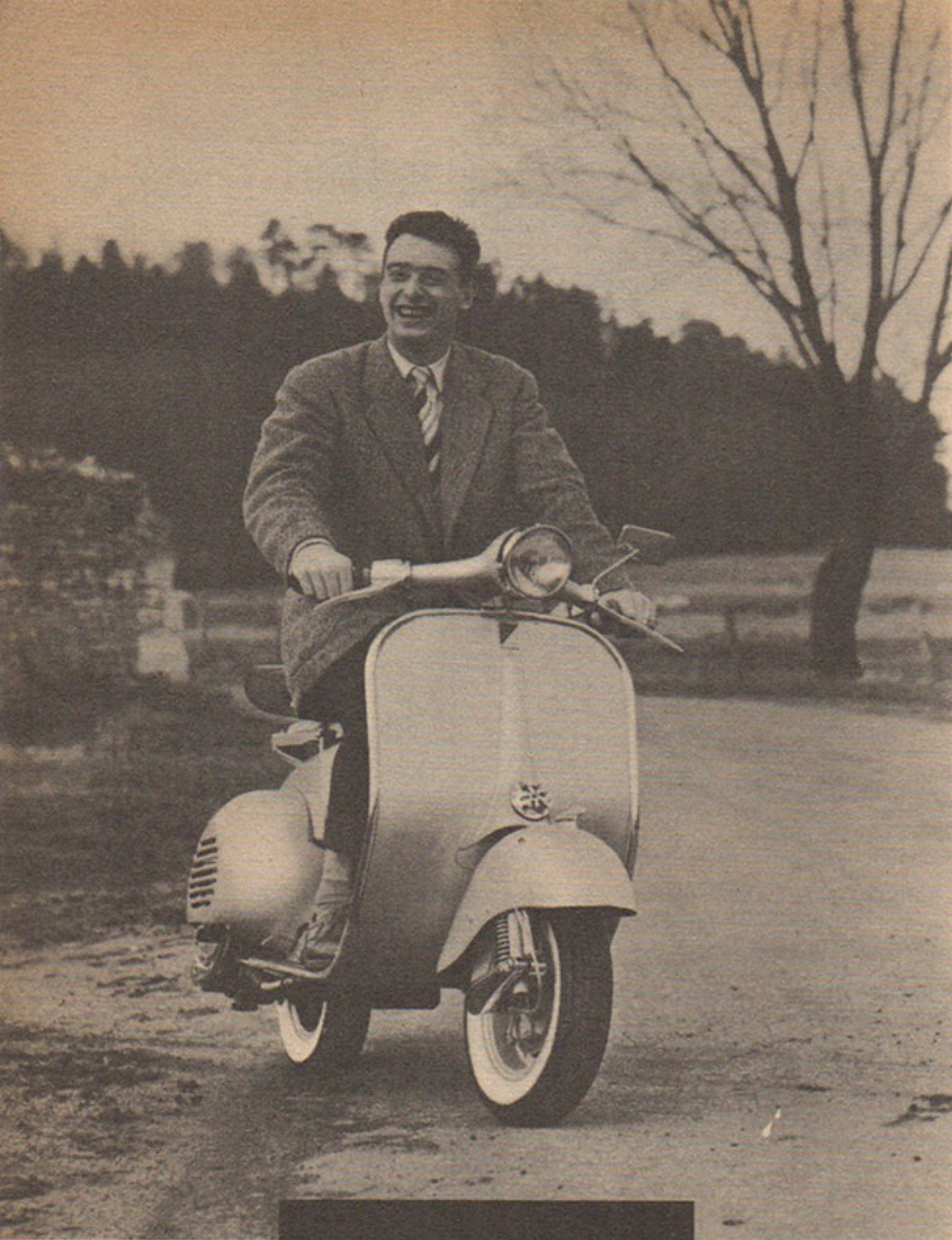
Actuellement, nous ne sommes qu'au début de l'ère du démarreur électrique pour motos, mais il semble que les constructeurs d'appareils électriques font un gros effort dans ce domaine. Bien qu'actuellement il n'existe que deux motos équipées de cet accessoire bien commode, il serait souhaitable que les grandes firmes s'inspirent de l'exemple donné par les scooters d'outre-Rhin.

D'après der Motorroller.



Moteur du scooter Bella-Zündapp. En bout de vilebrequin on aperçoit la dyna-start Noris.





**UN SCOOTER**

**150 cm<sup>3</sup>**

**GRAND ROUTIER**

# VESPA

“ GRAND LUXE ”

**D**'AUCUNS penseront qu'il est paradoxal de constater qu'une Société, grande productrice de scooters, s'avise, aujourd'hui, de lancer sur le marché national un nouveau modèle, bien différent de son prédécesseur, le 125 cm<sup>3</sup> puisqu'il s'agit, cette fois, d'un 150 cm<sup>3</sup> « Grand Routier ».

La remarque est logique si l'on considère que, durant cinq ans, l'action de l'A.C.M.A. a tendu constamment à perfectionner la version réellement « nationale » du scooter 125 cm<sup>3</sup> Vespa dans le même temps où la cadence de production, pourtant accrue dans de notables proportions, de mois en mois, n'est cependant pas parvenue à satisfaire, sans délais, à l'afflux des demandes.

Précisément parce qu'elle est axée sur un seul genre de réalisation, le « scooter », alors que la plupart des leaders de la production motocycliste française partagent leur activité entre des réalisations diverses, il était normal de ne négliger aucun aspect particulier du problème « Scooter ».

Le scooter suscite en France des campagnes de dénigrement systématique, qui sont injustes, illogiques, et qui font même litière de l'intérêt général (celui du public au service duquel l'industriel se place nécessairement).

C'est pourquoi la Société A.C.M.A. a décidé de donner un compagnon au 125 cm<sup>3</sup> dont le succès va grandissant, quelles que soient les difficultés matérielles entraînées par cette réalisation nouvelle.

Le point de vue de la Société est résumé en ces termes : Nous ne cherchons point tant à travailler une nouvelle clientèle qu'à démontrer que le scooter, véhicule de sécurité au même titre — et sans aucune restriction particulière que n'importe quel autre membre de la grande famille des motorisés deux roues si diverse dans les manifestations auxquelles elle se plie, ne souffre de nulle entrave à son développement et qu'il n'est pas une utilisation à laquelle il ne puisse légitimement prétendre.

Il est temps de mettre un terme à toutes ces légendes dont certains se complaisent à vouloir accabler le scooter. Notamment, notre Société prétend que, fonctionnellement, ce genre de véhicule ne craint point la route, quelles que puissent être les difficultés que cette dernière réserve à qui l'emprunte. Et si elle a choisi cette cylindrée 150 cm<sup>3</sup> qui réclame le permis de conduire, c'est pour que l'on ne puisse pas l'accuser de tenter une expérience aux dépens de la sécurité publique.

## Caractéristiques générales du 150 cm<sup>3</sup> Vespa, type " Grand Luxe "

### 1<sup>o</sup> PERFORMANCES

Le 150 cm<sup>3</sup> A.C.M.A.-Vespa est capable d'une vitesse maximum de 85 km/h et à la moyenne de croisière de 50 km/h, la consommation en essence n'excède pas 2,5 l aux 100 km, ce qui, avec un réservoir dont la capacité a été portée à 8 l (réserve comprise de 1,5 l), donne une autonomie de marche de plus de 300 km.

Ce nouveau moteur est à haut rendement, c'est-à-dire qui ne gaspille pas le carburant dans sa recherche d'une puissance dont la réserve soit suffisante pour garantir la souplesse d'utilisation, quel que soit le profil ou le dessin de la route. Cette souplesse est, ici, obtenue d'une part, grâce à l'étagement calculé pour les quatre rapports de la boîte et, d'autre part, en raison du fait que le couple aux moyennes et faibles vitesses de régime, est toujours d'une valeur suffisante pour n'être pas perpétuellement obligé de jouer du changement de vitesse dès que l'itinéraire emprunte les profils heurtés à une grande différence de dénivellations.

Ces résultats sont dus non seulement à un excellent balayage des gaz — qualité primordiale pour un moteur deux temps — mais à certaines innovations mécaniques comme des échantures conjuguées à l'admission (cylindre et piston) qui garantissent un remplissage homogène. Un traitement thermique spécial (solubilisation et vieillissement), donne au piston une résistance et une longévité exceptionnelles.

Puissance maximum 6,2 ch pour un régime maximum de 5 500 tr/mn environ et couple moteur maximum de 0,950 m/kg pour 3 300 tr/mn.

On remarquera que le carburateur est muni d'un silencieux d'admission efficace, ce qui, joint à la chambre de détente des gaz, d'un type très étudié, réduit considérablement le bruit de fonctionnement du mécanisme.

### 2<sup>o</sup> STABILITÉ

Vespa a démontré en maintes occasions, notamment au cours de gymkhanas publics où les figures d'acrobatie sont toujours nombreuses et d'une rare audace, que son scooter tenait parfaitement la route, ce qui se trouve confirmé par des centaines de milliers d'utilisateurs.



Rappelons que cette stabilité tient, en grande partie, au choix d'une ossature rigide dans les deux plans sous forme d'une coque auto-porteuse en tôle d'acier emboutie et soudée électriquement.

De tels exemples de réalisations sont directement inspirés de la pratique automobile de ces dernières années.

N'oublions pas, dans ce domaine, l'importance de la suspension intégrale avant et arrière qui influe, à la fois, sur le rendement de transmission (en évitant les rebonds de la roue tractrice), et sur la tenue de route. D'importants travaux ont été accomplis dans cette voie, sur le 125 cm<sup>3</sup> A.C.M.A.-Vespa, dont on a pu constater les effets depuis un an, travaux qui ont inspiré la réalisation de la suspension du 150 cm<sup>3</sup>.

Rappelons, à ce sujet, qu'on utilise le principe du bras oscillant autant à l'avant qu'à l'arrière — suspension équilibrée par conséquent — avec ressorts hélicoïdaux à plusieurs conicités, qui garantissent la variation automatique de la flexibilité en fonction de la charge transportée, ressorts associés à des amortisseurs avant et arrière hydrauliques et télescopiques (celui d'arrière enrobé par le ressort), qui permettent des débattements maximum.

### 3° SÉCURITÉ

Encore une notion complexe que celle-là, pour laquelle il est évident que la stabilité dont nous venons de parler longuement, influe au premier chef.

Cependant, à partir du moment où nous avons décidé de porter la vitesse maximum à 85 km/h, il est apparu à nos techniciens qu'il était indispensable de réaliser un freinage qui réponde aux efforts répétés qui le solliciteront.

Deux paramètres interviennent ici : la puissance de freinage et son insensibilité à l'échauffement.

Il fallait en tenir compte, d'une part, en calculant largement le diamètre extérieur des tambours (130 mm à l'arrière et 127 mm à l'avant), et la largeur des garnitures (23 mm à l'arrière et 17 mm à l'avant) et, d'autre part, en prévoyant un refroidissement efficace. A cet effet, les tambours en alliage léger à grande surface radiante d'évacuation de la chaleur sont garnis d'ailettes de refroidissement.

Pour permettre cette réalisation, le diamètre des roues a été augmenté (ce sont des roues de 9 pouces).

### 4° PRÉSENTATION

Inutile de dire que ce nouveau modèle est complètement agréé pour le tourisme, et la nomenclature que nous spécifions par ailleurs, n'a nul besoin d'être reprise ici.

On observera cependant que la ligne du véhicule, tout en rappelant l'esthétique habituelle « Vespa », s'est trouvée encore améliorée par un nouveau profil galbé du tablier, de largeur moins considérable que sur les autres modèles, mais dont la forme aérodynamique a été calculée à la fois pour réduire la résistance de l'air et pour guider les filets d'eau et de boue à l'extérieur de la carrosserie. C'est un tablier à protection totale.

Il est incontestable que ce nouveau modèle répond parfaitement à son qualificatif de « Grand Luxe », car il a été particulièrement soigné dans tous ses détails :

- Qu'il s'agisse de la qualité et de la finesse de coloris de la peinture.
- Qu'il s'agisse de l'équipement par un habillage de pièces ou accessoires chromés, et de l'adaptation de selles spéciales pour le conducteur et le passager.
- Qu'il s'agisse de l'équipement par un habillage de pièces ou accessoires chromés, et de pneus à flancs blancs.

La Vespa 150 cm<sup>3</sup> « Grand Luxe » répond aux désirs des clients les plus exigeants.

Communiqué.

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### MOTEUR

Deux temps. Cylindrée : 146,6 cm<sup>3</sup> par 58,5 × 54 mm. Puissance maximum : 6,2 ch pour un régime de 5 500 tr/mn (environ). Couple maximum 0,950 m/kg pour un régime de 3 300 tr/mn. Cylindre fonte spéciale. Graissage par mélange habituel, essence-huile.

Carburateur spécial Zénith à cuve centrale et système d'alimentation au centre d'un flotteur annulaire. La constance du niveau est assurée indépendamment de l'inclinaison prise par le moteur. Filtrage total de l'air aspiré. Volet d'air commandé pour les départs à froid. Gicleur de ralenti. Gicleur principal de puissance.

Aiguille de dosage du mélange carburé. Le carburateur comporte un silencieux d'admission efficace.

Allumage par volant magnétique, avec bobine extérieure. Refroidissement par soufflante-centrifuge. Mise en marche par pédale. Kick latéral commandé facilement par le conducteur en position sur sa selle.

### TRANSMISSION

Directe sur la roue arrière par joint élastique, avec interposition d'une boîte à quatre vitesses et point mort, commandée par secteur cranté du guidon.

### RAPPORTS DES COMBINAISONS

Première : 13,3 à 1.  
Deuxième : 8,7 à 1.  
Troisième : 6,2 à 1.  
Quatrième : 4,8 à 1.

### VITESSES CORRESPONDANTES POUR 1.000 TR/MN

Première : 5,50 km/h.  
Deuxième : 8,41 km/h.  
Troisième : 11,80 km/h.  
Quatrième : 15,25 km/h.

### SUSPENSION

Intégrale avant et arrière. Type à balanciers accordés. Ressorts hélicoïdaux à flexibilité variable, amortisseurs hydrauliques et télescopiques.

### FREINAGE

Tambour arrière : diamètre, 130 mm. Tambour avant : diamètre, 127 mm. Largeurs des garnitures : 23 mm arrière et 17 mm avant. Les tambours sont en alliage léger, haute résistance, chemisés fonte, et ils sont garnis d'ailettes de refroidissement.

### ROUES ET PNEUS

Montage type automobile, interchangeable, roue de secours fixée sur le tablier. Roues de 9 pouces. Pneus flancs blancs, basse pression : 3,5 × 9 (au lieu de 3,5 × 8 sur 125 cm<sup>3</sup>).

### CHASSIS-OSSATURE

Coque auto-porteuse, type automobile, en tôle d'acier emboutie, soudée électriquement, avec guidon moulé aluminium d'un seul bloc, phare et compteur kilométrique éclairé la nuit, incorporés.

Tablier à nouveau profil assurant une protection totale et entouré d'une barre de protection chromée.

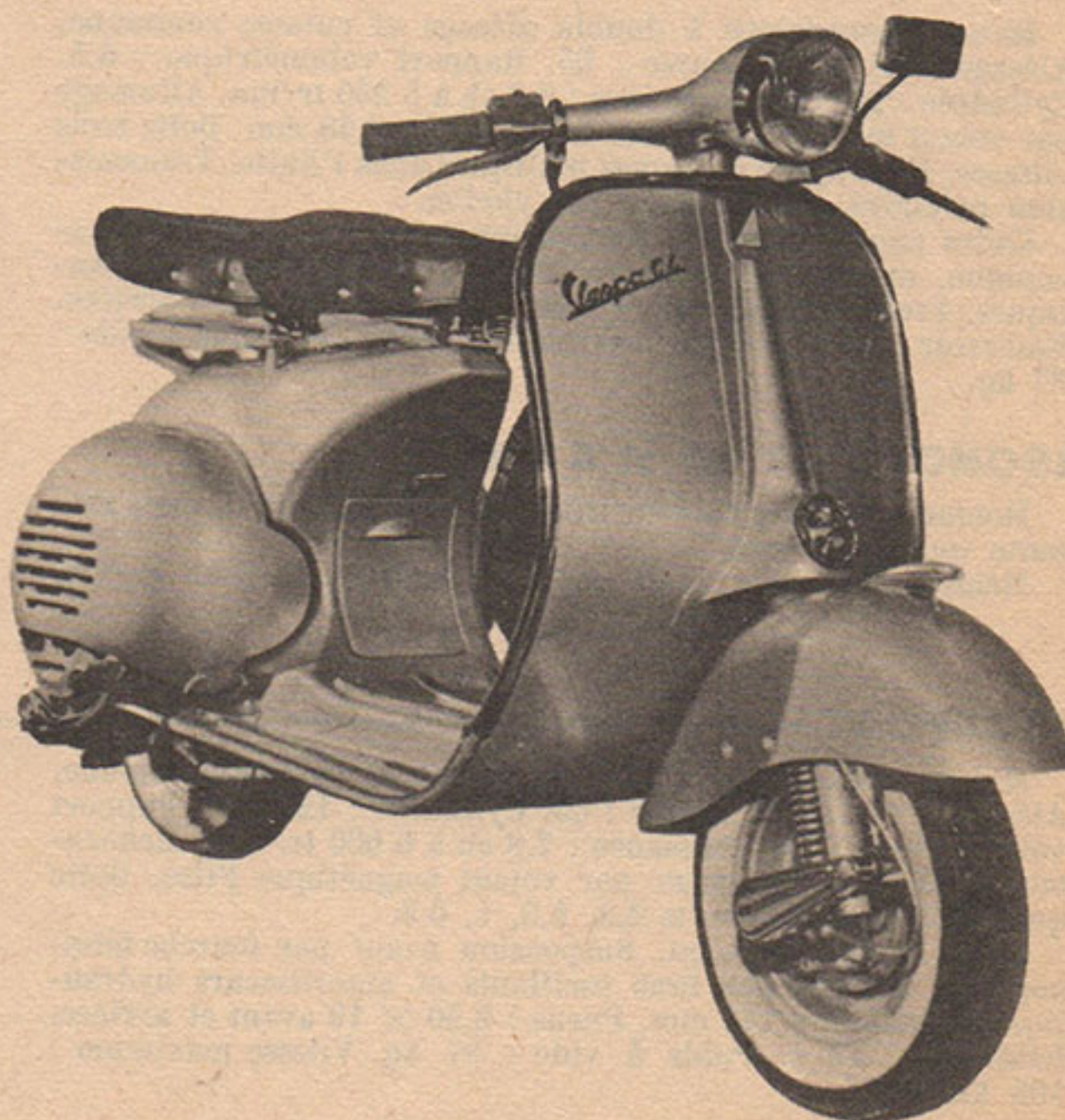
Carters galbés de part et d'autre de la « queue » de carrosserie protégeant le moteur et la suspension arrière. Garde-boue avant galbé à protection totale.

### ÉQUIPEMENTS

Compteur kilométrique. Phare avant, commutateur commodo : phare-code et veilleuse phare, feu arrière. Boutons de masse et d'avertisseur électrique. Poignée de caoutchouc extra-souple.

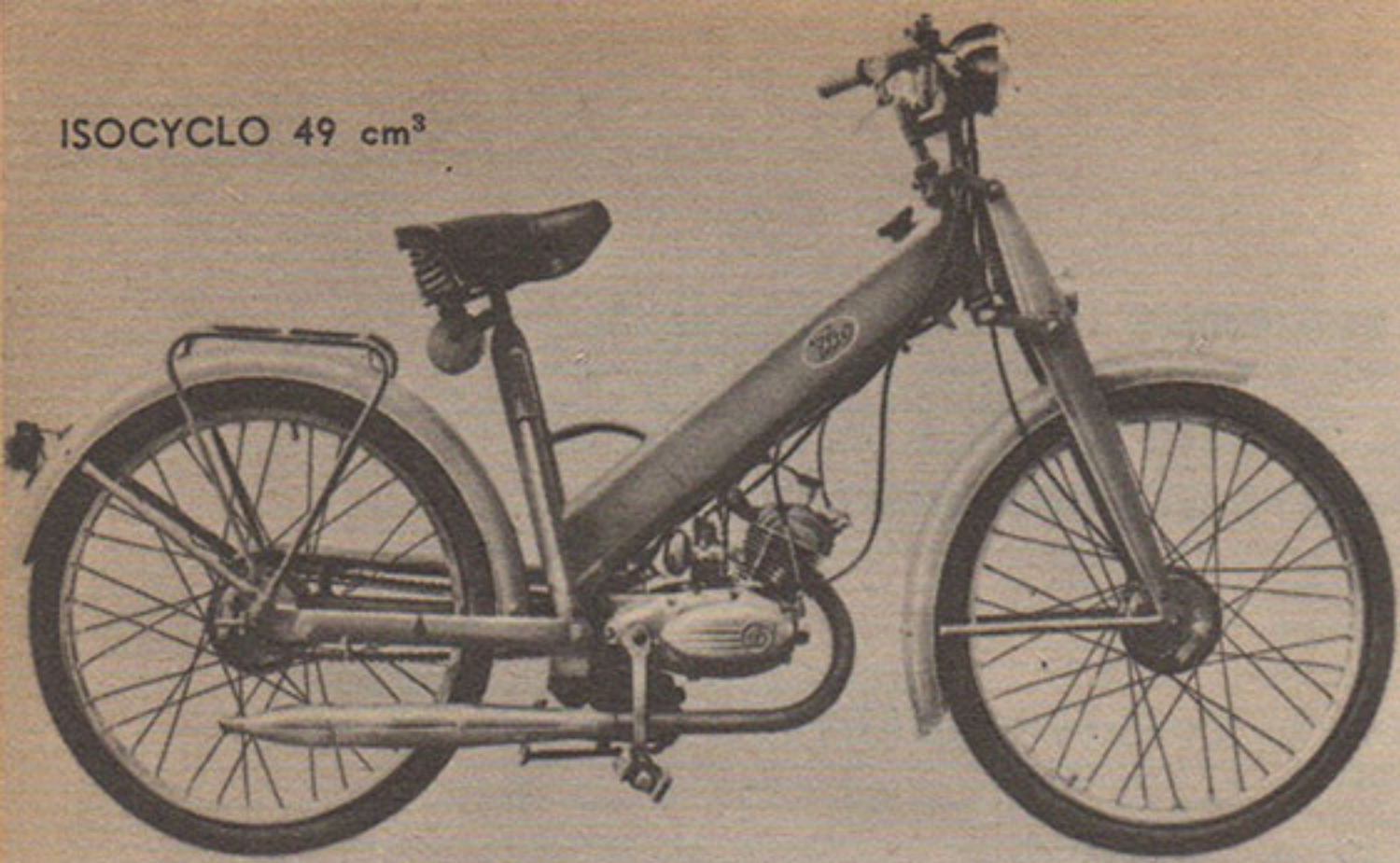
### PERFORMANCES

Vitesse maximum : 85 km/h. Consommation essence : 2,5 l aux 100 km en régime utilitaire correspondant à une moyenne horaire de 50 km. Autonomie : 300 km. Réservoir contenant 8 l.





ISOCYCLO 49 cm<sup>3</sup>



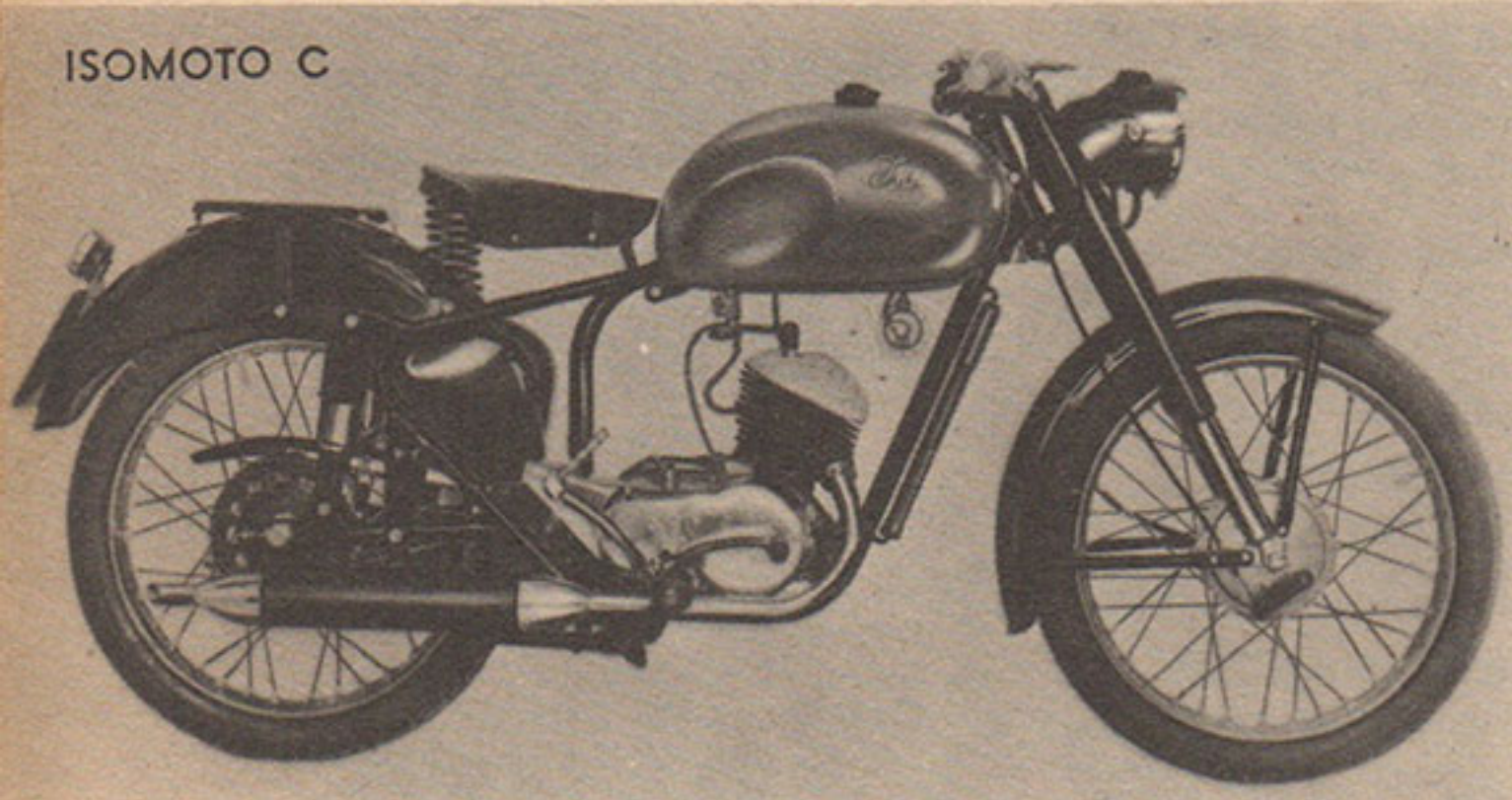
### ISOCICLO 49 cm<sup>3</sup>

Moteur deux temps. Course-alésage : 40 × 39,5. Rapport volumétrique : 6,5. Puissance : 2 ch à 6 500 tr/mn. Allumage par volant magnétique Bosch. Boîte deux vitesses avec pédalier incorporé : rapport de première : 2,75 ; de seconde : 1,8. Transmission primaire par engrenages, secondaire par chaîne.

Châssis en tôle emboutie avec réservoir incorporé de 2,8 l. Suspension avant à parallélogramme, arrière à bras oscillants. Freins :  $\phi$  105 mm.

Poids à vide : 40 kgs. Vitesse maxi : 53 km/h.

ISOMOTO C



### ISOMOTO C

Moteur deux temps à double alésage et culasse commune. Alésage : 38 × 2, course : 55. Rapport volumétrique : 6,5. Cylindrée : 125 cm<sup>3</sup>. Puissance : 6,7 ch à 5 250 tr/mn. Allumage par volant magnétique Filso. Carburateur  $\phi$  18 mm. Boîte trois vitesses. Embrayage à disques multiples dans l'huile. Transmission primaire et secondaire par chaîne.

Cadre simple berceau. Suspension avant par fourche télescopique, arrière par bras oscillants et amortisseurs hydrauliques. Freins :  $\phi$  140 mm. Pneus : 2,50 × 19 avant et arrière. Réservoir : 12 l. Vitesse maximum : 85 km/h. Poids à vide : 87 kg.

### ISOMOTO GT 125 et E 125 :

Moteur de mêmes caractéristiques que le modèle C, mais avec boîte quatre vitesses.

Même partie cycle, mais pneus de 3,25 × 14 pour le G.T.

### ISOSPORT

Moteur deux temps à double alésage et culasse commune. Alésage : 37,5 × 2, course : 55. Cylindrée : 123 cm<sup>3</sup>. Rapport volumétrique : 7,5. Puissance : 7,8 ch à 6 000 tr/mn. Carburateur  $\phi$  24 mm. Allumage par volant magnétique Filso. Boîte quatre vitesses. Rapports 2,3, 1,5, 1, 0,8.

Cadre simple berceau. Suspension avant par fourche télescopique, arrière par bras oscillants et amortisseurs hydrauliques. Freins :  $\phi$  140 mm. Pneus : 2,50 × 19 avant et arrière. Réservoir : 12 l. Poids à vide : 87 kg. Vitesse maximum : 105 km/h.

# ITALIE

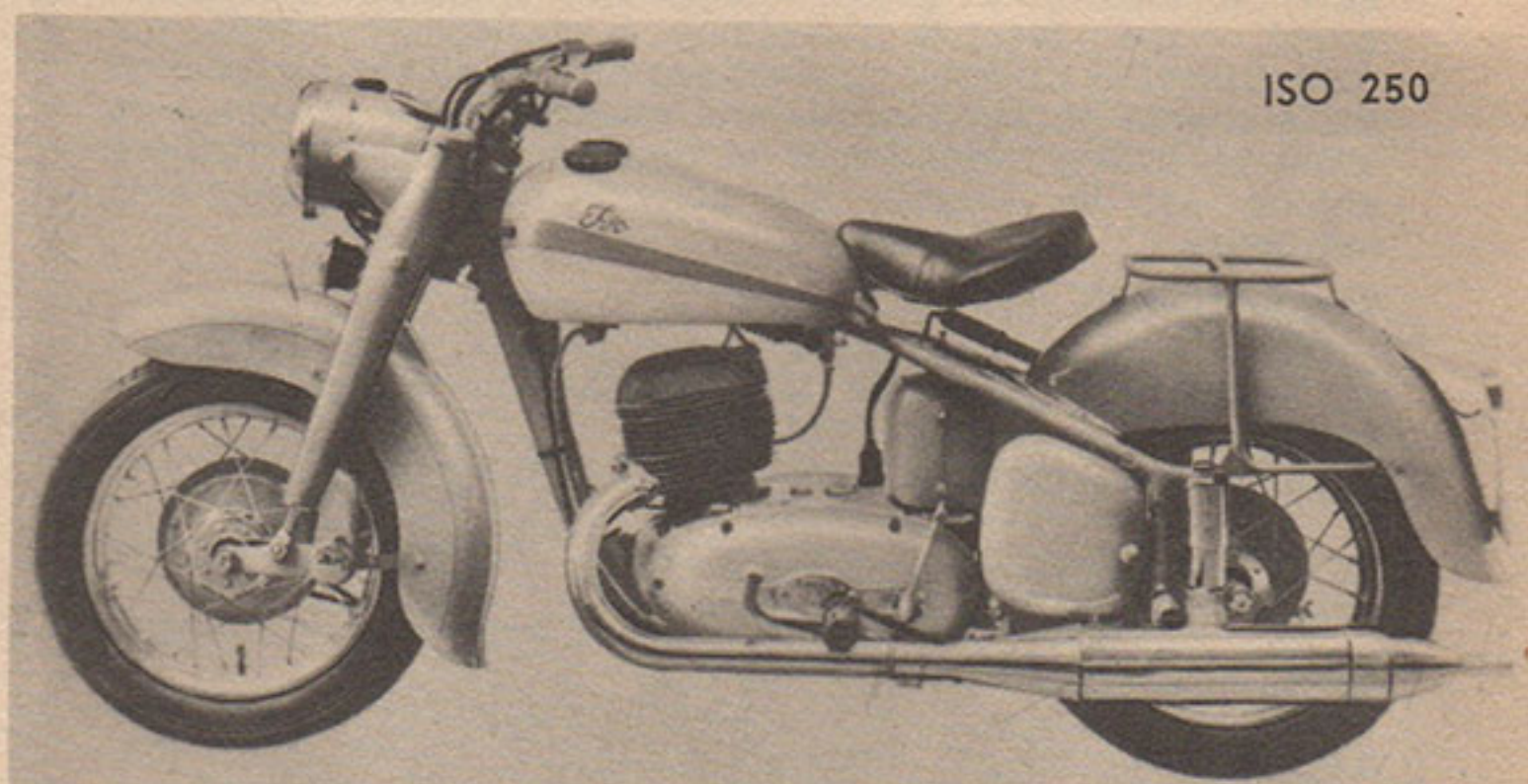
## PRODUCTION ISO

### ISO 150

Même moteur que les modèles précédents, mais alésage : 41 × 2 et course : 55,7 cylindrée : 149 cm<sup>3</sup>. Rapport volumétrique : 6,5. Puissance : 7,3 ch à 5 300 tr/mn. Rapports de boîte : 2,64, 1,5 1, 0,82.

Même partie cycle que l'Isosport.

Poids à vide : 100 kg. Vitesse maxi : 96 km/h.



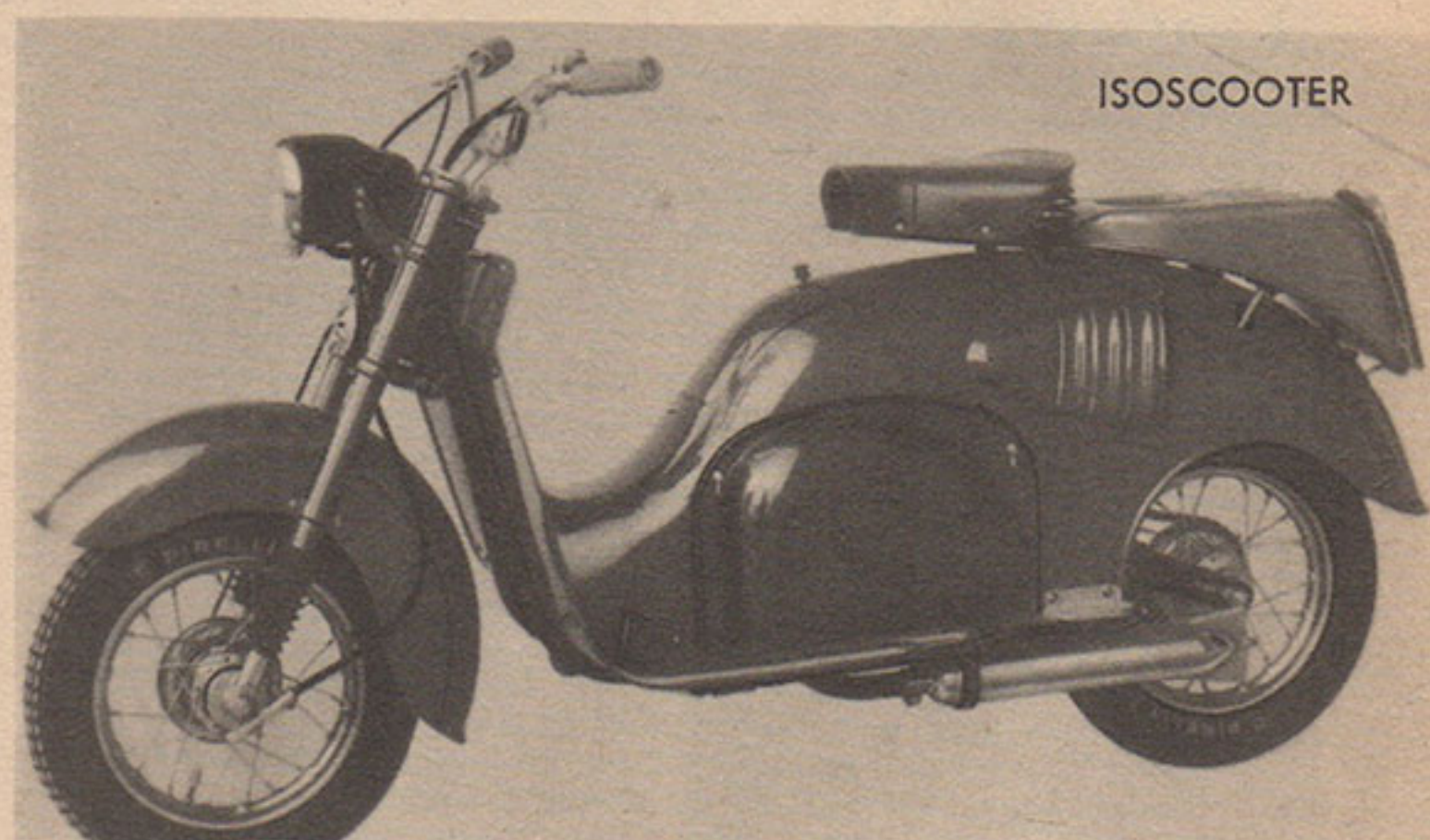
ISO 250

### ISO 250

Moteur de conception identique, mais porté à 250 cm<sup>3</sup>.

Suspension avant par balanciers et roue poussée, arrière par coulisseaux télescopiques.

Vitesse : 105 km/h.



ISOSCOOTER

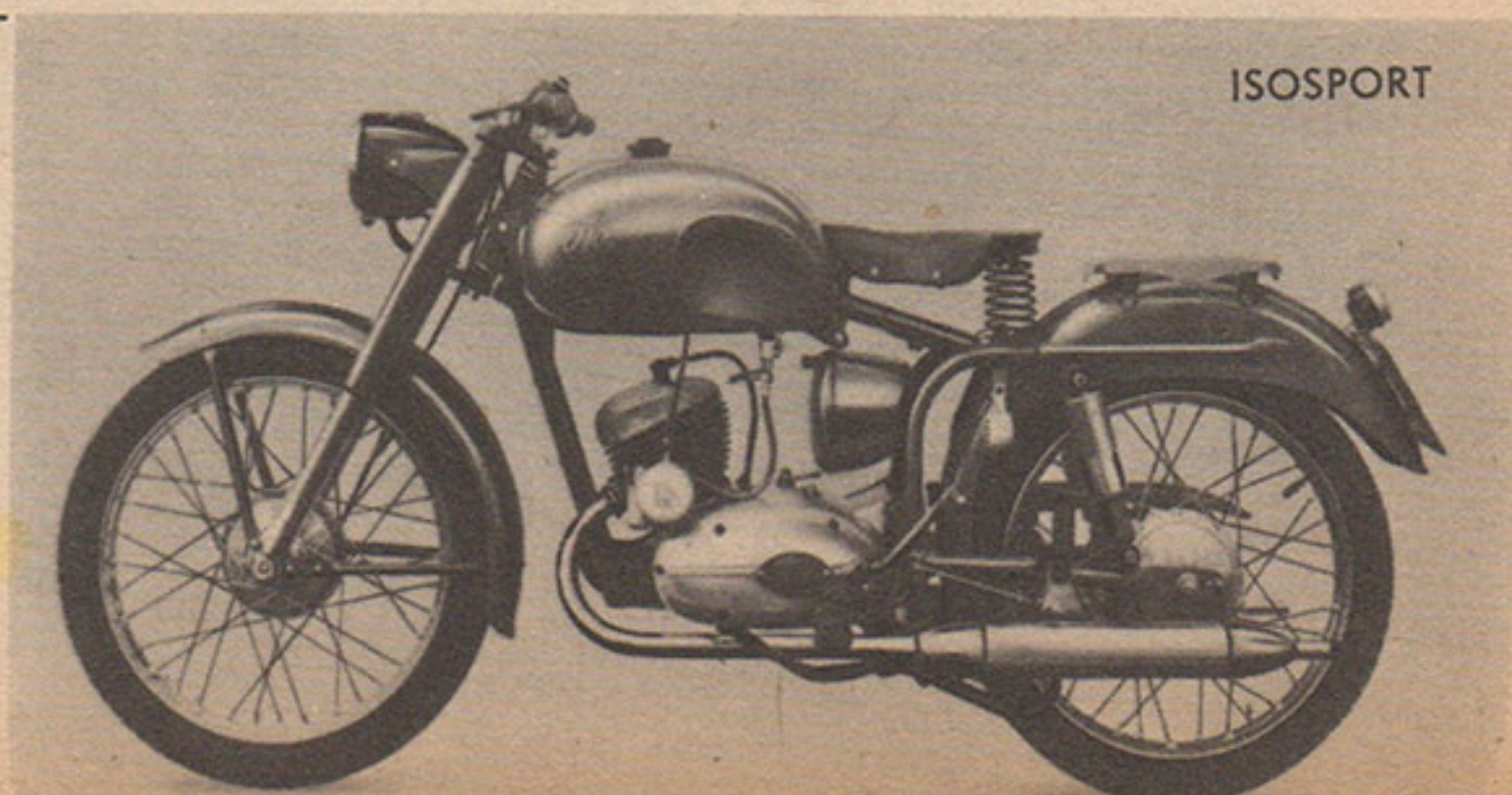
### ISOSCOOTER :

Même moteur que modèle C.

Châssis tubulaire et carrosserie tôle à Pneus : 3 × 12. Réservoir :

7,5 l. Suspension avant par fourche télescopique, arrière par bras oscillants.

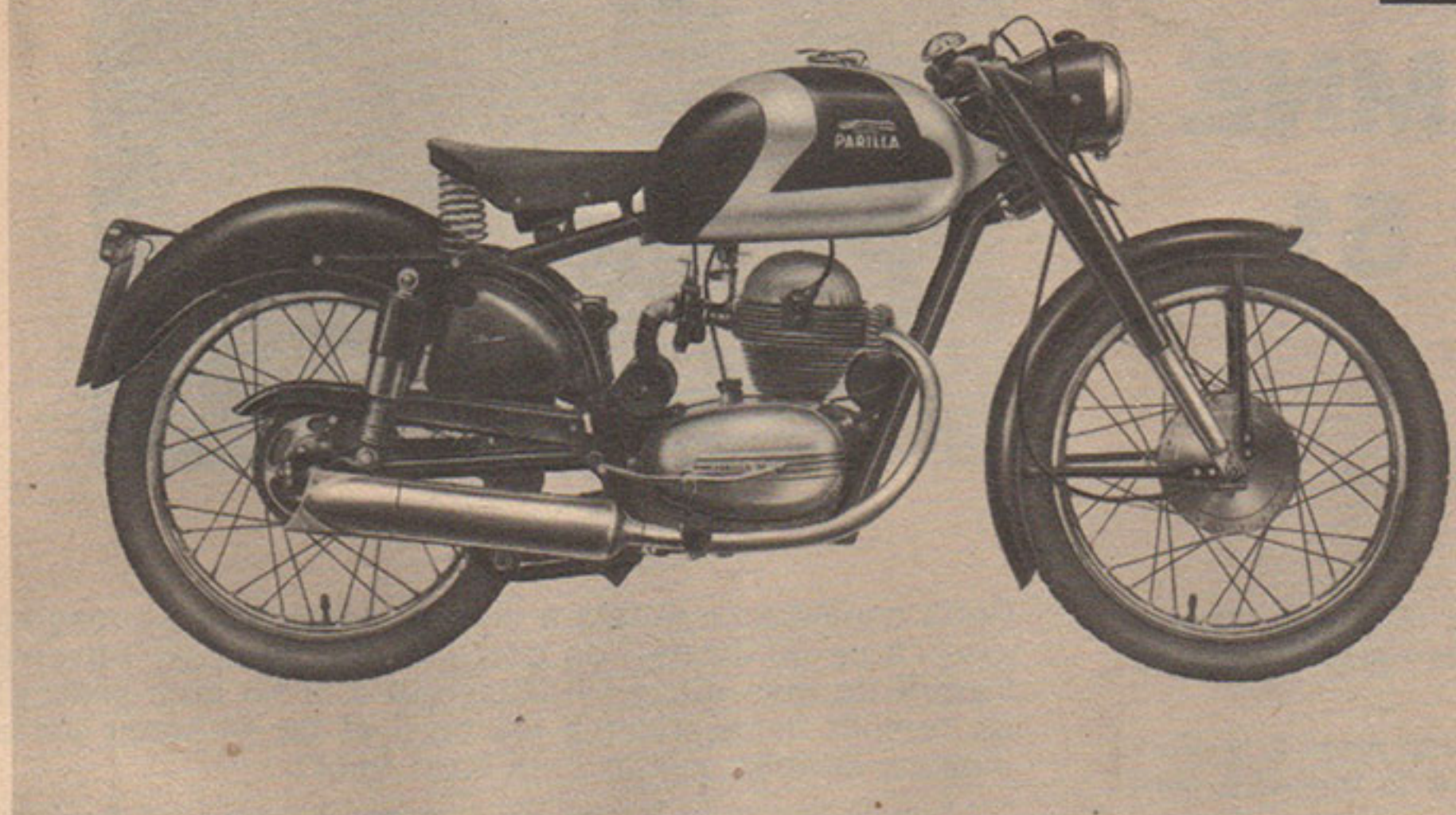
Poids à vide : 93 kg. Vitesse : 75 km/h.



ISOSPORT



## LE 98 cm<sup>3</sup> PARILLA

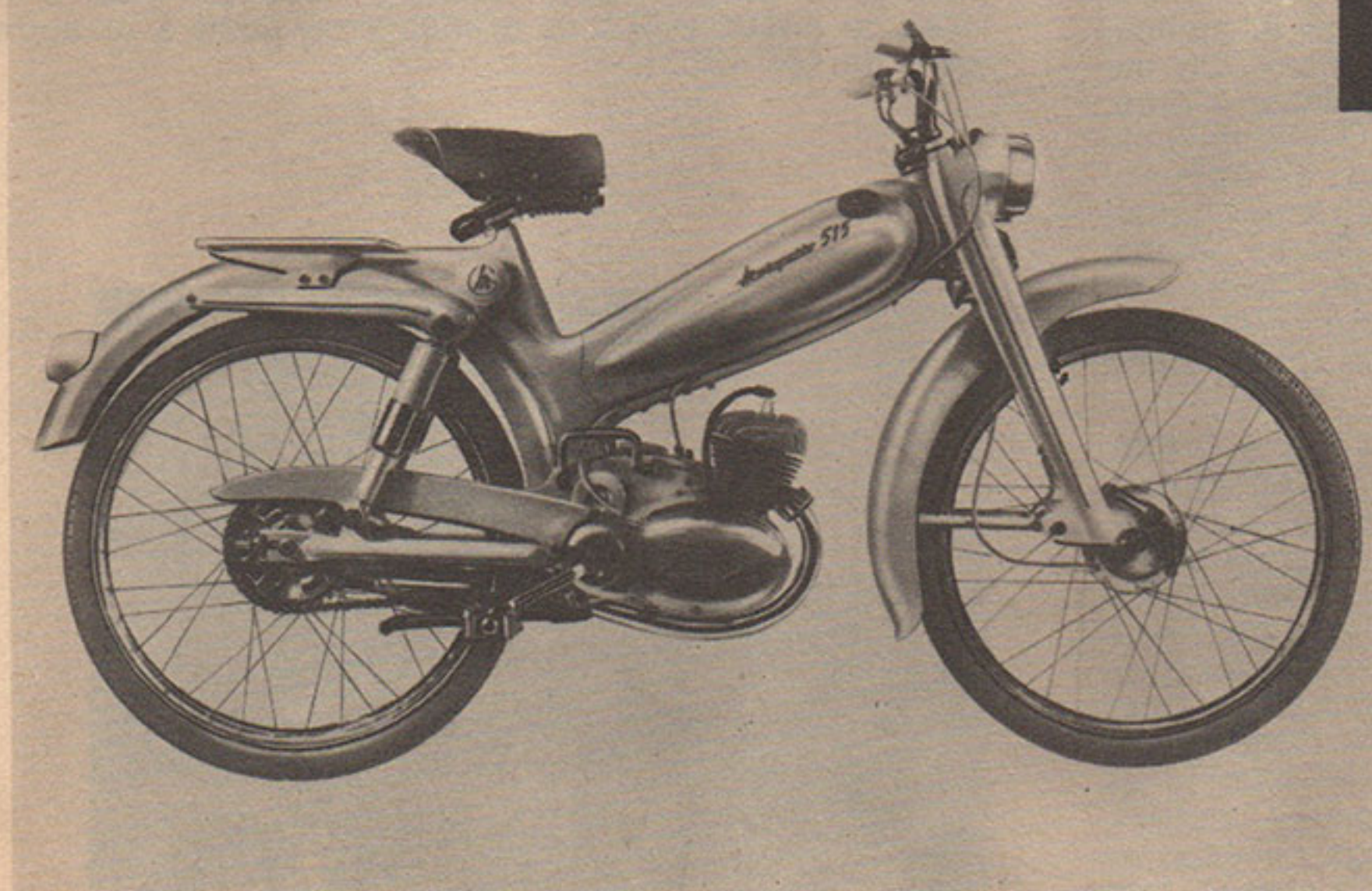


La Moto-Parilla a présenté au dernier Salon de Milan un 98 cm<sup>3</sup> de caractéristique suivante :

Moteur quatre temps à soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Course-alésage : 50 × 50. Rapport volumétrique : 7. Puissance maxi : 5,75 ch à 6.000 t/mn. Allumage par volant magnétique avec avance automatique. Carburateur  $\phi$  16 mm. Graissage par pompe. Réserve d'huile dans le carter. Embrayage à disques multiples dans l'huile. Boîte quatre vitesses. Rapport de transmission primaire : 2,67 ; secondaire : 3. Rapports moteur-roue arrière : 23,2, 14,8, 11,2, 8,5.

Cadre simple berceau. Suspension avant par fourche télescopique, arrière par bras oscillants avec amortisseurs hydrauliques. Freins centraux en alliage léger. Réservoir : 16 l. Poids à vide : 82 kg. Vitesse maxi : 85 km/h.

## MOSQUITO



Le nouveau cyclomoteur Mosquito utilise un châssis en tôle emboutie avec réservoir incorporé, une suspension avant par balanciers et roue poussée, et des bras oscillants à l'arrière avec amortisseurs hydrauliques.

Le moteur est le nouveau 50 cm<sup>3</sup> deux temps de la marque, bloc-moteur trois vitesses avec pédalier incorporé.

On admirera le fini et l'élégance de l'ensemble.



# MÉMOIRES DU CONDAMNÉ N° 865 CD 51

par J. C. HARRARI (SUITE)

*Le pauvre petit Vélosolex surchargé qui m'a supporté avec armes et bagages au long de l'archipel des Caraïbes, raconte ici son calvaire.*

*Dans une première partie, il nous entraîna jusqu'à la Martinique, et nous l'avons quitté alors qu'on le hissait à bord de l'avion à destination de la Guadeloupe.*

*Laissons la parole au condamné :*

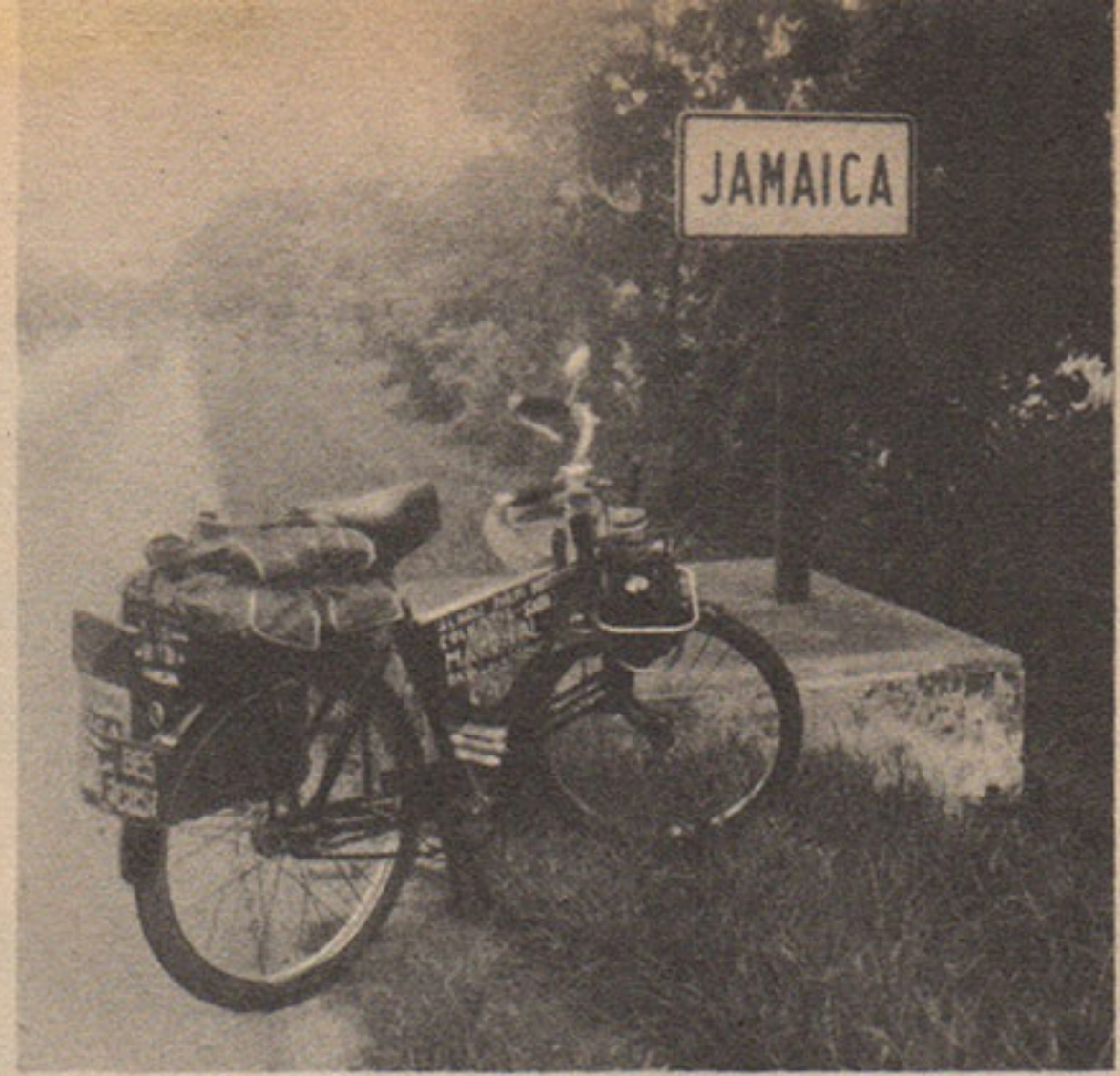
**J**e n'ai rien d'un engin aérien. Moi qui ne peut atteindre 35 km/h, j'avais cette fois fait du 600 ! Si mes cousins de l'usine me voyaient ! Le vol est court car les possessions françaises d'Amérique sont relativement proches les unes des autres (une heure et demie environ). En paquebot il aurait pourtant fallu une nuit, et plusieurs jours en voilier.

En risquant mon phare au hublot, j'aperçois entre les cumulus, des îlots encadrés de points blancs. Ces points blancs sont des voiliers des pêcheurs des îles, ils suivent la route des flibustiers des îles d'autrefois, et sont comme eux toujours à la merci des ouragans. On est étonné de voir rugir au-dessus un DC 6 B, engin barbare.

Les Caraïbes n'ont pas suivi le progrès pas à pas comme nous, mais ont glissé presque d'un coup de l'âge du voilier à celui du Clipper. De là ces aéroports modernes, neufs, parmi d'anciennes cahutes, ces pistes desservies en certains endroits, par un sentier. De là, de même, l'intérêt présenté par l'archipel.

La Guadeloupe ne se présente pas sous son meilleur jour quand on y arrive par air (comme tout le monde, d'ailleurs) ce à quoi j'allais devoir m'habituer. On me bourra après le jeûne du vol, d'essence douteuse et pure, de quoi aller chercher de l'huile en ville. Quelle indigestion, et quel supplice pour un deux-temps. Je retrouvai à chaque atterrissage un liquide différent, soupe tantôt mal passée, tantôt super-vitaminée trop riche en octane, et qui me fait tousser ! L'huile aussi change. J'avais déjà goûté l'huile de vidange, mais pas encore l'huile pour boîte de vitesses, Donax et autres. Et je roule quand même !

Quant aux mélanges ! Jean Claude en a mal à la tête, dans les pays de langue anglaise. Essayez donc de convertir 5 % en pintes, par gallons, sachant qu'une pinte, c'est-à-dire 1,75 l est contenu quatre fois dans un gallon si mes souvenirs sont exacts, et que donc le dit gallon soit 4,545 l qui est la mesure officielle, est trop pour mon réservoir, ce gallon ne devant pas être confondu avec le gallon style U.S. qui vaut, lui, les quatre cinquièmes du premier, le tout agrémenté de sous-multiples de la pinte pour mesurer l'huile, et des unités monétaires variées, de pence, shillings, pesos, pouds, dollars, francs, gourdes d'Haiti, et autres farthings nécessaires à connaître pour payer les 80 fr que je bois chaque fois.



Cette comédie se répéta à chaque aéroport, ou presque, jusqu'à ce qu'un trait de génie (il était temps !) traverse l'esprit de mon pilote : il s'aperçut à la fin qu'il suffisait de remplir le réservoir à ras bord et de se servir de la mesure donnée par le bouchon ! Idiot !

Mais je me suis laissé aller et me suis égaré à rêver de menus. Je ne suis pourtant pas un deux-roues gourmand, ni exigeant. Cependant, j'ai ramené des colonies un mal dans le cylindre... il n'y a pas de quinine pour les Solex !

Donc, nous arrivons à Pointe-à-Pitre. J'allais me montrer dans une foire où je fus très entouré, alors que Jean-Claude partait je ne sais où. Si le voyage est un plaisir pour celui qui est porté, l'optique n'est pas la même pour celui qui porte. Au retour, j'étais crevé. Un voyou m'avait en effet torturé. Voilà ce que c'est que de me laisser seul dans la foule.

Les îles Vierges sont un vrai paradis, nous allions nous en rendre compte de visu, manu militari ! Une charmante cabane fut mise à notre disposition, près de Frédériksted. La douceur des macadams américains, la rareté des véhicules plus dangereux que les charrettes, et ces sens uniques établis pour une circulation inexistante, quel repos ! Mais pourquoi fallait-il que l'on se méfie de moi ? Je n'ai rien de diabolique. Les agents rencontrés m'arrêtaient tous, mais, à la réflexion, je pense que ce devait être par curiosité. Dommage que la loi américaine qui exige immatriculation et permis pour tout véhicule de ma famille ne permette pas à mes frères de se multiplier dans ce pays charmant, où nous sommes si à l'aise, la distance la plus grande d'un point à un autre étant de 100 km.







Je « sens » le punch d'après la conduite de mon maître. Jean-Claude prétend qu'on devrait écrire une géographie des îles basée sur le goût des punches. Ce breuvage, très cher en France, n'a rien de commun avec le velours servi là-bas. Vous en donner la recette serait d'ailleurs un sacrilège. On ne comprend pas un punch, on l'apprécie, on le déguste (et on recommence). Il faut noter que là-bas, il semble que cela soit sans effet sur l'organisme car on élimine beaucoup et de plus, les matières premières fraîches aux îles, sont introuvables ici.

Donc, pour en revenir à notre géographie, il semble qu'à la Martinique, le punch « pensé » s'oppose au punch « senti » de la Guadeloupe, au punch « scientifique » des Américains, au punch « racleur » des Cubains, punch qu'ils partagent avec les Haïtiens. Quant au punch de la Jamaïque, nous sommes au Common Wealth, le punch y est une boisson « colored ». Buvez-y donc des boissons écossaises ou du Coca-Cola et autres Pepsi !

Le punch est une illustration du vieil adage : directement du producteur au consommateur. On n'y a droit qu'après 5 000 km d'océan !

Porto Rico marquera pour moi sous forme d'ouragan, dit « tornade ». Ces fléaux occupent régulièrement l'actualité de la zone. Ici, l'éloignement en fait des sortes de serpents de mer, mais sur place, c'est vraiment impressionnant. Je me pose une question à leur sujet : pourquoi donne-t-on toujours à ces « hurricans » des noms de jeunes filles ? Sont-ils à l'image des douces moitiés de nos amis d'outre-Atlantique ? (Si on me demande, je suis absent...) On parle en effet de cyclones Azelle, Aurore, Lucie et autres, mais jamais de bouleversants John ou Peter !

La trombe se traduit pour moi par un bain. Plein de boue, j'en avais besoin, mais quand il m'humecte délicatement la bielle, ça me fait drôle. Les humains sont malades pour moins n'est-ce pas ? Pour moi, pas de pitié, on me force le lendemain à grincer. Un bain de vapeur me permet de rejeter tout liquide et en route l'équipage ! On se précipite, c'est la fin de l'ouragan. Mais, comme disent les météorologues, une deuxième « formation » approchait. Sans avoir rien retenu, on attrape l'avion « presque au vol », comme un autobus.

Empoigné par deux hercules, je fus jeté tel quel dans la soute. Déparé de mes sacoches pendant le vol, mon essence vomie car on m'avait attrapé par les roues, la selle en bas, je fus calé au milieu de poulets vivants ! c'est indélicat... Alors, c'est ça l'existence paradisiaque décrite par les prospectus des compagnies aériennes ? Je n'avais même pas de hublot. Jean-Claude, lui, se reposait devant un quart de champagne ! Ce sont toujours les mêmes qui souffrent, les mêmes qui trinquent !

(A suivre.)

### Nouveaux brevets.

Dans son Bulletin mensuel, l'U.T.A.C. fait état des brevets marquants récemment déposés. Dans le numéro de février nous relevons :

Un brevet demandé par Fritz Kreiss (Allemagne) pour une boîte de vitesses automatique ;

Un autre, par Robert Maxwell (Dunlop), pour un support de siège arrière suspendu, articulé sur la partie postérieure de la selle du pilote ;

Un troisième par Dunlop (Angleterre), pour un pneu increvable grâce à l'incorporation dans la carcasse de l'enveloppe de boucles en fil d'acier enrobé qui s'opposent à toute perforation de la chambre à air.

### 104 silencieux.

Ce sont en effet 104 silencieux de diverses marques, subdivisés suivant les cylindrées courantes de la petite 50 cm<sup>3</sup> à la plus grosse qui sont soumis à l'examen d'un jury composé de techniciens des ministères, d'autres de l'industrie motocycliste. Il faut attendre leurs conclusions pour savoir si ces silencieux seront un peu plus muselés et si on réduira encore le nombre des phones qu'on leur avait accordés du temps de M. Dubois.

### Nouveaux guidons.

Le tube classique sera-t-il supplanté un de ces jours par un autre procédé, dans la fabrication des guidons. Il y a longtemps qu'on a fait des recherches et des tentatives en ce sens. Nous avons même vu autrefois des guidons composés ; de lames plates de ressorts, d'autres constitués par des faisceaux de corde à pianos nous en avons eu aussi en tôle emboutie. La maison C.L.B. que nous connaissons déjà pour ses diverses spécialités motocyclistes, a présenté un guidon en alpacoulé avec phare et compteur incorporés. Ce guidon aurait d'ailleurs subi victorieusement la série d'épreuves, d'essais et de contrôles des laboratoires de l'U.T.A.C.

### Encore un Neiman.

C'est en effet un antivol Neiman qui équipe la Contessa T.W.N.

Son montage au centre du guidon est, comme nous l'avons dit, discret et à la fois pratique.

La liste des marques qui ont adopté Neiman s'allonge ; nous aurons donc meilleur temps, bientôt, de signaler les marques qui ne sont pas encore munies de cet antivol.

### Les Tchèques participeront aux Championnats.

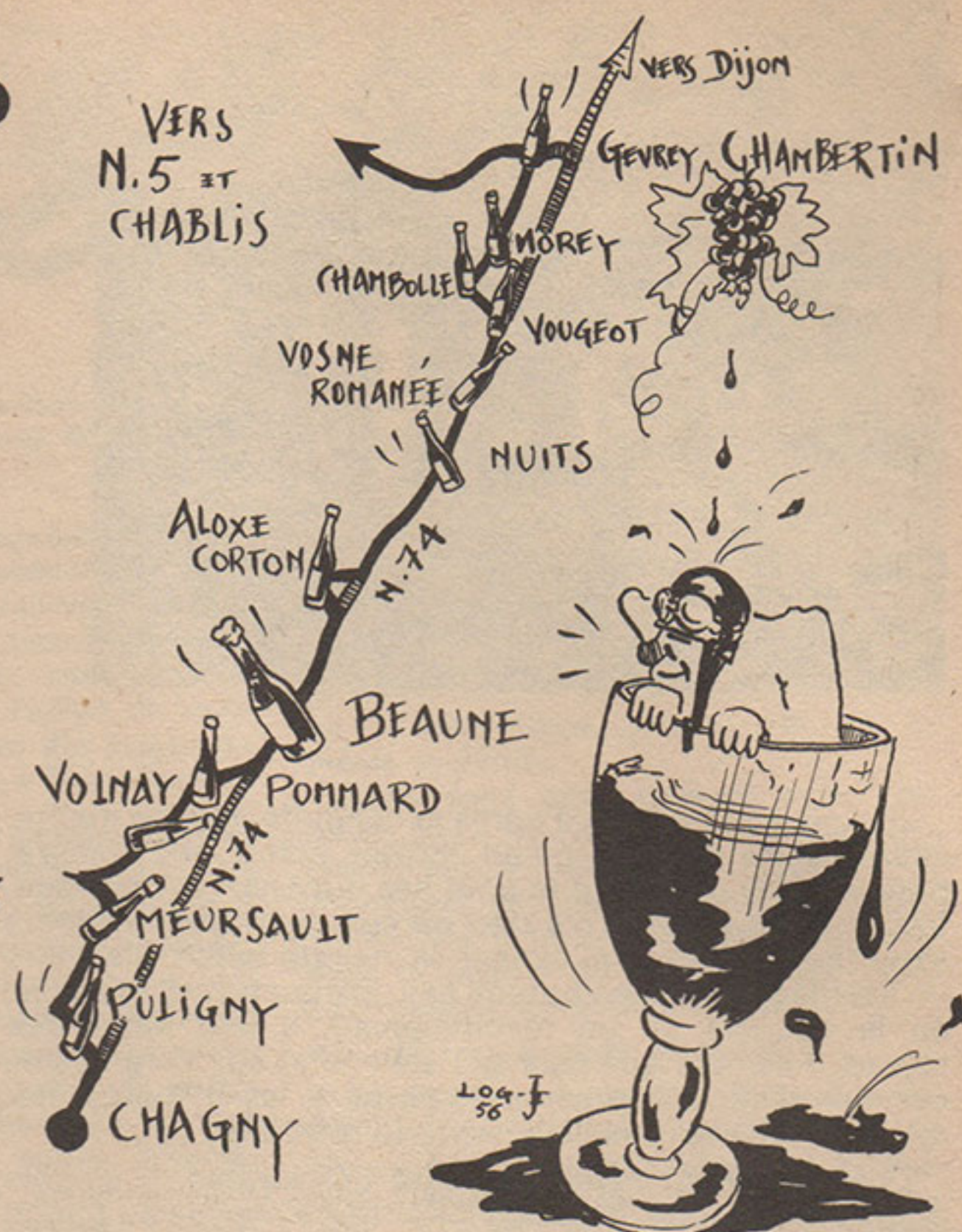
Les usines Iawa et CZ engageront des équipes officielles dans les grands « events » européens pendant la saison sportive 1956. Les équipes tchèques figureront dans les catégories solo 125, 250 et 500 cm<sup>3</sup> avec des machines carénées. Un prototype de la CZ-125 cm<sup>3</sup> était d'ailleurs exposé au Salon de Bruxelles.



de  
Villefranche  
à  
Chablis

(Suite)

in  
vino  
veritas



Si le Beaujolais se quitte, vers Chagny, l'esprit tout empli des harmonies voluptueuses du paysage et de sa douceur de vivre, la consolation vient très vite, aussi vite que l'écriteau qui indique :

« Beaune 16 km ».

Cet écriteau est un signe universel. Presque comme « Paris », « Nice » ou « Champagne ». Même les peuples dont l'écriture ne correspond pas à la nôtre, connaissent Beaune. L'appellation est, sans doute, heureusement complétée par « Hospice de ».

Bon nombre de personnes prennent cela pour un « hospice » pour rire ; une maison où le vin et l'amour règnent.

Le vin règne bien, à l'hospice de Beaune, et le produit de sa vente sert à y établir l'amour ; ce vénérable bâtiment est en grande partie à destination d'asile de vieillards et ce, depuis des siècles.

Mais avant d'arriver à Beaune, joyau de la Bourgogne, il faut se servir d'une route. Cette route des vins risque

d'être pour vous celle des désillusions si vous opérez comme le font la presque totalité des touristes.

Pour être déçu, il faut filer tout droit, de Chagny à Dijon, entre les rangées de platanes (magnifiques) qui bordent la route et derrière lesquels s'ordonnent les vignes précieuses et aristocratiques.

Vous pouvez rouler à 100 à l'heure et n'avoir vu... que des feuilles et des écriteaux marquant des « clos » ou des « propriétés », voire des « domaines ».

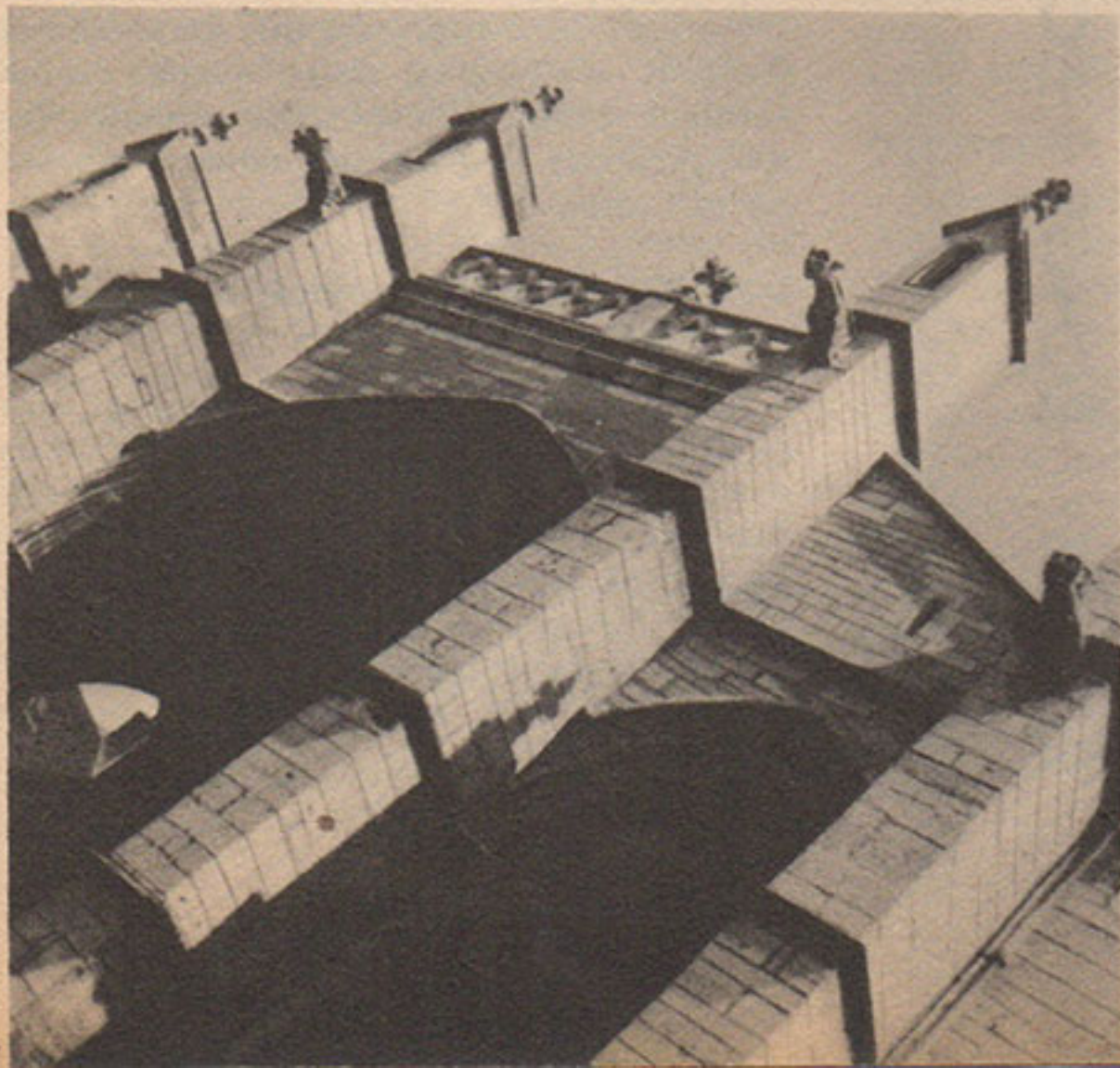
La réalité est plus profonde, plus sérieuse aussi.

Comme en Beaujolais, les « bourgs à vin » ne sont pas sur la route à grande circulation mais s'en tiennent modestement à l'écart. Pudeur ? Peut-être.

Les propriétaires de vignobles font une publicité parfois un peu trop visible, quoique bien gourmande, mais la vie se tient en retrait d'un tapage dont la royauté des vins n'a pas besoin du support.

Mettez là-dessus un ciel bourguignon, un peu lourd, un

**Beaune,**  
un porche qui s'élance.



**Village**  
de Bourgogne.





soleil qui assène de joyeuses bourrades dans le dos, une odeur de terre chaude et, si les paysages sont moins beaux qu'en Beaujolais et le climat plus ardent, la nature y est également moins précieuse, moins délicate, moins soignée.

Le Beaujolais est un ensemble de nuances, de touches discrètes et toujours heureuses ; la Bourgogne apporte la santé et la vigueur d'une région sans complication à la vie solide et séveuse.

Des villages bourguignons émane un charme prenant, profond par sa sagesse, son « bon sens » mais le vin (qui est la richesse, le blason et la raison d'être) risque de dépasser le plan commercial et peut apparaître à certains yeux comme une industrie.

Il y a, à côté de Gevrey, un panneau sur une adorable petite route. Ce panneau indique « Ici commence le Chambertin » et, une centaine de mètres plus loin, un autre panneau : « Ici finit le Chambertin ».

Nous connaissons des crus, ma foi plus petits, beaucoup plus petits (puisque ne dépassant pas les 2 ha) et où deux panneaux semblables risqueraient... de se masquer l'un l'autre.

Sur cette route des vins de Bourgogne, successivement nous avons les ravissements de :

La charmante localité de Puligny puis, par une petite route, nous atteignons *Meursault*. Puis, c'est *Volnay* et *Pommard*. Notons, au passage, le pittoresque de la route qui relie ces deux bourgs.

Voici ensuite *Beaune*, dont nous parlerons dans un instant, et l'étourdissante randonnée se poursuit avec *Aloxe-Corton* et *Nuits-Saint-Georges*. Une halte est nécessaire à Nuits, car il ne faut pas en prendre trop d'une seule lampée. La succession des villages célèbres risque... de monter à la tête et le cerveau doit être lucide pour affronter les noms qui suivent.

A l'écart de la N. 74, se trouve *Vosne-Romanée*. Mais c'est à *Vougeot*, célèbre par son clos, que l'on s'engage, par une départementale, à gauche, en direction de *Chambolle-Musigny*. De là, on passe, entre deux rangées de vignes, par *Morey-Saint-Denis* pour atteindre *Gevrey-Chambertin*. De cette ville, prendre la D. 31 en direction de *Chambœuf* et de la N. 5.

Bourgades laborieuses, souvent austères à l'approche des vendanges, villages morts, écrasés par le soleil dont l'emprise se fait sentir jusque sur les constructions, qu'il semble tasser contre la terre.

On peut affirmer qu'une grande partie de la population est dans sa vigne, soignant et cajolant son raisin, surveillant chaque grain de chaque grappe de chaque cep.

Il faut visiter ces bourgs entre 10 heures et midi et tenter de trouver, avec patience, un producteur qui consente à vous ouvrir les portes de son domaine, de sa cave. Ce sera moins facile qu'en Beaujolais, bien sûr ; mais si la confiance s'établit, que de joies cette visite peut amener !



Beaune constitue une halte indispensable (et gastronomique) dans ce circuit du vin (nous allions dire divin) et sa visite très approfondie s'impose.

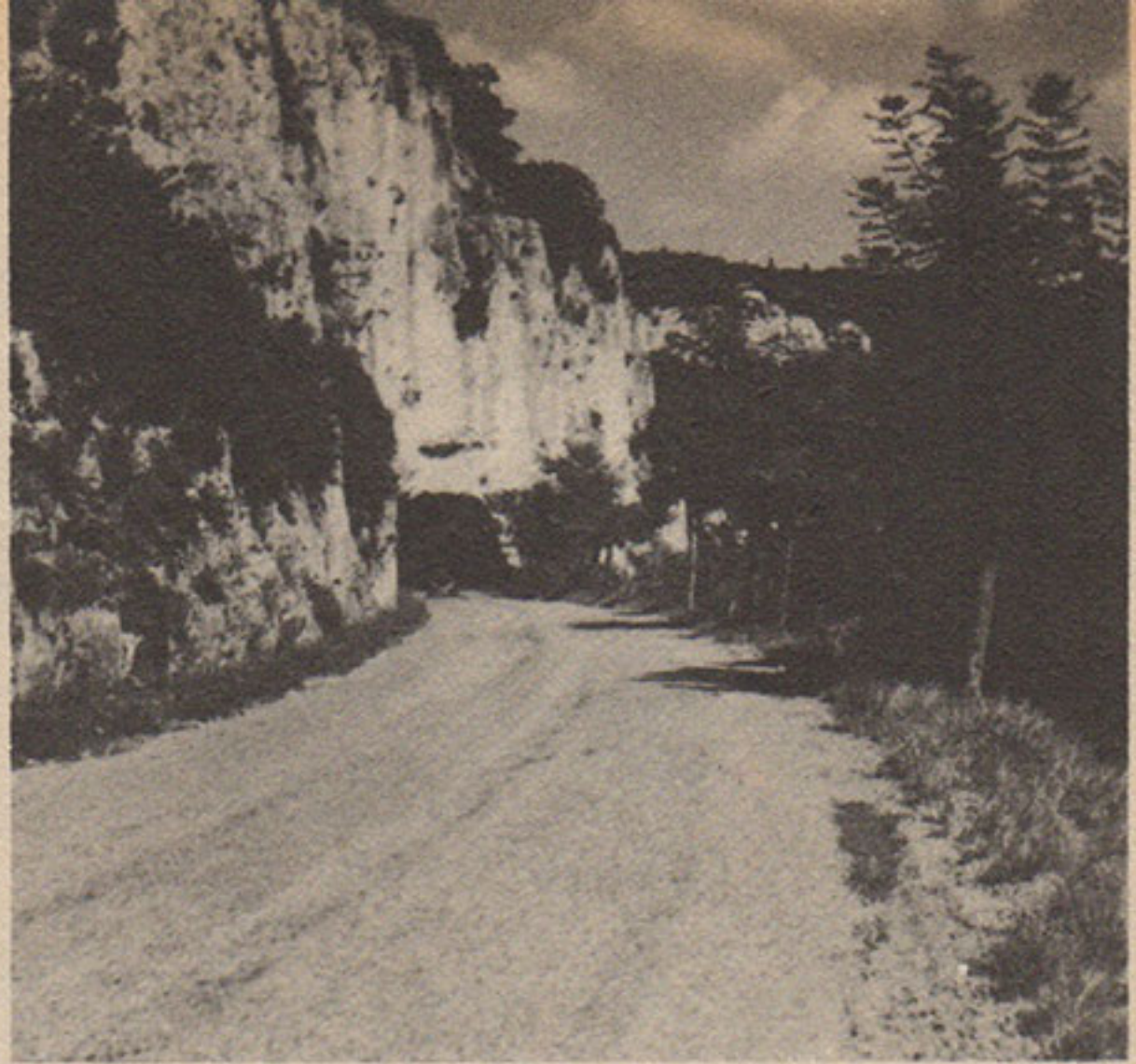
Nous ne retiendrons qu'un seul point, car tout, au demeurant, mériterait l'analyse : c'est l'hospice.

Le toit, restauré au début du siècle, est simplement beau, ainsi que le puits en fer forgé se trouvant dans la cour. Aucun qualificatif ne pourrait s'appliquer à cet hospice de vieillards dont la proportion n'a d'égale que son élégance.

Un bon point particulier est à donner à la cuisine où l'on a conservé, à côté des fourneaux ultra-modernes, la vieille cheminée en fer forgé et son grand tourne-broche (déjà) automatique. La pharmacie recèle également des trésors inattendus, telle cette belle collection de pots à médecines du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Enfin, des galeries reposantes permettent de goûter quelques instants de calme à l'abri du soleil.

La visite de l'hospice se fait à heures déterminées pour ne pas gêner les vieillards qui s'y reposent et il ne faut pas négliger ce point.



*Combe de Lavaux.*

De Gevrey-Chambertin à *Chablis*, car nous avons pris cette dernière localité pour terminer notre périple, la route surprendra plus d'un.

Gorges, parcours en lacets, vues saisissantes, rien ne manque pour donner l'illusion d'un paysage qui se voudrait impressionnant et qui a nom « Combe de Lavaux ».

Le sauvage de la nature est d'une telle intimité que, visiblement, les ravins et les falaises ne se prennent pas au sérieux. L'impression d'ensemble est que cette portion de pays pourrait former un tout petit Etat, indépendant, avec son relief particulier, imprenable ; son charme et son air adorablement « grande personne » désarmeraient tout agresseur.

Campez à Tonnerre et, le lendemain, rincez-vous la bouche avec un Petit Chablis, c'est la grâce que nous vous souhaitons.

LEGRAND-JACQUES.

*Chablis, dernière pointe du voyage vers laquelle les bras se tendent...*





# TRIAL

## CLAMART

**L**E 4<sup>e</sup> Trial d'hiver clamartois se déroula par un froid vif, sur un terrain sec et gelé par endroit. Les zones de « non-stop », balisées par des rubans, étaient nombreuses et certaines très difficiles.

Les concurrents étaient scindés en deux groupes; les « touristes » qui avaient à parcourir le matin deux fois un circuit de 7.500 km et les « trial-cross » qui devaient couvrir deux fois également une boucle de 12.500 km.

Malgré la température, un public nombreux et intéressé suivit l'épreuve; la nouvelle cotation des fautes, très simple, permettait un pointage facile des pilotes.

Delauné, spécialiste et virtuose, s'imposa aisément dans la catégorie touriste, mais fut handicapé l'après-midi par un incident mécanique, ce qui nous priva d'un beau match avec Guignabodet. Ce dernier pilote, également du M.C. Châtillonnais, fit preuve d'excellentes qualités, et se trouverait 1<sup>er</sup> du classement général, si celui-ci avait été prévu.

Bordio confirme par ailleurs sa classe, en terminant en tête du groupe « cross ».

Au vu des résultats, il semble que les petites cylindrées aient nettement pris l'avantage, sur ce terrain très accidenté; en effet, Delauné, Vacher, Guignabodet et Bordio pilotaient des 175 cm<sup>3</sup>.

## RÉSULTATS

### Catégorie Tourisme civils.

1. Claude Delauné, 26 pts (M.C.C.), sur Motobécane 175 cm<sup>3</sup>; 2. Schooman, 236 pts (A.M.S.C.); 3. Heuqueville, 259 pts (M.C.C.); 4. Vacher, 265 pts (M.C.C.); 5. Bordio, 293 pts (M.C.M.); 6. Goll, 307 pts (M.C.M.V.); 7. Marchand, 327 pts (M.C.C.); 8. Vallée, 331 pts (A.M.N.); 9. Cambis, 357 pts (M.C.C.); 10. Saintier, 509 pts (A.M.S.C.); 11. Mathieu, 620 pts (M.C.N.); 12. Bellefontaine, 797 pts (M.C.S.), etc.

### Tourisme militaires.

1. Guignabodet, 166 pts; 2. Gaussen, 330 pts; 3. Bardon, 417 pts; 4. Rousseau, 472 pts (tous du 1<sup>er</sup> E.R.T.); 5. Koster, 723 pts; 6. Faivre, 1.064 pts; 7. Castex (tous du 501<sup>e</sup> G.T.).

### Catégorie Trial civils.

1. Vacher (M.C.C.), 504 pts; 2. Letang (A.M.S.C.), 509 pts; 3. Tilliet (M.C.C.), 539 pts; 4. Schooman (A.M.S.C.), 590 pts; 5. Goll (V.C.M.V.), 624 pts; 6. Charrier (A.M.S.C.); 7. Marchand (M.C.C.); 8. Sautier (A.M.S.C.); 9. Gapin (A.M.S.C.); 10. Mauriot (M.C.C.); 11. Delauné (M.C.C.); 12. Sinclivier (R.M.C.); 13. Mandin (A.M.S.G.); 14. Tardiff (A.M.S.G.)

### Militaires.

1. Guignabodet (1<sup>er</sup> E.R.T.), 272 pts; 2. Gaussen (1<sup>er</sup> E.R.T.), 406 pts.

### Catégorie cross.

1. Bordio (M.C.M.), 279 pts; 2. Greneau (M.C.C.), 308 pts; 3. Forest (A.M.S.C.), 599 pts; 4. Châtillon (A.M.S.C.), 721 pts; 5. Heuqueville (M.C.C.), 753 pts; 6. Molton (M.C.M.), 773 pts; 7. Saint-Marc (M.C.C.), 788 pts; 8. Bazot (M.C.C.), 793 pts; 9. Housseau (M.C.M.), 802 pts; 10. Adnet (R.M.C.), 816 pts; 11. Moore (A.M.S.C.), 819 pts; 12. Frantz (C.M.S.W.), 876 pts; 13. Mesnarie (M.C.M.); 14. Bonabaud (A.M.S.C.); 15. Giraudon (A.M.A.); 16. Savy (A.M.A.); 17. Prévot (C.S.M.); 18. Heuland (C.M.S.N.), etc.

### Militaires.

1. Bardon (1<sup>er</sup> E.R.T.), 408 pts; 2. Rousseaud (1<sup>er</sup> E.R.T.).

### Challenge de la Ville de Clamart.

1. Moto-Club Châtillonnais.

### Challenge Théo-Delaune.

1. Marchand (M.C.C.).

### Challenge G.-Monneret.

1. 1<sup>er</sup> E.R.T.

### Coupe de l' « ÉQUIPE ».

1. Delauné (M.C.C.).



*Vacher,  
vainqueur de la catégorie « trial » civil,  
sur 175 cm<sup>3</sup> Puch, à Clamart.*







*Guignabodet,  
sur 175 cm<sup>3</sup>  
D.S. Malterre,  
démontra  
d'excellentes  
qualités  
à Clamart et,  
sur Peugeot, l'emporta  
à Ville-d'Avray.*

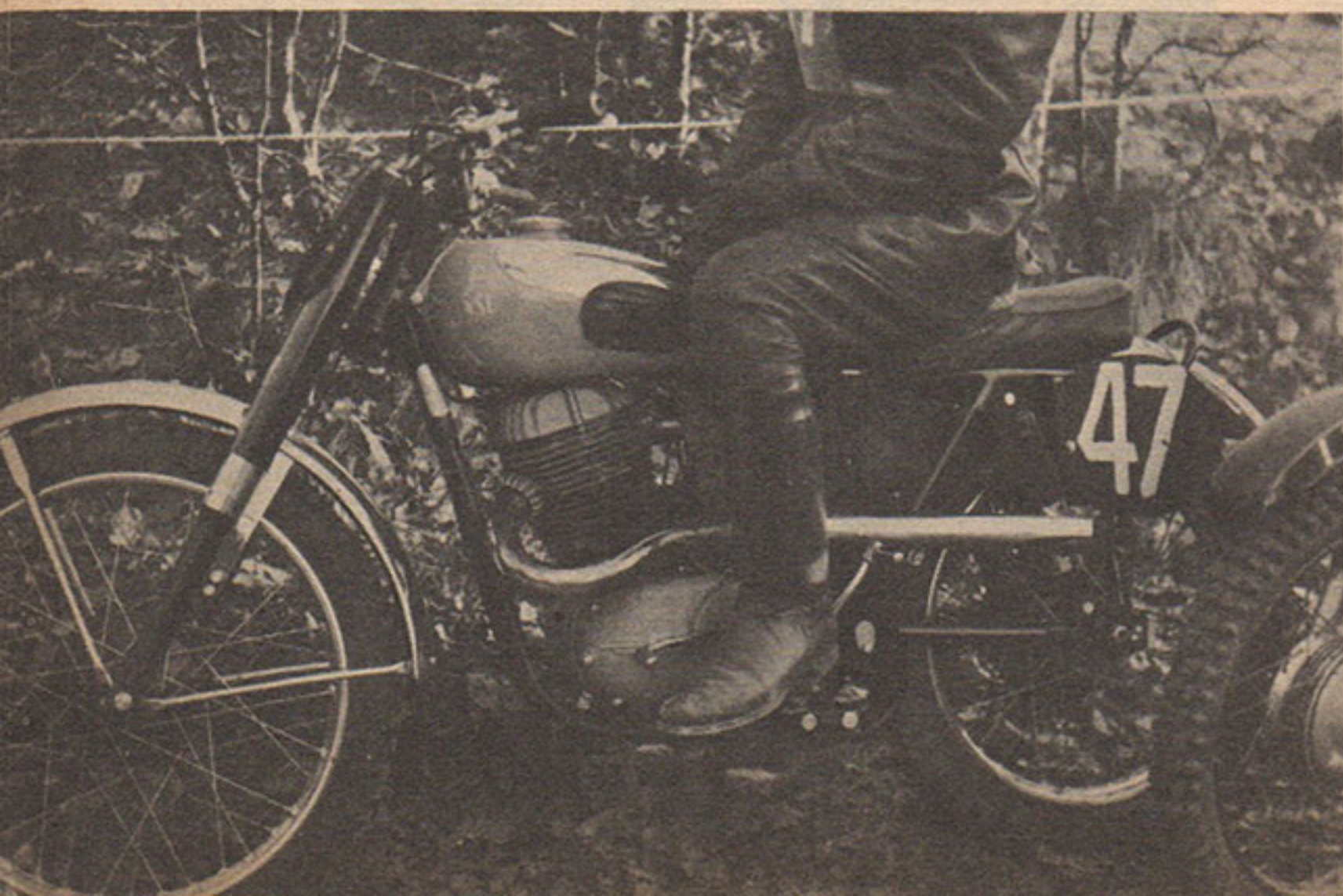


*Bordio emmène avec précision sa D.S. Malterre à la victoire, dans l'épreuve de Clamart.*



*Heuqueville, sur 175 cm<sup>3</sup> Gnôme et Rhône.  
3<sup>e</sup> de la catégorie « tourisme » à Clamart,*

*Belle réalisation de Meznarie, du M.C. Melun,  
autour d'un moteur 250 cm<sup>3</sup> N.S.U. « MAX ».*



*L'imposante stature  
de Delauné,  
vainqueur en  
catégorie « tourisme »  
à Clamart,  
et « trial » à Ville-d'Avray.*



# TRIAL

## VILLE-D'AVRAY

L'épreuve de Ville-d'Avray nous valu, la confrontation attendue entre Delauné et Guignabodet, en catégorie tourisme. Ces deux pilotes dominèrent d'ailleurs nettement la réunion, se partageant trois places de premier.

À nouveau les concurrents retrouvèrent un terrain difficile et gelé, notamment une grande descente particulièrement acrobatique. La conduite en finesse devait céder le pas, dans certains passages, à une négociation en force.

Guignabodet terminait en vainqueur du groupe tourisme devant Delauné, ce dernier accusant 18 points supplémentaires. En « trial », il s'assurait sa coutumière victoire, mais devançant seulement de 6 points le second, Gapin, de l'A.M. Saint-Cloud, tandis qu'en « cross », son rival Guignabodet enlevait encore une première place.

De même qu'à Clamart, les petites cylindrées se taillèrent la part du lion.

## RÉSULTATS

### Tourisme.

1. Guignabodet (1<sup>er</sup> E.R.T.), sur 175 cm<sup>3</sup> Peugeot, 10 pts; 2. Delauné (M.C. Châtillon), 28 pts; 3. Bordio G.M.C. Maisonnais, 44 pts; 4. Gausson (1<sup>er</sup> E.R.T.), 55 pts; 5. Heuqueville (M.C. Chât.), 63 pts; 6. Marchand (M.C. Chât.), 81 pts, etc.

### Trial

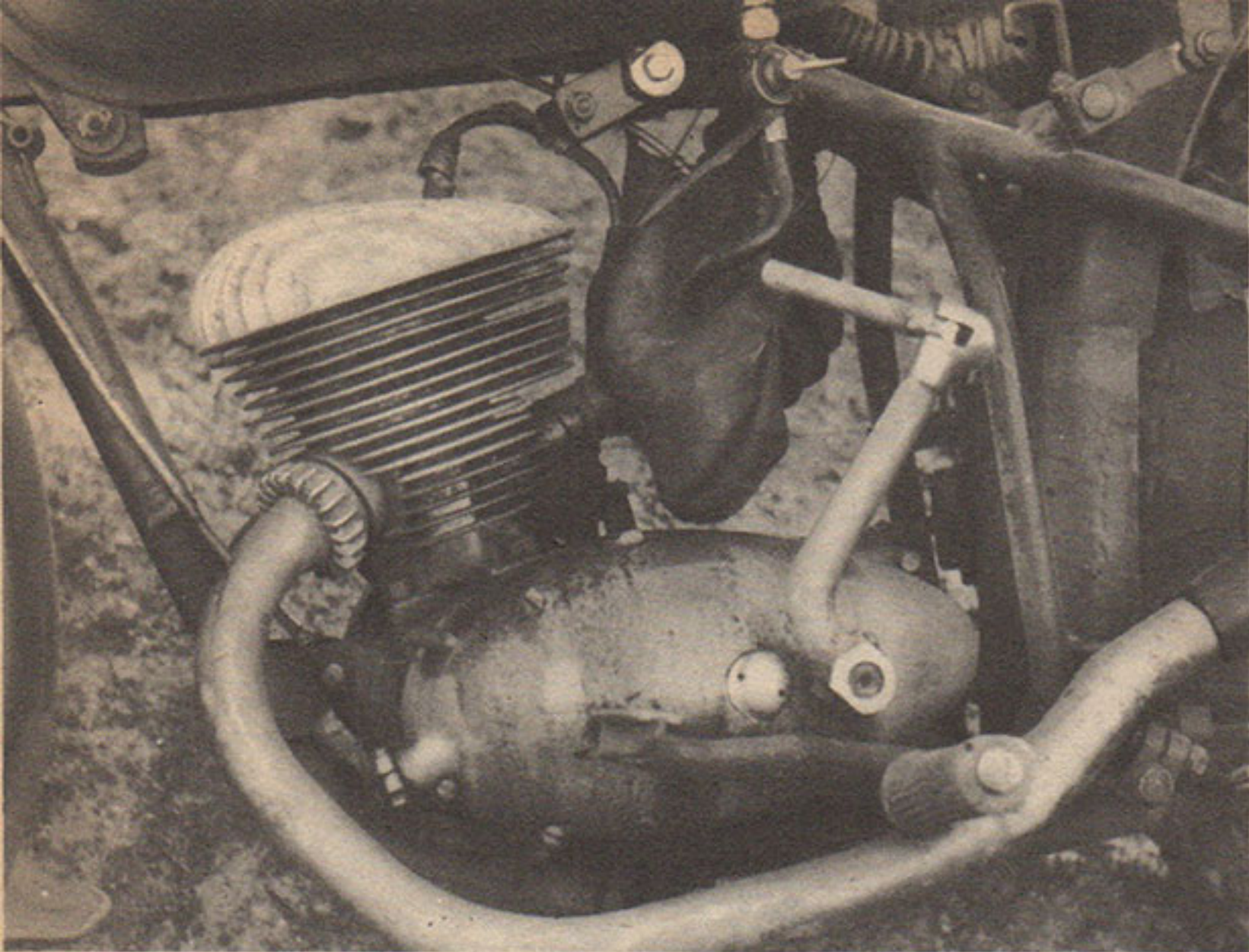
1. Delauné (M.C. Châtillon), sur 175 cm<sup>3</sup> Motobécane, 44 pts; 2. Gapin (A.M. Saint-Cloud), 50 pts; 3. Croizé (A.M. Saint-Cloud), 71 pts; 4. Goll (M.C. Velentigney), 88 pts; 5. Tardif (A.M. Saint-Cloud), 93 pts; 6. Sinclivier (M.C. Rouen), 97 pts; 7. Letang (A.M. Saint-Cloud), 111 pts, etc.

### Cross

1. Guignabodet (1<sup>er</sup> E.R.T.), sur 175 cm<sup>3</sup> Peugeot, 50 pts; 2. Gausson (1<sup>er</sup> E.R.T.), 66 pts; 3. Heuland (C.M.S.N.), 74 pts; 4. Forest (A.M. Saint-Cloud), 76 pts; 5. Bardou (1<sup>er</sup> E.R.T.), 94 pts; 6. Gourc (A.M. Saint-Cloud), 133 pts; 7. Moore (A.M. Saint-Cloud), 143 pts, etc.

### Challenge Interclubs.

1. A.M. Saint-Cloud (325 points); 2. M.C. Châtillonnais (338 points).



175 cm<sup>3</sup> Peugeot de l'armée, aménagée pour le trial.



Goll poursuit l'obstacle... et sans doute une mouche invisible!





**Vous devez avoir  
un indicateur  
de vitesse !**

ART. 173. DÉCRET  
DU 10 JUILLET 1954

**"JAEGER"**

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

**PRÉSENTE**

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

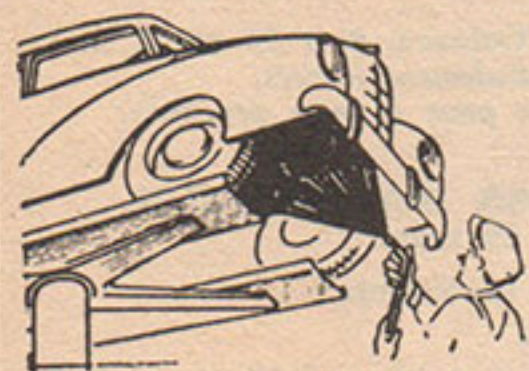
LA GARANTIE D'UNE TECHNIQUE ÉPROUVÉE  
Modèles pour chaque type de moto, scooter ou vélomoteur  
Pose facile sur guidon, fourche, potence, ou dans le phare.

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires



**JAEGER**

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET



**VOTRE  
SCOOTER  
MÉRITE  
LES SOINS  
D'UNE VOITURE**



Un SCOOTER doit être léger ; son habillage est fait de tôles minces. Elles souffrent du mauvais temps et des mauvaises routes. Faites VOUS-MEMES votre application D'INSON-ERGOS, l'insonorisant caoutchouté qui a fait ses preuves dans l'industrie automobile et qui protège efficacement contre la rouille, l'abrasion et les vibrations. Conservez le capital investi dans votre véhicule !

LE COLIS COMPLET CONTENANT  
INSON-ERGOS, DILUANT, NETTOYANT, OUTILS et petites fournitures  
FRS 1.950 taxes perçues (ou FRS B. 280 ou FRS S. 23)

Demandez-le à votre **Spécialiste du Scooter**  
ou écrivez au fabricant

**INSON - ERGOS**

ANTI-VIBRANT — ANTIROUILLE  
PROLONGE LA VIE DE VOTRE SCOOTER  
— PRESERVE SA VALEUR —

**ERGOS**

S.A.R.L. Cap. 7.500.000

**163, quai Aulanier**

ASNIERES (Seine)

GRES. 64-50 et la suite

**POURQUOI?**

**VOUS ADRESSEZ A :**



**MONNERET**

202 Records du Monde - 15 Championnats de France - 497 Victoires

**IMPORTATEUR EXCLUSIF**



**GILERA 300 cc**  
CHAMPION DU MONDE  
de 1952 à 1955  
300 cc Bicylindres  
310.000 Fr.



**A. J. S. 350 cc**  
CHAMPION DE FRANCE  
de 1949 à 1955  
350 cc Monocylindre 304.000 Fr.  
500 cc Bicylindres 360.000 Fr.  
600 cc Bicylindres 370.000 Fr.



**JAMES 250 cc**  
GAGNANT DE TOUS LES  
TRIALS ANGLAIS  
250 cc Monocylindre  
220.000 Fr.

**TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES  
ATELIER MÉCANIQUE SPÉCIALISÉ  
dirigé par les mécanos de leur service course**

Il a sélectionné pour VOUS, pour leurs qualités, tenue de route et fini :  
les célèbres vélomoteurs et motos PUCH - Gnôme et Rhône - D.S. Malterre  
le meilleur scooter VESPA et les cyclomoteurs PALOMA et RHONSON.

**VENTE A CRÉDIT EN 15 MOIS**

**PARCE QU'IL EST LE  
PLUS GRAND NOM FRANÇAIS  
DEPUIS 30 ANS ET QU'IL REPRÉSENTE  
LES MEILLEURES MARQUES  
MONDIALES  
DANS LEURS CYLINDRÉES**

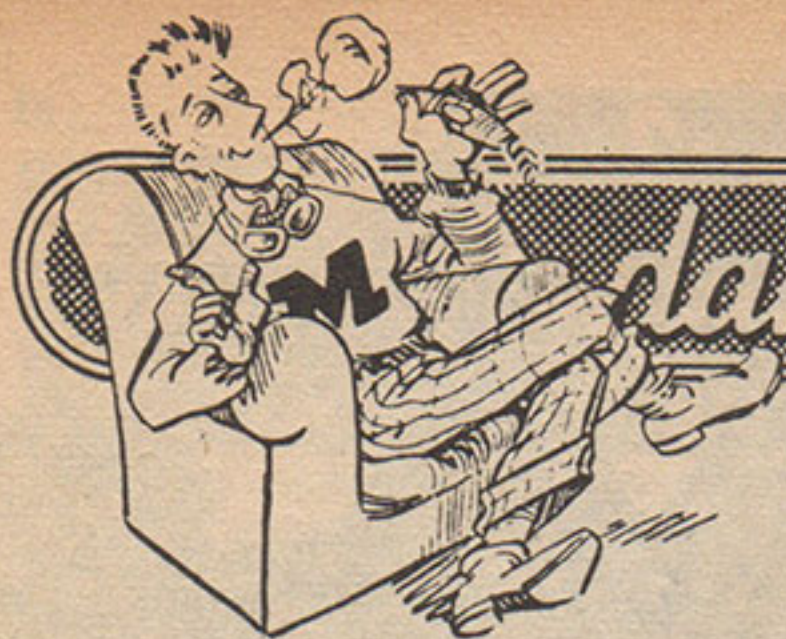
PARIS-CENTRE.7, 9, Boul. Beaumarchais.TUR. 96-56

PARIS-SUD.106, Av. Aristide-Briand . ALE. 21-71

PARIS-NORD.138, Rue de Tocqueville.WAG. 42-04

**ENVOI GRATUIT DE NOTRE CATALOGUE SUR DEMANDE**





## dans les CLUBS

### M. C. BANLIEUE NORD

Le Moto-Club de la Banlieue Nord a élu son nouveau bureau, composé comme suit :

*Président* : M. Bedu.  
*Vice-Président* : M. Devaux.  
*Secrétaire général* : M. Bourelie.  
*Secrétaire adjoint* : M. Bouvty.  
*Trésorier* : M. Noël.  
*Trésorier adjoint* : M. Leuridant.  
*Assesseur* : M. Vandenberghe.  
*Assesseur* : M. Henry.  
*Assesseur* : M. Vidal.  
*Directeur sportif* : M. Robe.

Nous vous informons par la même occasion des dates de nos moto-cross : le 25 mars, le 29 avril, le 23 septembre ; ces trois moto-cross sont internationaux.

### MOTO-CAMPING-CLUB-VAURÉEN

Le Moto-Camping-Club-Vauréen qui a son siège à Lavaur au Grand Café Glacier a élu au cours de son Assemblée générale son bureau pour 1956 :

*Président actif* : M. Pouilles.  
*Vice-Présidents* : MM. Louis Espinasse et Bernard Pontier.  
*Secrétaires* : MM. Meyssonier et Pradelles.  
*Trésoriers* : MM. Augé et Lagrange.

Son épreuve nationale de moto-cross renforcée d'éléments internationaux a été fixé au 19 août 1956.

### AUTO-MOTO-CAMPING-CLUB ALBIGEOIS

Au cours de sa dernière Assemblée générale, les membres actifs ont élu le bureau 1956 des grands Prix automobiles et motocyclistes (vitesse et moto-cross) d'Albi.

*Président général* : M. Basile Vors.  
*Vice-présidents* : MM. Brouzès, Peyrière, Alquier, Lautier.

*Secrétaire général* : M. Roger Clar (président de la section moto).

*Trésorier général* : M. Pierre Chabbal.  
*Archiviste* : M. Pierre Marambat.  
*Membres* : MM. Fages, Fabre, Durand, Bermond, Musson et Dagnas.

De nombreuses commissions ont été créées : organisation, finances, routes et travaux, sportive, publicité, presse, contrôle, santé, matériel.

Deux épreuves motocyclistes sont épinglées au calendrier 1956 de la F.F.M.

24 juin : Moto-cross national.

15 juillet : Circuit de vitesse international.

### MOTO-CLUB DU BASSIN HOULLER DECAZEVILLE

Composition du bureau du M.C.B.H. pour l'année 1956.

*Président* : M. Rigal André.

*Vice-Président* : M. Pharamond Jean.  
*Secrétaire général* : M. Rouzet André.  
*Secrétaire adjoint* : M. Moncet René.  
*Trésoriers* : MM. Mellis Maurice et Mougères Jean.

*Commissaires* : MM. Decremps, Blanco, Couffin, Moncet, Takessian, Delagnes et Pousade.

M. Gilhodes, l'ancien président, l'âme du Moto-Club depuis sa fondation avait démissionné par suite d'obligations personnelles, M. Gilhodes n'abandonne pas le club et reste membre.

La cinquième épreuve du Moto-Club du Bassin Houiller aura lieu le dimanche 1<sup>er</sup> juillet 1956 sous la dénomination 5<sup>e</sup> Moto-Cross national de Decazeville.

### L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ASSOCIATION MOTO-CYCLECARISTE DE FRANCE

L'Assemblée générale de l'Association Moto-Cyclecariste de France s'est réunie le 13 janvier 1956, à 21 heures, au Royal Villiers, place de la Porte Champerret, Paris (17<sup>e</sup>), en vue de l'élection du nouveau Comité. Le tirage au sort a donné les résultats suivants :

*Secrétaire* : M<sup>lle</sup> Colin Jeanne.  
*Vice-Président* : M. Mienée Georges.  
*Administrateur* : M. Rossignol Paul.

Le vote des sociétaires convoqués et présents a réélu le Comité entier soit :

*Président* : M. M. Vimont.  
*Vice-Présidents* : MM. G. Mienée, J. Jarry, F. Ulmer.

*Trésorier* : M. Coureau P.  
*Secrétaire* : M<sup>lle</sup> Colin J.  
*Administrateurs* : MM. R. Doux, P. Rossignol, M. Castagne.

### MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

(Tourisme - Sport - Camping)

Le M.C.C. a réuni le 5 février ses sociétaires en sa vingt-quatrième Assemblée générale statutaire, les membres actifs présents ont adopté à l'unanimité tous les rapports qui leur furent présentés prouvant l'importante activité du club, puis ils élurent à bulletins secrets les Comités d'honneur et actif qui sont ainsi composés pour l'exercice 1956 :

**Comité d'honneur.**  
*Président* : M. Edouard Depreux, député de la Seine, ancien ministre.

*Vice-Présidents* : MM. Marcel Chrisostome, maire de Châtillon, Georges Monneret, Marcel Perrin, Robert Kiene, Clément Garreau.

**Comité actif** (composé de 16 membres).

*Président-Fondateur* : M. Cantalice Gabriel.

*Vice-Présidents* : MM. Dourlans Henri, Jeannin René, Raby Jean.

*Secrétaire général* : M. Lafosse Édouard.

*Secrétaires adjoints* : MM. Pelisson Maurice, Duhamel Lucien.

*Trésorier général* : M. Podevin René.

*Trésoriers adjoints* : MM. Busière Arthur, Porchet René.

*Délégué à la Presse* : M. Dolique Richard.

*Délégué au Tourisme* : M. Giat Roger.

*Délégué au Sport* : Yvetot Georges.

*Délégué au Camping* : M. Boussion Georges.

*Délégué aux Fêtes et Propagande* : M. Gelot Bernard.

*Délégué Section cyclomoteurs* : M. Toussaint Louis.  
*Délégué titulaire à la L.M.I.F.* : M. Lafosse Edouard, secrétaire général.

*Délégués suppléants à L.M.I.F.* : MM. Giat Roger et Yvetot Georges.

Notre trésorier-fondateur Marcel Boulet qui assumait ses fonctions depuis vingt-quatre ans étant démissionnaire pour raisons de santé a été nommé à l'unanimité trésorier honoraire en récompense des nombreux services rendus au club. Enfin ce Comité de direction sera épaulé dans ses travaux par diverses Commissions de Travail.

Rappelons qu'à partir du mois de mars les réunions amicales reprendront *bi-mensuellement* et qu'elles se dérouleront les premier et troisième vendredis de chaque mois (au lieu du jeudi précédemment). Prochaines séances le vendredi 2 et vendredi 16 mars à partir de 21 h au siège social 47, rue Gabriel-Péri, Chatillon.

### M.C. MAINE

La section sportive du Moto-Club du Maine a décidé, au cours de son Assemblée générale du 11 courant, une modification de son Comité sportif, qui se trouve ainsi constitué :

*Président* : M. Migault.  
*Vice-Président et dirigeant sportif* : M. Maffrand.  
*Secrétaire* : M. Dubois.  
*Trésorier* : M. Dutertre.

*Commission sportive* : MM. Davy et Colin.  
 Le siège social reste fixé au Café du Nord mais le Secrétariat, en ce qui concerne les questions sportives, est transféré 20, rue de Paris, Le Mans.

### LES ÉLIMINATOIRES DU 28<sup>e</sup> « BOL D'OR »

La Fédération française de Motocyclisme, dans sa dernière réunion a décidé de changer la date des éliminatoires du 28<sup>e</sup> Bol d'Or Motocycliste, du 25 mars au 8 avril 1956. Cette course de déroulera donc avec le concours de l'U.S.A., qui fera disputer ce même jour sa course Automobile.

La F.F.M., a décidé également que cette intéressante épreuve compterait pour les Championnats de France « Nationaux ».

Renseignements, engagements, et règlements chez M<sup>lle</sup> Colin, 5, square Neuilly-Château, à Neuilly-sur-Seine. Tél. SABlons 63-99.

### MOTO-CLUB DE PARIS

18 Neauphle-le-Vieux, 80 km.

Par l'autoroute jusqu'à Trappes ensuite à droite la N. 12 jusqu'au croisement de la D. 42 et à droite dans les bois.

*Départ* : Porte Saint-Cloud, 13 h 30.  
 25 Monthéry-Épingle du Fay. Éliminatoires du Bol d'Or.

*Départ* : Porte d'Orléans, 8 h 30 et 13 h.  
 Les isolés sont cordialement invités.  
 CAMPEURS c'est pour le mois prochain.

### MOTO-CROSS D'ARGENTEUIL

25 mars

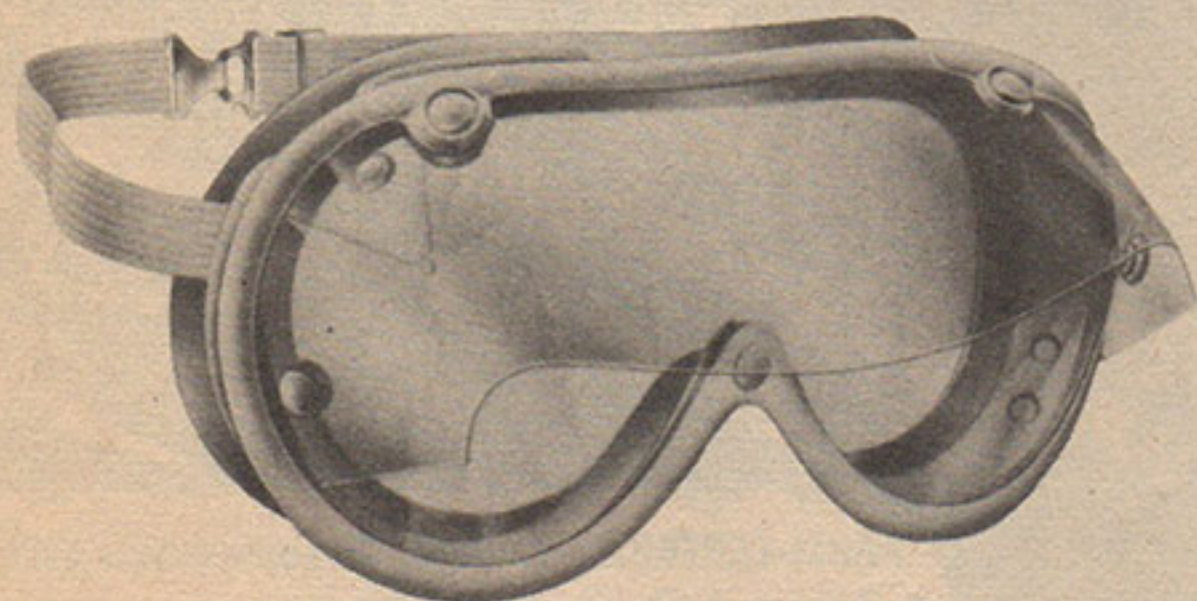
Voici le plateau de la réunion :

#### Catégorie INTER :

Les Anglais Cheney et Nex ; l'Allemand Kohler ; les Français Frantz, Jacquemin, Mélioli, Vouillon, Brassine, et peut-être le Belge Leloup, officiel Gilera pour 1956.

#### Catégorie Nationale :

Zacharie, Roux, Amédéo, Martin, Drobecq, Legrand, Bernot, etc.



## LUNETTE SLALOM A.P.P.

permettant de rouler par tous les temps

ÉCRANS AMOVIBLES \*

ANTIPLUIE

ANTISOLEIL

ANTIPHARES

Peut se porter par-dessus des lunettes d'optique  
 La lunette de moto et de scooter la plus complète à ce jour

3 LUNETTES EN UNE SEULE

Fabriquée par les Établissements **H. GRAND-CHAVIN-LAMY**

LES ROUSSES (Jura) — Réclamez-la chez votre marchand habituel



# SILENCIEUX WILMAN

*1<sup>er</sup> Toujours et partout!*

1<sup>er</sup> Prix au dernier concours  
du T.C.F. et au concours précédent

1<sup>er</sup> Prix au concours international  
de silencieux organisé à Berne par la F.M.S. en 1953



Tous les 1<sup>er</sup> PRIX dans toutes  
les catégories au dernier concours  
de la F.F.M. en 1954

Les essais effectués aux Laboratoires de l'U.T.A.C.  
ont prouvé la supériorité des appareils WILMAN  
au point de vue silence et puissance du moteur.

SILENCIEUX D'ADMISSION POUR 2 TEMPS

WILMAN 1 et 3, rue d'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

# SALON INTERNATIONAL DES PLASTIQUES

OYONNAX (AIN) FRANCE

19 - 24 AVRIL 1956

1<sup>re</sup> section. — Machines - Matériels  
Outillages - Matières premières (plus  
de 120 exposants de toutes régions)

2<sup>e</sup> section. — Tous les objets  
manufacturés (plus de 150 expo-  
sants de toutes régions)

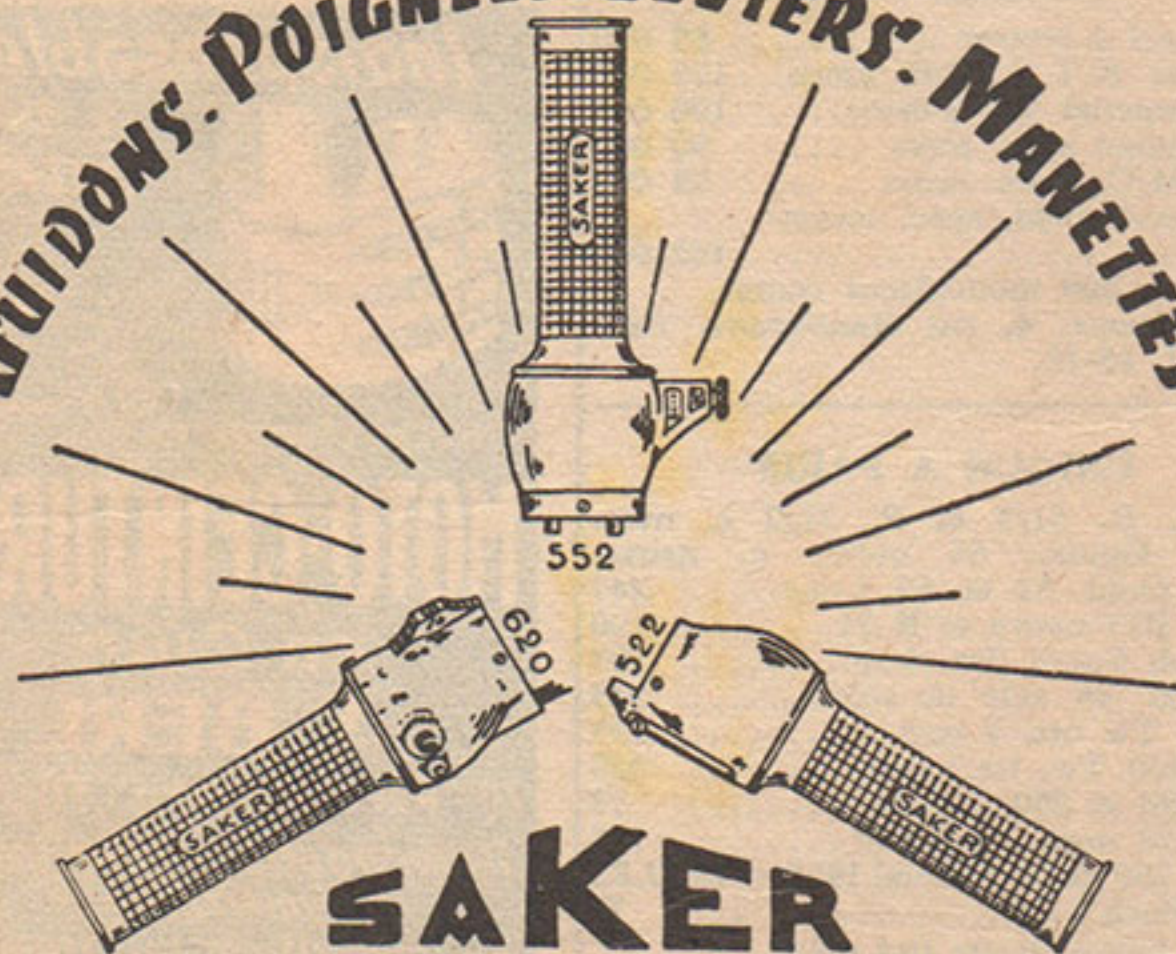
CATALOGUE OFFICIEL envoyé franco sur demande  
(après la manifestation) contre :

150 fr. pour les deux sections.

100 fr. pour une seule (spécifier).

Règlement selon convenance (C. C. P. LYON 3429-88)

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES



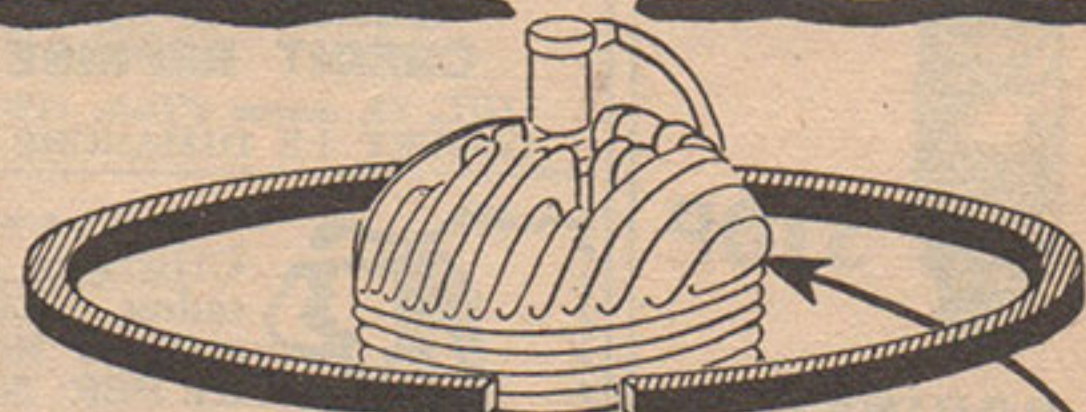
**SAKER**

POIGNÉES  
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES  
PAR VIS



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

a refroidissement par air

152



**BORGO**

"Qualité supérieure"

"Renommée mondiale"

S.A.F. cap. 72.000.000 Frs.

TURIN  
(Italie)

NEUILLY  
(Paris)

BILBAO  
(Espagne)



## DIVERS

Ch. jeune dynamique, posséd. voiture, désire créer portef. ou relever sect. B-du-Rh., Sud-Est, access. moto. Etudie toutes propositions. *Ecrire à Motocycles.*

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

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

## ACHÈTE PLUS CHER

Toutes motos et scooters. **F.A.M.**, 10, av. de Saint-Ouen (18<sup>e</sup>) (angle av. de Clichy).

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

Achat paiement immédiat. Scooters, motos, *Moto Record, 151, rue Marcadet, Paris (18<sup>e</sup>). MON 24-40.*

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

## 100 MOTOS SCOOT

av. 10 000, ttes pièces occas., 157, av. du Maine (14<sup>e</sup>). *Ouv. dim.*



TUBO STOP

LE ROBINET  
ÉTANCHE  
et  
IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

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

50 VOITURES DISPONIBLES, repr. moto, comme 1<sup>er</sup> versement. *Gil, 83, avenue d'Italie, Paris (13<sup>e</sup>). Ouvert dimanche.*

**GARANTIE  
CONTRAT  
CRÉDIT IMMÉDIAT  
18 MOIS  
100 AUTOS**

Spécialiste 4 cv av. 20 000. 7, rue de Montreuil, Pantin. M<sup>o</sup> Eglise, ouvert dimanche, 244, rue du Mesnil, Asnières (4 routes) ouvert dimanche.

Demandons Jeune homme, libéré du service militaire, instruction B.E., pour stage préparateur pièces détachées et accessoires moto, en vue devenir représentant. S'adresser au bureau du journal qui transmettra.



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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

SUSPENSIONS AR.

HYDRAU-

LIQUES



6, rue Georges-Lacaud

COURBEVOIE (Seine)

DEF 27-87

A vendre un lot de **CARROSSERIES COMPLETES** en forme, pour voitures 3 roues ou 4 roues. S'adres. *Biplex, 45, rue E.-Dolet, Cachan. ALE 34-41.*

**MON AUTO C/MOTO  
VIL 09-21  
ECA, 7, r, Montreuil, Pantin**

**SANS PREMIER  
VERSEMENT  
GRAND CHOIX  
MOTOS  
SCOOTERS SOLDÉS  
SIDE-CARS A PARTIR DE 5 000 FR  
GARANTIE 3 MOIS  
CRÉDIT REPRISE  
GIL, 83, avenue d'Italie (13<sup>e</sup>).  
OUVERT LE DIMANCHE**

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

**VOITURES**  
Toujours 50 petites voitures revisées, reprise moto. *Crédit, R. Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.*

**ECHANGE**  
Offre motos toutes marques, contre stock pièces détachées d'occasion. *Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin.*

**TOUTE LA PIÈCE  
GNOME-RHONE**  
Réparation par spécialiste pièces dispon. CV2-AX2-X-V2-Junior, Major, Supermajor, Boîtes vitesses, Moteurs, Ponts AR, fourche. Expédition province. **LU-TECE MOTOS, 29, r. Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris (5<sup>e</sup>). GOB 84-95.**

**VENTES**  
Vd urg. 650 cm<sup>3</sup> **B.S.A.** A 10, sept. 1953, 33 000 km, noire pneus neufs, 225 000. *Renesco, 186, av. Jean-Jaurès, Paris.*

Part. vds : **MATCHLESS TWIN 50 G. 9**, b. ét., 160 000. **B.S.A. cross 500 G.S. 54**; b. ét., 190 000. *Ecr. Journal.*

**T.W.N. 250, BDG, BDGH, BDGS, 250 Victoria, 125 T.W.N., BDGH, 350 T.W.N. Boss, Zundapp KS 601** sport av. side. *Station service L. François, 88, r. des Rosiers, Saint-Ouen. Tél. ORN 79-61.*

**PIECES D'OCCASION MOTOS  
TOUTES MARQUES**  
moteurs, boîtes, carters, pignons, pneus, magdyn, échange standard fourches et cadres. 200 motos et 50 sides, bas prix. Lots pour mécanos. Epaves à remonter. 10 Peugeot 175 ét. nf, 65 000 pièces.

**COURSE - CROSS**  
250 Guzzi à reviser ..... 85 000  
Vélocette K.T.T., 165 km/h. 175 000  
New Imperial 350 d'usine.... 100 000  
200 Monnet spéc. cross ..... 90 000  
175 A.M.C., spéc. cross ..... 75 000  
350 Roy.-Enfield, spéc. scram-  
bler ..... 165 000  
4 Racers, 500 monoplaces course.  
*Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.*

**UNIQUE A PARIS**  
**B.M.W. R. 51j3 et R. 51j2 c. nves.**  
**B.S.A. Golden 55 oscill. c. neuve.**  
**B.S.A. Gold. 54 et A7 Luxe..... 245**  
**B.S.A. B33 neuve et B 31 ..... 190**  
**Triumph Speed Tw, imp..... 235**  
**Sunbeam S8 side ou solo..... 245**  
**Norton Tw osc. à part. .... 195**  
**Royal 500 Tw, tte beauté ..... 225**  
**Jawa 350 et 250 à partir ..... 75**  
**Puch 250 impec. à partir ..... 135**  
**Csepel 250 et G. Herstal 1955 + 25 D.K.**  
**W. et Puch à part. .... 70**  
+ 100 motos divers ttes marq.  
+ 50 vélomot et scoot. ts px.  
A liquider à perte

50 motos et vélomoteurs divers Harley, Indian, N.S.U. D.K.W., B.S.A., Horex, Norton, etc. à partir de 10 000 fr comptant.

**ALAZARD,**  
47 bis, av. de Clichy (17<sup>e</sup>). (Métro La Fourche.) (Dans passage coté cinéma.) (Accès et parking dans la cour.)

**B.S.A. 250, C. 11 GL. Frappart, 3, av. Foch, Epernay (Marne).**

Plus offrant **175 Malterre A.M.C.**, impec. *Henry, 6, bd de Vincennes, Fontenay-sous-Bois.*

**B.M.W.R.12, 2 carb. orig. avec grand side** Préc. can. méc. et prés., tout en excel. état, vend en tout conf. *Carnevali, 52, r. Pierre-Joigneaux, Bois-Colombes (Seine).*

Vds, cse mal. **350 T.W.N. Boss** avec équip. 200 000 fr. *Ecrire à : G. Maurin, 7, rue Célou, 7, Lyon (4<sup>e</sup>).*

**B.M.W. R.S. 1/3**, machine garantie par vendeur, équip. compl., t.-sad, 2 ribbed neufs, occas. unique pour connaisseur sérieux. *G. Rehn, 20, r. République, Besançon.*

**Urgent vds B.M.W., R. 50**, sept. 1955, 11 000 km, nombr. access., parf. état, au plus offrant. *J.-J. Lépine, Tassin, (Rhône). LI 43-65.*

**B.S.A. 500 cross**, Mle fin 1954. type B 34.GS, impec. 200 000. Facilité de paiement. *Brocherieux, 32, rue des Jardins, Cachan. ALE 37-11.*

**Horex 350**, équip. ét. nf, peu roulé. *Courtois, 101, rue de Sèvres, Paris (6<sup>e</sup>), de 18 à 20 h.*

**B.M.W. R. 12**, modèle 2 carbus., modifié, tél., R 71, sélecteur 4 vitesses, état général impeccable, noire et chrome, photo sur demande, 120 000 fr. Ferais reprise R. 71 ou R. 73. Paierais différence.

**Ydral type Bol d'Or**, tr. rapide, ét. nf, équip. touriste, ferai crédit et reprise. *B. Proffit, 12, rue Pelouze, Paris (8<sup>e</sup>).*

**Vespa 54**, peu roulé, 6 000 km, bn ét., acces. compl., t.-sad, roue sec., p.-bag. av. et ar., p.-chocs, repose-pieds, stop cliquotant, etc. *Tél. 19 à 21 h, ANJ 66-85-*

**F.N.-500-A.C.T.**, équip. side-car cross, tr. bon ét. *Gauthier André, 51, rue des Remparts. Meaux. Tél. 767.*

**Jawa 350**, 12 000 km, état neuf, tand-sad, sacoches, bas prix. *Colas Michel, à Montchal (Loire).*

**Indispensable  
à votre  
Santé**

MARQUE DÉPOSÉE

**MOTO-CEINTURES  
en Cuir  
A. BERL**

20<sup>bis</sup> Rue des Jumeaux - TOULOUSE  
Demandons et indiquons  
Dépositaires  
Documentation sur demande

**232 M.-Goyon**, état neuf, 150 000. **250 Excelsior**, 110 000, *Vve Devèvre, Chagny (Saone-et-Loire).*

A vendre, bon état, **250 N.S.U.**, type OSL cross. *Faire offre Massoutier, 6, avenue Dembourg, Albi (Tarn).*

**Bicyclette** touriste, bon état, 7 000 fr. *Bois, 22, rue de la Croix-du-Val, Meudon (Seine-et-Oise). OBS 15-26.*

Importante Sté cherche **COURSIER** scootériste pour rempl. 4 semaines min., suscept. durée. *Pechiney, 23, rue Balzac. CAR 54-72.*



# 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.
- 130 175 Motobécane Z-22-C.
- 131 250 Peugeot.
- 132 500 Norton « Daytona ».

Nos

- 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 Maico.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 155 350 D.K.W.
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 160 B.M.W. R. 50 ; Puch 250 S.G.
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa » ; Essai routier B.M.W. R. 50.
- 165 175 Gnome-et-Rhône.

ENVOI CONTRE TROIS TIMBRES A 15 FRANCS PAR NUMÉRO



UNE  
NOUVEAUTÉ  
SENSATIONNELLE  
AUTOMOTO



## LE CYCLOSPORT 49<sup>cm3</sup> *Yearling*

**2** très importants avantages :

- 1° / Nouveau moteur **AUTOMOTO** à couple constant, robuste et économique.
- 2° / Une nouvelle ligne séduisante et rationnelle.

### NOUVEAU MOTEUR AUTOMOTO ROBUSTE ET ÉCONOMIQUE

- ▶ Un moteur surpuissant, parfaitement équilibré, aux performances sensationnelles. Couple record à la cylindrée. Régime normal d'utilisation à gaz réduits laissant toujours une grosse réserve de puissance disponible.
- ▶ Un moteur nerveux et souple. Il "arrache" à toutes les allures grâce à son couple constant de 3.000 à 5.000 tours, ne ralentit pas dans les côtes. Reprises extraordinaires.
- ▶ Un moteur robuste et increvable. Un kilométrage considérable par l'emploi généralisé d'aciers spéciaux, d'équipement de premier ordre et de pièces très largement dimensionnées.
- ▶ Le "Yearling" est muni d'un embrayage automatique. Sobre et inusable son budget d'utilisation est économique.



### UNE LIGNE SÉDUISANTE ET RATIONNELLE

- ▶ Cadre fermé donc très rigide et robuste. Roues de diamètre réduit (23x2) ce qui lui assure une excellente tenue de route et une stabilité remarquable.
- ▶ Fourche à balancier à grand débattement. Freinage remarquable sur moyeu gros corps.
- ▶ Confort par la position idéale du pilote et assise bien assurée par appui des genoux sur le réservoir.

### MODÈLE DÉPOSÉ

NOTA : Il existe un modèle à cadre ouvert pour dame.

PRIX : **52.500** Frs

Vente à crédit  
aux meilleures conditions

CYCLES

# AUTOMOTO

USINE ET BUREAUX . 61, AVENUE DE ROCHETAILLÉE - SAINT-ÉTIENNE (LOIRE)  
MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE A PARIS : 62, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE (17<sup>e</sup>)

*Seul...*

Le Yearling **AUTOMOTO 49<sup>cm3</sup>**  
vous offre  
tous ces avantages réunis



Nous préconisons exclusivement **B.P. ENERGOL** pour le graissage de nos moteurs.

