

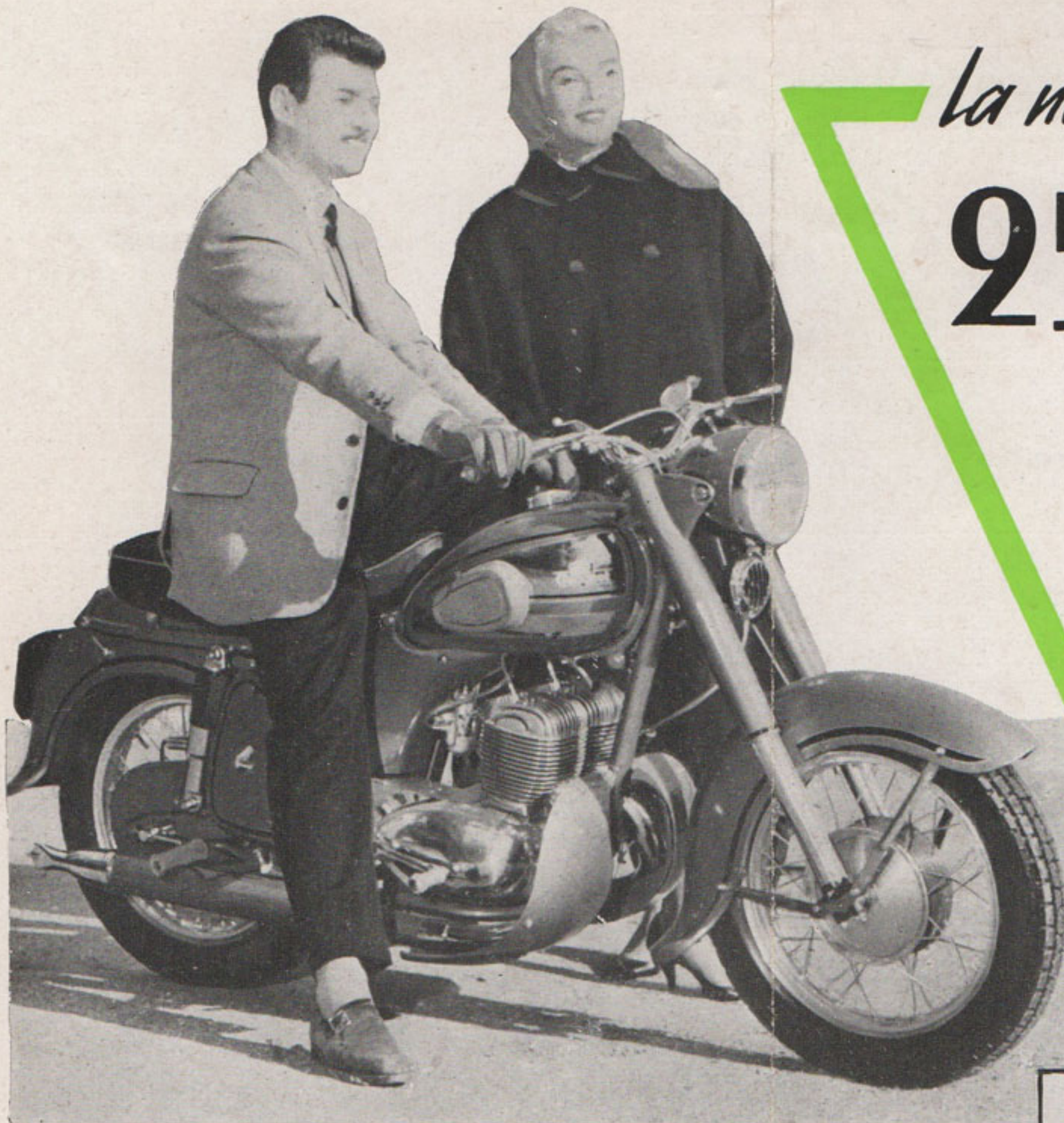
# **MOTOCYCLES** *et Scooters*

N° 183 - AVRIL 1957  
10<sup>e</sup> ANNÉE  
REVUE MENSUELLE  
DIR. : MAX ENDERS  
AD<sup>F</sup> : M. LEGRAS  
14, RUE BRUNEL - PARIS



**NOTRE ESSAI** : La 1200 culbutée  
Harley-Davidson

**50<sup>F</sup>**



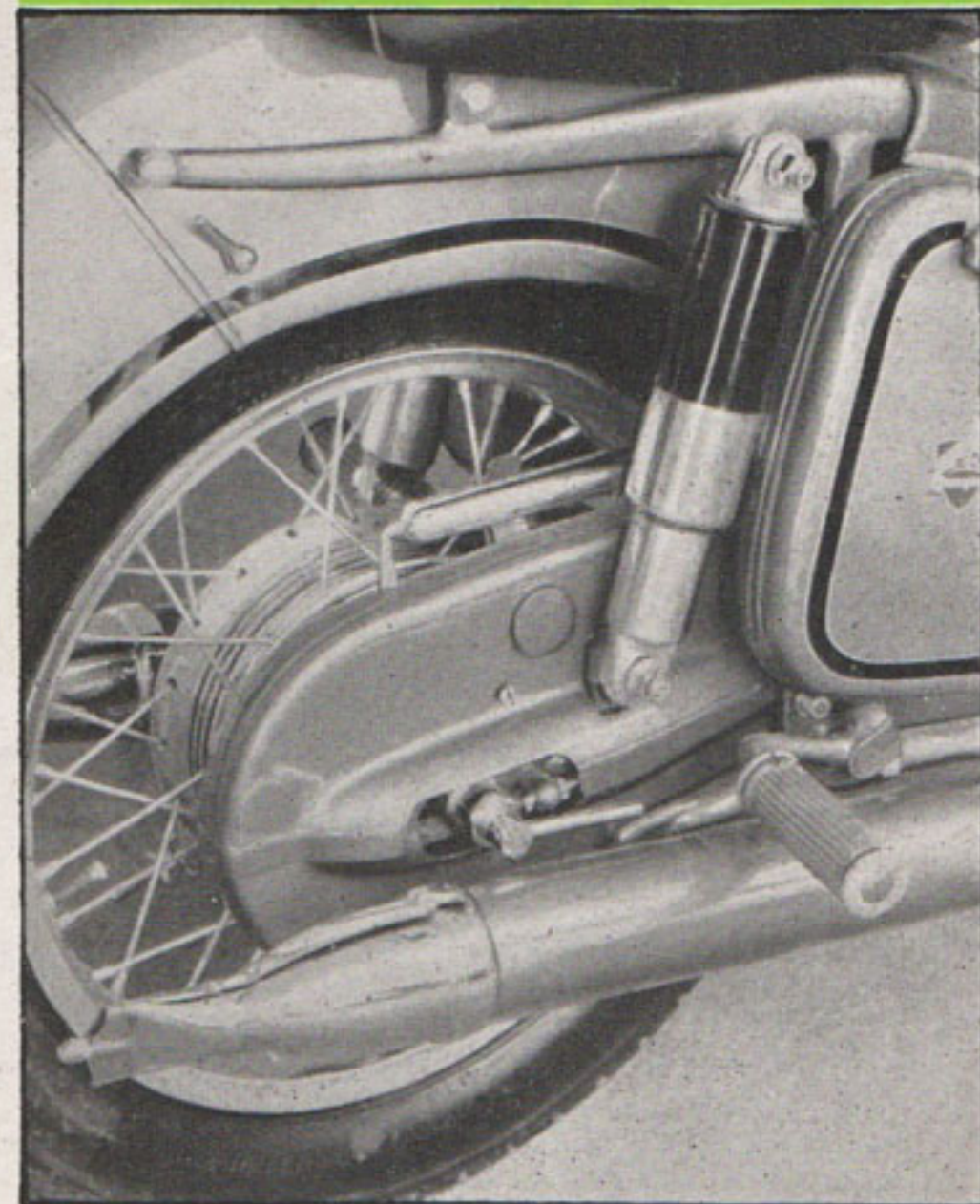
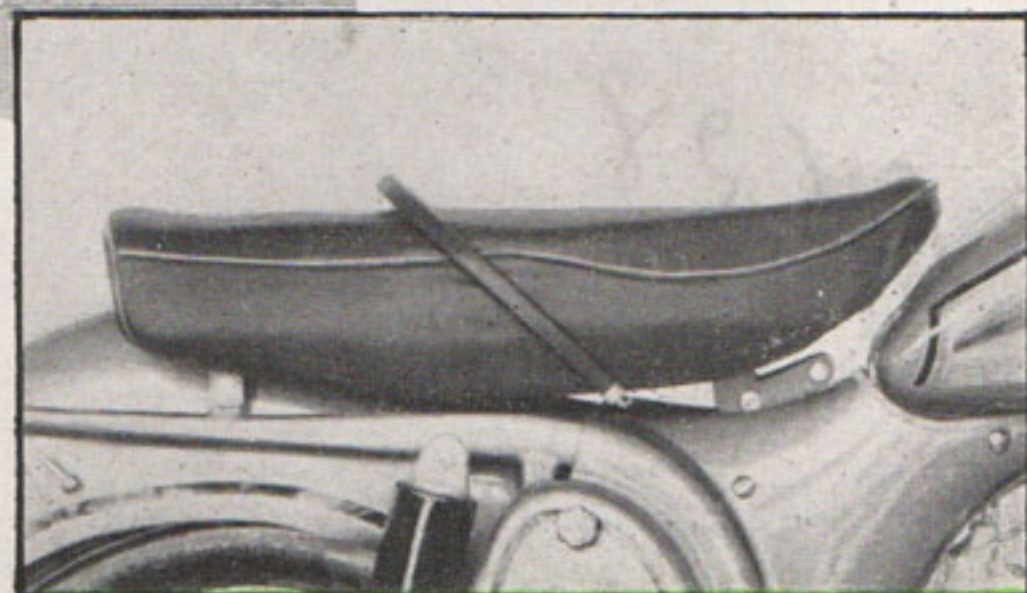
*La nouvelle bicylindre*

**250** cm<sup>3</sup> 1957

**Peugeot**

TYPE **256 TB**

- Un moteur d'une puissance de 13 CV, souple et nerveux comme une "4 cylindres" voiture.
- Un nouveau châssis à suspension intégrale : Fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques et suspension AR oscillante à balancier avec ressorts amortisseurs.
- Des roues de 16 pouces. Des moyeux monobloc à broche, intérieurement démontables. Des freins à tambour central de 170 mm.
- Une protection totale : Transmission secondaire sous carter étanche. Garde-boue très enveloppants à emboutis profonds. Cache carburateur. Sabots protège-jambes.
- Une ligne sport, une élégance et un fini incomparables.



Présentation grand luxe noir.  
Avec supplément 1.000 Frs :  
grenat ou gris métallisé.

Prix toute équipée :

**240.000** Frs

Taxe locale en sus

SOCIÉTÉ "CYCLES"

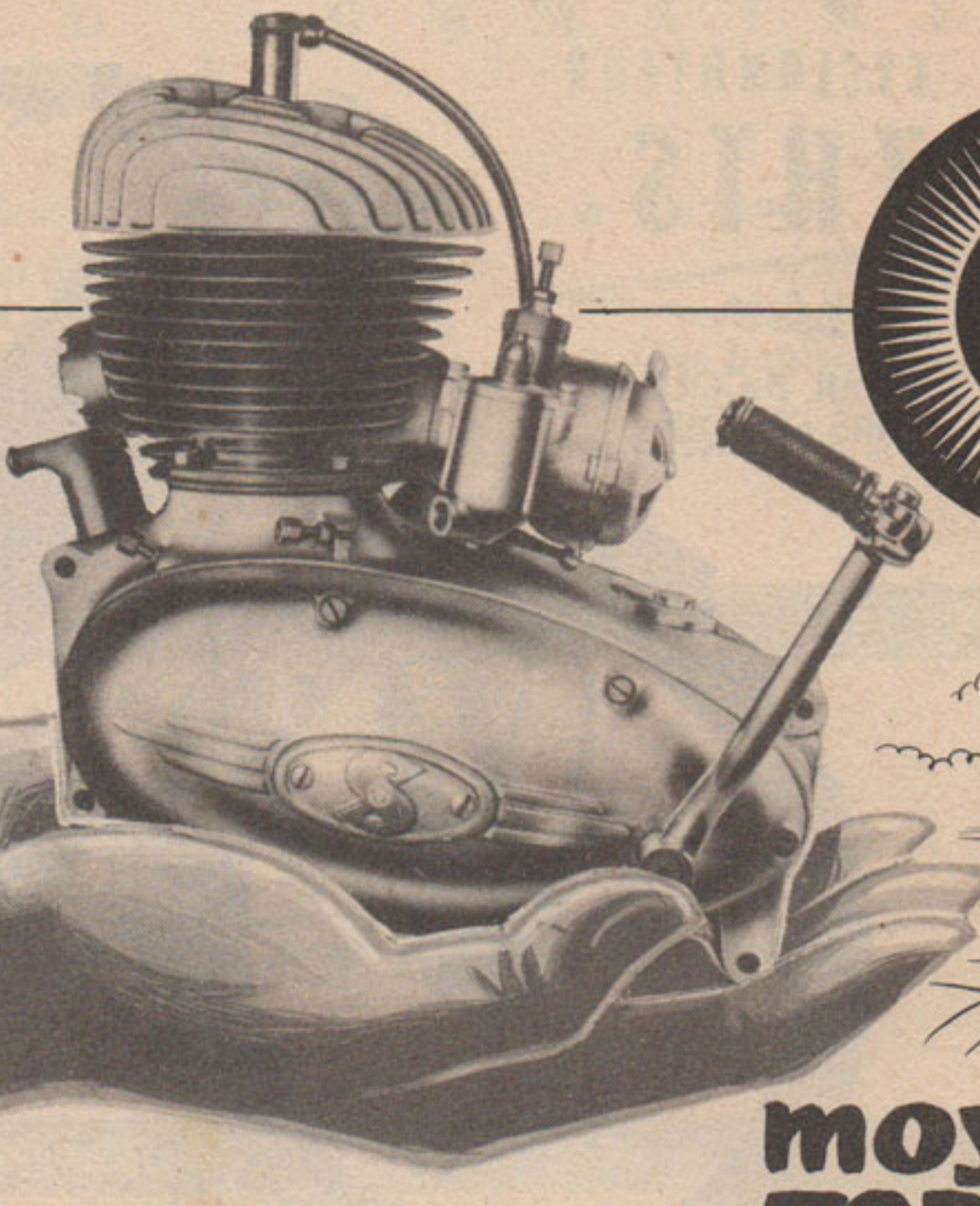
**Peugeot**



Catalogue s/demande

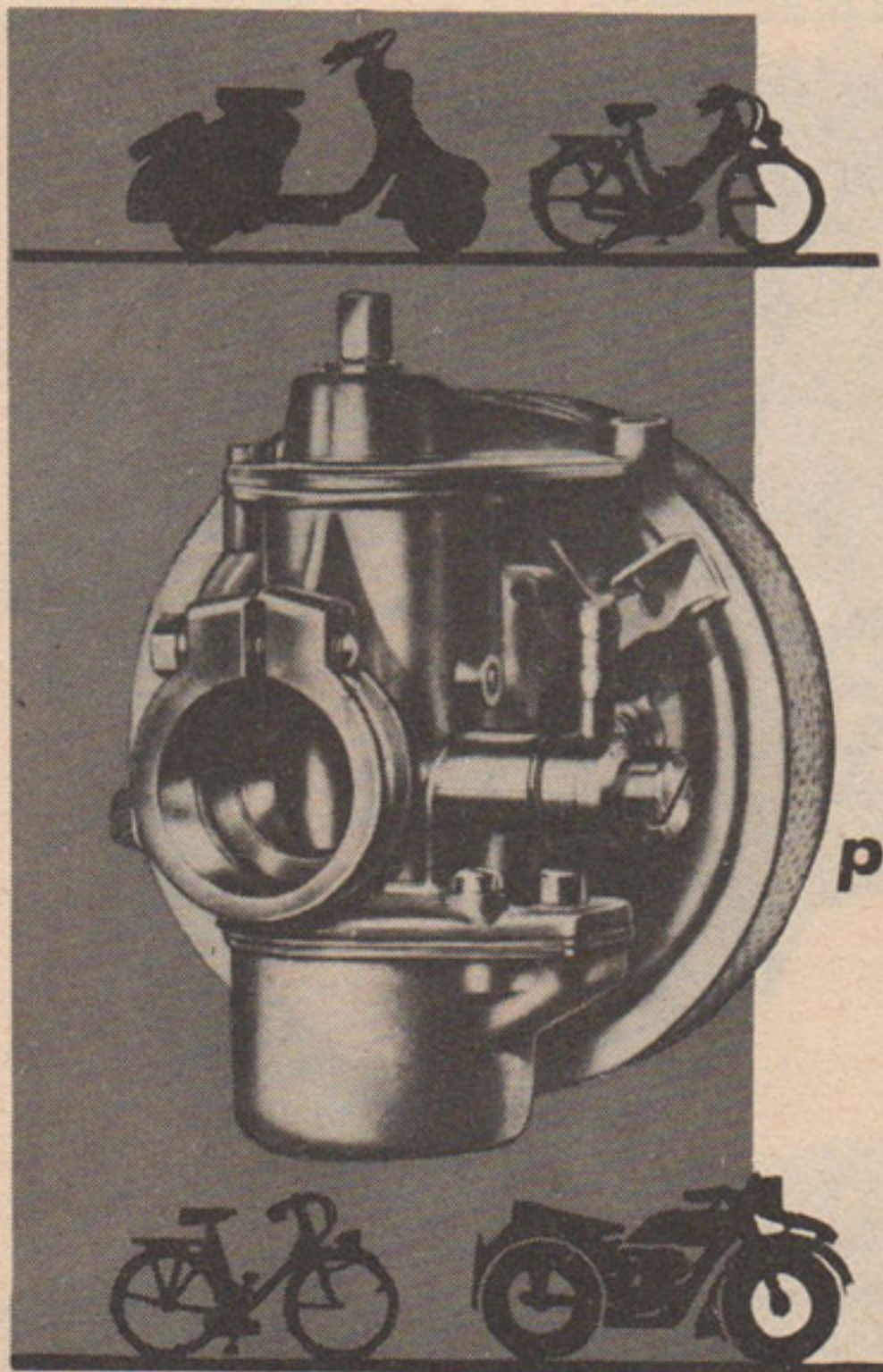
Beulieu-Valentigney (Doubs)

# moteurs SACHS



**moyeux  
TORPEDO**

**UNE GARANTIE DE QUALITÉ : FABRICATION F&S SCHWEINFURT**  
**ÉTS NAUDER : 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS 16<sup>E</sup> - TÉL. : KLE 49-66**



## CARBURATEUR **ZENITH** **MX**

ALJANVIC 125

*pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,  
cyclomoteurs.*

**Étanche aux poussières.**

**Cuve centrale à niveau stabilisé.**

Si<sup>é</sup> du carburateur ZENITH, 17, rue Louise-Michel - LEVALLOIS-PERRET  
39 à 51, Chemin Fauillat - LYON (Rhône)

Goutez les joies de la route avec nos modèles  
à **SUSPENSION AR.**

**AUTOMOTO**  
**1957**

CYCLOMOTEUR  
**ZHTS**

Modèle déposé

ÉMAIL BICOLORE  
GRIS ET JADE



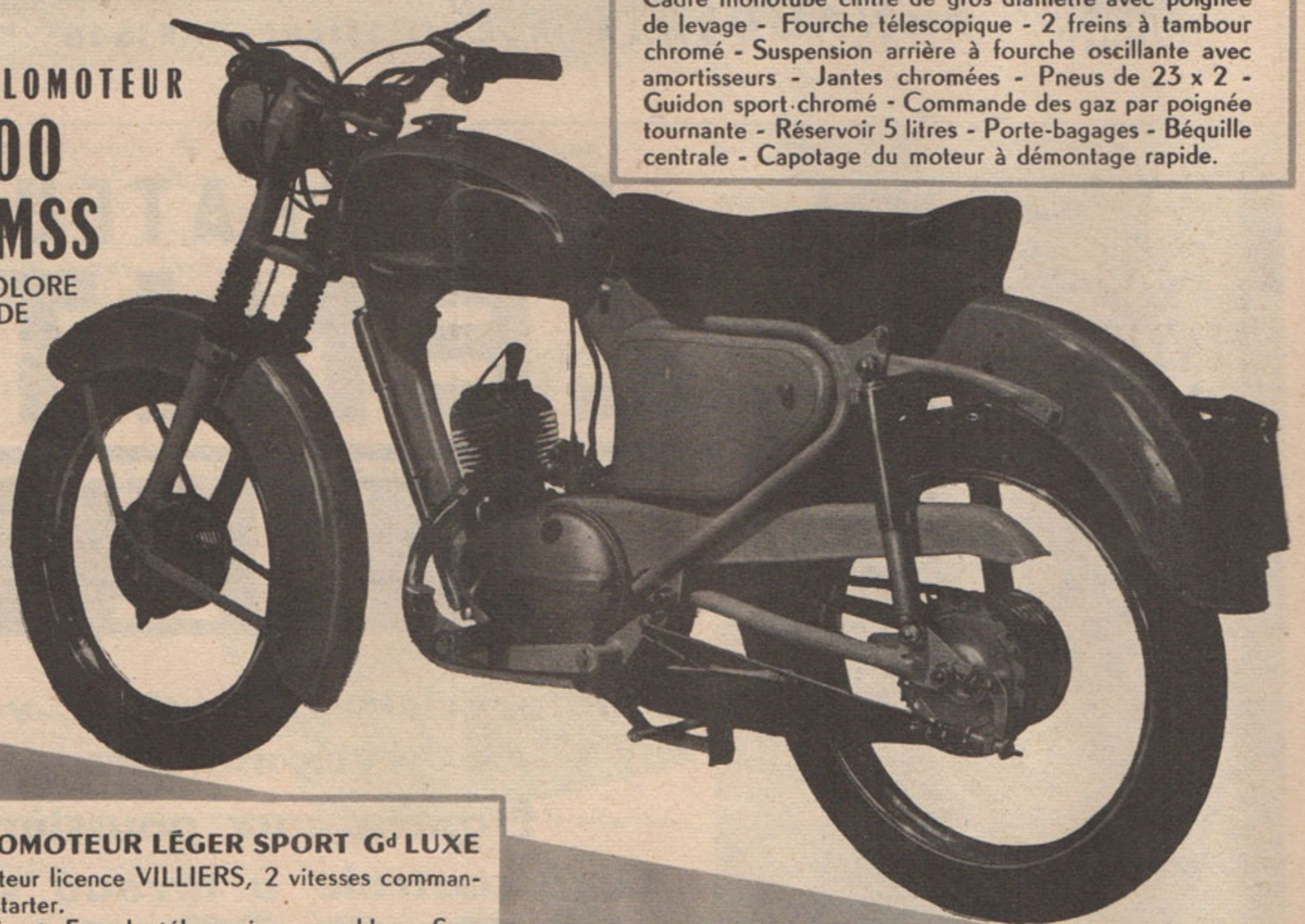
**ZHTS CYCLOMOTEUR 48 cm<sup>3</sup>, 2 temps**

Moteur HIMO - Monovitesse à embrayage automatique  
Transmission par chaîne renforcée.

Cadre monotube cintré de gros diamètre avec poignée  
de levage - Fourche télescopique - 2 freins à tambour  
chromé - Suspension arrière à fourche oscillante avec  
amortisseurs - Jantes chromées - Pneus de 23 x 2 -  
Guidon sport chromé - Commande des gaz par poignée  
tournante - Réservoir 5 litres - Porte-bagages - Béquille  
centrale - Capotage du moteur à démontage rapide.

VELOMOTEUR  
**100  
VMSS**

ÉMAIL BICOLORE  
GRIS ET JADE



**100 VMSS VÉLOMOTEUR LÉGER SPORT G<sup>d</sup> LUXE**

100 cm<sup>3</sup> 2 temps - Moteur licence VILLIERS, 2 vitesses comman-  
dées au guidon - Kick starter.

Cadre monotube fermé Sport - Fourche télescopique grand luxe - Sus-  
pension AR par fourche oscillante avec amortisseurs JURISCH - Pneus  
16 x 2,75 - Jantes chromées - Moyeux gros corps, diamètre 115%  
Garde-boue à emboutis profonds - Selle longue à deux positions - Ré-  
servoir 10 litres à flancs chromés - Compteur kilométrique - Avertisseur

**CYCLES AUTOMOTO**

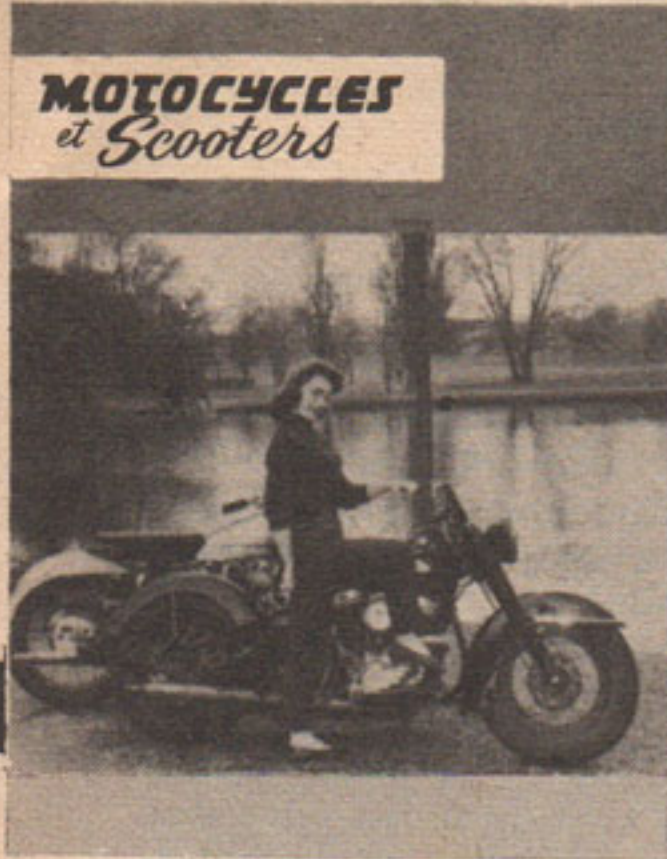
61, Avenue de Rochetaillée - SAINT-ÉTIENNE (Loire)

Magasin d'Exposition et de Vente à PARIS

62, Avenue de la Grande-Armée (17\*)



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



La 1200 Harley  
semble très facile  
à apprivoiser,  
si l'on en croit  
le sourire confiant  
de GAEL ROMANDE,  
charmante amazone.

★ Échos ..... 6  
★ La 350 TRIUMPH.. 8  
★ Production française.. 10  
★ Notre essai :  
    la 1200 Harley ... 12

★ Nouveautés  
    mécaniques .. 24  
★ Côte Lapize ..... 30  
★ Clubs ..... 33

10<sup>e</sup> ANNÉE

N° 183

1<sup>er</sup> AVRIL 1957

# MOTOCYCLES

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

ESSENCE  
PAR CI...  
CEINTURE  
PAR LA...

Alertés à la dernière minute, nous n'avons pu commenter, au cours de notre précédent éditorial, la décision attribuant une ration supplémentaire d'essence aux acheteurs d'une moto neuve, pourvu qu'elle soit française.

Il est évident que cette décision désavantage et mécontente les importateurs de marques étrangères et ceci, sans profit pour personne, car leurs motos, d'où qu'elles viennent, ne font, ni par la cylindrée ni par le prix, concurrence à nos productions nationales ; leur écoulement est, d'autre part, si limité en ce moment qu'une attribution de démarrage ne risque guère de réduire nos stocks d'essence d'une façon perceptible.

On ne voit donc pas bien la raison de cette mesure que d'aucuns considèrent comme une incompréhensible brimade.

Le fait d'autoriser l'entrée et la vente de ces véhicules qui, de plus, rapportent à l'État, devrait entraîner l'obligation de leur assurer, comme aux autres, le moyen de circuler ; ne serait-ce pas la logique même ?

Espérons que le bon sens prévaudra et qu'avant les prochains beaux jours, en attendant le retour à la Liberté, l'Égalité sera rétablie au nom de cette Fraternité qui est toujours notre Devise.

*Max Enders*

## JOE CRAIG N'EST PLUS

Au moment de mettre sous presse, nous apprenions la triste nouvelle. En vacances en Autriche, le célèbre ingénieur anglais a été victime d'un accident de voiture. Son épouse est sérieusement blessée.

Rappelons que Joe Craig était non seulement ingénieur et metteur au point, mais qu'au début de sa carrière il disputait lui-même des courses. Il courait pour la première fois à l'Ulster Grand Prix en 1923 et deux ans plus tard il figurait dans l'équipe officielle Norton. Cette carrière de coureur se terminait en 1929, année dans laquelle Craig devenait le directeur du service de course chez Norton. On pourrait presque chiffrer le travail du « Sorcier » dans cette maison : en vingt-cinq ans Craig a porté la puissance du 500 cm<sup>3</sup> monocylindre de 30 à 55 ch.

Que Madame Joe Craig trouve ici l'expression de nos sincères condoléances.

## Charles Faroux

De toutes les parties du monde, la Presse, les constructeurs, ingénieurs et coureurs se sont associés d'un même cœur pour rendre un dernier et affectueux hommage à Charles Faroux, le plus prestigieux journaliste technique et sportif de notre génération.

Faroux a vu naître, grandir et prospérer l'automobile ; il en fut en quelque sorte le parrain attentif : il surveilla sa croissance, tempéra ses écarts de jeunesse, applaudit à sa féconde maturité, prodiguant tour à tour avec une souriante autorité, critiques et encouragements.

La vie intense de cet homme, doué de qualités intellectuelles et physiques exceptionnelles, ceux qui l'ont bien connu devraient nous la raconter ; elle donnerait matière à un ouvrage passionnant, à la fois splendide histoire et excellente leçon.

## Avis important.

Nous informons nos lecteurs, et plus spécialement ceux de la région de Narbonne que M. Pierre Chareire, d'Albi, qui fut un temps notre correspondant pour les reportages sportifs, n'est plus habilité pour représenter *Motocycles et Scooters* de quelque façon que ce soit.

De ce fait, nous déclinons désormais toutes responsabilités quant aux abonnements ou renouvellements d'abonnements qu'il aurait recueillis au titre de notre

revue et prions nos lecteurs de bien vouloir, dorénavant, s'adresser directement à nos services.

## Vélocette au Vésinet.

Milland l'ancien champion de Motosacoche, exproprié de son atelier de Neuilly, qui doit céder la place à un immeuble à reporté son activité près de son domicile au Vésinet, 14, rue Albert-1<sup>er</sup>, tél. : Princesse 36-92. En plus de Motosacoche et du moteur Mag, Milland s'est spécialement outillé pour les différents modèles Vélocette. Avis aux intéressés.

## Production de janvier 1957.

Sur un total de production de 85 465 motocycles, le cyclomoteur représente la plus grande masse avec, à lui seul, 68 590 unités.

Le vélomoteur est en veuluse : 1 183 machines de 50 à 100 cm<sup>3</sup> et 4 421 de 100 à 125 cm<sup>3</sup>, au total 5 604 ; il se fait pratiquement doubler par le scooter qui annonce 10 030 véhicules dont 9 638 jusqu'à 125 et 392 en dessus. Quant à la moto elle ne représente que 1 241 machines dans ses diverses cylindrées ainsi réparties : 784 en 175 cm<sup>3</sup> ; 10 en 200 cm<sup>3</sup> ; 36 en 250 cm<sup>3</sup> ; 381 en 500 cm<sup>3</sup> ; 30 en 750 cm<sup>3</sup>, ces deux dernières cylindrées étant réservées aux grandes administrations.

Cette statistique nous fait particulièrement remarquer l'ascension continue de Vélosorex, en cyclomoteur avec 21 382 machines dans le mois.

## Un appel à M. Hubertot, de Belfort.

M. Jean Machurey, motociste à Vesoul, 19, rue des Noidans, nous demande de lancer un appel à M. Hubertot, de Belfort dont il désire connaître l'adresse exacte.

Voici la commission faite !

## La Maison Staub a cinquante ans.

On a fêté dernièrement les cinquante ans d'activité des Etablissements Staub qui, plus spécialisés actuellement dans le matériel de culture, ont grandement contribué antérieurement à l'évolution de la moto. Les boîtes de vitesses Staub ont, en effet, équipé la plupart des motos à une époque où nos constructeurs faisaient appel à l'extérieur pour la fourniture de certains organes mécaniques.

On a même dû à Staub un bloc moteur dont le moteur était un Jap et la boîte, tout en faisant partie du bloc était indépendante et amovible.

Staub continue d'ailleurs à livrer ses boîtes à certains constructeurs.

Nous souhaitons longue vie et constante prospérité à cette dynamique entreprise.

## Au feu !

Coup sur coup trois incendies ont causé des dégâts plus ou moins graves dans l'auto et la moto.

Ce fut d'abord Jaguar, en Angleterre qui fut ravagé ; peu après, Alfa-Roméo, en Italie, subissait le même sort.

Moins désastreux fut le troisième sinistre dont pâtit, en France, la maison René Gillet de Montrouge. Un des ateliers fut détruit, mais les aménagements de l'usine ont permis son transfert dans les autres locaux.

## Vert, orangé, rouge.

Notre confrère *L'Officiel des transporteurs* donne dans son numéro du 15 février, avec un tragique exemple à l'appui, ces sages recommandations :

« Quand de loin vous apercevez un feu, qui est au vert depuis un moment, vous devez vous attendre à ce qu'il vire à l'orangé, et de ce fait vous devez cesser d'accélérer. Le feu étant à l'orangé, vous savez qu'il va passer au rouge et vous devez vous préparer à stopper... Ainsi le veut l'esprit de la loi et ainsi fera le conducteur prudent, surtout à un carrefour de rues où la visibilité étant nulle, les lignes d'arrêt des véhicules sont fort rapprochées.

» Pour ne pas avoir ainsi opéré, et avoir poursuivi sa route à 60 km/h tandis que le feu passait à l'orangé, le chauffeur d'une camionnette — son patron était civilement responsable — vient d'être condamné à 60 millions envers la femme du conducteur d'une auto qu'il avait malencontreusement heurtée. La victime, mortellement blessée, était un docteur ayant une situation de quelque 7 à 9 millions par an, laissant deux enfants et une veuve... Pour l'ensemble du préjudice subi, le Tribunal a prononcé une condamnation à 60 millions, plus une amende de 150 000 fr pour le chauffeur qui avait cru pouvoir traverser sans encombre le carrefour.

» A quelques dixièmes de seconde près, il aurait pu effectivement passer de justesse le carrefour, mais il ne faut pas oublier qu'un long feu vert annonce un feu orangé, et qu'un feu orangé annonce un feu rouge. On doit accorder la vitesse de son véhicule au déroulement successif des trois feux de couleur. Ne l'oublions pas. »

# M M O C H L A S

# Echos

## Concentration dans le Nord.

Nous apprenons qu'un important accord de concentration industrielle et commerciale vient d'être conclu entre les « Cycles et Motos Lucer » à Hazebrouck, fabricants de la Lucerette, et les Etablissements Dupont, de Lille, constructeurs des cycles et cyclomoteurs Duravia et Lilior.

Ces deux maisons mettront en commun leur potentiel de fabrication de cycles et cyclomoteurs, lesquels continueront à être diffusés par les réseaux commerciaux respectifs.

Ce nouveau groupe deviendra ainsi un élément très important dans la production nationale.

## Une Commission d'étude du bruit.

Depuis qu'on a interdit en ville l'usage de l'avertisseur et réduit les phares et décibels de nos motos, on s'est aperçu que nos rues étaient à peu près aussi bruyantes et que nous n'étions pas les seuls responsables de l'ébranlement nerveux des citoyens : les camions, les vieilles bagnoles ferrailantes, les portières de voitures, les volets métalliques des magasins tard fermés, etc., participent à ce fond sonore dont nous étions considérés comme les seuls exécutants.

Et, c'est à ce point que vient de se créer une commission d'étude du bruit capable de remédier au tapage permanent. Elle sera composée de hautes personnalités du Monde Médical, de délégués de la Préfecture de Police et du Directeur du T.C.F.

La radio a d'ailleurs déjà annoncé qu'on allait demander aux pompiers de ne pas utiliser leur avertisseur lors de leur retour vers la caserne et qu'on allait interdire aux chiens d'aboyer à moins de 500 m d'une agglomération.

## Bravo Terrot.

La fabrication des Motos Terrot va être également entreprise en Espagne pour le marché intérieur de ce pays.

L'usine s'installe à Vitoria : elle est réalisée avec des capitaux espagnols dans la proportion de 75 % et français pour 25 %. Elle sera animée par des techniciens français et occupera 150 ouvriers au début pour atteindre 400 par la suite.

## Murit s'installe.

Jean Murit qui, après de nombreux succès, battait encore récemment le record de l'heure en sidecar après avoir déjà mis à son actif trois championnats de France et dix records du monde en sidecar, vient d'ouvrir un magasin avec atelier dans le 15<sup>e</sup> pour les motos d'occasion. Il se consacre plus spécialement aux machines de grande classe, sport ou compétition qu'il met lui-même soigneusement au point avant de les proposer aux amateurs.

## « Le gang des deux-roues ».

Tel était le titre ronflant s'étalant dernièrement en grosse manchette dans un quotidien.

On imagine tout de suite une sinistre organisation équipée de sensationnels racers, poursuivant, encadrant, coinçant et filant des véhicules bourrés d'or.

En fait, il s'agit de deux ou trois mauvais garçons, chevauchant de modestes pétoires et dévalisant dans les lieux déserts, des passants attardés.

Ces malfaiteurs ne méritent sans doute nulle indulgence, mais c'est leur faire bien de l'honneur de les sacrer gangsters. A moins que ce ne soit une occasion de plus de décocher un coup de pied de v... aux motocyclistes.

## Nouveaux records Guzzi.

Sur l'autoroute de Terracina, la Moto Guzzi a amélioré quatre records mondiaux, valables pour les classes 350, d'une part, et 500, 750 et 1.000 cm<sup>3</sup> d'autre part.

La 350 monocylindre était pilotée par Dyckie Dale et a couvert les 10 km, départ arrêté, à la moyenne horaire de 212,264 km/h. Le record précédent était détenu par la N.S.U. avec 199 km/h.

Le champion du monde de la catégorie 350 cm<sup>3</sup>, Bill Lomas, au guidon d'une 500 cm<sup>3</sup>, 8 cylindres, a réalisé, sur la même distance, la moyenne horaire de 243,572 km/h, alors, que la B.M.W. n'avait enregistré que 233 km/h.

Avec ces magnifiques performances, la Moto Guzzi est en tête de la liste des records mondiaux avec 29 records, suivie de B.M.W. avec 25 et de N.S.U. avec 21.

L'Italie est également en tête des nations dans le classement des records mondiaux avec 59 records, et en seconde position vient l'Allemagne avec 51.

Ces records démontrent que durant l'hiver, les techniciens de Mandello del Lario ne sont pas restés inactifs et que l'ingénieur Carcano, le « sorcier » de la Guzzi, comme certains se plaisent à l'appeler, n'a pas perdu son temps.

L'on peut dire que, cette année, la monocylindre Moto Guzzi que certains croyaient être arrivée à son maximum de puissance, sera encore, au cours des épreuves du championnat du monde, un adversaire sérieux pour les quatre cylindres Gilera et M.V.

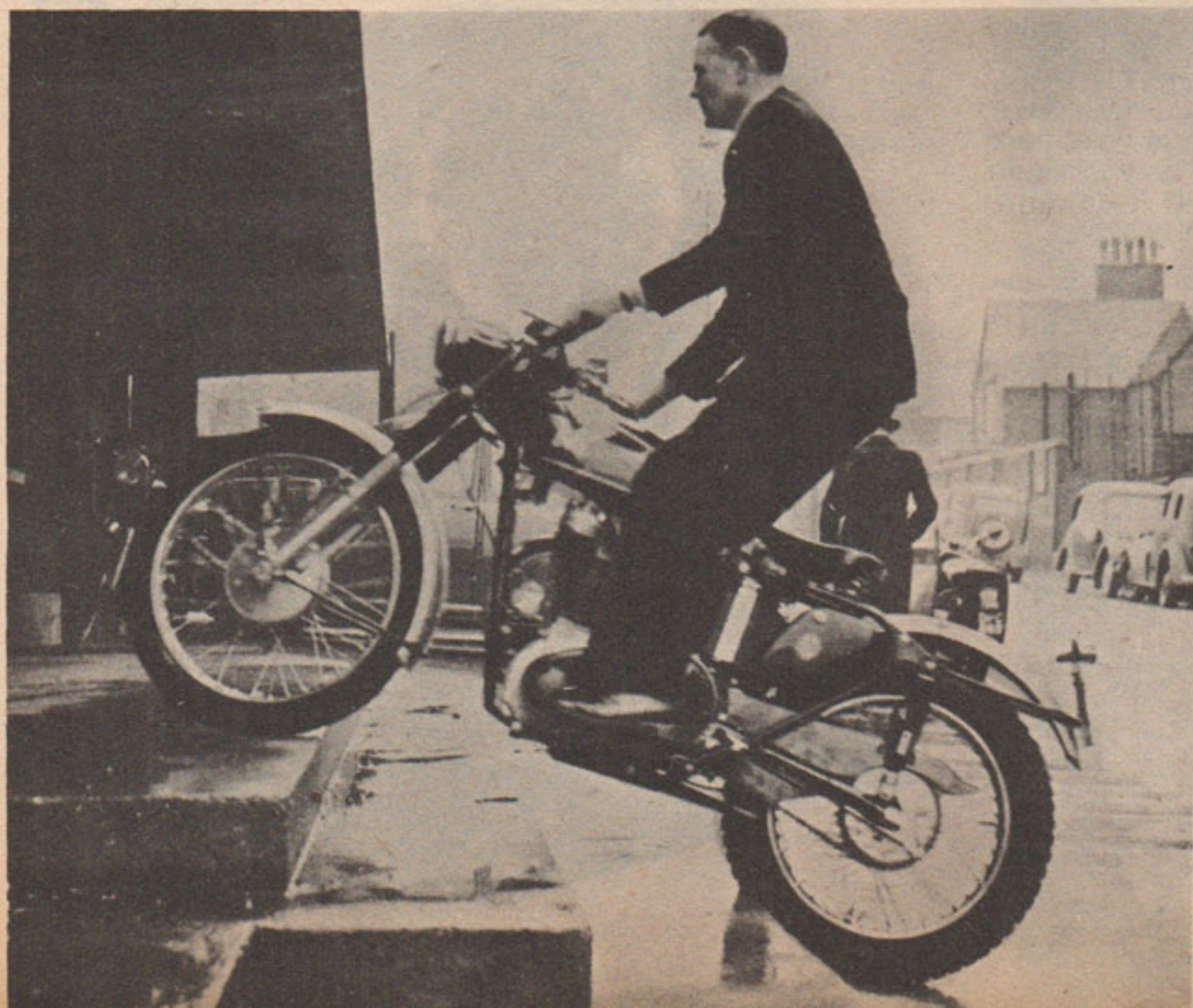
La 500 cm<sup>3</sup> 8 cylindres a encore une fois démontré qu'elle ne manque pas de « chevaux » et si, comme on peut le penser, l'ingénieur Carcano en a augmenté la résistance, cette 8 cylindres pourrait être cette année la machine qui interrompra la suprématie des 4 cylindres.

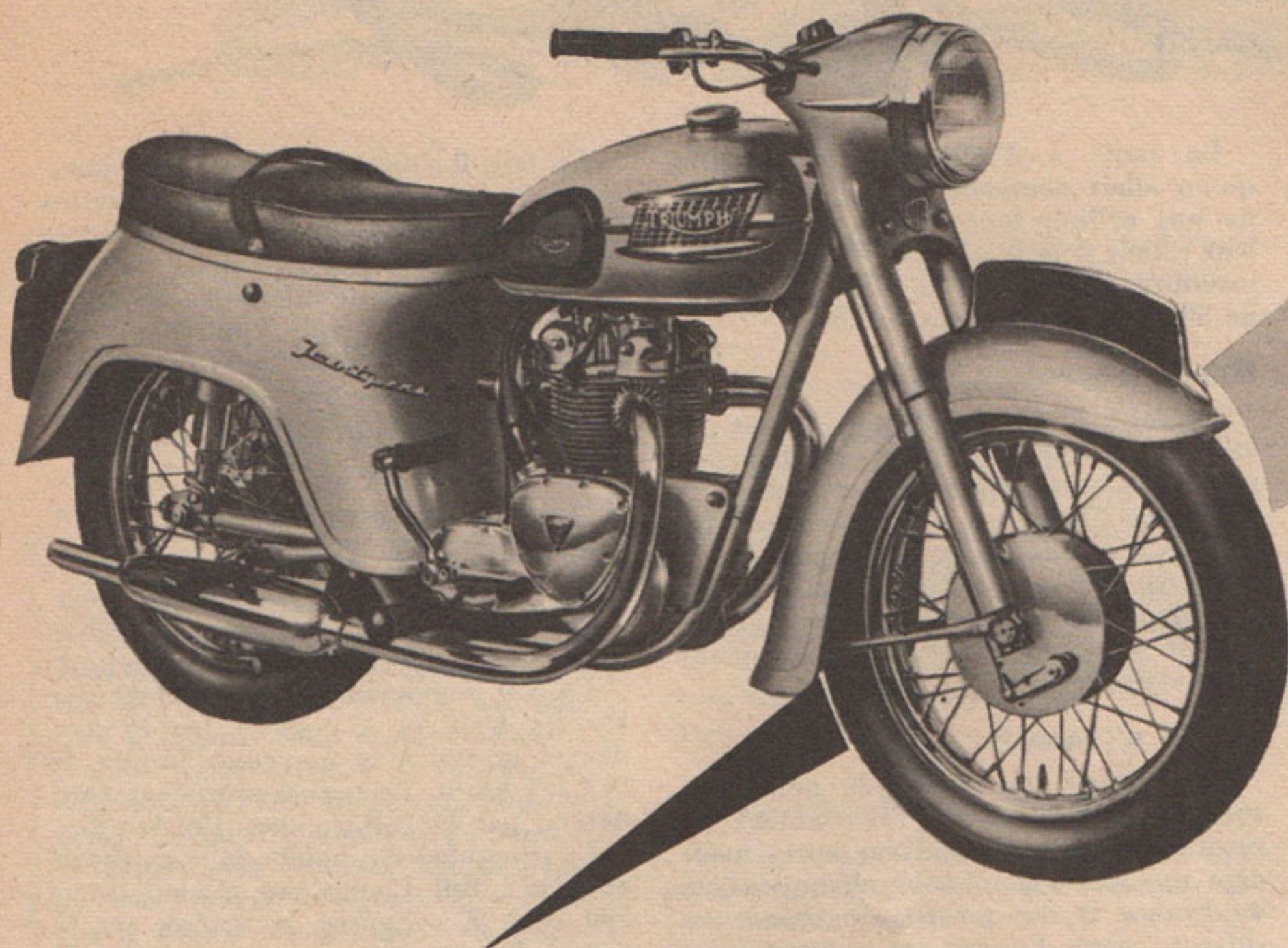
Mais, nous serons très rapidement fixés, car, dans quelques trois semaines, le 19 mars exactement, toute l'industrie italienne sera présente à Syracuse où se disputera la première épreuve du championnat italien catégorie « seniors ». Ce sera une répétition générale de la première épreuve du championnat du monde et elle sera très utile aux techniciens des marques engagées.

Franco LINI.

## L'ai-je bien monté?

C'est Hugh Viney, un des champions de l'« International Six Days Trial » qui s'entraîne à sa façon pour une prochaine épreuve sur la 350 cm<sup>3</sup> OHV Matchless.





# LA 350 TRIUMPH

## twenty-one

La célèbre firme de Coventry vient de lancer une nouvelle 350 cm<sup>3</sup> deux cylindres. Elle a été baptisée « 21 », car elle marque le 21<sup>e</sup> anniversaire de la marque anglaise. Cette nouvelle venue comble un trou dans la gamme Triumph entre la 200 cm<sup>3</sup> Tiger Cub et les modèles de 500 et 650 cm<sup>3</sup> bien connus.

Si la « 21 » profite de l'expérience acquise par Triumph dans le domaine du moteur vertical twin, elle n'en est pas moins révolutionnaire pour autant, du moins par rapport à la technique anglaise.

Une première innovation consiste en l'utilisation d'un bloc-moteur. Le carter comporte deux moitiés se démontant sur le plan longitudinal. Il abrite l'embellage et la boîte de vitesses, mais cette dernière est néanmoins séparée et bénéficie de ce fait d'une lubrification ad hoc. La pignonnerie de la boîte peut être démontée sans déranger le mécanisme du sélecteur ou le bas du moteur. D'autre part, il semble que la dépose du bloc-moteur du cadre soit d'une simplicité remarquable.

L'alésage de ce moteur nouveau est de 58,25 mm pour une course de 65,5 mm. Avec un rapport volumétrique de 7,5 : 1, il développe 18,5 ch à 6.500 tr/mn.





Le vilebrequin en deux pièces comporte un roulement à billes du côté transmission et un palier lisse du côté distribution. Des culasses en alliage léger surmontent les cylindres fonte. Ces derniers sont traités avec une peinture d'aluminium à des fins esthétiques. Les soupapes sont commandées par tiges et culbuteurs et deux arbres à came. La seule tubulure d'huile visible extérieurement sur ce moteur assure le graissage de la culbuterie.

Le carburateur est un Amal monobloc du type 375. Il est complété par un filtre à air humide. Ce filtre se trouve sous la selle à l'intérieur du carénage. Il est relié au carburateur par un gros tube de caoutchouc.

L'allumage et l'éclairage sont assurés, selon le principe cher à Triumph, par un alternateur Lucas monté en bout de vilebrequin. Un distributeur est monté sur le carter moteur, derrière le cylindre côté distribution, montage qui rappelle celui de la 250 cm<sup>3</sup> B.S.A.

*Vue côté transmission primaire.  
L'ensemble accuse une netteté à laquelle  
la technique anglaise  
ne nous avait guère habitués.*

La chaîne primaire Duplex et l'embrayage sont classiques. La boîte de vitesses comporte quatre rapports. La démultiplication interne de la boîte est la suivante : 5,31, 6,30, 9,32 et 13,0 : 1. Comme sur toutes les Triumph, le sélecteur fonctionne selon les normes allemandes c'est-à-dire que la première se trouve vers le bas et que les trois autres vitesses s'enclenchent en relevant la pédale avec la pointe du pied.

La partie cycle comporte d'autres nouveautés. Si le cadre en tubes soudés et brasés reste classique, il n'en va pas de même pour l'important carénage arrière. Cette carène est réalisée en tôle d'acier emboutie. Les bords des deux demi-coquilles sont assemblés et pliés et un joint central de caoutchouc doit empêcher tout ferraillement. Le réservoir d'huile se trouve à l'intérieur du carénage. Si cette disposition ne favorise pas le refroidissement, il protège le pilote et l'éventuel passager de toutes projections d'huile. Un garde-boue intérieur prévient les projections d'eau et de boue de la roue et sert de support à un coffre à outils garnis de caoutchouc-mousse, contenant un assortiment d'outillage de bonne qualité.

La fourche télescopique ne diffère que très peu de la fourche Triumph classique. Quelques modifications portent sur les amortisseurs hydrauliques et la longueur des bras de fourche étant donné l'utilisation de roues de 17". La suspension AR oscillante montée sur bagues comporte des amortisseurs Girling réglables.

Les roues AV et AR sont équipées de pneus de 3,25 x 17. Les freins ont tous deux un diamètre de 175 mm, celui de l'avant est du type central.

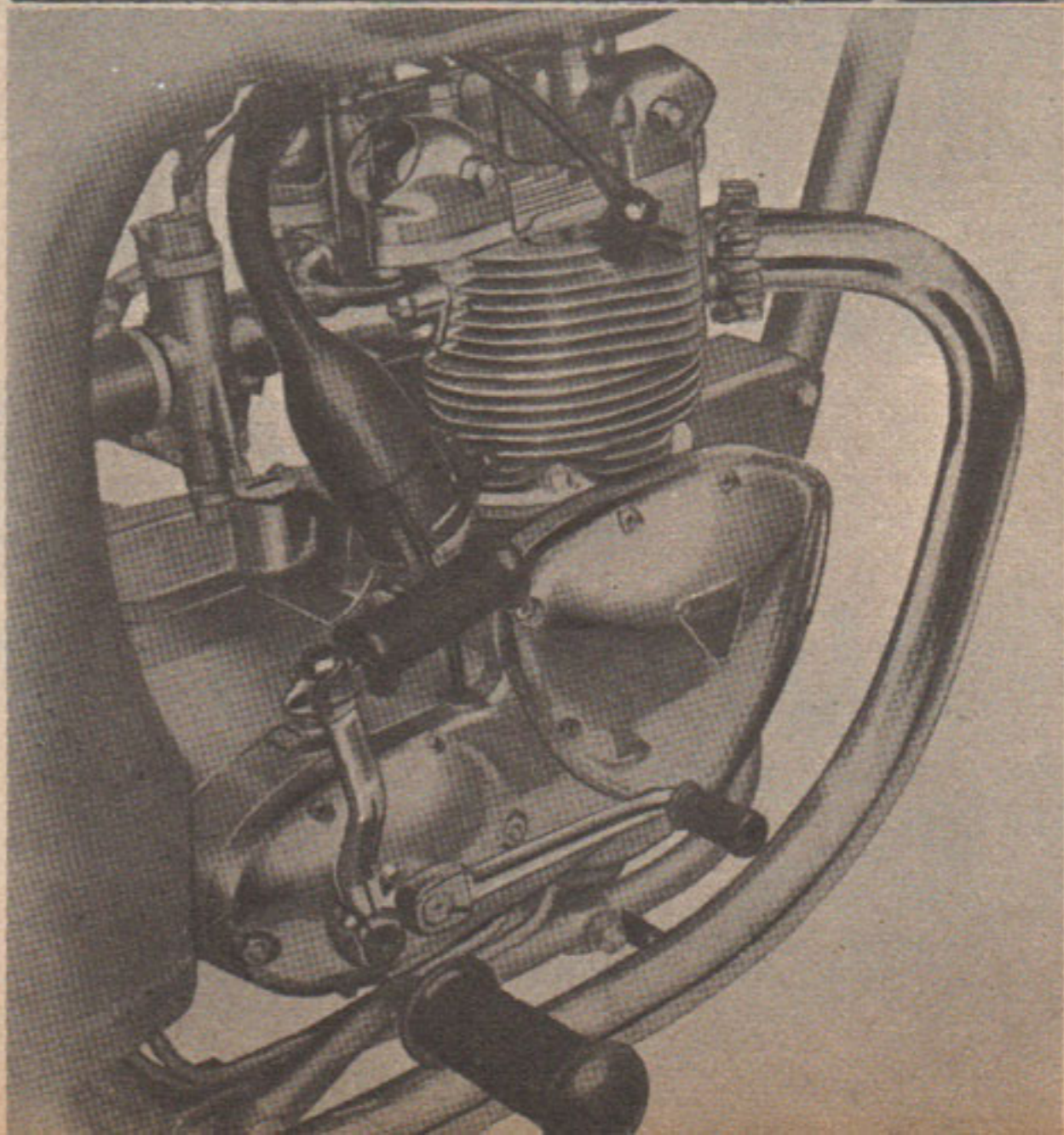
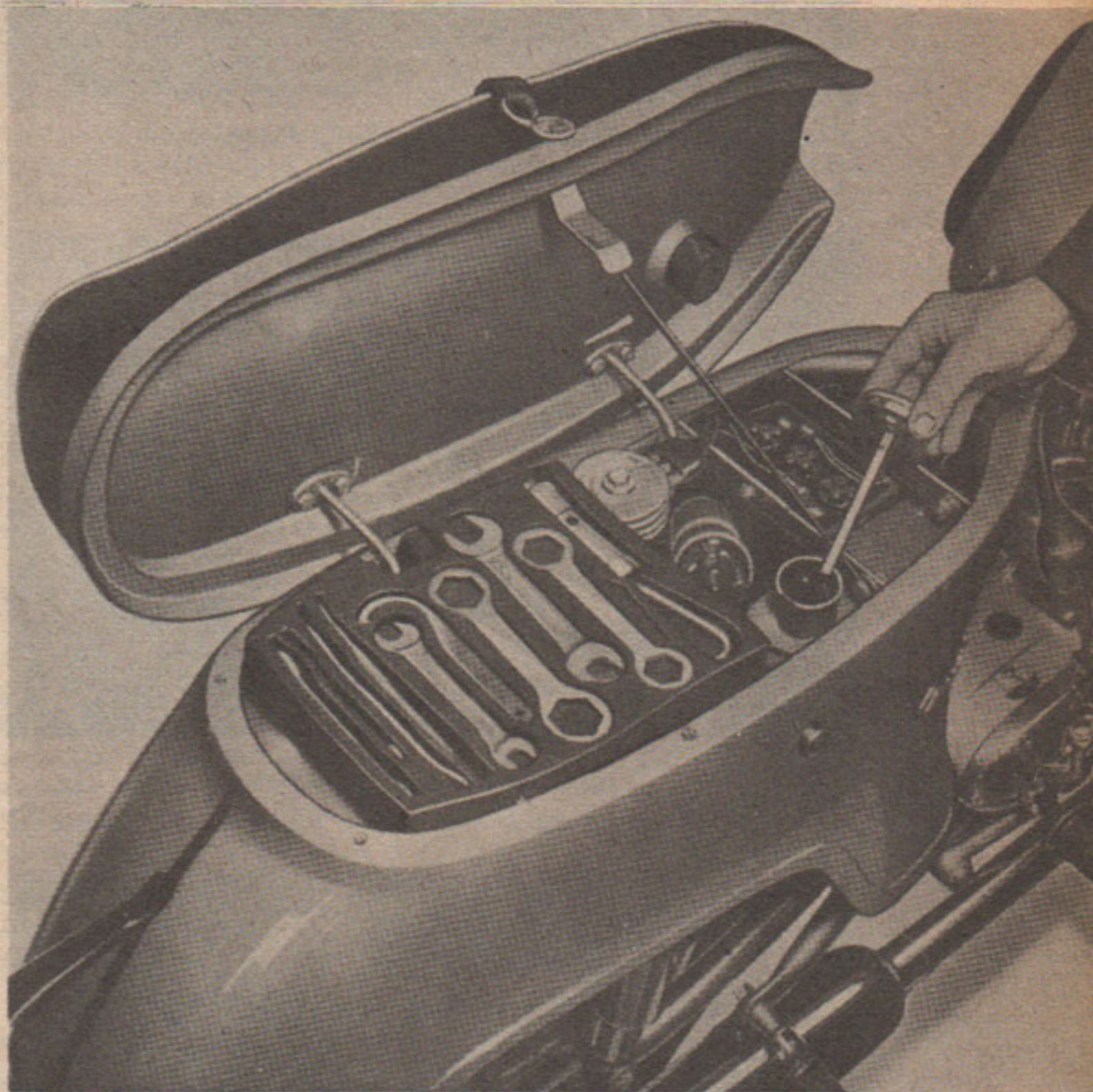
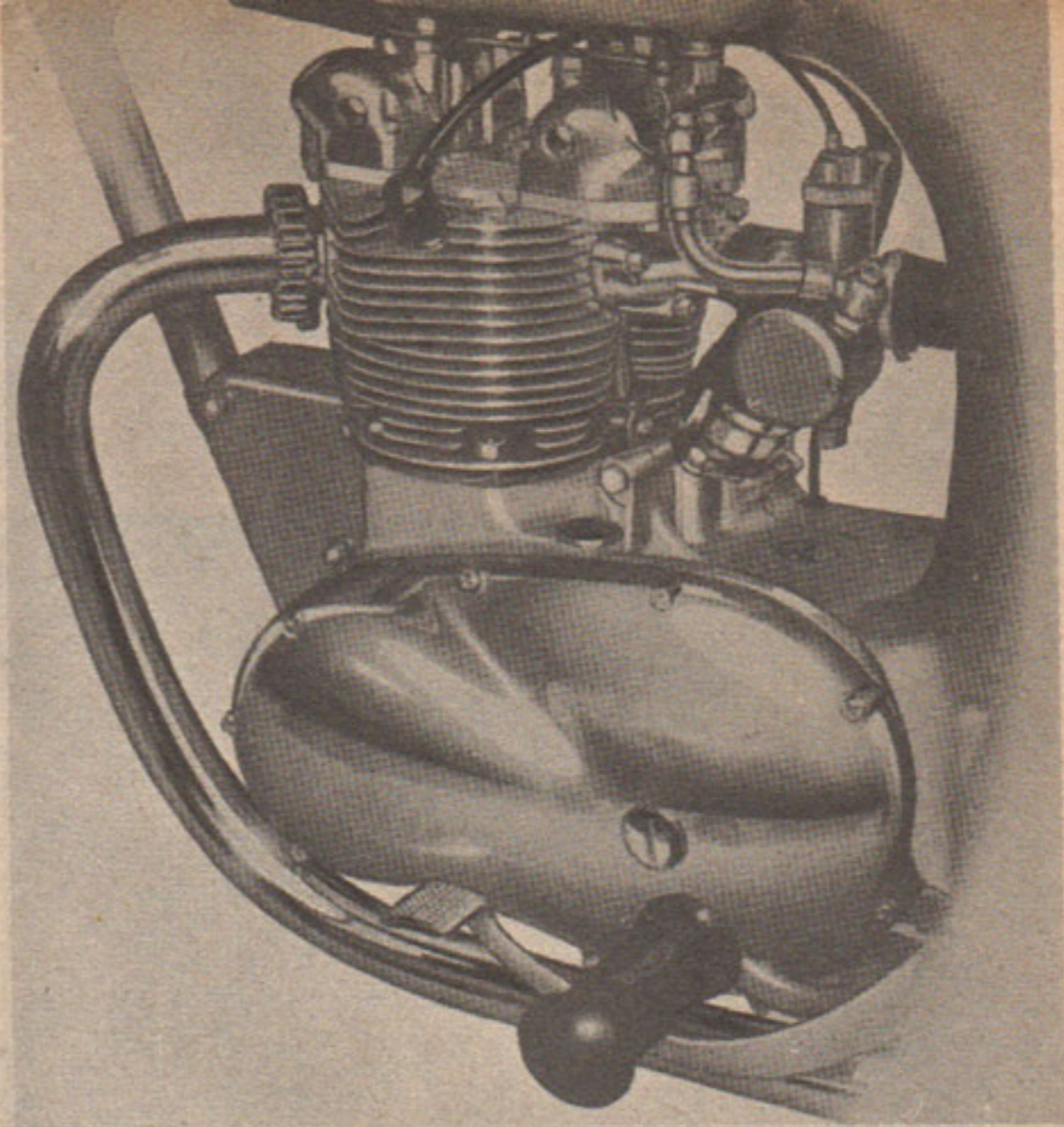
*Sous la selle sont disposés : batterie, bobine, redresseur, réservoir d'huile et outillage.  
Ci-dessous, vue côté sélecteur et distributeur.*

La « Triumph 21 » peut être doublement protégée contre le vol. Outre l'antivol classique on peut détacher instantanément la borne de haute tension, ce qui empêche évidemment le moteur de fonctionner.

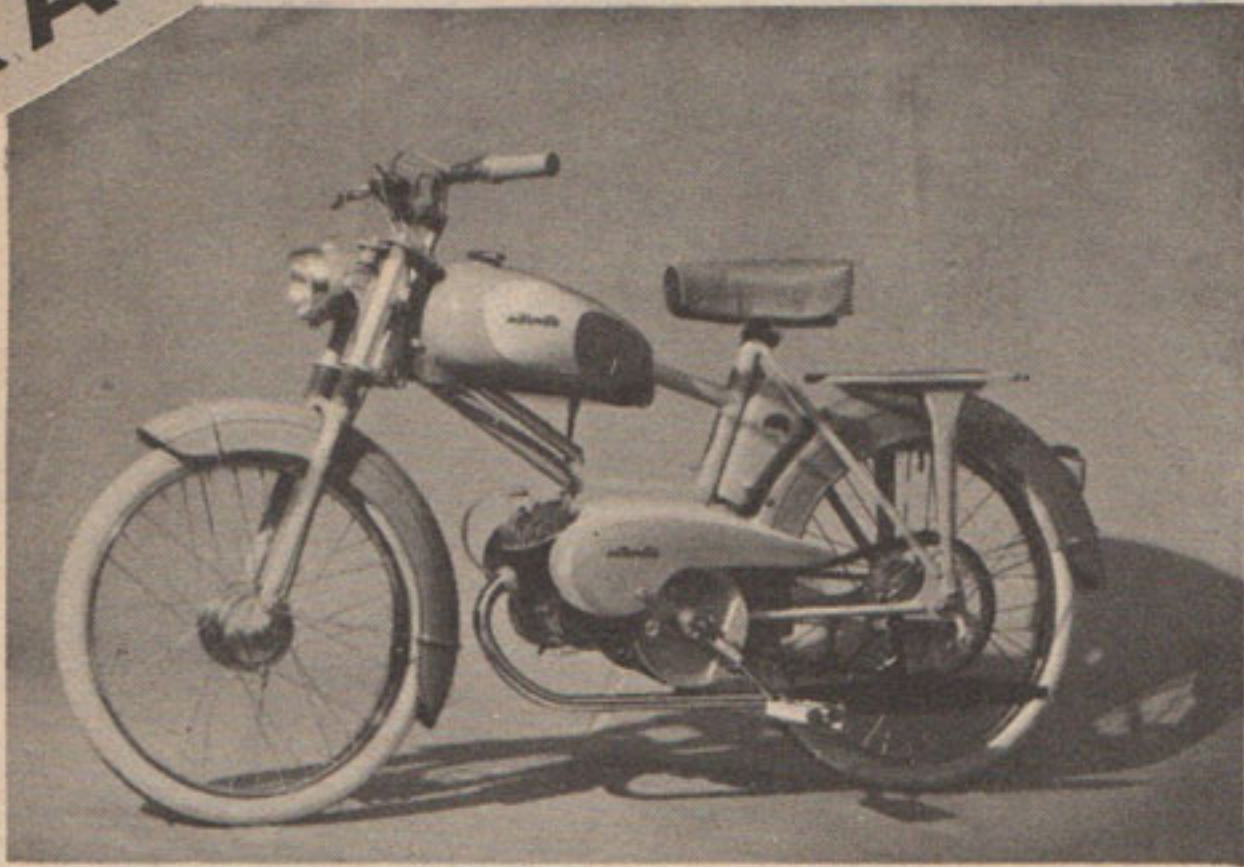
Signalons également le confortable siège double en caoutchouc-mousse. Articulé sur le côté gauche, il permet un accès facile au réservoir d'huile, à la batterie et aux outils.

Le guidon de la « 21 » reste du modèle cher à Triumph. Notons toutefois que les leviers du frein AV et de l'embrayage comportent maintenant des écrous moletés de réglage. Le carénage de la tête de fourche est également resté inchangé.

La contenance du réservoir d'essence est de 3,5 gallons, soit environ 16 litres et le réservoir d'huile contient 2,8 litres quantité appréciable pour une 350 cm<sup>3</sup>. Notons encore que cette machine est livrée émaillée en gris-argent.



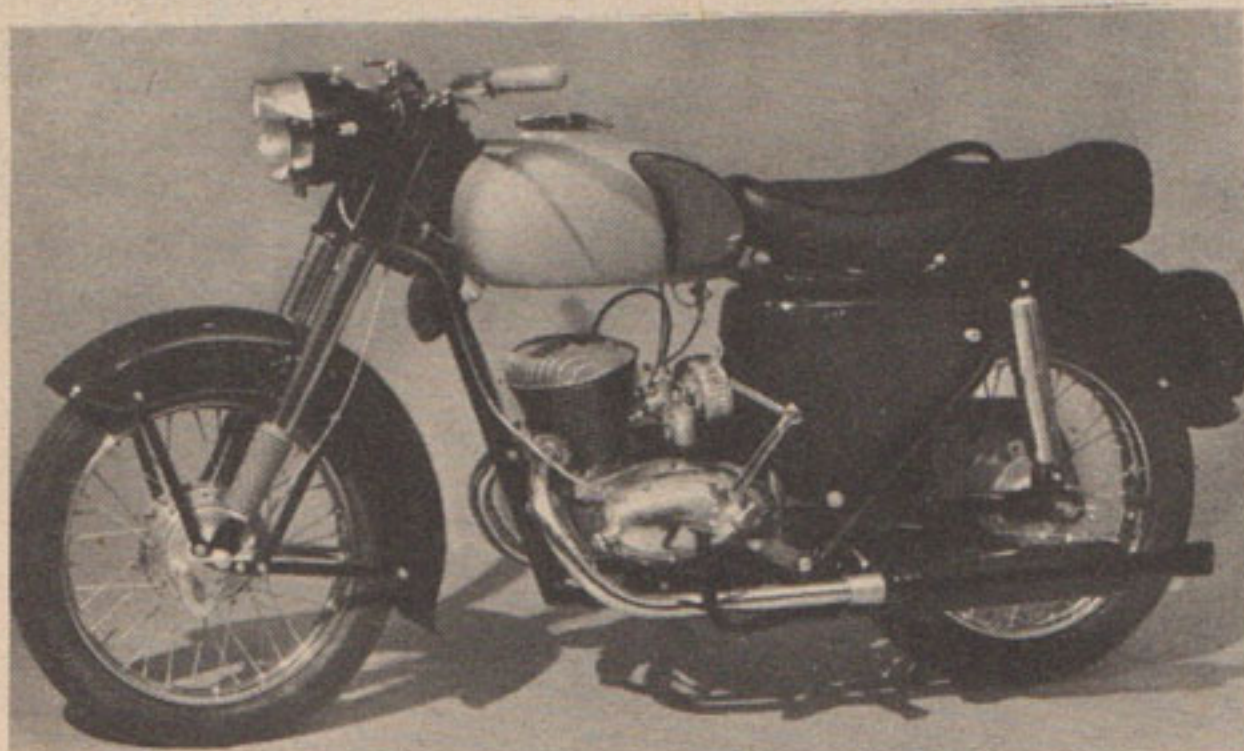
# PRODUCTION FRANÇAISE



Le cyclomoteur Yearling " Sport ".



Le vélomoteur 100 cm<sup>3</sup>.



La 175 cm<sup>3</sup> " Grand-sport ".

# AUTOMOTO

Le programme du constructeur de Saint-Etienne est très complet puisque il englobe des cyclomoteurs, vélomoteurs, motos et scooters.

Dans la série des cyclomoteurs à chaîne, Automoto propose d'abord un modèle standard équipé d'un moteur Himo monovitesse à embrayage automatique dont le prix est de 39 900 fr.

Avec fourche télescopique et frein tambour à l'avant, il devient le ZHT, vendu 43 500 fr; le prix passe à 51 100 fr lorsque ce même cyclo est équipé d'une suspension arrière.

Ensuite nous trouvons deux types grand luxe à cadre monotube. La partie arrière est réalisée en tôle emboutie. L'un de ces modèles est propulsé par un moteur Vap monovitesse à embrayage automatique centrifuge. La transmission primaire s'effectue par courroie tandis qu'une chaîne assure la transmission secondaire. Le deuxième modèle est équipé du moteur Himo monovitesse. Le modèle Vap vaut 48 250 fr tandis que le Himo figure à 46 500 fr.

Le modèle suivant comporte la même partie cycle que les précédents mais le moteur est un Himo deux vitesses à pédalier incorporé. Son prix s'élève à 60 500 fr.

Le Yearling est un cyclo « Sport » équipé d'un moteur automoto monovitesse à embrayage automatique centrifuge. Le cadre fermé, la fourche télescopique et les moyeux-freins justifient l'appellation et le prix de 52 500 fr.

Le même modèle est livrable monté avec un Vap au même prix tandis qu'une version luxe dotée d'une selle Pullman et d'une suspension arrière complète la gamme. (Prix : 59 900 fr.)

Nous terminerons la rangée des cyclomoteurs par deux modèles dont la transmission se fait par galet sur le pneu arrière. Ils sont équipés du moteur Peugeot à cylindre horizontal. Le modèle standard est annoncé à 38 200 fr, et le modèle luxe, le Furet, avec fourche télescopique et moyeux-freins, atteint 46 200 fr.

Dans le domaine des vélomoteurs, Automoto présente six modèles, dont trois 100 cm<sup>3</sup> à moteurs Villiers deux vitesses et cadre ouvert dont les prix sont respectivement 73 900 fr pour les deux modèles standard et de 83 065 fr pour le modèle de luxe.

En 125 cm<sup>3</sup> deux-temps figurent deux types : Le 125 L à trois vitesses commandées par sélecteur au pied et le 125 L4S baptisé « Grand Luxe Sport », quatre vitesses, réservoir 12 l avec bouchon à fermeture rapide. Le modèle standard est catalogué à 112 400 fr, le type luxe à 148 000 fr.

Automoto livre également une 125 cm<sup>3</sup> à suspension arrière oscillante et moteur quatre-temps A.M.C. à culbuteurs.

Deux modèles également en 175 cm<sup>3</sup> : Le luxe Grand Sport à suspension arrière oscillante, moyeux-freins, roues à broche, réservoir de 15 l, etc. Présenté en gris argent et chromé, ce modèle vaut 158 000 fr. Le 175 Socol est l'ancien modèle à suspension coulissante, trois vitesses. (Prix : 112 400 fr.)

En matière de scooter, Automoto commercialise le SA3, identique au scooter Peugeot. Rappelons qu'il s'agit d'un 125 deux-temps, trois vitesses, carrosserie en tôle montée sur châssis tubulaire. Le prix du SA3 est de 147 740 fr.

### Cyclomoteurs :

Mono-vitesse (moteurs Himo, Vap, Peugeot), à partir de.....Fr.	38 200
Bivitesse (moteur Himo), à partir de.....	60 500
Sport Yearling (moteur Automoto).....	52 500

### Vélomoteurs 100 cm<sup>3</sup> :

Deux et trois vitesses, moteur Villiers, à partir de .....	73 900
--	--------

### Vélomoteurs 125 cm<sup>3</sup> :

Deux temps moteur Peugeot, à partir de ..	112 400
Quatre temps moteur A.M.C., à partir de...	000 000

### Motos 175 cm<sup>3</sup> :

Moteur Peugeot, à partir de .....	112 400
-----------------------------------	---------

### Scooter :

125 cm <sup>3</sup> , deux temps .....	147 750
--	---------

Cette vieille marque française propose également un assortiment de machines très complet. Six modèles de cyclomoteurs figurent au programme. Les parties cycles de ces 50 cm<sup>3</sup> diffèrent les uns des autres, c'est-à-dire que l'on trouve des modèles à fourche rigide, télescopique ou à balanciers, des cadres rigides et des suspensions arrière coulissantes, freins sur jantes, freins tambours simples et moyeux-freins ainsi que des présentations luxe et standard. Un seul moteur équipe tous les modèles : le 50 cm<sup>3</sup> Zürcher, deux-temps, développant 1,8 ch. Ce bloc-moteur comporte un embrayage centrifuge automatique.

Ensuite nous trouvons trois vélomoteurs de 100 cm<sup>3</sup> à cadre ouvert. Le modèle 652 est à fourche télescopique et arrière rigide, le 653 dispose d'une suspension arrière oscillante. Le 654 est équipé d'une fourche à balanciers en tôle emboutie et d'une suspension arrière oscillante. Les trois machines sont équipées du moteur Zürcher 100 cm<sup>3</sup> de 3 ch et comportent un embrayage centrifuge automatique.

En 125 cm<sup>3</sup>, Alcyon propose deux modèles : Le A3 équipé du moteur Zürcher, deux temps, trois vitesses et le A4 propulsé par le 125 cm<sup>3</sup> A.M.C. quatre-temps à culbuteurs, quatre vitesses. La partie cycle des deux modèles est identique. Elle comprend fourche avant à balancier et suspension arrière oscillante.

Le modèle A4 peut être livré avec pneus de 25 x 3,00 au lieu de 16 x 3,25.

Alcyon diffuse également le scooter « Paris-Nice » équipé d'un moteur 125 cm<sup>3</sup> deux-temps, trois vitesses commandées au pied.

Quant aux motocyclettes proprement dit, Alcyon fournit trois modèles. Le A6, un 175 cm<sup>3</sup> A.M.C. monté dans un cadre simple berceau, suspension arrière oscillante et fourche à balanciers en tôle emboutie et moyeux-freins de 130 mm de diamètre. Le modèle B1 possède un cadre double berceau, une fourche à balanciers à l'avant et une suspension oscillante à l'arrière. Le B1 est équipé du moteur Zürcher 230 cm<sup>3</sup> deux temps, quatre vitesses.

Nous terminerons avec le type B2 dont la partie cycle est identique, mais dont le moteur est le 250 cm<sup>3</sup> A.M.C., arbre à cames en tête, moteur bien connu du public français.

**Cyclomoteurs :**

A partir de ..... Fr. 39 900

**Vélomoteurs :**

100 cm<sup>3</sup> deux temps, à partir de ..... Fr. 65 000

125 cm<sup>3</sup> deux temps, à partir de ..... 134 500

125 cm<sup>3</sup> quatre temps, à partir de ..... 157 000

**Scooter :**

Paris-Nice 125 cm<sup>3</sup> deux temps ..... 139 000

**Motos :**

175 cm<sup>3</sup> moteur A.M.C. quatre temps ..... 167 000

230 cm<sup>3</sup> moteur Zürcher deux temps ..... 192 000

250 cm<sup>3</sup> moteur A.M.C. quatre temps ..... 229 500

# ALCYON



# A.G.F.

Ce constructeur sportif de Colombes ne présente pas moins de sept modèles de vélomoteurs et motos, tous équipés de moteurs Ydral. Les différents types sont plus ou moins carénés, le constructeur faisant largement appel à la tôle emboutie.

La gamme des cinq vélomoteurs débute avec un modèle « simplifié » dénommé Horizontal. La partie cycle comporte une fourche télescopique et une suspension arrière oscillante. Le moteur est le dernier né de chez Ydral, le 125 cm<sup>3</sup>, deux vitesses à cylindre horizontal. Ce même moteur équipe également les deux modèles suivants, à savoir la « Réacteur » et la « Réacteur Luxe ». Les deux machines ont des cadres monocoques en acier mais le modèle luxe bénéficie d'un réservoir de 17 l (contre 15 l du type standard), d'un garde-boue profilé en matière plastique, et d'une selle double.

Ensuite, il faut signaler les deux 125 cm<sup>3</sup> plus classiques baptisés « Sport Standard » et « Grand Sport ». Les deux machines sont propulsées par le moteur Ydral quatre vitesses amplement connu. Rappelons le modèle Grand Sport comporte l'énorme réservoir de 22 l, garde-boue et carénage en alliage léger, un frein à double tambour à l'avant ainsi qu'un guidon sport.

Dans le domaine des 175 cm<sup>3</sup> A.G.T. propose deux types équipés comme nous l'avons indiqué ci-dessus, du moteur Ydral 175. Le « Sport Standard » a les mêmes caractéristiques que le 125 du même nom, mais le diamètre du passage des gaz est porté à 24 mm.

Le type « Grand Sport » correspond également à la description du 125 cm<sup>3</sup> répondant à la même appellation, mais ici également le passage des gaz passe à 24 mm.

**Vélomoteurs :**

Moteur Ydral horizontal, à partir de ..... Fr. 130 000

Moteur Ydral quatre vitesses, à partir de ... 154 000

**Motos :**

Modèle sport standard ..... 169 000

Modèle grand sport ..... 199 000

Ce constructeur parisien offre deux modèles de 125 cm<sup>3</sup> ultra-modernes. Le type standard et le type sport T4 ne diffèrent que par la présentation, ce dernier ayant un carénage entièrement chromé.

Rappelons que le Taon possède un cadre en tube de forte section « habillé » par un carénage partiel en tôle emboutie. Une fourche Earles à l'avant et une suspension oscillante à l'arrière offrent un confort maximum. Signalons les quatre amortisseurs Lelaurain.

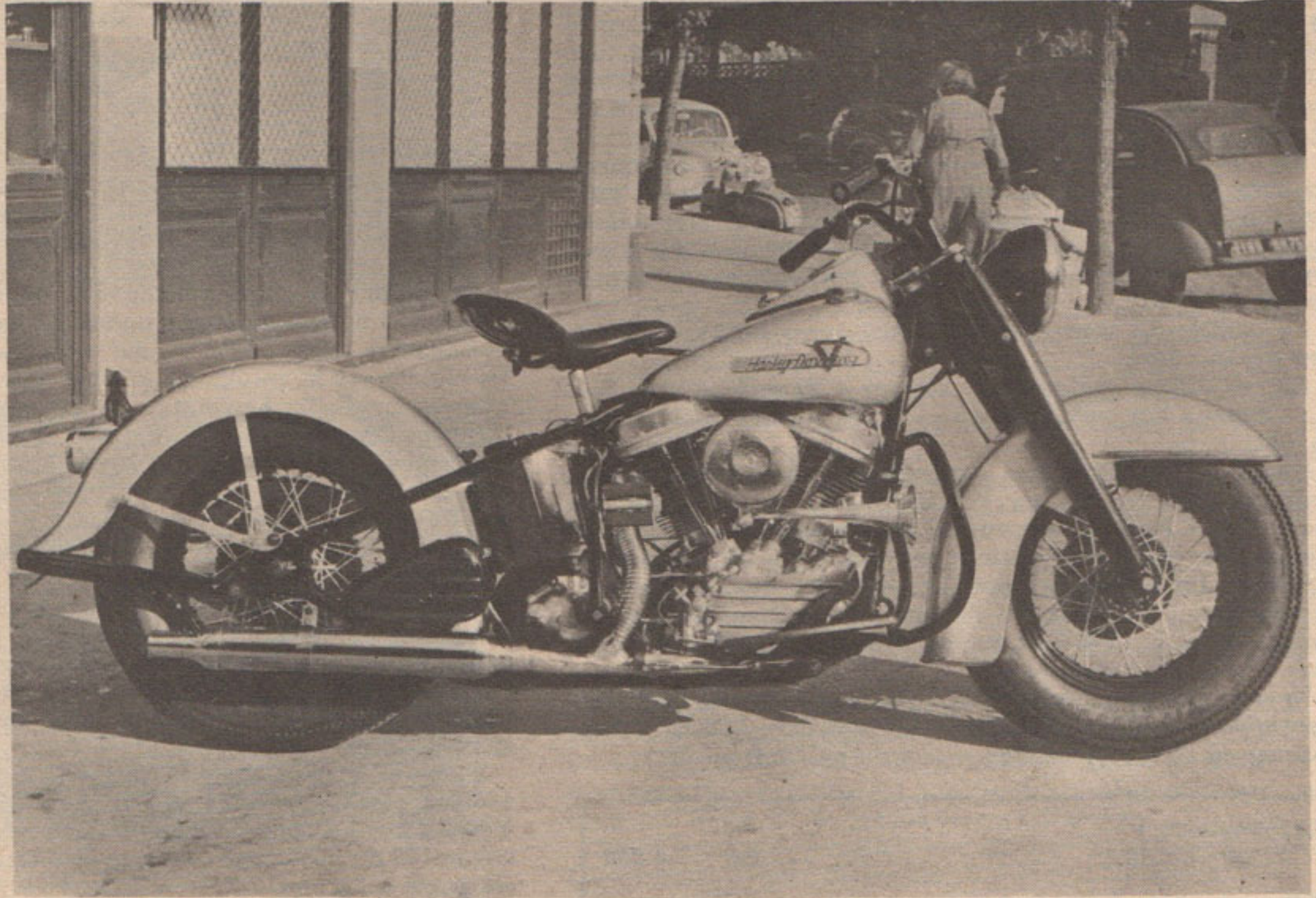
Le moteur est le 125 cm<sup>3</sup> A.M.C.-Isard, deux-temps, trois vitesses, commandées par poignée tournante. Ce moteur développe 5 ch à 4 500 tr/mn ; le régime maxi se situerait à 6 000 tr/mn.

# DERNY

**PRODUCTION FRANÇAISE**

# ESSAIS *MOTOCYCLES*

## LA 1200 HARLEY-DAVIDSON F.L.



**LA MACHINE VUE  
PAR LE CONSTRUCTEUR :**

*Motocyclette de tourisme  
Vitesse 160 km/h. Prix : 595.000 fr.*

**IMPORTATEUR :**  
**P. BORIE, 14 Bd SOULT, PARIS.**

*Cette puissante machine dont la robustesse est légendaire, se trouve actuellement livrable sur le marché français. M. Borie, l'agent officiel de la marque, a bien voulu mettre à notre disposition, une motocyclette du type Police qui malgré la sobriété de sa présentation, comporte néanmoins tous les perfectionnements des modèles « clients ». En tant que vieil harleyiste, nous avons pu apprécier cette machine dont les qualités échappent aux amateurs de véhicules continentaux. Par son poids et son volume la 1 200 cm<sup>3</sup> s'apparente fort bien avec ses sœurs les voitures américaines, et elle bénéficie de possibilités inhérentes à l'expérience et au souci de qualité déployés par les constructeurs.*

## Le moteur

Extérieurement l'énorme moteur de cette 1 200 cm<sup>3</sup> culbutée a peu changé et les « fans » ont retrouvé cette silhouette massive qui leur est chère. Ce bicylindre en V formant un angle de 45° a un alésage de 87,3 mm pour une course de 100,8 mm ce qui donne une cylindrée exacte de 1 207 cm<sup>3</sup>. Avec un rapport volumétrique de 7,25, l'Harley-Davidson développe 53 ch à 5 400 tr/mn, le couple maximum étant obtenu à 3 200 tr/mn. Signalons encore que la puissance fiscale est de 11 ch.

Le vilebrequin est porté par deux roulements et un palier lisse : du côté transmission on trouve un roulement Timken à double rangée de galets, tandis que du côté distribution il y a un roulement à galets encagés classique. Sur ce même côté le constructeur a prévu en plus une bague bronze emmanchée dans le couvercle du carter. Cette bague offre une portée de 2 cm au bout de l'arbre moteur.

Les bielles « en fourche » (une mâle et une femelle) tourbillonnent sur un maneton porteur de trois roulements à galets. Les deux roulements extérieurs recevant les deux moitiés de tête de bielle femelle, sont de moitié moins larges que le roulement central recevant la tête de bielle mâle. Les galets des trois rangées sont au nombre de 54.

L'unique arbre à cames — il en porte quatre — est entraîné par pignons, tout comme la tête de Delco placée devant le cylindre avant. Des poussoirs hydrauliques à rattrapage de jeu automatique conjugués avec des tiges et culbuteurs commandent les soupapes à ressorts hélicoïdaux. Les culbuteurs travaillent sur des paliers dont la partie supérieure est en bronze et l'inférieure en acier. Notons également que des galets montés sur roulements à aiguilles terminent les poussoirs hydrauliques et ce sont ces galets qui reposent sur les cames. Harley livre d'ailleurs trois modèles de cames : les types Standard, Police et Victory. Précisons que la machine essayée était équipée du modèle intermédiaire. Mais nous reviendrons à la fin de cet exposé sur cette question de modifications.

Les bielles forgées portent des pistons bombés en alliage léger. Ceux-ci reçoivent deux segments d'étanchéité et un segment racler; les trois segments sont chromés. Les cylindres en fonte sont naturellement surmontés de culasses en alliage léger.

Le système de graissage du type à carter sec comprend un réservoir d'huile de 3,8 l, placé sous la selle sur le côté droit. Une pompe à engrenage double envoie l'huile sous pression aux organes à lubrifier et assure le retour au réservoir. Les tubes de départ et de retour d'huile au réservoir sont d'ailleurs les seules tubu-

lures visibles extérieurement, car pour le reste il s'agit de canalisations percées soit dans les parois du carter, soit dans les cylindres pour assurer la lubrification de l'embellage, de la distribution et de la culbuterie.

Le carburateur est un Linkert du type voiture, c'est-à-dire à volet. Le passage des gaz est de 33 mm. Le carburateur Linkert permet un réglage pour une marche économique et un autre pour la pleine puissance, ce qui se comprend pour une machine d'une telle cylindrée.

L'allumage est également emprunté à la technique automobile. Il est, en effet, du type batterie-bobine. Cette dernière est à double sortie. Le rupteur unique se trouve, nous l'avons indiqué plus haut, devant le groupe cylindre. L'avance manuelle est commandée par câble, à partir de la poignée (tournante) gauche du guidon. Signalons, pour terminer avec le moteur, que les deux tuyaux d'échappement se rejoignent pour déboucher dans un silencieux unique de faible volume.

## Les transmissions

La transmission primaire, située à gauche, est assurée par une chaîne duplex lubrifiée par un reniflard. L'embrayage à disques multiples fonctionne à sec. On se rappelle l'embrayage des modèles plus anciens commandés par une pédale double parce que sans rappel. De ce côté là

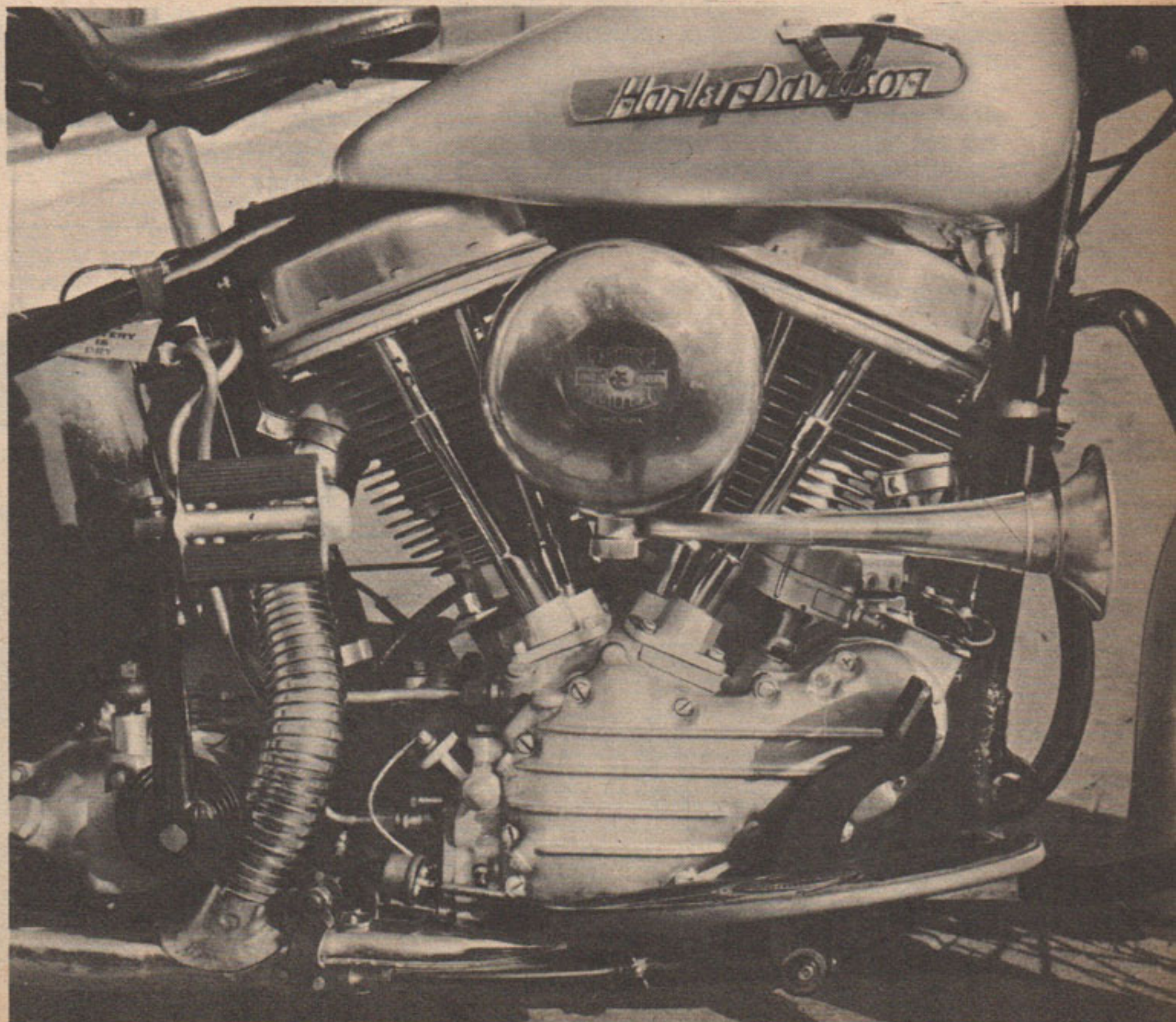
on a sérieusement modernisé chez Harley-Davidson. Sur les machines actuelles l'embrayage est commandé d'une façon très orthodoxe par levier sur la branche gauche du guidon. Il faut néanmoins signaler que le câble agit sur une timonerie rigide par l'intermédiaire d'un grand levier solidaire d'un ressort compensateur qui aide la manœuvre. Sans ce ressort il serait pratiquement impossible de débrayer, les ressorts internes de l'embrayage étant excessivement puissants.

Sur notre modèle nous trouvons une boîte de vitesses à 4 rapports à prise directe. Les engrenages sont à taille droite, les pignons toujours en prise s'engagent par clabots. Avec un pignon de sortie de moteur de 23 dents et 37 à la couronne d'embrayage, 22 en sortie de boîte et 51 à la roue arrière, la démultiplication totale est la suivante :

1 <sup>re</sup>	: 11,19
2 <sup>e</sup>	: 6,71
3 <sup>e</sup>	: 4,66
4 <sup>e</sup>	: 3,73

Autre innovation chez Harley : les vitesses sont commandées par un sélecteur au pied, sur le côté gauche. Et les sélecteurs heureux n'ont pas d'histoires...

D'autre part le catalogue du constructeur mentionne que la boîte de vitesses peut être livrée en versions différentes : 4 vitesses sélecteur au pied; 4 vitesses à changement à la main; 3 vitesses et une marche arrière, à changement manuel également.



**Le 1200 cm<sup>3</sup> bicylindre  
Harley-Davidson.**

# LA 1200 HARLEY-DAVIDSON

## La partie cycle

Le cadre de la FL est un double berceau classique sans suspension arrière. Il est réalisé en tube étiré assemblé par soudure électrique avec manchons en acier estampé. La fourche télescopique Hydra-Glide de dimensions impressionnantes comporte des tubes d'acier, des fourreaux en aluminium et des bagues bronze. L'élasticité est assurée par des grands ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques incorporés. L'axe de direction est monté sur roulement Timken.

Les roues à broches sont interchangeables. Après avoir déboulonné et retiré la broche, on dévisse 5 boulons à pans intérieurs et la roue tombe toute seule, tambour de frein et chaîne restant à leur place. Les pneus sont — nous l'avons déjà indiqué — des 5,00 x 16, dimension on ne peut plus confortable. Le garde-boue articulé mérite une mention spéciale.

Les freins ont un diamètre de 204 mm pour une largeur des garnitures de 25 mm à l'avant et de 38 mm à l'arrière. Le frein arrière est commandé par une pédale à l'avant du repose-pied droit, par l'intermédiaire d'une tringlerie rigide, tandis qu'un très gros câble remplit la même fonction sur le frein avant.

Le guidon très large peut être monté sur des éléments de caoutchouc à armature métallique. L'Harley-Davidson comporte deux réservoirs communicants, l'un de 7 l et l'autre de 7,5 l dont 3 l de réserve. Ces deux réservoirs sont situés de part et d'autre du tube dorsal du cadre. Un robinet à deux positions est prévu.

La selle de la FL est restée typique de la marque de Milwaukee. La très grande assiette garnie de caoutchouc mousse est recouverte de plastique de très bonne qualité. Si la selle elle-même ne comporte aucun ressort

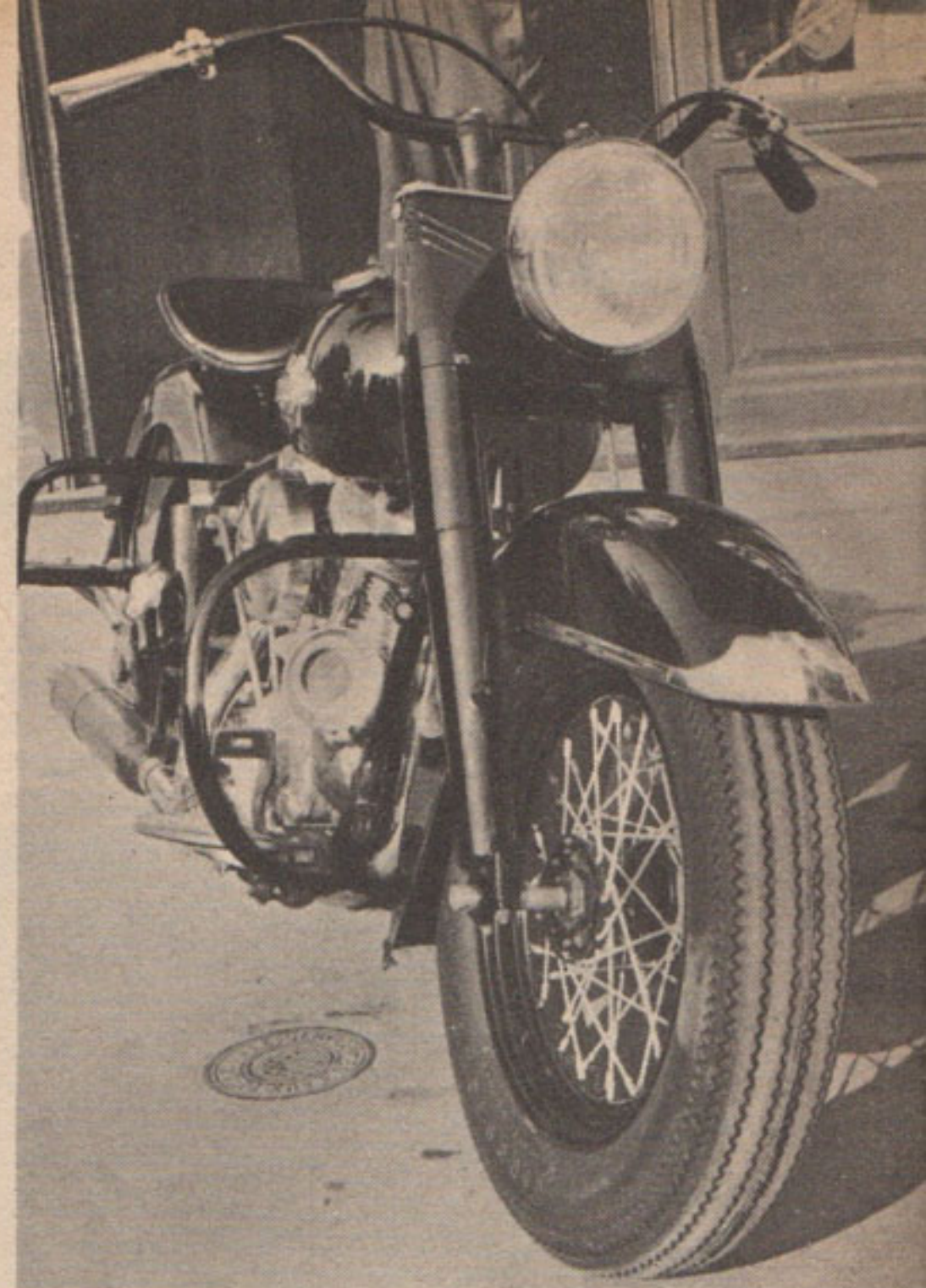
elle n'est pas moins confortable : effectivement sa tige s'enfonce dans le tube de selle dans lequel nous trouvons un nombre variable (de 5-8) de ressorts selon le poids du pilote. Ces ressorts travaillent dans la graisse. Le confort offert par cette selle est pour le moins surprenant.

L'équipement électrique de la FL alimenté par une dynamo comprend un projecteur code-phare, un feu de position, un feu stop et un feu rouge AR éclairant également la plaque minéralogique. Sur les réservoirs et bien dans le champ visuel du pilote on trouve le tableau de bord sur lequel figurent une lampe de contrôle de charge, un indicateur lumineux de pression d'huile et le compteur-tachymètre et son éclairage. L'avertisseur électrique commandé au guidon complète cette installation fonctionnant sous 6 volts.

Pour terminer, citons quelques chiffres :

Empattement .....	1.540 mm
Longueur hors-tout .....	2.250 mm
Largeur hors-tout .....	580 mm
Hauteur hors-tout .....	890 mm
Garde au sol .....	120 mm
Poids du véhicule à vide.	260 kg

Comme nous l'avons déjà signalé, il existe un modèle plus poussé : la



FLH. Celle-ci comporte les fameuses comes « Victory », des tubulures d'admission polies, embiellage renforcé, pistons plus bombés donnant un rapport volumétrique de 8 : 1, etc. La puissance de ce modèle serait de 58-60 ch.

## EXAMEN TECHNIQUE

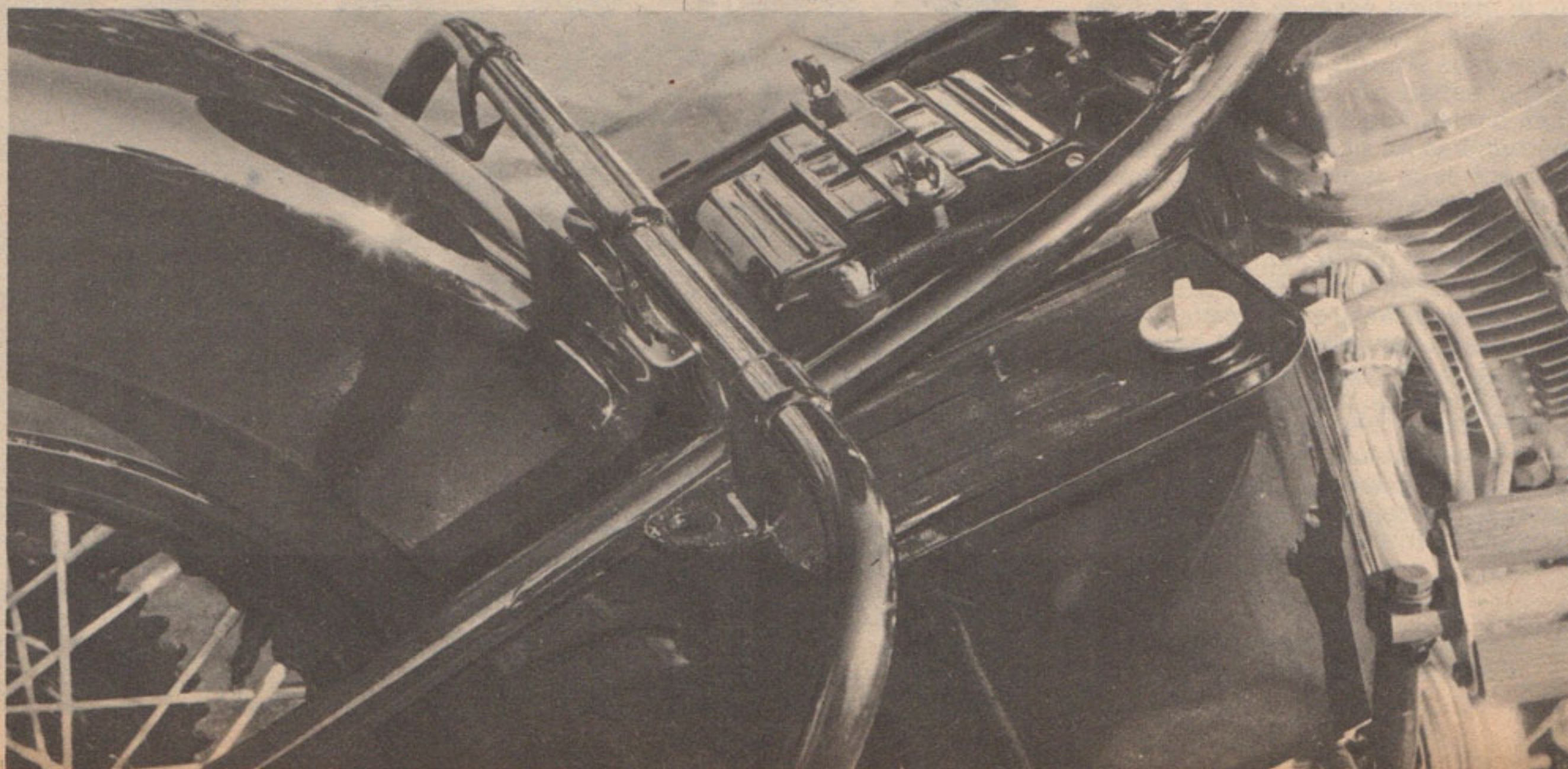
### AVANTAGES

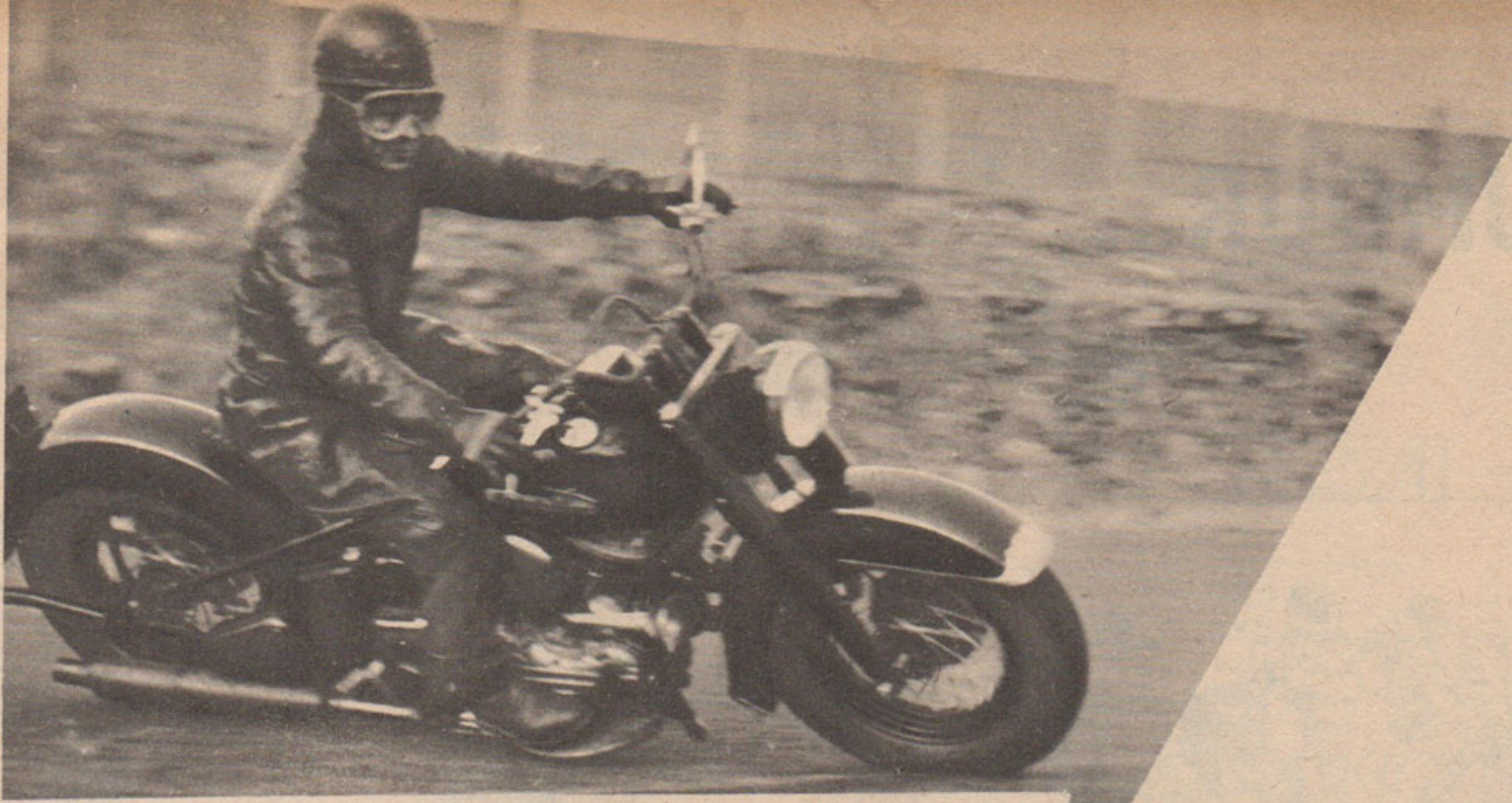
- Siège très confortable.**
- Ensemble excessivement robuste.**
- Grand réservoir d'huile extérieur.**
- Poussoirs hydrauliques à rat-trapage de jeu automatique.**
- Moyeux à broche et roues interchangeables.**

### INCONVÉNIENTS

- Réservoir trop petit.**
- Absence de suspension AR.**
- Machine très lourde.**
- Prix trop élevé.**
- Volume du silencieux insuffisant.**

Disposition de la batterie et du réservoir d'huile sur la 1200 Harley.





*La 1200 Harley en action sur le circuit routier.*

## ESSAI A MONTLHÉRY

Pour les non-initiés, l'Harley-Davidson donne l'impression d'un véhicule peu facile à conduire; à l'usage il n'en est rien. Le maintien de la machine à l'arrêt requiert un peu d'habitude, mais la robuste béquille latérale, qui se manœuvre du bout du pied, apporte au conducteur une aide efficace.

Grâce à un système d'allumage qui a fait ses preuves, la mise en route ne pose pas de problème. Le moteur part sur le ralenti et les bruits de culbuterie sont très atténués, conséquence heureuse de l'emploi des poussoirs hydrauliques. L'échappement par contre s'avère assez sonore et permet de distinguer le rythme bien particulier du moteur en V.

Bien calé dans le fond de la selle, les mains haut placées sur le vaste guidon, nous enclenchons la 1<sup>re</sup> en soulevant du pied gauche la pédale de sélecteur. La manœuvre du levier d'embrayage se fait sans effort et la machine démarre sans à-coups. Nous retrouvons également l'usage de la poignée de gaz à tirage rectiligne dont la douceur surprend.

La position très « fauteuil », les pieds en avant, accentue l'impression de puissance à la reprise car il est nécessaire de serrer les poignées de guidon pour se maintenir en place. En valeur intrinsèque l'accélération se compare à celle d'une bonne 500 cm<sup>3</sup> de sport, mais au lieu d'avoir une progressivité en accord avec la montée des tours/minute la 1200 lâche ses chevaux avec une spontanéité qui surprend de prime abord.

L'étagement des rapports est heureux et il est loisible de conduire en tirant partie de tous les intermédiaires ou en jouant simplement avec la poignée d'avance à l'allumage sur la quatrième et la troisième vitesses.

Malgré son absence de suspension arrière l'Harley-Davidson est très stable. A l'extrême ralenti on ne ressent pas le besoin de mettre les pieds à terre. Vers 50 kilomètre à l'heure il est facile de monter debout sur la selle les bras en croix, tant la sensation de quiétude est nette. Pour notre compte personnel c'est un exercice que nous pratiquons rarement sur les autres machines. Toujours avec l'accoutumance et en utilisant le grand guidon d'une poignée ferme on manie la « FL » comme une petite cylindrée. En ville, la maniabilité aux basses allures fait oublier le poids élevé.

L'Autodrome de Montlhéry constitue, pour nous, un juge intransigeant et c'est par un temps sec et froid avec un vent de 3 à 5 m/s que nous avons commencé nos tests.

En position normale nous obtenons 1 mn 1 s 2/5, soit une moyenne de 149,408 km/h. La machine est insensible au vent et le manque de suspension arrière n'influe en rien sur la conduite. N'ayant pas le montage souple, nous ressentons seulement des vibrations dans le guidon. Il est difficile de bien s'effacer sur l'Harley, cependant le chrono nous indique 58 s qui constituent une moyenne de 158,166 km/h.

Le circuit routier confirme notre

impression favorable en ce qui concerne la tenue de route. Le premier tour fut bouclé en 5 mn 30 s à 100, 160 km/h de moyenne et le troisième en 5 mn 23 s à 102,331 km/h de moyenne. La direction est extrêmement précise, il est amusant de couper les virages au ras de l'herbe exactement et les freins sont nettement améliorés, ce qui permet de tirer parti de cette imposante 1.200 cm<sup>3</sup>. Dans les courbes les marchepieds touchent, mais comme ils sont montés sur charnières cela ne présente aucun danger. La forme et la dimension des pneus s'accommodent fort bien d'un sol mouillé, nous avons pu en faire l'expérience ces jours derniers.

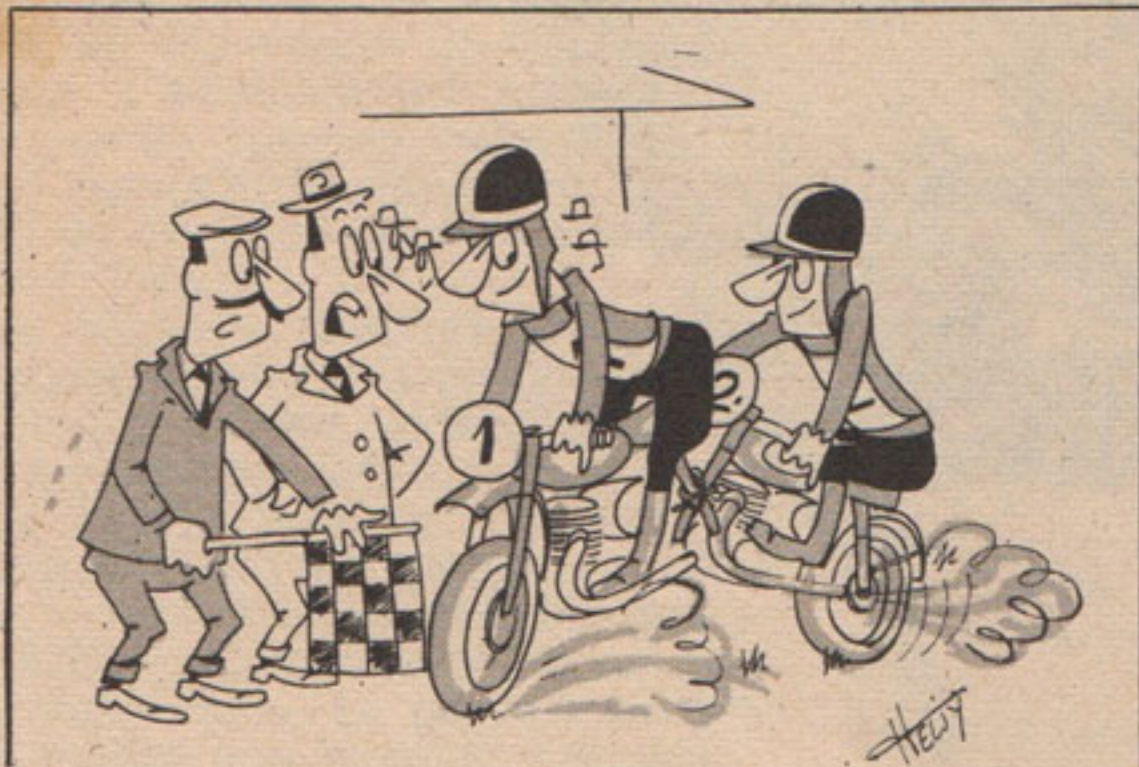
L'accélération aux 100 mètres nous donne 51,426 km/h pour 7 s; 67,914 km/h pour 200 m; 77,140 km/h pour 300 m et 82,746 km/h aux 400 m. Ces chiffres n'ont rien d'extraordinaire pour une 1.200 cm<sup>3</sup>, mais nous avons affaire à un moteur souple qui descend à 30 km/h en quatrième.

Il est également bon de noter qu'après nos essais, le moteur ne présente aucun suintement d'huile et que la boulonnerie n'est pas desserrée. De plus grâce à la cylindrée, le moteur n'est guère à l'ouvrage et l'on peut maintenir des vitesses routières élevées sans constater trace de chauffage.

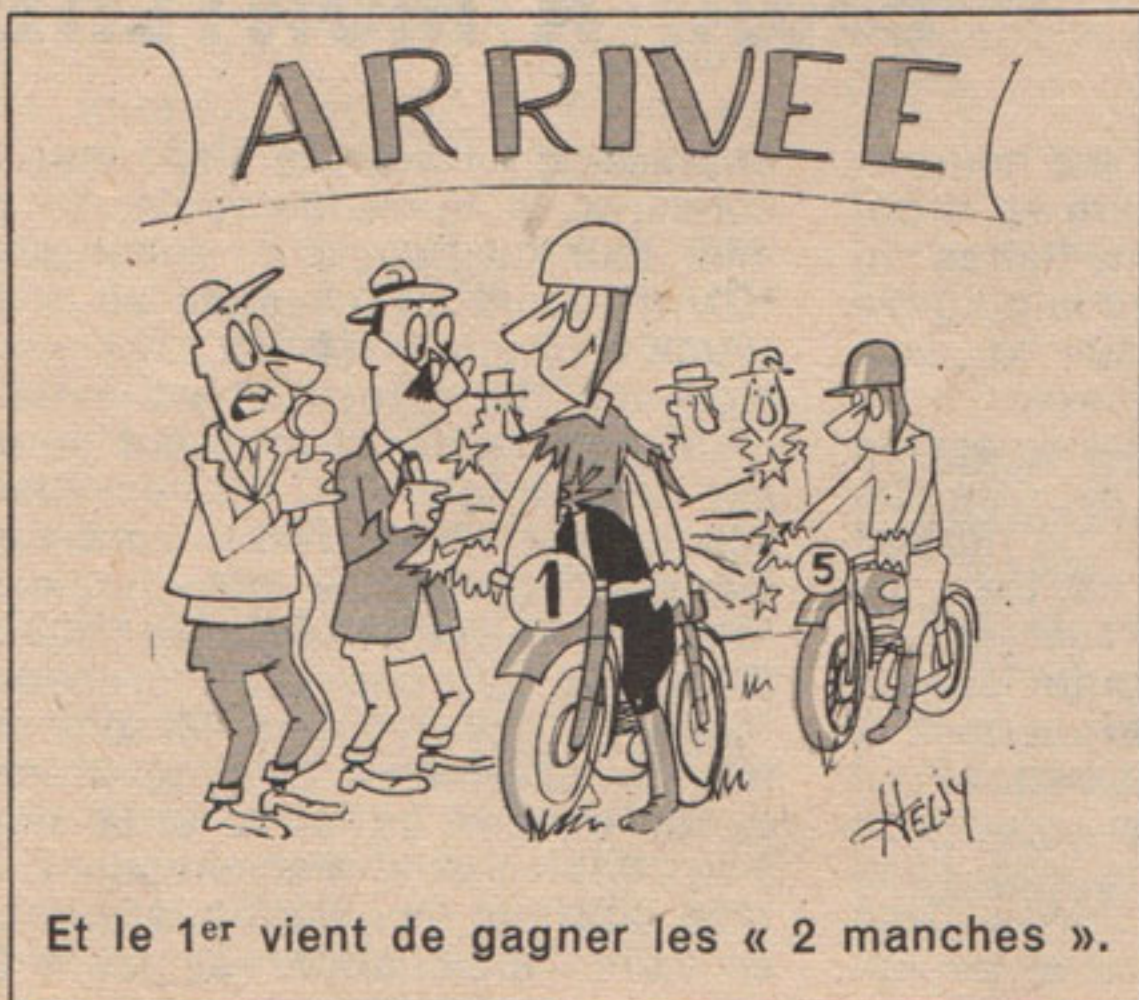
La consommation est extrêmement variable suivant l'utilisation. Avec le réglage économique et en accélérant d'une façon progressive on ne dépassera guère 6 l aux 100 km;

# HUMOUR...

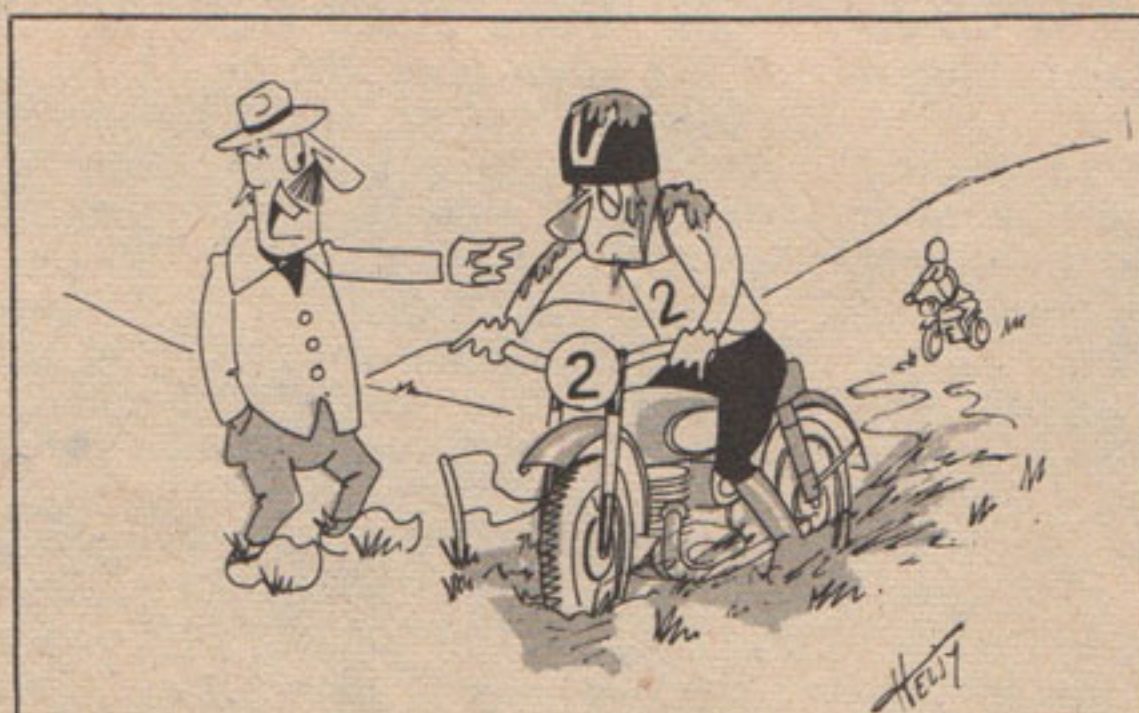
## vagabond...



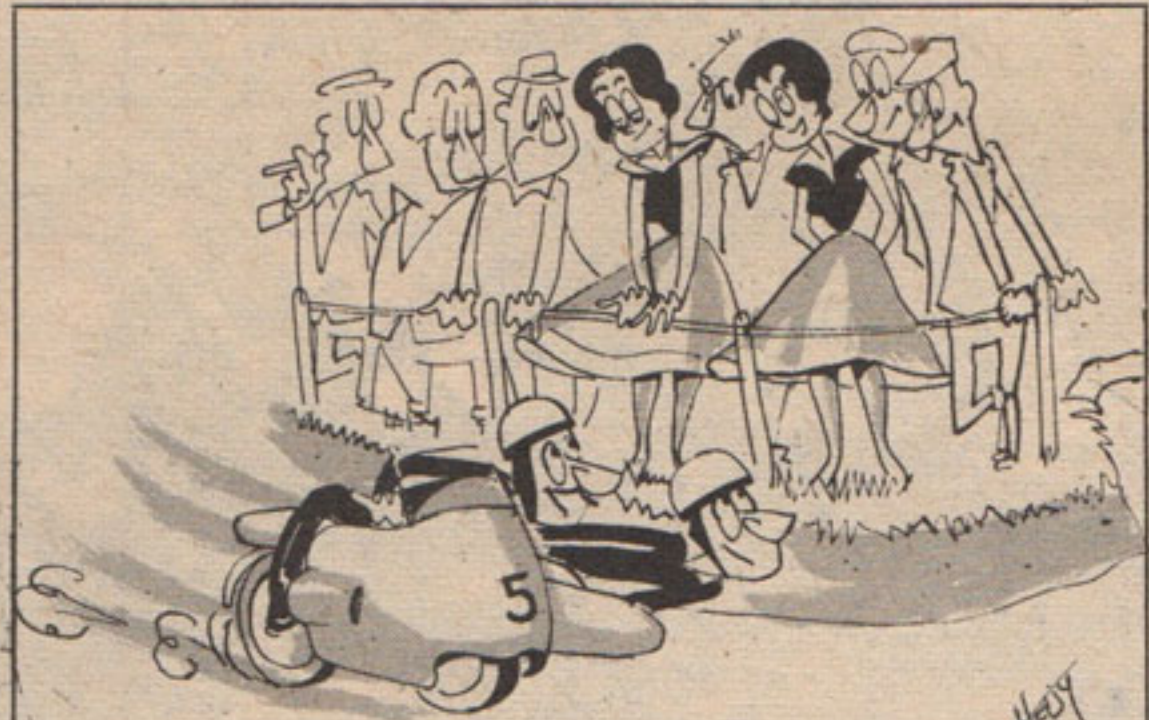
Heureusement qu'ils ont eu l'esprit d'équipe.



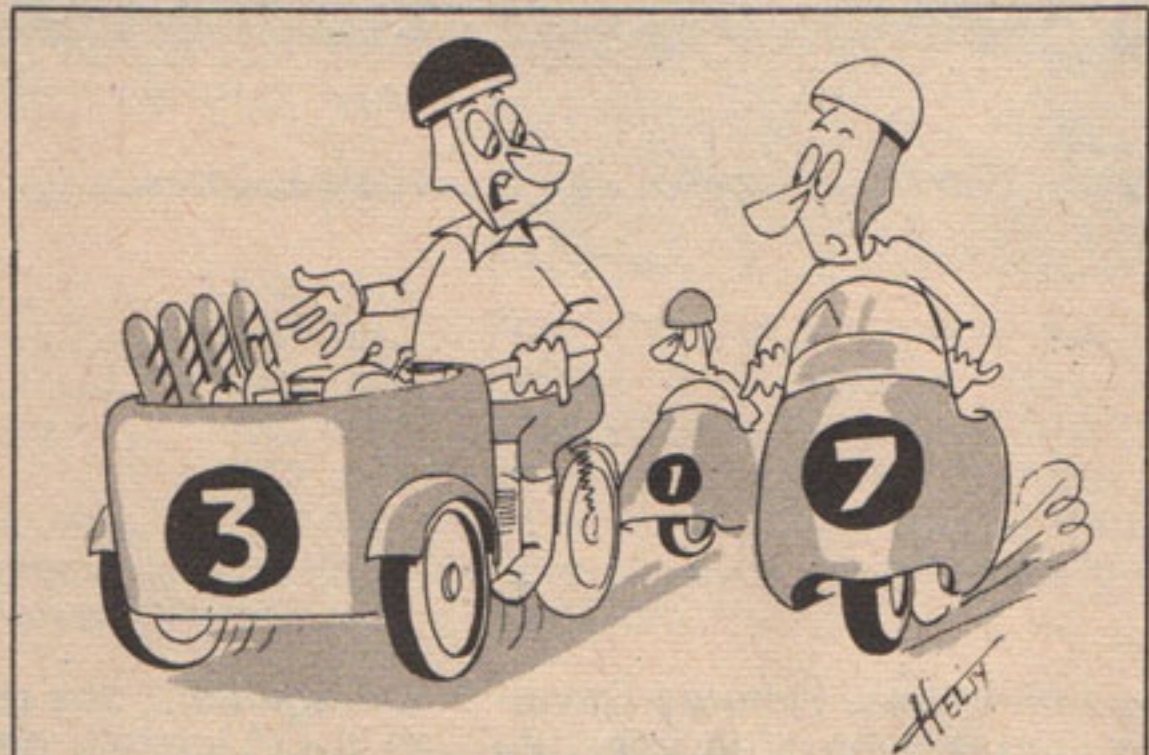
Et le 1<sup>er</sup> vient de gagner les « 2 manches ».



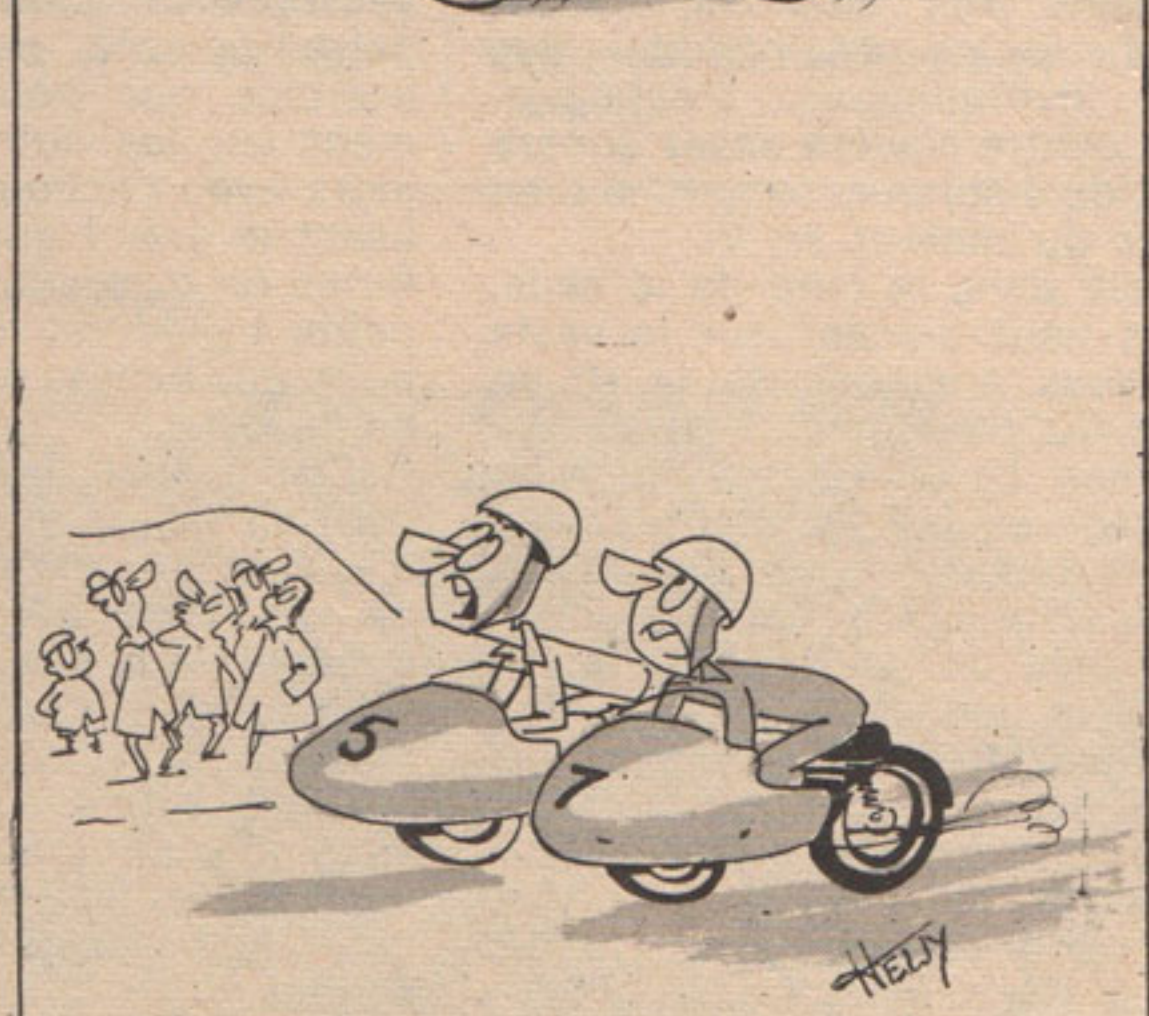
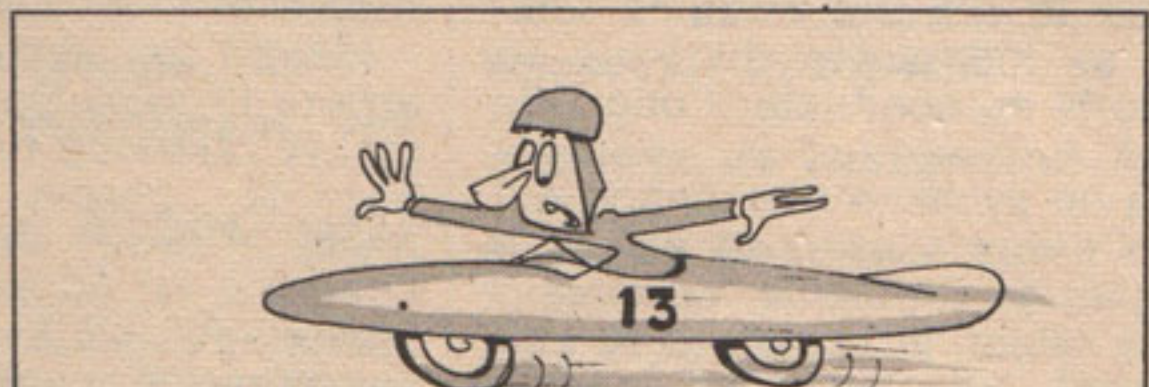
C'est peut-être plus court à travers champs, mais vous gagneriez votre temps en passant par la route nationale.



Et vous avez vu comme ils se penchent pour prendre ce virage.



J'ai fait carrosser ma moto pour le Bol d'Or...

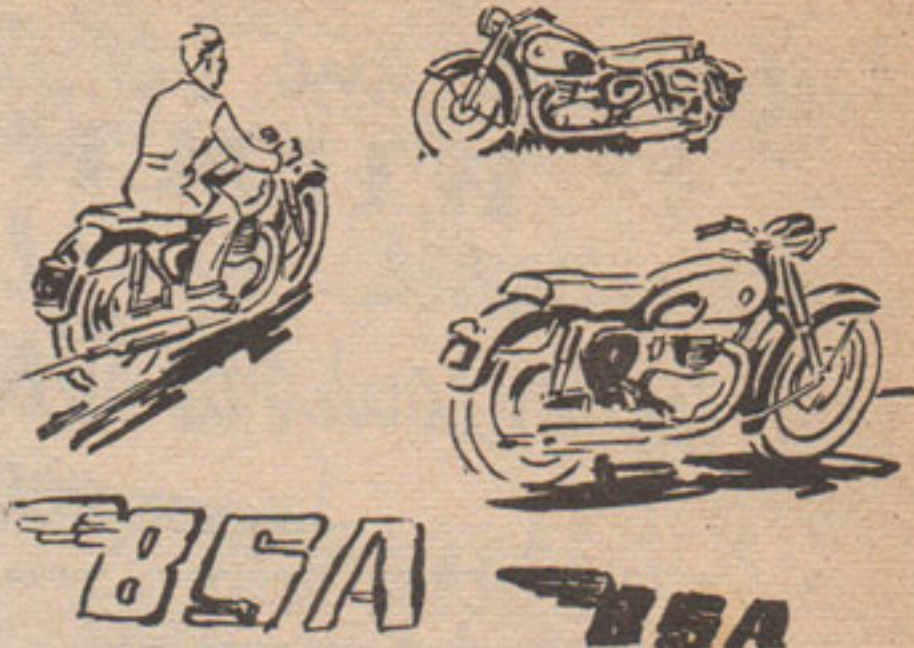


**SUPER AÉRODYNAMISME**  
— Il a tendu les bras en signe d'abandon et il s'est envolé !



I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII XIII XIV XV

1	P	R	I	X				F	R	E	I	N	A	G	E			
2	R												C					
3	O	H	V										C					
4	P	U	I	S	S	A	N	C	E		S		E		T			
5	R	I	T								E		S		E			
6	E	L	E								R		S		N			
7		E	S	S	E	N	C	E			V		I		U			
8	C		S								M	A	N	I	A	B	L	E
9	A		E								B		C		I			D
10	D										R		E		L			E
11	R										A							R
12	E		S								Y							O
13		G	O	L	D	S	T	A	R									
14			L		U				G									
15	E	C	O	N	O	M	I	E			S	T						



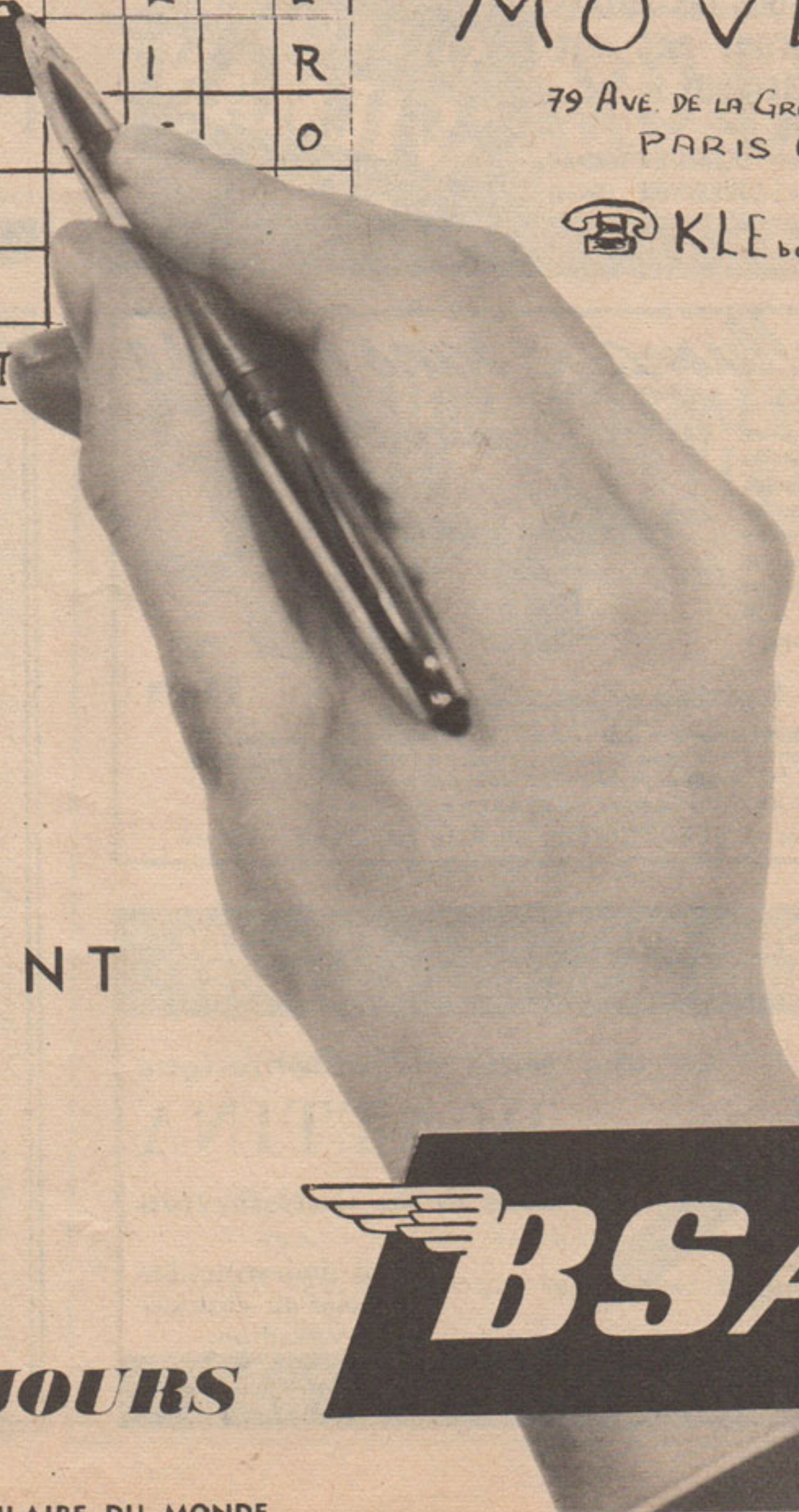
250 cme PRINCESS	232.500+
350 cme B31	290.000
500 cme B33	310.000
500 cme A7 TWIN	350.000
500 cme A7 SS	370.000
650 cme A10 GF	360.000
650 cme A10 RR	390.000

IMPORTATEUR:

# MOVEA

79 AVE. DE LA GRANDE ARMÉE  
PARIS 16°

KLE bey 40.65



V  
E  
R  
T  
I  
C  
L  
E  
M  
E  
N  
T  
E  
M  
E  
N

HORIZONTALLEMENT

LA RÉPONSE EST **TOUJOURS**



Depuis 25 ans la technique  
**WILMAN**  
s'est imposée en remportant  
tous les concours de silencieux motos



**EN 1956 :**

Concours de la Préfecture de Police :  
30 concurrents ont présenté  
104 appareils divisés en 4 catégories  
48 - 125 - 200 - 500 cm<sup>3</sup>

5 lauréats, dont 4 WILMAN totalisant  
17 appareils primés,  
**TOUS LES AUTRES  
N'ONT PAS ÉTÉ  
RETENUS !**

**SILENCIEUX  
WILMAN**

Renseignements : SILENCIEUX WILMAN  
3, rue d'Evreux COURBEVOIE (Seine)  
Tél. : DEF. 19-65

*Un abri sûr!*

CONFECTION SPORTIVE

**ORAGE**  
La grande Marque Spécialisée!

HABILLE TOUS CEUX QUI ROULENT

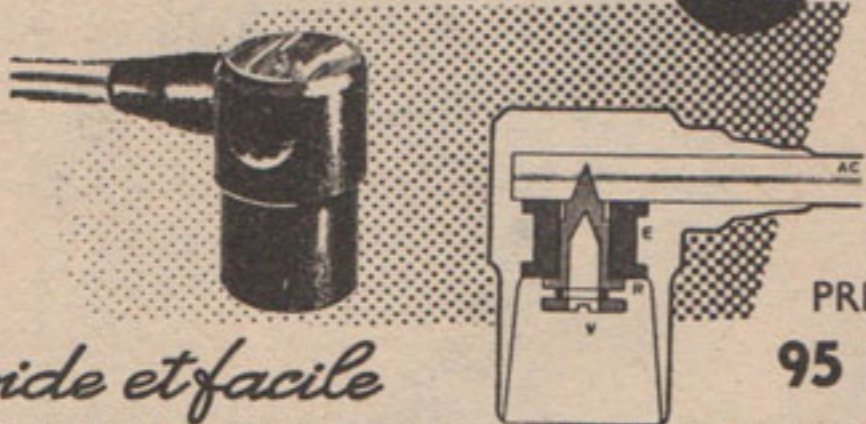
FABRICATION GARANTIE **ETS R.A.GONCET** CATALOGUE SUR DEMANDE

11-13-15, RUE JEAN-MARC-BERNARD • LYON • TÉLÉPH. VILLEURBANNE 78-02

*Un allumage sans histoire*

Insensible  
aux intempéries,  
aux huiles  
et aux essences,  
il est étanche,  
la matière  
plastique souple  
faisant joint  
sur le fil  
de bougie

GRACE AU **Capuchon M**



PRIX  
**95 Frs**

*Pose rapide et facile*

Il suffit d'introduire l'extrémité du câble coupé net sans le dénuder dans le capuchon "M" et de serrer la vis "V" qui assure le contact. L'ombout "M" est verrouillé sur la tête de bougie par le ressort "R" monté dans la vis.

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL

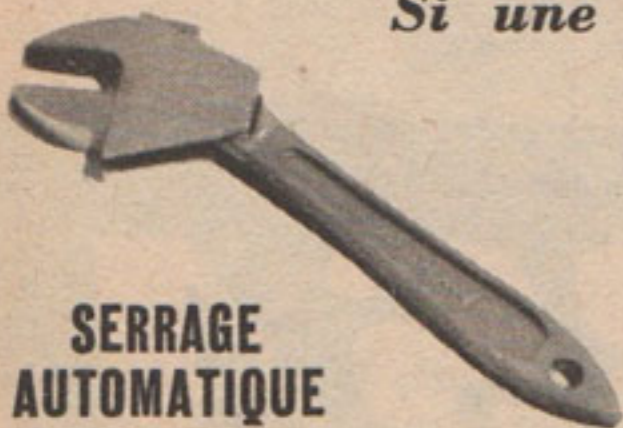
Pour le Gros : L'ELECTRICFIL, 59 RUE MOLIERE - LYON

**POURQUOI CONTINUER A EMPLOYER  
UNE DOUZAINÉ DE CLÉS A ÉCROUS ?**

*Si une seule clé automatique*

**PLATTINA**

*vous donne satisfaction*



**SERRAGE  
AUTOMATIQUE**  
de 6 1/8 à 32 1/8

outil indestructible  
en acier au chrome-  
vanadium

**TRADING-MOTOR LINE**

74, rue de Rome, PARIS-8<sup>e</sup>  
LAB 22-08

**DES CONSEILS  
PRATIQUES**

**DES EXEMPLES**

**DES CHASSES  
VÉCUES...**

**REVUE  
NATIONALE DE LA  
CHASSE**

**50F**

**EN VENTE  
PARTOUT**

**PAS D'HÉSITATION POSSIBLE!**



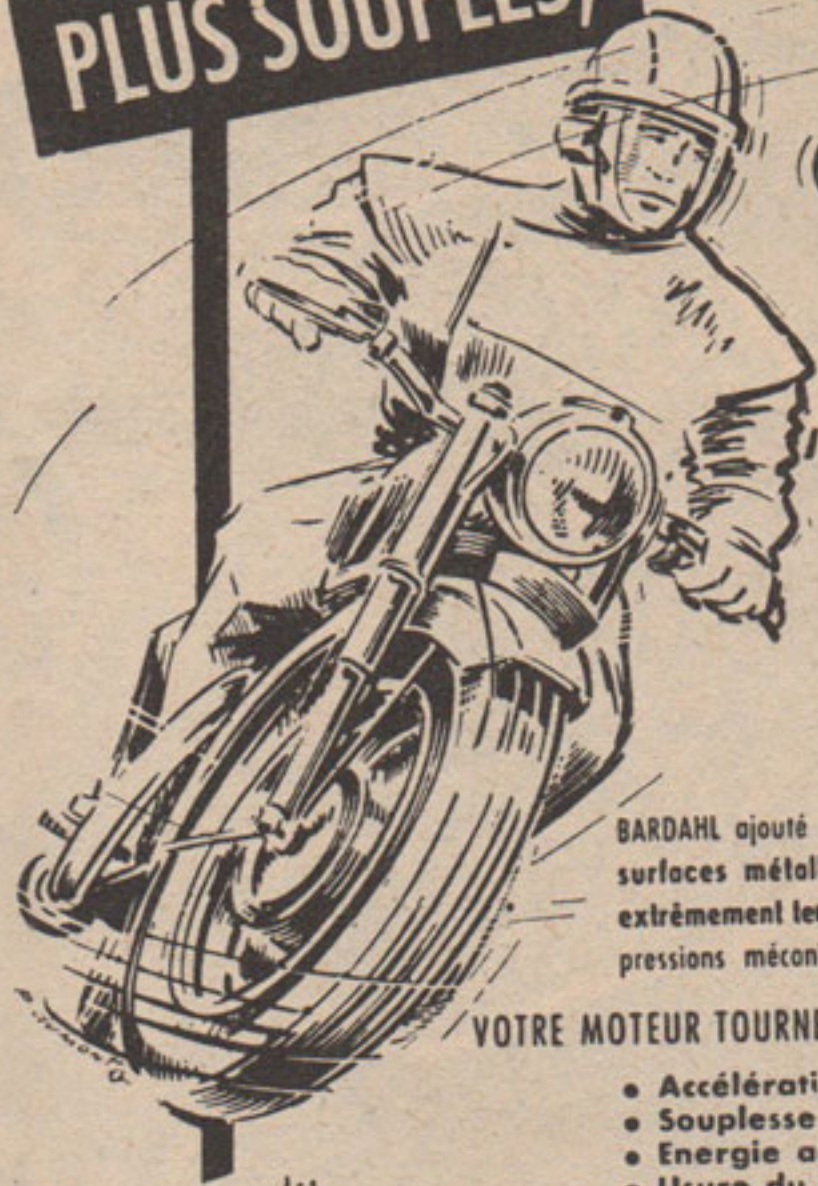
Pour votre **CHOISISSEZ ...** VÉLO - CYCLO - SCOOTER - VÉLOMOTEUR - MOTO

**BRAMPTON**



**LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT!**

**PLUS SOUPLES,**



**ILS "ARRACHENT" MIEUX AVEC BARDAHL...**

BARDAHL ajouté à l'huile (4 temps 2 temps) fixe sur les surfaces métalliques en friction, un film lubrifiant extrêmement tenace, inarrachable, résistant aux plus fortes pressions mécaniques et aux plus hautes températures

VOTRE MOTEUR TOURNE SUR UN "COUSSINET BARDAHL"

- Accélérations plus rapides
- Souplesse à tous régimes
- Energie accrue
- Usure du moteur réduite de 50 %
- Température réduite de 20 %
- Consommation diminuée

*Depuis des années des millions d'automobilistes et motocyclistes (Amérique et Europe) sont de fanatiques "Bardahlites". Soyez comme eux!*

**BARDAHL**

S.I.P.O., 25-27, Pl. de la Madeleine PARIS - ANJou 41-00 - 01 et 02

**MOTTAZ** Depuis plus de 40 ans s'impose

PAR SA LIGNE ET SA TOUS QUALITE

RESERVOIRS MOTOS-SCOOTERS VÉLOMOTEURS CYCLOMOTEURS

ET'S **MOTTAZ** 307 - 311 rue de la Garenne NANTERE - Tél. GMA 73-80

**5<sup>e</sup> SALON INTERNATIONAL DES PLASTIQUES**  
OYONNAX (Ain) - FRANCE  
9 - 14 Mai 1957

**1<sup>RE</sup> SECTION**

MACHINES - MATÉRIELS - OUTILLAGES  
MATIÈRES PREMIÈRES  
(Exposants de tous pays)

**2<sup>E</sup> SECTION**

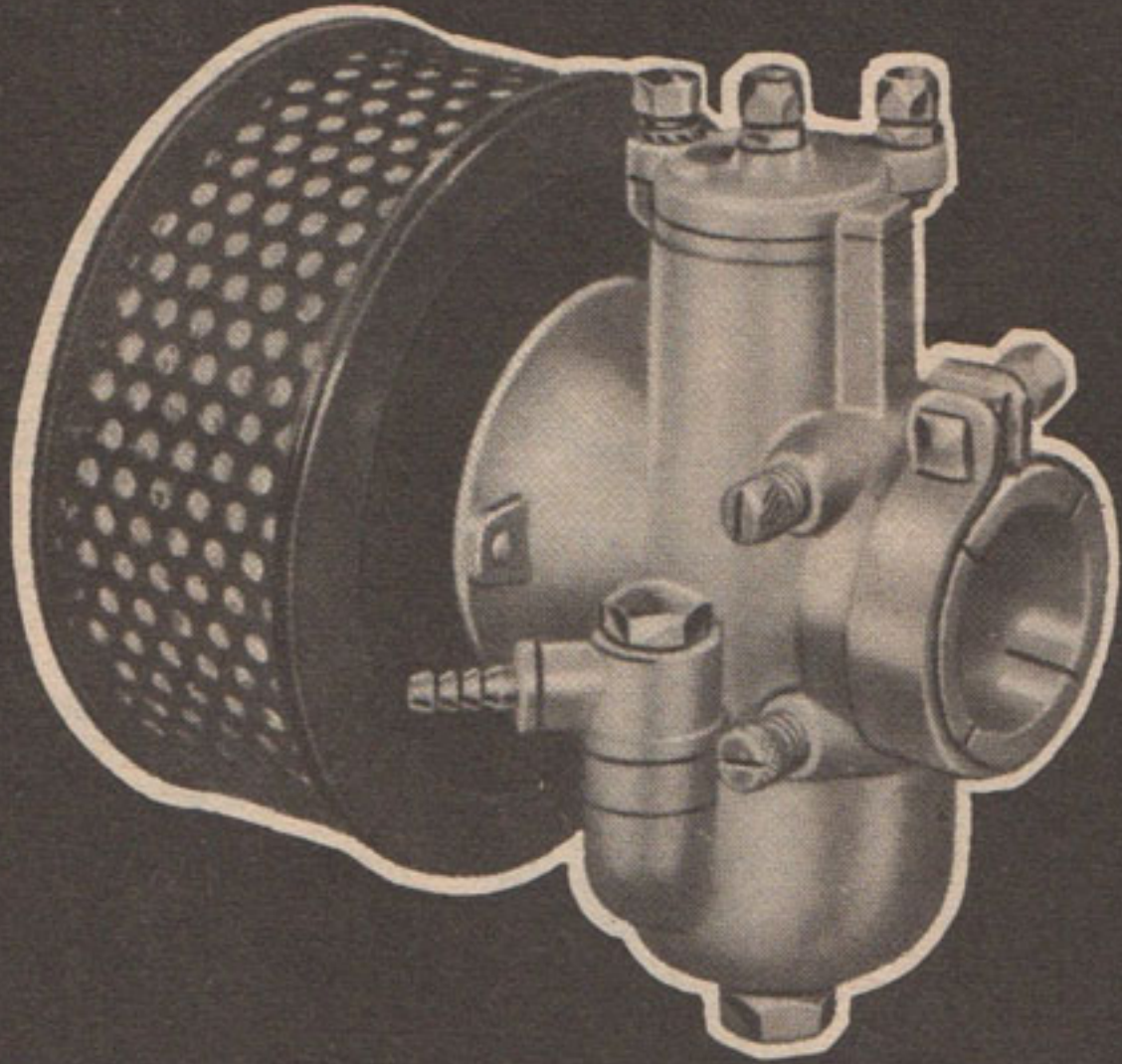
TOUS LES OBJETS MANUFACTURÉS  
(Exposants de toute région de la France)

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

- 120 fr. pour une seule (spécifier)
- 200 fr. pour les 2 sections

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

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance  
pour le minimum  
de consommation*



**GURTNER**

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17<sup>e</sup>

Suite de la page 15.

par contre le réglage riche et une utilisation intensive, porteront la consommation aux environs de 7,5 l aux 100 km.

A 50 km/h, l'action sur les deux freins nous arrête en 9,50 m.

Pour conclure, nous dirons que la 1.200 cm<sup>3</sup> Harley-Davidson malgré le côté classique et même un peu suranné de certaines de ses conceptions, demeure la machine type pour l'amateur de grosse cylindrée. On achètera une FL pour des années. Grâce à la qualité des matériaux employés on est à l'abri des aléas. L'équipement électrique particulièrement soigné est un modèle du genre. La selle en mono ou en biplace apporte un confort insoupçonné. Quand à la stabilité, améliorée par la puissante fourche à amortisseurs hydrauliques, son éloge n'est plus à faire. Nous avons fait, concurremment à la 1.200, l'essai d'une 750 cm<sup>3</sup>, dernier modèle à suspension arrière oscillante dont nous reparlerons bientôt. Malgré ses qualités cette machine n'a pas pu nous faire oublier la 1.200 qui représente la puissance, le confort et la sécurité.

Le prix de ces machines est malheureusement un handicap sérieux à leur diffusion, mais les quelques utilisateurs qui les emploient pour la promenade ou d'une façon utilitaire sont unanimes à vanter les qualités de leur véhicule.

A. NEBOUT.

## RÉSULTATS D'ESSAI

Vent : 3 à 5 m/s. Temps sec et froid.

**Réglages** d'origine.

**Anneau de vitesse** (2 548 m) :

Meilleur tour lancé, position allongée : 58 s, moyenne : 158,166 km/h.

Meilleur tour lancé, position touriste : 1 mn 1 s 2/5; moyenne : 149,408 km/h.

**Circuit routier** (9 181 m) :

Meilleur tour lancé : 5 mn 23 s, moyenne 102,331 km/h.

**Accélération** :

100 m en 7 s, moyenne : 51,426 km/h.

200 m en 10 s 3/5, moyenne : 67,914 km/h.

300 m en 14 s, moyenne : 77,140 km/h.

400 m en 17 s 2/5, moyenne : 82,746 km/h.

**Freinage** : sol sec, de 50 km/h, à l'arrêt : 9 m 50.

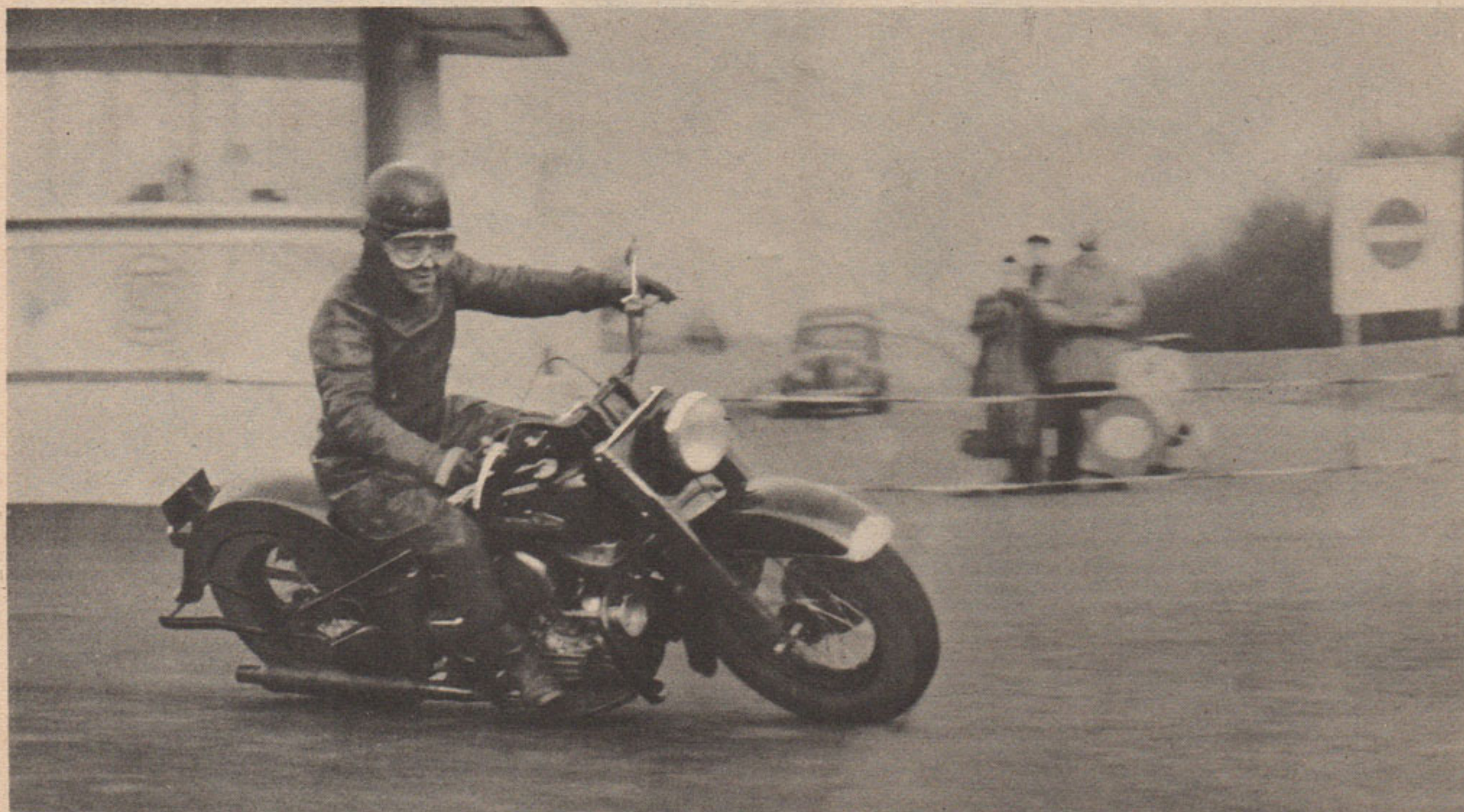
## CONCLUSIONS D'ESSAI

### AVANTAGES

- Bonne tenue de route.
- Freins efficaces.
- Étanchéité mécanique.
- Bon étagement de la boîte.
- Performances moyennes mais constantes.
- Machine confortable et robuste.
- Équipement électrique de qualité.

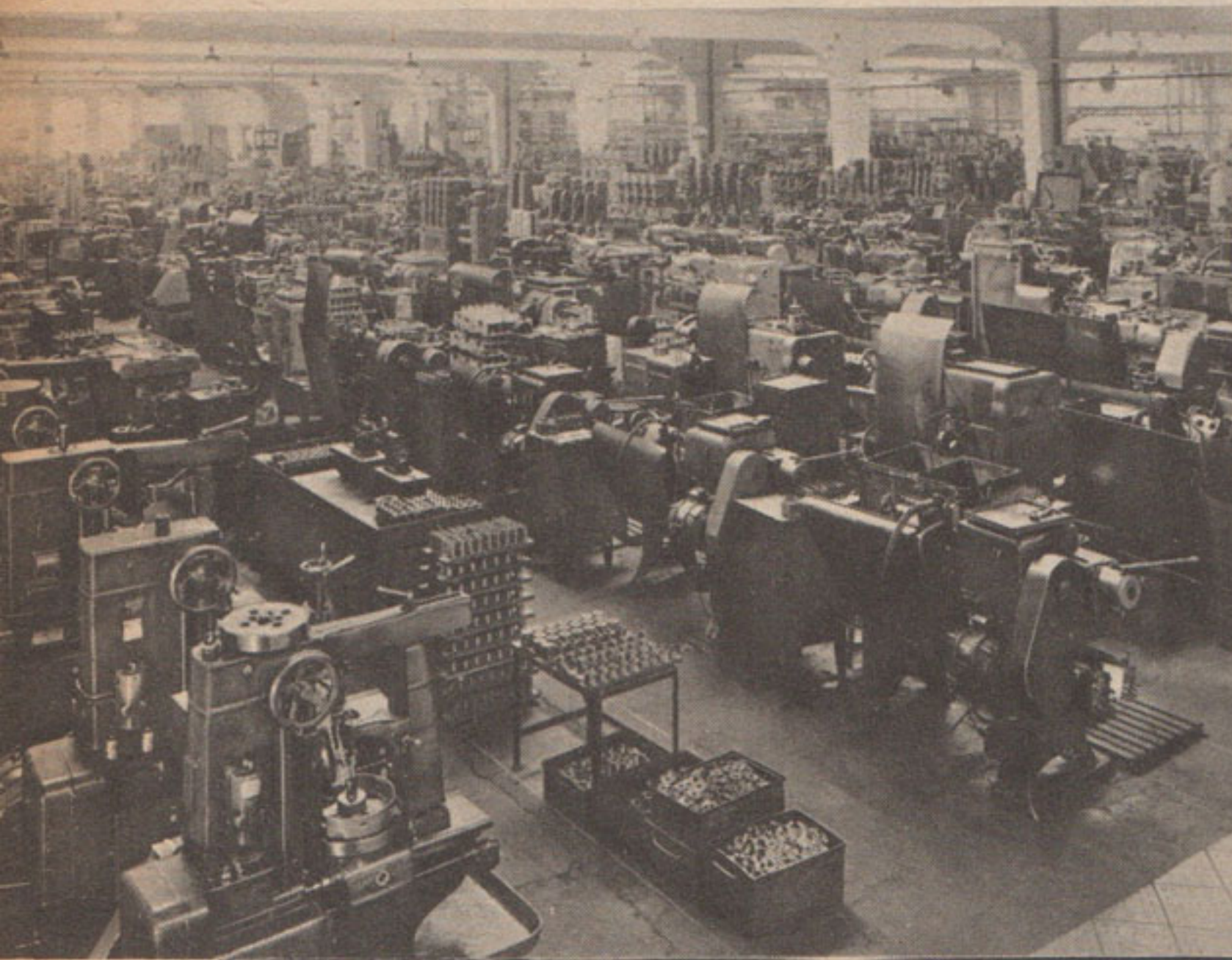
### DÉFAUTS

- Absence de suspension arrière.
- Réservoirs d'essence trop petits.
- Poids élevé.
- Échappement bruyant.



# • COUP D'ŒIL chez • ZÜNDAPP

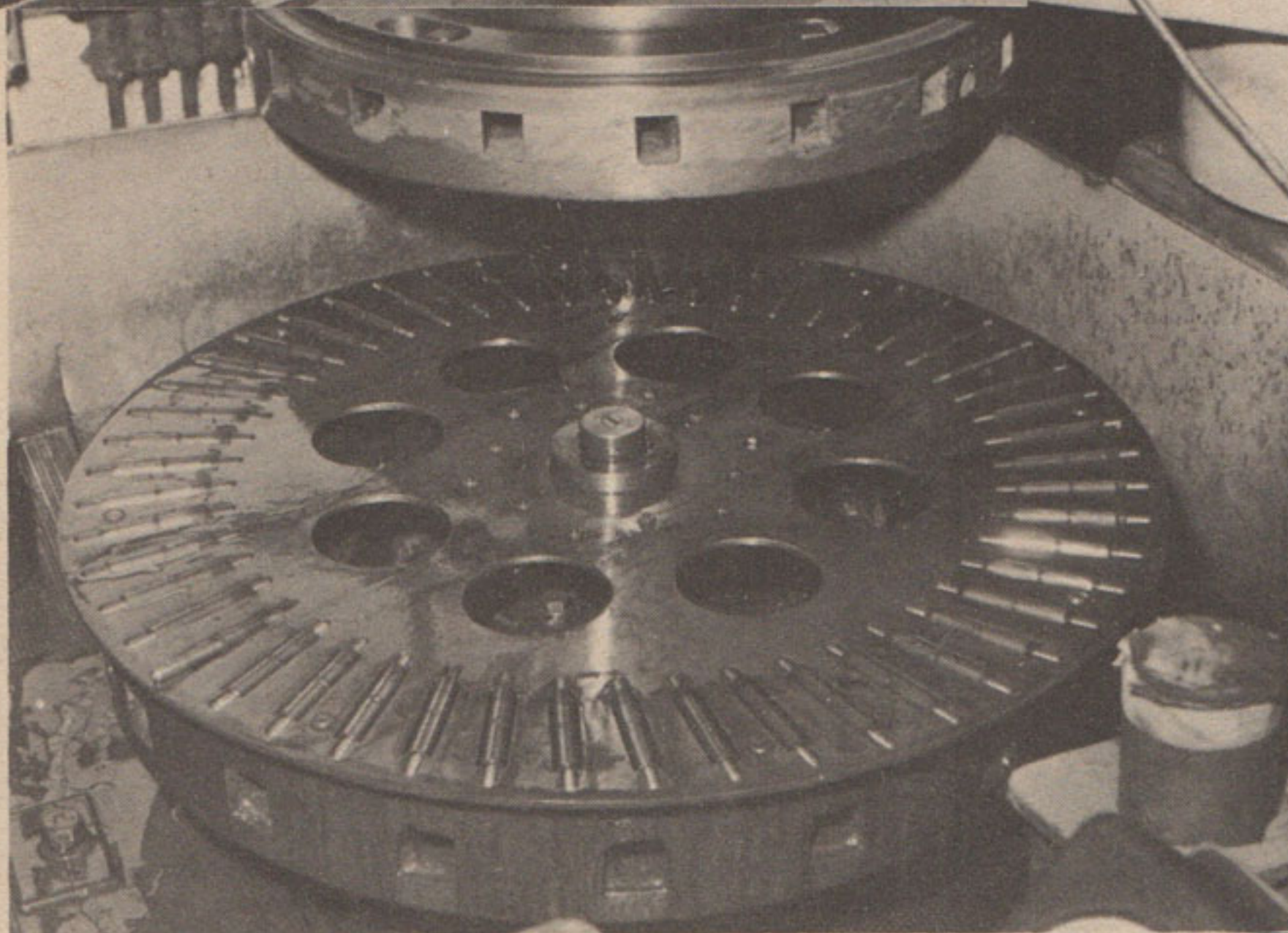
*Dans les usines Zündapp plus de trois mille ouvriers travaillent à la fabrication des motos et scooters. Il est intéressant de noter que presque toutes les pièces sont de fabrication maison.*



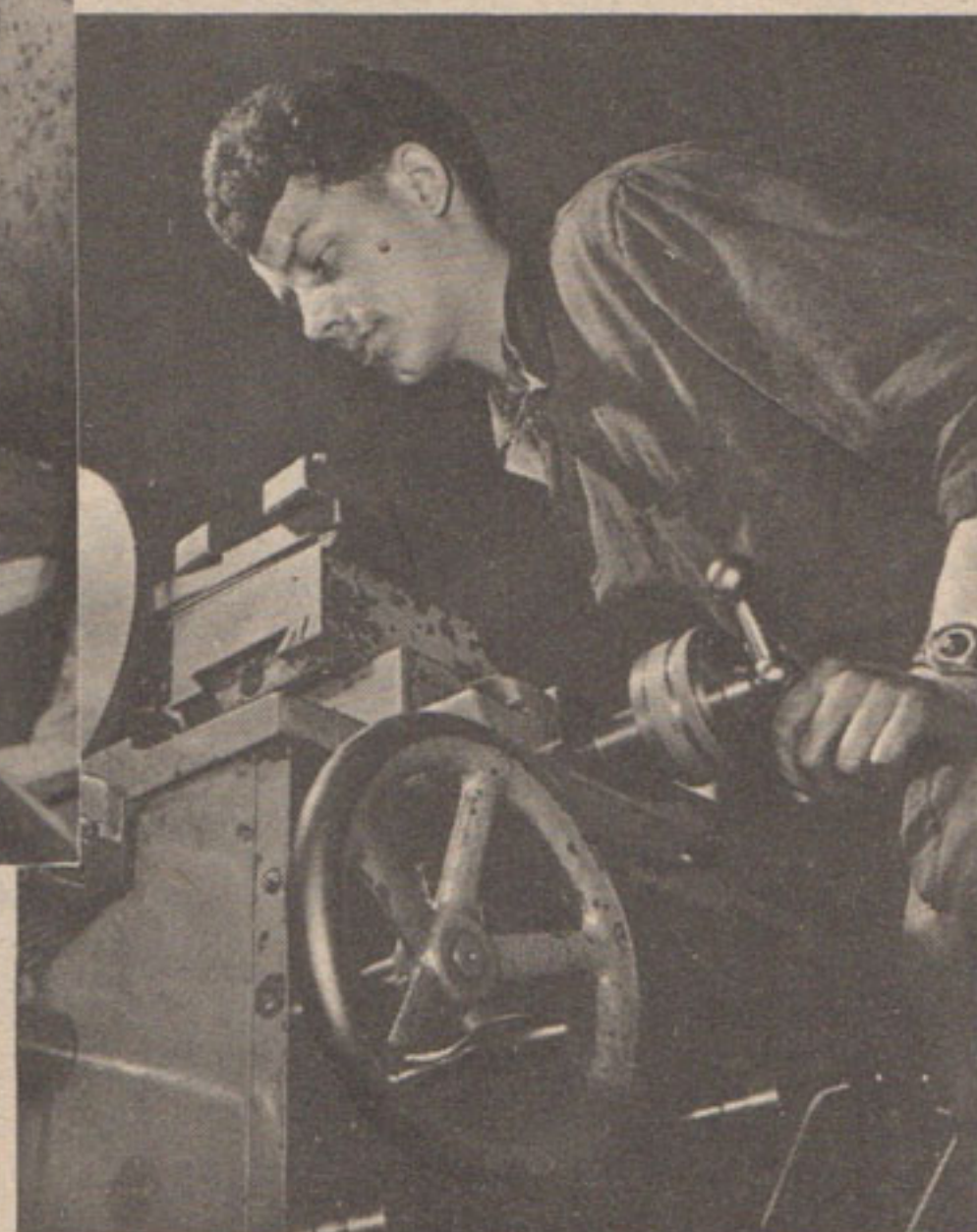
*Depuis le Salon de Francfort, la voiturette Janus de Zündapp continue à préoccuper les esprits. Il est certain que cette réalisation présente de très nombreuses solutions originales.*

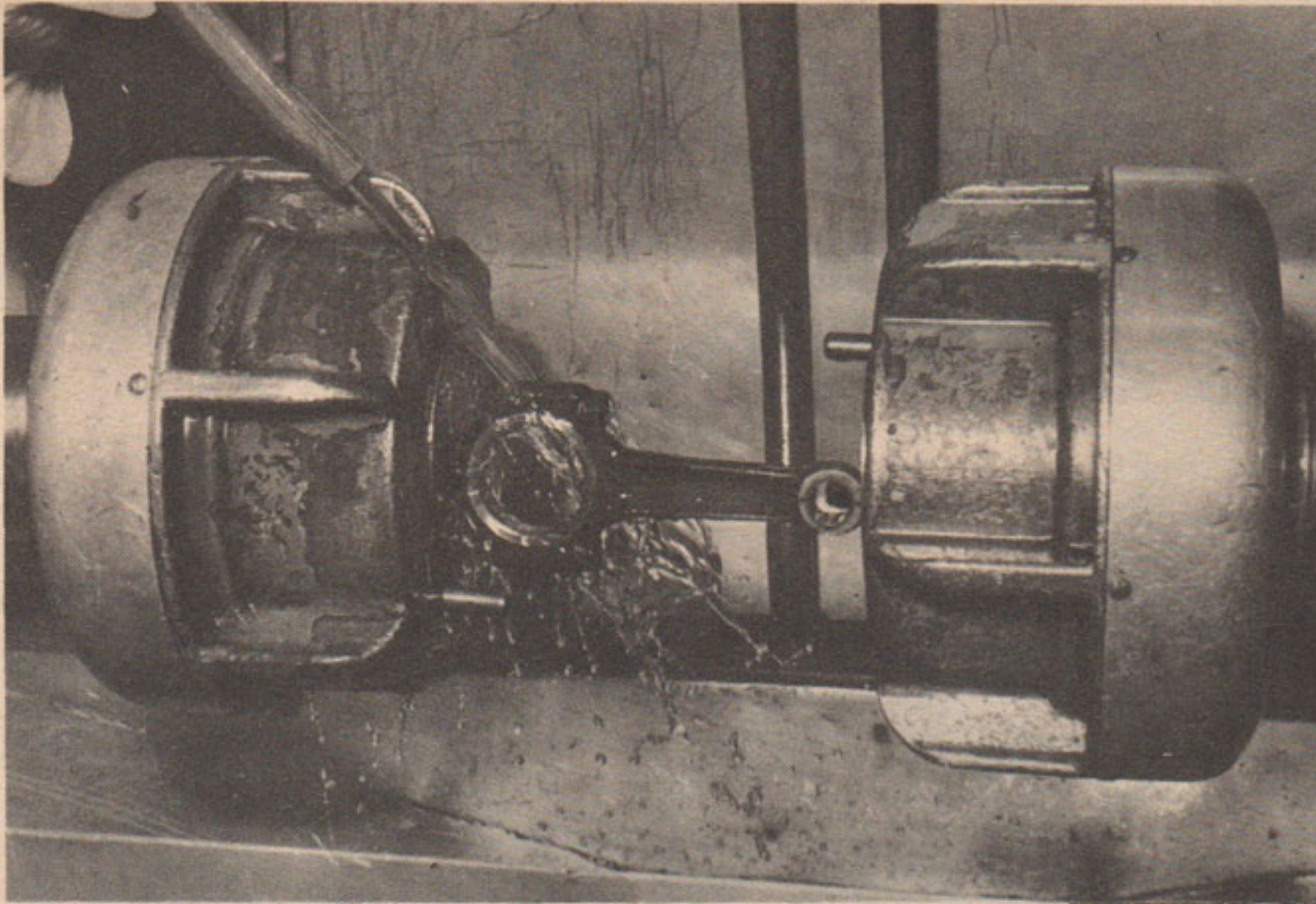
*Parmi les « curieux professionnels », on compte entre autres notre ami Wörner, qui pour voir quelques détails de la Janus, est allé chez Zündapp récemment. Comme de bien entendu les préparatifs se font à huis clos tandis que les exemplaires de la série O continuent à sillonner les routes malgré le froid et le verglas sévissant actuellement en Bavière.*

*Nous espérons que par la suite nous pourrions effectuer un véritable essai, selon nos normes, de cette voiturette intéressante à plus d'un point de vue. En attendant, nous publions quelques photos dues à K. Wörner, prises au cours de sa visite. Notre correspondant a réussi à saisir quelques « astuces » de fabrication qui sont susceptibles d'intéresser nos lecteurs et qui donneront une idée du soin apporté à la fabrication Zündapp.*



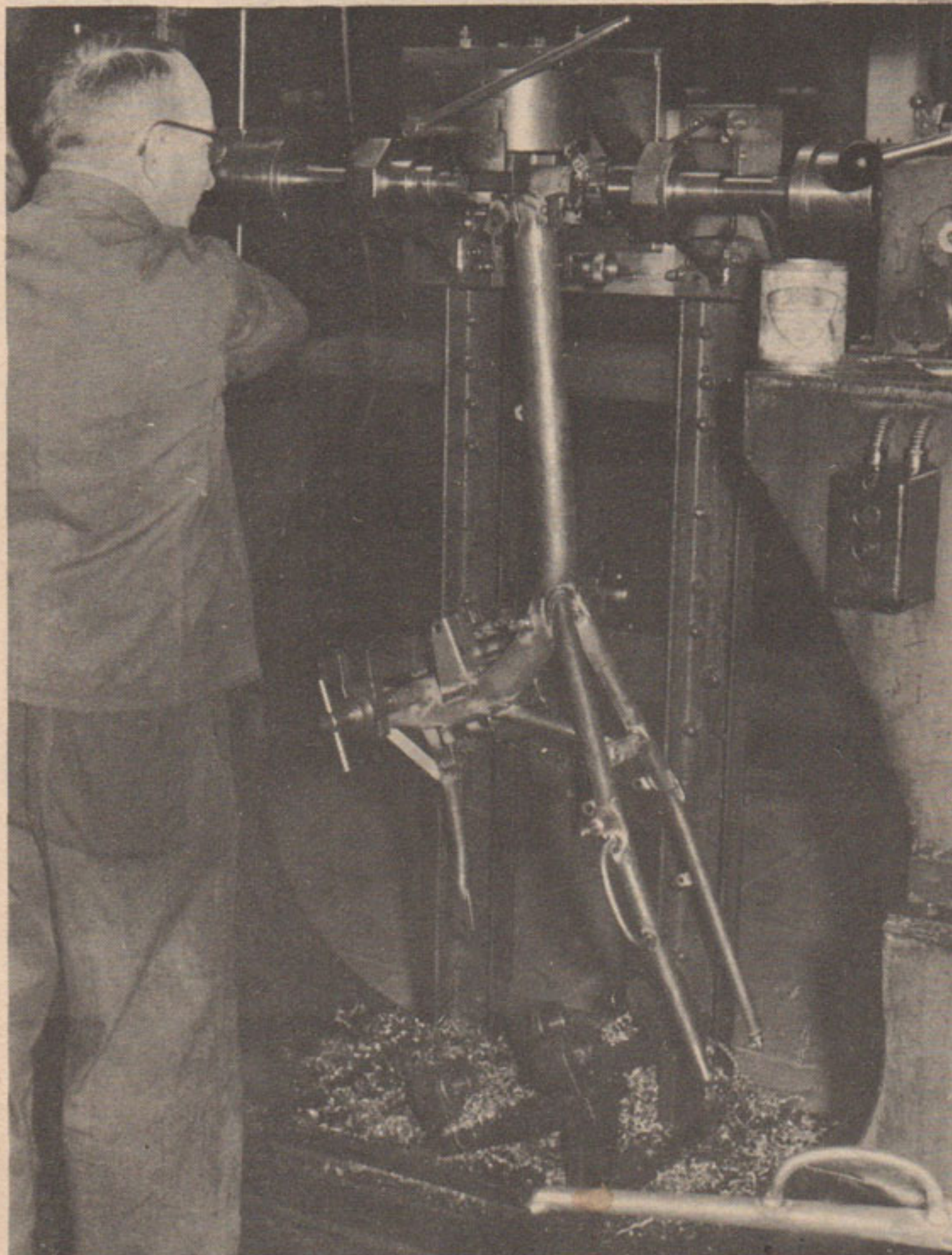
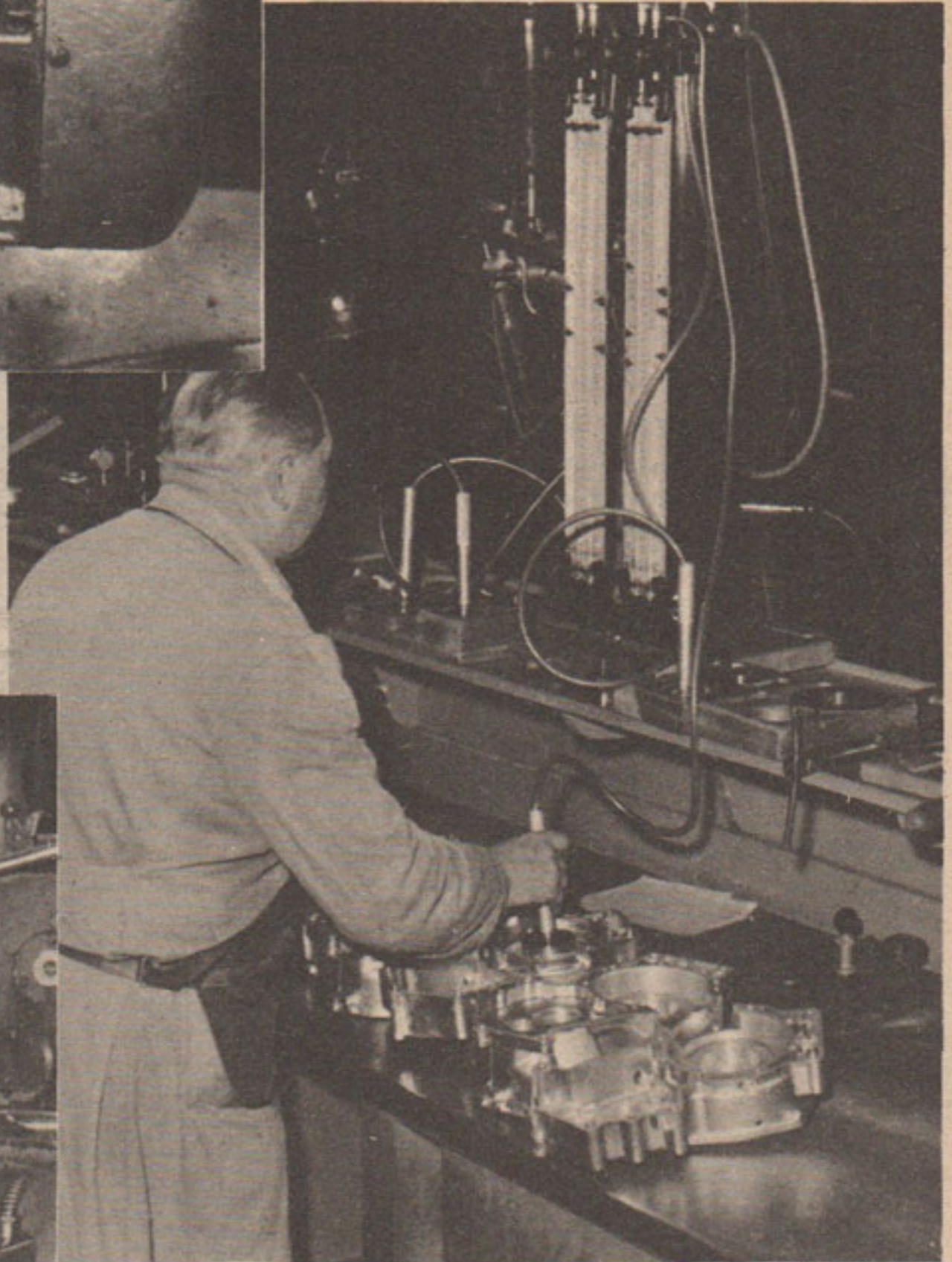
*Les axes de piston sont rectifiés entre ces deux plateaux. Après cet usinage les « rugosités » de la surface métallique ne sont plus que de l'ordre de 1/1000 mm.*



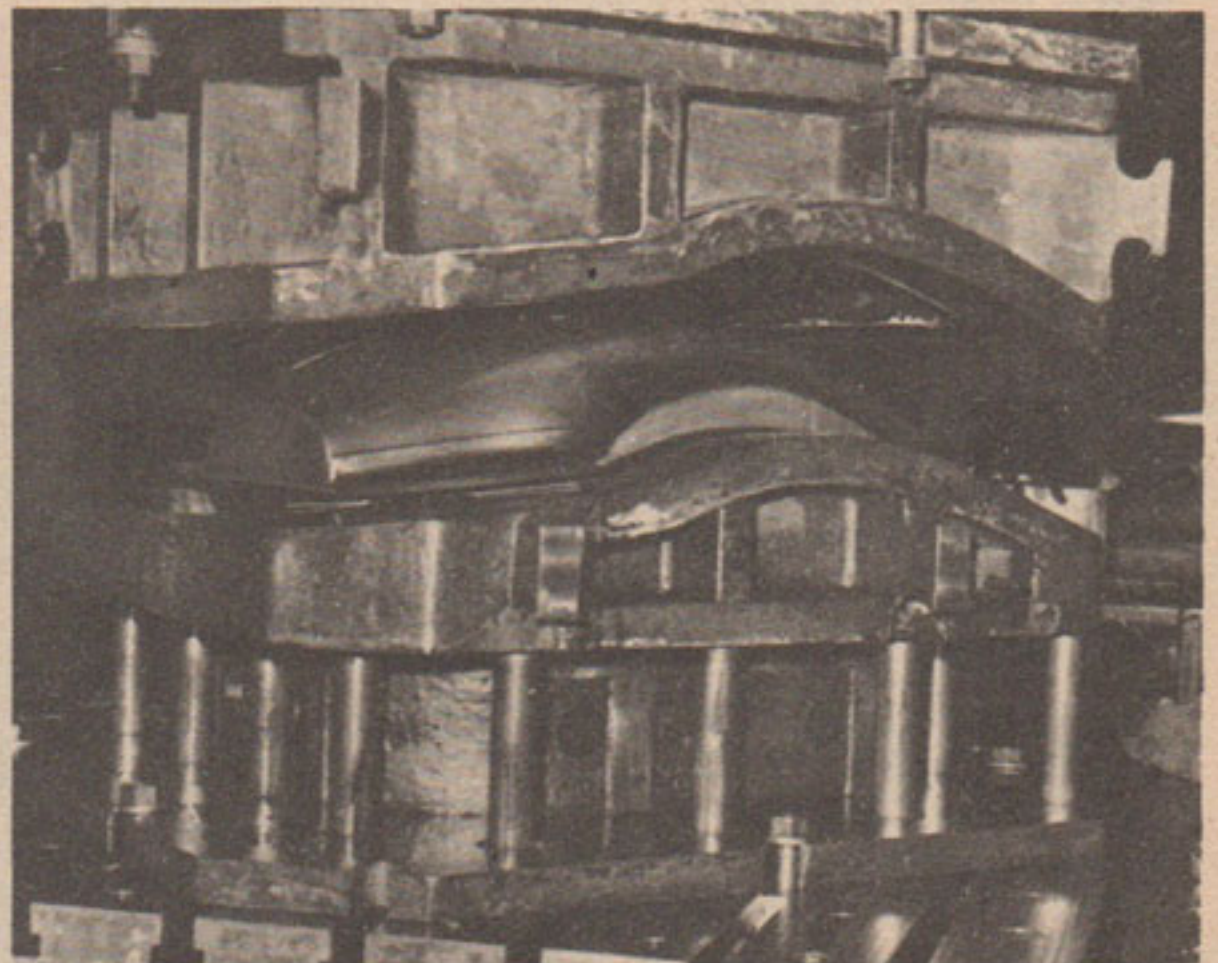


*Des pièces importantes telles les bielles, vilebrequins, manchons de cadre passent sur un banc d'essai magnétique. En faisant circuler un courant électrique d'un mandrin à l'autre il se forme un champ magnétique sur la bielle couverte d'huile. De la poussière de fer contenue dans cette huile se dépose alors sur la moindre fissure du métal; souvent ces fissures seraient invisibles à l'œil nu.*

*Toutes les pièces sont soumises à des contrôles sévères. Sur notre photo on reconnaît un appareil Solex. Des contrôles au micron près sont à l'ordre du jour...*



*Ci-contre perçages des cadres de motos et scooters. Ces travaux sont exécutés par des spécialistes et ci-dessous presse de 400 t affectée à l'emboutissage de pièces du carénage du scooter Bella.*



# MÉCANIQUES

## NOUVEAUTÉS



Les motocyclettes Ceccato sont importées par la S.G.U.A. ; un seul modèle est offert, le 125 cm<sup>3</sup> « sport », machine très jolie et bénéficiant de ce fini dont les Italiens ont le secret. On remarquera notamment le gros réservoir de 15 l, la confortable selle biplace, le guidon étroit très « racing » et les freins centraux. Lorsque l'on enfourche la machine, on retrouve immédiatement la position semi-allongée qu'affectionnent les sportifs.

Les performances sont à la hauteur de la silhouette, puisque le Ceccato dépasse nettement les 95 km/h chrono.

Le moteur est un quatre-temps à soupapes en tête, commandées par culbuteurs, de 54 de course et d'alésage. Avec un rapport volumétrique de 7,5, la puissance atteint 7,5 ch à 6 800 tr/mn.

L'allumage est assuré par un volant alternateur basse tension, calé en bout de vilebrequin et une bobine H.T. située sous le réservoir. Une batterie 6 V-7 A, rechargée par le volant, alimente l'éclairage.

La transmission primaire s'effectue par chaîne ; l'embrayage à disques multiples fonctionne dans l'huile. La boîte quatre vitesses, commandée par sélecteur, donne les rapports finals suivants : 23,5, 15,5, 10,5, 7,8.

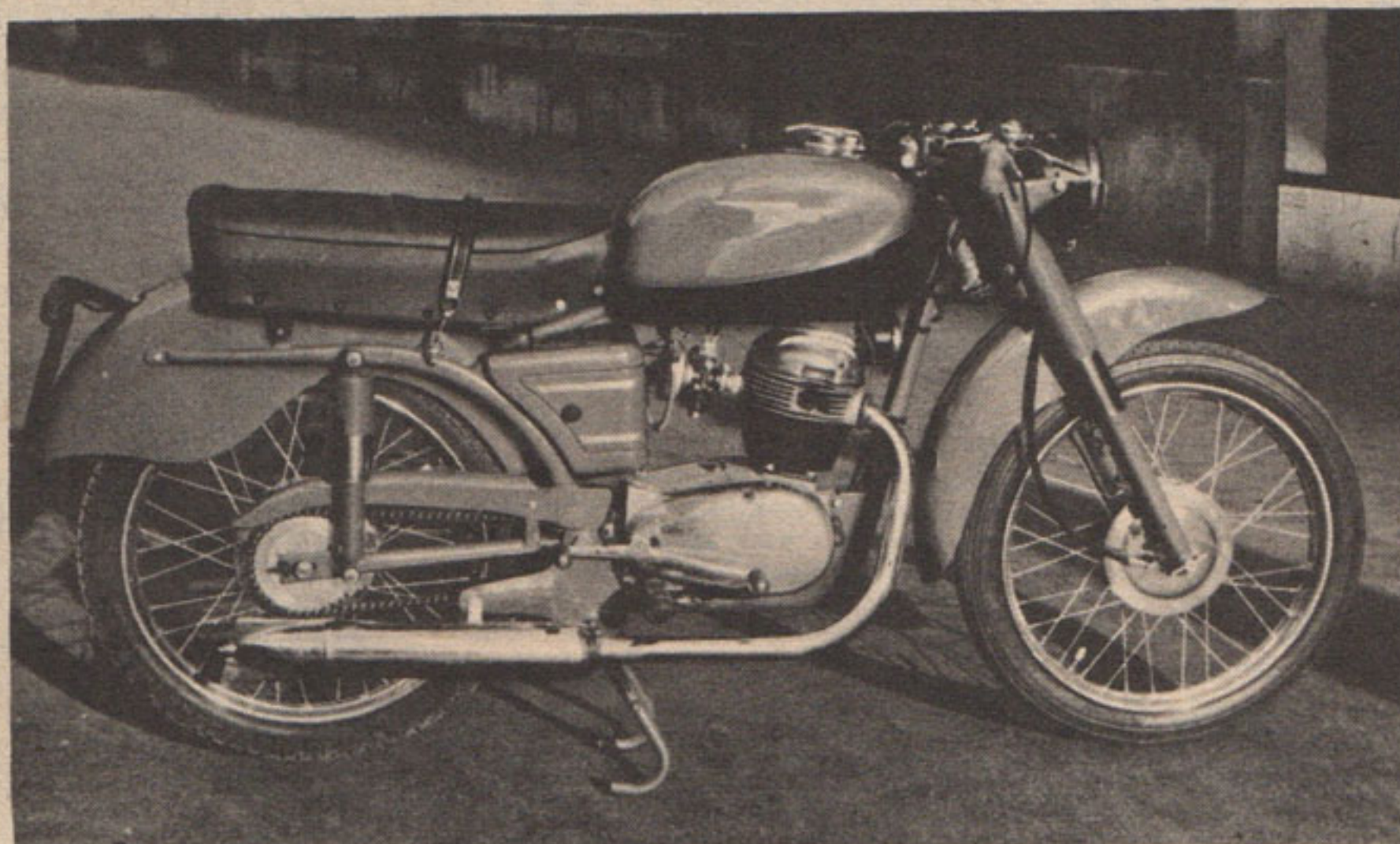
Une pompe à engrenages lubrifie l'embellage et la distribution.

Le cadre simple berceau comporte une suspension arrière oscillante avec amortisseurs hydrauliques ; la fourche télescopique est également amorti hydrauliquement.

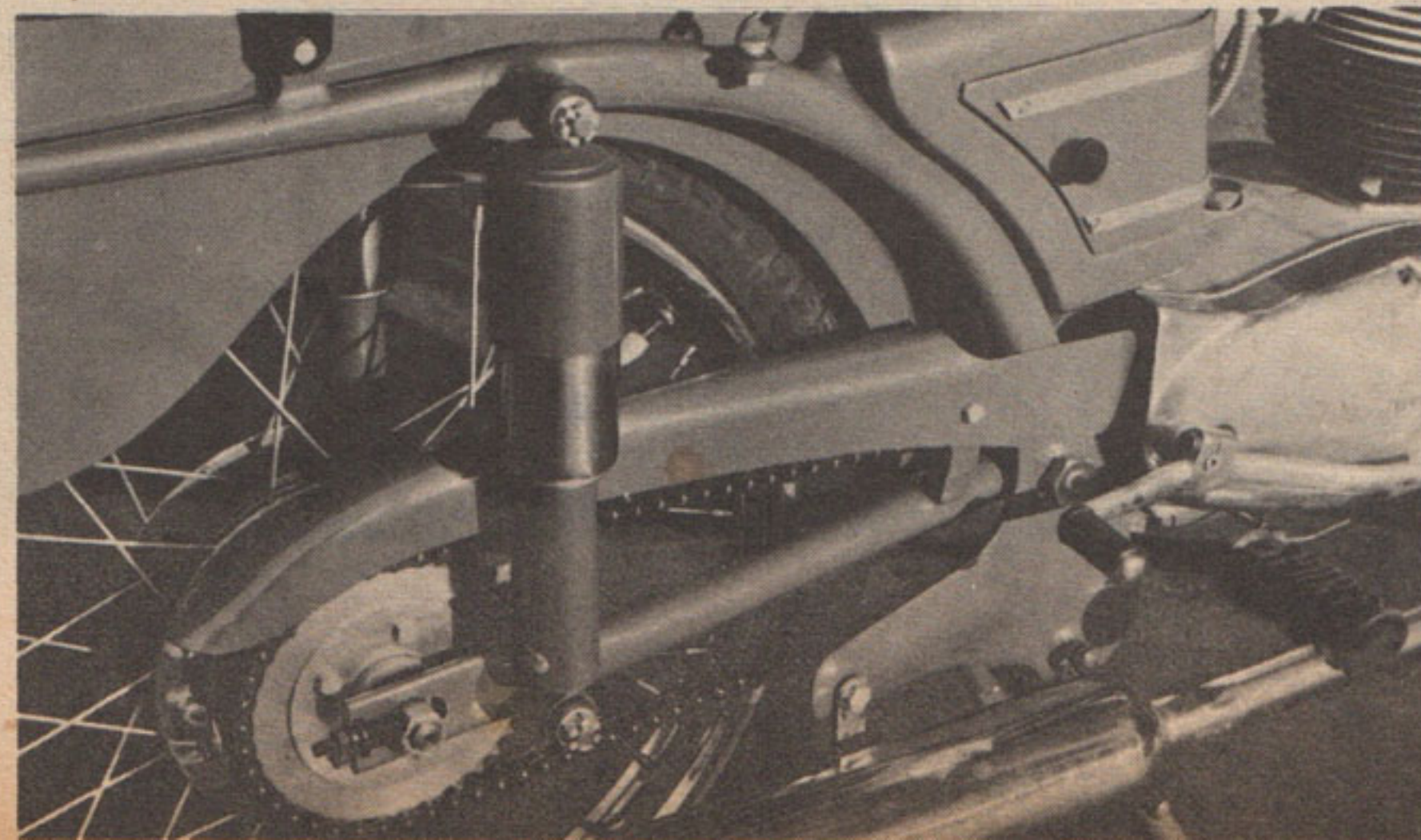
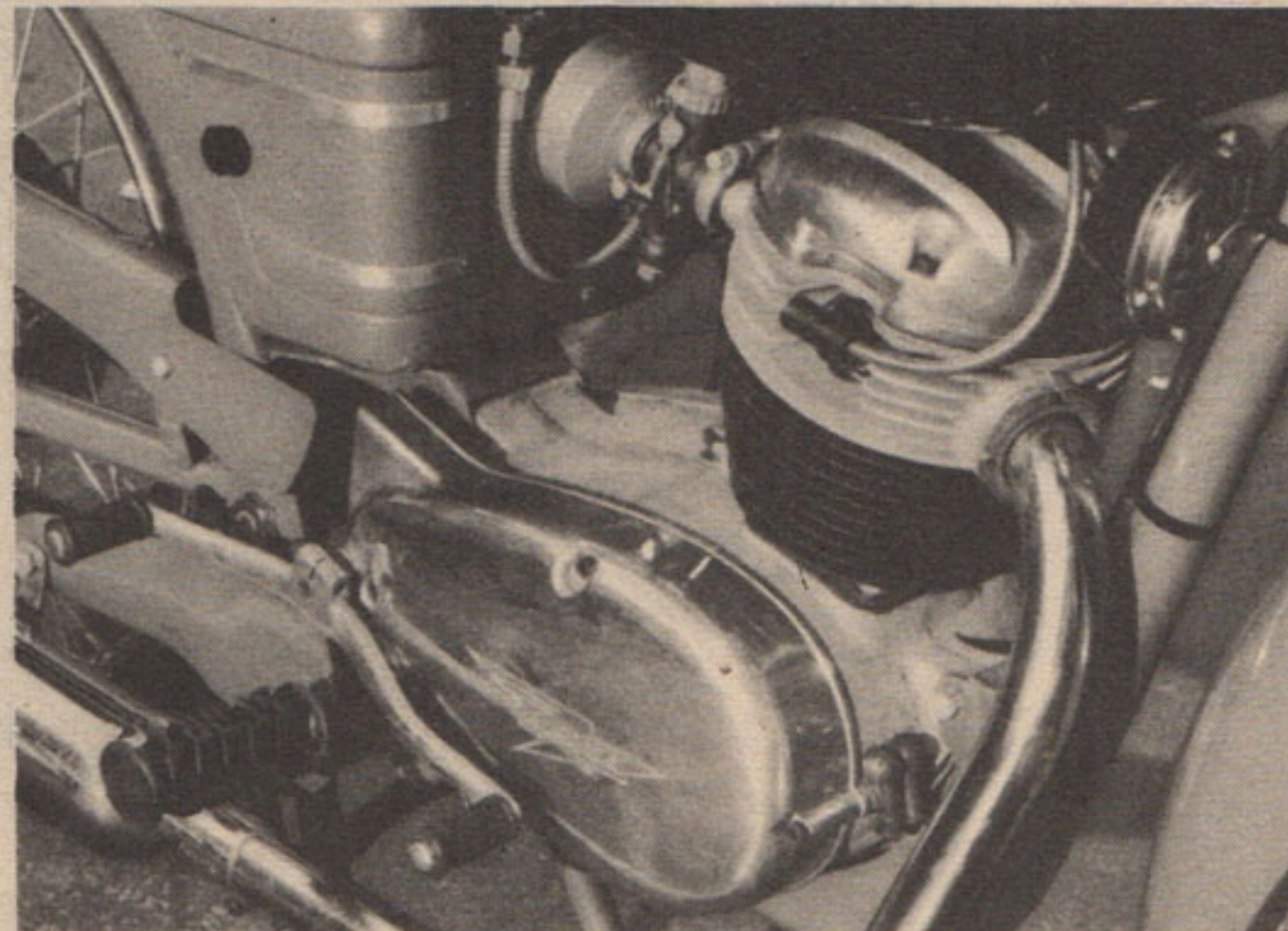
Des freins centraux de 150 mm de diamètre, en alliage léger, équipent les roues de 19 pouces ; pneus avant et arrière sont des 2,50 x 19.

Le poids à vide de la machine ne dépasse pas 90 kg, et la consommation serait de 2 litres aux 100 kms., suivant les bornes CUNA, c'est-à-dire aux 2/3 de la vitesse maximum (60 km/h. environ).

Les Ceccato "125" Sport sont exposés à la S.G.U.A., boulevard Saint-Germain.



### LE 125 CECCATO "SPORT"





# POUR GONFLER LES LAMBRETТА

Les ateliers Gérard Daric, 38, rue Octave-Mirbeau, Paris, Étoile 60-67, nous informent qu'ils sont à la disposition des scootéristes désireux d'améliorer le rendement de leur machine.

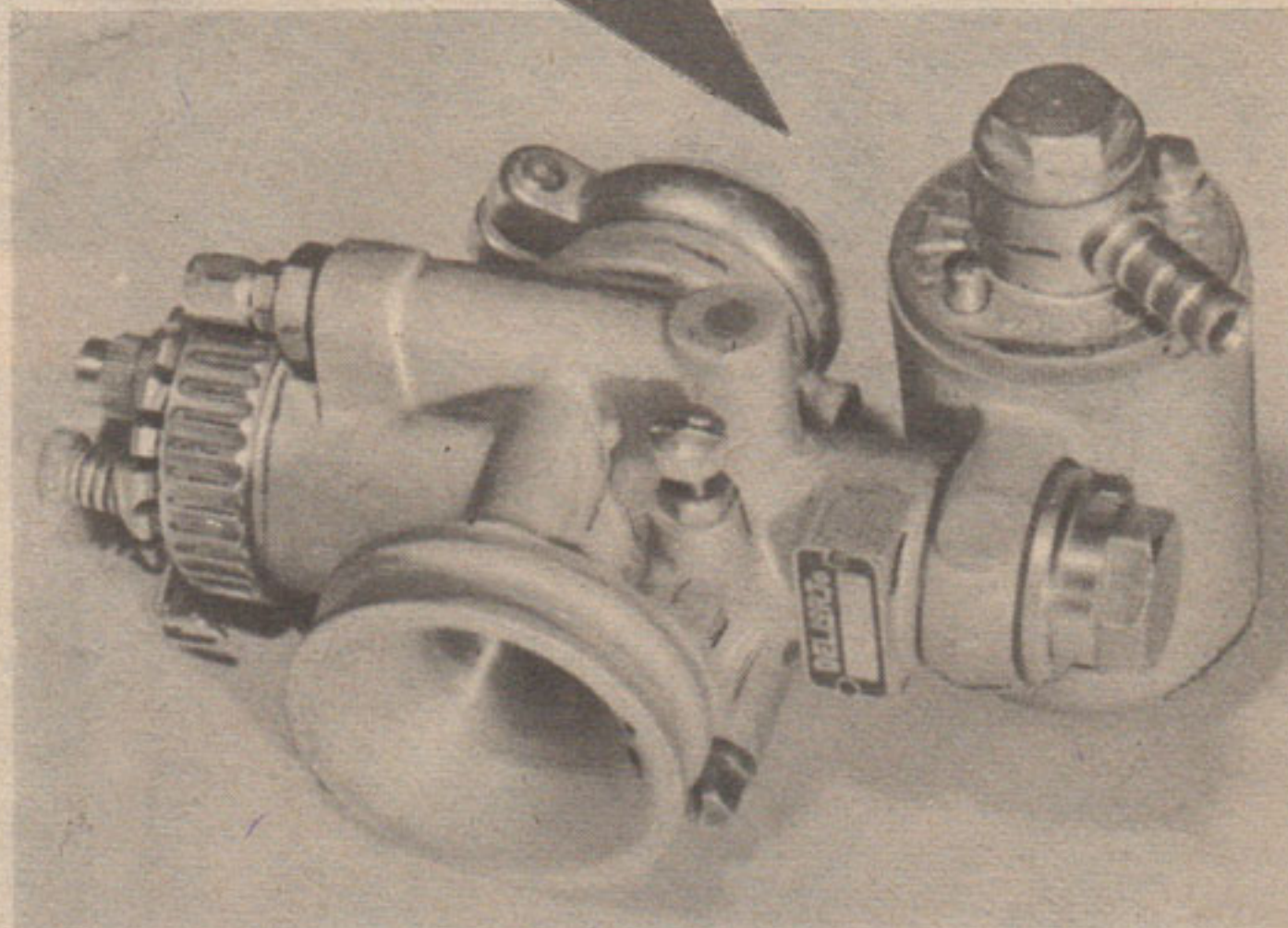
Spécialiste du gonflage des deux-temps, Gérard Daric est dépositaire des principales pièces adaptables sur Vespa et Lambretta : super-culasse, carburateur, piston, etc.

La super-culasse Vortex spécialement conçue pour le Lambretta porte le taux de compression à 7,2 à 1 sur les 125 cm<sup>3</sup> et 7,8 à 1 sur les 150 cm<sup>3</sup>, et, ainsi, améliore nettement le rendement du moteur.

Le Carburateur Dell'orto Racing, de 23 mm de passage pour le 125 cm<sup>3</sup> et 27 pour le 150 donne d'excellents résultats en compétition, sans augmentation importante de consommation.

Le piston au silicium à trois segments permet des vitesses de rotation du moteur très élevées et supporte brillamment les hautes températures. De plus, il procure une étanchéité meilleure, ce qui a pour but de conserver le maximum de compression.

Les transformations et les mises au point nécessaires au gonflage des machines sont réalisées aux ateliers Gérard Daric pour la somme globale de 20 000 fr. Ces spécialistes, artisans de nombreuses victoires sur Lambretta, livrent des moteurs souples, nerveux et capables de tenir une vitesse de pointe de 90 km/h.



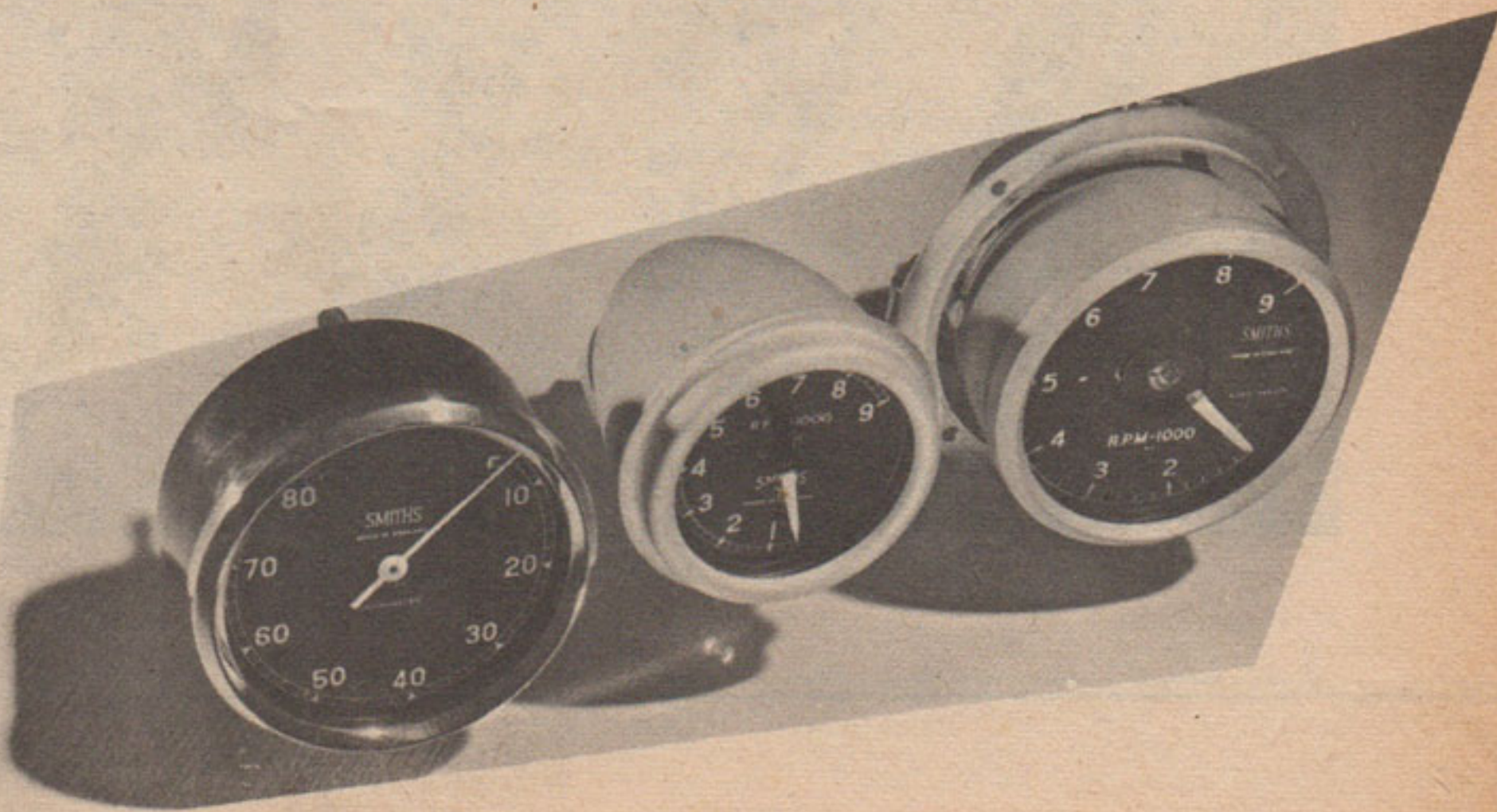
---

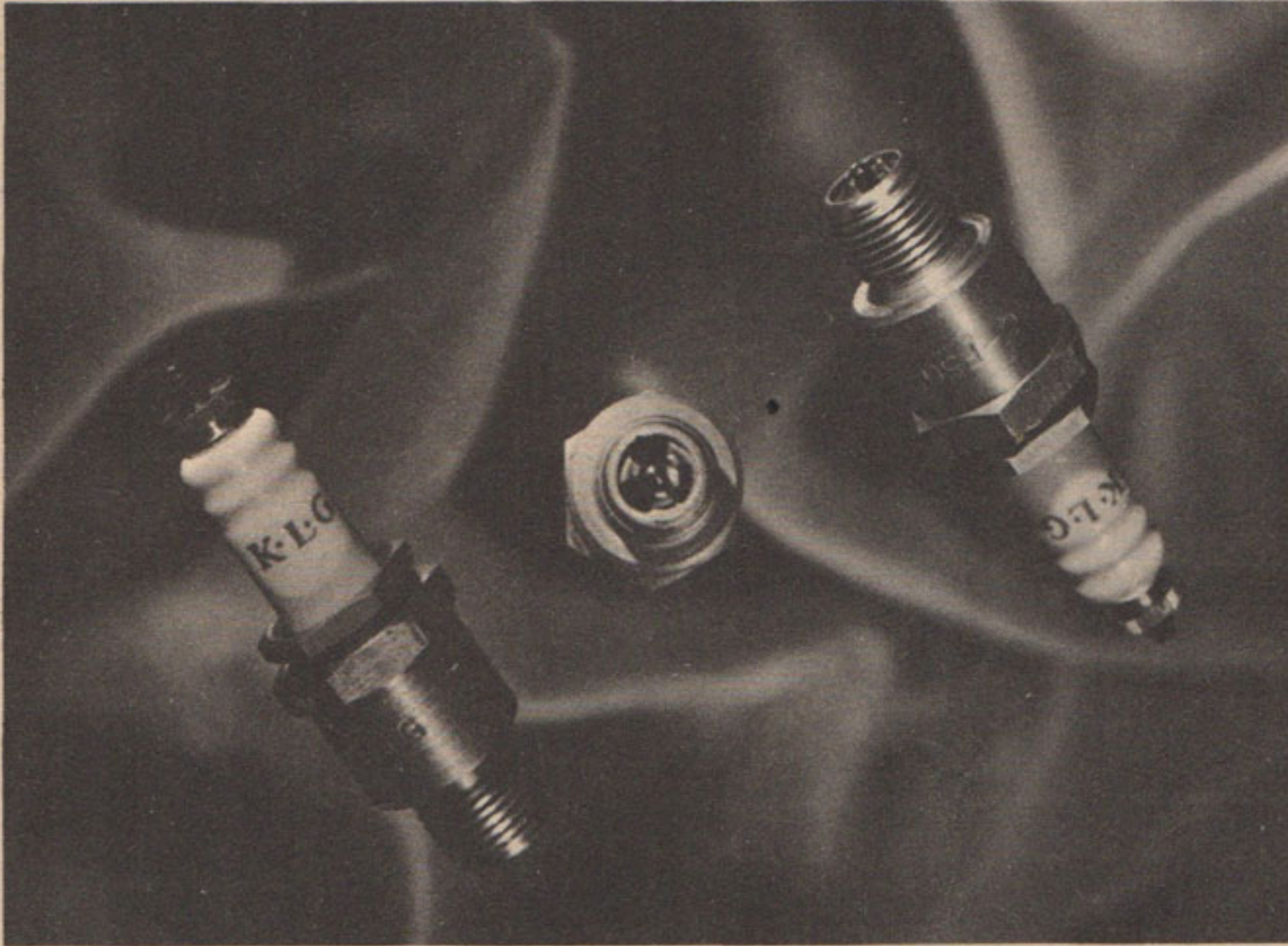
## COMPTE-TOURS SMITHS

La firme anglaise Smiths produit trois modèles différents de compte-tours, du type chronométrique ou magnétique.

Sur la photo ci-contre le type d'extrême droite est magnétique, et monté sur un système antivibratoire.

Les compte-tours Smiths équipent toutes les machines de compétition anglaises, et une bonne partie des « racers » étrangers.



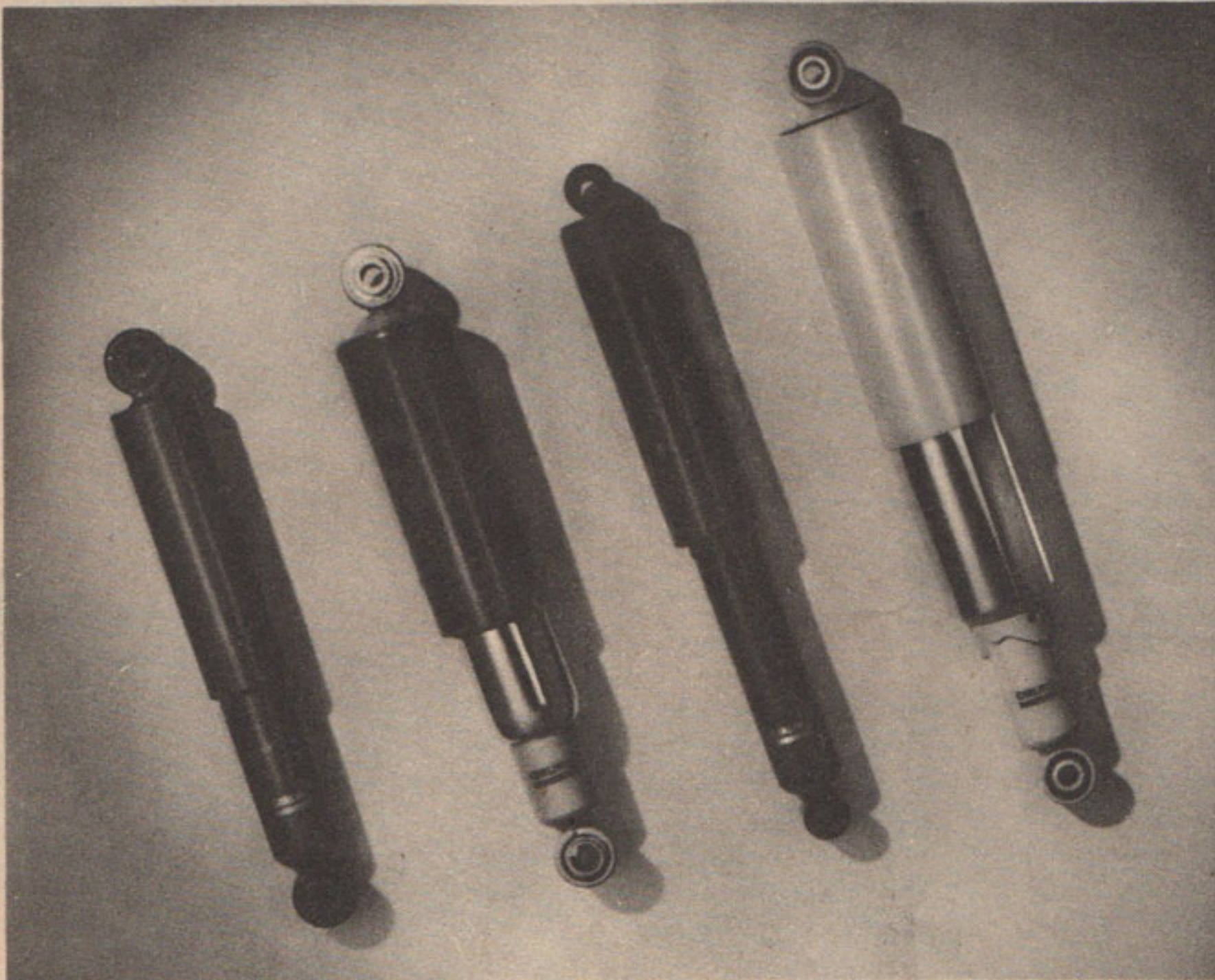


## BOUGIE K.L.G.

Parmi la gamme des bougies fabriquées par K.L.G., voici la CF 50 ou Cyclemaster.

Ce modèle a été spécialement conçu pour l'utilisation dans les moteurs Cyclemaster, pour combattre les perles si fréquentes sur les moteurs deux-temps. A l'usage, cette bougie s'est révélée très efficace.

C'est une évolution de la bougie Standard F 50 mais elle a une électrode de masse à trois points montée sur un disque qui peut tourner librement. Les vibrations du moteur font osciller ce disque, et les particules qui auraient tendance à faire un pont entre les électrodes sont immédiatement chassées.



## AMORTISSEURS GIRLING

Amortisseurs hydrauliques spécialement prévus pour l'utilisation sur les motocyclettes et présentés par Girling au Salon de Londres.

De gauche à droite :

Type J, Type S/C pour les motocyclettes légères. Type D pour les machines très légères comme les scooters. Type S/B réglable pour les grosses motos.



# MADE IN "ESPANA"



La firme espagnole Ossa a présenté récemment son nouveau 125 cm<sup>3</sup>. De ligne élégante, cette machine suit la formule du caisson central en tôle emboutie (châssis en épine dorsale) avec moteur en porte-à-faux.

D'une excellente réalisation, la 125 Ossa affiche très discrètement l'influence de l'école germano-italienne.

Le moteur est un bloc deux-temps (54 × 54) avec cylindre fonte et culasse alliage léger. Pour un rapport volumétrique de 6,5, la puissance se situe à 6,5 ch au régime de 5.000 tr/mn. Un volant alternateur basse tension, couplé avec une bobine H.T. fixée sous le réservoir, fournit l'allumage.

Le carburateur est un Dell'Orto de 20 mm de passage.

La boîte trois vitesses comporte un sélecteur situé à gauche, sur l'axe du kick.

Cette machine est équipée d'un réservoir de 15 l, d'une selle biplace, et de roues de 19 pouces, avec pneus avant et arrière de 2,75 × 19 et freins centraux en alu de 140 mm de diamètre.

Le poids à vide, 85 kg, et la puissance disponible, autorisent une vitesse de pointe de 90 km/h. Quant à la consommation, elle ne dépasserait pas 2,5 l aux 100 km, à 60 km/h.

### Caractéristiques.

Châssis-caisson en tôle emboutie.

Suspension AR oscillante, avec amortisseurs hydrauliques.

Fourche télescopique, amortissement hydraulique.

Freins : 140 mm de diamètre.

Roues de 19 pouces ; pneus 2,75 × 19.

Réservoir : 15 l.

Moteur deux-temps, trois vitesses.

Course/alésage : 54 × 54. R.V. : 6,5.

Puissance : 6,5 ch à 5.000 tr/mn.

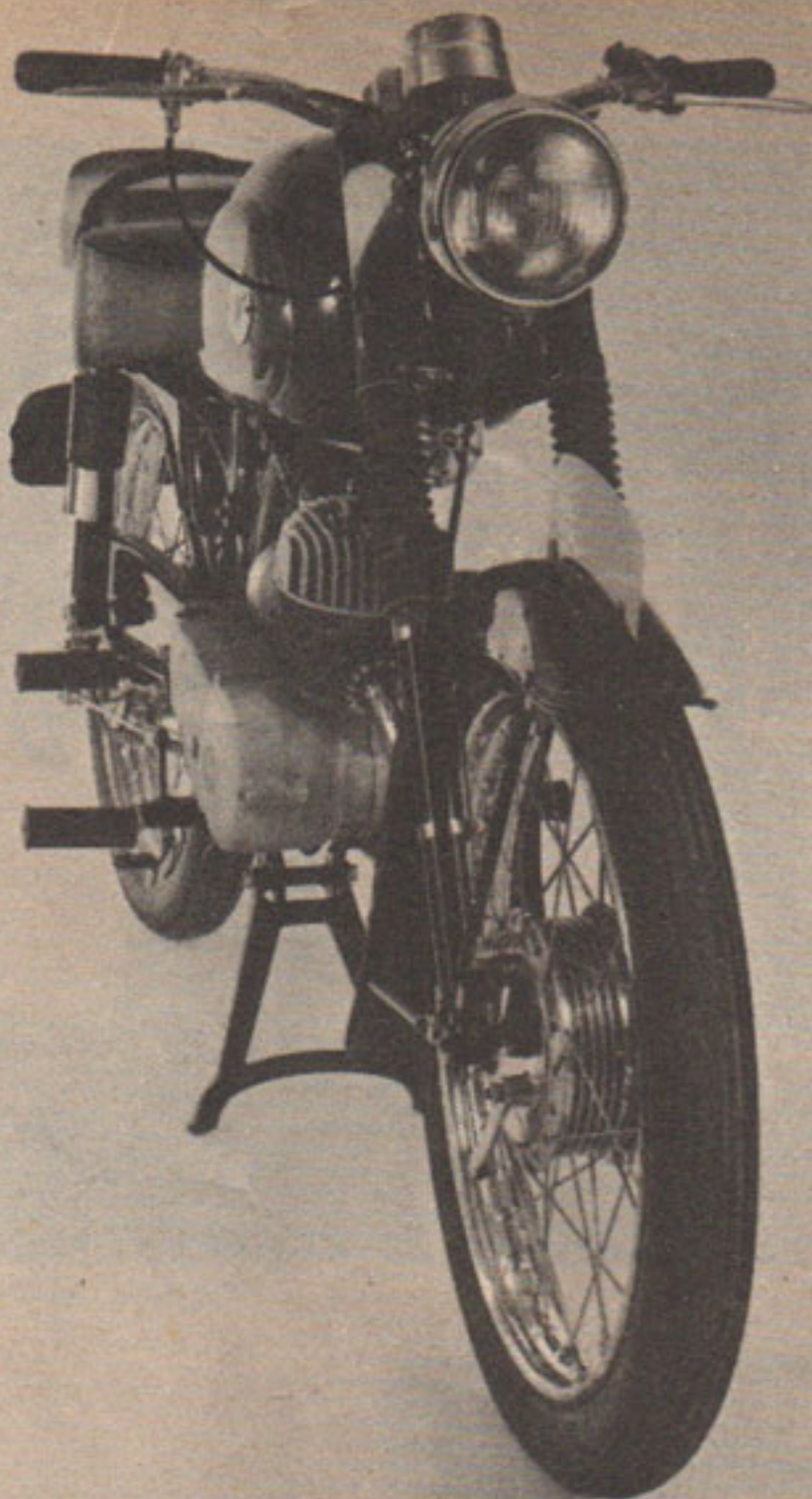
Embrayage à disques multiples dans l'huile.

Allumage : alternateur basse tension et bobine extérieure H.T.

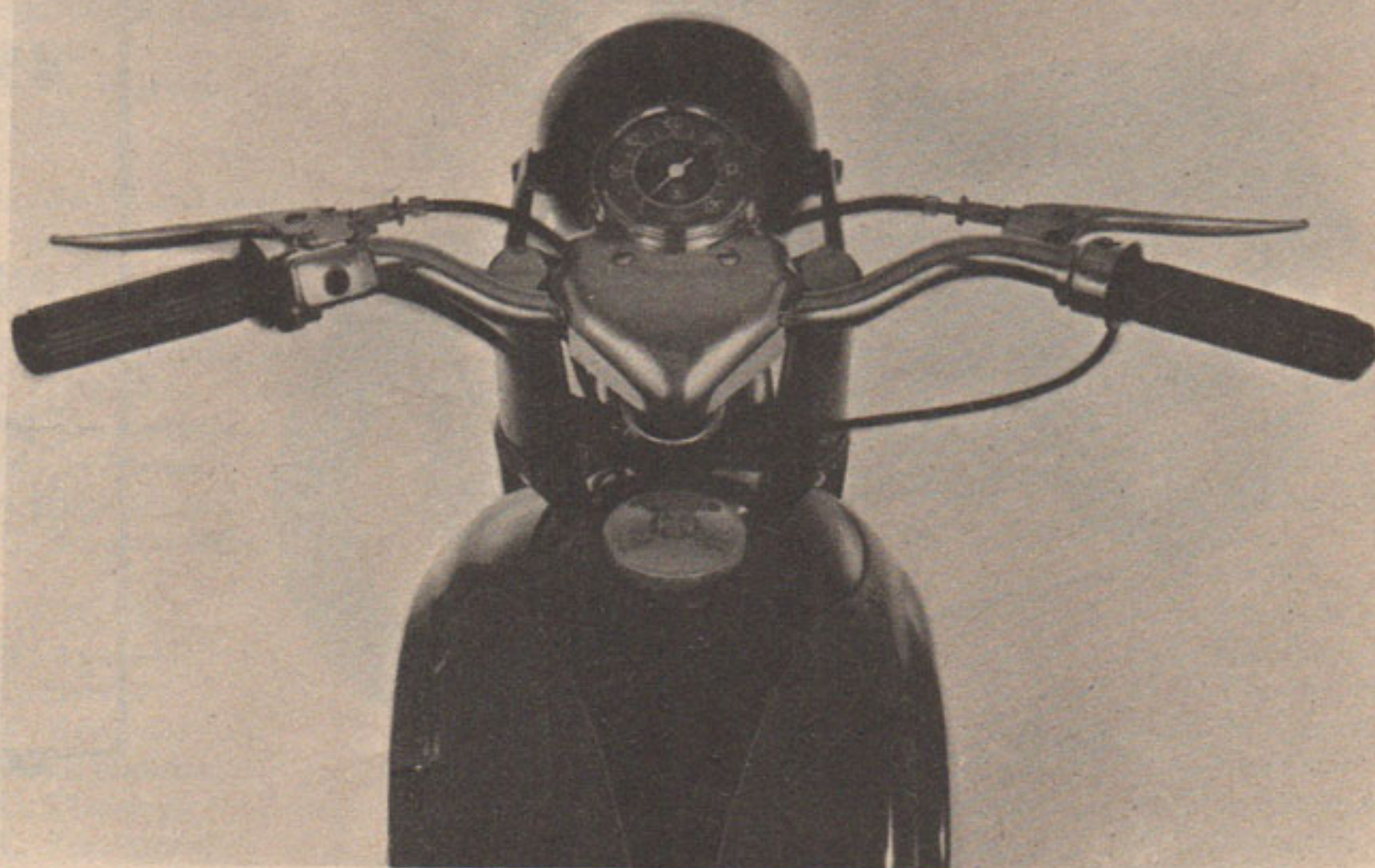
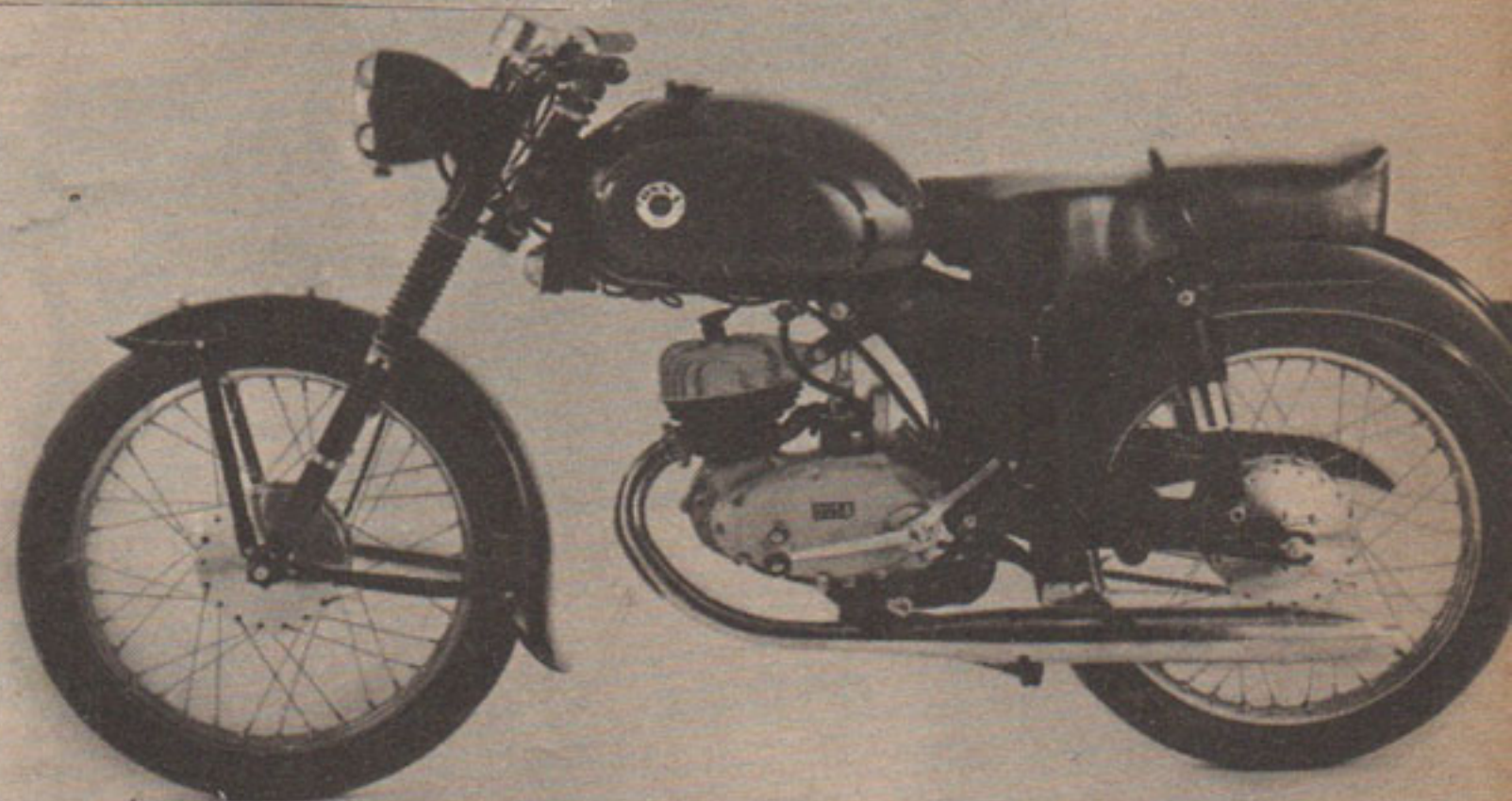
Carburateur : Dell'Orto. 20 mm de diamètre.

Boîte : 3 vitesses.

Poids à vide : 85 kg. Vitesse maxi: 90 km/h.

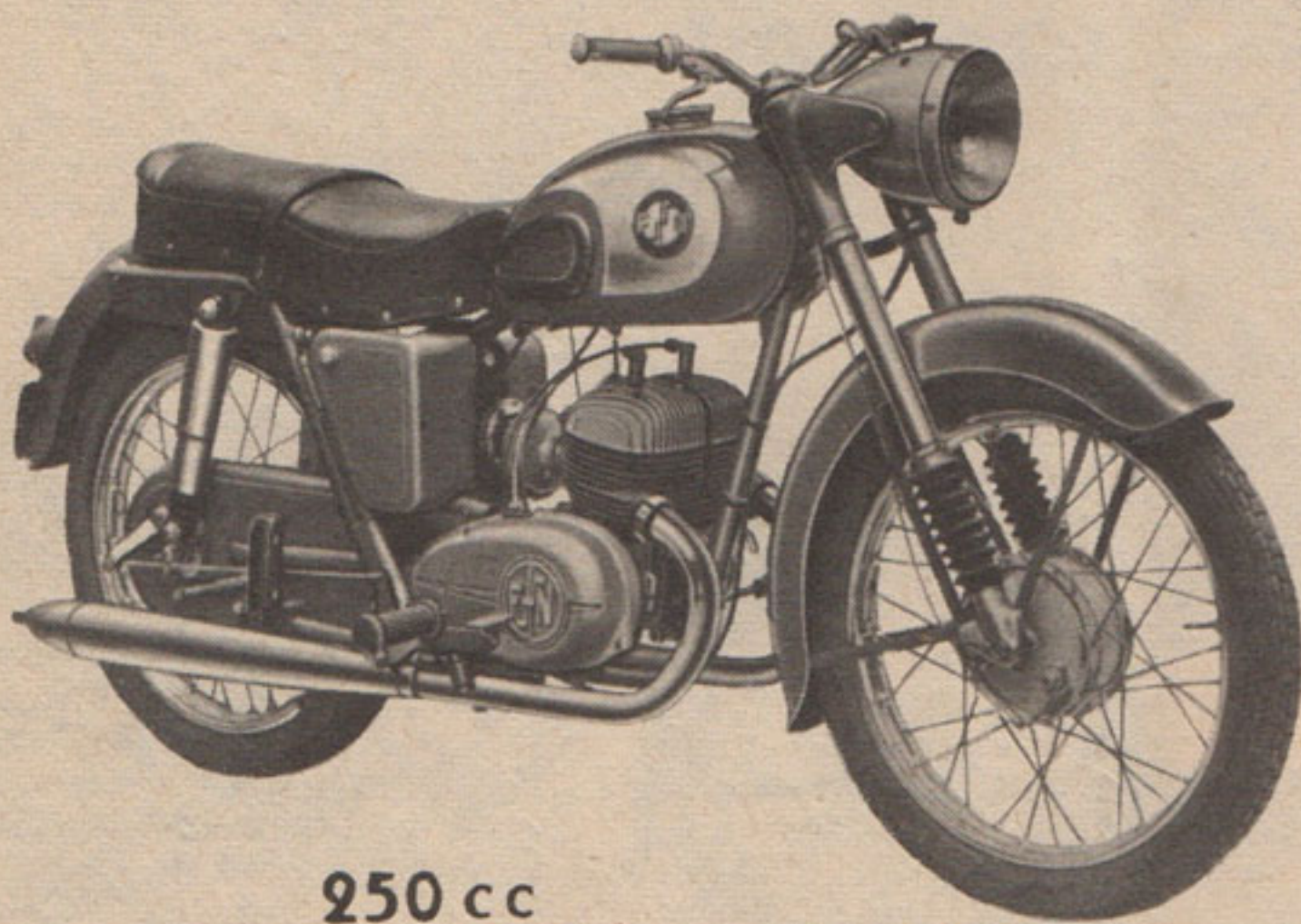


125  
OSSA

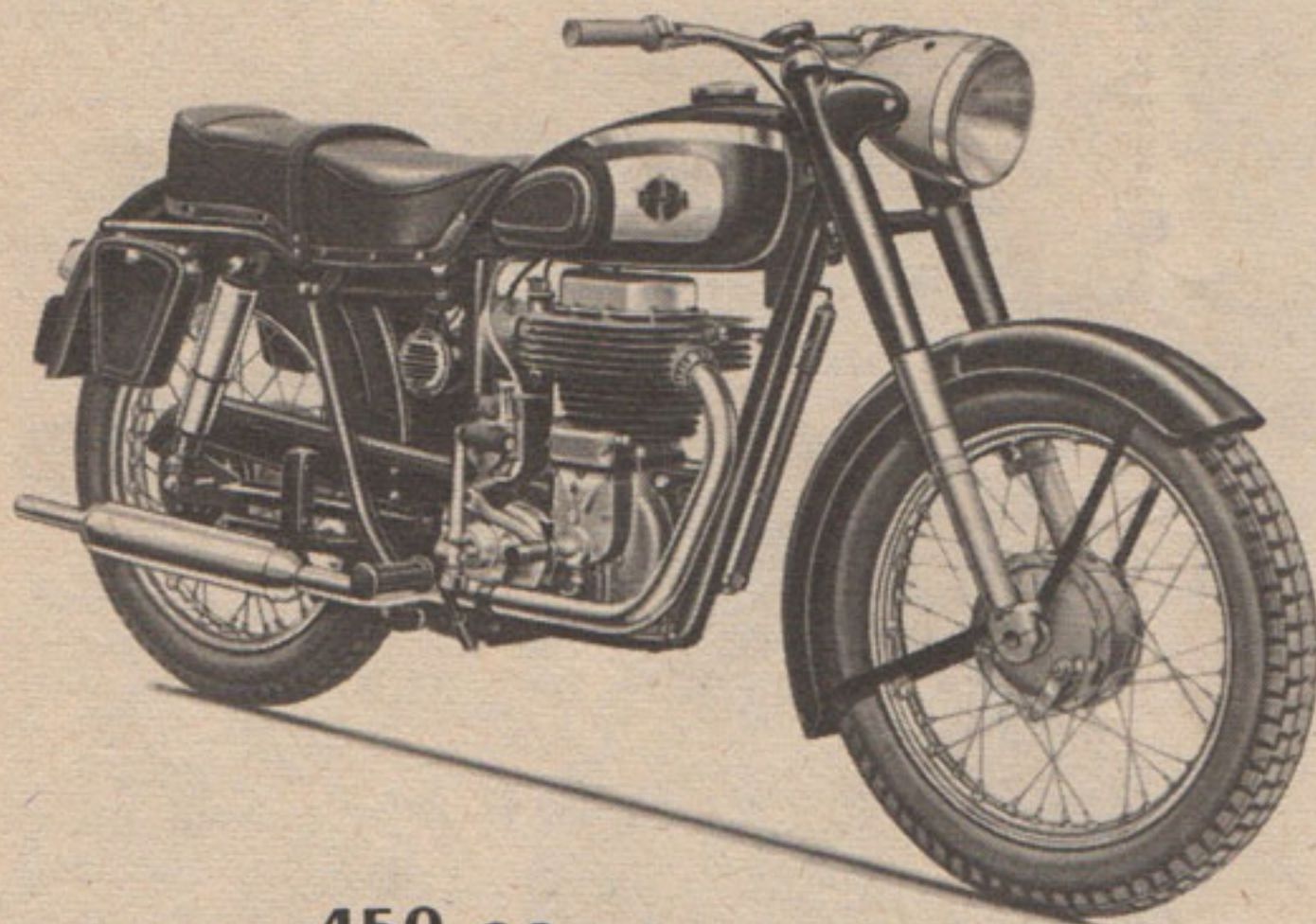




**PRÉSENTE LA GAMME  
DE SES MODÈLES  
57**



250 cc



450 cc

### SES NOUVEAUX PRIX

175 cc — 2 TEMPS  
180.000 frs

250 cc — BI-CYLINDRES  
225.000 frs

250 cc BI-CYL. CARENÉE  
245.000 frs

250 cc — 4 TEMPS  
225.000 frs

350 cc — CULBUTÉ  
255.000 frs

450 cc — CULBUTÉ  
275.000 frs

•  
**LIVRABLES IMMÉDIATEMENT**

•  
ENTIÈREMENT ÉQUIPÉES  
(Fourches télescopiques  
Selles doubles  
Suspensions  
arrières oscillantes)

**FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL**  
SUCCURSALE FRANÇAISE : 4, rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAI. 94-27

200 AGENTS EN FRANCE - Quelques agences régionales encore disponibles





*Guignabodet réalisa le meilleur temps de la journée, sur Gilera « Saturno ».*

Les machines de sport et de série représentaient et de loin, la majorité, ceci étant dû au fait qu'à l'heure actuelle les amateurs fortunés pouvant s'offrir les machines de course anglaises ou italiennes se font de plus en plus rares. Les commissaires chargés de vérifier les dites machines de série et de sport durent, pendant le pesage, attirer l'attention des concurrents sur le fait que trop de modifications non prévues au règlement étaient apportées aux mécaniques. Il est hors de doute que pour la prochaine épreuve des « deux-heures » qui se disputera également sur l'autodrome de Montlhéry, les commissaires feront preuve de beaucoup plus de sévérité notamment en ce qui concerne la

En side-car l'absence de Drion permit à Murit d'emporter d'une façon facile les trois catégories 500, 750 et 1 200 cm<sup>3</sup>. Il le fit avec son brio coutumier et cela nous valut une supérieure démonstration de pilotage, notamment dans la courbe à mi-côte. Nous avons également noté les progrès sensibles de Vivier Merle, qui dispose cette année d'une Norton « petite-course » ayant appartenue à Drion, et la rentrée en circuit de vitesse de Adnet qui bien que disposant d'une 600 cm<sup>3</sup> F.N. d'avant-guerre nous surprit agréablement par sa fougue.

Chez les scooters, les Rumi firent la loi et le meilleur temps pour cette catégorie d'engin fut établi par Cam-

## LA CÔTE LAPIZE

Personne n'y croyait, et cependant l'A.M.C.F. a réussi le tour de force de mettre sur pied la première épreuve motocycliste de vitesse de la saison. Nous devons cela en grande partie au dévouement et à l'activité du président Vimont qui n'a pas hésité à multiplier les démarches pour obtenir, non seulement les autorisations, mais également les attributions de carburant nécessaires. Gros succès d'affluence, inutile de le préciser, aussi bien de la part des concurrents que du public, et le parking offrait un magnifique échantillonnage des productions allemandes et anglaises.

On ne comptait pas moins de 106 engagés répartis dans les trois catégories désormais classiques : série, sport et compétition. Favorisée par un temps splendide l'épreuve se déroula sans incident, si ce n'est durant l'entraînement, une chute sans gravité du coureur Tellinge, après la ligne d'arrivée.

Deux records devaient être battus : celui des 175 cm<sup>3</sup>, détenu par Bouin à la moyenne de 83,480 km/h et celui des sides 500 cm<sup>3</sup>, amélioré par Murit. Dans les autres catégories l'absence de valeurs internationales de premier plan ne permit pas la réalisation de performances supérieures. Néanmoins, il faut signaler les très bons résultats obtenus par le jeune Guignabodet qui à lui seul enlève deux catégories : les 250 et 500 cm<sup>3</sup> compétition, respectivement au guidon d'une Guzzi 250 et d'une Gilera Saturno, et également l'excellente prestation de De Polo et Gomes (ce dernier nouveau venu en grosse cylindrée) qui terminent ex æquo dans la catégorie 350 cm<sup>3</sup>.

tonalité des échappements, la position des commandes, et les appareillages électriques.

Sur les courses proprement dites, il y a peu de chose signaler : on assista à la lutte des nouveaux venus en catégorie sport contre les chevronnés utilisant des machines de course, et il est bien évident que les premiers nommés avaient un assez ourd handicap à surmonter. Néanmoins des temps assez satisfaisants furent enregistrés et on releva notamment de bonnes performances de certains coureurs « sport », parmi lesquels nous avons particulièrement retenu : Pinton, Broquet, Deluince, Nebout, etc...

En catégorie course 175 cm<sup>3</sup>, notre ami Bouin qui détenait le record eut affaire à forte partie : malgré tous ses efforts, il ne put s'opposer à la puissance du Mondial de Jacquier Bret qui devait l'emporter nettement, suivi de deux autres machines italiennes, la Morini Rebello de Bonal et le Settebello de Boeri.

Il est à regretter que le chronométrage électrique n'ait pu être employé et l'on reste un peu surpris de constater que la Fédération française ne possède qu'un appareillage de ce genre, qui malheureusement était en panne. On a eu donc recours à l'ancien chronométrage à main, ce qui ne donne pas et il s'en faut de beaucoup la même précision que le système photo-électrique. Il est à noter qu'en catégorie 350 les quatre hommes de tête se tiennent à un cinquième de seconde, ce qui représente à quelque chose près la marge d'erreur que l'on peut commettre avec ce système de chronométrage.

bis sur une machine traitée en sport. Daric, spécialiste Lambretta, eu des ennuis mécaniques à l'entraînement, provenant d'une livraison trop tardive de ses moteurs. Il tint néanmoins à s'aligner le lendemain, mais la mécanique ne devait pas répondre aux espoirs qu'il avait placés en elle.

Notre collaborateur Nebout se distingua au guidon d'une Adler sport en remportant une première place tandis qu'il réussissait également à placer la 250 cm<sup>3</sup> Peugeot compétition préparée par Bouin en quatrième position.

La course de la côte Lapize constitue surtout une sorte de répétition pour les concurrents nationaux avant d'aborder les épreuves beaucoup plus difficiles comptant pour le championnat de France. Favorisés ainsi que nous l'avons déjà signalé par un temps splendide, ils purent tâter et leur mécanique et leur forme du début d'année. Devant le succès remporté par cette première course de la saison, nous ne pouvons qu'attendre avec confiance, la seconde épreuve des « deux-heures » qui se déroulera sur le circuit de 6 km de Montlhéry et qui comptera pour le championnat de France. Nous aurons ainsi l'occasion de voir réunis au départ la fine fleur des pilotes nationaux et notamment les provinciaux qui amèneront avec eux leurs rapides M.V., Mondial ou Morini. On se rappelle le récital donné aux Coupes du Salon par le trio Bonal, Boyer, Onda et nul doute que nous retrouverons encore ces hommes de tête aux prises le 4 avril.

R. COURT.

## ● RÉSULTATS ●

**SCOOTERS. — 175 cm<sup>3</sup> course :**  
 1. Dario (Lambretta), 44" ; 2. Parals, 46" 3 ; 3. Coundouris, 53" 4 ; 4. Aubry, 54" 2. — **Sport :** 1. Cambis (Rumi), 43" 1 ; 2. Brugeilles, 46" 1 ; 3. Hayeault, 56" 4. — **Série :** 1. Cambis (Rumi), 48" 1 ; 2. Daric 49" 3.

**MOTOS. — 175 cm<sup>3</sup> course :**  
 1. Jacquier-Bret (Mondial), 33" 1 ; 2. Boeri, 35" 3 ; 3. Bonnal, 35" 1 ; 4. Descouraux et Bouin, 35" 4. — **Sport :** 1. Gratz Muller, 41" 2 ; 2. Tiers et Roby, 42" 2 ; 4. Thomas, 43" ; 5. Dulioust, 43" 1. — **Série :** 1. Jimbert (M.V.), 42" ; 2. Maisse, 48" 1 ; 3. Galeyrand, 50" 2 ; 4. Kovacs 51" 4 ; 5. Charton 55" 2.

**MOTOS. — 250 cm<sup>3</sup> course :**  
 1. Guignabodet (Guzzi), 31" 2 ; 2. Jacquier-Bret, 34" 2 ; 3. Deschamps 34" 4 ; 4. Nebout, 35" ; 5. Bouin, 36". — **Sport :** 1. Nebout (Adler), 36" 1 ; 2. Fromont, 36" 4 ; 3. Ollivier, 37" 3. — **Série :** 1. Bouin (Peugeot), 39" ; 2. Martine, 39" 3.

**MOTOS. — 350 cm<sup>3</sup> course :**  
 1. De Polo et Gomes (Norton), 31" 1 ; 3. Insermini et Dagan, 31" 2 ; 5. Jimbert, 32" 1. — **Sport :** 1. Liset (B.S.A.), 37" 3. — **Série :** 1. Bernard (D.K.W.), 38" 2 ; 2. François, 39" 2.

**MOTOS. — 500 cm<sup>3</sup> course :** 1. Guignabodet (Gilera), 28" 4 ; 2. De Polo, 29" 3 ; 3. Valentin, 29" 4 ; 4. Boeri, 30" 1 ; 5. Collignon, 32" 3. — **Sport :** 1. Pinton (Norton), 33" 4 ; 2. Lecomte, 34" 1 ; 3. Duhamel, 34" 2 ; 4. Bargetzi, 35" 3 ; 5. Loustalan, 36" 1. — **Série :** 1. Broquet (Triumph), 33" 3 ; 2. Bacconnier, 36" 1 ; 3. Maucherat, 36" 3 ; 4. Zanin 36" 4 ; 5. Duvernay, 41".

**MOTOS. — 750 cm<sup>3</sup> sport :** 1. Bourdonneau (Zündapp), 37" 2. — **Série :** 1. Deluince (Norton), 33" 2 ; 2. Nos, 33" 4 ; 3. Schubert, 34" 2 ; 4. Bacconnier, 34" 4 ; 5. Seguinot, 40" 1.

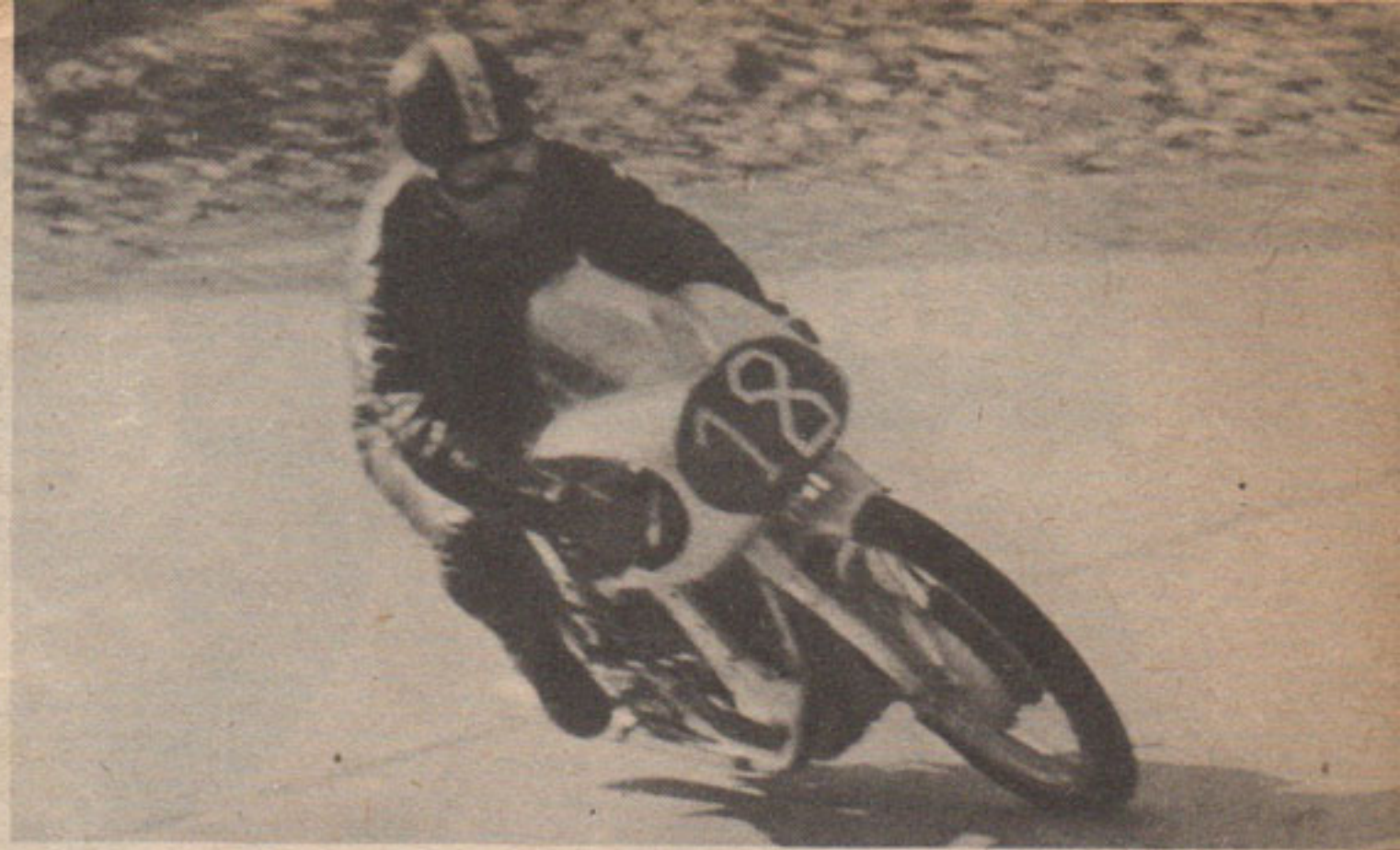
**SIDECARS. — 250 cm<sup>3</sup> sport :**  
 1. Cambis (Adler), 48" 3.

**SIDECARS. — 500 cm<sup>3</sup> course :**  
 1. Murit (B.M.W.), 31" 2 ; 2. Vivier Merle 36" 2.

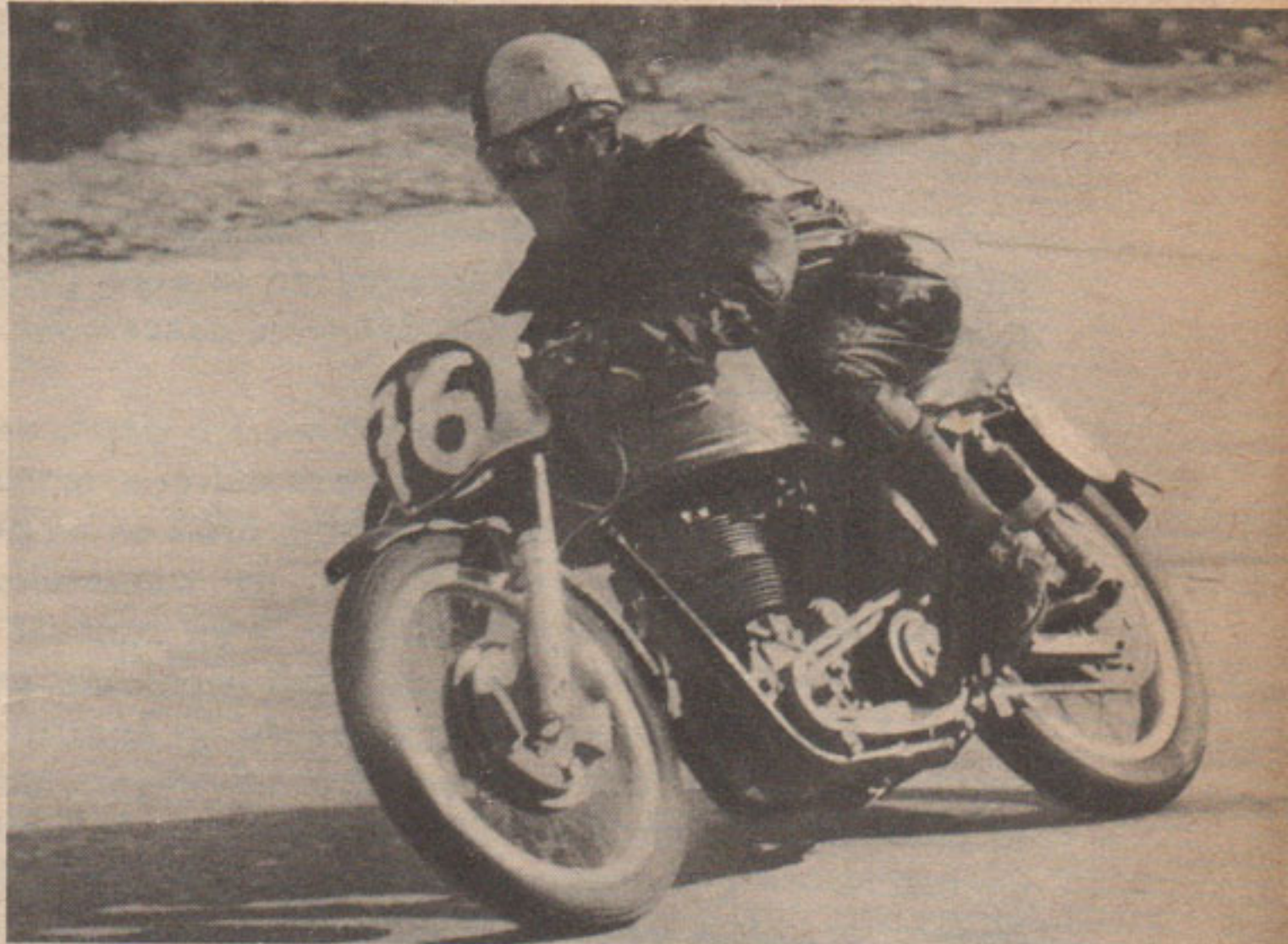
**SIDECARS. — 750 cm<sup>3</sup> course :**  
 1. Murit (B.M.W.), 30" 3 ; 2. Vivier Merle, 35" ; 3. Adnet, 37" 4. — **Sport :** 1. Bourdonneau (Zündapp), 39" 2.

**SIDECARS. — 1.200 cm<sup>3</sup> course :**  
 1. Murit (B.M.W.), 31" 3 ; 2. Vivier Merle, 35" 2.

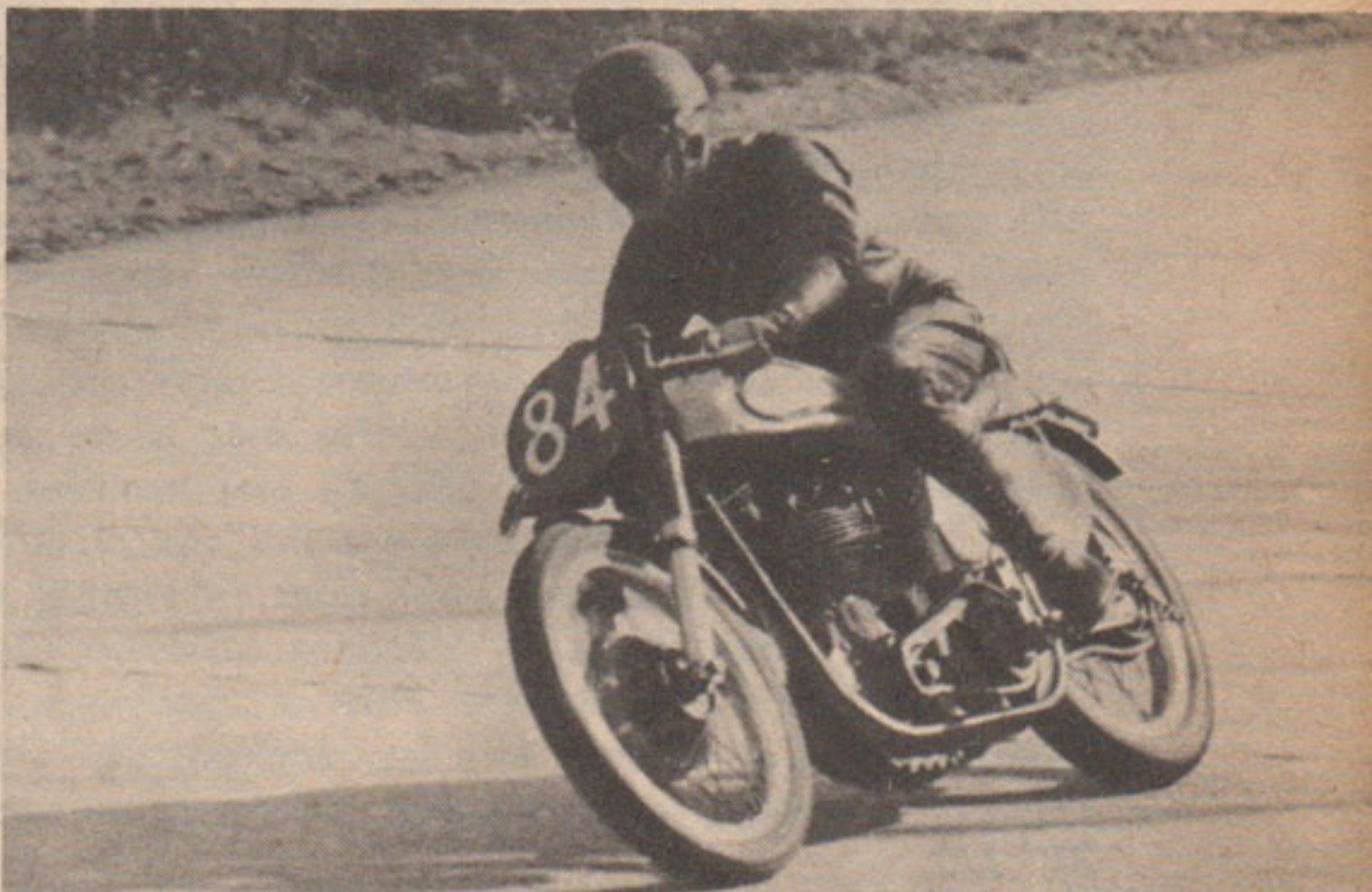
*Jacquier-Bret, vainqueur et nouveau recordman en 175 cm<sup>3</sup> sur Mondial.*



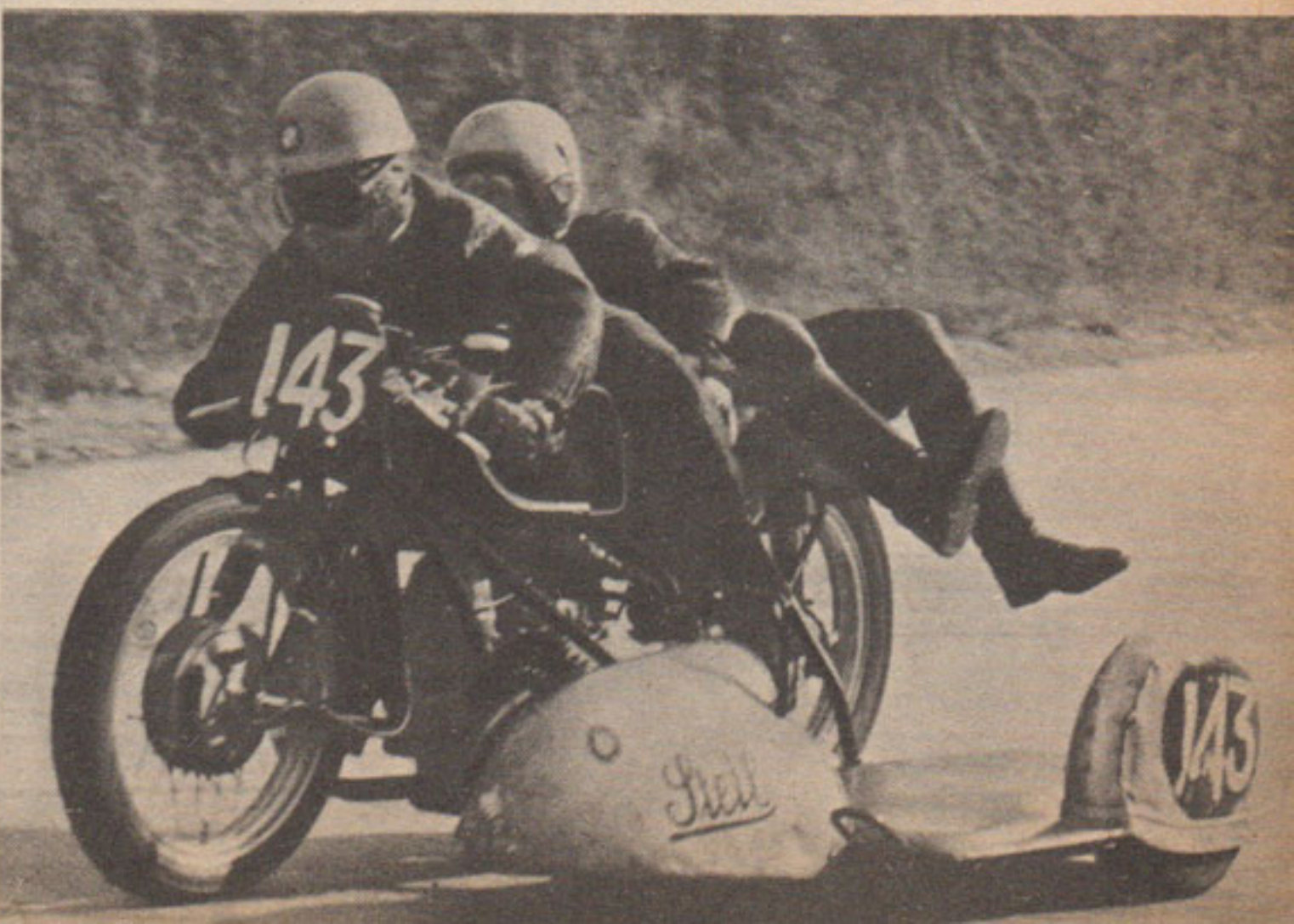
*Le Lyonnais De Polo, sur A.J.S., premier ex æquo en 350 cm<sup>3</sup>.*



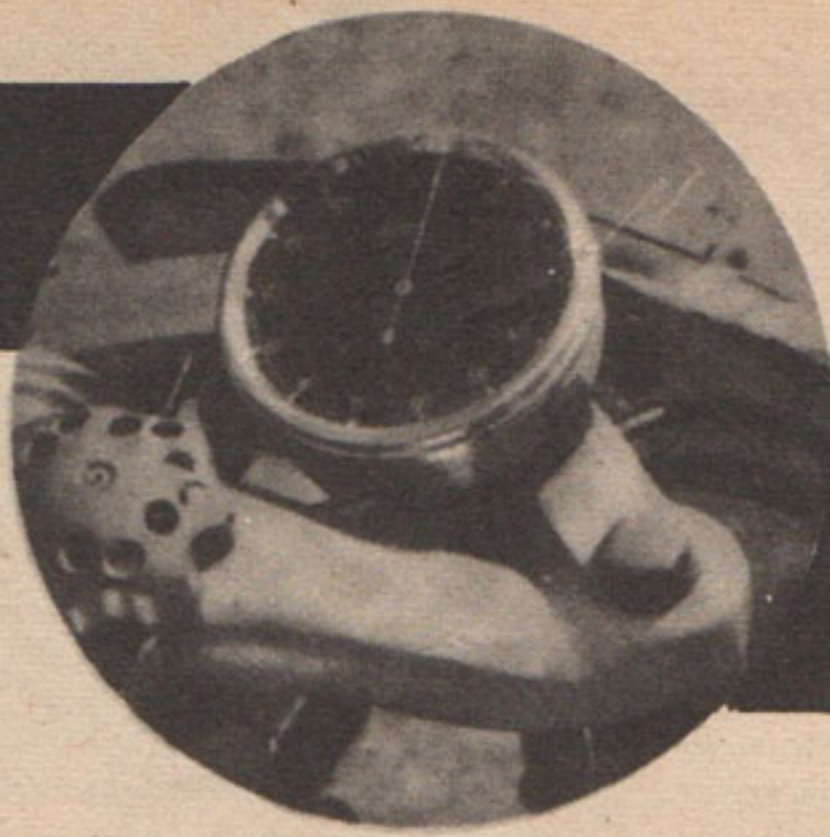
*Gomès, nouveau venu en 350 cm<sup>3</sup>, enlève la catégorie, ex æquo avec De Polo.*



*L'équipe Murit-Dagan devait améliorer le record des sides 500 cm<sup>3</sup>, avec leur attelage B. M. W.-Steib.*



# derrière



# le compte-tours

## APRÈS LA CÔTE LAPIZE

Ainsi qu'il fallait s'y attendre, l'absence de chronométrage électrique pour l'épreuve de la côte Lapize, a ramené les contestations habituelles concernant les temps enregistrés.

Les organisateurs ont été les premiers à déplorer le retour à l'ancien système de chronométrage manuel, dont la précision reste assez aléatoire. Mais on ne peut décemment demander à la F.F.M. un appareillage photo-électrique en état de marche, à un moment où toute l'attention de M. Pérouse était mobilisée pour éviter l'expulsion de M. de Grenier de La Tour de la Fédération. Quant aux coureurs et organisateurs, qu'ils se débrouillent... car il est bien évident qu'à la F.F.M., on estime qu'il y a des coureurs parce qu'il y a une Fédération, alors qu'en fait, ladite Fédération n'existe que parce qu'il y a des sportifs. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet...

Toujours est-il que la visite de notre ami Insermini, au lendemain de la course en question, ne nous surprit guère : avec véhémence, il nous exposa ses griefs, et nous ne pouvons que partager ses vues.

« Je ne suis pas qualifié, nous dit-il, pour discuter les performances de mes concurrents directs, mais par contre je crois être à même d'être bien placé pour juger de la façon dont j'ai effectué mes montées.

» Ma première tentative ne fut pas une réussite : départ difficile, et tâtonnement dans le virage, par suite d'une zone d'ombre gênante. D'autre part, j'étreignais pour la première fois un carénage, et j'ignorais quelles allaient être les réactions de la machine. A l'arrivée je fus crédité du temps suivant : 31" 2/5.

» La seconde montée m'apparut nettement supérieure : bon départ, virage correct (en temps que témoin oculaire, nous pouvons même affirmer qu'il fut magistral) et ligne d'arrivée franchie à fond en 4<sup>e</sup>.

D'autre part les indications du compte-tours prouvaient péremptoirement que j'avais tiré le maximum du moteur sur chaque rapport. Or, il me fut impossible d'obtenir mon temps à l'arrivée, et en fin de soirée, il n'était toujours pas affiché. Je ne réussis à l'avoir que beaucoup plus tard... et à ma grande stupéfaction, le chronométrage m'attribuait un temps identique à celui de ma première montée : 31" 4/10. Tout ceci ne me paraît guère sérieux, d'autant plus qu'il me semble surprenant que l'on puisse réaliser exactement le même temps pour deux montées consécutives.

» Je pourrais encore citer un autre exemple : Jacquier-Bret, effectua son meilleur temps lors de sa troisième montée. Or, il serra à 30 m de la ligne d'arrivée, et termina en roue libre !

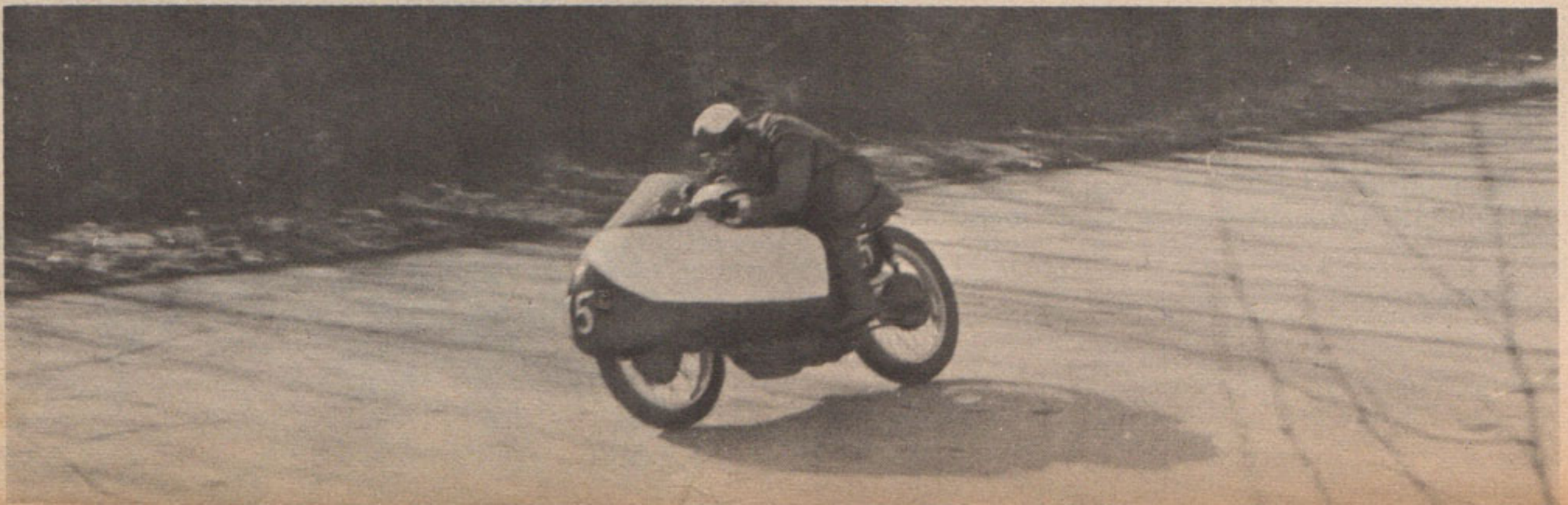
» J'estime donc qu'un chronométrage électrique, qui ferait moins bon marché des possibilités réelles des mécaniques et des pilotes, est indispensable, et pour ma part, je m'abstiendrai de participer à l'avenir à toute course de côte, tant que ce système ne sera pas utilisé.

» Pour en revenir à la côte Lapize, il serait souhaitable, et plusieurs concurrents sont de mon avis, que les organisateurs rendent le parcours plus sélectif en augmentant les difficultés : par exemple, départ avant l'épingle des « militaires », et arrivée après les lacets de Couard.

» Enfin, l'entraînement devrait être chronométré, afin que l'on puisse régler plus efficacement les machines. »

Avant de nous quitter, notre ami Insermini nous précisa qu'il abordait la saison 57 avec un matériel « up to date », à savoir deux Norton 57 (350 et 500) carénées (ci-dessous) machines qui lui permettront de donner sa pleine mesure, après deux années d'expériences malheureuses avec sa précédente G. 45.

R. COURT.







### PREMIÈRE ÉPREUVE DU CHAMPIONNAT NATIONAL DE MOTO-CROSS

Le dimanche 7 avril, à Arques (P.-de-C.), se courra la première épreuve des championnats de France nationaux de Moto-Cross, organisée par le Moto-Club Audomarois en application du règlement de la Fédération Française de Motocyclisme.

### SOCIÉTÉ OMNISPORTS « LA BRESSAUDE »

La Société Omnisports « La Bressaude », à La Bresse (Vosges), organise, le 4 août 1957, son deuxième Moto-Cross d'été, inscrit au calendrier national.

Cette épreuve sera courue dans les trois catégories suivantes : 250, 350 et 500 cm<sup>3</sup>.

Dès à présent les coureurs susceptibles d'être intéressés par cette compétition peuvent adresser leur demande d'engagement à l'adresse suivante : M. Stucky Jacques, Société Omnisports, « La Bressaude », section motocycliste, à La Bresse (Vosges).

### LE XIII<sup>e</sup> RALLYE DE LA MADONE DES CENTAURES

Le XII<sup>e</sup> Rallye-Concentration International du Moto-Club International « Madone des Centaures » aura lieu à Alexandrie-Castellazzo (Italie), les 20 et 21 juillet prochain.

Cette « Concentration » réunira les motocyclistes de tous pays qui désirent y participer. Les Vespistes italiens dont ce sera le Deuxième Rallye national, les Policiers motocyclistes des villes italiennes dont ce sera le Quatrième Rallye et les cyclomotoristes italiens dont ce sera le Première Rallye national se joindront à cette concentration. Il se déroulera en outre un Concours folklorique des costumes nationaux.

Rappelons à ce propos que toutes ces dernières années on comptait de 3.500 à 5.000 participants à ce rallye et que l'année dernière c'est la France qui a gagné le Challenge international mis en compétition.

### MOTO-CLUB DES MAURES

Lors de son Assemblée générale de Bureau du M.C.M. a été élu comme suit :

Président : Finet Maurice; Vice-Présidents : Serra Jean, Macario Alix; Secrétaire : Ghigo Lucette; Trésorier : Merlino Marcel.

Commission Sportive : Finet Jacques, Marino Robert, Nouveau Jacques, Martel Claude, Pfeiffer Charles.

Durant l'année 1956 le M.C.M. a organisé pour la première fois une concentration suivie d'un gymkana. Devant le grand succès obtenu, il a été décidé de maintenir la date du 8 mai (Fête de la Victoire et Fête locale), pour renouveler cette épreuve.

Motards de Provence et d'ailleurs, venez nombreux à la « Grande Concentration dite du Printemps » pour encourager les petits clubs tel que le M.C.M. à Gogolin (Var).

Correspondant : Jacques Finet.

### MOTO-CLUB DE PARIS

rue Saint-Denis,  
Paris (1<sup>er</sup>).

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Romac, tél. MON 49-00.

Vous êtes priés de bien vouloir assister aux réunions bi-mensuelles des 5 et 20 avril prochain, à 21 h au siège.

### SORTIES DU MOIS D'AVRIL 1957

**7 avril : Jablines (bords de Marne).** 70 km AR.

Porte de Vincennes, départs 9 h et 13 h 15.

N. 34 par Nogent-sur-Marne, Chelles, Chessy. A Chessy, prendre à gauche la D. 5 et D. 45 jusqu'à Jabline et pousser jusqu'à la Marne.

**14 avril : Château de Gros-Bois.** 42 km AR.

Porte Dorée, départs à 9 h et 13 h 15.

N. 19 et 2 km après Boissy-Saint-Léger sur la gauche avant Gros-Bois se trouve le château.

**21 avril : Sortie de Pâques.** Renseignements aux réunions ou aux membres du Comité.

**28 avril : Forêt de l'Isle-Adam (carrefour du Tremble).** 66 km AR. Porte de la Chapelle, départs à 9 h et 13 h 15.

Prendre la N. 1 et traverser Saint-Denis et Pierrefitte. Suivre la N. 1 et traverser Saint-Brice, Ponceles et Moisselles. A 1,500 km après Moisselles, prendre à gauche la D. 9 vers Bâillet. A Bâillet, tourner à droite en suivant la D. 9 jusqu'à Porte-Bâillet, à prendre à droite la D. 9 jusqu'au carrefour.

Les isolés sont cordialement invités à se joindre à nous.

### MOTO-CLUB SPINALIEN

Le Comité du M.C.S. rappelle à ses membres et amis que la cotisation 1957 peut être versée dès à présent au C.C.P. Nancy 288.44 ou au siège du Club « Le Canotage », rue d'Alsace, Epinal.

Les membres du club sont priés d'assister nombreux à la réunion du vendredi 1<sup>er</sup> mars, à 20 h 45 au siège.

### Manifestations 1957.

**1<sup>er</sup> mai :** Concentration motocycliste, Nationale et grand Gymkhana de la Foire-Exposition Vosgienne.

**9 juin :** Moto-Cross National catégorie 250 et 500 cm<sup>3</sup>.

**6 octobre :** Moto-Cross Régional, dernière épreuve qualificative du Championnat de Lorraine.

Au cours de la réunion du mois mise au point de la saison touristique 1957.

### MOTOREST-CLUB

Le Motorest-Club a tenu son Assemblée générale annuelle le dimanche 10 février 1957.

Le Bureau réélu à l'unanimité est composé de : Ch. Lieutaud, Président; L. Duhaupas, Vice-Président; M. Kugler, Trésorier; R. Boulard, Secrétaire; P. Dumas, Trésorier-Adjoint; R. Galeyrand, Conseiller technique.

Le Club dont la création remonte au printemps 1956 groupe une trentaine de membres dont plusieurs licenciés.

Dès le retour des beaux jours, les sorties dominicales dans la région parisienne reprendront et nous espérons participer à de nombreuses compétitions et rallyes, si l'essence coule de nouveau à flots.

Nous invitons tous les usagers des « deux-roues » de la banlieue est à se joindre à nous. S'adresser au siège, 4, rue de Bellevue, à Gagny ou 107, rue Jean-Jaurès, à Coubron (S.-et-O.).

### MOTO-CLUB CHATILLONNAIS RÉSULTATS DES « CHAMPIONNATS « AMICAUX DU M.C.C. 1956 »

Le M.C.C. est très heureux de compter parmi ses membres quatre champions de France 1956, et sommes très heureux de les féliciter chaleureusement, ce sont : MM. Pierre Monneret, catégorie Inter., 500 cm<sup>3</sup>; Jacques Drion et Jean Murit, catégorie sidecars inter.; Gilbert Guignabodet, catégorie Nationale 250 cm<sup>3</sup>.

Souignons également la belle performance réalisée cette année au cours du 26<sup>e</sup> Bol d'Or par nos deux sociétaires, MM. Gustave Lefevre et Hubert Briand, vainqueur et recordman de cette dure épreuve d'endurance et de vitesse pure, à eux aussi nos sincères félicitations.

Enfin au cours de la saison touristique et sportive 1956 le M.C.C. a remporté : 8 challenges inters-clubs et 9 coupes individuelles.

### M. C. PERNOIS

Composition du Bureau pour 1957 :

Président : M. Gerent Alfrep;

Vice-Présidents : MM. Courbet Marcel, Viau Maurice;

Secrétaire : M. Vidal René;

Secrétaire-Adjoint : M. Ulpat Maurice; Trésorier : M. Cat Paul; Trésorier-Adjoint : M. Boyer André; Commissaires : MM. Milhet Alphonse, Courbet Marceau; Vigne Yves, Arbault Henri, Bessy Francis; Directeur de Courses : M. Courbet Marcel; Commissaires Sportifs : MM. Gerent, Vidal, Ulpat.

Epreuves pour 1957 :

Le 28 avril : Moto-Cross international, sur la piste de la Colline du Puy modifiée à 1.600 m.

Le 9 juin : Circuit de Vitesse national, sur le Circuit de la Désanobis; longueur 1.240 m.

Catégorisés : 175, 500, Side-Car.

Les 9 et 10 juin : Fête annuelle du Moto-Club Pernois sous les frais ombrages du quai de la Nesque.

### MOTO-CROSS D'ERMENONVILLE

Comme chaque année le Club Sportif de Meaux ouvrait la saison de Moto-Cross : cette première se déroulait à Ermenonville dans l'agréable site qu'est la Mer de Sable sur un terrain de 1.600 m.

En catégorie nationale le vainqueur final fut Bongibault (C.S.-Meaux, B.S.A.) qui totalise 6 pts (2+3+1), suivi de Lhomme (M.C. Picard, B.S.A.), avec 8 pts (3+2+3), ce dernier en net progrès. Troisième le vainqueur moral Ancel (C.S. Meaux, B.S.A.), qui remporte les deux premières manches, mais en finale (ennuis mécaniques) dut se contenter de la sixième place.

Dans la catégorie Internationale, c'est Hazianis qui l'emporte, se classant premier dans les trois manches. Son suivant immédiat est Jacquemin qui fut malchanceux.

A la troisième place nous trouvons le Champion de France National 1956 Bertrand qui faisait ses débuts en « Inter », il totalisa 12 pts (6+4+2) et chuta à la première manche. Quatrième René Klym, avec 12 pts, également (3+6+3) et cinquième l'Allemand Kholer, récoltant 14 pts (5+3+6). Dans cette catégorie il y eu aussi de nombreux abandons dont ceux de Chuchart qui fit une grave chute puisqu'il se fractura la clavicule; de Klym Robert et du Hollandais Clynke.

Regien ROGER.

# MOTOBÉCANE



SCOOTERS

VELOMOTEURS

MOTOS

Station-Service « MOBYLETTE »

LIVRAISON IMMEDIATE DE TOUS MODELES

STOCK COMPLET - PIECES DETACHEES

ACCESSOIRES - EQUIPEMENT

REPARATIONS par Spécialistes

VENTE A CRÉDIT 6-9-12-15 ou 18 MOIS

avec versement de votre choix à la livraison



GARE  
DU  
NORD

P. LISITA, 94, Boulevard Magenta, PARIS-X<sup>e</sup> - Tél. NORD 65-25

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

GARE  
DE  
L'EST

**ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTO-  
CISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE**

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

**Attention ! seul,**  
le mécanicien ayant de solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-vous être candidat avec toutes chances de succès ?

★  
SUIVEZ NOS

**COURS SUR LES MOTOCYCLES**

chez vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques mois d'études faciles, nous ferons de vous le

**SPÉCIALISTE RECHERCHÉ**  
et surtout **BIEN PAYÉ**

Préparation C.A.P. Mécanicien

★

Demandez **AUJOURD'HUI**  
**MÊME** notre documentation gratuite N° 14. Grandes facilités de paiement accordées.

ÉCRIVEZ :

**COURS TECHNIQUES AUTOS**

Pour la France : **SAINT-QUENTIN (AISNE)**

Pour la Belgique : 41, bd James, **BRUXELLES-MIDI**

A vendre cause départ service bas prix tri-porteur VALLEE charge 250 kg, cyclomoteur FAVOR, moteur Poulain. Tél. heures travail à FLA 00-10.

A vendre d'urgence 350 B.S.A. Gold Star 55, s'adres. Jacquemin, 73, fg Saint-Nicolas, Meaux. Tél. 670.

A vendre 175 cm<sup>3</sup> Peugeot type 176 TC4, 14.000 km, parfait état, équipée route. Walter Michel, 77, rue de Leybardie, Bordeaux (Gironde).

HOREX 350 Régina, équipée, état neuf, peu roulé. 160.000. Courtoy, 101, rue de Sèvres, 8 h à 18 h.

Vend 250 N.S.U. o.s.l. spéciale cross ; 250 N.S.U. o.s.l. tourisme. Tél. 369 Castelnaudary.

A vendre COLLECTION MOTOCYCLES 1955-56, état neuf. Fouillen, 1, bd Blum, Lorient (Morbihan).

B.M.W. R 67/2, état impec. Genrion, 145, av. Don-Leclerc, Antony (Seine).

250 PUCH T F, 1952, jaune, encore très belle, 120.000 1<sup>re</sup> main, Philippe Gilbert, 23, rue Garnier, Neuilly (Seine).

TRIUMPH 350 type armée 1939, bon état. B. Delauney, Freneuse-sur-Risle (Eure).

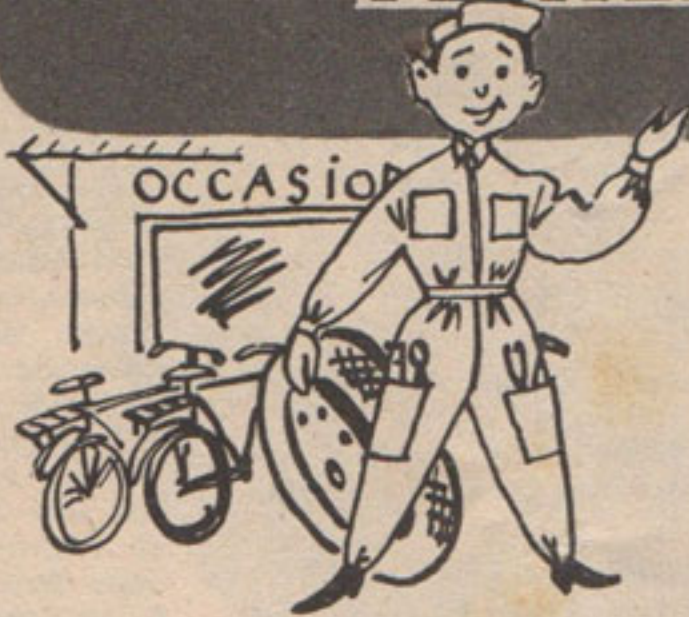
Nombres pièces moteur B.M.W. R 75 (timbre pour réponse). C. Divoux, 4, av. Sch.-Champion, Nogent-sur-Marne. Tél. TRE 41-37.

NORD MOTO (grossiste), 1 bis, passage Fontaine-Del-Saux, Lille (Nord).

Réalésage, réfection-embellage et moteurs pièces détachées et accessoires toutes marques.

**PETITES**

**ANNONCES**



La ligne de 39 lettres,  
signes ou espaces :

**200 francs**

Tous les scooters  
**Peugeot**  
sont équipés en série avec  
la **SUSPENSION**  
et **L'ANTIVOL**  
**NEIMAN**

SUIS ACHET. MOTO 350 équipée cross bon état mécan., prix intéres. Faire offre. Girard, Mécanicien, Mer (L.-et-Cher).

M. MACHUREY de Vesoul prie M. HUBERTOT de Belfort de donner son adresse exacte.

88 DAYTONA Nov 54 comme neuve, prix 320. Boy, 176, bd Plage, Arcachon (Gironde).

VINCENT RAPID état neuf jamais accid., occasion unique, prix 300 Paul, PAS 96-24.

125 TERROT culbuté, juste rodée, 75.000. Gaillard, Les Touches, Briançon (Htes-Alpes).

PARTICULIER achète comptant Moto ou Scooter bon état, écrire. B. Proffit, 116, rue Lecourbe, Paris (15<sup>e</sup>).

B.S.A. ROAD ROCKET 1956, comme neuve, 325.000. Vouillon, 107, Grande-Rue, Villemonble. Tél. 18-42 Le Raincy.

B.S.A. 350 C 11 GL, 1952, bon état. Reversat, 62, r. Jonquières, après 19 h.

STATION SERVICE Tris Peugeot, occasion, neuf, crédit, réparations. 45, quai Point-du-Jour, Billancourt.

D.K.W. ESSAI 350 R T Bi-cylindre. Di Vozzo, 116, bd Serrurier, Paris (19<sup>e</sup>). BOL 77-62,

D.K.W. 350 RT, B.M.W. R 25/3. 116, bd Serrurier, Paris (19<sup>e</sup>). BOL 77-62.

B.M.W. R 12, 2 carb. avec gr. side. Préc. can. tout en excel. état, 130.000 double emploi. Carnevali, 52, rue P.-Joi-gneaux, Bois-Colombes (Seine).

Ach. et paie compt. ttes motos étr. récentes. Murit, 44, rue Paul-Barruel, Paris (15<sup>e</sup>). LEC 60-53.

A VENDRE MOTO D.K.W. 250 cm<sup>3</sup> 30.000 km, moteur refait à neuf pneus en bon état outillage, selle biplace en cuir Tout savoir, 49, av. d'Iéna, Paris (16<sup>e</sup>).

Pour toute pièce détachée d'occasion, pour moto toutes marques moteurs, boîtes, roues, cadres, fourchis, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad, réservoirs, carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dresch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet-Goyon, B.S.A., M. 20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnome, etc. 33-35, rue des Panoyaux, Paris (20<sup>e</sup>). MEN 98-81.

A liquider HARLEY 750 WLC peint armée tr. bne méc., bns pns, 35 000 à 45 000 fr. 1 000 R. Gillet, cme nve 55 000. 350 Jawa 1956, 4 500 km, 150 000, mot., boîte et cadre Harley, 750 mot. neuf, Indian C.A.V. Gorget, 31, route de Chartres, Villebon (S.-et-O.). Tél. 6 au Val d'Yvette.

JEAN MURIT  
3 fois champion de France  
10 fois recordman du Monde  
**VOUS CONSEILLE**

une visite de son magasin avant de fixer votre choix.  
Sélection de machines anglaises et allemandes.

Achat - Vente - Crédit

FOURCHES télescopiques renouées, état neuf, absolu pour 500 B.S.A., 350 Royal-Enfield, 125 et 200 Monet, 125 Lat. et culb. 175 Motobécane. Pièces neuves Monet, Terrot, Peugeot soldées. Valfin frères, Lons-le-Saunier.

125 TERROT E.T.D.S. 15.000 Km impeccable équipée 95.000. Girardin, 34, rue J.-Grévy, Tours.

A VENDRE ENSEMBLE Moto 250 Peugeot-bi-cylindres modèle 55 12.000 km état neuf et 500 B.M.W. ancien modèle Flat-twin état de marche. Le tout 200.000. Lepage, Chamaret (Drôme).

350 VELOCETTE M.A.C. état parf., susp. osc., 160.000 possib. crédit. Louis, 25, rue Fontaine-du-But, Paris.



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.

750 B.M.W. R12 Sélecteur	110
750 Cemec c. neuve	140
650 Triumph Thunderbird	225
650 B.S.A. Golden très belle	225
600 B.M.W. R67/2	
500 B.S.A. A7 Twin	165
500 Velocette Oscil.	210
500 Terrot culb., f. téles.	55
500 B.M.W. R.51/2	
500 Triumph Twin	225
350 Royal Oscil.	155
250 B.S.A. impec.	130
250 D.K.W. gros Moy.	140
250 Puch. 53	130 et 125
150 Puch Oscil.	95
125 Puch	80 et 70
125 Motobécane	50 et 55
125 Vespa	65 et 70

Nx Side cars Précision.  
Crédit Reprise et UN An de Crédit.  
**MOTO RECORD, 151, rue Marcadet, Paris (18<sup>e</sup>). MON 24-40.**

**MATCHLESS**

Commandes acceptées aux prix spéciaux Salon

IMPORTATEUR Sté ARIS

11, rue Labie - Paris-17<sup>e</sup> - (Éto. 08-66)

Catalogues détaillés sur demande

**MOTOCYCLISTES  
ET VÉLOMOTORISTES**

Pour la bonne marche de votre deux-temps. Demandez à votre réparateur un nettoyage de vos tuyaux d'échappements avec le décalamineur VONIN-VALENTIGNEY (Doubs).

ROBY vend sa Rumi  
16, rue Rosenwald, (15<sup>e</sup>)

NORTON 600 cm<sup>3</sup>, 57, Neuve, 170 km/h. Disponible, crédit, reprise à l'Agence, 17, rue Pajol, BOT. 05-95.



**TUBO STOP**

**LE ROBINET  
ÉTANCHE  
et  
IMBOUCHABLE**

**OTOM S.A.**

5bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE  
DÉF. 21-63 - 25-91

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard  
Soult



PARIS  
XII<sup>e</sup>

Tél. DOR 49-42

**TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE**

Embellage - Réalésage - Échange standard moteurs

# ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56

.....

Nos

- 92 Scooter Bernardet 125.
- 93 500 Norton « Dominator » (épuisé).
- 94 Scooter Lambretta (épuisé).
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne.
- 96 350 Jawa (épuisé).
- 97 125 Gnome et Rhône R.4. (épuisé).
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet (épuisé).
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G. S. » (épuisé).
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C.
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport » (épuisé).
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler (épuisé).
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z-22-C (épuisé).
- 131 250 Peugeot (épuisé).
- 132 500 Norton « Daytona » (épuisé).
- 136 Voiturette Inter; 125 Ydral A.J. 55 (épuisé).
- 137 500 B.M.W. R.51-3.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling (épuisé).

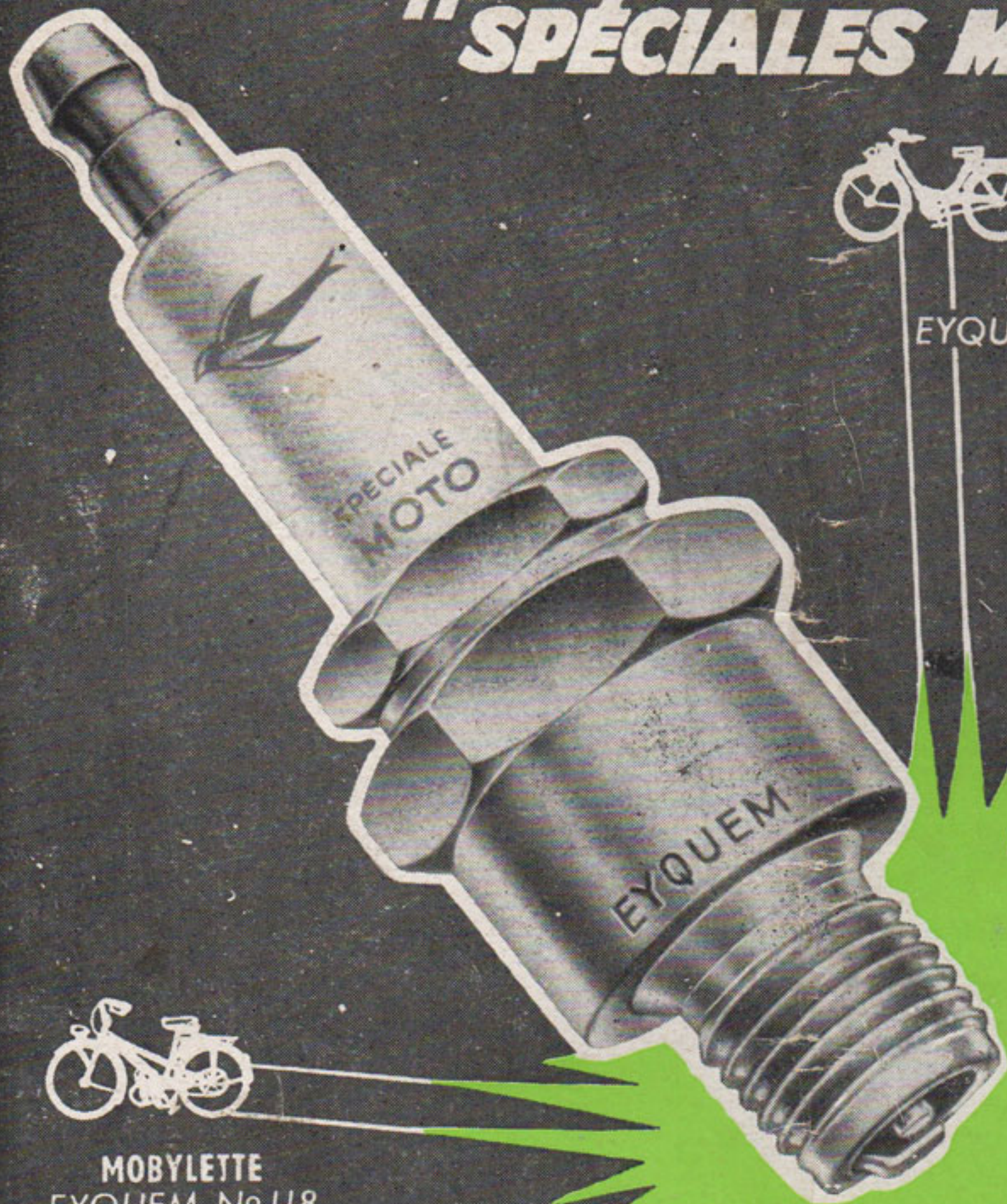
Nos

- 141 250 Terrot O.S.S.D. (épuisé).
- 142 50 Britax.
- 143 Vespa 55 (épuisé).
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3.
- 146 350 Motobécane; Mobyette « Moby-matic » (épuisé).
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star »; 125 Automoto A.M.C.
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien (épuisé).
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera (épuisé).
- 150 125 Terrot (épuisé).
- 152 350 Maïco.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 155 350 D.K.W. (épuisé).
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 162 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.
- 171 350 Jawa.
- 172 125 N.S.U. « Superfox »; 350 side D.K.W.
- 173 600 Norton.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
- 177 Alcyon 232 cm<sup>3</sup>.
- 178 Monet-Goyon 115 cm<sup>3</sup> (Castor).
- 179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
- 180 Maïco 250.
- 181 BMW 600, R. 69.

**ENVOI CONTRE TROIS TIMBRES A 15 FRANCS PAR NUMÉRO**

# BOUGIES EYQUEM

"SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX  
EYQUEM N°112



VESPA  
EYQUEM N°113



LE DOULAIN  
JUNIOR  
EYQUEM N°112



MOBYLETTE  
EYQUEM N°118



MONET-GOYON  
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL  
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA  
EYQUEM N°113



LAMBRETTA  
EYQUEM N°113



LAVALETTE - VAP  
EYQUEM N°113

MONTÉES EN 1<sup>er</sup> ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS