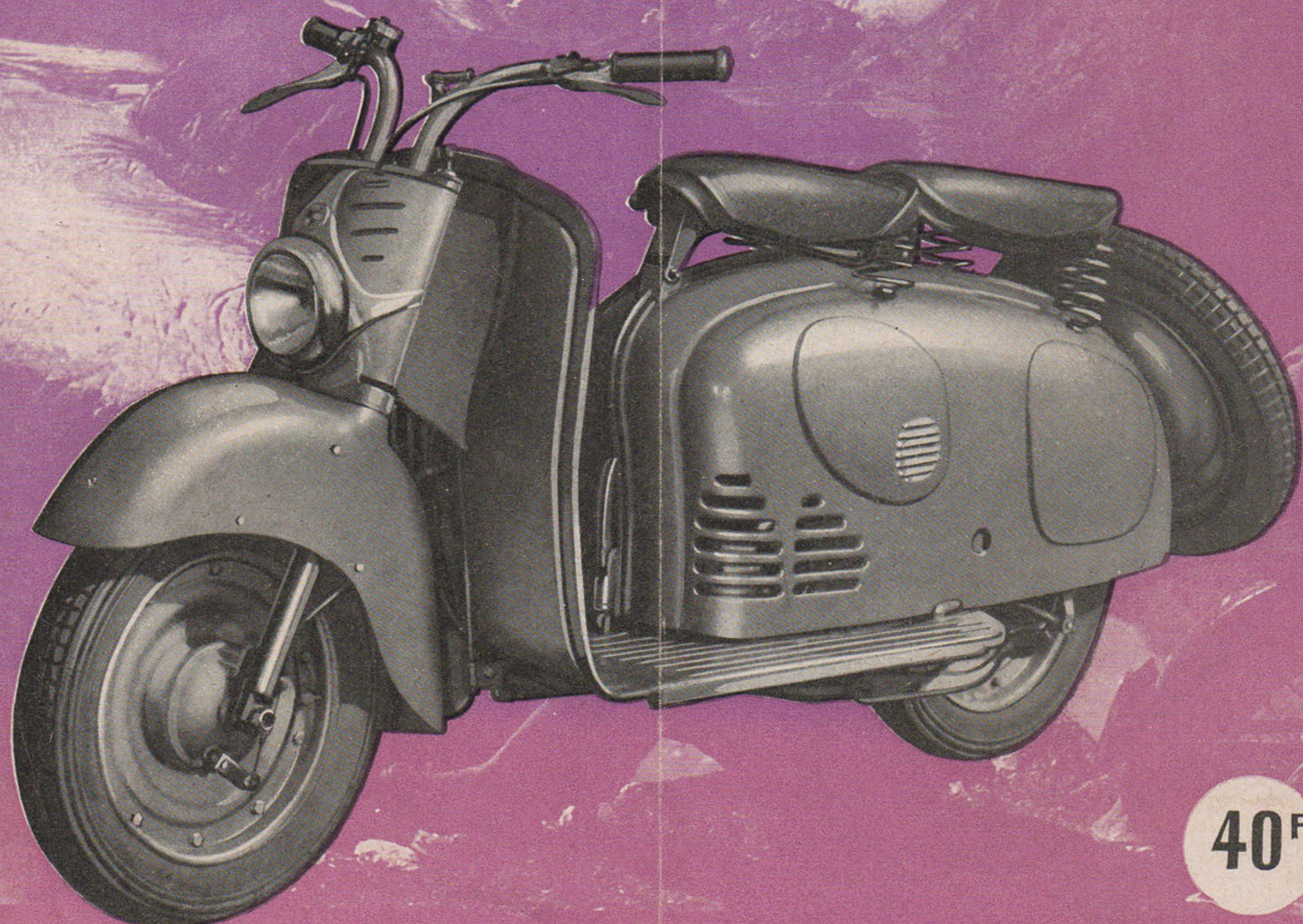


MOTOCYCLES

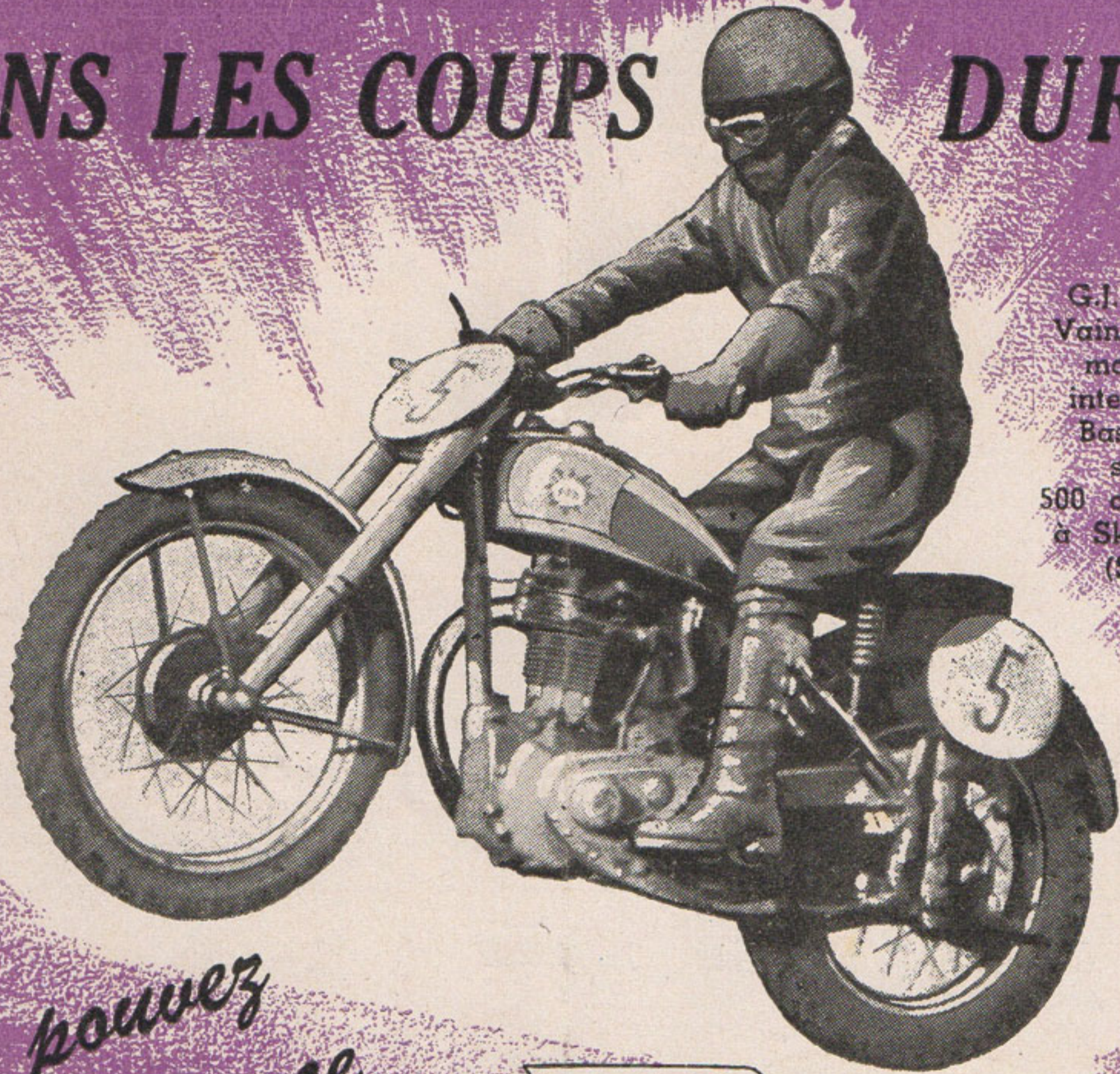
DIRECTEUR : MAX ENDERS * AD^R : R. LAJEUNESSE -14, Rue Brunel - PARIS (17^e)



40^F

20 MODÈLES DIFFÉRENTS — 250 AGENTS EN FRANCE

DANS LES COUPS DURS



G.J. DRAPER
Vainqueur du
moto-cross
international
Basil HALL
second
500 cmc. B.S.A.
à Skillingaryd
(Suède)

*vous pouvez
faire confiance
à votre*

BSA
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

MOVEA

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
79, Avenue de la Grande-Armée, PARIS (16^e)
Téléphone : COP. 27-23 et 40-65.

*ASSIS...
comme dans un fauteuil*

AVEC LES FAMEUX
COUSSINS DE SELLES
EN CAOUTCHOUC SPONGIEUX

**VÉLOS
MOTOS
SCOOTERS
CYCLOMOTEURS**

SELATEX



TÉL.
MIR.74-58

COUSSINS SPONGIEUX ALVÉOLÉS

SELATEX

160 Av. DE VERSAILLES · PARIS *la mousse de pur latex*

Avant de vous décider pour votre
Scooter **BERNARDET**
CONSULTEZ
IMPÉRIAL-GARAGE

VENTE
A
CRÉDIT

LIVRAISON
RAPIDE



23, Boulevard de Courcelles

Métro VILLIERS

PARIS-8^e

LABorde 77-40

RENÉ GILLET

MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km. heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

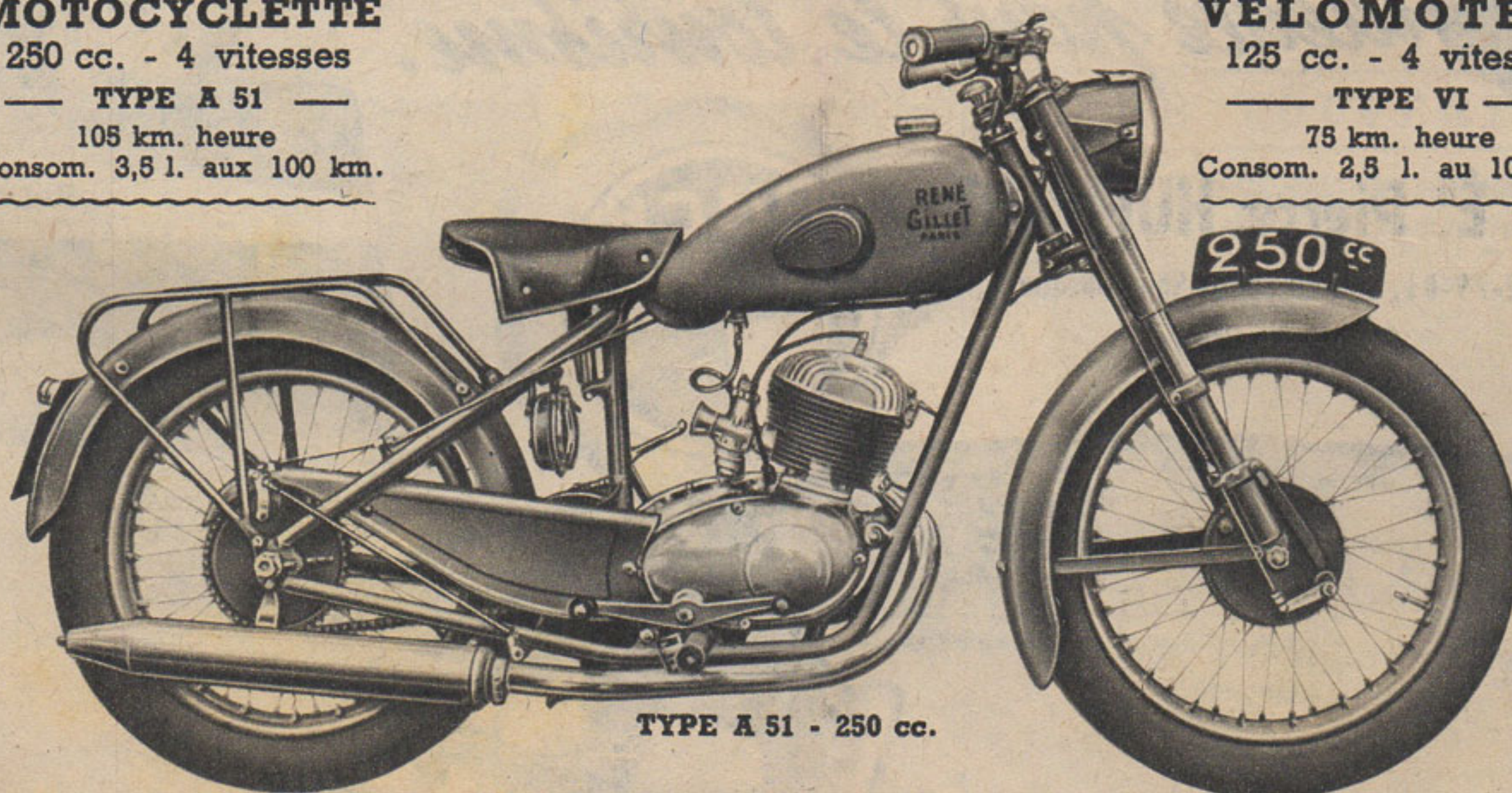
VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

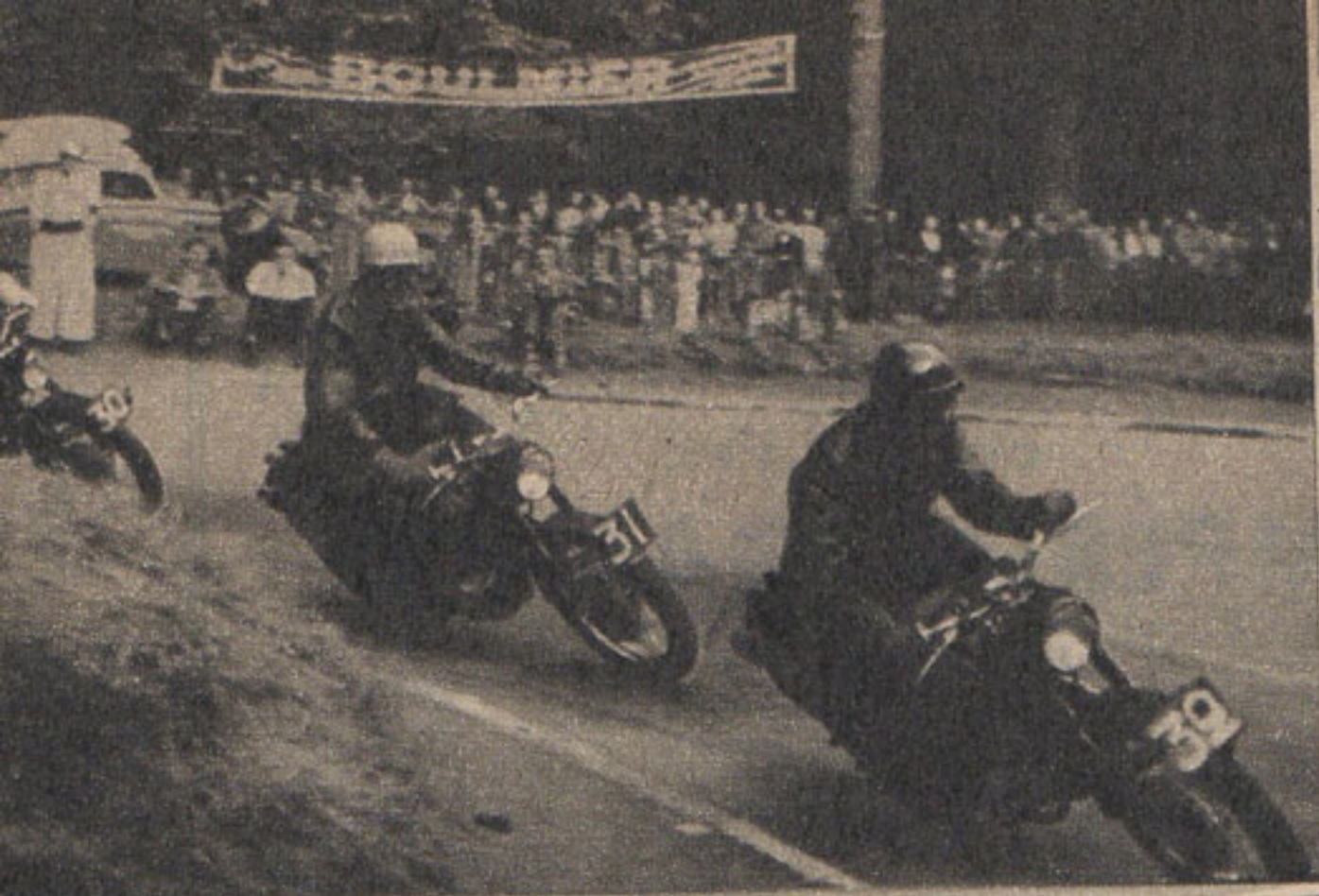
75 km. heure

Consom. 2,5 l. au 100 km.

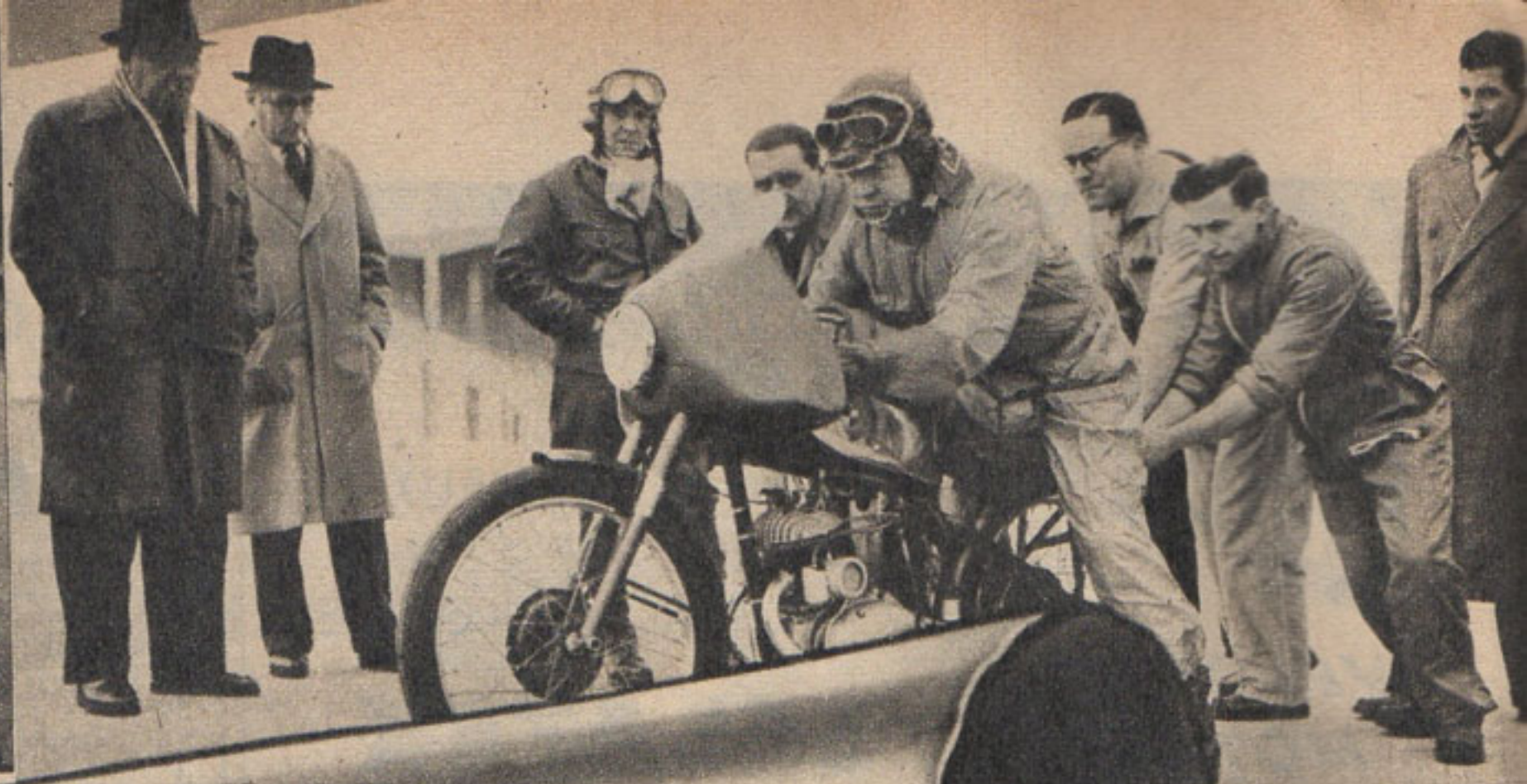


TYPE A 51 - 250 cc.

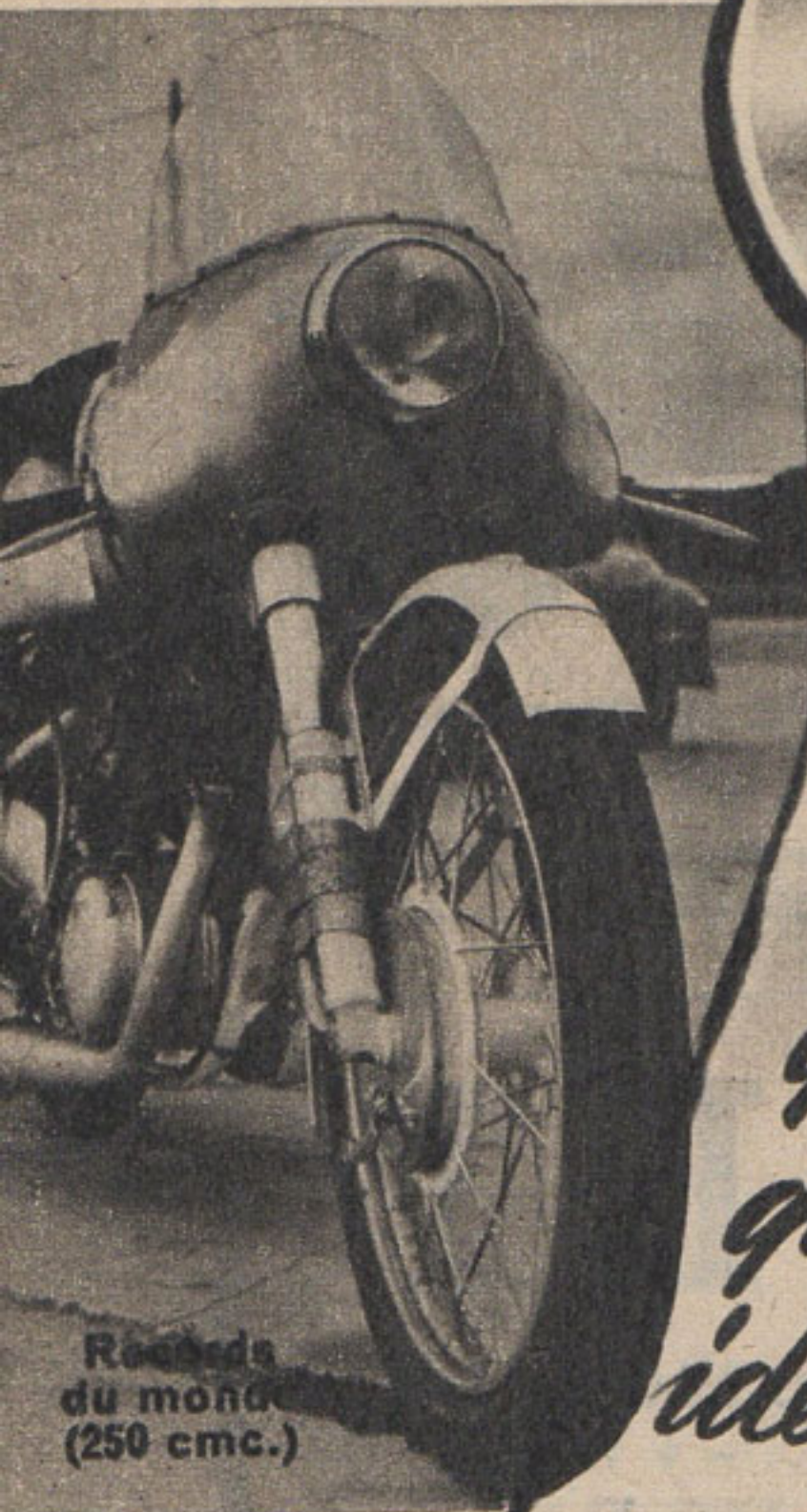
Éts **RENÉ GILLET**, 126 bis, Avenue Aristide-Briand, MONTROUGE (Seine)



Bol d'Or 1951

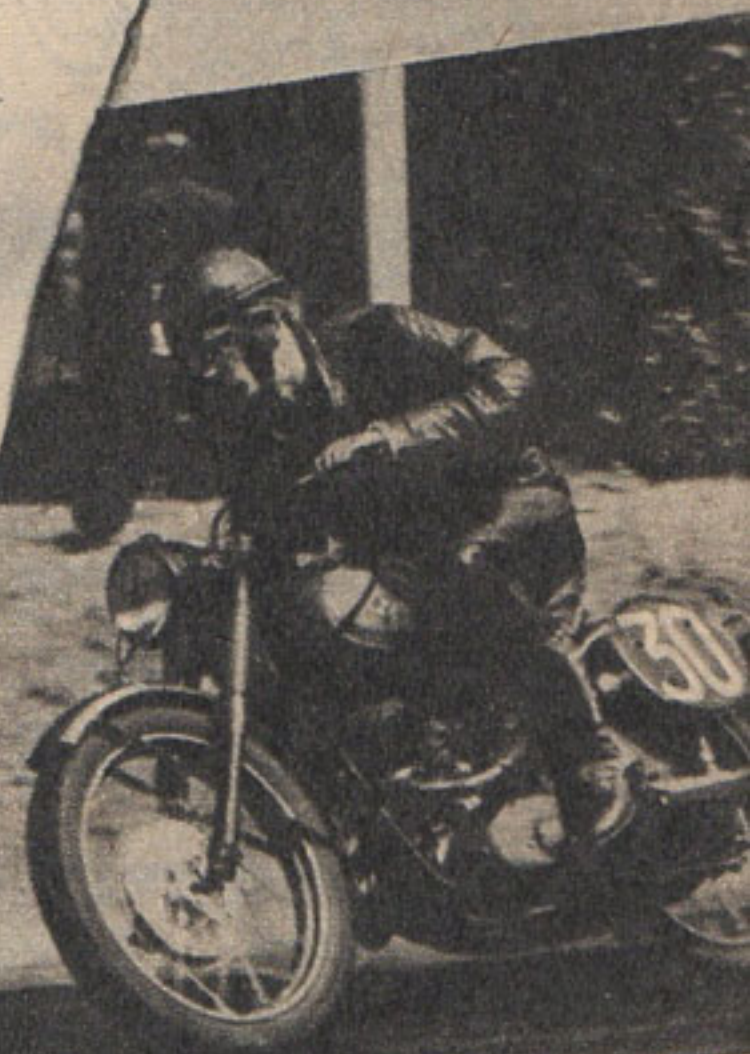


Tour du monde



Records du monde (250 cmc.)

Les nombreux succès sportifs de la marque PUCH prouvent sa qualité incomparable, qui en fait la motocyclette idéale pour le tourisme.



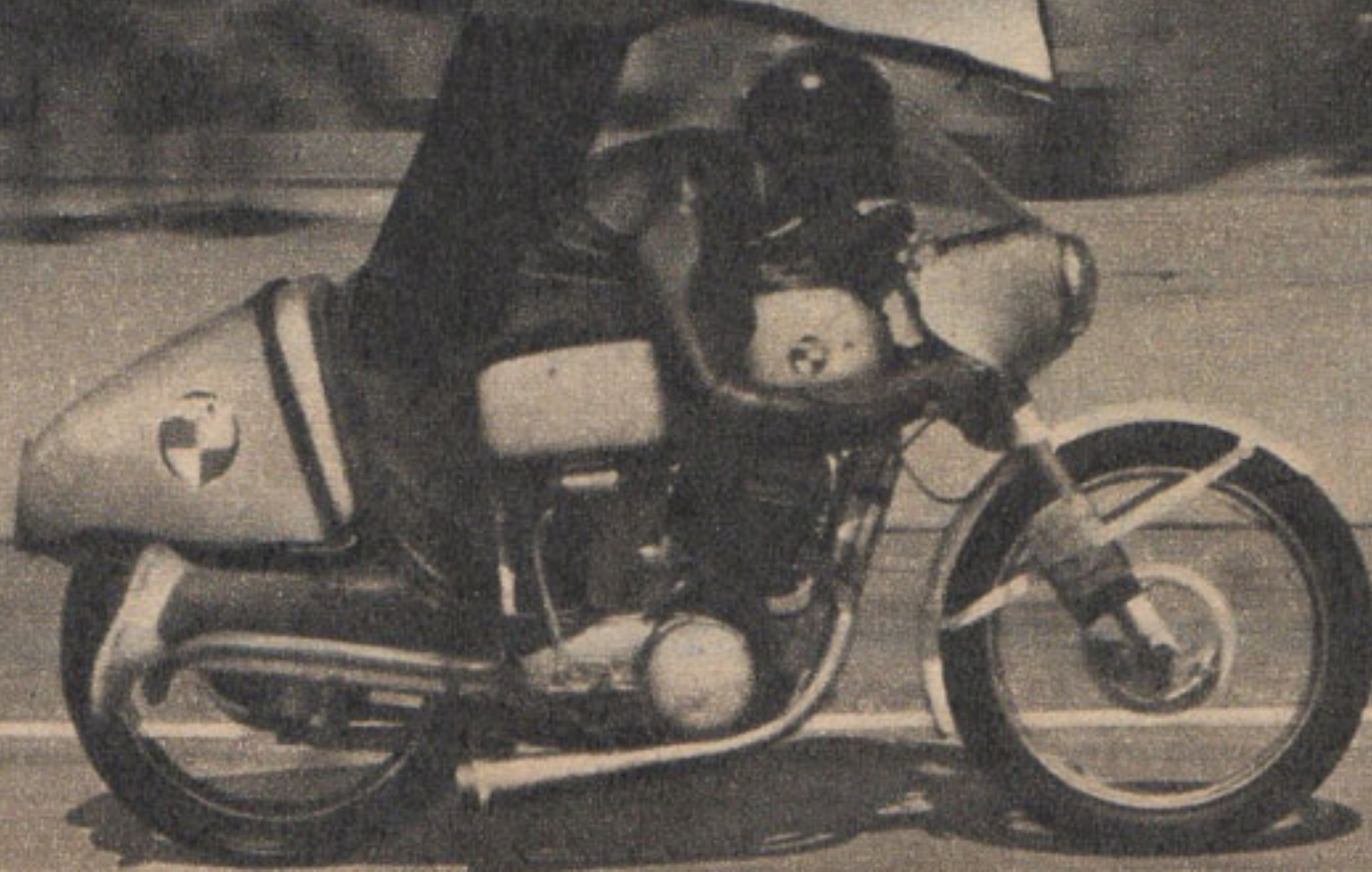
Bol d'Or 1951

Éts Pierre HUMBLLOT

72-79-81, Rue du Faub^o Saint-Jacques
PARIS (XIV^e)



Records du monde (250 cmc.)



TANT PIS POUR NOUS !



Le Salon de Francfort souligne, une fois de plus, l'effort considérable de l'industrie motocycliste allemande: du micro-moteur au gros cube, en passant par les scooters de petite et moyenne cylindrées, le souci de bien faire et de mieux présenter s'affirme sur tous les stands.

La valeur technique et mécanique des multiples productions est hors de doute, mais ce qui surprend le visiteur attentif c'est, chez certaines marques, la recherche de l'élégance, de l'affinement des lignes, de la présentation sobre et impeccable.

Ce raffinement est l'œuvre d'un Français, installé là-bas comme conseiller artistique et très recherché par toutes les maisons désireuses de bien habiller leurs modèles.

C'est en désespoir de cause et n'ayant pu trouver dans son pays à exercer et exploiter honorablement ses talents, qu'il a été contraint de les mettre à la disposition de l'étranger.

Nul n'est prophète en son pays! Ce proverbe nous va fort bien.

Nous forgeons nous-mêmes des armes contre nous.

Les producteurs étrangers ont déjà assez d'arguments pour se faire valoir sans qu'il nous soit besoin de pousser dans leurs bras ceux qui préféreraient faire chez nous leur bon travail.

Enders Max.

MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
A. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

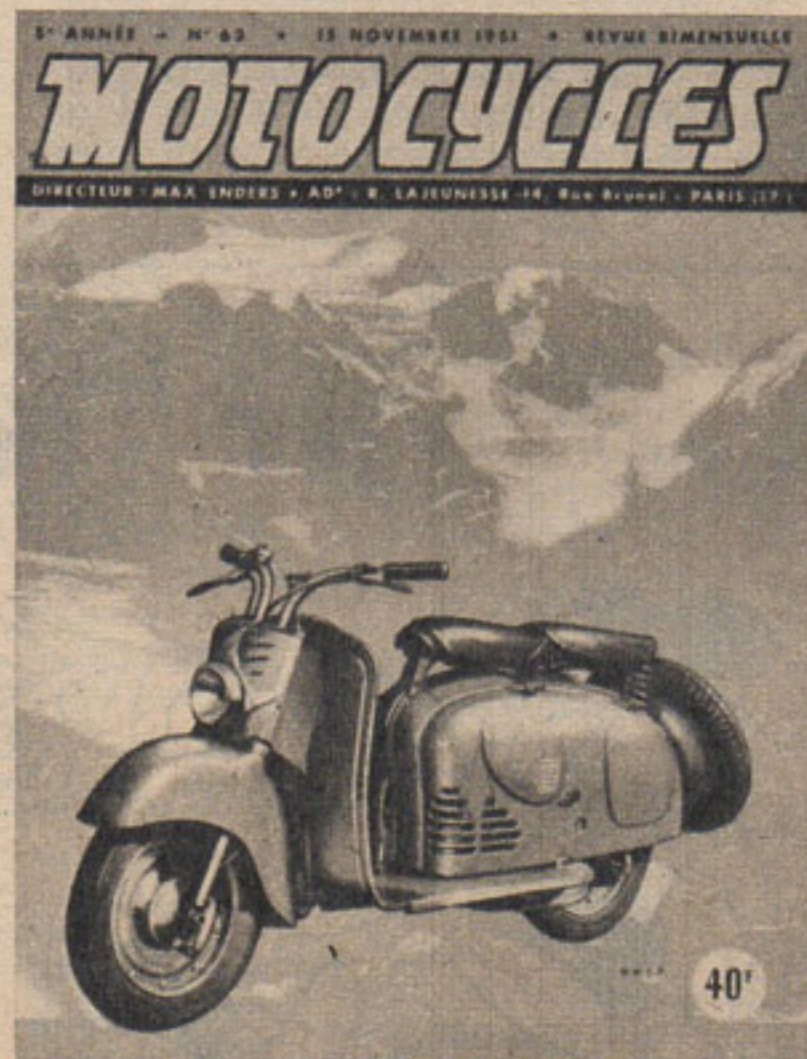
— Rédaction — Administration — Publicité —
14, Rue Brunel, PARIS (17^e) — Tél. ETO. 05-50

Sommaire

5^e ANNÉE - N° 63 - 15 NOVEMBRE 1951

	Pages
● LES ÉCHOS.....	4
● FOIRE DE FRANCFORT.....	6
● LES CYCLECARS AU SALON...	13
● VERNISSAGE CUCCILO.....	14
● DU MONT PARNASSE A MONT-PARNASSE.....	16
● NOUS AVONS VU POUR VOUS..	19
● DERNIERS REFLÈTS DU SALON	21
● LE SPORT.....	23

NOTRE COUVERTURE



Le nouveau scooter Puch.



Caoutchouc synthétique européen.

On envisage en France la création d'une industrie de caoutchouc synthétique pour une production annuelle d'environ 40.000 tonnes.

L'Angleterre s'intéresse au même problème. Quant à l'Allemagne, qui avait avant les autres une incontestable expérience dans ce domaine, nul doute qu'elle ne réalise, à brève échéance, un vaste programme.

Mais tout cela, c'est pour un avenir plus ou moins lointain; en attendant, les industries du caoutchouc commencent à souffrir terriblement de la pénurie de ce produit pour les besoins civils et l'on va connaître, sans doute, à nouveau une période difficile pour les approvisionnements.

Les productions allemandes.

L'industrie motocycliste allemande est en plein essor; elle a déjà dépassé, pour les motos et vélomoteurs, de plus de 100.000 la production de 1938.

Une grande partie de ces machines est destinée à l'exportation. Si les bicyclettes s'en vont en Amérique latine, les motos, livrées par l'Allemagne à l'étranger, restent en Europe dans la proportion de 80%.

Trop de voitures neuves?

Les techniciens et les économistes prévoient une prochaine saturation du marché français des autos neuves.

Les acheteurs, qui en avaient les moyens, se sont, au Salon, précipités sur les marques étrangères dont les délais de livraison sont généralement très courts. Quant aux voitures françaises, à part une ou deux marques, les livraisons, on l'a constaté, sont plus rapides.

Nombre d'acheteurs qui avaient commandé, il y a deux ou trois ans, ne sont plus en mesure de payer les prix actuels. D'autres qui avaient passé commande à trois ou quatre marques différentes, ont sauté sur la première livrée et ont abandonné les autres.

Enfin les cadences s'accroissent, on va vers l'équilibre entre la demande et l'offre.

Pour la moto, nous n'en sommes pas encore là, mais dans l'ensemble la production s'étant intensifiée, les délais, dans certains cas, commencent à être plus courts.

Inauguration.

M. Jacques Prévost a mis à profit l'époque active du Salon pour inaugurer ses nouveaux magasins de Grande-Armée-Motos dont les nouvelles vitrines changent totalement l'aspect de cette partie de l'avenue. Il y a bien quarante ans que le regretté père de M. Prévost avait créé sa maison sur ce même emplacement; il s'agissait de cycles à cette époque; mais les premières motos parues sur le marché y furent les bienvenues et orientèrent définitivement MM. Prévost père et fils vers les engins motorisés et spécialement, à l'heure actuelle, vers Motobécane, B.S.A., Horex, etc...

De nombreuses personnalités du monde motocycliste, constructeurs, fabricants, sportifs et journalistes avaient répondu à l'aimable invitation; Mme Vve Prévost était aux côtés de son fils pour accueillir chacun et reçut avec émotion le juste hommage qu'on rendit à la famille Prévost pour son persévérant effort en faveur du motocyclisme.

Marc Texier remercie.

Le sportif agent M. Texier, des Eglises-d'Argenteuil (précisons: Charente-Maritime), à la suite d'une brillante saison sportive, sur Gnome-et-Rhône R.4, comprenant Paris-Nice, le circuit d'Indre-et-Loire, le circuit du Sud-Ouest, nous témoigne sa satisfaction du matériel qu'il a utilisé et nous demande de remercier ouvertement tous ceux, constructeurs ou fabricants, qui ont participé à l'équipement de sa machine. Il nous cite diverses marques connues de volant magnétique, carburateur, bougie et pneus bien connus et d'emploi courant.

Il n'est pas question de faire de la réclame à ces différentes maisons, mais le fait saillant dans l'histoire est qu'un sportif français ne craigne pas d'attester hautement la valeur des productions, toutes françaises, qui lui ont permis de réaliser ses performances.

Les uns louent, les autres blâment les mêmes produits; c'est à croire que leurs qualités changent suivant l'utilisateur.

Les belles usines.

La nouvelle usine que Puch vient d'ouvrir à Thondœf est parait-il par la disposition de ses locaux et son outillage ultra-moderne un modèle du genre.

Les usines Puch sont d'ailleurs outillées pour fabriquer pour ainsi dire entièrement leurs machines, motos ou scooters; elles ne sont tributaires de l'extérieur que

pour la fourniture de quelques accessoires comme les pneus, bougies, ampoules et avertisseurs.

Hoffmann en France.

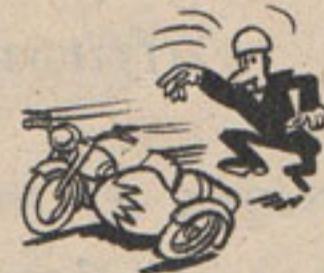
La Foire de Francfort nous a révélé une nouvelle machine allemande, l'« Hoffmann ». Encore inédite en France, elle sera prochainement importée par les Etablissements Ladevèze. Réalisée en plusieurs versions de cylindrées différentes, elles trouveront certainement auprès du public un accueil favorable, auquel leur donneraient droit leur technique moderne et leur présentation luxueuse.

Un cyclecar italien.

On annonce la prochaine sortie d'un cyclecar italien trois roues équipé d'un moteur bicylindre de 350 cmc.

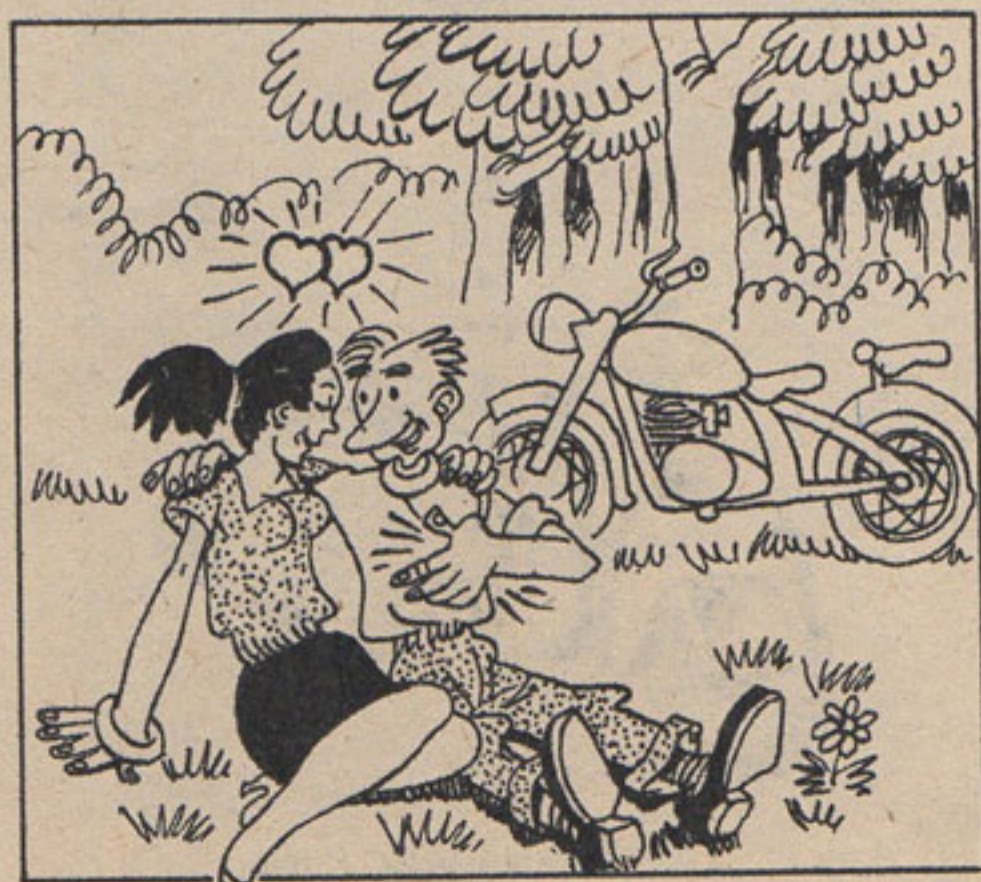
Ce véhicule serait produit en deux versions, un tourisme annoncé pour 115 à l'heure et un sport garanti 130.

Moto-Radar.



Notre confrère belge *Moto-Magazine* relate ainsi l'exhibition, au cours d'une fête de gendarmerie à Charleroi, d'une moto commandée par radar: « En intermède au programme, un gendarme de la police

de la route, monté sur une machine side-car, fit le tour de la plaine et s'arrêta devant la tribune d'honneur. Laisant tourner son moteur au ralenti, il descend de sa machine et salue les autorités. Pendant ce court laps de temps, voilà que soudain la moto démarre lentement. Le gendarme se précipite pour rattraper son véhicule, mais trébuche et s'étale sur le sol. Pendant ce temps, la moto a accéléré et entreprend une course vagabonde, puis soudain pointe droit vers les spectateurs à une vitesse de 40 kilomètres environ. Inutile de dire que l'émotion est grande, non moins que la surprise. Mais bientôt ce sont des rires et des salves d'applaudissements qui fusent, car la moto, à 3 mètres de la haie formée par le public, change soudain de direction et poursuit ses évolutions sur la plaine. Durant ce temps, le pauvre gendarme fait une exhibition de course à pied fort goûtée. Mais voici qu'il a une soudaine inspiration, tire son sifflet de sa poche et souffle de toutes ses forces dans cet instrument dont nous autres, motocyclistes, aimons particulièrement la douce chanson, et voilà son véhicule qui vient docilement s'arrêter à sa hauteur. Il



enfourche sa monture et s'éloigne, tandis que le public applaudit à tout rompre. »

Et notre confrère de conclure avec humour: « On réclame une exhibition de cette fameuse moto-radar dans la capitale... mais de préférence pas aux environs du 1^{er} avril prochain! »

Se souvient-on, à ce propos, de la voiture qui a circulé dans Paris, sans pilote? Ce n'était d'ailleurs qu'une illusion, celui-ci, placé à l'abri des regards, dirigeait par double commande et grâce à une sorte de périscope.

Attention aux retraits de permis.



A la suite de la recrudescence d'accidents au cours de la saison, les pouvoirs des agents verbalisateurs ont été étendus et sont devenus si grands, même, qu'il serait paraît-il possible à un agent qui dresse con-

travention de faire retirer le permis de conduire s'il juge que la faute du conducteur est telle qu'elle aurait pu provoquer un accident.

La crainte du gendarme est, dit-on, le commencement de la sagesse, mais la prudence aussi est une sagesse.

Faisons attention, allons-y sans témérité, nous irons aussi vite, sans risques et sans engager dangereusement notre responsabilité.

Aris et Royal-Enfield.

Nous apprenons avec plaisir que l'agent dévoué de la rue Labie, depuis longtemps au service des Royal-Enfield, vient d'obtenir la représentation exclusive pour Paris de cette marque anglaise.

Une nouvelle qui réjouira bien des possesseurs présents ou futurs des modèles très appréciés de cette firme.

Un manchot obtient son permis pour moto.



Nous relevons dans un quotidien cette information transmise par l'A.P.

« Stockholm, 28 octobre. — Paul Lundkvist, 31 ans, qui a perdu les deux bras dans un accident, à l'âge de 8 ans, a subi, avec suc-

ces, hier, l'examen du permis de conduire les motocyclettes.

Les autorités locales de Valliden, en Suède du Nord, avaient d'abord refusé sa candidature, mais le Gouvernement l'a autorisé à faire un essai. L'essai a été concluant.

Lundkvist dirige la moto avec ses épaules, il manœuvre la manette des gaz avec ses dents. Il passe les vitesses et freine avec les pieds et fait fonctionner la trompe avertisseuse avec le genou.

M. Lundkvist, qui est représentant de commerce, a lui-même arrangé sa moto de manière à l'utiliser dans ces conditions. »

Sans aller si loin, nous avons connu avant-guerre l'un de nos confrères, M. de Taxis, qui, amputé d'une main, conduisait avec maîtrise sidecars et voitures et, aussi, un sportif, privé d'un avant-bras qui effectua victorieusement sur B.S.A. plusieurs épreuves de grand tourisme: Paris-Nice ou Paris-les Pyrénées-Paris.

On se souvient également d'un journaliste anglais qui, pour prouver la magni-

fique tenue de la 350 cmc. Harley, effectua un circuit avec les mains liées derrière le dos.

Tout ceci laisse entendre que la moto n'est pas un engin rétif et indocile; bien souvent ce sont les pilotes eux-mêmes qui par leur mode de conduire défectueux ou téméraire font sa mauvaise réputation.

Jugement sévère.



L'arrivée de la course des 250 au Grand Prix des Nations à Monza a donné lieu à certains incidents regrettables pour le sport.

Tommy Wood, vainqueur en main, s'est relevé pour laisser gagner Lorenzetti. Certes tout le monde connaît, et déplore, les résultats pré-décidés parmi les coureurs d'une même marque, et habituellement ce classement s'opère discrètement, tandis qu'à Monza l'attitude de Wood a pu porter au sport motocycliste un préjudice moral.

Mais la sanction de la Commission sportive de la F.I.M. est dure, un an de suspension à ce coureur à dater du 15 octobre. Le Suisse Haldemann fera également l'objet d'une enquête à ce sujet.

Sanction d'autant plus dure que Wood est un coureur strictement professionnel.

Un extincteur miniature.



Remarqué sur certaines motos de rallyes cet extincteur miniature qui trouve facilement sa place au long d'un tube du cadre, à portée de la main.

Les motos et les voitures ne prennent que rarement feu, mais ça peut arriver. Equiper sa machine d'un extincteur est une sage précaution.

Toujours le mélange.



Notre lecteur M. Canchois est littéralement dérouté par la façon fantaisiste dont beaucoup de pompistes envisagent le mélange essence-huile. Suivant lui, et de l'un à l'autre, la proportion varie de 5 cmc. à 600 cmc. suivant qu'il s'agit d'une huile super ou extra.

Reconnaissons que beaucoup de pompistes, plus habitués aux 4 qu'aux 2 temps, n'ont pas une connaissance très approfondie du dosage. Mais rien n'empêche le motocycliste, au moment de se ravitailler, de préciser ce qu'il désire au lieu de se laisser influencer; les bouchons de réservoir contiennent généralement un godet doseur correspondant à un litre d'essence; il n'y a qu'à demander au pompiste de l'utiliser pour réussir le mélange suivant le pourcentage prescrit par le constructeur.

M. Canchois remarque justement que l'on ne trouve pas obligatoirement, au poste où l'on se ravitaile, la marque d'huile préconisée par le constructeur, d'où hésitation.

Son observation est juste; mais l'écart de viscosité entre les diverses marques connues n'est pas tel qu'il puisse influencer sur la bonne lubrification.

Néanmoins nous retenons sa suggestion et pensons pouvoir prochainement donner tous apaisements aux usagers du 2 temps.

Freins conjugués.



Un de nos lecteurs souhaiterait que le frein AV. soit autre chose qu'un simple accessoire et que, pour simplicité de manœuvre, il soit conjugué avec le frein AR. et commandé d'un seul mouvement du pied

par deux demi-pédales que l'on enfoncerait en même temps. Répondons-lui que le problème du freinage intégral n'est pas aussi simple à résoudre qu'il le pense et que, sur deux roues, il n'est pas le même que sur quatre. Nous sommes d'accord avec lui pour que le frein AV. serve à quelque chose, mais à condition expresse qu'on puisse doser son action, indépendamment de celle du frein AR., suivant la nature et l'état de la route et la position de la machine, verticale en ligne droite ou inclinée dans un virage. Savoir doser séparément ses deux freins fait partie de la science du pilote.

La parfaite synchronisation, si elle était souhaitable, entre un frein AV. commandé par câble souple et un frein AR. à transmission rigide, est pratiquement irréalisable d'une façon stable et constante.

Transport sans vidange.



Grâce à une réclamation de M. Félix Poincelet, de Lyon, les vélos pourvus d'un moteur auxiliaire et les cyclo-moteurs ne dépassant pas 50 cmc., et dont le réservoir n'est pas supérieur à la contenance de

2 litres, sont acceptés, sans aucune vidange des réservoirs, dans tous les autorails à essence de la S.N.C.F. comme un vélo ordinaire.

M. Poincelet donne ce renseignement pour rendre service à tous ceux que cela peut intéresser.

B.S.A. Dynamic.

B.S.A. et Sunbeam viennent de conquérir un nouvel agent parisien; il s'agit, cette fois, de Dynamic-Sport qui vient de prendre l'agence de ces deux marques anglaises si appréciées chez nous.

Un nouveau sidecar pour Oliver.

Le champion du monde Eric Oliver songerait à courir, la saison prochaine, avec un side à châssis suspendu. Ce sera évidemment un Watsonian, marque pour laquelle court Oliver, en collaboration avec Norton. Ce châssis suspendu aurait déjà été essayé cette année par ses soins, au cours de certains grands prix comptant pour le Championnat du monde, avec des résultats satisfaisants.

Ceci tendrait à prouver que pour répondre à la puissance des Gilera de Frigerio et Milani, qui ont presque réussi à l'égaliser cette saison, Oliver essaierait d'améliorer encore la tenue de route et la tenue en virage de son ensemble, afin de conserver les atouts maîtres qui lui permettent de tenir en échec ses rivaux.

LE SALON DE FRANCFORT

A PRÈS le Salon de Paris, il nous a paru intéressant d'aller sur place voir les productions allemandes.

Le passage en Sarre nous révèle le succès des marques françaises, 125 et 175 cmc. principalement; par contre, la frontière franchie, nous sommes étonnés du grand nombre de machines neuves en circulation. En petites cylindrées, Adler et N.S.U. dominent, puis, en 250 cmc. D.K.W. et Victoria se partagent la clientèle. Les 350 Horex se font également remarquer par leur nombre et leur belle présentation, et dans les gros cubes, les B.M.W. et Zündapp émergent.

Les attelages 250 cmc. sidecar sont très nombreux. La tenue des motocyclistes est un peu uniformisée: même serre-tête blanc sans mentonnière, mêmes lunettes Idéal, même coupe d'imperméable gris avec mantelet, le tout complété de bottes et de blousons de cuir très courts avec nombreuses fermetures éclair genre américain.

Au milieu d'une ville extrêmement vivante, quoique encore bien abîmée, l'exposition offre aux visiteurs, sur une superficie à peu près deux fois grande comme notre Salon parisien, la presque totalité des fabrications allemandes.

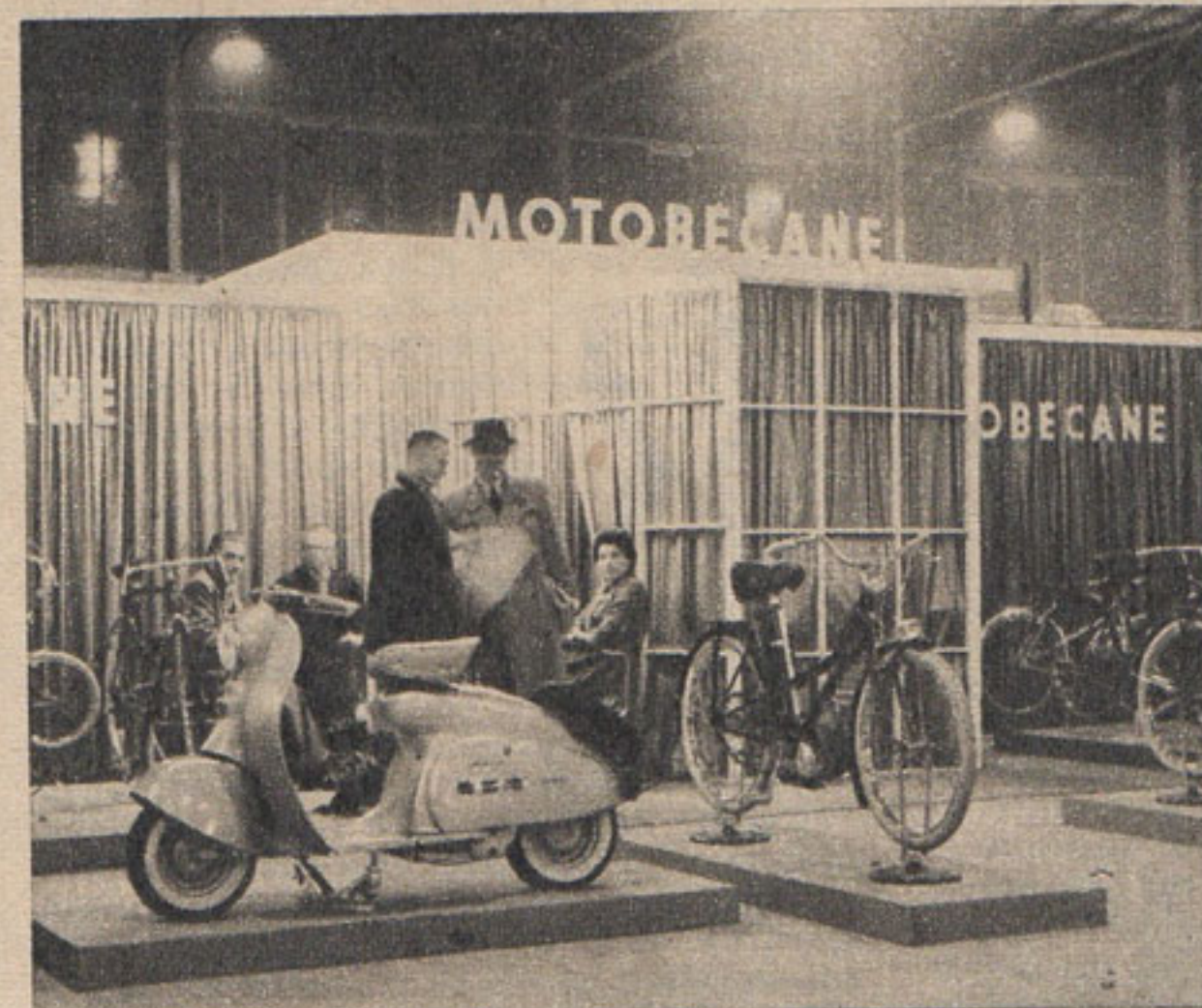
Notre première visite est pour le stand Motobécane, la seule marque de chez nous ayant affronté le déplacement. Le scooter et la 175 cmc. ont un gros succès.

Malgré les quelques heures allouées par notre emploi du temps, toujours chargé, nous rencontrons quelques Français au cours de nos pérégrinations à travers les stands, et il est bien plaisant d'échanger ses impressions avec E. Jaulmes, de la Motobécane, MM. Bernardet, Pillot (Gnome-et-Rhône), Grazzini, Ladevèze, Taraut. Rencontrer des compatriotes en si peu de temps prouve que notre industrie est vigilante et désire conserver sa place malgré l'effort étranger.

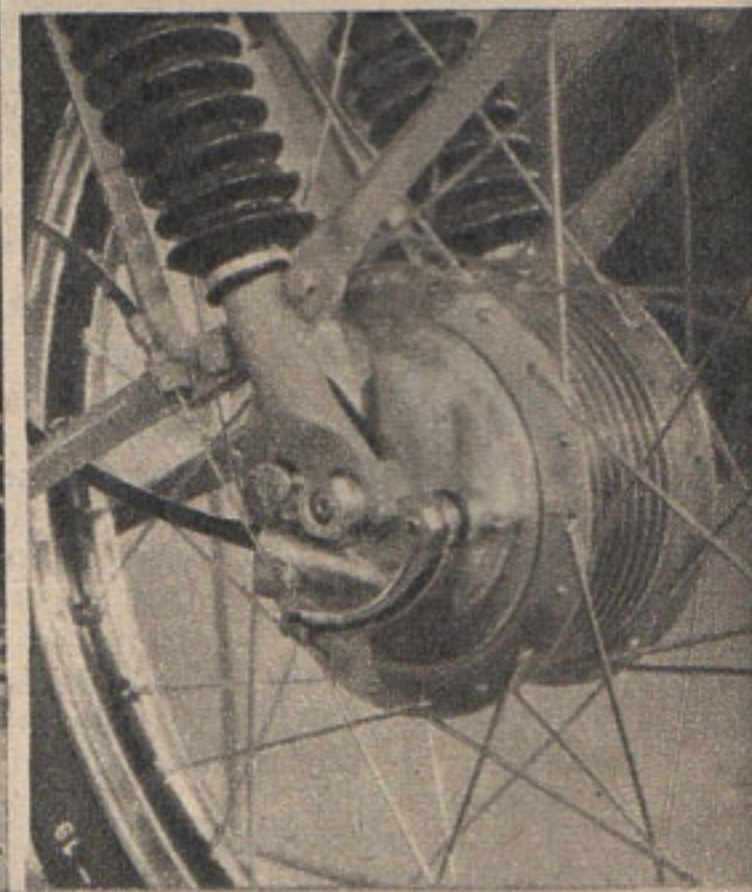
C'est justement l'impression d'effort qui se dégage de cette exposition. Effort dans la nouveauté, le nombre de marques différentes, et dans la présentation des machines comme des accessoires.

En premier lieu nous sommes frappés par la grande quantité de scooters présentés; nous connaissons les Vespa et Lambretta, fabriqués respectivement par Hoffmann et par N.S.U., mais les productions typiquement germaniques sont caractérisées par leur volume. Le Maïco entre autres est énorme. Il offre un confort et une protection certaine, mais nous ne nous voyons guère en panne d'essence poussant cette voiture à deux roues. Le Bastert suit par ordre de grandeur, sa ligne est très réussie et sa présentation est luxueuse. Nous sommes heureux d'apprendre à nos lecteurs que le dessin de ce scooter est dû à un Français, M. Lepoix; tout comme M. Lowie dessine aux États-Unis les caisses des voitures américaines, M. Lepoix est responsable de l'exécution des carrosseries, Bastert du scooter Walba, de l'habillage des derniers modèles Horex et il s'occupe également d'établir des prototypes d'autorails et de locomotives. Il est toujours regrettable de voir un Français exercer son autorité à l'étranger, mais « nul n'est prophète en son pays ».

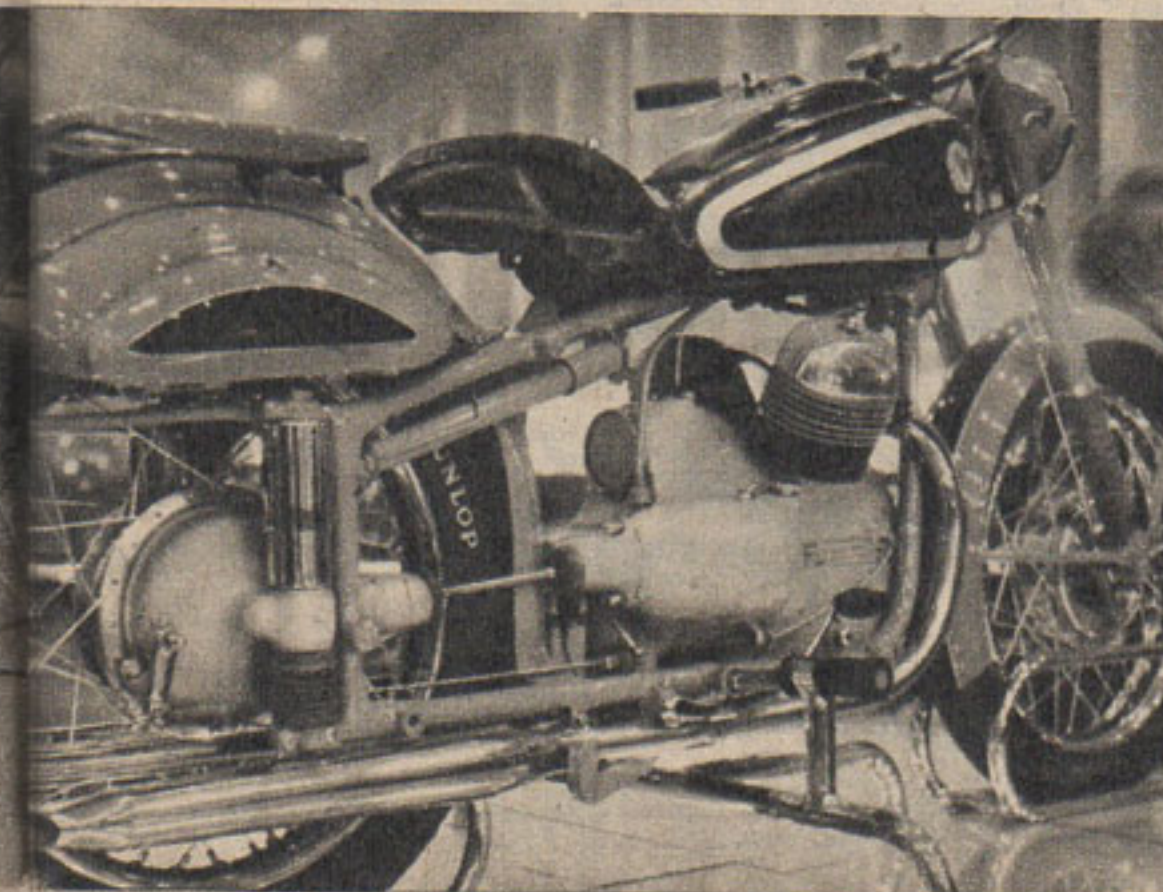
Pour en revenir aux idées générales nous avons l'impression que le scooter allemand n'a pas encore trouvé complètement sa voie, nous sommes certains que



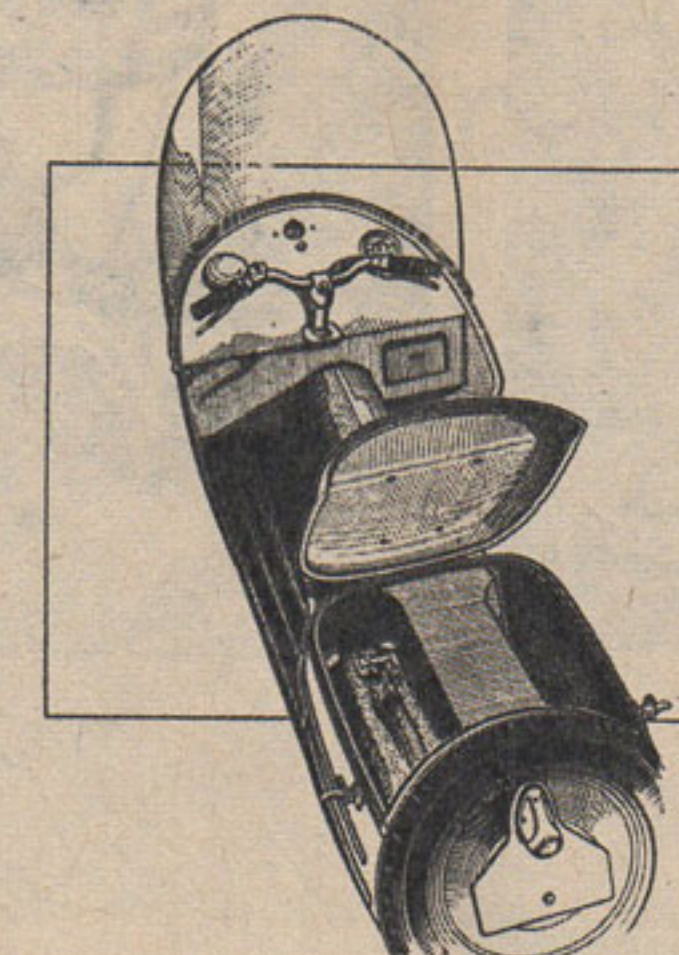
Motobécane était la seule marque française exposant à Francfort. Son stand eut un gros succès, surtout le scooter.



Le moyeu-frein de la Maïco, avec prise de compteur kilométrique.



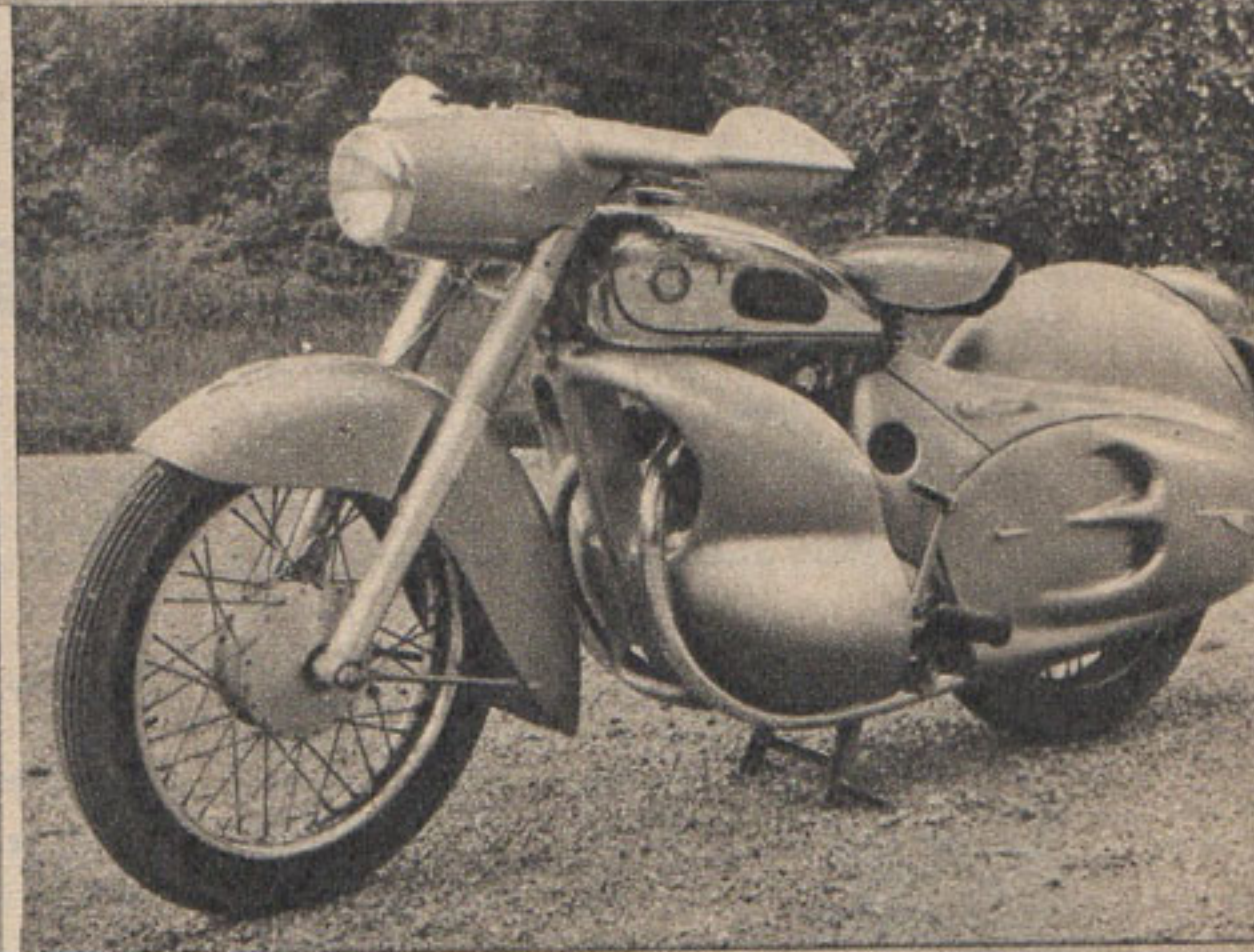
La 350 cmc. Victoria bicylindre. Remarquer l'emplacement du carburateur unique.



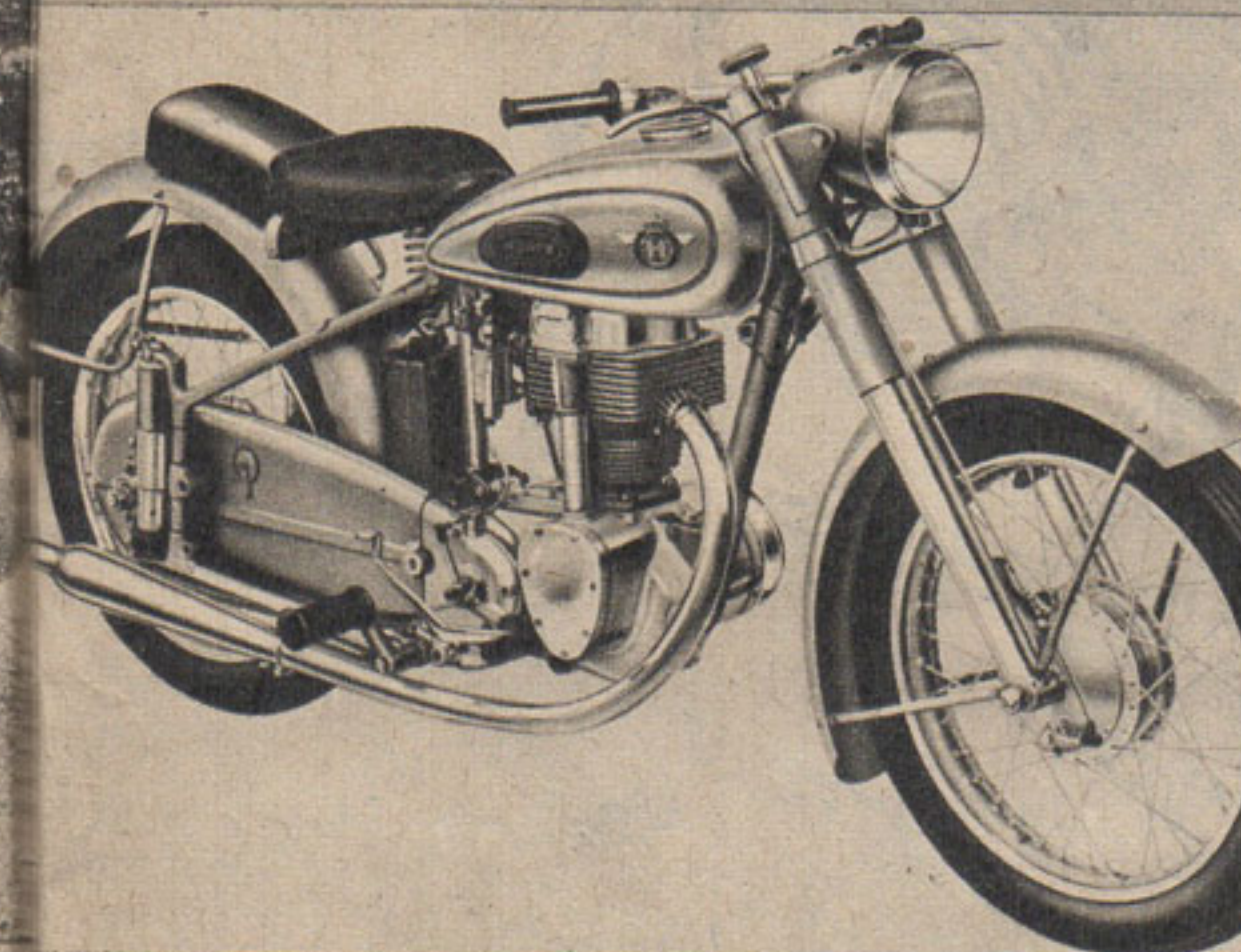
Le Maïco possède 2 vastes coffres à bagages.



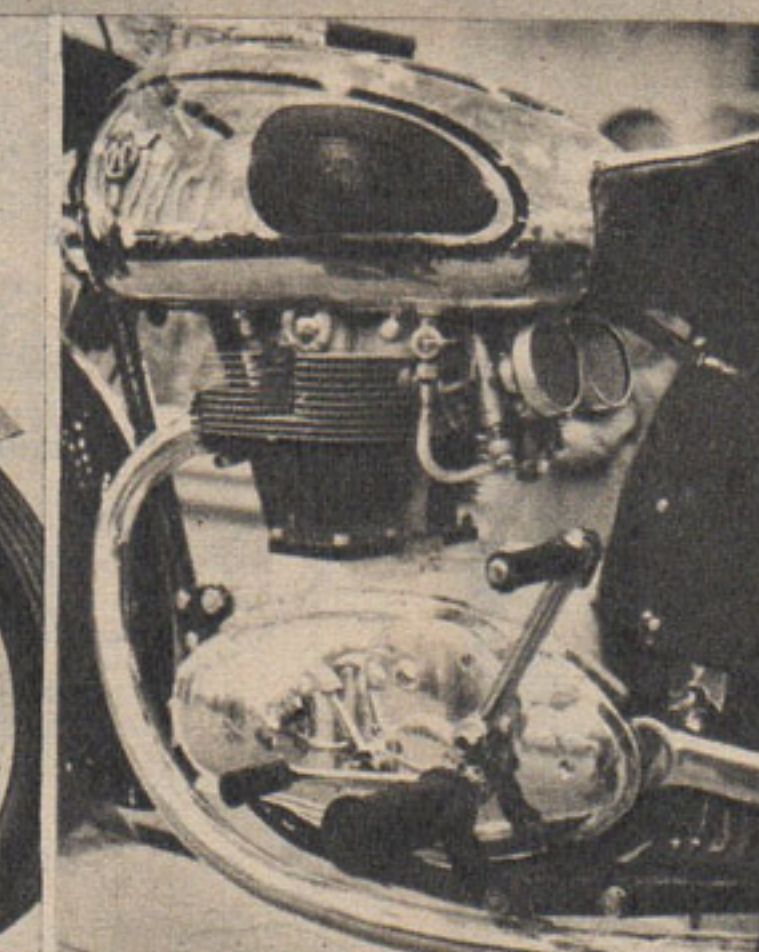
Une originale réalisation allemande, utilisant, comme beaucoup d'autres, le 150 cmc. Dachs.



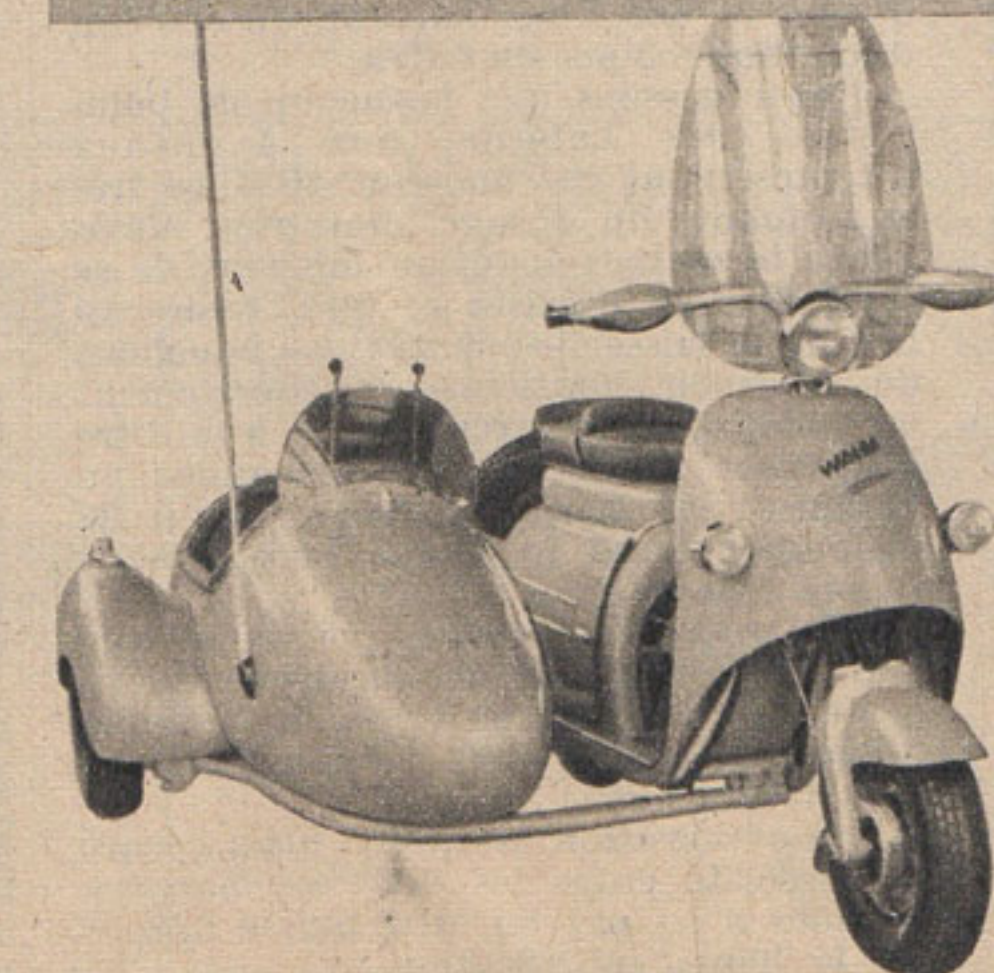
Le remarquable carénage de cette 350 cmc. Horex, œuvre du français Lepoix.



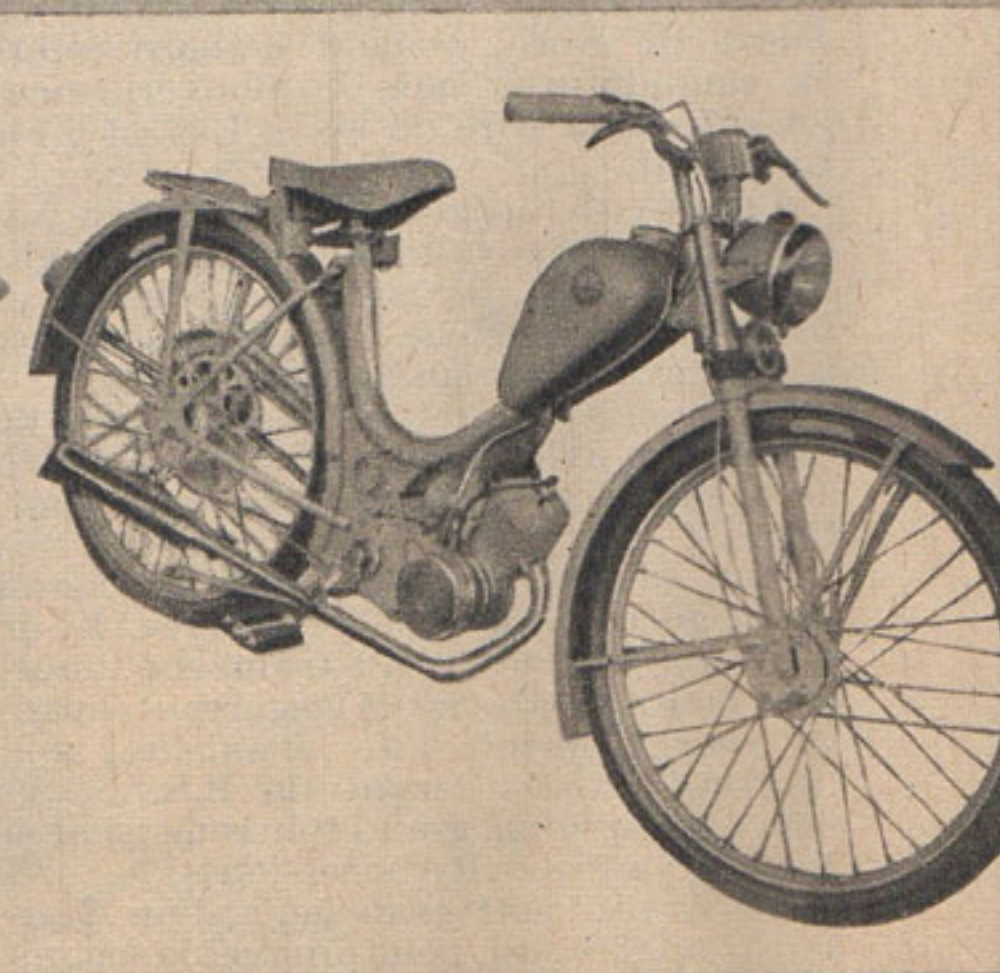
La 350 cmc. Horex sport, munie d'une généreuse culasse.



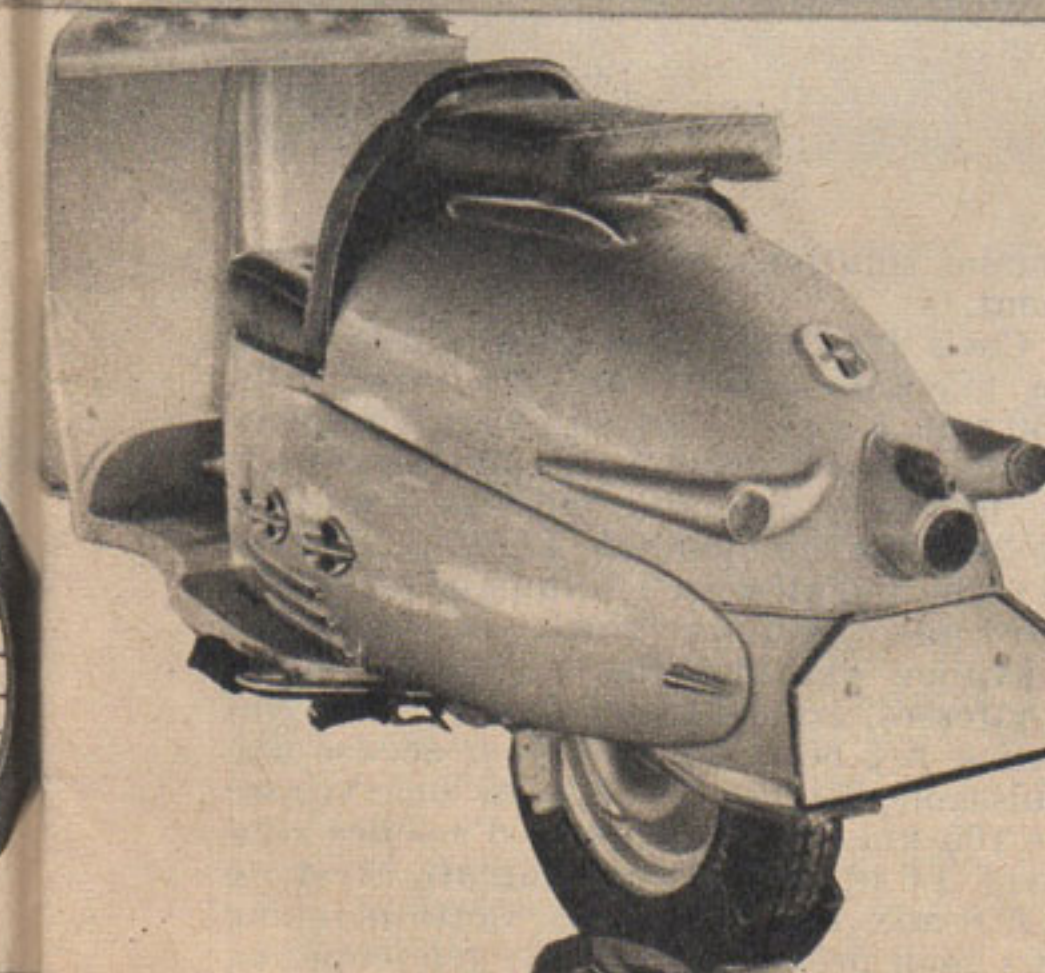
Moteur de la "twin" Horex. On distingue entre les cylindres le carter de la chaîne de commande d'A.C.T.



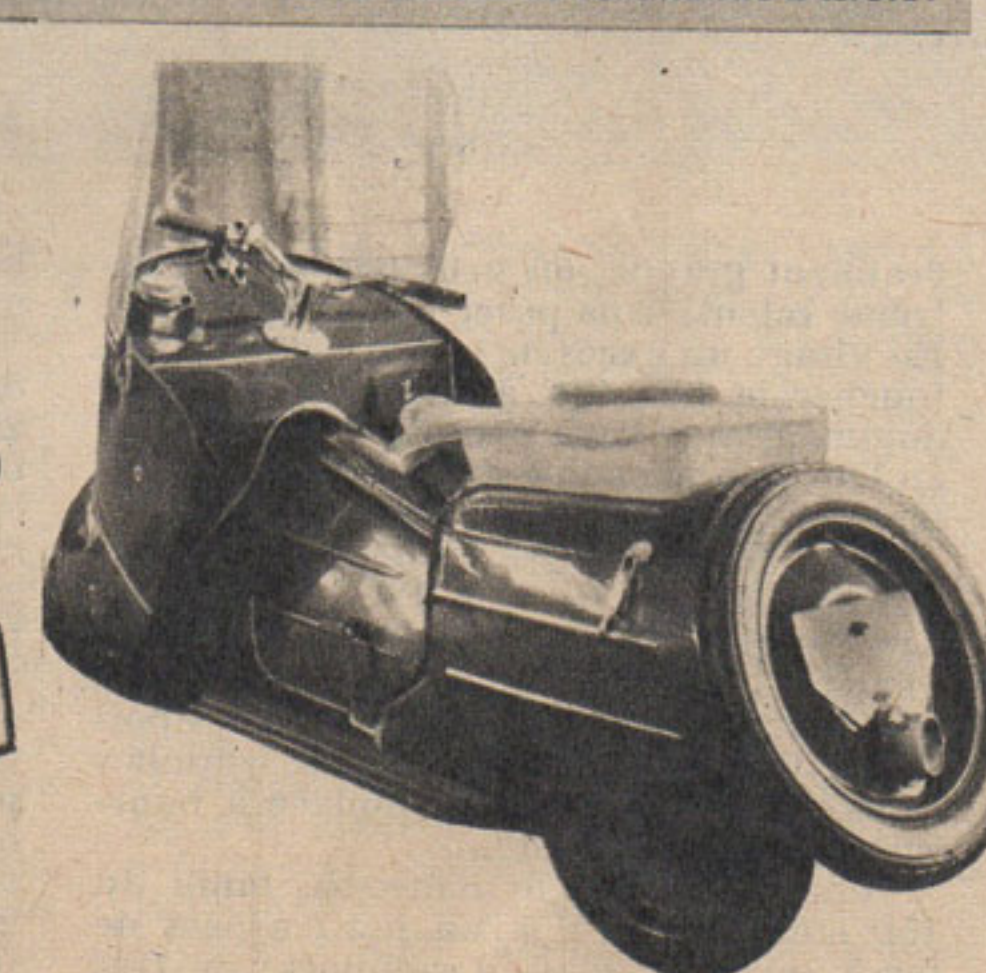
Le scooter Walba, du crayon de M. Lepoix.



Le 50 cmc. Kreidler, un des rares cyclomoteurs allemands.



Le Bastert est un scooter luxueux et d'une ligne très réussie, œuvre de M. Lepoix.



Le scooter Maïco, d'aspect un peu massif.

l'année prochaine apportera encore du nouveau à ce sujet.

Contrairement à la vogue du 50 cmc. qui sévit en France, l'usager d'outre-Rhin est un peu réfractaire à la petite cylindrée. Le stand Kreidler qui présentait uniquement des cyclomoteurs d'une classe incontestable était nettement moins entouré que ses confrères présentant des cylindrées supérieures.

Les maisons comme D.K.W. ou N.S.U. disposaient d'emplacements particulièrement étendus. Chez N.S.U. on pouvait voir notamment un manège genre montagne russe comportant tous les modèles de la firme. Il fallait voir les enfants s'en donner à cœur joie, et même les grands. Meier, le champion de la B.M.W., était très heureux de se faire photographier tournant sur une Fox.

Dans les cylindrées moyennes nous trouvons des infinités de marques qui, en réalité, font de l'assemblage. Il faut reconnaître que la tâche est facilitée par l'adoption des moteurs Ilo, Sachs et Küchen. La suspension AR. Jürisch équipe la majorité des cadres et l'on trouve de très jolis moyeux à freins centraux genre italien, et quelques marques de fourches télescopiques et de réservoirs, sans compter les guidons Magura et équipements électriques Bosch et Noris. Tous ces éléments réunis tendent à donner une certaine ressemblance aux machines. Cependant les nouvelles Adler avec leurs petites roues font nettement diversion. M.R. a monté chez nous un modèle équipé de roues semblables. Est-ce l'avenir?

Parmi les bicylindres, Victoria, Hoffmann et Horex présentent les nouveautés du Salon. Les marques de sidecars sont plus nombreuses que chez nous.

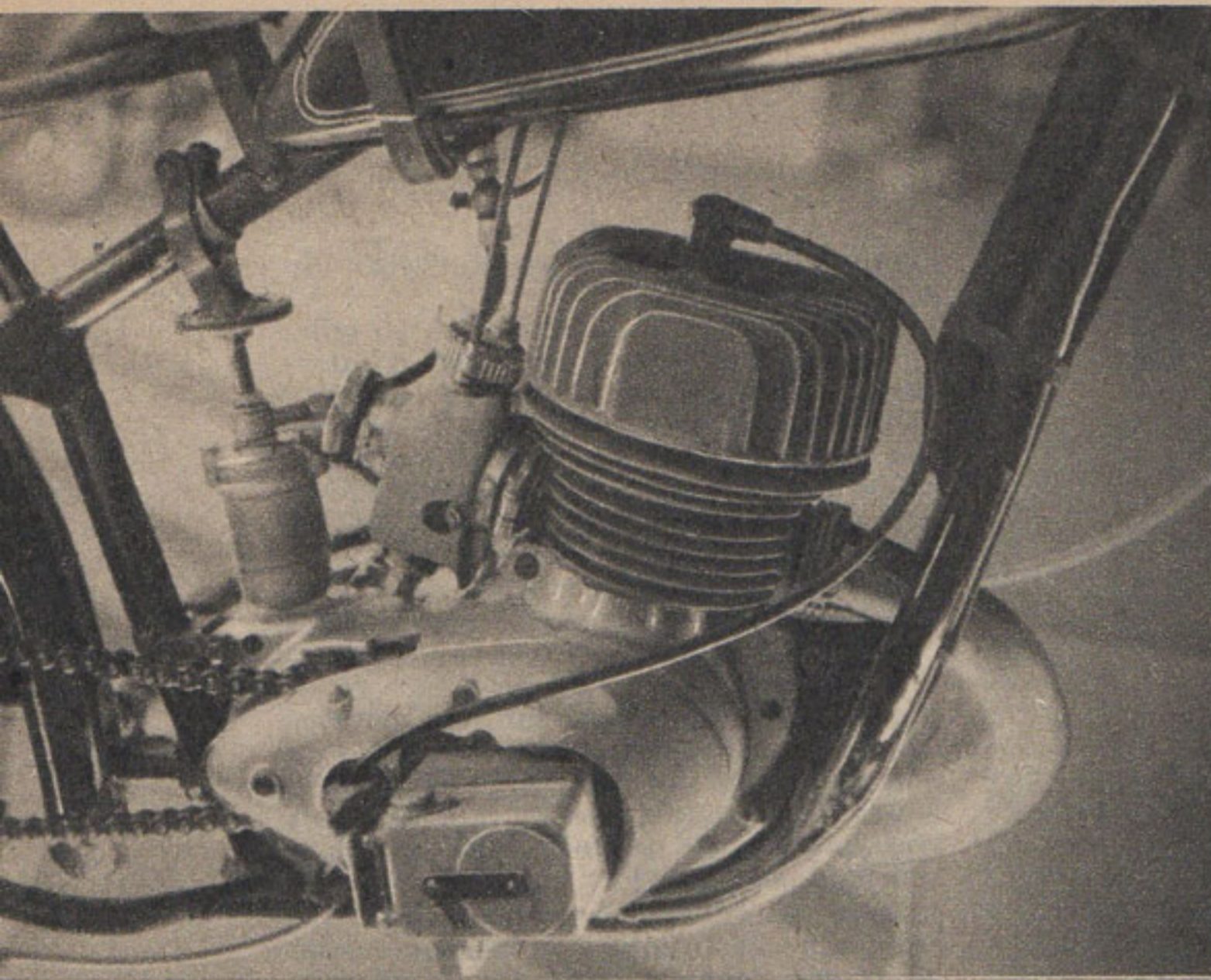
Voyons un peu plus en détails les marques susceptibles de nous intéresser par leurs nouveautés; la place nous manque pour faire une revue complète.

En cyclomoteur la roue AV. motrice Velmo est assez séduisante: moteur 2 temps, 38 cmc., 0,9 CV. à 5.500 t.m., poids 7 kg., réservoir d'essence de 11.200 incorporé; tous les organes sont enfermés, la flasque ne laisse passer que le bouchon de remplissage, le petit tuyau d'échappement et les commandes de gaz et de frein. Les bicyclettes allemandes étant équipées de frein à rétro-pédalage, les guidons sont très dégagés. Nous avons vu évoluer des bicyclettes facilement et rapidement munies de cette roue AV.

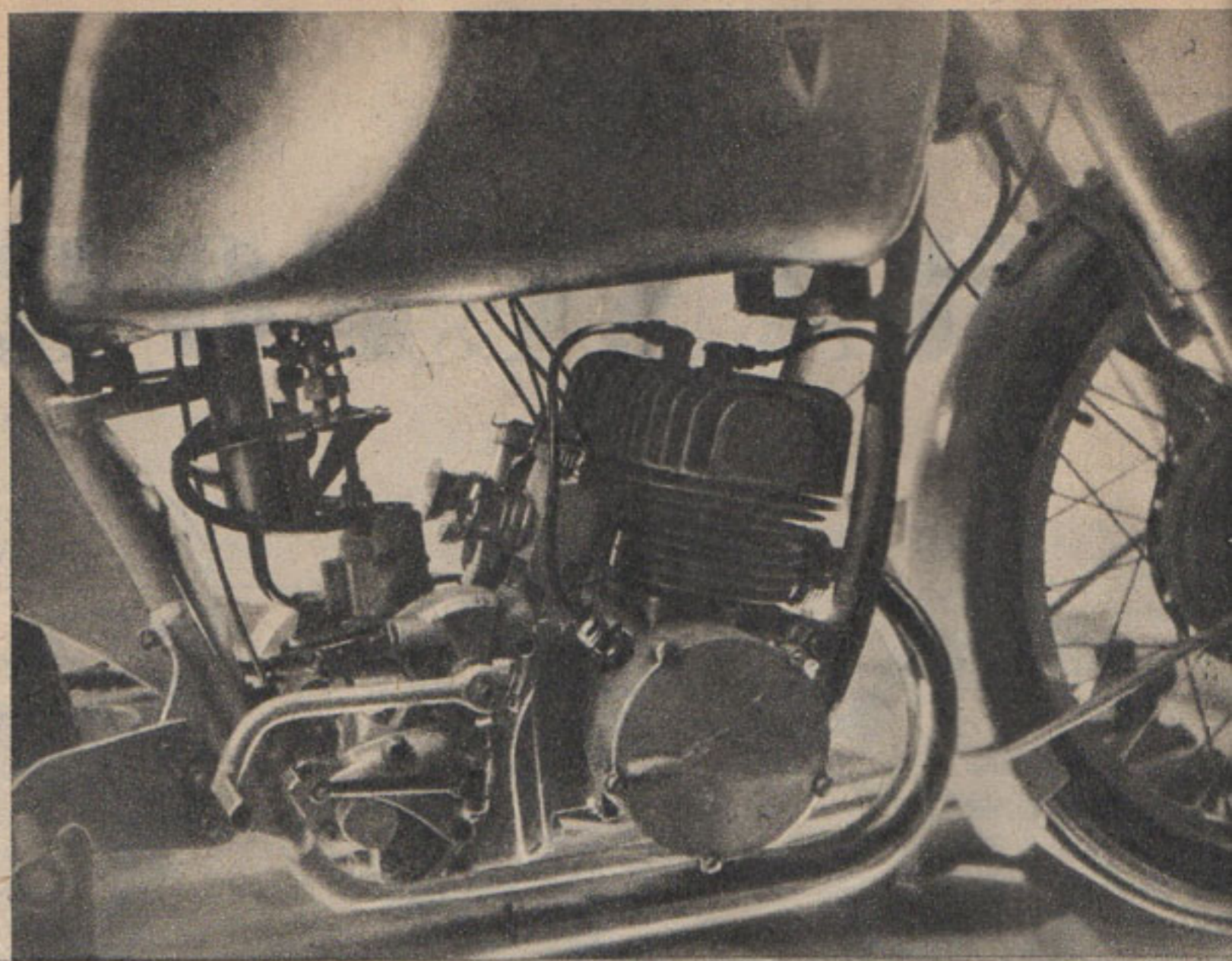
Le Kreidler K.50 est un des rares ensembles qui supporte la comparaison avec nos productions: cadre ouvert, élément central en gros tube, moteur en porte-à-faux avec ou sans carénage, fourche télescopique, freins à tambours, gros phare avertisseur électrique, béquille latérale. Grâce à ses deux vitesses commandées par levier au guidon, il gravit toutes les côtes les plus dures.

On trouve également bien d'autres moteurs, le Lohmann 18 cmc. achève sa mise au point, le Ilo à fixation sous le cadre et transmission par galet est bien venu.

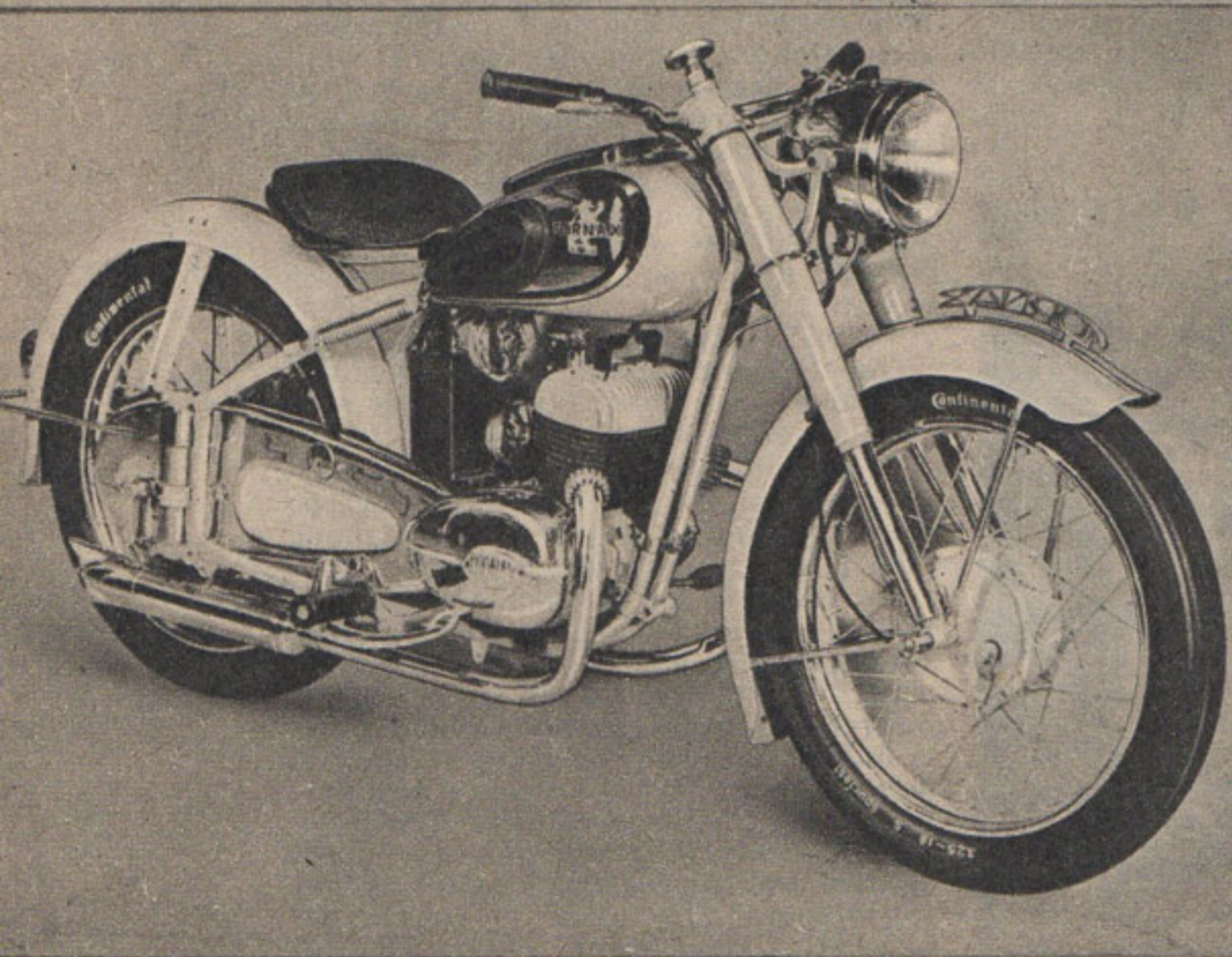
Parmi les scooters: le Gogo, le Pirolet étaient exposés à Paris, nous ne reviendrons pas sur ces marques. Le Maïco équipé du 150 cmc. Ilo refroidi par turbine, malgré sa carrosserie en alliage léger pèse 115 kg. Ce véhicule comporte un cadre et une fourche télescopique comme une machine ordinaire, ainsi qu'une suspension AR. oscillante. On a prévu à l'arrière une place importante



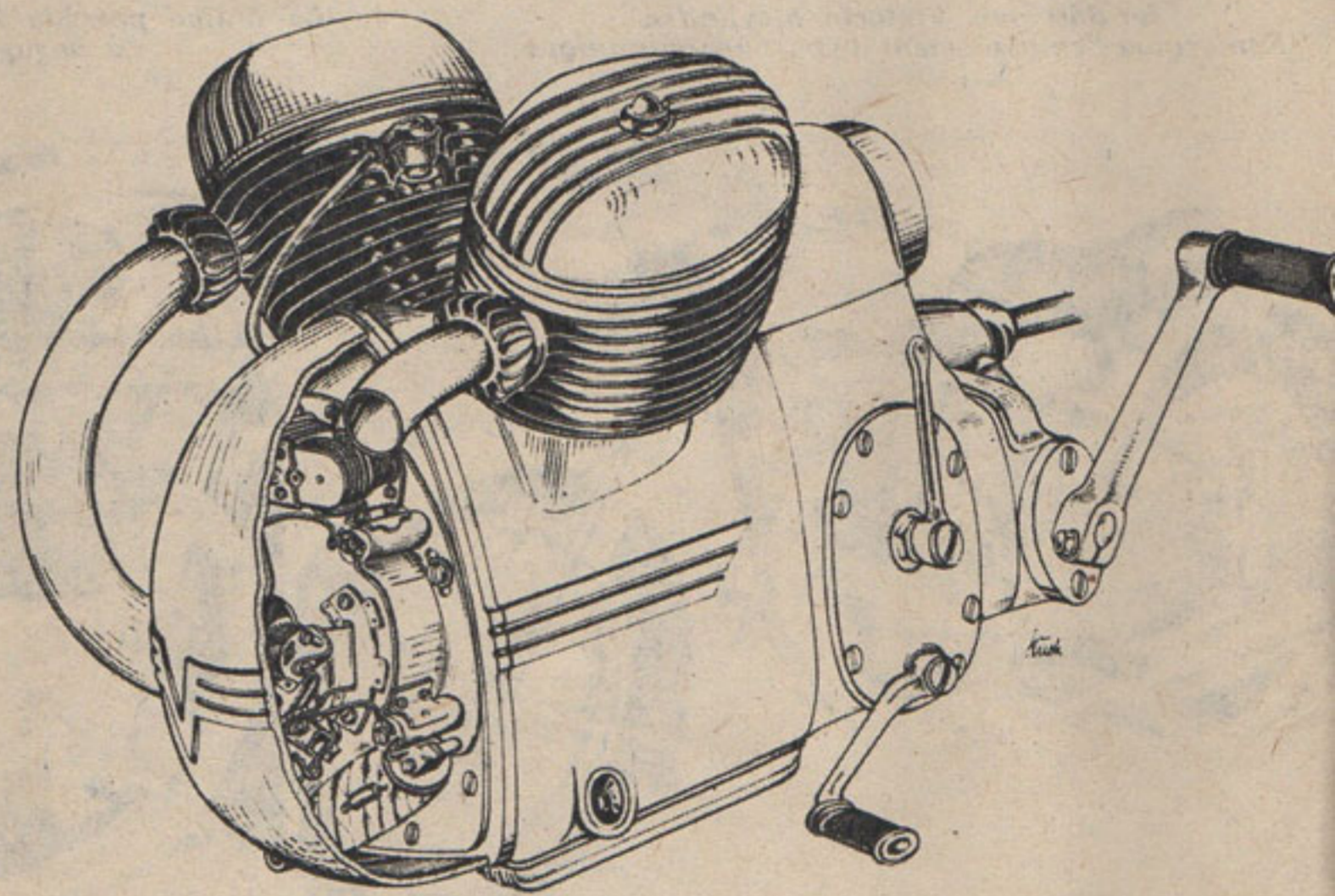
*La 125 cmc. D. K. W. de compétition.
Magnéto en bout d'arbre.*



*La 250 cmc. bicylindre D. K. W. de course,
à boîte séparée.*



*La 250 cmc. Tornax bicylindre ;
suspension totale et carter de chaîne secondaire.
Noter les moyeux-freins.*



Moteur de la 350 cmc. Victoria V.35.

pour les bagages. La consommation est de 2 l. 3 pour une vitesse maximum de 75 km.-h.

Le Bastert équipé également du moteur Ilo est livré en deux cylindrées, 150 et 175 cmc. ; 3 vitesses et 6 CV. pour l'un et 4 vitesses et 8,2 CV. pour l'autre. Le réservoir d'essence contient 11 litres de mélange. La vitesse maximum se situe entre 75 et 80 km.-h., la maison parle d'une consommation de 3 litres aux 100 kilomètres. Séduit par l'aspect nouveau, nous sommes allés essayer ce scooter qui, véritablement, donne le maximum de confort. Le siège du conducteur est particulièrement profond, une astuce permet d'escamoter le coussin du passager. La stabilité à toutes les allures est

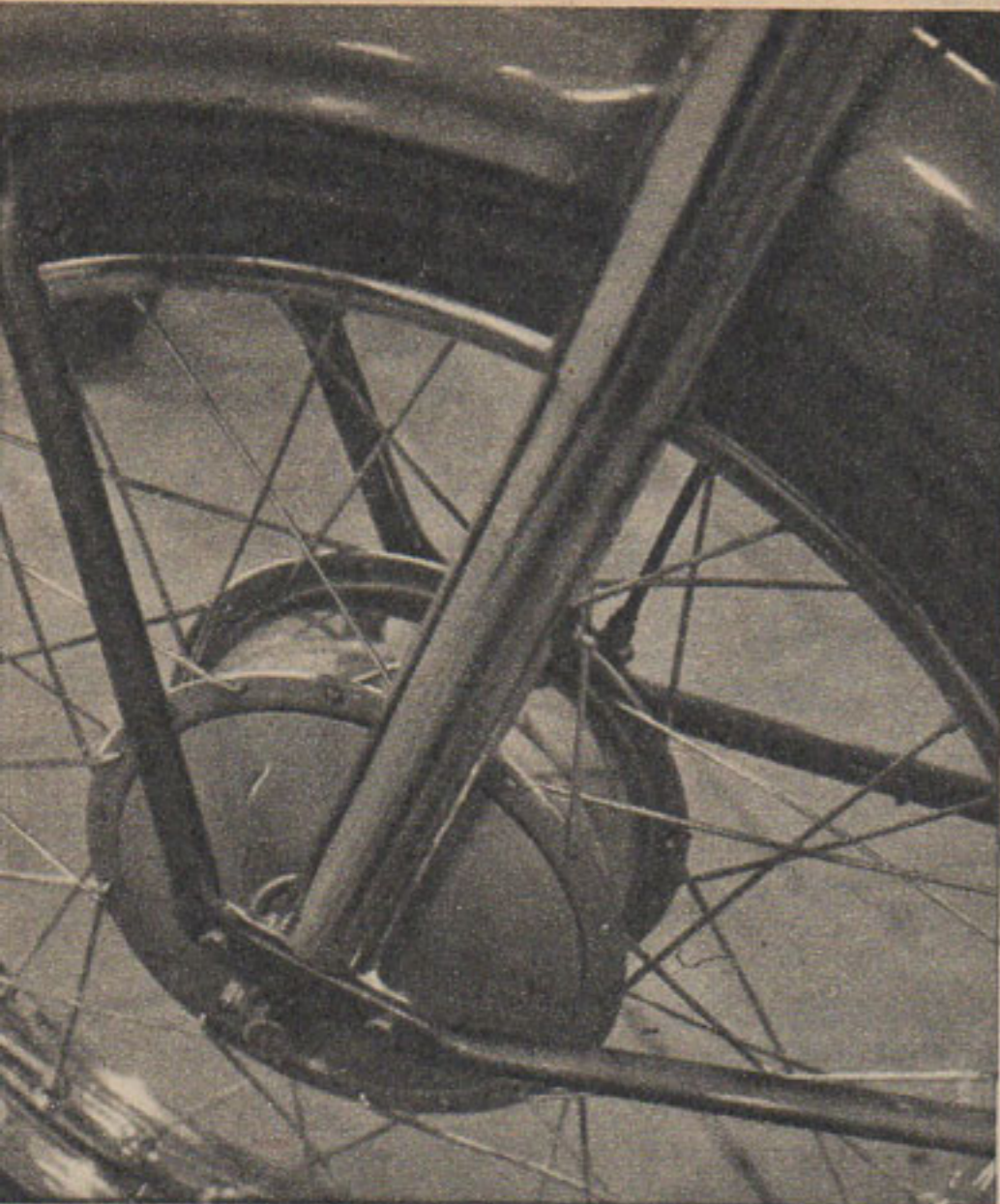
vraiment grande, on peut conserver l'extrême ralenti sans poser les pieds à terre. En virage un excès de confiance nous fait toucher la béquille à tout coup. Il est dommage que sous une aussi belle caisse on trouve une chaîne non protégée. Néanmoins ce scooter nous a plu.

Chez Walba quatre modèles, tous équipés de moteurs Ilo 118, 125 et 175 cmc. Les roues sont en porte-à-faux, sur le modèle 175 cmc. on trouve des freins hydrauliques. Pour les types luxe, les poignées de guidon sont munies de coquilles protectrices, et une selle biplace à bourrelets est de rigueur...

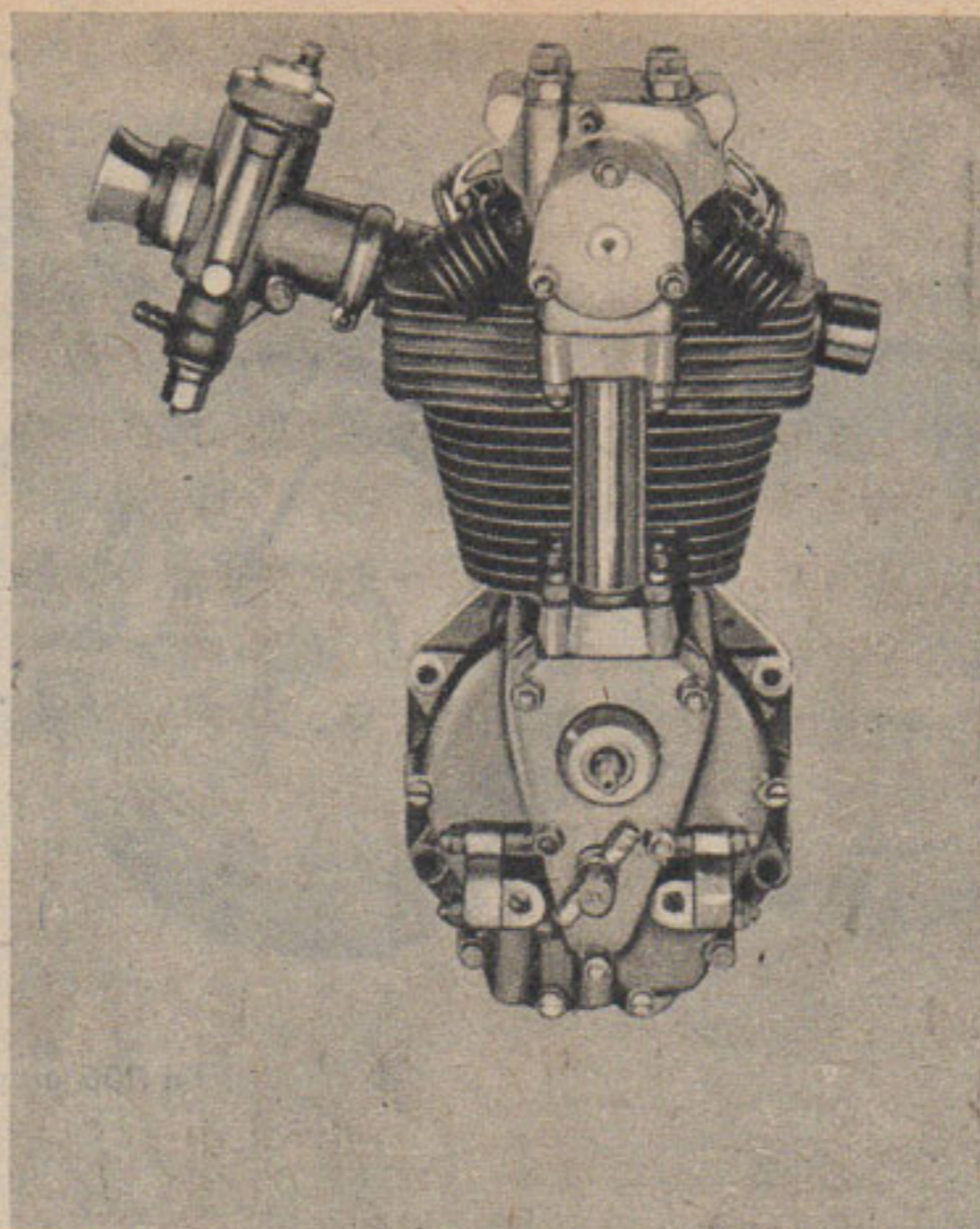
Nous avons vu le Kraboth, muni du 150 cmc. Sachs; il a un petit aspect de fer à repasser, mais il comporte de très

bonnes solutions, la fourche AV. notamment.

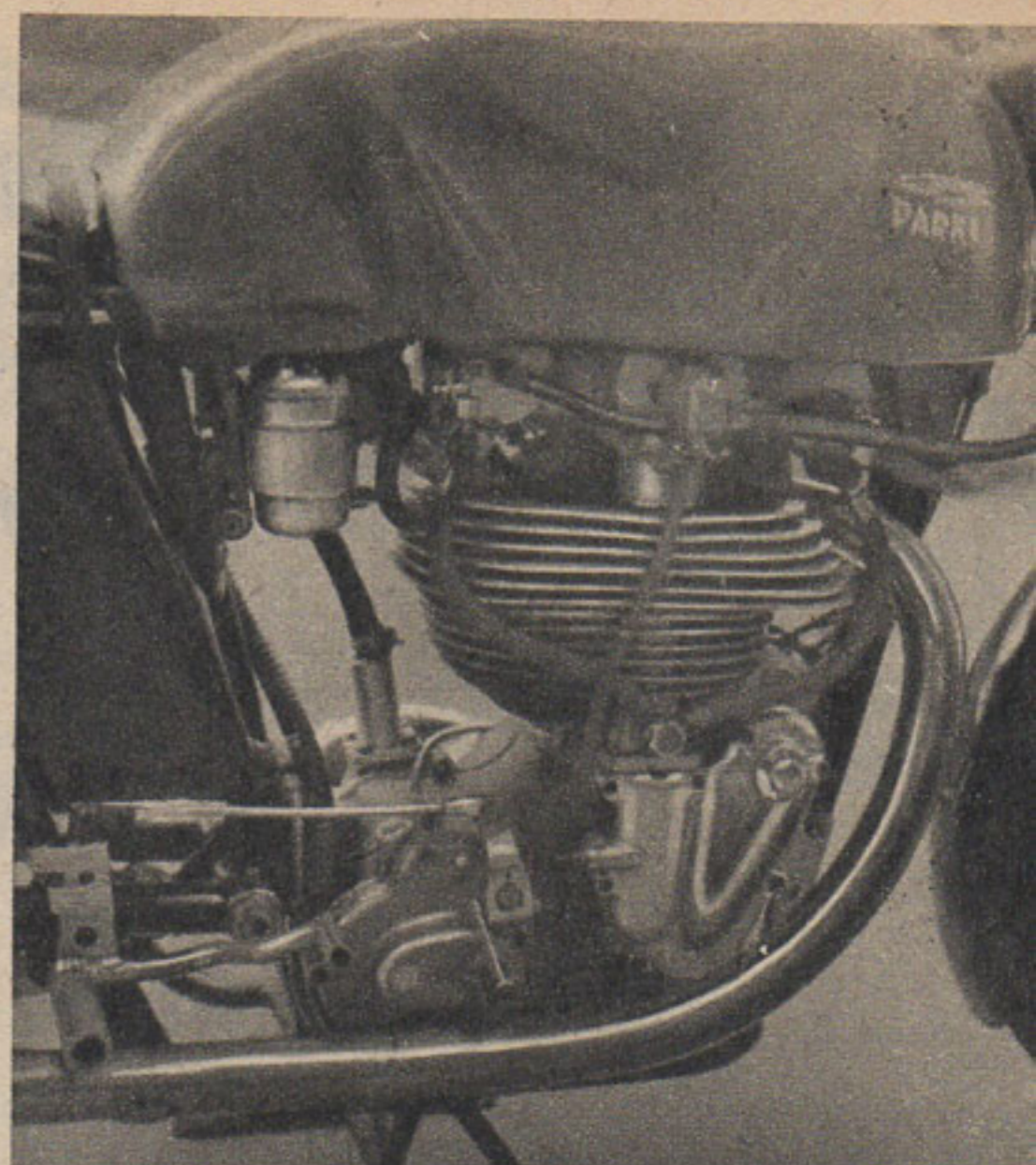
Chez Hoffmann, en plus d'une série de machines allant du 125 cmc. à la 250 cmc. à moteur Ilo, on pouvait admirer un des clous du Salon : la 250 bicylindre en flat-twin 4 temps culbutée : moteur de 248 cmc. de cylindrée 47 mm. de course et 58 mm. d'alésage. L'allumage est donné par une dynamo Noris et dispositif d'avance automatique. La boîte est à 4 vitesses, transmission finale par engrenages. A 5.600 t.-m. le moteur accuse une puissance de 12 CV. 5, pour une vitesse de 105 km.-h. Le réservoir d'essence contient 14 litres. La consommation est de 2 l. 8 aux 100 kilomètres. Cette machine fort bien présentée, fourche télescopique,



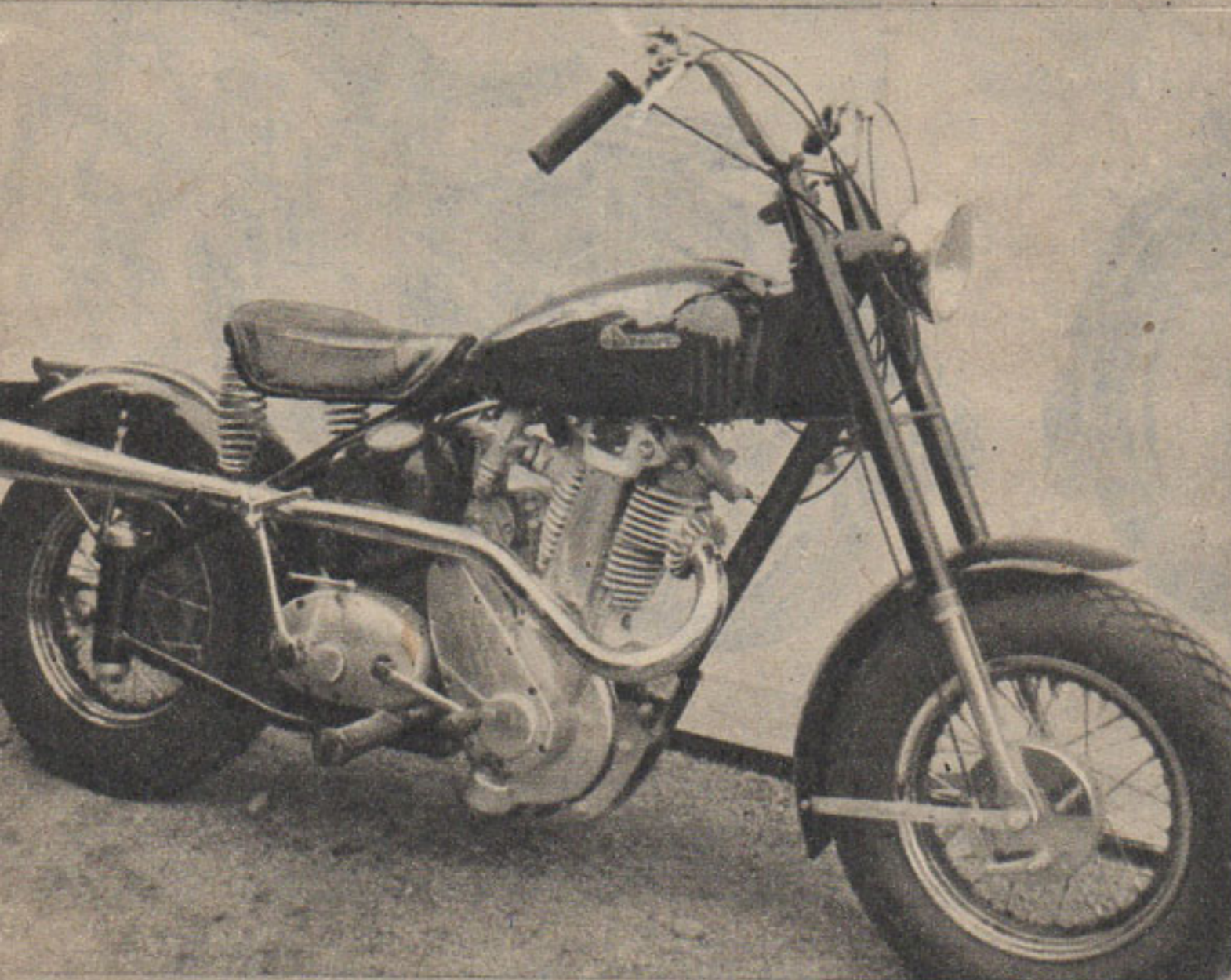
Un nouveau genre de moyeu-frein ; en tôle emboutie, il comprend 2 demi-tambours soudés électriquement.



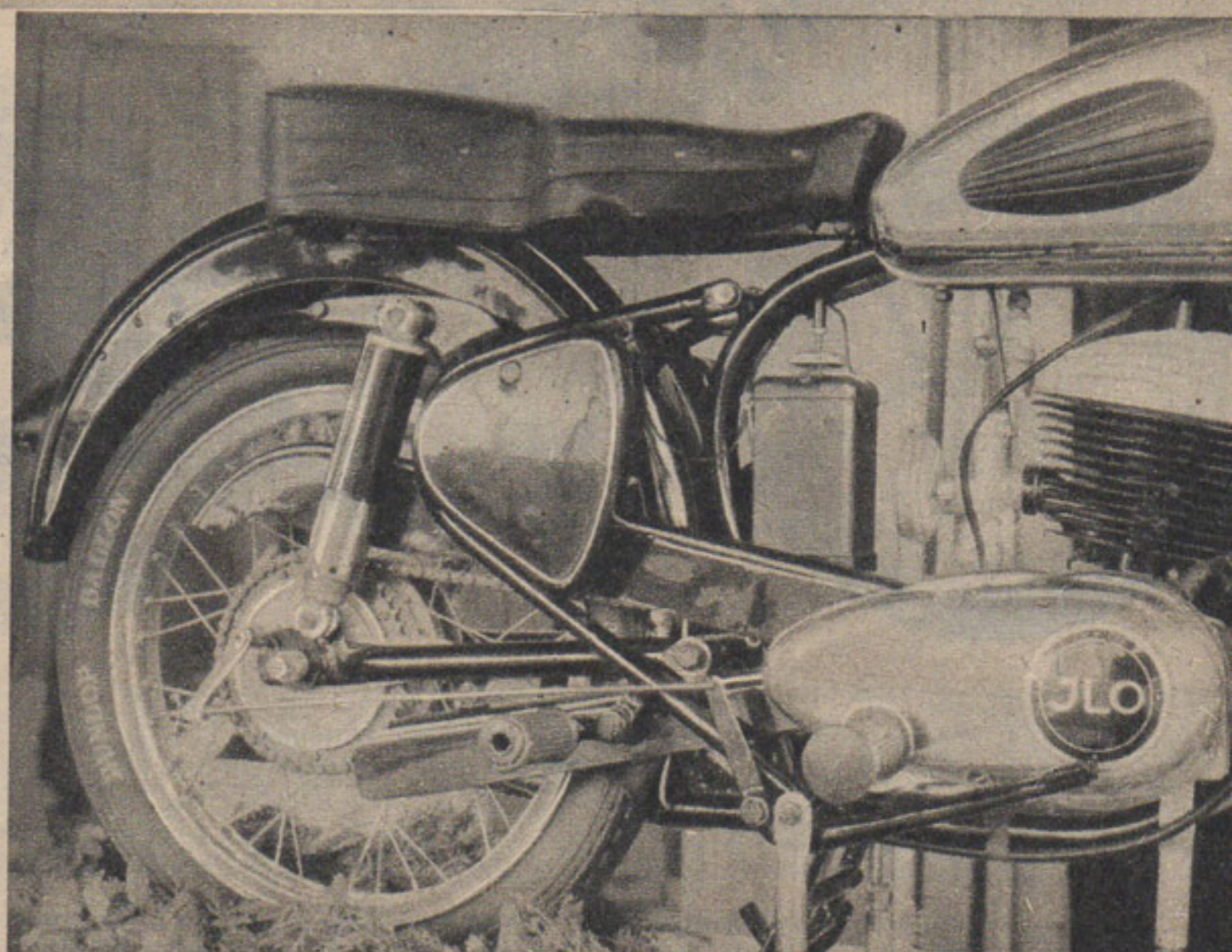
Un 250 cmc. de compétition allemand, le Küeche A.C.T.



La très spéciale 350 cmc. Parilla du coureur Schnell.



Comme quoi les petites roues gagnent du terrain ! Le guidon ne doit guère permettre une position à plat...



Une machine de style très britannique, la 250 cmc. UT.

suspension AR., est entièrement construite dans les ateliers Hoffmann.

Un peu plus loin, une autre bicylindre mais cette fois en V attire les regards : la Victoria 350 cmc. 4 temps à culbuteurs, transmission à cardan. Le bloc est très net, sans recoins. Le carburateur est enfermé, les tubulures d'admission sont certainement très longues puisque l'admission doit se faire en bas des cylindres. Nous reviendrons sur les détails de cette machine dès son arrivée en France. Une 250 cmc. 2 temps, une 125 cmc. et un moteur auxiliaire complètent la gamme Victoria.

Chez Horex, la nouvelle 500 cmc. twin à 2 carburateurs retient l'attention des connaisseurs : cadre double berceau, sus-

pension AR. par bras en alliage léger. Le bloc-moteur est assez large, mais sa sobriété de lignes fait oublier ses dimensions. Surnommée Impérator cette machine développe 30 CV. à 6.800 t.-m. pour une vitesse de 150 km.-h. Culasses en alliage léger, les culbuteurs sont commandés par arbre à cames en tête. Les freins centraux sont très puissants. Le garde-boue AV. est largement dimensionné, l'arrière carène en partie la roue. D'aspect un peu plus lourd qu'une machine anglaise, l'Impérator par sa ligne et ses performances est très séduisante. La 350 Régina-Sport avec sa nouvelle culasse en alliage léger atteint le 125 km.-h.

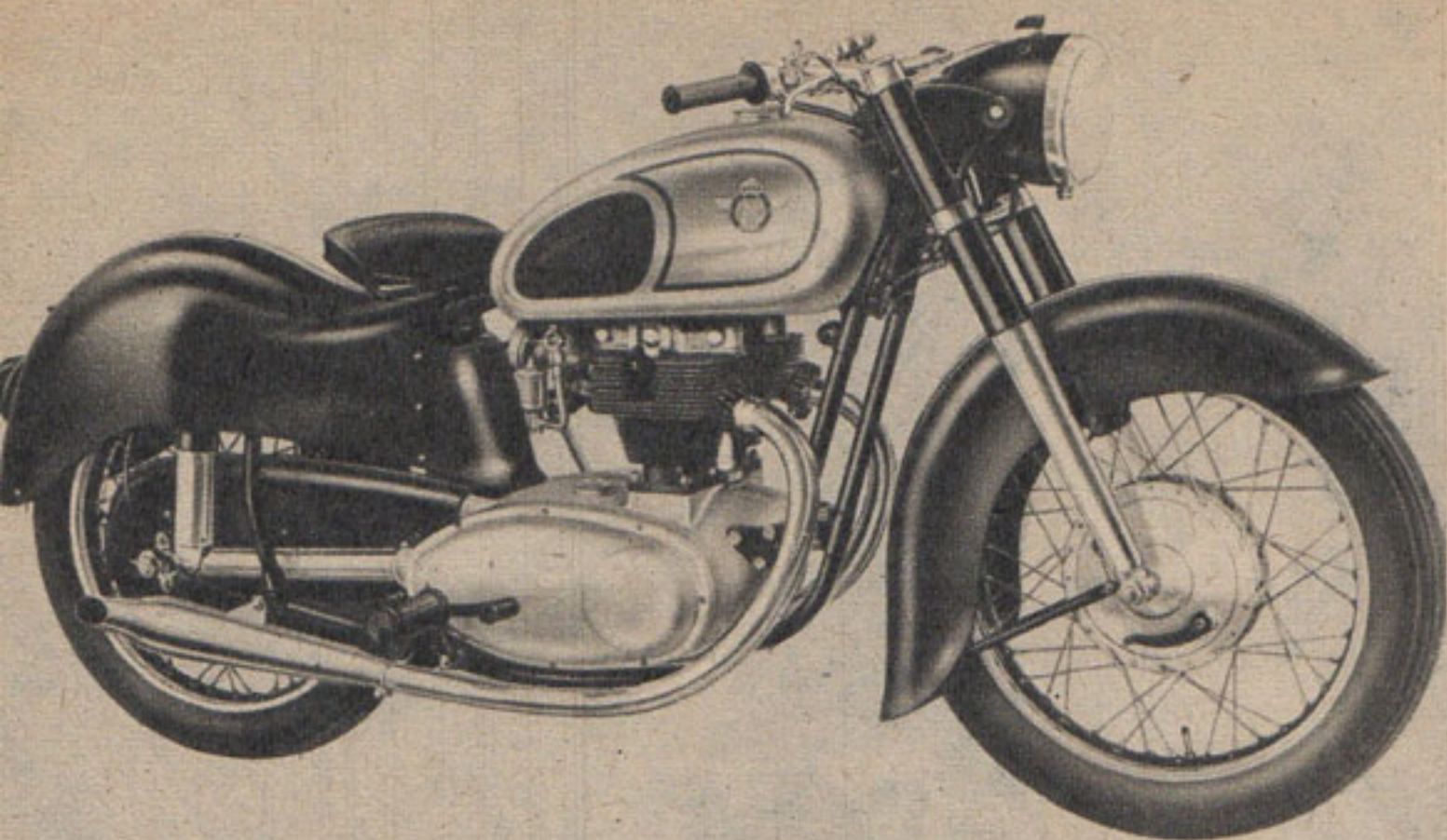
Chez D.K.W. adoption de la suspen-

sion AR. sur la 200 cmc.; en plus des modèles 125 cmc. bien connus, exposition des ancêtres; il a même un scooter à moteur ventilé, et pour changer les deux dernières mécaniques de course.

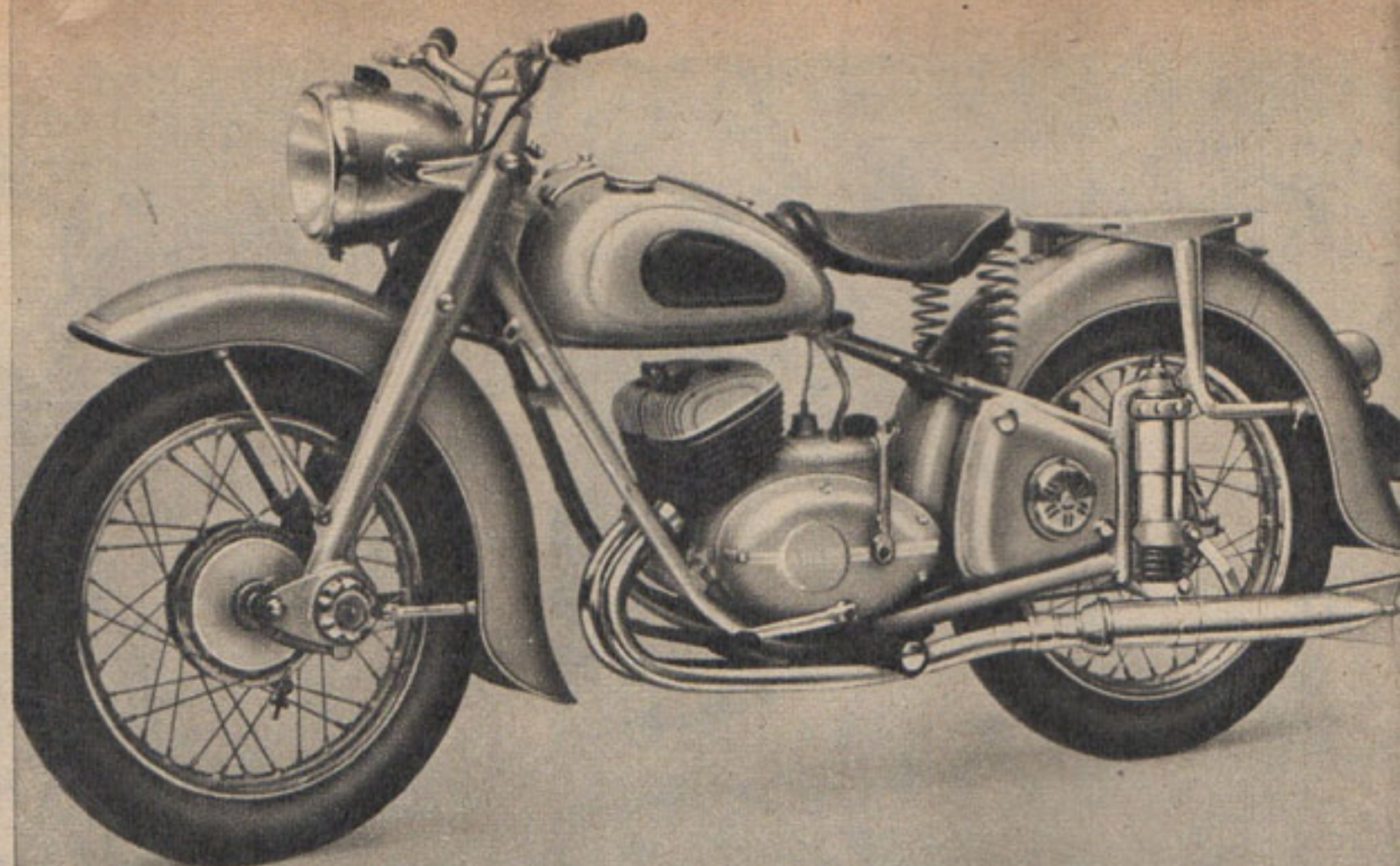
Tornax expose des 125, 175 et 250 cmc. à moteur Ilo particulièrement bien présentés. En 250 cmc. l'acheteur peut choisir entre un mono et un bicylindre côte à côte, face à la route. Jolis moyeux et carter de chaîne secondaire étanche.

La U.T. est une nouvelle 250 cmc. 2 temps avec suspension AR. à bras, style britannique, toujours le moteur Ilo. Sur les stands Ardie et Triumph on retrouvait les machines exposées à Paris.

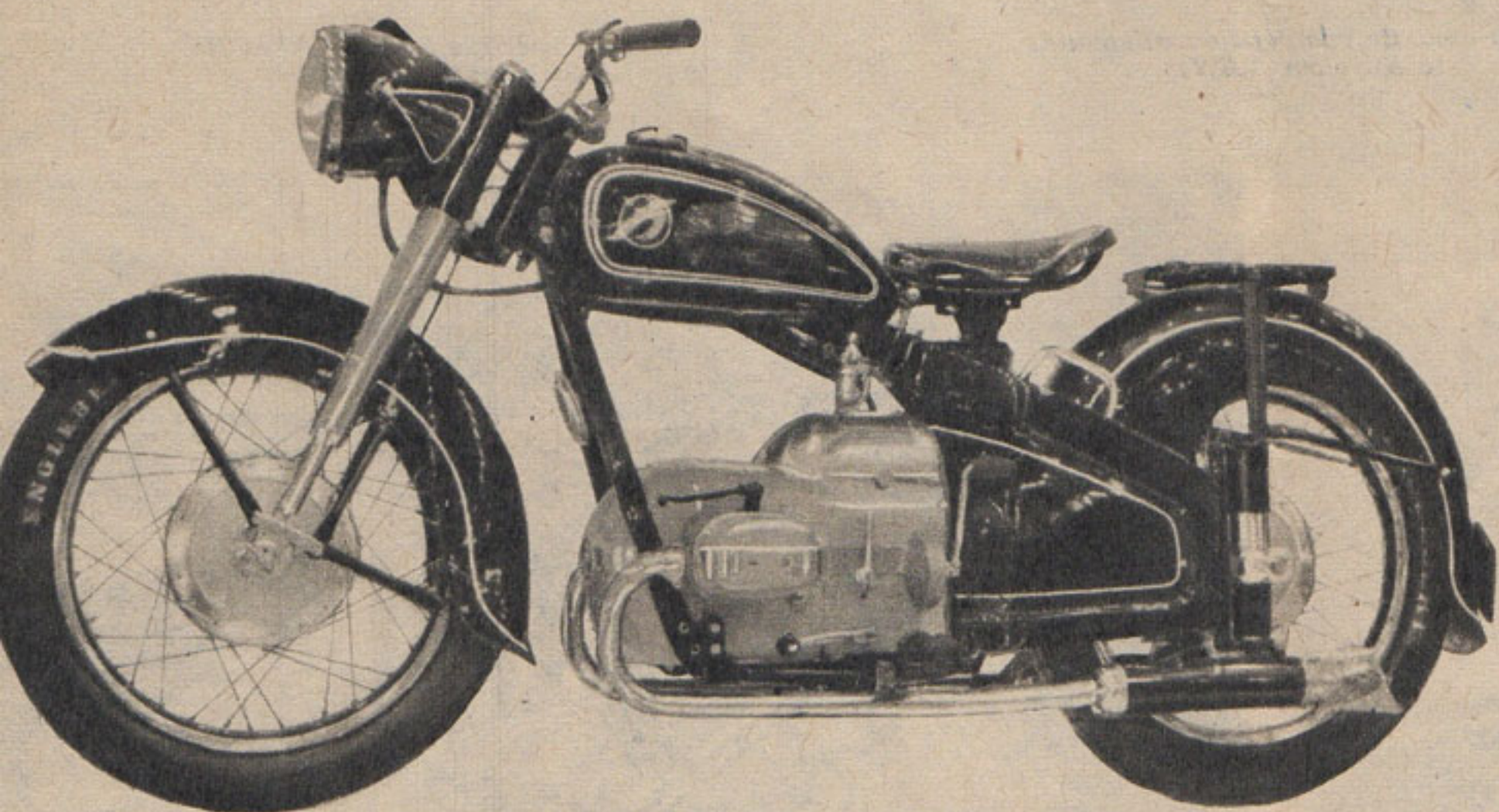
Quatre modèles chez Adler : un 100 et un 125 cmc. avec roues de dimensions



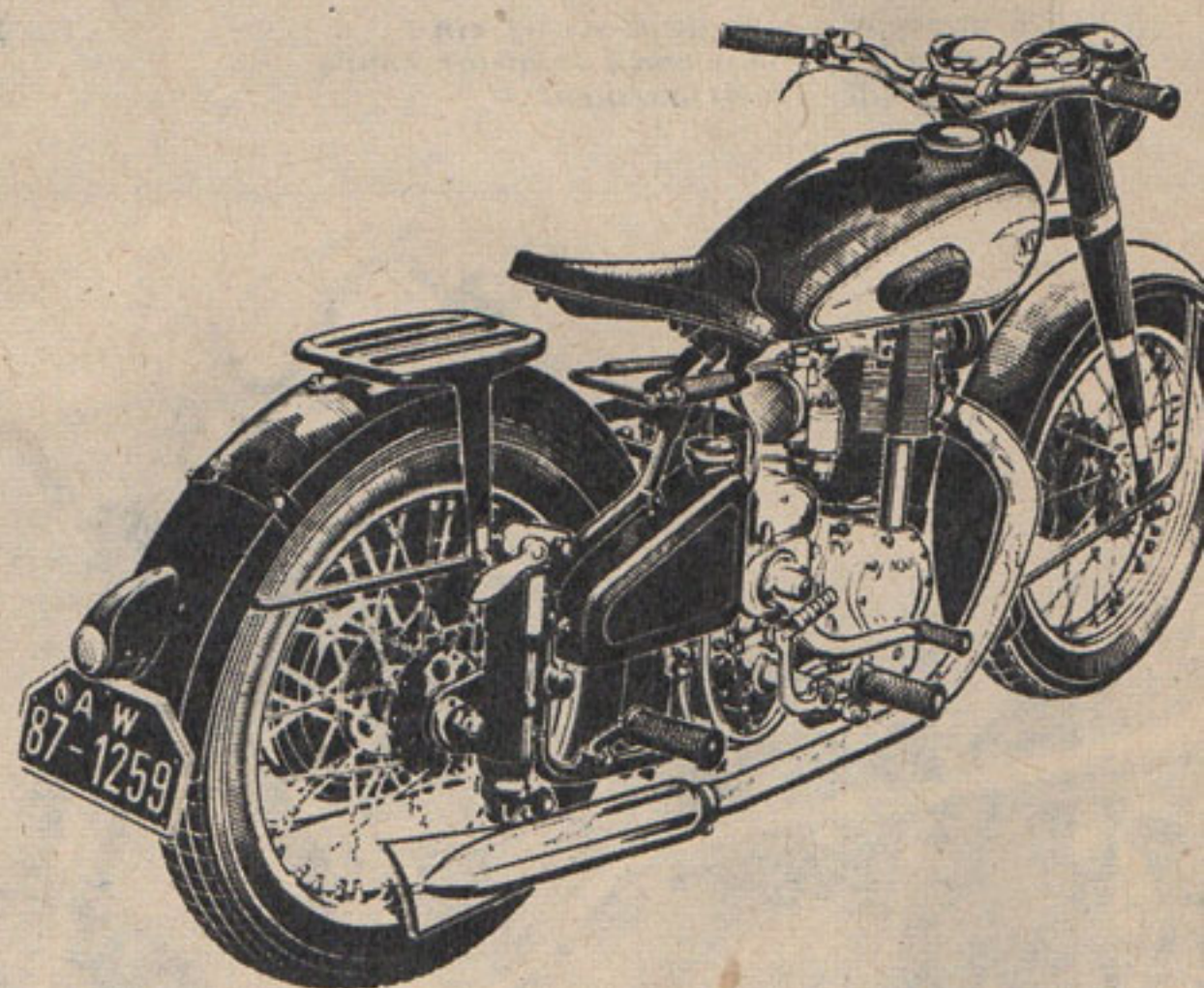
La nouvelle Horex 500 cmc. "Twin".



La dernière production Adler.
La 200 cmc. bicylindre à culasses séparées.



La nouvelle 250 cmc. Hoffmann,
particulièrement réussie.



La 350 cmc. Konsul. On remarque la manette
de réglage de la suspension AR.

normales, fourche AV. à balanciers, suspension AR.; puis deux 150 et 200 cmc. avec un nouveau moteur à 4 vitesses qui est prévu en mono et bicylindre, carter de chaîne secondaire étanche. Pneus de 3,25 x 16. Ces deux petites machines ont un aspect peu conventionnel, nous verrons si la clientèle sanctionnera cet essai d'abaissement du centre de gravité.

Küchen, la vieille maison de moteurs, présentait un bloc-bicylindre 250 cmc. à arbre à cames en tête, fort bien venu; il y avait un 125 de compétition, arbre à cames en tête, très intéressant et tout une gamme allant du 48 cmc. au moteur de 2 litres pour voitures sport.

Des statistiques font ressortir la production des usines de Neckarsulm, pour le 1^{er} semestre 1951, à 41.000 véhicules (cyclomoteurs, motos et scooters), ce qui constitue certainement une des plus grosses productions européennes.

L'activité de la marque est principalement axée sur les modèles légers et moyens, d'une technique absolument nouvelle, les cylindrées 350 et 500 cmc. ayant conservé l'ancien dessin d'avant-guerre amélioré dans les détails.

Ajoutons que chaque création nouvelle bénéficie des enseignements de la compétition, et l'effort N.S.U. est particulièrement remarquable dans ce domaine. Le record de vitesse pure de W. Herz est encore présent dans toutes les mémoires.

100 cmc. Fox.

Rappelons-en brièvement les caractéristiques. Moteur 4 temps à soupapes en tête. Cylindrée 98 cmc., alésage et course 50 x 50. Allumage par volant magnétique. Boîte 4 vitesses à sélecteur. Cadre central en tôle emboutie, avec suspension AR. oscillante réglable. Fourche en tôle emboutie avec suspension à balanciers réglable par ressorts et amortisseurs à friction. Puissance 6 CV. à 6.500 t.m. Rapport volumétrique 7,2 à 1. Consommation 1 l. 8 aux 100 km. Poids 81 kg. Vitesse max. 85 km.-h.

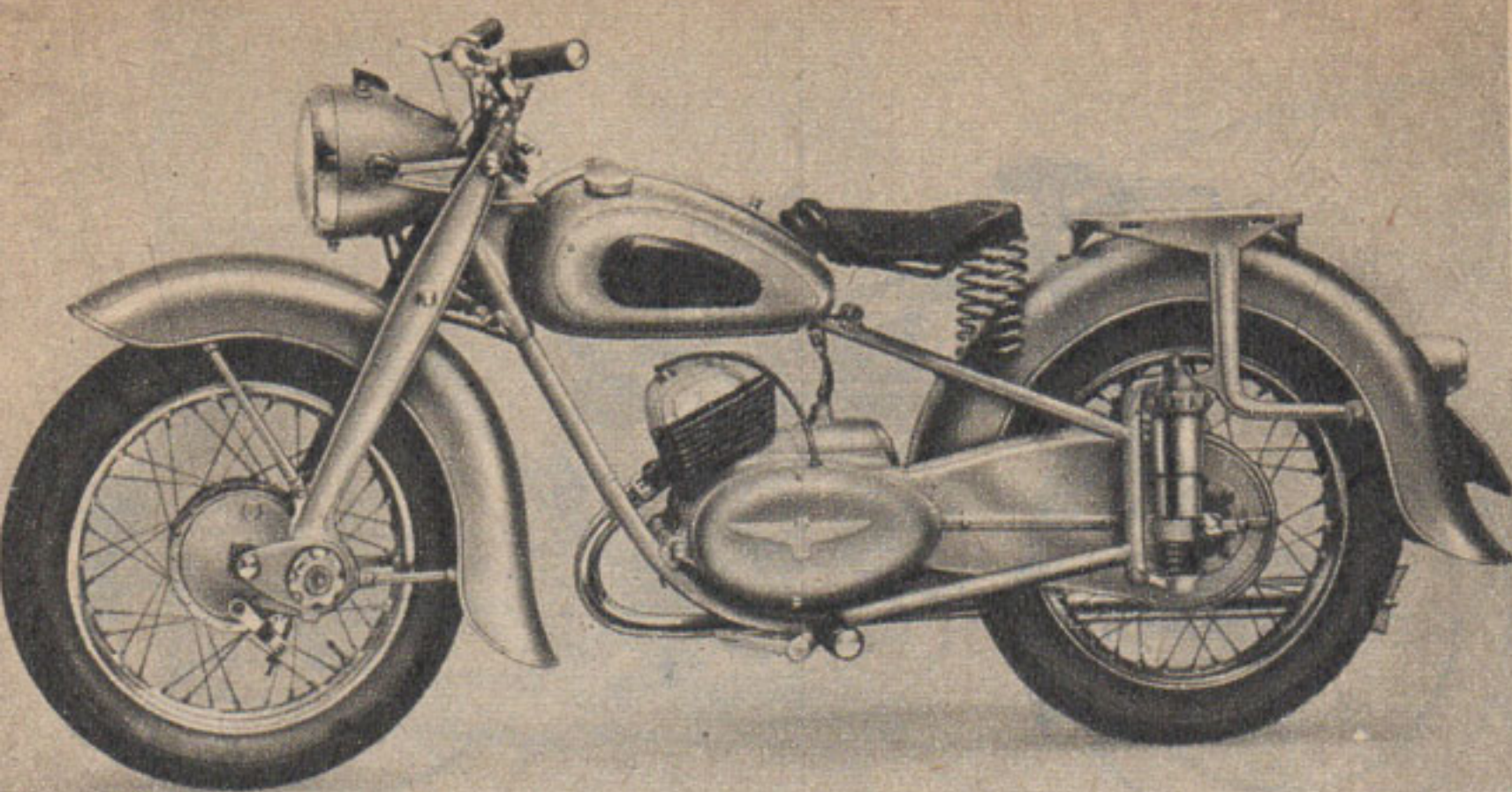
La 125 Fox 2 temps s'inspire dans sa ligne générale des grands principes de son aînée. Nous retrouvons les suspensions AV. et AR. typiques, le cadre-caisson en tôle emboutie, et montage en porte-à-faux du moteur.

Moteur 2 temps à piston plat. Cylindrée 125 cmc. Alésage et course 52 x 58. Puissance 5 CV à 5.000 t.m. Allumage par volant magnétique, chargeant également une batterie alimentant klaxon et éclairage à l'arrêt. Boîte 4 vitesses à sélecteur. Cadre central en tôle emboutie, avec suspension réglable de la roue AR., fourche à balanciers réglable également. Consommation 2 l. 1 aux 100 km. Poids 84 kg. Vitesse 75 km.-h.

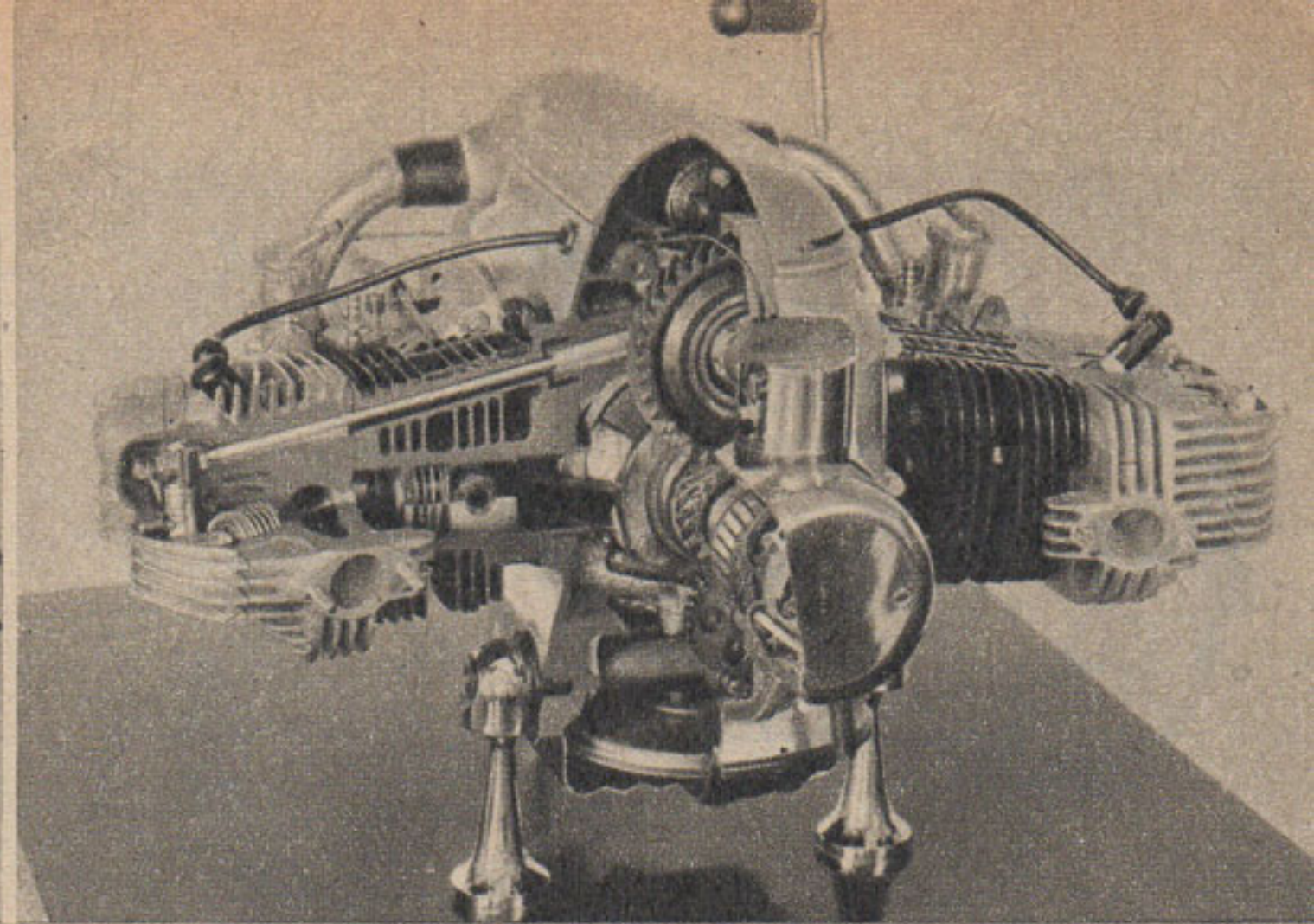
Le Salon 51 devait nous révéler une nouvelle venue, la Lux 200 cmc., d'une ligne extérieure s'apparentant aux précédents modèles, mais ayant reçu des améliorations de détail.

Le garde-boue AR. fait corps avec le cadre-caisson en tôle emboutie, qui masque le système amortisseur de la suspension AR.

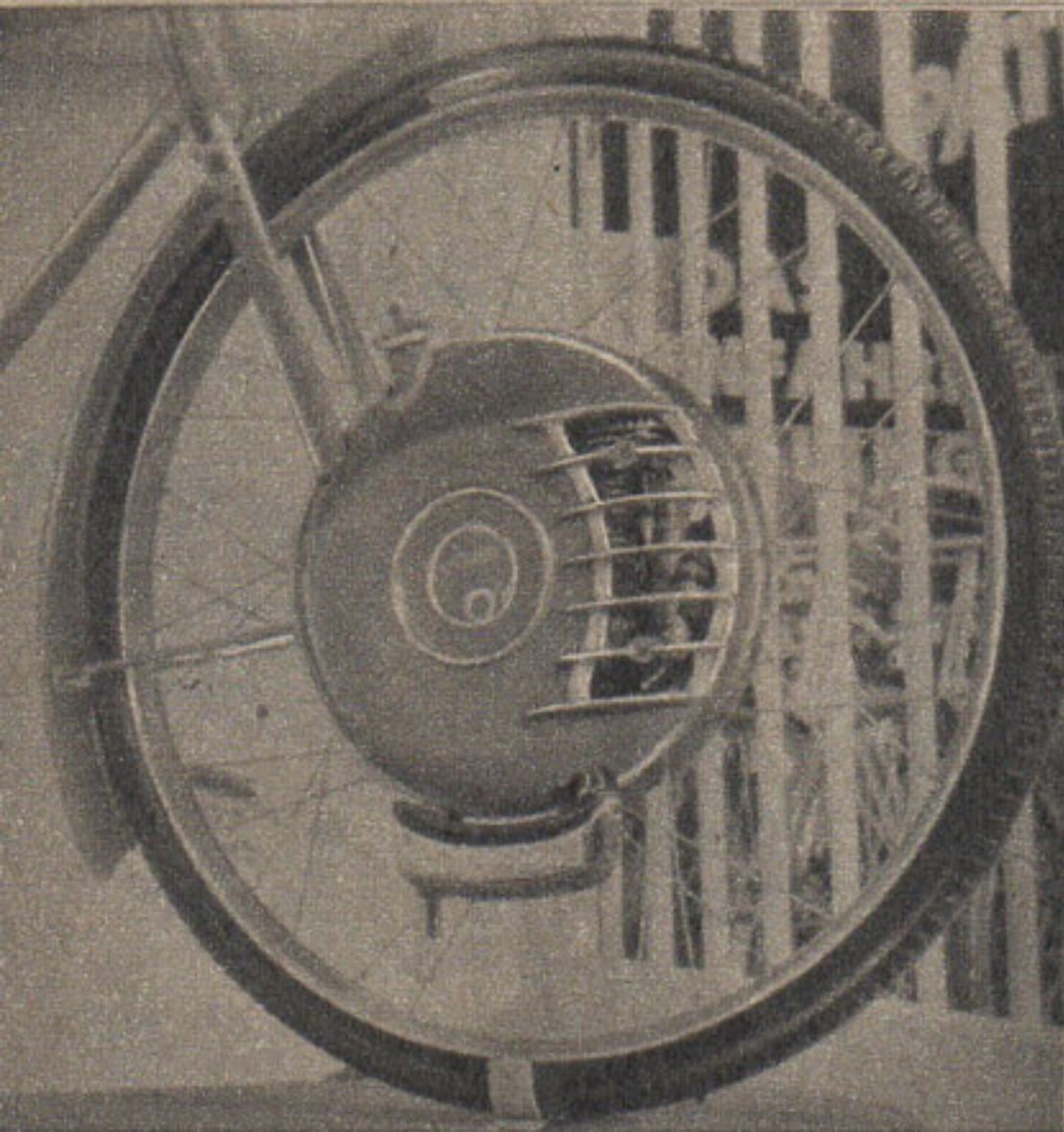
Alors que sur les modèles Fox celui-ci était constitué par un ressort en spirale conjugué avec un amortisseur à friction réglable, sur la Lux il se trouve renforcé par l'adjonction d'un amortisseur hydraulique, ressort et amortisseur étant solidaires d'un levier d'angle axé sur l'élément oscillant de la fourche AR.



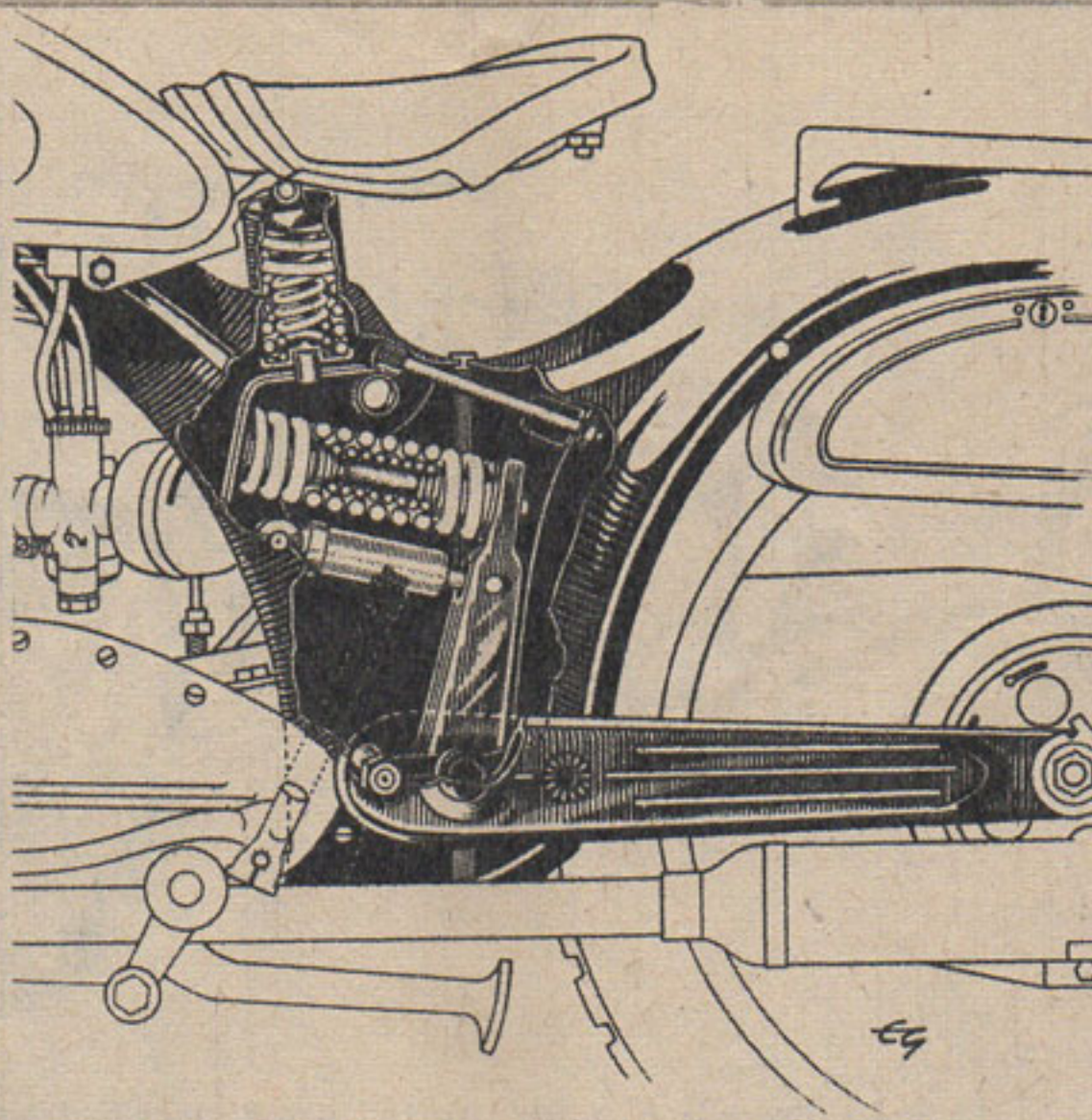
La 150 cmc. Adler conserve la fourche caractéristique de la marque. Carter de chaîne secondaire, une tendance qui se généralise outre-Rhin.



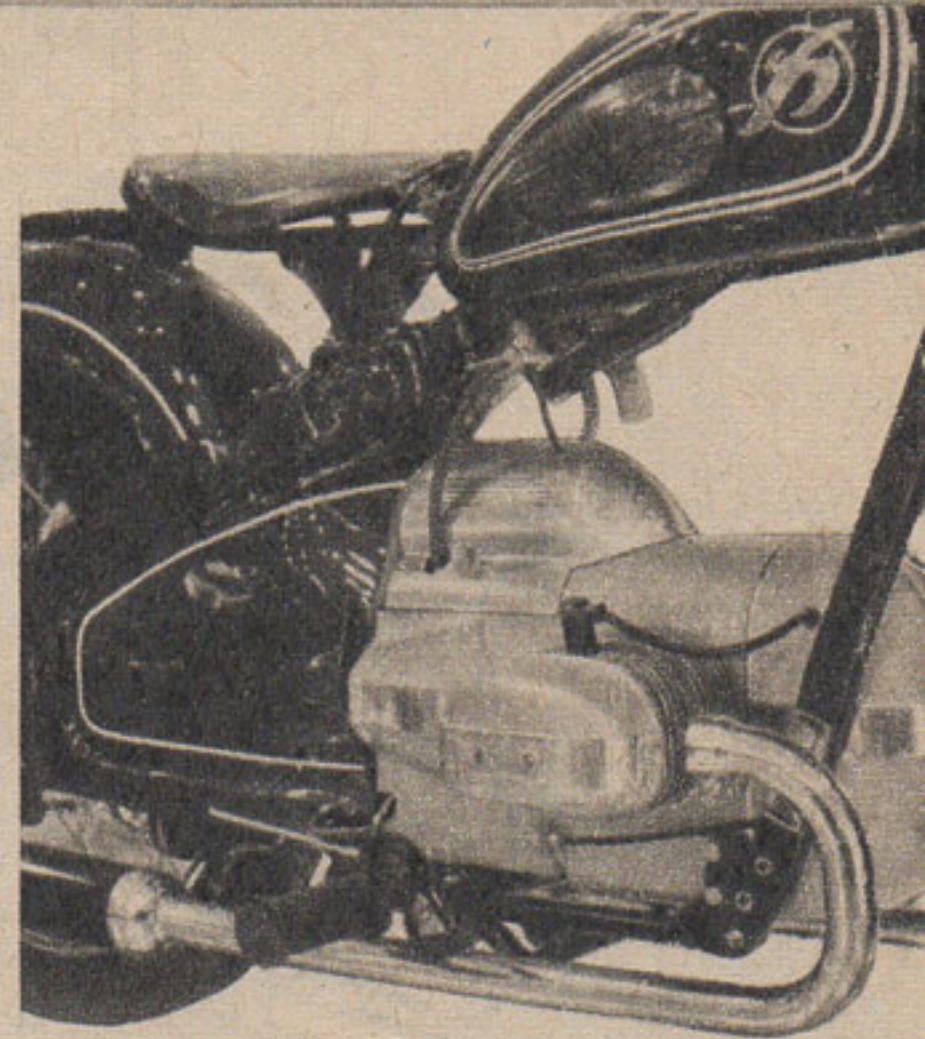
Crevé du moteur Zündapp. On aperçoit à la base du carter le filtre à huile circulaire. Noter la longueur des tiges de culbuteurs.



Le moteur auxiliaire Velmo forme un tout, réservoir compris, s'adaptant à la roue AV. On avait déjà vu en France une réalisation analogue avec le moteur Riva-sport, d'origine italienne.



Suspension AR de la 200 cmc. Lux, N. S. U.



Le moteur de la 250 cmc. Hoffmann

La suspension AV. conserve le système à balanciers, avec adjonction également d'amortisseurs hydrauliques.

La suspension de selle est assurée par deux ressorts concentriques travaillant sous tube unique, la selle étant articulée sous le réservoir par l'intermédiaire d'un levier coudé.

La capacité du réservoir a été portée à 11 l. 8 et la chaîne secondaire travaille sous carter étanche. A l'arrière se trouve deux coffres latéraux, dont l'un a été utilisé pour loger la batterie.

Pneus de 3 x 19 et freins de 160 mm. de diam. Phare avec contact et compteur incorporé. Roue AR. à broche.

La cylindrée est de 198 cmc., alésage et course 62 x 66. Adoption d'un allumage par dynamo-batterie. Le pignon moteur attaque la couronne d'embrayage par l'intermédiaire d'un engrenage secondaire.

La 251 O.S.L. a reçu une fourche télescopique et conserve son cadre tubulaire double, du type ouvert, sans suspension AR., et son carter de chaîne secondaire.

Le moteur est un 4 temps à soupapes en tête, culbuterie enclose lubrifiée sous pression, avec culasse en alliage léger. Carburateur raccordé au cylindre par une tubulure courbe et allumage par batterie. Boîte séparée à 4 vitesses, avec sélecteur rapporté. L'avant du carter à ailettes contient la réserve d'huile.

Les Konsul 1 et Konsul 2, d'une ligne extérieure plus moderne que la 250, possèdent une suspension AV. et AR. télescopique, cette dernière réglable, et un cadre tubulaire fermé.

Carter de chaîne secondaire étanche, allumage dynamo-batterie et culbuterie enclose avec super-culasse en alliage léger. Le réservoir d'huile est extérieur; lubrification par pompe à engrenages. Boîte 4 vitesses séparée et sélecteur rapporté. La 350 développe 18 CV., ce qui est excellent, par contre son poids, 190 kg., nous paraît excessif.

350 Konsul. (Détails techniques).

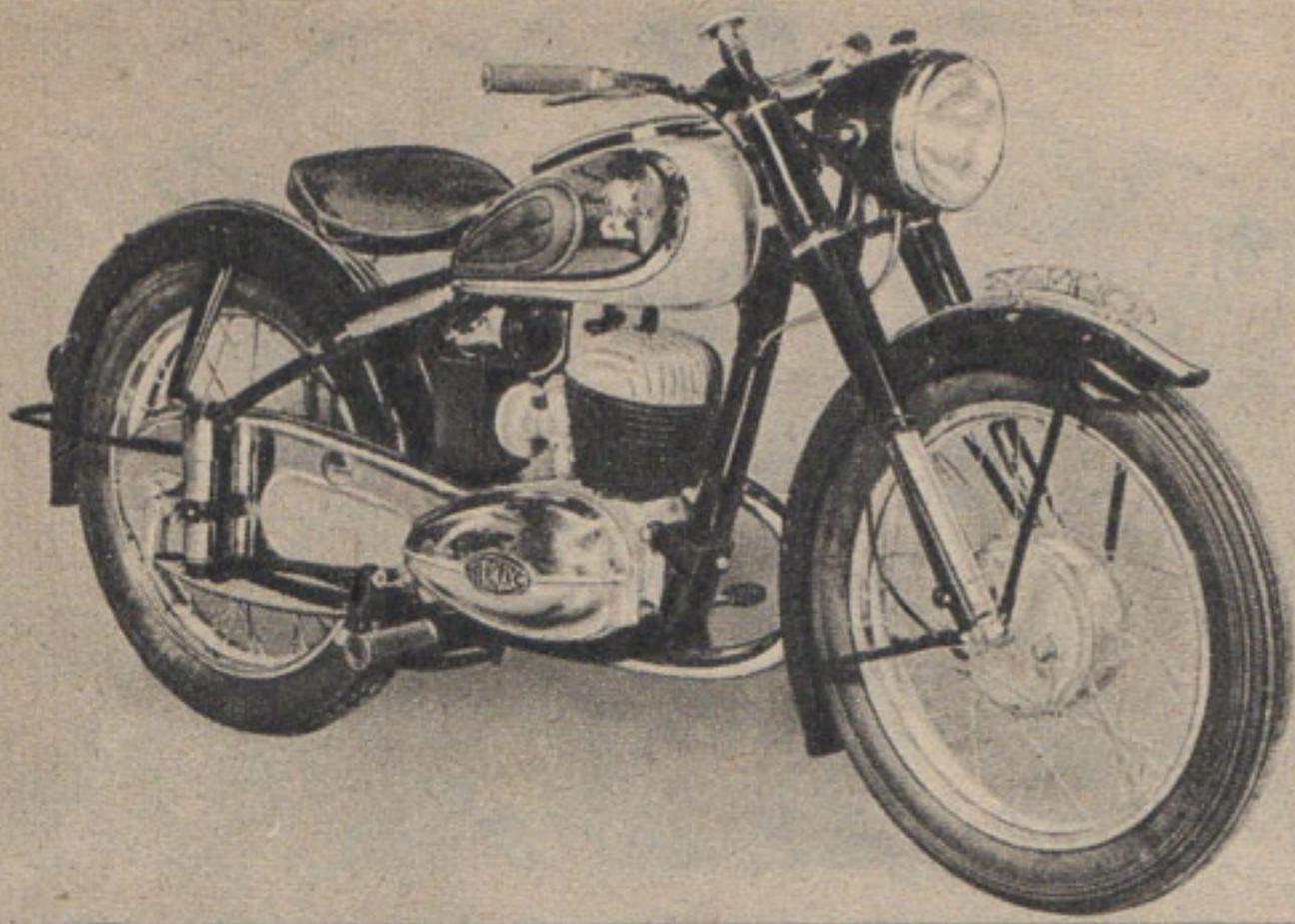
Moteur 4 temps à culbuteurs. Cylindrée 346 cmc. Alésage-course 75 x 79. Puissance 18 CV. à 5.000 t.m. Allumage par dynamo-delco et batterie. Fourche

télescopique et suspension AR. réglable. Contenance du réservoir 15 l. 5. Consommation 2 l. 8 aux 100 km. Poids 190 kg. Vitesse max. 110 km.-h.

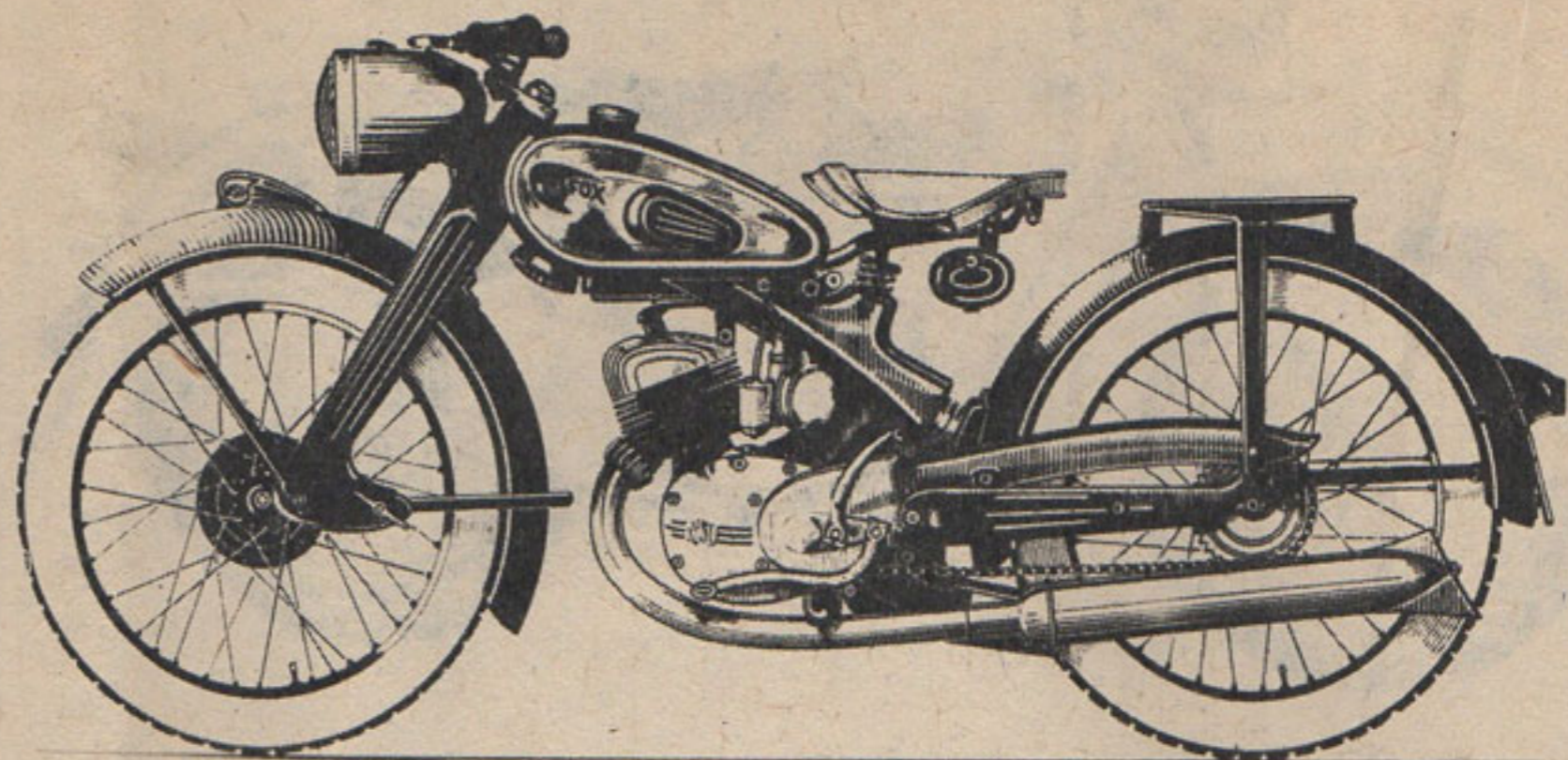
500 Konsul. (Détails techniques.)

Moteur 4 temps à culbuteurs. Cylindrée 494 cmc. Alésage-course 80 x 99. Allumage dynamo-delco-batterie. Boîte 4 vitesses avec sélecteur. Fourche télescopique et suspension AR. réglable. Contenance du réservoir 15 l. 5. Consommation 3 l. 3 aux 100 km. Puissance 22 CV. à 5.000 t.m. Poids 192 kg. Vitesse max. 125 km.-h.

La firme Zündapp au cours du 1^{er} semestre 1951 a produit 17.731 machines, cadence dépassée ensuite avec 2.917 machines mensuelles, ce qui porterait à plus de 300.000 le nombre des Zündapp en circulation de par le monde, compte tenu, évidemment, des productions antérieures de l'usine. Parmi tous les modèles, la DB.202 a subi des améliorations; la plus marquante a été sans contredit l'adoption d'une boîte 4 vitesses, à commande par sélecteur. Celui-ci, axé perpendiculairement sous le carter, effectue un coude



La 250 cmc. Tornax "Mono".



La 125 cmc. Fox 2 temps.

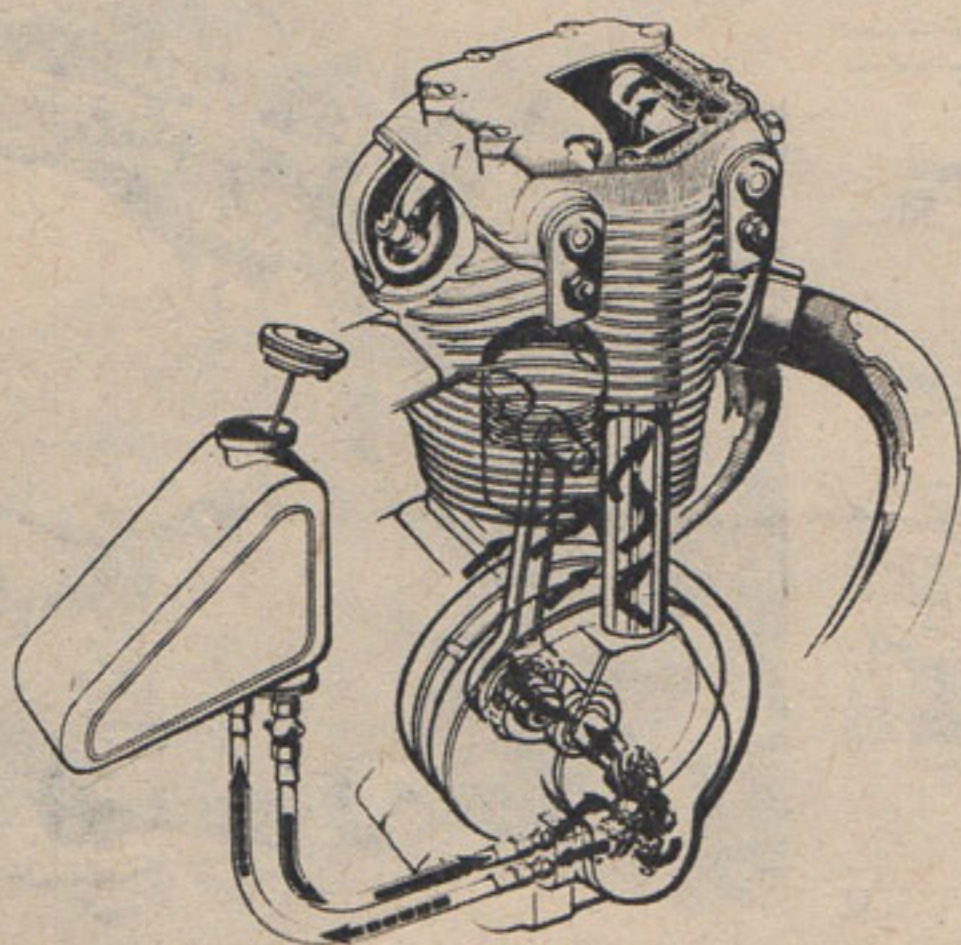
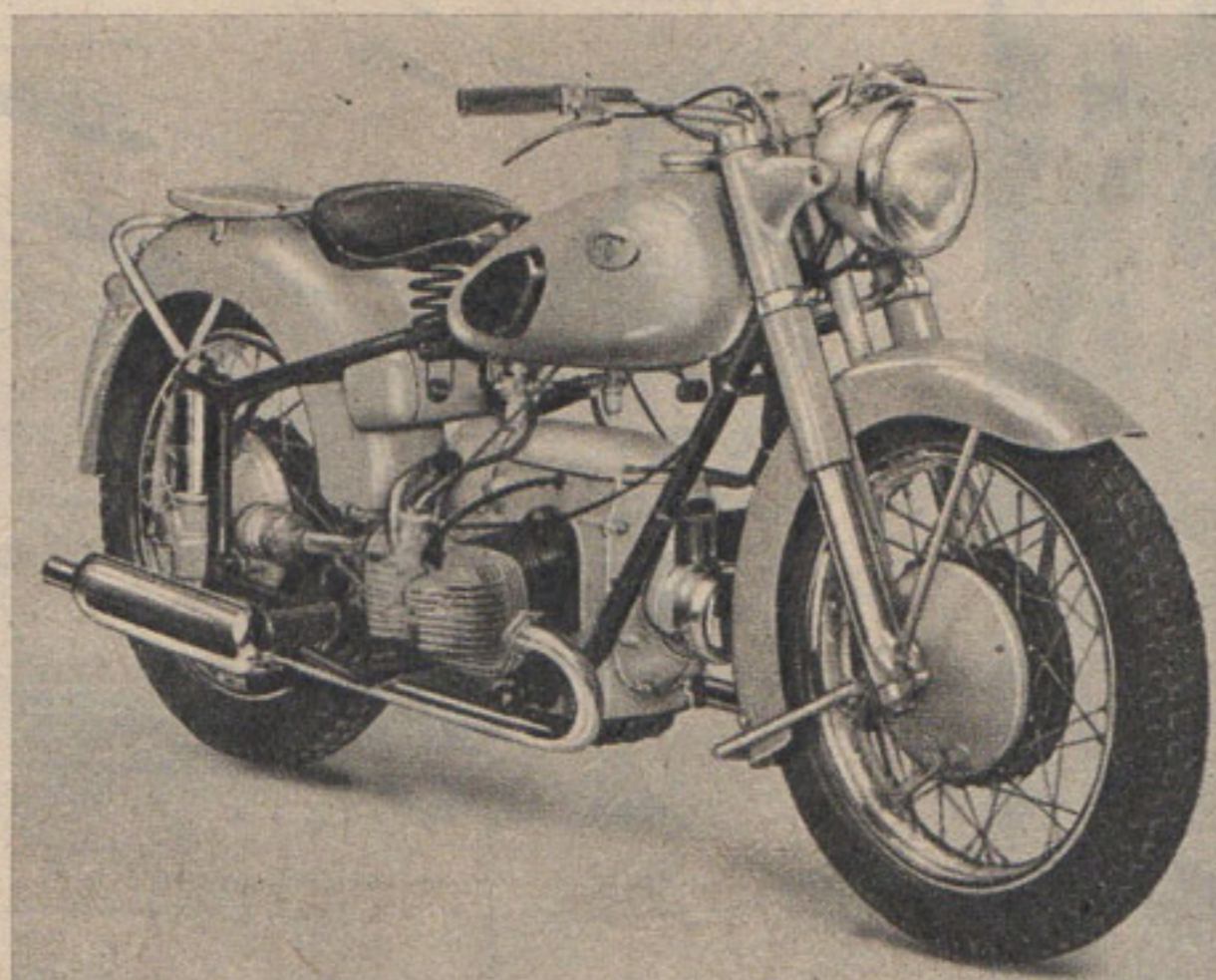
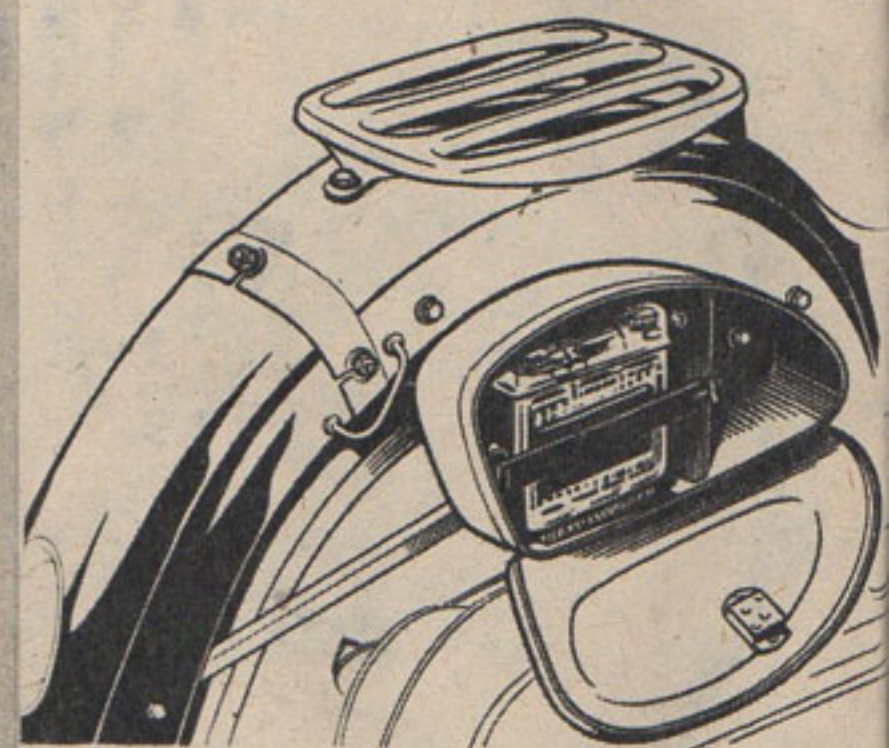


Schéma de graissage du bloc 350 et 500 cmc. Konsul.



La nouvelle K.S. 601. Noter l'amortisseur hydraulique entre les haubans de fourche et les freins impressionnants (230%).



Nouvel emplacement de la batterie sur la 250 cmc. N. S. U.

et débouche parallèlement au boîtier d'allumage, situé à gauche.

Cette transformation a nécessité une modification des carters qui ont été redessinés.

Une suspension AR. Jurish est montée à la demande. La selle a reçu une nouvelle fixation plus rigide et supprimant le jeu latéral dû à l'usure et aux trépidations.

Cette machine, très sobre, grâce à un balayage du cylindre très étudié, possède un excellent rendement joint à une grande souplesse due à une courbe de puissance très étalée donnant des CV. à tous les régimes.

Détails techniques :

Bloc-moteur 2 temps, de 198 cmc. de cylindrée, course-alésage 70x60 mm. Taux de compression 6 à 1. Puissance 7 CV. 5 à 4.000 t.m., max. 4.300 t.m. Carburateur Bing 2/22/13 avec filtre à air. Allumage par dynamo-batterie Norris 6 CV./45/60 W. Transmission primaire par chaîne. Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile. Boîte 4 vitesses avec sélecteur.

Rapports de démultiplications : Pignon moteur-boîte 2,18 à 1. Rapports de boîte : 1^{re} 3,14 à 1; 2^e 1,964 à 1; 3^e 1,258 à 1; 4^e 1 à 1. Pignon sortie de boîte-roue AR. 2,688 à 1.

Démultiplication totale pignon moteur, roue AR. : en 1^{re} 18,5 à 1; 2^e 11,56 à 1; 3^e 7,4 à 1; 4^e 5,9 à 1. Roue AR. à broche, pneus de 3,25x19. Réservoir 12 l. Consommation 2 l. 6 aux 100 km. Poids 114 kg. Vitesse max. 90 km.-h.

La KS. 601.

Le deuxième modèle construit par Zündapp est la K.S. 601, version améliorée de la K.S. 600.

Une suspension AV. et AR. télescopique, avec amortisseurs hydrauliques, assure une excellente tenue de route. Le réservoir et les garde-boue ont été redessinés, et des moyeux-freins de 230 mm. achèvent de donner à cette machine une ligne séduisante et très sport.

Convenant particulièrement au sidecar, elle remporta cette saison de multiples succès dans les épreuves d'endurance d'outre-Rhin, et même aux 6 Jours internationaux.

Le moteur est un flat-twin de 587 cmc. de cylindrée, alésage 67,6 mm., course 75 mm., développant 28 CV. à 4.700 t.m., avec un régime maximum de 5.500 t.m. Rapport volumétrique 6,4 ou 6,7 à 1.

Les deux carburateurs Bing du type 1/25/1 à gauche et 1/25/2 à droite sont reliés par deux tubulures au filtre à air

de grande dimension situé à l'arrière du capot moteur. Allumage par dynamo-batterie. Silencieux d'un nouveau modèle très efficace. Arbre de transmission fonctionnant sous carter.

Détails techniques :

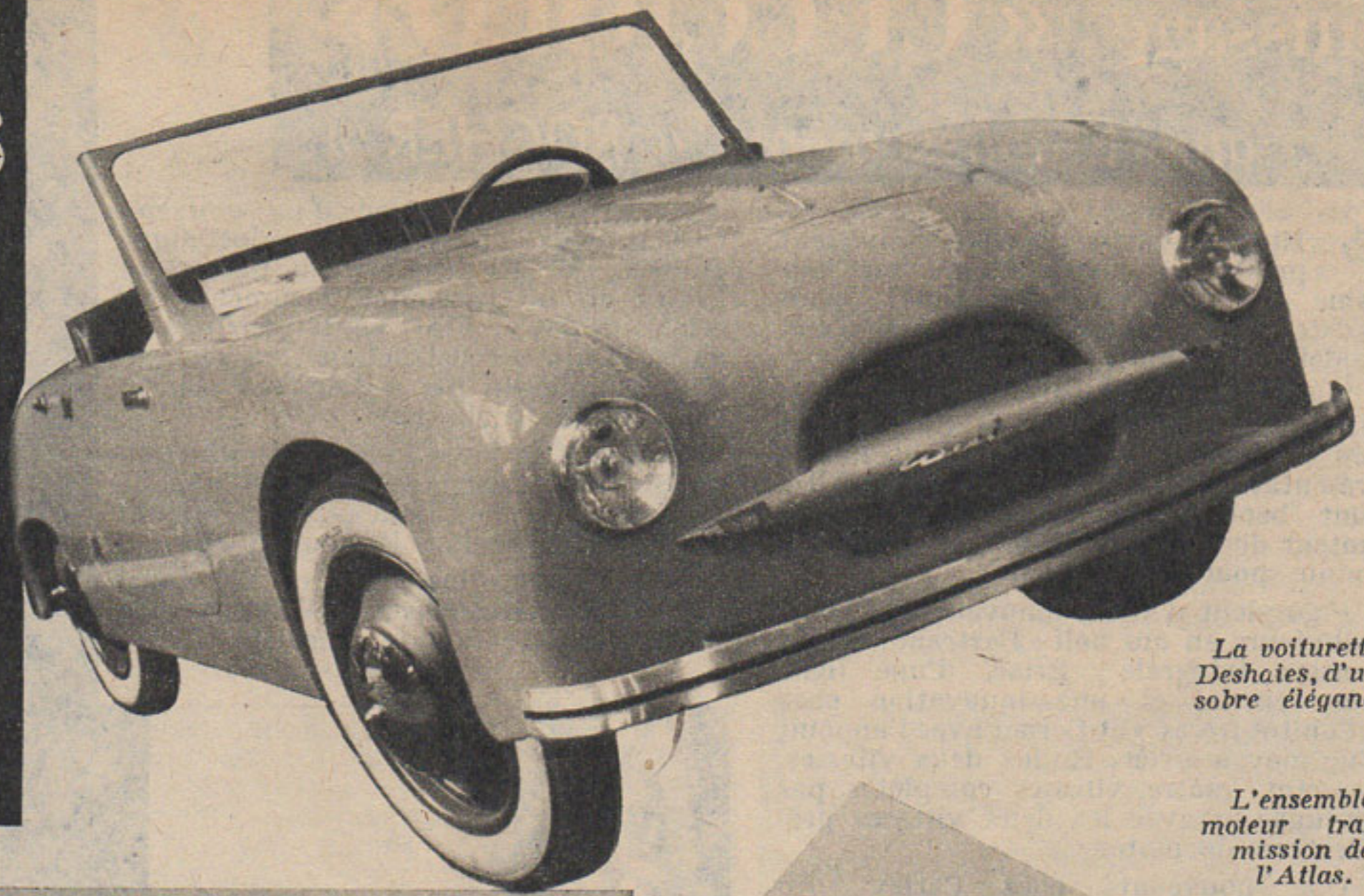
Bloc-moteur 4 temps à soupapes en tête, commandées par culbuteurs. Cylindrée 597 cmc. (75x67,6) 2 Puissance 28 CV. à 4.700 t.m. Régime max. 5.500 t.m. (135 km.-h.). Graissage par circulation et pompe à engrenages. Embrayage à disques dans l'huile. Boîte 4 vitesses avec sélecteur, pignons entraînés par chaînes. Rapports de boîte : 1^{re} 3 à 1; 2^e 1,8 à 1; 3^e 1,14 à 1; 4^e 0,88 à 1. Rapports boîte-roue AR. : solo 5,375 à 1; side 6,14 à 1. Pneus 3,50x19 (solo); 4x19 à l'arrière pour le side. Réservoir de 21 l. Poids à vide 224 kg. Vitesse max. 135 km.-h. (solo), 110 km.-h. (side). Consommation 4 l. 5 aux 100 km. (solo) à la vitesse de 95 km.-h.; 5 l. 5 aux 100 km. (side) à la vitesse de 70 km.-h. Consommation huile 0 l. 1 aux 100 km.

Le vilebrequin est monté sur 3 roulements, 2 à rouleaux et 1 à billes, et les bielles sur roulement à aiguilles. L'ensemble du moteur est excessivement net, tous les organes auxiliaires étant enclos dans un carter caréné.

Les Cyclocars

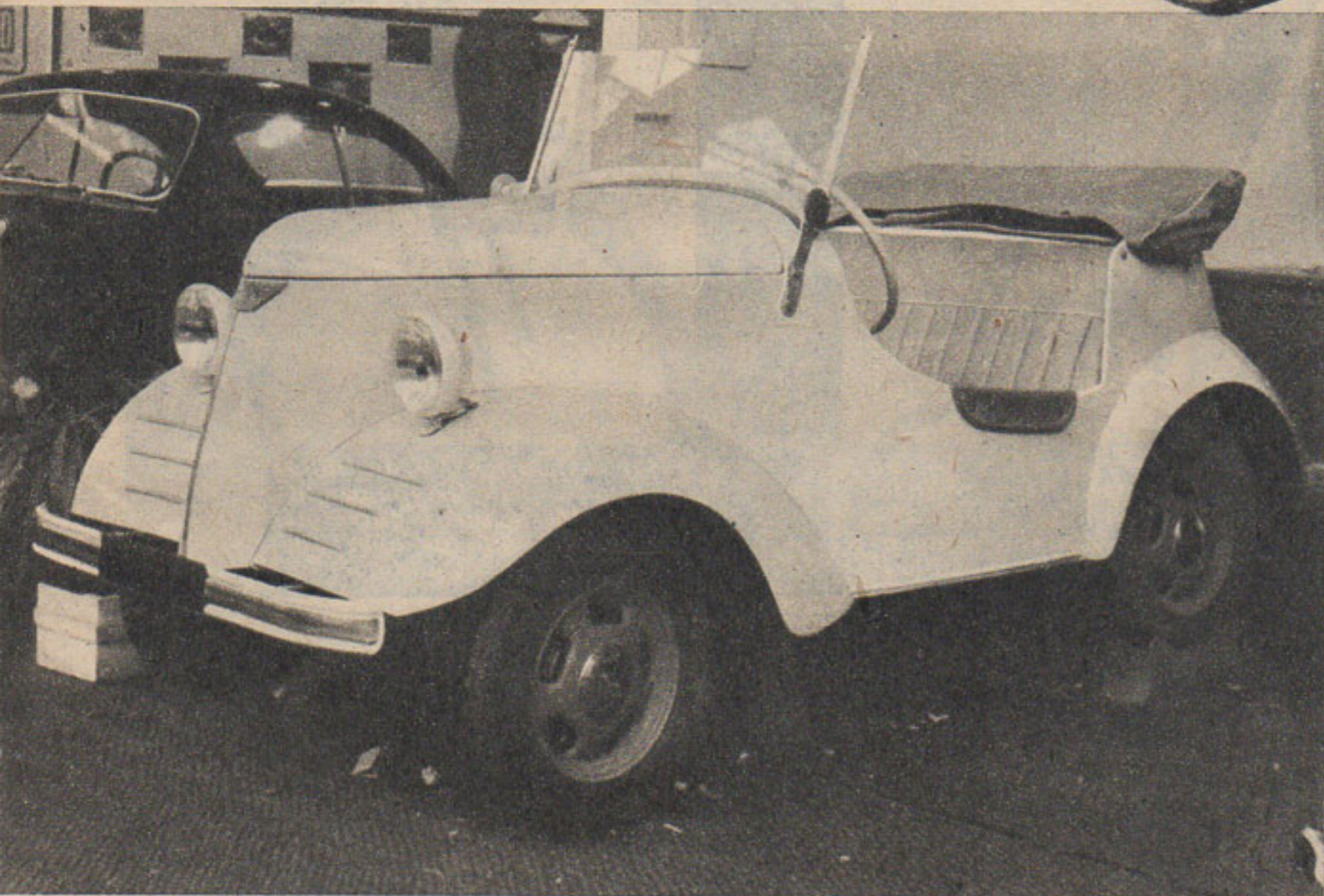
au

Salon

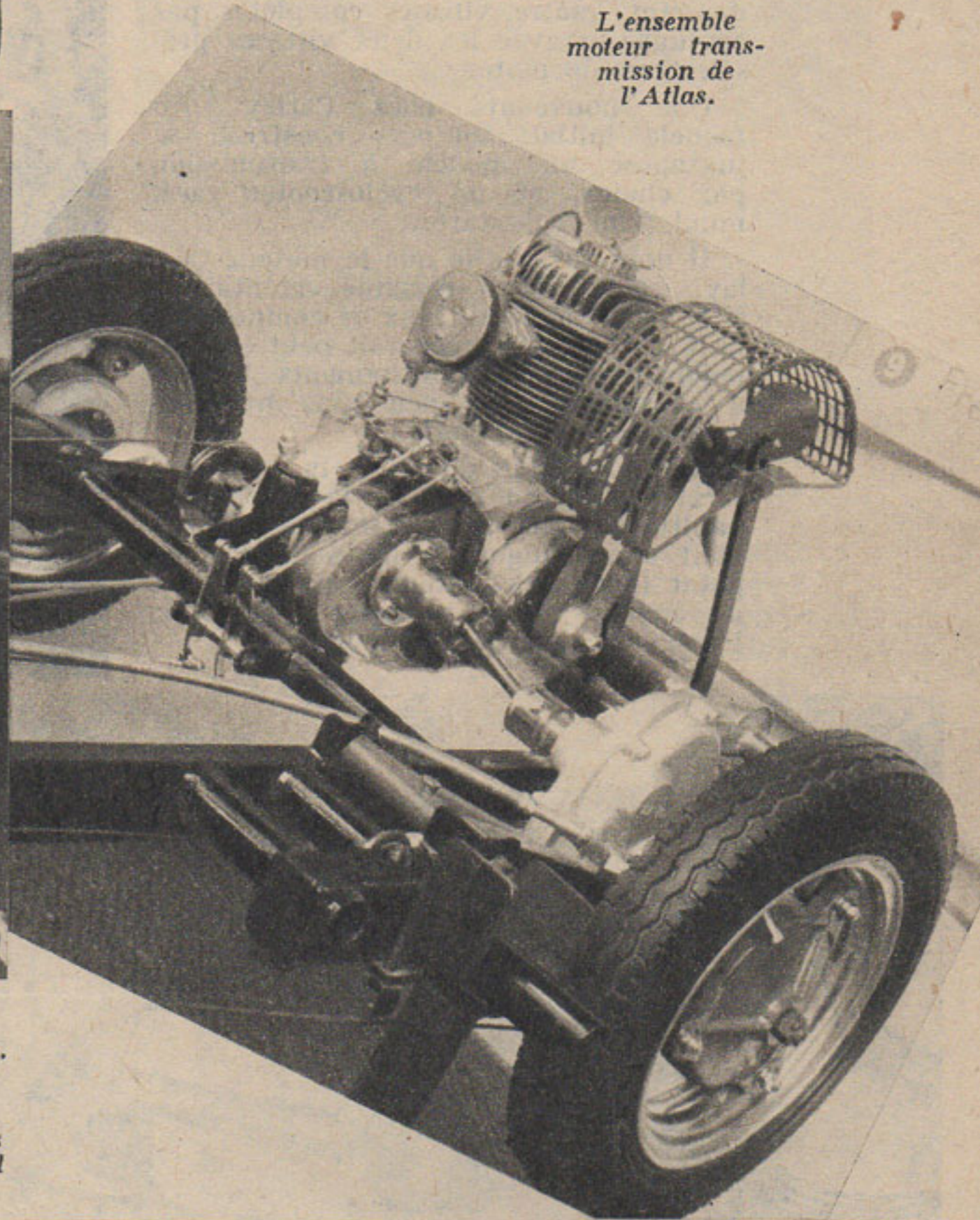


La voiturette Deshaies, d'une sobre élégance.

L'ensemble moteur transmission de l'Atlas.



Autre modèle déjà commercialisé, la Rovin.



La Rolux commercialisée, depuis quelques années. Moteur Ydral 125 cmc. A.R.

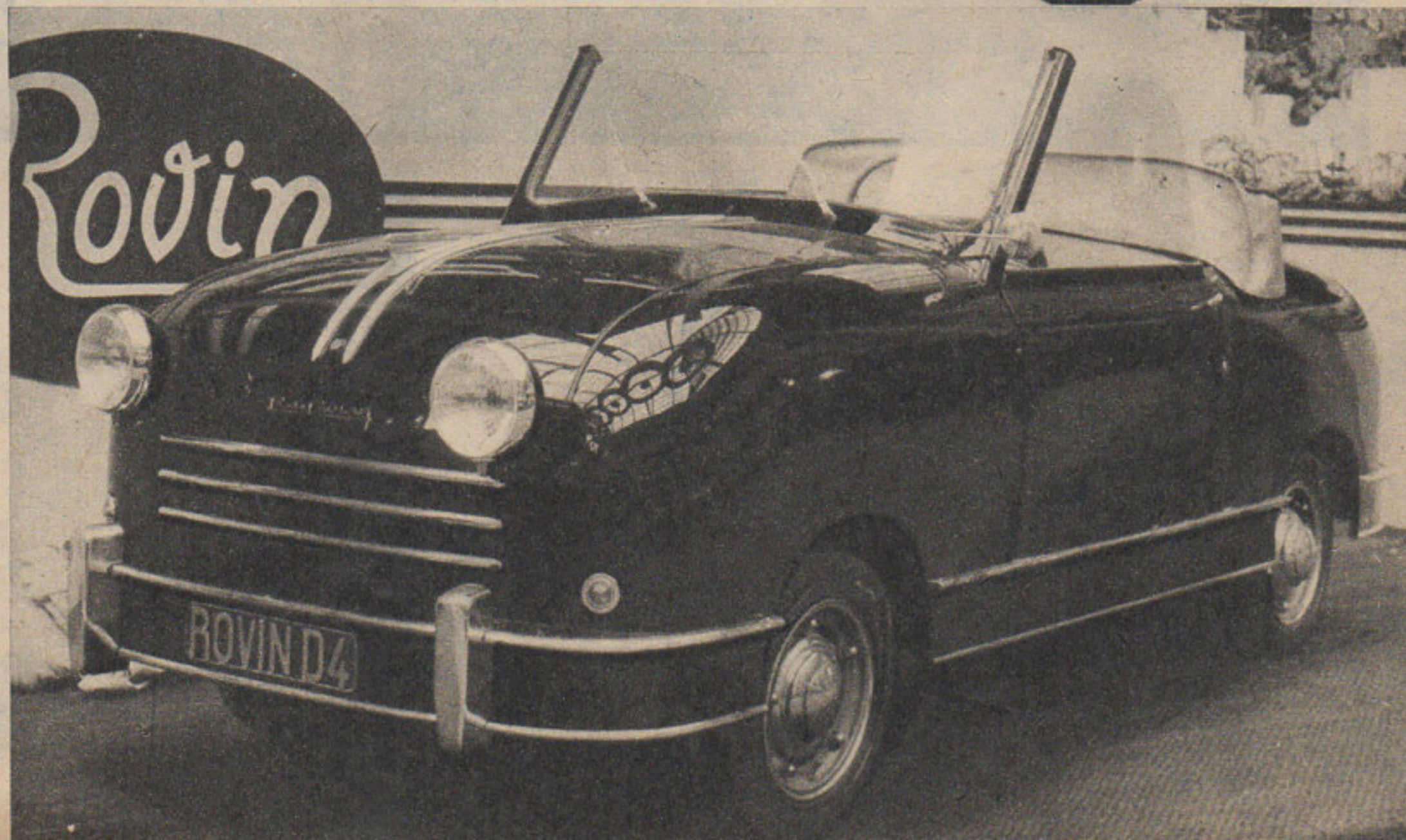
Sauf le Vélocar exposé à la Porte-de-Versailles, tous les autres véhicules de petites cylindrées figuraient au Grand-Palais, à l'insu sans doute du bien des amateurs, et c'est dommage pour eux parce que la participation des petits cubes fut, cette année, en nette progression sur les années précédentes.

Entre le Rolux 125 cmc. et le de Rovin 450 cmc., une gamme assez étendue de voiturettes semble surgir.

Est-ce l'indice du renouveau du cyclocar ! Souhaitons-le ; nous avons eu jusqu'à présent tant de déceptions successives nous avons accueilli tant de prototypes avec l'espoir d'un aboutissement commercial, que, tout en souhaitant ce nouvel essor du cyclocar, nous n'osons crier d'avance victoire.

Certains de ces petits véhicules sont équipés de nos moteurs de motos 125 ou 175 cmc. Zürcher, Lardy, A.M.C. etc... ; d'autres ont leur moteur propre ; on remarque parmi eux un intéressant 2 cylindres à 2 temps.

Formons le vœu que les constructeurs triomphent de toutes les difficultés d'une telle entreprise et passons en revue leurs principales productions que nous reprendrons individuellement par la suite.



Vernissage « CUCCIULO »

aux Établissements « ROCHER »

EN ce vendredi 12 du mois, les Etablissements Rocher conviaient presse et constructeurs en leur usine du boulevard Peyronnet, pour assister à la présentation des nouveaux modèles Cucciolo et Carley.

Sur un stand étaient réunies les différentes marques utilisant le Cucciolo, et l'on ne pouvait qu'admirer la brillante présentation des différents modèles, liée pour beaucoup à l'esthétique de ce moteur dont brio et endurance sont trop connus pour être rappelés.

Figuraient A.G.F., innovant un cache-culbuteurs en alu poli ; Bertrand, à suspension intégrale ; Eriac, d'une ligne très réussie, et une innovation chez « Cointot frères » et Bernet avec l'appoint d'un moyeu arrière Rollex deux vitesses, donnant quatre vitesses complètes par conjugaison avec les deux vitesses pré-sélectives du moteur.

Une nouveauté chez Carley. Au modèle initial, toujours construit, se juxtapose un modèle à transmission par chaîne, et un cycloscooter racé, muni d'un kick-starter.

Il nous fut confié que le moteur Carley, quelque peu remanié, montait à 9.000 tours avec un taux de compression de 8 à 1, ce qui amènerait peut-être les techniciens des Etablissements Rocher à considérer d'un peu plus près les records de la catégorie...

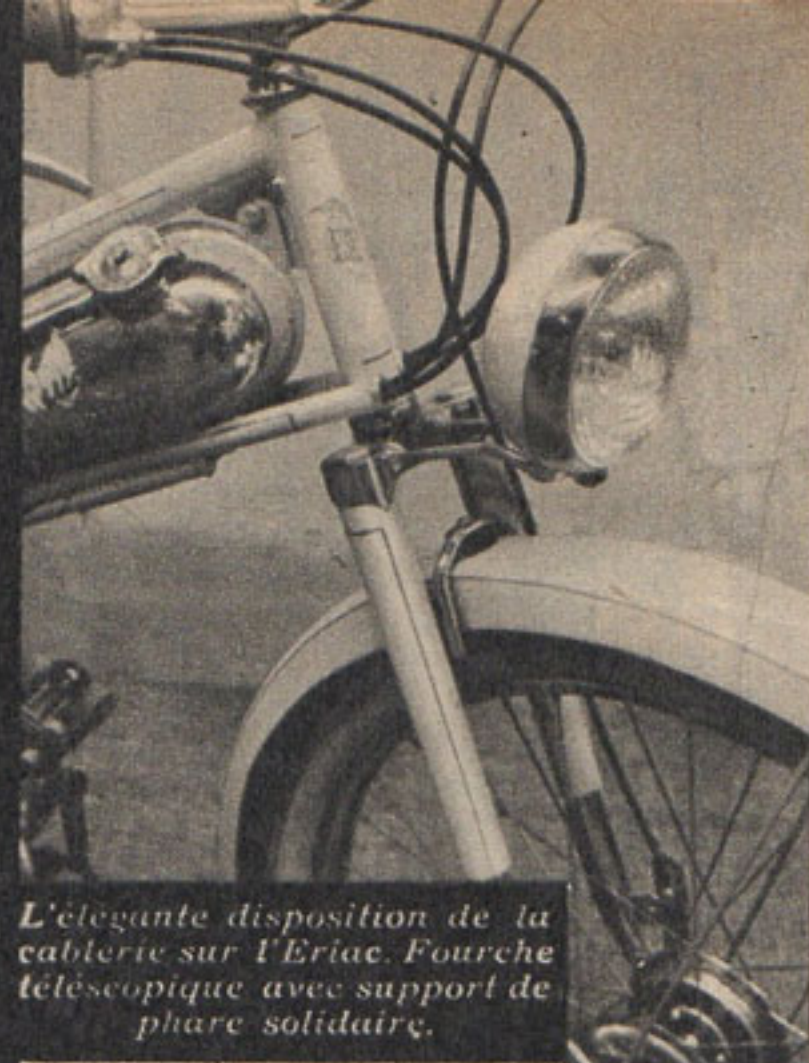
Après un coup d'œil sur la « station-service » où, en plus de la machinerie habituelle, figurait un banc d'essai donnant bonne augure quant à la mise au point finale des moteurs en réparation, un apéritif réunit personnel, directeur, journalistes et constructeurs.

Après la présentation d'un nouveau moyeu deux vitesses, d'une technique poussée, M. Rocher prit la parole, et brossa en un raccourci documenté les efforts de ses établissements pour mettre au service des constructeurs, en général, et du public en particulier, des réalisations de haute classe.

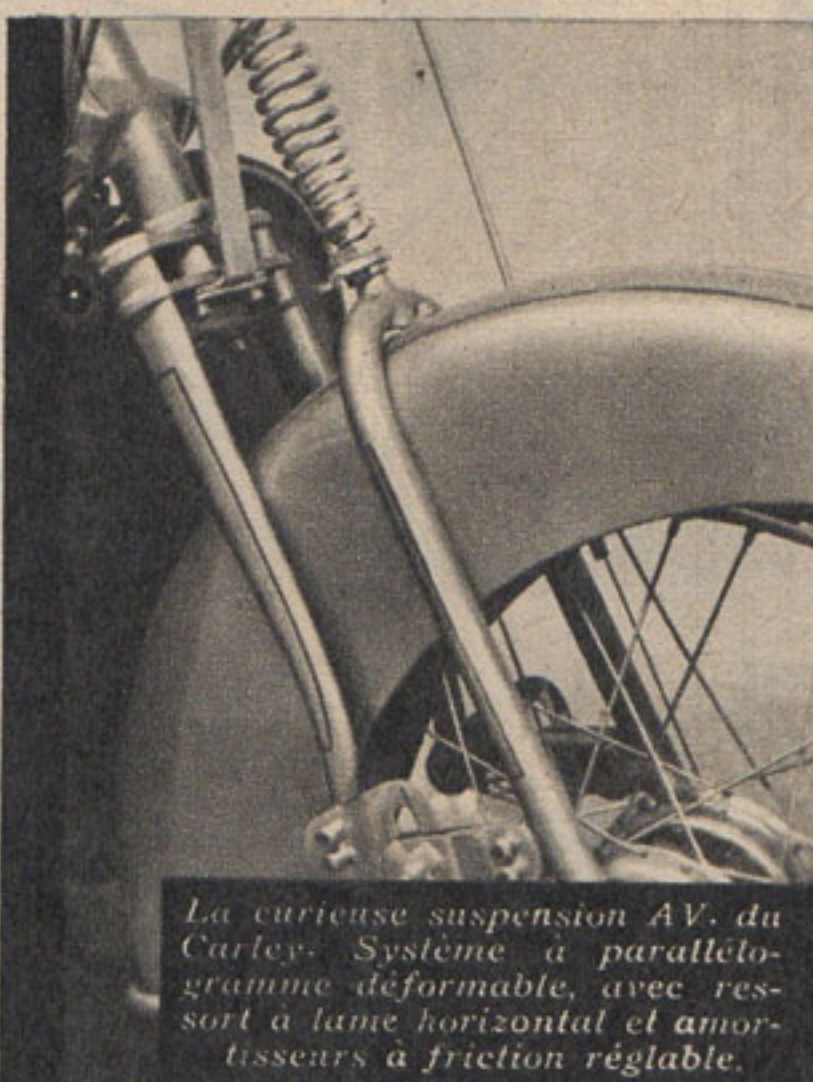
Retenons au passage que la production des moteurs Cucciolo, à l'heure actuelle de 1.200 par mois, sera progressivement amenée à 2.000 dans les mois à venir.

Et le « toast » final rallia, en une même sympathie convaincue, constructeurs et utilisateurs du moteur Cucciolo.

R. C.



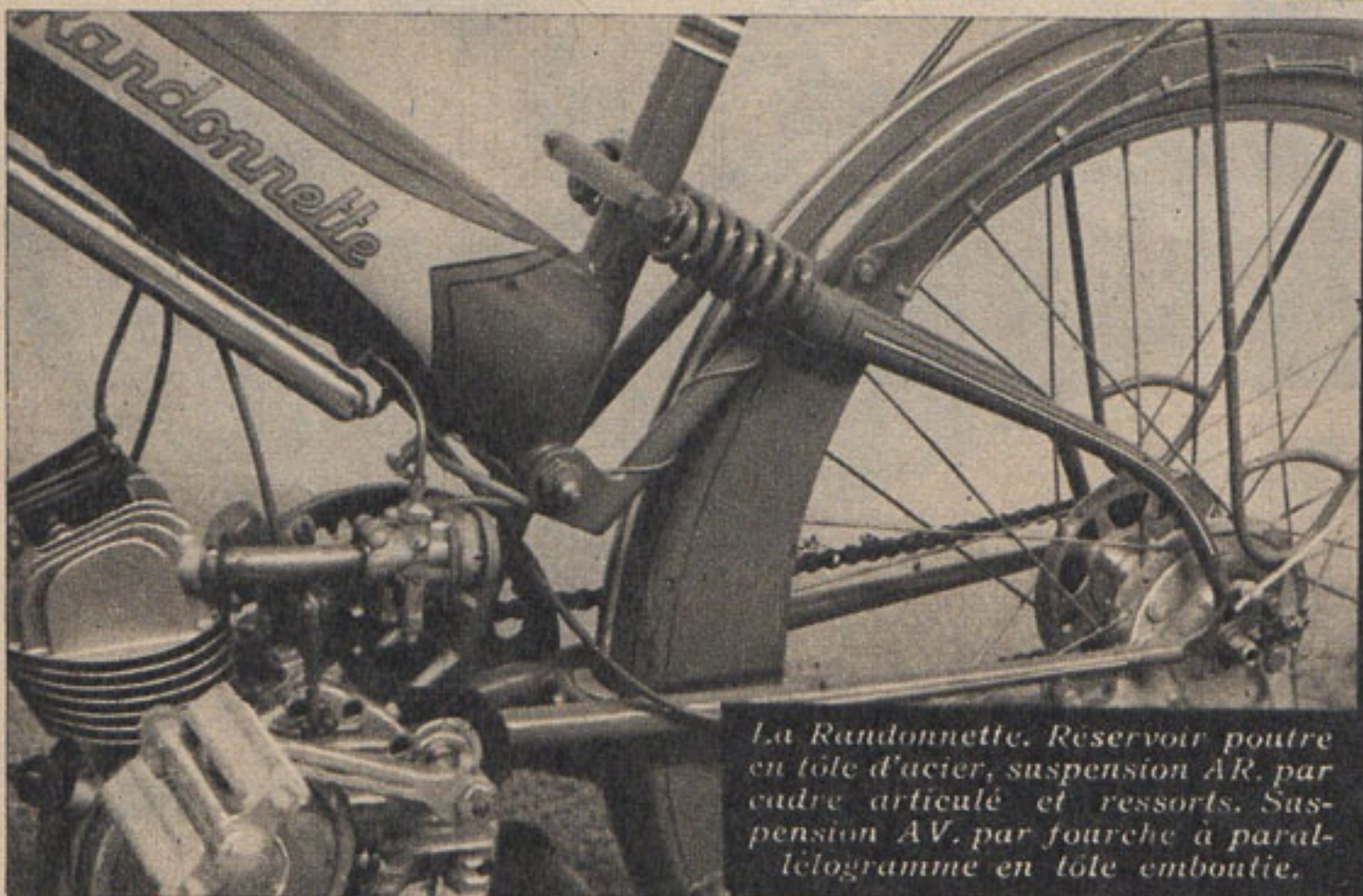
L'élégante disposition de la cablerie sur l'Eriac. Fourche télescopique avec support de phare solide.



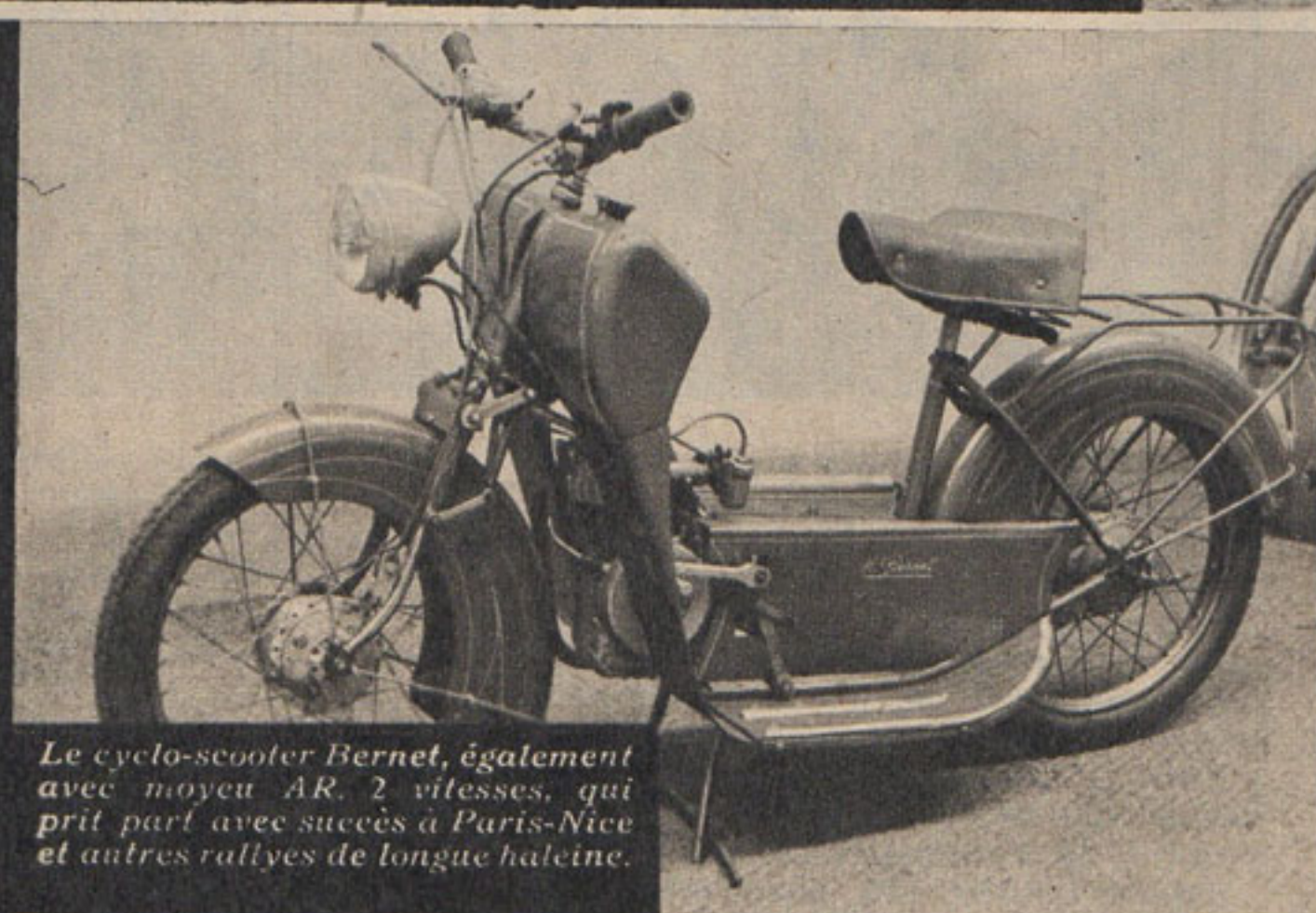
La curieuse suspension AV. du Carley. Système à parallélogramme déformable, avec ressort à lame horizontale et amortisseurs à friction réglable.



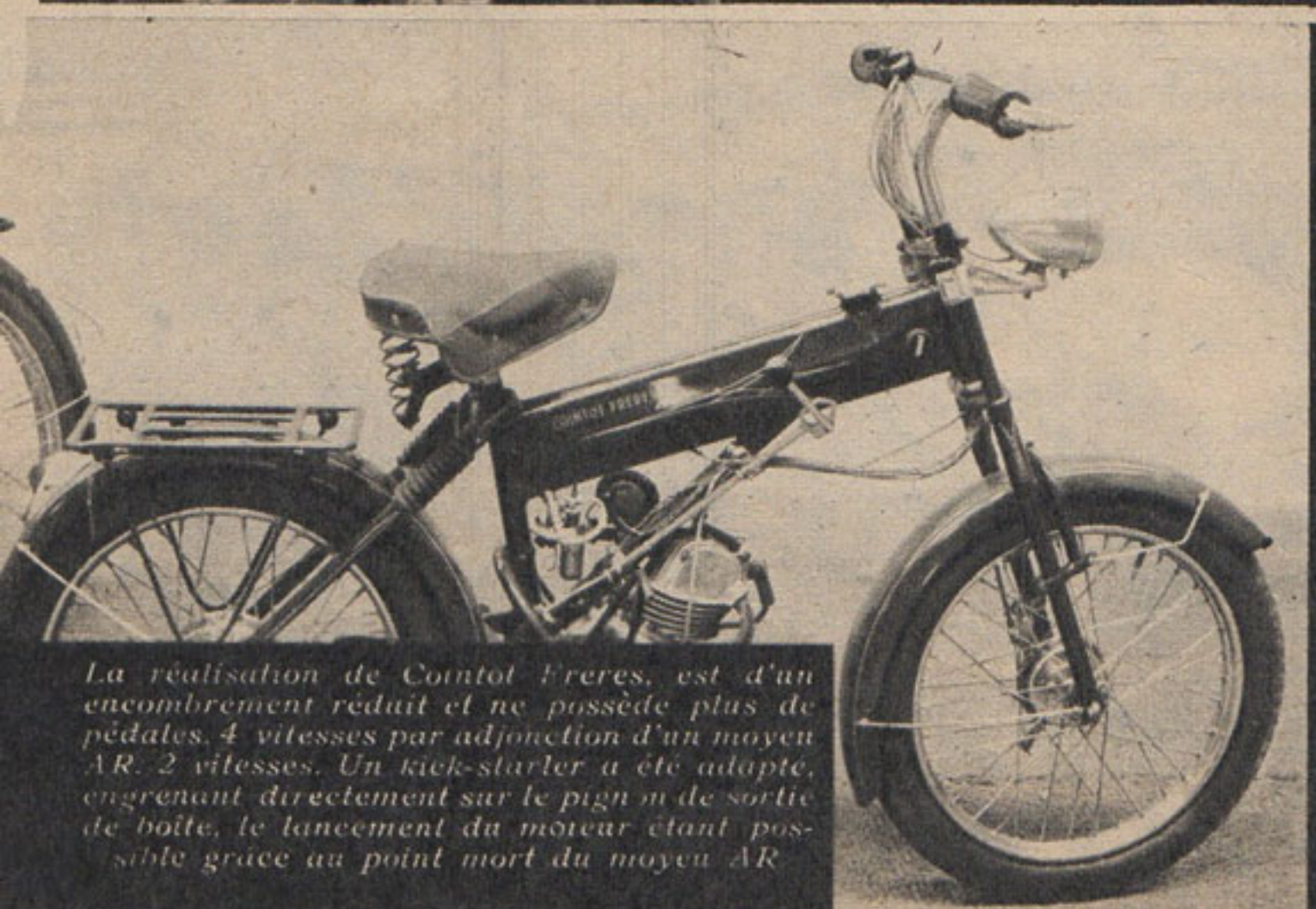
La suspension AV. du Baby-moto rappelle le type pendulaire en honneur autrefois, mais se conjugue avec une roue tirée à balancier.



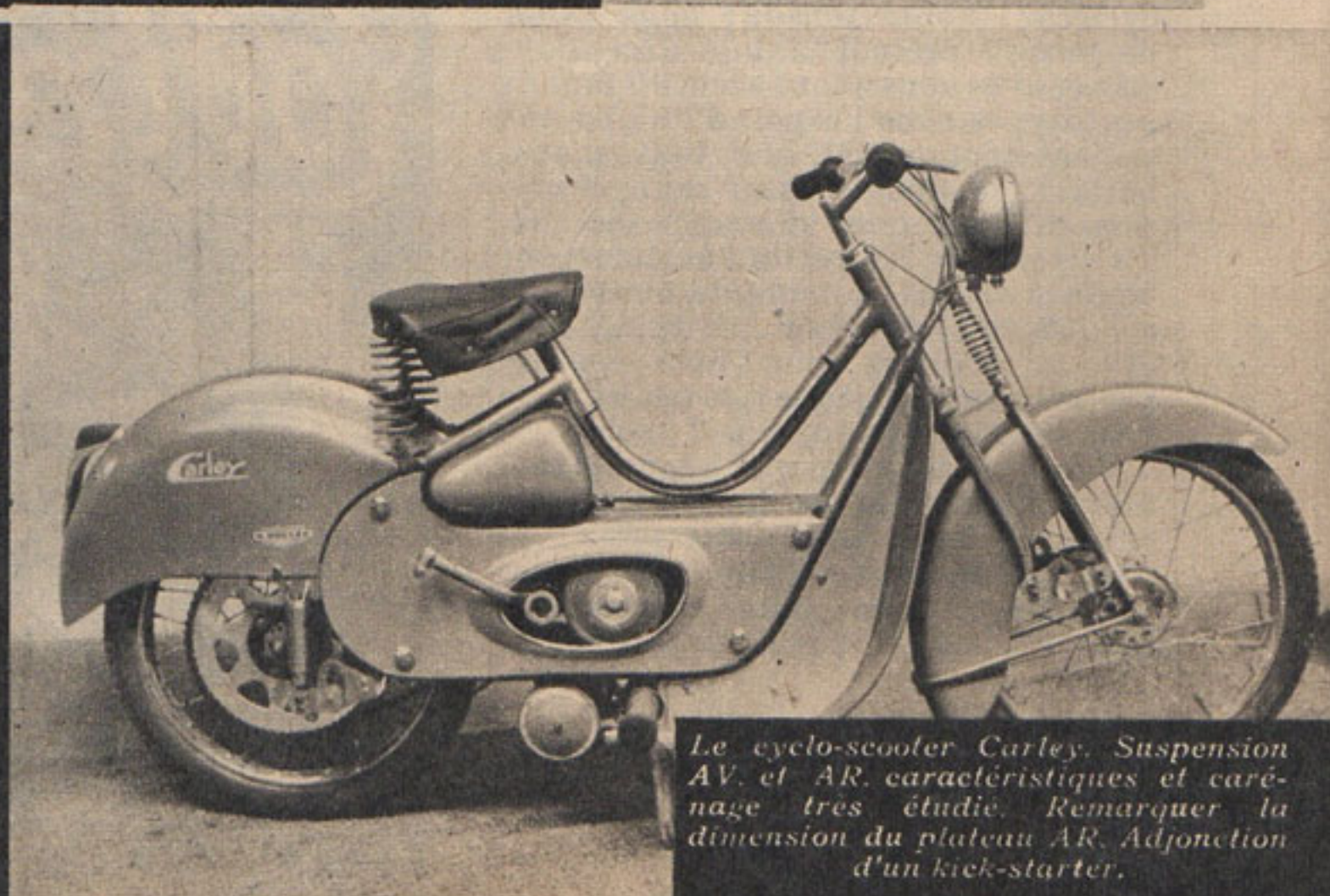
La Randonnette. Réservoir poutre en tôle d'acier, suspension AR. par cadre articulé et ressorts. Suspension AV. par fourche à parallélogramme en tôle emboutie.



Le cyclo-scooter Bernet, également avec moyeu AR. 2 vitesses, qui prit part avec succès à Paris-Nice et autres rallyes de longue haleine.



La réalisation de Cointot Frères, est d'un encombrement réduit et ne possède plus de pédales. 4 vitesses par adjonction d'un moyeu AR. 2 vitesses. Un kick-starter a été adapté, engrenant directement sur le pignon de sortie de boîte, le lancement du moteur étant possible grâce au point mort du moyeu AR.



Le cyclo-scooter Carley. Suspension AV. et AR. caractéristiques et carénage très étudié. Remarquer la dimension du plateau AR. Adjonction d'un kick-starter.

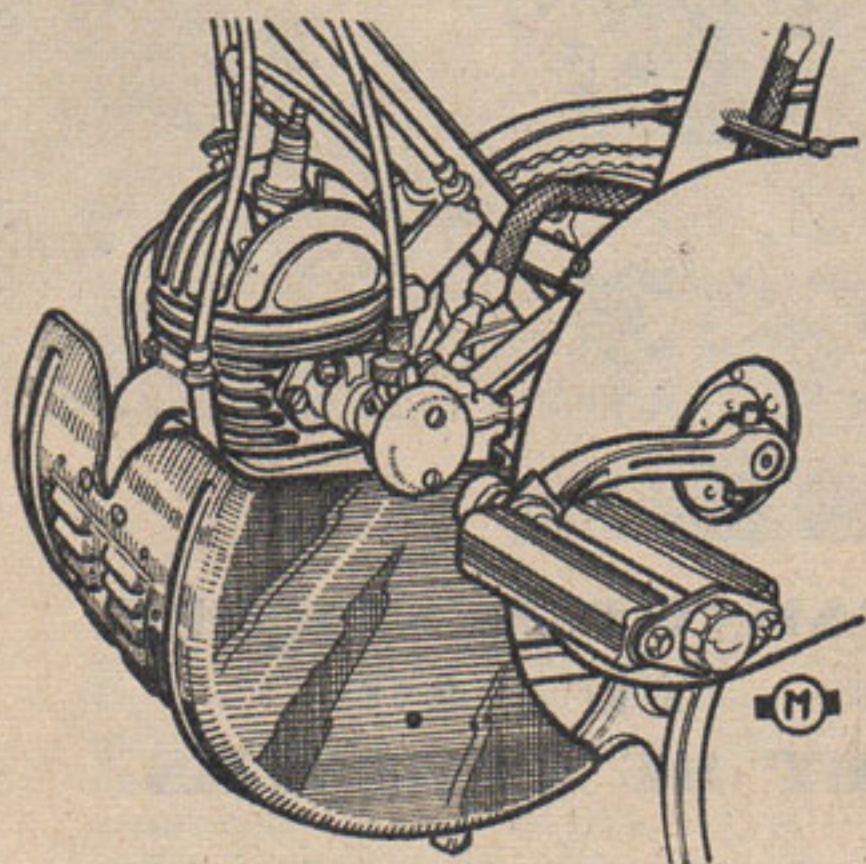
LE CYCLOMOTEUR F. DURIF "52"

Ce cyclomoteur se caractérise au premier abord par une indéniable simplicité, ce qui devrait être, on l'avouera, l'apanage de tout véhicule populaire et à grande diffusion.

Le cadre ne diffère de celui d'un cycle ordinaire que par le renforcement des points névralgiques; frein à tambour à l'arrière, à tasseaux à l'avant.

Le moteur est un Vimer, de 45 cmc., situé dans l'axe du cadre et en avant du pédalier, assurant un centre de gravité très bas nécessaire à une bonne stabilité.

Le moteur attaque directement le pédalier, par une roue libre à cliquet, la transmission finale étant assurée par chaîne avec tendeur.



Ce système élimine une chaîne.

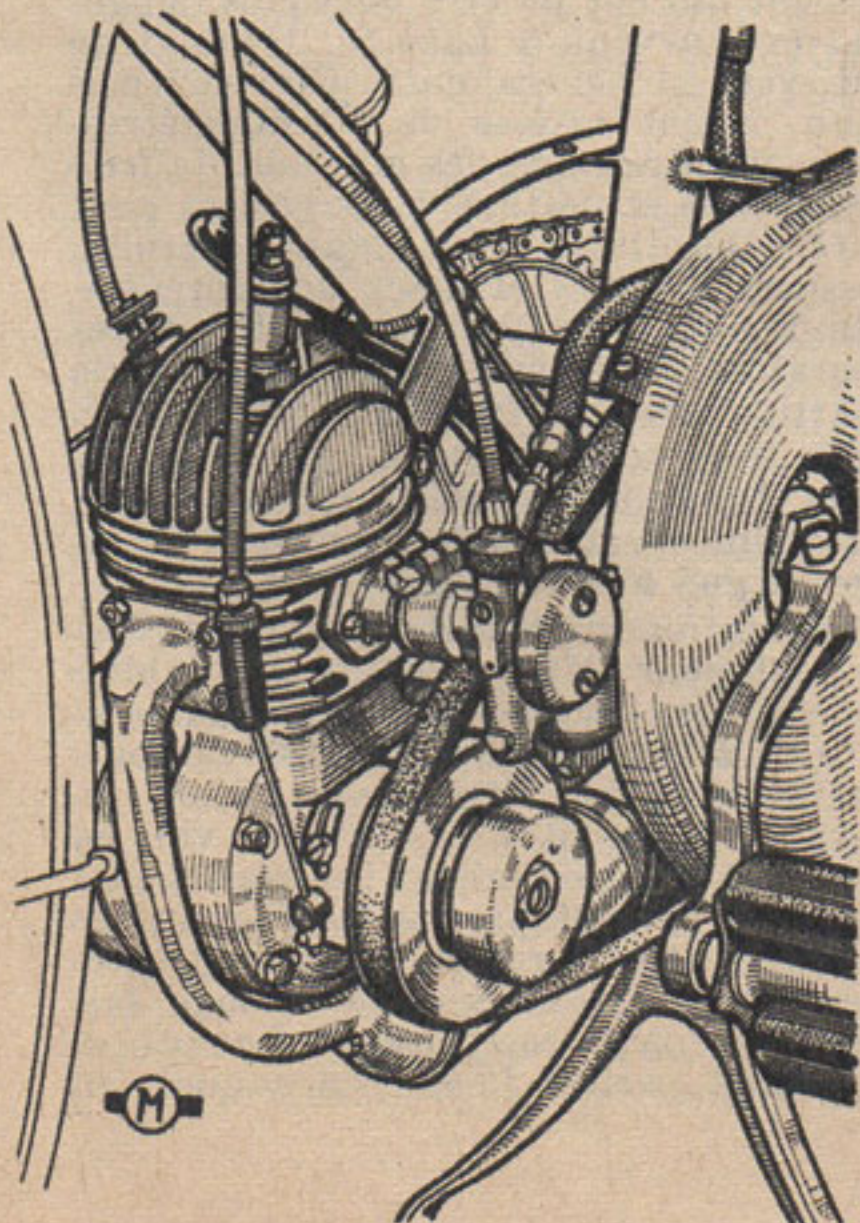
L'allumage est assuré par volant magnétique, alimentant également l'éclairage.

Roues avec rayons renforcés et moyeux sur axes spéciaux et trempés.

Le réservoir est situé sous la selle, avec bouchons servant de jauge d'huile.

Guidon semi-relevé, avec poignée tournante et 2 poignées de freins. Pneus 600 Ballon.

En résumé, et pour autant que l'on puisse en juger de prime abord, une réalisation bien dans la technique cyclomoteur d'une robustesse et d'une simplicité à la portée de bon nombre d'utilisateurs.



Le moteur auxiliaire "LAVALETTE-MONOBLOC"

Nous sommes une fois de plus en présence d'un 50 cm³ deux temps, se différenciant cependant de la technique traditionnelle par des solutions ingénieuses, le tout marqué de la précision bien connue des Etablissements Lavalette, qui fabriquent entre autres, les fameuses pompes d'injection pour Diesel.

D'une présentation très homogène, ce moteur se remarque tout de suite par le volume extrêmement réduit du carter, solution obtenue par le montage en porte à faux de la bielle, le vilebrequin se trouvant enclos dans la boîte de vitesses, et de ce fait, n'étant plus tributaire du mélange huile-essence pour sa lubrification.

La boîte est à trois vitesses présélectives, la troisième étant surmultipliée. Le passage des vitesses après sélection, est tributaire du régime moteur par l'intermédiaire de ressorts tarés enclos dans la boîte.

L'embrayage est extérieur au bloc, et d'un accès on ne peut plus facile. Allumage par volant magnétique.

Caractéristiques

Cylindrée	49 cm ³
Alésage.....	40 mm.
Course	39 mm.
Puissance	1 CV 1/4
Régime maxi.....	6.000 t.
Consommation : 1 l. 75 (à 4.000 t.).....	1 l. 75
Vitesses normales : 1 ^o	27 km/h.
(à 4.000 t.) : 2 ^o	38 km/h.
Vitesse surmultipliée : 3 ^o ..	47 km/h.
(à 4.000 t.).	
Possibilité de franchissement	27 %

Ce moteur peut équiper cyclomoteur, tandem, scooter et motorette.

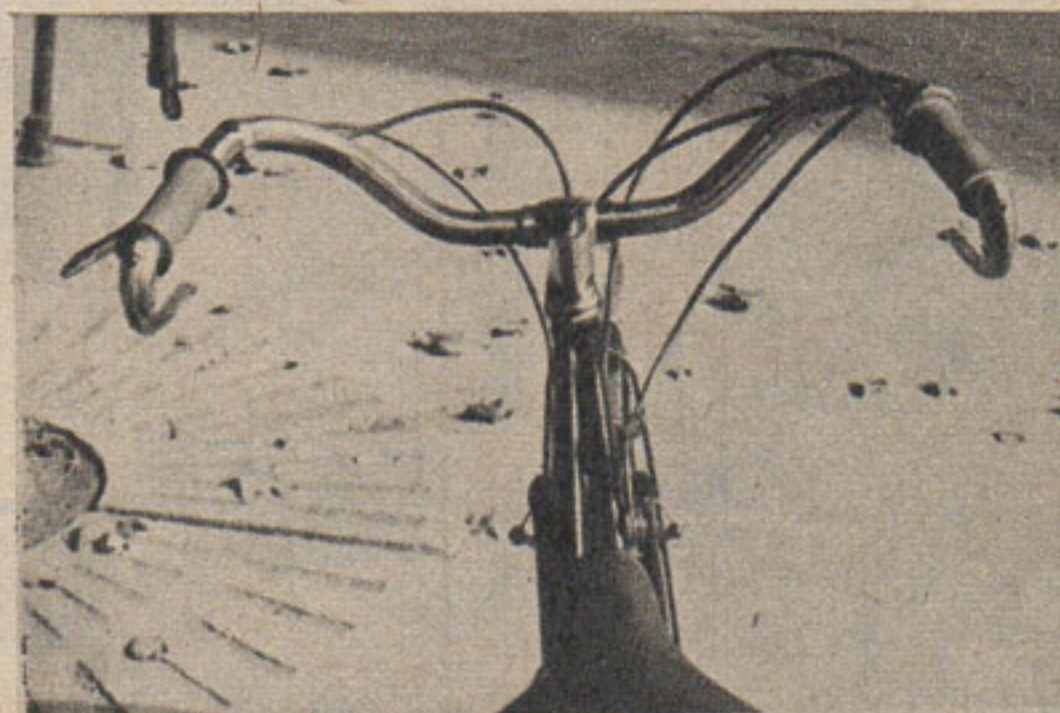
Et nul doute qu'avec cette réalisation, les Etablissements Lavalette n'aient pris une option sérieuse dans le domaine particulièrement prolifique du moteur auxiliaire.

R.C.

UN CYCLOMOTEUR BIEN HAUBANÉ

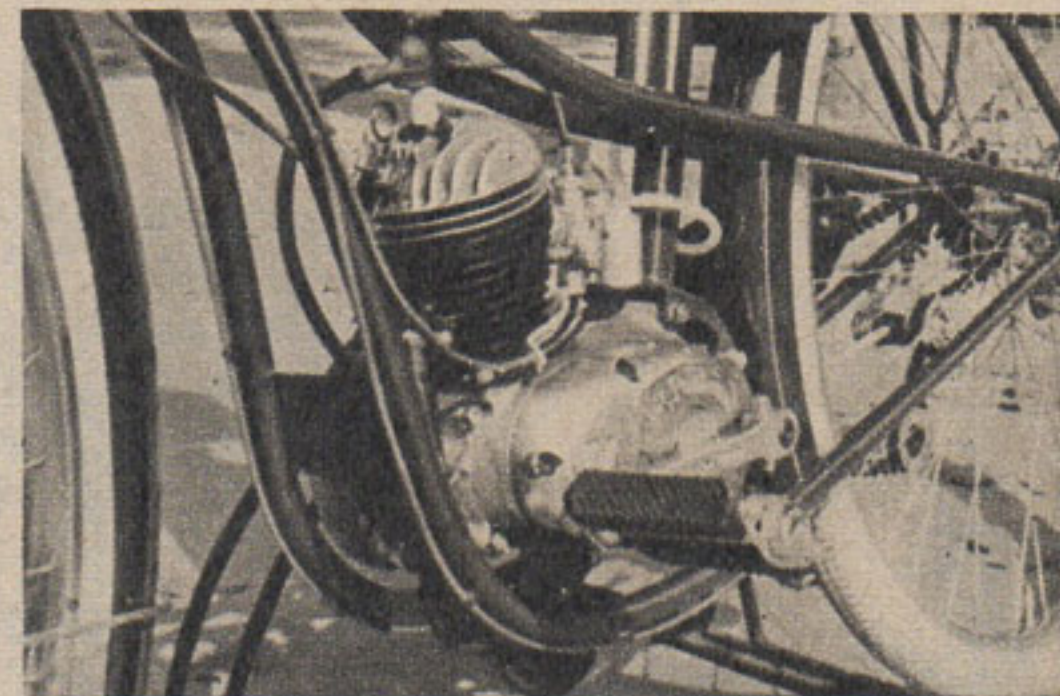
On ne l'a pas vu au Salon et c'est regrettable car ce cyclomoteur, le « Starlette » de chez Prestar, tout en étant d'un aspect général normal, a été conçu avec le souci de réaliser un cadre extrêmement robuste.

Le cadre du Prestar, du type mixte est ce qu'on pourrait appeler un double « double-berceau ». Les deux éléments inférieurs donnent au moteur cyclobloc Le Poulain une large assise, les deux haubans supérieurs, surmontant le bloc, assurant la rigidité latérale.



L'ensemble est agréable à l'œil et donne une impression d'équilibre sans lourdeur.

L'équipement « cycle » comprend des roues de 650 à jantes chromées et pneus demi-ballon, une selle confortable et un guidon souple Souplex. Les freins sont à l'avant un cantilever et à l'arrière un frein à tambour dans le moyeu.



Le réservoir contient trois litres.

Le moteur Le Poulain est bien connu désormais ; rappelons une nouvelle fois qu'il entraîne la roue arrière par chaîne unique (celle du pédalier) et, utilisant ainsi le dérailleur, est doté de ce fait et suivant le cas, de deux ou trois vitesses.

LE SCOOTER PUCH



Le dernier né de la famille Puch. Les roues sont de dimensions supérieures aux normes courantes pour les scooters. Moteur refroidi par turbine, transmission par chaîne, changement de vitesse au guidon.

M. Humblot, importateur pour la France, essaye le nouveau scooter en compagnie de son épouse, au cours d'une visite à l'usine de Graz.

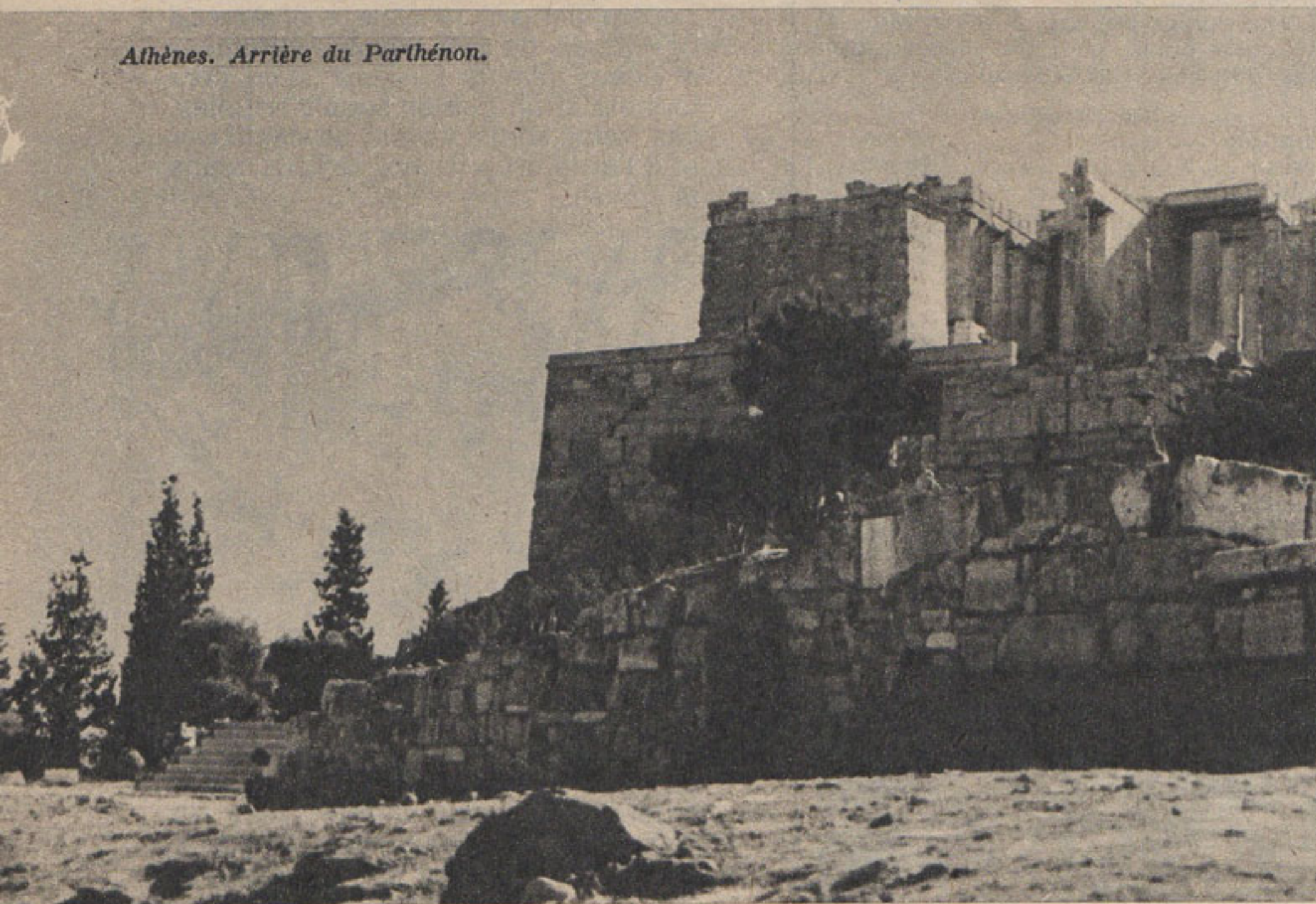
Ruines de Delphes.

DU MONT PARNASSE



Côte Adriatique près de Trieste.

Athènes. Arrière du Parthénon.



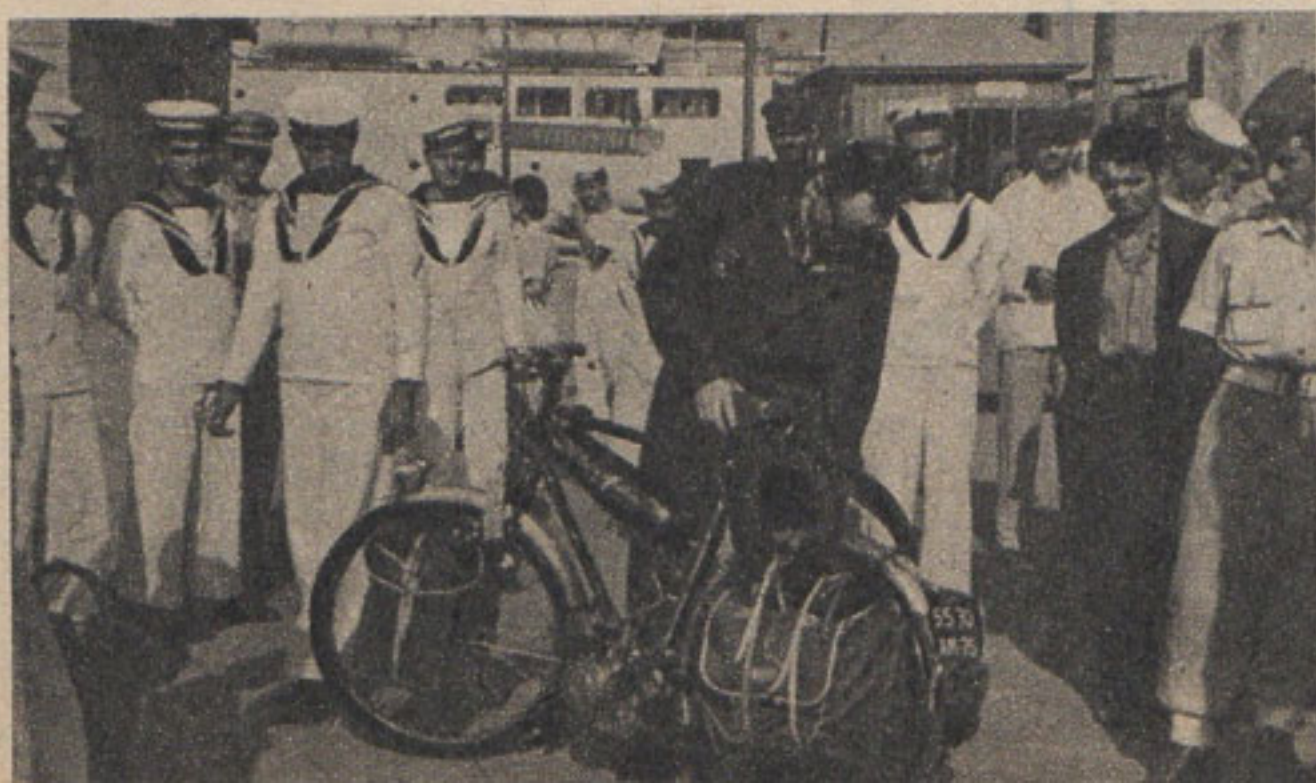
CARACTÉRISTIQUES DU RAID ET DU PARCOURS

La Grèce — d'après l'équipe des « 3 Mousquetaires », d'après l'inscription portée sur leurs machines — est un immense col qui ne fait que monter et descendre par d'innombrables lacets. Les pourcentages sont parfois très forts. Le sol souvent difficile. L'étape Athènes-Delphes (liaison de Montparnasse-Mont Parnasso) fut terrible. Sol tourmenté à l'extrême, ayant des poteaux indicateurs en grec dont nous ne retrouvions les termes sur les cartes en notre possession. D'autre part, croisements sans indications. Nous marchions souvent suivant notre inspiration. En bien des endroits des ponts de bois au sol mouvant ou pas de pont du tout comme après Salonique.

A 40 kilomètres avant cette ville un accident qui eut pu être bien plus dangereux est survenu à Lacoste. Roulant de nuit, vers 21 heures, entre Giva et Khalikidon, à une vitesse de 50 kilomètres-heure, il entra dans des chevaux de frise non éclairés et destinés à couvrir un pont sauté. Résultat : roue avant détruite, blessures diverses et assez douloureuses, notamment à la cheville droite. Après réparation de la roue à Salonique, le trio repartit vers la frontière yougoslave.

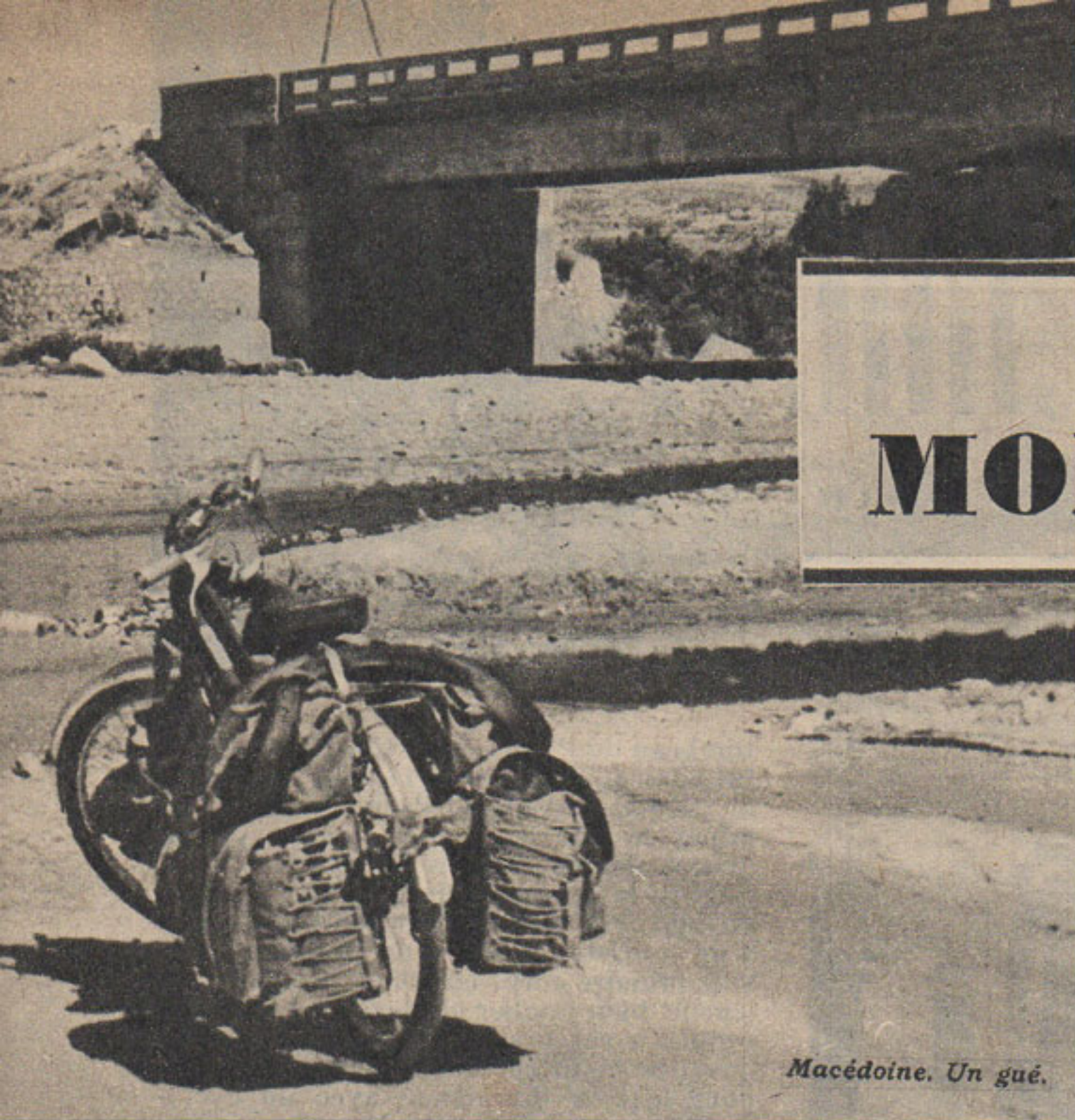
Dès lors, la route devint des plus pénibles. Rien ne manquait : nids de poule, tôle ondulée, sable, galets, poussière, passages à gué avec ou sans eaux, etc...

Parfois on gravissait la montée vers un pont pour s'apercevoir que le tablier manquait en partie. Defraigne manqua choir de cette façon en Yougoslavie, particulièrement en Macédoine, c'était incroyable. Il fallait y passer pour voir en quel état se trouvaient les routes. La montagne laissait parfois tomber un tas de pierres et de terre qui recouvrait littéralement la route. Seul le roulage fait office de rouleau compresseur. Les pentes accusaient parfois 12%. Notez que rien



Le Pirée. Defraigne est très entouré.

A MONTPARNASSE



Macédoine. Un gué.



Athènes. Temple de Diane.

ne manquait pour vous permettre de caller le moteur, ce qui arrivait parfois. Du paysage, nous ne pouvions, hélas! qu'en apercevoir quelques traits, car l'attention était surtout dirigée vers les « surprises » que nous réservait le sol.

Ainsi avons-nous vécu durant huit jours dans une atmosphère de cross-cyclo-moteur avec nos machines qui, équipées offraient un poids de 75 à 80 kilos environ.

En Grèce, comme en Yougoslavie nous avons besoin, vu les pentes et notre charge, de passer en 2 petite vitesse et parfois en 1^{re}.

Ceci n'était pas fait pour arranger les moteurs, car une forte chaleur régnait en ces pays. Il y eut jusqu'à 45° et 50° à certaines fois. Un lubrissage des soupapes s'imposait surtout du côté échappement. A trois ou quatre reprises cette dernière resta collée. La vidange du carter était obligatoire toutes les deux et trois étapes. L'allumage fut excellent, nous avions des bougies froides très connues dans les cyclomoteurs.

Nous n'avons eu à changer qu'une bobine allumage au volant magnétique, le fil ayant été arraché lors de l'accident de Lacoste.

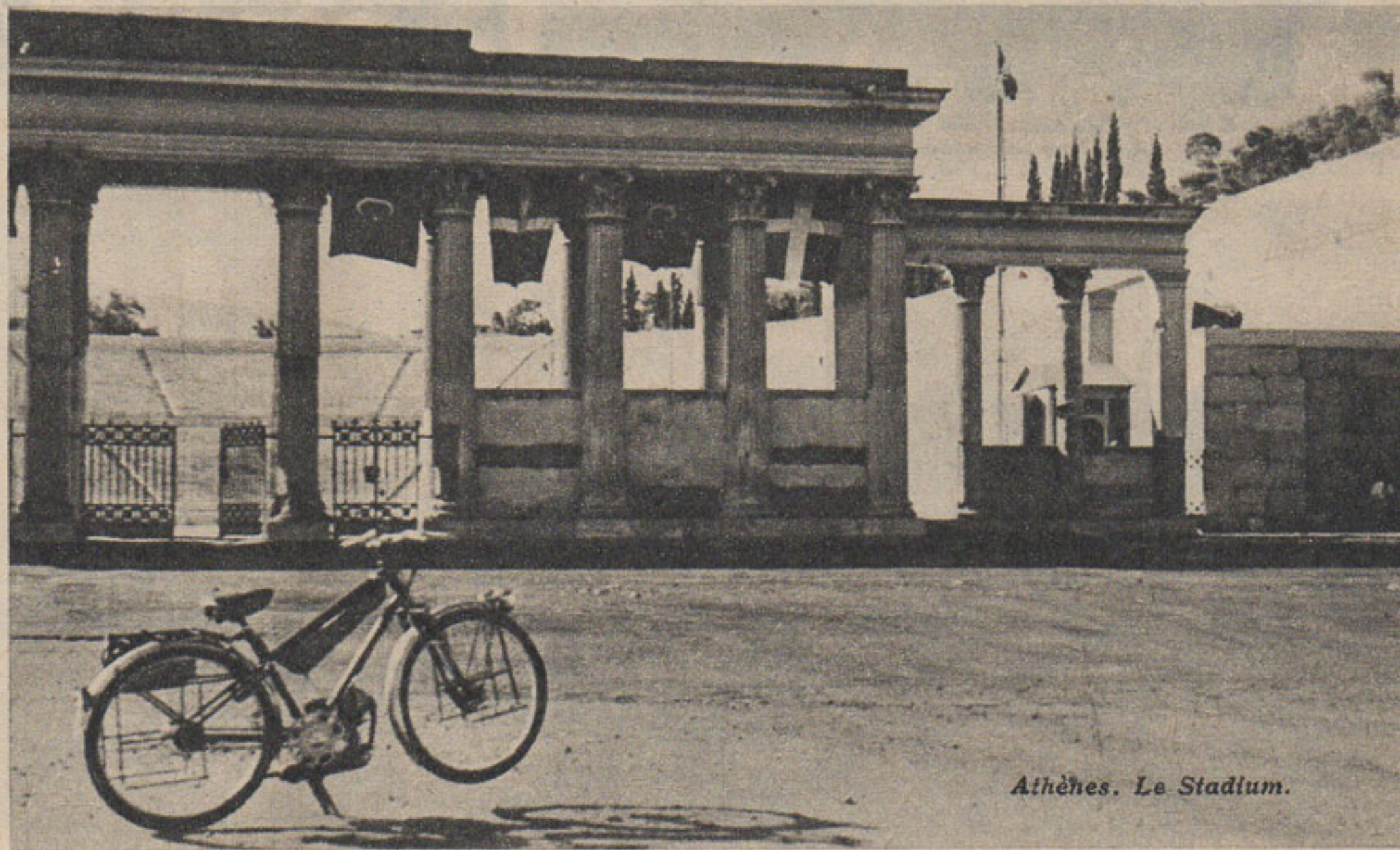
Pour les crevaisons, nous avons eu surtout des pincages de chambre malgré un gonflage assez fort. Il est vrai qu'à 35 kilomètres-heure, les trous ou les pierres rencontrés marquaient leur présence. Deux crevaisons seulement par perforation. Les jantes étaient quelque peu bosselées. Les fourches résistèrent magnifiquement. Vues de côté leur travail nous émerveillait. Aucun câble de transmission ne fut cassé en route.

Le moyeu 2 vitesses travailla énormément et sans faiblesse. On craignait pourtant de ce côté, car le temps manqua pour en faire les essais avant le départ.

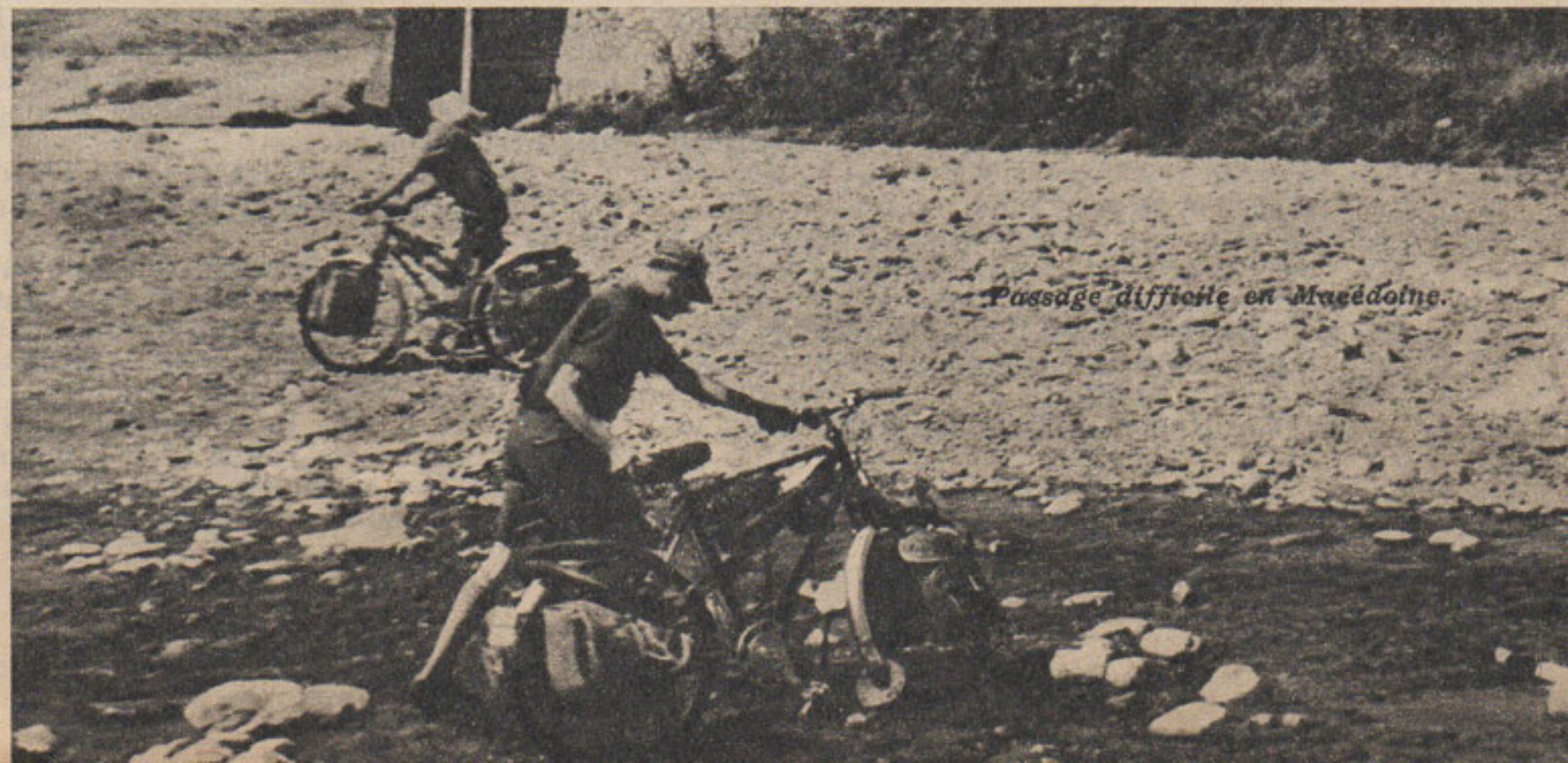
Une deuxième chute, sans bris mécanique, eut lieu sur l'autostrade de Belgrade-Zagreb. Ce fut Bauleret qui se blessa assez profondément au genou droit.

Cette étape de 380 kilomètres fut couverte à 38 kilomètres-heure de moyenne, malgré un vent assez gênant.

Les contrôles yougoslovaques furent

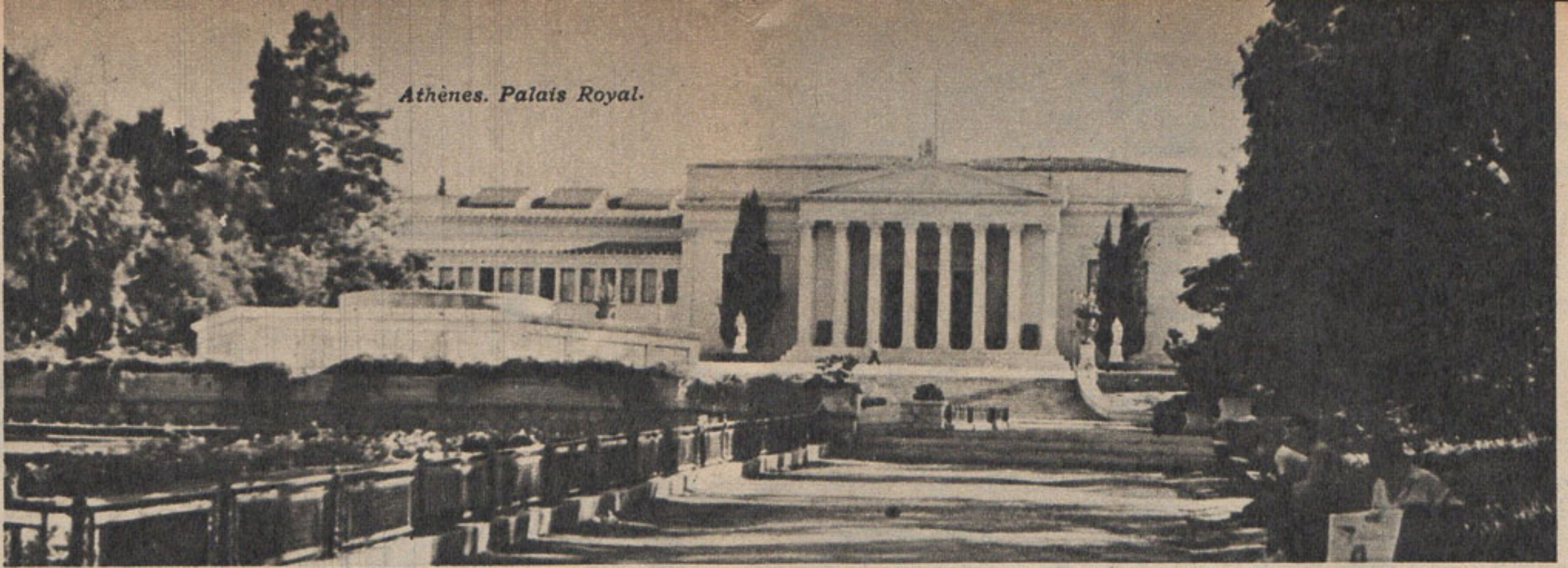


Athènes. Le Stadium.

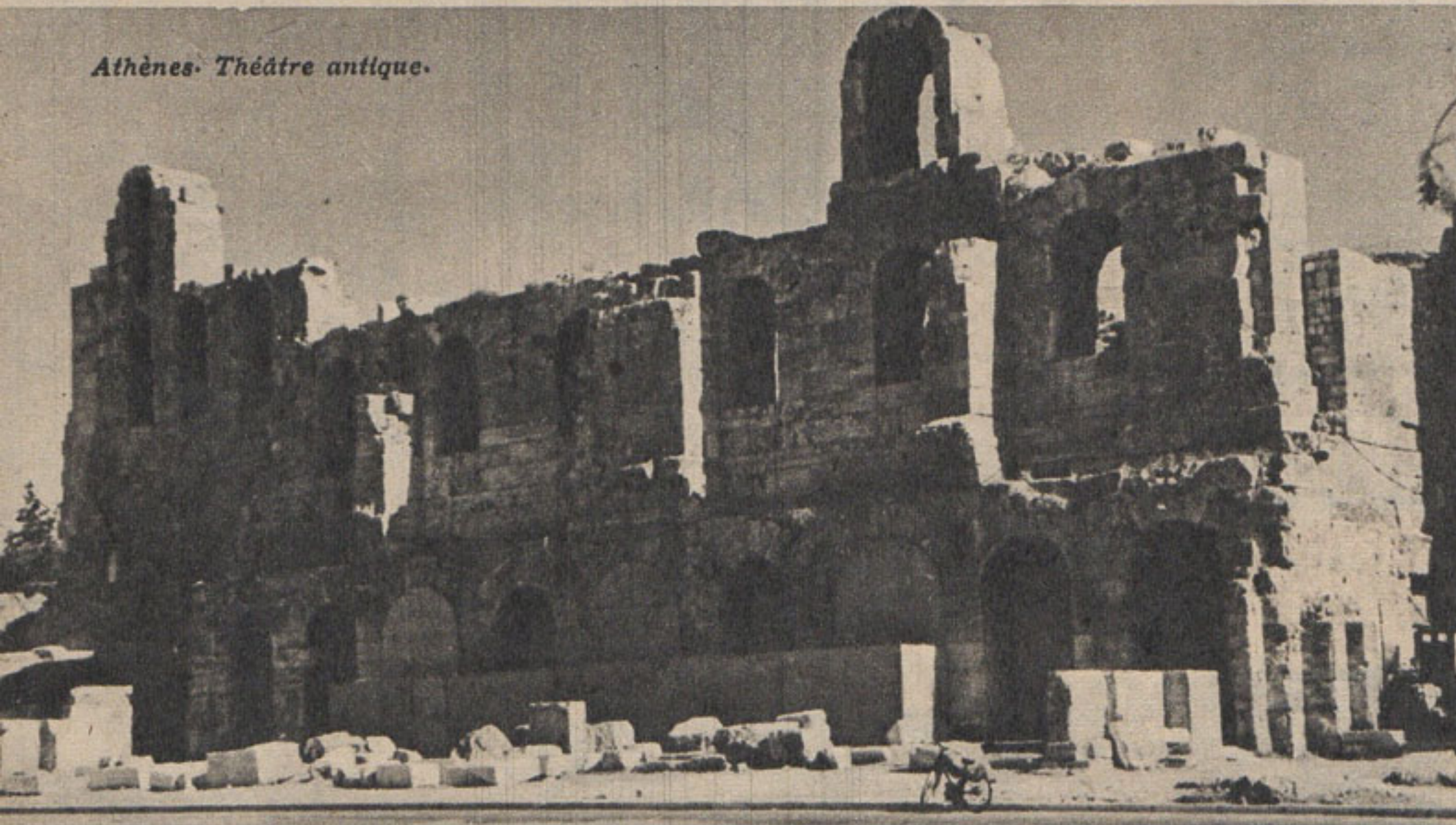


Passage difficile en Macédoine.

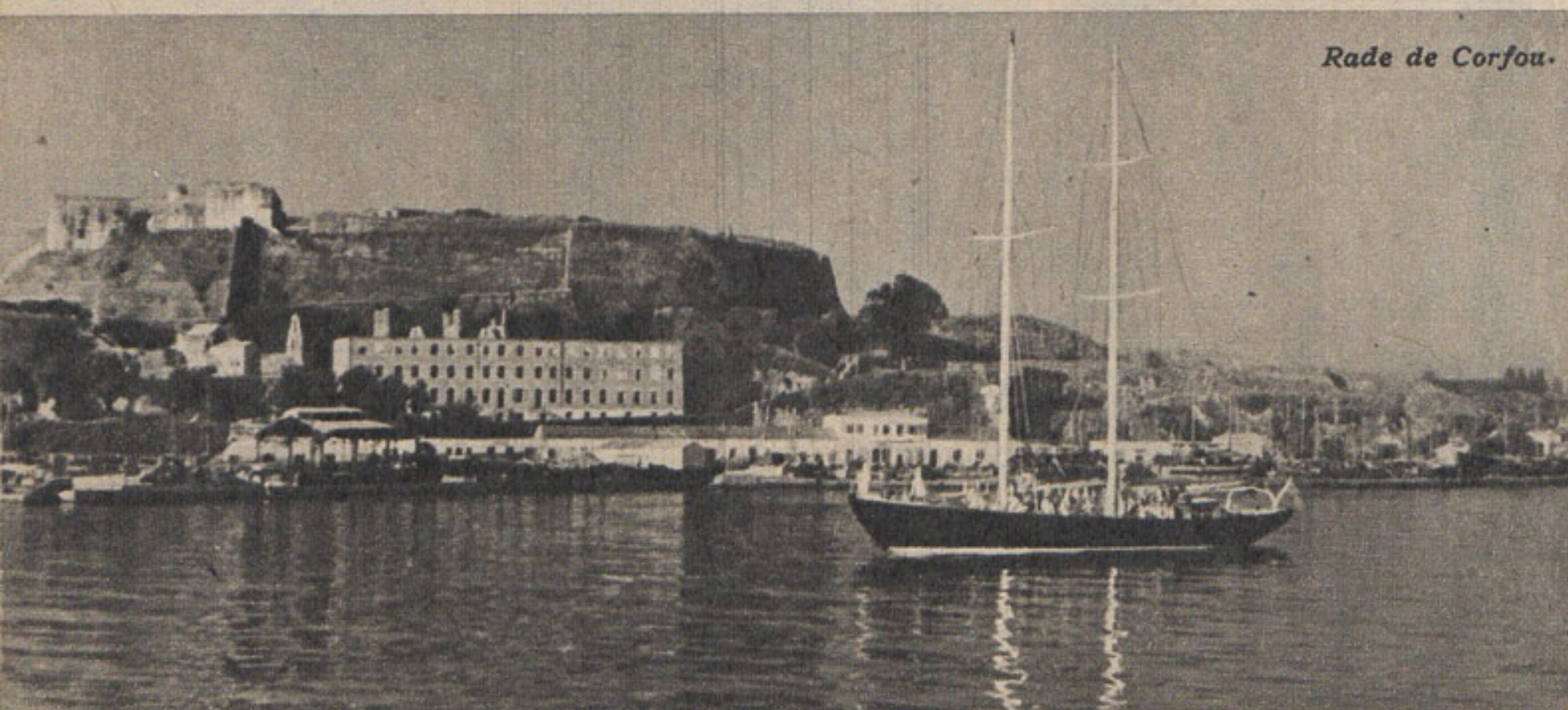
Athènes. Palais Royal.



Athènes. Théâtre antique.



Rade de Corfou.



organisés par l'Association automobile et motocycliste de Yougoslavie.

Leurs réceptions étaient empreintes de franche camaraderie et d'un tact vraiment agréable. A chaque étape nous étions sûrs de retrouver à notre disposition un atelier et le personnel; tous les membres du club qui s'émerveillaient devant nos petites machines; une chambre dans un excellent hôtel et le repas prêt.

En Grèce c'était l'Automobile et le Touring-Club de Grèce qui assuraient les contrôles et les étapes.

En Italie, le Touring-Club Italien et l'U.V. Italienne.

En Suisse, le T.C. Suisse et le Comité Olympique.

Dès Ljubljana, en pénétrant dans la zone de Trieste, les routes devenaient meilleures, puis excellentes, dès lors les étapes s'augmentèrent et même se doublèrent quelquefois.

Il fallait rattraper les 2 jours 1/2 de retard dus aux chutes et au mauvais état du sol.

L'arrêt de repos à Milan fut supprimé et la caravane continua vers Domodossola le Simplon et le Grimsel qui furent passés sous la pluie, la neige, le froid et la boue.

Interlaken vit arriver l'équipe le 10 août. Au Rallye International A.I.T., nous emportons la coupe et continuons vers Lausanne où fut déposée la couronne olympique remise par Athènes pour le

tombeau de P. de Coubertin. Enfin, Dijon fut passé à 23 heures le 11 août et la place de l'Hôtel-de-Ville de Paris voyait se terminer ce raid le 12 août, comme prévu, avec seulement 1 heure de retard.

Ainsi la preuve était faite qu'un grand voyage avec tout l'équipement nécessaire à un touriste, doublé d'un campeur, pouvait prendre corps en 1951. Il fallait seulement bien étudier et choisir un matériel propre à cet usage. Nous ne dirons pas que dès maintenant vous pouvez partir pour le tour du monde avec un cyclomoteur en toute sécurité. Non! La période des études n'est point encore terminée. Mais il ne saurait tarder que nous ayons de véritables merveilles qui nous permettent de belles et grandes choses.

Notre moteur du raid n'est-il pas déjà une de ces merveilles?..

Notre expérience, venue après toutes celles que nous connaissons — Tour cyclomoteur, Paris-Nice, les différents cross ou autres démonstrations — doit porter ses fruits.

Elle est pour la propagande une preuve idéale des possibilités des machines actuelles.

Parmi tous ceux qui possèdent une B.M.A. ou un cyclomoteur, elle encourage au Tourisme. Branche que les activités cyclomoteur que nous connaissons ont l'air d'ignorer.

L'A.F.C.M. s'efforcera toujours d'aider et d'encourager celle-ci. Elle vient d'en donner la preuve. Elle fera mieux en 1952.

L. LACOSTE,

Secrétaire général de l'A.F.C.M.

Gida - Contrefort des monts Olympe avant Salonique.

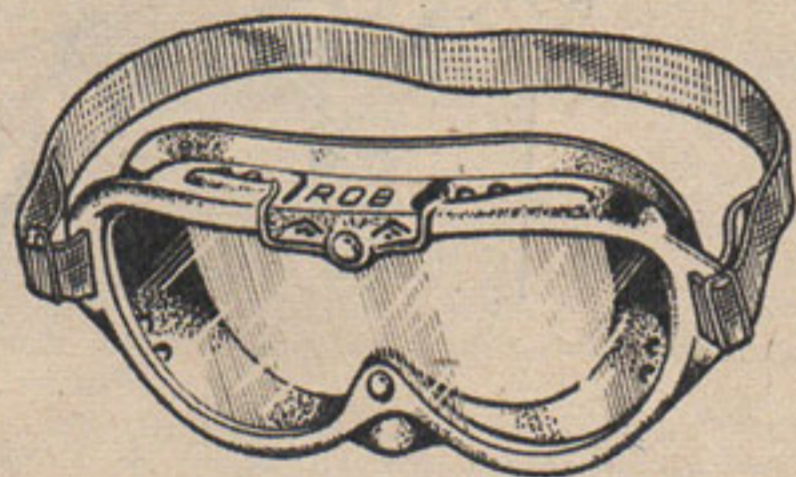


LUNETTE DE COMPÉTITION

Mais elle convient aussi bien pour le tourisme. En caoutchouc moulé elle ne comporte pas de pièces métalliques. Elle est garnie intérieurement de chamois pour éviter le contact du caoutchouc. Prenant la forme du visage elle est à visibilité totale et ne fait pas écran sur les côtés.

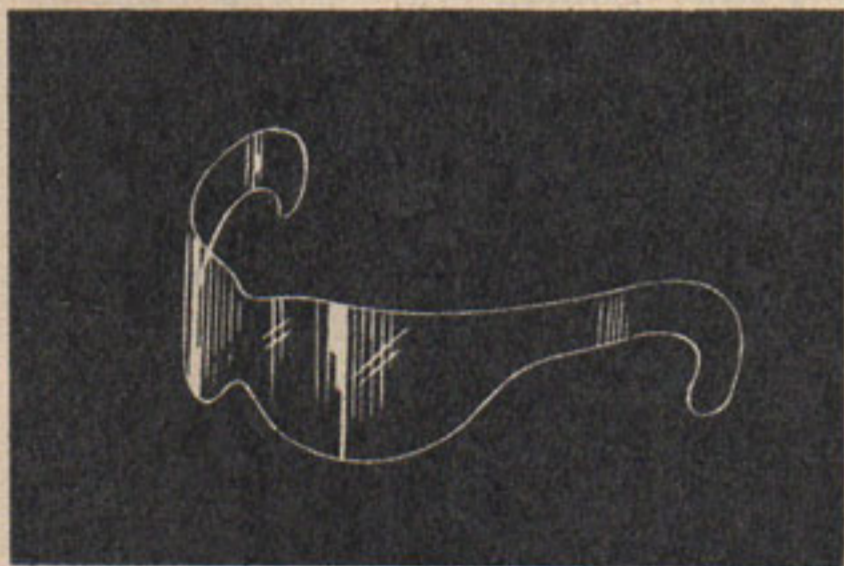
Cette lunette de marque « Rod » peut être livrée avec une série d'écrans, en rhodoglass traité, un blanc, un jaune antibrouillard et un fumé contre le soleil et les phares.

Souple et incassable, sa monture élastique préserve des chocs en cas de chute. Elle peut être portée par-dessus des lunettes optiques.



LES LUNETTES « P.M.L. »

Ces lunettes en matière plastique de quelques dixièmes de millimètre sont d'une seule pièce, monture comprise. Elles ne comportent ni articulations, ni élastiques, elles se forment d'elles-mêmes suivant la conformation de qui les adopte. Légères, invisibles, leur encombrement est nul.



UNE NOUVELLE PRODUCTION GRAZZINI

Il est indéniable que les Etablissements Grazzini ont été à la base de la vulgarisation de la fourche télescopique en France. Enumérer les marques qui l'utilisent serait trop long, mais l'on peut par contre insister sur ses qualités exceptionnelles de rigidité, dues pour une grande part à un montage caractéristique.

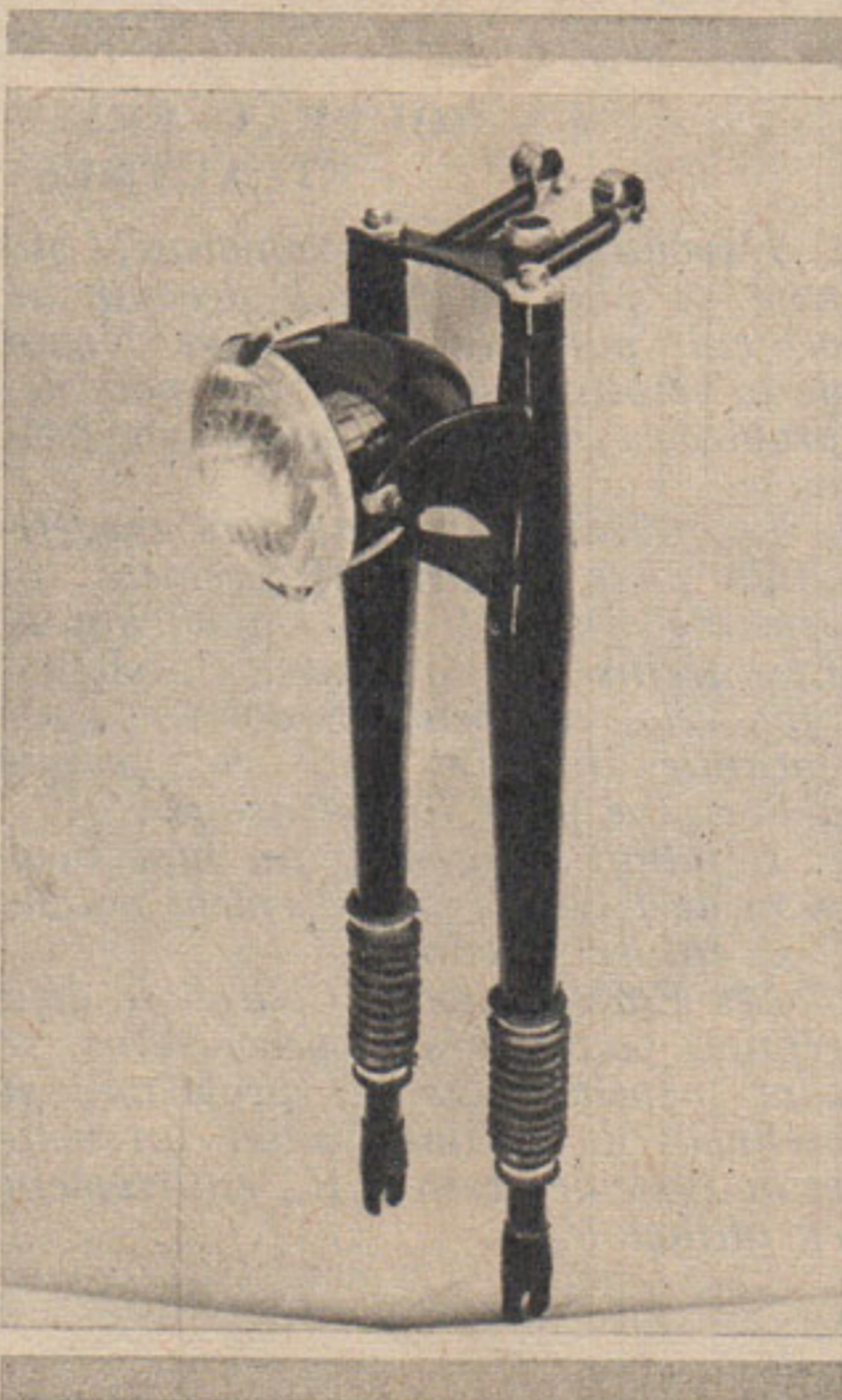
Les Etablissements Grazzini, particulièrement soucieux de répondre aux désirs de toute une gamme de constructeurs et éventuellement d'utilisateurs directs, viennent de lancer sur le marché un nouveau modèle de fourche, plus particulièrement destiné aux petites cylindrées, et se caractérisant par des qualités de simplicité et de légèreté jointes à un prix raisonnable.

De présentation extrêmement soignée, cette fourche comporte deux éléments en tôle emboutie, réunis par deux entretoises.

L'entretoise supérieure est bloquée par deux écrous six pans de grand diamètre, tandis que l'entretoise inférieure assure une rigidité absolue grâce à une fixation conique.

Les coulisseaux inférieurs sont protégés par des gaines caoutchoutées, et se terminent par des pattes de 9 mm. d'épaisseur garantissant un blocage de roue à l'abri de toute distorsion.

Plusieurs constructeurs français envisagent déjà l'utilisation de cette nouvelle fourche, et on pouvait la remarquer au Salon sur les motos légères Raval, New-Map, Socvel, etc.



LE NOUVEAU RACCORD-GRAISSEUR « R.A.G. »

Il en est de certaines innovations comme de l'œuf de Christophe Colomb. Ce n'est rien, mais encore fallait-il y penser.

Qui de nous n'a souvent déploré des commandes dures, provenant de câbles insuffisamment graissés ou même rouillés.

Bien des motos sont livrées de série avec une câblerie démunie de grais-

seurs, et, s'ils existent, ils ne permettent pas la plupart du temps une lubrification efficace.

Désormais cette lacune est comblée, grâce au raccord-graisseur



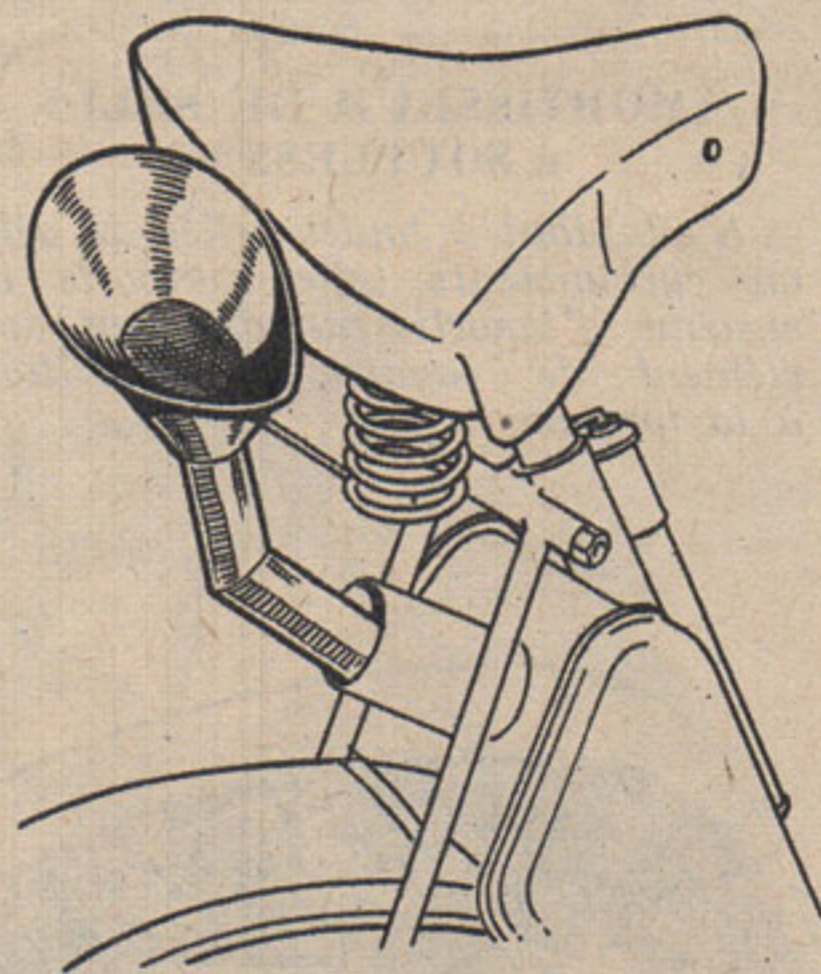
R.A.G., permettant un graissage sous pression avec huile ou graisse.

Simple et indérégable, il s'adapte sur toutes les gaines et permet d'utiliser burette ou pompe.

Il sera la providence de bien des motards et mécaniciens, et augmentera d'autant la durée des commandes de nos motos.

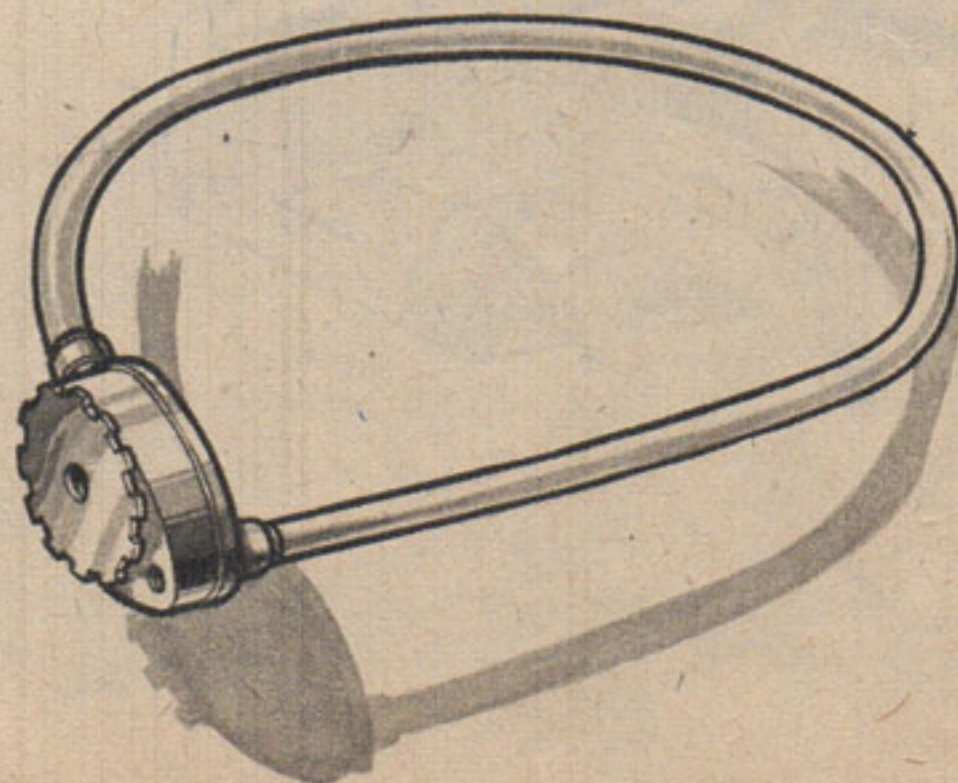
UN ENTONNOIR POUR MOBYLETTE

S'appuyant sur la selle, il laisse les mains libres pour le remplissage.



ANTIVOL « P.K. »

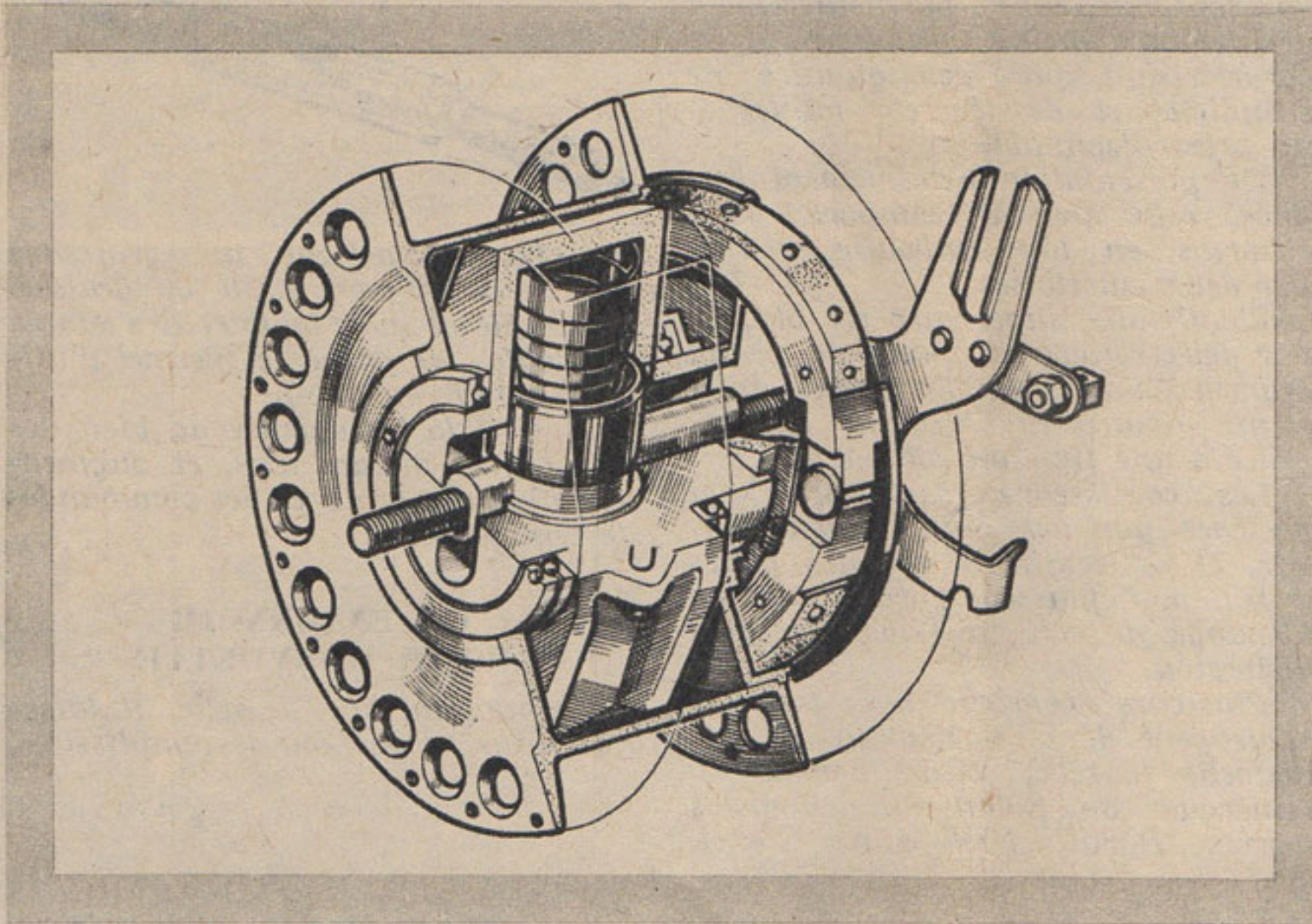
L'antivol P.K. sans clef sera apprécié des motards insoucians.



LE MOYEU « M.N.W. »

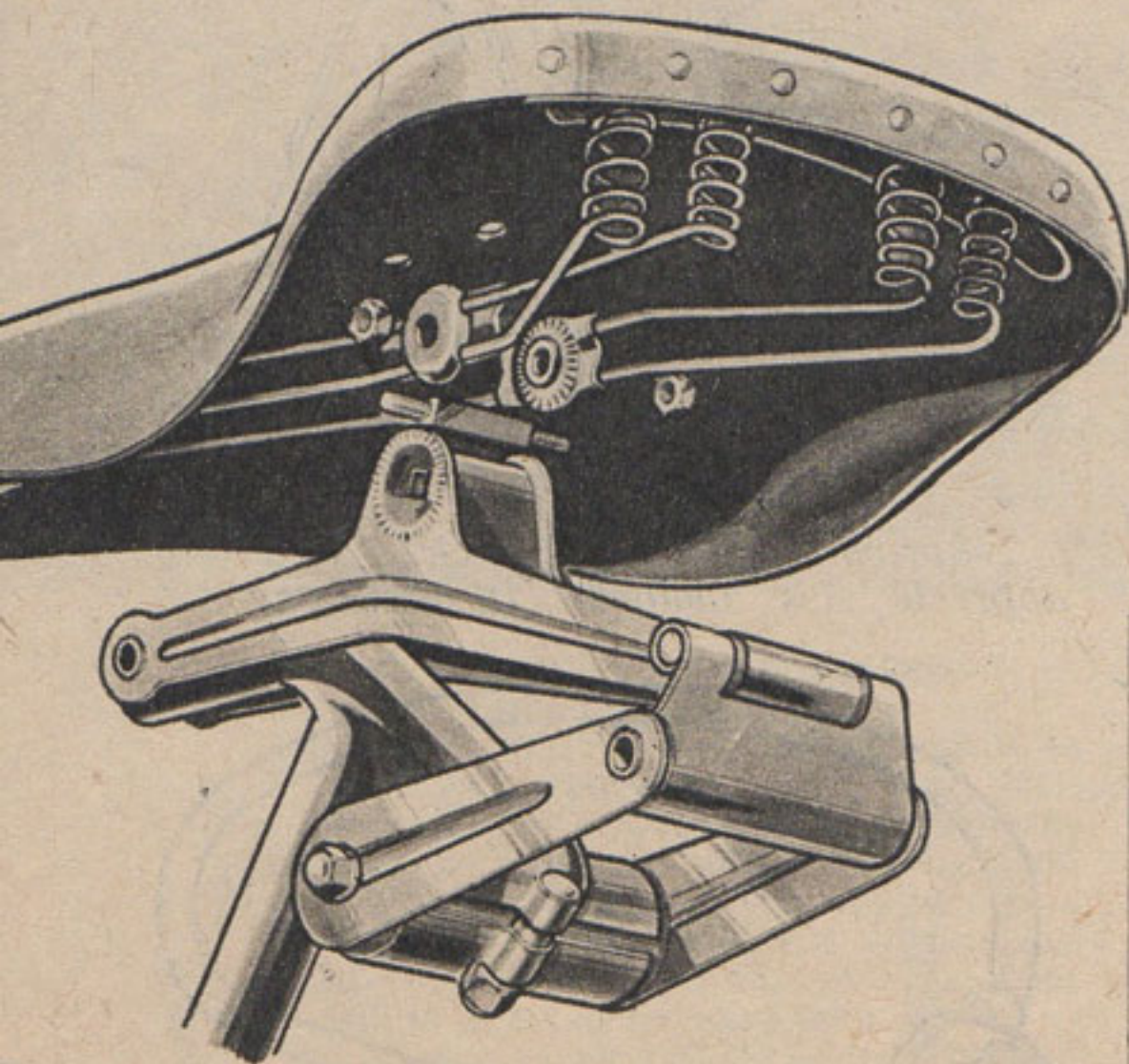
Le Salon nous a révélé la coupe de ce moyeu élastique pour cyclomoteurs, tandems à moteur et vélomoteurs, il existe en moyeu arrière et en moyeu

avant, celui-ci destiné aux cyclomoteurs qui n'ont pas de fourche élastique; on peut donc avec M.N.W. réaliser la suspension intégrale des cyclomoteurs.



**AMORTISSEUR DE SELLE
« SOUPLESS »**

S'adaptant à toutes selles de vélos ou cyclomoteurs, elle comporte un système d'amortisseur oscillant avec élément de caoutchouc travaillant à la torsion.



**UN NOUVEAU FREIN AR. POUR MOBYLETTE
ET AUTRES CYCLOMOTEURS**

L'évolution du cyclomoteur, qui tend de plus en plus à devenir un véhicule purement mécanique dégagé de la servitude du pédalage, pose des problèmes nouveaux quant au freinage.

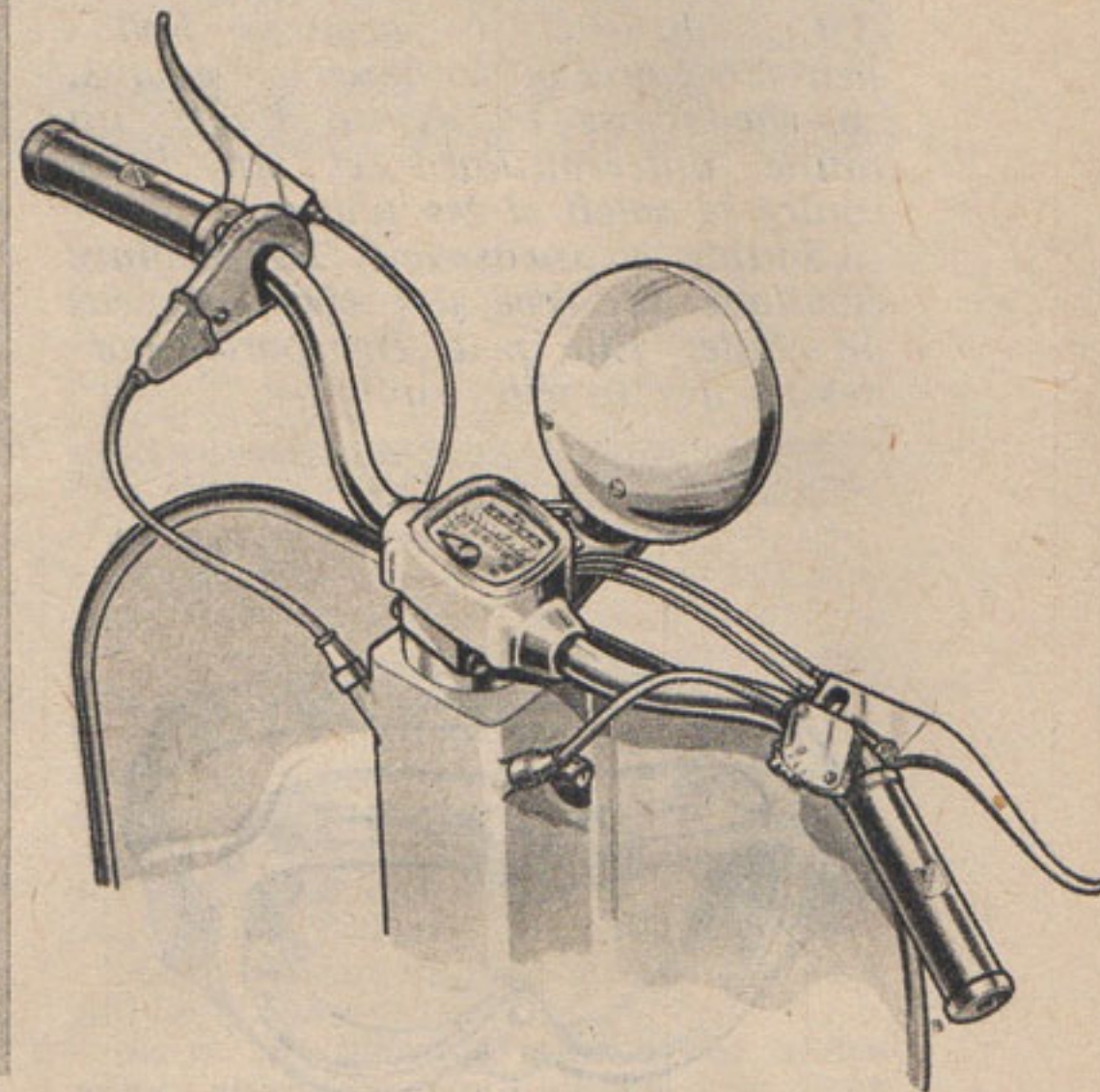
Les freins à tasseaux sont insuffisants pour freiner efficacement un véhicule évoluant à 45 ou 50 km.-h. Les freins à tambours classiques, type vélo, ne peuvent donner toute garantie, n'ayant pas été prévus à l'origine pour un tel usage.

Il fallait donc créer un type nouveau de frein, rigoureusement adapté à sa future fonction.

Les Etablissements Collignon, déjà réputés pour leurs moyeux-freins, se sont penchés sur le problème, et viennent de commercialiser un nouveau type de frein A.R., entièrement en alliage léger.

**NOUVELLE DISPOSITION
DES COMMANDES
SUR LE GUIDON « VESPA »**

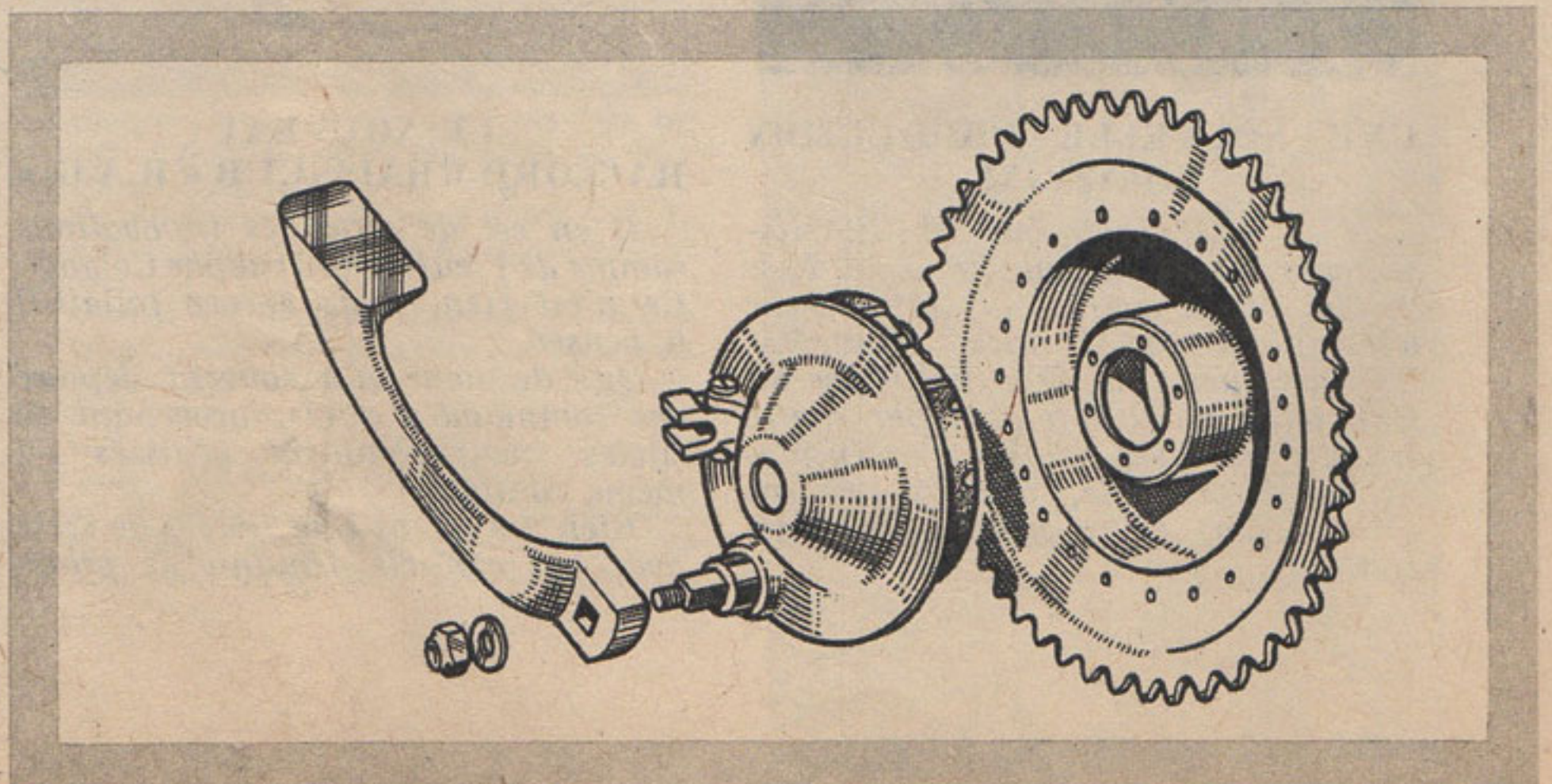
La commande des vitesses s'effectue maintenant par câble, et le compteur de vitesse, d'un dessin très moderne, est placé au centre. L'ensemble est très net et d'une sobre élégance.



Le tambour de 118 millimètres de diamètre est solidaire de la couronne dentée; freinage assuré par deux mâchoires de 20 millimètres de largeur.

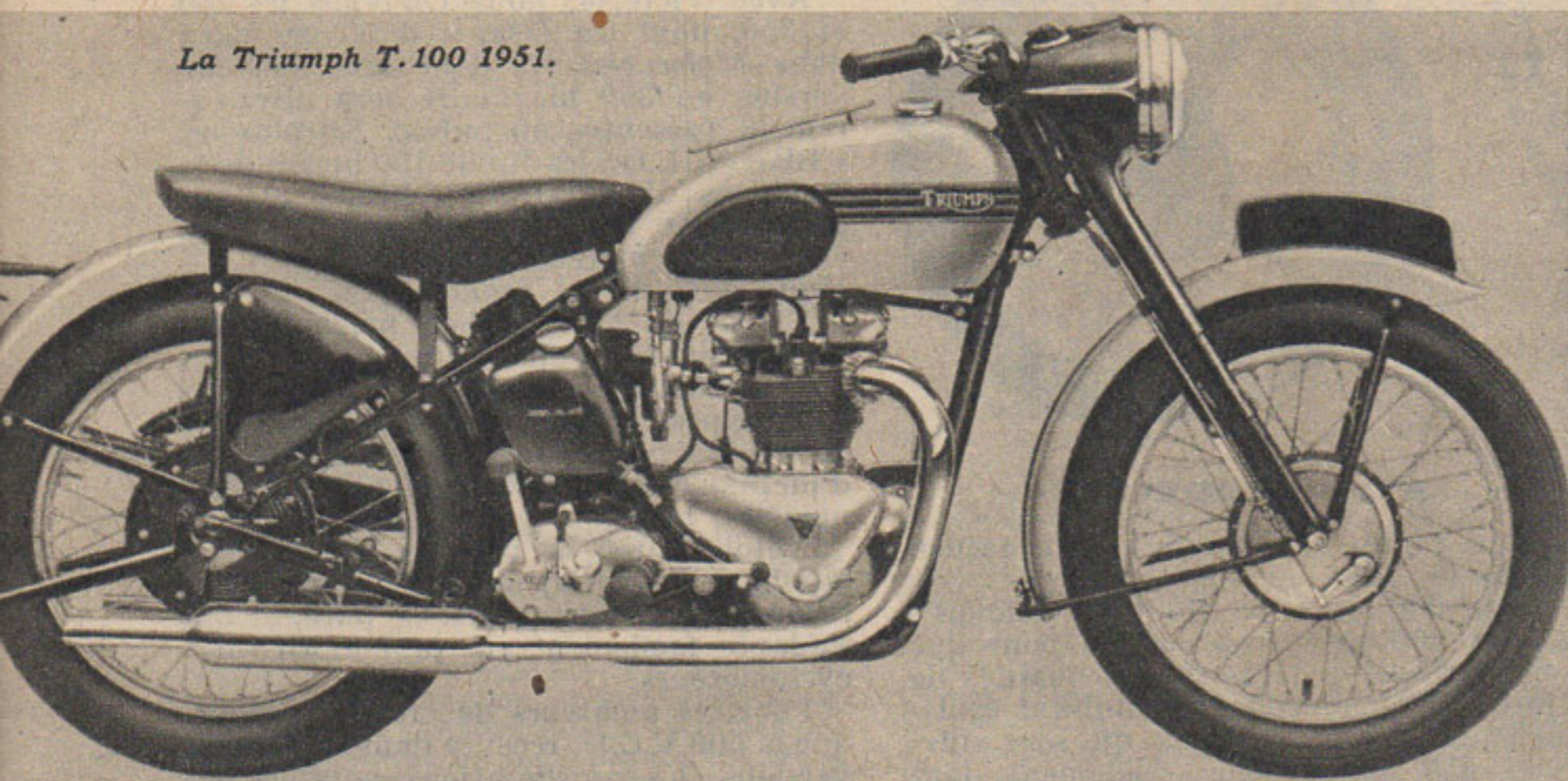
La commande s'effectue de façon originale par une pédale en alliage léger coulé, directement solidaire de l'axe de la came, et actionnée au talon. L'ancrage du frein est réalisé par un étrier boulonné sur le flasque du tambour.

Cette réalisation, d'une grande légèreté, a particulièrement été étudiée pour les Mobylettes, mais peut également convenir pour d'autres cyclomoteurs utilisant un plateau A.R. de 52 dents. Elle assurera un freinage puissant et constant, l'emploi de l'alliage léger permettant une excellente évacuation des calories et évitant de ce fait toute distorsion.



DERNIERS REFLETS DU SALON DE PARIS

La Triumph T.100 1951.



TRIUMPH

Comme chacun sait, Triumph a été le précurseur du « twin », et a acquis de ce fait dans le domaine une maîtrise incontestable.

Sa production comprend quatre modèles correspondant aux besoins de toutes les catégories d'usagers adeptes des moyennes et grosses cylindrées.

Tout d'abord la 350 twin, dénommée « 3 T », développant 19 CV. à 6.000 t.m. pour un rapport volumétrique de 6,3 à 1, machine de tourisme, suivie de la « Speed-twin » 500 cmc., 27 CV. à 6.000 t.m., rapport volumétrique 7 à 1, machine de tourisme rapide.

Pour les amateurs de hautes moyennes et de reprises hyper-nerveuses, la Tiger 100 est toute indiquée, avec ses 30 CV. à 6.500 t.m., rapport volumétrique 7,8 à 1, garantissant un bon 150 en pointe.

Cette machine peut d'ailleurs être transformée pour le circuit de vitesse, grâce à l'équipement « Racing » fourni par la marque.

Pour le sidecar et le grand tourisme, Triumph fabrique la fameuse « Thunderbird », développant 34 CV. à 6.500 t.m. rapport volumétrique 7 à 1.

Rappelons que trois machines de ce type ont couvert l'an passé, sur l'anneau de Montlhéry, 500 milles à 146 km.-h. de moyenne; vitesse maximum sur 1 tour, 163 km.-h.

En résumé, une production de classe au service d'une clientèle sportive et éprise de belle mécanique.

STAND B.M.W.

Cette marque possède une enviable réputation qui lui assure la préférence d'une clientèle avisée autant que difficile. La célèbre firme a, au cours de la saison précédente, présenté une nouvelle version de tous ses modèles, ce qui démontre sans équivoque les efforts consentis tant au point de vue technique que commercial.

Est-il utile de rappeler les qualités des B.M.W.? Rappelons simplement qu'elles ont les faveurs des motards de la Presse, dont le travail n'est précisément pas de tout repos.

Dans la gamme de fabrications, nous décomptons une 250 culbutée R.25/2,

12 CV., pouvant tirer un side léger, une 500 sport R. 51/3, 24 CV., une 600 R.67/2, 28 CV., machine idéale pour le side, et une nouvelle venue, qui vient de faire sa première apparition aux « 6 jours » et qui sera vraisemblablement présentée au Salon de Francfort. Il s'agit d'une 600 à caractère résolument sportif, qui développerait 35 CV. à 7.000 t., avec un rapport volumétrique de 8 à 1. Les tubes

d'échappement passent au-dessus des cylindres et se réunissent en un seul à l'entrée du silencieux.

La vitesse maximum serait de 160 km.-h.

Toutes ces machines possèdent le fini traditionnel de la marque, et une sécurité de fonctionnement qui ne peut laisser indifférents les connaisseurs.

STAND VELOCETTE

M. Sandford présentait la production Velocette au grand complet.

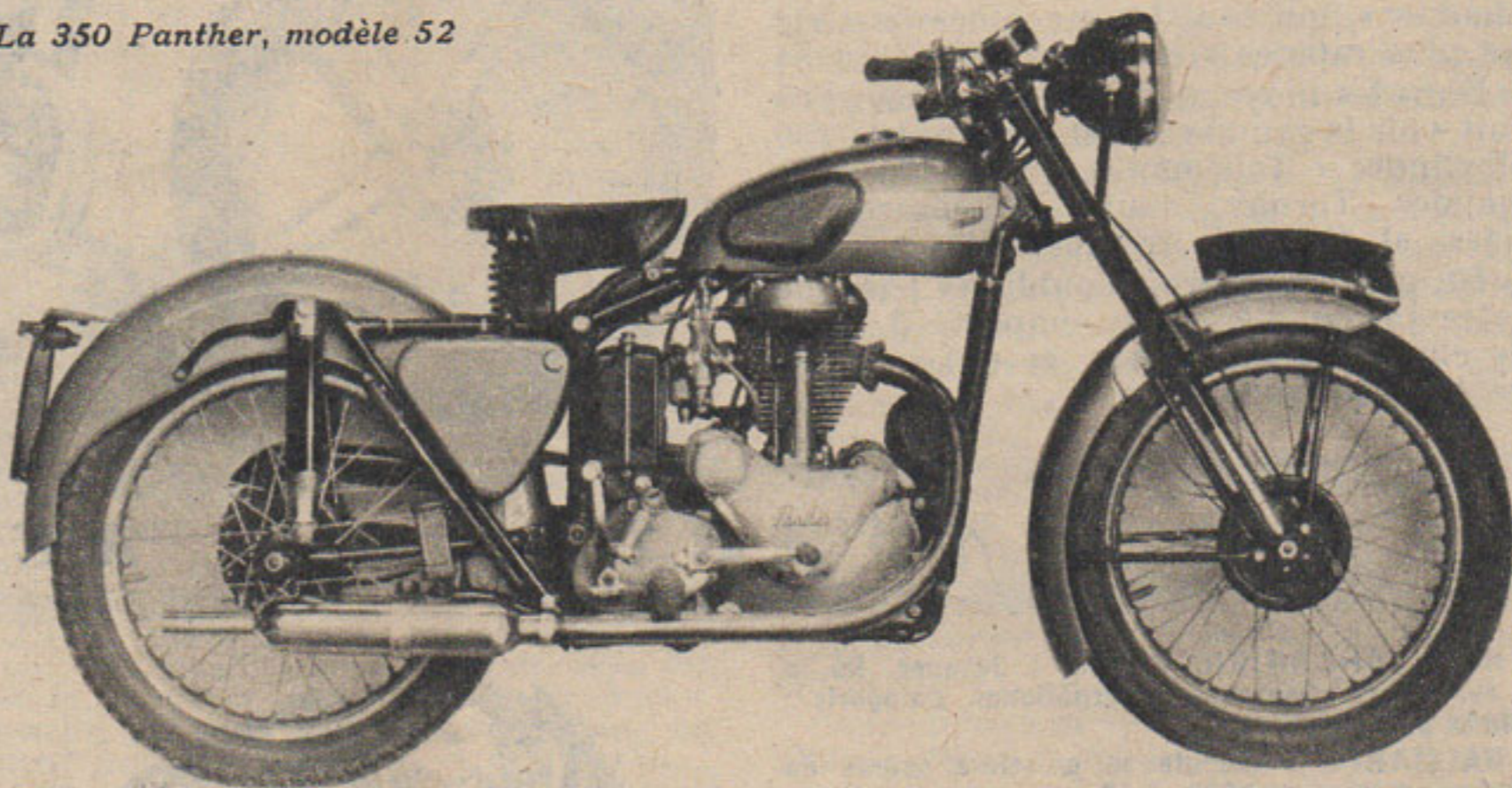
Tout d'abord les 250 et 350, à distribution surélevée et nouvelle culasse en alliage léger. Fourche télescopique oléopneumatique Dowty, mais pas de suspension arrière.

A côté de ces machines très étudiées, et au pedigree certain, on pouvait admirer le modèle carrossé « L.E. », maintenant réalisé avec une cylindrée de 200 cmc. Il faut avoir essayé une de ces machines pour être à même d'apprécier leur douceur de marche et leur silence « machine à coudre ».

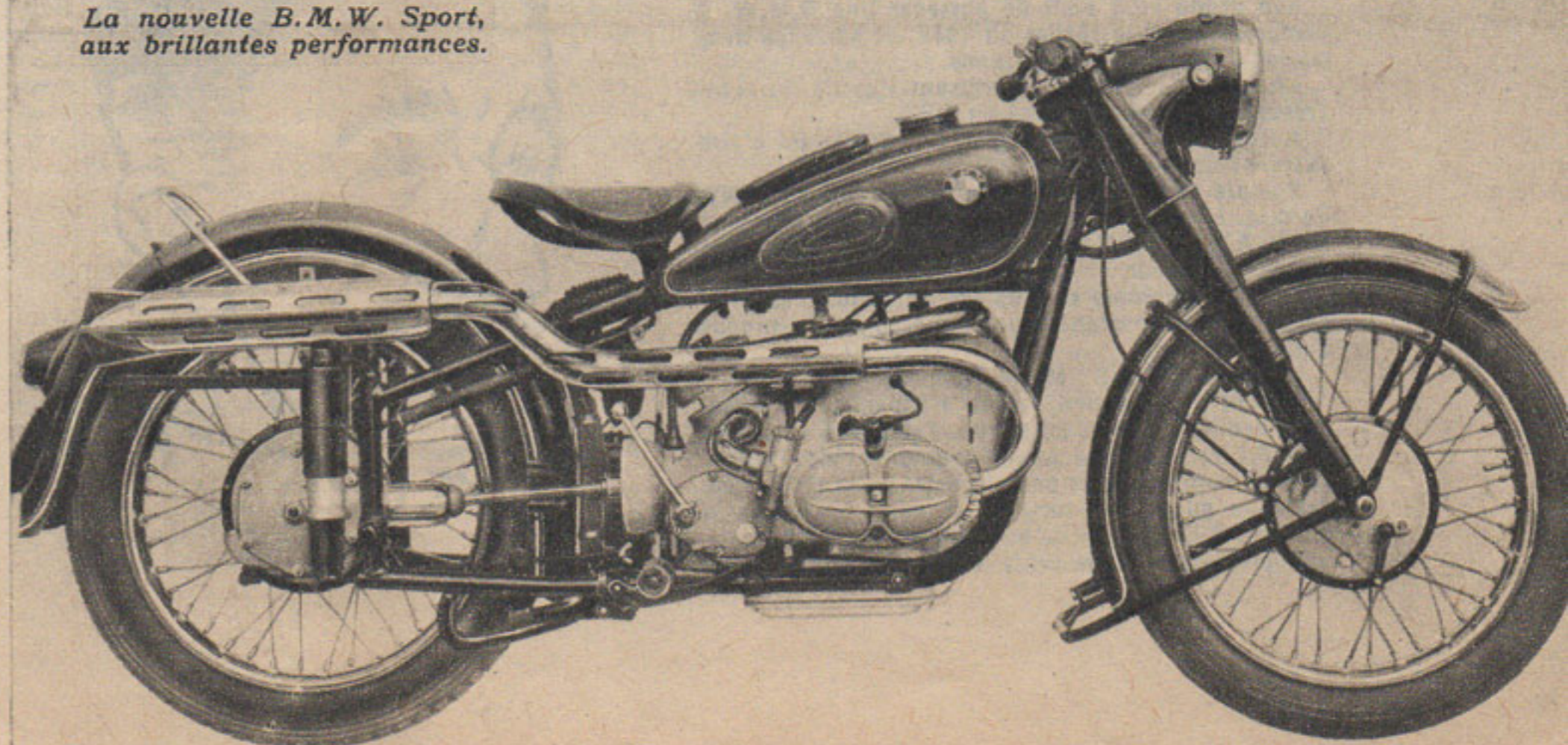
Très répandues en Angleterre, elles ne sauraient manquer d'intéresser une clientèle toujours soucieuse de propreté et de confort.

M. Sandford représente aussi la marque « James », équipée du fameux Villiers 2 temps. Machines robustes, à suspension totale, et ce qui ne gâte rien d'un prix très abordable.

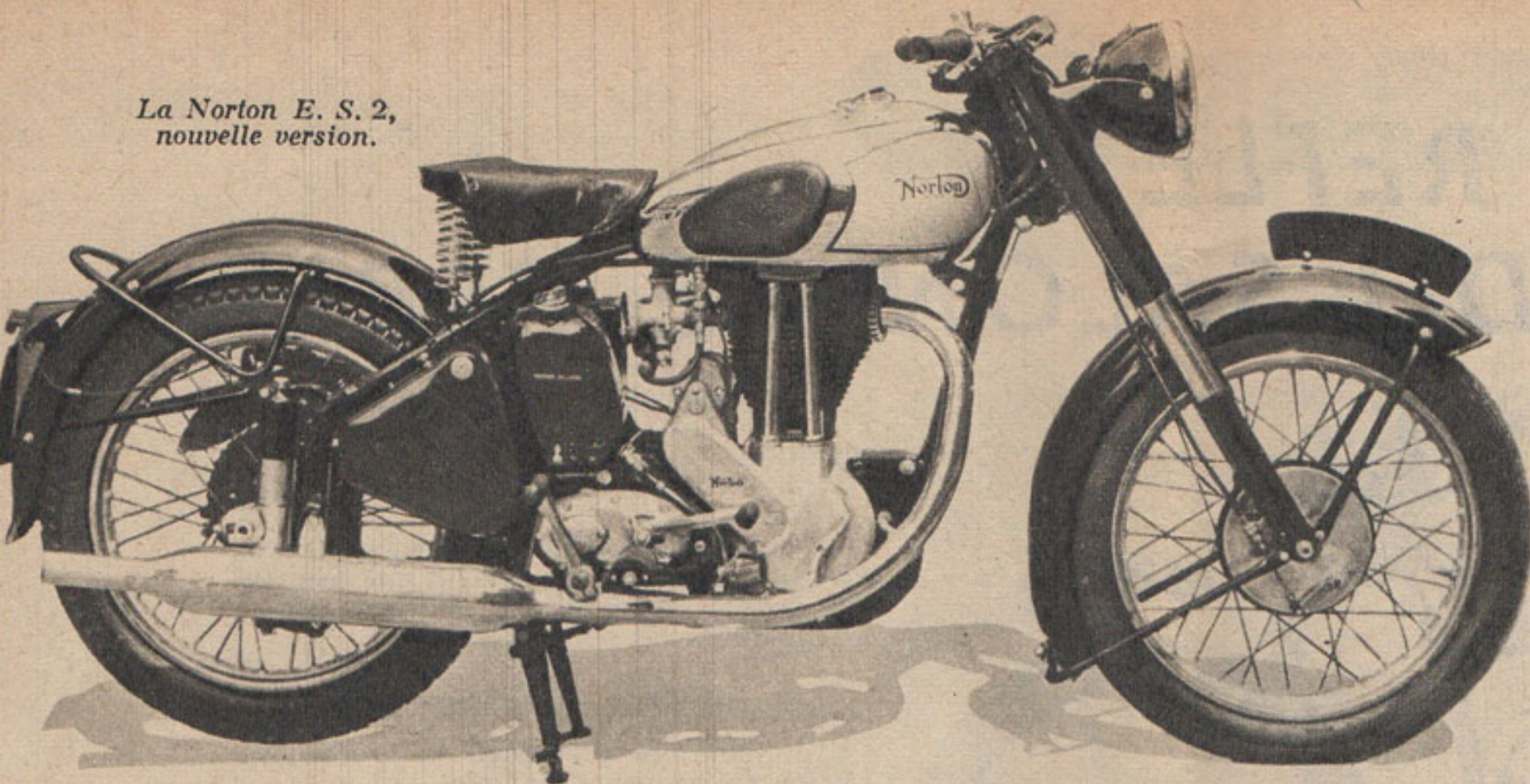
La 350 Panther, modèle 52



La nouvelle B.M.W. Sport, aux brillantes performances.



La Norton E. S. 2,
nouvelle version.



STAND GARREAU

Qui dit Garreau sous-entend Norton. La célèbre marque « first again » avait envoyé une machine « compétition client », dérivée des modèles d'usine. Machine impressionnante et qui tentera plus d'un coureur de chez nous ! Nous nous sommes d'ailleurs laissé dire que les commandes seraient déjà nombreuses.

Figuraient également la 500 Inter 30, avec « culasse alu » sur demande, fixation du réservoir analogue à celle des Manx, machine à performances résolument pointues; la « twin » Dominator, souple et racée, le modèle culbuté E.S.2, dont la boîte de vitesse est maintenant horizontale, et la 16 H nouvelle version, suspension AV. et AR., boîte horizontale et ressorts de soupapes travaillant dans des tunnels venus de fonderie et culasse alliage léger.

Pour les amateurs d'émotions fortes, les Vincent H.R.D. « Rapid » et « Black-Shadow », qui sont les machines de série les plus rapides « in the world ».

Dans les moyennes cylindrées, on pouvait voir la gamme Excelsior, dont la 250 bicylindre « Talisman », et les 175 allemandes Tornax, toutes machines de classe et d'un fini irréprochable.

Et, pour conclure, n'oublions pas que cette saison Norton a remporté 3 titres de champion du monde, ce qui se passe de tout commentaire.

STAND LADEVÈZE

Une foule de machines, un accueil empressé, de la qualité !

Tout d'abord Ariel, dont les « monos » 350 et 500 sont trop connus pour que soient rappelées leurs solides qualités de vitesse et d'endurance; produisant également un « twin » luxueux qui sera suivi d'un 650 cmc. « twin » également, dont nous aurons sans doute la primeur au Salon de Londres.

On pouvait voir également une nou-

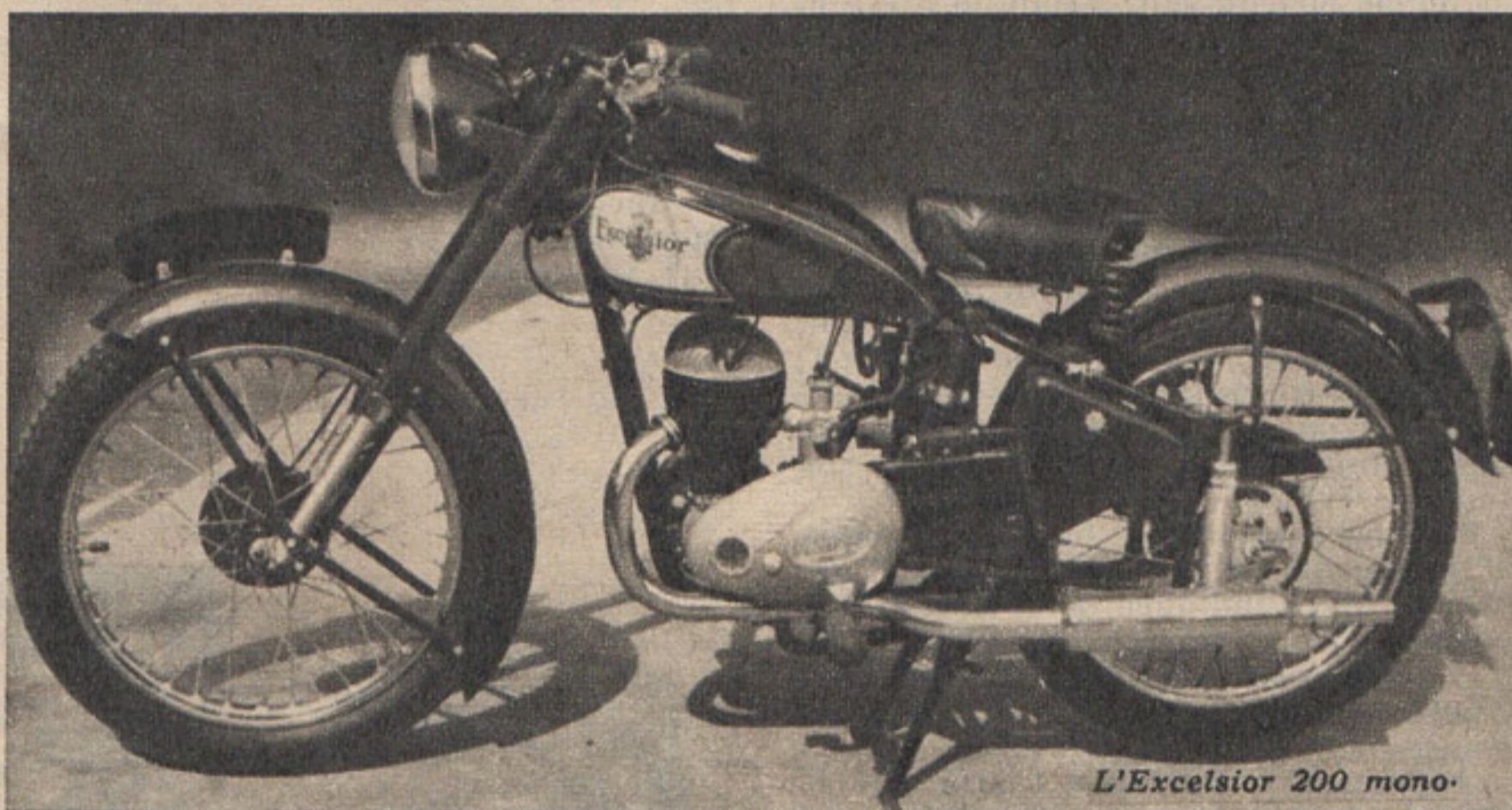
velle venue, la « 600 » latérale, spécialement prévue pour le sidecar, sans oublier la fameuse « square-four » 1.000 cmc. qui a encore reçu des améliorations de détails.

Avec Victoria, nous trouvons les 250 et 350, dont un essai a d'ailleurs paru dans *Motocycles*, et dont une nouvelle version en 350 bicylindre sera ultérieurement présentée au public. En plus les « Rixe » J.L.O., les Imme 150 bicylindres, machines d'outre-Rhin robustes et soignées dont l'éloge n'est plus à faire, équipées de moteurs 2 temps d'une technique moderne et économique.

Un lot de 350 Panther, machines qui seront bientôt dotées d'une suspension AR. oscillante, complétaient cette véritable exposition dont le clou semblait être la 600 Universal, bicylindre « flat-twin » d'un luxe remarquable, présentée en deux modèles, latéral et culbuteurs.

Notons aussi la présence du moteur auxiliaire Victoria, qui détient plusieurs records du monde en vitesse pure, et qui s'adapte facilement sur la majorité des cyclomoteurs.

Pour les amateurs de cross, signalons que la 500 V.C.H. recevra dans les futures versions des améliorations notables au point de vue puissance, qui en fera une concurrente encore plus redoutable pour la saison 52.



L'Excelsior 200 mono.

A U H A S A R D D E S R E N C O N T R E S

Nom : CHARRIER. Prénom : Jacques. Né le 6 avril 1921. Coureur : International. Catégorie : vitesse puis cross.

PALMARÈS : Dispute sa première course de vitesse amateur en 1938, à 17 ans.

Gagne en 1939 le Prix de l'A.C.M.I., sur une 350 B.S.A. (déjà) qui filait un honnête 120 à l'heure. Son grand rêve était de posséder une B.M.W. à compresseur. Il le réalise en 1945, et participe avec succès à plusieurs compétitions.

La nouvelle formule interdisant l'usage du compresseur, il passe au cross en 1950.

Accomplit de rapides progrès lui permettant d'être sacré « Inter » au début 51.

Compte cette année 3 victoires en 350 (Longwy, Verdun, Maubeuge), 1 victoire en 500 aux Mureaux et en Algérie (à Maison-Carrée), et de nombreuses places d'honneur.

Considère comme sa plus grande victoire la place de 22^e sur 60 partants au Championnat du monde à Namur.

OBSERVATIONS : Marié, sans enfants.

Durant l'occupation, rallie l'Espagne en 1943, où il demeure 6 mois en prison. Parvient à rejoindre le F.F.L. et participe au débarquement de Toulon, avec un commando de parachutistes de la 1^{re} Armée. Croix de guerre. Comme on le voit, un palmarès militaire à la hauteur de son palmarès sportif.

Apprécie surtout le cross pour la part importante



C.L.P.

que prend le pilote dans la course et les chances plus grandes qu'il a de vaincre, contrairement à la vitesse où le matériel fait prime.

Estime que la malchance joue très peu et que cela dépend surtout de l'organisation et du soin apporté au matériel.

A créé l'Ecurie Rapid-Moto pour aider les coureurs B.S.A. dans leurs déplacements et dans leurs réparations.

Spécialiste B.M.W. et B.S.A.

REMARQUES PERSONNELLES : D'allure très jeune, cheveux coupés en brosse, ne laisse rien au hasard. A doté son Ecurie d'une organisation et d'un matériel impeccables.

Aime la mécanique et la musique (piano).

Parle deux langues, anglais et allemand.

Modeste en ce qui concerne son matériel et sa personnalité, est toujours prêt à aider un coureur et à pratiquer la course d'équipe.

Un trait illustrant parfaitement son caractère : possède 3 chiens et 2 chats, tous recueillis. Les chiens assistent aux moto-cross et portent des noms prédestinés : Carter, Moto, Piston.

En résumé, un charmant garçon, passionné du cross; un des rares coureurs de vitesse ayant réussi dans cette dure spécialité, et n'abandonnant pas pour autant ses fidèles clients et amis qui peuvent le voir diriger avec maestria son magasin « Rapid-Moto » à Saint-Cloud.

SPORTS

REFERENDUM POUR DES CHAMPIONNATS DE FRANCE... RATIONNELS

*Coureur, aide-toi,
la F.F.M. t'aidera.*

LE bien-fondé de notre précédent article « Les Championnats de France » : une pomme de discorde vient d'être consacré par la F.F.M., puisqu'elle en appelle aux coureurs pour suggérer une nouvelle et plus rationnelle conception de championnats de France.

A cet effet Raymond Bonin, l'animateur de l'Association Motocycliste de la Seine, club le plus représentatif du moto-cross français, vient d'être chargé de rapporter à la commission de moto-cross, département spécialisé de la F.F.M., les suggestions et vœux de ses coureurs. Parallèlement une consultation générale est en cours au sein des clubs. Après, et sur des bases qui seront ainsi déterminées, le rôle législateur de la Fédération interviendra utilement pour adaptation, codification et harmonisation, en fonction des intérêts généraux du moto-cross, tant est si vrai que pour être général il ne faut pas porter le fusil.

Mais le débat dépasse les modalités d'un championnat de France idoine et atteint une véritable et nécessaire réforme de structure de la législation cross.

Ceci nous amène encore à démolir car avant de reconstruire — ou de tirer des plans — il faut faire place nette.

600 COUREURS DE MOTO-CROSS... OU NE PAS DÉCOURAGER L'ARTISTE...

Le moto-cross n'est pas, à l'instar des Harlem Globe's Trotters, un sport d'exhibition réservé à une dizaine de phénomènes. Or, la conception actuelle sacrifie systématiquement l'ensemble de la promotion à une petite phalange de champions chevronnés qui barrent la route aux valeurs montantes, bloquent l'accès aux titres et aux prix.

Prenons un exemple.

Durand veut faire du moto-cross — ceci présuppose qu'il dispose en son escarcelle du montant, monture et équipement. Il sait qu'il ne fera rien avec un presse-purée, les temps héroïques sont révolus; il lui faut donc d'entrée un demi-sang valant quelque 180 ou 200.000 francs. Première sélection. Bon, Durand achète une 250 ou une 350 cmc. et tout de go se trouve en contact avec les spécialistes de la cylindrée champion de France et autres gros bras, forts d'un métier acquis par une longue expérience. Evidemment, les maîtres à technique écrément, les doigts dans le nez, les 3 ou 4 prix intéressants dont chaque course est dotée. Si l'on tient compte d'autre part que les primes de départ seules ne couvrent pas les frais (transport homme et machine, hébergement, carburant, assurance, etc...) on conçoit aisément Durand promis à une prompte faillite, ou aux subventions problématiques d'un papa qui généralement ne considère pas le moto-cross comme un bon placement de père de famille.

Prend-il une 500 cmc... c'est encore pire, Durand tombe en enfer avec des diables habitués à tourner en 2 minutes à Montreuil...

— Puisque c'est comme ça, pense notre homme, je vais aller me faire la main dans les exhibitions provinciales. Bernique, chaque petite course villageoise a ses 2, 3 ou 4 inters (pour l'affiche) qui passent la gloire et les primes à la centrifugeuse.

Restent les courses de débutants... que, nenni, le public n'en veut plus et les organisateurs abandonnent: alors, Durand s'entête et s'énerve, lassé de payer de ses deniers pour faire le figurant ou la lanterne rouge; il fonce bien au-dessus de ses possibilités, massacre son matériel, devient un danger public et se tape copieusement contre le mur, à la grande joie des spectateurs... Bref, c'est un homme — peut-être une valeur en puissance — perdu pour le cross: un soldat

lancé dans la mêlée sans avoir pu faire ses classes.

Mais les autres, direz-vous, comment sont-ils devenus champions?

Nous y voilà... Autres temps, autres mœurs — ils ont fait, eux, leurs classes à une époque récente et défunte où le cross, raisonnable sur des machines standard, se cherchait encore. En 48-49, presque en 50, tous étaient pour ainsi dire débutants... ils sont partis ensemble sans handicap, ils ont monté échelon par échelon et logiquement les meilleurs sont arrivés en haut: ils ont eu le temps. Maintenant il n'y a plus de temps, on a retiré l'échelle.

Des exemples: Verrecchia, Brassine, Prieur, Lusseyrand; mais je vais les nommer tous — même Frantz et Vouillon, l'inter le plus jeune dans le métier qui lui aussi a pu monter les barreaux quatre à quatre, certes.

Pour les nouveaux, pour les « traditionnels », les blessés, les prudents (?), le peloton de tête a définitivement décroché.

Mais le règlement, lui, s'accroche et continue à faire courir Durand avec Godey, un Godey dont il apercevra les tétines (j'ai désigné ses pneus) quelques secondes à chaque départ... Par contre, il empêchera Durand de monter une machine plus puissante que celle de Godey ou Mélioli qui s'en soucient autant que de leurs premières soupapes... et continuent toute la saison à truster les primes et à faire cavaliers à deux vers un championnat half and half qui se termine comme on l'a vu en eau de boudin.

Et puis, qu'apportent au moto-cross français ces cylindrées « bouchon » 250 et 350 cmc.? Rien si ce n'est une entrave puisqu'elles sont mécaniquement incapables de représenter nos coureurs en internationales.

Parallèlement, les circuits deviennent, surtout à l'étranger, de plus en plus difficiles et c'est précisément sur ces difficultés terribles que les Belges ont forgé leur supériorité. On peut aujourd'hui affirmer qu'un tracé où les 250 et 350 cmc. peuvent tourner par temps gras n'est plus un terrain de cross. Alors pourquoi continuer, s'entêter, à tout axer sur la classification par cylindrée puisqu'une seule représente véritablement le cross dans son esprit et ses possibilités: les 500 cmc.

D'autre part, et nous venons de le voir, il faut que tous les bons éléments, ceux qui font la masse et assurent les programmes, puissent subvenir à l'entretien, voire au renouvellement périodique de leur matériel par un accès possible aux prix des courses; il faut ressusciter l'indispensable temps des classes — en bref, pour tout cela ne plus faire courir les champions avec les seconds plans et les débutants, et ainsi rouvrir la compétition. Soulignons que le public a horreur des courses courues à l'avance et, les internationales hormis, c'est ce qu'on lui offre presque toujours... encore une pierre dans le jardin des cylindrées.

PLUS DE CYLINDRÉES MAIS DES CATÉGORIES JUNIORS, SENIORS, INTERS

Que faire? Mais comme dans tous les autres sports: cyclisme, boxe, foot, etc., établir les paliers classiques, nous dirons pour la commodité des catégories juniors, seniors et inters avec titres nationaux correspondants: étant entendu que l'âge est en fait représenté par le niveau technique; le « métier » des coureurs. Supprimons les cylindrées puisqu'elles ne correspondent plus à rien; chacun s'alignera dans sa catégorie avec la monture

de son choix, 350 ou 500 (l'obligation tacite 500 cmc. est déjà un fait acquis pour les inters).

Ainsi les courses et les chances seront équilibrées; les coureurs juniors et seniors reclassés entre eux pourront faire leurs classes, progresser comme leurs aînés et briguer leur légitime part de succès et de prix en espèces, indispensables à l'entretien de leur moral et de leur sport. L'accès aux paliers supérieurs sera automatiquement déterminé par le palmarès suivant codification F.F.M., ainsi les courses resteront toujours ouvertes et le renouvellement des valeurs logiquement et progressivement assuré.

Pratiquement, qui sera lésé? Les 250... elles disparaissent déjà d'elles-mêmes et bientôt ne seront plus capables de tourner sur les nouveaux circuits — les spectateurs? non, certes, puisque les courses juniors, seniors et inters seront beaucoup plus disputées et prenantes que les actuelles 250, 350 et 500. Qui alors? Certains spécialistes 350 cmc. habitués à se tailler la part du lion à la cylindrée et les inters dans leurs balades de santé en province pour les petits rodéos... C'est possible, mais il faut que le moto-cross vive et grandisse — son ascension assurera le mieux-être de tous.

PROJET « MOTOCYCLES » DE NOUVEAUX CHAMPIONNATS DE FRANCE

Une nouvelle et rationnelle formule de championnats de France découle tout naturellement de la réforme de structure que nous venons de proposer.

Les trois titres de champion de France: champion « inter », champion « senior » et champion « junior » seront décernés par addition de points en épreuves multiples ne comportant PLUS l'épreuve qualificative de début de saison, ce non-sens que nous avons mis en lumière dans notre précédent article.

Evidemment étant donné le nombre de postulants — plus de 100 pour les 3 catégories — il faut avoir recours à des éliminatoires mais pour chacune des 8 courses, ainsi personne ne sera mis définitivement sur la touche.

Pour ce faire et compte tenu de l'impossibilité d'alourdir les plateaux il faudra convenir d'une prime de départ standard à laquelle s'ajouteront les frais S.N.C.F. au prorata des kilomètres et une prime d'hébergement de 2 jours.

Préalablement à chaque course comptant pour les championnats on procédera à des éliminatoires! X, séries juniors; X, séries seniors; X, séries inters suivant le nombre des inscrits par catégorie.

Les premiers de chaque série éliminatoire seront retenus proportionnellement au nombre d'engagés pour disputer les épreuves juniors, seniors, inter comptant pour l'attribution des titres.

Seuls ces 12 ou 14 coureurs recevront leurs primes de départ, leurs frais et évidemment dans l'ordre du classement les prix et les points correspondants.

Les autres? — rien; ne criez pas puisqu'il n'y a plus rien à distribuer... si primes de

SPORTS

départ et prix à l'arrivée ont été suffisants. Faites le compte vous-même.

— Et les malchanceux, ceux qui viennent de loin et qui ont cassé, direz-vous !

Eh bien ils en seront pour leurs frais mais resteront, nous l'avons vu, admis aux éliminatoires des autres courses. S'ils ont réellement des chances au titre ils se rattraperont à l'épreuve suivante qui se passera peut-être chez eux.

— Mais s'ils recassent encore? — idem.

— Et s'ils sont reremalchanceux? — c'est qu'il y a chez eux un vice de forme indépendant du guignon : qu'ils y remédient ou raccrochent !

Certes, voilà une conception à la fois impitoyable et justement démagogique ; elle apparaît brutale comme l'est forcément toute décision ayant trop tardé à être prise.

Les inters notamment souffriront d'un manque à gagner pour ces courses où leurs normales et habituelles surenchères à la prime de départ risquent de ne pas jouer. Et s'ils en sont, pour une fois, réduits à la portion de tout le monde ils se diront sans doute que si Paris vaut bien une messe le titre, lui, mérite un sacrifice... surtout s'il est appuyé par une somme versée par la Fédération (voir plus loin).

Examinons maintenant la dépendance coureurs-organisateurs inhérente aux épreu-

ves obligées comptant pour les championnats.

Je ne citerai pas les sommes dérisoires qui ont parfois été proposées et maintenues malgré un tollé général et... passager. Il convient d'éviter la carte forcée en établissant une forfaitaire en début de saison, ce que les Anglais appellent un gentlemen agreement : tant par qualifié plus S.N.C.F., plus hébergement... un tout raisonnable et comptable pour les deux parties (évidemment dégressif : inters, seniors, juniors).

Pour éviter les dédits, la F.F.M. exigerait des clubs un cautionnement important à la prise des dates de championnats — cautionnement sur lequel une somme X sera retenue pour la dotation des titres dont nous venons de parler.

D'ailleurs si l'organisation d'une épreuve pleine s'avère trop lourde pécuniairement point besoin n'est de faire courir les 3 catégories le même jour. Tel club peut très bien se contenter suivant ses finances d'une épreuve junior et d'une épreuve inter, voire d'une seule épreuve senior ou autre combinaison ; c'est une question d'arrangement l'essentiel est que les coureurs ne soient pas arrangés et ça ne change rien si le total de courses prévues au règlement est respecté pour chaque catégorie.

Ne nous leurrions pas, les difficultés ne manqueront pas de surgir à l'exécution,

notamment pour la classification de base des coureurs juniors, seniors ou inters. C'est une affaire de palmarès mais surtout de bon sens, l'intérêt de chacun étant précisément d'être classé dans la catégorie de sa valeur réelle (cascade des primes et des prix).

Le nombre de courses comptant pour les championnats reste encore à établir. L'idéal serait d'additionner toutes les courses de la saison (avec coefficient variable suivant les terrains) mais ceci semble impraticable. En conséquence il faut donc en rester à un certain nombre de courses désignées — 8 nous paraît bien en fonction de la durée de la saison dont le championnat n'est qu'un événement ; mais à l'encontre du règlement passé toutes ou 6 au minimum devraient compter. L'établissement des points devrait aussi progresser jusqu'à 10 points pour le dixième et non plus 6 points à partir du cinquième comme on a procédé jusqu'ici.

L'opportunité de la participation d'étrangers aux courses de championnats de France (hors classement) reste à déterminer. Leur présence risque parfois de fausser les classements mais est-il possible de priver les organisateurs de ce regain d'intérêt — c'est surtout une question de programme donc d'affluence. Laissons la question en suspens jusqu'à plus ample information.

Voilà en bloc nos suggestions — elles paraissent plaire à maints coureurs dont elles sont aussi l'émanation (Charrier de Saint-Cloud notamment).

« Motocycles » les publie aujourd'hui pour compléter utilement le référendum actuellement mené par la Fédération et dont Raymond Bonin sera le rapporteur pour l'A.M.S.

Que les coureurs de tous les clubs, notamment ceux de province, nous soumettent leurs appréciations et leurs idées personnelles ou collectives. Nous ferons connaître celles qui nous paraîtront les plus pertinentes et de toute façon celles qui auront réuni le plus de suffrages.

Mais il faut faire vite!... N'oublions pas que l'Etat c'est « nous »... quand on s'en occupe !

Robert MOUCHET.

LELOUP GAGNE LE MOTO-CROSS DE MONTPELLIER

L'épreuve organisée par le M.C. de Montpellier le 4 novembre sur le terrain du Polygone avait réuni, le champion d'Europe Leloup (B.) en tête, une participation particulièrement brillante... où ne manquaient guère que Frantz, Verrecchia et Mélioli qui couraient ce jour-là à Lyon.

Sur un tracé très court et sinueux, farté par une pluie récente, les 3 manches par addition de points furent très mouvementées : signalons les belles courses de Godey et Prieur ; le premier, technique et efficace comme à l'accoutumée, sut pleinement profiter d'un accrochage Leloup-Vouillon et emporta la première manche... avec dans sa roue Leloup revenu à toute allure et devançant Brassine.

La seconde manche revint normalement à Leloup sur sa valeur, 2^e Brassine, 3^e Prieur (très à l'aise dans les virages gras), 4^e Godey, 5^e Thévenet.

À la finale Leloup partit en tête poursuivi par Prieur particulièrement mordant et Brassine. Mais au 3^e tour Prieur, aveuglé par un jet de boue, doit s'arrêter ; Brassine passe mais sera victime d'un incident mécanique ; Godey s'assure alors la 2^e place. Charrier et Thévenet, malchanceux, font des chutes spectaculaires.

Classement général : 1^{er} Leloup (B.), 2^e Godey, 3^e Brassine, 4^e Prieur, 5^e Vouillon, 6^e Thévenet, 7^e Charrier.

Par ailleurs, Godey gagne facilement la course 350 cmc. en l'absence de son rival Mélioli ; une épreuve 175 cmc. fut amusante et spectaculaire étant donné l'état du terrain... et le manque de chevaux.

FRANTZ, VAINQUEUR AISÉ A CHARBONNIÈRES

En ce même 4 novembre pluvieux, l'épreuve organisée par le M.C. Lyonnais dans les bois entourant le casino de Charbonnières connut un vif succès.

Frantz l'emporta avec aisance en 350-500 cmc., non sans avoir dû céder une manche à Verrecchia.

En 250 cmc. Giacomello et Chaumette se livrent un beau duel, le premier remporta 2 manches et le classement général.

Voici le classement :

250 cmc. — Première manche : 1. Giacomello, les 7 km. 200 en 11 m. 38 s. ; 2. Chaumette, 12 m. 14 s. ; 3. Adnet, 4. Urien, 5. De Polo, 6. Wolff, 7. Roberti, 8. Quintas.

Deuxième manche : 1. Giacomello, les 10 km. en 14 m. 43 s. ; 2. Adnet, en 14 m. 55 s. ; 3. Urien, 4. Wolff, 5. Chaumette.

Troisième manche : 1. Chaumette, en 18 m. 58 s. ; 2. Giacomello, 3. Urien, 4. Wolff.

Classement général : 1. Giacomello, 2. Chaumette, 3. Urien, 4. Wolff.

350 et 500 cmc. — Première manche : 1. Frantz, les 12 km. 500 en 16 m. 25 s. ; 2. Mélioli, en 17 m. 20 s. ; 3. Deshaies, 4. Legrand, 5. Raguénot, 6. Huc, 7. Gamba.

Deuxième manche : 1. Verrecchia, les 12 km. 500 en 16 m. 56 s. ; 2. Bonin, 3. Adnet, 4. Urien, 5. Marfandi, 6. Vighetto, 7. Pérard.

Finale : 1. Frantz, les 18 km. en 24 m. 38 s. ; 2. Bonin, en 26 m. 23 s. ; 3. Deshaies, 4. Verrecchia, 5. Legrand, 6. Adnet, 7. Urien.

Régionaux. — Première manche : 1. Vighetto. — Deuxième manche : 1. Wolff, 2. De Polo.

MOTO-BALL

Résultats des matches du 28 octobre 1951

Division Nationale. — Troyes bat Orly par 5 buts à 1.

Match amical. — M.B.C. Paris bat M.B.C. Saint-Denis par 1 but à 0.

Résultat des matches du 4 novembre 1951

Division Nationale (Poule finale). — Troyes bat Orly par 3 buts à 0.

Division Excellence (Poule finale). — Cavillon et Courbevoie font match nul 1 à 1.

Division Excellence. — Versailles M.C. bat E.M.B.C. Gennevilliers par 4 buts à 2.

RECORDS DU MONDE

RECORDS A.J.S. A MONTLHÉRY

Doran, Coleman et G. Monneret établissent 16 records du monde.

Le samedi, 20 de ce mois, l'équipe A.J.S. s'attaquait sur l'anneau de Montlhéry aux records mondiaux de la catégorie side 350 cmc.

La machine utilisée était la « 7-R Boy Racer », sans carénage, couplée avec un side réduit à sa plus simple expression, constitué uniquement d'un châssis lesté à l'avant.

L'ingénieur Wright en personne avait présidé à la mise au point du matériel, et c'est sous les meilleures auspices que la tentative démarra.

Doran et G. Monneret, se relayant au guidon, firent des prodiges de virtuosité pour tenir un attelage particulièrement fantaisie, à tel point que Coleman, qui initialement devait relayer ses coéquipiers, dut y renoncer et resta sur la touche.

Néanmoins 15 records sidecar étaient battus lorsque la tentative prit fin.

Le lendemain, le trio s'attaquait aux records 350 solo, laissant cependant de côté le record de l'heure, impossible à battre avec une machine non carénée et dont la vitesse de pointe ne dépassait guère les 180 km.-h.

Rappelons que le record de l'heure en 350 a été réalisé avec une 250 Guzzi à compresseur pilotée par Terini, le 20-11-31 à Monza.

Et ce record, qui a la vie dure, a résisté depuis aux assauts successifs de Vélocette, Norton et autres A.J.S.

Néanmoins, le « team » A.J.S. s'appropriait le record des 2 heures, précédemment détenu par Norton; malheureusement, l'éclatement d'un pneu interrompit la tentative en solo.

Le bilan se soldait avec 16 records battus, 15 en side et 1 en solo.

Et, encore une fois, se vérifiaient la sportivité et la conscience professionnelle des constructeurs anglais, qui n'hésitent pas à venir jusqu'à Montlhéry étalonner leur production et assurer la suprématie de leur fabrication.

Résultats :

Sidecars 350 cmc. :

10 km. : 4 m. 16 s. 98/100, moy. 148 km.-h. 446.

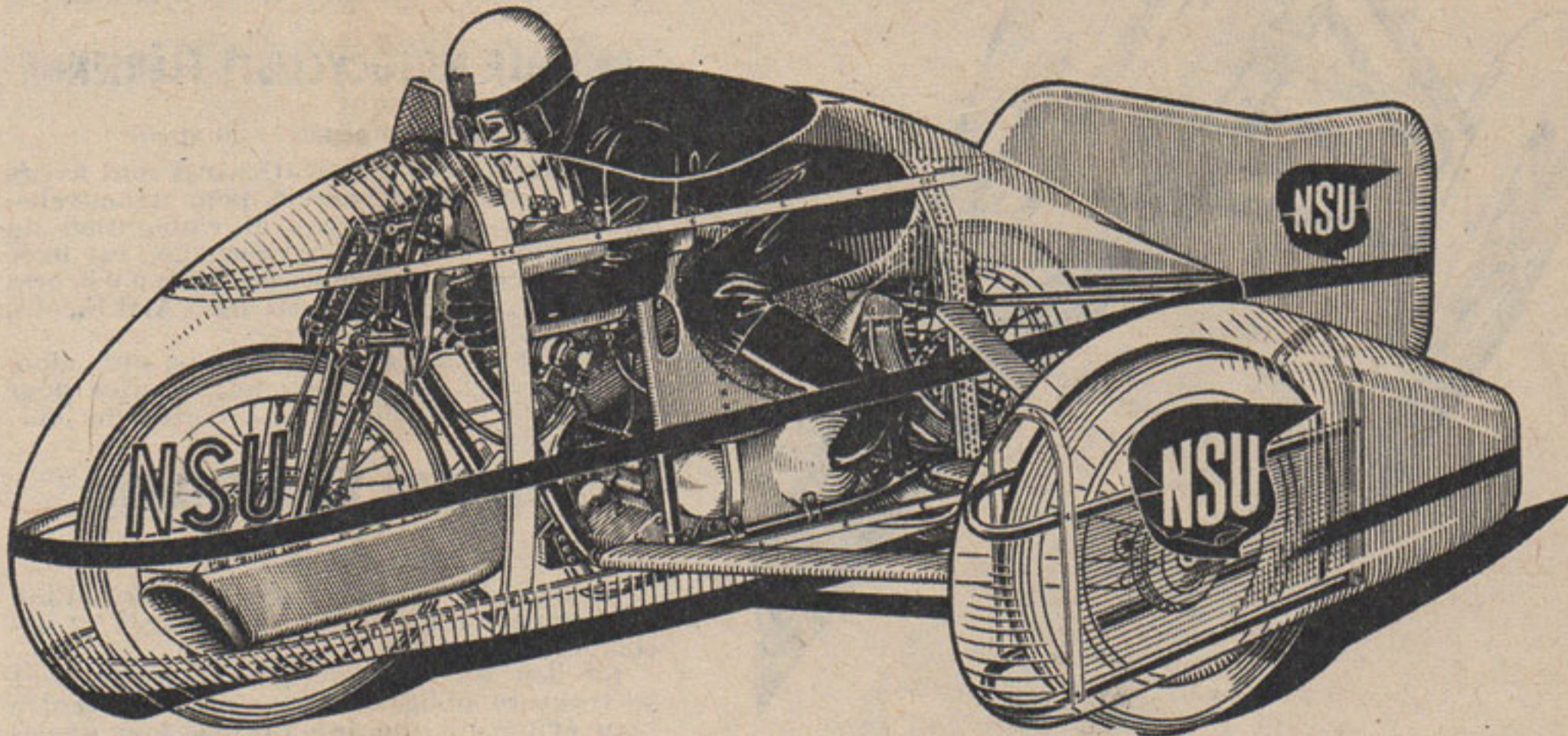
10 miles : 6 m. 36 s. 84/100, moy. 148 km.-h. 570.

50 km. : 20 m. 11 s. 55/100, moy. 148 km.-h. 570.

Ces trois records étaient la propriété de Handley sur F.N.

50 miles : 32 m. 22 s. 43/100, moy. 148 km.-h. 370 (ancien record 34 m. 2 s. 5/100, moy. 141 km.-h. 860 par Douglas Marchant, sur F.N. le 23 novembre 1930 à Montlhéry).

100 km. : 40 m. 25 s. 80/100, moy. 146 km.-h. 400 (ancien record 43 m. 21 s. 92/100), moy. 138 km.-h. 359 par Georges Monneret sur Prester-Jonghi le 11 octobre 1935 à Montlhéry).



LA MACHINE DES RECORDS. — L'empennage de la moto n'est pas rigoureusement rectiligne, mais légèrement dévié, de façon à compenser la forte pression engendrée par le side-car monté à gauche.

100 miles : 1 h. 5 m. 13 s. 80/100, moy. 148 km.-h. 030 (ancien record 1 h. 10 m. 51 s. 47/100, moy. 136 km.-h. 273 par Georges Monneret sur Prester-Jonghi le 11 octobre 1935 à Montlhéry).

1 heure : 148 km. 027 (ancien record 138 km. 677 par Georges Monneret sur Prester-Jonghi le 11 octobre 1935 à Montlhéry).

2 heures : 286 km. 254, moy. 143 km.-h. 477 (ancien record 248 km. 200, moy. 124 km.-h. 100 par Vanderschrick et Françoise sur Saroléa, le 25 janvier 1940 à Montlhéry).

3 heures : 431 km. 462, moy. 143 km.-h. 620 (ancien record 368 kms. 607, moy. 122 km.-h. 870 par Denly sur A.J.S. le 9 juillet 1929 à Montlhéry).

4 heures : 570 km. 805, moy. 142 km.-h. 701.

500 km. : 3 h. 28 m. 40 s. 66/100, moy. 143 km.-h. 760.

5 heures : 710 km. 758, moy. 142 km.-h. 150.

6 heures : 355 km. 201, moy. 142 km.-h. 530.

Ces 4 derniers records appartenant à Monneret, Barthélemy et Haas sur Kœhler-Escoffier.

500 miles : 5 h. 39 m. 13 s. 52/100, moy. 142 km.-h. 320 (ancien record 7 h. 29 m. 48 s. 8/100, moy. 107 km.-h. 340 par Denly et Hough sur A.J.S. le 14 octobre 1929 à Montlhéry).

7 heures : 996 km. 067, moy. 142 km.-h. 300 (ancien record 750 km. 678), moy. 107 km.-h. 240 par Denly et Houg sur A.J.S. le 14 octobre 1929 à Montlhéry).

1.000 km. : 7 h. 1 m. 39 s. 40/100, moy. 142 km.-h. 300 (ancien record 9 h. 17 m. 20 s. 1/100, moy. 107 km.-h. 660 par Monneret, Barthélemy et Haas sur Kœhler-Escoffier le 13 octobre 1933 à Montlhéry).

Le meilleur tour, au cours de la tentative, a été réalisé par Monneret, ainsi que par Doran en 1 m. 0 s. 80/100, moy. 150 km.-h. 380.

Motos 350 cmc.

2 heures : 262 km. 148, moy. 176 km.-h. 143 (ancien record 325 km. 278), moy. 162 km.-h. 639 par Bell, Duke et Oliver sur Norton le 27 octobre 1949 à Montlhéry).

..

RECORDS N.S.U.

Les pilotes allemands Wilhelm Herz et Herman Boehm ont battu, au guidon d'une 350 et 500 cmc., plusieurs records du monde, en solo et sidecar.

Les tentatives eurent lieu sur l'autostrade Munich-Ingolstadt.

Les machines utilisées étaient les bicylindres à compresseur.

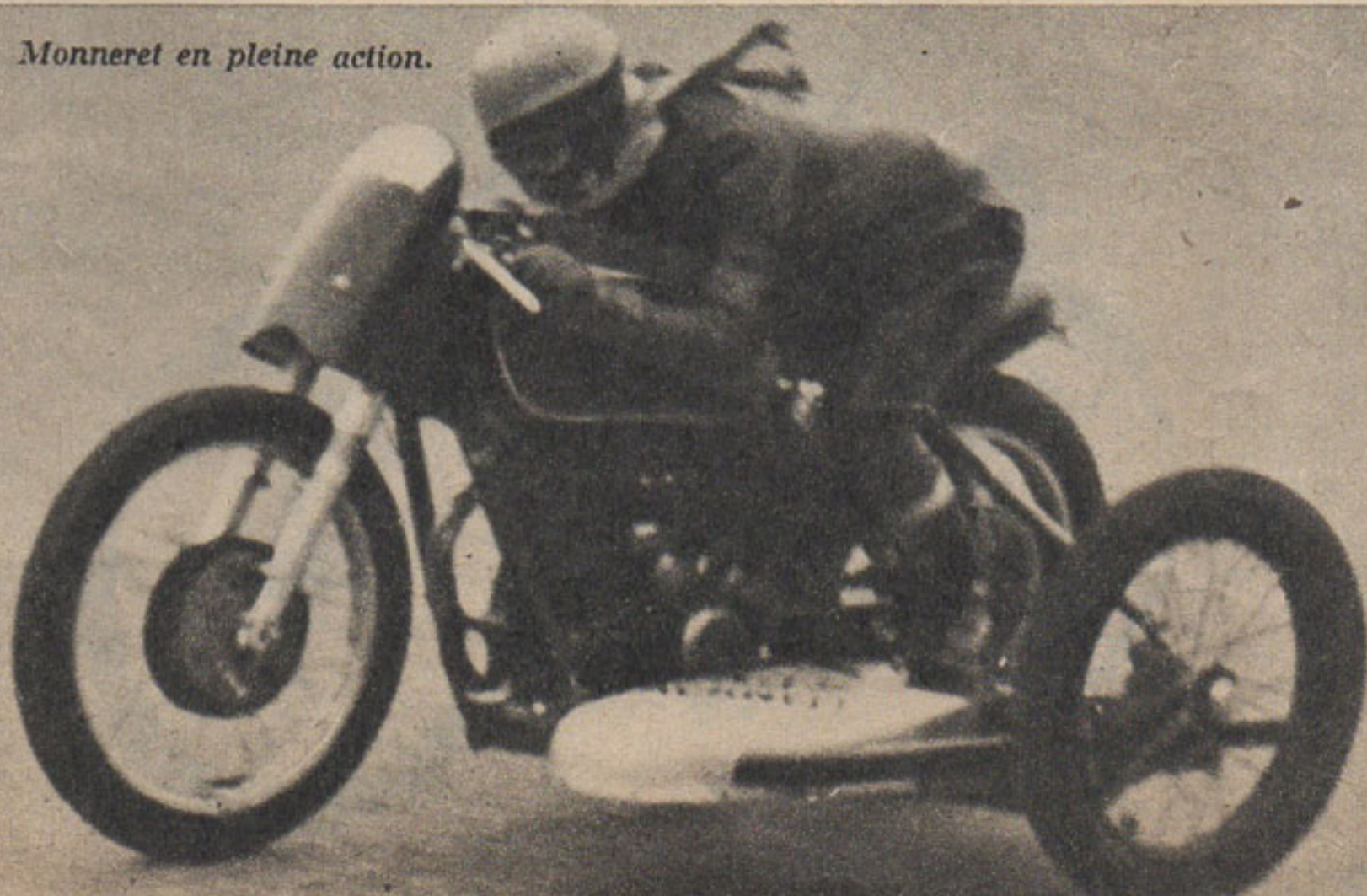
Résultats :

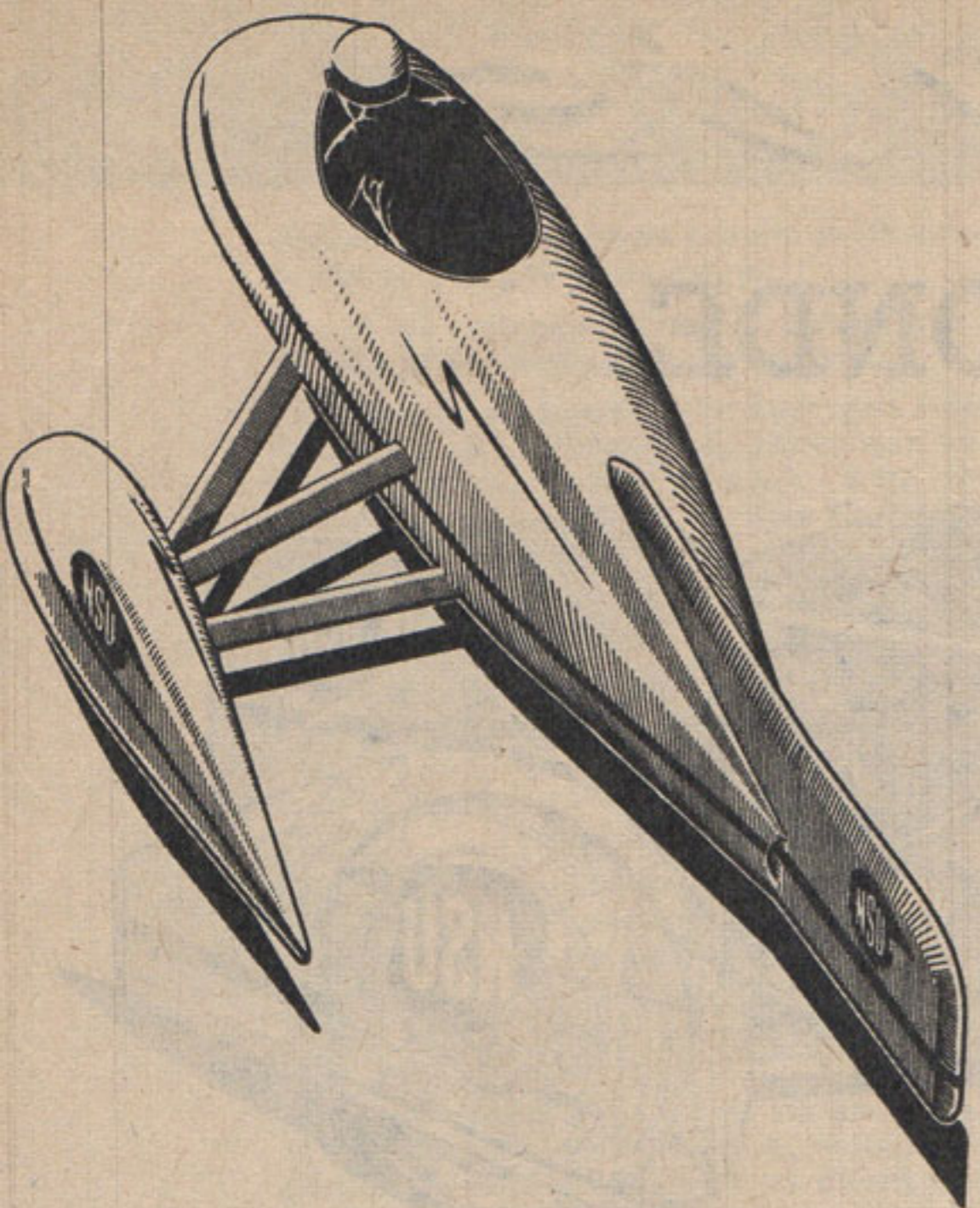
Catégorie 350 cmc. solo. — 1 km. départ arrêté : 146 km.-h. (Herz). Ancien record Sandri, sur Guzzi, le 10-20-39 : 141 km.-h. 732. 1 mile départ arrêté : 164 km.-h. (Herz). Ancien record Sandri, sur Guzzi, le 20-10-39 : 159 km.-h. 648.

Catégorie 350 cmc. sidecar. — 1 mile départ lancé : 216 km.-h. (Boehm). Ancien record Cavanna, sur Guzzi, le 28-2-48 : 172 km.-h. 1 km. départ lancé : 217 km.-h. (Boehm). Ancien record Cavanna, sur Guzzi, le 28-2-48 : 173 km.-h.

Catégorie 500 cmc. solo. — 1 km. départ arrêté : 164 km.-h. (Herz). Ancien record Taruffi, sur Gilera, le 13-10-37 : 149 km.-h. 625. 1 mile départ arrêté : 184 km.-h. (Herz).

Monneret en pleine action.





L'ensemble side-car de record.

Ancien record Taruffi, sur Gilera, le 21-10-37.
Catégorie 500 cmc. sidecar. — 1 km. départ lancé : 248 km.-h. (Boehm). Ancien record toutes catégories Fernihough, sur Brough 1.000 cmc., le 19-4-37 : 220 km.-h. 656. 1 mile départ lancé : 246 km.-h. (Boehm). Ancien record toutes catégories Fernihough, sur Brough 1.000 cmc., le 19-4-37 : 217 km.-h. 519. 1 km. départ arrêté : 137 km.-h. (Boehm). Ancien record toutes catégories Fernihough, sur Brough 1.000 cmc., le 7-11-36 : 129 km.-h. 543. 1 mile départ arrêté : 157 km.-h. (Boehm). Ancien record toutes catégories Henné, sur B.M.W., le 10-4-32 : 147 km.-h. 990.

RECORDS VOITURES 500 ET 350

Toujours sur l'autostrade Munich-Ingolstadt, les conducteurs Ferdi Lehders et Georges von Opel ont établi 7 records internationaux.

Les voitures de record étaient équipées de moteurs N.S.U. à compresseur.

Résultats

1 km. départ lancé, 500 cmc. : 261,6 km.-h. (Lehders). 1 mile lancé, 500 cmc. : 254,3 km.-h. (Lehders). 5 km. lancé, 500 cmc. : 256 km.-h. (Lehders). 10 km. lancé, 500 cmc. : 249,2 km.-h. (Lehders). 1 km. lancé, jusqu'à 350 cmc. : 213,3 km.-h. (von Opel). 1 mile lancé, jusqu'à 350 cmc. : 212 km.-h. (von Opel). 10 km. lancé, jusqu'à 350 cmc. : 193 km.-h. (von Opel).

Les records battus étaient précédemment la propriété du Major G. Gardner, sur M.G.

On peut remarquer que si les records voitures du kilomètre et du mile lancés sont supérieurs à ceux établis en sidecar, par contre ils sont inférieurs aux records solo. D'autre part, les records 350 side, kilomètre et mile lancés, sont supérieurs aux records solo détenus par Raffaele sur Guzzi, respectivement à 213 km.-h. 207 pour le kilomètre lancé et 211 km. 523 pour le mile lancé.

RECORDS B.S.A.

Sur la piste du lac de Bonneville (Utah), le pilote américain Gene Thiessen vient de s'approprier deux records de vitesse, à savoir le mile lancé classe « C » et classe « A ».

La machine utilisée pour la tentative en classe « C » était une B.S.A. « Star twin » 500 cmc., et en classe « A » une 650 « Golden Flash » alimentée à l'alcool.

Les performances réalisées prennent toute leur valeur lorsque l'on connaît les règlements extrêmement sévères qui régissent aux U.S.A. les tentatives de records.

C'est ainsi qu'en classe « C », la machine doit être un modèle standard de fabrication courante figurant au catalogue des construc-

Gene Thiessen va prendre le départ pour le record du mile lancé, sur B.S.A.-Golden Flash. La machine, alimentée à l'alcool, était mise en route en remorque.

teurs; le taux de compression ne doit pas excéder 8 à 1 et le carburant normal du commerce est seul admis.

Records battus :

1. classe « C » : le miles lancé à 199 km.-h.;
2. classe « A » : le mile lancé à 231 km.-h.

AMICALE MOTOCYCLISTE FLÉRIENNE

Assemblée générale annuelle

Nos membres et sympathisants sont avisés que l'Assemblée générale, pour renouvellement partiel du Bureau et élaboration du programme de la saison prochaine, est fixée au dimanche 18 novembre prochain à 9 heures du matin, au Siège social de l'A.M.F., 15, rue Nationale à Flers.

Présence indispensable de tous nos adhérents, des questions très importantes pour l'avenir de la société étant à l'ordre du jour.

MOTO-CLUB DE NORMANDIE

Banquet annuel

La date du banquet annuel du Moto-Club de Normandie a été fixée au samedi 1^{er} décembre à 20 heures.

Le lieu qui sera désigné ultérieurement se trouvera obligatoirement en plein centre pour éviter aux motards un trop long déplacement.

Les inscriptions seront reçues à la prochaine réunion générale, accompagnées des droits d'engagement. Réunion le 14 novembre au siège, à 21 heures.

MOTO-CLUB DE PARIS

CHAQUE DIMANCHE UNE SORTIE

Sorties de Novembre. — Le 4 : Sortie surprise. Porte de la Villette 7 heures. Le 11 : Visite de Meaux. Porte de Vincennes 9 heures. Le 18 : Visite de Chartres. Porte de Saint-Cloud 8 h. 30. Le 25 : Les Rochers de la Parole. Porte d'Italie 9 h. 30.

Tous renseignements chez Bovière (Dan. 69-36) et à nos réunions le 1^{er} et le 3^e mercredi de chaque mois aux « Armes de la Ville », place de l'Hôtel-de-Ville, à 21 heures. Isolés cordialement invités à nos sorties.

LES CHAMPIONS DE BELGIQUE 1951

En vitesse pure, catégorie seniors 500 cmc., c'est Auguste Goffin qui emporte le titre, juste récompense d'une saison excellente où il fut maintes fois aux places d'honneur. De son palmarès nous extrayons une place

de 2^e au circuit de Chimay, derrière F. Anderson qui montait la bicylindre d'usine, une place de 3^e à Floreffe, derrière les pilotes de maison Doran et Armstrong, une place de 1^{er} à Sombreffe, Montjoie et Waremme, et une place de 14^e et 1^{er} des Belges au G.P. de Belgique.

Cet excellent pilote aura l'année prochaine deux nouvelles Norton, qui lui permettront de se rapprocher encore plus des pilotes d'usine.

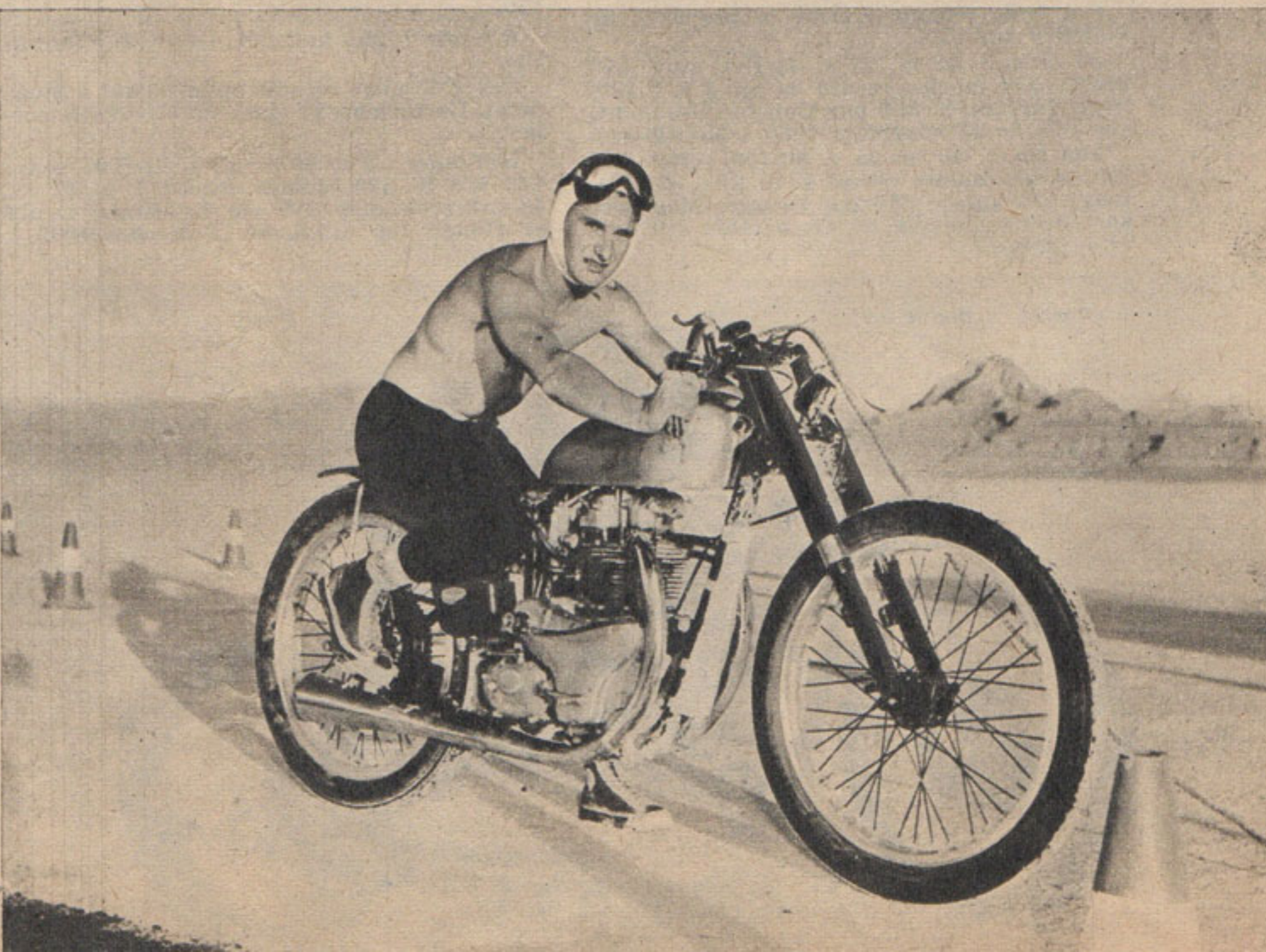
En catégorie 350 cmc., nous retrouvons Ergé, montant une A.J.S., et meilleur pilote belge de la saison. Après un brillant début de saison, qui lui valut le titre, il devait connaître la chute au circuit de Schotten, avec en conséquence une fracture du crâne.

Entièrement remis à l'heure actuelle, il ne pense plus qu'à la saison 52 et au titre qu'il devra défendre.

En catégorie sidecar, Franz Vanderschrick émerge nettement, avec une saison splendide remplie de victoires. Si à Floreffe, Mette, Gedinne, Mons, il devait s'incliner devant l'imbattable Oliver, par contre il gagnait, en l'absence de ce dernier, à Chimay et faisait



Le pilote Gene Thiessen, avant la tentative au cours de laquelle il battra le record. A ses côtés, le metteur au point Gene Rhyne.



5^e au G. P. de Belgique, battant Albino Milani et sa Gilera.

Ajoutons que Vanderschrick vient de remporter une médaille d'or aux 6 jours, ce qui est tout à l'honneur de son éclectisme sportif.

Catégorie 350 cmc. juniors. Francis Basso, considéré comme un réel espoir outre-Quiévrain, enlève le titre, tandis qu'en catégorie 500 Carlier et Gobel terminent ex æquo.

Dans le domaine du cross, l'athlétique Mingels emporte le titre, bien servi par sa 500 Matchless.

Il fut cette année « l'homme à battre », le favori de toute la saison. On s'accorde à lui reconnaître une influence considérable sur le cross belge, dont il est en quelque sorte le porte-drapeau.

Les autres catégories seniors et juniors consacrent la valeur de Van Henverzwijn et Robert Gilles.

Tous ces résultats ne peuvent que souligner la vitalité du sport motocycliste en Belgique, et l'excellence de la formule Inter, Senior, Junior, permettant à chacun de défendre ses chances dans sa sphère, sans avoir à craindre au départ la présence de champions quasi imbattable, du fait de leur expérience et de leur matériel.

LA NOUVELLE LIGUE MOTOCYCLISTE D'ALGÉRIE A ÉTÉ CONSTITUÉE

Un accord est enfin intervenu pour la formation de la nouvelle L.M.A. qui représentera la F.F.M. dans les trois départements algériens.

De l'ancien Conseil d'administration il ne reste plus que deux membres : M. Vidal Emile, ex-président et fondateur et M. Broyer Léon, ex-secrétaire général.

Voici la composition du nouveau Comité directeur de la Ligue Motocycliste d'Algérie dont le siège social est à Alger, 21, rue du Maréchal-Soult.

Président : Broyer Léon, 39 voix, du M.C. d'Algérie, **Vice-Président :** Defert, 23 voix, du M.C. Boufarik, **Vice-Président :** Lavoué, 26 voix, du C.S. Aïa, **Secrétaire-général :** Forquignon, 28 voix, du M.C. El-Biar, **Secrétaire adjoint :** Pétrus, 25 voix, du M.C. Hydra, **Trésorier général :** Beltrand, 28 voix, du C.C. Bab-El-Oued, **Trésorier adjoint :** Gomez Julien, 26 voix, du M.C. Maison Carrée, **Assesseurs :** De Barry, Géor, Asens, Sempéré et Rovira, **Présidents d'honneur :** MM. Vidal Emile, Domenech Georges, Calléja René, Grech, président du M.C. Bône et Roussin, président de l'U.M. d'Oranie.

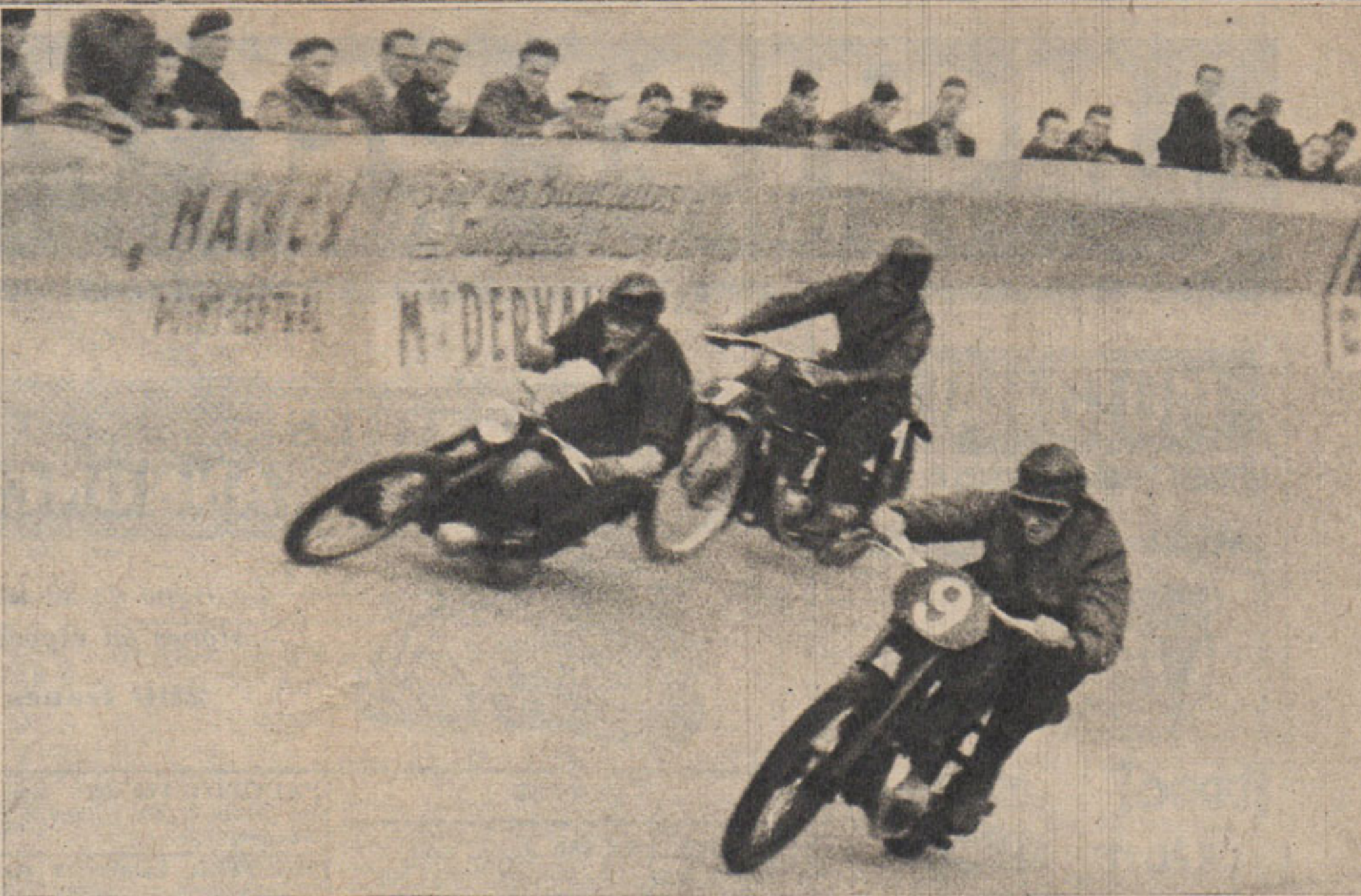
LE CIRCUIT DE VITESSE DE STAOUÉLI (ALGER - 21 Octobre 1951)

Depuis de nombreuses années le circuit de vitesse de Staouéli n'avait plus été couru. Cette épreuve compte parmi les plus importantes de celles organisées en Afrique du Nord. Elle a pu avoir lieu, à nouveau, grâce à R. Ciancio, du Moto-Club d'Hydra, à qui en revient tout le mérite.

Avant-guerre, les métropolitains les plus



Solari, sur B.S.A 350 cmc.



Une phase de la finale des 175 cmc.

réputés venaient y disputer leur chance. C'est ainsi que le record général actuel appartient toujours à l'un d'eux, Debaisieux, qui sur 500 cmc. Monet-Goyon a dépassé le 117 kilomètres de moyenne.

Si les deux premières courses ont pu être courues normalement, celles des 500 et des sidecars, par contre, ont dû être supprimées par suite d'un violent orage qui avait rendu le circuit impraticable.

En 175 cmc. Terrot inscrit son nom au palmarès, avec une brillante victoire de Joseph Fracès qui renouvelle ainsi son exploit, à 20 ans d'intervalle, sur le même circuit et termine avec une confortable avance.

En catégorie 250 cmc., nette supériorité de R. Garcia sur Monet-Goyon qui surclasse tous ses concurrents et n'est pas inquiété un seul instant, terminant avec une avance considérable.

En catégorie 350 cmc., le champion de vitesse algérois, Marcel Solari, sur B.S.A. Gold-Star, ajoute une nouvelle et remarquable victoire à son palmarès déjà chargé, gardant constamment le commandement et prenant un tour de circuit à tous les concurrents. M. Seyfried F. est l'artisan de cette belle victoire par la mise au point de la machine.

Résultats techniques

Catégorie 175 cmc. — 1. Joseph Fracès sur Terrot, les 70 kilomètres à la moyenne de 71 km. 753; 2. G. Pérez; 3. Lefebvre.

Catégorie 250 cmc. — 1. Roger Garcia sur Monet-Goyon, les 70 kilomètres à la moyenne de 96 km. 551; 2. Dury; 3. Detveller.

Catégorie 350 cmc. — 1. Marcel Solari sur B.S.A., les 105 kilomètres à la moyenne de 110 km. 558; 2. Boudissa; 3. Mesguich; 4. Vincent Garcia; 5. Sala; 6. Mitchell; 7. Debernardi; 8. Pétrus; 9. Salva; 10. Frison; 11. Andretta. La course des 500 cmc. a été interrompue au 3^e tour et celle des sidecars n'a pas eu lieu.

Y. CHEVALIER.

RÉUNION SUR PISTE A LUNÉVILLE

Le jeune et dynamique Moto-Club de Lunéville organisait, le dimanche 21 octobre, une réunion motocycliste sur la piste du vélodrome, réunion réservée à la catégorie 175 cmc.

Meubler un programme avec uniquement des épreuves de vitesses motocyclistes pouvait sembler une gageure pour beaucoup ! Eh bien, la vérité nous oblige à dire que pas

un seul instant l'intérêt de la réunion ne se démentit, et qu'un public enthousiaste suivit les luttes farouches que se livrèrent les coureurs, allant même jusqu'à réclamer à chaque entracte « les motos », sur l'air des lampions.

Sutra, Tano, Pahin, Mabillat, Dernuth et Court rivalisèrent d'audace, au grand dam du record du tour et, avouons-le, de la mécanique.

Ce fut une belle journée de propagande pour le sport motocycliste, favorisée par un temps superbe qui amena une nombreuse assistance. Nous ne voudrions pas terminer cet article sans remercier les dirigeants du Moto-Club de Lunéville de l'accueil empressé qu'ils ménagèrent aux coureurs et à leur suite, et dans un autre ordre d'idée, nous nous faisons l'interprète du coureur Pahin qui remercie bien vivement M. Thirion, motoriste à Lunéville, 45, avenue Voltaire, grâce auquel il put réparer son moteur, cassé à l'entraînement le dimanche matin. Comme quoi la solidarité motocycliste n'est pas un vain mot

CIRCUIT INTERNATIONAL D'ANFA

Organisée par le Moto-Club Marocain, et bénéficiant d'un temps aussi magnifique qu'inespéré, cette réunion internationale remporta un succès sans précédent.

Wood réussit un sensationnel doublé en 350 et 500, tandis que Murit termine en beauté une saison remarquable en se classant 2^e derrière Haldemann dans l'épreuve sidecar.

Résultats

Catégorie 125 cmc. (12 tours : 55 km.). — 1. Flahaut (moy. : 81 km.-h. 716); 2. Million; 3. Maury; 4. Docarno.

Catégorie 250 cmc. (17 tours : 78 km.). — 1. Santenac (moy. : 88 km.-h. 690); 2. Gourre; 3. Maury; 4. Piconco.

Catégorie 350 cmc. (30 tours : 138 km.). — Match serré entre Wood et Anderson. Belle course du régional Higueiro. 1. Wood (moy. : 102 km. 720); 2. Anderson; 3. Higueiro; 4. Haldemann.

Catégorie 500 cmc. (35 tours : 161 km.). — 1. Wood (moy. : 109 kms. 050); 2. Musy; 3. Ortueta; 4. Insermini; 5. Laffont.

Record du tour par Wood, sur Norton moy. : 111 km.-h. Anderson abandonne dès le départ sur rupture de vilebrequin.

Sides 500 cmc. (15 tours : 69 km.). — 1. Haldemann-Albisser (moy. : 93 km.-h. 030); 2. Murit et Mme; 3. Drion-Grace; 4. Insermini-Planques.

MONOPOLE-POISSY

PISTONS - SEGMENTS - SOUPAPES

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES

Velocette



MOTOBECANE

TERROT
CRÉDIT



78, AV. DES TERNES - PARIS-17^e - GAL. 78-95

ACHATS

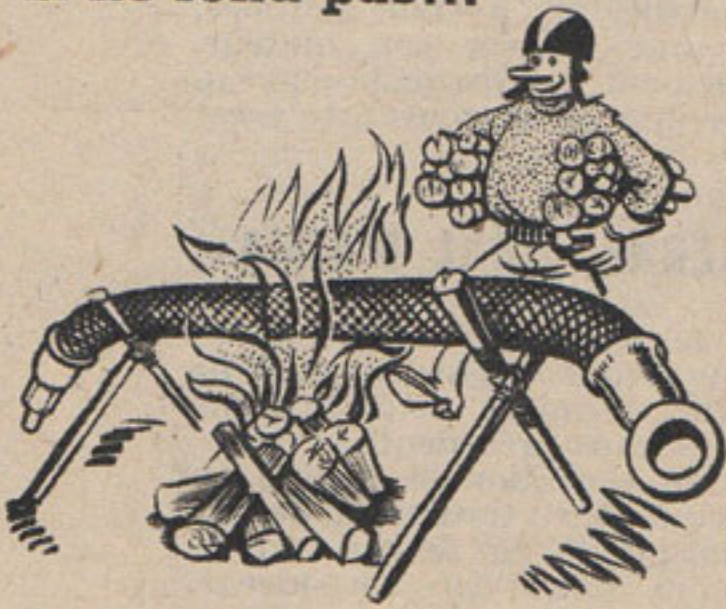
ACHETE pièces diverses Harley-Davidson W.L.A. boîtes, chaînes, pignons, silencieux, dble selle, roue AR. et... Donner détails et prix. Cuog C., 10, r. C.-Deverchère, Saint-Etienne (Loire).

PARTICULIER ach. moto 250 à 500. Ecr. prix et dét. Peters, 3, r. P.-Baguin, Saint-Denis (Seine).

ACHETE moto 125 à 350 cmc., ccas. accid. ou à remont. Didier, 2, r. des Bons-Enfants, Marseille.

LES QUALITÉS OTOM

Il ne fond pas...



le TUBOTOM

OTOM S.A.

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



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

VENTES

MOTOBECANE 350 R.46.C mod. 1950, f. télesc., susp. AR., pns nfs, peint. imp^{ec}, béquille lat., poignées Saker, p.-bag. AV. et A. Px 190.000 fr. à débat. Ec. pr. rendez-vous : P. Berthuin, La Sone (Isère).

SIDE Motobécane mod. 1946, 500 culb., 4 vit., sup.-culasse. L. Jambon, 163, r. République, Belleville-sur-Saône (Rhône).

TERROT 175 compétition, type L.C.P., f. télesc. Ecr. P. Perrotin, 31, boul. Wilson, Antibes (A.-M.).

CAUSE SANTE. René-Gillet 1.000, mot. pns, tansad, batt. chaîne, repose-pieds nfs. Px 110.000 fr. Vis. sam. Baule, 33, rue R.-Lefèvre, Montreuil (Seine).

CYCLECAR Rolux, roulé 2.000 km. Px 165.000 fr. Moncet, 47, av. Prés.-Wilson, Béziers (Hérault).

PEUGEOT 4 CV. P.107, ét. nf. Px 60.000 fr. Notton, 139, bd. Brune, Paris-14^e.

MOTOBECANE 125 lat., bn ét., p.-brise, sac. tansad. Px 65.000 fr. Tél. : Pas. 09-37.

B.S.A. Etoile Empire 350 culb., sél. 4 vit., mécan., pns nfs, email noir chromé. Px 130.000 fr. Dorion, 268, r. Chagnot-les-Metz, Jouy-en-Josas (S.-et-O.).

PEUGEOT 175 dern. mod. 1951 impec. Px 120.000 fr. Ph. Gilbert, 8, rue de Garches, Nanterre (Seine).

SCOOTER Lambretta standard. Tél. : Gal. 85-49.

INDIAN 1.200, tte équip., exc. ét., fche télesc. av. ou sans side Bufflier. HARLEY 1.000, type J., mot. ref. à roder ou échg. crete pet. voiture.

SCOOTER Bernardet 125 cmc. tr. bn ét., 5.000 km. Px 115.000 fr., cse santé. J. Chrétien, Noyers (Calvados).

JAWA 350 bicycl., mod. luxe 1951, impec. tte équip. Px 200.000 fr. Billite, 5, r. J.-Moulin, Mainvilliers (Eure-et-Loir).

HARLEY 750. Px à débat. Gar. 1, r. Haxo, Paris.

TANDEM Dery état neuf 1950, f. télesc. M. Detourne, 113, boul. Voltaire, Paris-11^e.

3 PUCH 125 T.T., 1 MOTOBECANE 100 cmc., 1 EXCELSIOR 250 cmc., 1 GNOME R.3., 1 B.M.W.R. 1 750 cmc., 1 TANDEM MOT. CUCCILO, 1 MOBYLETTE. Garage Roger Claude, 30, Bd de la République, Boulogne-Billancourt.

NORTON 16 H. Parf. état méc. Prix: 105.000. Vis, 268 bis, bd St-Germain, Paris-7^e ou tél. Eur. 56-00, h. de trav. ou Ely 15-08.

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment tous
ACCESSOIRES et ÉQUIPEMENTS aux PRIX LES PLUS BAS
chez les SEULS SPÉCIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

82, Avenue des Ternes — 225, Boulevard Pereire
PARIS - 17^e Dépôt MACOMBYNN ÉTO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

Royal-Enfield

Agence générale
pour Paris :

ARIS

11, Rue Labie - PARIS (17^e)
Tél. : Étoile 08-66

UN "RAG" SE MONTE EN QUELQUES INSTANTS

RACCORD-GRAISSEUR

DE CABLES POUR GAINES FLEXIBLES

LIBRE R.A. BULLY

R.A.G.

8^e S.O.S. PV. N° 64.085

s'adapte

LE SEUL PERMETTANT D'EMPLOYER HUILE ET GRAISSE PAR BURETTE OU POMPE

GRAISSEUR UNIVERSEL INDEGRABLE POUR VÉLO, MOTO, TRI, SCOOTER, AUTO, AVION

TOUTES COMMANDES ET ARTICULATIONS

INDISPENSABLE

SCOOTER Bernardet 125 luxe 1950, ét. gén. impec., équip. compl. Px 120.000 fr. Mézerette, Méré. Tél. : 191 Montfort-l'Amaury (S.-et-O.).

VELOCETTE L.E.200. Tél. : Did. 75-42. Pétrarque, 6, r. Coteau, Epinay-sur-Orge (S.-et-O.).

A.J.S. 350 accidentée av. carte grise. A. Christophe, Condé-sur-Huisne (Orne).

BERNARDET 125 luxe, tte équip. Pour raison famille. Ecrire renseign. Baduel R., Campdeville-Mollevy (Oise).

B.M.W. 750 R.II, tr. bn ét., pns, chambres nfs. C. Cuog, 10, r. C.-Deverchère, Saint-Etienne (Loire).

ROYAL-ENFIELD 350 culb., 47, nve, 4.000 km. ou échg. voiture. Coulet, 41, r. Beaubourg, Paris-3^e.

VICTORIA 200, 2 tps, 4 vit., tr. bn ét. Px int., pièces rechg. C. Saros, Berson (Gironde).

"ROYAL ENFIELD"

gagne le CHAMPIONNAT DE FRANCE 1951 en 350 cmc. (Moto-cross) avec J. MELIOLI

Pour votre sécurité, utilisez nos Motocyclettes et Pièces détachées d'origine

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF
POUR LA FRANCE :

Éts P. PSALTY, 80, avenue des Ternes, PARIS (17^e)

NORTON jolie, mod. 13, 500 cmc., culb., tte équip., parf. ét. gén. l'x raison. *Devinck, 26, r. Morisset, Deuil (S.-et-O.) pr. Enghien.*

GUILLER 150, bloc A.M.C., 4 vit., 4.000 km., ét. nf, compteur-avert. Px 110.000 fr. *P. Couthenx, 51 bis, r. Poyenne, Bordeaux. Tél. : 826-34.*

PEUGEOT 150, 3 vit., ét. nf, 4.000 km., équip. Px 95.000 fr. *Vis. à Motocycles.*

MATCHLESS 350, f. télesc., parf. ét. Px 145.000 fr. *Hersant. Tél. : Alé. 53-09* 12 à 14 heures.

MOTOBECANE 125. Px 100.000 fr. *Vis. dim. mat. de 9 h. à 13 h. Paul Parasol, 7, boul. Péreire, Paris.*

MOTOS PRÊTES A ROULER PETIT CRÉDIT

TERROT 350 et 500 lat. et culb. PEUGEOT 350 P.112 comme neuve. GUZZI 500, suspension AR. Px 75.000 fr. D.K.W. 250 N.Z 4 vit. Px 95.000 fr. INDIAN 500 parfait état. Px 99.000 fr. CONDOR 600 flat-twin c. neuve. MONET-GOYON 500 culb. gd sport.

A REMONTER

D.K.W. 190, 250, 500. Px dep. 55.000 fr. B.S.A. 500 VM.20. Px 85.000 fr. NORTON 633 side bien. Px 75.000 fr. B.M.W. R.11 750 compl. Px 79.000 fr. B.M.W. 350 R.4 ss pneus. Px 59.000 fr. N.S.U. 350 superculasse. Px 59.000 fr. ZUNDAPP 350 superculasse, bon px. GNOME-RHONE 5 CV. 1950. Px 59.000. HOREX 350 culb. Px 49.000 fr. INDIAN 1.200 side. Px 99.000 fr. INDIAN 500 depuis 59.000 fr. *Faurie, 8, av. de St-Ouen, Paris-18^e (dans la cour).*

PEUGEOT 202, 1949, cond. int. 4 places, toit ouvrant, très bon état. *Cycles Berlin, 11, rue Labie, Paris-17^e. Tél. : Eto. 08-66.*

PUCH 250 T.F. noire, toute équipée, bon état. Px 175.000 fr. B.M.W. 500 R.51-2. Etat neuf, équipée. Px 290.000 fr. N.S.U. 200, 4 vitesses, équipée. Px 75.000 fr. GNOME-ET-RHONE 125 R.3, équipée. Px 72.000 fr. JONGHI 125, parf. état, équipée, dernier modèle. Px 70.000 fr. 125 DE COURSE, moteur Ardie, Px 60.000 fr. *Robert Kiéné, 73, quai du Point-du-Jour, Boulogne (Seine).*

Prestin-Watch

vous conseille 1
CHRONOGRAPHE
impeccable

une merveille de précision

17 RUBIS - ANTIMAGNETIQUE
A DEUX POUSSOIRS



CHROMÉ 13.500'

Plaqué OR 16.500'

OR 18 ct 32.000'

Chaque chrono. comporte:
SON BON DE GARANTIE

★ Faites confiance à la S^{te} d'Horlogerie
PRESTIN-WATCH S^{te}R
rue de l'Étape au Vin - NOGENT-S-SEINE - Aube

Envoi contre remboursement ou mandat joint à la commande

Un abai-boud convaincu

LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL.

c'est un

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDEMS

2 VITESSES - REFROIDISSEMENT PAR TURBINE

20-30, RUE DU BARRÉO - PARIS 20^e
MÉTR. 48-47

DYNAMIC-SPORT

CRÉDIT : 1/3 comptant, 6 à 12 mois

REPRISES

Spécialiste du moteur A.M.C.

GUILLER : Les 125 et 175 cmc.
à partir de 114.400 fr.

N.S.U. : La FOX économique et la
250 cmc.

MOTOBECANE . La MOBYLETTE et
le 125 cmc. à 92.500 fr.

JONGHI : le 125 3 vitesses au pied
à 107.400 fr.

B.S.A. : Tous modèles livrables en
février.

6, Rue St-Augustin (Métro Bourse)
Tél. : RIC. 75-28

INDIAN 500 cmc. SCOUT — 1.200 cmc. CHIEF

G. D. A. 741 B — C. A. V. 340

MACHINES DE GRAND LUXE DISPONIBLES

J. FAURIE 8, Av. de St-Ouen, PARIS Téléphone : **MAR. 45-07**

ACCESSOIRES : Selles biplace, pare-brise américain, pare-chute, etc.
PIÈCES DÉTACHÉES : Pignons, chaînes, tubes, échap' silencieux, etc.
ÉCHANGE STANDARD : Moteurs, embellages, cylindres, etc.

CARBURATEURS

DEL LORTO

TOUS MODÈLES

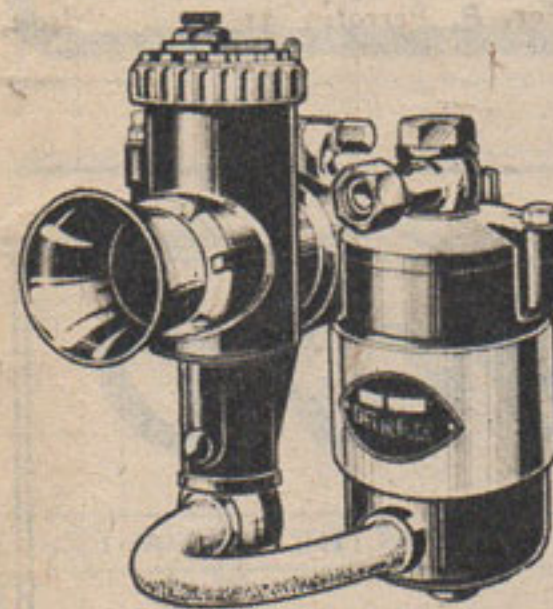
de 125 à 1.000 cc.
série et compétition

— • • —

Racing à cuve séparée

"TRADING-MOTOR-LINE"

74, Rue de Rome
PARIS-9^e - LAB. 22-08



MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères
Spécialiste BMW

151, Rue Marcadet - PARIS (18^e) — MON. 24-40

LUNETTE PANORAMA 218

et

IDÉALE

DÉTAIL - DEMI-GROS - GROS
Expéditions France et Colonies

LADEVÈZE, 50, Rue Brunel, PARIS-17^e - ETO. 24-66

IMPORTATEUR : Motocyclettes ARIEL — PANTHER
O. E. C. — VICTORIA — HOFFMANN — RIXE — IMME
VENTE — ACHAT — REPRISE — CRÉDIT



Prix : 1.199 Fr.

JEUNES !

un métier passionnant
et bien rétribué
est à votre portée

« J'ai maintenant un métier passionnant et l'espoir de devenir moi-même un jour Patron » nous écrit l'un de nos élèves, placé par nos soins.

Vous qui aimez la mécanique et l'électricité automobile faites comme lui. Sans quitter votre emploi actuel ou pendant vos loisirs vous pouvez, en quelques mois, apprendre un métier qui vous procurera rapidement de bons gains et assurera votre avenir par de nombreux débouchés dans des branches les plus diverses.

Une intéressante documentation vous sera envoyée GRATUITEMENT si votre demande de renseignements est adressée aujourd'hui même aux :
COURS TECHNIQUES AUTO
Service 14 — Rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne).

RÉVISÉE ET A RÉVISER

NORTON 600, HARLEY 750, INDIAN 500 et 1.200, B.S.A., GNOME 750 culb. TERROT 500, MONET 500, PEUGEOT 350. TERROT 175, 125, 100. *Félix, 17, r. Gassendi, Paris. Ouv. dim. matin.*

PUCH 125 Sport sous garant. jusqu'à fin nov. et impec., tte équip. S'adres. pour rend.-vous D. Baruzie, Itteville (S.-et-O.).

TERROT 100 f. télesc., parf. ét., 3 vit. Px 50.000 fr. *P. Régnier, 89, r. de Juvisy, Athis-Mons (S.-et-O.).*

B.S.A. 250 C.11 culb., sélec., f. télesc., ét. nf. 76, av. Maudet, Cholet (M.-et-L.).

ZUNDAPP K. 800 gd luxe, com. nve, splend., ts acces. Urgent cse départ. *A. Cladera, rue St-Gilles, Le Puy (H.-L.).*

EXCEPTIONNEL. Jonghi 1 CV., rec., excel. ét., mod. luxe, équip. Px 69.000 fr. Seulement sam. 8, imp. Bey, Briançon (H.-A.).

JAWA 350 bicyl., oct. 50, 7.800 km., impec., av. équip., sac. cuir., p.-chocs. Cas dble empl. Px 205.000 fr. *Miège F., 1, rue F.-Chiron, Chambéry (Savoie).*

T.W.N. 250 mod. 1950, ét. nf., ent. équip. Soir 19 h. *Jeannes, 39, av. M.-Moreau, Paris-19^e.*

TERROT 250 type P.U., revis. à nf. Px 55.000 fr. *P. Argot, Moussy-Le-Vieux par Mitry-Mory (S.-et-M.).*

MOTEUR Gnome-et-Rhône 350 culb., compl. av. magn. dyn., carbu. 1 mot. Chaise 250 à remont. *Fruvillet, 18, rue P.-Delair, Montreuil (S.-et-M.).*

AUTOMOTO 125 Aubier-Dunne, avril 51, impec. Px 70.000 fr. *Le Guérinais, 70, boul. Soult, Paris-12^e. Tél. : Dor. 74-44.*

R.-GILLET 750, ét. impec. *Ruette, 28 bis, av. St-Louis, La Varenne. Tél. : Gra. 24-32.*

TERROT 1 CV., fche télesc., tr. peu roulé, casque Géno. Px 74.000 fr. *D^r Sauty. Tél. : Ent. 05-01.*

JAWA 350, fin 1950, parf. ét. Px à débat. *Raffel J., 7, pl. F.-Roosevelt, Montauban.*

NORTON ES.2, 1949, excel. ét. *Duhem, 32, r. Gendarmerie, Bourg (Ain).*

LE SCOOTER BERNARDET

250-125 cc.

Robuste
Rapide
Racé



GARAGE CORBERA-GROZATIER

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

15, Rue Crozatier — PARIS - 12^e

TÉL. DID. 20-09

LES FABRICATIONS
des Établissements

GRAZZINI

par leur longue
EXPÉRIENCE

offrent

les meilleures
GARANTIES

16, Rue du Marché Popincourt — PARIS-XI^e

ROQ. 17-03

RAPID'MOTO

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 250.000 FR.

21, Rue d'Orléans, SAINT-CLOUD (S.-&-O.)

Maison située à 200 mètres de l'autoroute

Directeur: J. CHARRIER, International de Moto-cross sur "B.S.A."

Pour l'achat de votre **BSA**

ou de votre **SUNBEAM**

vous pouvez lui faire confiance!

NOMBREUSES MACHINES NEUVES

visibles et disponibles en magasin

OCCASIONS REVISÉES — RÉPARATIONS

Pour les crossmen

B32 Gold Star 350 - B34 Gold Star 500

à des prix très intéressants

FULGUR

BREVETÉ S.G.D.G.

*va vite
en
tout terrain*

**LA REMORQUE
- MONOROUÉ -**

- MODÈLE M. 100
POUR MOTO
- MODÈLE M. 50
POUR VÉLOMOTEUR
ET DERNY
- 50 KG. A 80 KM./H.
100 KG. A 60 KM./H.
- SUSPENSION A
FLEXIBILITÉ VARIABLE
ET RÉGLABLE



Éts **TAILLANDIER**

61, RUE DE LA PRÉVOYANCE — VINCENNES (SEINE)

*Un nouveau scooter
Sort en série*



115 cm³, 2 temps
60 km./heure
2 Litres 4

CONSTRUCTEUR: MORS
DISTRIBUTEUR: S.I.C.V.A.M.

ALANVIC 15

POUR TOUTES DEMANDES D'AGENCES S'ADRESSER A :

S.I.C.V.A.M. 37, R. des Acacias, PARIS-17^e, Tél. ETOL 16-23 et 16-24
DISTRIBUTEUR POUR LE MONDE ENTIER

Avec la Super-Culasse
MAUCOURANT

Refroidissement nettement supérieur
Plus de perles à la bougie
Performance améliorée

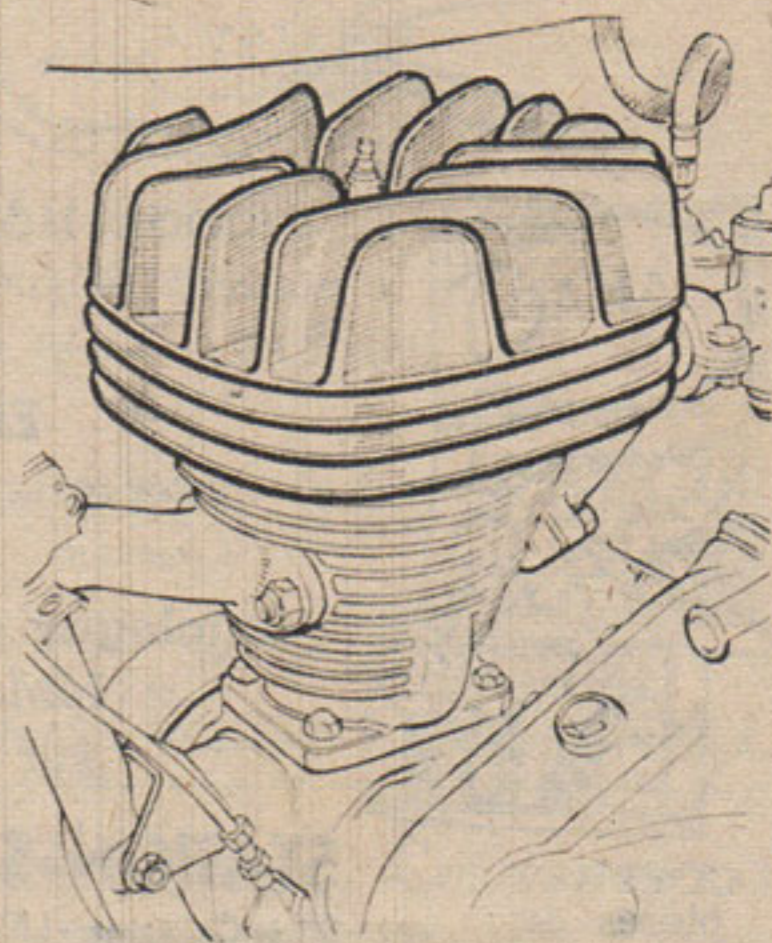
EN VENTE :

chez tous
les Motoristes

et

**147, B^d Ney
PARIS-18^e**

Tél. : MARcadet 46-78



THE
VINCENT

LES MOTOS DE SÉRIE
LES PLUS RAPIDES DU MONDE
Modèles disponibles rapidement

1.000 cmc. **RAPIDE** - Vitesse : 180 km.
1.000 cmc. **BLACK SHADOW** - Vit. : 200 km.

●
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES : NORTON -
EXCELSIOR - VINCENT - INDIAN - ARIEL - B. S. A. -
MATCHLESS - TRIUMPH, etc...

●
Toutes bougies motos

LA 175 cmc. **TORNAX** DE HAUT LUXE
Suspens. AR. - Fourche télesc. - Ecl. - Bat. - Compt.

VENTE A CRÉDIT 6 - 9 - 12 MOIS (Région parisienne seulement)



SACOCHE CUIR CHROMÉ
Grand modèle, PRIX de 4.900 à 6.000

Atelier de réparations par spécialistes
sous la direction de **A. LEFÈVRE**,
recordman du Bol d'Or.

Excelsior

LES MOTOS LÉGÈRES

UNIVERSAL U 2
125 cmc. VéloMOTEUR

ROADMASTER R 2
197 cmc.

Ces deux modèles livrés avec moteur
"VILLIERS", boîte 3 vitesses sélecteur.
Fourche télescopique - Suspension arrière.
Éclairage par batterie - Phare agréé de grand
diamètre. - Compteur.

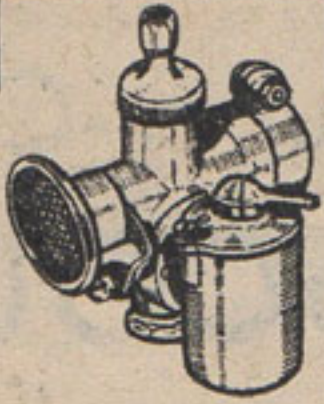
TALISMAN "1951"

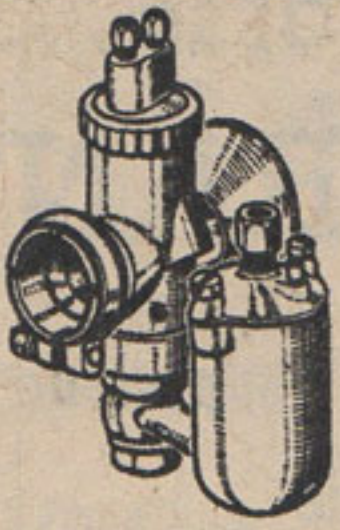
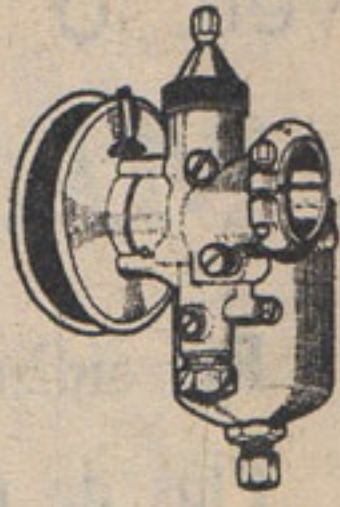
Moteur 250 cmc., 2 cylindres, 2 temps
Excelsior TT2, nouveau modèle, boîte 4 vit.
sélecteur, éclairage batterie, compteur.
Fourche télescopique - Suspension arrière.
Poids : 105 kg. - Vitesse : 105 km/h.

Tous ces modèles disponibles immédiatement

C. GARREAU

— Distributeur pour la France de : —
Norton, Excelsior, Vincent, Indian, Scott.
22, Rue Robert-Lindet - PARIS (15^e)
Métro : Convention — Fermé le lundi — VAU. 07-09

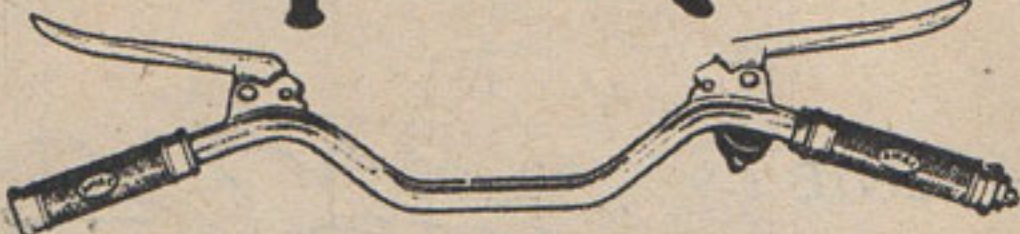
AMAC

AMAC

Type BABY
(pour moteurs
auxiliaires)

AMAC


Type MOTO Type
VELOMOTEUR



GUIDON MODELE 1951
nouvelle poignée tournante

En vente
chez tous les spécialistes

Catalogue et documentation
à MM. les Agents
sur demande.



COFFRET
pièces de
rechange

STATION-SERVICE-AMAC
21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

MOTOCYCLES ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE

DÉFENSE

■ ■

M. Louis FRANCHET


Assureur-Conseil
22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES

— Tél. GRE. 15-25 (de 13 à 15 h. de préférence) —



Brampton & RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE
MOTOS DANS LE MONDE ENTIER



SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cmc.

ESSAI TOUS LES SAMEDIS
CREDIT 12 MOIS SUR DEMANDE

G. S. M.
DISTRIBUTEUR OFFICIEL
8, Rue des Écoles, PARIS (5^e)
ODÉON 62-98
Atelier de réparation : 12, r. St-Séverin 5^e



Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES, 14, rue Brunel, PARIS-17^e
23 numéros par an (un seul numéro en août)

Un an..... 800 fr. — Six mois..... 450 fr.

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

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

BELGIQUE : Un an, 160 fr. belges — GRAND-DUCHÉ : 6 mois, 85 fr. belges
C. C. P. 387-660, Marianne WEBER Bruxelles

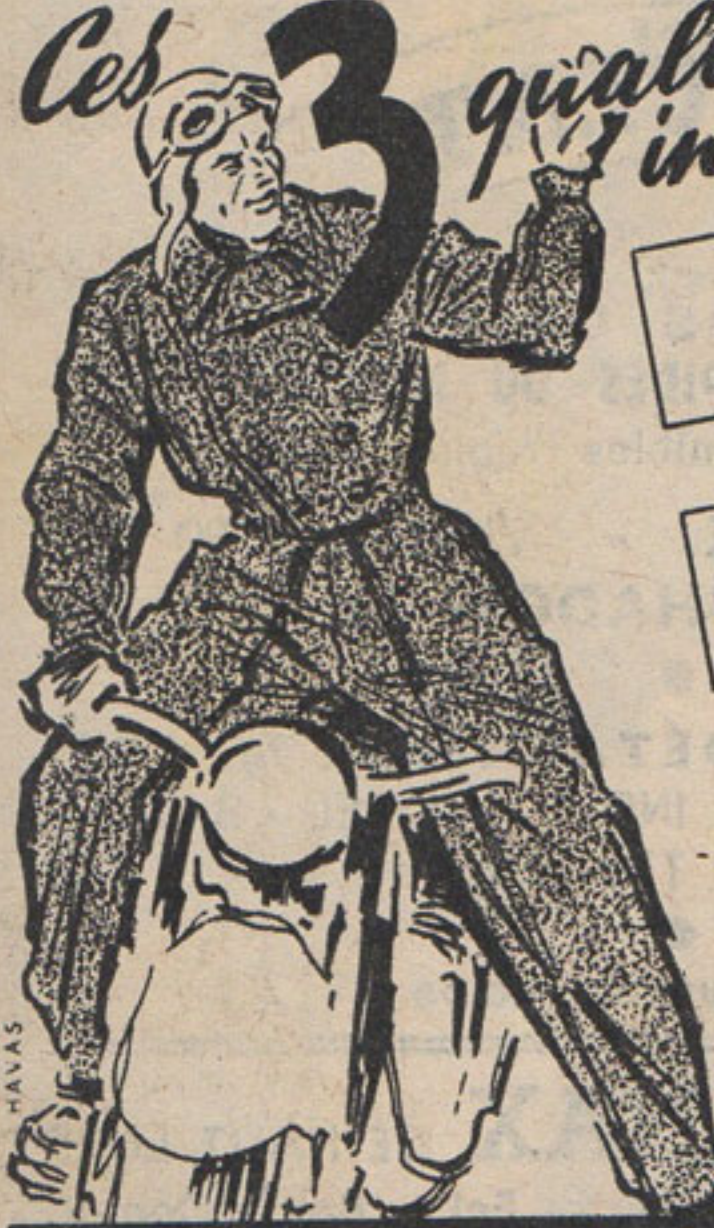
NOM : ADRESSE :

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces,
à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

* Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent
abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée
proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

Ces **3** qualités indispensables



PRATIQUE
ne s'enfile pas

IMPERMÉABLE
Doublage INDUXYL

CONFORTABLE
Grande aisance

Dans la pluie
dans le vent
par tous les temps

MACOMBYNN

Bi-S. G. D. G. FRANCE et ÉTRANGER

Survêtement du motocycliste

Se met et se défait instantanément
sans s'enfiler.

Seul Fabricant EIS CHANTRIEUX-LEFEVRE
2, rue de la Plumette - Amiens

Vente en
prix imposé
chez les
principaux
motoristes

522-525
300
400
610
121
"F"
391
86
"P"
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^S ANDRE PORTERIE

SAKER LEVALLOIS **SAKER LEVALLOIS**

263
270
251

Après leurs succès dans le

CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE 1951

les **MOTOS**

GUILLER-A.M.C.

trionphent dans le

CIRCUIT MOTOCYCLISTE DU SUD-OUEST

13 Mai 1951 — 3 étapes — 1.344 kms

Catégorie 175 cmc.

1^{ers} ex æquo VALEYRE BONNIN

ST-ÉTIENNE-PARIS-ST-ÉTIENNE 1951

1.150 kms

1^{er} ex æquo VALEYRE

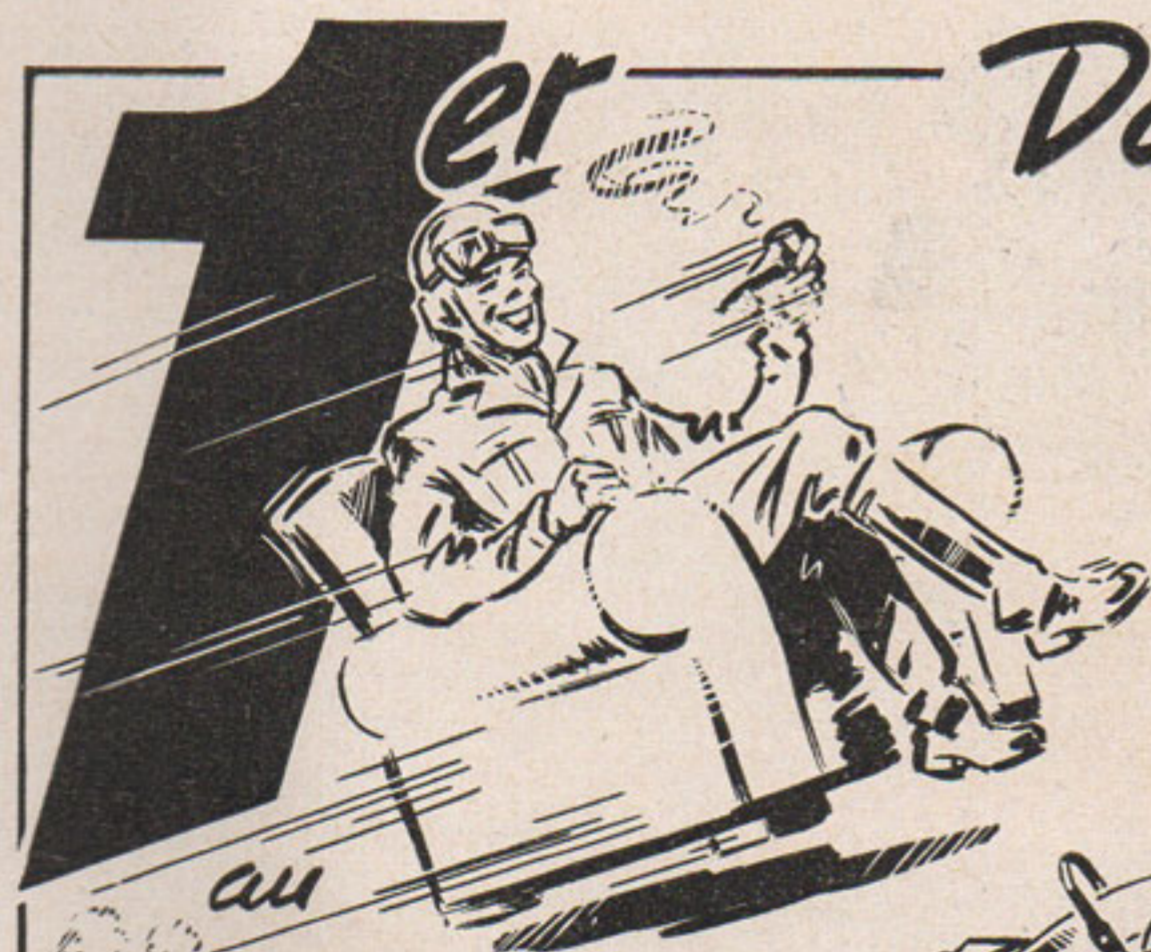
PARIS-NICE 1951

914 kms

1^{ers} ex æquo VALEYRE MOREL

Chaînes **YELLOW** - Pneus **DUNLOP** - Volant **S. A. F. I.**

GUILLER Frères, Constructeurs
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

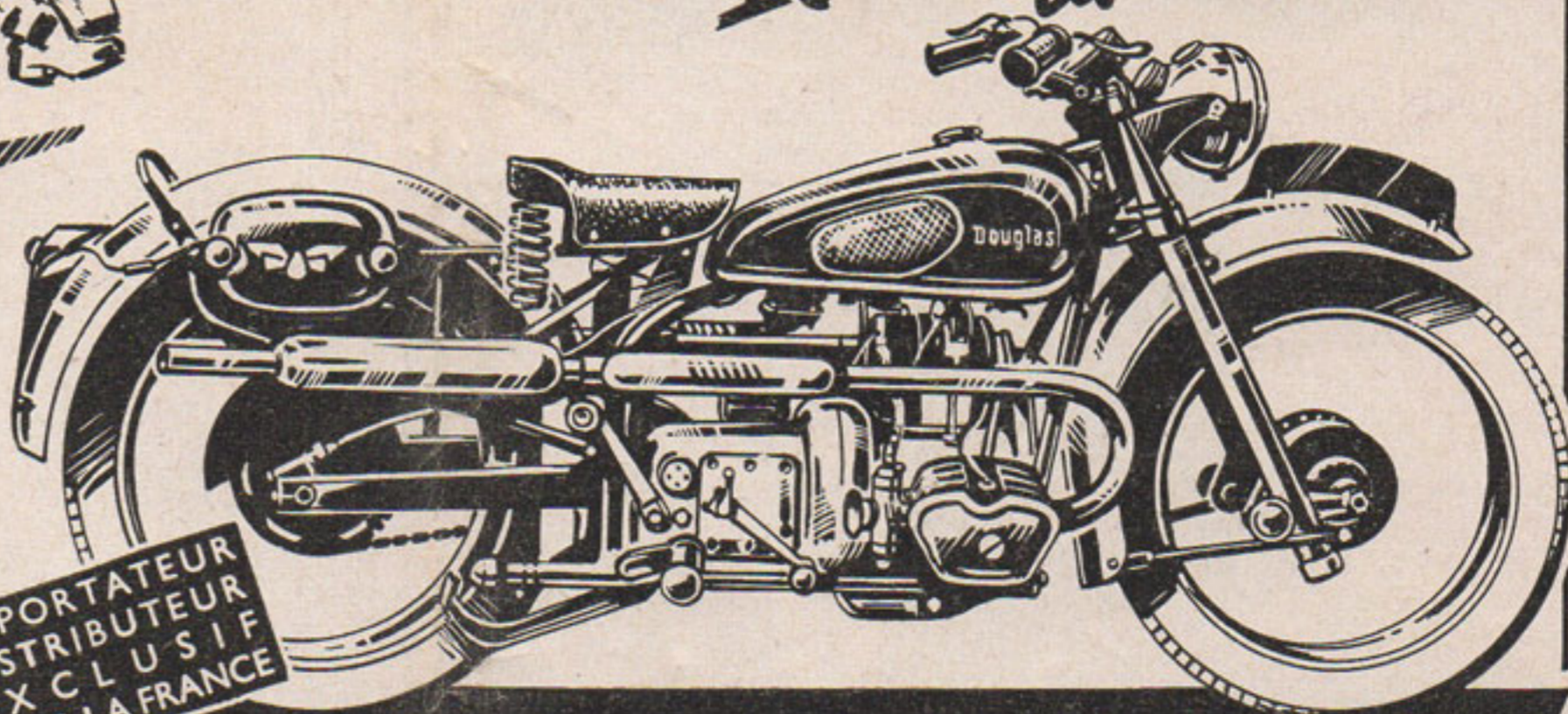


1^{er} Dans un fauteuil!

avec une

Douglas

Le confort de classe



IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

BOL D'OR 1950
Catégorie 350 cmc

Extrait de "MOTO-REVUE"
N° 985 du 10/6/50

On avait l'impression de voir un simple touriste sur une merveilleuse machine qui ne nécessita pas le moindre arrêt!

2061 km, 7 en 24 h.
moyenne 85 km, 9

NEW-MAP et tous ses Agents

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

J.C.

MOTOCYCLISTES

LE PATAUGAS

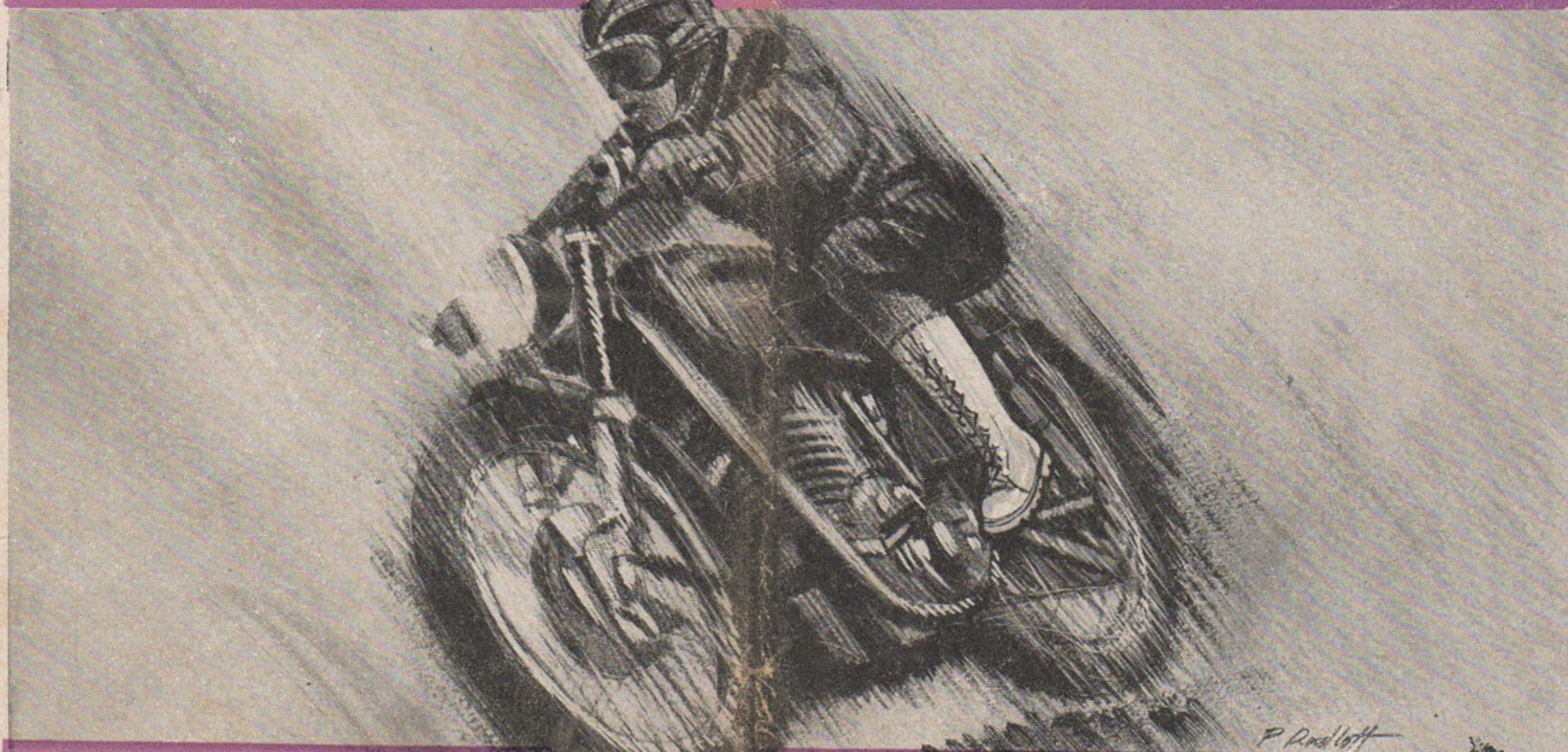
fabrique pour vous

2 demi-bottes en cuir
spécialement conçues pour

LA MOTO (Modèles déposés)
(Brevetés S.G.D.G.)

Type PARATROOP

Quartier avant et soufflet d'un seul morceau ne laissant pas entrer l'eau. Lacets cuir, veau huilé, semelle caoutchouc remontante. Première isotherme en tresse de coton, ni chaude en été, ni froide en hiver.



USINES PATAUGAS MAULÉON - SOULE
(BASSES-PYRÉNÉES)

DÉPOSITAIRE EN GROS POUR LA RÉGION PARISIENNE
M. SCHMID
55, RUE DE CHATEAUDUN
PARIS-2^e - Tél. TRinité 82-00

Type TEXAS

Mêmes matières que le Paratroop, mais sans lacage.
Se chausse instantanément.

EN VENTE dans les bons
Magasins de Chaussures
et d'articles de Sport

Si vous ne le trouvez pas, écrivez-nous, nous vous indiquerons notre Concessionnaire le plus proche.